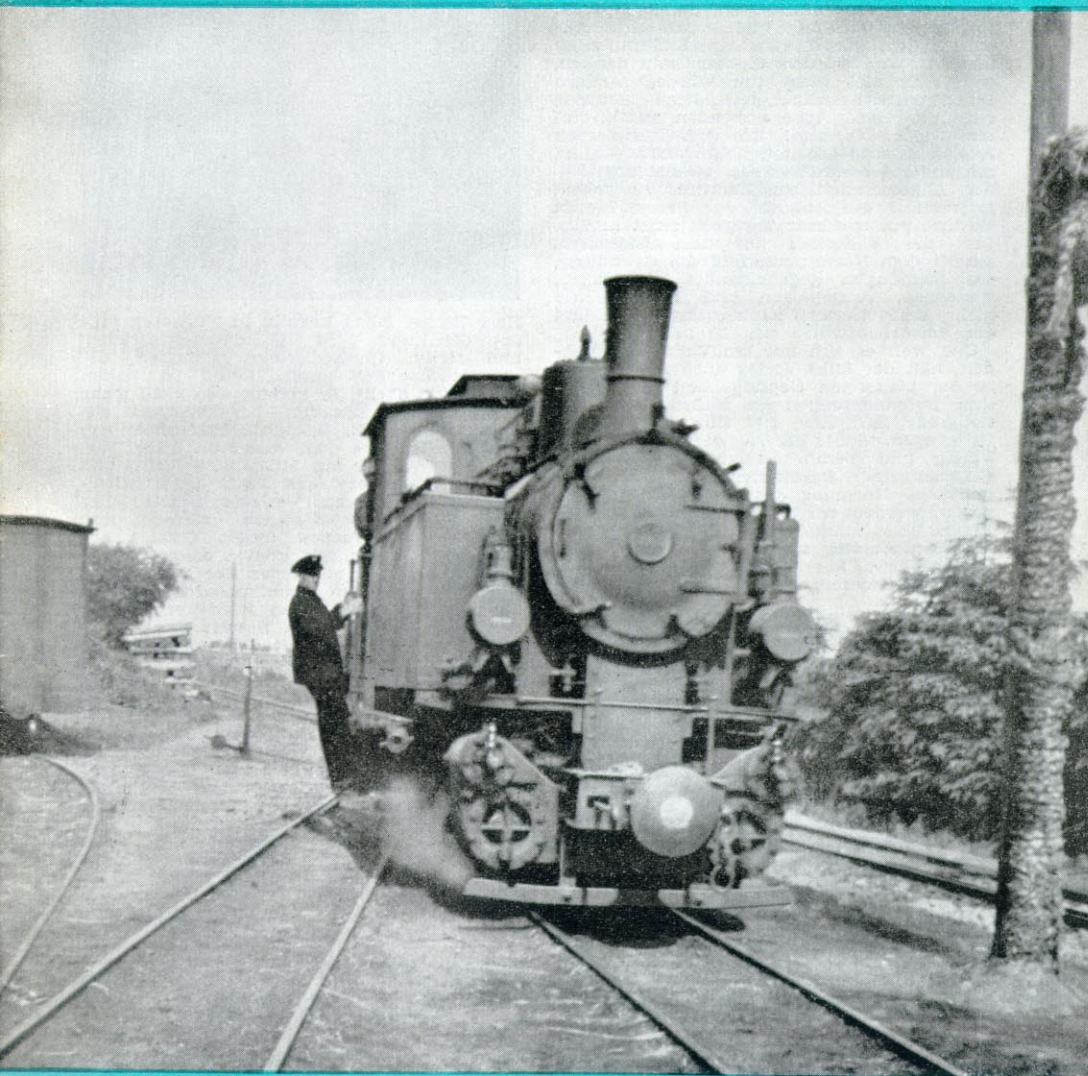


Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 9 / BAND III 1951

NÜRNBERG

Journalistisches Verantwortungsbewußtsein

zwingt mich vieles zu tun, was mir manchmal nicht ganz in den Kram paßt. So z. B. die MONO-Entwürfe des Normenausschusses zu veröffentlichen (dieweil sie hier und da Platz für irgendeinen andern Artikel wegnehmen). Aber genau so, wie ich persönliche Ansichten hinterstellte und es für meine Pflicht hielt, an dieser wichtigen und grundlegenden Sache mitzuarbeiten (um mir spätere Vorwürfe zu ersparen, ich hätte ja bereits vorher meinen „Senf“ dazu geben können), genau so unerlässlich ist es jetzt, Sie darüber zu informieren, damit Sie sich Ihre eigene Meinung bilden und Ihre Ansichten dem Technischen Ausschuss mitteilen können. Was würden Sie von mir denken, wenn ich dies nicht tun würde, sondern Ihnen einfach meine persönliche Meinung oder die eines Außenstehenden aufkotzeln würde? Na, also! Die vom Technischen Ausschuss ausgearbeiteten Entwürfe — und um anderes handelt es sich vorerst nicht! — der Allgemeinheit zur Kenntnis zu geben, ist nunmal die Aufgabe der Presse, wenn sie ihre publizistische Tätigkeit ernst nimmt. Erst der Wiederhall aus dem Leserkreis schafft dem Normenausschuß die Grundlage, die Meinungen gegeneinander abzuwägen, Einwände, Anregungen und Kritiken (je mehr, umso besser!) zu berücksichtigen und die Normenentwürfe neu zu beraten.

