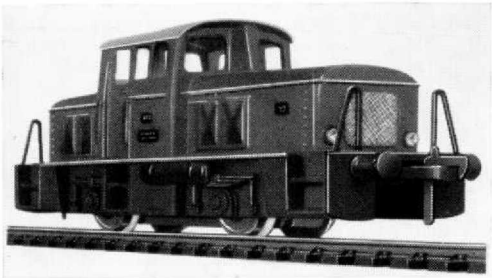
Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift

MIBA-VERLAG NR. 8 / BAND XI 1959 NÜRNBERG

WÄHLE RICHTIG . . .



Modell der Klein-Diesel-Lok MV9
von O & K, 14 Volt, DM 13.50

HO

WÄHLE Fleischmann!

„Fahrplan" der „Miniaturbahn" Nr. 8/XI

1. Bunte Seite (Farbige Erie Railroad-Postkarten für Miba-Leser – „23" in 1 : 82)
2. Meine Schiebebühne
3. Der lange Jim (H0-Anlage Heckmann)
4. So baute ich meine Oberleitung – 2. Teil: Die Bahnhofsverspannung
5. Norwegische Old-Timer-Lok
6. Anlage Gokenbach im Aufbau
7. „Old Look" – Kleines Anstrich-Einmaleins
8. Flügelsignale – selbstgebaut
9. Die „REPABAHN" – H0-Anlage Ertmer mit Streckenplan
10. Ein kleines „Spektakel" . . .
11. Das lehrreiche Buba-Quiz
12. Herzstück-Polarität bei DKws u. einf. Weichen
13. Free-Lance Arbeiten („85" und „FS"-Triebwagen)
14. H0-Modelle von M. Bohe
15. Bauplan „75 m³-Lastrohrwagen" (mit Bild-Reportage)
16. Der „Stellwerker" zieht um (Strippenreduzierung und Mehrpolstecker)
17. Die gleiche Chose (Kabelverbindung mittels Röhrensockel)
18. Streng und bizarr (Amerik. Anlage)
19. Es fing damit an . . .
20. Der Trick des verdeckten Parallelgleises
21. Miba-Gebührenordnung
22. Brücke am Kwai aus Holzleistchen
23. Eine interessante Ellokparade

Miba-Verlag Nürnberg/Rottach

Eigentümer, Verlagsleiter u. Chefredakteur: Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

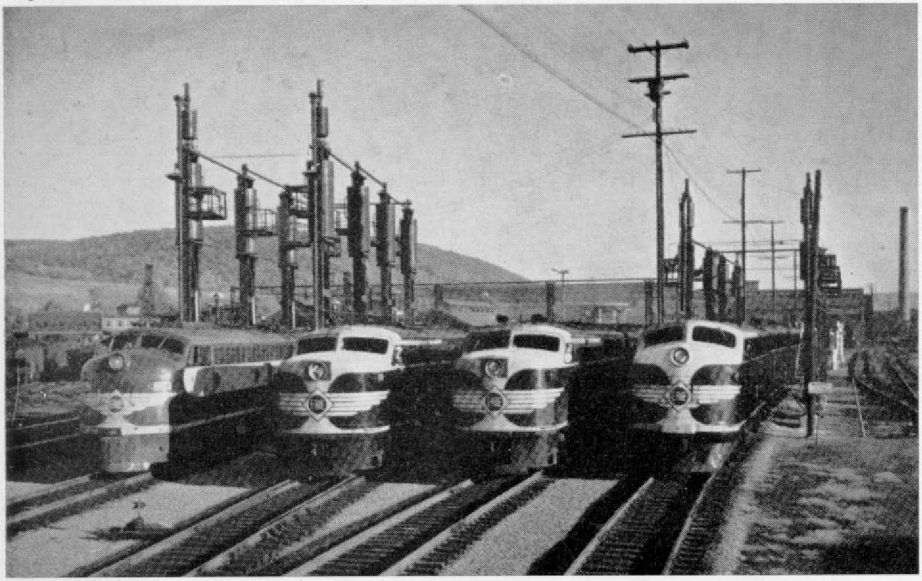
Redaktion: Rottach-Egern, Karl-Theodor-Str. 34 – **Versand:** Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Bijou)
Telefon 6 29 00 – Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)

Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weißenburger Straße 27/I

Konten: Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postscheckkonto Nürnberg 573 68 Miba-Verlag Nürnberg/Rottach

Heftbezug: Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung oder Postbezug durch das zuständige Postamt). Heftpreis 2.— DM, 16 Hefte im Jahr.

