

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



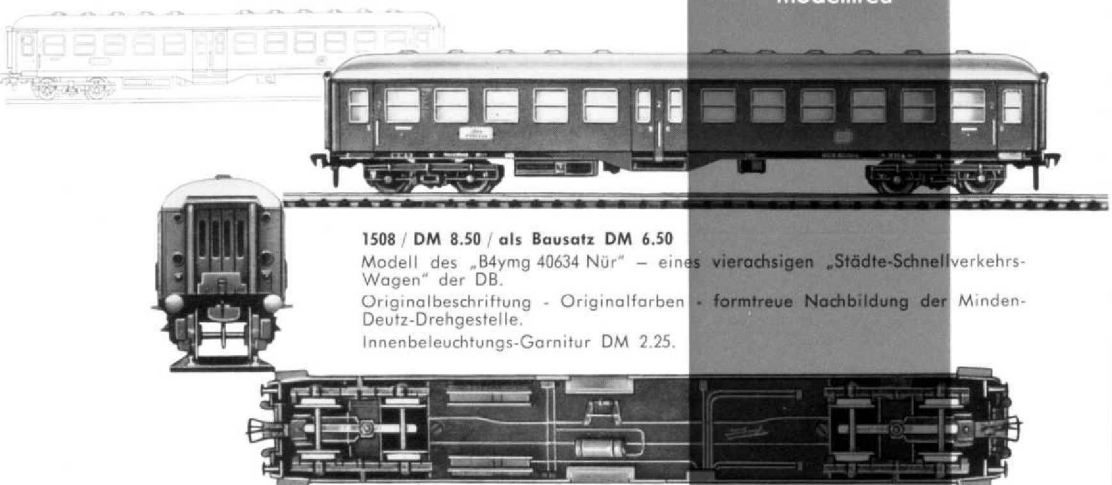
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

3 BAND XIII
7. 3. 1961

PREIS
2,- DM

Fleischmann
HO

modellreue



1508 / DM 8.50 / als Bausatz DM 6.50

Modell des „B4ymg 40634 Nür“ – eines vierachsigen „Städte-Schnellverkehrs-Wagen“ der DB.

Originalbeschriftung - Originalfarben - formtreue Nachbildung der Minden-Deutz-Drehgestelle.

Innenbeleuchtung-Garnitur DM 2.25.

Fleischmann

-BAHN, DAS PRÄG' DIR EIN, IST DIE BUNDESBAHN IN KLEIN!

„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr.3/XIII

1. MIBA-Einbanddecken mit Schleife	83	10. TEE-VT 11-Bauplan	
2. Die Selbstblockung bei der BUBA	84	2. Teil: Mittelwagen	99
3. Neues vom MEC Rendsburg:		11. Anlagenbau mit Frigolith (Styropor)	102
I. Ausbau des Bws (mit Gleisplan)	86	12. Klammern kleben statt nageln	105
II. Lokschruppen-Tormechanismus	88	13. Strippen- und Gleichrichterreduzierung	106
4. TRIX-Messeneinheit: S 3 6	91	14. Verbesserungen an den neuen Märklin-Old-Timer-Wagen	107
5. Der Schienenbus als „Zuglok“	92	15. H0-Anlage Vogel	108
6. Vereinfachung der „Dr-Technik auf Märklin-Anlagen“	94	16. Gleichstromloks für Wechselstrom-fahrbetrieb (zu Heft 15 XII)	110
7. Vorentkupplung für TRIX-Fahrzeuge	96	17. Das Spritzenhaus	113
8. MEMOBA-Oberleitung	98	18. Straßenlaternen – schnell gebaut	114
9. Buchbesprechung: Henschel Taschenkalender 1960	98		

Miba-Verlag Nürnberg

Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlertorgaben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –
Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)

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

Heftbezug: Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung)
Heftpreis 2,- DM, 16 Hefte im Jahr.

