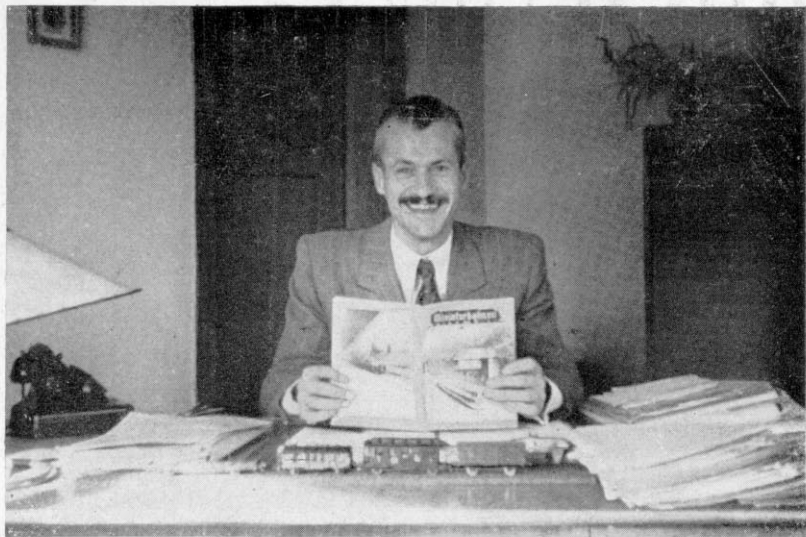


Miniaturbahnen



Miniaturbahnen



Kinder, wie die Zeit vergeht!

Ich kann es selbst kaum glauben, daß seit der ersten Fahrt der Miba ins Blaue bereits ein Jahr vorbei ist. Mir kommt es vor, als wenn es vorgestern gewesen wäre. Wie lange Ihnen die Wartezeit geworden ist, kann ich schlecht beurteilen, sicher jedoch zu lang, wie ich aus vielen ungeduldigen Briefen entnehmen konnte, die teilweise ein tägliches oder zumindest 14tägliches Erscheinen wünschen. Im Vertrauen gesagt, mir genügt schon der monatliche Erscheinungstermin, denn erstens kommt es anders und zweitens als man denkt. So hätte ja das zwölfte Heft bereits im August erscheinen müssen, doch ist mit des Schicksals Mächten kein ewiger Bund zu flechten. Um die Verzögerung aufzuholen, wird daher das Dezember-Heft als Doppelheft erscheinen und der zweite Band mit Januar 1950 beginnen, um die Angabe von zwei Jahreszahlen (1949/50) zu vermeiden.

Anläßlich des heutigen Jubiläums möchte ich auch den zahlreichen Gratulanten sowie für die tausenden begeisterten Anerkennungsschreiben danken, die mich vom In- und Ausland erreichten und uns allen bestätigten, daß wir auf dem richtigen Wege sind. Diese Briefe werden uns darüber hinaus ein Ansporn sein, noch mehr auf die einzelnen Wünsche einzugehen und die Miba noch reichhaltiger auszugestalten.

Und noch jemandem möchte ich heute danken: Frau Rosine Speicher, der Inhaberin des Frauenwelt-Verlages. In vielen launigen Briefen wurde auf den

„femininen“ Verlag der „Miniaturbahnen“ angespielt. Dabei ist es wesentlich dieser großzügigen Frau zu verdanken, daß die Miba seinerzeit als öffentliche Publikation überhaupt starten konnte, und manche beschwerliche Steine im Schienengewirr der damaligen Bestimmungen und Verordnungen hat sie mit Verständnis und Tatkraft beseitigt. Viele Frauen, die bislang noch etwas scheel auf die Liebhaberei ihres Mannes oder Sohnes blickten, sollten sich eigentlich Frau Speicher zum Vorbild nehmen und einmal großzügig und tolerant diese männliche Spielerei gelten lassen (als die sie nun mal immer noch angesehen wird). Es freut mich, aus vielen Briefen feststellen zu können, daß auch in dieser Hinsicht eine Wandlung eingetreten ist. Ein Teil interessiert sich zwar vorerst nur für die blödsinnigen Einfälle der WeWaW-Prologe, andere bereits für den ganzen Inhalt und manche spielen sogar schon den „Stationsvorsteher“ (wohl unter Beibehaltung der sonst üblichen internen Rollenverteilung!). Die Mutter eines Lesers notiert auf Reisen Lokbezeichnungen und anderes interessantes Material, und eine Modellbahner-Ehefrau macht sogar den Vorschlag, eine Art Notenständer zu konstruieren, der vorn am Fahrrad angebracht wird, so daß der Modellbahner auch während des Fahrens noch die Miba lesen kann. (Ihr Mann lasse die Miba oft bei Tisch nicht aus den Augen und nehme sie stets auf Reisen mit.) Aber es gibt auch aktive Modellbahnerinnen unter unseren Lesern, die jedoch trotz aller verführerischer Sirengesänge meinerseits noch nicht

aus ihrer Reserviertheit herausgegangen sind.“ (Noch etwas Geduld, meine Artgenossen, ich lasse nicht locker!) Heute kann ich ihnen bereits auf Seite 22 eine Arbeit von Frau Maria Ismaier, München, zeigen, die sich als hervorragende Landschaftsgestalterin entpuppte. Bravo, Frau Ismaier! Ich glaube, daß gerade auf dem Gebiet der Landschaftsgestaltung manche Frau ihrem etwas unbeholfeneren Gatten unter die Arme greifen könnte. Wie sehen — nicht alle Frauen sind unserer Liebhaberei abhold, und oft dürfte es auch an dem „brummigen Haushaltsvorstand“ liegen, wenn dem so ist. Hoffen wir also, daß die meisten Modellbahner in derselben glücklichen Lage wie Herr Dipl. Ing. Kurek sind (siehe Seite 13). Meine Hochachtung und Verehrung gilt demnach heute all den verständnisvollen Frauen, die unsere Liebhaberei als Ausgleich für den schweren täglichen Dienst gelten und ihre männlichen Familienmitglieder gewähren lassen — zumal diese dadurch schön brav zu Hause bleiben und keinen anderen kostspieligeren Passionen nachjagen. (Auch ein wesentlicher Gesichtspunkt Frau Meier! Meinen Sie nicht auch?)

Und nun noch etwas für die, die es noch nicht gemerkt haben sollten: Seit neuestem stehen die „Miniaturbahnen“ auf eigenen Rädern und erscheinen nunmehr im „Miba-Verlag“. Dadurch sind auch die Voraussetzungen für weitere Verlagserscheinungen gegeben, von denen Sie zur gegebenen Zeit in Kenntnis gesetzt werden. Siehe noch frisches Impressum auf Seite 34. (Der Maler ist gerade fertig geworden.)

Obwohl sonst bei solchen Anlässen allgemein üblich, möchte ich ausnahmsweise keine großen Versprechungen vom Stapel, sondern die Tatsachen sprechen lassen. Ich hoffe (und weiß es auch!), daß die Entwicklung der Miba-Hefte Sie nicht enttäuscht hat. Meine Mitarbeiter und ich werden immer bemüht sein, Sie stets zufriedenzustellen (also doch ein Versprechen! Für dieses kann ich allerdings geradestehen!) Fahren wir nun fort auf unserer Fahrt ins Blaue, Sie — voller Erwartungen und ich — im Bestreben, die leidliche Verzögerung aufzuholen und den interessantesten Reiseweg zu finden. In diesem Sinne weiterhin „Gute Fahrt!“

Ihr
We Wa W.

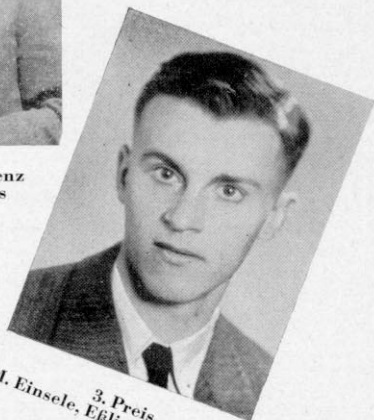
Wir stellen Ihnen vor:

Die Sieger
des
großen

Preises
von
Holzingen



L. Gruber, Heidenheim/Brenz
beim Betrachten des
1. Preises



M. Einsele, Eßlingen/Neckar
3. Preis



G. Grabmeir, Dachau/Nbb.
2. Preis



Straßenbahnzug Maßstab 1:25

gebaut von Herrn Walther, Augsburg

Normung der Spurweiten

von Dipl.-Ing. Schmidt, Stuttgart

Als in Deutschland im Jahre 1869 die Spurweiten der dem öffentlichen Verkehr dienenden Schmalspurbahnen durch den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit den runden Maßen von 1000 und 750 mm genormt wurden, war es bereits zu spät, der Regelspur das Maß 1500 mm zu geben, das so schön in die Zahlenreihe 1500—1000—750 gepaßt hätte. Das Maß 1435 mm lag damals schon fest.

Über unsere Regelspur steht im § 9 der „Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands“, die im Jahr 1850 vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen aufgestellt wurden:

„Die Spurweite muß im Lichten 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll englisch betragen.“ Die Lesart, wonach die Regelspur durch das Preußische Eisenbahngesetz vom 3.11.1838 vorgeschrieben wurde, ist also falsch. Vielmehr wurde sie erstmalig bei der Nürnberg-Fürther Eisenbahn angewandt und daraufhin jeweils von den Landesregierungen in den Genehmigungsurkunden festgelegt.

Die badischen Staatsbahnen, die ihre erste Strecke Mannheim—Heidelberg am 12.9.1840 eröffneten und dabei eine Spurweite von 1600 mm oder richtiger von $5\frac{1}{3}$ badischen Fuß zu 300 mm wählten, mußten ihr fortschrittliches Vorgehen damit büßen, daß sie das ganze Netz in den Jahren

1854—1859 auf 1435 mm umbauen mußten. Daß das nur unter erheblichem Kostenaufwand geschehen konnte, liegt auf der Hand.

Die englische Maßangabe in den oben erwähnten Grundzügen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen wird erklärlich, wenn man berücksichtigt, daß damals in Deutschland kein einheitliches Maßsystem bestand. Und so ist auch die Maßangabe $4'6\frac{7}{8}$ für preußische Bahnen nicht verwunderlich; das sind dann preußische Zoll.

Es wird dem aufmerksamen Leser auffallen, daß auch das englische Zollmaß kein „rundes“ Maß ist. Tatsächlich war die englische Spurweite ursprünglich nicht $4'8\frac{1}{2}"$, sondern $4'8"$, also annehmbar rund. Stephenson, der bekannte englische Lokomotivbauer schreibt 1835 in einem Notizbuch, daß die Spurweiten der Killingworther Kohlenbahnen, der Stockton-Darlingbahn und der Canterbury Whitestable Bahn $4'8"$ und die Spurweite der Liverpool-Manchester Bahn $4'8"$ und $4'8\frac{1}{2}"$ betragen. Es sind also offenbar bis mindestens 1830 alle englischen Bahnen mit einer Spurweite von $4'8"$ gebaut worden.

Nun hatte aber Stephenson bei seinen Lokomotiven fast kein Spiel der Radsätze im Gleis vorgesehen, um eine sichere Führung zu erreichen. Das brachte natürlich besonders

mit dem Erscheinen dreiachsiger Lokomotiven erhebliche Reibungsverluste. Diese ließen sich auf zwei Arten verringern:

1. Durch Verengern der Radsätze. Das wollte man nicht, weil man wegen des damals ausschließlich innenliegenden Triebwerkes glaubte, mit dem Platz nicht auszukommen und weil die nachträgliche Änderung der Lokomotiven zu teuer schien, besaß doch die Liverpool-Manchester Bahn allein 1833 schon 36 Lokomotiven.
2. Durch Vergrößern der Spurweite um $\frac{1}{2}$ ". Das war bis 1835 schon bei einem großen Teil der Gleise der Liverpool-Manchester Bahn geschehen.

Unter dem englischen Einfluß hatte auch Frankreich seine ersten Bahnen in der englischen Spurweite erbaut. Doch war in Frankreich schon 1790 das metrische Maßsystem entstanden. Dies wurde zwar erst 1837 mit verpflichtender Wirkung vom 1.1.1846 gesetzlich eingeführt, aber das Maß von 1435 mm sagte von Anfang an nicht recht zu. Man fand dafür einen Ausweg: Die Spurweite wurde mit 1500 mm festgelegt, aber von Mitte Schienenkopf zu Mitte Schienenkopf gemessen, so daß man bei den damaligen Schienen ein Spurmaß von 1440 bis 1445 mm erhielt. Dadurch hatten die Radsätze natürlich ein größeres Spiel im Gleis, doch haben sich nie Unzuträglichkeiten ergeben, obwohl dieses Maß auch beibehalten wurde, als die Schienenköpfe breiter wurden.

Vereinzelt heute noch vorkommende „krumme“ Maße bei Deutschen Schmalspurbahnen, z.B. 785 mm bei der Brühltalbahn (auch die Oberschlesischen Kleinbahnen hatten diese Spurweite) sind auf das alte Preußische Maß 2'6" rhein. zurückzuführen; ebenso wurde die schwedische Spurweite von 891 mm früher mit 3 schwedischen Fuß bezeichnet.

Zum Schluß ein Überblick über die heute gebräuchlichen Spurweiten:

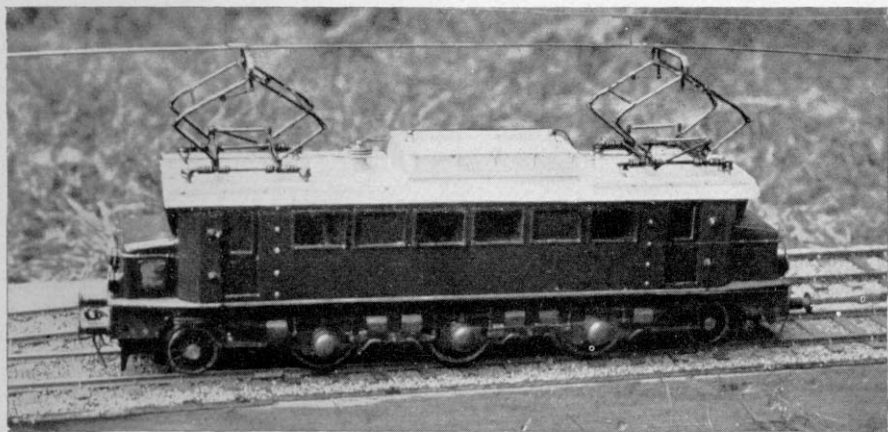
Die deutsche Regelspur von 1435 mm wird bei den Hauptbahnen der meisten europäischen Staaten angewendet (England, Österreich, Schweiz, Schweden, Norwegen, Dänemark und die Balkanstaaten).

Italien hat — ebenso wie Frankreich — eine Spurweite von 1400—1445 mm. Größere Spurweiten haben die Hauptbahnen in Spanien, Portugal, Argentinien, Chile, Ceylon, Indien (1676 mm = 5'6"), in Australien, Brasilien, Irland (1600 mm = 5'3"), und in Rußland (1524 mm = 5").