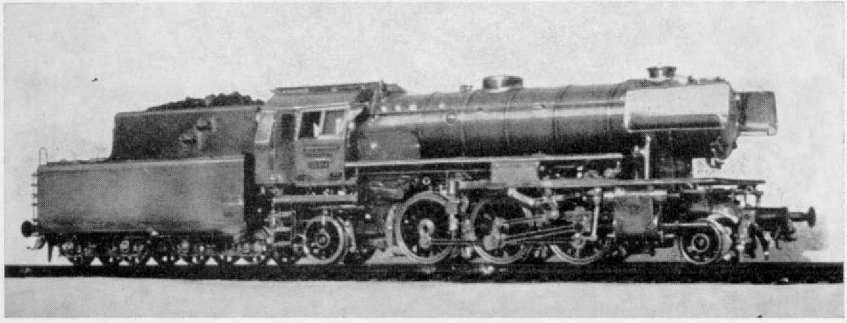
Farbige Postkarten - eine nette Geste an unsere Leser!



Die „Erie Railroad Company", Midland Building, Cleveland 15 / Ohio

und zwar der Passenger Traffic Manager, Mr. A. G. Oldenquist, hat für die Miba-Leser eine besondere Überraschung in petto: Jeder Leser erhält gegen Einsendung eines Internationalen Antwortscheins und eines selbstadressierten Briefumschlags einen Satz Farbfotos von der „ER", und zwar verschiedene Motive in der Art des obigen Bildes – allerdings nur soweit der Vorrat reicht! Wer also zuerst kommt, mahlt zuerst. – Unsern Dank Mr. Oldenquist und seiner „Erie Railroad Company"!

Ein Bild von Herrn Wildt – besser gesagt: von einem von Herrn Albert Wildt, Berlin-Halensee, gebauten Lokmodell im Maßstab 1:82. Es handelt sich um die vorzüglich gelungene Nachbildung einer 1'C1'h2-Personenzuglok der BR 23, LüP 263 mm.



Heft 9/XI ist ab 9. Juli in Ihrem Fachgeschäft!

Meine Schiebebühne ■

von Reinhard Diekwisch, Bielefeld

Die „alten Hasen" mögen vielleicht mißbilligend ihren Kopf schütteln ob meiner etwas eigenwilligen, tief geratenen Schiebebühne, aber meinem Empfinden nach gleicht sie sich meinen Geländeverhältnissen viel besser an (und wirkt optisch viel interessanter) als eine flache. Wenn sie auf der einen Seite offen gelassen wurde, dann ebenfalls aus gewissen künstlerischen Gesichtspunkten heraus: Die Grube geht so unauffälliger ins Gelände über, ein Abschluß nach dieser Seite hin würde wie eine „Staumauer" wirken und das hätte m i c h wieder gestört.

Wer eine normale Schiebebühne bauen will, der richte sich nach dem Miba-Bauplan in Heft 13/IV. Beim Bau meiner Schiebebühne war mir diese Vorlage unbekannt, ebenso der ausführlich beschriebene Schaltmechanismus aus Heft 14 und 15/IV, einschließlich „Drehschalter-Automatik für Schiebebühnen und Drehscheiben" aus Heft 1/V, bei deren Kenntnis ich mich leichter getan hätte. So weicht auch mein Antrieb wesentlich von dem Miba-Vorschlag ab und ich kann für mich höchstens in Anspruch nehmen, daß mein Antriebsklapperatismus

