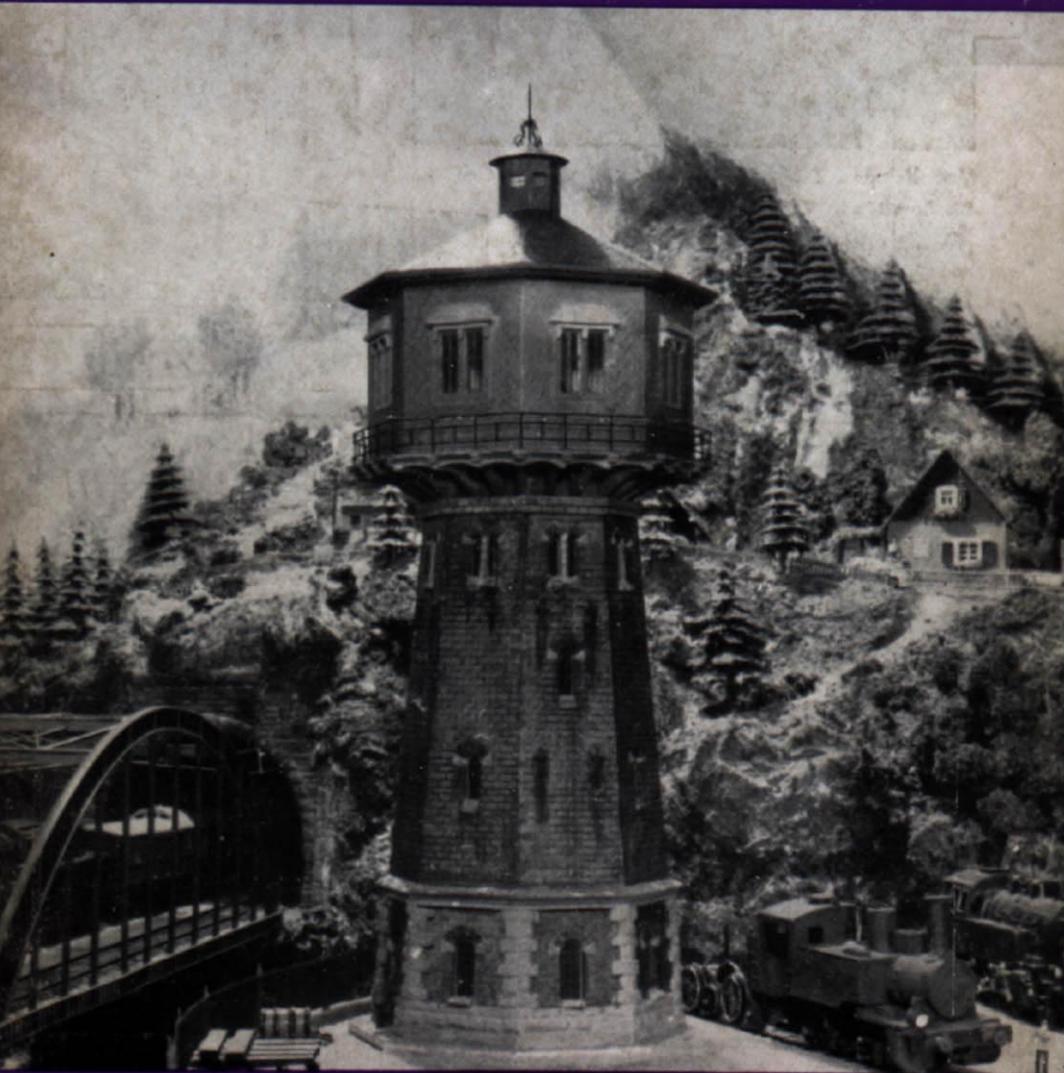


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

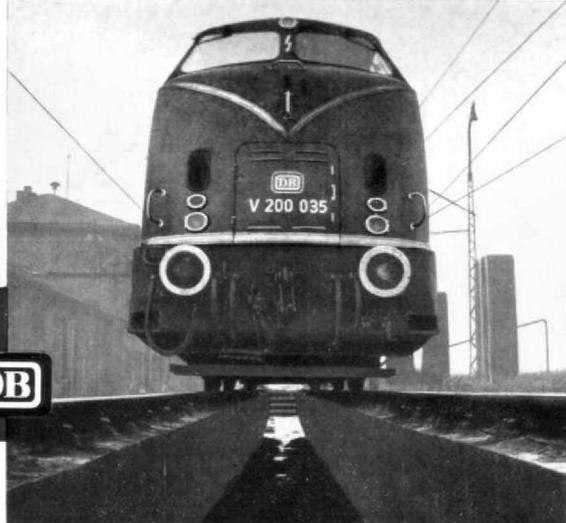


MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

13 BAND XIII
16. 10. 1961

PREIS
2,- DM

DB



Vorbild und Fleischmann-Modell der V 200 035

Die Bauart-Reihe V 200 mit der Achsfolge B'B' wird für den Fernreisezug- und schnellen Güterzug-Dienst (TEEM) auf Hauptstrecken im Flach- und Bergland eingesetzt. Dienstgewicht 80 t · 140 km/h · 2200 PS.

Nr. 1381 DM 37.50



Fleischmann
HO



„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 13/ XIII

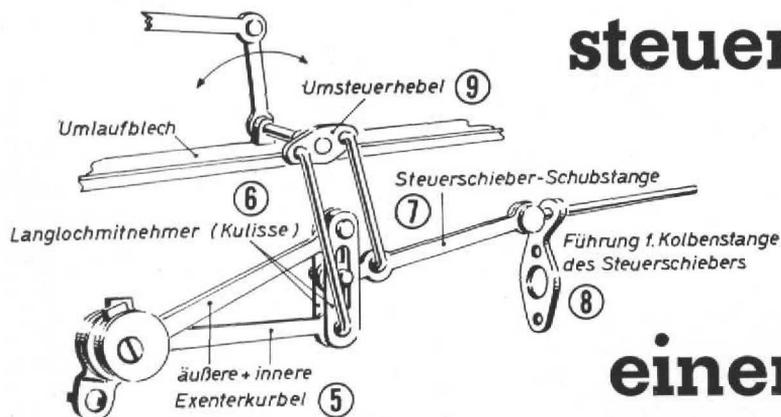
1. Zum Thema „Oh dieser Drahtverhau!“	515	9. „NATO-Standort Dipfoldingen“	532
2. Die gar nicht so schwierige Allansteuerung einer T 3 (Bauanleitung)	516	10. Eine idyllische Gegend	533
3. Wieso fahren Elloks mal mit 1 Bügel, mal mit 2 Bügeln?	520	11. Elektromagn. Schranken Antrieb	534
4. Trockenschmierung – besonders bei Kunststofflagern	521	12. „Schlesiertalbahn“ (Anlage Bufe)	537
5. Raumzwang – das Grundgesetz unserer Anlage (Dr.-Ing. Becker)	523	13. Schöne Blicke auf „Schönblick“	538
6. Die E 6904 und E 6905 ...	527	14. Rivarossi-Old-Timer wird zu HO-Schmalspurwagen	540
7. Mein Modell vom Wasserturm Süssenbrunn (Bauerfahrten)	528	15. Einfache Lokentschlackungsstelle	542
8. Mörklin-Stellpult 7072 als Fahrstraßenschalter	530	16. Welche Fernmelde-Relais eignen sich für eine Modellbahnanlage?	543
		17. 2 Seelen – 1 Gedanke	544
		18. PIKO-Neueit	546
		19. Vom Urlaub zurück	547

Miba-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlergraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 – Klischees: Miba-Verlagsklicheeanstalt (JoKl)
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weißenburger Straße 27/1
Konten: Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postcheckkonto Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg
Heftbezug: Heftpreis 2.– DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus –10 DM Versandkosten).