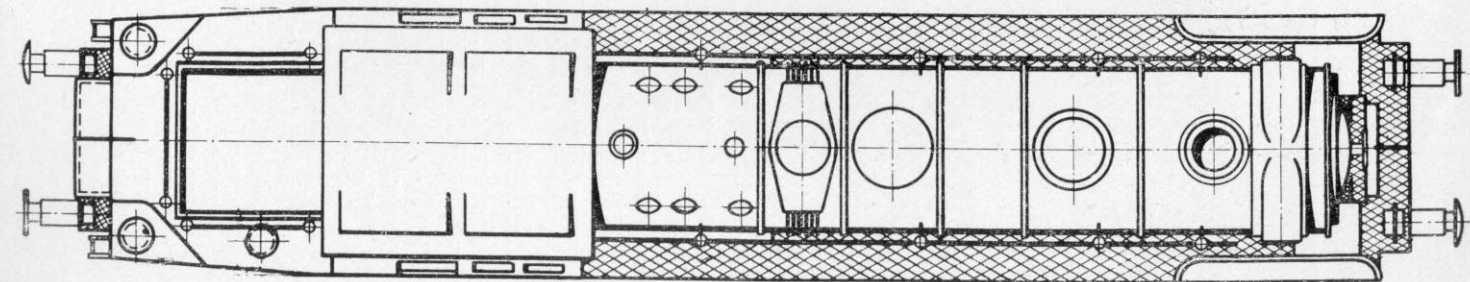
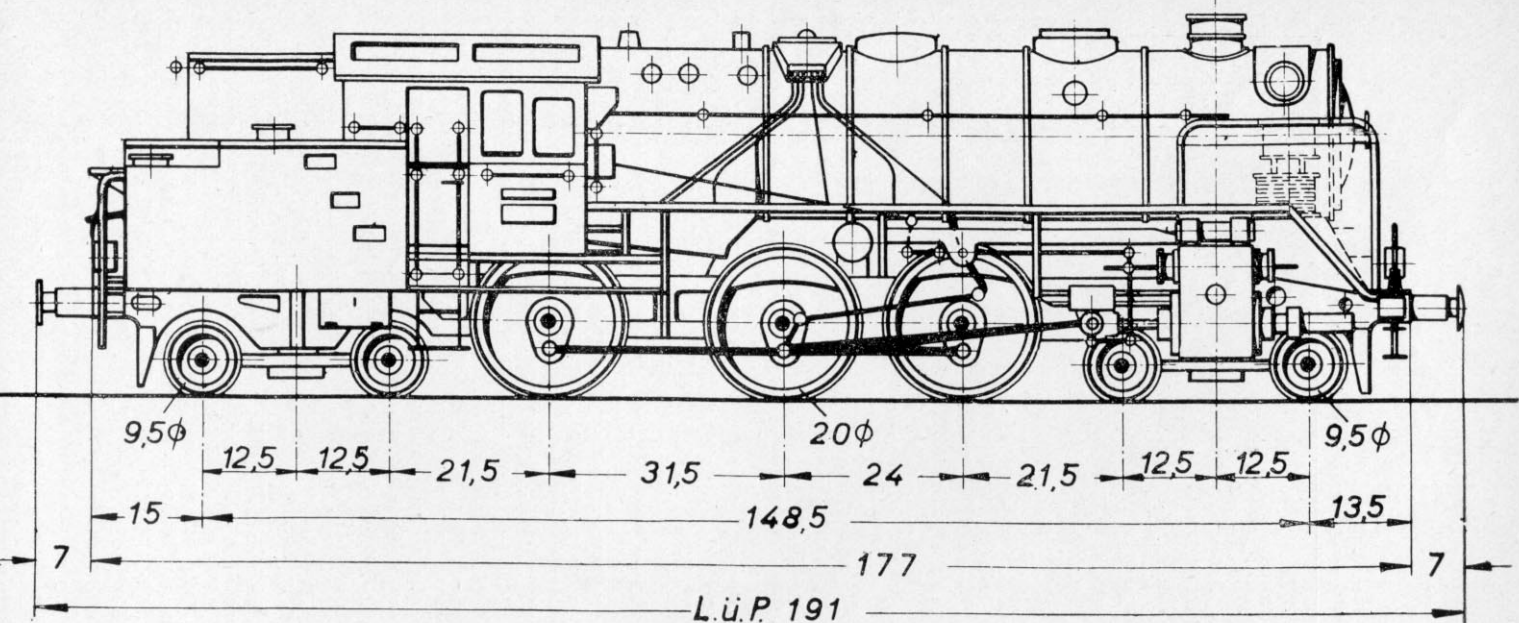
Als Schmalspur wird für Hauptbahnen vorwiegend die Kapspur (1067 mm = 3'6") angewendet.

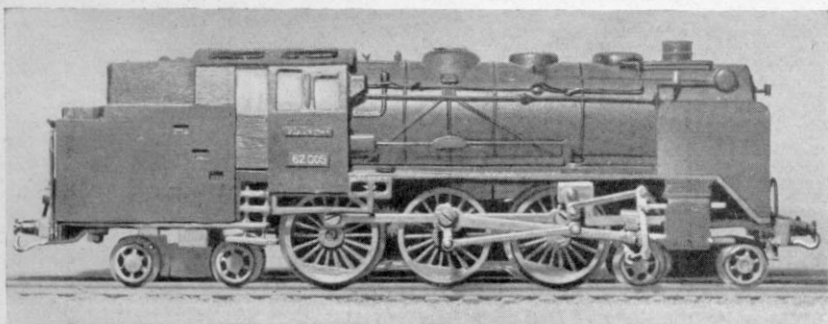
Nach den Bau- und Betriebsvorschriften für Straßenbahnen und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen sollen bei Neubauten außer der Regelspur und der Meterspur für Kleinbahnen nur 750 und 600 mm gewählt werden.

Bei älteren Bahnen findet man noch Spurweiten von 914 mm = 3', 900 mm und 785 mm = 2'3" rhein.



Eine E 05 001 in Spur I aus der Techn. Modellbau-Werkstätte Schmidt, Augsburg, Neuer Gang 6





Die umgebaute Märklin-Lok des Herrn Binaizer. Trotz des nicht ganz naturgetreuen Radstandes und einiger Kleinigkeiten als 62 unverkennbar.

Ein interessanter Umbau:

Aus einer Märklin HR 800 (2C1) wurde eine Pt 62 (2C2)

Herr Gerhard Binaizer aus Nürnberg hat einen sehr interessanten Lokumbau vorgenommen, den wir unseren Bastlern nicht vorenthalten wollen.

Herr Binaizer schreibt uns dazu folgende Zeilen: „Zuerst habe ich die Lok zerlegt, so daß ich den Oberteil (Kessel und Führerhaus) und Rahmen freibekam, um die nötigen Arbeiten daran vorzunehmen. Den Rahmen und das Oberteil habe ich dann gründlich von jedem Farbstoff gereinigt. Dann wurde das Führerhaus mittels einer Laubsäge und Metallsägeblättchen am letzten Ring des Kessels abgesägt. Der letzte Dampfdom wurde abgefeilt, ebenso die Bezeichnung HR 800 auf der Rauchkammertür. Am Rahmen wurden die Windleitbleche verkleinert und die Luftbehälter-Attrappen unterhalb des Führerhauses weggefeilt. Das Führerhaus und den Tenderkasten habe ich aus 0,8 mm und 1 mm starkem Sperr-

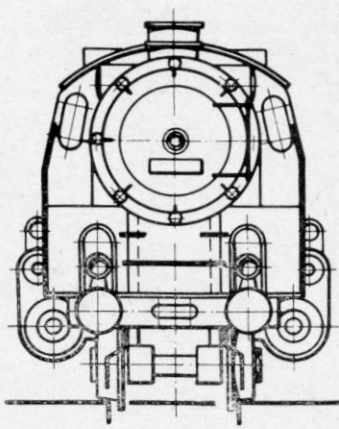
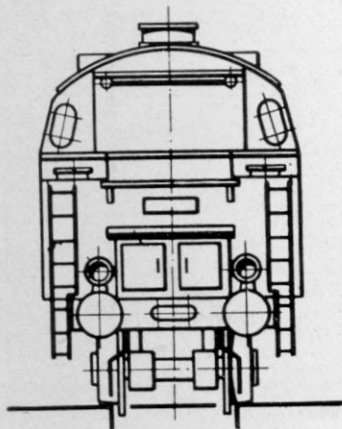
holz zusammengebaut. Festgeschraubt wird es mit der Schraube und dem Flansch, der auch das Führerhaus der HR 800 zusammenhielt. Dieses Stückchen Eisen, welches bei der HR quer durch das Führerhaus liegt, habe ich so in den Tender eingebaut, daß — wenn ich das Führerhaus draufsetze — die Schraube von unten wieder eingeschraubt werden kann und der Aufbau festsitzt. Über letzteren ist schwer etwas Genaues zu sagen. Ich habe nämlich die Außenwände des Tenderkastens und des Führerhauses mit kleinen Holzstückchen und Bretchen so zusammengeleimt, daß jedes Stückchen auf einem Teil des Motors oder des Rahmens aufliegt. Das mag etwas umständlich sein, aber ich habe keine Zwischenräume, der Aufbau sitzt fest und es kann nichts wackeln. Der Kohlenkasten umschließt oben und seitlich genau den Motor, soweit er aus dem Führerhaus herausragt. Der Handum-

DR Baureihe 62

Zeichnung:
Schweigel

Maßstab
für Spur 00

1:1

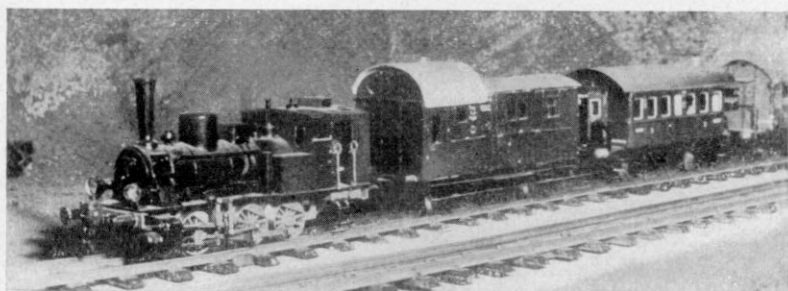


schalter mußte entfernt werden. Die Vorderseite des Führerhauses habe ich mit Uhu an den Kessel geleimt. Die Schraubenhülsen, welche die Kohlenbürsten halten, wurden auf ein Minimum abgefeilt, so daß das Haus gerade darüber zu schieben geht. Die Treppen zu beiden Seiten wurden an einem Sperrholzbrettchen von 1 mm Stärke befestigt, das von unten am Rahmen angeschraubt ist. Für das hintere Laufgestell habe ich ein Loch gebohrt und ein Gewinde geschnitten. Dieses muß 5 mm hinter dem vorhandenen Loch eingeschnitten werden. Das Drehgestell ist das gleiche wie das vordere, ebenso die Schraube. Wird das Führerhaus in Metall ausgeführt, wirkt es wahrscheinlich naturgetreuer, denn mit dem Sperrholz kann man eine gewisse Klotzigkeit nicht vermeiden. Auf dem Kessel wurden noch verschiedene Dampfrohre und sonstige Leitungen angebracht, auch Dampfpeife, Lichtmaschine usw., Dinge, die unbedingt noch dazu gehören. Zu diesem Zwecke bohrte ich ein Loch durch den Kessel (0,6—0,8 mm Ø), steckte die beiden Enden eines dünnen Drahtes hindurch und erhielt dann eine kleine Öse, durch welche die Leitung oder das Röhrchen gesteckt wurde. Die Ösen-Enden wurden innerhalb des Kessels angezogen und umgebogen. Den vorderen Dampfdom schnitzte ich aus einem

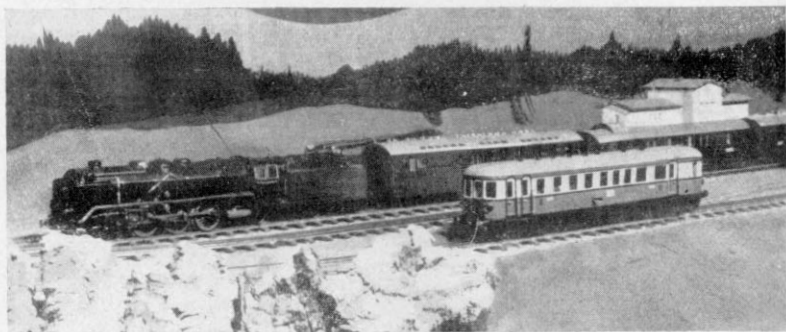
Stückchen Holz und leimte ihn mit Uhu auf. Die beiden Stirnlampen habe ich hinter die Öffnungen gebaut, so daß die großen Birnen nicht mehr zu sehen sind. An der vorderen Pufferbohle sind noch die beiden Stufen links und rechts angebracht worden. Die Mängel der Heusinger-Steuerung habe ich auch noch einigermaßen beseitigt, indem ich neue Kolbenstangen und Kolbenschieber einsetzte. Den Kessel und den Rahmen ließ ich mit Mattlack spritzen. Das Führerhaus wurde ein paarmal mit Tusche gestrichen um die Celluloidfensterscheiben sauber zu behalten.

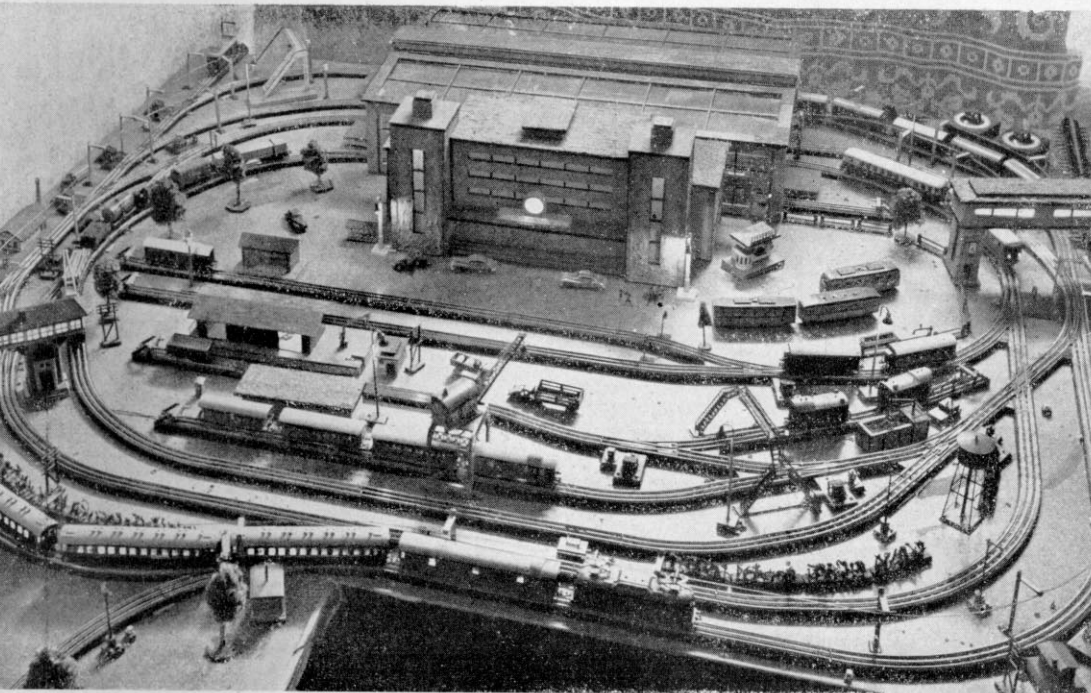
Zu erwähnen wäre noch, daß durch den neuen Aufbau der Lok die Kurvengängigkeit benachteiligt wird. Auf Märklin-Gleisen ragt der Tender stark über das normale Umgrenzungsprofil heraus, so daß es bei der Märklin-Kupplung zu Verhakungen kommt. Es ist deshalb ein großer Vorteil, wenn man selbstgebaute Gleise mit größeren Krümmungsradien benutzt.

Als Bau-Unterlage wurde die Schweigel'sche Zeichnung Nr. 552 verwendet, die allerdings einige Unstimmigkeiten mit dem Original enthält. Die größte Breite beträgt nämlich nicht 42 sondern 34 mm, ein Maß, das sich infolge der breiteren Laufkränze des groberen Triebwerkes und der Kurvengängigkeit im 00-Bau kaum einhalten läßt.



T3 und Packwagen (oben) sowie ein Eiltriebwagen (unten) in Spur 0, die auf der großen Ausstellungsanlage des Herrn Voigt, Dresden, gezeigt wurden. Erbauer: Verkehrsmittel-Modellbau Gebert, Altlandsberg bei Berlin, Fredersdorfer Chaussee 59.





Trix-Anlage des Herrn Puppe, Berlin-Charlottenburg. Herr Puppe schreibt:

„Meine Trix-Anlage befindet sich auf 2 zusammengestellten Tischen, insgesamt 3,60 m lang und 2 m breit“, schreibt Herr Puppe, Berlin-Charlottenburg, „während die Nebenstrecke nochmals eine Grundfläche von 1,60 m mal 1 m einnimmt. Der Großstadt-Bahnhof, eine Eigenkonstruktion, bildet den Mittelpunkt einer doppelgleisig verlegten Ringstrecke mit abzweigender eingleisiger Nebenbahn. Auf meiner Strecke verkehren sowohl Trix-als auch Märklin-Loks. Erwähnen möchte ich noch, daß in der Bahnhofshalle ein kleiner Lautsprecher hängt, durch den die Züge angekündigt werden. Der Großstadtverkehr wird mit Autos und Straßenbahnen angedeutet — wie ich darüber hinaus versucht habe, auch nebensächliche Kleinigkeiten nicht zu vergessen.“

Weitere Anschriften von Modell-Eisenbahn-Clubs

- | | |
|----------------------|---|
| 49. Lübeck (ILM): | Interessengemeinschaft der Lübecker Miniaturbahnfreunde, Lübeck, Georgenstraße 39. |
| 50. M.E.K. Saarland: | z. Hd. des Herrn Arnold Schmitt, Bockingen/Saar, Talstr. 65. |
| 51. Düsseldorf: | DMC. Düsseldorf, Benzenbergstraße 47 bei Stahlbau Klever. |
| 52. Oelsnitz/V.: | Kulturbund Oelsnitz, Arbeitsgemeinschaft für Modellbahn-Technik z. Hd. des Herrn G. Müller, Oelsnitz/V., Rathenaustraße 21. |
| 53. Bochum: | z. Hd. des Schriftführers Herrn Erwin Reuse, (21b) Bochum, Kampmannstraße 16. |

Die Umschaltung von Trixlokomotiven auf das Gleichstrom-Umpolssystem

von Heinz Bingel

Wenn wir in unseren Heften wiederholt von der Umschaltung von Trix- und Märklin-Lokomotiven auf Gleichstrom sprechen, so soll hier zunächst kurz folgendes klargestellt werden:

Selbstverständlich fahren die Loks beider Fabrikate ebenso gut mit Gleichstrom wie mit Wechselstrom, ohne daß man irgendetwas daran zu ändern braucht. Die Umschaltung auf Rückwärtsgang wird dabei jedoch von den in den Loks eingebauten Schaltmagneten besorgt. Wollen wir jedoch eine Lok durch Umpolen des Fahrstromes zum Fahrtrichtungswechsel veranlassen, so müssen wir einen gewaltsamen Eingriff in ihr Eingeweide tun.

