

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 11 / BAND IV 1952

NÜRNBERG

„Blauer Enzian“ und „Sachsenroß“

Der Wunsch der DB, ihren Expresß-Zügen — ähnlich wie im Ausland üblich — klangvolle Namen zu geben und das Reisen — wenn auch auf andere Art und Weise — mit etwas mehr Eisenbahn-Romantik zu umgeben, führte zu einem Preisausschreiben, von dem wir leider zu spät erfuhren. So ist die Entscheidung bereits gefällt, und wir können nur noch das Ergebnis bekannt geben. Einige Zugbenennungen sind treffend ausgefallen, über andere läßt sich streiten.

Alpen-Express

[Hamburg Altona]-Rosenheim-Kufstein
-Innsbruck-Brenner-Bozen
[-Meran]-Verona[-Mailand]-
Bologna-Florenz-ROM

Gleichzeitig mit der Namensverleihung erhielten die „Auserkorenen“ auch neue Zugschilder mit künstlerischen Sinnbildern der befahrenen Route, von denen wir hier einige der ersten aufzeigen.

Wenn Sie also zukünftig eine Reise tun, dann können Sie das Glück haben, nicht mit irgendeiner nichtssagenden Nummer zu fahren, sondern mit dem

Hanseat: F 12 Köln — Hamburg u. zurück,
Merkur: F 43 Hamburg — Frankfurt/M u. z.
Rhein-Blitz: Ft 8/7 Dortmund — Basel u. z.
Sachsenroß: F 13/14 Bonn — Hannover u. z.
Dom-Expresß: F 18/17 Hannover — Köln u. z.
Rhein-Isar-Blitz: F 28/27 Dortmund — München u. z.

Münchner Kindl: Ft 30/29 Frankfurt M — München u. z.

Rhein-Donau-Blitz: Ft 38/37 Dortmund — Regensburg u. z.

Senator: F 41/42 Frankfurt/M — Hamburg u. z.

Roland: F 43/44 Frankfurt/M — Bremen u. z.

Blauer Enzian: F 56/55 Hamburg — München u. zurück

Tauern-Express

(Laibach-) **MÜNCHEN**-Augsburg-Ulm-
Stuttgart-Heidelberg-Mannheim
(-Amsterdam)-Mainz-Bonn-Köln
(-Hoek v. Holland)-Aachen-Brüssel Nord-
OSTENDE-KAI(-London)

Wiking: D 73/74 Basel — Kopenhagen u. z.

Der Römer: D 77/78 Basel — Frankfurt u. z.

Deutschland-Zug: F 111/112 (Paris) — Köln — Berlin — (Warschau) u. z.

Alpen-Nordsee-Expresß: D 173/174 München — Bremerhaven u. z.

Gambrinus: D 203/204 München — Dortmund u. zurück

Helvetia-Expresß: F 276/275 Hamburg — Basel u. zurück

Nibelungen-Expresß: D 303/304 Wien — Köln u. zurück

Loreley-Expresß: D 376/368 München — Münster u. zurück.

Fast bekommt man Lust, nochmals zu verreisen, zumal uns die Ferienstimmung sowie so noch in den Gliedern steckt. Wir haben jedenfalls auf Ihren diesbezüglichen Gemütszustand Rücksicht genommen und verschonen Sie diesmal mit allzu anstrengenden Basteleien und Problemen. Die wichtige Winterhalbjahr-Saison beginnt erst wieder richtig mit Nr. 12, dem Jubiläumsheft!

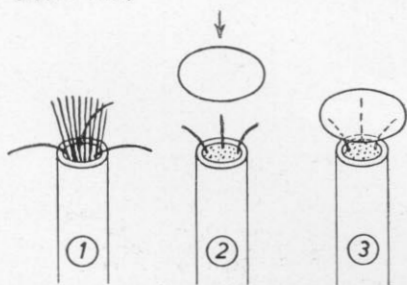
Orient-Express

PARIS-OST-(Calais-)Strassburg-
Karlsruhe-Stuttgart-Ulm-Augsburg
-**MÜNCHEN**-Salzburg-**WIEN WEST**

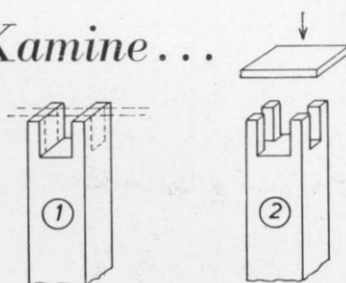
Ofenrohre . . .

...lassen sich — wie nebenstehendes Foto zeigt — sehr wirkungsvoll aus kunststoffisoliertem Kabel von 2,5 mm ϕ (für H0) anfertigen. Arbeitsweise wie folgt:

1. Isolierung auf ca. 10 mm Länge entfernen und drei Drähte nach den Seiten umbiegen.
2. Alle übrigen Drähte abschneiden und die drei äußeren wieder hochbiegen. Aus Zeichenkarton mit dem Brieflocher rundes Plättchen ausstanzen und
3. auf die Drahtstreben aufkleben. Anstrich mit Plakafarbe. (Die übrigen Kabeldrähte können zudem noch mit der Flachzange einzeln zurückgezogen werden, um eine richtige Öffnung am oberen Ofenrohr-Ende zu erhalten.) Herr E. Schulze, Neustadt, erfand diesen Trick.



Kamine . . .



... sind nicht viel schwieriger herzustellen:

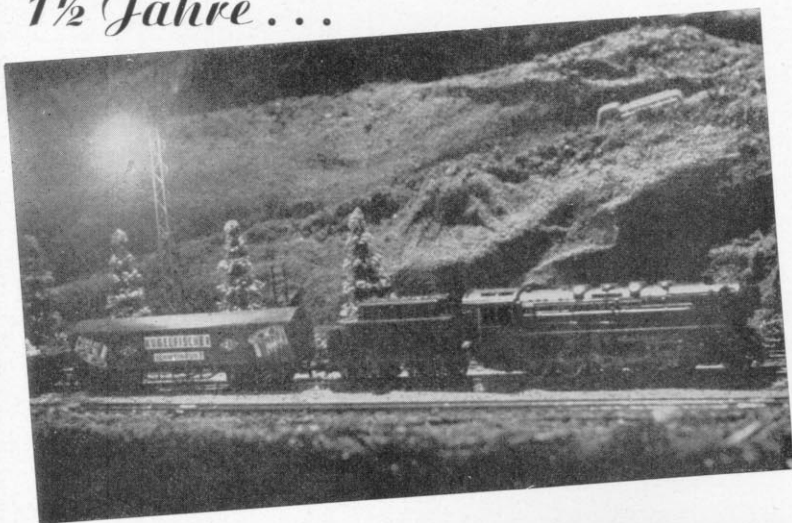
1. Vierkanthölzchen aus dreifach verleimtem Sperrholz am Ende einsägen, Querschicht ausbrechen und saubere „Rinne“ feilen.
2. Eine zweite Einsägung bzw. Einfellung „kreuzweise“ vornehmen, Pappstückchen aufsetzen und „Meisterwerk“ durch entsprechenden Anstrich „vollenden“. (Von uns).

Litfaß-Säule (H0)

grau gespritzt, mit grün überzogener Reklamefläche, zum Aufkleben der Miba-Plakate (Beilage Heft 9/IV), sauber gedreht zum Preis von 65 Dptg zu erhalten von

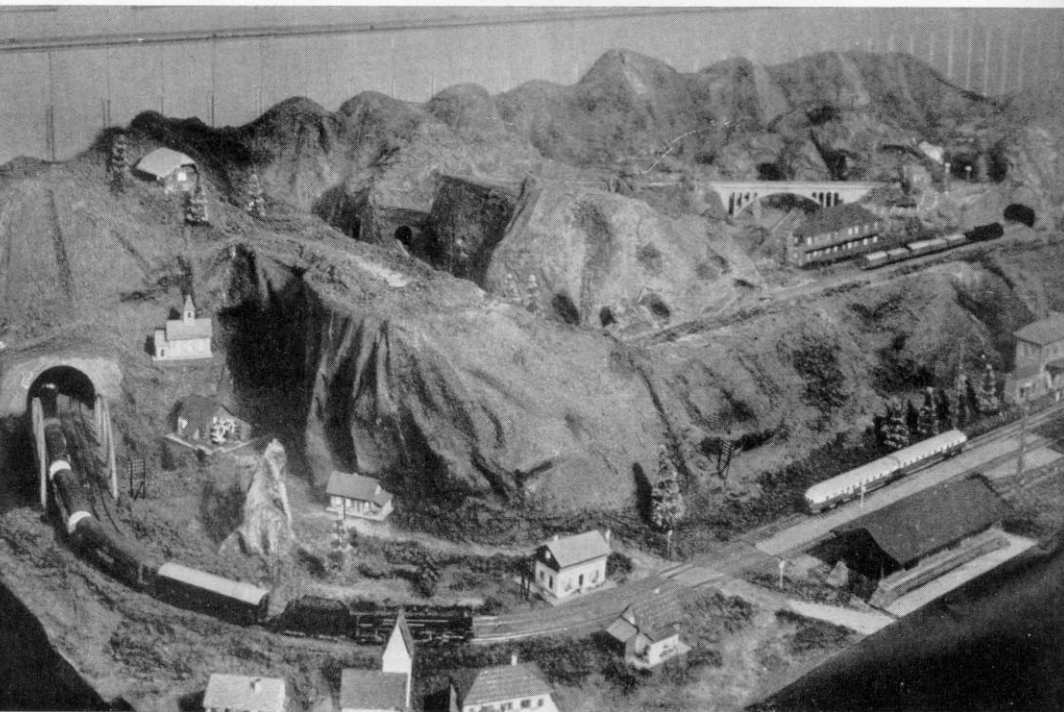
FEINMECHANIK W. DIEDRICH
Göttingen, Leinestraße 13

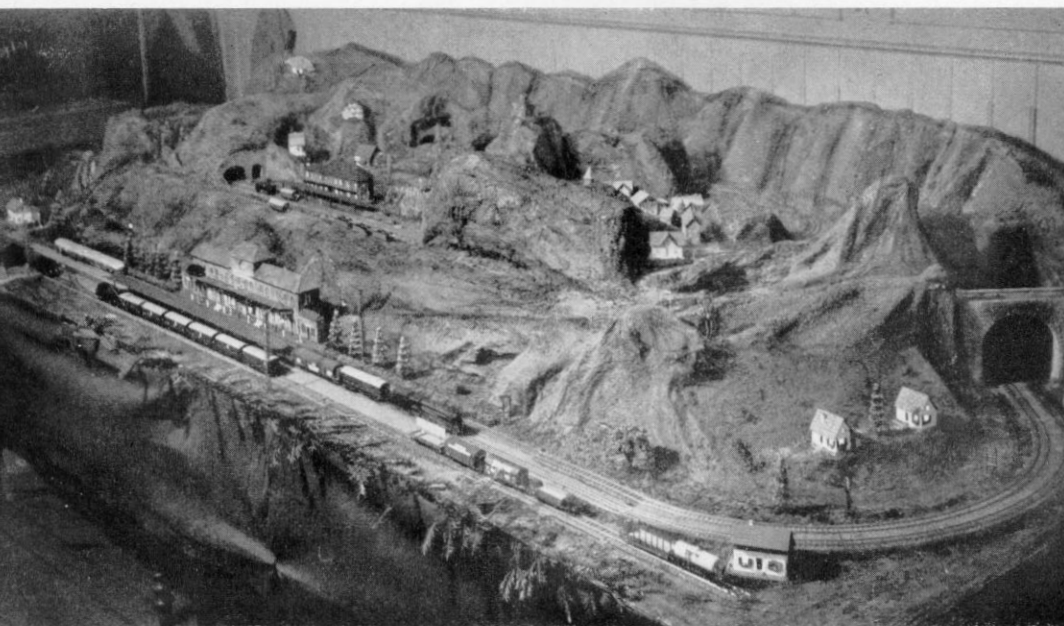
1½ Jahre...



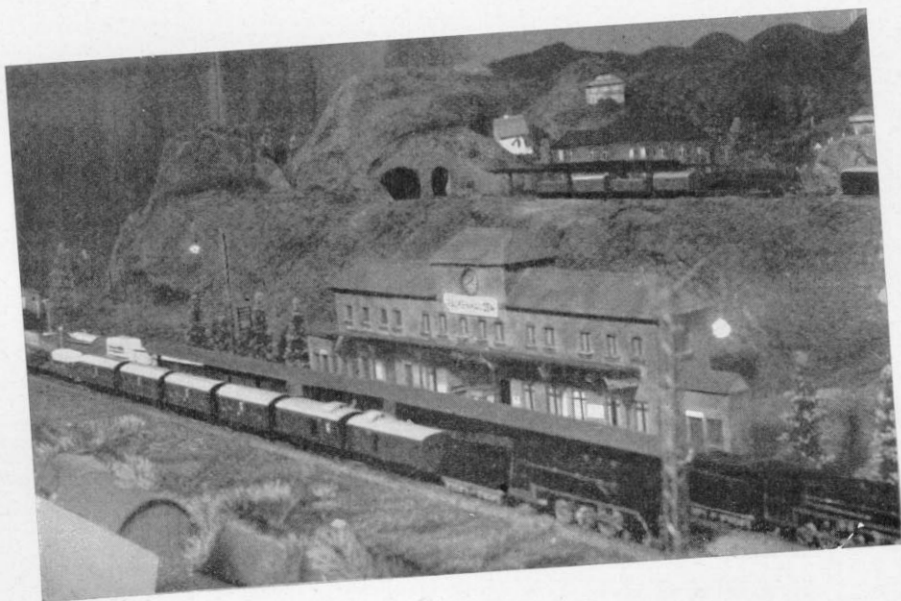
MEC
Schweinfurt

Aus anfänglich
8 Mann
wurden 39
und eine
Jugend-
gruppe von
15 Jungs



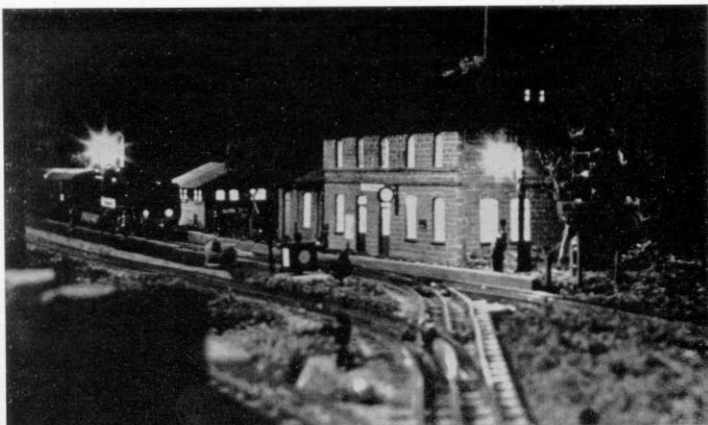


Dies war die letzte malige Ausstellungsanlage. Ein von der DB erworbener D-Zugwagen wird zur Zeit hergerichtet und ausgebaut. Weiterhin guten Erfolg!



Null Uhr 35

fährt der letzte Personenzug von Holzhausen, und damit ruht der lebhafteste Verkehr auf der eingleisigen Strecke dieser Nebenbahnlinie für mehrere Stunden. Aber morgens früh in der Dämmerung stehen schon die ersten Reisenden wieder auf dem Bahnsteig der kleinen Station...



...um den ersten Zug nach Kassel zu besteigen. In Kassel wohnt auch der „Bahnhofsvorsteher“ von Holzhausen, Herr Richard Michael, der uns diese Stimmungsbilder einsandte, und der sich sowohl als „Baumeister“ und „Pflanzer“ wie auch Miniaturbahner erfolgreich betätigt.

„Marie, Töpfe festhältä-än!“

Daß Lokomotivführer streckenkundig sein müssen, leuchtet ein. Daß es aber — mit Abstand — auch DSG-Köche sein sollen, ist merkwürdig.