MIBA-Einbanddecken mit Schleife

Die Einbanddecken sind ja eigentlich zum Einbinden der MIBA-Hefte gedacht und nicht als Sammelmappen. Ich persönlich benutze sie aber dennoch als Sammelmappen und bewahre die Hefte lose darin auf. Fein säuberlich stehen sie in meinem Bücherschrank. Aber jedesmal, wenn ich einen Band herausnahm, fiel mir auf, daß die Hefte herausfielen und das mißfiel mir allmählich, bis ich auf folgende Idee verfiel:

Ich klebte in jede Deckelinnenseite verschiedenfarbige Kunstseidenbänder, die ich vorn zu einer Schleife verknote. Und damit die Hefte schön stramm sitzen, binde ich erst 14 Hefte zu und stecke die restlichen zwei Hefte nachträglich ein. So sind sie stramm



Ehren-Document

Wir, Kael Jr. Hier, frh. von Münchhausen – gelesen habend: Miba-vol. I-anno 1961-folio 33. – erfüllt von tiefster Demuth + ehrfürchtigsten Gemüths – erlauben Uns, Euer Gnaden, Allergnädigstem Chefedactöhr etc etc.

== We. Miba. M ==
und Eurem Erlauchten Spießgesellen Stürzebein – Strauchritter des United European Eisen-Bahnen – gemeinsam Unseren vor 3 Jahrehundertet Schwereerungen-Weltrecord-Titel als

== WAGENBARON ==
tieft unterthänigst zu Euer Höchstselben HO-Plattfüßen darniederzulegen. Ist es doch räthselhafter Weise selbst auf Aufriger mit 37 373,73 qfuß höllenfeuerberüheter Kohlefläche bewickten höllenloch-Teufelsjahn radbahn trotz Lucifer-Vorwärmer + Satans – Überhitzer Uns bis iho niemals vergönnet geworden, eine Steigung von 60 pro Centii zu erreichen!

frh. v. Münchhausen
Eugenbohrer
am 31. 12. 1961

frh. von Münchhausen
Höllensfürst, priv. Nonnenhugstich

Über dieses „Ehren-Document“, womit Herr Otto Claussen, FdE Hamburg, die (ungewollte) Aufschneideri mit der 60 %igen Steigung glossiert, hat uns köstlich amüsiert. Es enthält zwar auch einen Druckfehler – der „Spießgeselle Stürzebein“ heißt nämlich Stürzenbaum –, aber ansonsten besteht die Beantwortung zu Recht. Es muß selbstverständlich 60 % oder 6 % heißen. 60 %ig war höchstens das „geistige“ Getränk, das Setzer und Korrekturen anscheinend umnebelt hatte. Es war ja Fasching! WeWaW

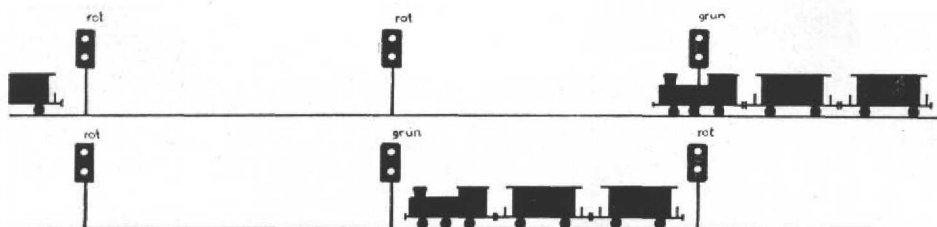
gebunden und haben in der Einbanddecke einen festen Halt.

Nun, lieber MIBA-Freund, der Du vielleicht die Hefte auf gleiche Weise aufbewahrst wie ich – ist das eine gute Idee oder nicht? Im übrigen eine nette gelegentliche Beschäftigung für Frauenhände.

Otto Straznicky, Köttingen/Lechenich

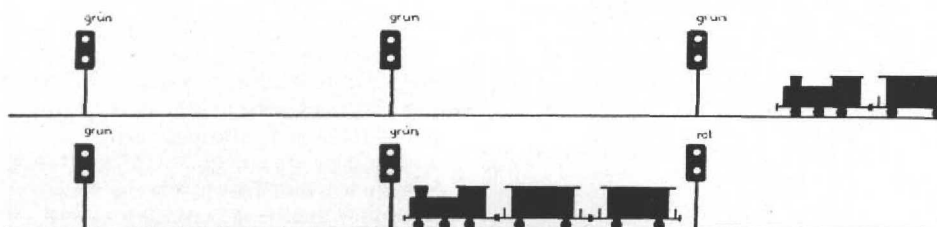
Heft 4 – das Messeheft! –

ist ab 7. April 1961 in Ihrem Fachgeschäft!



