

Miniaturbahnen

Die führende Deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 13 / BAND II 1950

NÜRNBERG

„Finden Sie es für richtig . . .“

. . . sich in der heutigen Zeit mit einer solchen — entschuldigen Sie schon den Ausdruck — „Spielerei“ abzugeben“, fragte mich neulich ein Außenstehender, „gerade jetzt, wo die Welt in sämtlichen Fugen zu krachen beginnt?“ — Vielleicht sind Ihnen selbst schon ähnliche Gedanken gekommen, weil Ihnen Ihre Liebhaberei angesichts der ersten Probleme irgendwie „leichtfertig“ erschien. Ich glaube, in der besinnlichen Weihnachtszeit auch hierzu einmal ein paar Worte sagen zu können, soweit meine Meinung überhaupt maßgeblich sein sollte. Es ist richtig: Wenn man das Zeitgeschehen verfolgt, überkommt einem manchmal tatsächlich das Gefühl, als wenn nur noch größere und ernsthaftere Dinge Daseinsberechtigung hätten. Stimmt das nun wirklich? Ich stehe auf dem Standpunkt: Nein! Man soll dem Leben immer nur die schöne Seite abgewinnen und wenn es noch so düster um einem herum aussieht. Wer lacht, hat mehr vom Leben! Auf unser Metier übertragen: Wer „modellbahnert“, ist besser dran! Weil er eine kleine Welt sein eigen nennt, die ihn erfüllt und manche trüben Gedanken ignorieren hilft, die eng begrenzt und zugleich weltweit ist. Man macht viel Getue um die Völkerverständigung und doch gibt es Erdbewohner, die hier geradezu prädestiniert sind, ohne sich dessen vielleicht bewußt zu werden. Wer nur einmal mit einem ausländischen Modellbahner zusammen war, wird erstaunt sein, wie gut man sich versteht, wie das gleiche Interesse die Unterschiede vergessen läßt und welche herzliche Harmonie besteht. Kein Neid, kein Zank, nur eine wohlwollende Aufgeschlossenheit dem anderen gegenüber. Man sagt zwar, jeder Modellbahner hätte irgend einen kleinen „Ticker“ weg (einschließlich meiner Wenigkeit). Gut, soll man! Das ficht uns nicht an! Auf jeden Fall gäbe es aber keine Kriegsgefahr, wenn sämtliche Staatsoberhäupter Modellbahner wären! Wie schnell ginge man zur Tagesordnung über und würde die freundlichsten Zugeständnisse machen, nur um schleunigst die neueste „Pacific“ des Mr. Truman oder das schwere Güterzuglokomotiv des Mr. Bevin bewundern zu können und wie interessiert würde man Herrn Wyschinsky zuhören, wenn er über seine neuesten Erfahrungen über den eingleisigen Schnellzugbetrieb auf seiner O-Anlage berichten würde. Dies ist natürlich ein verrückter Gedanke, aber irgendwie reizt es, ihn auszumalen und weiterzuspinnen. Doch wäre es zu schön, um wahr zu sein. Darum zurück zur Wirklichkeit! Also zu vorliegendem Heft:

Das kommt Ihnen beim Durchblättern sicher „irgendwie anders“ vor. Sie haben recht. — Seit Monaten häufen sich auf meinem Schreibtisch nur so die Beiträge, so daß ich wohl oder übel einen Ausweg suchen mußte. Auf der einen Seite hoffen die Einsender in stolzer Erwartung auf eine Veröffentlichung. Auf der anderen Seite haben Sie als Leser das Recht, diese Beiträge — soweit sie veröffentlichenswert sind — kennenzulernen, weil diese Ihnen einen gewissen Überblick über das Schaffen ermöglichen und interessante Hinweise und Erfahrungen vermitteln. In den laufenden Heften die vielen Fotos zu bringen, ist unmöglich — ergo: Versuchen wir es einmal mit einem zusätzlichen Heft in jedem Quartal, zumal ich auf diese Weise dem Wunsch vieler Leser nach 14-tägigem Erscheinen der „Miniaturbahnen“ wenigstens ein klein wenig entgegenkommen kann. Der eigentlich für einen solchen Zweck vorgesehene „Miba-Reporter“ entwickelt sich auf Grund der vielen Anregungen und Zuschriften in eine ganz anderen Richtung, wie Sie aus der bald erscheinenden Nr. 3 werden ersehen können. Da mir Ihre Wünsche immer als Richtschnur dienen — soweit sie durch Häufung die „Breite Masse“ erkennen lassen — würde mich Ihre Stellungnahme zu diesem zusätzlichen „Miba-Kunterbunt“ sehr interessieren! Schreiben Sie mir also, auch Ihre negative Kritik, da man aus ihr bekanntlich am meisten entnehmen kann. Warten Sie ruhig ab, bis Sie einmal mit dem linken Bein aufgestanden sind oder Ihnen eine Laus über die Leber gelaufen ist, dann macht sich so etwas nämlich am besten!

Hoffentlich ist das in den nächsten Tagen nicht der Fall, denn da müssen Sie doch den „freundlichen Mann“ markieren, weil nämlich Weihnachten ist und nur eitel Freude und Wonne herrschen soll! Ich für meinen Teil wünsche Ihnen jedenfalls ein frohes Fest, an dem Sie froh Ihr Festessen genießen sollen. Seien Sie recht nett zu Ihrer Gattin oder Mutter, damit Sie reich beschenkt werden (daß Ihre Familienangehörigen es werden, dürfte wohl feststehen!) und nur die besten Sachen vorgesetzt bekommen. Nehmen Sie dann in Ihrer besten Laune mit „gönnenderhafter“ Miene Ihre Miba vor und freuen Sie sich mit den Erbauern der dort gezeigten Arbeiten über die rege Modellbautätigkeit. Im Januar kommen wir wieder mit den „Miniaturbahnen“ in altgewohnter Form! Bis dahin verbleibe ich heute mit besonders herzlichen Grüßen

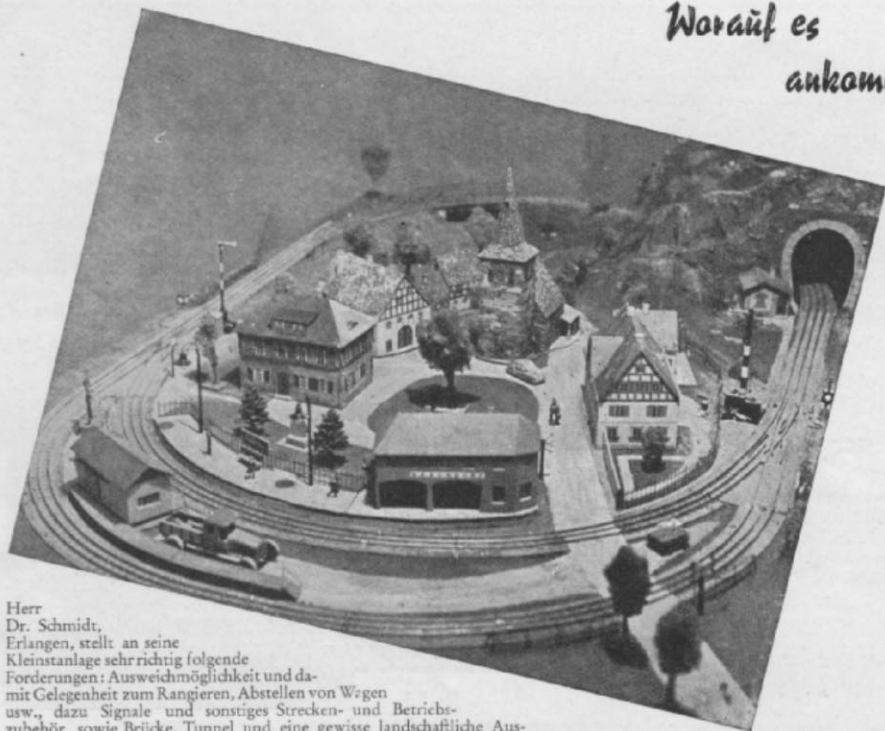
Ihr WeWaW

Frohe Weihnachten

und zugleich Ein gutes neues Jahr!

Heft 1/1951 befindet sich am 15. Januar 1951 beim Händler

**Worauf es
ankommt!**



Herr Dr. Schmidt, Erlangen, stellt an seine Kleinanlage sehr richtig folgende Forderungen: Ausweichmöglichkeit und damit Gelegenheit zum Rangieren, Abstellen von Wägen usw., dazu Signale und sonstiges Strecken- und Betriebszubehör, sowie Brücke, Tunnel und eine gewisse landschaftliche Ausgestaltung. Diese Punkte sollte jeder Händler dem Kauf lustigen nicht nur im eigenen Interesse klarmachen, um Enttäuschungen und baldigem Schwenden des Interesses an der beschafften Eisenbahn vorzubeugen. Herr Dr. Schmidt hat damit das Wesentliche der Sache gekennzeichnet und den Kern unseres Spurplanheftes Nr. 11/II getroffen: Das dort Gebrachte folgerichtig auch bei Kleinanlagen zu verwenden und bei irgendwelchen Kompromissen das unbedingt Notwendige voranzustellen. Die Größe der Schmidt'schen HO-Anlage für den Filius beträgt 120 x 80 cm.

5 Lokomotiven gestohlen!

Natürlich keine ausgewachsenen 80-Tonner, sondern — doch lesen Sie selbst:

Die Miniatureisenbahnen im Schaufenster eines Spielwarengeschäftes in der Roten Straße (in Göttingen) hatten es einigen „Liebhabern“ angetan. Sie ließen nicht eher locker, bis sie das begehrte Spielzeug in der Hand hatten. Da sie es käuflich nicht erwerben konnten, brachen sie in der Nacht zum Freitag in das Spielwarengeschäft ein und stahlen 5 Lokomotiven dieser Miniatureisenbahn mit der Spurweite 00 (H0). Der Eigentümer hat für die Wiederherbeschaffung eine Belohnung von 50.— DM ausgesetzt. —

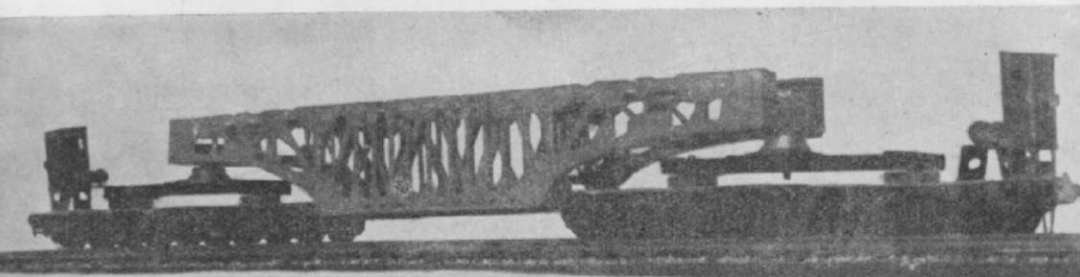
Womit also wieder einmal die „Anziehungskraft“ unseres Steckpferdes bewiesen wäre. Der Wiederherbeschaffung-Belohnungsaussetzende ist übrigens der

Spielwarenvertrieb Heinz Saager in Göttingen, der also nichts zu lachen hat, was man von den Tätern erst behaupten kann, wenn diese gefaßt sind, falls vorausgesetzt, daß überhaupt ...

1 Lokomotive geschenkt ...

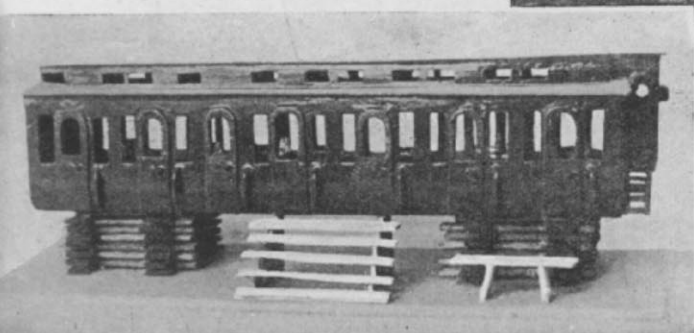
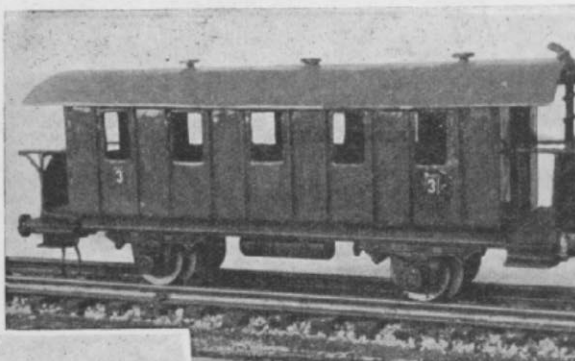
... diesmal allerdings keine kleine, sondern eine große, wenn auch alte, hat der Stadtrat von Kopenhagen der technisch interessierten Jugend beiderlei Geschlechts. Auf dem dortigen „technischen“ Kinderspielplatz stehen bereits auch alte Straßenbahnwagen usw., so daß die Jugend sich nach Herzenslust an allen möglichen ausgedienten Maschinen und Fahrzeugen vergnügen kann.

Falls sich der Miba-Verlag im Laufe der Zeit in Kopenhagen niederlassen sollte, wissen Sie also warum ...



260 Lötstellen

... weist mein 18achsiger Tiefladewagen
in Spur HO auf und ist ganz aus Metall ge-
baut. Die Länge beträgt 39,2 cm, das Gewicht
375 g und gebraucht habe ich zur Fertigstellung
125 Stunden.

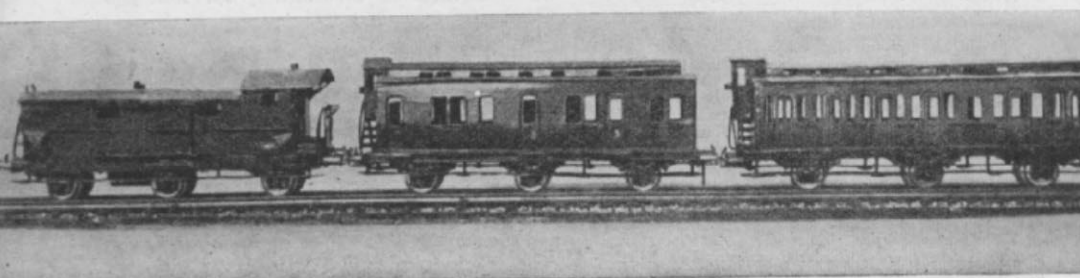


Von oben nach unten:

18-achsiger Tiefladewagen
Nebenbahn-Güterwagen

Ein mißglückter Abteilwagen als
Umkleide- und Frühstücksraum

3 HO-Wagen in Blechbauweise



Die Wagen der Abbildung 4 haben seitenverschiebbare Mittelachsen und sind aus Blech gebaut, während mein Wagenpark sonst auch in Papp- und Holzbauweise ausgeführt ist. Trotz der verschiedenen schweren Fahrzeuge ergaben sich im Betrieb — auch bei längeren Zugeinheiten — keinerlei Beanstandungen.

Ein nicht gelungener Abteilwagen wurde nicht „verschrottet“, sondern aufgebockt und dient nunmehr als Umkleide- und Frühstücksraum für meine Miniatur-Streckenbauarbeiter.

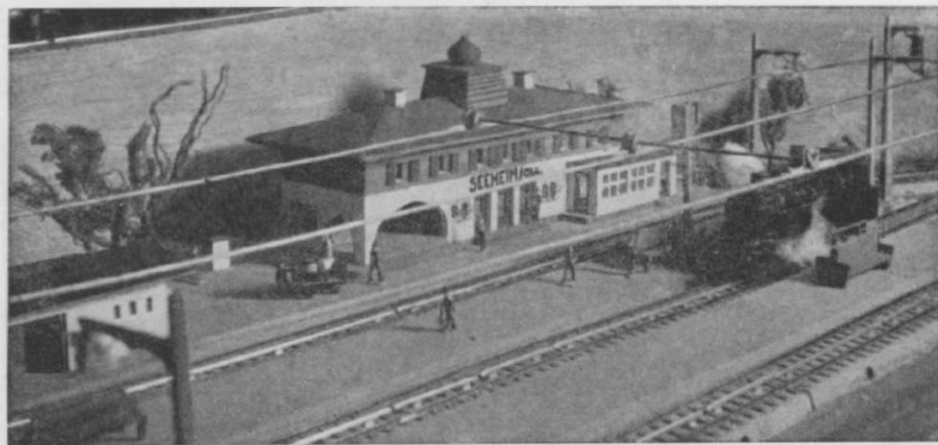
Ich hoffe, daß Sie von meinen 16 Fotos möglichst viele verwenden können und verbleibe
mit Modellbahnergruß!
Paul Schönfelder, Dresden.

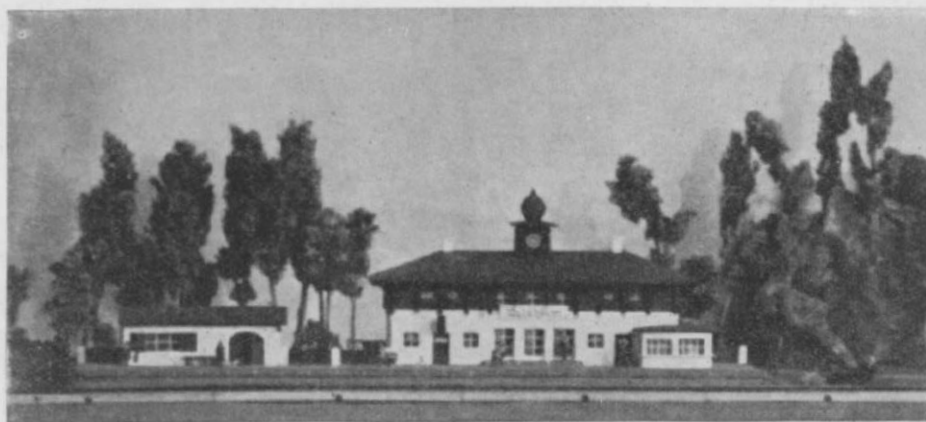
Anmerkung der Red.: Um möglichst viele Modellbahner heute zu Wort kommen zu lassen, konnten wir auch in diesem Fall nicht alle Fotos veröffentlichen, doch wird sich bestimmt wieder eine Gelegenheit finden, weitere Arbeiten des Herrn Schönfelder unseren Lesern zu zeigen.