Die gar nicht so schwierige Allan- steuerung



einer T3

Abb. 1. Unmaßstäbliche Instruktionsskizze von der T3-Steuerung (Modellausführung).

Albert Wildt, Berlin-Halensee

Als weiterer Nachtrag zur Bauanleitung einer T3 in Heft 6/XI der Miba soll die Anfertigung der durchaus nicht so komplizierten Allan-Steuerung beschrieben werden.

Ihre Funktion ist – bekannter- oder unbekanntermaßen – folgende:

Von der Umsteuerwelle werden auf jeder Seite 2 Gestänge (Hängeeisen) betätigt. Nach Abb. 1 hebt z. B. das eine Gestänge die exzentrisch gelagerten Schwingen (Kurbeln), die durch einen Langloch-Mitnehmer (Kulisse) miteinander verbunden sind, während dann das andere Hängeeisen die Steuerschieber-Schubstange senkt. Diese Schubstange muß also in dem Langloch der Kulisse, der Verbindung beider Kurbeln, auf- und abgleiten können. Dies ist der wiedergefundene Vorgang.

Die Gestängeteile werden aus federhartem Neusilberblech 0,4 mm hergestellt, das allen Ansprüchen genügt und zudem vorzüglich zu bearbeiten und zu löten ist. Werden die Teile nach Fertigstellung noch auf feinem Olschleifpapier abgezogen, so haben sie den gleichen matten Glanz wie beim großen Vorbild.

Beginnen wir mit dem Treibzapfen (1), der den gesamten Antrieb sicher führen

muß. Nach Abb. 3 hat er eine zentrische Bohrung mit Gewinde M 1,2 um die Gegenkurbel (2) mit einer Senkschraube M 1,2x2,5 aufzunehmen. Diese Gegenkurbel wird aus 1 mm starkem Bronze- oder Ms-Blech gefertigt. Die Bohrung für die Befestigung am Treibzapfen (1) wird entsprechend ausgesenkt, während in die andere Bohrung (0,95 mm) Gewinde M 1,2 geschnitten wird. Und jetzt die Paßarbeit: Die Innenseite der Kurbel wird nun so um 0,5 mm schwächer gefeilt, daß in Höhe des Senkloches radial 2 Mitnehmernasen von 0,5 mm Breite stehen bleiben (s. perspekt. Darstellung). Dann wird die Gegen-

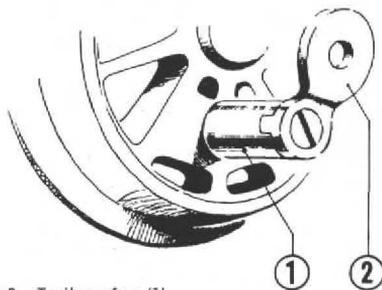


Abb. 2. Treibzapfen (1) und Gegenkurbel (2).

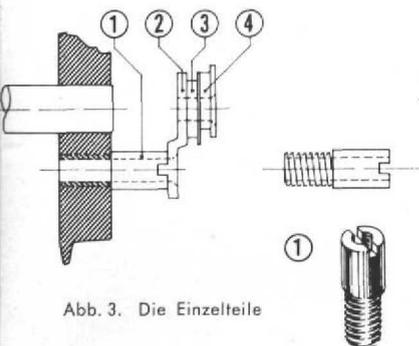
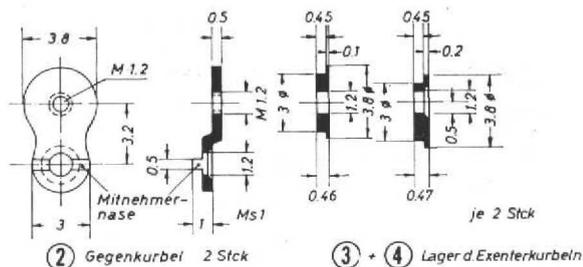


Abb. 3. Die Einzelteile



der Steuerung im Zeichnungsmaßstab 2,5 : 1 für H0.