Handblock

Die Selbstblockung bei der BUBA



Automatischer Streckenblock

Für einen echten Modelleisenbahner bedeutet jede Fahrt mit dem großen Vorbild ein Erlebnis. Da gibt es immer eine Fülle von Anregungen für unsere kleine Welt und oftmals interessante Lösungen, wie sie eben nur das Vorbild hervorbringen kann. Als ständiger Fahrgast der Buba, von Berufs wegen, auf der Strecke Coburg-München, bemerkte ich eines Tages, daß die Blocksignale zwischen Augsburg und München ständig grünes Licht zeigen. Das steht im Gegensatz zum gewohnten Bild, denn normalerweise zeigen Blocksignale ja bekanntlich immer rot und sind nur beim Einfahren eines Zuges in den betreffenden Block grün.

Etwas Neues witternd, ließ mir die Sache natürlich keine Ruhe. Bei der BUBA-Direktion München konnte ich endlich meinen Wissensdurst stillen und das Ergebnis dürfte für uns Modelleisenbahner sehr interessant sein.

Seit Herbst 1958 ist die Strecke Augsburg-München mit dem sogenannten automatischen Streckenblock versehen. Der Zugverkehr hat auf diesem Streckenab-

schnitt eine Dichte von durchschnittlich 240 bis 270 Zügen in 24 Stunden (in beiden Richtungen). Bei der bisher in Deutschland üblichen Form des Streckenblocks muß der Fahrdienstleiter die Blockeinrichtung mit der Hand bedienen. Beim Vorblocken werden nach Ausfahrt des Zuges die Ausfahrtsignale verschlossen, beim Rückblocken werden nach Einfahrt des Zuges die Ausfahrtsignale des rückliegenden Bahnhofes wieder freigegeben.

Auf der Strecke Augsburg-München sind die Hauptsignale wegen der großen Zugfolge im Bremswegabstand (etwa 1000 m) aufgestellt. Gerade in der Zeit der Rationalisierung bei der BUBA wäre es äußerst unzumutbar, alle 1000 m einen Blockwärter einzusetzen, zumal die Handbedienung noch viel zu viel Zeit verschlingt. Zwischen Augsburg und München wurde deshalb erstmals der sogenannte Selbstblock eingeführt (vor dem Krieg gab es eine ähnliche Einrichtung schon einmal bei der Berliner S-Bahn). Vorbedingung für die automatische Streckenblockierung sind elektrisch voneinander isolierte Schienen.

Jeder Blockabschnitt ist vom anderen durch einen Isolierstoß getrennt. Über jeden isolierten Gleisabschnitt ist ein Stromkreis geschaltet, der ein Gleisrelais betätigt, das sich im Schaltschrank am Selbstblocksignal befindet. Dieser Schrank beherbergt außerdem die Relaisätze für die Umsteuerung des Signals und die Transformatoren. Normalerweise ist das Gleisrelais stromdurchflossen und angezogen. Wenn ein Schienenfahrzeug in den Block einfährt, wird der Stromkreis über die Achse des Fahrzeuges kurzgeschlossen und damit das Gleisrelais stromlos.

Von dem Relais wird das zum Blockabschnitt gehörende Signal in Halt- bzw. Fahrtstellung gebracht. Während der Fahrdienstleiter früher noch selbst zuverlässig prüfen mußte, ob der Zug vollständig, mit dem Zugschlußsignal am letzten Wagen, den Abschnitt passiert hatte, bevor er zurückblockte, wird das jetzt vom Gleisrelais automatisch überprüft.

