

Miniaturbahnen

Die führende Deutsche Modellbahnzeitschrift



DIE VERPASSTE G ELEGENHEIT

„Als ich das Osterheft 5/IV in Händen hielt, war ich sehr enttäuscht. Nicht etwa ob des Inhaltes, oh nein, sondern wegen der Farbe. Die Farben des Umschlages sind ja immer schön reihum rot, orange, gelb, grün, hell- und dunkelblau, sogar violett, beinahe wie beim Regenbogen. Und wenn „Grün—Ostern—Frühling“ zwar auch eine sinnvolle Gedankenverbindung ergeben, so wäre im vorliegenden Falle trotzdem eine außergewöhnlichere Farbe wegen des außergewöhnlichen Falles fällig gewesen. Aber gefehlt! Nix Silber, nix Gold, nix Eichenkranz, garnix! Oder wollen Sie etwa Ihren Lesern vormachen, Sie hätten selber nicht gemerkt, daß es das 50-ste Mibaheft war? — Natürlich, so etwas kann auch nur ein ur-erzsteinalter Pg — äh, will sagen PONMILEK (pfollkommen - ober - narreter Miba - Leser-Knüdl.) merken, der alle 50 Hefte hat und sich schon beim 46-sten schriftlich mit der Logarithmentafel ausrechnete, wann wohl das fünfzigste erscheine und sich im Geiste ausmalte, was WeWaW sich wohl da einfallen lassen würde. Falls Sie nun nachträglich lästige Brummgeräusche im Kopf (oder sonstwo) bekommen sollten (S. 164), dann nehmen Sie schleunigst die noch vorhandenen geringen Mengen Pi-Pa-Po von Seite 178 ein, ehe ein ganz einfältiger Leser diese bestellt und Sie dann das Nachsehen und weiterhin das Brummen haben.“

Soll ich Sie sicherheitshalber daran erinnern, wenn das hundertste Mibaheft fällig ist? (Ich hoffe, wir erleben dieses Jubiläum noch alle bei bester Gesundheit.) Vielleicht lädt uns WeWaW dann nach Nürnberg zu einer phänomenalen Modellbauschau ein. (Frei gehalten werden nur diejenigen, welche Heft 1-99 vorweisen können!)

Ach so, den Fragebogen will ich auch noch beilegen, so daß es jetzt vermutlich 1800 Stück sind. Ja, ja, es ist wirklich ein Kreuz mit uns faulen Kunden! Jedenfalls hätte ich Sie keinesfalls im Stich gelassen, es war nur von wegen der „Spätzündung“. Übrigens: 0,53% sind wir S-ler (nicht SS-ler) erst? Das muß noch ganz anders werden. Was sind denn die Z0 für welche? Die 24 mm-Fritzen? Na, wie dem auch sei: Viel Erfolg bei Ihrer Fragebogenaktion und viel Glück für Ihre nächsten 50 Mibahefte.

Mit freundlichem Gruß!

Fritz Wilke, Stuttgart-Möhringen.

Wir sind hier beim Miba-Verlag bestimmt allherd gewöhnt. Daß uns aber ausgerechnet ein Leser auf das stattgehabte 50-ste Mibaheft aufmerksam machen muß, ist das Tollste, was uns passieren konnte. Kein

Mensch im Miba-Verlag — das sind immerhin 12 Mann, davon vier weiblichen Geschlechts — kam im Eifer des Geschäftstrubels darauf, so unglaublich das auch klingen mag. Unsere Gesichter hätten Sie sehen müssen, als ich Ihren Brief vorlas. „Betroffen“ ist noch gar kein Ausdruck. Sie werden als „Jubiläumskünder“ gebührend in die Miba-Annalen eingehen, des dürfen Sie gewiß sein, mein lieber PONMILEK Wilke!

Doch was bedeuten die paar vergeblischen Verlagsangehörigen im Verhältnis zu den paar tausend noch vergeblischen Lesern, die meinen dritten Fragebogenappell schon wieder verschwitzt haben. Aus den 1799 Rücksendungen sind zwar immerhin „schon“ 2200 geworden, aber wo sind die restlichen? Die Statistik sieht zur Zeit so aus:

Spurweiten:		Mittelschienensystem	51 %
8 mm	0,17 %	Mittelschienen-Nagel-	
10 mm	0,25 %	system	2 %
12 mm	(TT) 2,7 %	Gleisselbstbau:	53 %
16 u. 16,5	(HO) 86,2 %	Industriegleise:	47 %
19 mm	(OO) 0,17 %	Lokselbstbauer:	35 %
22,5 mm	(S) 0,54 %	Industrielokbesitzer	65 %
24 mm	(ZO) 0,47 %	Wagensebstbauer	41 %
32 mm	(O) 7,8 %	Industriewagen-	
45 mm	(l) 1,7 %	besitzer	59 %
Für Maßstab 1:90	71 %	Gleichstrombetrieb	54,9 %
Für Maßstab 1:87	29 %	Wechselstrombetr.	45,0 %
Zweischienensystem:	47 %	Dampfantrieb	0,1 %

Zugrunde gelegt sind nur Fragebogen der deutschen Leser, während diejenigen der ausländischen Mibafreunde vorerst nur verlagsintern interessieren. An und für sich ist zwar der 1. Mai als letzter Einsendetermin vorgesehen gewesen, doch ist das Ergebnis bis jetzt reichlich kläglich. **Wir verlängern also ein- und letztmalig bis zum 1. Juni.** Wer sich dann noch nicht gerührt hat, wird wohl oder übel in eine bestimmte Klasse eingereiht werden müssen und zwar: H0 — Industriefabrikat — Dreischienensystem — kein Selbstbau — desinteressiert an wichtigen Modellbahnbelangen. Zu welcher Kategorie zählen also Sie — ja, Sie, der Sie den Fragebogen immer noch nicht zurückgesandt haben? Ist Ihnen diese wichtige Erfassungsangelegenheit tatsächlich so gleichgültig? Aber, aber, wer wird denn auch! Also nochmals:

Letzter Rücksendetermin: 1. Juni 1952!
Letztes Aufrufen: möglichst umgehend (von wegen verpatzter Gelegenheit!)

Mein letzter Wille (bevor ich vor Gram eingehe): Zürrt Ihnen nicht, denn Sie wissen nicht, was Sie tun, wenn Sie's nicht tun.

WeWaW

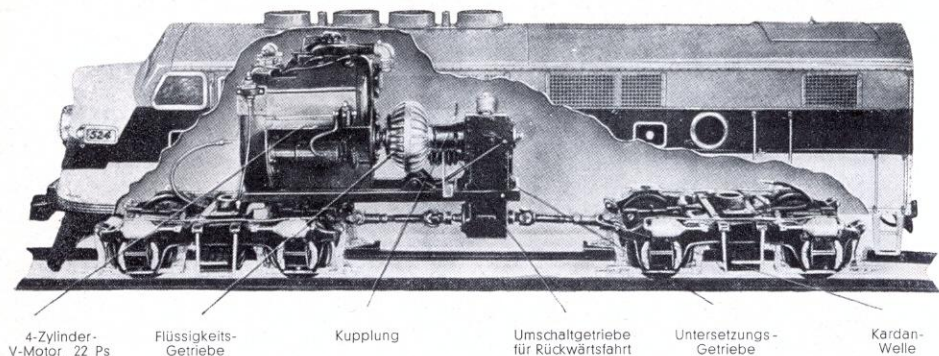
Heft 7/IV ist in der 5. Maiwoche bei Ihrem Händler



Aus dem Land



der unbegrenzten Möglichkeiten....



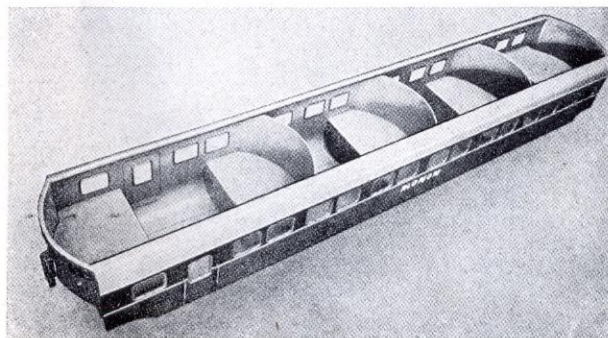
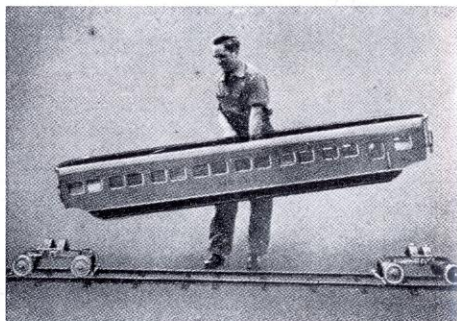
Das Antriebsaggregat der Diesel-Stromlinien-Gartenbahn-Lokomotive (Typ G-16)



Ein Schlager
aus **USA**

Transportable Garten-und Parkbahnen

Ob Sie's glauben oder nicht: Zu verlegen in $1\frac{1}{2}$ Stunden, abzubauen in $\frac{1}{2}$ Stunde. Preis pro $\frac{1}{3}$ m fertiges Gleis (Spurweite wahlweise 36—46 cm) = 1 Dollar, für den kompletten Zug der Type G-12 (S. 183 unten) = 3 000 Dollar. Die Type G-16 (Seite 183 oben u. Titelbild) ist zwar teurer, dafür aber um so größer und leistungsfähiger. Die Züge sind keine Phantasieschöpfungen, sondern genaue Nachbildungen der bekanntesten amerikanischen Diesel-Streamliner. Die beiden Fotos zeigen einen Personenwagen der Type G-12 aus Stahl, in dem 5 Kinder Platz



finden. Er kann in kürzester Zeit montiert werden, und der Gesamtaufbau der Anlage (einschließlich Gleisverlegung) erfordert — wie gesagt — nur $1\frac{1}{2}$ Stunden. Es ist gewissermaßen eine „Modellbahn-Fertig im Handumdrehen“. Sie können die beiden Miniaturbahnen bei der Miniature Train C.O., Rensselaer/Indiana erwerben, in Ihrem Garten oder auf dem Sportplatz in Betrieb setzen, Geld kassieren, abends zusammenpacken, heimfahren, und die Moneten zusammenzählen, womit die Anschaffungskosten dann bald wieder hereingekommen sein dürften. (Nee, nee, wat et nit all jittl!)

Signal-Stellwerk



Besitzer stationärer Anlagen können sich manche Kosten für Weichen- und Signalmagnete sowie die Arbeit der Kabelverlegung ersparen, wenn sie ihre Stellwerke mit Draht- oder Seilzügen einrichten, deren Prinzip bei der Bundesbahn heute noch vorzufinden ist. Wir stehen sogar auf dem Standpunkt, daß es sehr zweckmäßig ist, kleinere Anlagen überhaupt nur mit Seilzug-Stellwerken auszurüsten, zumal die neben den Gleisen auf Rollenstützen laufenden Drahtseile (die sich gut im Modell darstellen lassen) recht echt und reizvoll wirken. Daß man diese Weichen- und Signal-Stellmethode nicht nur auf Kleinanlagen zu beschränken braucht, bewies uns Herr Schultze, Wasbek (siehe Heft 4/I), der seine 0-Spur-Großanlage von A bis Z mit Drahtzug-Stellwerken ausrüstete. In England wird dieses System, bei dem durch sehr sinnreiche Einrichtungen — wie beim Vorbild — alle Verriegelungsmöglichkeiten gegeben sind, von den Modelleisenbahnern sehr viel angewandt.

Ein Herr „Irgendwer“ aus „Irgendwo“ sandte uns vor einiger Zeit die Skizze seines „Angelschnur“-Stellwerks, die wir Ihnen — nach Vornahme kleiner Verbesserungen — hier im Bilde vorführen. Bei jedem Signal befindet

sich unter der Tischplatte ein Kniehebel, der mit der Zugstange verbunden ist und durch die vorgesehene Rückstellfeder die „Halt“-Stellung bewirkt. Der längere Arm des Hebels steht mit dem Stellhebel in Verbindung, entweder durch eine Angelschnur, die der unbekannte Bastler spannte oder auch durch ein dünnes Drahtseil, wie es für Rundfunkskalenantriebe Verwendung findet. Der aus Metall angefertigte Stellwerkshebel wird zur Betätigung des Signals nach vorn gezogen und in einen Metallhaken eingehängt, der mit der Z-Schiene des Trenngleisstücks elektrisch verbunden ist. Die Stromzuführung von der Z-Leitung geht an den Drehpunkt des Hebels. Auf diese höchst einfache Weise erhält man ein Signal mit Zugbeeinflussung. Um die Signal-Grundstellung wieder zu erreichen, rückt man den Hebelgriff etwas zur Seite, und die Rückstellfeder besorgt das übrige.

Auf die gleiche Art kann man selbstverständlich auch Weichen betätigen und mittels Haken und Anschlagleiste (die dann auch aus Metall bestehen muß) der betreffenden Fahrstraße Spannung geben. Bei Weichen wird man den Kniehebel zweckmäßig horizontal und nicht — wie bei Signalen — vertikal anordnen.

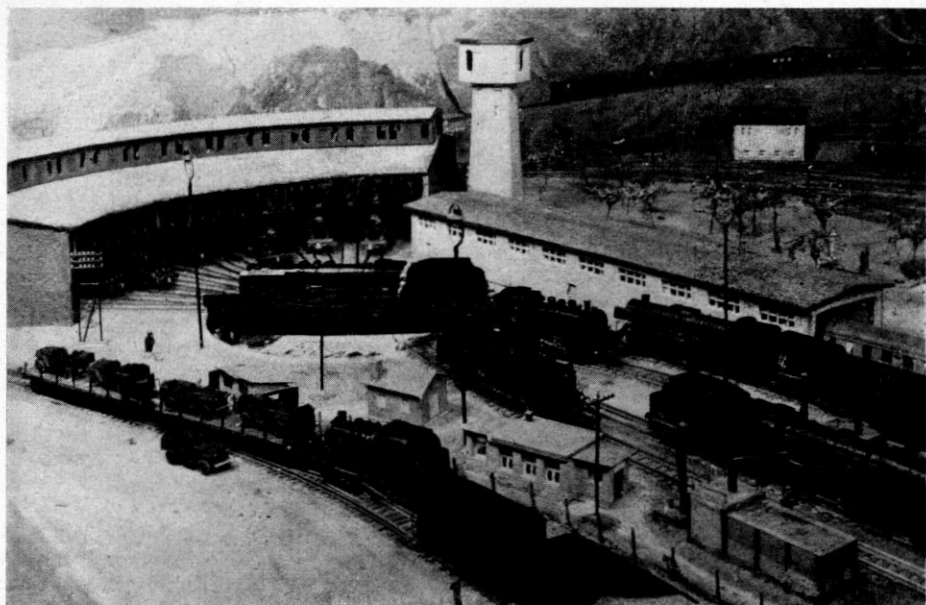


Abb. 1. Lok-Schuppen und Drehscheibe auf der Großanlage des Herrn B., über die wir in Heft 2 und 3/IV berichteten.

Zwei Leser-**Drehscheiben-Automatik** und -Fahrstrom-Schaltungsvorschläge:

Wenn wir von einer Drehscheibe sprechen, so meinen wir damit eigentlich gar keine „Scheibe“, sondern eine Brücke, die sich drehen läßt und mit der es möglich ist, Lokomotiven zu wenden und diese in die verschiedenen Gleise eines Lokschuppens einfahren zu lassen.

Wenn wir eine solche „Drehbrücke“ bauen möchten, dann muß die betreffende Anlage entweder groß, oder eine „Drehscheibe“ durch den auf unserer Strecke vorgesehenen Betrieb gerechtfertigt sein.

Wenn wir mit viel Mühe und Geduld eine Drehbrücke bastelten und nun in Betrieb nehmen wollen, werden wir uns mit dem Drehen an einer Kurbel kaum zufrieden geben. Sogar das Ein- und Ausschalten eines Motors kommt uns

noch zu primitiv vor, und wir trachten danach, die Drehbewegungen zu automatisieren, damit wir möglichst nur auf ein Knöpfchen zu drücken brauchen. Das Anhalten der Brücke am gewünschten Gleis soll die Automatik besorgen.

Eine solche Automatik, wie sie z.B. Herr B. auf seiner in Heft 2/IV, Seite 62/63, vorgeführten Großanlage bei seiner Drehscheiben-Schaltung verwendet, zeigen wir Ihnen in Abb. 2. Ein Motor M, dessen Geschwindigkeit durch den Regler Rg variierbar ist und dessen Drehrichtung von der Stellung des Umpol Schalters U abhängt, treibt den mit der Drehbrücke D festverbundenen Mittelzapfen H an. Die Brücke stützt sich an beiden Enden mit isolierten Rädern (nicht eingezeichnet) auf die kreisförmig angeordneten Fahrschienen

F1—F3. Dabei sind die Schienen F3 stromlos, während F1 mit dem Schuppengleis-Schalter G (Z-Leiter) und F2 mit dem R-Leiter des Fahrstroms verbunden ist. Zwei an der Brücke befestigte Schleifer E übertragen die Fahrspannung zwischen F1 und F2 auf die beiden Fahrstienen des Brückengleises. Unterhalb der Brücke (dem Beschauer nicht sichtbar) befindet sich — angeschraubt auf der Grundplatte — ein Schleifring A, auf dem der Brückenschleifer K4 die Spannung für den Verriegelungsmagnet T abnimmt. T ist auf der Brücke montiert, ebenso die Warnlampe L.