Wieviel „Holzingen“ wohl gebaut worden sind?

Unserer Schätzung nach gut 1200 bis 1500 — den verkauften Bauplanen nach zu urteilen. Dabei haben noch viele dieses Empfangsgebäude nur nach den seinerzeit gebrachten Fotos (Heft 8/1 Seite 10—12) nachgestaltet oder als ungefähre Vorlage benutzt. Der erste Preis unseres damaligen Wettbewerbes „Holzingen“ von Herrn Gruber, Heidenheim/Brenz, ist tatsächlich auch ein dankbares Objekt.

Herr Dr. Stoeger, Planegg, hat den Originalentwurf auf eine nette Art variiert (auch den Namen), wie die beiden Fotos erkennen lassen. (Spur H0).





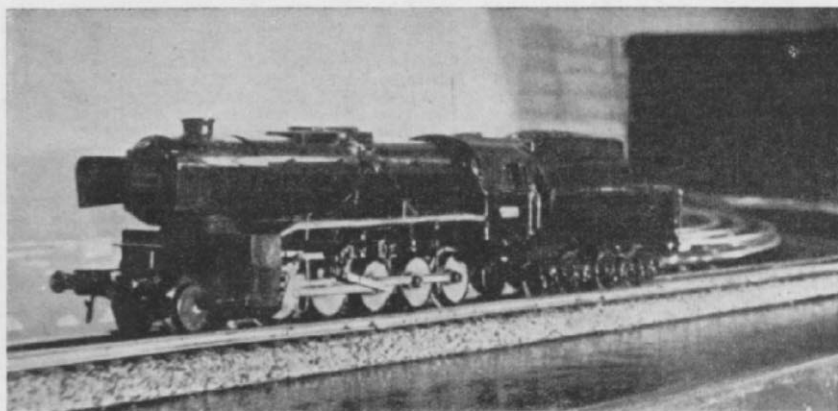
Auch ohne Verbindungsbau

wirkt „Holzingen“ gut, finden Sie nicht auch? Der gelungene Nachbau, ebenfalls in Spur HO, stammt von Herrn Arno Rönisch, Berlin.

MEC Braunschweig beschwert sich: „... Seit einem Jahr geben wir uns die größte Mühe, die oft erwähnten Kleinstglühbirnchen zu bekommen - ohne Erfolg! Rufen Sie in ihren Heften einmal auf, wer diese Glühbirnchen eigentlich nun wirklich und zuverlässig liefern kann. Wir erwarten Ihre diesbezüglichen Maßnahmen und verbleiben mit besten Grüßen ...“.

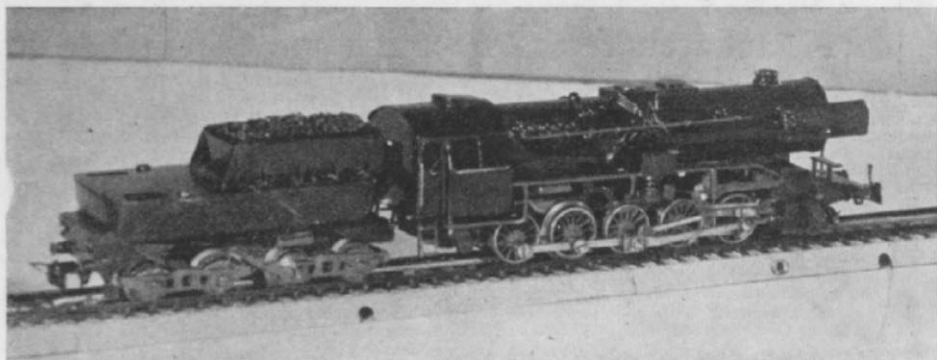
Unsere Stellungnahme: Sie stellen tatsächlich einen „schwierigen Fall“ dar, diese Kleinstglühlampen, weil sie erst auf Umwegen in die Westzonen kamen und der Nachschub von allzu vielen unsicheren Faktoren abhängig war. Der Firma RÜCO, 13a Coburg, Oberer Bürglass 22, ist es nunmehr gelungen, eine westdeutsche Herstellerfirma ausfindig zu machen, sodaß der Versand von Kleinstglühlampen durch RÜCO ab Januar 1951 gewährleistet ist. Der Preis beträgt allerdings nunmehr 1,35 DM pro Birnchen, da der bisherige, sehr billige Preis auf anderen Voraussetzungen basierte. Clubs erhalten bei Sammelbestellung einen kleinen Rabatt.

Auch in der Ostzone



wird die 42 à la Chromek nachgebaut. Die Stromabnahme für dieses Zweischienen-Lokmodell in Spur H0 des Herrn Johannes Hausschild, Markkramsstadt b. Leipzig, erfolgt mittels zwei Schleifern unter den Zylinderblöcken. Der 42 gingen als Selbstbaumodelle voraus: unsere altbekannte C-Diesellok aus Heft 10 und 11/1 und die 64. Eine 03 ist im Entstehen. Drei Elloks sind geplant. Alle Lokomotiven haben „selbstgezimmerte“ ringisolierte Räder.

Als Erstlingslok eine Kriegslok



. . . der Baureihe 42 in Spur H0 zu bauen, ist immerhin eine Leistung. Herr Günther Summerer, Naila b. Hof, schreibt hierzu:

„Allerdings sind nicht alle Teile genau nachgebildet. Aller Anfang ist eben schwer, besonders, wenn einem die nötigen Werkzeuge fehlen.“

Die Radsätze, der Motor und die Umschaltvorrichtung sind von Märklin, ebenso die Lämpchen. Der Motor treibt das vierte Rad an, während die Kraftübertragung auf die übrigen Räder mit Hilfe der Kuppelstange erfolgt. Auf diese Weise erhielt ich die wirklichkeitsgetreue Durchsicht unterhalb des Kessels. Die weiteren Teile der Lok bestehen durchwegs aus Messing- und Kupferblech und sind miteinander weich verlötet.

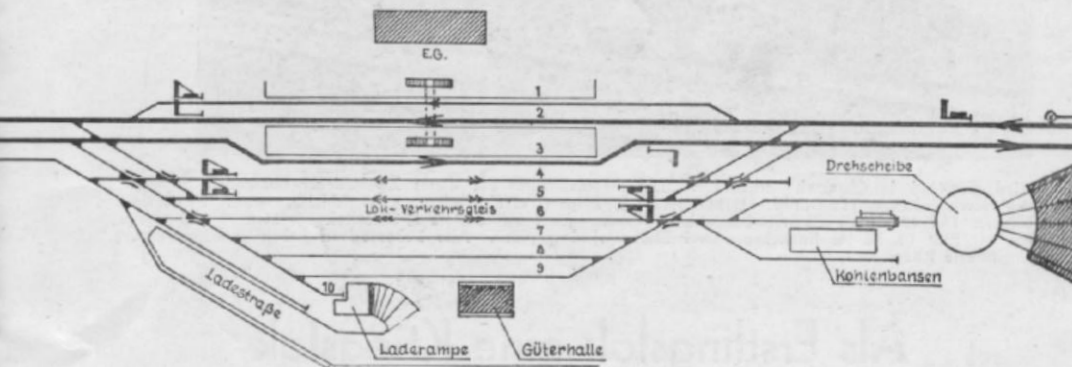
Der Märklin-Perfektschalter, der im Tender untergebracht ist, soll später durch Gleichrichter ersetzt werden. Leider haben nur zwei Radsätze Spurkränze, da meine Lok bereits im Bau war, als Ihr ausgezeichnete Bauplan erschien.“

Ein rotes Tuch . . .

... für manche, die es tatsächlich sehr genau und sehr ernst mit dem Studium des Heftes 11/II nahmen, war der auf Seite 392 gezeigte Spurplan eines mittleren Durchgangsbahnhofes. Wir müssen wohl oder übel zugestehen, daß dem Zeichner in der Geschwindigkeit ein paar Fehler unterlaufen sind, die wir heute berichtigen wollen. Obwohl man sich bekanntlich nicht verteidigen soll, möchten wir doch „eine Erklärung abgeben“, da uns dieser „Schnitzer“ selbst ärgert. Schuld war (natürlich!) WeWaW, weil er im letzten Augenblick für den freien Platz auf Seite 392 noch einen Spurplan für eben diesen Durchgangsbahnhof haben wollte. Beim „Ausziehen“ (natürlich der Skizze!) unterliefen dem Zeichner dann die Fehler (wofür er bestimmt nichts kann, von

wegen der allzuvielen Bleistiftstriche und so . . .!). Abgesehen davon — haben Sie schon jemals etwas gesehen, was 100 prozentig ist? Noch nicht einmal die Krone der Schöpfung, das Weib! (Kann ich mir heute leisten, meine Frau ist z. Zt. verreist!).

A propos „reisen“! Sie brauchen nun selbstverständlich Heft 11 nicht gleich zu zerreißen! Wir bringen untenstehend nochmals das richtige Gleisbild, wie es sein soll. Das Ausfahrtsignal für Gleis 2 in Richtung Westen ist entfallen und die Gleisverbindungen von Gleis 2 nach 5, sowie die Ausfahrt von Gleis 5 nach 2 sind ergänzt worden, wobei die einfachen Weichen des Gleises 4 zu einfachen Kreuzweichen geworden sind. (Weitere Fehler sind in dem besagten Heft bestimmt keine mehr!)



Bis auf weiteres: Genehmigungspflichtig!

Zuerst hieß es „kaum“, dann „vielleicht“, etwas später „wahrscheinlich doch“ und nun „ja“. Worum es sich handelt? Selbstverständlich nur um die „konstante Zugbeleuchtung“, die wir in Heft 10/II beschrieben haben. Nachdem wir anfänglich keinen

definitiven Bescheid bekommen konnten, halten wir uns — bis zur endgültigen Klärung durch die zuständige technische Dienststelle in Darmstadt — an die Weisungen der Postdirektion Nürnberg, die auf einem Wirtschaftsrat-Gesetz beruhen.

Danach bedürfen Geräte, die elektromagnetische Schwingungen im Bereich von 10 kHz bis 3000000 MHz erzeugen oder verwenden, einer Genehmigung. Diese wird erteilt, wenn das Hochfrequenzgerät innerhalb des Wirtschaftsgebietes betrieben wird und keine Funkdienste stört.

Die Genehmigung wird gebührenfrei erteilt, lediglich einige geringfügige Verwaltungskosten sind zu entrichten.

Der Antrag auf Genehmigungserteilung ist vom Modellbahner zu richten an die zuständige Oberpostdirektion Abt. II C und muß enthalten:

- Name, Beruf und Wohnort des Antragstellers
- Art, technische Kennzeichnung und Verwendungszweck des Hochfrequenzgerätes
- Bezeichnung des Grundstücks, auf dem das Gerät betrieben wird.

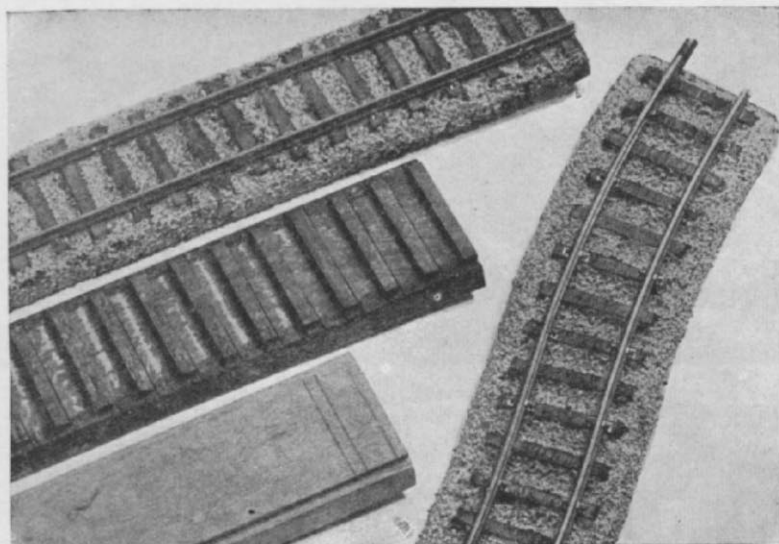
Firmen, die unser Beleuchtungsgerät bauen oder auch nur Einzelteile dazu vertreiben wollen, müssen ihren Antrag an das Fernmeldetechnisches Zentralamt IV B 3

F T Z Darmstadt, Rheinstraße 110

richten, das für Hersteller eine „Allgemeine Genehmigung“ erteilen kann.

Während der Drucklegung erreichte uns der Bescheid des FTZ Darmstadt, daß unser Beleuchtungsgerät in der jetzigen Ausführung nicht ohne weiteres genehmigungsreif ist, da größere Gleisanlagen zu viel Störenergie aussenden. In diesem Zusammenhang wird angeraten, die Betriebsfrequenz möglichst auf weniger als 10 kHz umzustellen. Wir werden also neue Versuche unternehmen und hierüber zur gegebenen Zeit berichten.

Mein Gleisbau-Verfahren



Von Hans-Dieter Wahl, Stuttgart

Jeder Modellbahner hat seine eigene Bauweise, ob er nun Gleise oder Weichen, Loks oder Wagen bastelt, und jeder ist überzeugt, daß sein System das Bessere sei. Genauso fest steht, daß jede Arbeitsmethode Vor- und Nachteile hat, so auch die meine. Den Verhältnissen entsprechend finde ich jedoch die nachstehende Gleisbauart für mich am geeignetsten. Wer bisher nicht mit sich und seiner Bastlerei zufrieden war, versuche es doch einmal so, wie ich es mache.

Da ich infolge Raummangels meine Anlage auf und abbauen muß, kamen nur zusammensteckbare, kurze Gleisstücke in Frage (18 und 36 cm lang) in Art der Märklinleise, nur nicht aus Blech, sondern aus trockenem Buchenholz. Neu an meinem Bausystem ist, daß Gleiskörper und Schwellen aus einem Stück Holz gefertigt sind. (Fehlgeschossen Herr Wahl! Erstens ist diese Methode schon längst bekannt und zweitens sind die Lüpkeleise auf dieselbe Weise hergestellt. D. Red.) Auf die vom Schreiner zugeschnittenen leistenartigen Holzstücke werden bei geraden Gleisjochen mittels Bleistift und Meterstab die Schwellen im erforderlichen Abstand aufgezeichnet. Mit einer feinen Blattsäge werden nun die vorgezeichneten Striche so tief eingesägt (zirka 2 mm), wie der Schreiner die Schwellen-Endkanten tief gefräst hat. Das Holz zwischen den einzelnen Schwellen wird mit einem entsprechend breiten Stechbeitel entfernt, sodaß schließlich nur noch die Schwellen stehen bleiben. Damit habe ich erreicht:

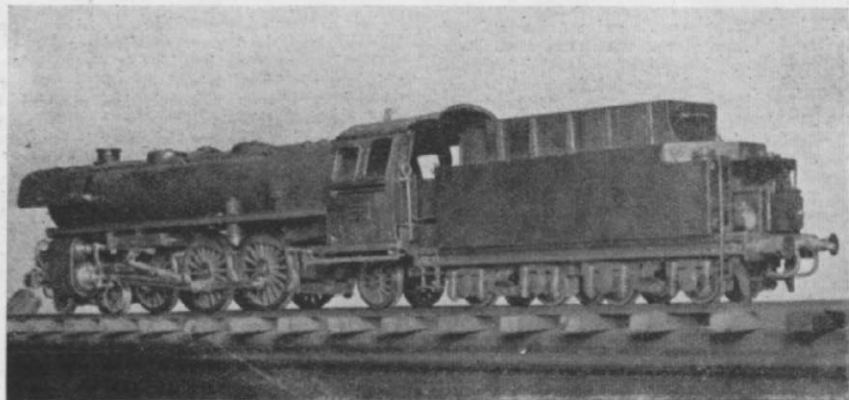
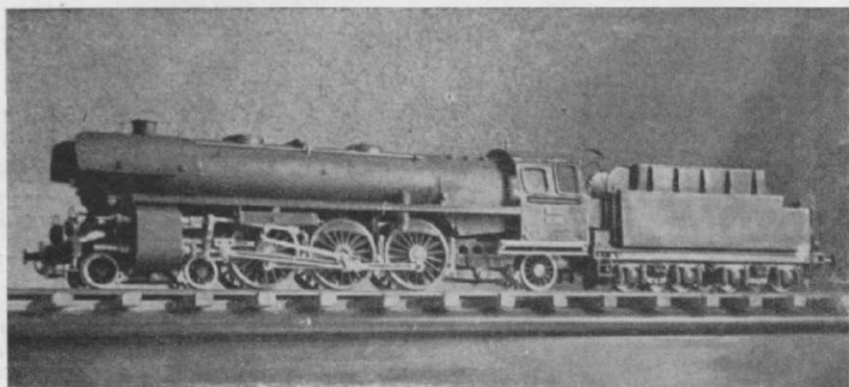
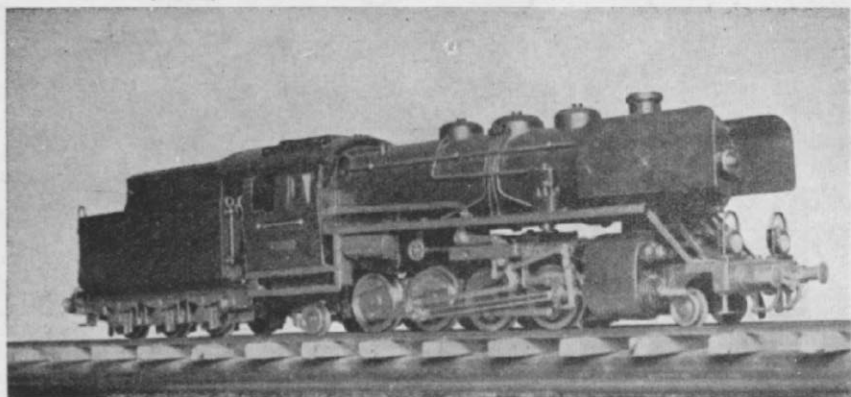
1. Die Schwellen stehen genau und unverrückbar fest;
2. die Befestigung der Schienen kann mit jedem beliebigen Nagel erfolgen, da die Schwelle nicht splittet.
3. Die Schwellenaufkleberei, mit der ich mich nie befreunden konnte, sowie das Vorbohren für Nägel und Stifte entfällt.