Wie man solch einen Eingriff bei einer Märklin-Lok durchführen kann, wurde in Heft 8, Seite 21 ausführlich beschrieben. Bei Trix-Lokomotiven ist die Sache nicht ganz so einfach, aber immerhin auch dem geübten Bastler noch möglich.

Genau wie bei der Märklin-Lok beginnen wir mit der Zusammenstellung der Ventileinheiten. Wie aus meinen Erläuterungen in Heft 1, Seite 17, hervorgeht, benötigt man

bei Loks, deren Motor-Feldwicklung keine Mittellanzpfung besitzt, 4 Ventileinheiten, damit der Motor auf das Umpolen des Fahrstromes reagiert. Das nachträgliche Anbringen einer Mittellanzpfung an die Feldwicklung des Trix-Motors ist nicht zu empfehlen, da die hierdurch entstehende Schwächung des Kraftfeldes die Leistung herabsetzt.

Wir benötigen also 2 Zellen mehr als bei der Märklin-Umschaltung (Heft 8, S. 21—22) und im übrigen die gleichen zusätzlichen Einzelteile. An Stelle der Anschlußdrähte mit Ösen verwendete ich diesmal die zu den SAF-Zellen umhüllerten Anschlußbleche in Lötösenform.

Die erste Arbeit, das Montieren der Zelleinheit, geschieht nun wie folgt: Auf die vom Isolierrohr umhüllte Schraube werden aufgereiht: (Abb. 1 von links nach rechts) Isolierscheibe i, Lötöse D1, Federscheibe mit einliegendem Isoliering, Zellscheibe Schicht nach links, Metallzwischenring, Lötöse D 2 und nochmals dieselbe Folge bis D 3. Dann folgt das gleiche in umgekehrter Reihenfolge, wobei zu beachten ist, daß die Zellscheiben jetzt mit der Schicht nach rechts liegen. Das Isolierrohr wird so abgeschnitten, daß es, wenn man die Säule mit der Hand zusammendrückt, knapp bis zur Schraubenmutter reicht. Vor dem festen Anziehen der Schraube versetzt man die Anschlußdrähte bzw. Lötösen um 90°, und zwar so, daß die beiden äußeren mit der mittleren Anschlußöse eine Linie bilden, die beiden anderen ihnen im rechten Winkel gegenüberstehen. Abb. 3 u. 4 zeigen die Zelleinheit einmal von der linken, einmal von der rechten Seite.

Der zweite Arbeitsgang ist der Ausbau des Trix-Schaltmagneten, um für die Ventilsäule Platz zu machen. Vater Trix war uns dabei nicht so wohl gesonnen wie Märklin, dessen Schaltmechanik wir durch Lösen einer einzigen Schraube beseitigen können.

Wir entfernen zunächst die Schaltwalze, die sich leicht herausnehmen läßt, demonstrieren den Magneten nebst Schaltklinke durch Lösen der Schrauben und Heraus-

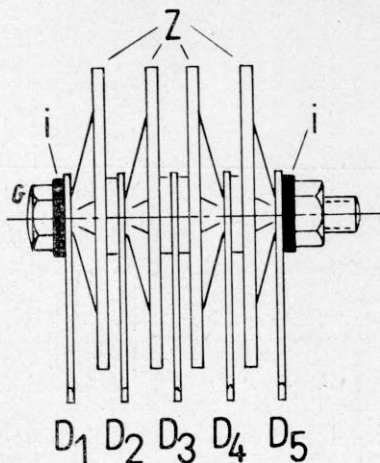


Abb. 1

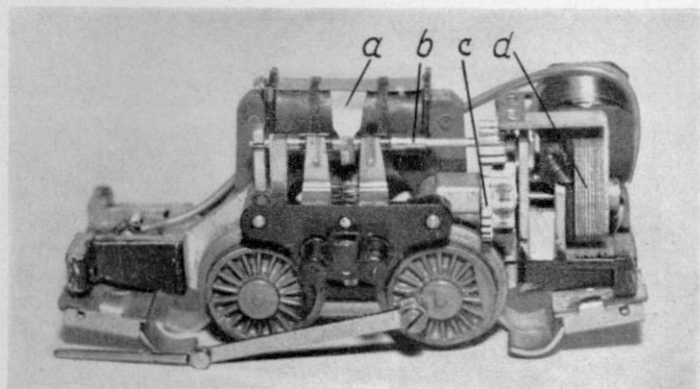


Abb. 2

Trixlok vor dem Umbau.
Zu entfernen:

- a = Feder am Magnet
- b = Schaltwalze
- c = Klinkerrad mit Schaltklinke
- d = Magnet nebst Gußteilen

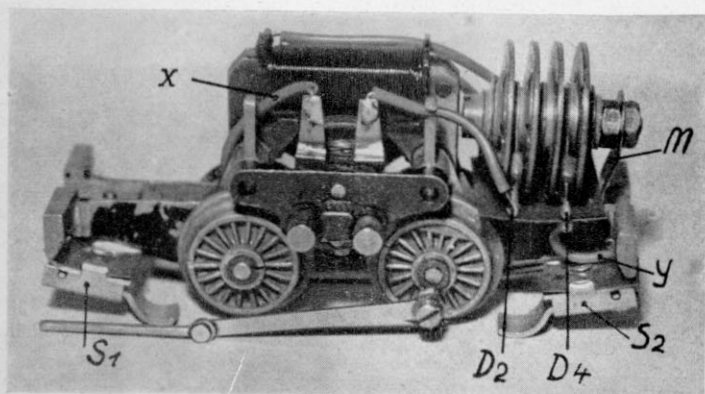
ziehen der Stifte und greifen dann zur Metall-Laubsäge, um die im Wege stehenden Gußteile zu entfernen. Selbstverständlich werden vorher Anker, Feldmagnet und Zwischenzahnrad demontiert. Ich benutzte zu dieser Arbeit einen Laubsägebogen und ein mittelfeines Metallsägeblatt. Das Lokfahrgestell wird dabei nicht in einen Schraubstock gespannt, denn das gäbe bei der Empfindlichkeit des Spritzgusses einen todsicheren Bruch, sondern mit der linken Hand auf dem Werkisch festgehalten. Eine mit der Schraubzwinge an dem Tisch befestigte Holzleiste gibt dabei genügend Gegenhalt. Wenn diese Arbeit getan ist und hier und dort noch mit einer Feile zur Glättung überstehender Eckchen nachgeholfen wurde, werden Fahrgestell und Zahnräder mit dem Pinsel (evtl. auch durch

Auswaschen mit Benzin oder Tri) von Metallspänen und Ölresten befreit. Jetzt kann der Motor wieder zusammengebaut werden und es folgt die Montage der Selenzellensäule.

Die Säule wird, wie Abb. 3 und 4 zeigen, an einem Metallwinkel M befestigt, der mit der Halteschraube des Seitenschleifers am Fahrgestell der Lok gehalten wird. Damit die Ränder der Zellscheiben nicht mit dem Fahrgestell in Berührung kommen, wird zweckmäßig ein Streifenchen Pappe, Pertinax oder Ölpapier unterlegt. An die Feder der linken Bürste löten wir nun einen Draht X, den wir mit dem auf Bild 4 sichtbaren Schleiferpaar S3 und S4 verbinden. Die Feder der rechten Bürste verbinden wir mit der Lötöse D2. Lötöse D4 wird mit dem anderen Schleiferpaar S1 und S2 verbunden

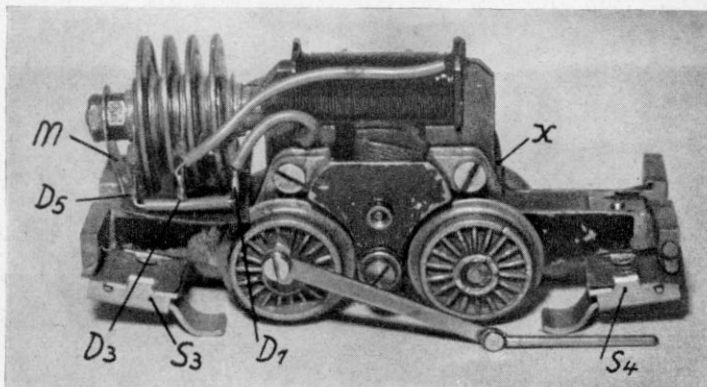
Abb. 3

Trixloknach dem Umbau
(linke Seite)



Buchstabenerklärung
siehe Text!

Abb. 4

Umgebaute Trixlok
(rechte Seite)Buchstabenerklärung
siehe Text!

(Bild 3). Als Anschlußdraht kann Spulendraht von 0,3 mm \varnothing verwendet werden, über den Isolierschlauch gezogen ist. Die Anschlüsse des Feldmagneten werden zu den Lötösen D1 und D3 geführt und gleichzeitig D1 mit D5 verbunden.

Damit ist die Lok nun betriebsfähig und ändert ihre Fahrtrichtung, sobald der Fahrstrom umgepolt wird. Sie kann und darf jedoch nicht mehr an Wechselstrom angeschlossen werden, da sich die Ventilzellen sonst erhitzen und für immer versagen, ganz abgesehen davon, daß sie mit Wechselstrom überhaupt nicht zum Fahren kommt.

Für die Trixfreunde, die an ihrem Zweugsystem mit Mittelschiene festhalten

wollen, noch ein kurzer Hinweis zur Schaltung ihrer Anlage: Die Umpolschaltung bringt es mit sich, daß für die gleichzeitige Steuerung von zwei Loks auf Trix-Gleis auch zwei getrennte Fahrstromquellen vorhanden sind, d.h. man braucht zwei einzelne Trafos und zwei einzelne Gleichrichter für den Fahrbetrieb. Die magnetischen Antriebe werden zweckmäßig weiter mit Wechselstrom betrieben, wofür dann ein dritter Trafo eingesetzt werden muß. Zwar könnte man die Weichen und Signale auch mit einer der beiden Gleichrichter in Tätigkeit setzen, jedoch müßten diese dann außerordentlich groß dimensioniert sein, da die magnetischen Artikel den 4—5fachen Strom einer Lok aufnehmen. In dem Schalt-

schema der Abb. 5 sind die Gleichstromquellen mit G11 und G12 bezeichnet. Zur Umpolung genügen einpolige Umschalter U1 und U2. Die vorhandenen Trix-Fahrregler können weiter benutzt werden.

Zum Schluß sei bemerkt, daß die in Abb. 3 und 4 gezeigte Lok gleichzeitig für den Betrieb ohne Mittelschiene umgebaut wurde, im Gegensatz zu unserem Hinweis in Heft 7, Seite 12 diesmal unter Verwendung von 4 Stück der normalen Seitenschleifer.

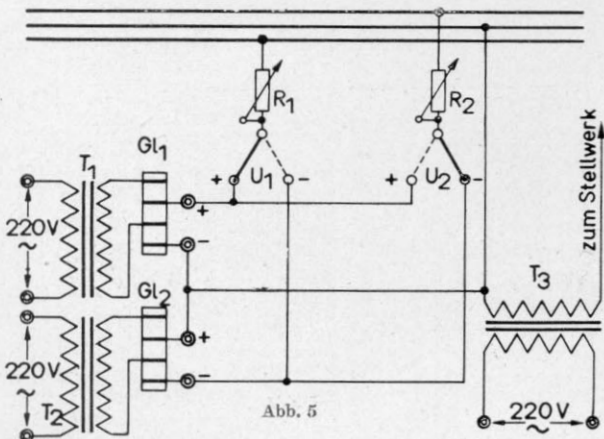


Abb. 5

Frau Fahrdienstleiter!

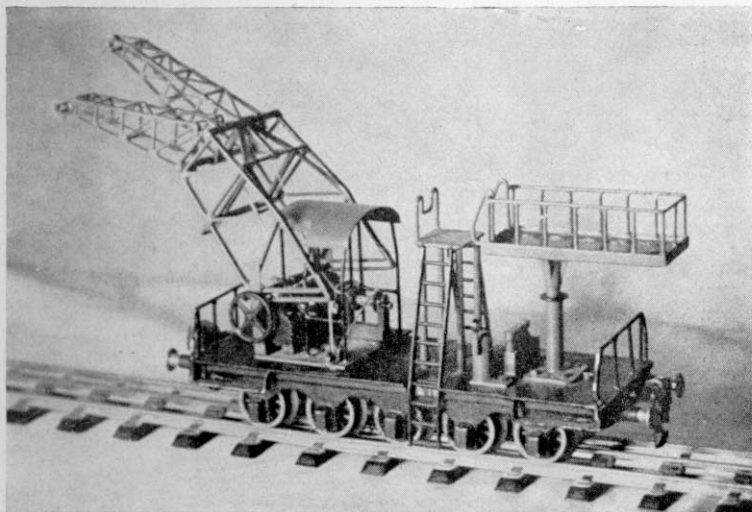
Hallo, lieber Freund, was macht Ihre Eisenbahn? Wie, schon wochenlang nicht mehr in Betrieb gesetzt? Ihre Gattin hat etwas dagegen?

Da muß ich Ihnen doch schnell einmal etwas erzählen. Auch ich stand vor diesem „Problem“ der Miniaturbahnrehe. Meine Frau brachte keinerlei eisenbahntechnische Vorbelastung als Hochzeitsgabe mit. Doch es gelang mir, sie für die große und die kleine Eisenbahn zu begeistern. Das war garnicht so schrecklich schwer. Ich zeigte ihr die Schönheit des Großbetriebes, die verhaltene Wucht der schweren Lokomotiven, ihre dennoch elegante Linienführung, das Bild des Zuges in der Landschaft; ich bewies ihr die Lebendigkeit des Fahrplans, das organische Zusammenwirken all der vielen Menschen und Maschinen, das den Betrieb ausmacht. Unvergeßlich für sie eine Fahrt auf dem Führerstand eines Triebwagens ins Weichen- und Signalgewirr des Frankfurter Hauptbahnhofes hinein.

Erfolg: „Vati, das alles müssen wir auf unserer Modelleisenbahn auch leisten können!“ Merken Sie was?

Und heute sieht die Sache so aus: Nicht nur, daß meine Frau stundenlang mit mir zwischen Lokomotiven, Wagen und Signalen herumwandert und durch ihre Kenntnis dieser Dinge manchen „großen“ und „kleinen“ Eisenbahner verblüßt — nein, Planung und Betrieb unserer „Hauseisenbahn“ werden in schönster Gemeinsamkeit ausgeführt. Mir ergeht es dabei freilich manchmal auch schlecht: Wehe, wenn eine Zugfahrt nicht richtig vorbereitet oder durchgeführt wird! Dann wird Frau Fahrdienstleiter äußerst dienstlich, und ihre freundlichen Zusprüche können sich neben der Ausdrucksweise jedes Rangiermeisters hören lassen!

Nun, lieber Freund, wie wäre es: Erzählen Sie doch einmal Ihrer Gattin von diesem Artikel! Vielleicht gewinnen Sie dann wenigstens einen — Aufsichtsbeamten in ihr!
Dipl.Ing. Kurek



Kranfahrzeug der DR mit auszieh- und schwenkbarer Montagebrücke für Oberleitung, angedeutetem Dieselmotor zwischen Brücke und Leiter, Kranenhaus schwenkbar, mechan. Betätigung des Gesamtkrans, wie auch jedes Einzelkrans. Spur 0. Erbaut von Herrn Dr. Spitaler, Creglingen.

Bahnwärter- Häuschen

Entwurf:

A. Rohrbach, Kassel

Gebaut in Spur 00
von

Helmut Zitzmann



Dieses ungemein reizvolle Bahnwärterhäuschen müßten Sie eigentlich bauen — in Spur 0 oder 00 — Für erstere sind die abzugreifenden Maße zu vervierfachen, für 00 zu verdoppeln. Am Besten die beiden Wände Abb. 3b und Abb. 5 je aus einem Stück 3 mm-Sperrholz aussägen und die Zwischenwände 3a und 3c einpassen. Der Verandaboden, Mauersockel, sowie Treppe können voll oder der Wirklichkeit entsprechend hohl ausgeführt werden. Der Fußboden des Wärterraumes liegt in Höhe der Veranda, während der Lampenraum und Abort ebenerdig liegen. Das Häuschen wird auf ein kleines Holzkästchen gesetzt, um die Tiefe für die Kellertreppe zu gewinnen. (Grundbrettchen mit einem entsprechenden Ausschnitt versehen!) Gestaltung des Kellereinganges einschl. Treppenanordnung siehe Grundrißzeichnung Abb. 4 und Abb. 5. Das Walmdach wird aus 0,8 mm Sperrholz zusammengepaßt und an den Zusammenstößen mit unterklebten dünnen Pappstreifen verstärkt. Zur Erhöhung der Festigkeit können noch zwei Profilhölzchen entsprechend der Dachform 3a eingeklebt werden. Die sichtbaren Dachsparren werden aus 0,5×0,5 mm Holzleisten auf die Tiefe des Dachvorsprunges zurechtgeschnitten und unterklebt, also im umgekehrten Sinne als sonst beim Hausbau üblich. Die Geländer werden ebenfalls aus dem vorerwähnten dünnen Holzleisten mit Rudol 333 zusammengeleimt (andere Klebstoffe sind für diese Arbeit ungeeignet!). Die Fenster werden selbstverständlich mit einem Fensterrahmen versehen und mit Zelluloid „verglast“. Als Dachdeckung wird feines Schmirgelpapier verwendet. Der Anstrich erfolgt mit Plakafarben.