Das Schaltpult erhält außer dem bereits erwähnten Schuppengleis-Schalter G das Selbsthalte-Relais B und den Spezial-Einschalter W. Dieser Schalter wird — um ein Anlaufen des Motors M zu bewirken — kurz in die gestrichelte Stellung gedreht und federt dann in die gezeichnete Grundstellung zurück. Im Schaltschema der Abb. 2 ist die Drehbrücke auf Schuppengleis 2 gerichtet. Die am Anker des hier stromlosen Magneten T angebrachte Nase N liegt in einer zur Verriegelung vorgesehenen

Kerbe der Schiene F1. Die mit dem Drehzapfen H verbundene Kontaktschleiffeder S1, die — ebenso wie die gegenüberliegende Feder S2 — unter dem Brückenende befestigt ist, berührt den genau in Gleismitte liegenden Gegenkontakt K2.

Wir wollen nun — wenigstens im Geiste — eine Lok von Gleis 1 ausfahren lassen. Zu diesem Zweck stellen wir den Doppelschalter G auf 1 und betätigen kurz den Schalter W. In diesem Augenblick zieht der Anker von B an und die Kontakte b1 und b2 bleiben auch nach Loslassen von W geschlossen, da die Relais-Schaltanordnung „selbsthaltend“ ist. Der Verriegelungsmagnet T erhält Spannung, ebenso der Antriebsmotor M. Der Anker von T zieht an, die Sperrung von N in F1 ist aufgehoben und die Brücke dreht sich — hoffentlich in der richtigen Drehrichtung! Das heißt: man muß vorher — wenn nicht gerade eine Lok gewendet werden soll — den Umpolsschalter U so einstellen, daß die Brücke den kürzesten Weg zu dem gewünschten Gleis zurücklegt. Sobald nun die Kontaktfeder S1 den Gegenkontakt K1 erreicht

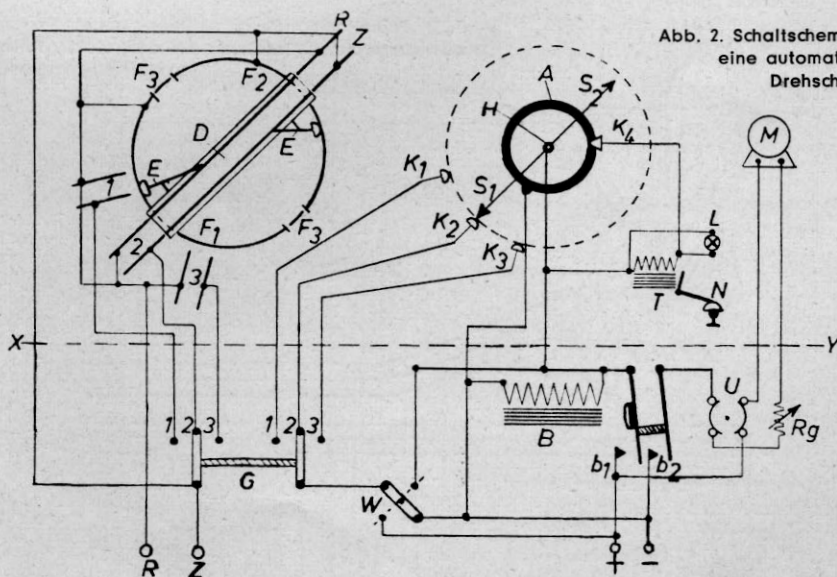


Abb. 2. Schaltschema für eine automatische Drehscheibe.

hat, wird die Relaispulenwicklung kurzgeschlossen und der Relaisanker von B fällt ab. Dadurch kommt der Motor M zum Stillstand und zur gleichen Zeit fällt die Sperrnase N in die betreffende Kerbe von F1 vor Gleis 1. Die Drehbrücke ist hiermit verriegelt und unsere Lok kann aus Gleis 1 ausfahren.

Diese sehr nette und gar nicht überkomplizierte Schaltung, die Herr B. für seine Zweischienen-Großanlage auskurbelte, kann selbstverständlich auch beim Mittelschienen-Betrieb Anwendung finden. Die Teilung und Isolierung der Fahrchiene für die Brücke (F1—F3) entfällt dann, und man wird die Laufrollen aus Metall anfertigen, um dem Gleiskörper den R-Strom über den Fahrchienekreis der Brücke zuzuführen. Der Strom zur Mittelschiene kann über Berührungskontakte, die man zwischen den Gleisen anordnet, geleitet werden.

Besondere Kniffe erfordert die Fahrstromschaltung einer Drehscheibe für das Trix-Zweizug-System, da beim Drehen der Lok auf der Brücke die Seitenlage der Lokschleifer wechselt und

außerdem jede Stromunterbrechung im Fahrstromkreis vermieden werden muß (sonst schaltet der Magnet um!). Herr Josef Schreiner aus Witterschlick löste diese „Trix-Probleme“ sehr geschickt mit der in Abb. 3 gezeigten Schaltung. Seine Anlage besitzt eine Hauptstrecke H und eine Nebenstrecke N, die mit den Fahrreglern R1 und R2 bzw. R3 und R4 gesteuert werden. Ein fünfter Fahrregler dient dem Betrieb im Lokschuppenkreis einschl. Drehscheibe. Die beiden Außenschienen — sowohl im Lokschuppen als auch auf der Drehbrücke — sind miteinander verbunden. Neben den einfachen einpoligen Umschaltern P1 und P2 spielt ein Spezialschalter eine besondere Rolle. Er besteht aus dem Metallhebel A, der über einen Metallring R schleift und außerdem die drei Segmente 1, 2 und 3 berühren kann. R ist an drei Stellen ausgefeilt (gestrichelt gezeichnet), so daß hier kein Kontakt mit A erfolgt.

Nehmen wir einmal an, eine Lok, die mit dem rechten Außenschleifer und Regler R2 auf der Hauptstrecke fährt, soll in den Lokschruppen Gleis 3 manövriert werden. Zu diesem Zweck müs-

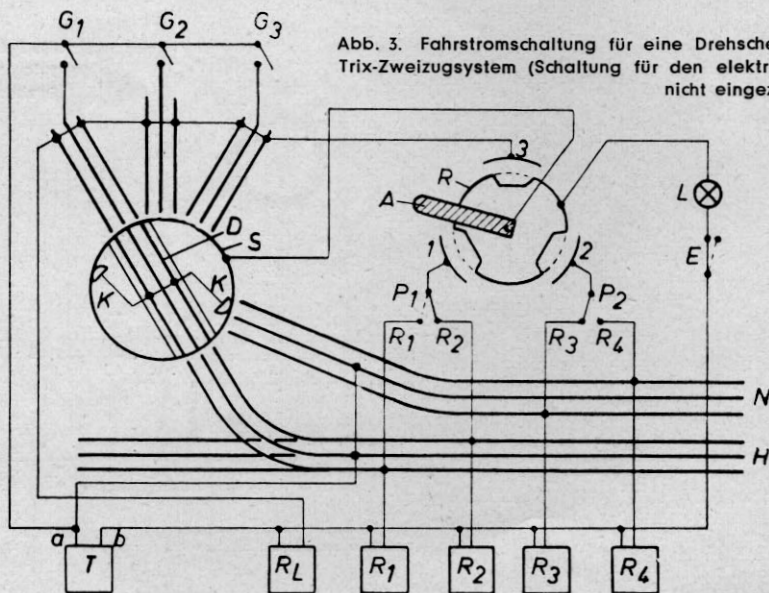


Abb. 3. Fahrstromschaltung für eine Drehscheibe zum Trix-Zweizugsystem (Schaltung für den elektr. Antrieb nicht eingezeichnet).

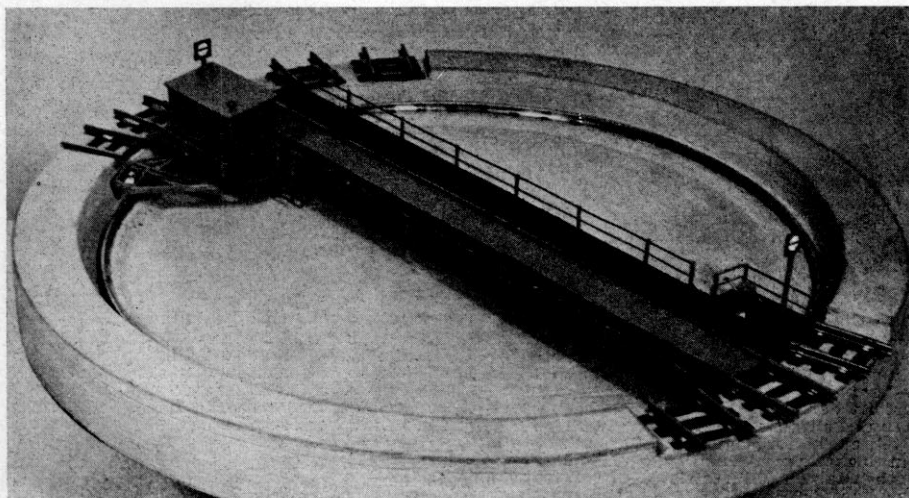


Abb. 4. Fortschritt der Zeit. Erinnern Sie sich noch an die Drehscheibe des Herrn H. H. aus H. in Heft 5/II? Nun, die jetzige für das Zweischienensystem (H0) sieht wesentlich anders aus und entspricht vollkommen dem großen Vorbild. Der Antriebsmechanismus ist ebenfalls im Maschinenhäuschen untergebracht.

sen wir den zur Hauptstrecke gehörenden Schalter P1 auf R2 schalten (das ist nämlich der Regler, mit dem die Lok bis zu diesem Augenblick gesteuert wurde) und außerdem den Schalthebel S mit P1 verbinden, d. h. ihn in die Stellung 1 bringen. Der Strom fließt jetzt von R2 über P1 — Hebel A — Schleifring S und Drehbrücken-Schleifkontakte K zu den beiden Fahrschienen auf der Brücke. (Die Mittelschiene dieses Gleises steht mit dem Brücken-Drehzapfen in Verbindung, der an die Trafoklemme a angeschlossen ist.) Die Lok kann also mit Regler R2 auf die Brücke gefahren und dort zum Halten gebracht werden. Nun schalten wir G3 ein und legen den Hebel A in Stellung 3, wo-

mit der Regler RL an die Brücke gelegt wird. Auf dem Schaltweg des Hebels A von 1 nach 3 tritt keine vollständige Stromunterbrechung im Lokstromkreis auf, da der Hebel dabei den Ring R berührt, und dann der schwache Strom des Lämpchens L genügt, den Schaltanker am Magnet festzuhalten. Wir drehen jetzt die Brücke zum Gleis 3 und lassen die Lok mit Hilfe des Reglers RL in den Lokschuppen einfahren. Bei der Ausfahrt einer Lok ist der umgekehrte Schaltweg zu beschreiten.

Dieses Schaltsystem ist im Grunde genommen sehr einfach, und auch die Selbstanfertigung des Schalters S dürfte keine allzugroßen Schwierigkeiten bereiten.

Bi

TITELBILD

Ein Miniaturzug in des Wortes wahrster Bedeutung, denn in den USA gibt man sich mit irgendwelchen Phantasie-Parkbahnen nicht zufrieden, sondern fordert auch für diesen Zweck eine genaue Nachbildung des großen Vorbildes. Eine feine Sache, so ein 44-pferdiger amerikanischer Diesel-Streamliner! Falls Sie die nötigen Devisen haben, können Sie sich einen solchen anschaffen (Siehe Seiten 183/184).

RÜCKBILD

Wer kennt die Lok, den VT-Namen, die zufällig hier zusammenkamen? „Alte und neue Zeit“ nennt Herr Alfred Ranke, Hamburg, seinen Schnapsschuß. So grundverschieden die beiden Fahrzeuge auch sind, so haben sie doch eines gemeinsam: es fehlt ihnen jegliches Gattungs-Kennzeichen. Diese Aufnahme wurde übrigens im Rahmen des vorjährigen Foto-Wettbewerbs prämiert.



Unsere Bildreportage (Schluß) über die

Modellbahn-Neuheiten

der

3. Nürnberger Spielwarenfachmesse

Als Abschluß des Messeberichtes folgen heute die Märklin-Neuheiten.

Der Schlager ist zweifellos die neu aufgelegte 2' C 1'-Lok, die sich in ihrer wohlgeordneten Ausführung in den neuen Märklin-Lokpark bestens einreicht. Beachtenswert ist der freie Durchblick zwischen Kessel und Fahrgestell (erstmalig durch schräggestellten Motor erreicht). Sie sticht von dem bisherigen Schnellzuglok-Modell genau so ab wie vor Jahresfrist die TM 800 von der alten T 800.

Außer einer billigeren Ausführung des Modells der schweizerischen Re 4/4 wurden keine weiteren Lok-Neuheiten gezeigt.

An neuen Wagen bietet Märklin einen vierachsigen Post- und einen SBB-Speisewagen mit Stromabnehmer (Ganzmetallausführung) sowie einige Güterwagen (Thermoplastik).

Eine allgemein begrüßenswerte Neuerung dürfte die Ausrüstung aller Weichen (ein-

schließlich Doppelkreuzweichen) mit Doppelspulenmagneten darstellen.

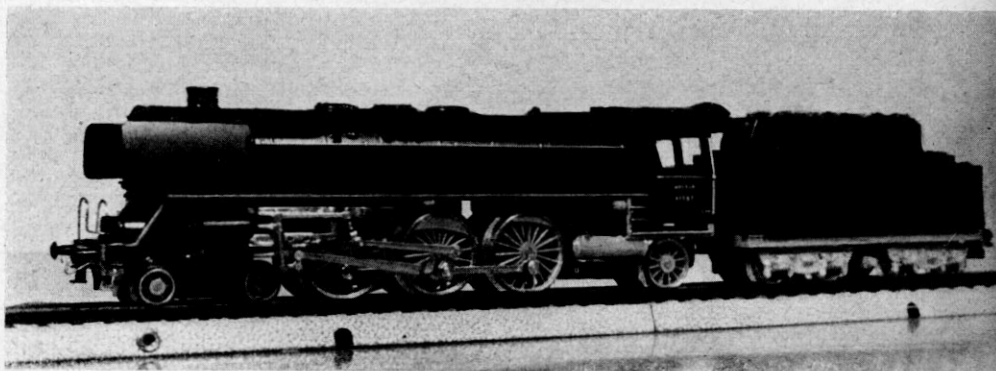
Neben dem bisherigen Gleismaterial gibt es nun auch eine verbilligte Ausführung mit Hohlprofilschienen, die sich rein äußerlich von den bisherigen Profilschienen nicht im geringsten unterscheidet. Ein gerades Gleisstück kostet z. B. nur 75 Pfennig.

Die Märklin-Oberleitung wurde nicht nur verbessert, sondern auch wesentlich verschönert.

Außer dem bekannten Teil-Ringschuppen sind nunmehr auch ein rechteckiger Lok-Schuppen, eine verbesserte, sehr ansprechende Drehscheibe sowie verschiedene Signal-Garnituren (mit Doppelspulenantrieb) erhältlich.

