

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 10 / BAND VI 1954

NÜRNBERG

Fragen Sie Frau Irene!

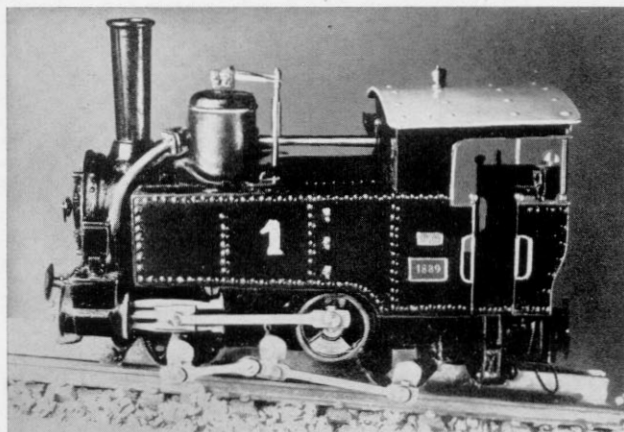
In einer Frauenzeitschrift stand kürzlich folgendes zu lesen:

Mein Mann frönt der Modellbahn-Leidenschaft. Er lebt nur noch für sie. Er hat sich Material beschafft und baut selbst Lokomotiven, Wagen usw. Das Werkzeug ist über meine Möbel verstreut und in der Eitrine unseres Wohnzimmers sind Modelleisenbahnen aufgestellt. Ich habe den Eindruck, daß er mich sehr vernachlässigt, obwohl wir erst einige Jahre verheiratet sind.

Frau Irene antwortet: Ihr Gatte hat eine sehr geruhssame Leidenschaft. Es gibt viele andere, die

demgegenüber das Trinken, das Spiel oder die Frauen vorziehen. Seine kleine sympatische Liebhaberei, die er übrigens mit vielen bedeutenden Männern in der ganzen Welt teilt, sollte für Sie eine Garantie des Glückes sein. Sie sollten ihm keine Szenen wegen Ihrer elektrischen Rivalinnen machen! An Ihrer Stelle würde ich mich dafür sehr interessieren und den größtmöglichen Eifer dabei an den Tag legen. Bitten Sie Ihren Gatten darum, es Ihnen zu erklären. Es gibt nichts Sicheres als eine solche Leidenschaft! (aus „Loco-Revue“)

(Übersetzt von Herrn Dipl. Ing. Leutloff, Östlich/Rhg.)



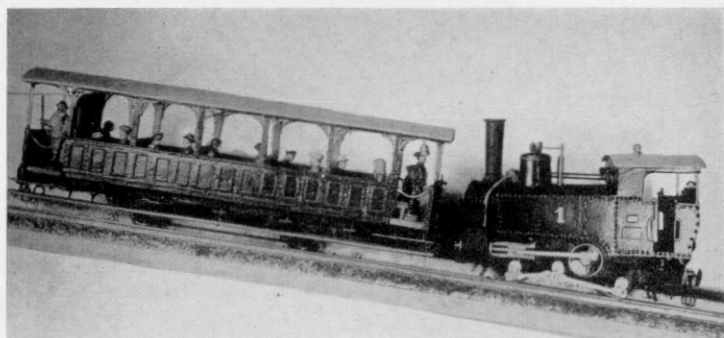
○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Bergauf geht's....

... mit der Modellbauerei des Herrn F. Walch, Solbad Hall/Tirol! Das Erstlingswerk im Lokbau war dieses I-Modell der 1888 erbauten Zahnradbahn Jenbach/Tirol-Achensee. Führerhaus, Kessel und Wasserkasten sind dunkelgrün, Rauchkammer, Schornstein u. Rahmen mattschwarz, Triebwerk vernickelt.

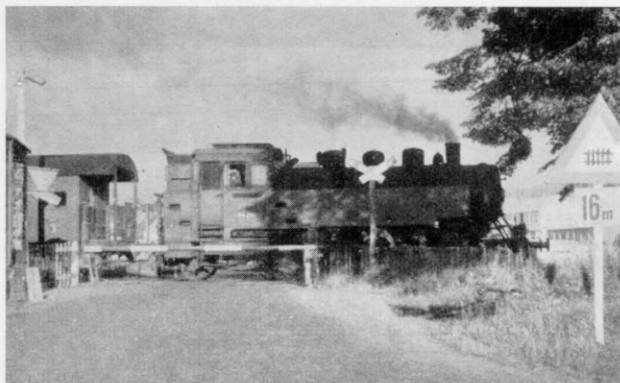
Den ebenso schmucken Wagen mit seinen 500 g schaffte die 1320 g schwere Lok versuchsweise auf einer Steigung von 45 Grad. Ob eine H0-Zahnradlok dies zuschaffen vermag, bezweifelt Herr Walch. Wer tritt den Gegenbeweis an?

○ ○ ○ ○ ○ ○



Heft 11/VI ist am 31. August bei Ihrem Händler!

BAHN- SCHRANKEN



von WeWaW

Mit eines der nettesten und anziehendsten Attribute des Bahnbetriebes — wenigstens von unserer Warte aus gesehen — ist die Bahnschranke. Der rot-weiß gestrichene Schlagbaum mit seinem Gitterwerk, die Glocke, die Winde, der Anstrahler und das meist dabei stehende Bahnwärter- oder Stellwerkshäuschen geben — im Verein mit der Straßenkreuzung und etwaigen Baumgruppen — ein malerisches Motiv ab, dessen Reiz durch die rein mechanische Funktion des Schranken-schließens und -öffnens noch erhöht wird. Kein Wunder, daß kein Modellbahner auf die Bahnschranke verzichten will und versucht, einen oder auch zwei beschränkte Wegübergänge auf seiner Anlage unterzubringen.

Nun unterliegt auch die Bahnschranke Vorschriften, denn bei einem so großen Betrieb wie die DB muß alles und jedes geordnet und bestimmt werden. Wer also vermeint, auf seinem Streckenplan mit zwei Strichen die Lage einer Bahnschranke richtig fixiert

zu haben, hat meist schon den ersten Fehler begangen (wie Sie gleich merken werden). Wir wollen daher wieder einmal einige Unklarheiten beseitigen und Sie über einiges informieren, was Ihnen sicher zum größten Teil unbekannt ist.

Die Schranken werden in zwei Gruppen eingeteilt, und zwar in:

Gruppe A: gleichschlägige Schranken
und

Gruppe B: gegensschlägige Schranken.

Bevor wir näher darauf eingehen, müssen wir uns erst noch einige Begriffe zu Gemüte führen, wie sie aus Abb. 2 hervorgehen. (Bitte umblättern!)

Nunmehr wird Ihnen verständlich sein, wenn wir sagen, daß gleichschlägige Schranken in der Regel nur bei eingleisigen Strecken verwendet werden, wenn die Sperrlänge nicht mehr als 6,1 m beträgt (Abb. 3-5). „In der Regel“ bedeutet, daß es auch Ausnahmen gibt, und das ist der Fall in Abb. 6: Bei Schranken mit einer

großen Sperrlänge können diese auch gegenschlägig aufgestellt werden, damit eventuell auf die Schranke wirkende Winddrücke die Bedienung nicht unnötig erschweren. Diese DB-Vorschrift haben wir schon einige Male als „wohlfeile Ausrede“ benutzt, wenn in einem Streckenplan mal „aus Versehen“ eine solche Schranke gezeichnet war!

Im Fall der Abb. 3 kreuzen sich Bahn und Straße in einem rechten Winkel, die Schrankenbäume liegen parallel zum Gleis und senkrecht zur Straße. Dies ist die idealste Lösung! Bisher war man darauf bedacht, daß die Schrankenbäume möglichst parallel zum Gleis liegen. (Diese Forderung ist auch bei Abb. 4 erfüllt.) Wo es die Umstände erfordern, kann die Schranke aber auch nach Abb. 5 angeordnet

Wärter hat ja die Möglichkeit, die Straßenbenutzer auf seiner Gleisseite durch Zuruf o. dgl. zu warnen. Das Gleiche gilt für die Anbringung der Glocke bei Schranken der Gruppe A.

In besonderen Fällen werden Doppelschranken angeordnet (Abb. 11-13). Dies ist der Fall, wenn entweder die Sperrlänge zu groß oder für den Fußgängerverkehr eine besondere Schranke vonnöten ist. Letzteres kann eintreten, wenn auf den gesperrten Gleisen viel Rangierverkehr herrscht. Bei der Abb. 13 gilt „a“ als Straße, „b“ als Fußgängerweg. Die kleinere Schranke kann zwischen den einzelnen Rangierfahrten kurzzeitig geöffnet werden.

Wie die Schranken zum Beispiel bei einer unmittelbaren Straßenabzweigung angeordnet werden, demonstriert Abb. 14. Auch dieser Sonderfall wird

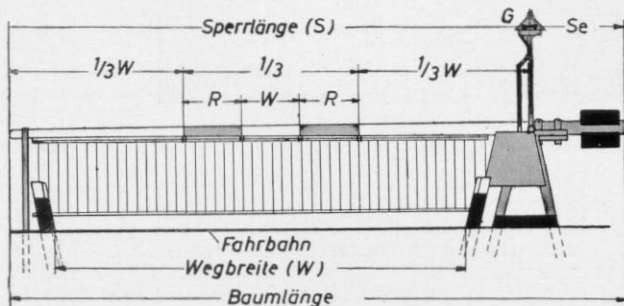


Abb. 2, aus der die verschiedenen Begriffe, wie Sperrlänge, Wegbreite usw., hervorgehen.

Im übrigen handelt es sich um eine Schranke, wie sie bis dato wohl fast überall noch anzutreffen ist.

Die neue Ausführung einer Schranke demonstriert Abb. 15. Beachten Sie auch den abweichenden Rot-Weiß-Anstrich!

werden: Die Schrankenbäume liegen hier zum Beispiel senkrecht zur Strassenachse — ein Fall, wie er bisher selten war, heute aber als Regel angestrebt wird. (Siehe Schlußbemerkung.)

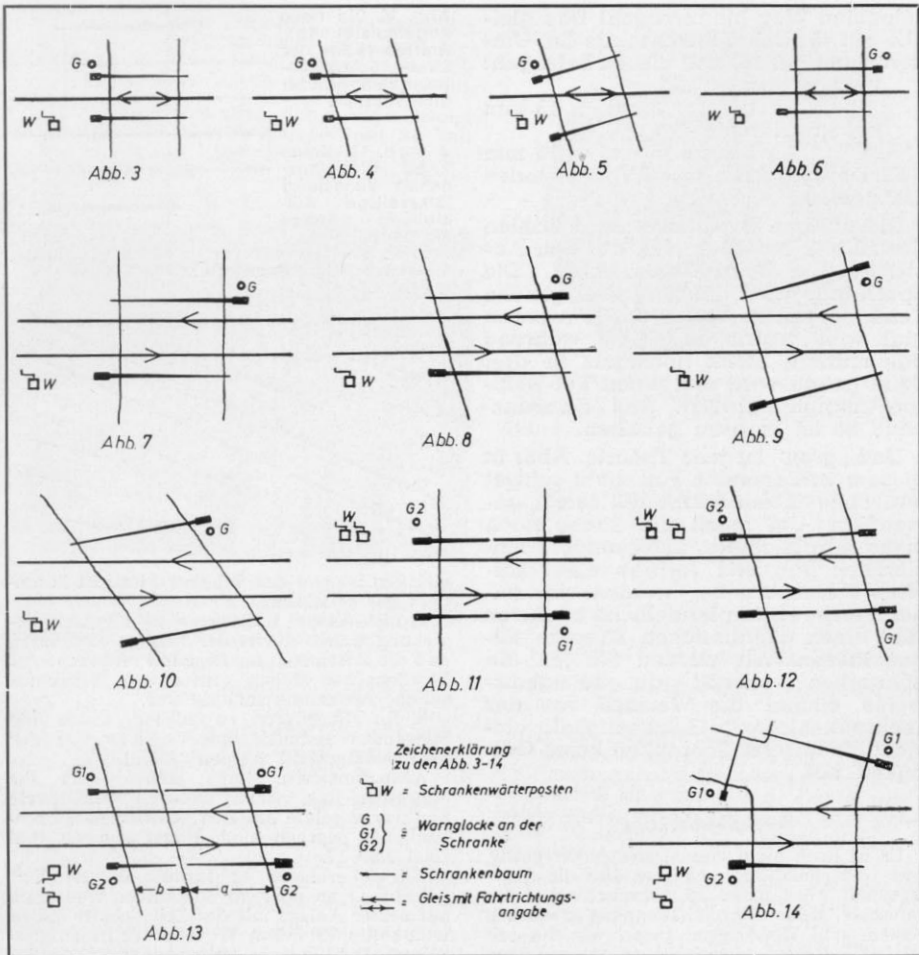
Die gegenschlägigen Schranken sind für alle 2- und mehrgleisigen Übergänge vorgesehen. Ein Teil der möglichen Anordnungen zeigen die Abb. 7-10. Grundsätzlich gilt hier, daß sich jeder Schrankenbaum jeweils in Fahrtrichtung des benachbarten Gleises senken muß, damit bei einer eventuellen Beschädigung eines Schrankenbaumes eine möglichst geringe Behinderung des Zugverkehrs eintritt.

Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang, daß sich die Glocke „G“ stets auf der vom Bahnwärter entfernten Schranke befinden muß; der

in der Praxis wenig zu finden sein. Sollten dem einen oder anderen Leser solche ausgefallenen Schranken „begegnen“, so möge er sie „abschießen“ und uns die Fotos einsenden!

Hinsichtlich der Glockenanordnung in den Fällen 11-14 wäre folgendes zu sagen: Hat der Schrankenwärter seinen Platz unmittelbar neben der Schranke bei „W“, so genügen die Glocken „G 1“. Werden die Schranken jedoch von einem Stellwerk aus bedient, so sind sicherheitshalber auch noch die Glocken „G 2“ anzubringen. (Es könnte ja sein, daß infolge des Verkehrslärms die Glocke auf der anderen Seite nicht gehört werden kann.)

Ganz interessant, nicht wahr? — Doch nochmals zurück zu Abb. 2. Damit Sie Ihre Schranken richtig planen



können, möchten wir Ihnen noch einige Grundmaße angeben. Sperrlänge S errechnet sich ganz einfach nach der Formel

$$S = W + 0,6 \text{ m.}$$

Die entscheidende Größe ist also die Wegbreite W , während der Zuschlag von 0,6 m als Mindestmaß ohne weiteres überschritten werden kann.

Bei der DB ist die kleinste Sperrlänge (für einfache Schranken) = 2,6 m, die

größte = 13,6 m, so daß sich mittels Doppelschranken Wegbreiten von rund 26 m sperren lassen. Bei uns kommt es nicht so genau darauf an, denn entweder richtet sich die Schranke nach unseren Wegen oder der Weg wird nachher entsprechend verbreitert oder schmaler gemacht. Die obige Formel sollte jedoch im Endeffekt zum (optischen) Ausdruck kommen, das heißt also: Die Schranke darf nicht mitten im Weg stehen oder unnatürlich lang über einen zu

schmalen Weg hinausragen! Das gleiche gilt für das Schwanzende Se. Umgerechnet auf H0 soll dieses betragen:

bei Sperrlängen „S“

bis zu 8 cm = 13 mm

bei Sperrlängen „S“

bis zu 15 cm = 15 mm

Für Doppelschranken gilt Vorstehendes sinngemäß.

Die übrigen Buchstaben und Zahlen der Abb. 2 beziehen sich auf den Anstrich des Schrankenbaumes. Die Sperrlänge wird dabei in drei gleiche Teile aufgeteilt. Teil 1 und 3 werden glatt weiß gestrichen ($\frac{1}{3}$ W), während das mittlere Stück nochmals in drei Teile geteilt wird und einen Rot-weiß-rot-Anstrich aufweist. Das Schwanzende Se ist in grau gehalten.

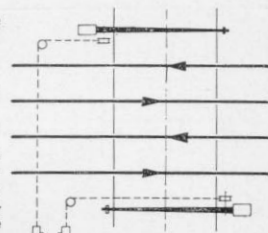
Und „grau“ ist jede Theorie. Aber in diesem vorliegenden Fall nicht schwer und ohne Geistesakrobatik leicht anwendbar. Um Ihnen die Sache noch mehr zu erleichtern, insbesondere hinsichtlich Bau und Antrieb einer solchen Bahnschranke, werden wir anhand eines netten Modells im nächsten Heft einen ausführlichen Bauplan folgen lassen. Wir werden Sie „in die Schranken weisen“, da ausnahmsweise einmal die Weisheit von der „schrankenlosen“ Glückseligkeit hinsichtlich unserer Schranken keine Gültigkeit hat...

Schlußbemerkung

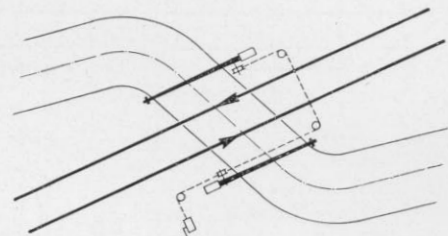
Es ist noch nicht einmal alles mehr gültig, was vorstehend zu lesen war. Um die Angelegenheit aber nicht zu verwirren und im Interesse einer klaren Trennung zwischen Neuem und Bisherigem, fügen wir die seit letztem Herbst vorgesehenen Neuerungen hinten:

1. Die Schranken erhalten nunmehr ein zusätzliches Rückstrahlband (siehe Abb. 15), das mit einer besonderen Rückstrahlfarbe ge-

Abb. 16. Die neue Regelaufstellung: Antrieb rechts der Straße, Schrankenbaum senkrecht zur Straßenachse.



↓ Abb. 17. Keine Regel ohne Ausnahme: Wenn durch linksseitige Aufstellung bessere Sichtverhältnisse auf den geöffneten Schrankenbaum bestehen, so ist diese Anordnung zu wählen.



strichen ist und das Scheinwerferlicht besonders gut reflektiert.

2. Mit dieser Maßnahme in direkter Beziehung stehen dürfte der heutige Grundsatz, daß die Schranken im Regelfall senkrecht zur Straßenachse stehen sollen, was bisher als seltene Ausnahme zulässig war.