Und weil es sich nur um Vorschläge handelt, hält der Miba-Verlag auch noch immer an der bisherigen Gepflogenheit fest, sämtliche Bauzeichnungen im Maßstab 1:90 (für Baugröße HO) bzw. 1:45 (für Baugröße O) zu bringen. Sollte die Auswertung der beim Verlag und Techn. Ausschuss des VDMEC eingegangenen Zuschriften ein Überwiegen und eine Normung des Maßstabes 1:87 ergeben, werden wir gerne die Konsequenzen ziehen oder zumindest einen allseits befriedigenden Ausweg suchen.

Soviel heute über dieses Thema. Doch nun zu etwas anderem. Ab 1. Juli 1951 ist also



Herr Bingel (alias Legnib) in Nürnberg eingetrudelt und wird als Hauptschriftleiter und stellv. Chefredakteur mithelfen, die „Miniaturbahnen“ unter Dampf zu halten (siehe Bild oben). Er kommt also nicht mehr zeitweilig „auf Besuch“ — das besorgen andere Leute, z. B. bekannte Modellbahnersönlichkeiten aus dem Ausland. Außer Mr. und Ms. Walther aus Milwaukee (USA) und Mr. Girod-Eymery aus Paris (dem scharmanten französischen Verleger, Schriftsteller und Modellbahnspezialisten) stattete nun auch Gordon Varney (nebst Gattin) aus Chicago (den Sie seit unsern ersten Heften kennen und der mit einer der populärsten und erfolgreichsten amerikanischen Modellbahn-Hersteller ist) dem Miba-Verlag und den Trix-Werken einen Besuch ab. Gordon Varney — der Mann mit dem sonnigen Lächeln und dem weltweiten Modellbahnerherz (dem seine Gattin übrigens nicht nachsteht) — läßt alle deutschen Miniaturbahnfreunde grüßen. Auch er hofft, daß die trüben Wolken am politischen Horizont sich bald verziehen mögen, damit wir ohne Bangen unserer weltverbindenden Liebhaberei nachgehen können! Lieber Gordon-Varney! Auch wir sind derselben Ansicht und hoffen auf „gutes Wetter“!

Da fällt mir ein — genießen Sie die schönen Sommermonate und hocken Sie nicht soviel hinterm Basteltisch. Die Miba sollen Sie natürlich trotzdem lesen — aber draußen im Freien, in der Sonne! Viel Spaß und gute Erholung!
Ihr WeWaW.

V. l. n. r.: WeWaW, Dipl.-Ing. Insom (Leiter der Entwicklungsabteilung in den Trix-Werken) und Gordon Varney (amerikanischer Modellbahn-Hersteller) beim „Fachsimpeln“.



Oh diese verflixte Kleckserei . . . !

Jetzt ist der ganze Wagen vers . . . schmiert! Kenn' ich! Kenn' ich! Allmählich bin ich jetzt dahinter gekommen, wie man eine „echte“ Waggonfarbe erzielt. Meine Methode wird Ihnen vielleicht böhmisch vorkommen, aber ein Versuch an irgendeinem Werkstück wird Ihnen die Richtigkeit bestätigen.

Ich streiche die Wände des Wagenkasten-Rohbaues mit schwarzer Plakafarbe an, und zwar vor dem Anbringen der Profile, der Trittbretter, Handgriffe usw. Auf diese schwarze Grundfarbe trage ich dann die rötlich-braune Wagenfarbe auf. Diese ist dünnflüssiger, so daß sie sich bei mehrmaligem Verstreichen ganz leicht mit der schwarzen Grundfarbe mischt, ohne Konturen zu hinterlassen. Wo die braune Deckfarbe belassen, also kaum verstrichen wird, herrscht die eigentliche Waggonfarbe vor, an den anderen Stellen tritt eine leichte schwärzliche Schattierung ein, wie sie durch nachträgliches „Schwärzen“ oder „Altmachen“ nie erreicht werden kann.