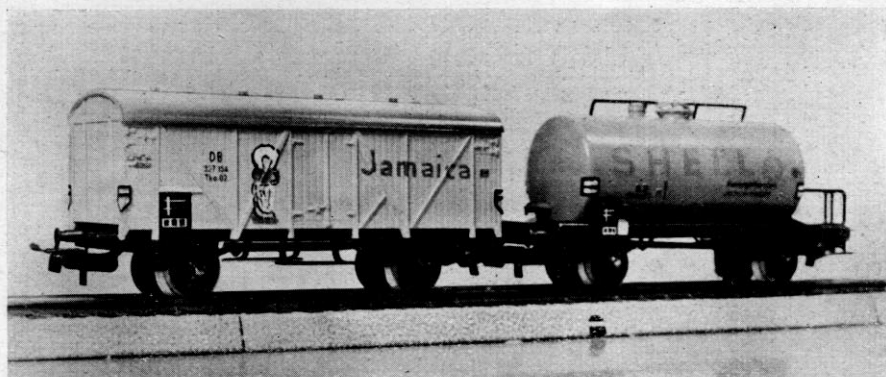
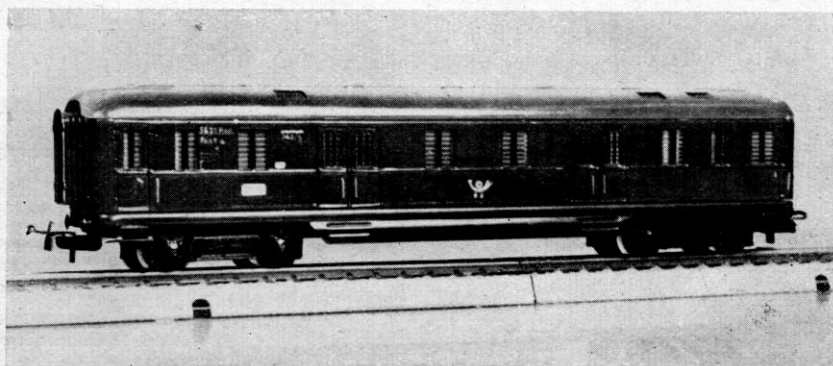
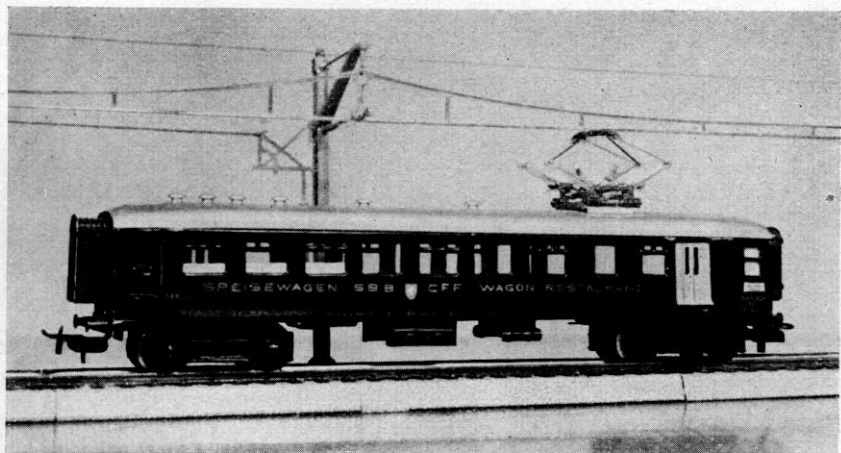
Alle Neuheiten sind erst ab September lieferbar. Nehmen Sie bitte von irgendwelchen Rückfragen bei der Hersteller-Firma Abstand. Ihr Spielwarenhändler wird Sie schon rechtzeitig verständigen.

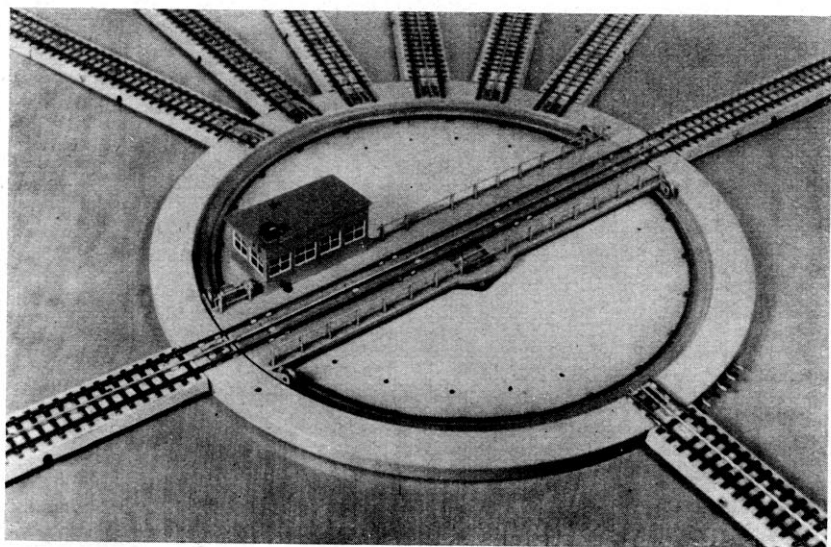
MÄRKLIN - Neuheiten



Die neue Märklin-2' C 1'-Lok, deren schlanker Kessel ebenso angenehm ins Auge fällt, wie der freie Durchblick über dem Fahrgestell.

Zu den Bildern auf Seite 191: Neue Märklin-Wagen. Oben: Modell eines Speisewagens der Schweizer Bundesbahn mit dem charakteristischen Stromabnehmer. Mitte: D-Zug-Postwagen der Deutschen Bundesbahn. Unten: Kühlwagen aus Thermoplastik und Shell-Kesselwagen.

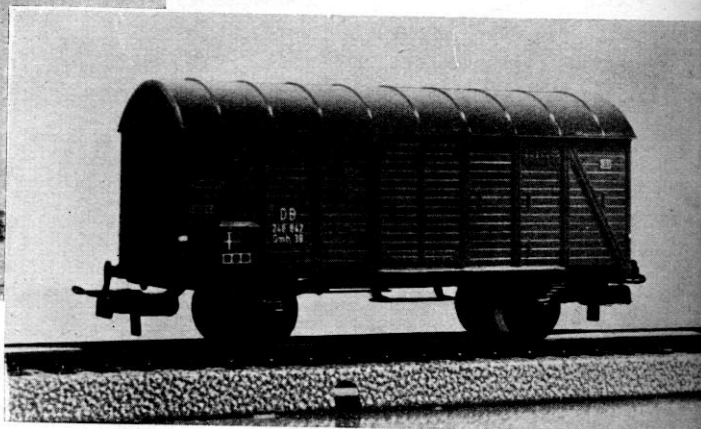
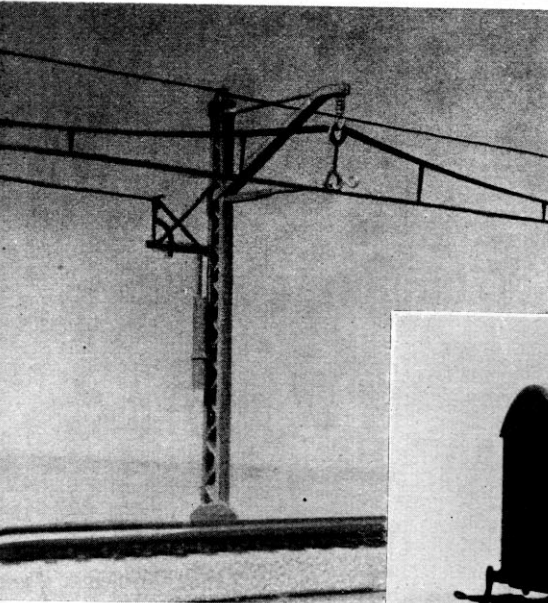


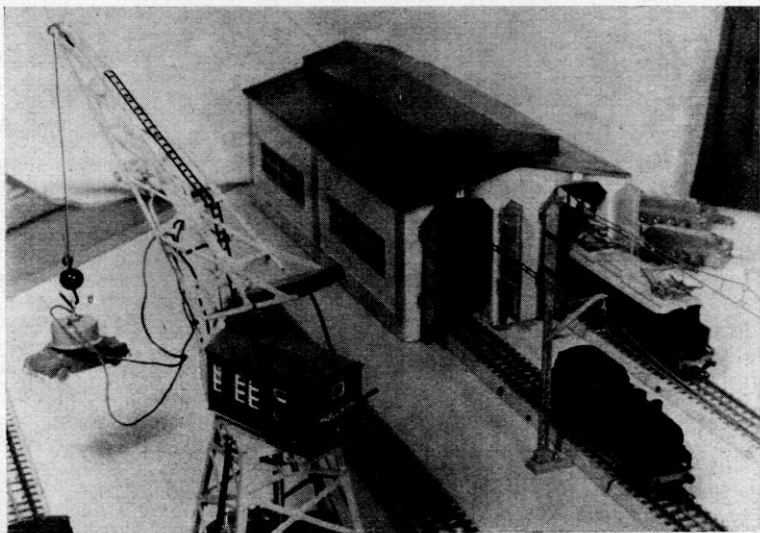


Oben: Die verbesserte, modellgerechte Märklin-Drehscheibe mit elektr. Antrieb, wahlweiser Drehbewegung und neun Gleisanschlüssen.

Mitte: Endlich, endlich! Eine neue Märklin-Oberleitung. Wie gefällt Ihnen dieser Oberleitungsmast mit Spanngewichtsattrappe und die neue Fahrdrabt-Aufhängung? — Sieht gut aus, nicht wahr?

Unten: Hochaktuell!! Ein „Bremen“ tschechischer Herstellung mit neuer DB-Beschriftung als Märklin-Thermoplastik-Modell.





Bei diesem neuen zweigleisigen Rechteck-Lokschuppen der Firma Märklin öffnen und schließen sich die Tore (wie beim Rundschuppen) automatisch.

Der Selbstbau einer TS 50 - 2 BB

von Paul Wurzenberger, Emskirchen.

Welcher Modellbahner möchte nicht gern eine Maschine besitzen, mit der er sägen, bohren, fräsen, drehen und — wenn nötig — auch Spulen wickeln kann? Wohl jeder, aber die Kosten für solch eine Maschine sind im allgemeinen sehr hoch. Dennoch gibt es einen Weg, sich mit verhältnismäßig geringen Mitteln eine Maschine selbst zu bauen, mit der auf engstem Raum fast alle vorkommenden Arbeiten des Bastlers ausgeführt werden können. Die TS 50 - 2 BB die ich mir baute (Tret-Säge mit 2-Bein-Betrieb), kostete mich nicht einmal 30 DM, und ich muß sagen, daß mir diese Maschine heute nicht um den fünffachen Preis feil wäre! Ich kann mit ihr tatsächlich alle in meiner Bastelcke vorkommenden Arbeiten ausführen und auch 20 mm starkes Buchenholz (sogar durch die Äste) schneiden. Wie die Abbildungen Ihnen wahrscheinlich schon verraten haben, handelt es sich bei meiner TS 50 um eine — Nähmaschine! Ich erstand ein solches ausgesiedentes Exemplar, bei dem Ober- und Unterteil sogar verschiedene Fabrikate sind, bei einem Altwarenhändler. Wie auch Sie aus einem solchen „Altertümchen“ etwas Brauchbares für Ihre Werkstatt machen können, will ich Ihnen hier verraten:

Der Nähmaschinentisch kann ohne wesentliche Veränderungen benutzt werden. Beim

Kopf entfernen wir — zwecks leichter Gängigkeit — im Inneren alle Einzelteile, die nicht direkt dem Antrieb des Steppers dienen. An Stelle der bisherigen Grundplatte, die wir demontieren, passen wir in die entstandene Öffnung eine 5-8 mm starke Sperrholzplatte ein. Um eine genügend große Hubhöhe für unsere Säge zu erhalten, befestigen wir den Nähmaschinenkopf durch Unterlegen von Hartholzbretchen entsprechender Stärke um einige Zentimeter höher als seine ursprüngliche Stellung. Die Sperrholzplatte erhält genau unter dem Stepper ein Loch von 5 mm ϕ zur Durchführung des Sägeblattes. Entfernt man den Stepperfuß, so kann man ohne weiteres an Stelle der Nadel ein Sägeblatt in den Stepper einführen und mit der dort vorhandenen Schraube befestigen.

Nun brauchen wir noch die Spannvorrichtung (Bild 4) für das Sägeblatt, die an dem in Bild 1 gezeigten Brett BS befestigt wird. Sie besteht aus einem Vierkantstab (Stahl), der sich in zwei Führungen vertikal bewegen kann, und an dessen oberes Ende sich die abgeschnittene Einspannklemme eines alten Laubsägebogens anschweißen läßt. Eine Spiralfeder Fe zieht den Vierkantstab am Stift Mi nach unten und spannt damit das Sägeblatt.

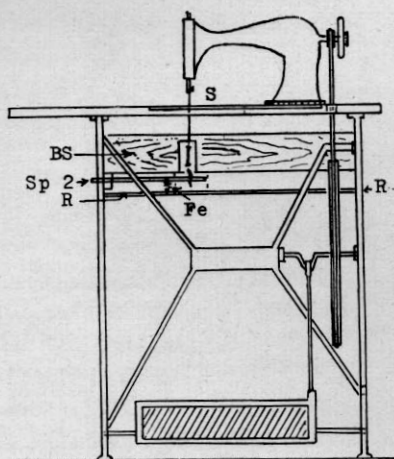


Bild 1

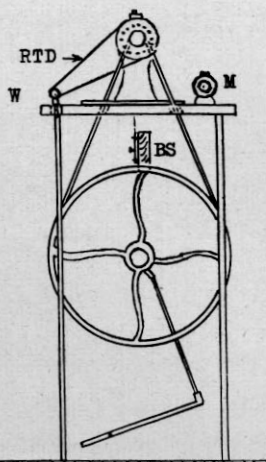


Bild 2

Die Metamorphose einer alten Nähmaschine.

Während Vico Tordini das gute alte Stück wehmütig besingt, ging Herr Wurzenberger dem alten Möbel mit realistischerem Sinn zu Leibe — wie Erfolg, wie er Ihnen darlegt.

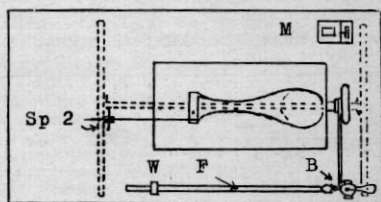


Bild 3

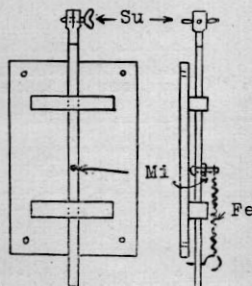


Bild 4

Nach eingehenden Versuchen habe ich eine weitere Möglichkeit der Federspannung gefunden, die den Vorteil hat, daß sie ganz nach Wunsch stark oder schwach eingestellt werden kann: Man befestigt quer unter dem Tisch einen Rundstab R (Bild 1) und an der linken Seite des Maschinengestells, schwenkbar angeordnet, ein Flacheisen Sp 2, das durch eine im Rundstab R eingehängte Feder F nach unten gezogen wird. Den Mitnehmerstift Mi des Vierkantstahles (Bild 4) bringt man dann so an, daß er in einen Längsschlitz des Flacheisens Sp 2 eingreift. Je weiter die Feder nun nach rechts (also zum Sägeblatt hin) geschoben wird, um so stärker ist die Spannung des Sägeblattes.

Die Dekupiersäge wäre also hiermit betriebsklar. Nun zu der von mir vorgesehenen „Drehbank des kleinen Mannes“. Als Basis hierzu benutzte ich die in der vorderen Seite des Nähmaschinentisches vorhandene Führungsnut, die ich mit Hilfe von Winkelisen (man kann auch U-Eisen nehmen) zu einer Schlittenführung ausbaute. Rechts brachte ich in einer mit Flügelschrau-

ben von unten befestigten Haltevorrichtung eine Handbohrmaschine an (B in Bild 3) und links — auf die gleiche Weise, den verschiebbaren Werkstückhalter W. Die Handbohrmaschine kann man durch einen Rundriemen antreiben und dabei durch die bei Nähmaschinen zum Aufspulen vorgesehene Entkuppelung am Handrad die Sägemechanik abschalten. Es ist von Vorteil, wenn man sich in das Handrad eine Riemenrille einfräsen läßt, um bei Dreharbeiten die nötige Geschwindigkeit durch hohe Übersetzung zu erzielen. Wer einen kleinen Elektromotor besitzt, kann selbstverständlich einen solchen — wie in Bild 2 und 3 mit M angedeutet — für den Antrieb vorsehen.

Und nun „Waidmannsheil!“ bei der Jagd nach der Nähmaschine. Lassen Sie aber bloß die neue Schrankmaschine Ihrer Frau in Ruhe! Es wäre ein Scheidungsgrund, wenn Sie daran experimentieren würden! Sollte irgend ein Leser zu meiner TS 50-2B noch eine Frage haben, stehe ich mit Auskünften gern zur Verfügung.

Originelles und Wissenswertes vom großen Vorbild

„Die selbständige Lokomotive“ oder „Der Sandhaufen als Bremse“

Zu einem aufregenden Zwischenfall kam es am Freitag gegen 19 Uhr auf dem Bahnhof Markgröningen. Als beim Rangieren ein Güterwagen entgleiste, riß sich plötzlich die Lokomotive los und brauste führerlos in Richtung Ludwigsburg. Die Maschine, deren „Ausbruch“ sofort telefonisch gemeldet wurde, konnte in Ludwigsburg auf ein Anschlußgleis der Firma Franck geleitet werden und lief sich in einem Sandhaufen, der als Rammbock dort aufgeschichtet war, tot.

Wie dazu bekannt wird, entgleiste beim Rangieren über eine Weiche ein Güterwagen. Während die Lokomotive in das Nachbargleis einbog, blieb der folgende Güterwagen auf der Weiche hängen. Der Lokführer kletterte sofort aus dem Führerstand und besah sich den Schaden. Auch der Heizer lehnte sich interessiert aus dem Stand. Plötzlich machte die Maschine, die sonst brav ihren täglichen Dienst versah, einen „Satz“ nach vorn (der Lokführer hatte vermutlich vergessen, den Dampfbremser ganz zu schließen, und der nachströmende Dampf gab zu dieser außergewöhnlichen Anstrengung die nötige Kraft). Durch den unvorhergesehenen Ruck flog der Heizer, der an der Tür lehnte, aus dem Führerstand, die Kupplung riß, das Dampfrohr machte sich davon, und ab ging's in Richtung Ludwigsburg. Lokführer und Heizer blieb nichts anderes übrig, als der entwindenden Maschine mit nicht gerade geistreichen Gesichtern nachzuschauen.