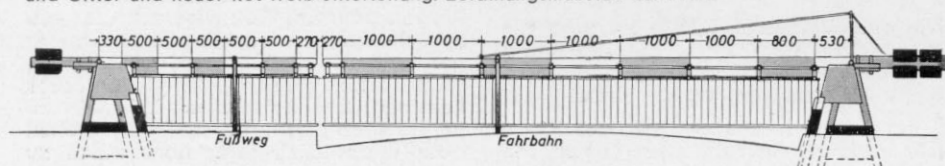
3. Im Gegensatz zu bisher sollen die Schranken grundsätzlich rechts von der Straße aufgestellt werden (Abb. 16).

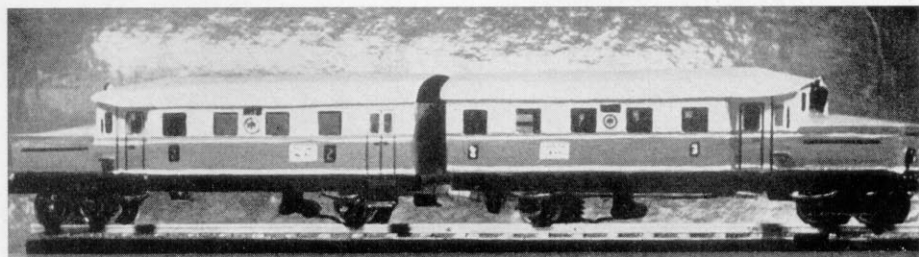
Ausnahmsweise links stehen darf die Schranke nur, wenn dadurch verbesserte Sichtverhältnisse auf den geöffneten Schrankenbaum gegeben sind. Einen solchen Fall zeigt Abb. 17.

Wir überlassen es Ihnen, ob Sie Ihre Schranken so oder so aufstellen. Wer auch auf seiner Anlage mit der Zeit Schritt halten will, sollte die neuen Vorschriften nicht ignorieren. Die übrigen halten es mit den im Hauptartikel aufgezeigten Bestimmungen.

Im Bauplan des nächsten Heftes bringen wir beide Schrankenausführungen, um jedem gerecht zu werden!

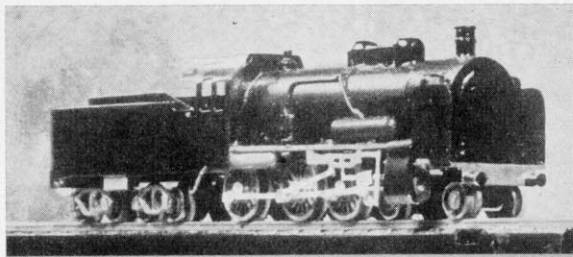
Abb. 15. Eine Doppelschranke neuester Ausführung mit Rückstrahlblechen zwischen Schrankenbaum und Gitter und neuer Rot-Weiß-Unterteilung. Zeichnungsmaßstab ca. 1:110.





Ein **TT-Fanatiker**

— nach seinen eigenen Worten — ist Herr Diekmann aus Oberhausen. Als Anreiz für alle „TT-ler“ sandte er uns diese beiden Bilder seiner Erstlings-Werke. Der Speicher-Triebwagen im oberen Bild (nach Miba-Bauplan in Heft 6/7) wird über ein Schneckengetriebe und die Lok der Reihe 24 (rechts) über ein Stirnradgetriebe angetrieben.



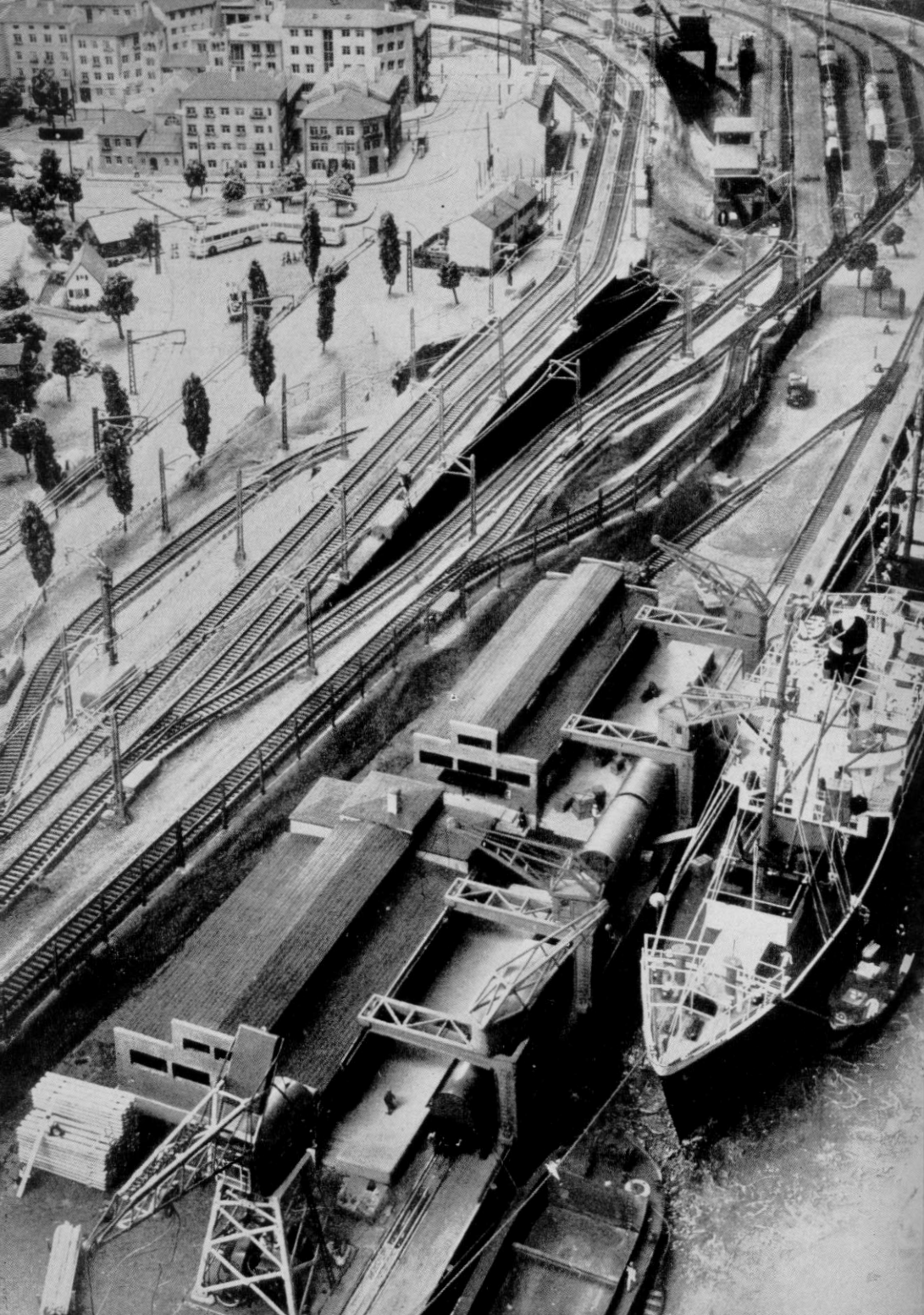
Stadt und Land - beieinander'

... finden Sie auf den folgenden zwei Seiten. Die beiden Bilder lassen die einander gegenüberstehenden Vorteile und Schönheiten beider Modellbahn-Vorwürfe erkennen. Einerseits die vielfältigen Möglichkeiten der Nachbildung des Großstadtverkehrs (Trolleybus und Straßenbahn) in Verbindung mit einem richtig angelegten Bahnhof für den Eisenbahn-Verkehr, andererseits das „Sich-aufs-Land-versetzt-fühlen“ im Rahmen einer etwas großzügig angelegten Streckenführung. Je nach dem eigenen Geschmack wird man sich die eine oder andere Auffassung zu eigen machen, und deshalb bringen wir auch diese beiden Bilder in Verbindung mit den Ausführungen auf den Seiten 390 - 394. Das linke Bild zeigt einen Ausschnitt aus der 4,50 x 2,50 m großen Ausstellungsanlage der Fa. Wiedling, München, während das rechte Bild aus den „Model Trains“ entnommen ist: die Anlage des Toronto Metropolitan Model Railroad Club.



Vis-à-Vis vom Wendelstein ..

... so heißt ein bekannter Schlager, und auf den besagten Wendelstein fährt das Vorbild dieses Modells: die Wendelstein-Zahnradbahn. Dieses Modell — in Baugröße 0 — war auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München in Betrieb zu sehen.





Abzweigstelle Genin

von Dr. P. Fehre, Herford

Wenn zwei Modellbahner zusammensitzen und sich ihre neuesten Modelle zeigen, dann folgt nach einem kurzen und andachtsvollen Schweigen meist die schon fast obligatorische Frage: „Wie hast Du das gemacht und aus was?“ Aber auch sich selbst wird man wohl oft genug die Frage stellen, wie man irgend etwas basteln könne. Und nicht selten kommt es dann vor, daß man die geplante Arbeit vorerst stehen läßt, weil man im Augenblick selbst keine Antwort weiß. Eines Tages fällt der berühmte Groschen aber bestimmt, und es wird wie eine Erleuchtung über uns kommen, daß man dies oder jenes am schnellsten, schönsten und einfachsten (und was der Superlative noch mehr sind) eben nur in der und der Weise machen kann.

Wer die „einschlägige“ Literatur aufmerksam verfolgt und Verkehr mit gleichgesinnten „Enthusiasten“ pflegt, wird sich schon oft von Herzen amüsiert haben, was unserem kleinen Steckenpferdchen alles als „Nahrung“ dient: Vom Sockenhalter bis zur Nähmaschine und vom Schleier samt Kraut bis zur Zahnbürste hat wohl schon alles irgend einen Verwendungszweck gefunden. Bei dem im Folgenden beschriebenen Häuschen (sprich: Abzweigstelle) hält sich aber alles in einem gewissen Rahmen und die „Baustoffe“ sind im allgemeinen nicht aus allzu abwegigem Material beschaffen. Bevor ich aber mit der Baubeschreibung beginne, will ich erst die Stückliste und das „Woraus-und-Wie“ im Telegrammstil einfügen, so daß die „perfekten“ Bastler ohne viel Umstände mit dem Bau beginnen können:

Wände	2 mm Sperrholz;
Balkenkonstruktionen	Holzprofile (1x1, 2x2, 3x3, 2x3, 3x5, 5x5 mm);
Balkon	Pappe, mit Furnierstreifen beklebt;
Dachrinnen	Holzleiste 2x2, abgerundet, oder Nemeo-Profil;
Fallrohre	Draht mit Kunststoffisolierung;
Dachziegel	Pappe, in Streifen gestanzt;
Dachfirst	Cellophan-Trinkhalm, längs halbiert, zerstückelt;
Dachfenster	Plexiglas mit Tuscherahmen;
Backsteinverzierung	bemalter Aktendeckel oder Mauersteinpapier.



Abb. 1.
Das H0-Modell des

Herrn Dr. Fehre

Das wär's also, was wir in der Hauptsache bräuchten, und der „alte Hase“ kann das Folgende mit ruhigem Gewissen überblättern, denn die „Alltags“-Arbeit eines zünftigen Bastlers wird ihm nichts Neues mehr sein. Wer jedoch noch nicht ganz „fit“ ist, sollte sich unbedingt der Lektüre der Baubeschreibung widmen, die zuerst all jene Arbeiten erläutert, bei deren Ausführung das Modell noch nach allem anderen denn einem Häuschen aussieht. Die folgenden Zeilen haben deshalb auch noch den Nebenzweck, dem Ungeübten und Anfänger jene mühevollen ersten Stunden zu „versüßen“ und ihn nicht verzweifeln zu lassen. Aus dem gleichen Grunde beginnt wohl auch fast jede Bauanleitung mit den Worten „Es ist ganz einfach...“, wie eben Märchen beginnen müssen: „Es war einmal...“, damit sie eben überhaupt als Märchen respektiert werden. Ich will dies auch in dem vorliegenden Fall voll gelten lassen; vielleicht mit der kleinen Einschränkung, daß manche Arbeit für manchen doch mühsam, schwierig und langweilig sein kann.

Fangen wir nun also endgültig an; und zwar zunächst mit den Wänden, die aus 2 mm-Sperrholz anzufertigen sind. Von den Zeichnungen (Abb. 3, 4 u. 6) nehmen wir die entsprechenden Maße ab und übertragen sie mit einem spitzen Bleistift auf das Holz. Fenster und Türen zeichnen wir ebenfalls gleich mit auf und sägen dann alles sauber aus. Je sorgfältiger wir dabei vorgehen, desto mehr erspart man sich späteren Ärger. Die ersten Stunden sind eben halt etwas langweilig, und vor allem sieht man noch herzlich wenig von seiner Arbeit — man drängt vorwärts: Zusammenkleben — Dach, Türen, Fenster

dran — Farbe drauf — und dann... in den Ascheimer damit! Das ist der Arbeitsgang der Ungeduldigen. Wer aber schöne Modelle haben will, muß gerade bei den ersten Arbeitsgängen größte Sorgfalt walten lassen und wird bald sehen, daß sich die aufgewendete Mühe im Verlauf der weiteren Arbeiten bezahlt macht.

Also sorgfältig sägen, Kanten glätten, Öffnungen sauber ausfeilen und erst, wenn alles stimmt und paßt, die Wände zusammenkleben. Damit lassen Sie es für den ersten Tag genug sein und gehen Sie erst einmal schlafen; denn frühestens am nächsten Tag, nach genügender Trockenzeit, darf die „Röhre“ mit Sandpapier glatt und sauber geschliffen werden. Auch dies

Nach dem Schleifen wird verputzt oder angestrichen. Wie man mit Pinsel und Plakafarbe umzugehen hat, dürfte wohl jeder wissen. Dagegen wird mancher nicht wissen, wie man eine Rau-putzimitation auf den Seitenwänden „fabriziert“. Es ist aber ganz einfach... kann man sagen, wenn man weiß „wie“. Also: Eine Seitenfläche bestreicht man mit dünnem Tischlerleim (Überschüsse gut abstreichen!) und streut feinsten Vogelsand darauf. (Die Betonung liegt auf feinst!). Das gleiche geschieht mit der nächsten Fläche und so weiter, bis alle 4 Außenwände mit Rauputz bedeckt sind. Jetzt aber nicht mehr daran herumfummeln, sondern ruhig stehen und trocknen lassen! Am nächsten Tag klopft

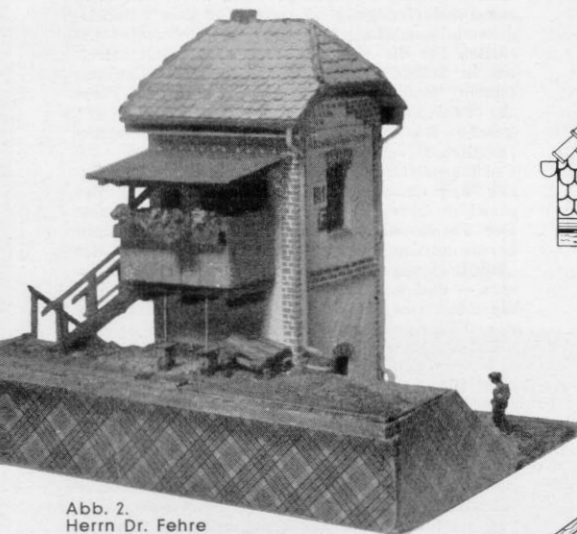
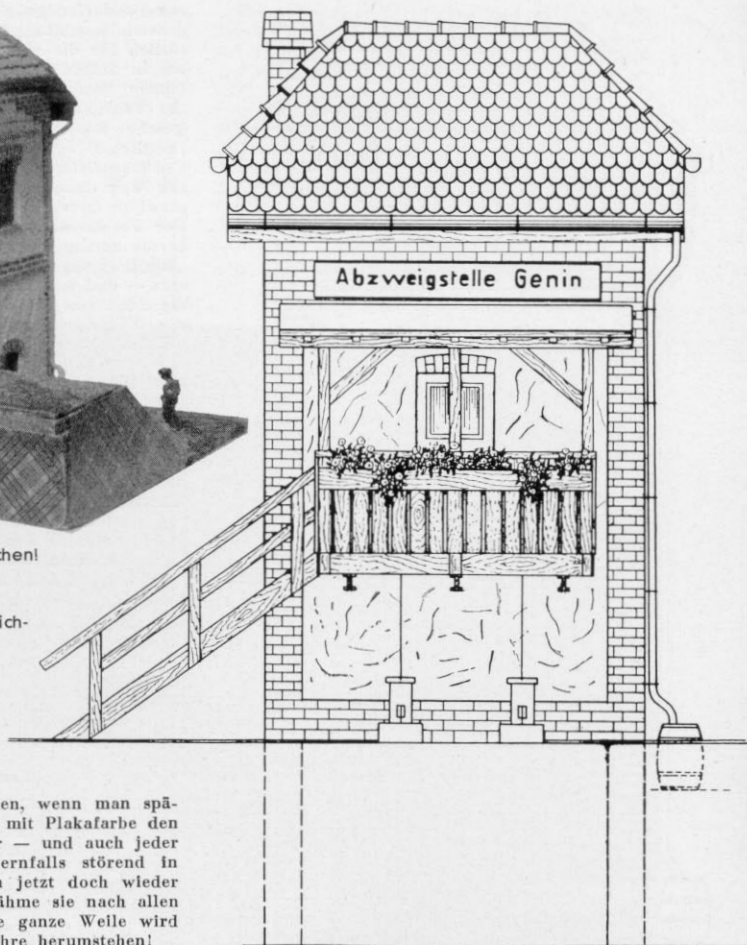


Abb. 2.
Herrn Dr. Fehre
wundervoll gelungen: das
kleine malerische Stellwerkchen!

Abb. 3. Ansicht B →
Der untere, gestrichelt gezeich-
nete Teil „verschwindet“
im Bahndamm.

Zeichnung im Maßstab
1:1 für Baugröße H0.



muß recht sorgfältig geschehen, wenn man später einem einfachen Anstrich mit Plakafarbe den Vorzug gibt. Jeder Holzfehler — und auch jeder Bleistiftstrich — würde andernfalls störend in Erscheinung treten. Und wen jetzt doch wieder die Ungeduld packt, der bezähme sie nach allen Regeln der Kunst. Noch eine ganze Weile wird unser Modell als 4-eckige Röhre herumstehen!

man die Röhre ein bis zweimal leicht auf den Tisch, und aller überschüssige und nicht festgeklebte Sand fällt ab.