Durch Verwendung der schwarzen Grundfarbe wird noch folgender Effekt erzielt: Nach dem bräunlichen oder dunkelgrünen Deckanstrich fährt man mit einer Ahle leicht die Bretterfugen entlang. Dadurch kommt die schwarze Farbe zum Vorschein. Die Fugen sind dann matt dunkel und nicht glänzend, wie dies beim nachträglichen Bleistift-Bretterfugen-Ziehen der Fall ist. Bei zu starkem Auskratzen der Fugen wird allerdings auch die schwarze Farbe herausgekratzt, was ja nicht der Zweck der Übung ist. (Dafür hat mehrmaliges Üben den Zweck, den richtigen „Dreh“ herauszubekommen!)

Bei dieser Gelegenheit noch ein Wort zu den „Bretterfugen“! Man muß diese tief genug einritzen, weil sie später ja doch wieder zu einem gewissen Teil mit Farbe ausgefüllt werden. Ich ritze die Fugen erst mit einem harten, spitzen Bleistift (entlang einem Lineal) vor und ziehe dann alle nochmals und mehrmals (ebenfalls wieder entlang einem Lineal) mit einer Stichahle nach, bis eine genügend tiefe Furche erzielt ist. Mit einem spitzen Taschenmesser werden die Fugen noch freihändig ausgeschabt.

(Messer knapp über der Spitze festhalten, um einen sicheren Zug zu haben!)

Doch zurück zum Thema. Das Streichen vor dem Zusammenbau hat einen großen Vorteil: Die Wagenwände sind leichter zu bemalen und die Farbe ist auch da vorhanden, wo man vielleicht später mit dem Pinsel nicht mehr hinkommt. Die gesondert gestrichenen Kleinstprofile brauchen nur noch angeklebt zu werden, eine Kleckserei durch nachträgliches Bemalen entfällt. Bei der weiteren Bearbeitung stört die Farbe nicht, im Gegenteil, durch das x-malige Angreifen mit fetten oder schmutzigen Fingern erhält die Farbe erst den richtigen „Ton“. Beschädigte oder bearbeitete Stellen werden später ausgebessert, eine Maßnahme, die ebenfalls nicht stört, sondern nur zum originaltreuen Aussehen beiträgt. Untersuchen Sie einmal einen vorbeirrollenden Güterzug in Bezug auf das Aussehen der einzelnen Waggons! Dann werden Sie überrascht sein, wie verschiedenartig der Gesamtfarbtönen der Waggons ist und wie „scheckig“ so ein Fahrzeug im Laufe der Jahre durch Witterungseinflüsse, Ausbesserungen und Reparaturen geworden ist.

Modelle aus Metall können genau so behandelt werden, nur ist der schwarze Grundton einmal zu lackieren, damit die rötlich-braune oder dunkelgrüne Farbe haften bleibt. Auch hier schadet die weitere Bearbeitung nicht, im Gegenteil — (schon bekannt, siehe 64. Zeile!).

Rahmen, Drehgestelle, Achslagerblenden usw. werden von den Modellbauern gern schwarz gestrichen, was gar nicht gut wirkt. Auch hier sollte mit schwarz und braun getönt werden, um die plastische Wirkung zu erhöhen.

Versuchen Sie also einmal meine Bemalungsmethode. Schimpfen Sie allerdings nicht gleich, wenn Sie nicht auf Anhieb einen hundertprozentigen Erfolg erzielen. Übung macht den Meister! Ich bin auch erst im Laufe der Zeit darauf gekommen und habe dummerweise die Versuche an fertigen Waggons gemacht. Endergebnis: einige vermurkste Wagen, die ich am liebsten in eine Ecke feuern möchte! WeWaW

UNSER TITELBILD

zeigt die Lokomotive einer Schmalspurbahn (750-mm-Spur), die zwischen Nauen und Rathenow verkehrt. Auffällig ist der für uns ganz ungewohnte Mittelpuffer mit der Haken- und Kettenkupplung zu beiden Seiten. Wieviel Kupplungsprobleme wären gelöst, wenn wir nur noch solche Nebenbahnen bauten.

Foto: Hagemann-Berlin

BEILAGE

Der heutigen Ausgabe liegt eine kleine Beilage zum Ausschneiden bei. Auch das nächste Heft enthält eine ähnliche, jedoch zweifarbige Beilage.

DRUCKFEHLER

Der Druckfehlerteufel hat uns in Heft 8 einen diesmal besonders üblen Streich gespielt, indem er von der Preisangabe für Kohleplättchen ganz frech 1.— DM „kassierte“, so daß nur noch 0,20 DM übrig blieben. Kurzum, eine Kohlesäule kostet 1.20 DM.