Bei der Eisenbahn müssen, wie bei jedem anderen Verkehrsmittel, die Kurven zum Ausgleich der Zentrifugalkraft überhöht sein. Der Reisende in seinem Abteil merkt von der Kurve nicht viel, vielleicht wird er ein wenig auf seinen Sitz gedrückt oder zu seinem Nachbarn oder — noch besser — zu seiner Nachbarin hinüberschoben.

Aber wie sieht es in der Küche des Speisewagens aus? Da müßte eigentlich die Suppe überschwappen und jeder Topf in Gefahr laufen, von der glatten Herdplatte herunterzurutschen. Natürlich hat die Technik auch da Hilfe geschaffen. Die Suppe wird in ihrem Bewegungsdrang durch einen bauchigen Metallschwimmer gehindert, und der Herd ist — ebenso wie die Tische auf Schiffen — durch Randleisten gesichert.

Diese mechanische Hilfe verhütet jedoch nur das Äußerste. Darum ist es gut, wenn auch der Koch den Fahrplan seines Zuges so im Gefühl hat, daß er um 11 Uhr 17 seiner Küchenhilfe zurufen kann: „Die Neustädter Kurve kommt. Marie, Töpfe festhältä-än!“

Tuwaschipu-Drillinge

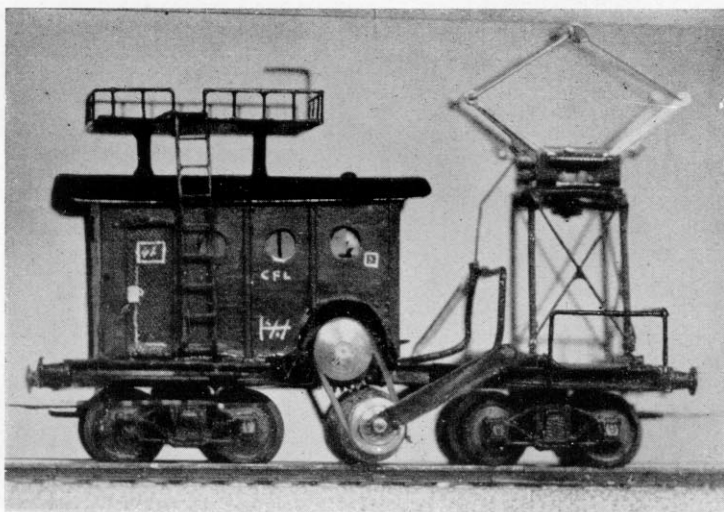
Haben Sie schon mal was von den „Tuwaschipus“ gehört? Ehrlich gestanden, wir auch nicht, aber so ist es eben im Leben: Man lernt jeden Tag etwas Neues hinzu! Wenn Sie nun vermuten sollten, es handle sich hier um einen neuentdeckten wilden Völkerstamm jenseits des bekannten unerforschten Dschungels, so müssen wir Sie leider enttäuschen. Die „Tuwaschipus“ sind in Europa beheimatet und zwar — und das ist die geradezu erstaunliche Triplizität der Ereignisse — in Mannheim, München und Luxemburg. „Tuwaschipu“ ist — und das dürfte wahrscheinlich selbst dem großen Brockhaus noch unbekannt sein — nur die landläufige Abkürzung für TurmWagen-SCHIenenPUTzer! Damit wären wir also — nach einer erfolversprechenden Einleitung — schon mitten drin in unserem so wichtigen Modellbahnerthema „Schienenreinigung“.

Es wundert uns nicht, daß dieses Thema, das wir in Heft 16/III anschnitten und mit einigen guten Leservorschlägen in Heft 6/IV fortsetzten, einen solchen Widerhall fand, daß sich jetzt immer mehr Bastler mit der Anfertigung von Putzwagen befassen. Die absolute Notwendigkeit der Gleisreinigung wird ja wohl von keinem Modellbahnbesitzer bestritten. Es überraschte uns aber

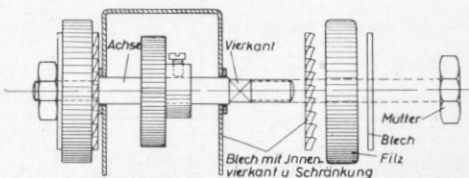
sehr, daß drei verschiedene Miba-Leser in kurzen Zeitabständen uns Vorschläge für den Bau eines Schienenreinigers einsandten, die alle das Modell eines Turmwagens für ihr Spezialfahrzeug zum Vorbild nahmen.

Bei Vorhandensein eines Oberleitungsbetriebes keine ungeschickte Lösung des Schienenreinigungs-Problems, zumal der Turmwagen, von dem wir in Heft 5/III eine Bauanleitung brachten, auf diese Weise eine geradezu sinnvolle Funktion erhält.

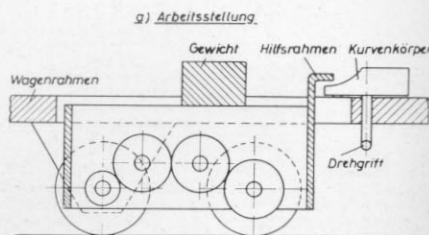
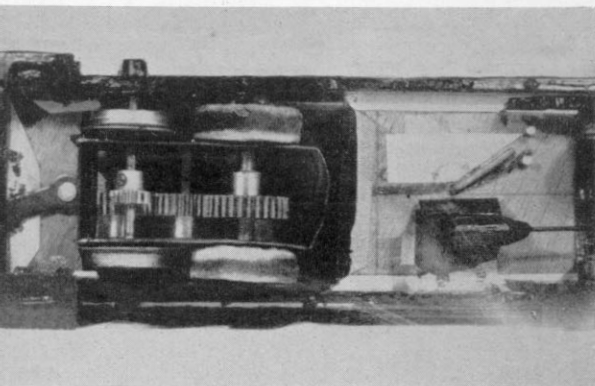
Herr H. P. Siemonsen, Mannheim, baute seinen Reiniger aus Holz, Pappe und Nemec-Profilen und verzichtete nicht auf die realistische Darstellung einer drehbaren Bühne mit umklappbarem Geländer, Dach-Scheinwerfer u. dgl. Wie aus den Zeichnungen hervorgeht, befindet sich der herauschwenkbare eigentliche Reiniger hinter der ersten Wagenachse. Auf der ersten Achse sitzt ein Ritzel, das über zwei Zwischenzahnräder die Putzachse antreibt. Letztere macht die halbe Drehzahl wie die Laufachse. Auf der Putzachse befinden sich



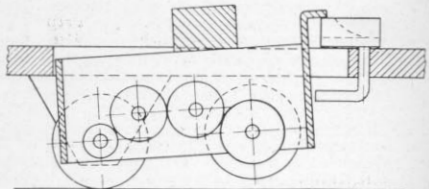
Der Fantasie sind keine „Grenzen“ gesetzt. Der „Waschi-Turob-Reiwa“ (nach internationalem „Miba-Deutsch“ des Luxemburger Miba-Clubs). Konstrukteur: Herr Pauly.



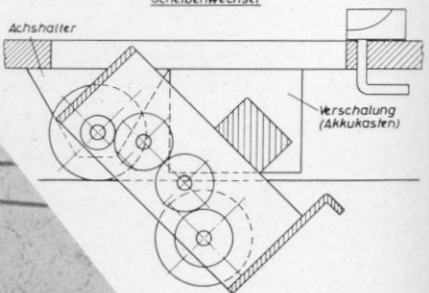
Befestigung der Putzscheibenräder beim Vorschlag Siemens, die verschiedenen (durch den „Kurvenkörper“ erzielbaren) Stellungen des Putzscheiben-Getriebekastens und ein „Blick von unten“.



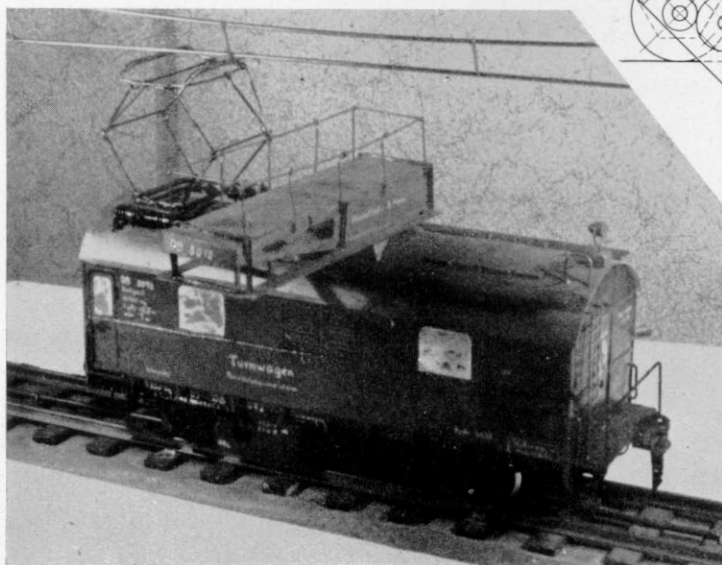
a) Arbeitsstellung



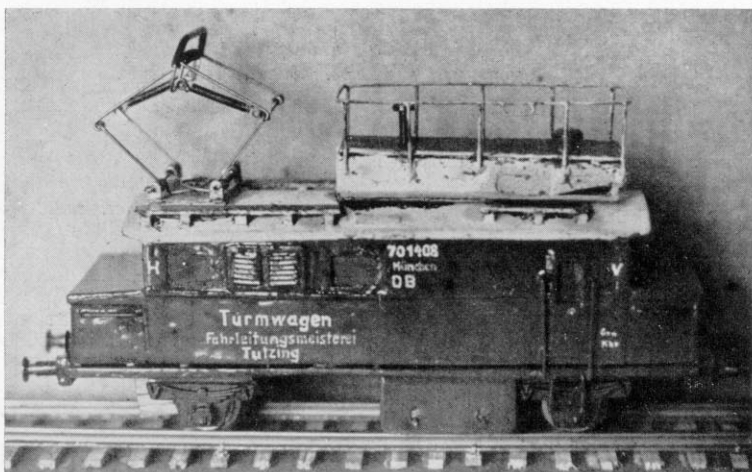
b) Ruhestellung



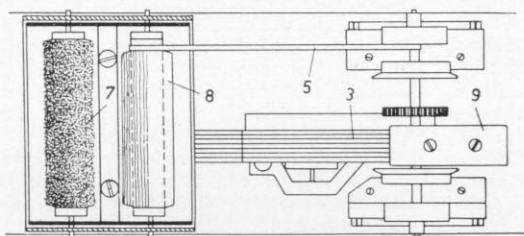
c) Ausgeschwenkt für Scheibenwechsel



Der Turmwagen des Herrn Siemens (Eigenentwurf). Dieses „Free-lance“-Fahrzeug besitzt eigenartigerweise keinen Eigenantrieb, sondern wird geschoben oder gezogen, obwohl genügend Platz für einen Antriebsmotor im Gehäuse vorhanden wäre.

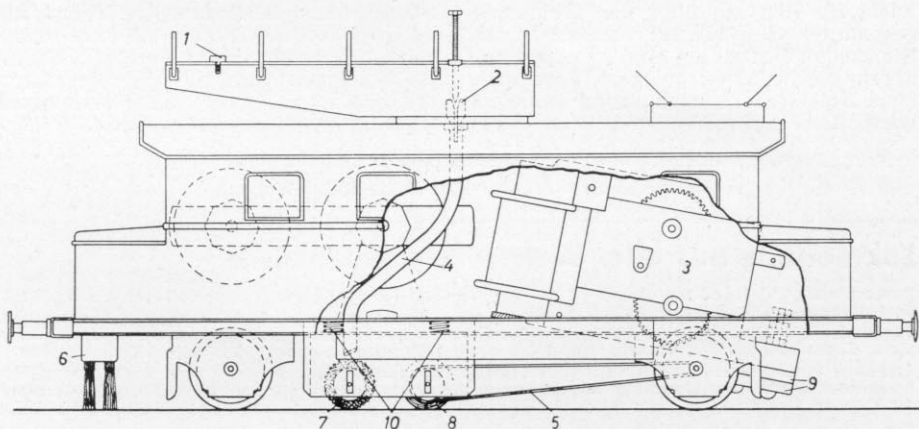


Der Doppelwalzen-Reiniger des Herrn Kuhn und dessen „raffinierte“ Mechanik (unter Verwendung der Turmwagen-Bauzeichnung aus Heft 5/IV).



Zahlenerläuterungen:

- 1 Einfüllschraube
- 2 Nadelventil
- 3 Motor
- 4 Ventilmischschlauch
- 5 Antriebsgummiband
- 6 Reinigungsbürsten
- 7 Schwammgummirolle
- 8 Filz-Walze
- 9 Motor-Tatzlager
- 10 Druckfedern



zwei 5 mm starke Filzscheiben, die während des Putzvorgangs mit Reinigungsflüssigkeit getränkt werden. Mit Hilfe eines kleinen Drehgriffes, der einen Kurvenkörper bewegt, kann der gesamte Rahmen mit der Putzmaschine in Ruhestellung gebracht oder — zum Auswechseln der Filzscheiben — herausgeschwenkt werden. Um ein Rutschen der Räder der ersten Achse (die ja die Filzscheiben in gegenläufiger Drehrichtung in Bewegung setzen muß) zu vermeiden, wurde das Fahrgestell mit 1000 g belastet. Die Putzscheiben üben einen Druck von etwa 50 g auf die Schienen aus, der praktisch vollauf genügt. Im Wagenkasten befindet sich ein Behälter, der über ein vom Dach aus einstellbares Nadelventil tropfenweise die Filzscheiben befeuchtet. Der Behälter, den Herr S. mit Fleckenreinigungswasser oder Esso-Feuerzeugbenzin füllt, ist nach abgenommenem Dach leicht zugänglich.

Der Turmwagen der „Fahrleitungsmeisterei Tuting“ wurde von Herrn Kuhn aus München — er dachte sich: sicher ist sicher! — sogar mit einer dreifachen Putzeinrichtung versehen. Zwei Schienenbürsten, eine Schwammgummirrolle und eine Filz-Walze sorgen für die Entfernung des Schienenschmutzes. Die Kerne der beiden Walzen bestehen aus 5 mm starkem Rundholz und sind mit einer Lage Schwammgummi bzw. Filz umklebt. Der Filzwalzenkern erhält am einen Ende eine Rille für den Antrieb, für den ein über die Treibachse gespanntes Gummiband vorgesehen ist. Die beiden Putzrollen sind in einem inneren Blechrahmen gelagert, der durch zwei Spiralfedern nach unten gedrückt wird. Zwei Längsschlitzte in den Wan-

gen eines zweiten, äußeren Rahmens geben den im Innenrahmen gelagerten Walzenachsen das nötige Spiel. Die Brücke des Turmwagens ist als Behälter ausgebildet und enthält auch das Ventil für die Berieselung der Gummivalze. Zur Schienenreinigung dient Herr Kuhn eine Mischung von Petroleum und Benzin. Die hinter den Pufferbohlen befestigten Bürsten, die ganz feine Borsten haben, bezwecken das Wegfegen des Staubes bevor die Walzen die Ölschicht beseitigen. Das Fahrzeug wird nicht von einer Lok über die Strecke geschleppt, sondern durch einen eigenen Motor angetrieben, der hier mit Tatzlager ausgerüstet ist.

Auch der von Herrn Pauly für den Luxemburger Miba-Club erbaute Schienenreiniger, der dort mit dem schönen Namen Waschi-turob-reiwa (nach Spezial-Mibasprache: Walzenschienturm-oberleitungsreinigungswagen) getauft wurde, besitzt einen eigenen Motor. Dieser dient jedoch nicht zur Fortbewegung des Fahrzeugs, sondern nur zur Drehung der Putzwalze, deren Ausführung ganz besonderer Art ist. Sie ist nämlich mit feinfaseriger Metall-Putzwolle umwickelt, wie man sie zum Scheuern von Aluminiumtöpfen verwendet. Durch Aufkleben dieser Metallfäden und Durchtränken der Schicht mit Uhu-Alleskleber entsteht nach dem Trocknen eine Putzrolle, die, nach den Erfahrungen von Herrn Pauly, die Schienen von allem Öl und Schmutz reinigt, ohne daß irgendeine Flüssigkeit benötigt wird. Dieser „Waschi-turob-reiwa“ hat nur einen Nachteil: Da die Walzen-Metallschicht die Schienen kurzschließt, kann er nur auf Strecken mit Oberleitung eingesetzt werden.