Das Folgende ist nun ein kleiner Trick, von dem ich allerdings nicht 100%ig sagen kann, daß er auch bei Ihnen klappt. Ich habe nämlich den getrockneten Rauhputz mit einer sehr dick angerührten Plaka-Kasein-Farbe angestrichen und war nach deren Trocknen sehr erstaunt, daß die Flächen von feinsten Sprüngen durchzogen waren, die denen einer alten Hauswand täuschend ähnlich sehen. Die Ursache dürfte vermutlich die dick angerührte Farbe sein, doch kann evtl. der Leim auch eine Rolle spielen. Ich weiß es nicht, aber trotzdem habe ich mich verständlicher Weise über das nunmehr „alte“ Gemäuer sehr

gefreut, das mir da so „mir-nix-dir-nix“ in den Schoß gefallen ist.

Wenn dieser Putz trocken ist, können wir uns den Fenstern und Türen widmen. Die Tür der Ansicht A (Abb. 4) ist die einfachere, also kommt sie als erste an die Reihe; sie wird aus 1 mm starkem Sperrholz ausgesägt und soll an drei Stellen ca. 2 mm größer sein als die Türöffnung (zwecks besseren Anklebens!). Die Bretterfugen werden zuvor eingeritzt. Die Anfertigung der Tür der Ansicht B geht aus Abb. 7 hervor.

Die Türen hätten wir also drin, und damit es im „Bau“ nicht zieht, müssen wir wohl oder übel auch die Fenster einsetzen. Das ist meines Erachtens das „Ekelhafteste“, was die Modellbauerei bietet, und deshalb bleibt bei mir ein Modell meist wochenlang liegen, bevor ich mich zur Fensterfertigung aufraffe. Von den verschiedensten Herstellungsmethoden halte ich meine natürlich für die beste: 0,5 mm starke Zellonstreifen in Stücke schneiden, auf beiden Seiten mit feinem Sandpapier anrauen, Größe und Form des Fensters einritzen und mit Ziehfeder und Tusche Rahmen und Fensterkreuze zeichnen (möglichst auf beiden Seiten). (Bezüglich der Fensteranfertigung würden wir einen etwas anderen Weg einschlagen, der noch den Vorteil der plastisch hervortretenden Fensterrahmen bietet: Der Fensterrahmen ist vorsichtig aus Zeichenkarton auszuschneiden — unter Zuhilfenahme des „Mikliha“ aus Heft 9/IV oder eines spitzen Messers — und auf die Fensterscheiben aufzukleben, die dann von innen gegen die Fensteröffnungen der Wände geklebt werden. D. Red.)

Glücklicherweise hat unsere Abzweigstelle nur 4 Fenster und ein weiteres in der Tür zum Balkon! Die kann man auf Anhieb schon „derkräften“! (Aber stellen Sie sich mal ein Empfangsgebäude mit Anbauten vor, mit vielleicht 40-60 Fenstern! Oder gar eine ganze Straße Stadthäuser! Brrr! Nichts für mich! Doch vielleicht scheint uns noch mal die Sonne durch fertige, plastische Kunststoff-Standardfenster nach NEM oder DIN!)

Doch ich bin etwas abgeschweift, und um auf das eigentliche Thema zurückzukommen, möchte ich bemerken, daß die Kellerfenster gleich jetzt mit schwarzem Papier hinterklebt werden sollten, damit sie dunkel bleiben, wenn das Modell beleuchtet wird.

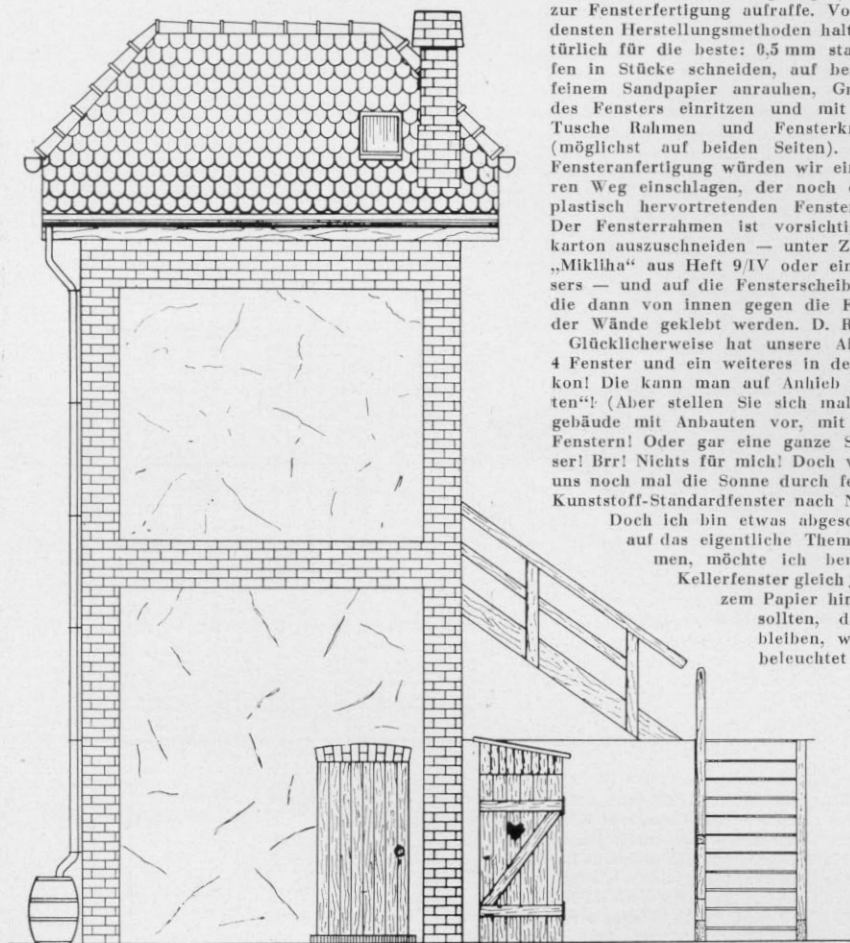


Abb. 4.
Ansicht A:
Stellwerk
von hinten
und Abort-
häuschen
von vorn

1:1 für H0

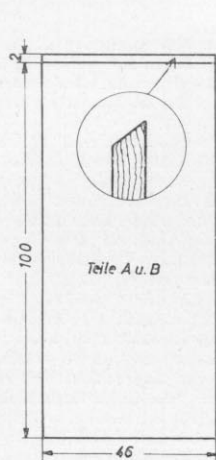


Abb. 5. A/B zwischen C/D kleben!

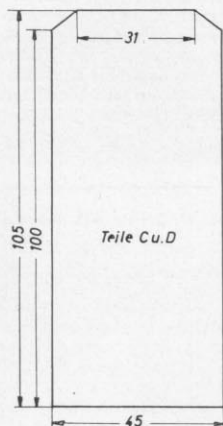


Abb. 6.
Ansicht D
(und C)

Die Teile A-D
der Abb.5
entsprechen den
jeweiligen An-
sichten.

Da nun Fenster und Türen fertig und an Ort und Stelle sind, können wir endlich das Rohbau-Modell auf ein Grundbrett kleben. Gleich wird das Ganze einem Haus schon etwas ähnlicher sehen; besonders wenn es mit dem Dach gedeckt ist, dessen Anfertigung wir nunmehr beginnen dürfen. Das Dach mag zwar auf den ersten Blick etwas kompliziert aussehen, aber wenn Sie sich mal etwas in die Zeichnungen „hineingekniet“ haben, werden Sie merken, daß die Sache nur halb so schlimm ist. Zuerst kleben wir aus 5×5 mm und 5×3 mm Holzleisten einen „Rahmen“ — in Wirklichkeit ist es eine Verblendung — um die oberen Hauswandkanten (Abb. 8). Die Leisten müssen aber bündig mit den Kanten verlaufen, damit das aus Aktendekelkarton auszuschneidende „Grund“-Dach (Abb. 13)

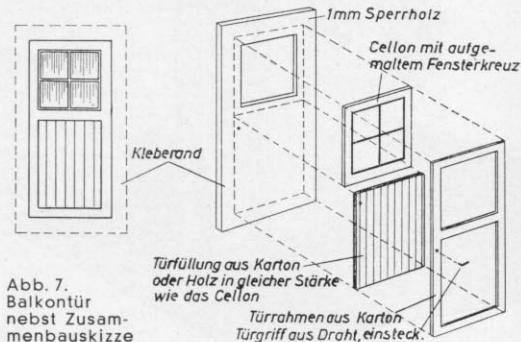
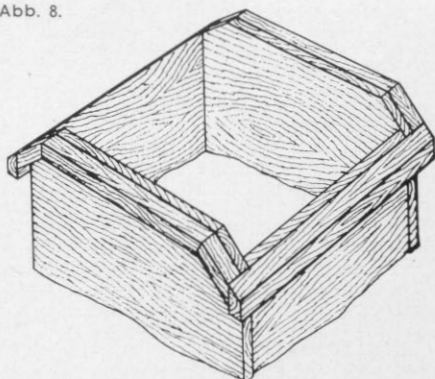


Abb. 7.
Balkontür
nebst Zusammenbau-
skizze

Abb. 8.



richtig aufgeklebt werden kann. Ein hier und da noch offener Spalt ist belanglos: die Ziegel decken alles gnädig zu!

Aber noch können wir mit dem eigentlichen Dachdecken nicht beginnen. Der Schornstein, aus einem Holzleiste mit käuflichem oder — wie später bei der Backsteinverzierung erläutert — selbstgemaltem Ziegelpapier beklebt, muß erst angefertigt und auf das Dach geklebt werden. Die Dachziegel können dann — wie in natura — um den Schornstein herum gelegt werden (Abb. 12) Gleiches gilt sinngemäß für die Dachluke, die man sich aus einem Stück Plexiglas zurechtschneidet. Mit Ziehfeder und Tusche imitiert man auch bei dieser Luke den Rahmen und den Ver-

steifungssteg. Wer es ganz fein machen will, fertigt für Schornstein und Dachluke noch einen Blech-„Kragen“ (Regenschutz) an, die diesen aber erst dann übergestreift werden dürfen, wenn das Dach mit Ziegeln gedeckt ist.

Ja, die Ziegel! Hier kann ich mir viel Worte sparen, denn in Heft 7/VI stand ausführlich zu lesen, wie man ohne allzu viel Arbeit zu einem plastisch wirkenden Dach kommen kann. Auch ich habe mich von den dort beschriebenen Möglichkeiten inspirieren lassen und die Dachziegel streifenweise aufgeklebt. Dieses Verfahren ist äußerst praktisch und man spart viel Zeit!

In der Stückliste ist für den Dachfirst ein Zellon-Trinkhalm als Ausgangsmaterial angegeben. Mir fiel so ein Ding während dem Basteln in die Finger, und ich sagte mir, damit müßte sich etwas anfangen lassen. Kurzerhand wurde er in Längsrichtung halbiert und diese Hälften in ca. 4,5 bis 5 mm lange Stücke zerschnitten. Beim Aufkleben ist darauf zu achten, daß sich die einzelnen Stücke jeweils um etwa $\frac{1}{2}$ mm überlappen, damit der Eindruck einer Firstziegelreihe hervorgerufen wird. Das Trinkhalm-Material hat allerdings einen Nachteil: Es nimmt Plakafarbe schlecht an! Dem kann man aber begegnen, indem man die Firstziegel nach dem Aufkleben mit Nitrolack vorstreicht und dann erst mit Plakafarbe nachtönt. Diese Art des Anstrichs ist jedenfalls haltbarer als Plakafarbe allein. — Damit ist unsere „Dachdeckerarbeit“ beendet.

Abb. 9.

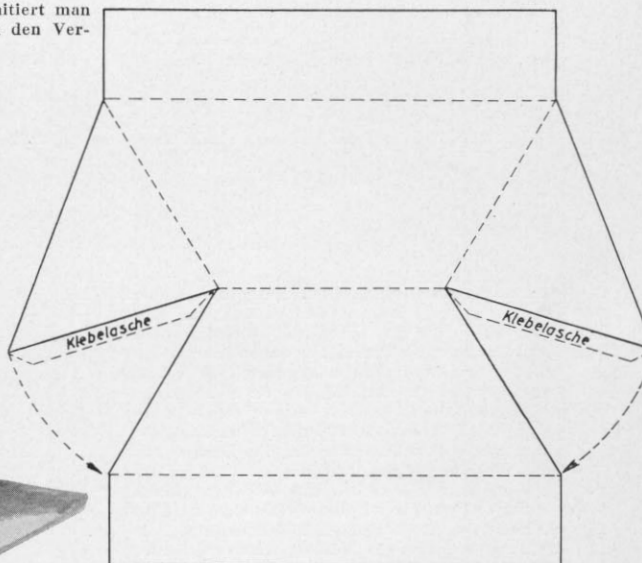
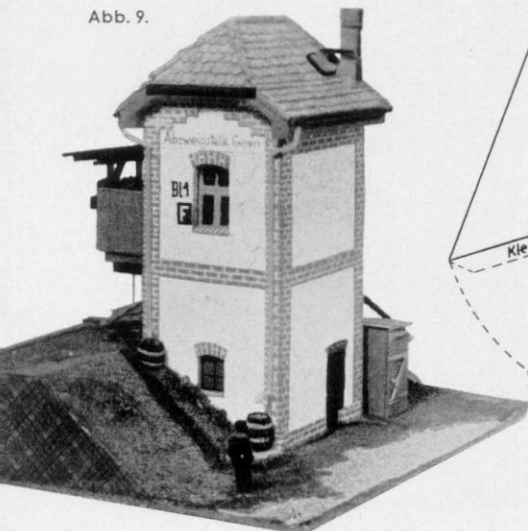


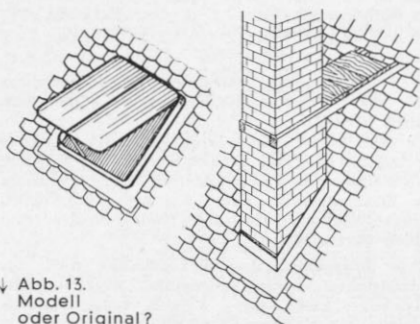
Abb. 10. Dachabwicklung in $\frac{1}{10}$ Größe für H0. Gestrichelte Linien anritzen und leicht knicken.



Abb. 11. Das Vorbild existiert tatsächlich!
Besten Dank, Herr Dr. Fehre, daß Sie es entdeckt haben!

den Sie sicher bald herausfinden, daß es mit einem einzigen kräftigen Schnitt nicht getan ist: die Streifen werden alles andere als gerade! Besser ist es dagegen, mehrmals mit der Spitze des Messers in einer Fuge ganz leicht entlang zu fahren und zwar so oft, bis der Streifen getrennt ist. Der kleine Mehraufwand an Zeit macht sich durch ein besseres Aussehen später wieder bezahlt. Die Deckleisten — über den

Abb. 12. Kamin- und Dachlukenaufsatz (für denjenigen, der es ganz genau nimmt!)



↓ Abb. 13.
Modell
oder Original?

Die Backsteinverzierung der Seitenwände habe ich mir aus Aktendeckelkarton gefertigt. Das schließt aber nicht aus, daß sie statt dessen das gedruckte Mauersteinpapier (im Handel erhältlich) verwenden können. Ich selbst habe mir jedenfalls etwas mehr Arbeit gemacht: erst ein Stück Aktendeckel ziegelrot getönt und dann die horizontalen Fugen mit Ziehfeder und Lineal gezeichnet. Danach ist der Karton in 5 mm breite Streifen zu schneiden, aber möglichst rechtwinklig zu den bereits gezeichneten Fugen! Die senkrechten Fugen zeichnet man erst nach dem Schneiden, damit die Ziegeltelung auch richtig aufgeht. Das Einzelzeichnen der Fugen ist allerdings eine etwas mühselige Arbeit, die schon mit etwas Akkuratessie ausgeführt werden muß, wenn das Werk später den Meister loben soll. Nichts sieht unschöner aus als schiefe Fugen! Aber nur Mut, es geht alles — wenn man nur will, und schließlich und endlich ist man soweit, daß das Mauerwerk an die Hauswand angeklebt werden kann. Wenn dann Pinsel und Farbe nochmals in Aktion treten, um die letzten Unschönheiten am Gebäude selbst zu „vertuschen“, ist unser Modell soweit gediehen, daß wir mit dem „Balkon“ beginnen können. Er besteht beim Vorbild ganz aus Holz und wird von drei Eisentraversen getragen. Für das Modell habe ich die Form des Balkons erst aus 1 mm Hartpappe nachgebildet und das so entstandene halb offene Kästchen mit dünnen Furnierstreifen verschalt. (Furnierreste kann man wohl bei jedem Tischler für wenig Geld bekommen.) Mit einem haarscharfen, spitzen Messer schneidet man, unter Zuhilfenahme eines Eisenlineals, aus Furnierstücken 1,5 bis 2 mm breite Streifen in Faserichtung ab. Dabei wer-



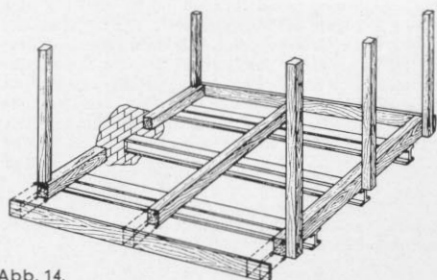


Abb. 14.
Das Balkenwerk der „Veranda“. Mit Fournierholz gemäß Abb. 3 u. 6 verkleiden.

Fugen der Verschalungsbretter — kann man zwar auch aus Furnier schneiden, besser eignet sich jedoch Karton.

In Abb. 14 ist das Traggerüst des Balkons herausgezeichnet. Die Balken werden aus 2×2 mm Holzleisten zurechtgeschnitten und angeklebt. Die Eisentraversen habe ich aus Aktenkarton nachgebildet; entsprechende Nemec-Profile sind jedoch vorzuziehen.

Das Stützgebälk des Balkondaches wird aus Holzleisten zusammengeleimt, nachdem die Leisten (1,5×1,5 mm) vorher braun gebeizt wurden. Der richtige Klebstoff für solche diffizile Arbeiten ist „Rudol 333“ oder „UHU-Hart“. (Der UHU-„Alleskleber“ ist im Endeffekt zu elastisch und daher in diesem Fall ungeeignet!)

Das Balkondach wird wiederum aus Aktendeckelkarton ausgeschnitten und auf der Oberseite mit feinem Schmirgelpapier (der „Modellbahndachpappe“), auf der Unterseite mit Dachsparren aus 1×1 mm Holzleisten beklebt. Am besten dürfte es sein, das Dach vor dem Aufkleben auf das Balkengerüst ein bis zwei Tage zu pressen, damit es sich beim Trocknen des Leimes nicht verzieht.