Heft 10 kommt in der zweiten August-Woche zum Versand

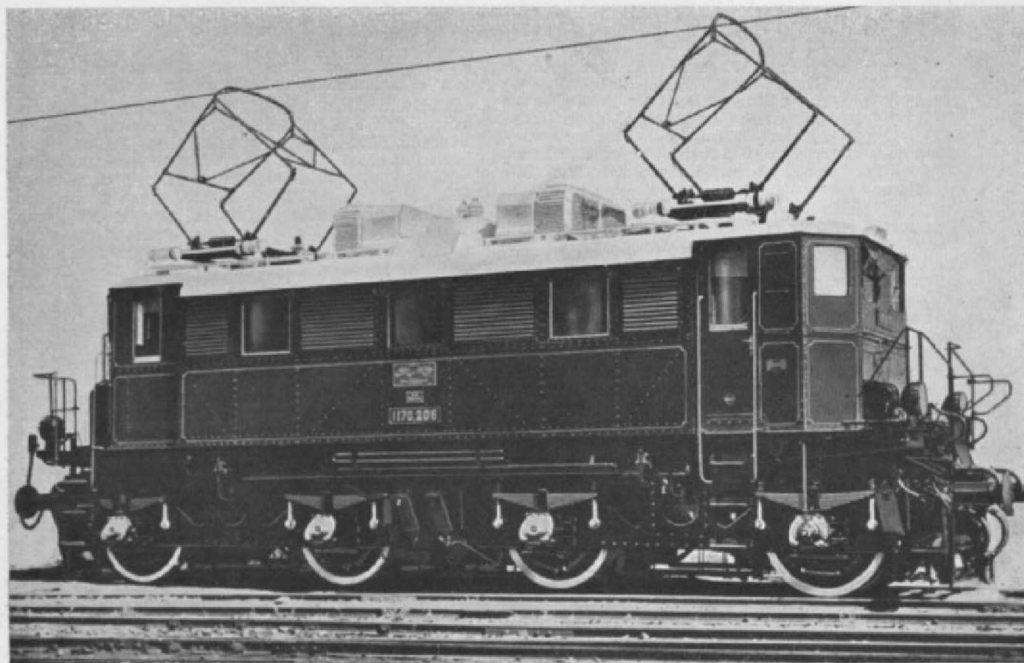


Abb. 1. Die Original-Lok E 45 (allerdings mit der österreichischen Reihenummer).
 $V_{max} = 80 \text{ km/h}$

Bauplan einer Bo'Bo' – E 45

Eine Lokomotive, die den meisten Ellokfreunden wenig bekannt sein dürfte, ist die E 45. Diese in Österreich entwickelte und auch hauptsächlich dort eingesetzte Ellok wurde „seinerzeit“ in 33 Stück von der Reichsbahn nachbeschafft und ist heute z. B. auf der Bundesbahn-Strecke Innsbruck-Scharnitz – Mittenwald – Garmisch – Griesen – Reutte eingesetzt. Welche deutschen Strecken diese Loktype noch befährt, entzieht sich unserer Kenntnis.

Wie dem auch sei, ihr Bau stellt in Modellbahnerkreisen eine kleine Besonderheit dar, ist die Maschine doch nicht schon in mehreren hundert Modellen vorhanden wie die E 44.

Infolge ihrer ausgezeichneten Kurvenläufigkeit und ihrer universellen Verwendbarkeit für alle Zuggattungen (Schnell-, Personen- und Güterzugdienst), eignet sich die E 45 besonders gut für den Modellbau. Vor allem die Inhaber kleiner Modellbahnanlagen

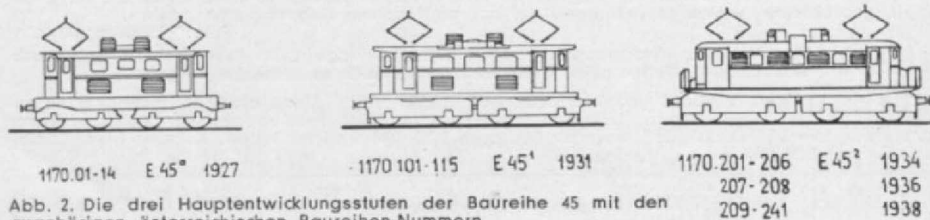


Abb. 2. Die drei Hauptentwicklungsstufen der Baureihe 45 mit den zugehörigen österreichischen Baureihen-Nummern.