Bei Kurvenstücken geschieht das Aufzeichnen der Schwellen mit einer zuvor angefertigten Lehre.

Zur Beschotterung bestreicht ich die Zwischenräume zwischen den Schwellen und die schrägen Flächen des Gleisbettungskörpers dick mit heißem Tischlerleim, aber nur stückweise, weil er sonst vorzeitig abtrocknet. Die einzelnen Schottersteinchen (von der Firma Jean Gran, Fürth i. Bay.) werden auf diese Weise in Leim eingebettet. Um zu vermeiden, daß später wieder einzelne Teilchen abfallen, bestreicht ich das Ganze mit unverdünntem Wasserglas. Nach drei bis vier Monaten ergibt sich jedoch ein schimmelartiges Aussehen. Weiß jemand eine Abhilfe oder etwas Besseres?

Alle übrigen Arbeiten, wie Bräunen der Schwellen mit Spiritusbeize und Befestigung der Schienen mit Klammern oder Nägeln dürften keine Schwierigkeiten bereiten. Meine Gleise, Kreuzungen und Weichen sind so stabil, daß sie dieses Jahrhundert überdauern werden — sofern nichts dazwischen kommt.

Die Anhänger von „Dampfmaschinen“ . . .



... werden sich freuen, auch einmal wieder etwas von ihrer Sparte zu sehen und zu hören. Herr Zetsche, Kremperheide, den unsere Leser aus Heft 4/1 sicher noch kennen werden, hat inzwischen eine 2'C1' der Baureihe 03 und eine 1'D1' in Spur I angefertigt.

Beide Loks sind eigene Konstruktionen und so gebaut, daß sie den erhöhten Ansprüchen an einen Betrieb im Freien gewachsen sind. Die 1'D1' ist speziell für einen steilen Rampendienst geschaffen. Über die 2'C1' berichtet Herr Zetsche:

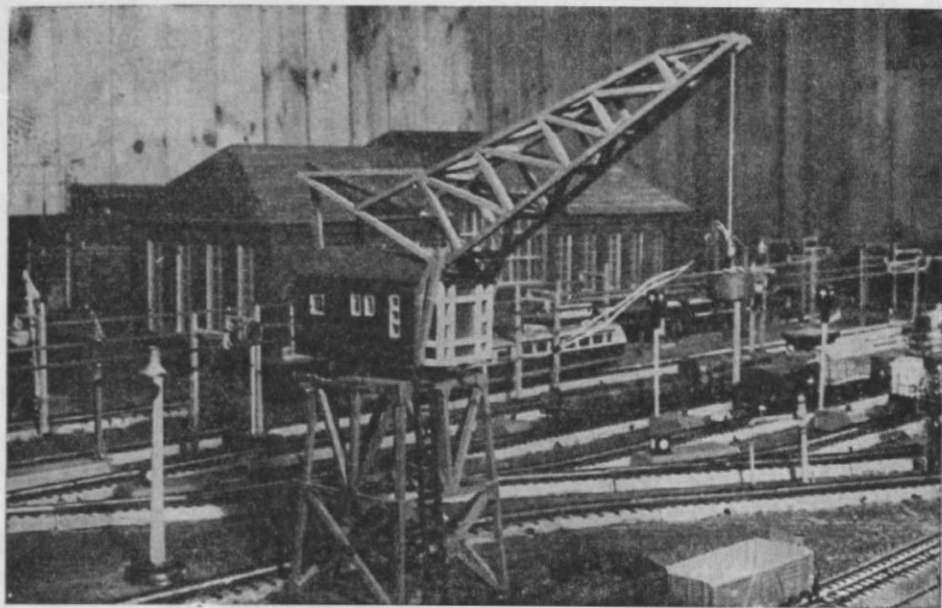
„Der Kessel hat, trotz der sehr einfachen Ausführung, eine gute Dauerverdampfung und bei sehr großem Wasserinhalt geringen Druckabfall. Die zwei Zylinder mit 18 mm-Durchmesser-Kolben (24 mm Hub) haben entlastete Kolbenschieber mit innerer Einströmung, also keine äußeren Dichtungskolben mehr wie in Heft 4, Band 1 angegeben, sondern wie in der Wirklichkeit an beiden Seiten Stopfbuchsen. Die Heusinger-Steuerung ist unter Vermeidung allzu großer Präzision im Bau der Kulisse vollständig ausreichend, um die Maschine gut regeln zu können. Um eine möglichst lange Betriebsdauer zu erreichen, ist der Tender etwas länger gebaut als beim großen Vorbild.“

„Mein Bestreben“, so schreibt Herr Zetsche, „eine leistungsstarke Lok zu bauen, die sowohl im Bau des Kessels als auch in der Konstruktion der mechanischen Teile der Maschine so einfach wie irgend möglich gehalten sein sollte, darf nach den jetzt abgeschlossenen Versuchsfahrten als sehr gut geglückt angesprochen werden“.

Abschließend noch einige technische Daten:

LüP mit Tender	850 mm
Breite	95 mm
Höhe	135 mm
Dampfdruck	2,5 atü
Überhitzer	150°
Treibrad-Durchmesser	63 mm
Laufrad-Durchmesser	28 mm
Schleppachse-Durchmesser	39 mm
Dienstgewicht	7 kg
Laufdauer	1 Std
Tender-Leergewicht	1,8 kg
Wasserinhalt	0,8 l
Spirit	0,3 l
Druckwasserspeisung	

Der allbekannte Märklin-Kran, der hatte es ihm angetan!



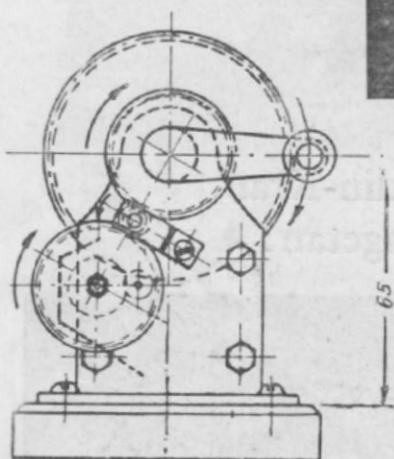
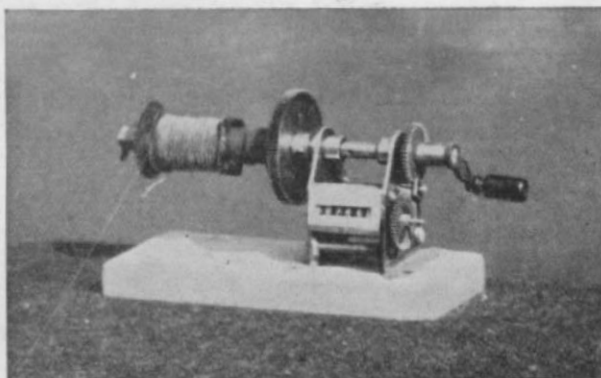
Nur anstatt Blech, da nahm er Holz
Und ist auf seine Arbeit stolz!

Egal, ob schlechter oder schöner:
Er funktioniert genau wie jener!

Eine HO-Arbeit des Herrn Werner Nordmann, Gütersloh i. Westf.

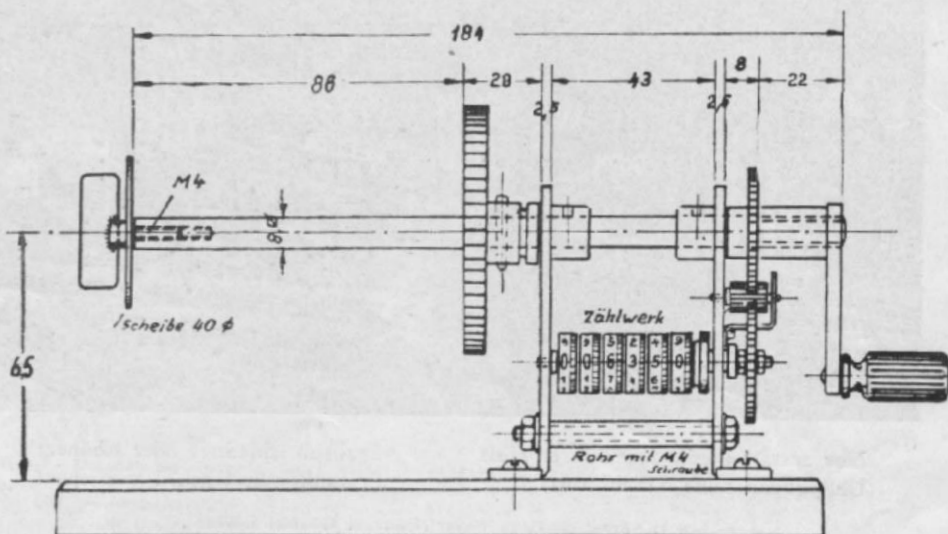
Eine Spulenwickelmaschine aus einem Kurbelinduktor

von Ing. Knappe, Wolfenbüttel



Mit einer, in einen Schraubstock eingespannten Handbohrmaschine kann man zwar Spulen wickeln, aber so ganz einfach ist das nicht. Achtet man auf sauberes Wickeln, werden die Wicklungszahlen nicht ganz mehr stimmen und umgekehrt. Dieser Übelstand veranlaßte mich, mir eine einfache Spulenwickelmaschine zu bauen und zwar aus einem alten Kurbelinduktor eines Telefons, wie dies in Heft 9/1 auch schon einmal erwähnt wurde.

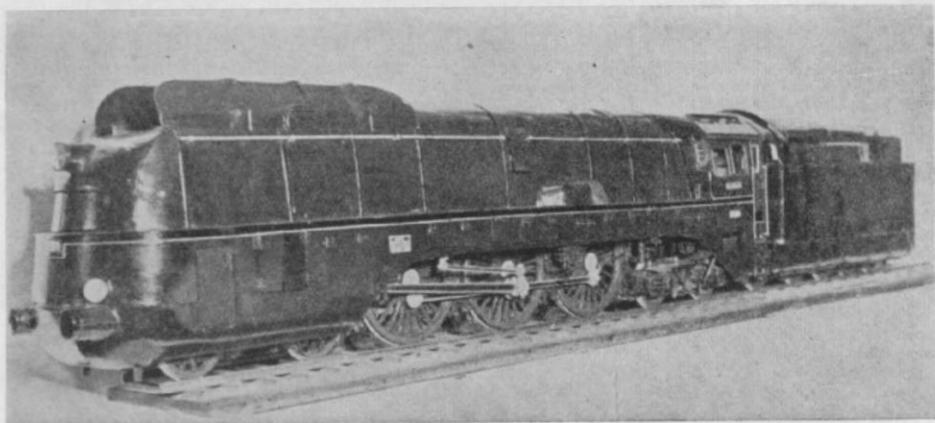
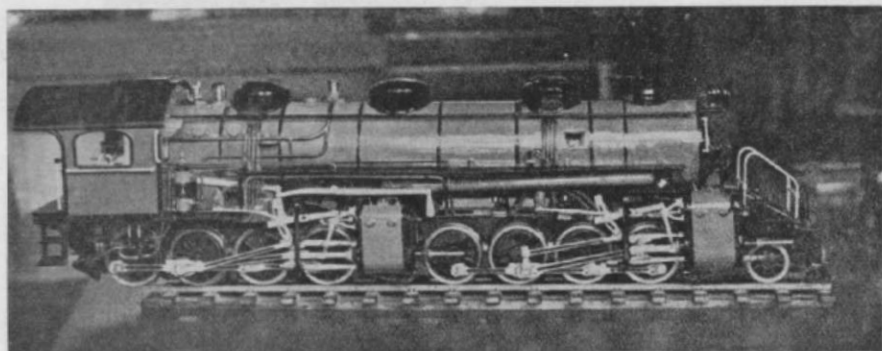
Nachdem der Induktor in seine Einzelteile zerlegt worden war, wurden die beiden Lagerschilde mit langen M 4-Schrauben und dazwischen geschobenen Distanzröhrchen wieder zusammengeschrubt. Der Abstand zwischen den



Lagerschilden richtet sich nach dem verwendeten Zählwerk, das ich z. B. aus einem zerstörten Tachometer ausbaute. Dieses Zählwerk besitzt eine Null-Scheibe, d.h. bei einer Umdrehung des Antriebszapfens dreht sich die Elner-Scheibe um 1 Stelle weiter. Es ist zwischen der Wickelmaschinenwelle und der Zählwerkantriebswelle keine Übersetzung mehr nötig und man kann also zwei beliebige Zahnräder mit gleicher Zähnezahl verwenden, zwischen die ein kleines Umkehrad eingefügt wird, um eine sinnngemäße Drehrichtung zu erhalten.

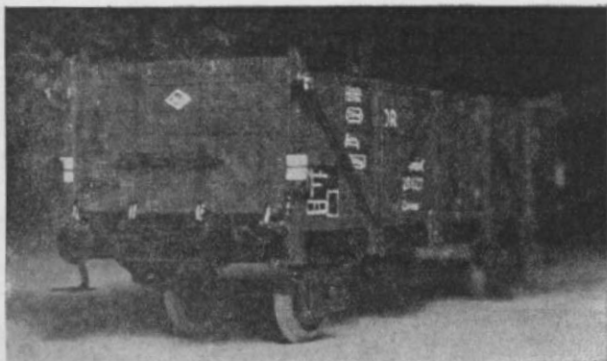
Als Gegenscheibe für die Spulen habe ich das große Zahnrad des Induktors verwendet und mit der Welle durch einen Kegelstift fest verbunden. In das freie Ende der Welle wurde ein M 4-Gewinde geschnitten für eine Schraube, die zum Festklemmen der Spulen dient. Sehr schön lassen sich die in Heft 7/1 beschriebenen Spulen der Nord-West-Bahn-Weichen wickeln, wenn man den 1 mm starken Blechstreifen, auf den die Spule gewickelt wird, in den Schlitz einer M 4-Schraube einlötet und diese in das freie Wellenende einschraubt.

Etwas für Freunde größerer Spürweiten



Noch zwei Arbeiten des Altmeisters des Lokomotiv-Modellbaues, Herrn Willi Földner, Berlin, (s. a. Heft 7/II, Seite 225): Die Baureihe 05 im Maßstab 1:20, gebaut für die Borsig-Werke, sowie das Modell einer für Java bestimmten Schnellzuglok der holländischen Staatsbahn, Bauart Mallet, gebaut 1924 für die Hanomag-Lokomotiv-Fabrik.

Erst
die
Miba
zeigte
mir . .

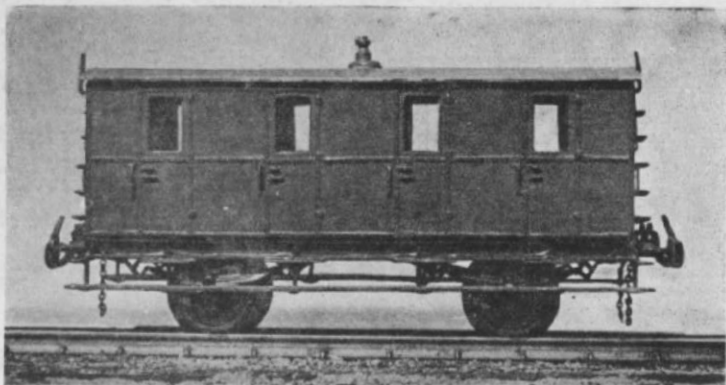


. . . was Modellbau eigentlich heißt. Ich bin also noch ein „blutiger Anfänger“, doch dürfte sich das mit der Zeit geben. Es gehen bereits weitere vier „Klagenfurt“ in Spur 0 in meiner bescheidenen Werkstatt der Vollen-
dung entgegen und auch eine E 44 steht auf meinem Bauprogramm — natürlich für Gleichstrom-Umpolssystem
und Zweischienengleise.

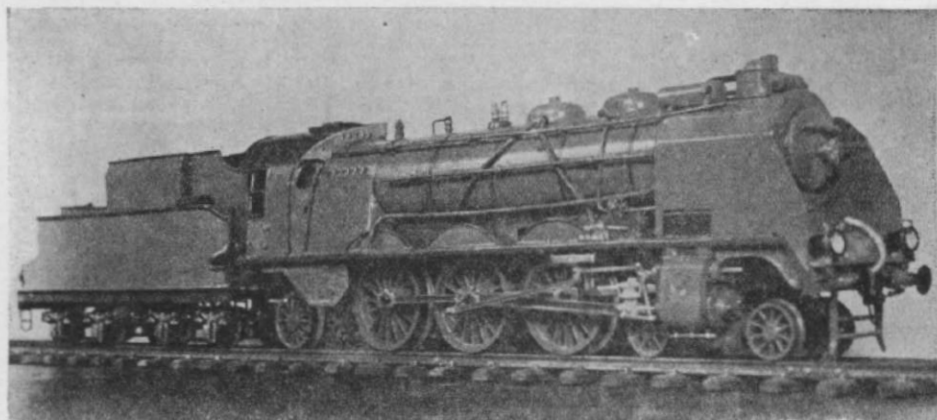
Paul Weinberger, Rosenheim.

Baujahr 1867

nicht des Modelles,
sondern des
Originalwagens.
Herr Franz Biebel,
Berlin/Friedenau,,
baute diesen
3. Klasse-Personen-
wagen der Ober-
schlesischen Eisen-
bahnen in Spur
HO nach.

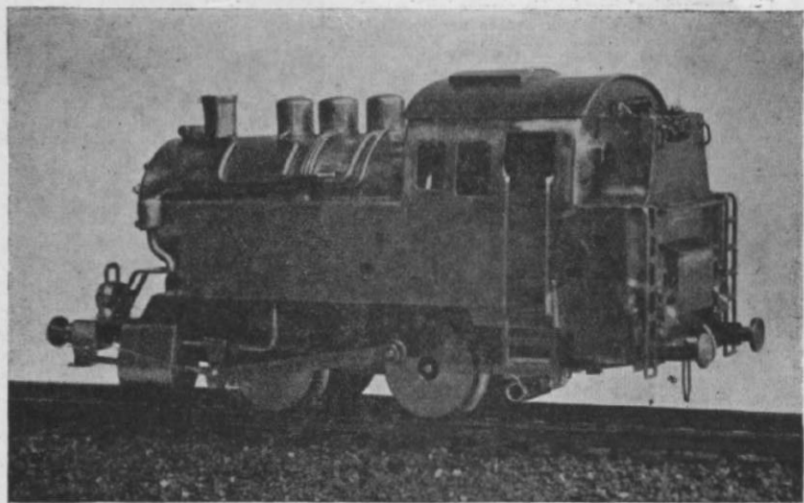


Warum nicht mal in die Ferne schweifen . . .