Unser Häuschen hat nun schon ein gewisses Gesicht bekommen, und im großen und ganzen sind Sie auch über den Berg. Aber noch nicht über den Bahndamm. Dieser dürfte jedoch für Sie kein Hindernis mehr sein, nachdem Sie sich bis hierher „durchgearbeitet“ haben. Zwei Holzklotze und ein darübergelegter Sperrholzstreifen bilden die Grundlage, während für die Böschung der nunmehr zur Genüge bekannte Aktendeckel Verwendung findet. Wer es ganz fein machen will, nehme statt dessen Fliegengaze und kann so einige Bodenwellen durch entsprechendes Biegen dieser Gaze vortäuschen. Braun gefärbter Gipsbrei (mit Leimzusatz) gibt dann den Erdboden ab, der nach Geschmack mit „Gras besäht“ werden kann (s. Heft 9/VI).

Eine etwas knifflige Arbeit steht uns aber noch bevor: die Treppe zum Balkon! Damit sie nicht zu klobig wirkt, nehmen wir als Material wieder Furnierholz. Zwei Streifen von 43 mm Länge und 3 mm Breite bilden die Seitenwangen. Um

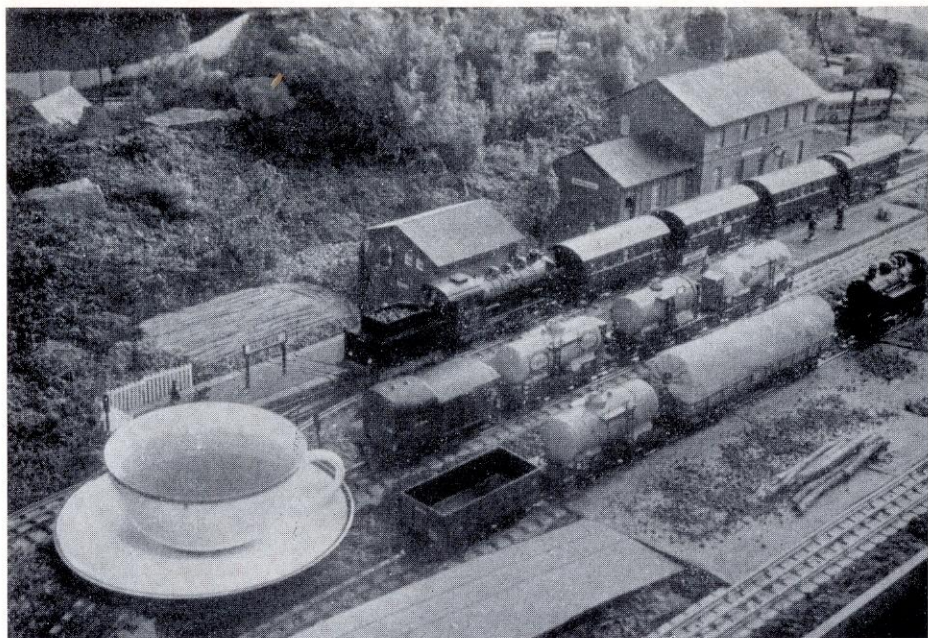
11 akkurat gleichlange Stufen zu erlangen und uns ein mühseliges Einpassen zwischen die Treppengewangen zu ersparen, feilen wir einen ca. 5 cm langen Fournierstreifen auf genau 12 mm Breite zu, wobei wir am besten die Schublehre zu Hilfe nehmen. Von diesem Streifen schneiden oder sägen wir die erforderlichen Treppenstufen (von ca. 3 mm Breite) ab und leimen vorerst nur einmal die oberste und die unterste zwischen die Wangen (mit Rudol 333!). Dies geschieht vorteilhafterweise auf einer Glasplatte, wobei es nichts schadet, wenn die Teile darauf festkleben. Im Gegenteil, das soll sogar der Fall sein, denn dadurch wird uns das winkeltgerechte Einkleben der Treppenstufen wesentlich erleichtert. Die restlichen 9 Stufen werden nicht mit Rudol 333 oder UHU-Hart, sondern diesmal mit UHU-Alleskleber, Bindolin o. dgl. eingeleimt. Diese Klebstoffe ziehen nicht so schnell an wie Rudol, sodaß die unvermeidliche Lagekorrektur bei den einzelnen Stufen leicht und ohne Hast, dafür aber mit Pinzette und ohne „Tatterich“ bewerkstelligt werden kann. Nach einiger Zeit wird die fertige Treppe mit der Messerspitze von der Glasplatte gelöst, von unschönen Klebstoffresten befreit, dunkel gebeizt und schließlich am richtigen Ort befestigt (angeklebt).

Nachdem uns die Treppe so gut gelungen ist, werden wir wohl auch noch das Treppengeländer fertig kriegen, auf daß später keiner unserer Preiser- oder Wiking-Eisenbahner den Halt verliert.

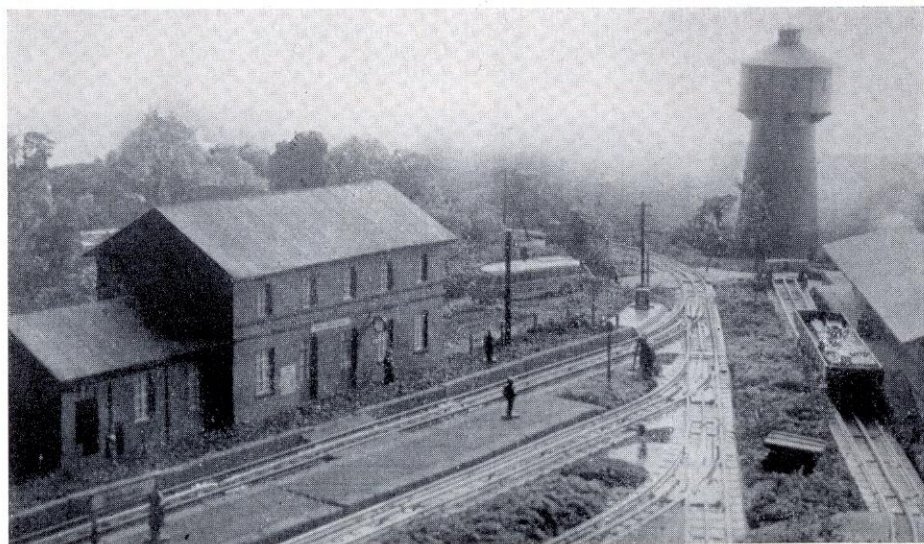
Fallrohre (aus isoliertem Schaltaht, ca. 1,2 mm stark), Regentonnen und die „komfortable Abortanlage“ sind dagegen das reine Kinderspiel. Die Tonnen schnitzt man sich aus etwas Rundholz von 6 mm Ø zurecht (falls man nicht ein Balogh-Fäßchen verwendet; siehe S. 333; D. Red.), während das „Häuschen“ aus einem Holzleichen gefertigt werden kann. Ein paar eingeritzte Bretterfugen und aufgeklebte Furnierstreifen wirken Wunder, und das Dach ist wiederum weiter nichts als ein Stück mit Schmirgelpapier beklebter Aktendeckel.

Der „Schönheit der Arbeit“ kann man durch einen Blumenkasten am Balkon genüge tun: Ein braun oder grün — ganz nach Geschmack — gebeiztes Holzleichen mit einigen gefärbten und aufgeklebten Sägespänen. Das ist alles.

Die „bahnamtlichen“ Schilder, wie zum Beispiel „Abzweigstelle Genin“, (Sie können aber auch einen Namen nach eigenem Gusto verwenden) malt man fein säuberlich auf weißen Karton, der schließlich einfach auf die Wände aufgeklebt wird. Damit ist dann unser Häuschen fertig, und was Sie jetzt noch daran basteln wollen, bleibt ganz Ihrer Fantasie überlassen und gibt dem Modell noch Ihre persönliche Note: Eisenbahner in jeder Menge — in oder außer Dienst —, Brennholzstapel unter dem Balkon, Weichenstelldrähte nach allen Richtungen usw. Wie gesagt, Ihre Fantasie hat freien Lauf, und ich werde jetzt ohne viel Umstände Schluß machen, damit Sie sich voll und ganz der Bastelei widmen können.



Unerkannt wie die „fliegenden Untertassen“ — so sind auch diese Fotos hier aufgetaucht, ohne Namen, ohne Ortsangabe, sodaß sie ebenfalls das Los des „namenlos“ ereilt. Wer ist der Einsender? — Wir bitten nochmals, jedes Foto zu „benamensen“!





Metarmophose einer kleinen Anlage. — Hätten Sie sie noch erkannt, jene kleine Anlage des Herrn Menne, Heppenheim, aus Heft 3/V, wenn wir Ihnen mit dem unteren Bild nicht ein bißchen auf den Sprung geholfen hätten? Es ist noch der gleiche Gleisplan, aber nachdem die Gattin auch in diesem Fall tüchtig mitgeholfen hat, bekam die Anlage — dank Hintergrund und einiger Umgruppierungen — eine Note, die ihr augenscheinlich besser steht. Ja ja — der Hintergrund und die „Hintergründe“ ...!





Abb. 1. Der interessante „GG trieb-30“ — auf die Platte gebannt von Herrn Pönitz.

Der selbständige Gepäckwagen

GG trieb-30

Bauplan von Walter Pönitz
Claustal/Zellerfeld

Vor längerer Zeit (Heft 9/IV) sandte ein Hamburger MiBa-Leser als Eisenbahnkuriosum die Handskizze eines Gepäckwagens mit eigenem Antrieb ein. Ich selbst hatte den „Stammvater“ damals zur gleichen Zeit auf der Strecke Kirchweye-Osnabrück herumelstern sehen, wo er seinen Dienst als Stückgut Schnellverkehrstriebwagen zwischen den beiden genannten Ortschaften tut. (Was aber nicht ausschließt, daß auch anderwärts weitere derartige Triebwagen stationiert sind.) Man hat ihm hier noch einen R-Wagen angehängt: für feuergefährliches Gut und sperrige Stücke.

Da diese Einheit für eine Modellbahn ideal zu verwenden ist, trage ich mich schon so lange ich den Triebwagen kenne mit Nachbagedanken, und das sind bald zwei Jahre! Vor wenigen Wochen fiel mir nun zufällig eine Typenskizze dieses Fahrzeuges in die Hände: Es hat sicher so sein sollen, daß ich mich bisher nicht zum Bau — nur nach Fotos — entschließen konnte. Die mir gebotene Gelegenheit habe ich selbstverständlich sofort beim Schopf ergriffen und den Bauplan entworfen. Da bei mir vielleicht noch zwei weitere Jahre bis zum tatsächlichen Bau dieses „Vehikels“ vergehen können, will ich die MiBa-Leser nicht so lange warten lassen und Ihnen bereits heute das Ergebnis meiner zeichnerischen Tätigkeit zu Kund und Wissen geben. Soweit die Vorgeschichte des Planes.

Den Bau dieses Gütertriebwagens beginnt man wohl am besten mit dem Triebdrehgestell, des-

sen Räder 12 mm im Durchmesser groß sind (für H0). Die Selbstanfertigung solcher Treibräder lohnt sich kaum und wir werden also die im Handel erhältlichen verwenden. Da wir somit gerade beim Einkaufen sind, besorgen wir auch gleich noch zwei Schneckengetriebe (1:16) und die zwei zum sichtbaren Triebwerk gehörenden Blindwellenscheiben. Ich schlage dafür die im Handel erhältlichen Scheiben für die V 36 vor. Diese haben zwar eine etwas andere Form als das Original (s. a. Abb. 2), aber solch kleines Zugeständnis zur Erleichterung unserer Arbeit können wir wohl unbedenklich „wagen“. Wer dennoch ganz 100%ig sein will, muß sich die richtigen Blindwellenscheiben selbst anfertigen (oder anfertigen lassen).

Der Aufbau des Drehgestells ist verhältnismäßig einfach: Ein massives Messingstück — nach Abb. 6 10×15×29 mm groß — bildet den Grundstock. Die Flächen dieses Klotzes müssen gut parallel bzw. rechtwinklig zueinander liegen. Je sorgfältiger wir das entsprechende Befehlen vornehmen, desto leichter tun wir uns bei den späteren Arbeiten. Bevor ich aber auf diese eingehe, möchte ich Ihnen noch einen guten Rat geben, falls Sie gewillt sind, das Modell in der von mir vorgeschlagenen Weise zu bauen: Achten Sie bitte auf die Reihenfolge der Arbeitsschritte! Aus meinen eigenen Erfahrungen, sowohl auf dem Gebiete des Eisenbahnmodellbaus, als auch in der Anfertigung feinmechanischer Geräte, kann ich sagen,

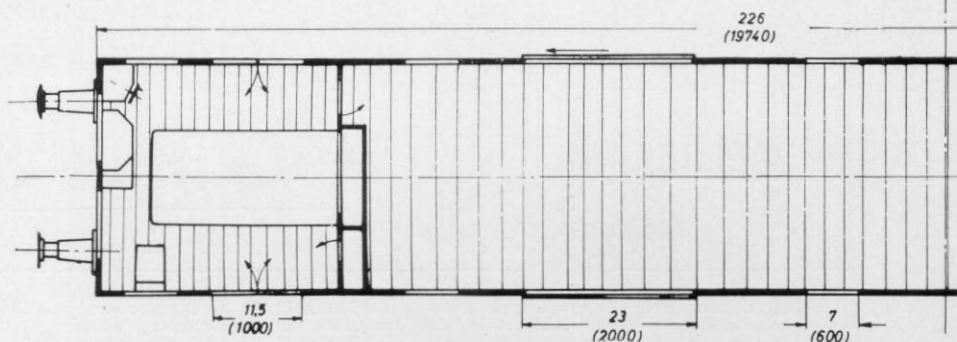
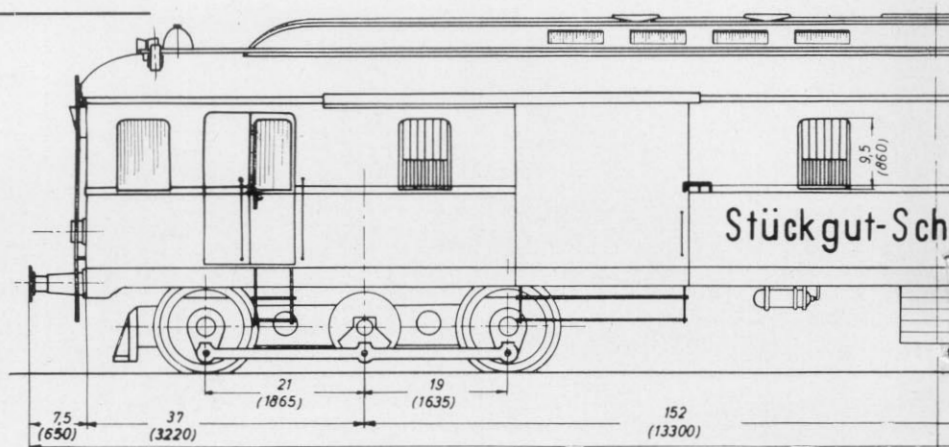
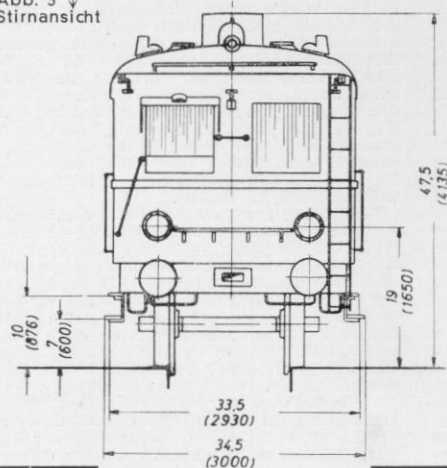


Abb. 3
Stirnansicht



Unser Bauplan :

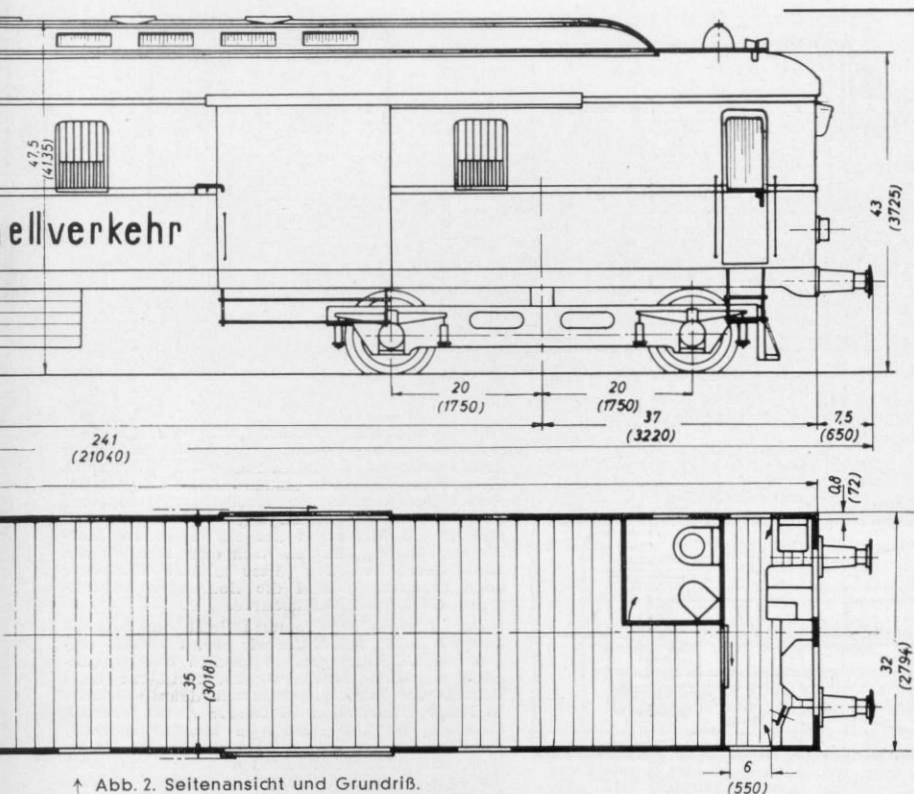
GG trieb-30

Triebwagen für den Stückgut-
Schnellverkehr

Zeichnungen im Maßstab

1:1 für H0

von W. Pönitz, Mannheim



↑ Abb. 2. Seitenansicht und Grundriß.