Es ergibt sich also von selbst, daß beim Selbstblock die Lichtsignale ständig auf „Frei“ stehen (im Gegensatz zum Handblock, bei dem die Signale erst nach erfolgter Ankündigung eines Zuges in Stellung „Fahrt“ gebracht wurden). Mit dieser Automatik hat sich auch die Sicherheit des Zugverkehrs wesentlich erhöht. Die einzelnen Gleisabschnitte werden vom Fahrdienstleiter durch ausgeleuchtete Stellfische, in der Art der Gleisbildstellwerke, ständig überprüft. Wenn ein Zug vor einem gestörten, rotzeigenden Blocksignal hält, ohne daß dafür ein Grund gegeben wäre, so kann er ihm den Befehl zum Weiterfahren durch ein Zusatzsignal (drei weiße Lichter in Dreiecksform) geben.

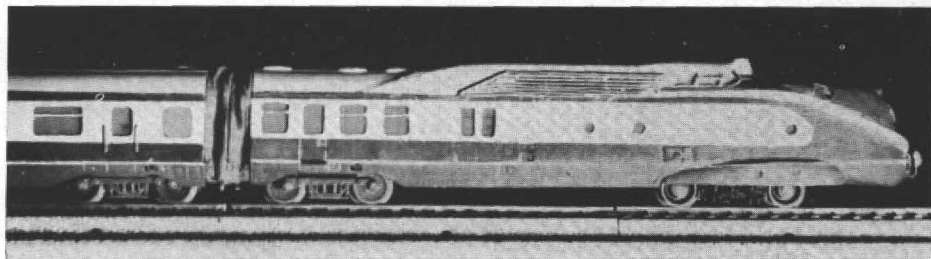
Interessant sind die Sicherheitsvorrichtungen bei der Stromversorgung der Lichtsignale. Jedes Signal enthält eine kleine Batterie, die in Störungsfällen für acht Stunden das Rotlicht mit Strom versorgt. Die Glühlampen in den Signalen sind Speziallampen mit zwei Glühfäden. Wenn der eine Glühfaden durchbrennt, wird der zweite selbsttätig angeschaltet und gleichzeitig über ein Relais das Durchbrennen dem nächsten Bahnhof gemeldet.

Sämtliche Stromkreise werden für eine Strecke von 20 km Länge von einer zentralen Stelle aus mit Strom aus dem öffentlichen Netz versorgt. In dieser Zentrale ist eine Batterie vorhanden, die bei Unterbrechung der Stromversorgung eingeschaltet wird. Dauert die Störung länger als 10 Minuten, läuft automatisch ein Dieselnotstromaggregat an.

Den automatischen Streckenblock hat die BUBA bis jetzt – soweit ich es erlernen konnte – zwischen München und Augsburg, Würzburg und Gemünden, und Elze und Nordstemmen (Richtung Frankfurt-Hannover) eingeführt.

Bei der Modelleisenbahn gibt es ja diese Selbstblockeinrichtung schon seit langem und bei den verschiedensten Systemen. Wenn wir uns aber auch hier wahrheitsgetreu an das Vorbild anlehnen wollen, so ist zu beachten, daß die Normalstellung der Selbstblocksignale Fahrt frei ist. Um die Sache auf die Spitze zu treiben, müßte nur noch eine Einrichtung für unsere Modellbahn geschaffen werden, die gleich dem Vorbild prüft, ob die Strecke vollständig frei ist. Aber ich bin sicher, auch hier wird ein findiger Modellbahner bald mit Vorschlägen aufwarten können.

Klaus Steiner, Coburg



► Wir fahren fort mit dem TEE -

Bauplan auf Seite 99 und bringen dieses Bildchen vom H0-TEE des Herrn Urban, Minden, bereits an dieser Stelle, weil gerade Platz war.

I. Umgestaltung und Ausbau des Bw's

Ich glaube, es ist mal wieder an der Zeit, etwas von uns hören und sehen zu lassen! Da wir an der Club-Anlage selbst nur in den Sommermonaten arbeiten können, tritt jetzt nach Weihnachten eine gewisse „Langsamfahrstrecke“ ein, wobei das Erreichte übersehen, Neues geplant, die „Jahres-Hauptver-

sammlung“ mit eventuellen Neuwahlen sowie auch Film- und Vortragsabende durchgeführt oder – wie heute – mal wieder ein Bericht für die MIBA geschrieben werden kann.