... sagte sich Herr Fritz Hagemann, Berlin-Charlottenburg, und baute einmal eine französische Schnellzuglok für seinen „Train bleu“ in Spur I.

Als es noch keine „Miba“ gab . . .



... entstand diese kleine B-Lok, welche die Gt 80 darstellen soll. Auch Speichenräder standen seinerzeit noch nicht zur Verfügung, so daß die Räder z. B. aus sechs aufeinander gelöteten Scheiben bestehen, die danach auf einer Uhrmacherdrehbank abgedreht wurden. Auf der anderen Seite machte Herr Georg Lehr, Feuchtwangen, damit seine ersten Versuche mit dem Zweischienensystem. Die Betriebsspannung beträgt 14—15 Volt Gleichstrom, die Umsteuerung erfolgt mittels Selenzellen. Die Übersetzung des Schneckenantriebes ist 1:20.

Wenn das kleine Modell also kein „reinrassiges“ Produkt darstellt, so ist es auf Grund seiner „Pioniertätigkeit“ nicht minder wertvoll und zugleich ein interessanter Gegenbeweis für den in den letzten Jahren erzielten Fortschritt auf dem Gebiet des Modellbahnwesens.

Der „Bauvorschlag“ des Monats

von
Dr. jur. Lothar
Schroedel,
Leipzig

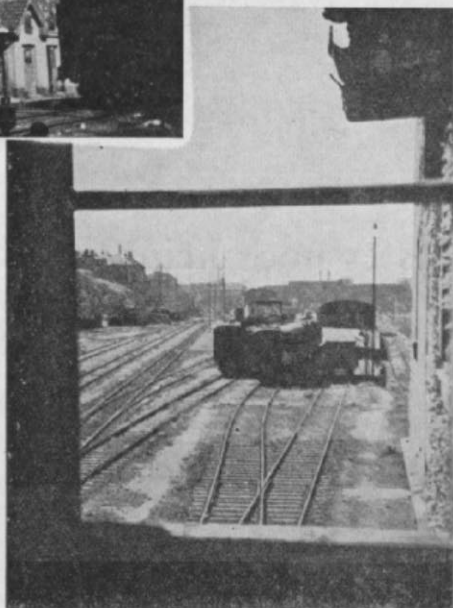


Das Clubhaus

Wir errichten unsern „Miba“-Club

„Ein Bauvorschlag“, werden Sie verwundert fragen? Wozu denn? Wir Modellbahner kennen uns doch alle und kommen schon seit Monaten alle vier Wochen in unserem Stammlokal zusammen. Unser Club steht bereits! Nein, meine Lieben, einen solchen Club meine ich nicht. Ich meine vielmehr: Wie kommt eine Gemeinschaft Gleichgesinnter zu einem richtigen Club mit Haus, Werkstatt und Versuchsanlagen? Wie wir hier das Problem ohne einen Pfennig lösten, interessiert Euch sicherlich, die Ihr vielleicht ebenso gern ein gleich schönes Clubhaus haben wollt, wie wir es jetzt besitzen (S. Abb. 1). Bis vor vier Monaten kamen wir, wie Ihr wahrscheinlich auch, in einem Raum einer Gastwirtschaft zusammen. Doch das war eben noch nicht das Richtige. Wir wollten unsere eigenen Räumlichkeiten haben, die uns nicht bei jedem Treffen einen Bierkonsum von etlichen Litern kosteten und wir beschlossen, uns das Geld zum Ausbau eines Raumes, der bis dahin unbenutzt sein bombengeschädigtes Dasein weiter verbröckelte — koste es was es wolle — zu verschaffen. In unserem Falle war es ein reichsbahnneiges Stellwerk einer nicht mehr benutzten Bahnstrecke, das von uns als Objekt eines Clubhaus aussersehen wurde.

Die einzig mögliche Form der Geldbeschaffung für für uns Modellbahner die Leertung der Taschen unserer Mitmenschen auf eine humane, nicht kriminelle Art und Weise: Die Durchführung einer Modelleisenbahnschau. Durch geschickte Verhandlung kann man in jeder Stadt eine Stelle dafür interessieren, zu diesem Zweck einen Raum kostenlos zur Verfügung zu stellen: Entweder das Städtische Museum, das dadurch seinen Besuch ebenfalls vervielfachen kann oder ein großes Warenhaus, das sich eine Hebung des eigenen Umsatzes verspricht. Bei uns war es die Reichsbahn selbst, die uns im Bahnhof einen geeigneten Raum zur Verfügung stellte. Unser Eintrittspreis war bewußt billig gehalten und betrug für Erwachsene 50 Pfg. und für Kinder, sowie geschlossene



Welcher Club hat einen gleichen „zünftigen“ Ausblick?

Gruppenführungen 25 Pfg. Noch aber war es nicht so weit. Erst galt es, die Anlage zu schaffen. Dies wird sich im allgemeinen nach den vorhandenen Möglichkeiten richten (selbstgebaute Modelle oder Industriefabrikate). Die Größe und Zahl der Ausstellungsanlagen, sowie die zu wählende Spurweite richtet sich ebenfalls nach dem Vorhandenen. Wir zeigten eine kleine und eine Großanlage in Spur 0 und eine Anlage in Spur H0. Aber ohnehin, dank der noch nicht durchgeführten Normung führen nur 30 Prozent des eingebrachten rollenden Fahrzeugparkes auf den Selbstbaugleisen. Eine Anlage aus Industriematerial wird daher auch sonstwo für's erste das Beste sein. Wesentlich für den Ausstellungserfolg ist, daß der Landschaftsgestaltung und einem interessanten Betrieb das Hauptaugenmerk zugewendet wird.

Wie gesagt, hatten wir also keinen Pfennig Geld, aber eine ziemliche Menge Modellbahnmateriale, Zeit und Menschen für „freiwilligen Arbeitsdienst“. Der Raum, den uns die Reichsbahn zur Verfügung gestellt hatte, sah noch genauso aus wie kurz nach den Bombenangriffen (s. Abb. 3). Wir erhielten ihn kostenlos gegen die Zusage, ihn aufzuräumen und eine Trennwand hochzuführen — was wir auch taten.

Die nächsten Unkosten waren die für das Material: Holz für Tische, Geländer und Landschaftsgestaltung. Die Geländer sind sogar sehr wichtig, da sonst die „begeisterten“ Zuschauer die ganze Modellschau zusammendrücken. Dieses Geld, etwa 200.— bis 300.— DM, mußte durch Anteilscheine aus dem eigenen Kreis aufgebracht werden (falls man einen Mäzen für eine Stiftung findet, kann man dieses Geld notfalls sparen). Diese Ausgabe war aber auch der einzige größere Posten. Die Preise für Farben, Gips, Leinwand usw. für die Landschaftsgestaltung sind verhältnismäßig gering. Alle übrigen Unkosten — und das ist das Gute — werden erst im Laufe der Ausstellung oder nach ihrer Beendigung fällig!

Mit welchen Einnahmen kann man nun fest rechnen und welche Unkosten sind nicht zu umgehen?

Einnahmen:

Bei einer Ausstellung in einer kleinen Stadt kann man bei einer Vorführdauer von 4—5 Wochen mit dem Besuch von gut 70 Prozent der Bevölkerung rechnen. In Mittelstädten werden es 15—40 Prozent und in Großstädten zirka 5—10 Prozent sein. In unserer Stadt von 700 000 Menschen hatten wir nach nur drei Wochen Ausstellungsdauer 37 000 Besucher zu verzeichnen. Dazu kamen noch kleinere Einnahmen durch Aufstellung von Schaukästen für die ortsansässigen Firmen der Modellbahnbranche.

Ausgaben:

Selbstverständlich hält man diese so klein wie möglich; um gewisse Unkosten kommt man nicht herum:

1. Steuer.

Jede Gemeinde verlangt für Veranstaltungen jeder Art Vergütungssteuer (in den Westzonen meist 12 Prozent + 10 DPfg, Notabgabe. Wenn Eintrittspreis unter 50 DPfg., kann Notabgabe auf 5 DPfg. pro Karte ermäßigt werden. Daher rechtzeitig erkundigen! D. Redaktion) auf d. Kartenverkaufspreis. Inwieweit der Hinweis auf die „Gemeinnützigkeit“ des Ausstellungszweckes, nämlich Belehrung der Bevölkerung, die Steuerbehörde zur Ermäßigung oder zum Erlaß dieser Steuer veranlassen kann, bleibt dem Versuch der Ausstellungsleitung überlassen.

2. Reklame.

Papier muß — wenn nicht durch Stiftung zu verschaffen — gekauft werden und mindestens im Zweifelsdruck (rot/schwarz) zu Plakaten oder Handzetteln verarbeitet werden. Geschäftsleute werden gegen eine Freikarte gern bereit sein, ein Plakat in ihrem Geschäft auszuhängen. Die städtischen Reklamegesellschaften sind meistens ziemlich teuer und man kann sich daher die rund 1000.— DM für vier Wochen „Litfaßsäulenreklame“ sparen. Papier und Druck von tausend Plakaten DIN A2 kosten meist 150.— bis 200.— DM und werden erst nach dreißig Tagen zu bezahlen sein. Man soll nur nicht glauben, auf Reklame verzichten zu können. Sie ist das A und O der Ausstellung und verbürgt allein den Erfolg. Die Tageszeitungen sind durch Führungen zu begeistern.

3. Materialunkosten.

Es hat sich als sehr günstig erwiesen, zumindest die Gleisanlage im Laufe der Ausstellung durch die Ausstellungsleitung erwerben zu lassen. Der wesentliche Gesichtspunkt hierbei ist, daß alle Unkosten, die



Trümmer wie nach dem Bombenangriff

durch die Ausstellung oder im Zuge dieser entstehen, steuerlich absetzbar sind. Der Steuer gegenüber ist es in jedem Fall zu verantworten, daß die Ausstellungsleitung im Laufe der Ausstellung das gesamte eingebrachte Material käuflich erwirbt und sich somit für die kommende Zeit den Grundstock zur Vereinsanlage schafft. Ebenso können Abnutzungsgebühren für nicht angekaufte, sondern lediglich zur Verfügung gestellte Wagen und Maschinen gezahlt werden. Diese Gelder können späterhin dem Verein durch Schenkung wieder zurückgegeben werden.

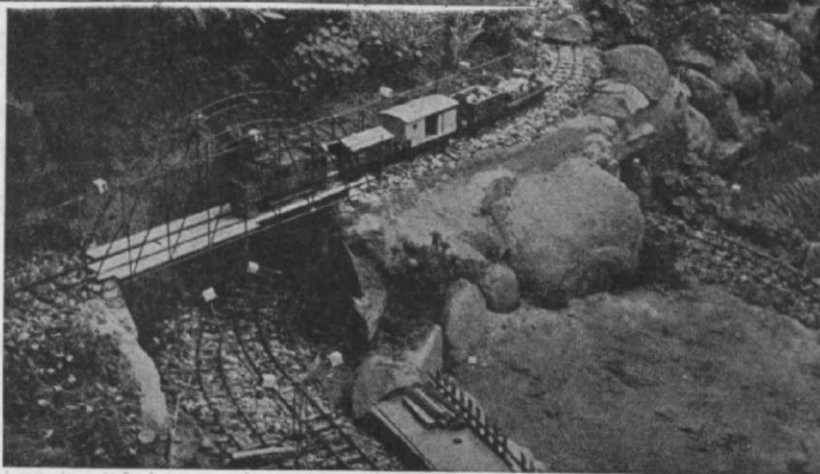
4. Löhne.

Soweit wir nicht in der Lage sind, die anfallenden Arbeiten selbst zu erledigen, müssen Facharbeiter (z. B. Elektrotechniker) „gemietet“ werden. Ich rate aber, hiervon möglichst die Finger zu lassen, denn dann werden Steuern und Sozialversicherung fällig, die die Unkosten rapid in die Höhe schnellen lassen. Jedoch gilt auch hier sinngemäß das unter 3. Gesagte. Wir setzten z. B. für alle Mitarbeiter unterhalb der monatlichen Steuerfreigrenze Arbeitslöhne ein, die diese dem Verein dann als Schenkung zur Verfügung stellten. Dadurch schufen wir uns einen Kapitalstock zur Erfüllung der kommenden Aufgaben.

Am Ende der Ausstellung hatten wir einen Gewinn von rund 15 000.— DM bei etwa 10 000.— DM Unkosten, von denen etwa 2000.— DM später wieder als Schenkung unserer Kasse zufließen, so daß wir mit etwa 7000.— DM Gewinn abschlossen. Auf diese Summe wird nun an sich erneut eine Steuer (Körperschafts- oder Einkommensteuer) fällig, die durch Anwendung der „Gemeinnützigkeitsverordnung“ noch stark gesenkt werden konnte. Sie beträgt bei dieser Summe schlimmstenfalls 30 Prozent. Etwa 5000.— DM konnten jedenfalls als endgültiger Gewinn gebucht werden, wozu noch die von der Ausstellungsleitung übernommene Anlage als „Kapitalinvestierung“ hinzukommt.

Von diesem Geld bauten wir uns nun das Stellwerk aus und konnten dabei das für die Ausstellung benötigte Holz mit verwenden. Wir kauften eine elektrische Bohrmaschine und eine „Drehbank mit allen Schikanen“ und richteten 10 Werkplätze mit je einem Schraubstock pro Arbeitsplatz und einer Werkzeugkollektion für jeweils 4 Werkplätze gemeinsam ein. Unter der erfahrenen Leitung eines Obmannes werden täglich 9 Mitglieder des Vereins in die Geheimnisse der technischen Fertigung eingeweiht.

Wir sind ein Club geworden, der sich sehen lassen kann und durch die Ausstellung weiteren Mitgliedern Zuwachs erhielt. Nun auf zur fröhlichen Nachahmung! Ich möchte aber nicht unerwähnt lassen, daß die Ströme von uneigennützig vergossenem Schweiß in dieser Abhandlung zu kurz gekommen sind und nun einmal zur Sache gehören. Eiserner Arbeits- und Erfolgswillen aller Beteiligten hat hauptsächlich zur Erreichung unseres Zieles beigetragen.



Der erste Versuch . . .

... wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß

1. die kleine Garteneisenbahn für einen fünfjährigen Sprößling männlichen Geschlechts gedacht ist und
2. der Vater beider „Produkte“ erst durch das Studium der Miba-Hefte zum Modellbahner werden will. Und wenn auch alles noch ein bißchen primitiv ist, so sieht es doch irgendwie nett und ansprechend aus.

Herr Minten aus Hamburg-Bergedorf hat nunmehr eine 2C1, sowie eine 2C2 (Pt 62) und einige Modellwagen auf seinem Winter-Feierabendfreizeitgestaltungs-Bauprogramm stehen, so daß die Freiluftanlage im Laufe der Zeit ein anderes Gesicht bekommen wird. Die Oberleitung ist inzwischen sowieso wieder

abgebaut worden, zumal sie von den herunter-sausenden Äpfeln bombardiert und andauernd beschädigt wurde. Der Klügere gibt nach, drum soll zukünftig eine seitliche Stromschiene wie bei der Hamburger Stadtbahn gelegt werden. Die Ellok, sowie die Wagen sind eigene Phantasieschöpfungen, da schnell „irgend etwas Fahrbares“ geschaffen werden mußte, um der Meuterei des Filius zu begegnen. Der Regler, den das nette Kerlchen bedient, besteht aus einem Glas Wasser mit Salzwasserlösung (Sie werden vielleicht verwundert den Kopf schütteln, aber es geht auch so!).

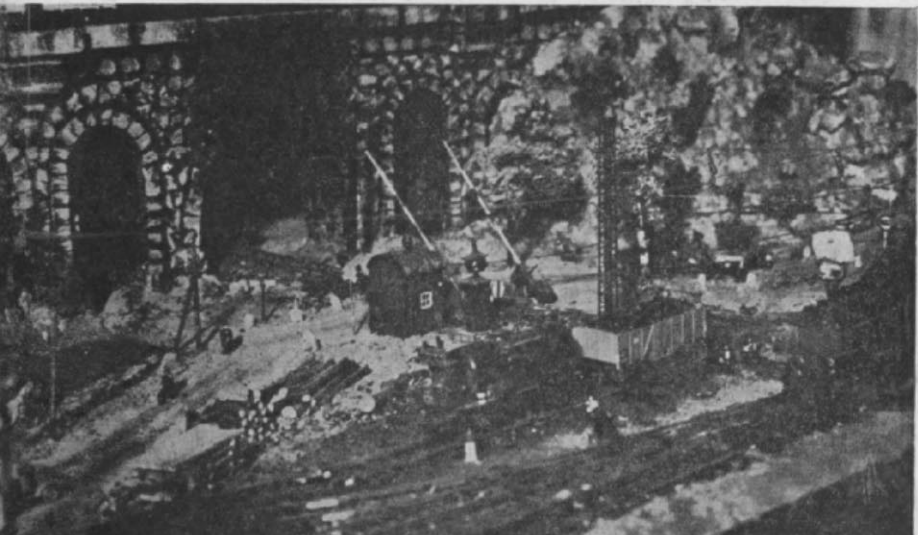
Die verlegte Strecke ist 40 m lang, hat zwei Endbahnhöfe, einen Gebirgsbahnhof und einen Hafenbahnhof mit richtigem Wasser. Die Spurweite beträgt übrigens 45 mm.