Gestattet uns zum Schluß nochmals zu fragen:

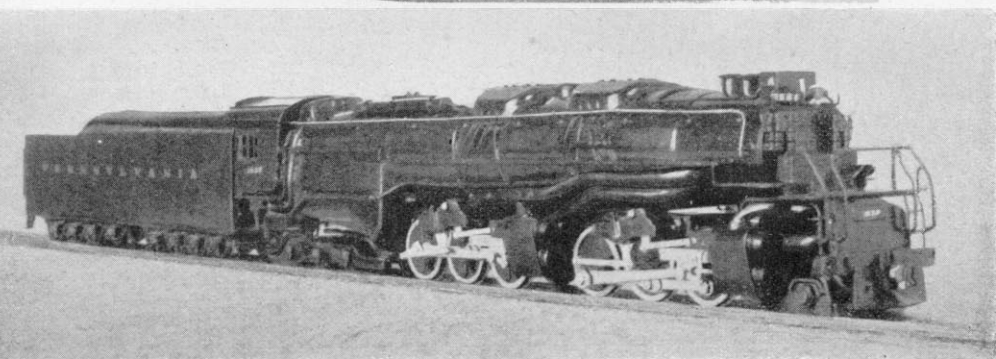
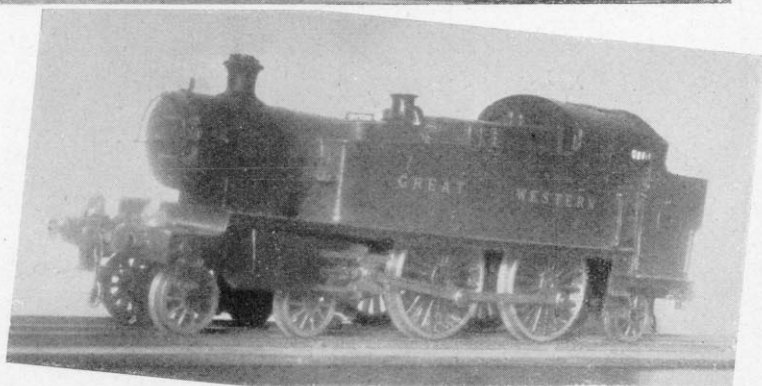
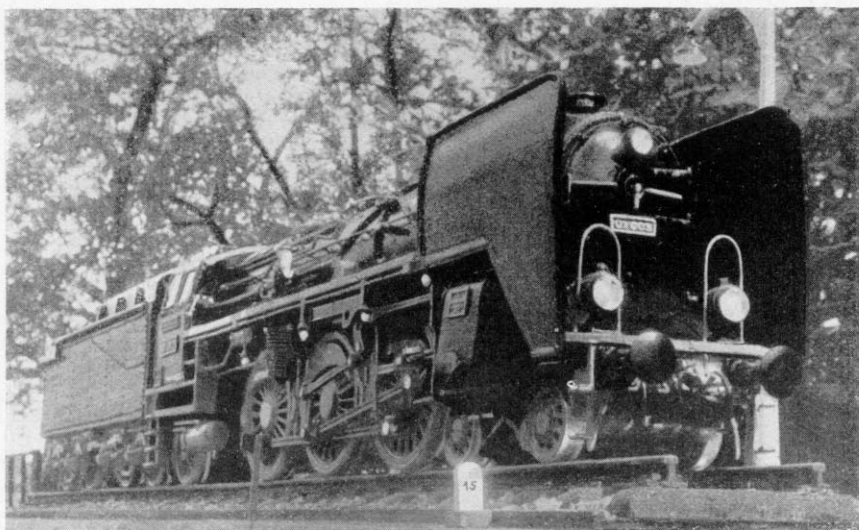
Wo bleibt der Mä-Tri-Flei-Schie-Reini-Wagen?

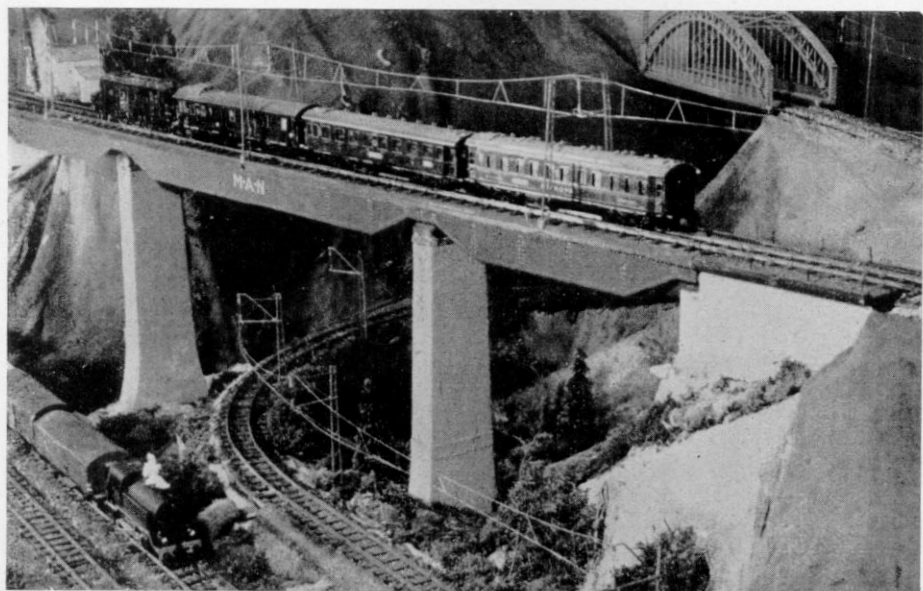
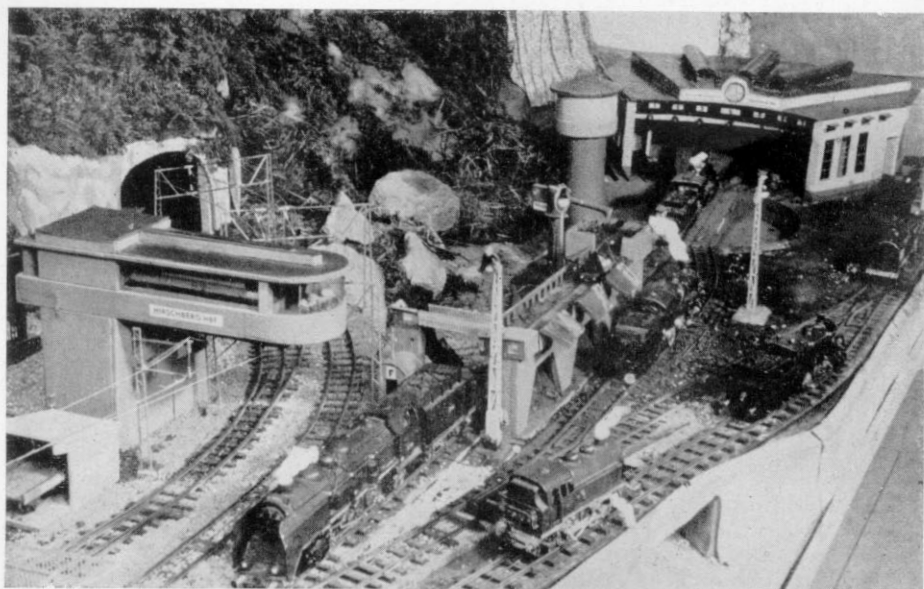
Lokmodelle aus aller Welt (zu nebenstehenden Bildern)

Deutschland: 2'C 1'-Lok der Baureihe 01, im Maßstab 1:20 angefertigt von Herrn Fritz Brügger in Gummersbach. Die Bauzeit betrug 4 Jahre!

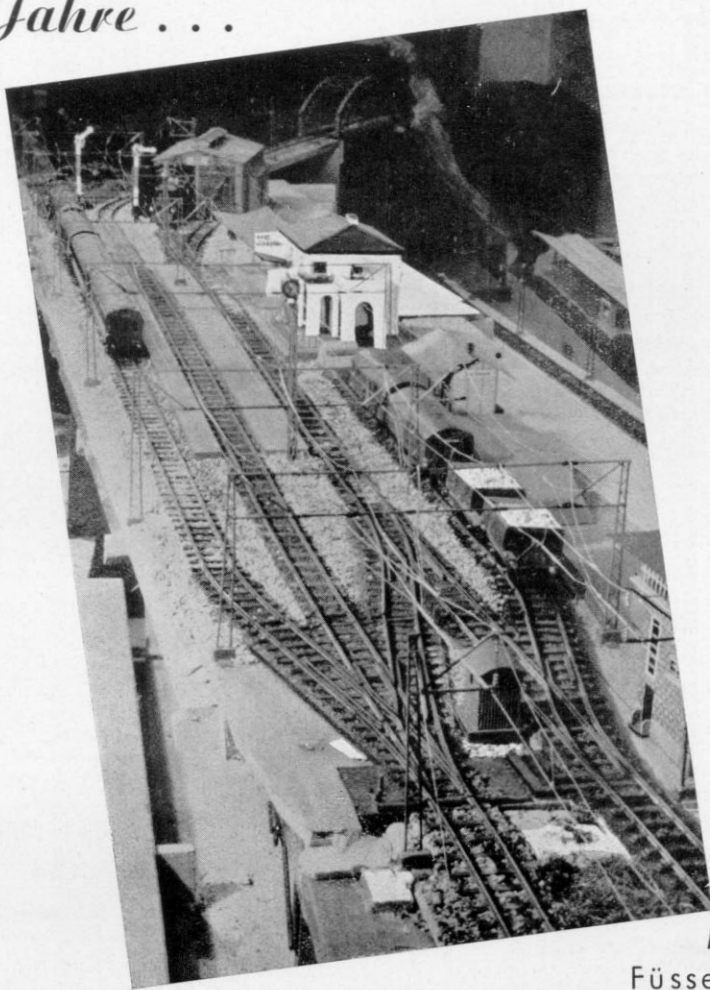
England: 4-4-2 „County-Tank“-Tenderlok der GWR-Bahn als 0-Spur-Modell des Herrn C. A. Saunders, Chew Magna. Das Vorbild stand bis etwa 1935 noch im Dienst des Vorort-Schnellverkehrs.

Amerika: Ein H0-Modell-Riese von $\frac{1}{2}$ m Länge, der eine Mallet-Lok der Chesapeake und Ohio-Bahn verkörpert. Die Maschine ist drüben in Baukastenform erhältlich und läuft — allerdings mit starkem Überhang — noch durch Gleisbögen von 60 cm Radius. Antrieb über biegsame Welle und Schnecken. (Foto: Dipl.-Ing. Henning.)





1½ Jahre . . .



MEC
Füssen/Lech

Auch der MEC Füssen/Allgäu hat nach knapp 1½-jährigem Bestehen durch rege Bau- und Werbetätigkeit 40 Mitglieder erreicht und sein Schaffen auf der Innsbrucker Messe unter Beweis gestellt. Die heutigen Fotos stammen allerdings von der letzten Ausstellung (Dezember 1951) in Füssen. Betrieben wurde eine eingleisige Oberleitungsstrecke und eine zweigleisige für Dampftrieb, beide in Spur 0. (Der bei letzterer noch als Mittelleiter fungierende feine Draht wurde inzwischen entfernt.) Gleise und Weichen sind Selbstbau, auch ein Teil der Wagen und Loks (01 und Krokodil). Die ebenfalls selbstgefertigte Oberleitung funktionierte vorzüglich. Verlegte Gleisstrecke = 160 m. Bedeckte Fläche = 45 qm.

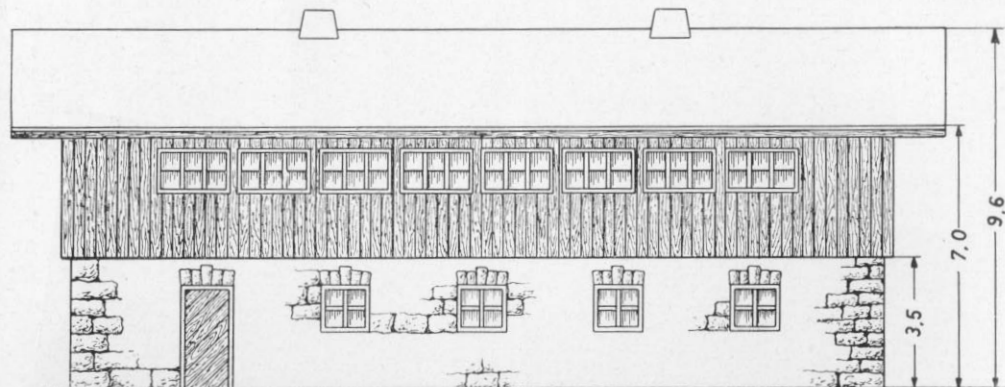
Unser heutiges Titelbild: Ausfahrt des Expresß-Zuges aus dem Süd-Tunnel auf der muster-gültigen Spur-0-Großanlage Heimwehfluh/Interlaken (Schweiz). (Foto: Franz Villinger, Gstaad).

L. Gruber
Heidenheim/Brenz

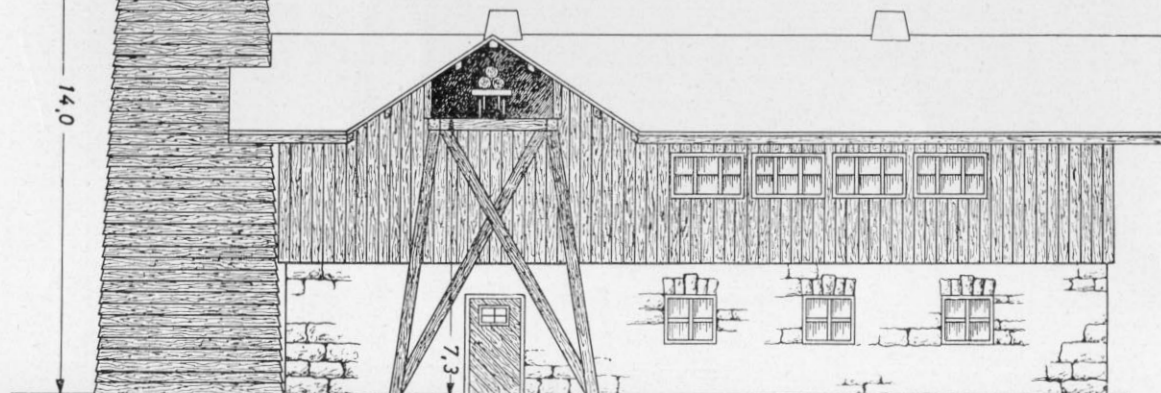
entwarf

und K. Schreiner

zeichnete:



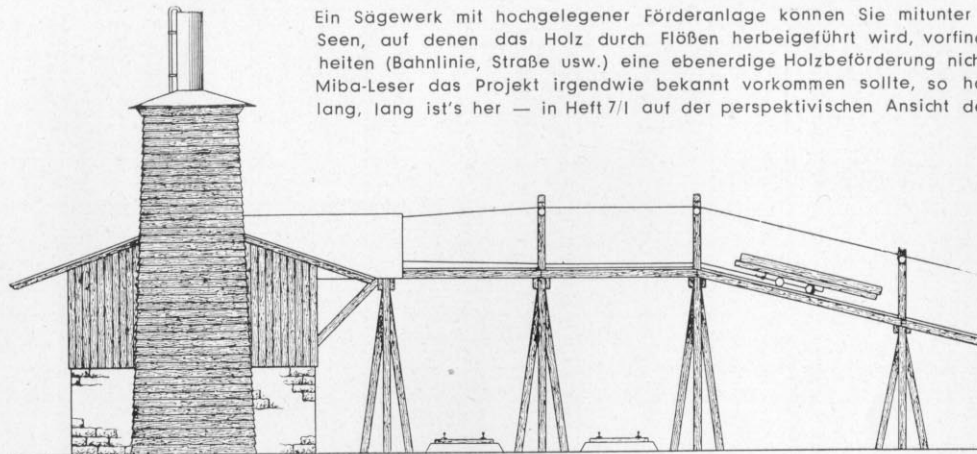
Sägewerk mit Trockenturm und hochliegender Förderanlage