Abb.

3a

b

c



Bahnseite



Straßenseite



Rückseite

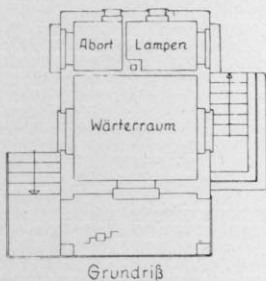


Abb. 4

Grundrißzeichnung in $1/2$ Größe für Spur 00

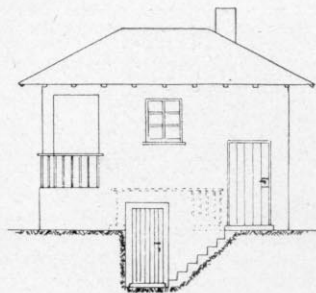


Abb. 5

Kellereingang und -treppe. Schutzgitter nur angedeutet.

Bau einer Drehscheibe

von Fritz Werner Grüber

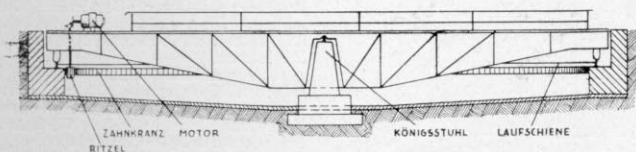


Abb. 1

Zu einer größeren Modellbahnanlage gehört eine Drehscheibe. Sie ist Mittelpunkt des Bahnbetriebswerkes und dient in der Hauptsache dem Wenden von Lokomotiven und zur Einfahrt in ringförmig angeordnete Lokschuppen.

Im Großbetrieb werden diese Drehscheiben heute fast durchweg durch einen Motor bewegt. Warum sollen wir es im Modellbetrieb anders machen?

Abb. 1 zeigt eine Drehscheibe der Deutschen Reichsbahn. Die Hauptlast der Drehbühne ruht auf einem Mittelzapfen, dem sogenannten Königsstuhl. Seitlich stützt sich die Bühne auf eine Laufschiene, die als Rundgleis ausgebildet ist. Hier ist auch der große Zahnkreis angebracht, in den ein kleines Ritzel des Motors hineingreift.

Im Modell ist die Antriebsart mit Ritzel auf Zahnkranz nicht ganz leicht wirklichkeitsgetreu nachzubilden. Daher wurde bei meiner selbstgefertigten Drehscheibe folgendermaßen vorgegangen:

1. Der Antrieb. Als Antriebsmotor dient ein alter Scheibenschwischer, der ziemlich hoch untergesetzt und außerordentlich kräftig ist. Allerdings braucht er auch eine Stromstärke von 1–2 A.

Umgekehrt wie beim Großbetrieb wurde nun dieser Motor auf einer Grundplatte so angebracht, daß ein Ritzel gerade fest in den Zahnkranz eingreift, der bei der Miniaturdrehscheibe nicht fest am Außenkörper

liegt, sondern die bewegliche Scheibe umgibt. Damit dieser Zahnkranz nicht zu sehen ist, wird aus der Drehbühne oder Drehbrücke, wie sie ja eigentlich heißen sollte, eine Drehscheibe. Die Zahnradübersetzung arbeitet in Verbindung mit dem Scheibenschwischermotor so genau, daß man die Scheibe bei ihrer minimalen Geschwindigkeit allein auf die Beobachtung hin abschalten kann und doch einen genauen Gleisanschluß erhält.

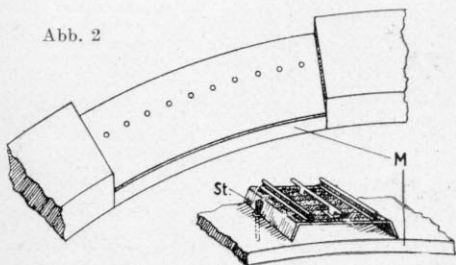
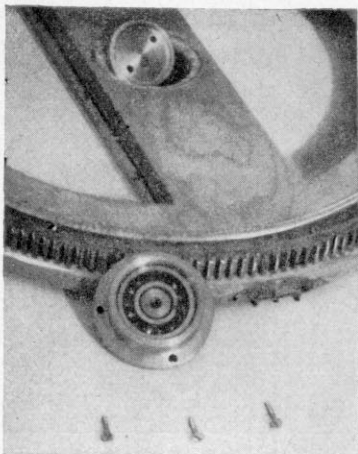


Abb. 2



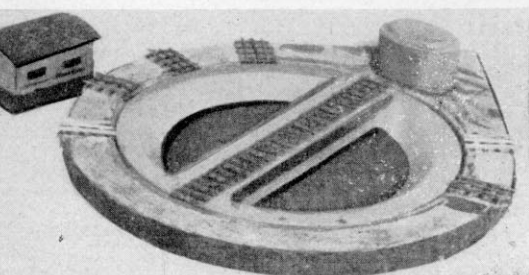
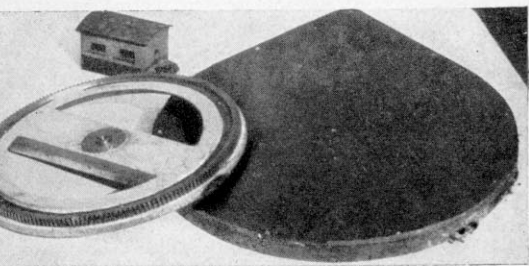
2. Die Lagerung. Da auf das Rundgleis verzichtet wurde, verdient die Lagerung ganz besondere Sorgfalt, denn schon eine Differenz von $\frac{1}{2}$ mm zwischen dem Gleis der Bühne und den festliegenden Außengleiskörpern (der Höhe nach) verursacht ein Einhängen der Schleifkontakte u. somit Entgleisungen. Auf einer 3 mm starken Stahlblechplatte liegt ein Stahlzapfen auf, der von unten mit einer Schraube an die Grundplatte angezogen wird. Dieser Zapfen endet in einem Kugellager, das in einer Büchse eingebettet in der Drehscheibe liegt. Mit 3 Holzschrauben ist diese Büchse fest im Holz der Bühne verankert (Abb. 2). Dies ist der Königsstuhl unserer Miniaturdrehscheibe.

3. Die Stromzufuhr. Der Stromverlauf der Außenschiene ist wie folgt: Vom Außenpol der Schienen des festen Außengleiskörpers führt der Strom über eine kurze, durch das Holz des Außengleiskörpers geführte Kabelverbindung zur Stahlblech-Grundplatte. Von dort verläuft der Strom durch den Königsstuhl zum Außengleiskörper des Drehbühnengleises (Kabelverbindung).

Der Stromverlauf der Mittelschiene: Von der Mittelschiene des Zuführungsgleises wird der Strom zu einem Metallstreifen weitergeleitet, der sich an der inneren Rundung des Außengleiskörpers befindet. Ein Schleifkontakt ist am Kopfe der Drehbühne angebracht und greift den Strom vom Metallstreifen des Außengleiskörpers ab und leitet ihn weiter zur Mittelschiene des Drehbühnengleises. An der entgegengesetzten Seite sitzt wieder ein Schleifkontakt, der den Strom der Mittelschiene auf einen Metallstreifen an der Innenseite des festen Außengleiskörpers überträgt. Dieser Metallstreifen ist durch Kabel mit den Mittelschienen der Abzweiggleise verbunden. An der inneren Rundung des Außengleiskörpers befinden sich also zwei Metallstreifen. Der erstgenannte an der Seite des Zuführungsgleises nimmt über die Hälfte der gesamten Rundung ein. Der zweite Streifen, der mit den Mittelschienen der Schuppengleise verbunden ist, beginnt unmittelbar an der ersten Abzweigung und endet bei der letzten.

4. Ausstattung und Sonstiges. Für den Drehscheibenkörper wurde 20 mm-Fischlersperrholz verwendet. Ein Hauptvorteil meiner Drehscheibe ist die Variationsmöglichkeit der Gleisabstände. Auf der Seite der Abstellgleise bleibt eine Aussparung bestehen. Zahlreiche Löcher führen zur Grundplatte. Die einzelnen Viertelschienen, an die ein Metallstab angelötet ist, der die Verbindung mit der Grundplatte herstellt, können nach Belieben auf den Außengleiskörper gesteckt werden (s. Abb. 2). Die Zwischenräume können durch eine Anzahl immer wieder zu verwendender Klötze von bestimmten Maßen ausgefüllt werden.

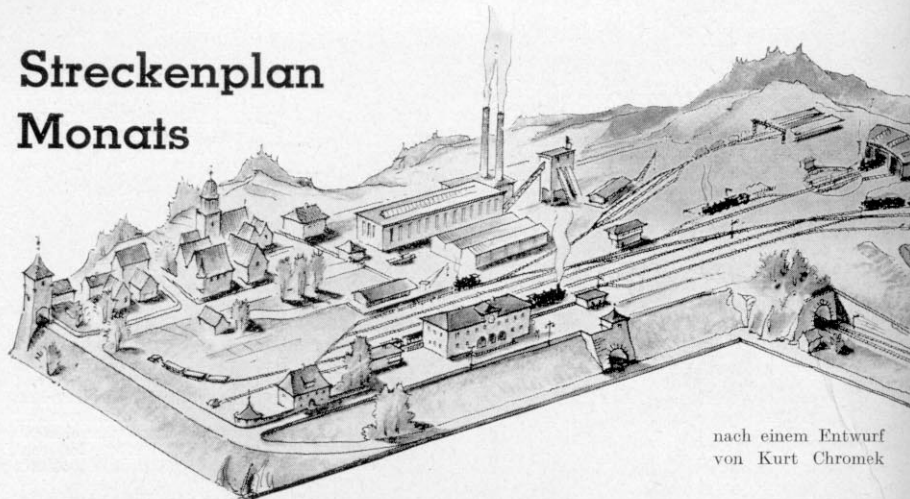
Die Fertigstellung einer solchen Drehscheibe nimmt zwar einige Abende in Anspruch, dafür wird der Bastler jedoch durch den späteren Anblick der auf die Scheibe auflappenden und dann sich drehenden Lok reichlich belohnt.



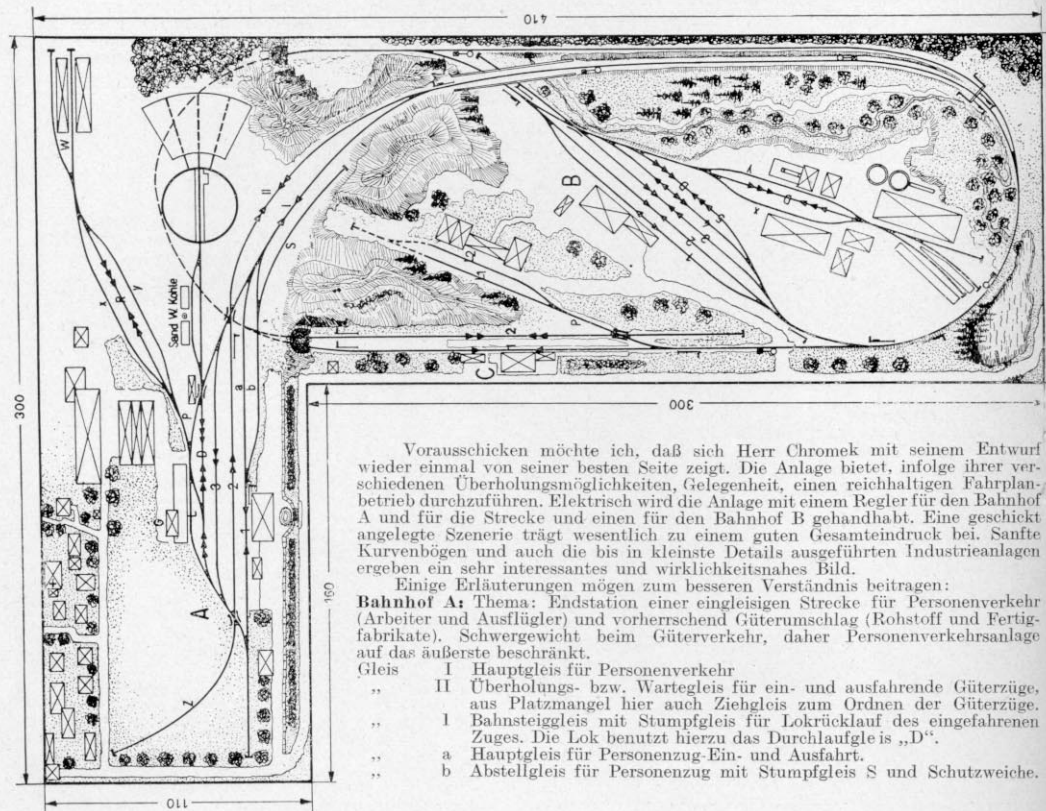
Abbildungen (von oben nach unten):

1. Zahnkranz der Drehscheibe, sowie Kugellager.
2. Stahlblechplatte (von unten gesehen) und Drehscheibe.
3. Beide Teile nochmals kurz vor dem Zusammenbau
4. Fertige Drehscheibe. Links das Häuschen, das zur Verkleidung des Motorantriebes dient

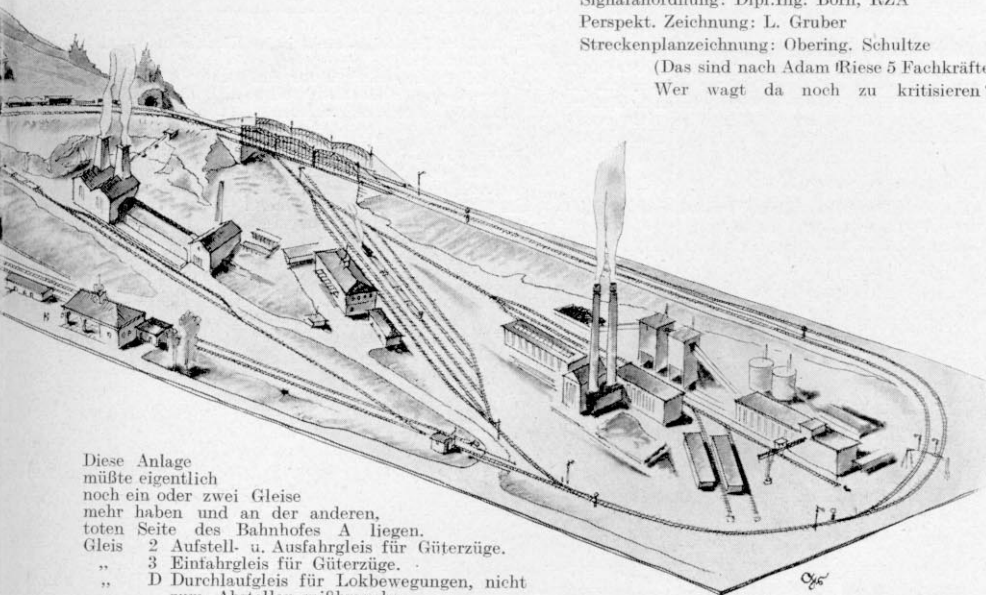
Der Streckenplan des Monats



nach einem Entwurf
von Kurt Chromek



Bearbeitet von Dipl.Ing. Radelfahr
 Signalanordnung: Dipl.Ing. Born, RZA
 Perspekt. Zeichnung: L. Gruber
 Streckenplanzeichnung: Oberger, Schultze
 (Das sind nach Adam Riese 5 Fachkräfte!
 Wer wagt da noch zu kritisieren?)



Diese Anlage müßte eigentlich noch ein oder zwei Gleise mehr haben und an der anderen, toten Seite des Bahnhofes A liegen.

Gleis 2 Aufstell- u. Ausfahr Gleis für Güterzüge.
 „ 3 Einfahr Gleis für Güterzüge.
 „ D Durchlaufgleis für Lokbewegungen, nicht zum Abstellen mißbrauchen.
 „ Lok Anlage für drei Loks mit Drehscheibe und einem Umfahr Gleis mit Sand, Wasser, Kohlen (sehr primitiv).
 „ L Ladegleis mit Güterschuppen (einfachste Form).
 „ Z Ausziehgleis zum Ordnen der Güterzüge (dürfte noch etwas länger sein).
 „ P Privatanschluß.
 „ w Ladegleis.
 „ x Zustellgleis, y Abholgleis.
 „ R Rücklaufgleis (nicht zum Abstellen mißbrauchen).