↓ Abb. 4. Für sperriges und leicht entzündliches Gut wird ein gewöhnlicher R-Wagen mitgeführt.



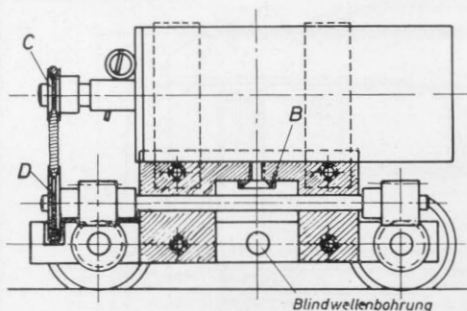
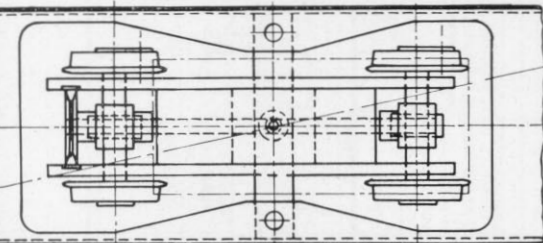


Abb. 5. Motoreinbauvorschlag unter Verwendung eines „Permo 18“. Schneckenrad = 16 Zähne. Gesamtuntersetzung = 1:20. — Zeichnung 1:1 für H0.

↓ Bei der Draufsicht ist die Blindwelle nicht eingezeichnet.

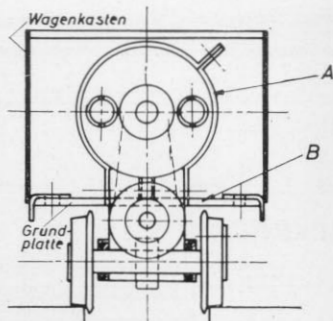
Größte Auslenkung: 13°
(unverkürztes Fahrzeug, 36 cm Radius)



daß sehr oft die richtige Reihenfolge der einzelnen Arbeitsgänge über den Erfolg oder Mißerfolg einer Arbeit entscheidet!

Doch zurück zu unserem Triebwerk. Den Messingklotz haben wir inzwischen wohl fertig vor uns liegen, und am besten bohren wir jetzt die Längsbohrung für die Schneckenwelle (2 mm \varnothing ; möglichst mit 1,8 mm vorbohren und dann auf 2 mm aufreiben) und darauf die vier Löcher für die M 2-Gewinde (mit einem 1,6 mm-Bohrer). Das Gewinde selbst schneiden wir aber jetzt noch nicht ein, sondern erst später. Statt dessen legen wir den Klotz vorerst zur Seite und nehmen uns der Drehgestell-Seitenteile an, von denen wir zwei Stück brauchen (Abb. 6). Das Material ist wieder Messing und zwar 1,5 mm starkes Blech. Um Bohrungen und Einschnitte kümmern wir uns vorerst nicht: Die Seitenteile werden nur auf die äußeren Rohmaße befellt, jedoch vorher, damit beide vollkommen gleichmäßig geraten, miteinander verlötet.

Das so bearbeitete Seitenteil-„Paket“ ist nunmehr mit dem bereits angefertigten Messingklotz zu verlöten oder — mit Hilfe einer Schraubzwinge — zusammen zu klemmen. Dabei ist darauf zu achten, daß die Unterkanten beider Teile schön plan miteinander verlaufen und die Seitenteile den richtigen Überstand über die beiden



Stirnseiten des Klotz haben (entsprechende Maße s. Abb. 6). Die folgende Arbeit ist mit einer Tisch- oder Ständerbohrmaschine ein Kinderspiel. Aber auch mit einer Handbohrmaschine ist die notwendige Genauigkeit erreichbar, wenn man beim Bohren der Befestigungslöcher in die Seitenteile die Bohrungen des aufgespannten Klotzes als Führung benutzt. Nach dem Trennen von Klotz und Seitenteilen (diese selbst bleiben aber noch zusammen!) sind die Bohrungen in letzteren auf 2,1 mm aufzubohren.

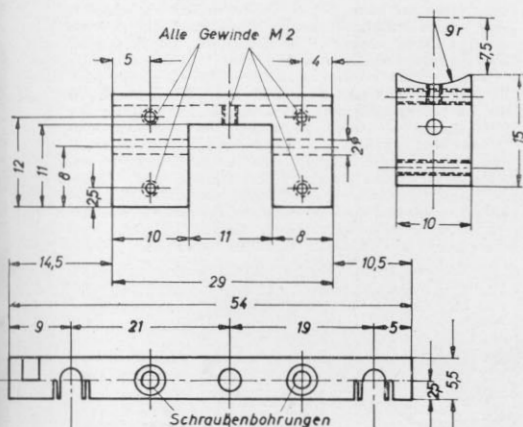
Zur Abwechslung kommen jetzt die Kuppelstangen an die Reihe, die wir aber ebenfalls vorerst nur als Rohlinge fertigmachen und provisorisch auf dem Seitenteil-Paket festlöten: Beim Bohren der Achslager stimmen dann sämtliche in Frage kommenden Stichmaße genau überein! (Bohrung für die Blindwelle nicht vergessen!) Der Durchmesser der Achslagerbohrungen richtet sich nach den entsprechenden Achsen und auch die eigentliche Ausführung der Achslager möchte ich dem Einzelnen überlassen. In der Zeichnung ist die Lagerung vorgesehen, die seinerzeit im Rahmen der V 200-Baubeschreibung (Heft 16/V) vorgeschlagen wurde. Besondere Achslagerbuchsen sind jedoch ebenfalls brauchbar. Man achte möglichst darauf, daß sich die ganze Sache leicht wieder demonstrieren läßt, um eventuelle spätere Reparaturen nicht zu schwierig zu gestalten. Desgleichen sei es dem Einzelnen freigestellt, ob er zur Seitenteilbefestigung Zylinderkopf- oder Senkschrauben nimmt. Ich selbst entscheide mich für Zylinderkopfschrauben: Durch die zu Langlöchern ausgefeilten Schraublöcher in den Seitenteilen habe ich dann die Möglichkeit, Schnecke und Schneckenrad in guten Eingriff zu bringen und nach längerer Laufzeit eventuell nachzujustieren. Senkschrauben erfordern dagegen Senkungen in den Seitenteilen und können deshalb die eben genannten Vorteile der Zylinderkopfschrauben nicht aufweisen. Andererseits sind Senkschrauben nach der Endmontage kaum noch zu sehen und treten folglich nicht störend in Erscheinung.

Doch wenden wir uns wieder dem Messingklotz zu: Die Rundung für den Motor ist nunmehr einzufellen und zwar möglichst genau mittig, damit der Motor später nicht etwa quer in die Gegend „schießt“. Mit einer Metallsäge sägt man dann den Klotz längs der angerissenen Aus-

schnittlinien ein, während die obere Begrenzung der Aussparung abgehört wird, d. h. neben der Begrenzungslinie wird Loch um Loch eng aneinander gehört, so daß praktisch kein Steg zwischen den Bohrungen stehen bleibt. Das Abtrennen des auszusparenden Stückes vom Block ist dann nicht allzu schwer. Die Aussparung selbst sieht nun alles andere als schön aus. Aber nicht nur deswegen muß sie befeilt werden, sondern vor allem, um der Tragbrücke des Wagenkastens eine gute Gleitfläche zu bieten. In der Mitte der Gleitfläche ist das Gewindeloch für den Dreizapfen mit einem 1,6 mm Bohrer vorzubohren und anschließend schneidet man sämtliche Gewinde des Klotzes. Aber bitte vorsichtig, damit Ihnen nicht etwa der Gewindebohrer abbricht und im Loch stecken bleibt!

Viel Arbeit bleibt jetzt am Triebdrehgestell nicht mehr zu tun: Die Motorhaltebänder A (Abb. 5) werden aus Ms-Blech zurechtgebogen und mit Bohrungen versehen, die Tragrücken B angefertigt, desgleichen die Schnurscheiben (C u. D) für Motor und Schneckenwelle (soweit man sie nicht kauft) und die Kuppelstangen fertig ausgearbeitet. Auch die Schneckenwelle (Silberstahl 2 mm Ø) muß noch abgeschnitten werden. Und dann endlich können wir an das Zusammenbauen des Drehgestells gehen: Zuerst wird die kleinere Schnurscheibe auf die Motorachse aufgezogen und notfalls angelötet. Die größere Schnurscheibe und eine Schnecke sind auf der Schneckenwelle zu befestigen, die durch die Wellenbohrung des Hauptklotzes gesteckt wird und erst danach die zweite Schnecke aufgezogen erhält. Das Weitere dürfte ebenfalls nicht schwieriger sein: Seitenteile an den Klotz anschrauben, die Radsätze — mit aufgezogenen Schneckenrädern — einsetzen und den Eingriff zwischen Schneckenrad und Schnecke einstellen, den Motor „aufbocken“ und die in richtiger Länge gehaltene Spiralschnur über die Schnurscheiben legen. (Länge der Schnur ausprobieren! Zu straffe Spiralschnur ruft unnötig hohe Lagerreibung hervor — zu schlaffe Spiralschnur rutscht bei Belastung!)

Abb. 6. Getriebeklotz (oben) und Drehgestellwangen (unten). M 1:1 für H0.



Wenn der nun folgende Probelauf zu Ihrer Zufriedenheit ausgefallen ist, können Blindwelle und Kuppelstangen ebenfalls montiert werden. Über das Anbringen und die Ausführung von Stromabnehmern für die verschiedenen Gleissysteme ist schon des öfteren geschrieben worden, so daß ich hier wohl nicht erst noch darauf eingehen muß.

Vielleicht mag dem einen oder anderen die von mir vorgeschlagene Art des Drehgestellbaus zu schwierig erscheinen. Der Vorteil gegenüber der reinen Lötmethode liegt aber meines Erachtens darin, daß das Gestell durch Lösen von vier Schrauben zu demontieren ist und daß beide Lager der Schneckenwelle in einem Arbeitsgang hergestellt werden. Die Schneckenwelle als schnellaufender Teil wird also immer gut gelagert sein; vor allem, wenn die entsprechende Bohrung aufgerieben wurde.

Für das zweite Drehgestell und den Wagenkasten eine spezielle Anleitung zu geben, hieß Eulen nach Athen tragen. Wer sich Arbeit sparen will, nehme als zweites Drehgestell ein fertiges „Grörlitzer“ aus der Industrieproduktion. Ist man jedoch damit nicht zufrieden, so muß man halt bauen.

Die Bodenplatte des Wagenkastens ist zweckmäßiger Weise aus Blech auszuschneiden und zurechtzubiegen. Auch bei Verwendung einseitig isolierter Radsätze — zur Vermeidung von Stromabnehmern — dürfte die Blechgrundplatte nicht abwegig sein: Über dem zweiten Gestell spart man das Blech halt aus und setzt ein Stück Pertinax oder dergleichen ein.

Den Wagenkasten selbst fertigen Sie in der Ihnen eigenen Art, sei es in Blech-, Holz- oder Gemischthauweise. Vor allem: nach bestem Können!

So, ich glaube, daß ich nun genug geschrieben habe. Falls Ihnen meine Anleitung nicht zusagt, bauen Sie ruhig nach Ihrer Façon — ich wünsche Ihnen trotzdem gutes Gelingen!

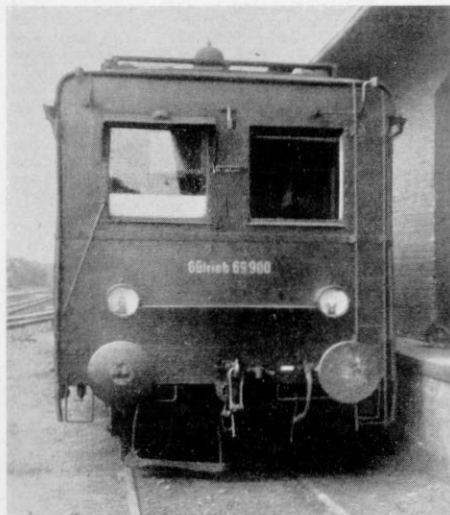


Abb. 7. Frontansicht des großen Vorbildes.

- Kleine Winke -



für

- kleine Dinge -

von Günter Albrecht

Abb. 1

Emsig wird jetzt hier geschafft
Mit Balogh-Gut und Preiser-Kraft.

Wieder etwas leichter haben es die Modellbahner, die bei der Ausgestaltung ihrer Fahrzeuge und Bahnhöfe auf das Ladegut nicht verzichten wollen: Die Fa. Balogh, Passau, hat nämlich eine ganze Reihe verschiedener „Güter“ auf den Markt gebracht. Die einzelnen Stücke sind in sauber gedrehter Holzausführung angefertigt, und es bleibt dem Bastler nur noch das „Auf-Natur-Herrichten“ übrig. So wird man zum Beispiel die „Fässer“ — die es in 6 verschiedenen Größen gibt — wohl meist mit brauner Beize behandeln, um ihnen das neue Aussehen zu nehmen. Wir selbst haben es aber einmal besonders „fein“ machen wollen und die Fässer leicht mit Graphit (Bleistiftmine) „beschmutzt“. Das Holz wird dadurch so richtig altgrau, wie es im allgemeinen die „großen“ Fässer auch sind. Ein oder zwei Fässer sollte man jedoch sauber lassen: Das sieht dann so aus, als ob die „Brauerei Tröpfel“ tatsächlich mal neue Fässer gekauft hat.

Die „Faßreifen“ sind an den Modell-Fässern nur durch Einstichnuten angedeutet. Es lohnt sich deshalb — im Hinblick auf die „Vortäuschung falscher Tatsachen“ — auch diesen Faßreifen sein Augenmerk zu schenken. Das kann man tun, indem man entweder die Nuten mit einem Bleistift nachzieht (auf Fotos merkt man den Be... trug praktisch gar nicht) oder die Faßreifen durch Drahtschlingen nachbildet, die in die vorhandenen Nuten eingelegt werden (Kupferdraht 0,2–0,3 mm Ø). Das letztere bringt naturgemäß wieder etwas mehr Arbeit mit sich, aber man hat ob der „richtigen“ Faßreifen ein beruhigtes Gewissen.

Kabelrollen — ebenfalls ein dankbares Objekt, das allerdings nicht zu oft auf der Anlage vertreten sein sollte. Die Rohlinge dieser Rollen wird man gleichfalls — wie oben beschrieben — auf „alt“ herrichten, die Bretterflächen an den Seitenflächen einritzen und auch die entsprechenden „Kabel“ aufrollen. Daß man als „Kabel“ ganz gewöhnlichen Kupferdraht (0,2–0,3 mm) verwendet (mattieren!), bräuhete eigentlich nicht erst erwähnt zu werden, denn das liegt ja auf der Hand. Andererseits ist es aber bestimmt nicht fehl am Platz, auf die meist übliche

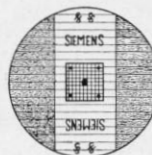
Beschriftung der Rollen hinzuweisen. Von „Siemens“ bis zum „Kabelwerk Müller, Buxtehude“ stehen da alle Möglichkeiten offen, auch hinsichtlich der Schriftanordnung. Meist wird aber der Firmenname schwarz im weißen Feld stehen (s. a. Abb. 2). Wer es ganz fein machen will, „vernagelt“ den Kabelraum der Rolle noch mit Latten, so wie es „draußen“ öfters und in Abb. 1 rechts zu sehen ist.

An Abb. 1 sieht man übrigens auch, wie sich Jupp Piepenbrink gerade mit einer Preßluftflasche abmüht, die ebenfalls von der Fa. Balogh stammt und mit grauer Plakafarbe „bepinselt“ wurde. Grau ist aber nicht die einzige Farbe, in der es derartige Flaschen gibt, sondern man sieht bisweilen auch gelbe, blaue und rote; mindestens haben sie eine „Bauchbinde“ in diesen Farben.

Mit Plakafarbe werden auch die „Benzinfässer“ behandelt, und bei diesen braucht man sich ebenfalls nicht nur auf eine Farbe zu beschränken: schwarz, grau und aluminiumfarben dürften wohl die meisten sein; vielfach noch mit Aufschriften, die Aufschluß über Inhalt und Hersteller geben.

Wenn damit auch noch einige Arbeiten für den Bastler übrig bleiben, so ist es wohl dennoch zu begrüßen, wenn Ihnen wenigstens die Herstellung der Rohlinge — die wohl die meiste Zeit für den einzelnen beansprucht — erspart bleibt: Um so mehr Zeit kann für die „eigene Note“ aufgewendet werden.

Zum Schluß sei noch erwähnt, daß dieses Beladegut in Packungen zu je 33, 66 oder 99 Stück geliefert wird und daß jede dieser Packungen alle beschriebenen und zwei weitere Sorten (Bottidie und Säurebehälter) aufweist. (S. a. Inseratenteil).



← Abb. 2
Beschriftungs-
beispiele für
Kabelrollen.

Abb. 3. →
Das Beladegut,
so wie es von
der Fa. Balogh
geliefert wird.

Muß geerdet werden?

In der Bedienungsanweisung zum Fahrpult 745 heißt es im vorletzten Absatz: „Das Gerät hat Erdungsklemme und diese ist mit der Wasserleitung zu verbinden“.