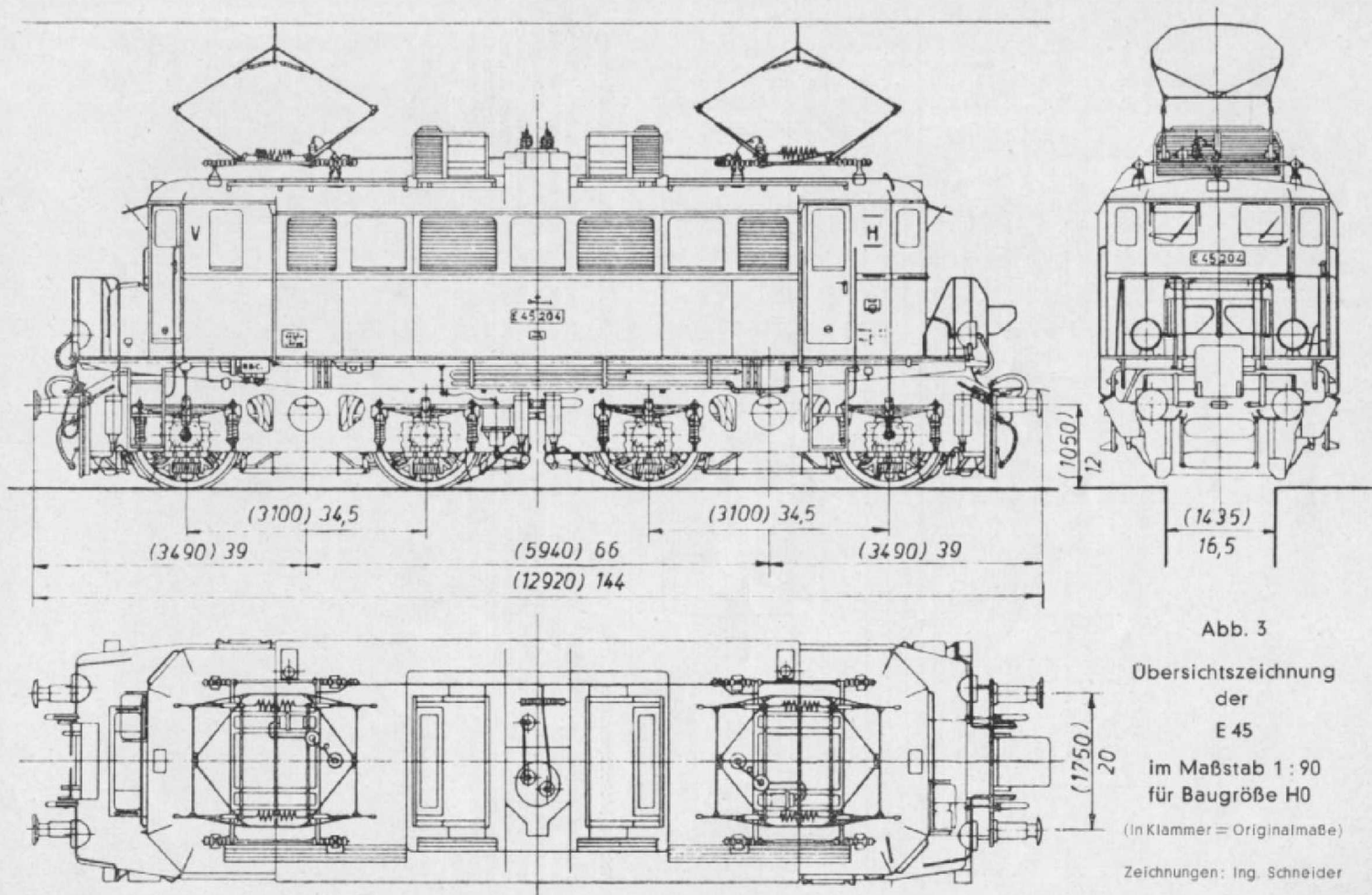


Abb. 3

Übersichtszeichnung
der
E 45

im Maßstab 1 : 90
für Baugröße H0

(in Klammer = Originalmaße)