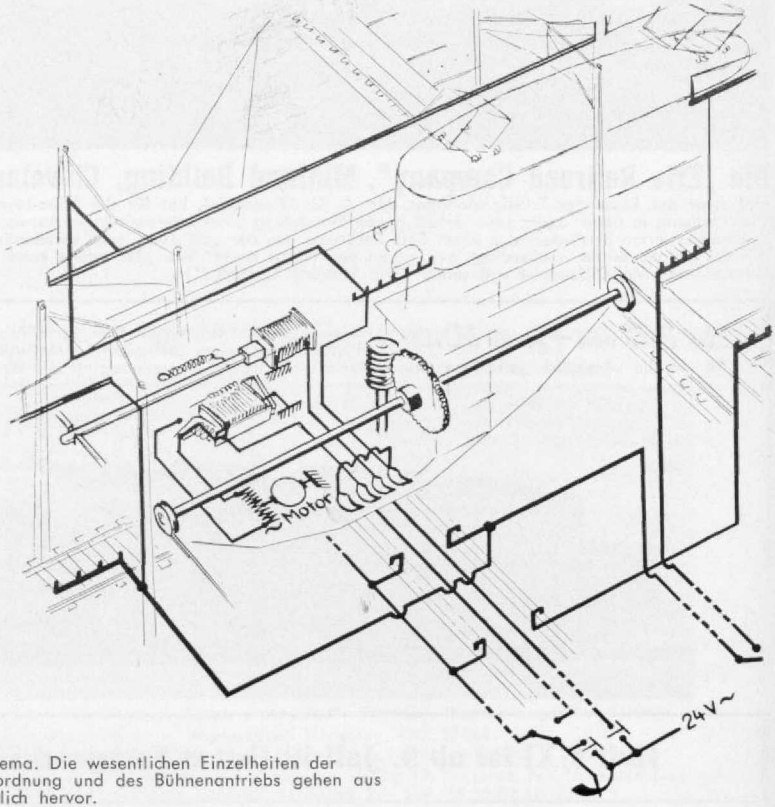


Abb. 1. Schaltschema. Die wesentlichen Einzelheiten der Schiebebühnenanordnung und des Bühnenantriebs gehen aus diesem Bild deutlich hervor.