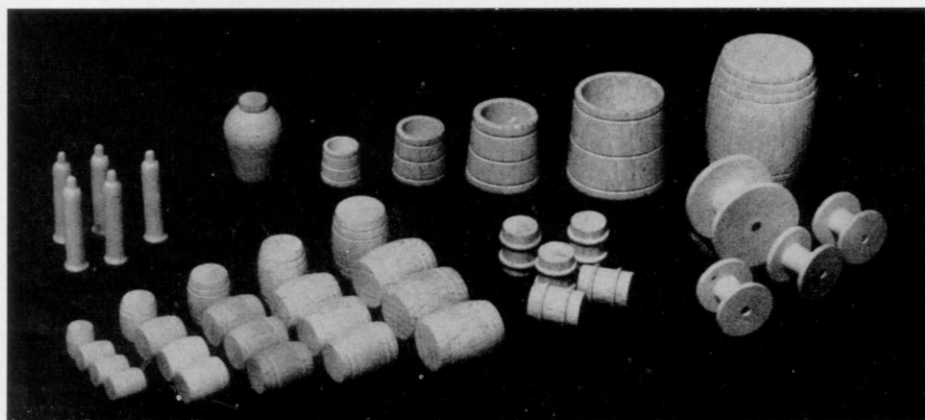
Die vielen Anfragen beweisen, daß über den Begriff „Erdung eines Gerätes“ viel Unklarheit herrscht. Es gibt in Deutschland eine Stelle, die besorgt ist, daß bei Benützung von elektrischen Geräten irgendwelcher Art der Benützer keinen körperlichen Schaden erleidet. Diese Stelle ist der Verein deutscher Elektrotechniker (abgekürzt VDE), und diese Stelle verlangt bei allen elektrischen Geräten mit Metallgehäuse, daß diese Gehäuse geerdet werden. Warum? — Nun, sollte sich durch irgend einen Zufall im Innern des Gerätes eine spannungsführende Leitung lösen und an der Gehäusewand anliegen oder sollte z. B. ein Durchschlag der Transformatorwicklungen gegen den Körper (Körperschluß) auftreten, so kann u. U. das Gehäuse, wenn es nicht geerdet ist, spannungsführend gegen Erde werden. Eine z. B. auf feuchtem Steinboden stehende Person mit genagelten Schuhen, die dieses Gehäuse anrührt, würde einen Schlag mit der vollen Spannung erhalten. Ist das Gehäuse aber geerdet, dann fließt diese Spannung direkt nach der Erde hin ab und die dadurch entstehenden Ströme lösen die Sicherungen aus. So ist es ja auch notwendig, daß Heizgeräte, Kühlschränke, elektrische Herde usw. mit Schutzkontaktsteckern ausgerüstet sind, die allerdings nur in die dazu passenden Steckdosen passen und die einen dritten Leiter, die Erdleitung, mit zum Gerät führen, so daß automatisch beim

Einstecken des Steckers das Gerät geerdet wird. Bei diesen Geräten, zumal wenn mit Wasser und mit Dampf beim Kochen umgegangen wird, ist das eine unbedingte Notwendigkeit.

Etwas anderes ist es z. B. bei unserem Fahrpult. Nachdem wir das Gerät nach den Vorschriften des VDE aufgebaut haben, ist auch eine Erdklemme vorgesehen. Es besteht also die Möglichkeit — und wir erfüllen damit eine Pflicht — daß jeder Einzelne, wenn er will, dieses Gerät erden kann. Dabei versteht man unter Erdung das gleiche, wie man es vom Rundfunkapparat kennt: Anschließen an die Wasserleitung oder an den Blitzableiter. Zur Funktion des Gerätes ist die Erdung allerdings keineswegs notwendig; sie soll nur eine Sicherheitsvorkehrung sein.

Im übrigen besteht bei unserem Gerät praktisch überhaupt nicht die Möglichkeit, daß die Netzspannung an das Gehäuse gelangen kann und wir glauben, daß kaum 1% der Besitzer von elektrischen Eisenbahnen ihre Fahrregler erden. Die Leitungen, die im Gerät verlegt sind, führen ausschließlich Niederspannung. Die Leitung — netzspannungsseitig — zum Trafo ist so ausgeführt, daß praktisch nichts passieren kann. Weit gefährlicher wie unser Gerät in dieser Beziehung wäre da jede Nachttischlampe, die aus Metall gefertigt ist.

Es liegt uns natürlich fern zu propagieren, man solle das Gerät nicht erden. Ob es jedoch der Einzelne wirklich tut — das ist seine persönliche Sache.



Der Leser hat das Wort! - Ohne Kommentar!

Die unter dieser Rubrik veröffentlichten Artikel stellen die Meinung der Verfasser dar und brauchen sich mit den Ansichten der Redaktion nicht zu decken. Auch etwaige Erwiderungen werden kommentarlos gebracht. Möge der Leser entscheiden, ob und welche Meinung er sich zu eigen machen will. Eine interessante, aufschlußreiche und unterhaltsame Spalte!

Pro — Contra

zum Artikel „Gedanken um die Modellbahnerei“ in Heft 8/VI.

Contra: Herr F. M. Theisen, Trier

Hört, hört! Bausparkassenhäuser, Brandmauern, Hinterhöfe, Gefängnis oder Arbeitsamt! (Wie soll man wohl den Unterschied feststellen, wenn nicht an den Fenstern?) — Parkanlagen und Trümmergrundstücke, Villen mit und ohne Gärten, Innenstadt — Stadtrand...

O, du heiliger -- (ich weiß nicht, wer für die Modellbahner zuständig ist)! Und das alles auf 11 Quadratmetern...!

Man soll sich nicht in Einzelheiten verlieren. Stimmt! Ich glaube aber, daß sich einem Modellstädtebauer wie Herrn Blank die Haare sträuben, wenn er einen Zeitungskiosk ohne Zeitungen sehen würde. Ich kann

mir vorstellen, daß es einem versierten Modelleisenbahner mit seiner Lok und seinem Wagenpark ebenso ergeht. Die Betonung liegt bei unserem Hobby aber immer noch auf „Eisenbahn“ und das, was Herr Blank als Wesentliches bezeichnet, wird wohl jeder Modellbahner mit der Zeit auf seiner Anlage sowieso erstellen. Dazu gehören aber keineswegs die Sandkästen auf Kinderspielplätzen und alte Wehrmachtsbaracken auf Bahnhofsvorplätzen, sondern eher noch die Dinge, die die Miba als Baupläne veröffentlicht, wie z. B. das niedliche Schürhakenstell der Herrn Tappert.

Das wär's, was ich zu sagen hätte. Nichts für ungut — ich bin tolerant! ●●●





Pro: Herr R. J. Wittwer, München

Wie schon Herr E. Blank in Nr. 8/VI der „Miba“ sehr richtig sagt, wird von vielen Modellbahnfreunden zu wenig Wert auf die Ausgestaltung der Gegend gelegt, werden vor allem Städte und Dörfer vernachlässigt. Es ist aber falsch, einen Bahnhof in eine Gegend zu stellen, in der — um mit den Worten des Herrn Blank zu sprechen — im allgemeinen nur der Bu-Ba-Bus gelegentlich vorbeikommt. Wo ein ländlicher Dorfbahnhof steht, da muß auch ein Dorf vorhanden sein, das der Größe des Bahnhofes angepaßt ist. Wo aber ein größerer — sagen wir einmal ein Mittelstadtbahnhof — Verwendung finden soll, der mehrere Gleise aufweist, ein größeres BW mit allem Drum und Dran auf der Anlage ist, ja da bleibt nichts anderes übrig, als eine Stadt dahinterzustellen. Ein Bahnhofsvorplatz, und wenn er noch so nett ausgestaltet ist, tut es eben nicht allein. Siedlungshäuser, wie sie jetzt in allen möglichen Ausführungen und in reicher Auswahl sowohl fertig von Industriefirmen als auch zum Selbstbau zu haben sind, können aber niemals eine Stadt ersetzen. Herr Blank hat vollkommen recht mit der Bemerkung, daß solche

Bauten des aufgelockerten Baustils als Randbezirksbauten zu betrachten sind und niemals eine Stadt darstellen können. Selbst eine größere Ansammlung solcher Siedlungshäuser reicht nicht aus, um den Hintergrund für einen richtigen Stadtbahnhof abzugeben. Andererseits ist es ein sehr verständlicher Wunsch des Modellbauers, einen größeren Bahnhof mit den vielen Gleis- und Weichenstraßen, den Rangiermöglichkeiten und damit Betriebsgelegenheiten für seine Bahn in den Mittelpunkt seiner Anlage zu stellen.

Es gibt da ja die eine, vielleicht gar nicht so schlechte Ausweglösung, den Bahnhof mit der Straßenfront an den Vorderrand der Anlage zu stellen, so daß der Betrachter den Eindruck gewinnt, er stehe selbst in der angenommenen Stadt, auf dem Bahnhofsvorplatz derselben — die Stadt läge also hinter ihm. Dann genügt es wohl, hinter dem Bahnhof eine Randsiedlung aufzubauen, noch ein paar städtische Häuser hinzustellen und dann ins Gelände überzugehen. Das ist oft genug in der großen Wirklichkeit der Fall. Ich habe diesen Fall ganz besonders ausgeprägt in Villingen im Schwarzwald vorgefunden. Der Bahnhof (und zwar ein



gar nicht kleiner Bahnhof) mit 3 Bahnsteigen und mindestens 5 Gleisstraßen liegt hier ganz am Rande der Stadt.

Bei kleinem Raum dürfte sich also diese Anordnung durchaus als zweckmäßig erweisen, auch wenn sie im allgemeinen bei den Modellbahnern nicht beliebt ist. Grund dafür dürfte der Umstand sein, daß das Empfangsgebäude die Zugbewegungen auf den Bahnstrecken im Wesentlichen verdeckt.

Mit Folgendem soll aber an Hand von ein paar Bildern gezeigt werden, daß auch auf einem verhältnismäßig kleinen Raum eine richtige Stadt hinter einem modernen Bahnhofsgebäude aufgebaut werden kann. Die gezeigte Anlage wurde von einem Modellbahner, der gewissermaßen beruflich mit der Sache zu tun hat, vom Juniorehef des Spielwarenhauses Egon Wiedling, München, als Vorführanlage geschaffen und ist mit Märklinmaterial ausgerüstet. Anlagenmäßig ist es keines der sonst üblichen Ovale, sondern eine zweigleisige Strecke, die an beiden Enden in einer Kehrschleife endet. Dabei wurde die eine Kehrschleife unsichtbar unter der Stadt eingerichtet, während die andere oben um einen Ausflugsort herumläuft.

Die Stadt mit dem Bahnhof, dem BW, Ellokhalle, Verschiebebahnhof, kurz allem, was der Modellbahner im Mittelpunkt der Anlage sehen will, ist auch hier der Mittelpunkt; die Stadt dahinter ist gewissermaßen der Kern des Ganzen. Sie ist folgerichtig ausgeführt mit Hotel, Kaufhaus, engen Straßen, Gasthäusern, Banken, Hinterhöfen, Brandmauern, mit einer richtigen Stadtkirche, Kinobau, mit Reklame an den Brandmauern, teilweise leuchtenden Firmenschildern mit Gehsteigen und Briefkästen, Verkehrsschildern, einem großen Denkmalsplatz mit Anlage, Straßenlaternen und Straßenbahn. Auch die von Herrn Blank aufgeführten Nebenbauten (Tankstelle, Kohlenhandlung) und die unvollendeten Bauten fehlen ebenso wenig wie die Randsiedlungshäuser. Nur auf eines wurde verzichtet: auf die Ruinen aus dem Kriege. Davon haben wir in Wirklichkeit genügend und wollen sie im Rahmen unserer Modellbahn nicht gerne sehen.

Die Vielfalt der verschiedenen Stadtbauten ist aus den Bildern gut zu sehen. Alle Bauten sind nach eigenen Entwürfen vom Verfasser geschaffen worden und bestehen in der wohl zweckmäßigsten Bauweise aus Sperrholz, Karton und Cellon

(für die Fenster). Die Bauten sind sämtlich mit einer entsprechend gefärbten Mörtelschicht überzogen, was allein — trotz aller immer wieder auftauchenden Empfehlungen und Versuche anderer Art — den Bauten ein wirklichkeitsnahes Aussehen verleiht.

Die „Natur“ ist allerdings etwas zu kurz gekommen; Wälder und Wiesen finden sich hier nicht — wie es in der Nähe einer größeren Stadt meist der Fall ist — wohl aber Bäume, Anlagen und, auf dem Aussichtshügel über der Stadt, auch Gärten und Blumen; schließlich auch eine etwas gebirgige Schlucht mit einem Tunnel, in dem die Hauptstrecke doppelgleisig verschwindet, um zu der unter der Stadt befindlichen Kehrschleife zu gelangen.

Alles in allem: eine durchaus neuartige und bis in die letzte Konsequenz gehende Durchgestaltung einer Modellbahn und — das sollte hier gezeigt werden — die praktische Erfüllung der von Herrn Blank wohl sehr zu Recht aufgestellten Forderungen. ● ● ●

Sämtliche Aufnahmen auf den Seiten 390 bis 393 geben Ausschnitte aus der Anlage der Fa. Wiedling, München, wieder.

Contra: Herr W. Mannheim, Düsseldorf

Herr Blank aus Witzenhausen wollte wohl einige „Witze“ machen? Er schreibt: „Es wird nämlich m.E. noch viel Modellwidriges gebaut“. — Wenn er damit seine eigene Anlage meint, mag das stimmen. Auf einer Fläche von $2 \times 5,5$ m eine Stadt und 3 Dörfer entstehen zu lassen, ist in der Tat sehr wenig modellgetreu, wenn man mit Blank-Witzenhausenschen Maßstäben mißt. Das reicht gerade für einen Bahnhof; denn 2 Meter Modell sind 175 m Natur, und 5,5 Meter Modell sind rund 500 m Natur. Und auf dieser Fläche 1 Stadt und 3 Dörfer? In der Tat, es wird noch viel Modellwidriges gebaut!

Herr B. fährt fort: „Da gibt es Bahnhöfe (ländlich sittlich...) aber ohne Dorf! Stadtbahnhöfe mit 3-4 Häusern“. Sie werden lachen, Herr E. B.-Witz; aber das gibt es wirklich! Augen auf bei der Fahrt mit der Eisenbahn! Mir fällt gerade Laupheim ein (Strecke Ulm-Friedrichshafen). Dort zweigt eine Nebenbahn nach Schwendi ab und die Gleisanlagen des Bahnhofs dürften modellgerecht auf die Fläche von $2 \times 5,5$ m vielleicht nicht einmal drauf gehen. Laupheim ist eine Stadt von 6800 Einwohnern in entsprechend vielen Häusern. Am Bahnhof stehen aber nur 2 oder 3 Häuser, die Stadt ist noch 2 km entfernt und vom Bahnhof



aus nicht zu sehen, da ein Hügel dazwischen liegt. — Ferner Bahnhof Seitschen (Dresden-Görlitz): Bahnhof, Güterschuppen, Gastwirtschaft, Lagerhaus, Schluß! Das Dorf ist weit weg und vom Bahnhof aus nicht zu sehen. Müllheim/Baden ist eine Schnellzug-Station, aber außer dem Bahnhofsgebäude, der Bahnhofswirtschaft, ca. 4 oder 5 Häusern und einem Sägewerk ist von der fast 8000 Einwohner zählenden Stadt nichts zu sehen. Sie liegt gut 2 km weit weg zwischen Rebhügeln. Es würde mir nicht schwer fallen, noch einige ...zig solcher Fälle aufzuzählen. Warum soll man sich solche Fälle nicht dienlich machen, wenn wir schon mit Platzmangel zu kämpfen haben. Eine entsprechende Hintergrundkulisse, meinerwegen mit halbplastischen Vorstadthäusern, würde

sogar dem in solchen Fällen gewohnten Bild entsprechen!

Weiter regt sich Herr E. B.-Witz. über Kleinstädte mit Großstadt-Straßenbahnbetrieb auf. Nun, Straßenbahnbetrieb ist kein Vorrecht der Großstadt. Ich denke an Zangeneck (Strecke Köln-Düsseldorf): Typischer Dorfbahnhof, wo weder Schnell- noch Eilzüge halten. Aber vor dem Bahnhof ist Endhaltestelle der Straßenbahn nach Monheim-Hildorf. Auch an der oben erwähnten Strecke Ulm-Friedrichshafen gibt es so einen Fall (Meckenbeuren-Tettmang) und sicher gibt es noch einige solcher Straßenbahnen, die vor Dorfbahnhöfen auf ihre Fahrgäste warten. Man kann also auch das getrost im Modell darstellen, ohne etwas Modellwidriges gebaut zu haben.

Noch einige nette Motive

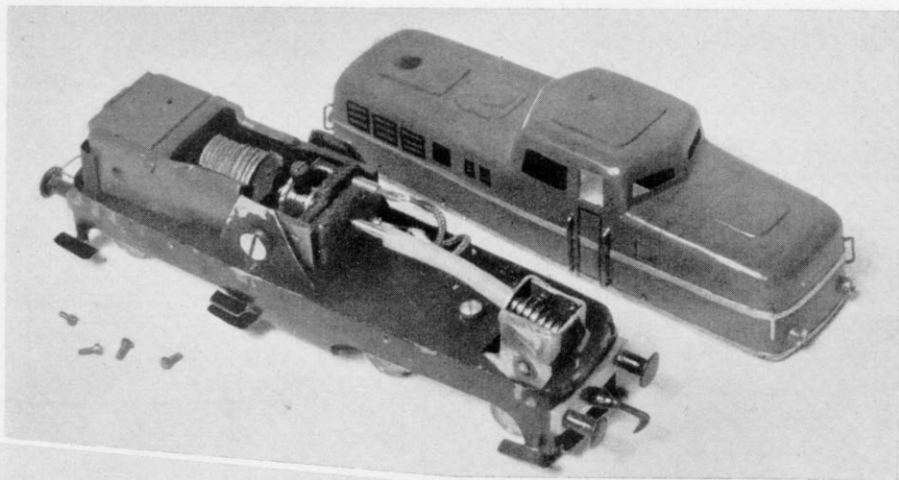


von der

„Untertassen“-Anlage

(Seite 381)





„Liebkind“ V 80

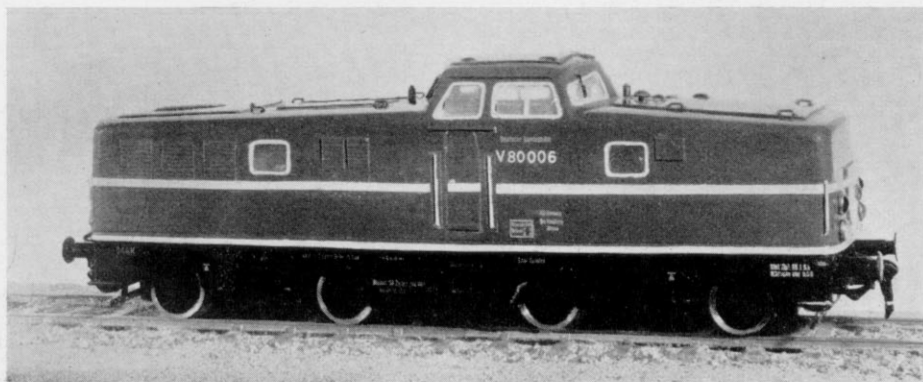
in

TT

und

I

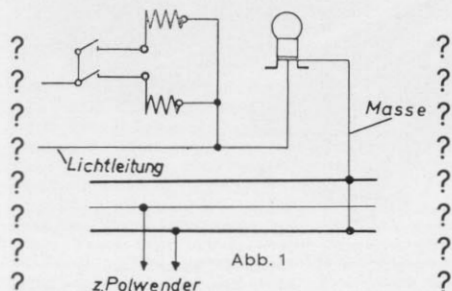
Vor keiner Spurweite scheint die V 80 „sicher“ zu sein. Herr Köppel aus Regensburg meisterte sie in Baugröße TT (oben) samt den angehängten „Old Timer“-Nebenbahnwagen (C1 Pr86 aus Heft 6/IV). Die Spur I-V 80 (im unteren Bild) bauten dagegen die Herren Küster und Otto, Hamburg, gemeinsam: Der Oberteil der Lok wurde von Herrn K. aus Holz gefertigt, die Metallarbeiten des Unterteils und des Getriebes übernahm Herr Otto.