Dieses Bild stellt gewissermaßen ein Gegenstück zu der „Romantik im Schienenöval“ aus Heft 15/1, Seite 8, dar. Der Ausschnitt gehört zu der H0-Anlage des uns bereits bekannten Herrn Weichselgärtner aus Schlüchtern. Der dreiteilige diesel-elektrische Schnelltriebwagen ist aus 1 mm starken Duralblech gefertigt, 67 cm lang und wiegt 500 g. Das Triebwerk einer Märklin HS 800 wurde durch Absägen der Pufferbohlen gekürzt und die Schaltwalze ausgebaut, um Platz für die Ventilzellen zu gewinnen. Die zu großen Räder sind durch die Drehgestell-Seitenteile unsichtbar, auch kann der Wagen den normalen Märklin-Radius durchfahren, da die einzelnen Wagenteile auf Jacobs-Drehgestellen ruhen. Die Leitungen für den Beleuchtungsstrom sind durch kleine Vierfachstecker verbunden, so daß die Wagenteile auseinandergehängt werden können. Die Lackierung ist elfenbein und international-Blau, Dach und Schürzen sind alugestrichen.

Mit Liebe und Sorgfalt

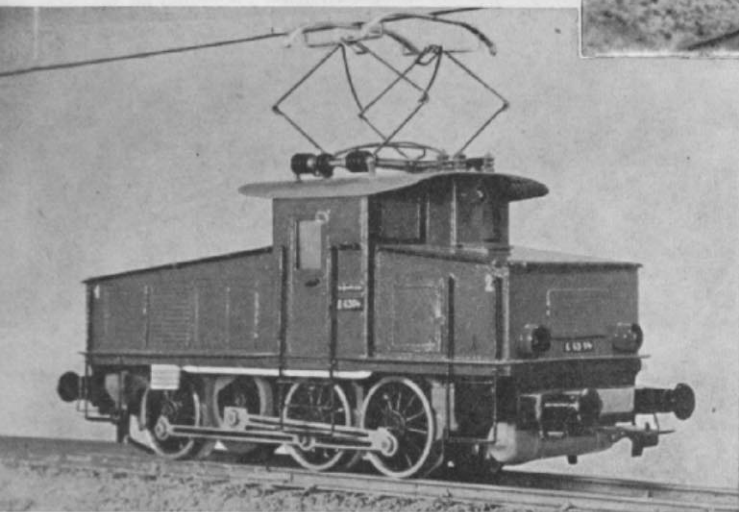
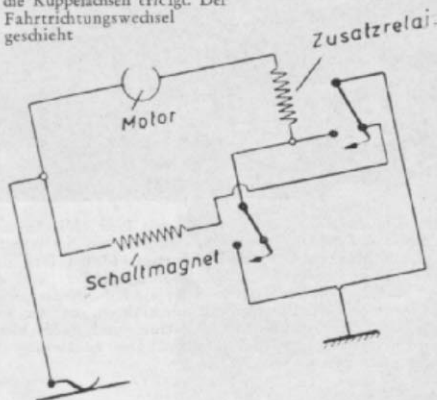
hat Herr Wiedmann, Frauenberg, seine H0-Anlage ausgestattet. Die Anlage selbst ist auf Holzfaserplatten montiert. Die Felsen sind aus Papiermache und daher wesentlich leichter als aus Gips. Das schon oft besprochene Papiermache läßt sich auch nach Ansicht des Herrn Wiedmann gut verarbeiten und formen. Die Stellen, die mit Gras bewachsen sein sollen, werden mit Leim bestrichen und mit moosgrün gefärbtem Sägemehl überstreut. Nach ein paar Tagen werden diese Grünflächen noch mit verschiedenen Farben (gelb, hell- und dunkelgrün, blau u. a.) nachbearbeitet, um eine möglichst naturgetreue Tönung zu erreichen. Erst zum Schluß werden die Felsen, ebenfalls naturgetreu, bemalt.



Ich bin Ihnen nicht böse...

... weil Sie meinen Verbesserungsvorschlag zur Leig-Einheit (Heft 8/1), den ich vor etwa einem Jahr einsandte, noch nicht veröffentlicht haben. Im Gegenteil, ich sende Ihnen heute wiederum ein paar Bilder, die Sie und die Leser vielleicht interessieren werden.

Die E 63 ist nach Ihrem Bauplan in Heft 5/1 in Spur 0 gebaut. Eine allgemeine Bauanleitung würde zu weit führen, zumal wohl jeder Modellbauer seine eigene Methode hat. Bemerkenswert dürfte höchstens folgendes sein: Ein Wechselstrommotor wirkt über Zahnräder auf die Blindwelle, während die Kraftübertragung mittels der Kuppelstangen auf die Kuppelachsen erfolgt. Der Fahrtrichtungswechsel geschieht



durch einen Wippschalter mit Stromunterbrechung (damit die Schaltspule nicht dauernd stromdurchflossen ist). Zu diesem Zweck ist im Motorstromkreis ein Zusatzrelais eingebaut, welches beim Schließen des Motorstromkreises durch den Umschalter den Schaltstromkreis öffnet (siehe Zeichnung).

Die E 19 ist sowohl im Original als auch als Modell allbekannt, so daß ich nur noch die Verwendung von zwei Wechselstrom-Motoren in zwei Drehgestellen in meinem Fall angeben möchte. Dies entspricht zwar nicht dem großen Vorbild, doch

war diese Maßnahme für den Modellbetrieb zweckmäßiger und kaum auffallend. Zur Umschaltung dient ein Oberstromschalter mit „Bocksprungverhinderung“. An dieser Maschine will ich übrigens — sobald es meine Zeit erlaubt — das Lytax-Zweizug-Prinzip erproben.

Die Oberleitung stellt eine Versuchsausführung dar und stimmt insofern nicht ganz, als die Zickzack-Verlegung der Fahrleitung noch nicht berücksichtigt

wurde. Die Herstellung einer solchen Oberleitung ist etwas mühselig. Einen Weg zur rationellen „Massenfabrication“ habe ich leider noch nicht gefunden.

Es würde mit freuen, wenn ich zu unserer schönen „Hobby“ einen kleinen Beitrag geleistet hätte und begrüße Sie

mit vorzüglicher Hochachtung!
Otto Horn, Freiburg/Brsg.

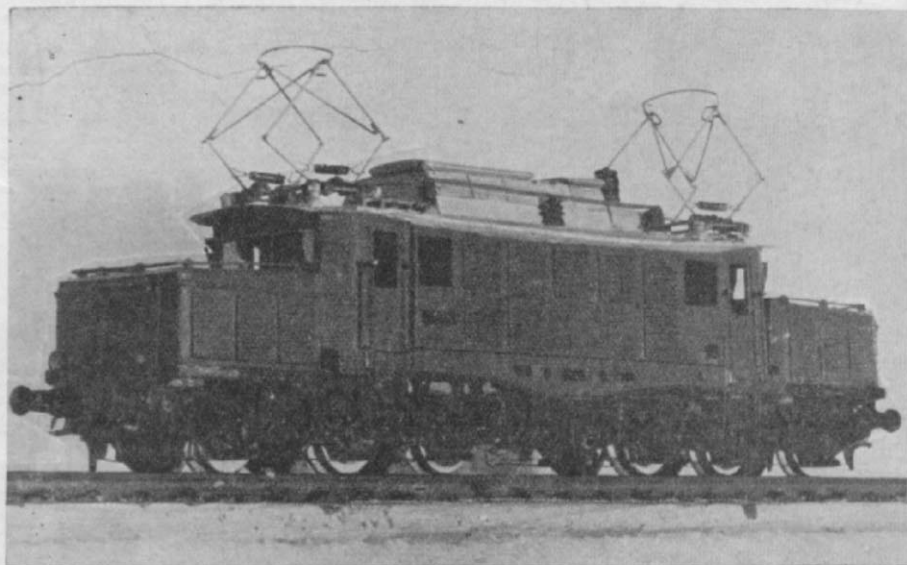
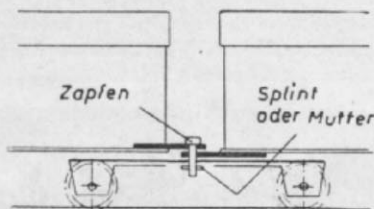
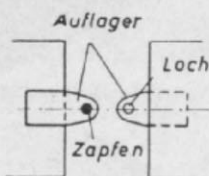
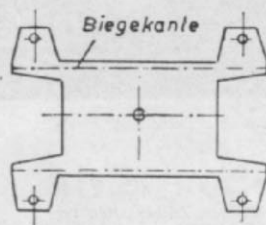
Sehr geehrter Herr Horn!

Nachdem Sie uns nicht böse sind, weil wir Ihren Verbesserungs-Vorschlag zur Leig-Einheit bisher nicht gebracht haben, möchten wir die heutige Gelegenheit benützen, Ihnen mit der Veröffentlichung des seinerzeitigen Beitrages eine kleine Freude zu bereiten. Ihr Vorschlag, die beiden Wagenkästen in der Mitte auf einem Jacobs-Drehgestell zu lagern, ist zwar nicht unbekannt, im vorliegenden Fall jedoch unbedingt das Gegebene. Alles Nähere geht ja aus Ihrer Zeichnung hervor. Wie sie richtig bemerken, hängt der Abstand zwischen den beiden Wagenkästen von dem kleinsten Kurvenradius ab, die Harmonikaverbindung benötigt tatsächlich sehr wenig Spielraum, wie auch das unschöne Bild der versetzten Stirnwände bei etwa vorhandenen Gegenkurven entfällt.

Wir hoffen, daß Sie nun restlos zufrieden sind und verbleiben

Mit ebenso freundlichen Gegengrüßen

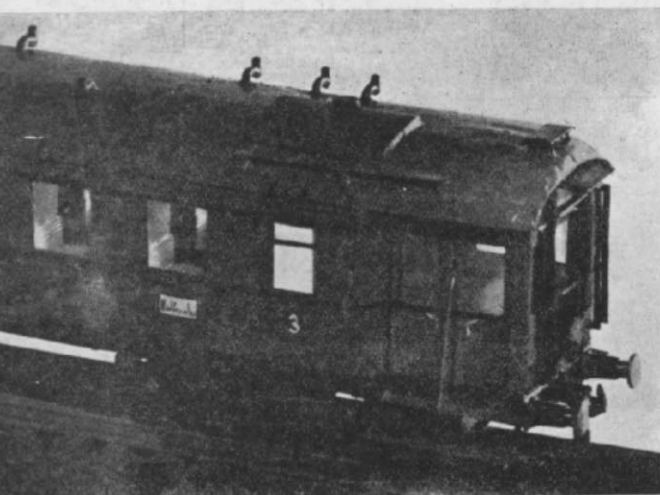
MiBa-Verlag



Eine E 94 in Spur H0, erbaut von Herrn Hans Heiland, Weimar

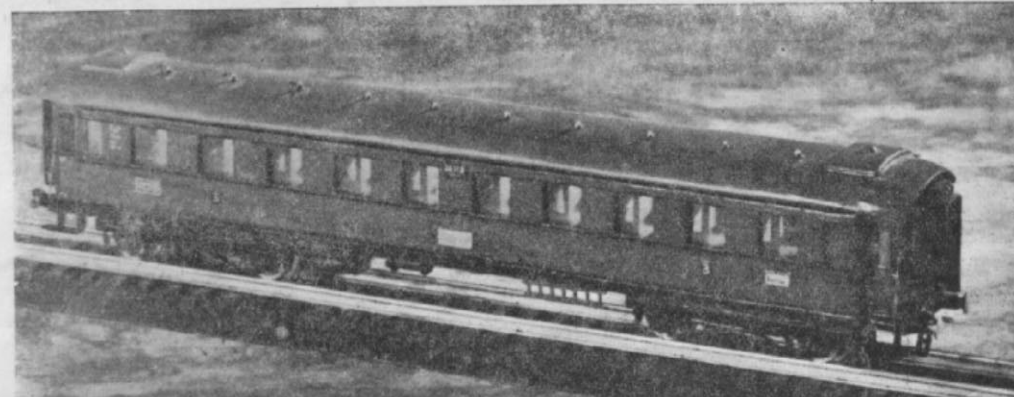
Ein Schnellzug

ist und bleibt der Wunsch
des Herrn Gerhardt Müller, Berlin-
Dahlem. Er hat uns eine große Auswahl
seiner diesbezüglichen H0-Schöpfungen ge-
schickt, von denen wir einige bringen: Als Baumaterial
dient Herrn Müller Konservenblech, während die Innereinrichtung



aus dünnem Zeichenkarton her-
gestellt wird. Der kleinste Kurven-
radius für die D-Zugstrecke ist
lobenswerter Weise 90 cm, so
daß die unverkürzten Wagen auch
in den Kurven sicher ein sehr
schönes Bild abgeben.

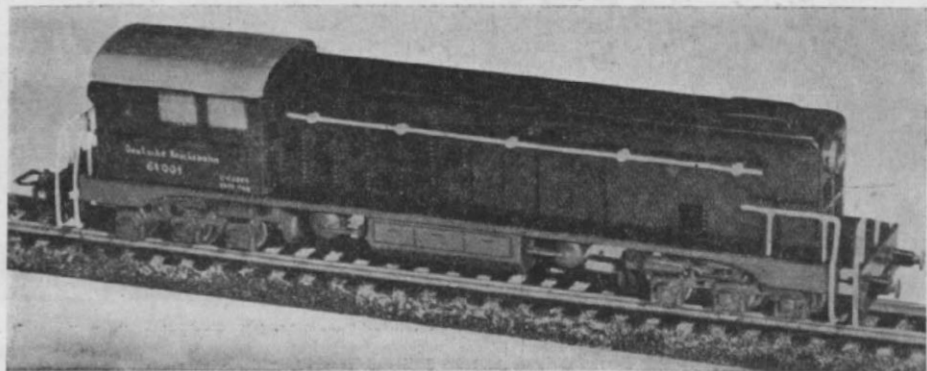
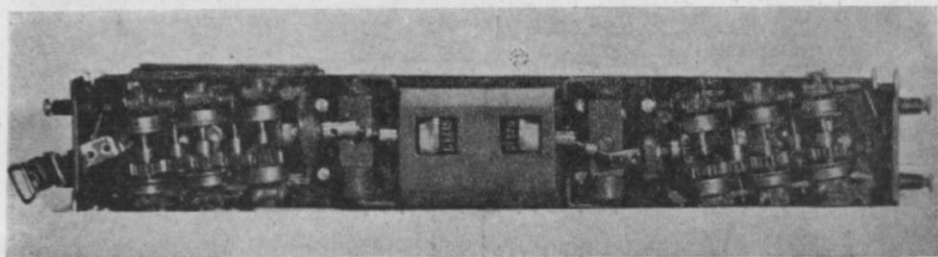
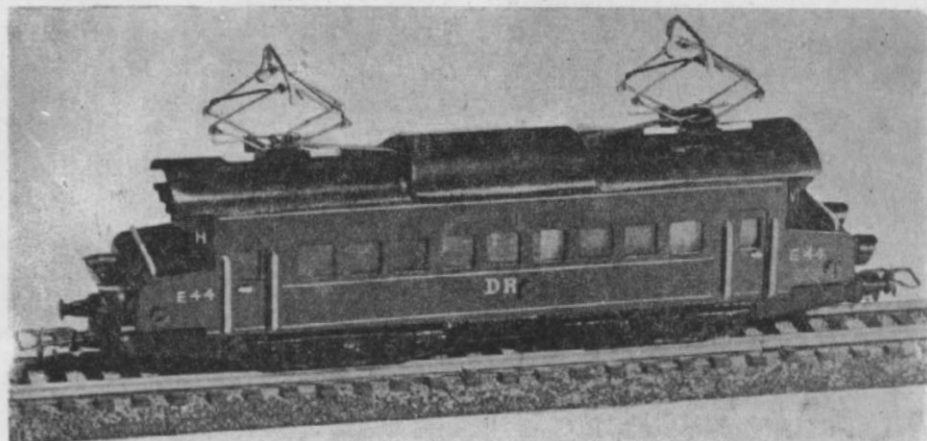
Nachdem seiner Ansicht nach
die doppelstürigen Eilzugwagen so
wenig Liebhaber finden, hat er
sich auch diesen Wagentyp zum
Nachbau auserkoren. Wie weit
Herr Müller inzwischen mit sei-
ner Lok gekommen ist, hat er
uns leider nicht verraten, viel-
leicht ist ihm sein Abitur da-
zwischen gekommen.

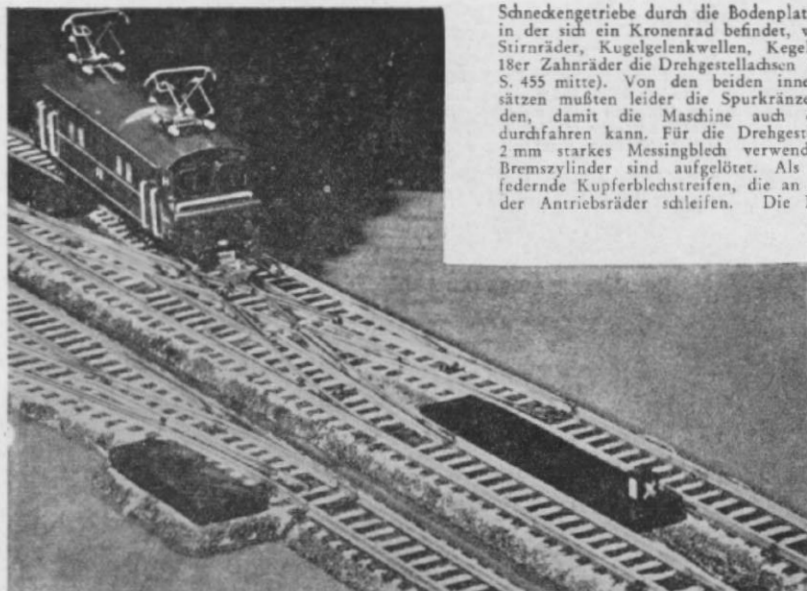


Wir sind die Lehten . . .