Sofort wurde der „Ausreißer“ nach Ludwigsburg gemeldet, wo man ihn mit der nötigen Hochachtung in Empfang nahm und ein Extragleis öffnete (das Anschlußgleis der Firma Franck). In einem Sandhaufen blieb der edle „Renner“ stecken. Bis auf eine Glasscheibe an den vorderen Lampen, die in Scherben ging, und einem etwas verbogenen Gestänge blieb die Maschine unbeschädigt. In Kornwestheim hat sie nun Zeit, ihre Lebensgeister für neue Taten aufzufrischen.

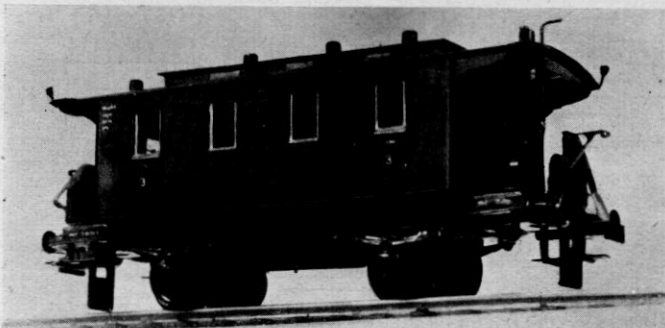
Diesen Ermittlungen nach handelt es sich hier also nicht um die „erste ferngesteuerte Lokomotive“ der Bundesbahn!

„Das gefährliche Alter oder „Wußten Sie dies schon?“

Als im Jahre 1835 der Adler die ersten deutschen Eisenbahnfahrergäste von Nürnberg nach Fürth zog, waren die damaligen Schienen knapp 5 m lang und wogen 12 kg je Meter. Heute beträgt die Normalschienenlänge 30 m (manchmal sogar 60 m), und das Gewicht eines Schienenmeters ist rund vier mal so groß wie zu jener Gründungszeit der Eisenbahnen.

Eine Schiene kann fast 50 Jahre lang befahren werden, aber auf Hauptstrecken mit starkem Zugverkehr darf sie nur 20 Jahre liegen bleiben, um dann auf einer ruhigeren Strecke weiter Dienst zu tun. Daher muß in jedem Jahr eine gewisse Zahl neuer Schienen bestellt und an Stelle der ausgedienten auf Hauptstrecken eingebaut werden. Leider ist das mehr als 10 Jahre lang wegen der fehlenden Möglichkeiten in und nach den Kriegsjahren nicht geschehen oder nur zum ganz geringen Teil. So kommt es, daß der Oberbau der deutschen Eisenbahnen heute überaltert ist. Fast ein Drittel der Schienen in den wichtigsten Hauptstrecken hat die oberste Altersgrenze bereits überschritten.

Da die Sicherheit der Beförderung von Personen und Gütern jedoch oberstes Gebot bleiben muß, kann die Höchstgeschwindigkeit der Züge auf vielen Strecken nicht wieder so heraufgesetzt werden, wie es die Fahrplangestalter gern möchten. Lokomotiven und Triebwagen sind zwar in der Lage, höchste Geschwindigkeiten zu fahren, aber die vielen Mängel in den Gleisanlagen erfordern es, daß einzelne Streckenabschnitte mit nicht mehr als 70, 50, 20 oder gar nur 10 km/h befahren werden dürfen. Sehr bedauerlich ist dazu noch, daß diese zur Zeit über 500 Langsamfahrstellen durch das zusätzliche Bremsen und Wiederanfahren der Züge jährlich für 15 Millionen DM Kohle verbrauchen! ... und das hat uns bei dieser Kohlenknappheit gerade noch gefehlt!



Ein

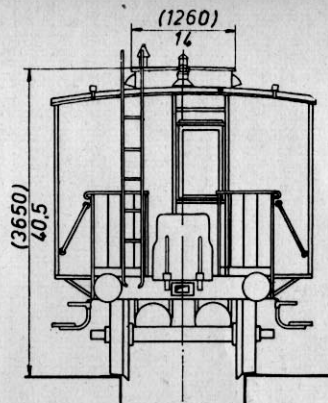
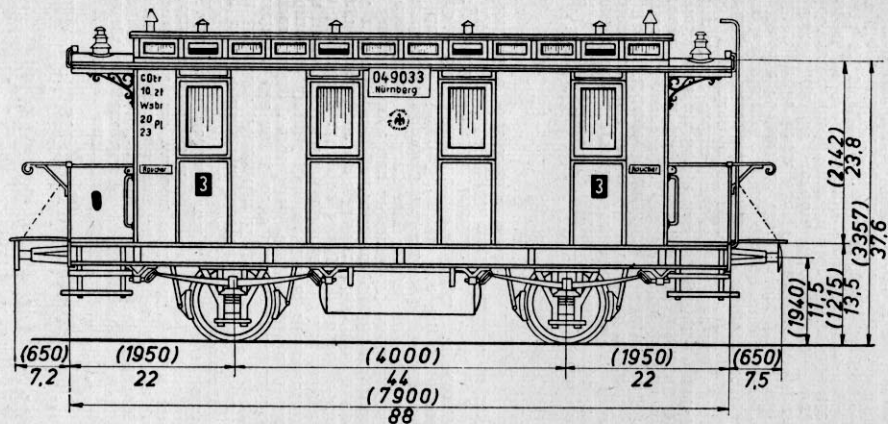
Ci Pr 86

Ein „goldiger“ Nebenbahnwagen, wie ihn nur die „gute alte Zeit“ hervorbringen konnte, als

HO-Modell

des Herrn Dipl.-Ing. Henning, Göppingen.

Drehen Sie ihn bitte um ...

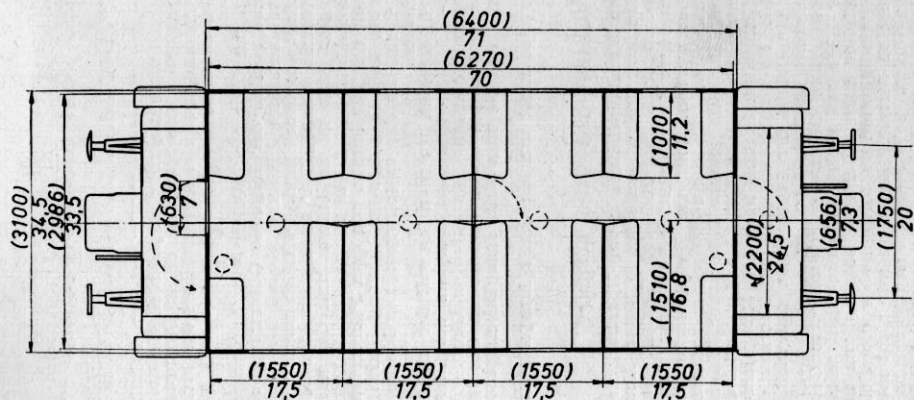


... hier seine In-, Um- und Ausmaße
im Maßstab 1:1 für Baugröße H0 (1:90)

Zeichnung: K. Schreiner

Ci Pr 86

Ein Nebenbahn-Personenwagen



Wie

„Laubusebach“

von Helmut Christ, Söcking

entstand

„Laubusebach“ ist der von einem fahrenden Zug aus falsch gelesene Name eines Ortes; er gefiel uns so gut, daß wir die Hauptstation unserer Miniaturbahn so benannten. Ja, wir haben uns eine H0-Anlage gebaut, mein Sohn und ich, und Sie werden vielleicht wissen wollen, wieso und warum. Nun, wir beide waren schon von jeher große Eisenbahn-Liebhaber und besaßen vor etwa 20 Jahren eine sehr schöne Märklin-0-Bahn. Als wir kurz vor Weihnachten 1950 einmal vor dem Schaukasten eines Münchener Spielwarengeschäftes standen und die ausgestellten hübschen H0-Modelle bewunderten, lief uns gewissermaßen sozusagen „das Wasser im Munde zusammen“. Das wäre gerade das Richtige! Mit diesem kleinem Maßstab würde man auf beschränktem Raum doch sicher eine sehr nette Anlage schaffen können, aber... wenn das liebe Geld nicht wär! Grübelnd gingen wir nach Hause, und dann geschah eines Tages ein Wunder: Der Zufall spielte uns ein Miba-Heft in die Hände! Wir „Eisenbahnsüchtigen“ rissen groß die Augen auf: man konnte also selbst bauen, und es gab sogar alle Einzelteile dazu, die nicht einmal sehr teuer waren! Und dann hatte uns die „Mibaneritis“ unwiderstehlich gepackt. Es wurden Pläne entworfen, zwei, drei, ein Dutzend und wieder ad acta gelegt, wieder neu geplant und immer wieder neu, bis wir endlich glaubten, den richtigen Streckenplan gefunden zu haben. Inzwischen hatte unser Gleis- und Weichenbau auch schon begonnen, und als unser erstes Gleis-Oval fertig da lag und eine G 800 zum ersten Male ihre Runde machte, war die Begeisterung groß. Stürmisch — wie sich später herausstellte, leider allzu stürmisch — gingen wir an den Aufbau der geplanten Anlage und deren landschaftliche Gestaltung.

Mein Sohn ist Techniker, dem handwerkliches Arbeiten natürlich leicht

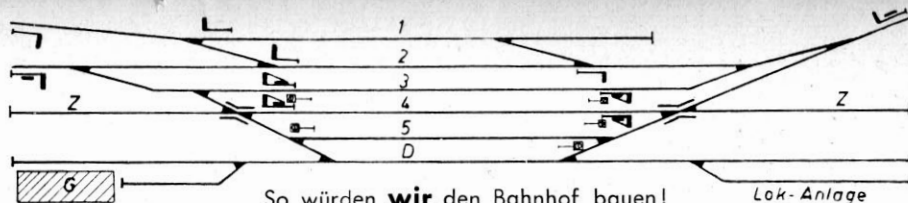
fällt, aber ich selbst hatte noch nie im Leben gebastelt und stand zunächst dem Ganzen ebenso ahnungslos wie hilflos gegenüber. Aber dann schöpfte ich genügend Wissen aus der Miba, die einem ja ganz genau sagt, wie man es machen soll.

Wir begannen mit einem Teilaufbau der auf 14 cm Höhe ansteigenden Gebirgslinie. Aus Papier, Holz und Farbe entstand das Gebirge, aber da machte uns plötzlich die Miba einen Strich durch die Rechnung: Es erschien ein Heft mit einem Artikel über Landschaftsgestaltung, in dem über „Heringssalat“, d. h. über das Modellierverfahren mit Zeitungspapier und Leim berichtet wurde. Bums! „Alles abreißen!“ hieß die Parole, und ran ging es an den „Salat“. Die gesamte Landschaft modellierte ich im Laufe der Zeit dann nach diesem Verfahren mit Zeitungspapier, Glutofix und Farbe. Ich muß sagen: alles ist so fest geworden wie Eisen, und... schön geworden ist das Gelände, beinahe so schön wie die Gegend zwischen Murnau und Garmisch! Eigenlob hin — Eigenlob her! Die Besucher sperren jedenfalls Mund und Nase auf.

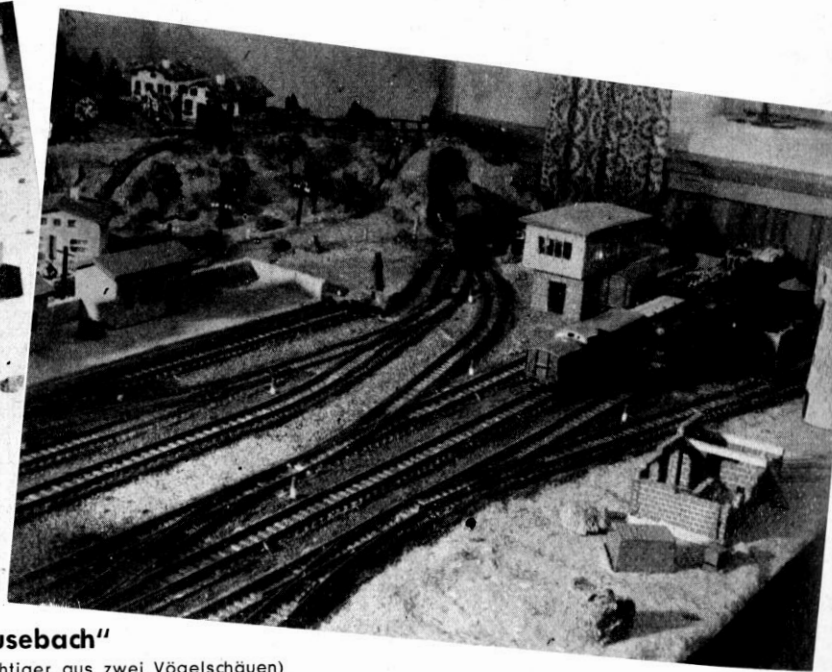
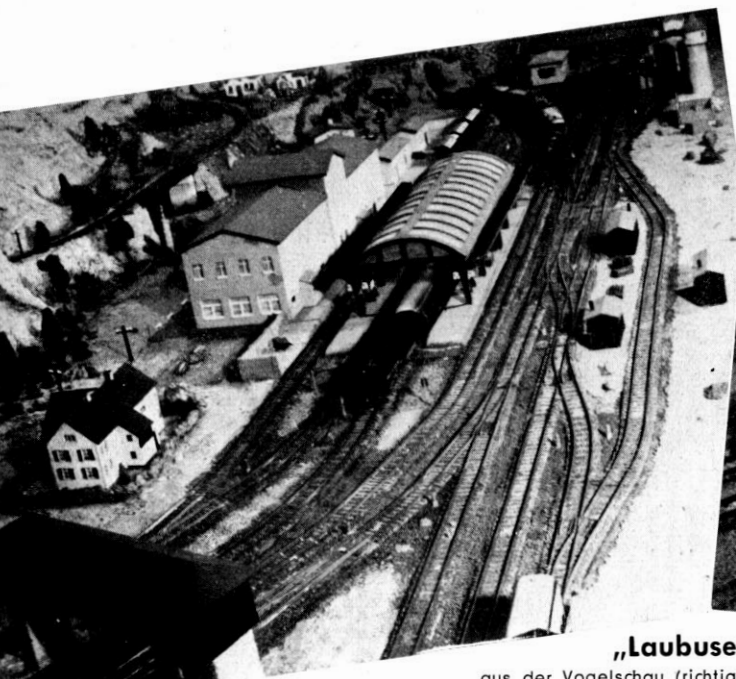
Das Geheimnis unseres diesbezüglichen Erfolges beruht nicht zuletzt auf unseren gemeinsamen Spaziergängen, Auto- und Eisenbahnfahrten, bei denen wir unsere Augen immer auf „Miba“ einstellten und alles in uns aufnahmen und skizzierten, was irgendwie für die Modellbahnanlage brauchbar war. Wir studierten die Stellwerke, Häuser, Zäune, Steinbrüche, Feldkreuze, Wegkreuzungen, Kilometersteine, die Wegweiser und nicht zuletzt auch die Telegrafenanlagen. Alles, was in unsere Landschaft hineinpaßte, wurde gebastelt und verwendet.

