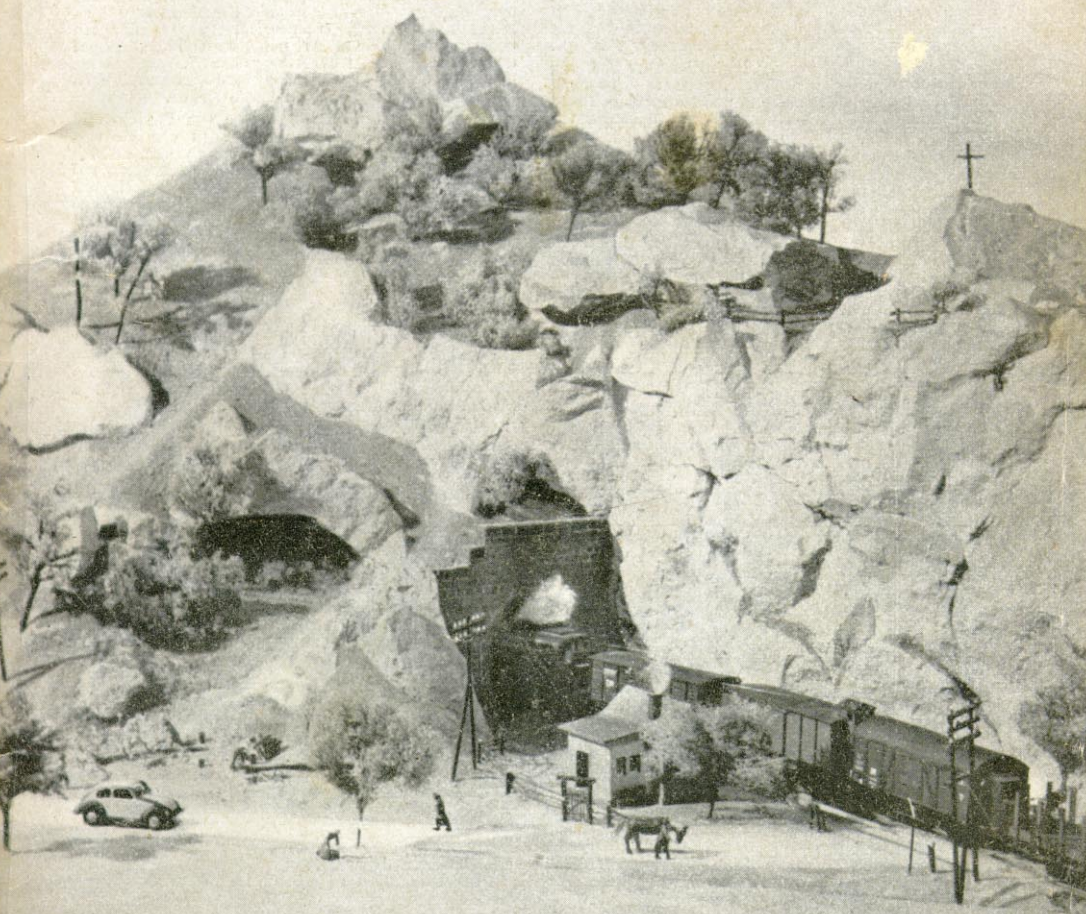


# Miniaturbahnen



# 4 Seiten mehr – zum selben Preis! Nicht mehr so bunt – nurmehr schwarz-weiß!

Ich hoffe wenigstens, in Ihrem Interesse gehandelt zu haben und nehme an, daß auch Ihnen 4 weitere Seiten Lektüre willkommen sind. Im Zeitalter des Materialismus müßte man es eigentlich annehmen, zumal der Inhalt weiterhin echte „Miba-Qualität“ bleibt. Dabei bin ich selbst noch nicht einmal darauf gekommen, sondern — meine Leser! Viele Anhänger des Buntdruckes haben nämlich darauf hingewiesen, auf den Farbdruck zu verzichten, wenn dafür noch einige Seiten mehr gedruckt werden könnten. Folgsam, wie ich nun einmal bin, lief ich schmurstracks zur Druckerei und siehe da — es geht, so daß uns beiden gedient sein dürfte. Sie haben mehr zu lesen und ich habe mehr Platz für weitere Artikel (und weniger Ärger mit der Druckerei! Wichtig. Sogar sehr wichtig!).

Es würde mich freuen, gelegentlich Ihre Meinung kennenzulernen — zustimmend, drohend oder noch deutlicher! (Mich kann nichts mehr erschüttern und graue Haare habe ich sowieso schon bekommen!).