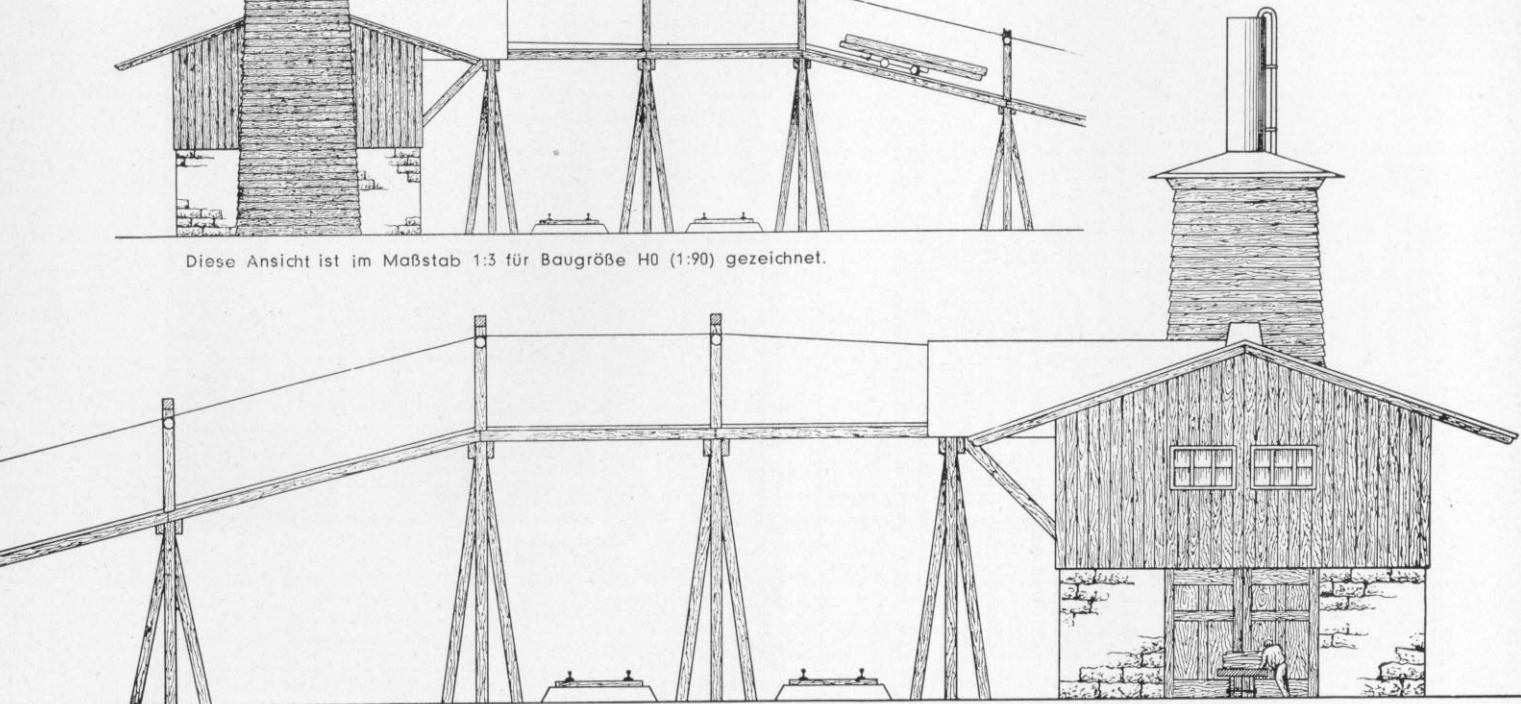
Zeichnungen
im Maßstab
1:2 für Bau-
größe H0 (1:90)

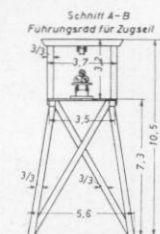
Ein Sägewerk mit hochgelegener Förderanlage können Sie mitunter in der Nähe von Wasserläufen und Seen, auf denen das Holz durch Flößen herbeigeführt wird, vorfinden, falls durch besondere Gegebenheiten (Bahnlinie, Straße usw.) eine ebenerdige Holzbeförderung nicht möglich ist. Wenn Ihnen als altem Miba-Leser das Projekt irgendwie bekannt vorkommen sollte, so haben Sie durchaus recht. Es war — lang, lang ist's her — in Heft 7/1 auf der perspektivischen Ansicht der Holzinger Gegend abgebildet. Ein

solches Sägewerk, ausgestattet mit dem nötigen Lagerplatz für Stammholz und Bretter, Bahnanschlußgleis, zugehörigem Wohnhaus (das dem-

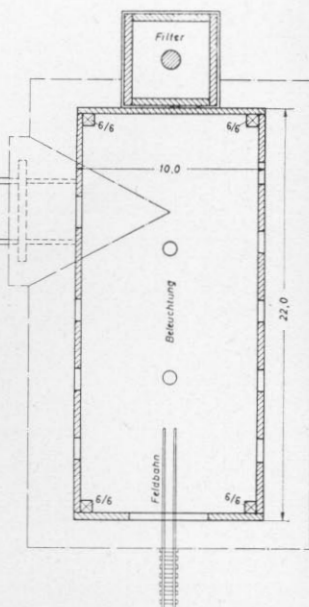
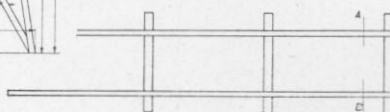


Diese Ansicht ist im Maßstab 1:3 für Baugröße H0 (1:90) gezeichnet.



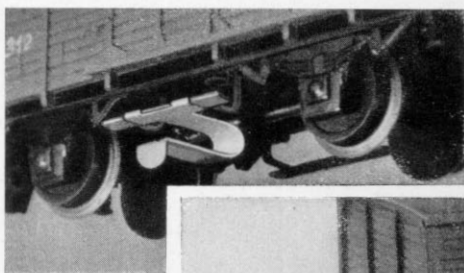


Grundriß und eine Stütze der
Förderbahn im Maßstab 1:4 für
Baugröße H0.

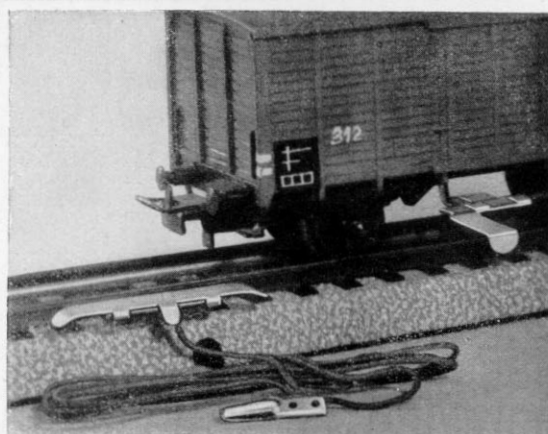


nächst folgt) sowie Umzäunung, und „belebt“ mit Lagerarbeitern, Lastautos, Holzfuhrwerken, Beladungskommando auf der Laderampe usw., gibt Ihnen die Gelegenheit, eine größere leere Stelle Ihrer Anlage auf eine gute Art und Weise auszufüllen.

Das Gebäude wird zweckmäßig aus Sperrholz angefertigt. Die Imitierung der sogenannten „Wasserschlagbauart“ (stufenförmig übereinanderliegende Bretter) erfolgt durch entsprechendes Aufkleben von dünnen Furnierholz-Streifchen auf die Sperrholzwände. Als Balken der Förderanlage-Stützen dienen dunkel gebeizte Streichhölzer.



Wagen-Schleifkontakt und Gleiskontakt-Garnitur für Märklin-Bahnen,



wie sie von der
Firma

Gebr. Fallert
Gütenbach/Schw.

über den
Fachhandel
geliefert werden

(zu neben-
stehendem
Artikel und
Insertat auf
Seite 395)

Automatische Steuerung!

Für manche Modelleisenbahner bedeutet es einen gewissen Reiz, ihre Eisenbahn zu „automatisieren“ und die Züge selbständig über die verschiedenen Strecken fahren zu lassen. Bei größeren Anlagen ist es ja auch manchmal etwas schwierig, Lokführer, Stellwerksbeamten, Rangierer, Schrankenwärter und weiß sonst was zu gleicher Zeit zu spielen, so daß eine sinnvoll angewandte Automatik schon ihre Berechtigung haben kann. Manche Bastler haben darum ihre Modellbahn durch mannigfaltige Relais-Schaltungen ergänzt und zum Teil auch schon beim Planen und Ausklügeln ihrer Automatik viel Freude gehabt. Allerdings ist das Arbeiten mit komplizierten Sicherungsschaltungen und auch der Aufbau derselben nicht jedermanns Sache. Mancher möchte zwar gern, aber er traut sich nicht an dieses Thema heran, besonders dann nicht, wenn er z. B. eine Märklin-Anlage besitzt, in deren von der Firma vorgeschriebenen Drahtverlegung er nicht gern mit rauher Hand eingreifen möchte.

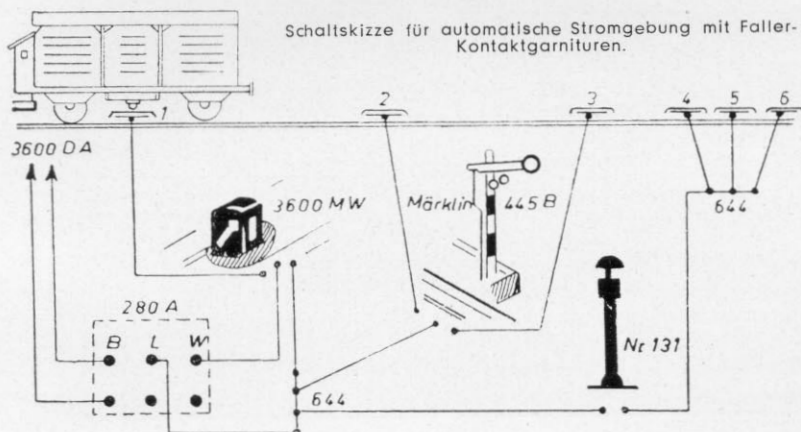
Um die automatische Zugsteuerung — sagen wir einmal „etwas populärer“ — zu machen und auch den zahlreichen Elektro-Laien, die keine Schaltprobleme wälzen können, eine solche Automatik zugänglich zu machen, hat jetzt die Firma Gebr. Faller, Gütenbach/Schw., eine neuartige Kontakt- und Relais-Garnitur herausgebracht. Diese sehr vielseitig verwendbaren Schaltelemente, die in erster Linie auf die Märklin-H0-Bahn zugeschnitten sind, geben die Möglichkeit, mit recht einfachen Mitteln z. B. einen Zug automatisch anhalten und selbsttätig weiterfahren zu lassen, hierbei eventuell auch die Fahrtrichtung umzuschalten, Weichen durch den

Zug selbst zu stellen, Abläutewerke zu betätigen, das Anhalten vor besetzten Gleisen oder gefährdeten Stellen (Kreuzungen) zu erwirken usw. Die erforderlichen Garnituren sind in jedem Fachgeschäft erhältlich.

Die Betätigung der Relais und elektromagnetischen Schalter erfolgt durch zwei Schleifkontakte. Der eine der beiden Kontakte wird an das Trittbrett eines Wagens geklemmt, der andere unterhalb einer Schiene des Märklin-Gleises zwischen zwei Schwellen geschoben (siehe Fotos). Die Verbindung des Schienenkontaktes mit den magnetischen Artikeln der Anlage oder mit Relais und Magnetschalter erfolgt durch dazugehörige farbige Litzen. Die hier gezeigte Schaltskizze zeigt, wie z. B. mit der oben beschriebenen Wagen-Kontaktgarnitur eine Weiche, ein Signal und ein Läutewerk in Tätigkeit gesetzt werden können.

Es würde zu weit führen, an dieser Stelle auf die mannigfachen Schaltmöglichkeiten mit der neuen Faller-Automatik einzugehen. Die Firma gibt in ihrer 23 Seiten starken Druckschrift „Automatisch gesteuert“ ausführliche Anleitungen mit vielen Beispielen und verschiedenen Streckenplänen, aus deren in Fünffarbedruck gehaltenen sehr übersichtlichen und allgemein verständlichen Anschlußschemen alles wesentliche ersichtlich ist.

Das sehr interessante Heftchen (Kunstdruckpapier, Format DIN A 5) ist im Spielwaren-Fachhandel zum Preise von 1,50 DM erhältlich. Sollten Sie es wider Erwarten dort nicht vorfinden, können Sie die Bestellung auch bei uns aufgeben. (s. Anzeige.)



Echtes Glas . . .

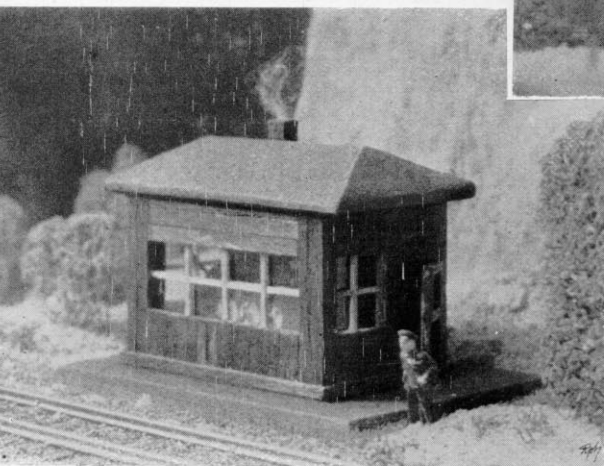
... verwendet Herr Karl Heinz Ruprecht aus Grünenplan für die Fenster seiner Gebäudemodelle, um dem unschönen Durchwölben der Fensterscheiben (wie es bei Zelluloidfenstern meist unvermeidlich ist) ein Ende zu bereiten. Echtes Glas hat zudem auch einen ganz anderen Glanz. Sein 14jähriger Filius bastelt ebenfalls schon sehr eifrig und schuf die unten gezeigte Blockstelle „Eisenbrücke“ aus Heft 1/II. Herr Ruprecht hat sich bereit erklärt, Interessenten die geeigneten Fensterscheibchen zu besorgen.



Glasscheibchen, 0,4 - 1 mm stark,
Preis 5—20 Dpfg je Stück und Porto
Zu beziehen durch Herrn
Karl Heinz Ruprecht,
(20a) Grünenplan über Alfeld/Leine

Es macht Spaß...

... wenn man hört, daß 10 eisenbahn-begeisterte Jungens aus Hameln eine Bastelgemeinschaft gründeten und sich die nötigen Finanzen zum Ausbau ihrer Trixanlage durch Austragen von Zeitschriften selbst verdienen. Das nette, kleine Motiv (unten) beweist, daß unsere jungen Freunde auch hier auf dem richtigen Weg sind.



Auskunftei

Nord-West-Bahn

Selbsttätige Zugsicherung durch eine kleine Bastelei

Direktor Heinrich stand wie zur Salzsäule erstarrt in der Tür des Auskunfteibüros. Das Bild, das sich ihm darbott, war immerhin etwas ungewöhnlich: Fräulein Nettebein saß im Badeanzug neuesten französischen Schnitts hinter ihrer Schreibmaschine und wippte mit den Beinen (mit was hätte sie auch sonst wippen sollen?), was Legnib trotz der 39 Grad Hitze kaltgelassen hatte. Er war ihr erlegen (der Hitze): sein spärlich bemoohtes Haupt ruhte auf einem dicken Schmöcker und seine regelmäßigen Atemzüge ließen darauf schließen, daß er hiermit einen ebenso ausgiebigen wie endgültigen Sommerschlaf anzutreten gewillt war.

Heinrich blickte von einem zum anderen und dann wieder vom anderen zum einen und dieses rhythmische Hinundherblicken brachte sein Blut allmählich wieder in Bewegung, wodurch sich die „Salzstarrigkeit“ langsam auflöste.