Bahnhof C: Thema: Haltepunkt einer eingleisigen Strecke mit Gleisanschluß (Werk). Ein- und Aussetzen von Güterwagen für einen Privatanschluß. Geringer Personenverkehr. Im Entwurf ist für die Dauer der Bedienung des Privatanschlusses die ganze Strecke gesperrt.

Gleis 1 Bahnsteiggleis.
 „ 2 Ausweich- und Überholungsgleis.
 „ Ziehgleis.
 „ P Anschlußgleis in einfachster Form: Zustell- und Abholgleis zugleich Ladegleis.
 Die Wagen müssen in einer Richtung gedrückt werden.

Erläuterung des Bedienungsvorganges:

1. G-Zug von Nord fährt in Gleis 2 ein. 1 bleibt für den Streckenverkehr frei. Im Zuge stehen die Wagen für C hinter der Lok. Mit diesen zieht Lok nach Z vor und drückt sie nach L1, nimmt die Wagen aus L2 mit und setzt damit über Z wieder vor ihren Zug. Zu beachten ist, daß durch die Kleinheit der

Anlage die Zugordnung bestimmt wird. Bei Erweiterung der Anlage in der gestrichelten Form ließen sich die Wagen von C unter Mißbrauch des Gleises 1 auch hinter den Zug setzen.

2. G-Zug von Süd fährt in Gleis 2 ein. Lok nimmt Wagen für C je nach Stellung, vom Kopf oder Schwanz ihres Zuges über 1 und Z nach L1, holt Wagen von L2 und fügt diese je nach Stellung wieder ihrem Zuge an. Die mißbräuchliche Benutzung des Gleises 1 ist nur bei schwachem Verkehr tragbar.

Bahnhof B: Thema wie bei C.

Das Fehlen jeglicher Güteranlage im Bahnhof besagt, daß die haltenden Güterzüge geschlossen nach dem Privatanschluß gehen. Zwei Güterüberholungsgleise sind mindestens erforderlich. Die zwei Gleise des Entwurfes sind für den Personenverkehr frei zu halten. Andernfalls leidet die Leistungsfähigkeit der ganzen Strecke erheblich, da die Bewegungsvorgänge im Bahnhof den Streckenverkehr stören.

Erläuterungen und Ergänzungen:
 Gleis 1 u. 2 Bahnsteiggleise.

„ 3 für angekommene Güterzüge.
 „ 4 für abfahrbereite Güterzüge.
 „ D Durchlaufgleis.
 „ P Anschlußgleis.
 „ x Aufstellgleis für abfahrbereite Waggons.
 „ y Abstellgleis für angekommene Waggons.
 „ D Durchlaufgleis des Anschlusses.
 „ L Ladegleise der Werke.

Die Gleise x, y und D sind die sogen. Ordnungsgruppe. Das Auflösen und Zusammenstellen der Züge kann durch die Streckenlok oder durch die werkeigene Rangierlok geschehen. Dipl. Ing. Radelfahr

letzte Meldungen - letzte Meldungen - letzte

Schwindelhafte Bahngesellschaft

Der bekannten „Cartonesischen Staatsbahn“ ist man nun doch auf den Trichter gekommen. Es handelt sich um ein Schwindelunternehmen 1. Grades, das besonders mit seiner LM-Bauweise viele ernst-hafte Interessenten hereingelegt hat. (MB- Press)

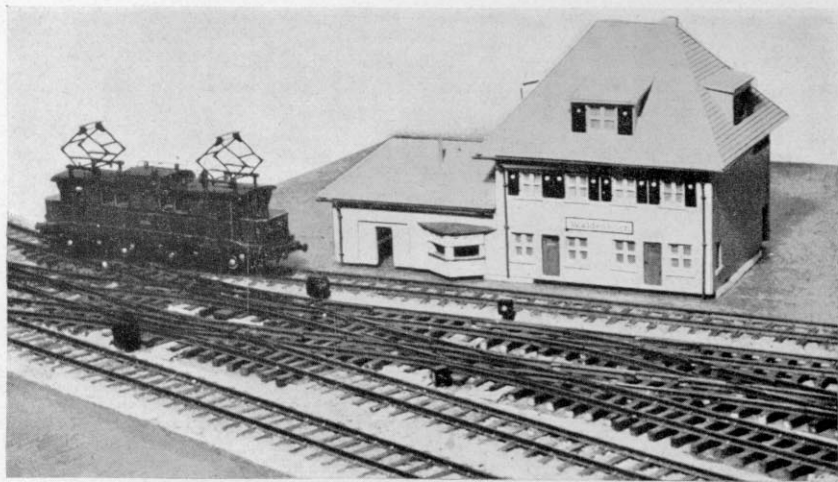
Eine „entgleiste“ Ehe

Die amerikanische Filmschauspielerin Beverlee Mitchell wurde von ihrem Mann geschieden.

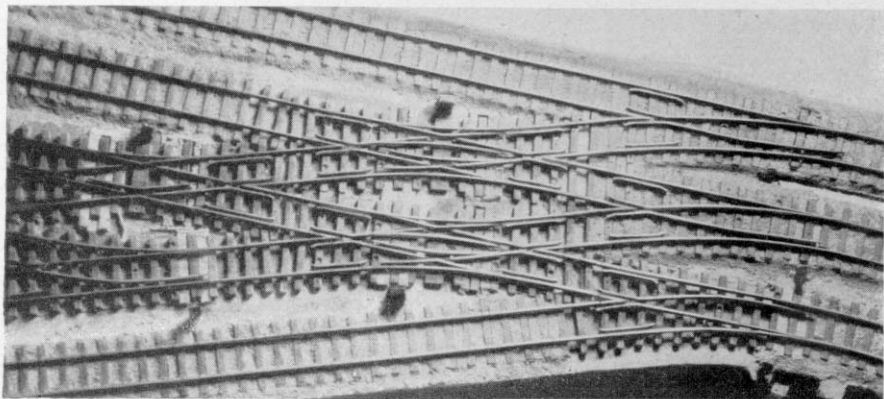
1. Weil er für seine elektrische Eisenbahn zu viel Geld ausgab;
2. Weil er ihr mehrfach zur Antwort gab, wenn sie einmal einen Kuß haben wollte: „laß mich in Ruhe, ich möchte mit meiner Eisenbahn spielen!“ (AP.)

Verhütete Eisenbahnkatastrophe

Auf der Strecke Frankfurt—Nürnberg rasten zwei vollbesetzte D-Züge aufeinander los. Ein größeres Unglück konnte verhütet werden — sie fuhren auf zwei verschiedenen Gleisen. (nach Wchd.)



Zwei Ausschnitte aus der in Bau befindlichen 00 Anlage des Herrn Otto Ruff, Stuttgart-Zuffenhausen. Wir hoffen, von Herrn Ruff noch viel Wissenswertes über seine bemerkenswerte Zweileiteranlage zu erfahren. Hand, auf's Herz! Ist das nicht Modellbau, wie er sein soll?





Landschaftsgestaltung

II. Teil

von WeWaW

Wiesen werden imitiert, indem man grüne und gelbe Trockenfarbe (in jedem Malergeschäft erhältlich) mischt, bis das richtige Wiesengrün erreicht ist. Ein kleiner Stich ins Gelbliche ist vorteilhafter als das meist übliche Giftgrün und vermittelt viel besser den Eindruck einer sonnenbeschiene-
nen Wiese. Entsprechend den Naturgegebenheiten sind jedoch ein paar Tönungen vorzuziehen. Die Trockenfarbe wird mittels eines feinen Siebes auf die noch feuchten Gipsflächen gestreut und etwa zu dick aufgetragene Farbe kurz danach weg-
geblasen. Rote, weiße und gelbe Trockenfarbe wird stellenweise aus ca. 50 cm Höhe über die Grünfläche getupft. Man erhält auf diese Art eine wirklich unübertreffliche blumige Wiese (siehe Luftaufnahme). Man muß hierbei nur ziemlich flink arbeiten, da

die Trockenfarbe ziemlich rasch anzieht. Bereits hart gewordene Gipsflächen können jedoch auch noch mit Wiese versehen werden, indem man sie nochmals mit Leimwasser überpinselt. Die Sägmehl-Gras-Methode in allen Ehren — aber sie hält in keiner Weise einem Vergleich mit einer Trockenfarben-Wiese stand, die darüber hinaus sehr haltbar ist. Die Wiesen sind erst richtig gelungen, wenn beim Blasen keine Farbteilchen mehr weggehen. (Die „Miba-Wiesen“ können abgeblasen werden, ohne auch nur ein „Blümchen“ zu verlieren.) Versuche werden Sie restlos überzeugen und sind sowieso unumgänglich, um die richtige Arbeitsmethode zu finden. Der Erfolg ist jedoch so befriedigend, daß sich die Vorversuche in jedem Falle lohnen. Wichtig ist jedoch, daß die Trockenfarbe auf eine

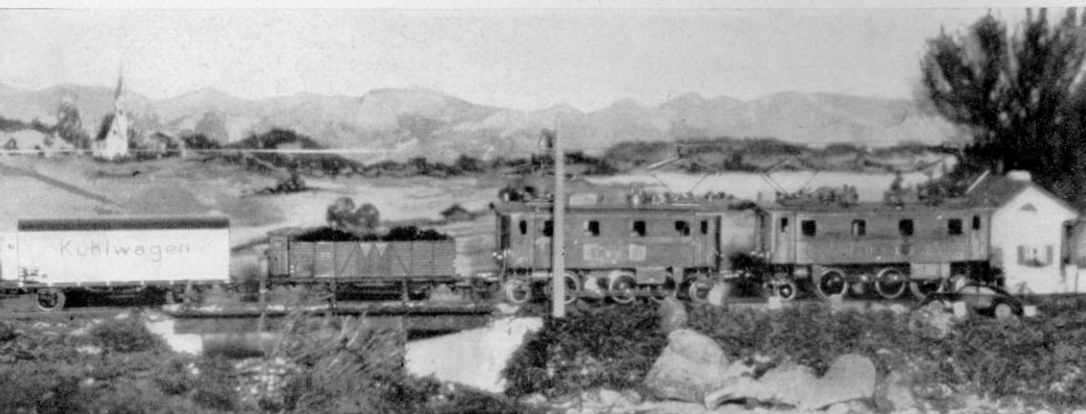
genügend feuchte und klebrige Fläche kommt, um haltbar zu sein und daß die Farbgebung mit einem Sieb vorgenommen wird. Der Untergrund für die Wiesen soll übrigens nicht grün, sondern braun sein, damit bei etwaigen kahlen Stellen die Erde hervorschaut, was in diesem Fall kein Nachteil, sondern ein Vorteil für die Gesamtwirkung ist.

Mit dem vorerwähnten Leim-Gips-Gemisch können Sie auch Stein- und Betonbrücken, Mauern usw. imitieren, indem Sie die Form aus Sperrholz bauen und mit Gipsbrei überziehen. Überall, wo Gipsbrei auf Holz aufgetragen wird, ist vorher — wie bereits mehrfach erwähnt — ein guter Leimanstrich erforderlich. Streichen Sie Ihre Beton-Imitation jedoch in keinem Fall blaugrau an. Nur rohes Zementpulver hat diese Farbe; der mit Kies und Sand verarbeitete Zement besitzt jedoch eine braungraue Farbe, die Dekorateur meist als „beige“ bezeichnen. Es ist gut, diese Farbe bereits dem Gipsbrei beizumischen und die fertig modellierte Brücke rot-braun und grau-braun nachzutönen. Die jahrelang den Witterungseinflüssen ausgesetzten Bauteile haben eine reiche Schattierung, während nur neue Betonbauwerke ziemlich einfarbig sind. Staub bildet mit Regen ein Schmutzwasser, welches über die Steinkante läuft und auf dem Mauerwerk unzählige braunfleckige Schattierungen hinterläßt, Kohlenstaub von Maschinentender trägt zu diesem Schmutz bei, Eisenrost der Brückenkonstruktion und

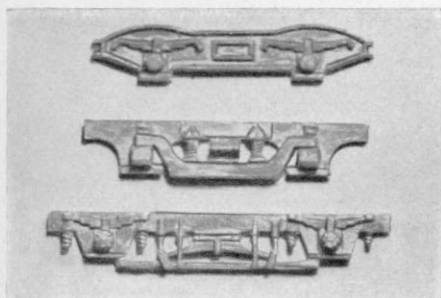
schwarzrote Oxydfarbe laufen in bräunlich schwarzen Streifen den Pfeilern hinunter, vorüberfahrende Lokomotiven schwärzen durch ihren Rauch Stützmauern, Brücken und Gebäude, so daß die ehemalige frische Farbe des Betons oder Mauerwerks nicht mehr zu sehen ist.

Wenn Sie ein solches Bauwerk einmal auf alt zurecht gemacht haben, werden Sie auch die übrigen Bauten Ihrer Bahnanlage mit kritischeren Augen betrachten und finden, daß viele Farben allzu leuchtend und alles andere als naturgetreu sind. Sie werden dann auch merken, daß schwarz nicht pechschwarz ist, sondern eine Schattierung nach dunkelbraun oder dunkelgrau aufweist, daß eine weiße Mauer mit Creme oder grau zu mischen ist, daß eine gelbe Mauer nicht das Chromgelb aufweist, wie es aus der Tube kommt, sondern ein mit etwas braunvermisches Gelb. Auf das verschiedenartige Grün der Wiesen und deren meist falsche Grundfarbe habe ich bereits hingewiesen.

Viele werden nun denken daß nur ein Künstler eine solche Landschaft gestalten kann. Sie können es mir ruhig glauben — so schlimm ist es nun auch wieder nicht. Einige Versuche nach der heute beschriebenen Methode werden Ihr Selbstvertrauen stärken und nach den ersten Erfahrungen, wissen Sie dann genau, wie Sie es bei Ihrer Anlage im Großen machen müssen. (Mir ist es auch nicht anders ergangen und auch bei mir hieß es wieder einmal: „Übung macht den Meister!“)



Zwei E 32 in Spur 00 (gebaut von Herrn Reichert, München) auf der Anlage des Ehepaares Ismaier, München. Als Meister in der Landschaftsgestaltung erwies sich: Frau Maria Ismaier.

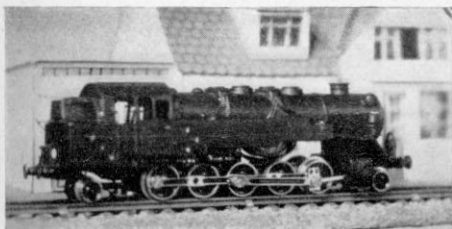


Federpuffer →

in 0 und 00, auch letztere mit viereckiger Pufferplatte mit angeordneten Schrauben, brüniert, modellgetreu, 4 Stück 0,60 DM.

isolierte Radsätze

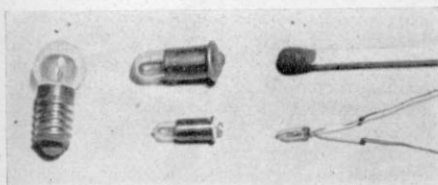
in bis jetzt unerreichter Ausführung und NMRA Ausmaßen. — Hersteller: S. Voegele, Düsseldorf-Lohausen, Eichenbruch 20.



Endlich genaue Modellzeit →

Die Modellbahn-Uhr

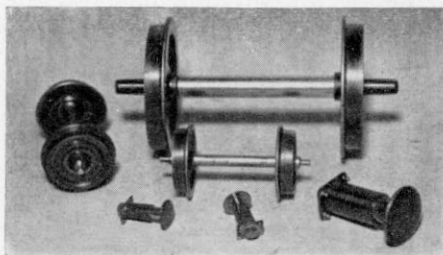
Die Modellbahn-Uhr der Firma Karl Hupfer, Lenburg/Mfr., an der Rotbrück 1, in geschmackvoller Ausführung, 5, 10 oder 15 Min. = 1 Modellstunde.



Bemerkenswerte Neuerscheinungen

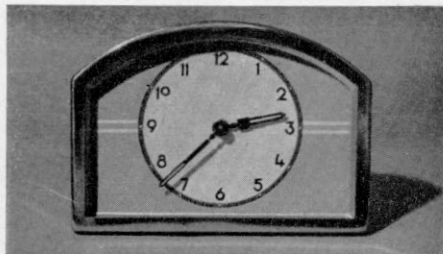
← Doppelachslagerblenden

in wirklich unübertrefflicher Qualität mit Details, die das Foto leider nicht aufzeigt. Hersteller: W. Swart (s. Anzeige Schultze, München).