... die Herrn Martin aus Glauchau/Sa. die Freude an seinem Modellbau nehmen wollen, auch wenn nicht alles der Wirklichkeit entspricht. Lassen wir Herrn Martin zu seinen Modellen selbst Stellung nehmen:

„Das Modell der E 44 ist leider etwas zu lang geraten, da ich einen 24-Volt-Gleichstrom-Motor von 30 mm Durchmesser und 60 mm Länge unterbringen mußte. Der Motor ist starr in die Lok eingebaut und befindet sich über dem vorderen Drehgestell. Das hintere Antriebsdrehgestell ist durch eine Federwelle mit dem Motor gekuppelt. Die Treibräder sind mit Gummischlauch überzogen, wodurch eine hohe Zugkraft erzielt wurde. Die Scherenstromabnehmer habe ich





Schneckengetriebe durch die Bodenplatte in die Wanne, in der sich ein Kronenrad befindet, welches über zwei Stirnräder, Kegelgelenkwellen, Kegelräder (1:1) und 18er Zahnräder die Drehgestellachsen antreibt (s. Foto S. 455 mitte). Von den beiden innenliegenden Radsätzen mußten leider die Spurkränze abgedreht werden, damit die Maschine auch den 75-cm-Kreis durchfahren kann. Für die Drehgestellblenden wurde 2 mm starkes Messingblech verwendet; Lager und Bremszylinder sind aufgelötet. Als Schleifer dienen federnde Kupferblechstreifen, die an den Spurkränzen der Antriebsräder schleifen. Die Maschine hat an

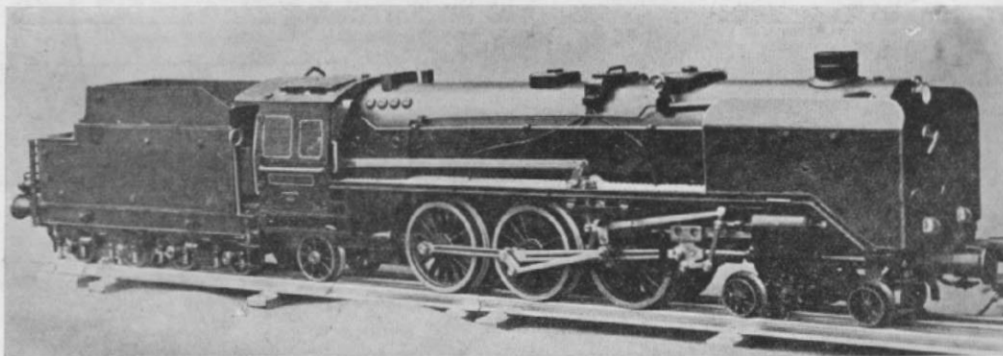
selbst gebastelt; sie federn richtig. Die Lok ist umschaltbar auf Ober- und Unterleitung (im letzteren Fall für Gleichstrom-Zweischienensystem).

Für das Modell einer amerikanischen schweren Dieselelektrischen-Rangierlok stand mir lediglich ein Foto zur Verfügung, wonach ich mir dann eine ungefähre Zeichnung rekonstruierte. Auch hier fand ein 24-Volt-Gleichstrom-Motor (40 mm lang, 35 mm Durchmesser) Verwendung, der in das Führerhaus eingebaut wurde. Der Antrieb erfolgt über ein

der Stirnwand des Kühlers einen Scheinwerfer mit Linse und besitzt außerdem Federpuffer, sowie die Märklinkupplung. LUP beträgt 24 cm, die Getriebeuntersetzung 1:7,5.

Ein weiteres Bild zeigt eine Kreuzweiche und eine einfache Linksweiche. Der elektromagnetische Antrieb besteht aus 2 Tauchspulen; die Weichenlaternen ist drehbar und beleuchtet. Als Schotter dient Gries, der mit einem hier erhältlichen Klebmittel „Wekola“ aufgeklebt und mit farblosem Mattlak überspritzt ist.

Von 1935 - 1937 ...



baute Herr H. Wolff (einstmals Berlin, jetzt Göttingen) an seinem Spur I-Modell, wozu ihm die Reihe 01 der DR als Vorbild diente. Die Gesamtlänge beträgt 87 cm, das Gesamtgewicht 7 kg. Auch der 20-Volt-Motor ist selbst gebaut. Als Fertigfabrikate wurden lediglich Märklin-Räder verwendet.



Modellbahn- Ausstellung

oder

Die hilfreiche Bundesbahn

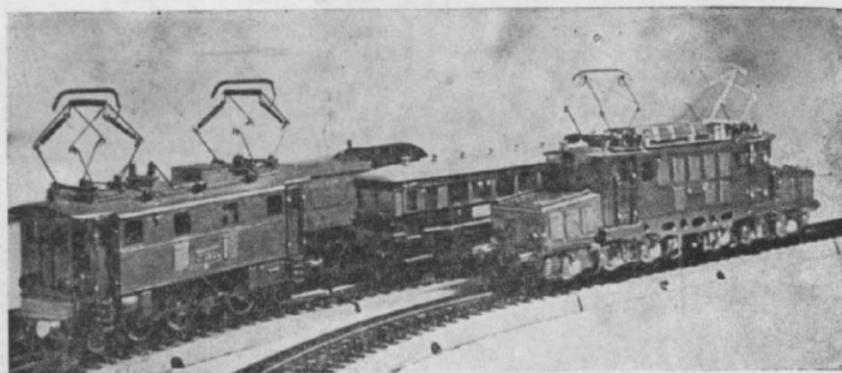
Ein
Motiv aus der
Coburger Modellbahn-Ausstellung*

Auch das muß einmal anerkannt werden: Die Deutsche Bundesbahn bringt heute sehr viel Verständnis für unsere Liebhabelei auf und unterstützt nicht nur uns, sondern — wie wir schon mehrfach feststellen konnten — sämtliche Modellbahnkreise, insbesondere die Clubs. Diese Erfahrung machte auch der MEC Coburg, dem der dortige Bahnhofsvorstand für die vor einigen Monaten stattgefundene Ausstellung einen Raum im Bahnhofsgelände zur Verfügung stellte. Gewissermaßen als Gegengeste hat der Club dann auch den Spurplan des Coburger Bahnhofes in vereinfachter Form nachgebildet (siehe Foto auf Seite 459 und Zeichnung Seite 458). Die weitere einfache Streckenführung durch eine landschaftlich sehr schön ausgeführte „Gegend“ (in offener Hufeisenform) bot einige reizvolle Motive (wir verweisen hierbei auch auf Heft 7/II, Seite 223). Daß die Firma

RUCO in Coburg ihren Sitz hat und darüber hinaus zum Coburger Club gehört, ist ein besonderes Glück für den MEC, weil die Ausstellungsanlage dadurch mit Signalen aller Art bestens ausgerüstet war und diese, dank der Mitwirkung eines Eisenbahnfachmannes, außerdem an der richtigen Stelle standen.

Wenn wir auch wissen, daß die Gestaltung einer Ausstellungsanlage wesentlich von dem vorhandenen Material abhängt, so haben wir uns doch der Mühe unterzogen — unter Zugrundelegung des Coburger Originalgleisspurplanes — ein etwas erweitertes Gleisbild zu entwerfen, ohne damit an dem Ausstellungsplan Kritik üben zu wollen. Im Hinblick auf Heft 11/II dürfte es für Sie jedoch interessant sein, von Fall zu Fall unsere Stellungnahme zu dem einen oder anderen Spurplan kennen zu lernen.

1 1/2 Jahre Freizeitgestaltung



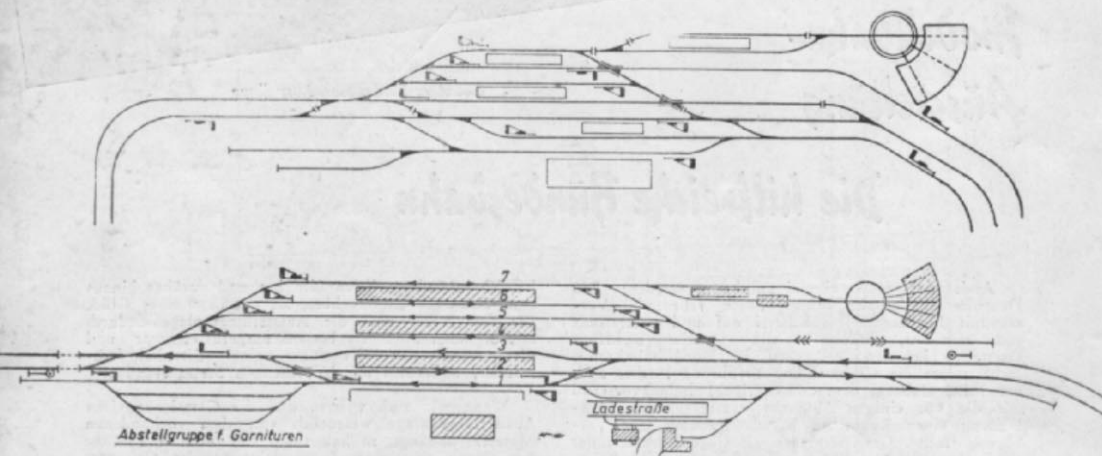
... umfaßt das in dem Bild ersichtliche Lokbauprogramm des Herrn Reichert, München.

„Die E 32 im Spur H0 haben Sie bereits in Heft 12/1, Seite 22, Ihren Lesern vorgeführt. Ich habe diese in der Zwischenzeit auf das Gleichstrom-Umpolssystem umgebaut; die Kraftübertragung erfolgt über die schräge von oben kommende Kuppelstange.

Ihre C-Diesel-Lok aus Heft 10 und 11/1 hat mich ebenfalls zum Nachbau gereizt und es ist eine wahre Freude, dieses mit Gleichstrommotor ausgerüstete Maschinchen über die Strecke fahren zu sehen. Zur Ausführung verwendete ich Messing, ebenfalls zu dem leichten zweiachsigen Diesel-Triebwagen.

Meine letzte Arbeit stellt die E 94 (nach einer Thorey-Ubersichtszeichnung und nach Original-Fotos) dar. Die Bauzeit für diese Lok betrug zirka 180 Stunden. Als Antrieb dient ein 20-Volt-Allstrom-Motor — vorerst noch mit Handumschaltung — doch ist auch hierfür das Gleichstrom-Umpolssystem vorgesehen. Die beiden Drehgestelle werden mittels Schnecken und Kegelräder angetrieben. An jedem Drehgestell ist ein Radsatz abgefedert, um eine einwandfreie Auflagerung auf dem Gleis zu erreichen, so daß im Ganzen nur vier Achsen tragen. Alle gezeigten Modelle sind — soweit es die Spur H0 eben zuläßt — so vorbildgetreu wie nur möglich geschaffen.“

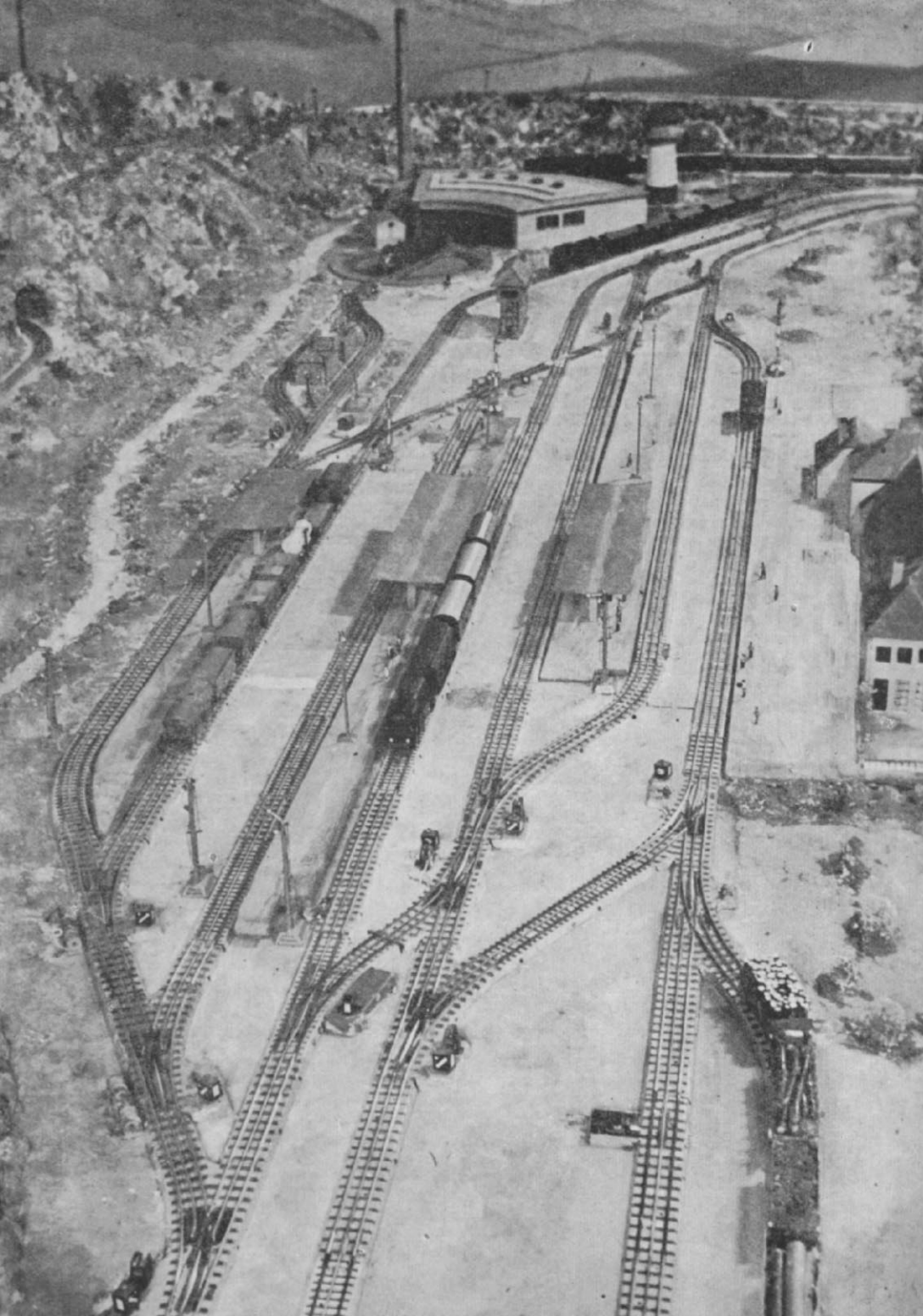
Franz Reichert, München.



Oben: Der Bahnhofs-Spurplan der Coburger Modellbahn-Ausstellung. Zeichnung im Maßstab 1:40.

Unten: Unser erweiterter Vorschlag für einen größeren zur Verfügung stehenden Raum und mehr Gleis- und Weichenmaterial.

Seite 459: Die Gesamtansicht des Modell-Bahnhofs Coburg (siehe auch Rückseite des Heftes).



100 Jahre Modelleisenbahn

Dies ist kein verspäteter Aprilscherz, sondern eine authentisch belegte Tatsache, wie Sie gleich sehen werden. Ein Modellbahner in der Ostzone hat einen Freund, der als Bibliothekar seine Nase in alle möglichen Büchern steckt und dabei etwas entdeckte, was er seinem Modellbahnfreund, Herrn Ernst Erben aus Unterwellenborn mitteilte, was dieser wiederum nicht für sich behalten konnte, sondern uns zusandte. Er schreibt:

„... Weißt Du eigentlich, wann die erste elektrische Miniatureisenbahn gelaufen ist?“

„Ich denke so um die Jahre 1910–1920“

„Falsch geraten“, erwiderte mein Freund. Er hielt mir ein Buch unter die Nase: „Karl Marx, Erinnerungen“.

„Was hat denn das mit einer Modellbahn zu tun?“

„Das wirst Du ja gleich sehen“. Er schlug das Buch auf und belehrte mich: Wilhelm Liebknecht schreibt in seinen Erinnerungen über Karl Marx unter anderem folgendes:

„... und nun erzählte mir Marx ganz Feuer und Flamme, daß seit einigen Tagen in Regent-Street (London) das Modell einer elektrischen Maschine ausgestellt sei, die einen Eisenbahntrain ziehe. Jetzt ist das Problem gelöst“.

Nach einigen politischen Abhandlungen schildert Liebknecht die Besichtigung des Modells selbst: „Ich eilte nach Regent-Street, um das Modell zu sehen. Ein dichter Menschenhaufen zeigte mir das Schaufenster, hinter dem das Modell ausgestellt war. Ich drängte mich durch. Richtig, da war die Lokomotive und der Zug, und Lokomotive und Zug liefen lustig herum. Damals zählten wir 1850, Anfang Juli ...“

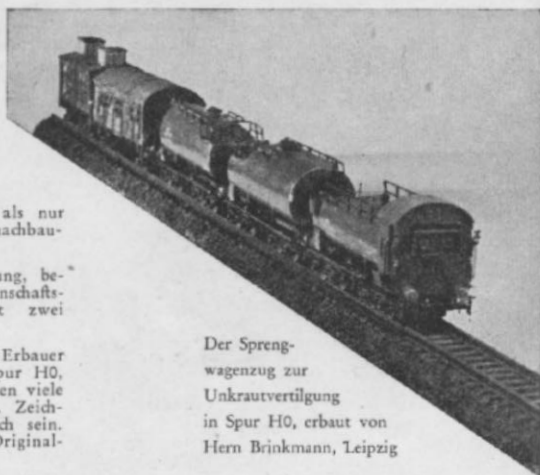
Jetzt sind Sie wohl platt? Nicht, weil ausgerechnet Karl Marx oder Liebknecht uns die Kenntnis von dieser elektrischen Bahn übermitteln, sondern weil England, das Land der ersten Eisenbahn, also auch zugleich das „klassische Land der ersten elektrischen Modelleisenbahn“ ist. D. Red.

Warum nicht? einmal etwas anderes

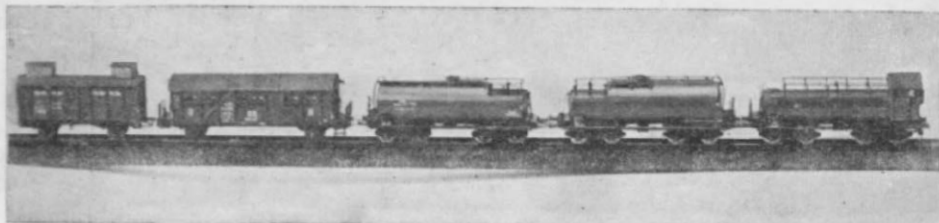
Es gibt in der Tat noch vieles andere als nur Einheits-Ci-Wagen oder eine 2'Ci, was nachbaufähig ist, so z. B.:

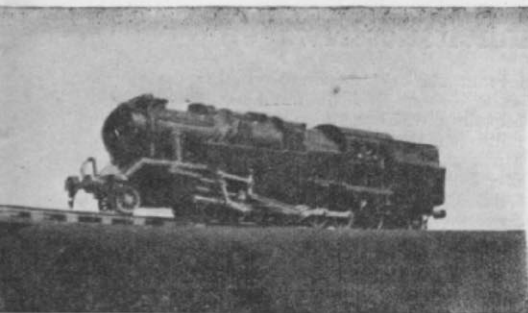
Ein Sprengwagenzug zur Unkrautvertilgung, bestehend aus drei Spritzwagen, einem Mannschaftswagen (MCi) und einem Wassertankwagen (mit zwei Wasserbehältern auf dem Dach).