Sie fragen - wir antworten

Märklin-Trafo und Gleichstrombetrieb.

„Ich habe meine Märklin-Lokomotiven auf Gleichstrom umgebaut und, um diese betreiben zu können, meinen Märklin-Trafo 280 mit Gleichrichter und Polwender ausgerüstet. Sobald ich jedoch nummehr Weichen und Beleuchtungsstrom — unter Beibehaltung des Märklin-Anschlußsys-

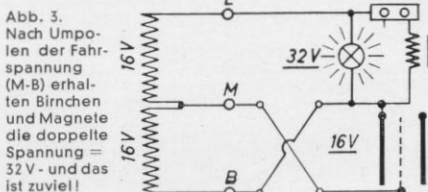
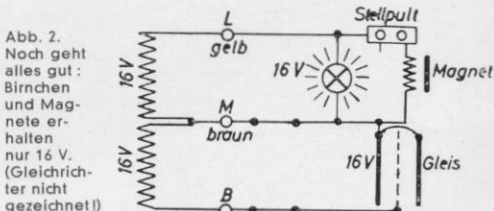


stems, also Anwendung des gemeinsamen Rückleiters! — dem gleichen Trafo entnehme (s. Abb. 1), funktioniert die Stromzuführung irgendwie nicht mehr und der Kurzschlußausschalter spricht an. Woran liegt das und wie muß ich die Schaltung ausführen?“
H. G., Backnang.

Ihre Schaltung unter Verwendung nur eines einzigen Trafos läßt sich leider nicht durchführen, da das Nichtvorhandensein getrennter Stromquellen (Wicklungen) eine gleichzeitige Anwendung von Umpolsschalter und gemeinsamem Rückleiter verbietet (s. a. Heft 4/VI, S. 154/157). Im Gegensatz zu dem dort beschriebenen Trix-Fahrpult 745 sind die einzelnen Wicklungen des Märklin-Trafos im Inneren miteinander verbunden (s. Abb. 2). Wird hierbei, wie in Ihrem Fall, die Fahrspannung umgepolt, so wird zwar der Fahrstrom richtig umgepolt, Magnetartikel und Beleuchtung erhalten jedoch die doppelte Spannung und es ist einleuchtend, daß so ein einwandfreier Betrieb

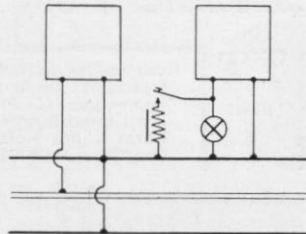
natürlich nicht möglich ist (Abb. 3). Das Märklin-Anschlußsystem ist also nur bei Anwendung der Perfekt-Schaltung 800 durchführbar.

Soll jedoch der Betrieb nach dem Gleichstrom-Umpolssystem erfolgen, wie Sie es vorsehen, so ist dies nur unter Hinzufügung eines getrennten Trafos — bzw. Verwendung eines Trafos mit getrennten Wicklungen — möglich. Das entsprechende einfache Schaltbild ist in Abb. 4 wiedergegeben.



Trafo mit Gleichrichter und Polwender

Abb. 4. Durch einen zusätzlichen Trafo geht man allen Störungen aus dem Weg.



SEB 300 - das Gerät zur unabhängigen Zugbeleuchtung der Münchner Apparatebau-Gesellschaft

MAG

Wenn wir auf diese vielversprechende Neuheit noch nicht eingegangen sind, so liegt dies einzig und allein daran, daß das Gerät noch nicht im Handel ist. Es soll bis Weihnachten rechtzeitig erscheinen. Da uns das verbesserte Gerät dann umgehend zugeschickt wird, werden wir es zur gegebenen Zeit besprechen und Sie über die Liefermöglichkeit unterrichten.

D. Redaktion

Erfahrungen beim Bau einer



Garten- Bahn

von M. Grauer
Reutlingen-Betzlingen

Abb. 1. E 44 und ET auf der Gartenanlage des Herrn Grauer.

Infolge günstiger Umstände, die sich auf meinem Grundstück boten, entschloß ich mich, eine Gartenbahn zu bauen. Die Spurweite stand von vornherein fest, da ich noch rollendes Material der Baugröße 0 hatte; es mußten nur noch einige Loks angefertigt bzw. Märklin-Loks etwas umgebaut werden. Doch diese Dinge möchte ich einmal ausser acht lassen, da das Anlegen der Gartenbahn sicher mehr interessiert.

Eine Garten-Modellbahn muß gründlichst überlegt und ausgetüftelt werden und so habe ich es auch gehalten.

Zunächst interessiert, wie bei der Zimmeranlage, die Platzfrage; nicht jeder Platz eignet sich zum Bau einer Gartenbahn! So sind Unebenheiten auszugleichen, um ein geeignetes Bezugsniveau ± 0 zu erhalten. Auf dieser Höhe ± 0 legte ich dann meinen Bahnhof „Gartenstadt“ an; vorläufig bestehend aus 1 Durchgangsgleis und 2 Überholungsgleisen mit einer Abzweigung zu dem in der Nähe liegenden BW. Nachdem ich mir einen Streckenplan angefertigt hatte, begab ich mich ins Gelände, nur mit Meterstab, Wasserwaage, roten Holzklötzchen — die eigens für diesen Zweck hergestellt wurden — und Hammer bewaffnet. Ich ging nun daran, den gezeichneten Streckenplan im Maßstab 1:1 in das Gelände zu übertragen.

Solange die Trasse auf dem Niveau ± 0 bleiben sollte, wurden nur die Klötzchen in den Boden eingeschlagen; bei höher liegender Strecke wurde jeweils Höhe und Meterzahl von Klötzchen zu Klötzchen an den einzelnen Punkten angeschrieben, z. B. 1:200; das sind 1 cm Steigung auf 2 m Fahrstrecke (à la Vorbild). Als dann der ganze Streckenplan im Maßstab 1:1 auf unserer schönen Erde gezeichnet bzw. ausgesteckt vor mir lag, habe ich eine Ruhepause von 2 Tagen eingelegt.

In diesen 2 Tagen überlegte ich mir, aus welchem Material die Schienen und Schwellen angefertigt werden sollten. Die Schienenprofile lagen von vornherein fest: 5 mm Messingprofile. Betreffs der Schwellen entschied ich mich für Lärchenholz im Querschnitt $10 \times 10 \times 65$ mm. (Eine Gartenanlage darf ruhig etwas höhere und stabilere Schwellen haben als eine Zimmeranlage!) Ueberhaupt möchte ich jetzt schon sagen: Alles, was Wind und Wetter ausgesetzt wird, wie es bei einer Gartenanlage der Fall ist, muß aus besten Materialien hergestellt sein! Ich werde später bei den einzelnen Teilen noch darauf zurückkommen.

Nun zur Trassenherstellung selber: Darüber habe ich mich eingehend mit anderen Kollegen der Eisenbahnklubs Stuttgart und Esslingen unterhalten und stellte aus deren Einzelerfahrungen ein „Gemisch“ zusammen, das aus Zement, Sand und Straßensplitt besteht. Letzterer wird gesiebt, damit nur eine Korngröße — ca. 8 mm Kantenlänge — übrig bleibt. Ist man im guten Glauben, eine genügende Menge Trassenmaterial zu besitzen, so kann man auf dem vorher sauber geebneten Boden, in welchem als „Fundament“ zerschlagene Ziegelsteine und dergleichen eingestampft wurden, mit dem Bau der Trasse beginnen. Man täusche sich jedoch nicht, wie viel Trassenmaterial man braucht: Auf 20 m Strecke kommen ungefähr $\frac{1}{2}$ bis $\frac{3}{4}$ cbm Gemisch! Dabei müssen die Steigungen vorher noch aus dem Fundamentmaterial hergestellt sein, sonst würde der Verbrauch an Zement erhebliche finanzielle Folgen haben.

Die Trasse ist an der Oberfläche sauber mit einer Polierkelle zu ebenen, sodaß die Schwellen einwandfrei aufliegen. Die Böschung dagegen soll rauh sein, damit später das Erdreich daran haften bleibt. Ent-

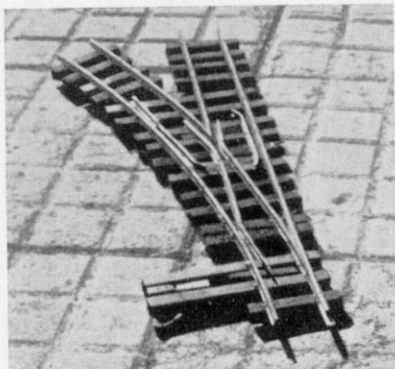


Abb. 2. Eine Weiche der Gartenbahn.

lang der Böschung habe ich vor, Ziergras und Zierpflanzen zu säen bzw. zu setzen; dies ist aber bis jetzt noch nicht geschehen. In dieser Hinsicht muß man sehr vorsichtig sein, denn Gras, Laub, Tannennadeln u. dgl. führen zu häufigen Betriebsstörungen bei einer Gartenanlage! Unten (neben der Böschung) habe ich einen kleinen Wassergraben und in Abständen von ungefähr 5 m Dohlen durch den Damm angebracht, denn auch Regenwasser gehört nicht zu den segensbringenden Bestandteilen einer Gartenanlage! (Abb. 6).

Wenn man an einer Stelle den gewachsenen Boden als Trasse verwenden kann, so ist das selbstverständlich ein ungemeiner Vorteil. Bei meiner Anlage war dies nur über ein Stück von 5 m Länge möglich.

Als meine Trasse fertig und der Zement gut getrocknet war, konnte ich daran denken, die Gleise zu verlegen. Ueber die Gleisbauweise möchte ich nur so viel schreiben, daß die Gleisnägeln — wegen der Oxydationsgefahr — aus Messing sind. Die Schwellen wurden mit altem Auto-Oel präpariert, das ich in genügender Menge zur Verfügung hatte. Ich habe damit bis jetzt keine schlechten Erfahrungen gemacht, doch kann man auch Karbolineum verwenden, um einer Verwitterung oder Fäulnis vorzubeugen.

Zur Beschotterung verwandte ich zweierlei Material: Terazzo- und grauen Straßensplit. Doch ist dies m. E. eine reine Geschmacksache. Viel wichtiger ist es darauf zu achten, daß das Gleis unbedingt eben und nicht schief, d. h. nicht schief in der Querrichtung liegt. Zum Ausrichten habe ich die Wasserwaage benützt.

Steigungen und Kurven sind mit größter Vorsicht „zu genießen“ (Entgleisungsgefahr!). Ich habe deshalb meine Kurven stark überhöht. Tunnelstrecken sind möglichst kurz zu halten, denn Schmutz und Regenwasser sorgen in diesen „Löchern“ für genügend Betriebsstörungen. Keinesfalls sollte man Serpentinentunneln bauen, um an Höhe zu gewinnen, wie dies bei Zimmeranlagen üblich ist.

Nach dem Gleisverlegen habe ich die Oberleitung aufgestellt. Die Oberleitungsmaste wurden aus 5 mm und 3 mm Rundmessing angefertigt, die Haltestreben aus 1 mm Rundmessing gebogen und an Mast und Ausleger angelötet. Der vordere Teil des Auslegers ist mit Isolierschlauch überzogen, denn auch 20 Volt finden in der Erde einen guten Leiter. Ebenso wie die Oberleitungsmaste habe ich auch die Signalmaste aus Messing hergestellt.

Selbstverständlich kann man auch schöne Modellmasten herstellen, aber eine solche Arbeit ist (m. E.) für eine Freianlage zu schade. (Auf meiner Zimmeranlage stehen auch besser gestaltete Maste.) Die Fahrdrachtaufhängung wurde sehr einfach gelöst, indem ich lediglich 1 mm starkes Drahtseil (Kupfer) um den Ausleger geschlungen habe. Man erhält dadurch eine „unendliche“ Oberleitung, welche sich in der Stromführung sehr günstig auswirkt. Der Anfangsmast ist zugleich Endmast und Speisemast. Für Trennungsstücke wurden gesonderte Speiseleitungen verlegt.

Ueberhaupt: Das Leitungsverlegen in einer Gartenanlage ist ein Problem für sich! Welches Leitungsmaterial ist am geeignetsten?



Abb. 3. Der Versuchstriebwagen auf erster Fahrt.

Ich kam zu dem Entschluß, mir Bleikabel zu beschaffen, wie es beim Telefonbau verwendet wird. Dies ist allerdings eine kostspielige Angelegenheit, die sich jedoch lohnt.

Die Stromversorgung der Anlage erfolgt aus einer 80 Watt-Stromquelle mit 24 Volt Gleichspannung. Die Regulierung erfolgte über Polwender mit Regel-Widerständen

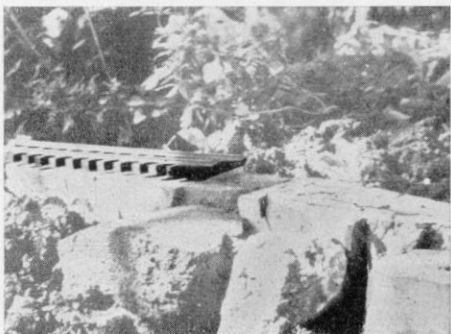


Abb. 4. Hier hört nicht die Welt auf, sondern die Strecke, die gerade verlegt wird. Es wird noch viel Arbeit kosten, bis das Ganze ein Gesicht bekommt!

(40 Ω). Es können gleichzeitig 3 Loks betrieben werden, da der Bahnhof eine Einheit für sich bildet. Beleuchtungskabel und Speiseleitungen sind alle im Boden verlegt und bleiben auch im Winter liegen.

Das wäre — mit wenigen Worten — eigentlich das Wichtigste, worauf es beim Bau einer Freianlage ankommt. Zum Abschluß möchte ich noch einige Erfahrungen zum besten geben, aus denen Interessenten manch Nützliches entnehmen können:

Hinsichtlich Wetterbeständigkeit kann ich mit folgenden Erfahrungen aufwarten: Ein normaler Regen kann der Trasse bei gründlicher Verlegung wenig anhaben; Schnee, Kälte und sonstige Witterungseinflüsse richten dagegen recht oft großen Schaden an. So mußte ich zum Beispiel nach einer drei

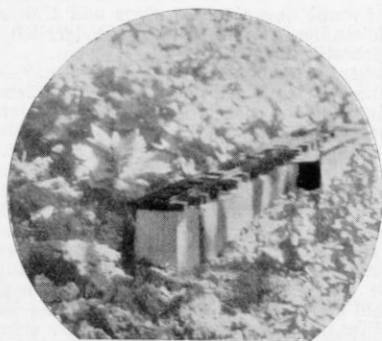


Abb. 5. Hier ist deutlich der eingerammte Holzklotz zwecks Gleisbefestigung zu sehen. Eine vorteilhaftere und elegantere Methode zeigt Abb. 6.

Wochen andauernden Regenzeit folgende Mängel an meiner Freianlage feststellen:

1. Vertikale Veränderungen der Trasse;
2. Anschwemmung von Erde, Laub und dünnen Ästen;
3. Lockerung der Betonsockel im Erdreich;
4. Teilweises Wegwaschen des Schotters;
5. Nicht mehr einwandfrei arbeitende Weichenantriebe.

Ich will deshalb nochmals ausdrücklich darauf hinweisen, worauf es ankommt, wenn die Freianlage auch unvorhergesehenen Wolkenbrüchen standhalten soll: Das A und O ist ein gutes Fundament, sowie eine gründliche Abdichtung und Kanalisation der gesamten Anlage!

Nach einem strengen Winter eventuell auftretende Risse müssen sofort wieder ausgebessert werden, denn sonst „nagt“ sich das Regenwasser durch den Damm und Verschiebungen bzw. Senkungen des Damms sind die unausbleibliche Folge. Hier ist eine sorgfältige Pflege am Platze. Ueberhaupt muß eine Gartenanlage, so lange sie den Sommer über in Betrieb ist, dauernd gehegt und gepflegt werden; sonst wird man nie

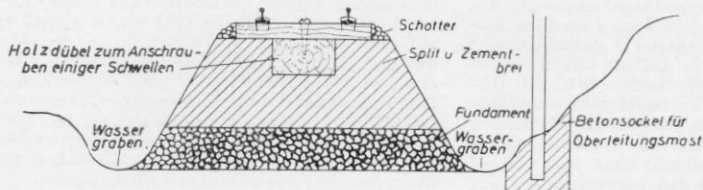


Abb. 6. Querschnitt durch den Damm. Das Fundament besteht aus zerkleinerten Backsteinen. Die Holzdübel sind — im Gegensatz zu Abb. 5 — hier gleich mit einbetoniert.

eine Freude daran haben. Gras und Unkraut zwischen den Gleisen führen unweigerlich zu Betriebsstörungen!

Ueber Brückenbau und Tunnel möchte ich nicht viel Worte verlieren. Auf diesem Gebiet gibt es bei einer Freianlage unbegrenzte Möglichkeiten. Für den Tunnelbau empfehle ich folgendes: Man stellt sich aus Holzleisten zuerst eine Anzahl Rahmen her. Diese werden dann mit Oberleitung und Schienen versehen und draußen in der Anlage eingebettet. Die Tunnel-Einfahrten sind mit Gips oder Zement zu modellieren. Als Schutz gegen das Verfaulen habe ich die Holzrahmen wiederum mit Autoöl getränkt. Im Winter werden die Tunnel-Eingänge mit Kappen abgedeckt, ebenso bei länger anhaltender Betriebsruhe. Tunnelstrecken dürfen nicht zu lang gemacht werden. Wer schöne Tuffsteine zur Verfügung hat, kann mit diesen seine Anlage ausschmücken und es entstehen auf diese Weise oft sehr schöne Motive.