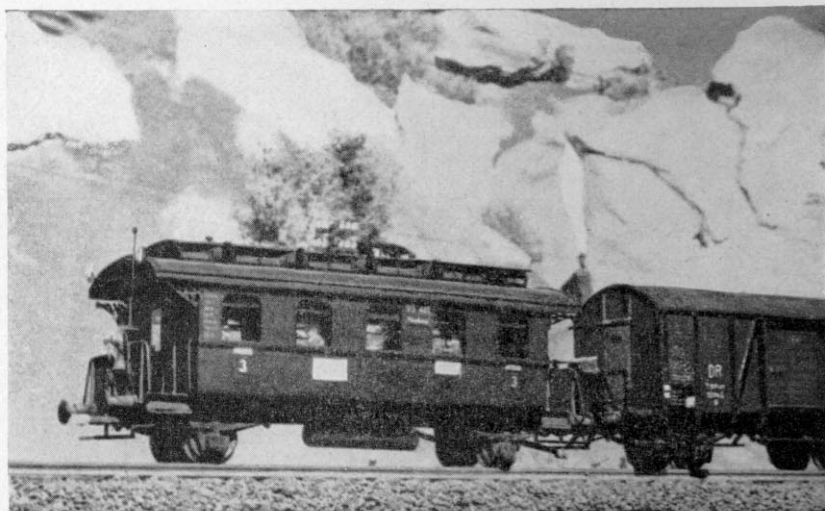
← 12 mm-Loks

aller möglichen Baureihen in bester Modellausführung. Kleinster Kurvenradius 25 cm, daher Spurkränze teilweise — leider! — abgedreht. Lieferzeit: 6—8 Wochen. Herstellung: Walter Schweigel, Osterode/Harz.



← Mit einem Schlag!

sämtliche Beleuchtungsprobleme gelöst! Die sensationellen Kleinst-Glühlampen der Firma Schüttpelz, Berlin, vorn im Bild. Dahinter eines der neuen Märklin-Steckbirnchen, daneben die bisherigen Birnchen! s. Inserat der Firma Schüttpelz).



Modell oder Wirklichkeit?

Miba-Archiv

Der Bauplan des Monats

Der gute alte CCitr-Pr 05

von Joachim Kleinknecht

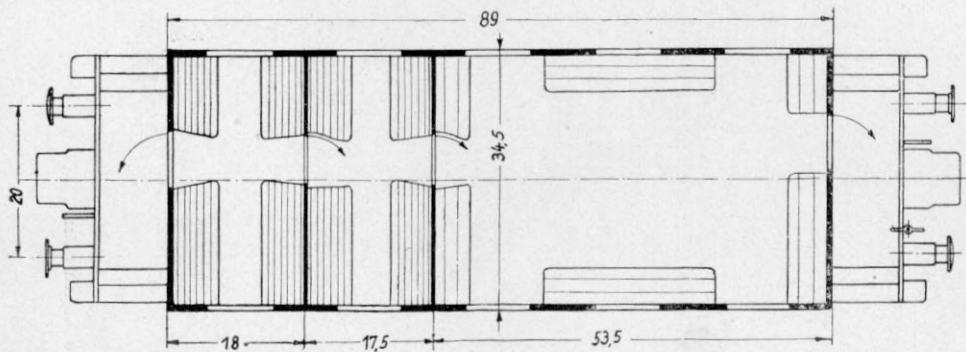
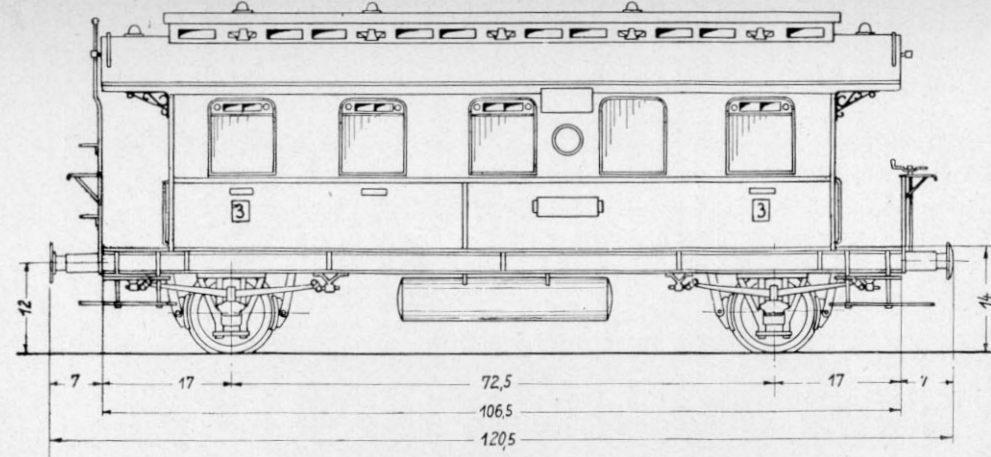
Sie haben sicher gedacht, daß ich als Miba-Archiv-Betreuer nur mit dem Fotoapparat und ähnlichen Gegenständen umgehen könnte? Es gab zwar mal eine Zeit, da hielt ich es für unmöglich, jemals einen Märklin-Wagen nachbauen zu können — aber heute traue ich mir schon ein bißchen mehr zu, wozu vielleicht auch der tägliche Umgang mit Herrn WeWaW beigetragen haben mag. Auf jeden Fall habe ich meine bisherigen Selbstbauten in die Ecke geworfen und nachdem ich anfänglich — wie wohl so viele Modellbahner — nur für rassige D-Zugloks und lange D-Zugwagen schwärmte, haben es mir heute mehr die alten Wagen- und Lok-Typen angetan, die auf Nebenbahnen verkehren und ja auch viel mehr die Romantik der Eisenbahn verkörpern.

Doch nun zur Sache: Der Aufbau meiner Wagen entspricht genau dem des in Heft 9

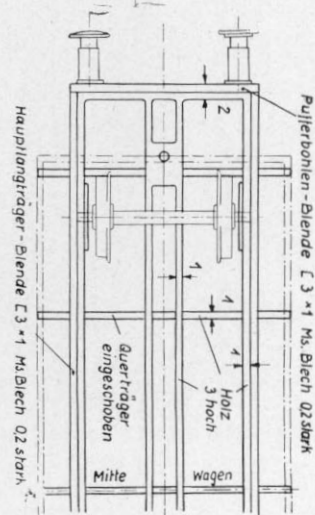
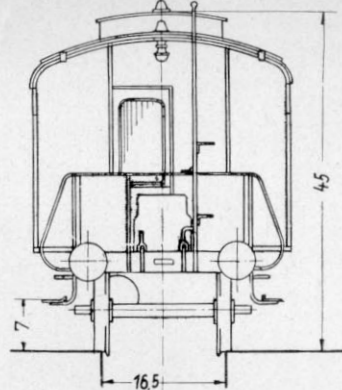
von WeWaW geschilderten. Demgemäß benutze ich für den Wagenunterbau auch keine vollen Brettchen mehr, sondern säge diese als Holzrahmen aus, in die ich die Querverstrebungen (aus 0,5 mm Zinkblech) einpasse. (Abb. S.25) An die Längsseiten klebte ich als Attrappe 3 x 1 mm U-Profile des Ing. Nemec.

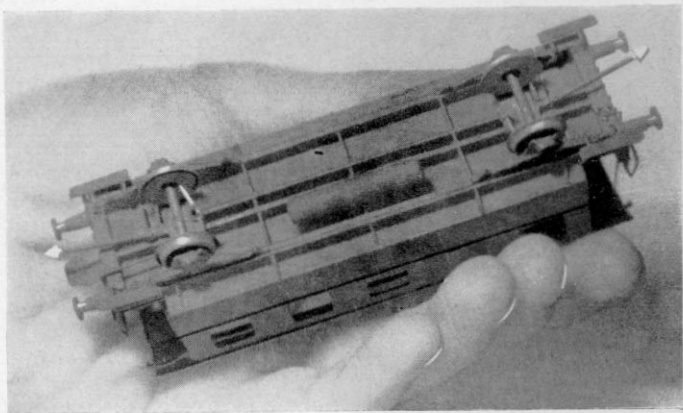
Der Achsstand, der 7,3 cm beträgt, ist fest, weil mein kleinster Krümmungsradius nicht unter 60 cm ist. Wie Versuche ergeben haben, läuft der Wagen jedoch auch noch auf 35-cm-Radius-Gleisen, wenn sich auch eine gewisse Reibung hierbei bereits bemerkbar macht, die von der Lok jedoch ohne weiteres überwunden wird.

Die Puffer sind federnd. Die Achshalterstege (aus 0,4 mm Messingblech) wurden an der Oberseite des Rahmens versenkt angebracht und später mit dem Untergestell am Wagenboden angeleimt.



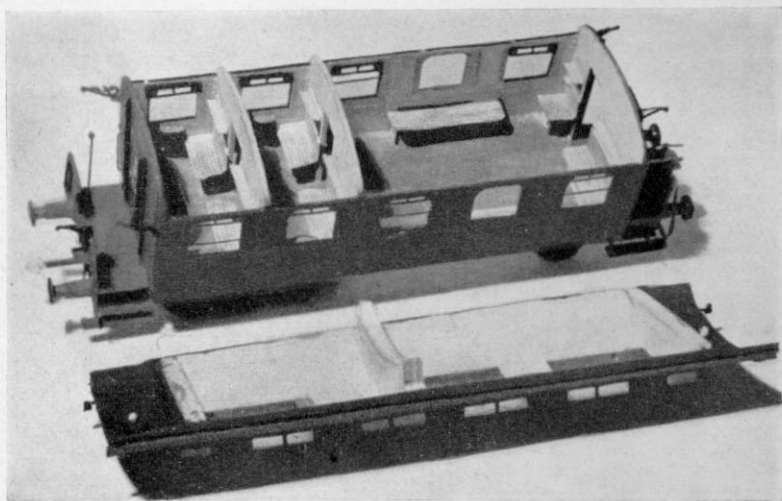
CCitr-Pr 05 Ungekürzte Bauzeichnung für Spur 00 im Maßstab 1:1
Obering, Felgiebel





Der Wagenkasten besteht aus 0.8 mm Sperrholz (mit eingeleimten Zwischenwänden), das Dach aus Buchenfurnier, das übrigens vor dem Biegen ordentlich befeuchtet werden muß. Um die Dachform richtig zu gestalten, wurden ein paar Formhölzchen eingeleimt, wodurch das Dach einen festen Sitz bekam und darüber hinaus abnehmbar ist. Die Oberlicht-Seitenteile sägte ich aus 0.5 mm Zinkblech, die Stirnwände aus 0.8 mm Sperrholz und zwei weitere Zwischenstege aus 3 mm Sperrholz. Vor Zusammen-

bau des Oberlichtaufsatzes müssen natürlich erst noch kleine Löcher für die Entlüfter (kleine Nägelchen) in die Seitenteile gebohrt und die Fensterchen mit Pauspapier hinterklebt werden. Die Fenster der Wagenseitenteile bestehen aus Celluloid, auf die mit Tusche die oberen Entlüftungsklappen aufgezeichnet werden. Auf diese Art können auch die verschnörkelten Dachvorbaustützen an den Wagenstirnseiten gefertigt werden. Ich selbst machte mir ein bißchen mehr Arbeit und sägte diese aus Zinkblech aus.



Oben: Das Modell von unten

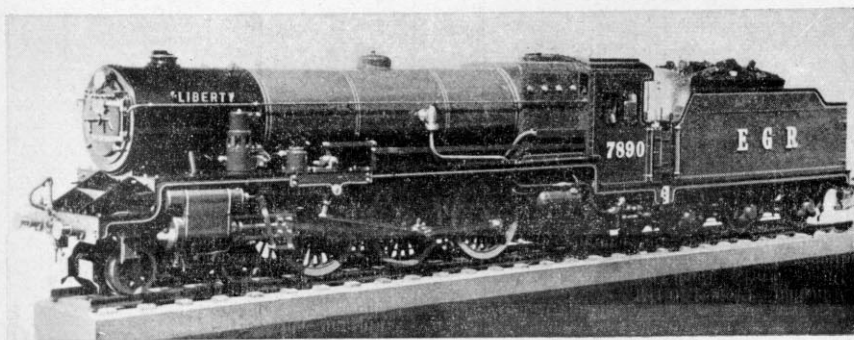
Unten: Das Modell von oben

Nunmehr kann der Wagenkasten auf das Untergestell geleimt und die Bühnengeländer angebracht werden. Letztere sägte ich aus 0,5 mm Zinkblech, während die Füllbleche aus Kupferfolie bestehen. Die Anbringung dieser und anderer Details (Übergangs-Brückengeländer, Übergangsbrücke, Trittbretter usw.) erfolgt nur mit Rudol 333, nachdem ich im Laufe der Zeit festgestellt habe, daß eine solche Leimung überaus haltbar ist und den Beanspruchungen des 00-Betriebes restlos genügt. Der Gasbehälter (6-mm-Rundholz) wird mittels zweier Stiftchen am Wagenboden befestigt, während die Achslagerblenden einfach auf die

Achshalterbleche geklebt werden. Bremsklotzbefestigung siehe Bauanleitung Smr. Augsburg in Heft 9.

Für den Anstrich wurden Plaka-Farben verwendet und eine Lackierung unterlassen, um dem Wagen sein mattes schwarzgrünes Aussehen zu belassen. Für das Untergestell wurde Braun Nr. 55, für das Waggendach schwarz verwendet, während der Wagenkasten in schwarz-grün — entsprechend seinem rauchgeschwärzten alten Vorbild — gehalten wurde.

Beschriftung erfolgte selbstverständlich nach dem neuen Miba-Verfahren.

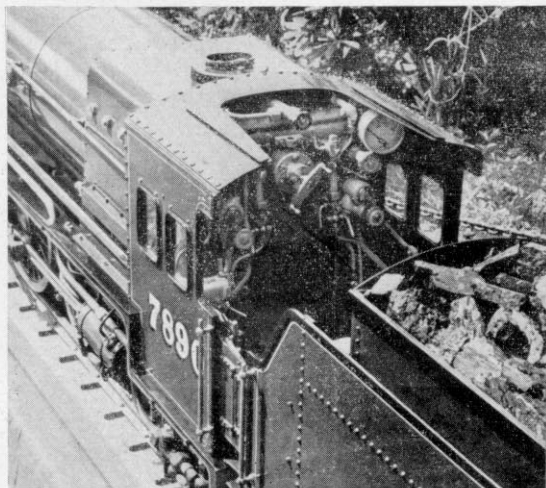


Londoner Modell Engineer-Ausstellung

Vom 17.—27.8.1949 fand in London in der New Royal Horticultural Hall wieder die traditionelle Ausstellung „The Modell Engineer“ statt, die erstmalig 1907 veranstaltet wurde. Ausgestellt wurden zum großen Teil Arbeiten von Bastlern, die sich der Kunst der Modellherstellung widmen, teils zur Erholung und Freude, teils als Steckenpferd. Die besten Arbeiten wurden mit Pokalen, Medaillen und anderen Preisen bedacht. Selbstverständlich umfaßt die Bastlertätigkeit sämtliche Gebiete, insbesondere Schiffs-, Flug-, Eisenbahnmodellbau und Maschinen jeder Art, und legte Zeugnis ab über den hohen Stand der Modellhandwerkskunst in Groß-Britannien. Leider können wir infolge Platzmangel nur wenige der außergewöhnlichen Leistungen auf dem Gebiet des Modellbaues bringen.

Oben: Das wundervolle Modell einer 4—6—2 der Pazifik-Type in ca. 12 cm-Spur. LfP: 2,13 m. Erbaut von Mr. E. Rix Kent (England) in sieben Jahren. Gewicht ca. 168kg. Der Wert wird auf 800 engl. Pfund geschätzt.

Nebenstehend: Blick auf die Armaturen im Führerstand des oben gezeigten Modelles.



Leipziger Herbstmesse 1949

Vom Standpunkt des Modellbauers gesehen, gab es eigentlich nicht viel Nennenswertes; lediglich in Spielzeugbahnen herrschte ein starkes Angebot. Auffallend war, daß ein Großteil dieser Bahnen bereits das Zweischienengleis aufweist, was den ewig Gestrigen unbedingt zu denken geben mußte.

Für den Modellbauer von Interesse war der Stand der Firma Herr, Berlin, sowie der der Firma Butz, Berlin. Herr zeigte Erga-Modelle aus Spezialmodellierbogen, Maßstab 1:90, die dem derzeitigen Geldbeutel und dem Anfänger unbedingt gerecht werden und eigentlich sehr nett aussehen. Das Eigengewicht der Fahrzeuge muß jedoch durch entsprechende Maßnahmen erhöht werden und auch die Gleisunterlage mußte unbedingt aus starker Pappe bestehen. Die (leider noch vorhandene) Mittelschiene kann ohne weiteres weggelassen werden. Bei der kleinen B-Ellok „Bulli“ handelt es sich um eine zugkräftige, etwas überdimensionierte Spielzeuglokomotive, während die gezeigten Abteilwagen in ihrer kommenden exakten Spritzgussausführung eine wirklich wertvolle Bereicherung des 00-Wagenparks darstellen wird. Bemerkenswert ist auch der starke 00-Motor der Firma Beyco, Berlin-Oberschöneweide, Fuststraße 26. Beachtung verdient auch der Spur 0-Baukasten der Firma G. Gebert, Atlantsberg-Süd, Fredersdorfer Chaussee 59, einer E 44 mit Motor und sämtlichen Einzelteilen, wobei höchstens die Stromabnehmer als nicht ganz modellgetreu bezeichnet werden dürften.