Herr Konrad Brinkmann, Leipzig, ist der Erbauer dieser gewiß interessanten Zügeinheit in Spur H0, stellt sie doch einen Teil der Eisenbahn dar, den viele noch gar nicht zu Gesicht bekommen haben. Zeichnungen dürften auch ziemlich schwer erhältlich sein. Herr Brinkmann kletterte deshalb auf den Originalwagen herum und nahm die Maße ab.



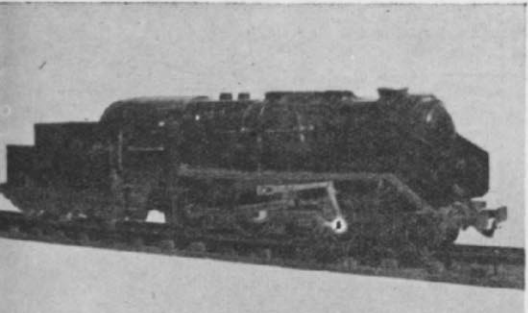
Der Sprengwagenzug zur Unkrautvertilgung in Spur H0, erbaut von Herrn Brinkmann, Leipzig





1 F 2 - Güterzugtenderlok (Bulgarien) in Spur 0

und legt seiner neuen Anlage das Motiv „Privatbahn in gebirgigem Industriegelände“ zu Grunde. Dies erlaubt ihm eine gewisse Freiheit bezüglich des verwendeten Lok- und Fahrzeugparks. Aus Abfällen und mit wenig brauchbaren Werkzeugen fertigte er bereits folgende Loktypen (die wir teilweise im Bild zeigen): Eine englische 2C-Personenzuglok, 1 1'E1'-Güterzuglok der Reihe 45, eine 1C2 Pr (Bayern), eine T3, eine bayerische C1'-Tenderlok, eine ungarische 1'C1'-Tenderlok, eine bayer. D1'-Tenderlok, eine bulgarische 1F2-Tenderlok, sowie eine österreichische 1D1-Tendermaschine. Kurz vor der Fertigstellung stehen: Die Henschel-Stromlinien-Schnellzugtenderlok 2C3 der Baureihe 61, eine österreichische 1D2-Schnellzugmaschine,

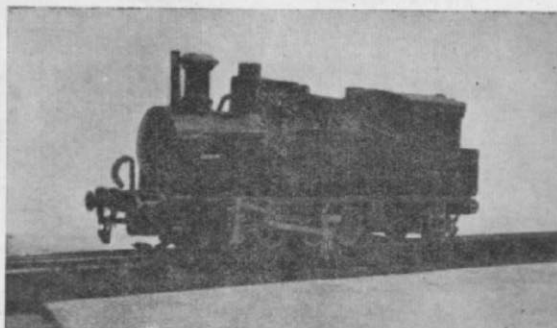


Oben: Englische 2C - Personenzuglok. Rechts unten: Ungarische 1 C 1 - Nebenbahnlok für Güterzüge (Spur 0)

Es dürfte Sie vielleicht noch interessieren, daß Herr Schulz früher eine der größten Anlagen hatte, die sich in Privathand befand. Innerhalb von zwanzig Jahren baute er außer 30 Lokomotiven 500 Wagen aller Gattungen, etwa 3000 m Gleis und 70 elektrische Weichen, darunter 12 Doppelkreuzweichen. Was für ein schwerer Schlag der Totalverlust für Herrn Schulz bedeutet, können wir am besten nachfühlen. Es spricht für ihn und seine treue Anhänglichkeit zum Modellbahngedanken, daß er trotz diesem Verlust mit bewunderungswürdigem Schwung und vitaler Tatkraft von neuem mit dem Modellbau begonnen hat. Wir wünschen ihm aus ganzen Herzen einen vollen Erfolg und freuen uns, gerade aus seinem Mund ein solch begeistertes Lob über die Miba zu hören!

Einen unbeabsichtigten „Süchtdienstler!g“

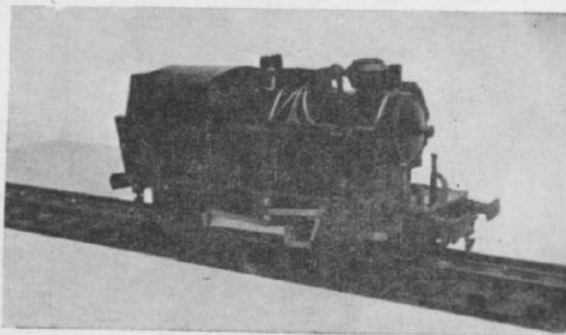
hatte die Miba durch die Veröffentlichung eines Lokmodelles im Miba-Reporter" Nr. 2, Seite 55. Wir vermerkten seinerzeit, daß der jetzige Aufenthalt des Erbauers der dort gezeigten 2D2-Schnellzug-Lok, Herrn Karl Schulz aus dem ehemals schlesischen Oppeln, nicht bekannt sei. Er hat sich daraufhin prompt gemeldet; er wohnt nunmehr in Kehlheim a. D. Nach dem alten Sprichwort „Die Katze läßt das Mäusen nicht“ hat er jetzt unter schwierigsten Verhältnissen und primitivsten Mitteln wieder mit dem Eisenbahnmodellbau begonnen und sandte uns einige Aufnahmen seiner neuesten Arbeiten. Er ist der Spur 0 treu geblieben



Bayr. D 1 - Gt für Klein- und Nebenbahnen (Spur 0)

die alte preußische 2C-Schnellzuglok S¹, eine 1D-Güterzuglok pr. G8² (jetzige Reihe 56²), eine T12 (Sonderbauart mit Funkenfänger und Windleiblechen), eine ungarische 1C + C-Güterzugmaschine und eine bayerische D + D-Tenderlok. Fertiggestellt sind außerdem noch ein Kurz-Eilzug und alle möglichen Wagen, doch dürfte diese Aufstellung bereits genügen, um einem den Atem ob so viel Schaffensdrang zu verschlagen. Darüber hinaus bietet Herr Schulz den besten Beweis dafür, daß es auch ohne feudale Werkstatt geht.

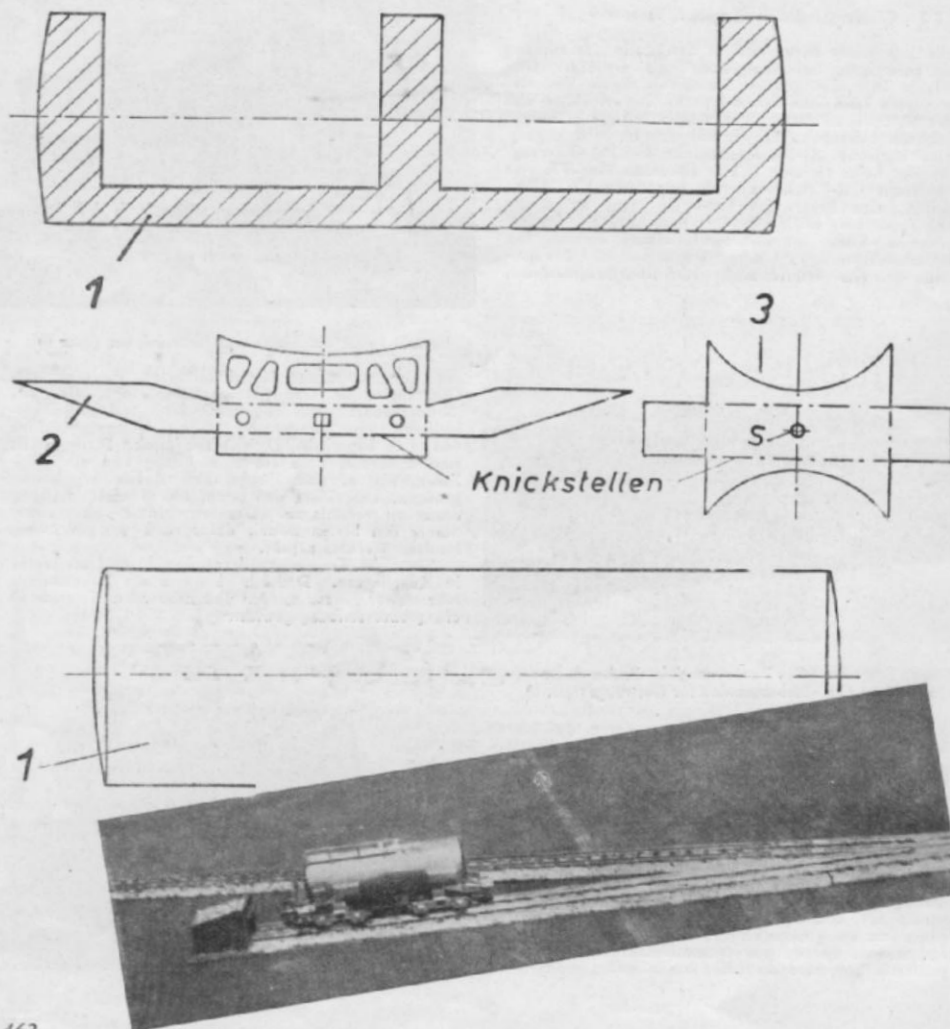
Sämtliche Treibachsen der aufgezählten Loks laufen in Kugellagern. Dadurch konnten die Lokomotiven sehr schwer gebaut werden und haben dementsprechend ein großes Reibungsgewicht.



4-achsiger Einheitskesselwagen

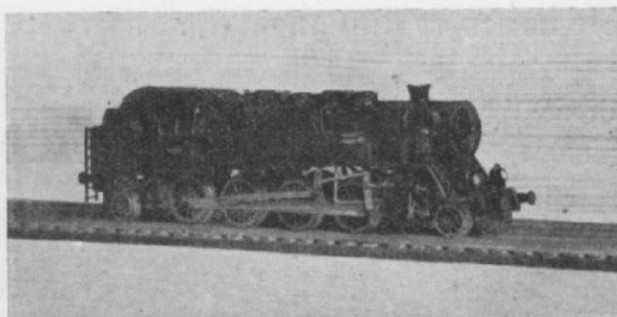
Als ersten Ganzmetallwagen versuchte ich den Nachbau des Kesselwagens, von dem eine Bauzeichnung in MIBA Heft 5/1 Seite 8 gebracht wurde. Als Baustoff zog ich Messingblech vor, da ich die Erfahrung gemacht habe, daß Zinkblech an Knickstellen leicht bricht, während man Messingblech beliebig biegen kann. Um eine gut gelungene Kesselform zu erreichen, verwendete ich ein nach Abb. 1 zugeschnittenes Stück eines Holzstopfels, wie ihn die Schreiner zum Ausflicken von Astlöchern brauchen. Die beiden Stirnseiten wurden leicht abgerundet. Als Ummantelung des Kesselformstückes diente

0,1 mm starkes Messingblech, für die übrigen Teile 0,5 mm und für die Drehgestelle 0,7 mm Messingblech. Um viele Lötungen zu vermeiden, habe ich verschiedene Einzelteile aus einem Stück ausgeschnitten und zurechtgekannt, z. B. die Pufferbohlen mit Träger und Deckblatt (Abb. 2) sowie die Lagerböcke für die Drehzapfen (Abb. 3). Die Stoßfugen wurden von innen verlötet, wie auch die Schraube zur Befestigung der Drehgestelle in das Bohrloch S eingelötet wurden. Räder und Puffer bezog ich von der Firma Voegele, alles übrige ist „Eigenbau“.



Die „verhinderte“ 1' E 1'

An den Miba-Verlag
Nürnberg.



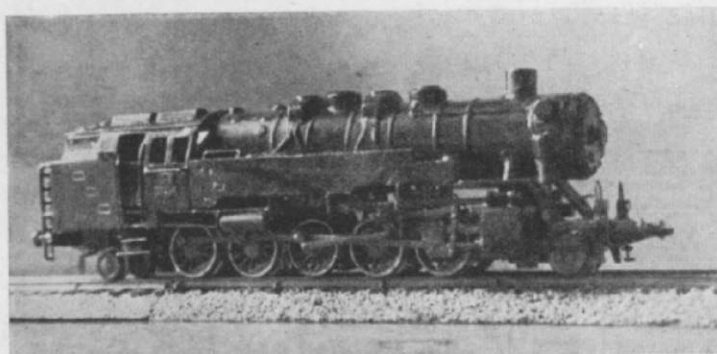
Beitr.: Anmeldung zur Abnahme für den Dienstgebrauch.

Es sollte ein 1'E1'-Lok der Spur H0 für Zweischienensystem werden. Infolge der vor langer Zeit nicht lieferbaren kleineren Räder wurde nur eine 1'D1' daraus. Künstlich erwarb ich Räder, Puffer, Kupplungen, Zylinder und den Motor. Alle übrigen Teile sind aus Konservenblech, Büroklammern, Fahrradspeichen und Stecknadeln hergestellt. Die Laternen bestehen aus Blechringen mit hineingedrücktem Silberpapier. Die Isolation der Räder erfolgte durch eingezogenen Ventilschlauch in die Bohrungen, in die dann die Achsen mit Stecknadeln gepreßt wurden. Vorläufig habe ich noch Wechselstrombetrieb, Umschaltung auf Vor- und Rückwärtsfahrt geschieht mit der Hand.

Sollten diese Zeilen nicht in den wichtigsten Teil Ihres Büros, den Papierkorb, wandern, erwarte ich die Antwort Ihrer kritisch-spitzen Feder, was mich jedoch nicht abhalten wird, trotzdem weiter zu bauen, um mir weitere Entgleisungen zu erlauben.

Hochachtungsvoll
gez. Wilhelm Martens, Berlin.

Ihm reichten die Räder zur 1' E 1'



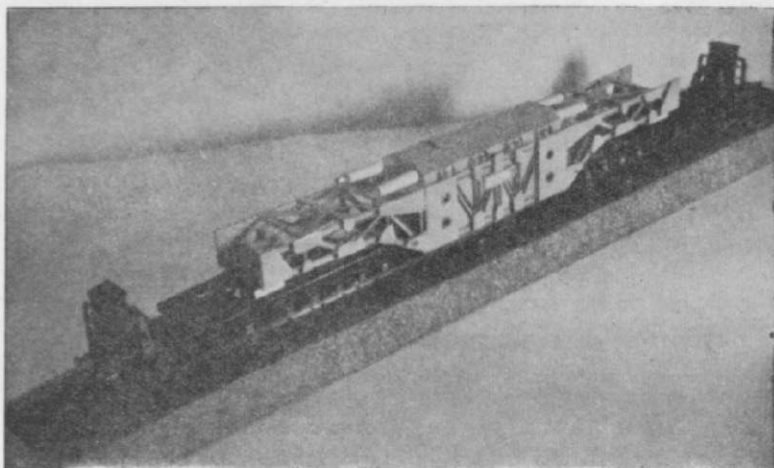
„Durch Ihre Zeitschrift angeregt, fing ich vor 1 1/2 Jahren wieder mit dem Modellbau an. Während des Krieges hatte ich schon einmal an einer Modellbahn gearbeitet, allerdings im Maßstab 1:80. Von dieser ist jedoch heute nichts mehr übrig.“

Inzwischen habe ich nun eine Gt 57.20 der Baureihe 85 nach dem Schweißelschen Bauplan 565 gebaut. Verwendet habe ich den Märklinmotor 800 mit permanentem Stator, ebenso Märklinlokräder, die ich allerdings abgedreht habe. Der Motor sitzt im Führerhaus und treibt über das Getriebe die letzte Achse an. Die Kraftübertragung auf die anderen Räder erfolgt durch die Kuppelstangen. Kleinsten Krümmungsradius = 70 cm.

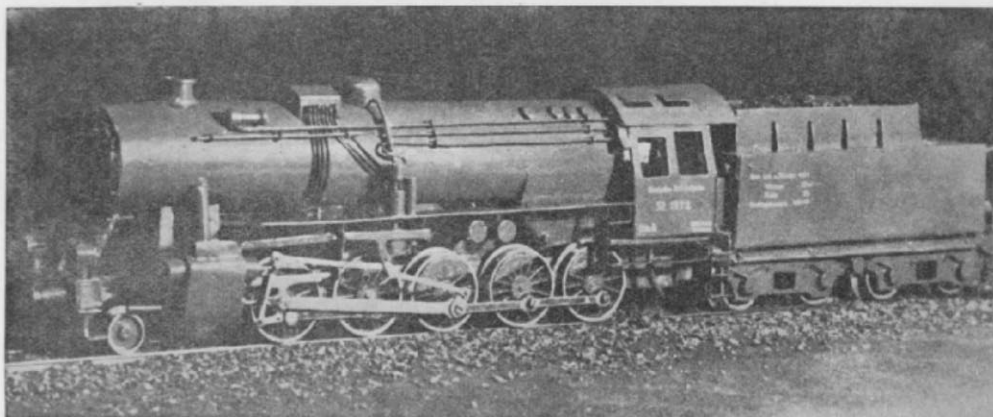
Ich bevorzuge das Gleichstrom-Zweischienensystem mit 12 Volt Betriebsspannung.“

Gerhard Nagel, Bretten.

Sie haben es ihm angetan . . .