„Nanu! Äh — was ich sagen wollte —“ (ein Seitenblick auf die netten Beine von Fräulein Nettebein hatte ihn scheinbar doch etwas aus dem Konzept gebracht) — „he, Legnib! Sie Schlafwagenschaffner! Wo ist nur wieder der rote Faden für die Fortsetzungsartikel?“ (Irgendwie schien die Hitze auch dem Herrn Generaldirektor zugesetzt zu haben.) „Erheben Sie einmal Ihr zweitklassisches Profil! Ich frage nochmals: Wo?“

Legnib fuhr jäh aus seinem Traume hoch: „Erstklassige Profile? — Wo? — Moment mal!... Äh — bei Ing. Fritz Nemec, Frontenhausen, Postfach 15!“

Nun war er platt, der Direktor. Erstens über die unvermutete Wirkung, zweitens, mit welcher schlafwandlerischen Sicherheit der umgesattelte Reporter eine Auskunft (und sogar eine richtige!)

geben konnte. Kein Wunder, daß ihm der rote Faden entfallen war und er an dessen Stelle eine dicke Mappe auf Legnibs Schreibtisch legte.

„So, nun hören Sie mal mit Ihrer polizeiwidrigen Pennerei auf und beantworten Sie unverzüglich diese Leserfragen. Schweifen Sie aber nicht vom Thema ab!“ (Was ihn persönlich jedoch nicht abhielt, nochmals einen letzten Blick über die Nettebeinsche Mannequinfigur schweifen zu lassen, wobei ihm irgendwie die vorerwähnten Profile wieder einfielen...!)

Legnib stürzte sich mit Feuereifer auf den Briefstoß, der ihm die längst herbeigesehnte Abwechslung versprach (Heuchler, elender!) und ihm endlich Gelegenheit gab, sein Wissen und Können auf dem Modellbahngebiet zu beweisen (was durch folgendes bewiesen werden soll).

„Also, Nettebeinchen, dann spannen Sie mal einen Auskunftsbogen ein und schreiben Sie: „Herrn... Herrn...“, na, das fängt ja gut an — die Unterschrift soll ein Mensch lesen können! Schreiben wir halt: Herrn XY, Frankfurt, Sowiessostraße. Frage Nummer 1, Doppelpunkt, neue Zeile, Anführungsstriche... Wie baue ich... Moment mal — was soll das wieder heißen: Bock?? ... Ach so, Blockschellen! Also: Wie baue ich Blockschellen für Auto Komma — ma — matschige Zugfalten... eine Schrift ist das!... und ge... gekicherte Hekken, Fragezeichen.“

Legnib starrte verdutzt drein und schien zu überlegen. „Blockschellen für Autos? Da stimmt doch was nicht! Moment mal!“

Er sauste zur Tür hinaus und mit einem Tempo, das ihm in Helsinki unter guten Brüdern mindestens eine Eisen-

medaille eingebracht hätte, die Treppe hinunter auf die Straße, wo er das neue Firmenschild einer eingehenden Würdigung unterzog und danach, anscheinend befriedigt, wieder nach oben stürmte. Am obersten Treppenabsatz hätte er beinahe Obering. Bolz umgerannt.

„Mensch, Albert“, keuchte er, „Du kommst mir wie gerufen! Da will einer wissen, wie man Blockschellen für Autos baut. Ich dachte schon, ich säße im verkehrten Büro. Also, was sind das für Dinger?“

Albert Bolz sah ihn bedauernd an.

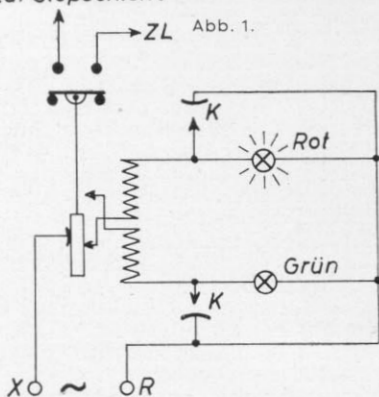
„Armer Mensch! Du kannst die Hitze auch nicht vertragen, oder hast Du noch einen von gestern sitzen?“

„Wo denkst Du hin! Überzeuge Dich selbst!“ Er hielt ihm das ominöse Schreiben unter die Nase. „Blockschellen für Autos, matschige Zugfalten und gekicherte Hecken.“

Bolz überflog die Zeilen, schaute dann mit einem mindestens 1000 Worte umfassenden Blick Legnib an und tippte mit dem rechten Zeigefinger recht unmißverständlich auf dessen anscheinend ramponiertes Gehirngehäuse.

„Ein netter Auskunftsebeamter biste! Nicht mal richtig lesen kannst! Weißt Du, wie das heißt? — Wie baue ich Blockstellen für automatische Zugschaltung und ge-

zur Stopschiene



Anschluß-Schema für die Schaltung von Tageslicht-Signalen durch Vester-Antrieb.

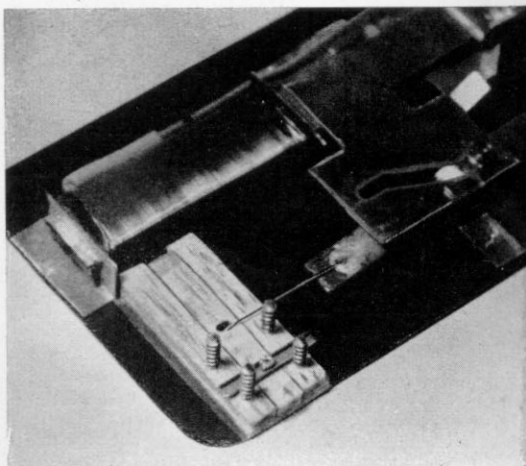


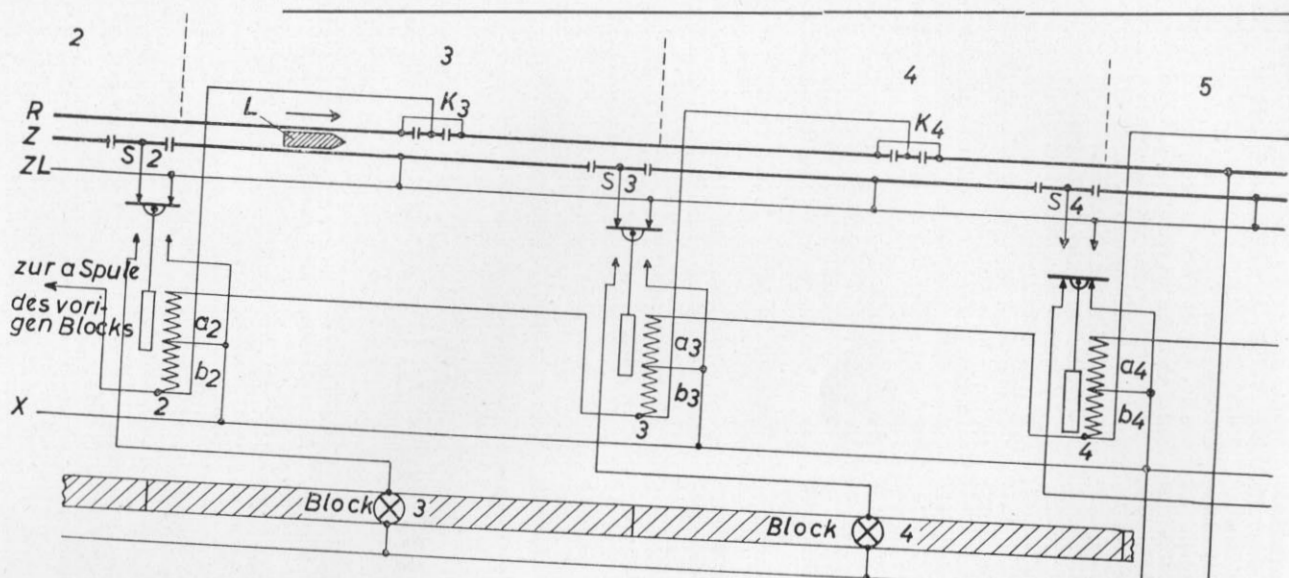
Abb. 2. Der an einem Vester-Antrieb montierte Lilliputschalter. Anschlüsse an Schraubenköpfe anlöten!

sicherte Strecken? Am besten, Du gehst zu Karl in die Werkstatt; der weiß hierüber eingehend Bescheid!“

Legnib zog bedeckt von hinnen nach dannen. Ein ihm Nachfolgender hätte folgende Gesprächsfetzen auffangen können: „Verflixte Sauschrift — dämliche Fragerlei — gekicherte Hecken, hi-hi!“

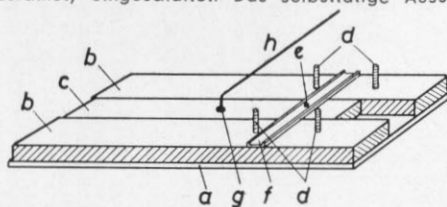
Karl Krause wäre gern irgendwo untergetaucht, als der Ex-Reporter und neugebackene Auskunftist bei ihm auftauchte, dann aber dachte er an Helsinki (ach, wie schade!) und suchte die betreffenden Unterlagen zusammen.

„Hier hast Du das Schaltschema für eine einfache Streckenblockung in einer Fahrtrichtung, wie Dein Fragesteller sie haben möchte; sie ist für alle zweigleisigen Strecken bestens geeignet (Abb. 3). Eine ganz einfache Sache, wenn man die Vester-Weichenantriebe verwendet. Der Bastler braucht nur einen kleinen Schalter anzubauen, über den der Fahrstrom zu den Stopschienen geführt wird. Dieser Schalter besteht aus einem 0,6 mm starken Sperrholzbrettchen, auf das zwei H0-Schwellen so aufgeklebt werden, daß sich eine dritte Schwelle spielend leicht dazwischen bewegen kann (Abb. 2). Je zwei Messingschraubchen in den beiden festen Schwellen bilden



Schaltschema für Zugsicherung.

Der Zug L hat die unter Fahrspannung stehende Stopschiene S2 passiert und ist in Blockabschnitt 3 eingefahren. Sobald die Lok die Kontaktschiene K3 berührt, erhält Spule b2 Spannung und schaltet S2 ab. Gleichzeitig wird die Stopschiene des davor liegenden Blocks 1 (nicht eingezeichnet) eingeschaltet. Das selbsttätige Ausschalten des letzten und Zuschalten des vorletzten Blockabschnitts wiederholt sich bei allen Kontakten. R und Z = Fahrschienen, ZL = Fahrstromzuleitung, X = Wechselstromzuleitung.



Links: Aufbau des Schalters: a = Grundbrettchen, b und c = Schwellen, d = Schraubchen, e = Stift, f = U-Profil, g = Loch für Mitnehmerdraht h (ϕ = mindestens 1,5 mm, da h kleinen Kreisbogen beschreibt).

Abb. 3

die Kontakte, und ein Stückchen Nemec-U-Profil, auf der verschiebbaren Schwelle mit Hilfe eines Stiftchens leicht beweglich befestigt, dient als Kontaktbrücke. Diese Schwelle wird durch einen 0,3 mm starken, an den Messinghebel des V-Antriebs angelöteten Federdraht, der in ein mindestens 1,5 mm großes Schwellenloch eingreift, hin- und herbewegt. Bevor man den Schalter auf die Blech-Grundplatte des Antriebs aufklebt, muß man nur darauf achten, daß die Kontaktstifte nicht unten aus dem Holz herausragen, was einen Kurzschluß bedeuten würde. Das ist alles!

Man könnte die Doppelspulenmagnete nun auch gleichzeitig als Antriebe für Signale benutzen, aber diese Anordnung würde einen Schönheitsfehler aufweisen: Die Signal-Ruhestellung ist beim Vorbild bekanntlich „Halt“. In dem hier beschriebenen Blocksystem schaltet zwar die Lok über den Schienenkontakt stets den zuletzt befahrenen Blockabschnitt auf „Halt“, gleichzeitig aber den vorletzten Block wieder auf „Freie Fahrt!“ Bei einer verhältnismäßig dichten Zugfolge wird das bestimmt nicht auffallen, jedoch dürfte es — besonders für Modellbahnstrecken mit schwachem Zugverkehr — zweckmäßiger sein, hier Tageslicht-Signale vorzusehen. Das rote und grüne Birnchen jedes Signals kann auf einfachste

Weise mit den Endausschaltkontakten der Vester-Antriebe geschaltet werden (Abb. 1). Wer an einem leuchtenden Streckenplan Spaß hat, kann zudem die beiden sonst nicht benötigten Kontaktstifte des selbstgebauten Schalters dazu verwenden, den jeweilig von einem Zug besetzten Abschnitt am Stellwerksputz aufleuchten zu lassen.

Vergiß übrigens nicht, Deinen Leser darauf aufmerksam zu machen, daß jeder Blockabschnitt mindestens zwei Zuglängen lang sein sollte. Außerdem muß er darauf achtgeben, daß bei Verwendung von Doppelspulenantrieben ohne selbsttätige Endausschaltung kein Zug auf den Kontaktschienen stehen bleibt, sonst brennt 'ne Spule durch. — Kapiert? Hast Du Dir alles Wichtige gemerkt?“

Legnib nickte müde und geistesabwesend. Krause wußte jedenfalls nicht, woran er war, als jener lallte:

„Also, wenn Spule durchbrennt, keinen Zug auf schiefen Kontakt stellen, da im Endzustand die Bockschele ohne Selbstbetätigung matschige Zugfalten wirft...“

Ob bei dem kurz darauf folgenden Schlag Legnib endgültig der Hitzschlag traf oder Krause explodierte, konnte nicht mehr in Erfahrung gebracht werden, da bei Redaktionsschluß keine weiteren Meldungen vorlagen...

Drehen ohne Drehbank

Herr Kurt Helle, Gütersloh/W, hat sich eine Vorrichtung gebaut, die es ihm ermöglicht, Achsen und Bolzen unter Zuhilfenahme einer Handbohrmaschine zu drehen. Da dieses kleine Hilfsgerät, von dessen Funktionieren wir uns praktisch überzeugen konnten, für manche Bastler von Interesse sein dürfte, wollen wir hier kurz darüber berichten.

Die Vorrichtung von Herrn Helle besteht aus einem Metallblock, der fünf verschiedenen große Bohrungen a, b, c, d, e und — senkrecht dazu — fünf untereinander gleich große Bohrungen f, g, h, i, k enthält (Abb. 3). In letztere können mit Hilfe von Klemmschrauben K runde Spezial-Drehstähle eingespannt werden. Das Drehen geschieht nun wie folgt:

Das zu bearbeitende Material wird in die im Schraubstock befestigte Handbohr-

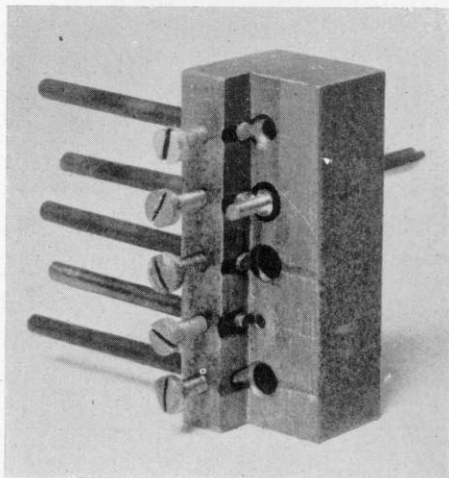
maschine eingespannt und in eine genau passende Öffnung (a, b, c, d oder e) des Metallblocks eingeführt. Nun dreht man die Kurbel der Bohrmaschine und drückt den Metallblock so an, daß der Drehstahl — dessen richtige Stellung ausprobiert werden muß — einen glatten Span abhebt. Das Abdrehen einer Welle (siehe Abb. 1) ist dann recht einfach.