Obwohl wir auf der Anlage schon seit einigen Jahren Betrieb haben, gab es auf man-

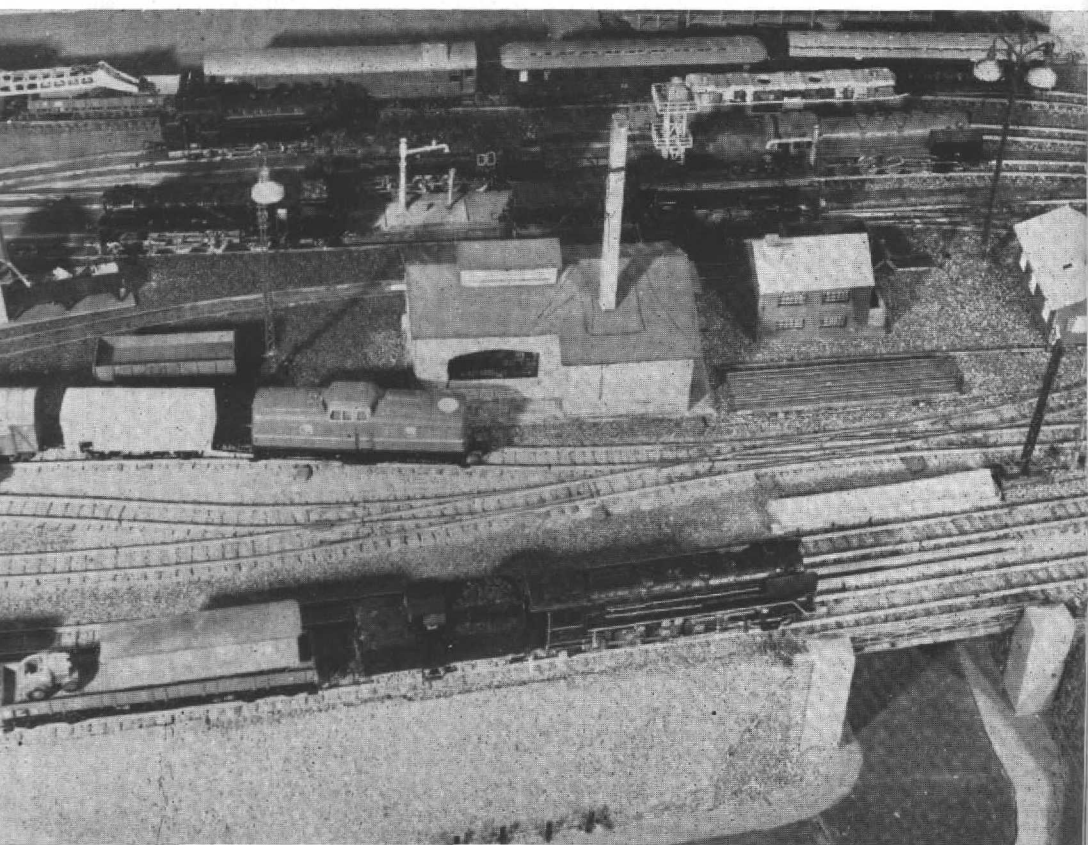


Abb. 1. Hochbetrieb im Bw-Bereich. In der Mitte die alte Werkstatt (Pos. 2 der Abb. 2), dahinter zwei Lokbehandlungsgleise mit Schlackengrube, Besandungsturm und Wasserkrane. Ganz hinten der Hilfszug. Die „44“ vorn auf der Hauptstrecke hat einen Tender mit Zugführerkabine.