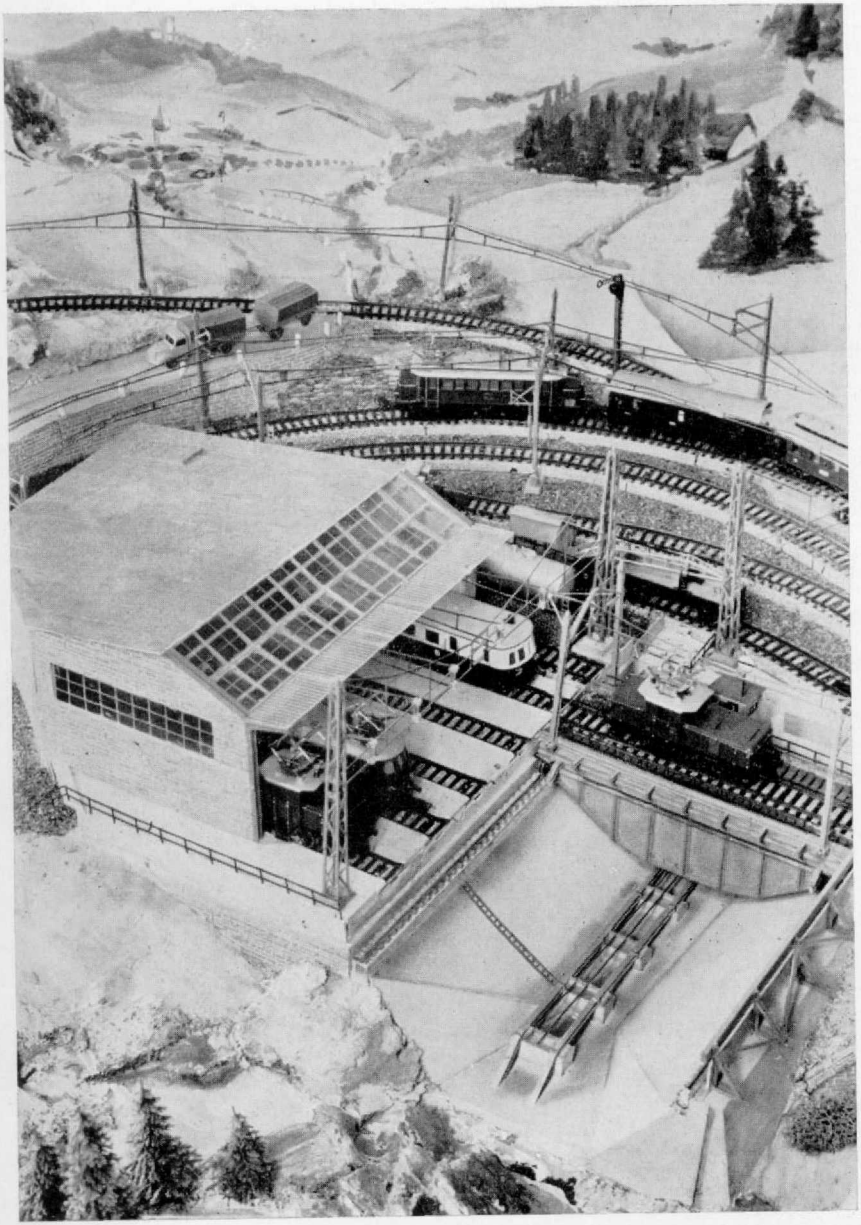


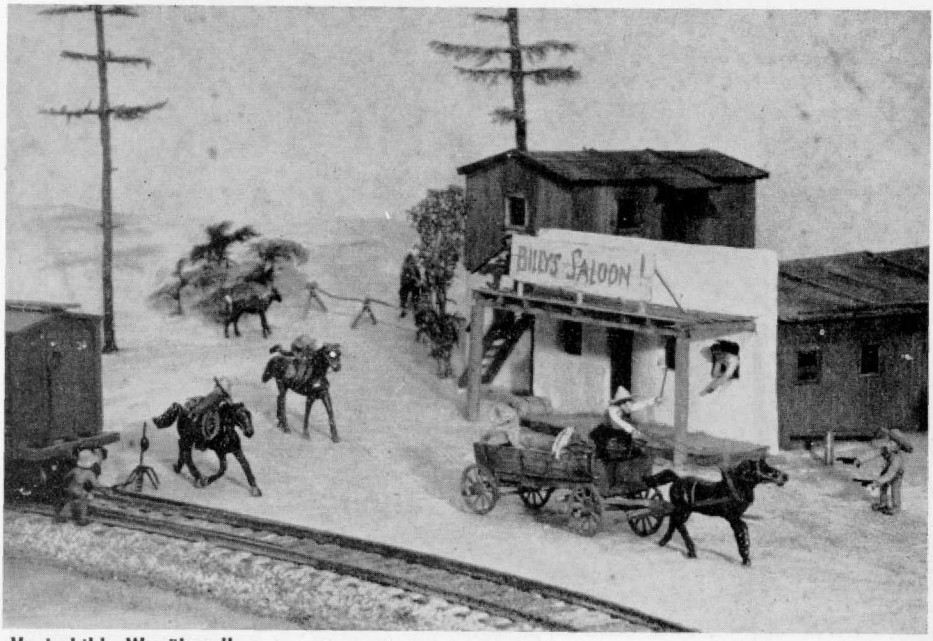
Abb. 2 und Rückbild: Die Schiebebühne mit Schuppen.

zur Gänze in der Schiebebühne selbst Platz findet. Das Schema geht aus Abb. 1 hervor. Das Herz meines Antriebs bildet ein Wechselstrommotor mit Überstrom-Schaltrelais, assistiert von einer elektromagnetisch ausrückbaren Dauerverriegelung. Der Versuch, die Stromzuführung zum Motor durch die eingerastete Verriegelung zu unterbrechen, ist mir bislang nicht zufriedenstellend gelungen, doch stört es mich eigentlich herzlich wenig, daß der Motor nach der Verriegelung noch etwas weiterläuft und die Räder der Schiebebühne rutschen. Es wird jedoch für einen einigermaßen tüchtigen Bastler eine Kleinigkeit sein, eine vernünftige Stromunterbrechung auszuknobeln, falls er mit einem Schiebebühnenantrieb meiner Art liebäugelt. Viel wichtiger war mir die Sicherung der abgestellten Loks. Damit nicht durch eine versehentliche Schaltung eine Maschine in die Grube fährt, können die Schuppengleise nur Strom bekommen, wenn

1. der Antriebsmotor der Bühne abgeschaltet ist und
2. die Bühne vor dem betreffenden Gleis steht.