Und schließlich war es eines Tages soweit, daß wir die drei Platten von je 1×3 m Größe, auf denen wir unsere Wunderlandschaft modelliert hatten,

- 1 = Nebenbahn-
gleis
2 = Hauptstrecke
3 = Überholungs-
u. Kreuzungs-
gleis



- 4 = Güterzuggleis
5 = Abstellgleis
D = Durchlaufgleis
Z = Ausziehgleis
G = Güterhalle



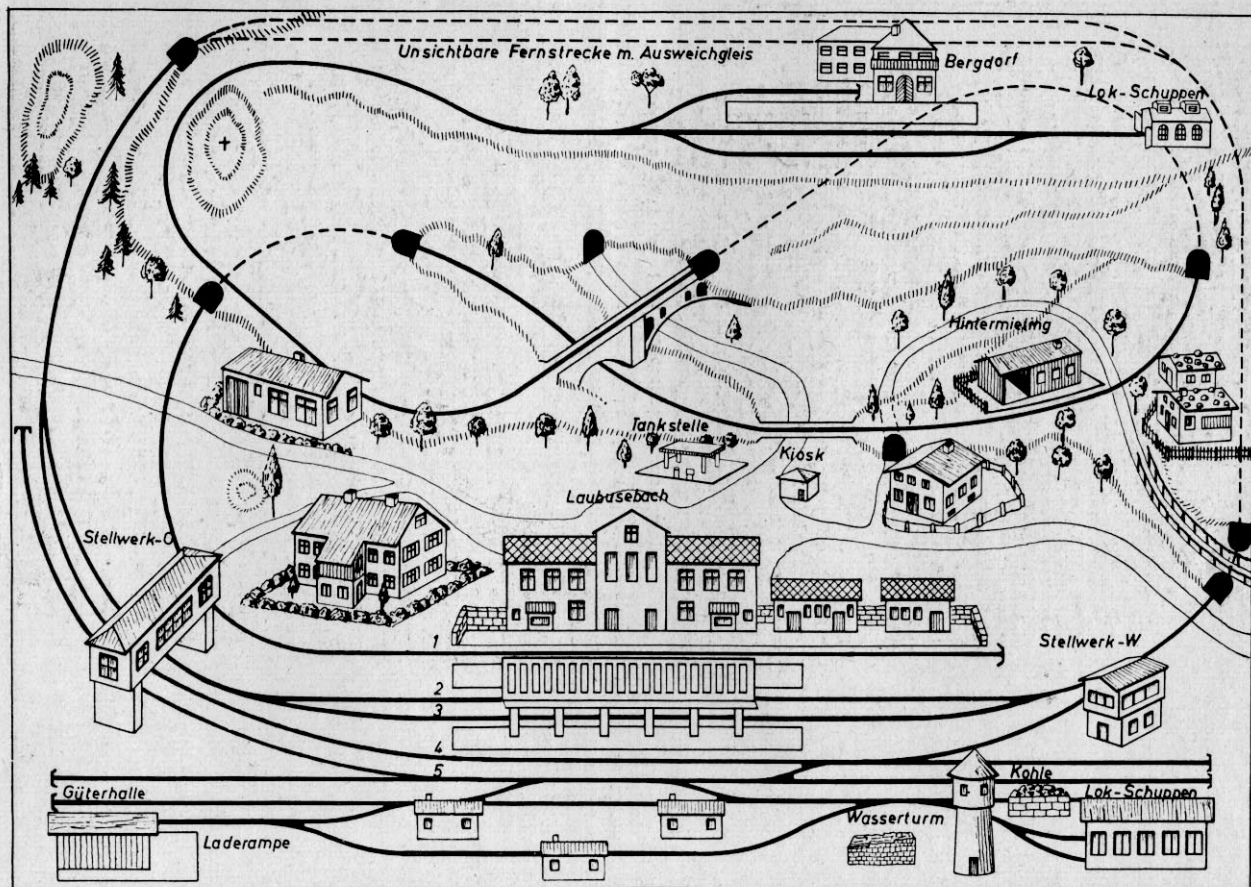
„Laubusebach“

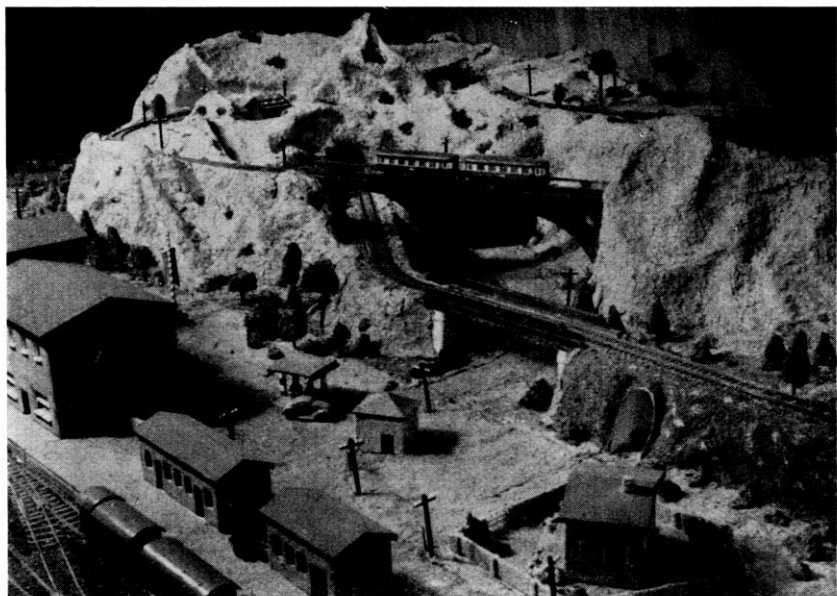
aus der Vogelschau (richtiger aus zwei Vögelschäven)

Unsere Anerkennung den Herren Christ sen. und jun. als Planer, Gestalter und Lichtbildner.

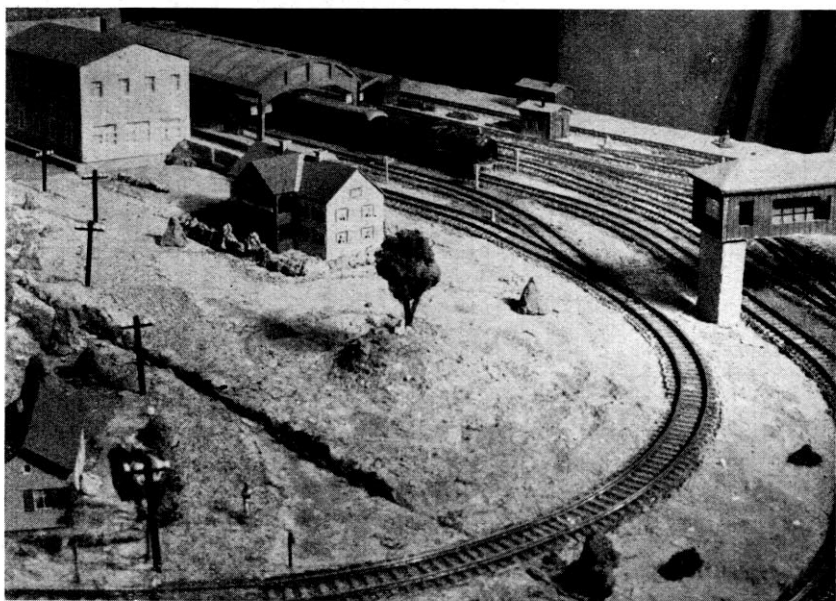
Unser Streckenplan „Läubisebach“, Größe 3×2m, Zeichnungsmaßstab 1:18

199





„Laubusebach“ von rechts unten nach links hinten schräg oben bzw. von rechts hinten oben vis-a-vis nach vorn unten und — na, Sie werden die beiden netten Plätzchen auf dem Streckenplan schon finden!



zusammensetzen wollten. Da entdeckten wir ein „kleines“ Malheur: Die Anlage war zu groß, das Zimmer zu klein! Wir hatten uns bei all dem vielen Planen „überfressen“!

Schweren Herzens, aber mit eiserner Modellbahner-Energie bauten wir alles wieder ab und verschonten nur das Gebirge. Dann entstand auf nur zwei Platten die 3×2 m große endgültige Anlage, die ich Ihnen heute in Bild und Streckenplan vorführen kann. Die Gesamtstrecke umfaßt 30 Meter Gleis. Vorn an der Bedienungsseite liegt der Durchgangsbahnhof einer eingleisigen Strecke, von dem eine Nebenbahnlinie zu dem viel besuchten Gebirgsort „Bergdorf“ führt. Diese Durchgangsstation „Laubusebach“ hat nicht nur uns „stolzen“ Erbauern sondern auch allen Besuchern und „Fahrgästen“ schon viel

Freude bereitet. Unsere Arbeiten an der Anlage sind jedoch noch nicht beendet, und wir haben in der nächsten Zeit alle Hände voll zu tun, die Bahnhöfe mit den erforderlichen Signalen auszurüsten.

Das Basteln ist für uns heute zu einer Leidenschaft geworden, und die Modellbahnerei hat selbst mich in meinem Alter noch viel Nützliches gelehrt. Um wieviel mehr kann unsere Liebhaberei jungen Menschen ein Lehrmeister sein! „Spielend“ lernen die jungen Leute hier den Umgang mit jeglichem Material und jedem Werkzeug. Sie lernen Genauigkeit bei dieser Millimeterarbeit und werden dazu angeregt, die Natur mit offenen und aufmerksameren Augen zu beobachten, um all ihre Feinheiten dann im Modell neu erstehen zu lassen.

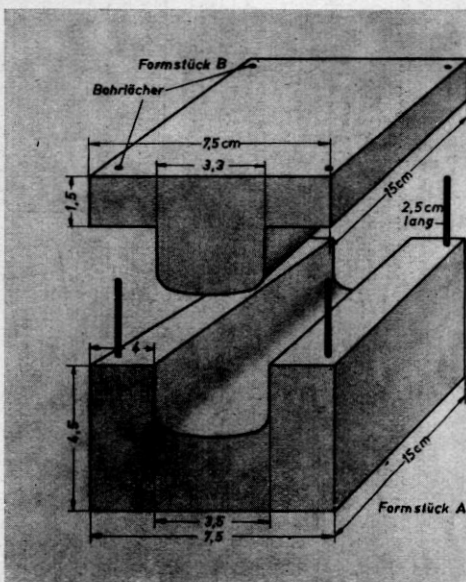
Eine Preßform zur Anfertigung von Wagendächern

Von A. Mühlegger, Peiting/Obb.

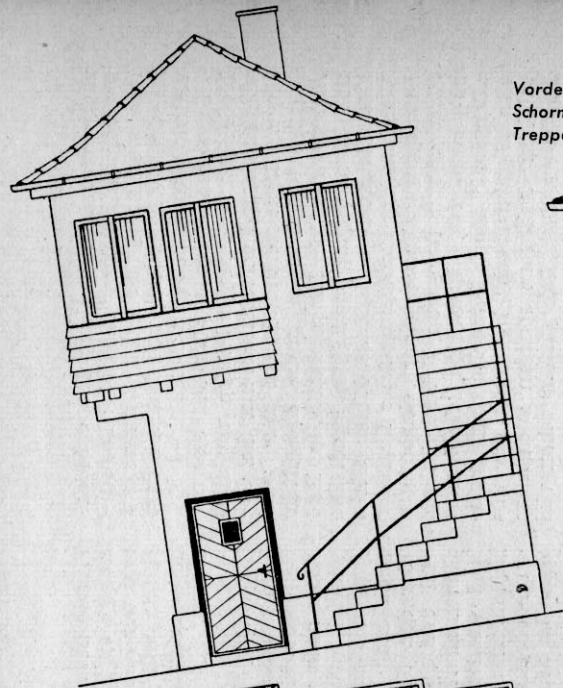
Verschiedene Versuche in meiner „Waggonbauanstalt“ haben mich davon überzeugt, daß man Wagendächer, auch wenn man den Kasten selbst aus Sperrholz anfertigt, am besten in Blech herstellt. An einem Blechdach lassen sich nämlich die verschiedenen Aufbauten wie Lüfter, Lampenhutzen und Signalhalter leicht und dauerhaft anlöten. Lange habe ich herumprobiert, wie man am zweckmäßigsten ein gewölbtes Dach formt, denn ein Biegen mit Hand und Zange befriedigte mich keineswegs. Schließlich baute ich mir eine Preßform aus Hartholz, bestehend aus einem Unterteil A und dem Preßkopf B (siehe Abbildung). Die Rinne in A (in der gewünschten Dachform) ließ ich mir von einem Schreiner ausfräsen. Das dazugehörige Formstück von Teil B muß um die doppelte Blechstärke kleiner sein. Zur besseren Führung des Kopfes beim Pressen sah ich vier Stifte (Nägel) vor.

Als Dachmaterial eignet sich Weißblech ebenso gut wie Messing- oder Zinkblech. Das Dach wird in der benötigten Größe (nachdem man es mit der Hand leicht vorgebogen hat) in die Formpresse gelegt und diese dann im Schraubstock zusammengetrieben. Da viele Waggondächer die gleiche Form haben, kann man dieses Hilfsgerät für die verschiedensten Wagendach-Typen verwenden.

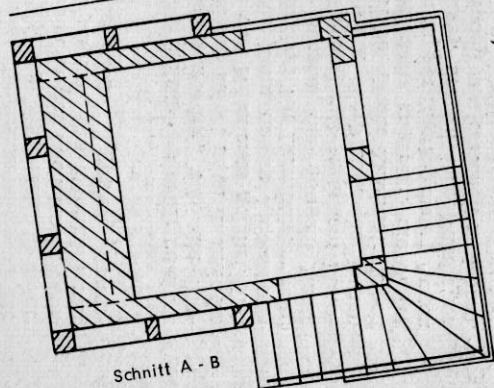
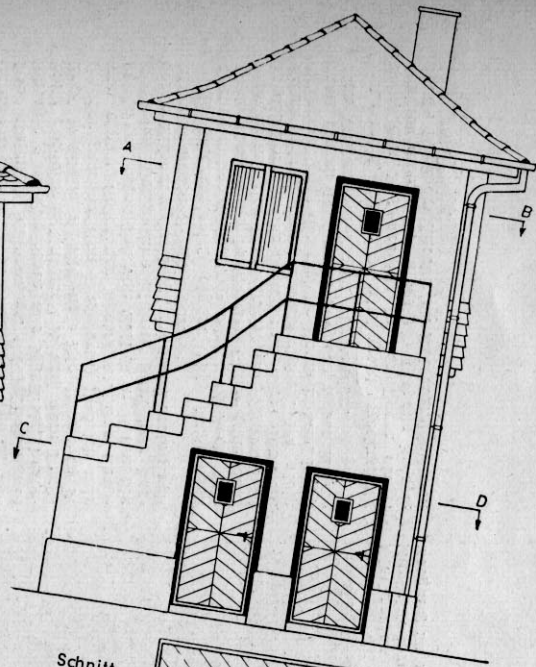
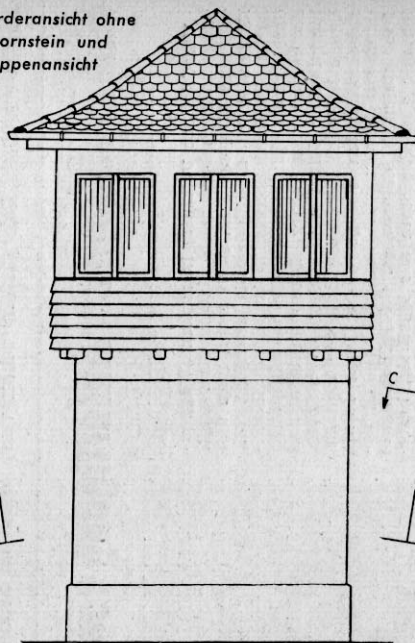
Anm. d. R. d.: Es wird wohl zweckmäßig sein, den Bogenradius in der Form etwas kleiner auszuführen, als sie für das betreffende Dach erwünscht ist. Bei verschiedenen



Blechsorten ist nämlich mit einem leichten Zurückfedern des Materials nach dem Preßvorgang zu rechnen.



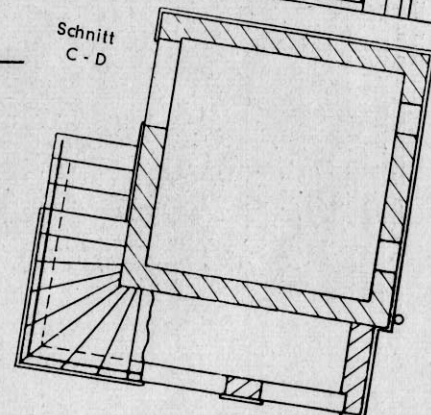
Vorderansicht ohne
Schornstein und
Treppenansicht



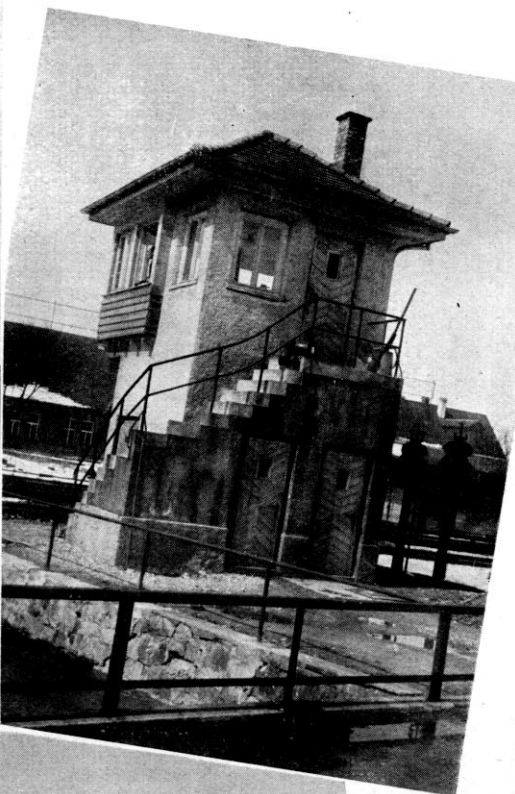
Schnitt A - B

„s' Muellemer“
Stellwerks-
und
Bahnwärterhaus

Zeichnungen im Maßstab 1 : 1
für Baugröße H.O (1 : 90)
Lütewerk-Attrappe siehe S. 211



Schnitt
C - D



Der aufmerksame Leser

... auf die Palme gebracht

Der Artikel des Herrn Pönitz in Heft 4/IV über die WeWaWschen Lenkachsen hat mich auf die Palme gebracht, so daß ich mich veranlaßt sehe, Ihnen zu Ihrer „Ehrenrettung“ mitzuteilen, daß derartige Konstruktionen sich bereits seit mindestens 25 Jahren auch im Großbetrieb bewährt haben, was Ihnen vielleicht nicht bekannt ist.