Nicht so einfach dürfte allerdings die Anfertigung des Gerätes selbst sein, wie auch die Selbsterstellung der Drehstähle, das Zuschleifen, Härten und das Nachschleifen auf einem Ölstein eine heikle Sache ist. Wir wollen nicht verheimlichen, daß es sich hierbei um regelrechte Feinmechaniker-Arbeiten handelt. Wer nicht zufällig über das nötige Werkzeug verfügt und auch die notwendigen Erfahrungen in der Metallbearbeitung hat, lasse sich den Block in einer

Werkstatt anfertigen und sich dort auch die Drehstähle in der Form nach Abb. 2 zuschleifen. Wir schlagen dabei vor, den Block aus zwei Teilen (C und D in Abb. 3) herzustellen, die durch Schrauben miteinander verbunden werden, weil dann die Bohrloch-Reihen a—e und f—k gemeinsam vorgebohrt werden können und somit eine genaue Übereinstimmung gewährleistet ist.

Wir haben uns hier von der Brauchbarkeit des Gerätes überzeugt und festgestellt, daß es sich z. B. zum Abdrehen der Ansätze an Wagenachsen vorzüglich eignet. Wichtig ist auf jeden Fall, daß die betreffende Bohrung im Block genau dem Wellendurchmesser

entspricht, damit kein „Schlackern“ während des Drehens eintritt. Ein bißchen viel Aufwand und Mühe wegen der paar Drehmöglichkeiten, meinen Sie? — Nun, im allgemeinen mögen Sie recht haben, es gibt aber auch Bastler, die ihre Ehre darein setzen, möglichst alles selbst zu bewerkstelligen, und für diese dürfte die Anregung des Herrn Helle bestimmt willkommen sein, zumal man das Abdrehen tatsächlich frei Hand besorgen kann. Nach diesem Prinzip lassen sich auch noch manche in größeren Stückzahlen benötigten Drehteilchen anfertigen.



← Abb. 1. Herrn Helles Drehvorrichtung mit fünf eingespannten Drehstählen.

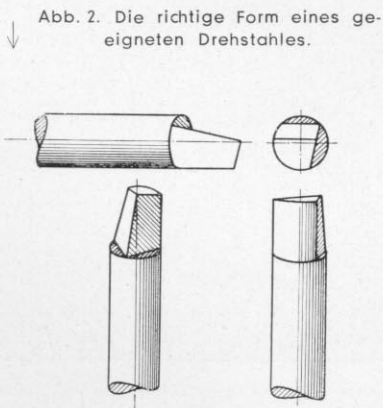


Abb. 2. Die richtige Form eines geeigneten Drehstahles.

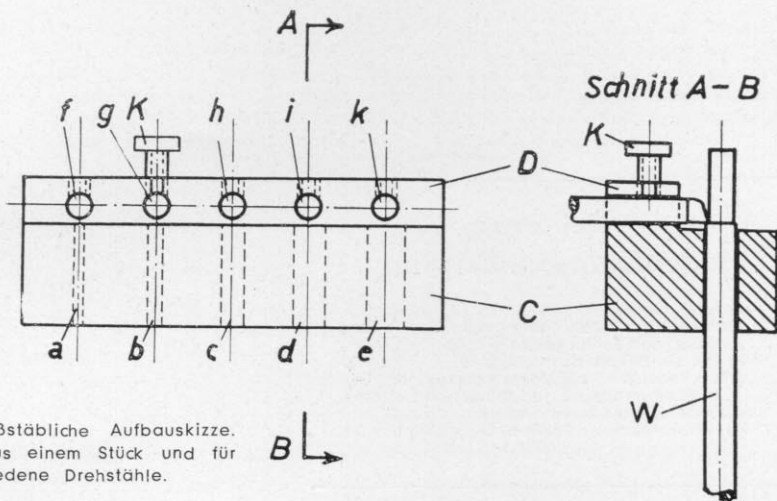


Abb. 3. Unmaßstäbliche Aufbauskeizze. Ausführung aus einem Stück und für verschiedene Drehstähle.



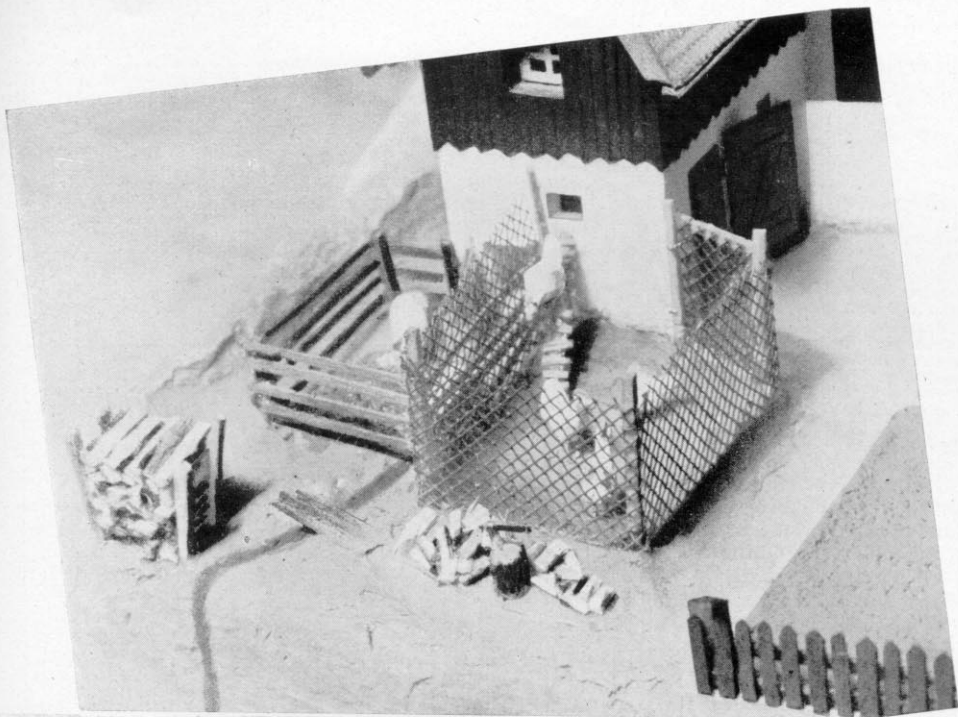
Ein kleines Haus . . .

... nicht „am Ende der Welt“, wie Wendland singt, sondern mit konkreter Ortsbestimmung: auf der HC-Anlage des Herrn W. Buck, Hameln. Soweit wäre dies kein welterschütterndes Ereignis, wenn es nicht einige bemerkenswerte Merkmale aufweisen würde, die bestimmt nicht miniaturbahnalltätlich sind: Lichtfreileitung mit tadellosen Isolatoren, Wäscheleine, Fenstervorhänge, Hühnergehege, Starenkasten u. dgl. Die Figuren und Tiere sind selbst geschnitzt. Natürlich nimmt solche Detailarbeit Zeit in Anspruch, doch der Erfolg lohnt die Mühe hundertfach.

Der erste Modellbahn-Sonderstempel

Anfang Juni 1952 fand im Schöneberger Rathaus in Berlin eine Modellbahn-Ausstellung der Modellbahn-Vereinigung e. V. Berlin statt. Von dort aufgegebene Kartengrüße wurden mit dem ersten Modellbahn-Sonderstempel abgestempelt. Interessierte Philatelisten mögen sich einmal an Radio-Redlin, Berlin-N 65, Müllerstr. 12b wenden!





Hilfe!

MEIN FAHRTREGLER BRENNT DURCH!

„Trotzdem ich mein Schalter nach Heft 4/IV baute und mit einem Überstromautomaten ausrüstete, brennt mein Fahrtregler bei Kurzschluß durch. Ich verwende einen 24-Volt-Trafo, einen 2-Ampere-Gleichrichter und einen 100-ohmigen 25-Watt-Regelwiderstand, dessen Wicklung bei Gleichschluß so heiß wird, daß der Draht durchbrennt. Wozu — frage ich — sehen Sie dann überhaupt einen Sicherungsautomaten vor?“
F. W. Kiel

Lieber Herr F.! Es wundert uns nicht, daß Ihr Regelwiderstand im Fall eines Kurzschlusses heiß wird und schließlich das Zeitliche segnet. Wir sind gern bereit, Ihnen die verschiedenen Gründe für dieses Versagen Ihres Überstromschutzes auseinanderzulegen. Wir können Ihnen allerdings den Vorwurf nicht ersparen, daß Sie unsere Mibahefte nicht richtig lesen oder zumindest gerade die wichtigsten Hinweise unserer Anleitungen „großzügig“ außer acht lassen. Wenn Sie nochmals nachblättern, so schreiben wir für Regelwiderstände durchweg — so auch in dem von Ihnen zitierten Heft 4/IV — wohlweislich einen 40- oder 50-Ohmwiderstand für 50 Watt Belastung vor. Wenn Sie stattdessen einen 25-Watt-Regler wählten, der außerdem auch noch wegen der viel zu hohen Fahrspannung (20 V Gleichstrom) 100 Ohm groß ist, so entspricht das absolut nicht unseren Angaben. Es liegen in Ihrer Schaltung ganz andere, neue Verhältnisse vor, die wir Ihnen wie folgt erklären möchten:

Ihre Loks werden nach der Umstellung auf Gleichstrom wahrscheinlich im Durchschnitt (bei normaler Fahrtgeschwindigkeit) 10 Volt Fahrspannung benötigen. Das heißt: die restlichen 10 Volt der Ihnen zur Verfügung stehenden Gleichrichterspannung werden im Regler vernichtet und praktisch in Wärme umgewandelt. Die Betriebsstromstärke von Lok plus Zugbeleuchtung wollen wir mit 1 Ampere annehmen. Ihr Regler stellt also schon im Normalbetrieb ein „Heizöfchen“ dar, bei dem 10 Watt Energie frei werden, denn 10 Volt mal 1 Ampere ergibt

10 Watt. Wenn Sie nun auf dem Gleis einen Kurzschluß erzeugen, so liegt die volle Gleichrichterspannung an den Klemmen des Reglers. Die auftretende Stromstärke ist nach dem Ohmschen

$$\text{Gesetz dann } I = \frac{U}{R} = \frac{20 \text{ Volt}}{100 \text{ Ohm}} = 0,2 \text{ A}$$

und die Reglerwicklung wird mit $20 \times 0,2 = 4$ Watt belastet. Soweit wäre noch alles in Ordnung, denn diesem Wert sind die Drahtwindungen Ihres 25-Watt-Widerstandes spielend gewachsen. Rückken Sie nun den Schleifer bis zur Mitte des Reglers, so liegen die 20 Volt an nur 50 Ohm und sowohl die Stromstärke als auch die Wattzahl steigt auf den doppelten Wert (0,4 A und 8 Watt; auch nicht gefährlich!). Drehen Sie aber nun den Schleifer noch weiter zur Endstellung hin, daß sich der Widerstandswert auf z.B. 10 Ohm verkleinert, dann fließen 2 Ampere (!) und die in den Drahtwindungen erzeugte Wärme entspricht einer Leistung von $2 \text{ A} \times 20 \text{ V} = 40$ Watt! Damit haben Sie die Leistungsgrenze Ihres Reglers schon weit überschritten. Daß 40 Watt „nicht von Pappe“ sind, werden Sie sicherlich schon festgestellt haben, falls Sie sich mal an einer 40-Watt-Glühlampe die Finger verbrannten. Die für Ihren Regler zulässige Normalstromstärke beträgt nach Adam Riese, Georg Simon Ohm und Heinrich Mathematikus aber nur 0,5 Ampere. Wenn Sie es nicht glauben und selbst nachrechnen wollen — bitte sehr, hier ist die Gleichung dazu:

$$\text{Stromstärke } I = \sqrt{\frac{N}{R}}$$

N ist die Wattzahl des Widerstandes, in Ihrem Falle also 25,
R ist der Widerstandswert, bei Ihrem Regler 100 Ohm.

Die Drahtstärke Ihres Regelwiderstandes ist so gewählt, daß — bei den zulässigen 25 Watt — zwar eine begrenzte Erwärmung stattfindet, es aber nicht zum Aufglühen oder Durchschmel-

zen des Drahtes kommt. Wenn die Drahtwindungen Ihres Reglers eine Überlastung um den doppelten Wert (also 1,5 A) kurzzeitig aushalten sollten (wobei sie in Rotglut geraten), haben Sie Glück. Wenn aber — wie wir vorhin feststellten — im letzten Regelviertel des Widerstandes bei Kurzschluß 2 Ampere (und wenn man am Knöpfchen weiterdreht, noch mehr!) auftreten, dürfte Ihnen das Unglück sicher sein und irgendeine Windung des Drahtes an seiner schwächsten Stelle durchbrennen.

Da wir gerade von „Schwäche“ sprechen: Der „wunde Punkt“ aller stufenlos regelnden Drahtwickel-Widerstände ist das besagte „letzte Viertel“ des Regelbereichs, das bei Kurzschluß der stärksten Belastung ausgesetzt ist. Da bei jedem Regler in der Schaltung als Vorwiderstand zu einem Motor — auch während des normalen Betriebes — der durch die Windungen fließende Strom von der Anfangs- bis zur Endstellung des Schleifers allmählich zunimmt, müßten eigentlich die Drahtstärken der Windungen von — sagen wir z.B. — jeder zehnten zur zehnten Windung zunehmen. Bei Stufenreglern, bei denen der Schleifer nicht über Drähte, sondern über Kontakte schleift, trifft man tatsächlich stets eine solche Anordnung. Zwischen den einzelnen Kontakten liegen einzelne Festwiderstände verschiedener Drahtstärken, wobei die „dicksten“ Widerstände natürlich in das „berühmte Viertel“ vor der Endregelstellung geschaltet sind. Bei den von uns im allgemeinen verwendeten Feinstufenreglern mit durchgehender Wicklung wäre eine solche Abstufung fabrikatorisch nur sehr schwierig und nicht ohne erhebliche Vertéuerung der ganzen Angelegenheit durchzuführen. Wählt man die Wattzahl des Reglers hoch genug, kann uns allerdings nicht viel passieren. Beachten Sie daher nur die folgenden Punkte:

1. Die Betriebsspannung (Gleichrichterspannung) darf nicht viel höher sein, als es die Lokomotoren für ihre

Höchstgeschwindigkeit erfordern, das sind 12—14 Volt Gleichstrom.

2. Der Regler soll für H0-Bahnen mindestens 50 Watt aufnehmen können.
3. An jedem Fahrpult sollte sich ein Überstromautomat befinden, der bei 2 Ampere totsicher auslöst, womöglich aber schon bei 1,5 A.
4. Wenn es die Brieftasche erlaubt, stattet man das Fahrpult mit einem Voltmeter aus, welches einen Kurzschluß mit hundertprozentiger Sicherheit anzeigt. Dreht man nämlich den Regler auf und der Zeiger bleibt auf Null stehen, ist das ein Zeichen für absoluten Gleiskurzschluß, und man kommt gar nicht in Versuchung, den Regler bis zur Endstellung zu drehen.

Wir haben hier mit unseren 50-Watt-Regelwiderständen noch nie einen „Durchbrenner“ erlebt, sogar nicht einmal in der Zeit, als wir noch ohne Sicherungsschutz arbeiteten! Nach unseren eingehenden Messungen halten die Windungen solcher Regler, die für etwa 1 A Dauerstrom berechnet sind, über 2 Ampere Belastung aus, ohne daß der Draht zum Aufglühen kommt. Erst zwischen 3 und 4 Ampere wird die Sache etwas „brenzlig“, das heißt, die Erwärmung wird so stark, daß man den Strom „riechen“ kann.

Wissen Sie jetzt, was Sie tun müssen, Herr F.? Ganz einfach:

1. Die Trafowicklung auf 16—18 Volt bringen, damit Sie 12—14 Volt Gleichstrom erhalten.
2. Ihren 100 Ohm/25 Watt-Regler durch einen solchen von 50 Ohm/50 Watt ersetzen.
3. Ihren Sicherungsautomaten sicherheitshalber nochmals überprüfen, indem Sie ein Amperemeter in den Stromkreis legen und den Auslösestrom feststellen.
4. Die in unseren Heften angegebenen technischen Daten zukünftig genau lesen und nicht nur „so ungefähr“ beachten.

womit die Angelegenheit mit 50 : 25 = 2 : 1 für uns gewonnen wäre!

Heft 12/IV ist in der 4. September-Woche bei Ihrem Händler



Die Anfänger-Ecke

Gut Holz!