Zeichnungen: Ing. Schneider

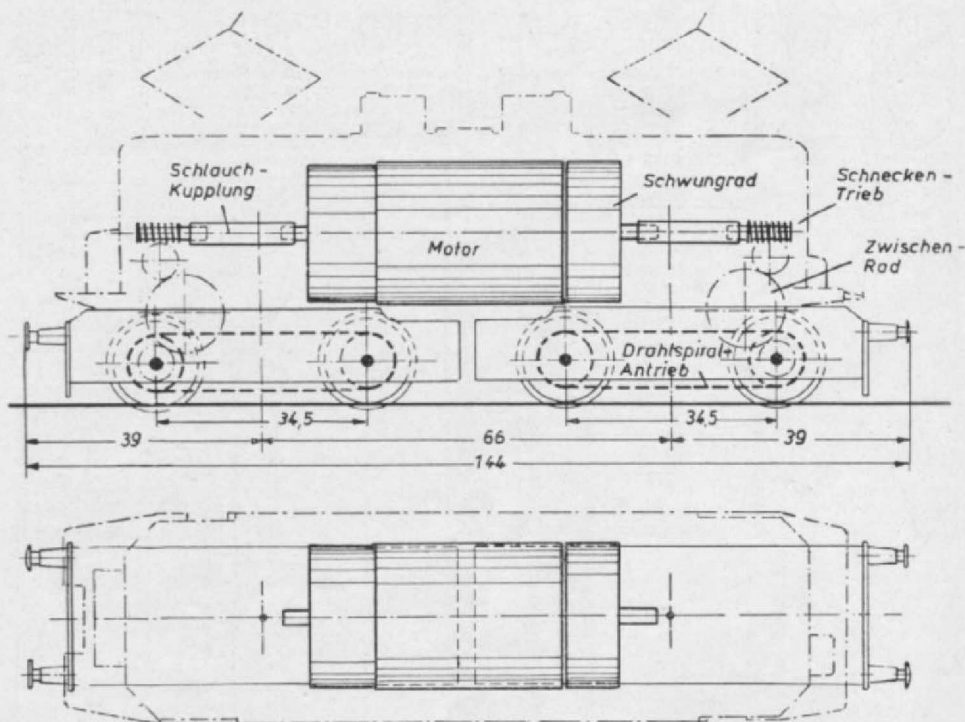
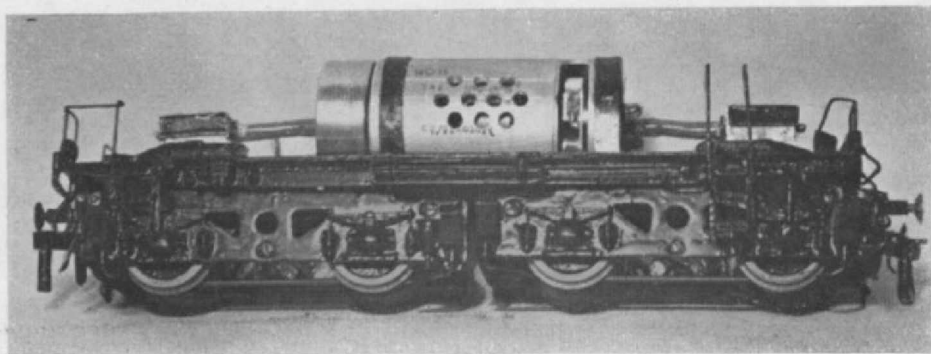


Abb. 4. Motoreinbau-Schema (1:120).

Unten: Abb. 5. Die praktische Ausführung.

gen werden es zu schätzen wissen, daß diese Lok einwandfrei über engste Gleiskrüm-mungen fährt, ohne daß störende Überhänge und Drehgestell-Ausschläge auftreten. Lassen wir nun den Erbauer des in Abb. 6 ge-zeigten Modells, Herrn Kurt Ernst von der „Modellbaugemeinschaft 1:70“ zu Worte kommen:

„Bevor wir mit dem Bau beginnen, müs-sen wir uns über die Art des Antriebes klar werden. Der Einbau von vier Motoren, welche die Achsen wie beim Vorbild einzeln antreiben, ist in Spurweite H0 praktisch un-möglich, und wir müssen in dieser Hinsicht eine kleine Konzession machen. Es bleiben uns grundsätzlich drei Möglichkeiten:



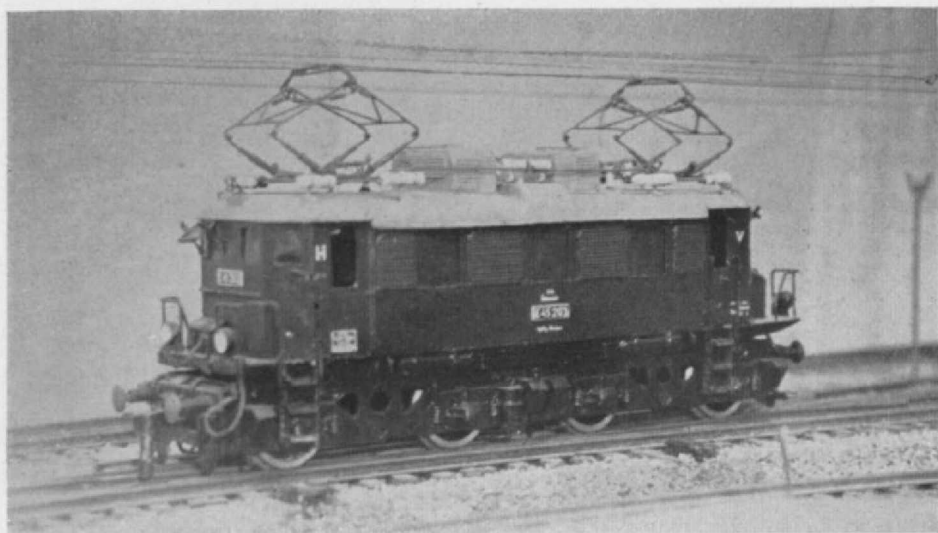


Abb. 6. 200 Arbeitsstunden benötigte Herr Kurt Ernst, Wien, für das Modell der E 45 im Baumaßstab 1:70. Beide, Lok und Erbauer, gehören zur bekannten „Modellbaugemeinschaft 1:70“ Wien.