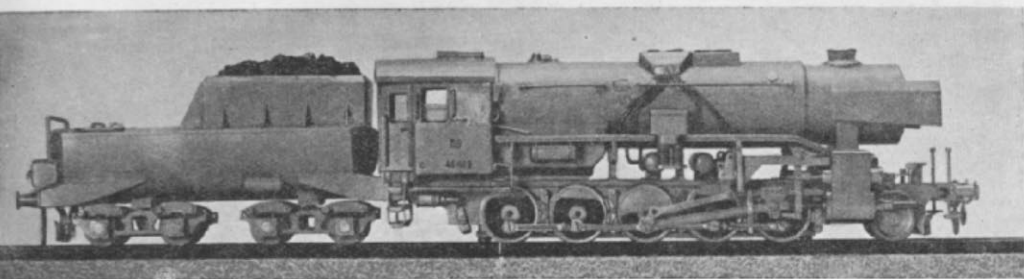
. . . nämlich die Spezialtransportwagen. Darum baute Herr Schulist, Berlin, den 18-achsigen Spezialtiefladewagen gleich in Spur O und HO (Bild S. 465 unten).



Das oben gezeigte Modell einer 52 stellte Herr Walter Beck, Darmstadt, in Spur O in zirka 300 Arbeitsstunden her. Es besteht aus 743 Einzelteilen und wiegt 2533 g. Zum Antrieb dient ein Flugzeuginstrumenten-Motor in Nebenschlußschaltung, der wegen seiner Größe im Tender untergebracht ist und mittels einer Kardanwelle über ein Schnecken- und Zahnradgetriebe die Treibachse der Lok antreibt. Wegen der Reibungsverluste des Getriebes sind 36—40 Volt Betriebsspannung erforderlich. Der Rahmen ist aus 2 mm-Eisenblech geschweißt, während Kessel, Führerhaus und Tender aus 0,5 mm starkem verzinkten Eisenblech zusammengelötet und — gelötet sind. Die Kuppelräder und die Tenderradsätze stammen von Märklin.

Außer mehreren Güterwagen hat Herr Beck auch einige Spezialwagen gebaut, z. B. einen Kranwagen (mit Kranschut- und Mannschaftswagen); einen Schneepflug, Ersatzteilwagen u. a. m. Zur Zeit arbeitet er an einer Ps-Lok, Reihe 38. Der Unterbau ist aus 0,5 mm-Blech genietet. Kessel- und Führerhaus fertigte Herr Beck versuchsweise aus Pappe; Dampfdom, Sandkasten und Hauptluftbehälter aus Holz. Auch ist diesmal ein 20-Volt-Motor vorgesehen.

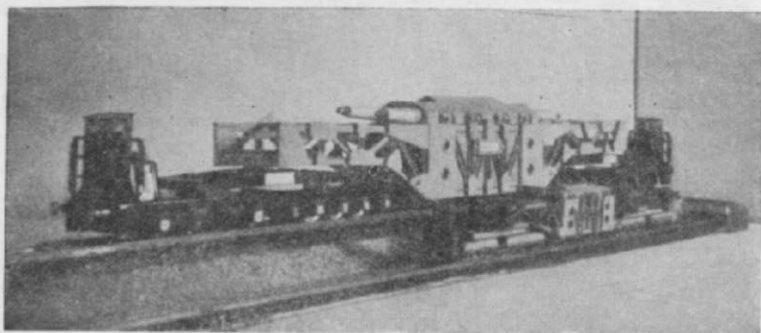
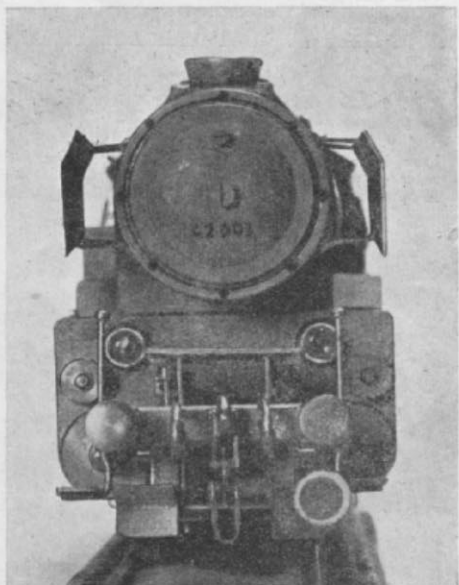
Die Stromzuführung erfolgt durch einen dünnen Draht zwischen den beiden Schienen, der ziemlich unauffällig sein und das Gleisbild kaum stören soll.



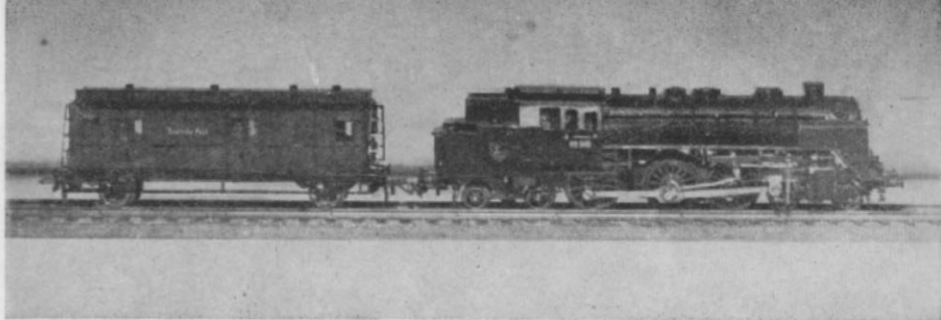
Diese Versuchsausführung einer 42 in Spur HO

stammt von Herrn Fritz Wiedefeld, Bielefeld: Er möchte gerne die Lok auf Serie legen, falls aus unserem Leserkreis einige entsprechende Aufträge bei ihm eingehen, und dann selbstverständlich Speichenräder anbringen und auch die unschön wirkenden Schrauben in der Rauchkammertür durch die entsprechenden richtigen Teile ersetzen. Die Treibachsen sind kugellagert und abgefedert, wie auch die Tenderachsen und die Laufachse federnd aufliegen. Die an den Treibrädern angebrachten Bremsen funktionieren richtig. Bei abgeschaltetem Fahrstrom werden sie durch Federkraft angelegt und bei Einschaltung des Stromes elektromagnetisch abgehoben. Der 24-Volt-Gleichstrom-Motor ist im maßstabgerechten Kessel eingebaut, während das Schneckengetriebe sich innerhalb der „Feuerbuche“ befindet. Der Antrieb erfolgt über eine durchgehende Schneckenwelle auf alle Treibachsen gleichzeitig. Durch diese Anordnung ist vom ganzen Antrieb nichts zu sehen, so daß das Führerhaus demgemäß auch im Innern nachgebildet werden konnte. Puffer und Zughaken sind gefedert.

Wie teuer ein solches Modell kommt, ist uns leider unbekannt; die Interessenten für ein solches 42er Modell wenden sich bitte an Herrn Wiedefeld direkt. (Bielefeld, Sandhagen 4.)



Wer die Bauzeichnungen für die Spezialwagen (in Spur O und HO) hierzu erstehen will, wende sich an Herrn Schulist direkt (Berlin N 113, Kuglerstr. 28).

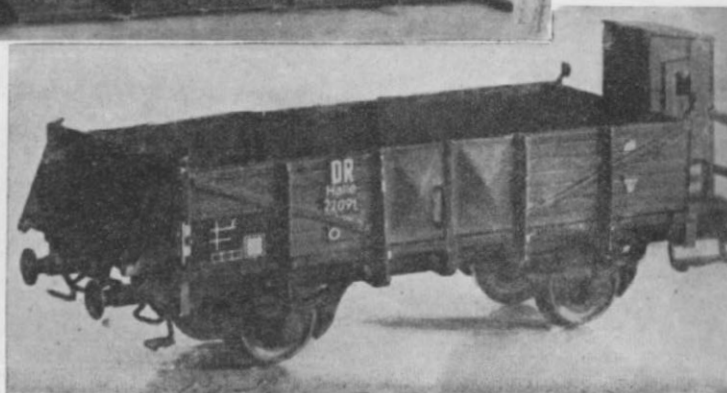
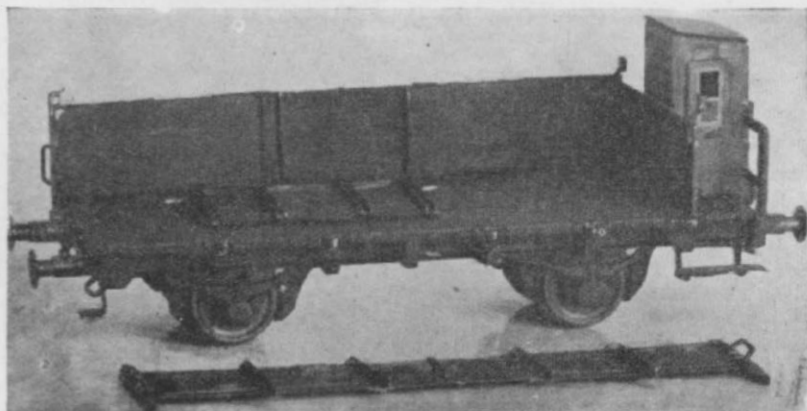


Die beliebte Baureihe 62

... besitzt auch Herr Günther Mook, Hamburg-Großflottbek, als HO-Modell. (Für Zwei-Schienen-Gleichstromsystem), das er allerdings nicht selbst gebaut hat, sondern Herr Paul Haupt, Hamburg, und zwar nach einem Bauplan des Herrn Schweigel, Konstanz. Der Motor (Märklin) ist im Führerhaus eingebaut, angetrieben wird die letzte Treibachse. Der angehängte Postwagen, sowie das Gleis, sind von Herrn Karl Wellhöfer, Dielmessen, gefertigt.

Mit allen Raffinessen ...

baut Herr Nemec mit seinen anerkannt ausgezeichneten „Nemec-Kleinstprofilen“ seine Wagenmodelle und zwar — wie kaum anders zu erwarten — vorbildlich und vorbildgetreu. So hat sein hier gezeigter O-Wagen in Spur HO nicht nur Bremsen, Kupplergriffe, Signalhalter usw., sondern auch richtig einsteckbare Seitenwände.



Lang ist's her!

In Heft 15/1 lasen wir eine wirklich nette Abhandlung über die Herstellung von Seen, die bestimmt die überwältigende Anzahl der Modellbahner angesprochen haben dürfte.

Bei aller Vollkommenheit hat die Anregung leider einen großen Haken. Es wird wahrscheinlich nur sehr wenige Bastler geben, die in der glücklichen Lage sind, den Grund ihres Sees wesentlich unter den Wasserspiegel abzusenken.

Da gibt es nun ein ganz anderes Verfahren, das eine wirklich gute und natürliche Wirkung zeigt:

Eine nur wenige Millimeter unter dem Normalniveau verlegte Seen-Bauplate stellt unseren Seespiegel dar. Das ansteigende Ufer wird aufgebaut durch aufgetragenen Papierbrei oder durch aufgezogene Pappe mit Gipslandschaft. Die Uferflächen werden, wie es die Natur eben erfordert, mit feinem Sand oder eingefärbtem Sägemehl beleimt. Und die Wasseroberfläche selbst, sie wird, wie bei allen unseren Landschaftsgestaltungen, zuerst mit einer dünnen Leimbrühe überzogen und dann mit einer Mischung aus ganz feinen schwarzen, blauen und grünen Metallblättchen überstreut, besser noch aufgesiebt.

Wir verwenden meist blau und grün gefärbte Bronzeblättchen, die einen ganz matten Glanz haben, sowie schwarze und ein wenig braune, hell leuchtende Teilchen, die wir uns aus einem Werkstoff herstellen, der unter dem Namen Glimmer bekannt ist. Durch unterschiedliches Einstreuen des leuchtenden Glimmers wird eine Lichtwirkung erzielt, die eine recht natürliche ist.

Bei Bachläufen kann man auf die Beimischung von grün gut und gerne verzichten. Die Natur zeigt hier als Vorbild recht oft einen schroffen Wechsel von hell sprudelndem Wasser (viel Glimmereinstreuung erforderlich) und tiefdunklem Wasser (hier ist recht viel blaue Bronze notwendig.)

Woher die Rohstoffe nehmen? Ist sehr einfach! Die zu verwendenden Bronzen und der braune und schwarze Glimmer sind im gesamten Dekorationsgewerbe gebräuchlich und in den einschlägigen Geschäften auch für wenige Pfennige erhältlich.

Da wir einmal bei den Dekorateurs angelangt sind, so gibt es bei diesen Leuten manches zu sehen und zu erfahren, was für unsere Modellbahnausgestaltung von großem Nutzen sein kann.

Für den Rauhputz ist recht brauchbar die abgelaschte Verwendung der sogenannten „Pufas“-Flocken, die man in ausgezeichneter Weise für das Modellieren von Landschaften verwenden kann.

Im Prinzip ist die Verarbeitung dieselbe wie beim Pappbrei, doch die Anwendung dieser Masse bietet für den Modellbahner große Vorteile. Einmal ersparen wir die umständlichen Vorarbeiten und zum andern können wir die Mengen nach den Erfordernissen bequem abstimmen und dosieren. Und gerade das ist es ja, was wir Modellbahner uns erwünschen, wenn wir dabei sind, eine Ecke oder einen Abschnitt unserer Anlage zu modellieren. Worin der Vorteil besteht, das wollen wir hier ganz kurz verorten.

Die geschätzte und vorgesehene Menge weicht man in stark verdünnten Dextrin-Kleister auf und beginnt unbeschwert seine Arbeit. Der Brei reicht nicht! Ist nicht schlimm. In wenigen Minuten steht uns neuer zur Verfügung, denn schnell ist eine neue Masse eingeweiht und unsere Arbeit braucht nicht unterbrochen werden. Eines ist nur unbedingt zu beachten! Die Masse darf nicht allzu feucht angesetzt werden, da sie sonst beim Abtrocknen hier und da Risse zeigen kann. Wir hoffen, mit diesen Hinweisen aus der Praxis manchen Modellbahner Anregungen gegeben zu haben, die ihm bei der Ausgestaltung seiner Anlage neue Wege weisen und Schwierigkeiten forträumen. Tutz

Miba-Verlag, Nürnberg, Kobergerplatz 8/9

Postscheckkonto Nürnberg 57368. — Tel. 50947

Eigentümer: Werner Walter Weinstötter (WeWaW) Geschäftsführer: Oskar Löhnert

Modellbahnzeitschrift »Miniaturbahnen«

Herausgeber und Chefredakteur: WeWaW - Redakteur: Obering. Felgiebel

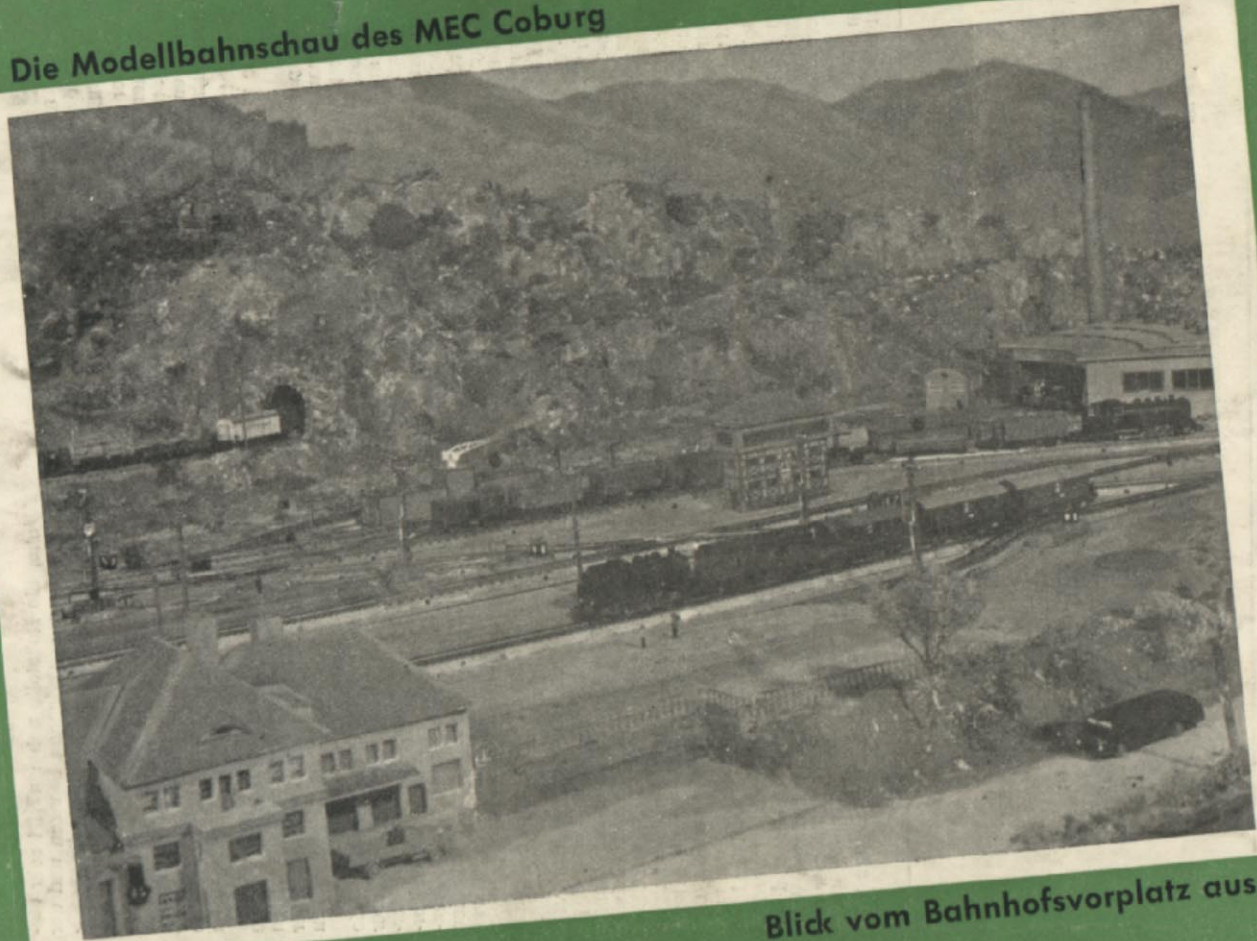
Assistenz und Chemigraphie: Joachim Kleinknecht

Druck: H. Lösch, Nürnberg, Rennweg 47

Erscheint monatlich. — Bezugspreis 1,50 DM pro Heft.

Zu beziehen durch: Miba-Verlag, örtl. Buchhandel, Modellbahnen-Spezialgeschäfte oder durch das zuständige Postamt.

Die Modellbahnschau des MEC Coburg



Blick vom Bahnhofsvorplatz aus