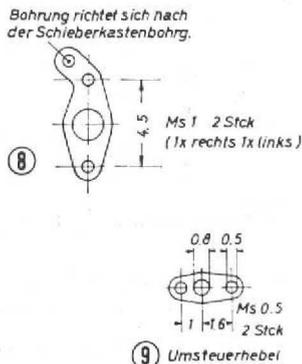
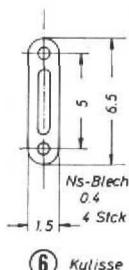
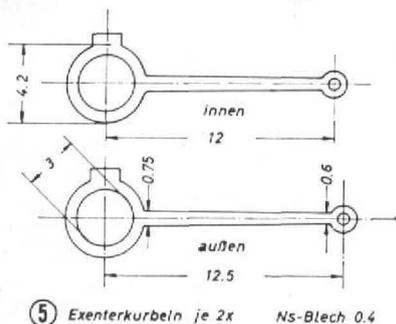
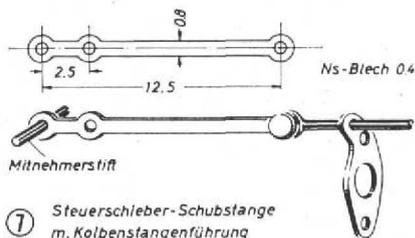
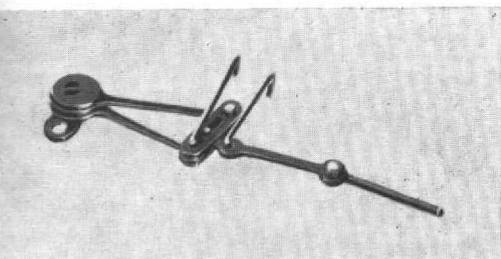


Abb. 4. Allan-Steuerung in H0-Ausführung (hergestellt vom Verfasser).



kurbel geköpft. Nachdem der Treibzapfen in das zugehörige Rad, am besten mit Uhu-Plus, fest eingeschraubt ist, wird die Gegenkurbel mit dem notwendigen Winkel zur Grundstellung vorerst provisorisch befestigt. Nun Anreißen der Mitnehmer-nasen mit einer Stahlstecknadel auf dem Treibzapfen und nach Entfernen der Kurbel mit einem 0,5 mm breiten Laubsäge-

blatt einen 0,5 mm tiefen Sägeschnitt zwischen den Anrißlinien ausführen. Damit hat dann die Gegenkurbel einen einwandfreien Sitz und kann sich während des Betriebes nicht wieder lösen.

Die beiden Scheiben (3) und (4) nach Abb. 3 werden aus Automatenstahl hergestellt, wobei die Laufflächenbreite von 0,45 mm für die Kurbeln einzuhalten ist.

Die Scheibe (4) wird 0,5 mm außer Mitte gebohrt, während die Scheibe (3) eine zentrale Bohrung erhält. Beide Scheiben werden an der Gegenkurbel mit einer Schraube M 1,2 gehalten (Abb. 3).

Das zierliche Aussehen der Steuerung hängt wesentlich von der möglichst genauen Einhaltung der Breitenmaße ab, auch wenn man gezwungen ist, an den Drehpunkten mehr Material zu belassen. Dabei ist es gar nicht so schwierig, ein Gestänge z. B. nur 1,1 mm breit zu feilen und es vielleicht noch auf das Maß von 0,9 mm zu verjüngen. Diese scheinbare Belanglosigkeit macht sich für das Auge immer bezahlt.

Die Teile (5) bis (7) werden also maßgerecht aus Neusilberblech 0,4 mm angefertigt. Die Langlöcher in den Kulissen (6) werden mit einem feinen Laubsägeblatt, wie es die Goldschmiede verwenden, hergestellt, jedoch **bevor** diese Teile in den Umrissen ausgeschnitten und befeilt werden. Das gleiche gilt für alle Bohrungen besonders für die der Kurbeln (5)!