1. der Einbau je eines Motors je Drehgestell, etwa nach Art des im Mibaheft 10/II S. 346 gezeigten Varney-Drehgestells, (Kraftübertragung durch Drahtspirale und Schnecke.)

2. der Einbau je eines Motors je Drehgestell, wobei die Ankerwelle quer zur Fahrtrichtung steht. (Stirnzahnräder-Übertragung.)

3. die Lagerung eines Motors im Hauptrahmen mit Kardantrieb der Drehgestelle, wie er von Dipl.-Ing. Göls im Mibaheft 7/II, S. 221, angegeben wurde.

Vom Antrieb nur eines Drehgestelles und Ausrüstung des zweiten mit Laufachsen kann nur abgeraten werden, da der dadurch eintretende Zugkraft-Verlust beträchtlich ist.

Ich wähle die dritte Einbauart, die der weiteren Beschreibung zugrunde gelegt wird. Wie aus Einbau-Skizze Abb. 4 ersichtlich, muß der Motor zwei Achsstummel aufweisen. Das Aufsetzen einer Schwungmasse auf

einen Achsstummel trägt wesentlich zum ruhigen Lauf der Lok bei. (In diesem Zusammenhang verweisen wir auf den Artikel „Das Schwungrad im Modelleisenbahn-Triebwerk“, Heft 7/III, Die Red.). Soweit käufliche Motore nicht zwei Achsstummel besitzen, bleibt nichts anderes übrig, als den zweiten von einem Mechaniker anbringen zu lassen. Zur Kuppelung der Achsen jedes Drehgestells untereinander verwendete ich Drahtspiralen von 1,5 mm ϕ .

Nach Klärung der gewünschten Antriebsart kann der Bau beginnen. Erfahrungsgemäß dauert es eine gewisse Zeit, bis man sich an Hand der Zeichnungen und Fotos mit der geplanten Lok vertraut gemacht hat und zu den praktischen Arbeiten ansetzt. Ich glaube, daß es also nicht allzu schlimm ist, wenn ich mit der Bauanleitung erst im nächsten Heft beginne (es erscheint ja schon in drei Wochen!). Dafür verspreche ich, sie in dem gleichen Heft zu Ende zu führen.“

Mit einem Regenschirm am Abend — Ein kleiner Trick von Th. Spiegel, Iserlohn

Winkelprofile sind eine teure Angelegenheit, und da sind wir auf folgenden Trick gekommen: Schirmstangen verwenden! Diese gibt es in allen Variationen, kleine, lange, dünne, dicke, breite, schmale und ohne Geld, wenn man Regenschirme sammelt, oder für wenige Pfennige beim Schirmmacher.

Zur Darstellung von Regenrinnen gibt es modellmäßig nichts besseres. Oberleitungsmaste, wie in Heft 14/I beschrieben, kann man sehr gut damit herstellen. Man nehme zwei Schirmstangen und dazwischen im Zick-Zack gebogenen Blumendraht. Auf einem Brett werden Nägel in Zick-Zack-Linie ein-

geschlagen, der Draht darum gebogen, zwei Schirmstangen mit den Öffnungen nach innen an beiden Seiten festgelötet oder geklebt, und fertig ist der schönste Oberleitungsmast.

Selbst die Rahmen von Wagen und vornehmlich die Seitenprofile habe ich aus Schirmstangen hergestellt.

Zu beachten ist, daß die Schirmstangen zuerst ausgeglüht werden müssen. Man schiebt zu diesem Zweck erst die eine, dann die andere Seite in den Ofen. Aber nicht die Finger dabei verbrennen!

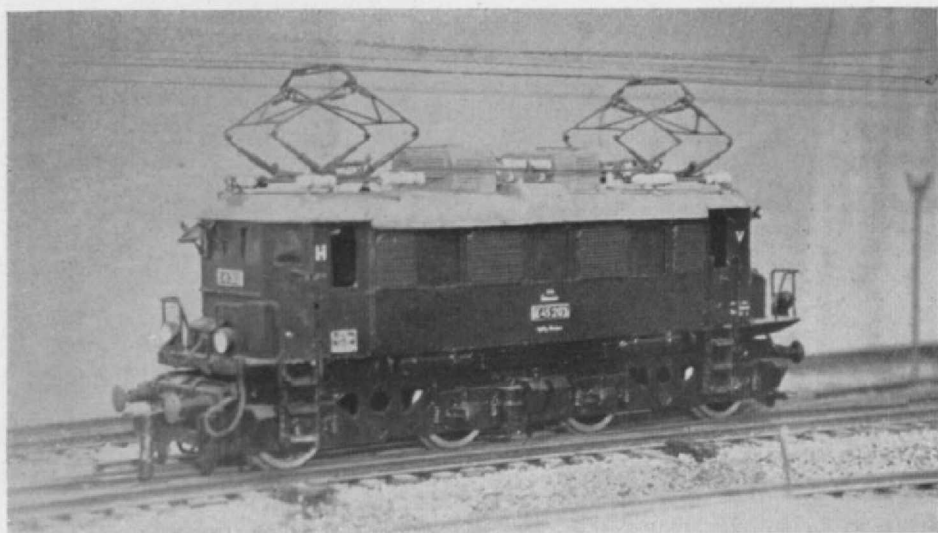


Abb. 6. 200 Arbeitsstunden benötigte Herr Kurt Ernst, Wien, für das Modell der E 45 im Baumaßstab 1:70. Beide, Lok und Erbauer, gehören zur bekannten „Modellbaugemeinschaft 1:70“ Wien.

1. der Einbau je eines Motors je Drehgestell, etwa nach Art des im Mibaheft 10/II S. 346 gezeigten Varney-Drehgestells, (Kraftübertragung durch Drahtspirale und Schnecke.)

2. der Einbau je eines Motors je Drehgestell, wobei die Ankerwelle quer zur Fahrtrichtung steht. (Stirnzahnräder-Übertragung.)

3. die Lagerung eines Motors im Hauptrahmen mit Kardantrieb der Drehgestelle, wie er von Dipl.-Ing. Göls im Mibaheft 7/II, S. 221, angegeben wurde.

Vom Antrieb nur eines Drehgestelles und Ausrüstung des zweiten mit Laufachsen kann nur abgeraten werden, da der dadurch eintretende Zugkraft-Verlust beträchtlich ist.

Ich wähle die dritte Einbauart, die der weiteren Beschreibung zugrunde gelegt wird. Wie aus Einbau-Skizze Abb. 4 ersichtlich, muß der Motor zwei Achsstummel aufweisen. Das Aufsetzen einer Schwungmasse auf

einen Achsstummel trägt wesentlich zum ruhigen Lauf der Lok bei. (In diesem Zusammenhang verweisen wir auf den Artikel „Das Schwungrad im Modelleisenbahn-Triebwerk“, Heft 7/III, Die Red.). Soweit käufliche Motore nicht zwei Achsstummel besitzen, bleibt nichts anderes übrig, als den zweiten von einem Mechaniker anbringen zu lassen. Zur Kuppelung der Achsen jedes Drehgestells untereinander verwendete ich Drahtspiralen von 1,5 mm ϕ .

Nach Klärung der gewünschten Antriebsart kann der Bau beginnen. Erfahrungsgemäß dauert es eine gewisse Zeit, bis man sich an Hand der Zeichnungen und Fotos mit der geplanten Lok vertraut gemacht hat und zu den praktischen Arbeiten ansetzt. Ich glaube, daß es also nicht allzu schlimm ist, wenn ich mit der Bauanleitung erst im nächsten Heft beginne (es erscheint ja schon in drei Wochen!). Dafür verspreche ich, sie in dem gleichen Heft zu Ende zu führen.“

Mit einem Regenschirm am Abend — Ein kleiner Trick von Th. Spiegel, Iserlohn

Winkelprofile sind eine teure Angelegenheit, und da sind wir auf folgenden Trick gekommen: Schirmstangen verwenden! Diese gibt es in allen Variationen, kleine, lange, dünne, dicke, breite, schmale und ohne Geld, wenn man Regenschirme sammelt, oder für wenige Pfennige beim Schirmmacher.

Zur Darstellung von Regenrinnen gibt es modellmäßig nichts besseres. Oberleitungsmaste, wie in Heft 14/I beschrieben, kann man sehr gut damit herstellen. Man nehme zwei Schirmstangen und dazwischen im Zick-Zack gebogenen Blumendraht. Auf einem Brett werden Nägel in Zick-Zack-Linie ein-

geschlagen, der Draht darum gebogen, zwei Schirmstangen mit den Öffnungen nach innen an beiden Seiten festgelötet oder geklebt, und fertig ist der schönste Oberleitungsmast.

Selbst die Rahmen von Wagen und vornehmlich die Seitenprofile habe ich aus Schirmstangen hergestellt.

Zu beachten ist, daß die Schirmstangen zuerst ausgeglüht werden müssen. Man schiebt zu diesem Zweck erst die eine, dann die andere Seite in den Ofen. Aber nicht die Finger dabei verbrennen!