Die umstrittene „Malo“ 24 mm Spur der Firma Butz wurde in einigen Wagen mit einer E 94, E 244 und einer Dampflok Baureihe 64 gezeigt und bestach durch ihre modellgerechte Ausführung. Inwieweit die 24 mm Spur an Bedeutung gewinnt, wird die Zukunft zeigen. Obwohl spurmäßig die Zwischengröße zwischen 16 und 32 mm Spur, wirkt sie, räumlich gesehen, immer noch etwas groß. Sie dürfte jedoch für den Spur 0-Anhänger heute die gegebene Größe sein. Die von Butz ebenfalls vertretenen „TeMos“-Gebäudemodelle stellen in ihren einfallsreichen Entwürfen eine Bereicherung der 00 und 24 mm Bahnen dar.

Eine Überraschung für uns „Westzoner“ stellten die Erzeugnisse der Firma W. Ehleke, Dresden A 36, Bärensteinerstraße 121 dar, insbesondere die qualitativ ausgezeichneten Modellbaukästen (Blechbauweise) eines Ci-, Om-Linz-, Gm-Bremen und eines Kesselwagens (in unverkürzter Ausführung) sowie die tadellosgelungenen Oberleitungsgittermasten für Spur 00.

Eine kleine Sensation waren jedoch die Kleinstglühlampen der Firma Schüttelpelz, Berlin, von denen

wir zwei Ausführungen auf Seite 23 zeigen. Dieselbe Firma kündigte auch die Eröffnung eines Lok- und Wagenbildarchivs an.

Den Höhepunkt für den Modellbauer bedeutete die auffallend stark besuchte Tagung in der Kammer der Technik, die unter der Leitung von Regierungsrat Schrödel stand. Nach einer Begrüßungsansprache durch den Leiter der Kammer, Herrn Müller, war Gelegenheit gegeben, auf einer einfachen Anlage alle möglichen Modelle von Modellbauern und Industrie-Firmen zu besichtigen. Bemerkenswerte Spur 0-Modelle zeigte die mechanische Werkstatt für Modellbau Rolf Stephan, Berlin-Biesdorf, Hafersteig 26, während unter den Modellbauern Herr H. Kirsten, Dresden, sich als „Hexer Ost“ entpuppte. Die von ihm gezeigten Lokmodelle lassen die angegebene Bauzeit von 14 Tagen (vom ersten Zeichenstrich an) einfach unwahrscheinlich erscheinen. Sämtliche vorggeführten Modelle zu beschreiben, würde zu weit führen.

Eine Überraschung für die anwesenden Modellbauer war das unerwartete Aufkreuzen des Herausgebers der „Miniaturbahnen“. Es bedeutete für die Anwesenden eine Genugtuung, aus berufenem Munde zu hören, daß das Modellbahnwesen weder Landes- noch Zonengrenzen kenne, und die Größe der Modellbahnfreunde der Westzonen übermitteln zu bekommen. Als WeWaW im Verlauf seiner halbstündigen Rede eine Erhöhung der Auflage der Miba-Hefte für die Ostzone unmittelbar und noch dazu im Kurs 1:1 in Aussicht stellte, brachen die Tagungsteilnehmer in herzliche Ovationen aus. In seinen weiteren Ausführungen berichtete er von der Aufgabe des Miba-Verlages, dem Modellbahner ein Helfer und Wegweiser im Selbstbau vom Gleis bis zur Landschaft zu sein, über den bisherigen Fortschritt im Modellbahnwesen und hatte dank seines bekannten WeWaW-Stils sofort die Lacher auf seiner Seite. Die während der Diskussion vorgetragenen Sorgen und Nöte versprach WeWaW durch eine Aktion beseitigen zu helfen. Anschließend wurde ausgiebig von der seltenen Gelegenheit Gebrauch gemacht, sich alle möglichen Informationen einmal mündlich von WeWaW zu holen oder Selbstbauten nach Miba-Bauanleitungen begutachten zu lassen.

Die Tagung war für Veranstalter und Besucher ein voller Erfolg, der vielleicht noch größer hätte sein können, wenn propagandistische und organisatorische Möglichkeiten noch besser ausgenutzt worden wären.

Auf jeden Fall gebührt der Kammer der Technik sowie deren Gruppe „Modellbahnen“ ein besonderes Lob.

Auf Wiedersehen bei der Frühjahrsmesse 1950!

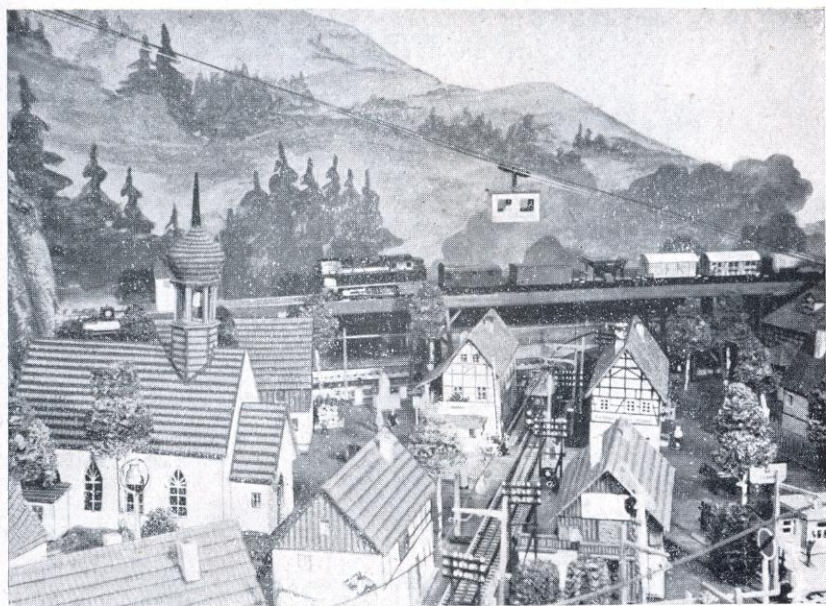
Oskar Löhnert.

Aufruf zur Vermittlungsaktion West-Ost (VWO)

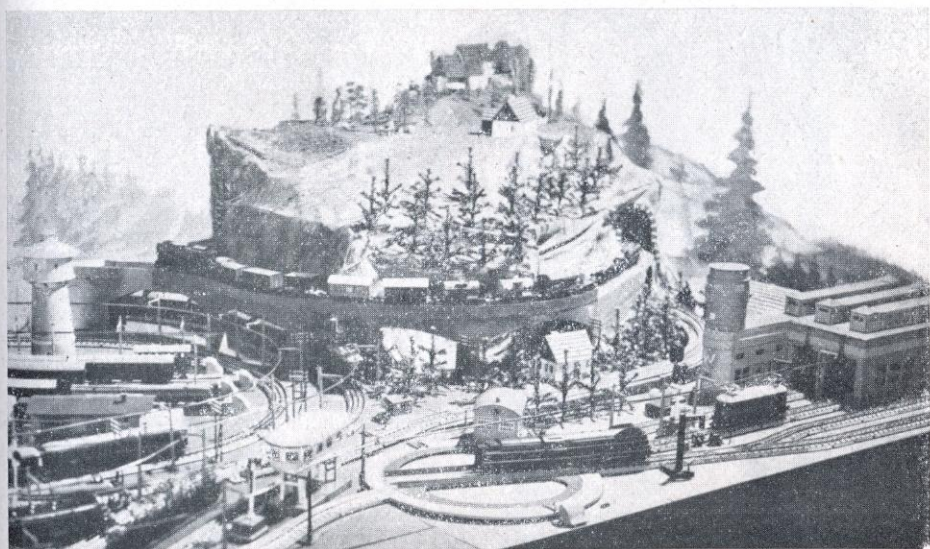
Zu den Worten des Herrn Löhnert habe ich nichts hinzuzufügen, höchstens, daß ich an dem fraglichen Tage erst um 23 Uhr zum wohlverdienten Abendessen kam, von meinem trockenen Gaumen gar nicht zu reden. Doch das ist nebensächlich. Viel wesentlicher ist folgendes: Infolge der politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten können weder die Modellbahner in der Ostzone in den Genuß der Modellbahn-Erzeugnisse der Westzonen kommen, noch die „westlichen“ Modellbahnfreunde die teilweise bemerkenswerten Fabrikate der Ostzone erwerben. Um beiden Teilen zu helfen, schlage ich vor, daß einzelne Modellbahner miteinander direkt in Verbindung treten und sich

gegenseitig unterstützen. Ich habe auf der Leipziger Tagung versprochen, eine solche Freundschaftsaktion zu starten und von beiden Seiten Adressen zwecks Gedankenaustausch zu sammeln und zu vermitteln. Wer an einem Schriftwechsel und Austausch von Modellbahnbedarf jeglicher Art interessiert ist, gebe seine Anschrift dem Miba-Verlag unter dem Kennwort „Vermittlungsaktion Ost—West“ bekannt, der ihm dann eine entsprechende West- oder Ostanschrift mitteilt. Es würde mich persönlich sehr freuen, wenn von dieser Möglichkeit reger Gebrauch gemacht wird, nicht nur zum Vorteil des einzelnen Modellbauers, sondern auch zur Pflege der Verbindung Ost—West.

WeWaW.



Ausschnitte aus der Märklin-Anlage des Herrn Besser, Halberstadt. Sie ist $5 \times 1,40$ m groß, hat 32 Weichen, rund 62 Meter verlegte Gleise und ist für Vierbahnen-Betrieb vorgesehen. Seine Anlage ist wieder einmal ein Beweis dafür, daß „Dreileiter“ und „Industrie-Erzeugnisse“ nicht allein das Wesentlichste sind, sondern die Liebe zur Sache! Und die kann man Herrn Besser in keinem Falle absprechen.



Bauprojekt

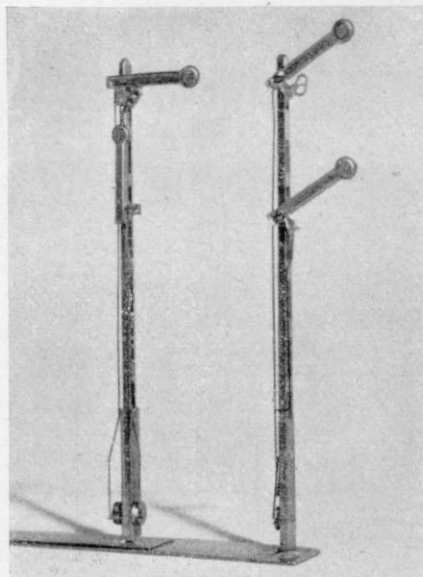
Nord-West-Bahn

Die Schriftleitung gibt bekannt: Seit einigen Wochen laufen immer neue Anfragen ein, warum der Sonderberichterstatteur Legnib nichts mehr von sich hören läßt. Wir waren hier der bestimmten Annahme, daß dieser sich in Benzburg befände und, mit reichhaltigem Material versehen, jeden Tag hier auftauchen könnte. Ein Anruf bei der Generaldirektion der Nord-West-Bahn ergab jedoch folgende bestürzende Tatsachen: Herr L. wurde von Bahnrat Krause am 13. Juni zum letzten Male gesehen, wie er östlich des Sägewerkes zum Stausee hinunterwanderte. Weitere Nachforschungen bei der Gemeindepolizei Holzingen erbrachten die Aussage des Vorarbeiters Krummhobel der Firma Holzwurm A.G. Dieser gab an, den Besagten am gleichen Tage mit einem Taucheranzug bewaffnet in den See hineinsteigen gesehen zu haben. Seit dieser Minute ist er nicht mehr zum Vorschein gekommen. Wir können nur annehmen, daß er die abgebrochenen Versuche des Herrn Prof. Piccard auf eigene Faust unter erschwerten Umständen, wenn auch nicht ganz so tief, fortsetzen wollte, oder daß die zeitweilige Hitze ihn veranlaßt, erst bei kühlerem Wetter wieder aufzutauchen. Oberg, Bolz meint, daß Legnib aller Voraussicht nach zwecks Berichterstattung über naturgetreu-faunistische Landschaftsformationen unter Berücksichtigung der inhomogenen Gestaltungseigenwilligkeit analytischer Seeböden und deren Beziehung zur spezifischen Integralität der Wasserkoloratur, spezielle wissenschaftliche Forschungen treiben will.

Wie dem auch sei, — sollte der Reporter bis Ende September noch nicht wieder aufgetaucht sein, wird der Stausee abgelassen, um der Sache auf den Grund zu gehen. Die Generaldirektion Benzburg sendet uns heute als Ersatz einen Sonderbericht, den wir nun zum Abdruck bringen!

Das Doppelflügelsignal

I. Teil von Generaldirektor Heinrich



Der Teufel soll die Gesellschaft holen, die mir diesen Posten an den Hals hängt! Nicht nur, daß man sich mit unzuverlässigem Personal herumschlagen muß und mit dem langsamen Voranschreiten der Arbeiten seinen Ärger hat! Jetzt soll ich auch noch einen Aufsatz schreiben, wie ein Schuljunge, — nur weil dieser Windhund von Reporter einen Klaps gekriegt hat und jetzt irgend einer Stau-See-Jungfrau nachsteigt! Ich sitze hier und soll den Miba-Leuten erzählen, wie unsere Signale gebaut sind. Eine nette Aufgabe, wenn man keine Ahnung hat, wie sich die Herren von der Werkstatt unseren Signalbau gedacht haben! Der ganze Nimbus der Nord-West-Bahn wäre zum Teufel, wenn mich ein einziger unserer Aktionäre hier hätte sehen können!

Ohne meine dicke Zigarre hätte mich kein Mensch erkannt, und die mußte ich auch noch weglegen, denn laut Bauanweisung des Oberingenieurs durfte ich jetzt zuerst laubsägen, und dabei kann man nicht rauchen, weil man immer pusten muß!

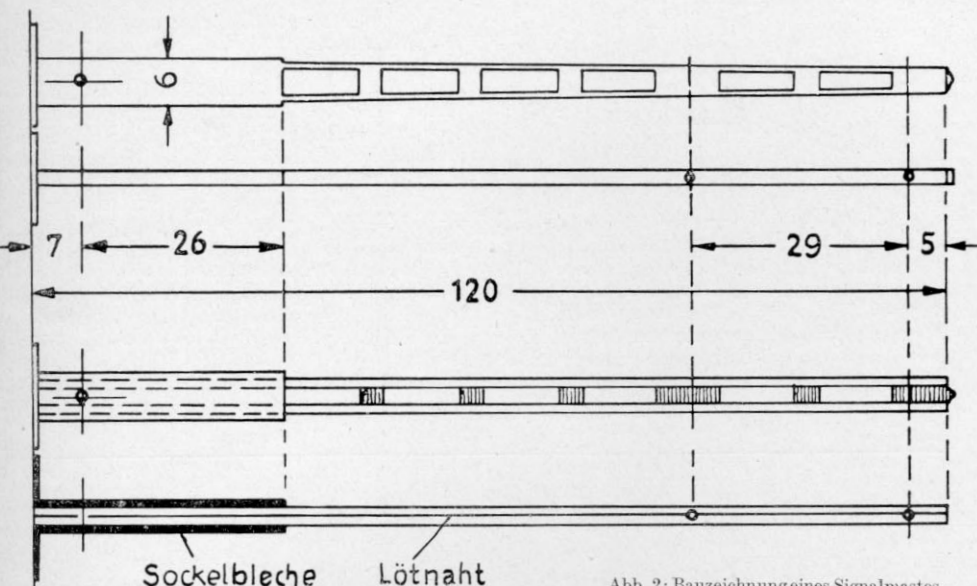


Abb. 2: Bauzeichnung eines Signalmastes, oben für einen aus Vollmaterial, unten für den Bau aus Profilen. Die Länge von 12 cm kann selbstverständlich auch noch etwas größer genommen werden. Maßstab für Spur 00 = 1:1.

Der Signalmast soll nämlich aus einem Stück Messingblech von 2 mm Dicke ausgesägt werden. Eine herrliche Beschäftigung! Bolz hat sich zum Glück als Vorbild die Flachbauart des Reichsbahnsignals ausgesucht. Die Maste quadratischen Querschnitts mit dem Gitterverstrebungswerk als Vorbild wären ja auch eine Strafarbeit! Ich begann mit dem Aufkratzen der Mastumrisse auf dem Blech und dann gab es ein hübsches Wechselspiel zwischen Sägen, Pusten, Schwitzen, Sägeblattkaputtmachen, Neueinspannen, Sägen usw. bis der ausgeschnittene Mast vor mir lag. Abb. 2. Da ich mich nicht in einen Finger gesägt hatte, faßte ich den tollen Entschluß, noch so ein zweites Ding auszuschnitten. Donnerwetter! Sowas ist doch eine ganz andere Sache, als im Büro herumzuspazieren und Briefe zu diktieren! Man bekommt durch sowas direkt Lust, Modelleisenbahner zu werden!