Lediglich das Schuppengleis, das in der Verlängerung des Zufahrtsgleises liegt, muß gesondert geschaltet werden, um irgendwelche Kollisionen zu vermeiden. Im Bereich der Schiebebühne sind Ober- und Unterleitung (Punktkontakte) zusammengeschaltet, da ja ein gleichzeitiges Fahren mehrerer Fahrzeuge von vornherein ausgeschlossen ist.

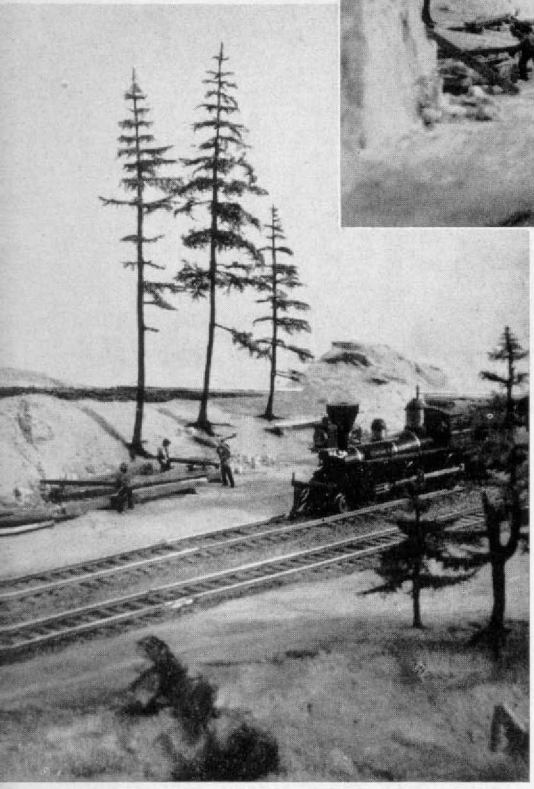
Zum Schuppen selbst vielleicht noch ein paar Worte: Ich habe es bisher unterlassen, Tore anzubringen. Erstens befürchte ich, daß der „luftige" Anblick und damit die großzügige Linie flöten geht, zweitens findet man auch beim Vorbild stets alle Tore offenstehend (es sei denn, es ist Feierabend oder es wird gestreikt) und drittens findet man für sich selbst alle möglichen Ausflüchte, wenn einem irgend etwas nun mal so und nicht anders gefällt. Ich bin Graphiker von Beruf und sehe daher manches mit anderen Augen als „gewöhnliche Sterbliche" (obwohl ich nicht minder „gewöhnlich" und „sterblich" bin).



Vexierbild: Wo überall sind die 9 Gesellen, die an der Schießerei vor Billys Saloon beteiligt sind?

Zum heutigen Titelbild:

Der lange Jim von Mielesville



„Sehr richtig, der lange Kerl neben dem Baum, das bin ich, der ‚lange Jim' wie man mich hier nennt. Und die alte Lok, die ein Mister Heckmann aus Markdorf gebaut hat, ist kein Heckmeck, sondern eine genaue Nachbildung der ‚General Sherman' nach den Plänen der U.P.R.R., Baujahr 1865. Soviel ich gehört habe, sollen nur Lampe, Glocke, Räder, Motor und Schnecke von auswärts bezogen worden sein. Daß man nichts von der Steuerung sieht, liegt nur an den verdammten amerikanischen Lokbauern. Warum mußten die damals auch ausgerechnet innenliegende Steuerungen konstruieren, von denen man außen nichts sieht! Habe sie im Verdacht, daß sie den berüchtigten ‚Model Railroadern' die Sache etwas erleichtern wollten. Na, mir kann's egal sein.

Ah, habe ich Ihnen schon erzählt, daß gestern dieser Mister Heckmann – mein bester Freund übrigens – hier ankam, um ein paar Bilder zu schießen? Das war vielleicht eine Schießerei! Nein, nicht die mit der Kamera, sondern die vor ‚Billys Saloon'. Kamen doch tatsächlich vier Kerle an und klauten zwei Fässer Whisky. – Guten alten Whisky, den der Boß nur an seine besten Freunde ausschenkt. Devil!