Für den weiteren Zusammenbau wird die innere Kurbel um ca. 0,4 mm nach außen gekröpft und die äußere Schwinge um den gleichen Betrag nach innen, damit die Kulisse (6), die ja nach Abb. 1 aus zwei gleichen Teilen besteht, nachher senkrecht steht.

In die Steuerschieber-Schubstange (7) wird ein Stift eingelötet, dessen Durchmesser den Schlitz entspricht. Erst nach der Montage der Einzelteile wird er auf die dann notwendige Länge gekürzt. Nach der Übersicht in Abb. 1 nehmen die beiden Langlöcher den Stift der Steuerschieber-Schubstange auf. Zwischen die **oberen** Bohrungen wird die **äußere** Kurbel (5) mit der Kröpfung nach **innen** drehbar gelagert und zwischen den unteren Bohrungen läuft die innere Kurbel mit der Kröpfung nach außen. Um die Gelenke der Kurbeln nicht mit den beiden Kulissentteilen zu verlöten, empfiehlt es sich, beiderseits der Kurbeln etwas geöltes oder gewachstes Papier aufzustecken, welches ein Durchlaufen des Lotes verhindert. Heißen Kolben und ganz wenig Tinol verwenden! Nun erst wird der Stift der Schubstange auf Länge befeilt.

Damit wäre bereits die kniffligste Arbeit getan; bliebe noch die Anfertigung der beiden Hängeeisen am Umsteuerhebel (9) aus Neusilberdraht oder auch Ms-Stecknadeln.

Aus Vorsicht machen wir erst mit der einen Gestängeseite den Probelauf und dann mit der gegenüberliegenden Seite. Die Montage der beiden Kurbelexzenter an der Gegenkurbel (2) erfordert etwas Geduld. Die Exzenter werden nach der Übersichtsskizze auf Seite 225, Heft 6/XI,