Als nächstes kamen die Signalfügel dran. Ich hatte sie schon nach Zeichnung aus 0,5 mm-Blech ausgeschnitten, als ich einen Vermerk auf dem Plan las, daß fertige Flügel

aus Zinnguß vorhanden wären. Ich fand die Dinger auch in der Materialschublade, dabei ein Stückchen grüner und roter durchsichtiger Folie. Die am Flügel angegossenen Farbscheibenhalter wurden sofort mit 1,5 mm durchbohrt und mit Folienteilchen hinterklebt: oben rot, unten grün. (Uhu.) Anschließend daran wurden die Bohrungen für Achse (1 mm) und Zugstange in den Flügeln gemacht (Abb. 3). Die Zugstangen bestehen aus 0,4 mm starkem Stahldraht. Da ich gerade beim Bohren war, bohrte ich auch gleich die drei 1-mm-Löcher in die Maste, wie sie in der Skizze von Bolz angegeben sind. Als ich glücklich fertig war, entdeckte ich in einem Briefumschlag zwei bereits fertige Signalmaste — wohl von Obering. Bolz.

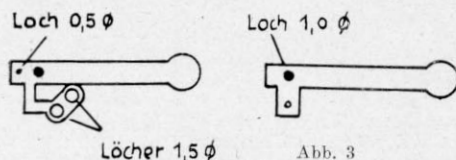


Abb. 3

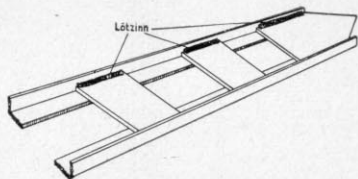


Abb. 4

Und was für welche! Aus Winkelprofilen und Blechstreifen zusammengelötet, viel schöner und plastischer als meine mühsam ausgesägten! Bestimmt eine Krause-Basterei! Ich lese das Rezept: „Winkelprofile 1×1 mm nach Zeichnung auf Länge schneiden. Streifen aus 0,3-mm-Messingblech nach Maßangaben ausschneiden. Zwei der Winkel auf ein Holz legen, Streifenstücke an die

richtigen Stellen bringen und verlöten (Abb. 4). Die entstandenen beiden Masthälften zusammenlegen und die aufeinanderstoßenden Kanten der Winkel miteinander verlöten. Vorher schmalen Pappstreifen in den Hohlraum einschieben, damit die durch Löthitze eventuell locker werdenden Messingstreifen in Position bleiben. Mast-Sockelbleche aus 0,3-mm-Messing an beiden Seiten anlöten. Drei 1-mm-Löcher für Flügel- und Antriebslager bohren. Mastsockel auf Fußblech 1 mm auflöten“ (Abb. 2 unten)

Die weiteren Arbeiten des Ob. Ing. Bolz scheinen mir für die Allgemeinheit etwas zu kompliziert. Warten wir also lieber das Auftauchen von Leguib ab oder bis Herr Bolz aus dem Urlaub zurück ist. Die Maste und Signalfügel können Sie jedoch inzwischen bereits getrost anfertigen.

Eine Abmagerungskur

Der Artikel „Naturgetreue Gleise für Spur 0“ in Heft 2 von **MINIATURBAHNEN** und besonders der Absatz darin über das Nachdrehen von überdimensionierten Radsätzen erinnerte mich an einen Versuch, den ich vor mehr als 10 Jahren machte: Verbesserung der Naturtreue von Industriemodellen durch Nacharbeit.

Damals — zu Weihnachten 1935 — waren die neuen Märklin-Modell-D-Zugwagen herausgekommen, die zum ersten Mal Görlitzer Drehgestelle hatten. In meiner Begeisterung ließ ich mir ein Paar dieser Drehgestelle Spur 0 kommen. Es waren wirklich sehr gute Nachbildungen — gemessen an dem, was

von Fritz Willke, Tettnang

man bis dahin bei den Industrieerzeugnissen zu sehen bekommen hatte. Um auszuprobieren, ob die Naturtreue noch zu steigern wäre, baute ich eines von diesen beiden Drehgestellen nach eigenen Ideen um, während ich das andere so ließ, wie ich es von der Fa. Märklin bekam. Im einzelnen nahm ich folgende Änderungen vor:

1. die in Eisenguß ausgeführten Seitenteile des Drehgestells feilte ich dünner, indem ich von der nichtprofilierten Innenseite 2 mm Material wegnahm;
2. die in Spritzguß ausgeführten Speichenräder drehte ich nach. Beim Abdrehen stellte sich heraus, daß die Spritzgußräder

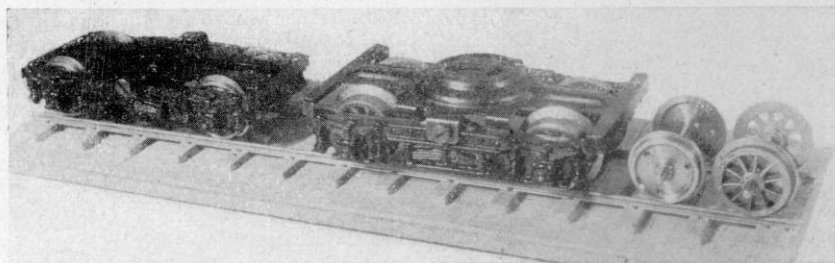
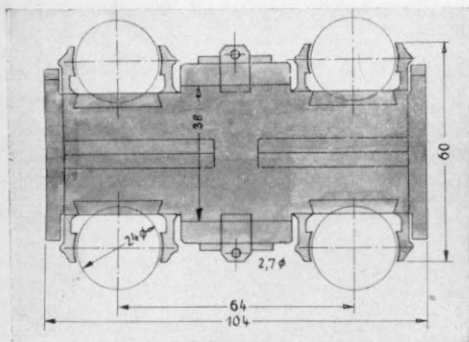


Abb. 1 v. l. n. r.: Umgebautes Drehgestell, Original Märklin-Drehgestell, Eigenbau-Radsatz (Scheibenräder), nachgedrehter Märklin-Radsatz.

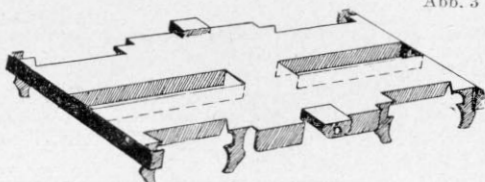


innen sehr porös waren. Ich drehte daher außerdem aus Eisen neue (Scheiben)-Räder. 3. Das aus Blech gepreßte Drehgestell-Mittelstück ersetzte ich durch ein anderes, das ich aus 0,4 mm starkem Blech nach beiliegender Skizze ausgeschnitten und gebogen hatte.

Breite, Höhe und die Radsätze des Original-Drehgestells sind im Verhältnis zu seiner Länge reichlich überdimensioniert, so daß es trotz der guten Ausführung der Seitenteile klobig und nicht naturgetreu wirkt. Wie man gut aus dem Foto sieht, ist

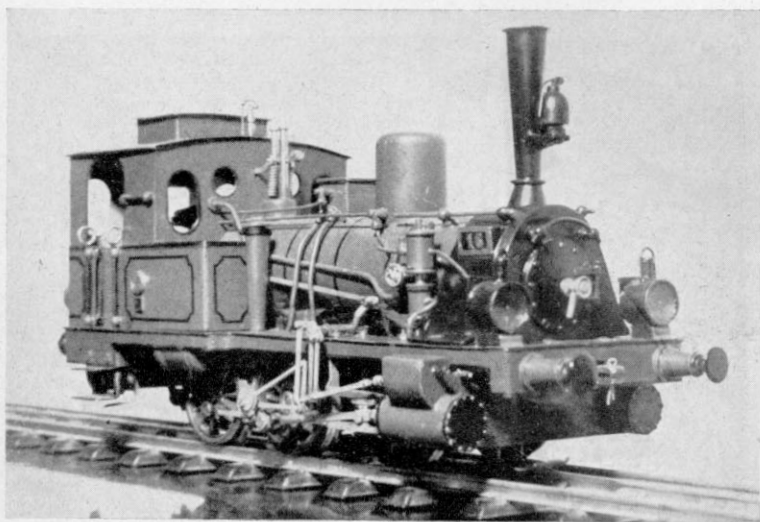
dem Drehgestell die Abmagerungskur gut bekommen. Auch das Bremswerk (Bremsklötze und Bremsgestänge), das aus der Blechplatte des Mittelstücks zugleich mit ausgeschnitten und gebogen wurde (die Rundstangen, die die Bremsklotzhalter verbinden, sind nachträglich eingesetzt), trägt zur Vervollständigung der Naturtreue bei. Die Gesamtbauhöhe des Drehgestells wurde

Abb. 3



um 7 mm auf 23 mm herabgesetzt, wodurch der Wagenkasten nunmehr die richtige Höhe über SO erhielt. (Bekanntlich sind Industriemodelle durchweg zu „hochbeinig“ gebaut!). Beachtlich ist auch die Gewichtsverminderung um 33 %.

Man braucht das Drehgestell-Mittelstück nicht unbedingt so kompliziert aus einem Stück herzustellen. Ich tat das in Hinsicht auf eine mögliche industrielle Herstellung.



Ein bestechendes Spur I-Modell: Eine preuß. T3 für Nebenbahnzüge und Rangierdienst von Herrn F. Hagemann, Berlin-Charlottenburg.

**Miba-
Verlag**

Nürnberg / Kobergerplatz 8

(Eigentümer: Werner Walter Weinstötter)
Postscheckkonto Nürnberg 57368. — Telefon 50947

Miniaturbahnen

Verleger und Chefredakteur: WeWaW
Redakteure: Heinz Bingel, Obering, Schultze
Geschäftsführer: Oskar Löhnert

Ständige Mitarbeiter: Obering, Felgiebel, Dipl.Ing. Kurek
J. Kleinknecht (Archiv-Foto)

Druck: W. Tümmels Buchdruckerei G. m. b. H., Nürnberg,
Pfannenschmiedgasse 19. Auflage: 8500. Erscheint monatlich.

Bezugspreis 1,50 DM pro Heft. Zu beziehen durch:
Miba-Verlag, örtlichen Buchhandel oder Modellbahn-Spezialgeschäfte.
Generalvertretung für die Ostzone:
Elektromech. Werkstätten L. Herr, Berlin NO 112, Lenbachstraße 1.

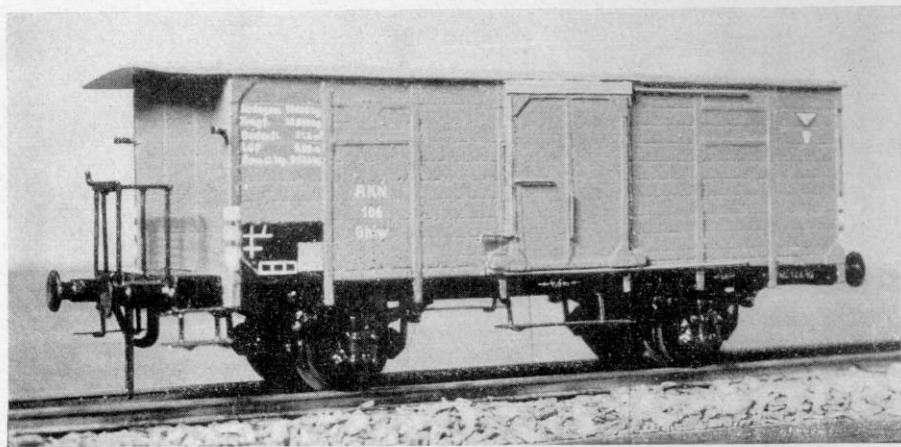
Buchbesprechung

„Die Lokomotive und ihre Entwicklung“.

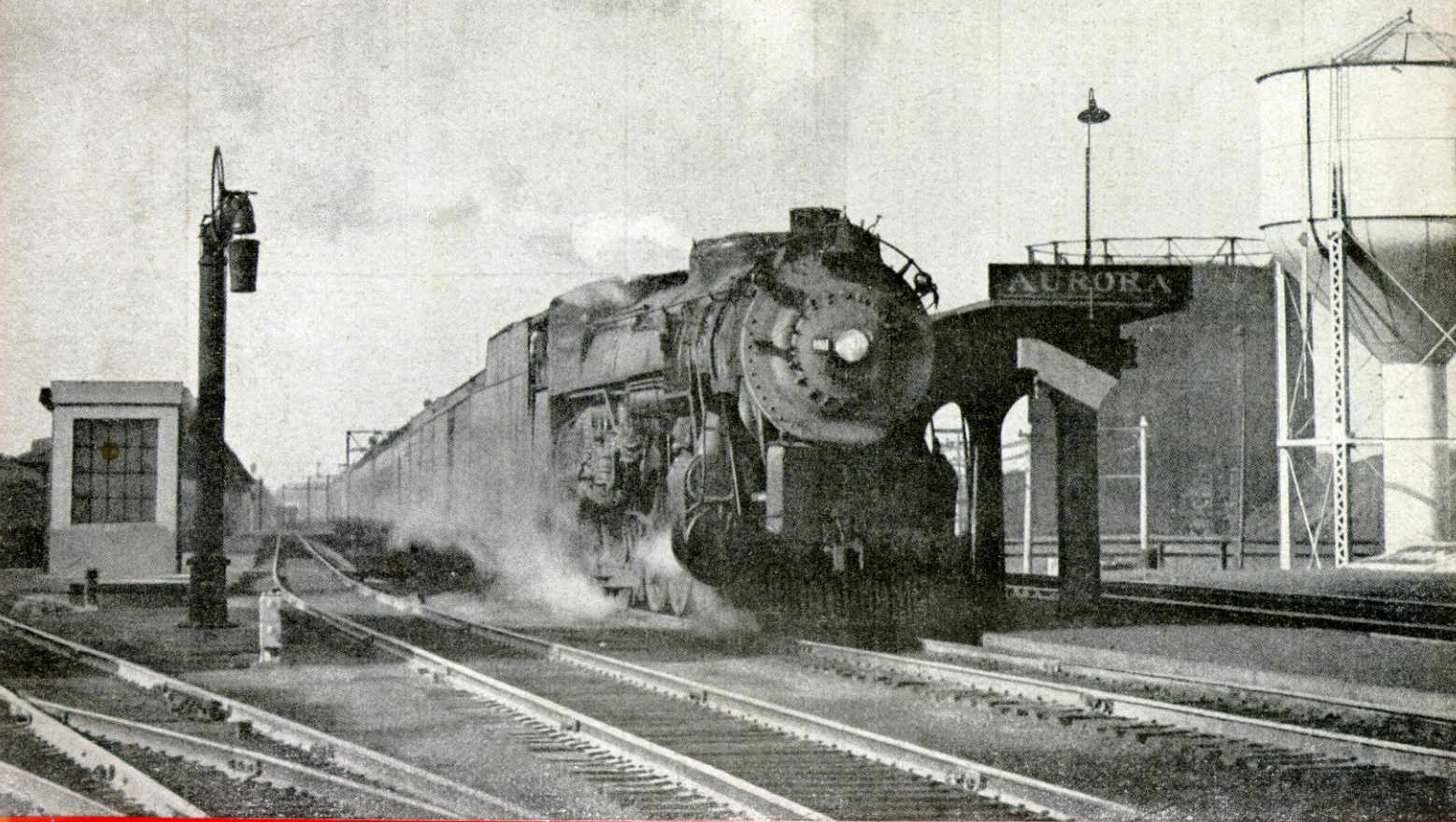
Von Dr. Wolfgang Lübens, Hanns Reich-Verlag,
München. Preis 2,70 DM.

Dieses starke Buch behandelt in leicht verständlicher Art die Entstehungsgeschichte der Lokomotive, deren Aufbau, Bezeichnung einschließlich einer Gegenüberstellung der deutschen, französischen, englischen und amerikanischen Achsansprache, auch einige Sonderbauarten wie Zahnrad-, Turbinen-, Kondens-, Garrat-Gelenklokomotiven sowie das wesentlichste über Elloks werden kurz gestreift.

Erklärung einiger wichtiger eisenbahn- und lokotechnischer Fachausdrücke. Schematische Zeichnungen tragen zum besseren Verständnis bei (z.B. Längsschnitt durch eine neuzeitliche Lokomotive, Blick in den Führerstand u.a.), denen sich am Schluß des Buches 16 ganzseitige Bilder anschließen. Alles in allem: ein leichtfaßliches Buch, das so recht geeignet ist, das Wissen um das populäre und trotzdem so wenig bekannte „Stahlroß“ in breitere Schichten zu tragen. Umso mehr gehört es eigentlich in die Hand eines jeden Modellbahnners.



Modell eines älteren G-Wagens einer norddeutschen Privatbahn in Spur 0. Wagenkasten aus 3 mm-, Dach aus 1 mm-Sperrholz, alles übrige Metall (Eisen und Messing). Räder isoliert. Erbauer: Kurt Herbener, Wiemersdorf.



Noch ein Eisenbahn-Jubiläum, allerdings kein Jahr, sondern — 100 Jahre! Dieses Jubiläum feiert in diesem Jahr eine der amerikanischen Eisenbahngesellschaften und zwar die Chicago, Burlington & Quincy (CB&Q) auf der Burlington-Route. Ihr Schienennetz beträgt heute 11 000 am. Meilen und ihre Züge durchfahren 14 Staaten. Außer schweren Maschinen, wie der auf dem Bild gezeigten 4—8—4 (nach deutscher Bezeichnung 2 D 2) die soeben den Bahnhof Aurora verläßt, nennt die Gesellschaft modernste Dieselloks und doppelstöckige Schnellzüge ihr eigen.