A propos ‚Devil'! In der ‚Devil Gulch', wo gerade der Vermessungstrupp arbeitet, da hat's mehr Holz als bei uns heroben. Ist viel abgeholzt worden. Unsere Bahn hat zuviel Holz gebraucht für die Brücken, Schwellen usw. Werden wohl wieder aufforsten müssen, sonst knallt uns der Boß am Ende eine vor den Latz, dann wäre die ganze Arbeit, die er mit uns hatte, für die Katz . . . ! So long!"

Jim

So baute ich meine Oberleitung

von Franz Nowack, Ingolstadt

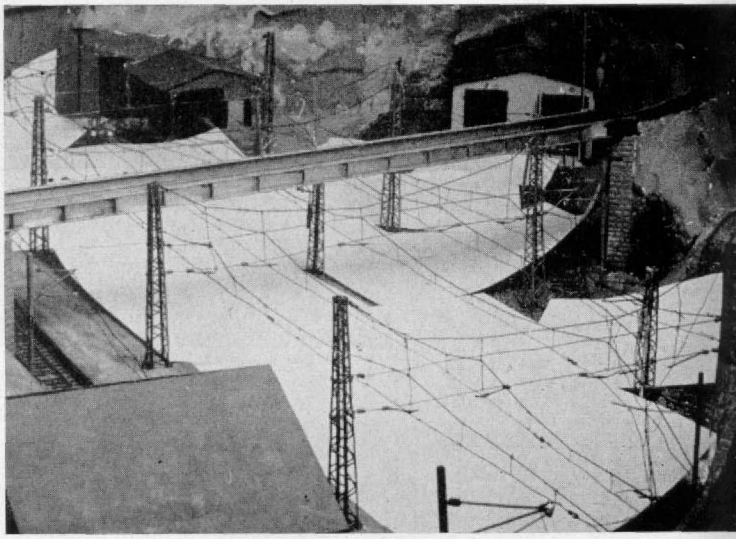


Abb. 14. Die Bahnhofsverspannung – durch unterlegtes Papier gut sichtbar gemacht – wirkt sehr filigran.

Teil 2:

Die Bahnhofs-Verspannung

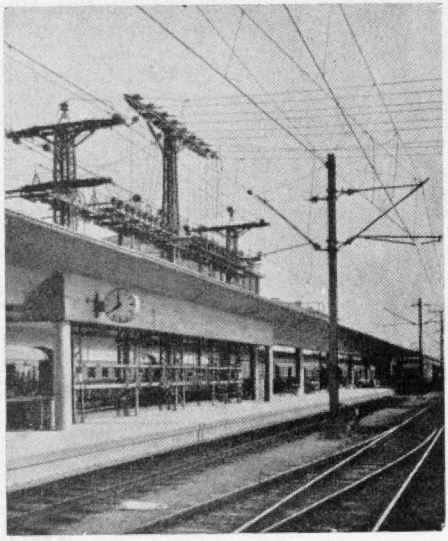


Abb. 15. Einheitsfahrleitung mit Vierkant-Betonmasten und Schaltgerüst im Linzer Hauptbahnhof.

In großen Bahnhöfen finden wir die sog. Querverspannung. An den Seiten stehen hohe Gittermaste (Turmmaste) und die Verspannungen zwischen 2 Turmmasten überspannen oft 10–15 Gleise.

In kleineren Bahnhöfen mit nur wenigen Gleisen finden wir normale Streckenmaste mit Auslegern nach beiden Seiten. Ja, sogar der Bahnhof Linz/Donau wurde ganz mit solchen kleinen zweiarmigen Masten ausgestattet (Abb. 15). Doch wir wollen heute eine richtige Querverspannung bauen, denn nur die ist „stilgerecht". Turmmaste aus Schleuderbeton habe ich zwar am Wiener Südbahnhof gesehen, doch diese wirken sehr klobig; deshalb die altbewährten Gittermaste.

Für die Gittermaste, die je nach Platz und Spannweite 12—16 cm hoch sein können, nehmen wir 1,5 x 1,5 oder 2 x 2 mm-⌊-Profile. Wer Geld hat – geht Fiaker fahren (d. h., kauft sie bei Nemec), wer keins hat – macht sich z'Haus an Narr'n (d. h., macht sie selbst). Im letzteren Fall