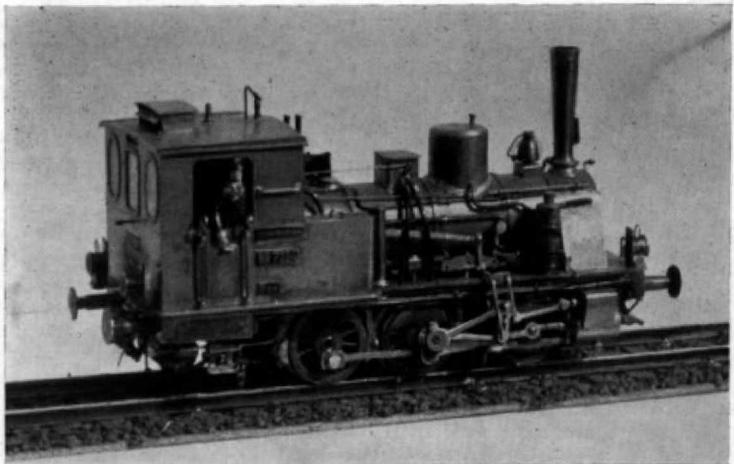
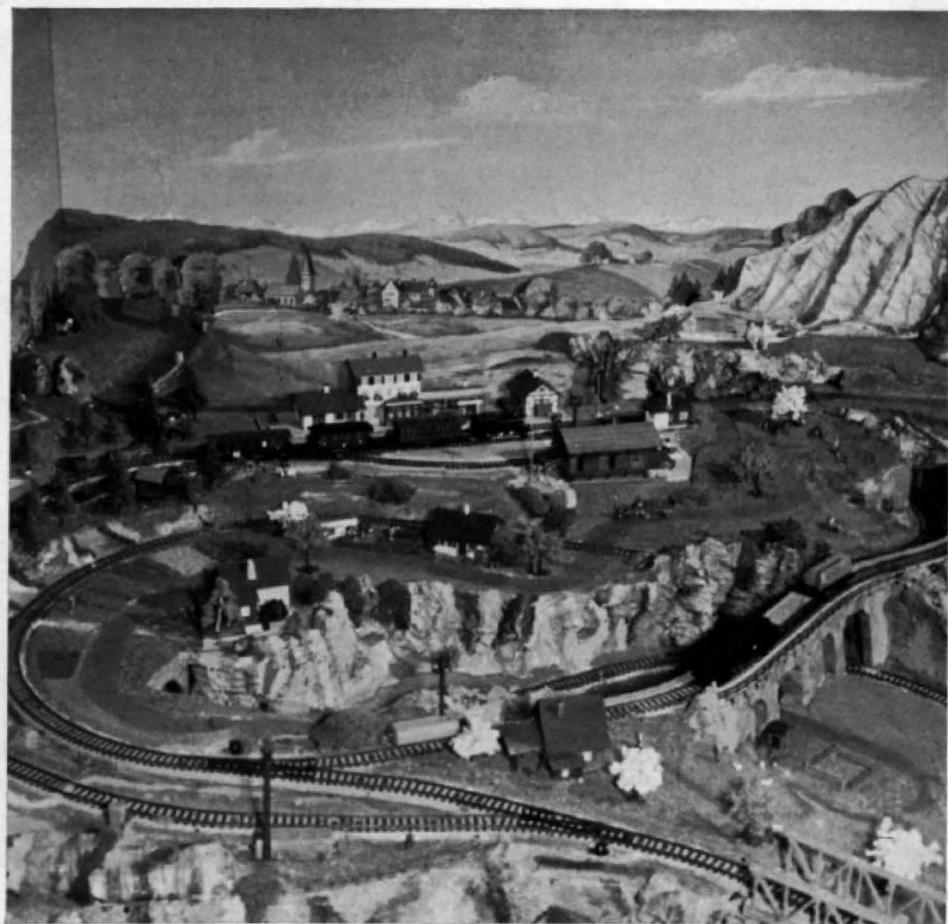


Abb. 5. Das sehr sauber und akkurat gebaute T 3-Modell des Verfassers (Maßstab 1 : 82).



Noch reizvoller

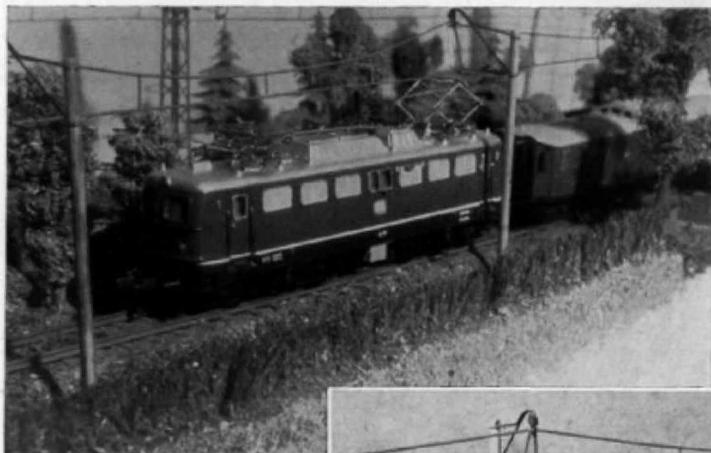
als diese Schwarz-Weiß-Wiedergabe ist natürlich das Farbbild, das uns Herr A. Bucher, Heidelberg, von seiner Wandschränklappanlage zusandte, aber auch so erkennt man, daß der Platz gut genützt und Gelände und Hintergrund harmonisch aufeinander abgestimmt sind.

ausgerichtet und verschraubt. Nach erfolgreichem Start wird diese Schraube durch Uhu-Plus oder Verlöten gesichert.

Die Führung für die Schieberschubstange in der Form des Teiles (8) sitzt direkt auf der Stopfbuchse des Zylinders. In die beiden zentrischen Bohrungen werden die beiden Kreuzkopf-Führungen gelagert, während die dritte, seitlich liegende Boh-

rung mit der schrägen Schieberkasten-Bohrung fluchten muß. Diese Ausführung der Allan-Steuerung ist so betriebssicher, daß ich damit bereits fünf T3-Loks ausgerüstet habe, die auch bei Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf das über 2-fache seit Jahren einwandfrei arbeiten. Sie lohnt auf jeden Fall die darauf verwandte Mühe.

Ein Leser wollte es ganz genau wissen! **Wieso fahren Elloks**

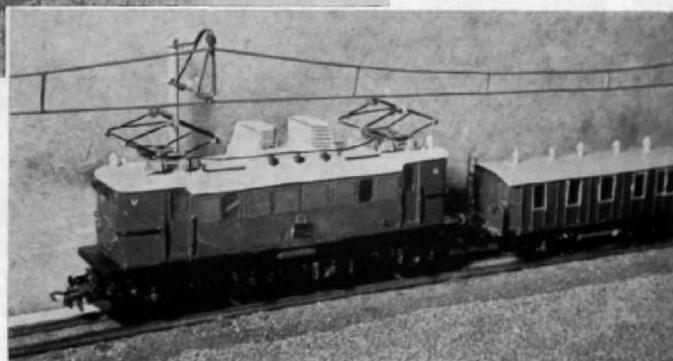


mal mit
1 Bügel ..

Abb. 1 und 2. Auf der Anlage des Herrn Wirths fahren ab jetzt z. B. die E 10

mit 1 Bügel, jedoch eine E 45 (E 18 oder E 94) mit 2 Bügeln, also genauso, wie es z. Z. noch bei der DB Usus ist.

.. mal mit
2 Bügeln?



... und so setzte er sich hin und schrieb an die Deutsche Bundesbahn einen Brief, der prompt und entgegenkommend beantwortet wurde. Hier der Vorgang:

An die
Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Karlsruhe.

Düsseldorf,
29. 8. 1961

Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Karlsruhe
21 M 7 Aam.

Karlsruhe,
den 31. 8. 1961

Sehr geehrte Herren!

Im August des Jahres machte ich meine Urlaubsreise in den Schwarzwald. Im Hbf. Karlsruhe und auch auf der Strecke machte ich folgende Entdeckung. Die E 17, E 44 und E 94 fahren mit zwei ausgefahrenen Stromabnehmern. Unserem Schnellzug war eine E 10 vorgespannt, diese hatte nur einen Stromabnehmer ausgefahren.

Da ich hierfür keine Erklärung habe, bitte ich Sie freundlichst, mir eine Auskunft darüber zu erteilen.

Ich bin Modellbahner und auf meiner Heimanlage verkehren einige Elloks, älterer und neuer Baureihen.

Hochachtungsvoll
G. Wirths, Düsseldorf-Eller

Das war die Anfrage. Der nebenstehenden Auskunft der DB haben wir nichts hinzuzufügen.

Betreff: Ihr Schreiben vom 29. 8. 61.

Sehr geehrter Herr Wirths!

Als Modellbahner ist Ihnen sicherlich bekannt, daß bei der elektrischen Zugförderung der Betrieb u. a. auch von der einwandfreien Kontaktführung zwischen Stromabnehmer und Fahrdrabt abhängt. Nun hat sich die technische Entwicklung nicht nur auf die Lokomotive beschränkt, sondern die Fortschritte und Erkenntnisse in der Technik sind auch dem Stromabnehmer zugute gekommen.

Bei den älteren Lokomotiven, die mit Scherenstromabnehmern alter Bauart ausgerüstet sind, wird im Normalbetrieb mit zwei Bügeln gefahren. Dadurch wird verhindert, daß bei kurzzeitigem Abspringen eines Bügels von der Fahrleitung der Lokomotivstrom unterbrochen wird. Der Stromab-