In den 30er Jahren waren die heute bei europäischen Straßenbahnen durchweg üblichen mittleren Lenkachsen noch nicht bekannt. Anlässlich verschiedener Reisen nach Holland fiel mir auf, daß die städtischen Straßenbahnen in Den Haag auf der Strecke von Haag nach Scheveningen sehr lange zweiachsige Anhänger verwenden, die einen außergewöhnlich großen Radstand haben. Da die Bahn in der Innenstadt zahlreiche gegenläufige Kurven mit kleinem Krümmungsradius zu durchfahren hat, und da die Kehrschleife an der Endstation ebenfalls eine starke Krümmung aufweist, habe ich mir seinerzeit die Konstruktion dieser Wagen näher angesehen und festgestellt, daß sie Lenkachsen à la WeWaW hatten. Die beiden Achsen waren schwenkbar angeordnet und durch zwei Lenkgestänge unter dem Wagenboden gekuppelt. Die Gestänge bestanden aus Rundstählen, das mit einem Spannschloß zur Einstellung des Lenkspiels versehen war. Im Gegensatz zu der zur Debatte stehenden einfachen Lenkstange bestand die Einrichtung des erwähnten Vorbildes aus zwei gekreuzten Lenkgestängen, so daß die Achsen jeweils einseitig gezogen und anderseitig gedrückt wurden. Diese Konstruktion hat sich durchaus bewährt; Entgleisungen sind meines Wissens auch hier nie vorgekommen. Anlässlich einer Fahrt durch die dortige Gegend vor kurzem habe ich mich auf Grund des obigen Artikels nochmals für diesen Fall interessiert und festgestellt, daß sogar heute noch einige dieser alten Fahrzeuge in Betrieb sind, was als Beweis dafür anzusehen ist, daß die Lenkvorrichtung zuverlässig arbeitet. Demnach muß

eine derartige Konstruktion in verkleinertem Maßstab ebenso zuverlässig arbeiten, zumal ja hier zur Vermeidung überflüssiger Reibung lediglich ein Lenkgestänge verwendet wird.

Ich hoffe, Ihnen mit Vorstehendem gedient zu haben und zeichne mit den besten Grüßen
Ing. W. Buchen, Hangelar/Siegr.

... und nun wollen sie Dir was!

Der Artikel des Herrn Pönitz in Heft 4/IV zwingt mich zur Stellungnahme. Ich habe mir gedacht: O du armer WeWaW, Du hast es so gut gemeint, und nun wollen sie Dir was! Dir muß ick beistehen!!! Das tue ich hiermit.

Herr Pönitz dürfte das Wichtigste anzugeben vergessen haben: Radstand und Kurvenradius. Der kleinste mit Lenkachsen befahrbare Krümmungsradius dürfte für Spur 0 bei 700 mm liegen. Auch müssen Anschläge den Achs-Lenk ausschlag begrenzen, damit bei nicht einwandfreien Schienenstößen die Achshalter nicht zu weit nach innen schwenken und dadurch eventuelle Entgleisungen verursachen. Ich habe mir 1950 einige CI 29 in Baugröße 0 mit LÜP 310 mm und einem Radstand 189 mm gebaut. Der kleinste Kurvenradius betrug 1000 mm. Diese Wagen „quetschten“ in den Kurven, so daß ich die Achsen gemäß Ihrem Vorschlag lenkbar machte und hiermit einen einwandfreien Lauf erreichte. Auf einer 6 m langen S-förmigen Gleisstrecke liefen die Wagen mit verschiedenen Geschwindigkeiten stundenlang. Kein einziges Mal hat es ein Versagen gegeben, und sogar auf einer alten Bing-Anlage war der Lauf einwandfrei. Angeregt durch den oben erwähnten Artikel habe ich wieder einmal verschiedene Versuche gestartet, wobei ich Unterschiede mit oder ohne Kuppelungsverbindung nicht feststellen konnte, dafür aber das eine, daß es mit frei beweglichen Achsen — also ohne Ihr Lenkgestänge — nicht geht. Mit bestem Gruß

Otto Fruth, Neviges.

Der Schlußpunkt

... ich habe mich außerordentlich gefreut, meine Karte veröffentlicht zu sehen („von wegen die Demokratie“); ich hatte gar nicht damit gerechnet, daß Sie eine für Sie so „niederschmetternde“ Kritik zu Worte kommen lassen würden.

Zu Ihren Lenkachsen möchte ich Ihnen nur noch folgendes sagen:

1. Ich baute den Smr Augsburg als Prototyp für spätere Personenwagen genau nach Ihrer Bauanleitung, auch mit Dreipunktlagerung.

2. Einen Fehler machte ich allerdings, den ich aber erst aus Ihrem jetzigen Artikel erkannte: Die Drehzapfen waren nicht spielend gelagert. Daher wahrscheinlich auch das Funktionieren bei weggelassener Stange.

Zu einer längeren Erwiderung (und weiteren Versuchen) reicht die Zeit leider nicht, da ich mitten in Vorexamensnöten stecke.

Mit freundlichen Grüßen

Walter Pönitz, Claustahl-Zellerfeld.

Elektrotechnik für jedermann: Aus (nichtelektro) technischen Gründen muß der für heute angekündigte Fortsetzungsartikel entfallen und erscheint — unwiderruflich — in Heft 7/IV



Gleise, die verschmutzen müssen wir halt putzen!

Eine kleine Sammlung von Leser-
Beiträgen zum ewig aktuellen Thema:

„Schienenreinigungswagen“

Auch die Bundesbahn hat ihre liebe Not mit der Reinigung der Gleise! Allerdings handelt es sich beim großen Vorbild nicht darum, Öl und Staubschichten von den Schienen zu entfernen (wie bei uns Modellbahnern), sondern das zwischen den Schwellen wuchernde Unkraut zu beseitigen. Hierfür steht jeder Eisenbahndirektion ein sogenannter Sprengwagenzug zur Verfügung, der die einzelnen Streckenabschnitte nach einem festgelegten Fahrplan besprengt. Die fünf Sprengtender eines solchen Zuges sind mit Natriumchlorat gefüllt; das ist eine Lösung, die Metalle nicht angreift, das Unkraut dagegen ausrottet.

Es ist also gar nicht so abwegig, wenn wir dann und wann einmal auf unserer Miniaturbahn einen „Gleisreinigungszug“ einsetzen. Das von jeher aktuelle Thema „Schienenreinigung“, das wir in Heft 16/III, S. 548, mit den Vorschlägen der Herren Kästner und Lersch zur Diskussion stellten, fand erwartungsgemäß lebhaften Widerhall. Hier einige weitere Vorschläge:

Wir erteilen zuerst Herrn Dr. Geyer, München-Obermenzing, das Wort, dessen Reinigungsfahrzeug (Abb. 1) dem Sprengtendertyp des Vorbildes ähnlich sieht:

„Meine Spur-I-Anlage liegt auf dem Dachboden, und da sich erfahrungsgemäß nach dem winterlichen Nichtgebrauch die Schienen so mit einer Schmutzschicht überziehen, daß die

Stromübertragung zu den Loks Schwierigkeiten bereitet, sorgte ich für Abhilfe. Ich nahm einen alten dreiachsigen (nicht drei-hacksigen!) Tender, entfernte die mittlere Achse und ersetzte diese durch eine Holzwalze, die mehrfach mit einem Leinenstreifen umwickelt wurde. (Zwei Gummiringe halten den Streifen fest.) Dann legte ich noch ein Stück Verpackungsstahlband über die Walze und begann mit der Gleisreinigung. Sie meinen wohl, das Ganze wäre Murks? — Zweifellos haben Sie recht, aber dieses „Schienenreinigungsputzwalzentenderverfahren“ funktioniert tadellos! Ist die Walze außen schmutzig, schneidet man einfach ein Stück des Leinenstreifens ab. Probieren Sie's auch einmal!“

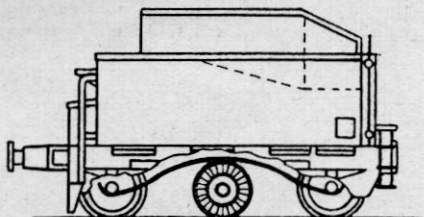


Abb. 1. Der Geyer'sche Putzwalzen-Tender

Herr Heinz Dettloff, Essen, baute sich einen „D-Rungenwageneisenstangenfilzbindfadenvierachserschienenreiniger“ (Abb. 2) und meint dazu:

„Eigentlich wage ich gar nicht, den Mibalesern meinen Vorschlag zu unter-

Abb. 2



breiten, da im allgemeinen bei „vollspurigen“ Modellbahnern alles nicht taugt, was nicht geschweißt, genietet, gelötet und sonst was ist! Vielleicht ist aber anderen Dilettanten — wie ich einer bin — doch damit gedient, wenn sie erfahren, daß man auch ohne Bohrmaschine, Punktschweißgerät, Preßlufthammer und dergleichen von der „handwerklichen“ Plage des Oberbau-Großreinemachens befreit werden kann. Unter das „Chassis“ eines alten, historisch gewordenen D-Zugwagens der Firma Märklin band ich mit Schnur einen etwa 1 cm dicken Filzstreifen, nachdem ich mit der Rasierklänge eine „Schnurrille“ in den Filz geschnitten hatte. Als „Karosserie“ lötete ich eiserne Rungen (à la SS-Wagen) an die Seiten der Grundplatte. Eine Eisenstangen-Ladung

verdeckt einen Teil meiner dilettantischen Strippe. Normalerweise steht dieses „seltene Stück“ von Fahrzeug am Prellbock und fährt nur bei Bedarf seine „benzingetränkten“ Dienstrunden. Apropos Benzin! Wichtig wäre noch der Bau eines automatischen Feuerlöschwagens, der gleich mit angekuppelt werden kann, denn ab und zu tritt bei einer Entgleisung eine „Feuerzeug-Schaltung“ auf. Ich empfehle daher, das für die Säuberung bestimmte Benzin nicht auf einmal auf den Filz zu bringen, sondern es auf mehrere „Dienstrunden“ des Reinigers zu verteilen. Dann entsteht nämlich höchstens die Wirkung eines „Achsenbrandes“. Vielleicht sehen die „hundertprozentigen“ Modelleisenbahner hier den Weg zur Darstellung eines solchen im

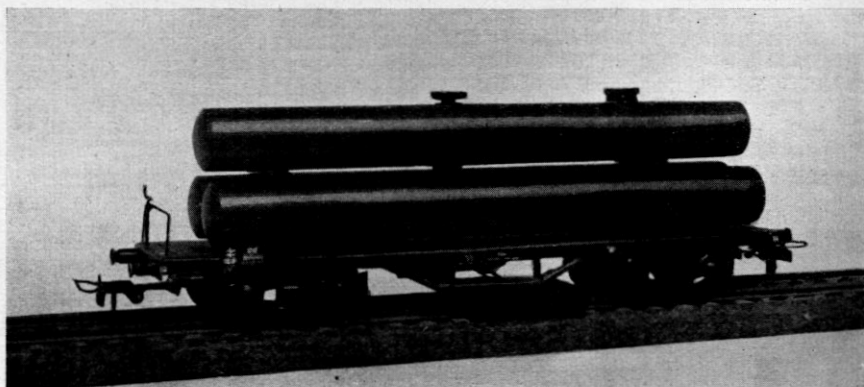


Abb. 3. Eine elegante Lösung — der Schienenreiniger als Gaskesselwagen, wie ihn die Firma Modelltechnik Schnabel, Wiesau/Opt. auf Bestellung (und gegen Bezahlung) abgibt.

Modell. Übrigens, der Filz — wenn Sie ihn nicht in der nötigen Stärke aus Ihrem Klavier heraus schneiden möchten — kann auch ebensogut in mehreren dünneren Schichten übereinander gebunden werden. Auf jeden Fall ist auf die richtige Breite zu achten, damit sich in den Kurven die Außenschienen der wohlthuenden Reinigungskur nicht entziehen können!“

Herr W. Buchwald, Kiel, gibt uns zu seinem Reinigungsfahrzeug (Abb. 4), das er nach dem Vorschlag von Herrn Kästner in Heft 16/III, S. 549, anfertigte, folgende Erläuterung:

„Meine Erfahrungen mit diesem Wagen sind sehr gut. Ich habe jedoch — im Gegensatz zu Herrn Kästner — den 2½ mm starken Filzstreifen nicht festgeschraubt, sondern seitlich in den Messingbügel eingeschoben. Dadurch erzielte ich leichte Austauschbarkeit des Filzstücks. Der Messingbügel erhielt drei kleine Bohrungen und seitliche Abschlußbleche. Ich habe damit die Möglichkeit, den Filz mit einer Feuerzeug-Benzinflasche zu tränken und eine gewisse Menge Benzin einzubringen, die gerade solange ausreicht, bis der Filz gewendet oder ausgewechselt werden muß. Auf eine Einrichtung zum Aushängen des Bügels habe ich verzichtet, da ich diese für nicht notwendig erachte. Der Wagen hat ein Gewicht von 700 g und wird von meiner Märklin CCS 800 anstandslos über die Strecke gezogen. Die kleineren Märklinloks bewältigen dieses „Ungeheuer“ allerdings nicht!“

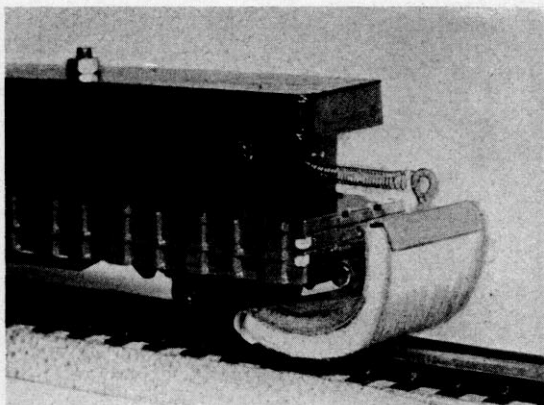
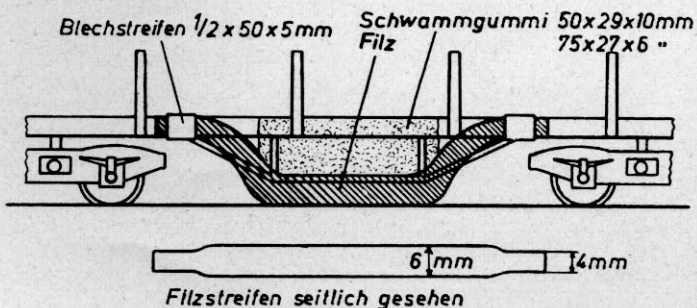


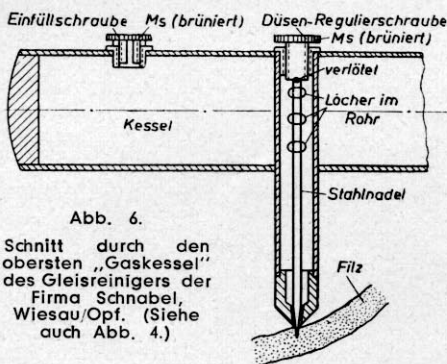
Abb. 4. Der „Schmutzfeiger“ von Herrn Buchwald.

Herr Oskar Klug, Ruhpolding-Zell, machte ebenfalls die Feststellung, daß der Schmutz auf den Schienen den Fahrtrieb sehr hindert; er konstruierte mit viel List einen Merinofilzschwammgummizintropfengleisschmutzbeseitigungswagen (Abb. 5) und berichtet dazu wie folgt:

„Um dem Übel der Schienen- und Lokräderverschmutzung beizukommen, baute ich mir — angeregt durch die Miba — ein Reinigungsfahrzeug, das seinen Zweck vollkommen erfüllt. Ich verwende als Putzmittel feinen Merinofilz, den ein Stückchen Gummischwamm auf die Schienen drückt. Der Filzstreifen wird durch zwei Blechstreifen am Fahrgestell des Wagens festgeklemmt und läßt sich ohne weiteres auswechseln. Bei einem zweimaligen Anfeuchten des Filzes mit Benzin können gut

Abb. 5.
Herr O. Klug war so klug und machte sich erfinderisch an die einfachste Konstruktion eines „Gleisputzers“. Und sitzt der Dreck in allen Ecken, dann läßt er seinen „Gleisputz“ trocken.