Als Ueberwinterungsmaßnahmen kann ich folgendes empfehlen:

1. Gleise so verlegen, daß sie leicht abgebaut werden können, d. h. also nur einige Schwellen zwecks Arretierung der Strecke festschrauben.

2. Leitungsanschlüsse so konstruieren, daß sie abgeklemmt werden können.

Steht dann der Winter vor der Tür, wird die Leitung abgeklemmt und die Gleisanlage abgebaut. Es bleiben nur die Trasse und die im Boden liegenden Leitungen: Diesen Teilen können Schnee und Kälte fast nichts mehr anhaben. Der Aufbau im Frühjahr ist zwar etwas zeitraubend, denn zuerst müssen leichte Schäden der Trasse, die nicht ausbleiben, ausgebessert werden. Erst dann kann man mit dem Gleisverlegen wieder beginnen.

Die Oberleitung wird im Winter ebenfalls abgenommen; die Maste bleiben stehen. Die blanken Kabelenden werden mit Getriebefett eingefettet und sodann mit Isolierband umwickelt. Bogenlampen, Signale und dergleichen werden selbstverständlich im Winter ebenfalls abgebaut. Es ist zu empfehlen, diese Teile im Frühjahr mit einem neuen Schutzanstrich zu versehen, denn Oxydationserscheinungen werden sich immer wieder zeigen.

Zum Schluß möchte ich nochmals darauf hinweisen, daß für eine Gartenanlage nur die besten Materialien verwendet werden sollten; Eisen ist möglichst zu vermeiden. Am besten eignet sich Messing und dann evtl. Kupfer, Bronze und Aluminium.

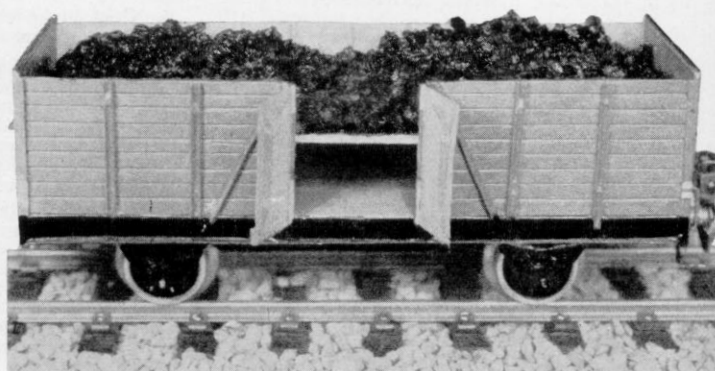
Nach Begehr- voll und leer!



Der bekohlte „Om“

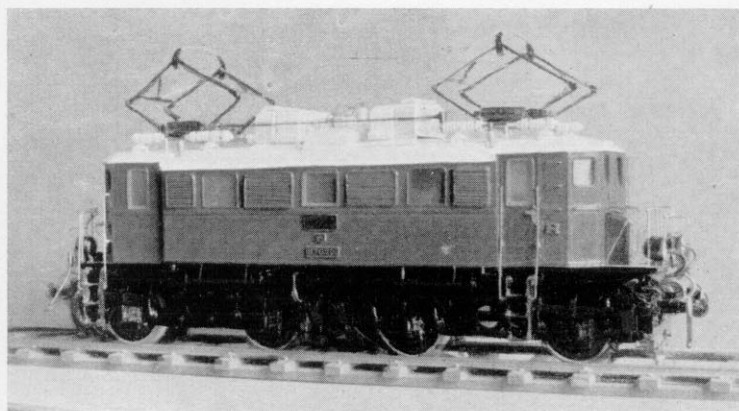
von

H. Lohde, Wiesbaden



Die in der Miba Nr. 4/IV S. 135 in dem Artikel „Nach Belieben voll und leer“ angeregte Methode zur Bekohlung von 0-Wagen erschien mir für meine Bahn in Baugröße 0 gewichtsmäßig zu schwer. Ich versuchte deshalb folgendes: In der Größe der Ladefläche meiner 0-Wagen fertigte ich ca. 2 mm starke Papptafeln an. Unter diese Tafeln leimte ich je zwei Holzklötzchen (ca. 1-2 cm hoch), jeweils der Seitenwandhöhe meiner Wagen entsprechend. Dann trug ich auf die Papptafeln ziemlich dick schwarzen Lack auf

und häufte darauf sofort Korkgrieß, den ich ebenfalls mit schwarzem Lack vorher gut durchtränkt hatte. Schon am nächsten Tage war der Kork in sich und mit der Pappe derart fest verbunden, daß die „Ladung“ ein Ganzes bildete. Diese Ladung ist „federleicht“, sieht ganz echt aus und läßt sich ebenfalls be- und entladen. Damit die „Kohle“ nicht glänzt, empfiehlt es sich, dem Lack etwas Terpentin oder Kamera-Lack beizumengen. Den Korkgrieß erhält man in Geschäften für Bedarfsartikel zur Schaufensterdekoration.



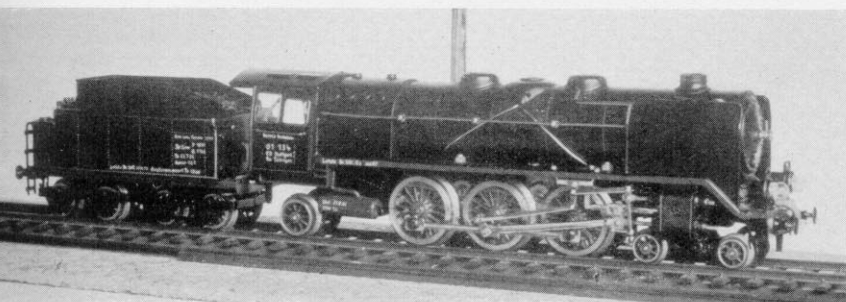
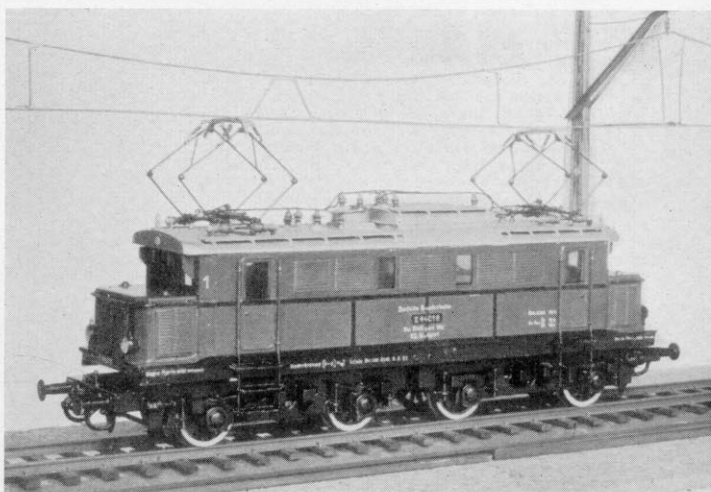
100
Jahre...

... brauchte Herr V. Peterka aus Wien nicht zu seiner 1170. 200 (E 45), aber 100 Jahre deutsche Eisenbahnen feierte man im Jahr 1935, als dieses I-Modell entstand.

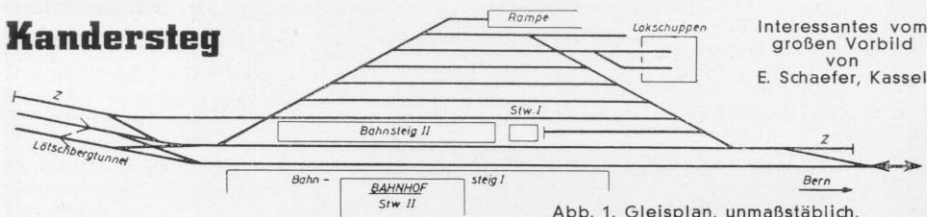


Grauer Theorie...

... ist Herr Grauer aus Reutlingen abhold, wie seine selbstgebaute E 44 in Baugröße 0 beweist. Zusammen mit der umgemodelten Märklin-Lok läuft sie auf seiner Gartenbahn



Kandersteg



Interessantes vom großen Vorbild von E. Schaefer, Kassel

In Heft 7/VI veröffentlichten Sie eine Aufnahme der Modellbahnanlage „Morgensonne“ mit dem Bahnhof Kandersteg. Diesen Bahnhof gibt es aber auch in natura und da er nach einem recht interessanten und übersichtlichen Spurplan angelegt ist, möchte ich Ihnen diesen nicht vorenthalten (Abb. 1).

Kandersteg selbst liegt an der stark befahrenen Strecke Bern-Lötschberg-Simplon-Mailand. Die sogenannte Nord-Rampe dieser Strecke — vom Thunersee bis Kandersteg — verläuft des schwierigen Geländes wegen eingleisig. Erst von Kandersteg ab wird die Strecke wieder zweigleisig und tritt gleich hinter Kandersteg in den 14 km langen Lötschbergtunnel ein. Der Bahnhof hat also die Aufgabe einer Ausweich- und Überholungsstation zu erfüllen. Da jedoch eine Paßstraße über das Gebirge nicht vorhanden ist, kommt als weitere Aufgabe die Verladung von Touristenautos hinzu; deshalb auch die Rampe.

Kandersteg und Umgebung ist weiterhin ein vielbesuchtes Touristenziel und der Bahnhof wird deshalb — besonders am Wochenende — zum Endbahnhof zahlreicher Personen- und Sonder-

züge. Aus den sich daraus ergebenden Verschiebewegungen erklärt sich auch die Vielzahl der Gleise und das Vorhandensein einer kleinen Rangierlok, die in dem kleinen Lokschuppen ihr Zuhause hat. Daß für die Verschiebewegungen auch Ausziehgleise (Z) zur Verfügung stehen müssen, dürfte wohl selbstverständlich sein.

Abb. 2 gibt schließlich noch einen Ausschnitt aus dem Verlauf der Strecke wieder, und man kann wohl schon daraus die Schwierigkeit des Geländes ersehen, das die Trasse der Bahn überwinden muß.

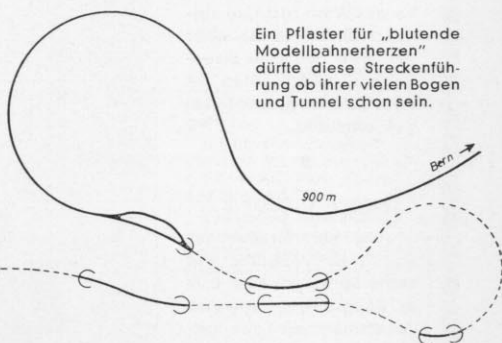
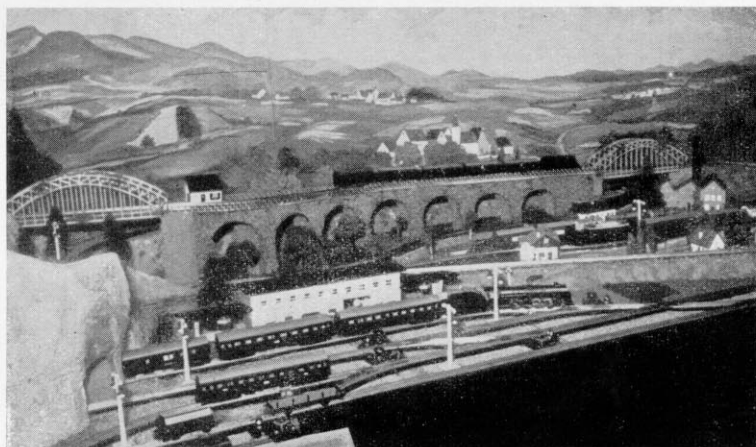


Abb. 2.

Ein Ausschnitt aus dem Streckenverlauf der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (Schweiz).

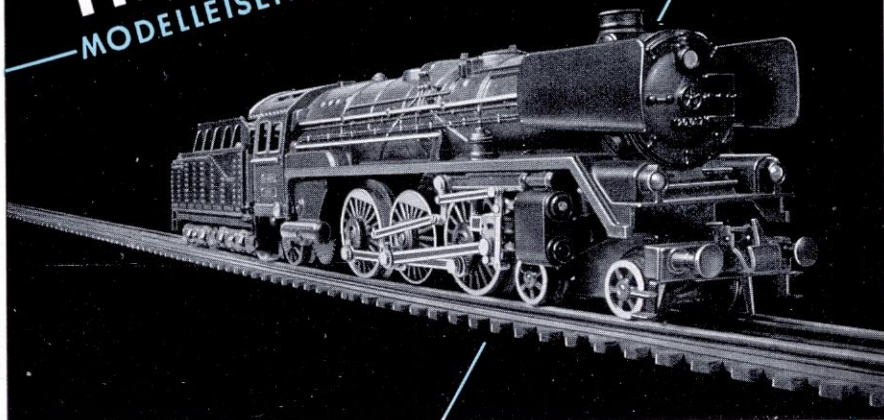


Eine gute *Hintergrund-Kulisse* wird immer den optischen Eindruck einer Modellbahn heben. So auch auf dieser TRIX-Anlage des Herrn Zink aus Nürnberg.

Die Anlage entstand teils im Selbstbau, teils aus Industriematerial.

TRIX EXPRESS

MODELLEISENBAHNEN • SPUR HO



Mechaniker gesucht!

Bewerbung nur erstklassiger Kräfte mit guter Ausbildung u. möglichst mit Kenntnissen im Modell-Lok-Gebiet vorerst nur schriftlich mit üblichen Unterlagen an

Modelltechnik Schnabel, Wiesau/Opf.

Neue Baupläne!

Gliedertriebzüge der DB u. DSG je Satz DM 5.— gegen Voreinsendung auf Postscheckkonto 275 59 Bln.-W.

Werner Hochfeld, Berlin-Lichterfelde

Belade-Gut für HO-Bahnen

in Packungen zu
 33 Stück DM 1.32
 66 Stück DM 2.64
 99 Stück DM 3.96

St. Balogh & Co., Passau, Nikola Kloster

Es sollte in keiner Modellbahnbücherei fehlen! Das Standardwerk

25 Jahre Einheitslokomotive

von Stockklauser u. WeWaW

Preis DM 8.70 • Miba-Verlag Nürnberg

Miba-Verlag, Nürnberg, Kobergerplatz 9

Postscheckkonto Nürnberg 573 68 — Bayerische Vereinsbank Konto 22 03

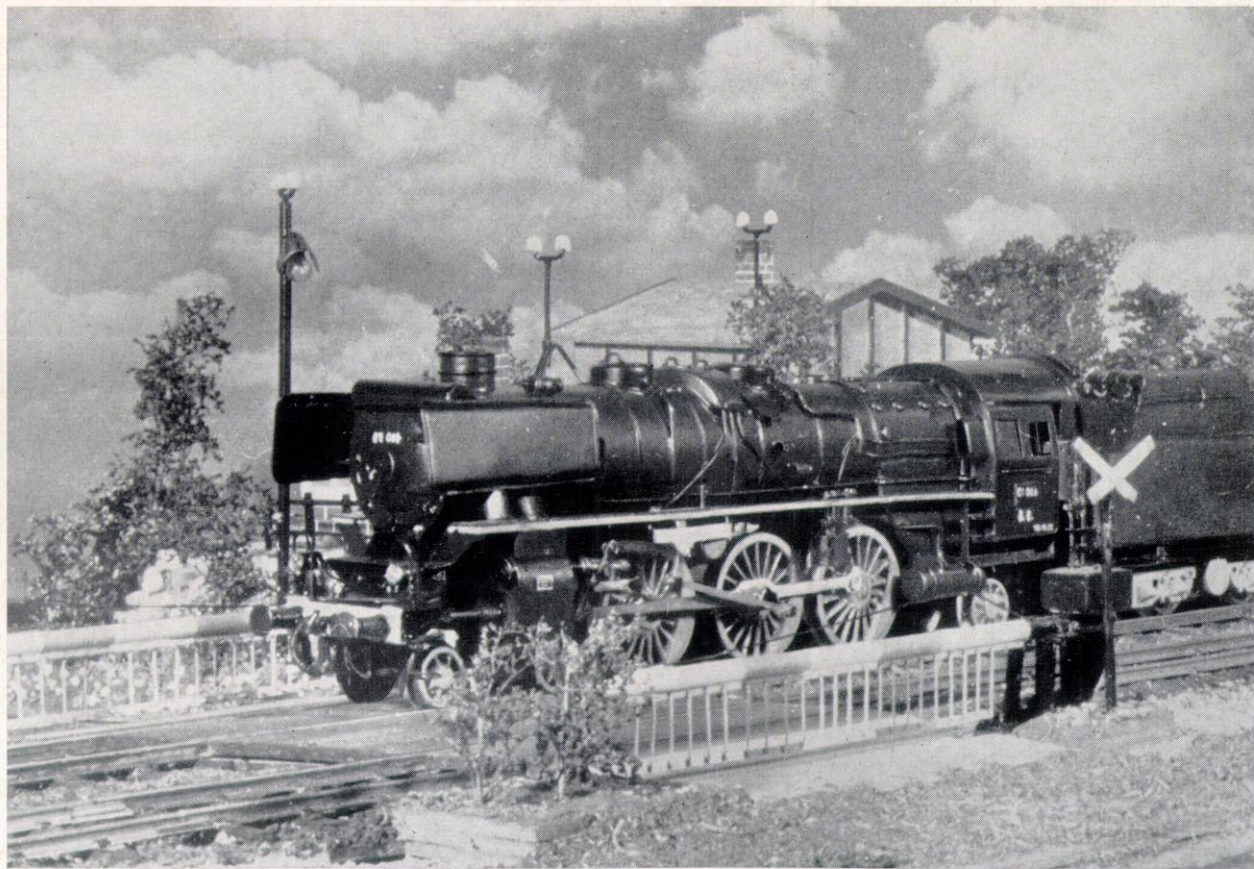
Eigentümer und Verlagsleiter: Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Modellbahnzeitschrift „Miniaturbahnen“

Chefredakteur: WeWaW

Redakteur: Günter Albrecht

Assistenz und Chemigraphie: Joachim Kleinknecht



Berlin

weist eine sehr rührige Modellbahnergruppe auf, die im Rahmen der UIM ihrem Steckpferd nachgeht. Dieses Bild mit dem Bahnschrankenmotiv - recht gut zu unserem Artikel auf den Seiten 367—370 passend - entstand während einer Ausstellung im Dezember vorigen Jahres.