Doch nun zum „amtlichen“ Teil: Ich habe sehr viele Beschwerden erhalten, daß manche Geschäfte trotz geleisteter Vorauszahlung wochen- und teilweise sogar monatelang nichts mehr von sich hören lassen. Ich möchte heute einmal offiziell die inserierenden Firmen bitten, ihre Kunden doch umgehend mit einem Postkärtchen zu bedenken, wenn einmal Liefer-schwierigkeiten auftreten, und in ihrem ureigensten Interesse möglichst von der Forderung der Vorauszahlung abzugehen. Eine Nachnahme bietet dieselbe Sicherheit und erspart manche Verärgerung. Der alte Grundsatz „Hie Ware — hie Geld“ müßte in seiner salomonischen Weisheit unbedingt seine Gültigkeit behalten. Auch wäre anzuraten, Preislisten — wie allgemein üblich — als Kundendienst gratis abzugeben und wie früher das Konto „Werbung“ damit zu belasten. Bedenken Sie, daß ein Modellbauer, der sich über das Warenortiment der verschiedenen Firmen (bisher 45) orientieren will, schon rund 15.— Deutsche Mark ausgeben müßte, um erst einmal in den

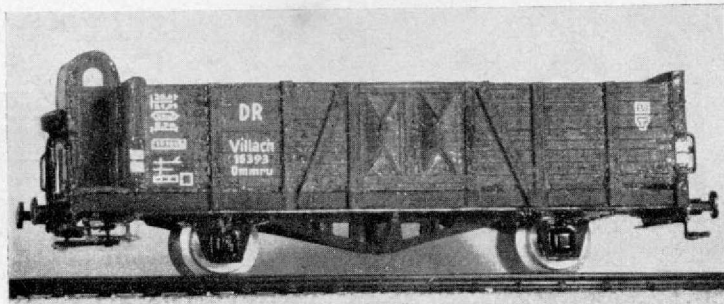
Besitz der einzelnen Verzeichnisse zu kommen. Abgesehen davon, daß ein solcher Betrag schon eine schwere Belastung für das meist kleine Modellbahn-Etat darstellt, könnte er sich hierfür schon viel Nützliches — und vielleicht gerade bei Ihnen! — bestellen.

Jetzt etwas ganz anderes: Auf Grund vieler Zuschriften mußte der Hilfsarbeiter Peter Knolle (Rücks. Heft 9, der Mann mit der Schaufel ganz rechts) infolge Erregung öffentlichen Ärgernisses fristlos entlassen werden. In Karlsruhe erfolgte sogar die Gründung einer „Württemberg-Badischen Einheitsfront zur Wahrung allgemeinen Wohlbenehens“ (abgekürzt „WEWAW“, (ausgerechnet!)), von der ich tiefzerknirscht Kenntnis genommen habe, zumal deren Mitglieder — nach Aussage des 27. Vorsitzenden — die „Miba“ als Gegenmaßnahme erst recht mit noch mehr Eifer und Begeisterung lesen werden.

Weiterhin sind so viele Fotos von Villach- und Stettin-Wagen eingegangen, die nach unseren veröffentlichten Bauzeichnungen gebaut wurden, daß ich unmöglich alle bringen kann, so sehr ich sonst auf Zusendungen Wert lege. Ich danke jedenfalls auf diesem Weg sämtlichen Einsendern für ihre rege Mitarbeit.

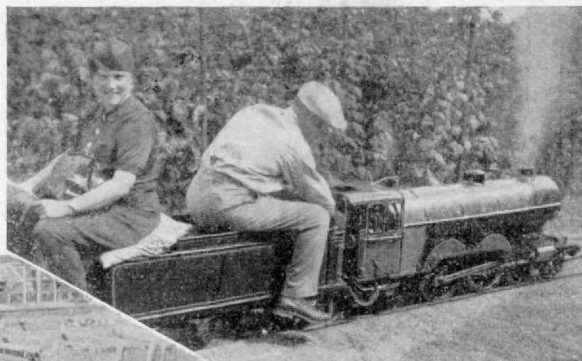
Verschiedentlich wurde auch angefragt, ob wir denn keinen Telefonapparat hätten. O ja — sogar 3 (so'ne Angabe!). Doch das interessiert Sie sicher weniger, sondern vielmehr die Rufnummer Nürnberg 50947. Für die vielen auswärtigen Besucher wird es sogar gut sein, nicht nur einige Tage zuvor ein Postkärtchen zu schreiben, sondern sich auch bei der Ankunft in Nürnberg gleich zu vergewissern, ob ich auch augenblicklich momentan . . . Es könnte immerhin sein, daß ich gerade . . . ich meine, man weiß ja nie . . . und vor allem nicht alle auf einmal!