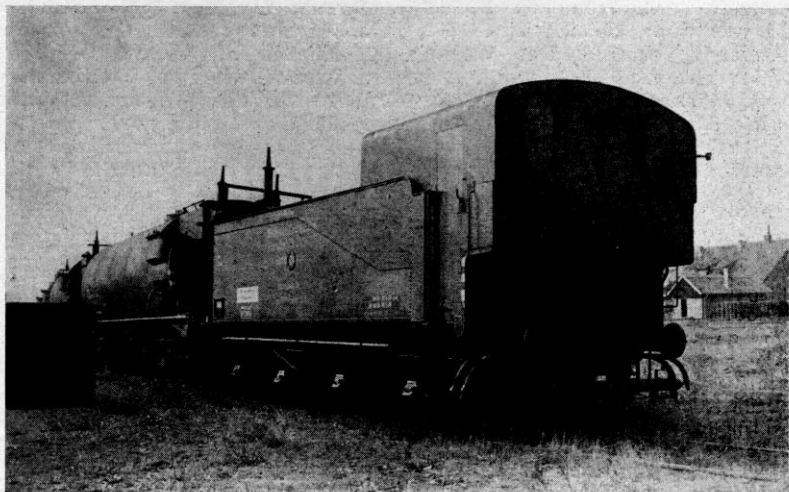


30 m Strecke gereinigt werden. Ein dauerndes Beträufeln mit Benzin halte ich für nicht ratsam, da durch die nicht zu vermeidende Funkenbildung (bei Weichen und Kreuzungen) immerhin eine Entzündungsgefahr gegeben ist.“

Erfreulicherweise hat sich auch die Modellbahnindustrie zu unserem Thema „Schienenreinigung“ gerührt. Herr Ulrich Schnabel (Modelltechnik Schnabel, 13a, Wiesau/Opf.) sandte uns einen Wagen (Abb. 3), den er nach dem Prinzip

des Schienenreinigers von Herrn Lersch (Abb. 3 auf Seite 550 von Heft 16/III) entworfen und gebaut hat. Auf dem Untergestell eines Märklinwagens 391 liegen drei an beiden Enden verschlossene Messingrohre, die dem Fahrzeug das Gepräge eines Gaskesselwagens verleihen. Die beiden unteren Rohre sind mit Blei ausgegossen und geben damit dem Wagen das nötige Gewicht. Das oberste Rohr stellt den Benzintank dar und ist mit Füllschraube und Nadelventil ausgerüstet (Abb. 6). Der unter dem Boden befestigte harte Hutfilz (der keine Wollfusselchen auf dem Gleis hinterläßt wie Wollfilz) wird von zwei Flachfedern aus Uhrfederstahl auf die Schienen gedrückt. Wenn Ihnen dieser Wagen gefällt und Sie selbst nicht in der Lage sind, sich einen solchen zu basteln, kann Ihnen die Firma Schnabel jederzeit einen solchen „auf Stapel“ legen.

Jetzt interessiert uns nur noch, ob die Spielzeug-Großindustrie sich unseren „Ruf nach dem Schienenreinigungswagen (Heft 16/III) zu Herzen nimmt. Bisher ist uns nur bekannt, daß zwei Patentschriften existieren, die das Thema „Schienenreinigung“ zum Inhalt haben. In dem Patent Nr. 720 965 be-



Ein Sprengwagenzug der Deutschen Bundesbahn, wie er zur Unkrautvertilgung eingesetzt wird.

Kniffe und Winke:

Die Werkbank am Fenster

Von Georg Liebsch, Berlin

Das größte Leid vieler Bastler ist die Suche nach einem geeigneten Arbeitsplatz. Meistens wird der Küchentisch hierzu auserkoren, und wenn man mal ein Brett behobeln will, muß die ganze Familie mithelfen. Die Kinder werden als „Kontergewicht“ auf den Tisch gesetzt, und Mutter muß festhalten — wenn sie will! Wenn nicht, dann — na, Sie wissen ja auch Bescheid!

Um allen Kalamitäten aus dem Wege zu gehen, baute ich mir eine transportable Werkbank, die aus einem Brett, zwei kleinen Schraubzwingen und zwei Stützbeinen besteht. Mit den beiden Zwingen klemme ich meine „Werkbank“ am Fensterbrett fest und stütze sie vorn mit den Beinen ab (nicht mit den eigenen, sondern mit zwei auf passende Länge geschnittenen Holzlaten). Die Länge des Brettes, das am besten aus ca. 20 mm starkem Tischler-Sperrholz besteht und durch daruntergeschraubte Leisten verstärkt werden kann, richtet sich nach der Länge der Fenstersternische. Die Stützen, für die ich Dachlatten verwendete, kann man auch mit Scharnieren am Brett befestigen.

Und die Moral von der Geschicht? —
Die Werkbank steht im schönsten Licht.
Und Muttern stört das Basteln nicht!

Der Tip einer Frau: Gepäcknetz-Rezept

Von H. Lehmann, Bretten.

Wer auf die Innenausgestaltung seiner Hö-Personenwagen Wert legt, wird als 1000%iger

Modellbahner nicht umhin können, auch die Gepäcknetze zu „modellieren“. Hier ein bewährtes Rezept, das meine Frau komponierte: Man nehme schwarzlackierten Kupferdraht von 0,3 mm ϕ , biege daraus einen Rahmen (besser gesagt ein „Rähmchen“), bestreiche den Draht mit Klebstoff (z. B. Uhu mit Azeton verdünnt) und drücke ihn auf ein Stück Verbandgaze. Nach dem Trocknen die Gaze mit der Schere sauber ausschneiden, dann den Tisch decken, Kuchen holen und Kaffee trinken. Hierbei zwischen durch das Rähmchen mit der Gaze in den Kaffee tunken, wodurch rasch und sicher eine tadellose Braunfärbung erzielt wird. Nach dem Trocknen eventuell hängengebliebene Kaffeesatzreste mit einer sauberen Zahnbürste entfernen — falls Sie nicht einen solch phantastischen Kaffee vorgesetzt bekommen wie ich — und das fertige Gepäcknetz einbauen!

Und nun noch ein Tip von mir selbst:

Signalleitern

Ich habe drei Signale nach dem Verfahren von Herrn Seel (Heft 4/IV) angefertigt, allerdings bog ich die Zickzack-Stücke mit einer 5 mm breiten Flachzange (die Zacken wurden dabei sehr schön gleichmäßig) und verwendete für jeden Mast 4 Nemec-L-Profile 1x1 mm. Die von Herrn Seel beschriebene Leiteranfertigung behagte mir durchaus nicht, da sie mir zu umständlich erschien (und ich mir auch keine zweite, passende Zange pumpen wollte). Ich nahm einfach eine der fertigen, käuflichen Leiterchen (z. B. von Redlin, Thorey oder Schmidt) und schnitt sie der Länge nach in der Mitte durch. Auf diese Weise erhält man mühelos aus einer Leiter zwei Signalleitern.

Fortsetzung von Seite 208

schreibt die Fa. Trix einige Fahrzeuge mit verschiedenen „Putzvorrichtungen“. Es handelt sich dabei um Wagen, deren Fahrgestelle mit einer stehenden oder rotierenden Walzenbürste oder auch mit einem Filzklotz ausgerüstet sind. Auch das Prinzip des Tankwagens, der eine Reinigungsflüssigkeit durch ein Nadelventil auf das Filzkissen tröpfeln läßt, ist in dieser Patentschrift enthalten.

Im Patent Nr. 802 616 der Fa. Märklin handelt es sich in erster Linie um

die Ausbildung der ersten Laufachse einer Lok als Walzenbürste und die möglichst unsichtbare Unterbringung der Putzvorrichtung. Der Grundgedanke dieses Patentes ist, die Reinigungsvorrichtung auf den mit Antriebsmotoren versehenen Fahrzeugen (also Loks und Triebwagen) zu montieren.

Wie Sie sehen, kann man dem Grundübel „Schienenverschmutzung“ auf alle möglichen Weisen zu Leibe rücken. Besser rundgetriebene Putzdinger als wundgeriebene Schmutzfinger!

Ein Weichenstellpult unterm Bahnsteig

und eine Rückmeldevorrichtung

Stellhebel der Industrie für Weichen und Signale sind für die asthmatische Kasse eines Modelleisenbahners immerhin eine kostspielige Angelegenheit, und die in Rundungsgeschäften erhältlichen Kipphebelschalter, die sich zudem nur für Doppelspulenmagnete mit selbsttätiger Endausschaltung eignen, erschienen mir auch noch zu teuer. Da ich meine Weichen aber elektrisch fernschalten wollte, blieb mir nichts anderes übrig, als die Ausführung der zahlreichen Schalter in Eigenkonstruktion. Dabei gelang es mir, die Schalterreihe recht unauffällig in einem flachen Kasten unterzubringen, der bei meiner Anlage unter dem Bahnsteig Platz findet.

Auf eine Anschlußleiste 2 aus Messing oder Eisen (Abb. 1) lötete ich Uhrfedern (1), die beim Herab- oder Hochdrücken die aus Kupfernieten bestehenden Kontakte 4 bzw. 3 berühren. Die Linsenkopf-Kupfernieten paßte ich stramm in die betreffenden Bohrungen der Boden- bzw. Deckplatte des Stellpultes ein. Man kann an Stelle solcher Nieten natürlich ebensogut kleine Schrauben verwenden. Die Anschlußleiste wird mit dem Stromzuleitung, Kontakt 3 mit dem Anschlußdraht der ersten und Kontakt 4 mit dem Anschlußdraht der zweiten Spule verbunden. Die Gesamthöhe meines Flach-Stellpultes beträgt 15 mm.

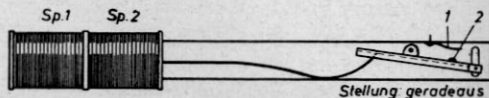
Um eine Kontrolle über die verschiedenen Weichenstellungen zu erhalten, rüstete ich meine Weichenantriebe mit einer Rückmeldevorrichtung aus, deren Funktion aus Abb. 3 hervorgeht. Wie Sie aus der Zeichnung sofort erkennen werden, verwende ich den bewährten Antrieb der NWB-Weiche, deren Aufbau in Heft 7 und 9 Bd. I beschrieben wurde. An der einen Seite der Nute im Weichenkörper befestigte ich die weich federnde Feder 1, die bei der Weichenstellung minus (Abzweigung) den auf den Kipphebel aufgelöteten Nietkopf 2 berührt. Die Kontroll-Lampe am Stellpult brennt dann solange, bis die Weiche in die Plusstellung zurückgelegt wird oder — falls dies nicht geschieht — bis das Birnchen kaputt geht!

Gerhard Compter, Karlsruhe



- 1 Uhrfeder
- 2 Anschlußleiste
- 3 Kontakt f. 1. Spule
- 4 Kontakt f. 2. Spule

Abb. 1. Das
Bahnsteig-
Stellpult



- 1 Federkontakt
- 2 Nieten

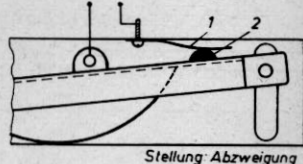


Abb. 3
Anordnung der
Rückmeldevorrichtung

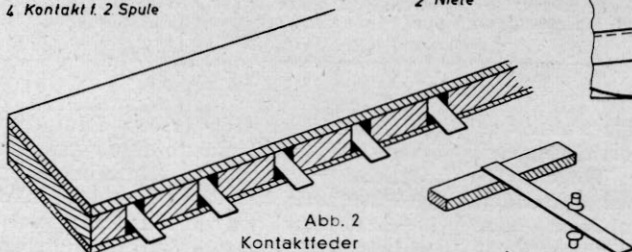


Abb. 2
Kontaktfeder



Letzter Rücksendetermin des Fragebogens: 1. Juni 1952!



Bemerkenswerte Neuerscheinungen

Kleinst-Weichenantriebe

(30 × 9,5 × 6 mm) für 10—20 Volt à 1,50 DM

Federnde Achslager H0 in ausgezeichneter Qualität, vorerst in 3 verschiedenen Ausführungen (Stück 75 Pfg.) liefert

Radio-Redlin, Berlin N65

(siehe Inserat)



Bruchstein-Mauerstücke

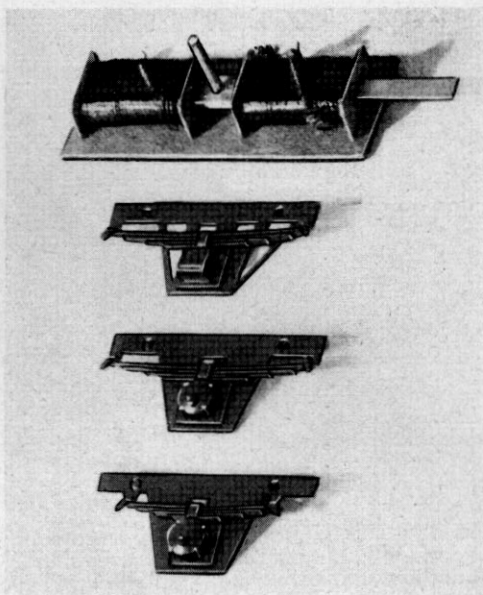
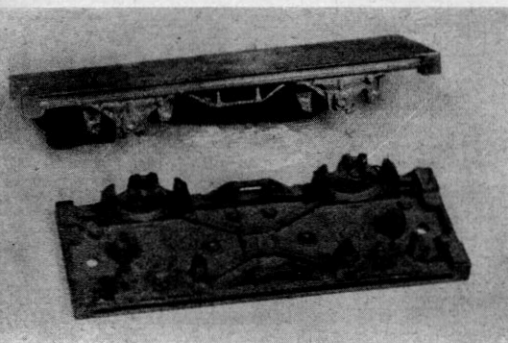
aus Gips (mit Drahtverstärkung) in 10×10-cm-Platten zu nur 0,20 DM erleichtern Ihnen den Gelände-, Damm- und Brückenbau. Die

Fa. Hansjoachim Schreyer, Velbert
Bahnhofstraße 62

hat übrigens noch weitere preiswerte Dinge wie NMRA-Radsätze (unbrüniert) zu nur .50 DM, Riffelbleche, Pufferbohlen usw.

Güterwagenunterteile

für 12-mm-Bahnen in 2 versch. Lg. erhalten Sie bei
Ing. H. Thorey, Göppingen, Quäkerstraße 4



Pufferbohlen in Baugröße 0

(mit federnden Puffern für moderne D-Zug-Wagen).

Hersteller: **O. Schultze**
Wasbek-Neumünster

Abläutewerk

in H0, aus Vollmessing gedreht, eine wirkungsvolle Stellwerkattrappe, Preis 50 Pfg., erhältlich durch:

W. Diedrich

Feinmechanik,
Göttingen
Leinestraße 13



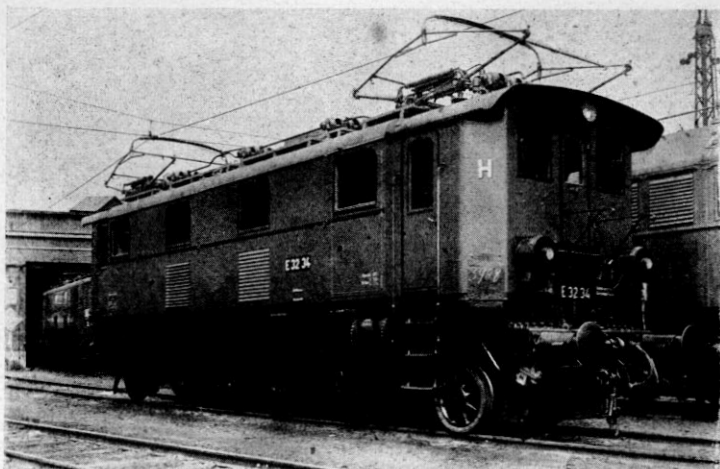


Abb. 1. Nach diesem Bild können Sie die Details der Frontseiten recht gut nachbilden. Die noch aus dem letzten Krieg stammenden Verdunkelungskappen dürfen — zur Zeit wenigstens noch — fehl am Platze sein. (Und sollte es dennoch wieder einmal . . . dann waren eben andere „Leuchten“ feil am Platze!)
Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt

Schluß unseres
Bauplans
aus Heft 5/IV

1' C 1'-Lok E 32

von H. Thierbach, München-Großhaldern

Haben Sie in den vergangenen drei Wochen fleißig gebastelt, und ist Ihnen das Fahrgestell der E 32 gut gelungen? Gut! Dann kann die Geschichte ja weitergehen, und Sie können Ihrem Modell nun die endgültige Gestalt geben. Zuerst möchte ich noch etwas über die Fernschaltung dieser Lok sagen, da jetzt gerade noch Gelegenheit ist, die eventuell benötigten Ventilzellen einzubauen. Sollten Sie das Fahrgestell mit einem Permanentmagnet-Motor ausgerüstet haben, so ist der Fall für Sie eigentlich schon erledigt, denn bekanntlich genügt dann zur Umsteuerung das Umpolen des Fahrstroms am Schaltpult. Wenn Sie aber daran interessiert sind, daß die Frontlichter mit der Umpolung — der Fahrtrichtung entsprechend — wechseln, dann benötigen Sie zwei Ventilzellen (z. B. zwei SAF-Einzelzellen E 20/8—0,125 P 25×25 mm). Wie diese an die Lämpchen und an den Oberleitungsbügel anzuschließen sind, zeigt Ihnen der obere Teil von Abb. 2. Dieses Schalt-schema gibt Ihnen gleichzeitig an, was Sie unternehmen müssen, wenn Sie einen Hauptstrommotor mit einfacher Feldwicklung in das Fahrgestell montierten: Einschaltung von 4 Selenzellen in den Motor-Stromkreis (für 0-Motoren: SAF-Type E 20/8-0,5 P 42×42, für H0-Motoren: SAF-Type E 20/8-0,125 P 25×25). Besitzt Ihr Motor eine doppelte Feldwicklung (Feldspule mit Mit-

telanzapfung), so benötigen Sie — wie aus Abb. 3 zu ersehen ist — nur zwei der genannten Zellentypen und keine zusätzlichen Ventilzellen zur Umschaltung der Frontlichter. Wer grundsätzlich seine Loks nur mit Wechselstrom betreiben will, muß eine der bekannten Schaltautomaten (z. B. Märklin Perfekt 800) einbauen. So, und nun gehen wir endlich an

die Anfertigung des Gehäuses.

Die Stirn- und Seitenwände (Abb. 5 und 6) sowie das Dach sind aus 0,5 mm starkem Messing- oder Weißblech auszusägen und zusammenzulöten. Es ist zu empfehlen, die Stabilität des Gehäuses durch Einfügen zweier Quer-Zwischenwände zu erhöhen. Wer die Türen vorher nicht aussägen und dann mit kleinen Scharnieren wieder einfügen will, kann dieselben durch Auflöten eines entsprechend gebogenen Drahtrahmens imitieren (Drahtstärke 0,3—0,4 mm). Vergessen Sie nicht, die Türen an den Stirnwänden wenigstens anzudeuten, die ich in meiner vereinfachten Übersichtsskizze im vorigen Heft nicht einzeichnete. Das endgültige „Gesicht“ zeigen Abb. 1, 7 und 8. Die Lüfterklappen für die Seitenwände liefert die Firma Hans Thorey, Göppingen, Quäkerstraße 4. In die Stirnwände sind die Lampen einzulöten, die aus 8-mm-Messingrohr für die unteren und aus 4 mm starkem Rohrmaterial für die oberen Lampen gedreht werden (Abb. 10).

Zur Oberleitung

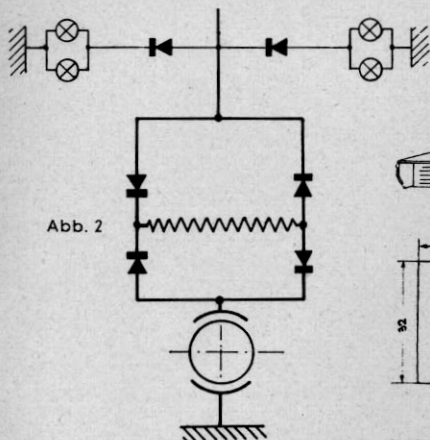


Abb. 2

Zur Oberleitung

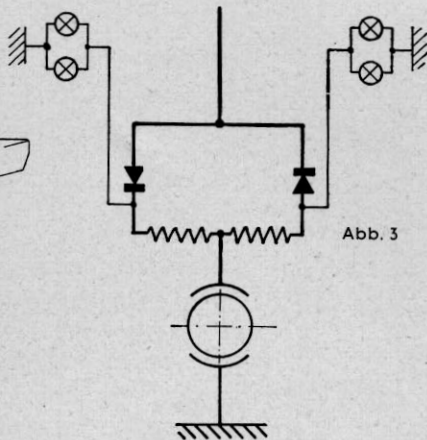


Abb. 3

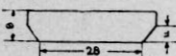
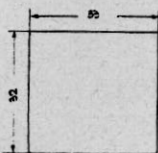


Abb. 4

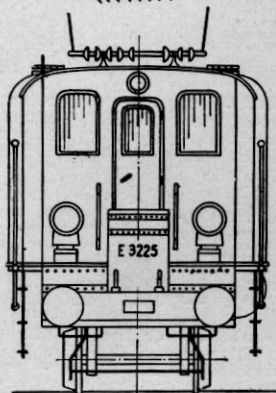


Abb. 7

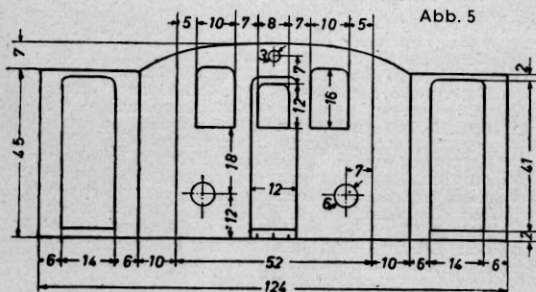


Abb. 5

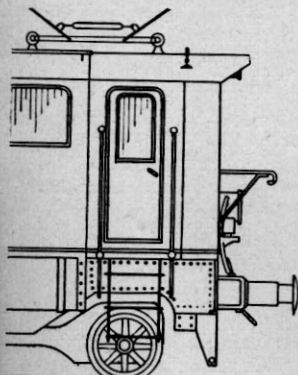
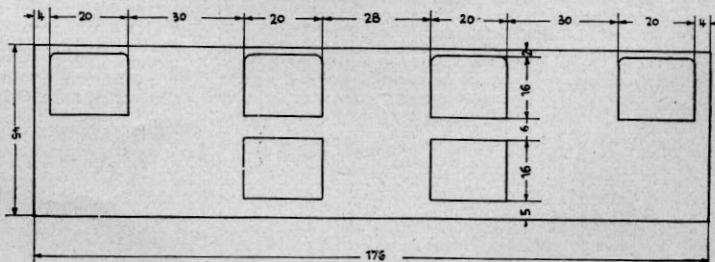


Abb. 8 (Vordere Lampe weggelassen)

Seitenfelle

Abb. 6



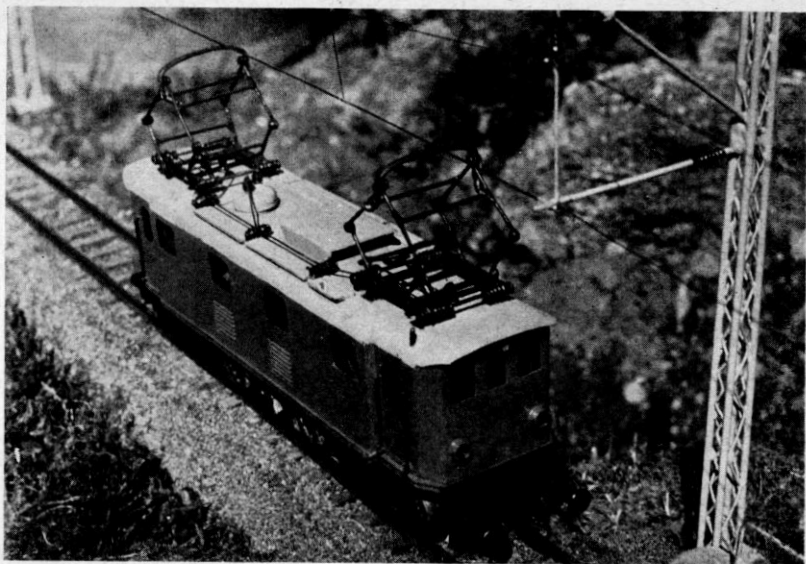


Abb. 9. Sie brauchen ihr nicht aufs Dach zu steigen. Die wesentlichsten Dachaufbauten sind auf dem 0-Modell des Herrn Thierbach deutlich erkennbar. (Gehäuse noch nicht vollendet.)

Wer an und für sich mit der Metallbauweise „auf Kriegsfuß“ steht und sich schon beim Bau des Fahrgestells die Finger am Lötkolben genügend verbrannt, kann selbstverständlich das Lokgehäuse auch aus Sperrholz anfertigen. Das Dach, dessen seitliche Abrundungen besonders dem H0-Bastler einige Schwierigkeiten bereiten dürften, läßt sich sehr gut aus einem Brettchen herstellen, welches durch entsprechenden Befellen die gewünschte Form erhält. Die beiden überstehenden Dach-Enden an den Stirnwänden erhält man dadurch, daß man das ganze Dachholz mit einem dünnen Blechstreifen überklebt.

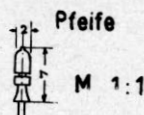
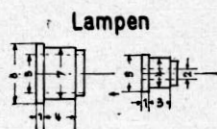
Nun noch ein Wort zu den Dachaufbauten (Abb. 9). Der Entlüftungsschacht (Abb. 4) wird aus 0,5 mm starkem Messingblech ausgesägt und nach dem Zusammenbiegen auf das Dach gelötet. Die Isolatoren dreht man sich aus 6-mm-Rundmessing (Abb. 10). Die Laufstege aus 1-mm-Messingblech mit eingefellten Längsrillen, der Ölschalter und die Pfeifen nach Abb. 10 vervollständigen das Dach. Die Selbstanfertigung der Stromabnehmer ist kaum zu empfehlen, da diese in preiswerter und modellmäßiger Ausführung

erhältlich sind (Fa. Sommerfeldt, Göppingen, Kleberstraße 3).

Die Befestigung des Gehäuses am Fahrgestell kann mit kleinen Blechwinkeln erfolgen, die man an die Seitenwände anlötet und — von unten her — mit der Bodenplatte verschraubt. Die für die Beleuchtung der Lok benötigten Glühlampen liefert — in allen Größen — die Firma E. Redlin, Berlin N 65, Müllerstraße 12b.

Schließlich möchte ich noch auf einige Kleinigkeiten hinweisen, die man auf keinen Fall vergessen sollte, damit der Eindruck des fertigen Modells möglichst vordringend ist: Die Griffstangen und Leitern dürfen nicht stärker sein als 0,6 mm in Baugröße 0 und 0,3 mm bei H0. Die Bremsluftschläuche und Stromkabel an den Pufferbohlen imitiere man — ebenso wie die Sandstreuhröhrchen an den Sandkästen — durch kleine Drahtstücke entsprechenden Durchmessers.

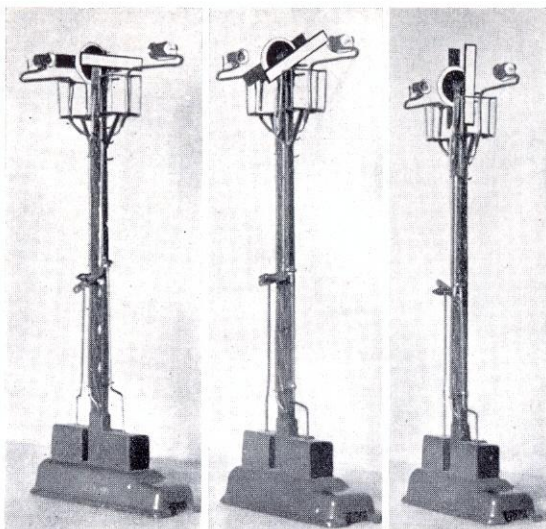
Das „Bemalen“ der Lok ist besser zu vermeiden und ein Farb-Spritzverfahren — wie schon in der Miba erörtert wurde — vorzuziehen. Für die Beschriftungen eignen sich am besten fotografische Verkleinerungen, die man zum Schluß aufklebt.



Ölschalter



Abb. 10



Endlich das langerwartete

TRIX **MODELL-** **ABDRÜCKSIGNAL**

(20/225)

mit allen Funktions-
möglichkeiten wie
beim großen Vorbild

TRIX VEREINIGTE SPIELWARENFABRIKEN NÜRNBERG

Redlin, Berlin N 65

Müllerstr. 12 b

ist Selbsthersteller od. nat. Generalvertrieb von Vor-, Haupt- u. Tageslichtsignalen, Fahrtreglern, Weichenlaternen, Kleinstleitern, Kleinstprofilen, Weichenmagneten, Gefederten Achslagern H0 (siehe auch „Neuerscheinungen“, S. 211). Fordern Sie Bildprospekt an!

Postscheckkonto
Berlin-West 14791

Profilschienen

Hakenplatten

Verbindungslaschen

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

ULTRA Schienenerzeugnisse K. Kuch

Nürnberg, Labenwolfstraße 15

Muster gegen Voreinsendung von 44 Pfg.
Exportmöglichkeiten immer gesucht

ZAHNRÄDER, Schnecken, Motoren, Wellengelenke, Lagerbuchsen, Schwungscheiben, Schrauben, Muttern, Scheiben, Splinte, Isoliermaterial in Platten, Stangen und Rohren.

Preisliste kostenlos!
Wiederverkäufer erhalten Rabatt.

KARL KUNZE, Technische Modelle und Einzelteile 13 b München 13
Tannusstraße 28

Gelegenheitskauf! Bastler-Drehbank 100/400, m. Kreuzsupport, neuw., oh. Mot., für 150 DM zuzügl. Verpack. u. Nachnahmespes. verkäuf. Beschr. u. Foto geg. -.30. Ruprecht, 20a Grünenplan üb. Alfeld/Leine

Eiilig zu verkaufen

Märklin H0/CCS 800, größ. Posten Supermodell-Wag., Bahnhoisanlage u. Zub. (ohne Gleise), alles neuwert. Heribert Jungbeck, München 13, Bauerstraße 22/I.

Günst. Angebot auf neuw. Märklin-H0-Gleise. Weichen, dopp. Kreuz-W., Sign., Bahnhofsgelb. u. sonst. reichh. Zub. Neuw. Loks G 800, SE 800, MS 800, CCS 800, TM 800, Triebw.-Zug, 40 G-Wgn. u. div. D-Zug- u. Packwgn., z. T. 40% billiger abzugeb. Ausf. Einzelangeb. auf Anfrage. Klaus Heppner, Siegen/W., Bahnhofstr. 23

Vollmer-Oberleitung, neu. 120 Maste einschl. Brücken- u. Anschl.-Maste, ca. 170 Fahrdr. u. Halteseile (alle Lg.), a. f. Weich., Kreuzg. u. Kreuzg.-W. Katalogpr. 180 DM, für 100 DM zu verkaufen.

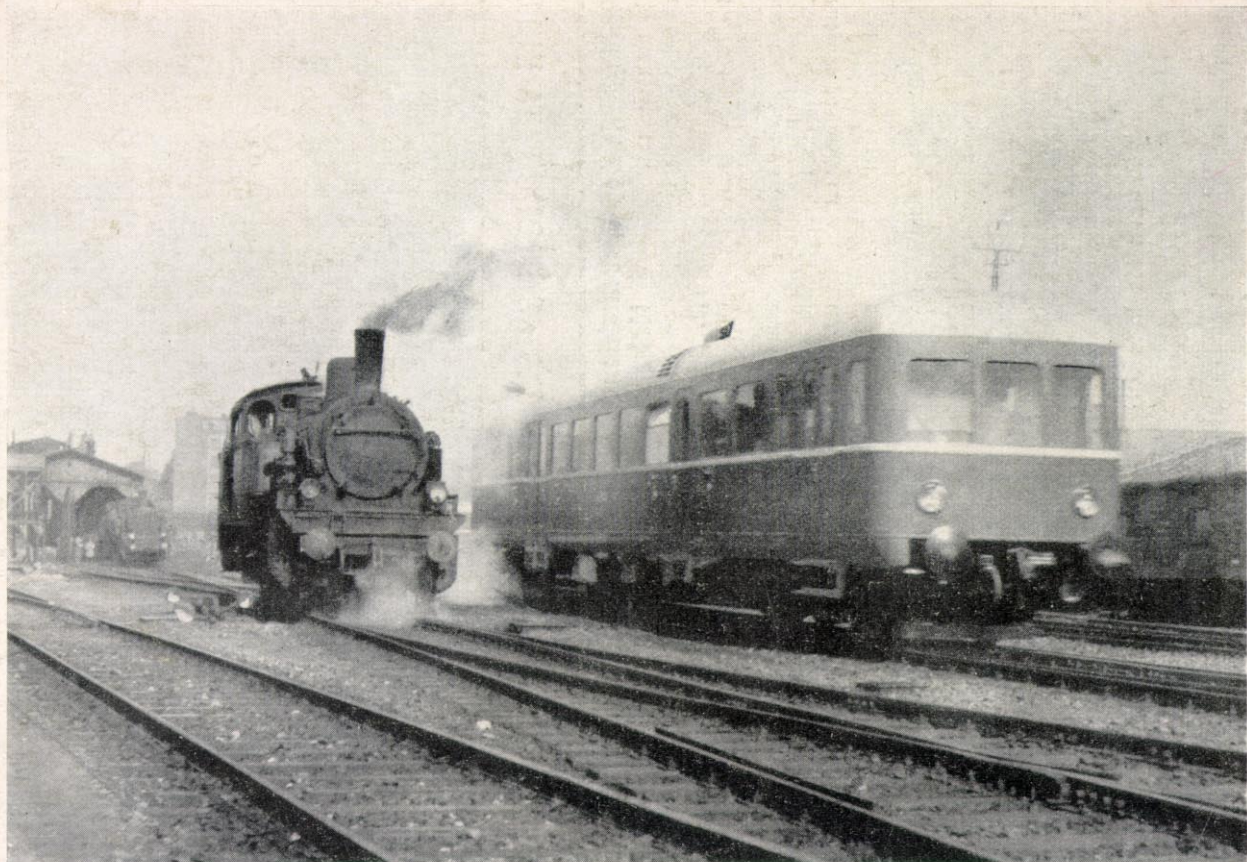
Egon Langer, Hannover, Schleiermacherstr. 11

Denken Sie bitte an die Auskunftsgebühren!

Kurze Anfragen (z. B. Fragen nach Adressen, Bezugsquellen u. s. w.) . . . -50 DM
Fachtechnische Auskünfte bis zu 3 Fragen 1.- DM
jede weitere Frage -0.50 DM

+ frankiertem
Briefumschlag

Sämtliche Geschäftspost (z. B. Bestellungen, Kontoauskünfte, Inserate u. s. w.) gebührenfrei!



„Alte und neue Zeit“ (siehe Seite 189)

Foto: A. Ranke, Hamburg