Beim Eisenbahnmodellbau benötigt man im großen und ganzen nur Sperrholz, und zwar verschiedener Stärken: 0,6–0,8 mm, 1 mm, 2 mm und 3 mm. Größere Stärken werden selten gebraucht. Ab einschließlich 3 mm eignet sich Buchenholz (an rötlicher Farbe und feiner Maserung erkennbar) weniger, da es sich zu leicht verzieht (verwindet). Besser ist Eschen-, Linden- oder Erlen-Sperrholz (gelblicher Holzton), auch wenn es etwas grobfaseriger ist. Lassen Sie sich beim Einkauf keine minderwertigen Qualitäten aufhängen, denn für uns ist das beste Material gerade gut genug. Wie wollen Sie z. B. ein Häuschen oder einen Wagenkasten richtig zusammenleimen, wenn das Sperrholz total verzogen ist? Und wie wollen Sie jemals einen sauberen Anstrich erzielen, wenn die Oberfläche rissig ist oder sonstige Fehler aufweist? Wenn Sie dem Händler Ihre Belange klarmachen, wird er Sie schon richtig bedienen.

Doch mit dem Einkauf allein ist es nicht getan. Bei unsachgemäßer Aufbewahrung können Sie auch das beste Sperrholz zuschanden machen. Es muß trocken und flach (möglichst unter Belastung) gelagert werden. Nichts ist Sperrholz abträglicher — vornehmlich Buchen-Sperrholz — als ein dauernder Wechsel zwischen feucht und trocken!

Sperrholz läßt sich wunderbar sägen, feilen und biegen — wenn man's richtig versteht. Doch hierüber demnächst mehr. Heute wollen wir nur einmal die für uns in Frage kommenden Sperrholz- und sonstigen Holzsorten besprechen.

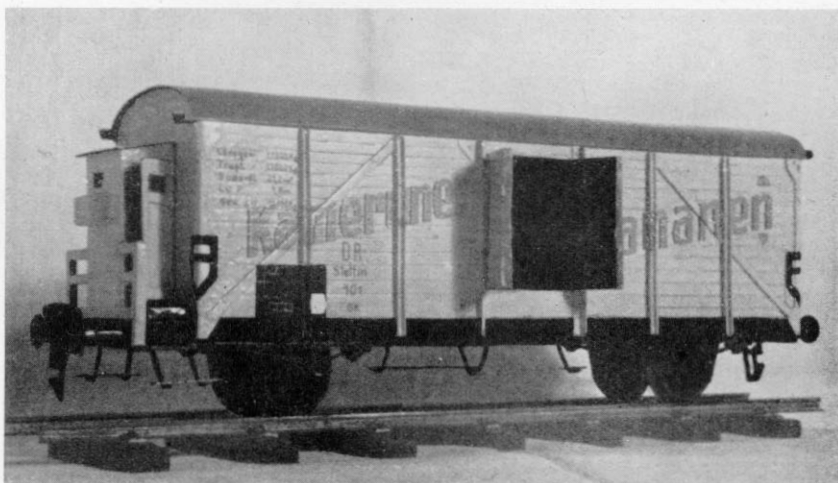
Ein verwindungsfreies Sperrholz größerer Stärke, wie es manchmal für Grundplatten von Bahnhöfen usw. erforderlich ist, erhalten Sie beim Schreiner. Es ist das sogenannte Tischler-Sperrholz und in den Stärken 16 und 19 mm im Handel. Auf Grund seiner speziellen Beschaffenheit bleibt es stets plan und verwindungsfrei. Der Preis ist allerdings dementsprechend auch ziemlich hoch. Am besten beschaffen Sie sich die verschiedentlich benötigten kleineren Stücke von Fall zu Fall. Von einer Verwendung als Anlagen-Grund-

platte raten wir — nicht nur wegen des hohen Preises — ab.

Im Modellbahn-Bau bestens bewährt für besondere Arbeiten hat sich das Furnierholz, von dem Ihnen Ihr Schreiner gern einige Abfallstücke abgibt. Wir empfehlen Ihnen das Buchen-Furnier, da sich dieses erfahrungsgemäß am besten bearbeiten läßt (Eichenfurnier hat z. B. zu tiefe Poren usw.). Sie können mit dem Furnierholz allerdings nicht so umgehen wie mit dem (mindestens dreimal) verleimten Sperrholz, da es sich ja nur um ein einschichtiges, sehr dünnes Holzblatt handelt. Es wird daher auch nicht gesägt, sondern mit der Schere geschnitten. Buchenfurniere eignen sich besonders gut zum Bau gewölbter Teile (Waggondächer u. dergl.). Im trockenen Zustand kann man es allerdings schlecht biegen, da es allzu leicht bricht. Es wird ordentlich in Wasser „eingeweicht“ und naß (längs der Faserrichtung) gewölbt. Nach dem Trocknen behält es die gebogene Form bei. Um irgendwelche Risse beim weiteren Bearbeiten zu verhindern, wird es beidseitig ordentlich gelackt, wodurch die Poren gewissermaßen „verleimt“ werden (möglichst farblosen Lack verwenden!). Nach Erhärtung des Lacks schleift man die Oberfläche mit feinstem Schmirgelpapier glatt. Da sich Furnier beim Wässern streckt und später wieder zusammenzieht, erfolgt das genaue Zuschneiden und Befeilen erst nach der vorerwähnten Lackierung.

Vollholz (ebenfalls am besten feinjährige Buche) wird selten gebraucht, es sei denn zum Herausarbeiten (Befeilen oder Schmirgeln) von stromlinienförmigen Teilen oder sonstigen Werkstücken oder — als Leisten geschnitten — für Versteifungen, für Dachgebälk, Pfosten u. dergl. Die Beschaffung von ein paar Rundholzstäbchen verschiedenen Durchmessers kann nichts schaden, da man diese hin und wieder für Telegrafentangen, Pfähle, für das Zurechtfeilen von Fässern und ähnlichen Rundteilen brauchen kann.

Verschiedentlich wird von Bastlern auch die sogenannte Holzfaserplatte verwendet, und zwar aus uns unerklärlichen Gründen. Bestechend ist wohl die völlige Verwin-



Seefische und Kameruner Bananen werden in großen Mengen auf der Spur 0-Bahn von Herrn Arndt, Leipzig, transportiert, so daß wir wohl Rückschlüsse auf die Lieblingspeisen dieses Waggonbauers ziehen können.

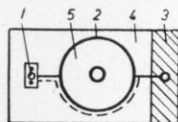
dungsfreiheit und die einseitig glatte Oberfläche, aber als Bastel-Werkstoff bleibt sie weit hinter Holz oder Sperrholz zurück. Sie läßt sich zwar sägen, aber infolge ihrer faserigen Beschaffenheit schlecht befeilen und kommt für genaue Basteleien überhaupt nicht in Frage. Wenn auch einige Bastler auf Holzfaserplatten als Gleisbettungskörper usw. schwören, so sind wir

dennoch anderer Ansicht und lassen dieses Material nur für Anlagen-Grundplatten gelten, zumal es sich schlecht nageln läßt. Der Anfänger sollte also auf dieses Material verzichten, der Fortgeschrittene verzichtet sowieso ...!

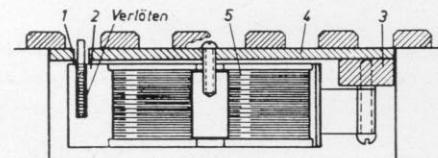
Das nächste Mal etwas über die unbedingt erforderlichen Werkzeuge eines Bastlers.

Spule versteckt — gut ausgeheckt!

Der in Heft 10/III von uns beschriebene Einspulen-Antrieb für ferngesteuerte Weichen ist inzwischen oft und mit Erfolg nachgebaut worden. Wir hatten bekanntlich den Magneten neben dem Gleiskörper angeordnet und durch einen Stelldraht mit der Zungenbrücke verbunden. Herr Gerhard Compter aus Karlsruhe macht nun den Vorschlag, die Spule im Bettungskörper der Weiche so unterzubringen, daß ein am Anker (2) angelöteter Stell-

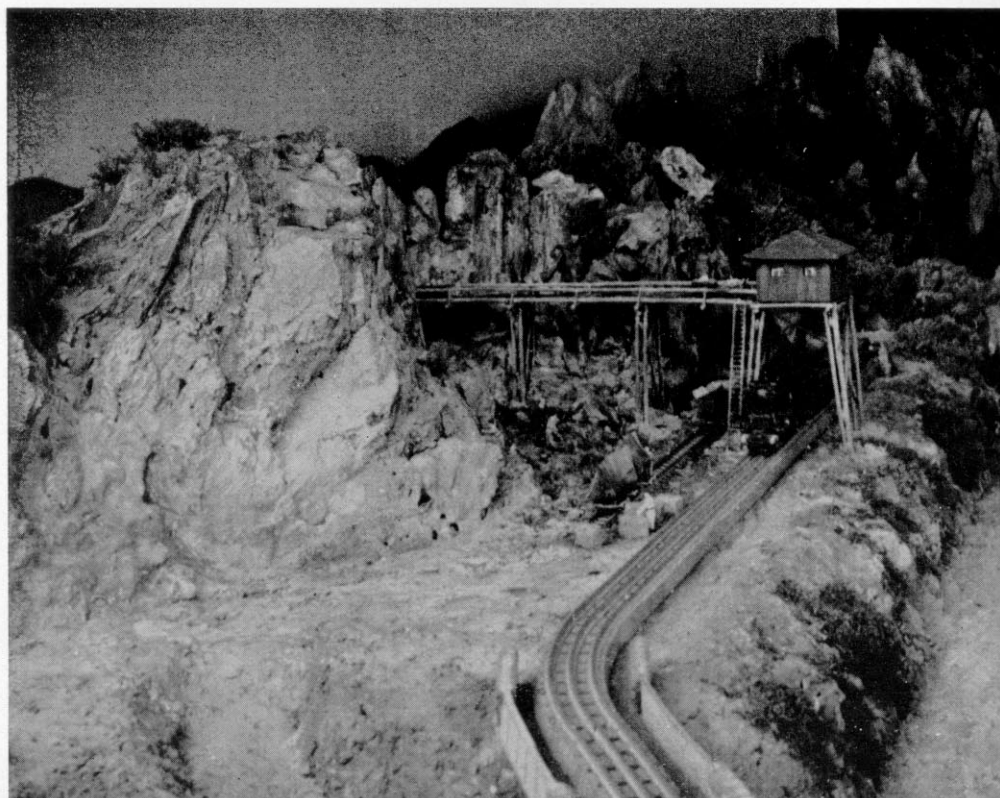


Ausschnitt im Weichenkörper



1 Stellstift für Zungenbrücke, 2 Anker, 3 Holzleiste, 4 Brettchen, 5 Magnetspule

stift (1) direkt an der Zungenbrücke angreift. Das ist natürlich eine sehr nette Lösung, zumal man bei richtiger Ausführung der Einspulen-Wicklung kein Durchbrennen derselben zu befürchten braucht. Ein Versagen könnte nur durch irgendwelches Klemmen des Ankers eintreten (z. B. eingedrungene Schotterkörnchen), und dann ist allerdings an den eingebauten Antrieb schlecht heranzukommen.





Ein Herr von Trix
Verrät ganz fix
Von seinen Tricks
So gut wie nix.

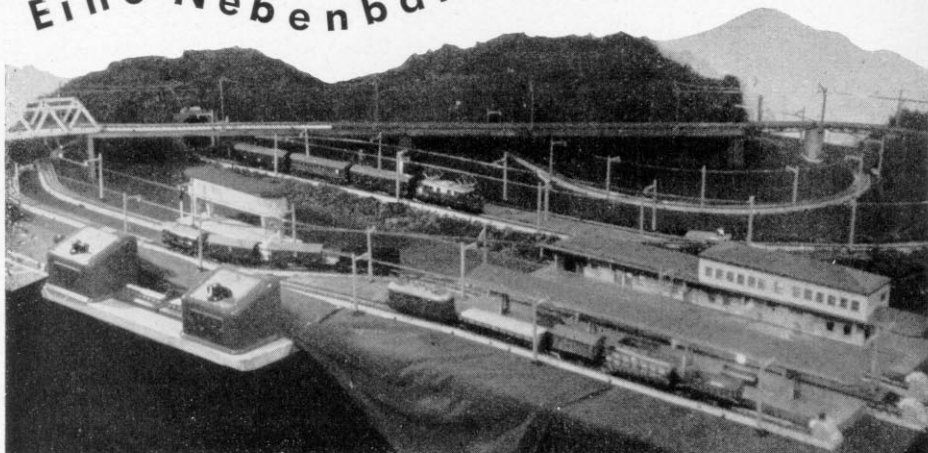
Der Steinbruch

„... Man nehme morsche Buchen-Baumstrünke, bearbeite sie mit Messer und Schraubenzieher und vollende das Werk mit etwas Gips und Farbe! ...“ Mehr als diese lapidare Anleitung war aus dem Künstler, Herrn Diller sen. (über Umwege) nicht herauszuholen, so daß es — wie bei der Kocherei — von der jeweiligen Koch-(Bastel-)Kunst abhängt, was man aus dem „Rezept“ macht! Wenn uns also auch Herr Diller nicht restlos in seine Geheimnisse einweihte, so dürften die Fotos doch genügend wirken, um manchem Leser als dankenswertes Motiv zu dienen. (Aus einer Ausstellungsanlage der Firma Trix).

„Der Flugmodellbau“

Mancher Modelleisenbahner interessiert sich vielleicht, was es eigentlich auf dem Gebiet des Flugmodellsports Neues und Wissenswertes gibt. (Die eine Liebhaberei schließt bekanntlich die andere nicht aus!) Nun, diese Interessenten möchten wir einmal auf die im Carl Lange-Verlag, Duisburg, erscheinende Fachzeitschrift „Der Flugmodellbau“ hinweisen. Das frisch gestaltete Heft gibt mit gut ausgewählten Beiträgen, Flugmodellfotos, Werkstattkniffen, Klein-Bauplänen usw. wertvolle Hinweise und Anregungen und hält einem auf dem laufenden. Beachten Sie die heutige Anzeige!

Eine Nebenbahnstrecke...

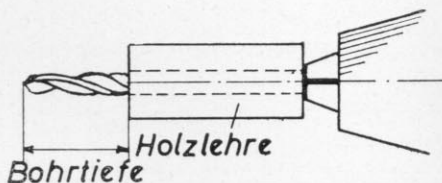


... auf der sich ein recht lebhafter Verkehr zwischen zwei Kopfbahnhöfen abspielt, wählte sich Herr Bäumler aus Lochham als Thema für die Gestaltung seiner H0-Anlage. Das Foto zeigt einen Blick über Bahnhof I und Zwischenstation (siehe nebenstehender Streckenplan) auf den im Hintergrund sich erhebenden Gebirgsteil. Herr Bäumler gibt uns zu seinem Streckenentwurf noch folgende Erläuterungen: →

Kniffe und Winke:

Um Löcher genau gleicher Tiefe zu bohren, verfährt man wie folgt: Man fertigt sich aus einem Stück Rundholz eine „Lehre“, die stramm über den betreffenden Bohrer geschoben wird. Die nebenstehende Skizze dürfte weitere Erläuterungen überflüssig machen.

W. Heckmann, Markdorf



Zinkblech läßt sich gut löten, wenn man hierzu Lötwasser verwendet. Dieses kann sich jeder selbst herstellen, indem er Zinkblechabfälle in Salzsäure auflöst, bis die Lösung gesättigt ist.

Schneckengetriebe sind stets mit Schutzkasten zu versehen, damit nicht die Schienen oder die Innenwände des Lokgehäuses durch Schleuderöl verschmutzt werden.