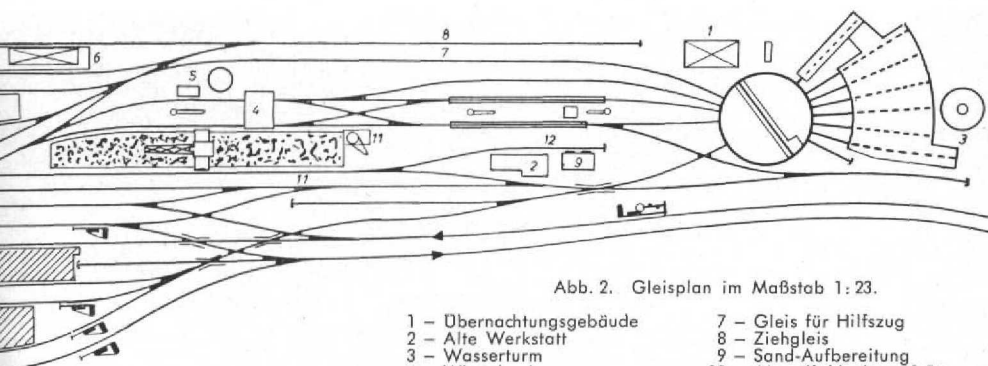


Abb. 2. Gleisplan im Maßstab 1:23.

- | | |
|----------------------------|-----------------------------|
| 1 – Übernachtungsgebäude | 7 – Gleis für Hilfszug |
| 2 – Alte Werkstatt | 8 – Ziehgleis |
| 3 – Wasserturm | 9 – Sand-Aufbereitung |
| 4 – Wiegebunker | 10 – Alter Kohlenkran 1,5 t |
| 5 – Öl-Tankanlage für Loks | 11 – Kohlenwagen-Gleis |
| 6 – Viehverladerampe | 12 – Schlackenwagen-Gleis |

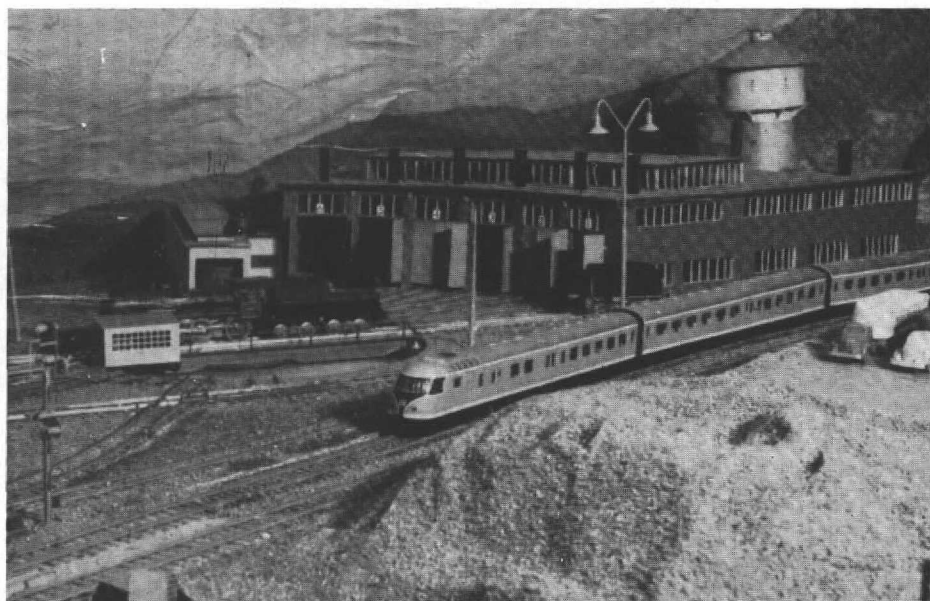


Abb. 3. Fortsetzung der Partie von Abb. 1 mit Blick auf die Drehscheibe und Lokschuppen. Auf der Drehscheibe eine Liliput-P 8 mit TRIX-Wannentender (gem. Anleitung in Heft 1/XIII). Der einfahrende dreiteilige VT 08 ist ein gut gelungener Selbstbau.

chen Teilstrecken noch „Löcher“; das sind Abschnitte, bei denen die Durchgestaltung oder die Betriebsfähigkeit noch zu wünschen übrig ließ.

So mußte im letzten Sommer unbedingt das BW fertiggestellt werden. Es enthielt einen

neuen Spurplan (Abb. 2) und eine neue Drehscheibe (Fleischmann), die auf „Vorwahl“ umgebaut wurde. Als letztes erhielten die Schuppentore einen (für Sie sicher interessanten) ferngesteuerten Antrieb – doch hierüber siehe nächste Seite!