Und nun stärken Sie sich ordentlich. Heute heißt es 36 Seiten zu verdauen! (Ich hab' sie — Gottseidank! — schon hinter mir!) Ihr WeWaW

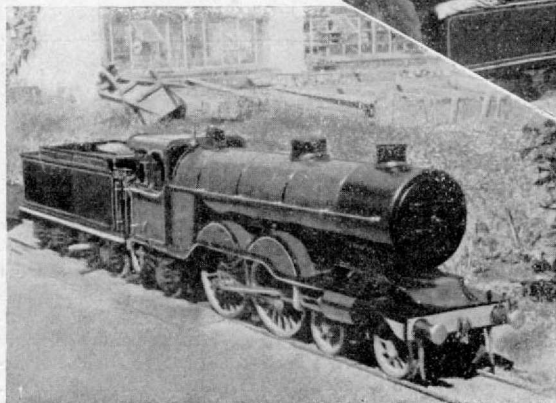


Zum vorletzten Mal: Ein Villach-Wagen, Spur 00, erbaut von Herrn Rohrbach, Kassel, in der bekannten Pappbauweise

# Sechs Zentner schwer...



Oben: Herr und Frau Straus auf einer Fahrt mit der Gartenbahn durch ihr Gut in Karschau (Schlesien)



Links: Die 2B1-Dampflok. Die Schönheit der Linie verrät unzweifelhaft den englischen Stil.

... war die 2B1 Dampflok des Herrn Otto Straus und bedeutete für ihn einen schweren Verlust in des Wortes doppelter Bedeutung, als er seine geliebte Gartenbahn auf seinem Gut in Karschau bei Strehlen (Schlesien) auf der Flucht zurücklassen mußte. Neun Jahre lang hatte er daran gebaut — allerdings nur nach Feierabend und im Winter. Doch lassen wir ihn selbst erzählen.

„Die Spurweite betrug 22 cm, der kleinste Kurvenradius 25 m. Die Streckenlänge ca. 380 m (großes Schienenoval). Die Kurven waren mit Spurerweiterung und Außen-schienenüberhöhung gebaut, so daß sie mit voller Fahrt durchfahren werden konnten. Die Lok lag dabei so ruhig wie ein Auto auf der Autobahn. Aus den beiden Bildern ersehen Sie, daß ich mich, beeinflusst von englischen Unterlagen, sehr an den 2B1-Atlantik-Typ gehalten habe, da es ja damals leider noch keine „Miba“ gab. Weitere Daten: Kesseldruck 8 atü, Kohlefeuerung, breite Wootenfeurbuchse, 32 Siederohre von 20 mm Durchmesser, Rauchkammer-Überhitzer, Kessel-Armaturen (alle

englischen Ursprungs), 2 Wasserstandsgläser, 2 Dampfstrahlpumpen mit einer Leistung von ca. 2 Liter pro Minute. Da die Dampfstrahlpumpen nicht unbedingt zuverlässig arbeiteten, rüstete ich die Maschine im Jahr 1941 mit einer schwungradlosen doppelt wirkenden Simplex-Speisepumpe aus. Die Zylinderbohrung betrug 65 mm, der Hub 75 mm. Die Stephenson'sche (innenliegende) Kulissensteuerung mit veränderlicher Expansion war durch Handrad zu regulieren. Die Treibräder hatten einen Durchmesser von 32 cm und alle Räder waren richtig gefedert. Das Gesamtgewicht der Lok mit Tender betrug betriebsbereit ca. 6 Ztr. und die errechnete Leistung am Zughaken in der Ebene 2 t.

Die Leistung der Lok war wirklich erstaunlich. So habe ich Probefahrtfahrten mit meinen beiden Wagen (mit je 3 Erwachsenen besetzt, mit mir also 7 Personen) über mehrere Kilometer (3 Runden waren 1 km), durchgeführt, bei denen eine Geschwindigkeit von 38 km/h gestoppt wurde. Die Lok war sogar in der Lage, auf einer Steigung von

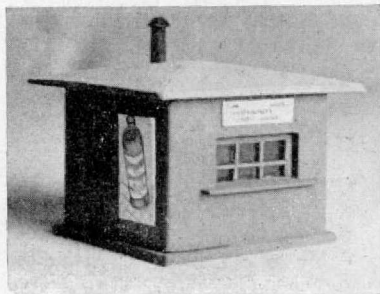


1:70 mit obiger Last ohne jegliche Hilfe anzufahren. Die Dampfbildung des Kessels war — bedingt durch den starken Auspuff — so stark, daß der Druck von 8 atü dauernd gehalten und trotz Speisens oft überschritten wurde, so daß das Sicherheitsventil meistens abblies. Die Lok hatte eine Dampfbremse, während der Tender mit einer Handbremse ausgerüstet war.

In Ihrer fabelhaften „Miba“ wird so oft über die Haltung der Ehefrau zu unserer

Basteltätigkeit Stellung genommen. Ich scheine da von ganz besonderem Glück begünstigt worden zu sein. Daß meine Frau regen Anteil an meiner Bahn nahm, sehen Sie auf dem Bild aus ihrem vergnügten Gesicht bei einer meiner ersten Probefahrten. Die Wagen wurden erst später gebaut und so machte sie die Probefahrt auf dem Tender mit — ausgerüstet mit Reisetasche und Reiselektüre.“

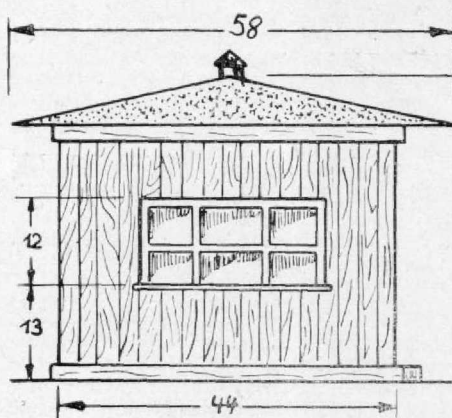
### Fertig im Handumdrehen:



### Der Verkaufskiosk

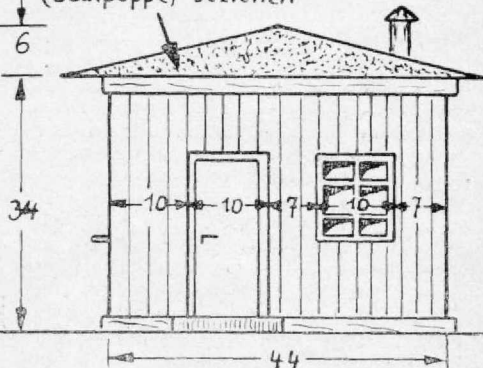
Seitenwände aus 2 mm - Sperrholz. Dach aus Pappe oder 0,8 mm - Sperrholz zusammensetzen. Fensterrahmen mit Kreuz aussägen oder ausschneiden, mit Cellon hinterkleben und letzteres mattschleifen, falls Kiosk ohne Inneneinrichtung vorgesehen ist. Außenwände dunkelbraun streichen, die einzelnen Bretter anreißen. Dach nach Bezug mit feinem Schmirgelpapier mit Bleistift schwärzen und Graphit verreiben. Dachpappenlagen mit hartem spitzem Bleistift anzeichnen. Zeichnung für Spur 00 im Maßstab 1:1.

Rudolf Wittner, München



Vorderansicht  
(Rückseite ohne Fenster)

Dach mit feinem Glaspapier  
(Dachpappe) beziehen



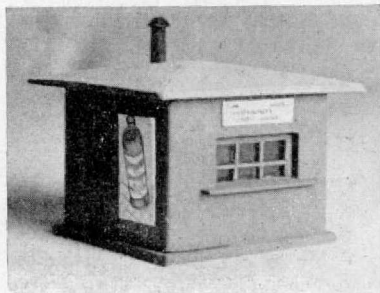
Rechte Seitenansicht  
(Linke Seite nur kleines Fenster)

1:70 mit obiger Last ohne jegliche Hilfe anzufahren. Die Dampfbildung des Kessels war — bedingt durch den starken Auspuff — so stark, daß der Druck von 8 atü dauernd gehalten und trotz Speisens oft überschritten wurde, so daß das Sicherheitsventil meistens abblies. Die Lok hatte eine Dampfbremse, während der Tender mit einer Handbremse ausgerüstet war.

In Ihrer fabelhaften „Miba“ wird so oft über die Haltung der Ehefrau zu unserer

Basteltätigkeit Stellung genommen. Ich scheine da von ganz besonderem Glück begünstigt worden zu sein. Daß meine Frau regen Anteil an meiner Bahn nahm, sehen Sie auf dem Bild aus ihrem vergnügten Gesicht bei einer meiner ersten Probefahrten. Die Wagen wurden erst später gebaut und so machte sie die Probefahrt auf dem Tender mit — ausgerüstet mit Reisetasche und Reiselektüre.“

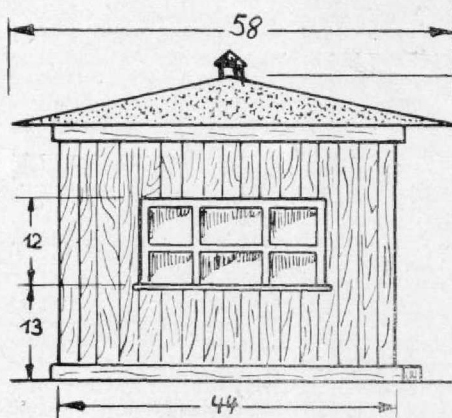
### Fertig im Handumdrehen:



### Der Verkaufskiosk

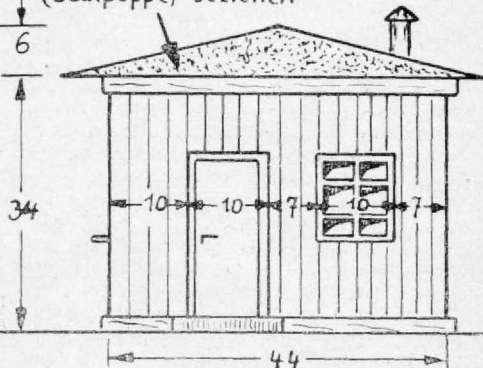
Seitenwände aus 2 mm - Sperrholz. Dach aus Pappe oder 0,8 mm - Sperrholz zusammensetzen. Fensterrahmen mit Kreuz aussägen oder ausschneiden, mit Cellon hinterkleben und letzteres mattschleifen, falls Kiosk ohne Inneneinrichtung vorgesehen ist. Außenwände dunkelbraun streichen, die einzelnen Bretter anreißen. Dach nach Bezug mit feinem Schmirgelpapier mit Bleistift schwärzen und Graphit verreiben. Dachpappenlagen mit hartem spitzem Bleistift anzeichnen. Zeichnung für Spur 00 im Maßstab 1:1.

Rudolf Wittner, München



Vorderansicht  
(Rückseite ohne Fenster)

Dach mit feinem Glaspapier  
(Dachpappe) beziehen



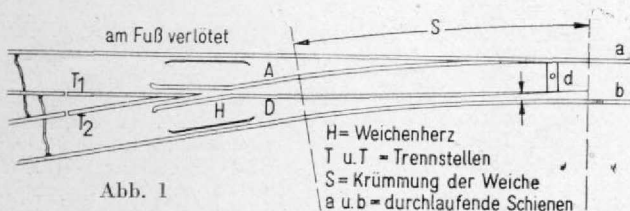
Rechte Seitenansicht  
(Linke Seite nur kleines Fenster)

# So baute ich meine Weichen...!

von Kurt Chromek

Der Weichenbau ist sicherlich eines der interessantesten Arbeitsgebiete des Modellbahners. Wenn man nun von einer Lokomotive oder einem Waggon verlangt, daß er maßstäblich dem Vorbild nachgebaut sein soll, so gilt diese Forderung in ähnlicher Weise für den Gleis- und Weichenbau. Dabei ist die Verwendung großer Krümmungsradien besonders zu empfehlen. Abgesehen von dem zweifellos viel besseren Aussehen bietet eine schwache Krümmung in betriebstechnischer Hinsicht mancherlei Vorteile. Wenn also aus Gründen der Platzersparnis manchmal kleinere Kurvenradien angewendet werden, so sollte man wenigstens bei der Planung der Weichen stets eine besonders sanfte Krümmung vorsehen.

Ein zweiter, bereits bei der Planung zu berücksichtigender Gesichtspunkt ist der, daß der gebogene Strang der Weiche bei der nachfolgend beschriebenen Bauweise keinen Kreisbogen, sondern eine zusammengesetzte Kurve darstellt. Aus Abb. 1 ist ersichtlich,



daß der eigentliche Bogen zwischen den Weichenzungen und dem Weichenherzen liegt. Die durch das Weichenherz laufenden Schienen sind gerade! Eine weitere Krümmung erfolgt erst wieder hinter dem Herz. Das gleiche gilt für eine evtl. Gegenkrümmung. Warum nun dieses gerade Stück?

Schiebt man einen Wagen in den gebogenen Strang, und zwar in Richtung des Weichenherzens, so hat er das Bestreben, im Herzstück nach außen auszubrechen. Diese Gefahr ist umso größer, je dicker die Spurkränze der Räder sind. Es sei denn, man macht die Spurkränze übermäßig breit, was aber sehr unschön aussieht. In dieser Be-

ziehung sind die durch reiche Erfahrungen gewonnenen Maße der NMRA sehr zweckmäßig.

Die Gefahr des Ausbrechens der Fahrzeuge in die falsche Richtung kann durch eine gerade Verlegung der Gleise im Weichenherzen auf ein Mindestmaß herabgeschraubt werden. Man kann anstelle dessen auch die Schutzschiene im richtigen Abstand einbauen. Diese Methode hat aber einige Nachteile. Ein leiser Ruck beim Überfahren ist nur bei sehr präziser Arbeit zu vermeiden. Außerdem setzt sie das Vorhandensein von absolut, auf Bruchteile von Millimetern gleichen Radsätzen voraus. Die nun von mir beschriebene Methode ist gegen Ungenauigkeit weniger empfindlich und m.E. für den Modellbau geeigneter. Meist arbeiten derartige Weichen schon beim ersten Versuch.

Beim Bau der Weichen beginnt man mit den äußeren Schienen. Dann zeichnet man sich mit einem im Spurabstand geführten Bleistift den Verlauf der inneren Schienen

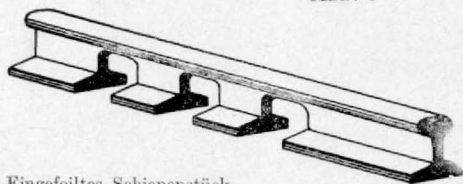
ein. Nach dem Zurechtfeilen nach Abb. 2 werden die Spitzen des Weichenherzens verlötet. Unter ständigem Probieren werden nun die inneren Gleise zugeschnitten und die Zungen zugefeilt. Die bewegliche Anordnung der Zungen ist aus Abb. 4 Heft 4/48

Abb. 2 So paßt Herr Chromek die Schienen beim Weichenherz zusammen.



S. 11 ersichtlich. Die im geraden Strang liegende Zunge erhält ein längliches Loch, weil an den Zungenspitzen keine weiteren Gelenke vorgesehen sind und so eine Bewegung in der Längsrichtung möglich sein muß. Der einzige Drehpunkt liegt also ungefähr bei A Abb. 1. Wenn der Schnittwinkel der Weiche sehr klein ist, d. h. wenn der Abstand zwischen Zungenspitze und Herz groß ist, kann man auch auf ein Gelenk im gebogenen Strang ganz verzichten. Die gebogene Schiene wird beim Stellen der Weiche lediglich um wenige mm gebogen. Zur Erleichterung dessen feilt man den Schienenfuß in der Nähe des Herzens (D) an drei Stellen ein, so daß nur der Kopf stehen bleibt. Abb. 3.

Abb. 3



Eingefeiltes Schienenstück

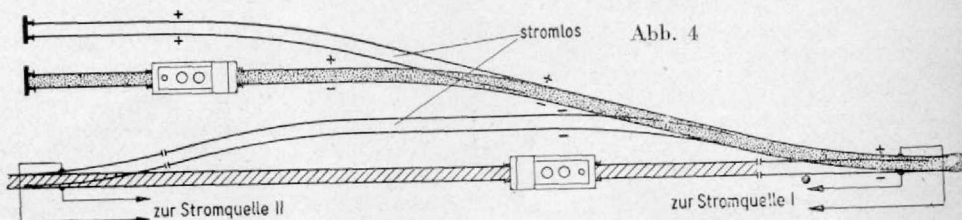
Die mit den Zungen bereits verbundenen Teile werden, nach Abfeilen der an das Weichenherz grenzenden Schienenfußseite, dicht beim Herz befestigt und verlötet. Dabei ist darauf zu achten, daß die Fahrtrinne für den Spurkranz genau dem vorgesehenen Maß entspricht und außerdem die oben erwähnte Gerade durch das Weichenherz nicht etwa eine seitliche Unterbrechung erfährt.

Zum Löten bestreicht man die einzelnen Teile mit wenig Lötfett und verzinnt sie mit dem LötKolben vor dem Befestigen. Dann werden sie in die richtige Lage gebracht und das Zinn mit dem heißen Kolben zum

Schmelzen gebracht. Eine zugefeilte LötKolbenspitze erleichtert die Arbeit. Nach wenigen Versuchen gehen diese beim Gleisbau immer wieder gebrauchten Arbeiten schnell von der Hand. Überschüssiges Lötzinn wird mit der Feile, oder besser mit einem Schaber entfernt. Nach Anlöten des gebohrten Blechplättchens d (Abb. 1) ist der mechanische Aufbau der Weiche abgeschlossen.

Da das ganze Mittelstück metallisch verbunden ist, muß man die beiden Trennstellen T 1 und T 2 anbringen. Die in Abb. 1 eingezeichneten Drahtverbindungen werden unter dem Gleisbrett verlegt. Als Antrieb kann entweder ein sich selbst verriegelnder Weichtrieb, oder ein feststellbarer Handhebel verwendet werden. Wichtig ist, daß die Zungen wegen des elektr. Kontaktes stets sauber und gut angedrückt sind. Der Abstand muß so groß sein, daß ein durchlaufender Spurkranz nicht Schiene und Zunge zugleich berührt und Kurzschluß hervorruft. 4—5 mm genügen meistens.

Das Mittelstück der Weiche wechselt je nach der Stellung der Weichenzungen die Polarität. Es hat also bei Stellung „gerade“ die Polarität der Schiene b, bei Stellung „Abzweigung“ die Polarität der Schiene a. Diese Tatsache ermöglicht die automatische Abschaltung von Gleisen. (Abb. 4.) Handelt es sich um eine Weiche, deren beide Stränge Endschienen sind, z. B. die Abstellgleise, so ist immer nur der Strang unter Strom, in dessen Richtung die Weiche liegt. In diesem Falle werden die Trennstellen T 1 und T 2 nicht angebracht. Endet hingegen nur ein Strang, so wird nur die zum entgegengesetzten Strang gehörende Trennstelle angebracht. Diese Trennstellen sollen in der Nähe der rot-weißen Begrenzungs-pfosten der Weichen liegen. Eine auf dem falschen Strang ankommende Lokomotive kommt bei der Trennstelle zum Stehen. Die



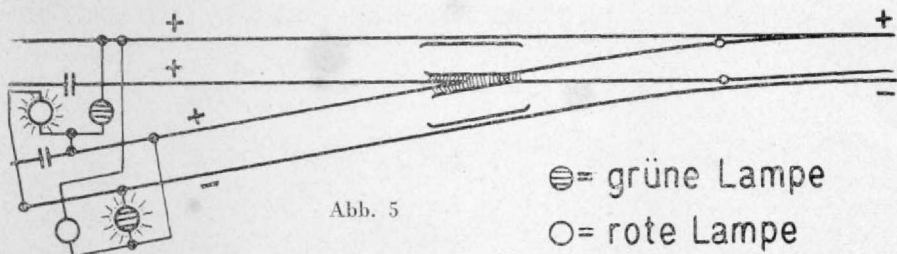


Abb. 5

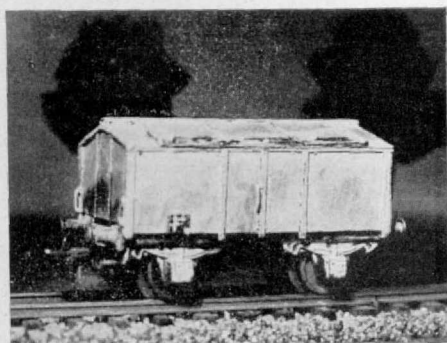
wechselnde Polarität des Weichenherzens kann auch zur selbsttätigen Signalgebung benutzt werden. Abb. 5

Ein wesentliches Vorteil der beschriebenen Konstruktion besteht darin, daß sie keinerlei

stromlose Teile hat und daher sicher arbeitet. Die geschilderte Bauweise wurde von mir nur in Spur 00 erprobt. Bei größeren Spurweiten liegen die Verhältnisse möglicherweise anders.

## Aus alt mach' neu!

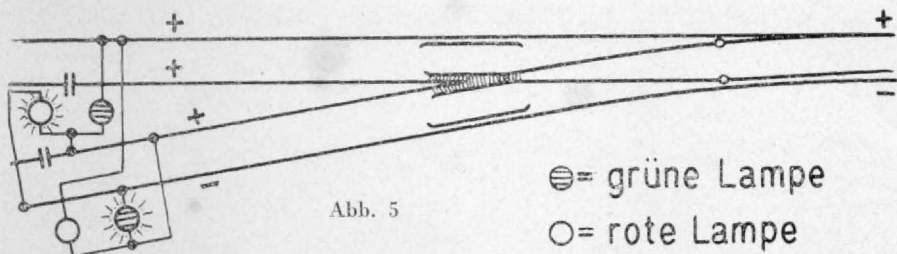
von H. H. Schlidt, Hagen i. W.



„Beiliegend übersende ich Ihnen eine Aufnahme eines selbstgebauten Kalkwagens für Spur 00. Das heißt, Kupplungen und Fahrgestell sind Industrieerzeugnisse. Mein Wagenpark (Güterwagen) bestand früher aus den normalen Blechgüterwagen von Märklin. Ich konnte mit der Zeit das Klappern der leichten Blechkästen nicht mehr hören,

außerdem sah der aufgesetzte Blechkasten zu sehr nach Spielzeug aus. Da packte mich eines Tages die Zerstörungswut und ich riß sämtliche Blechkästen ab, entfernte mit der Blechschere die Blechachshalter, sägte das noch übergebliebene Unterteil mit den Puffern mittendurch und setzte nun die beiden Teile auf die richtige Modell-Länge. Nun wurden die Doppelachslager angelötet, die Kupplungen wieder befestigt und somit war das neue Fahrgestell fertig. Der Kasten-aufbau ist aus 1,5 mm Sperrholz, die Streben aus 0,5 mm Preßspan, das Ganze mit Uhu verklebt, anschließend mit Tempera-Farben und Firnis gestrichen, in diesem Fall bei dem Kalkwagen mit weißer Farbe auf braunem Unterton „verschmiert“. Auf diese Weise habe ich meine sämtlichen Wagen geändert, da ich doch die Märklin-Wagen nicht in den Schutt schmeißen wollte. Vielleicht könnte mein Verfahren manchen Besitzer von Märklin- oder Trix-Wagen anregen, diese auf gleiche oder ähnliche Art und Weise unter Verwendung der Unterteile umzubauen.“





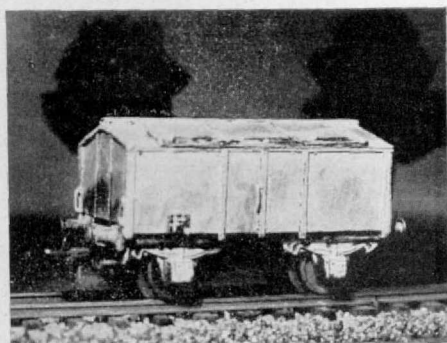
wechselnde Polarität des Weichenherzens kann auch zur selbsttätigen Signalgebung benutzt werden. Abb. 5

Ein wesentliches Vorteil der beschriebenen Konstruktion besteht darin, daß sie keinerlei

stromlose Teile hat und daher sicher arbeitet. Die geschilderte Bauweise wurde von mir nur in Spur 00 erprobt. Bei größeren Spurweiten liegen die Verhältnisse möglicherweise anders.

## Aus alt mach' neu!

von H. H. Schlidt, Hagen i. W.



„Beiliegend übersende ich Ihnen eine Aufnahme eines selbstgebauten Kalkwagens für Spur 00. Das heißt, Kupplungen und Fahrgestell sind Industrieerzeugnisse. Mein Wagenpark (Güterwagen) bestand früher aus den normalen Blechgüterwagen von Märklin. Ich konnte mit der Zeit das Klappern der leichten Blechkästen nicht mehr hören,

außerdem sah der aufgesetzte Blechkasten zu sehr nach Spielzeug aus. Da packte mich eines Tages die Zerstörungswut und ich riß sämtliche Blechkästen ab, entfernte mit der Blechschere die Blechachshalter, sägte das noch übergebliebene Unterteil mit den Puffern mittendurch und setzte nun die beiden Teile auf die richtige Modell-Länge. Nun wurden die Doppelachslager angelötet, die Kupplungen wieder befestigt und somit war das neue Fahrgestell fertig. Der Kasten-aufbau ist aus 1,5 mm Sperrholz, die Streben aus 0,5 mm Preßspan, das Ganze mit Uhu verklebt, anschließend mit Tempera-Farben und Firnis gestrichen, in diesem Fall bei dem Kalkwagen mit weißer Farbe auf braunem Unterton „verschmiert“. Auf diese Weise habe ich meine sämtlichen Wagen geändert, da ich doch die Märklin-Wagen nicht in den Schutt schmeißen wollte. Vielleicht könnte mein Verfahren manchen Besitzer von Märklin- oder Trix-Wagen anregen, diese auf gleiche oder ähnliche Art und Weise unter Verwendung der Unterteile umzubauen.“