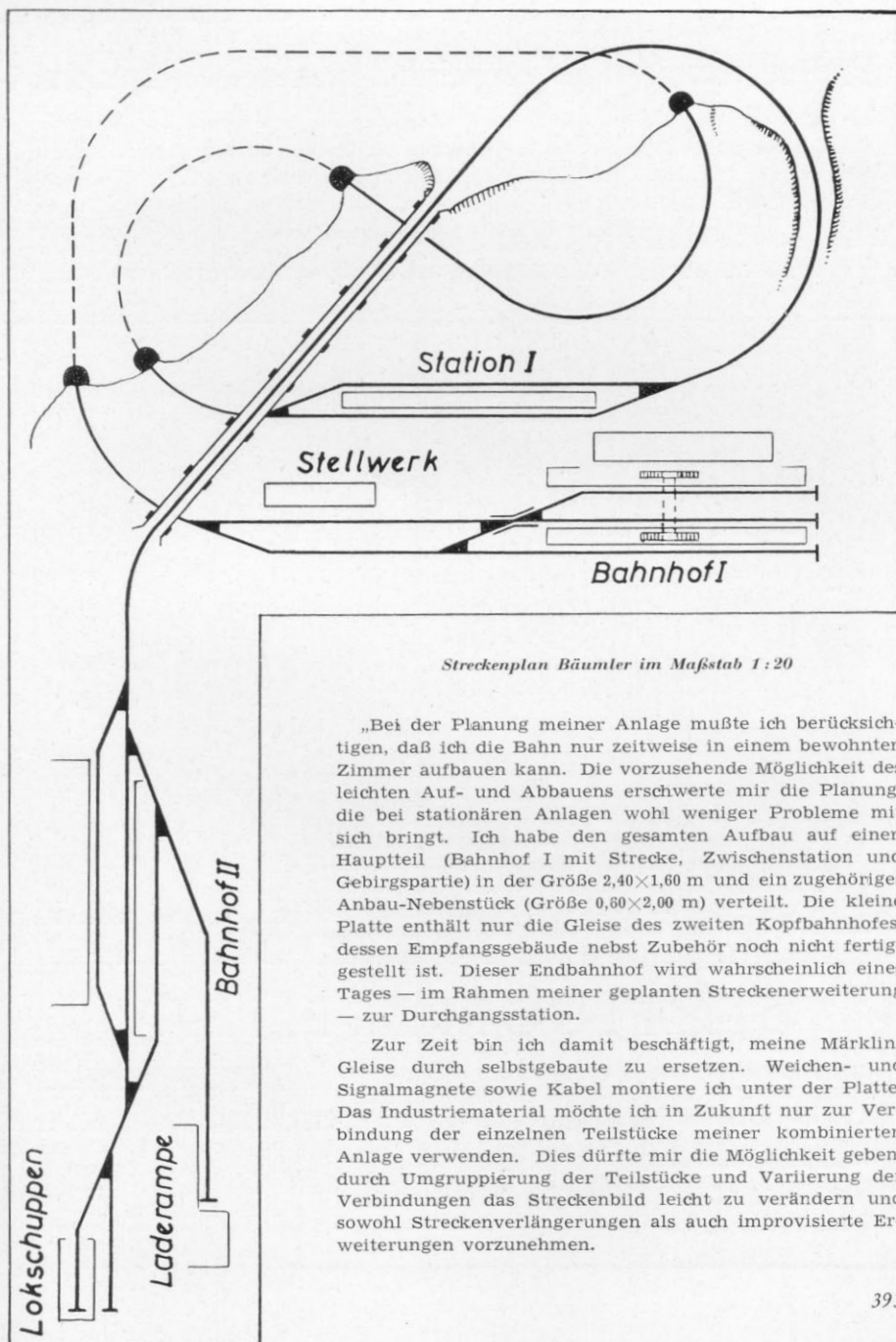
Schwungmassen zur Auslaufverlängerung niemals aus Eisen anfertigen, wenn sie in unmittelbarer Nähe des Motors angeordnet werden. Durch das Eisen können Störungen des magnetischen Feldes auftreten und die Leistungsfähigkeit des Motors wird herabgemindert. Aus diesem Grunde fertige man Schwungscheiben stets aus Messing (oder auch Blei) an.

Gute Dienste beim Ölen schwer zugänglicher Teile leistet eine alte Injektionspritze, deren Nadel abgebrochen ist.

Ernst Csapo, Graz

Zur Herstellung von Bäumen und Büschen kann man sehr gut das an verwitterten Bäumen anzutreffende Baummoos verwenden. Dieses wird in kleineren Stücken in Tischlerleim getaucht, in grün gefärbtem, nicht zu feinkörnigem Sägemehl gewälzt und dann getrocknet. Die einzelnen „Büschel“ klebt man dann mittels Uhu auf kleine Aststückchen. Je mehr Verzweigungen diese Ästchen aufweisen, desto natürlicher ist die Wirkung dieser Bäumchen, die im Endeffekt nur Bruchteile von Pfennigen kosten.

Dr. med. Stoeger, Planegg



Streckenplan Bäumler im Maßstab 1:20

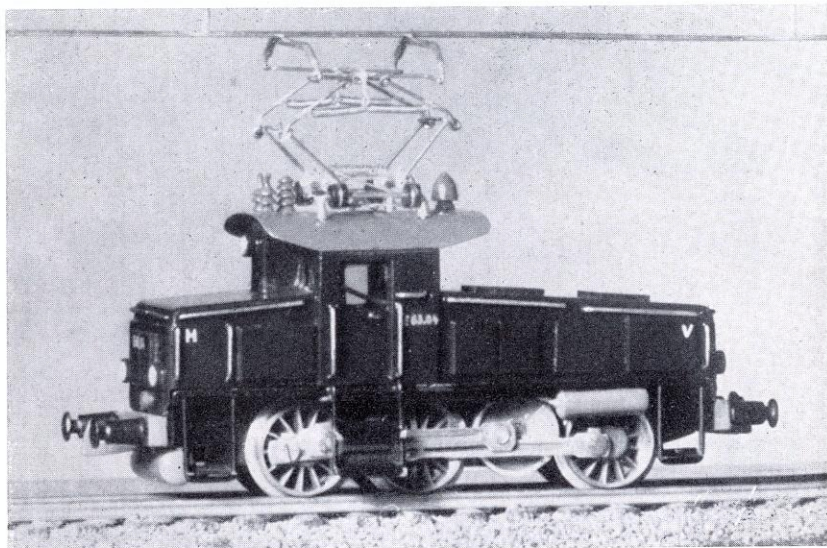
„Bei der Planung meiner Anlage mußte ich berücksichtigen, daß ich die Bahn nur zeitweise in einem bewohnten Zimmer aufbauen kann. Die vorzusehende Möglichkeit des leichten Auf- und Abbaus erschwerte mir die Planung, die bei stationären Anlagen wohl weniger Probleme mit sich bringt. Ich habe den gesamten Aufbau auf einen Hauptteil (Bahnhof I mit Strecke, Zwischenstation und Gebirgspartie) in der Größe $2,40 \times 1,60$ m und ein zugehöriges Anbau-Nebenstück (Größe $0,60 \times 2,00$ m) verteilt. Die kleine Platte enthält nur die Gleise des zweiten Kopfbahnhofes, dessen Empfangsgebäude nebst Zubehör noch nicht fertiggestellt ist. Dieser Endbahnhof wird wahrscheinlich eines Tages — im Rahmen meiner geplanten Streckenerweiterung — zur Durchgangsstation.

Zur Zeit bin ich damit beschäftigt, meine Märklin-Gleise durch selbstgebaute zu ersetzen. Weichen- und Signalmagnete sowie Kabel montiere ich unter der Platte. Das Industriematerial möchte ich in Zukunft nur zur Verbindung der einzelnen Teilstücke meiner kombinierten Anlage verwenden. Dies dürfte mir die Möglichkeit geben, durch Umgruppierung der Teilstücke und Variierung der Verbindungen das Streckenbild leicht zu verändern und sowohl Streckenverlängerungen als auch improvisierte Erweiterungen vorzunehmen.

Preis Ausschreiben für europäisches Eisenbahnwerbeplakat!

Die Informationszentrale der europäischen Eisenbahnen in Rom veranstaltet ein Preis Ausschreiben zur Erlangung eines Werbeplakates für den Reiseverkehr. Jeder Bewerber kann bis zum 31. Oktober 1952 einen einzigen Entwurf (fünf- oder sechsfarbig) einreichen. Format 35×50 cm. Die Teilnahme deutscher Künstler ist erwünscht. Es sind 20 Preise im Gesamtbetrag von 1 Million Lire ausgesetzt!

Auskunft durch Pressestellen aller Eisenbahndirektionen



Eine E 63 in Baugröße TT (12 mm Spurweite) aus der Werkstatt R. Düllens, Bad Godesberg

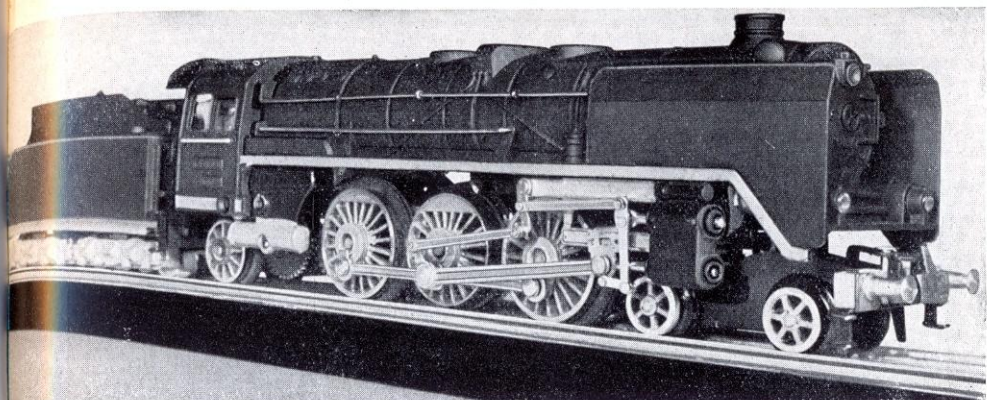
DER FLUGMODELLBAU

ist die führende Zeitschrift der Modellflieger und Bastler

Reichhaltig · Interessant · Aktuell
Monatlich ein Heft für 50 Dpfg.

Senden Sie uns den nebenstehenden Abschnitt und Sie erhalten von uns 1 Freixemplar!
CARL LANGE VERLAG, DUISBURG, KUHSTRASSE 2 - 4

Gutschein für 1 Freixemplar.
Bitte auf Postkarte kleben und mit
genauer Adresse einsenden!



DIE NEUE TRIX AUTOMATIC 20/61

Ein verbessertes Modell der bisherigen 2' C1' Lok

- Durchbrochene Räder
- Geprägtes Gestänge
- 2 Stirnlampen

TRIX VEREINIGTE SPIELWARENFABRIKEN NÜRNBERG

Profilschienen

Hakenplatten

Verbindungsblaschen

für alle Spuren, Stahlschwellen H0 mit Schienenhaken, perm.-magn. Motoren, Modellbahnbrücken H0 und Brückengeländer liefert in der bekannten, unübertroffenen Qualität

ULTRA Schienenerzeugnisse K. Kuch

Nürnberg, Labenwolfstraße 15

Muster gegen Voreinsendung von 44 Pfg.
Exportmöglichkeiten immer gesucht

Automatisch gesteuert!

Dieses 24 seitige Heftchen der Fa. Fallert mit zahlreichen Abbildungen u. leicht verständlichen, durch Fünffarbendruck sehr übersichtlichen Schaltskizzen versehen, gibt Ihnen die nötigen Anleitungen für die Verwendung der neuen Fallert-Kontakt- und Schalteinheiten zum selbstregelnden Zugbetrieb.

Preis 1.50 DM. Lieferbar durch

Miba-Verlag, Nürnberg, Kobergerpl. 9

Zu verkaufen: Märklin-Oberleitung, neu, in Originalkartons (105 M, 4 MA, 7 GS, 2 DKW, 11 W, 11 UN, 170 Fahrdrähte aller Längen) sowie SE 800, zus. 160.— DM (Katalogpr. 248.— DM)
Dr. H. RAVE, GUSTORF/ERFT, AM SCHULPLATZ

NEUERSCHEINUNG!

Eine wertvolle Ergänzung des Märklin-Blocksystems:

Faller-Kontakt- und Schalteinheiten für automatischen Zugbetrieb.

Nr. 640 Fahrbügel mit Kontaktstück 0.65 DM
Nr. 642 Fahrbügel 0.15 DM
Nr. 643 Kontaktstück 0.50 DM

Nr. 646 Relais 4.75 DM
Nr. 647 Aufenthaltsschalter 5.25 DM
Nr. 648 Fahrtrichtungswechsler 8.50 DM

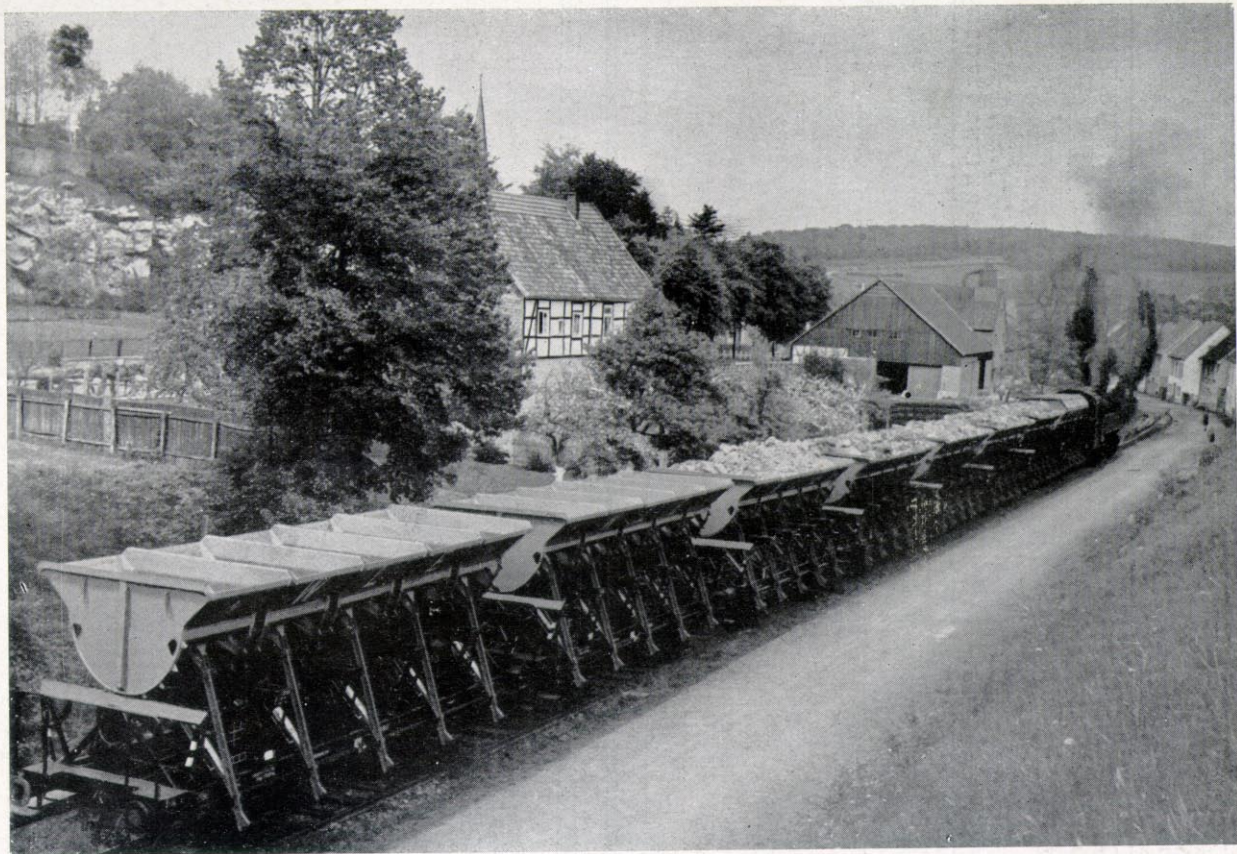
Durch den Fachhandel sofort lieferbar!

GEBR. FALLER · GÜTENBACH / SCHWARZWALD

Miba-Verlag, Nürnberg, Kobergerplatz 9

Postcheckkonto Nürnberg 57368. — Tel. 5 09 47

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



Neue Behälter-Kippwagen der Fa. Orenstein u. Koppel auf einer Strecke der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE)