

Miniaturbahnen

Die führende Deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 7 / BAND III 1951

NÜRNBERG

Mein Fährschiff-Modell

von Karl Ballenberger,
Plattenhardt

Ein Eisenbahn-Fährschiff mag manchem Eisenbahnfreund ein unbekannter Begriff sein. Tatsächlich gibt es nicht nur bei der Bundesbahn sondern auch bei vielen ausländischen Bahngesellschaften große Fähren, die dazu dienen, ganze Personenzüge oder kurze Güterzüge über das Wasser zu tragen. So selten, wie der Reisende mit solch einer Eisenbahnfähre in Berührung kommt, so selten findet man sie in der Nachbildung als Modell.

Als ich vor vielen Jahren eine lange Zeit dienstlich auf einer solchen Fähre verbrachte, reifte in mir der Plan, den Fährschiffbetrieb als Grundthema für meine H0-Anlage zu wählen. Nur gut, daß ich seinerzeit bereits auf diesen Gedanken kam, so daß ich nach dem Original einen genauen Bauplan jener Eisenbahn-Fähre „Schwerin“ anfertigen konnte. Das fertige Modell ist in Baugröße H0 1,18 m lang und kann auf seinen zwei Gleisen im Inneren 16 bis 18 zweiachsige Güterzugwagen oder 8 vierachsige D-Zugwagen aufnehmen. Das Schiff besitzt zwei Elektromotoren, die je eine Schraube antreiben. Die für die Motoren benötigte Stromzuführung erfolgt leider durch ein Gummikabel, das im Wasser nachgezogen wird. Wenn es meine finan-



DER WIDERHALL

Dr. A. in F.:

Ich habe schon lange nichts mehr von mir hören lassen, doch zu Ihrem Prolog in Heft 6 muß ich Ihnen einige Worte sagen: Der bisherige Preis von DM 1.50 ist von vornherein ausgesprochen niedrig gewesen, für das, was an Form und Inhalt geboten wurde. Auch daß Sie trotz steigender Papierpreise den Miba-Preis gehalten haben, muß anerkannt werden. Wenn Sie jetzt etwas mehr von unserem Geldbeutel verlangen, so kann Ihnen ein vernünftiger Mensch daraus keinen Vorwurf machen, im Gegenteil, wir wollen Ihnen dankbar sein, daß die Preiserhöhung nicht größer ist. Allerdings haben Sie recht — mancher Geldbeutel wird es schlecht ertragen. Und hier möchte ich Ihnen einen Vorschlag machen. Wenn Sie eine Abbestellung von einem „Miba-Kollegen“ haben, der es aus wirtschaftlichen Gründen tut und dem Sie diese kleine Hilfe zukommen lassen möchten, so will ich für einen diesen Mehrpreis — direkt an Sie — zahlen. Unter heutigen Verhältnissen muß man natürlich sagen: Auf Widerruf. Aber vielleicht könnte so wenigstens einem — und wenn sich andere anschließen sollten, mehreren — geholfen werden . . .

(Besten Dank, Herr Dr. A., für Ihre verständnisvolle Großzügigkeit! Es liegen noch ein paar ähnliche Briefe vor, so daß bereits für einige weniger „betuchte“ Leser der Weiterbezug gesichert ist! WeWaW)

Th. Sp. in I.:

„Ihr Artikel „Im Sitzen zu lesen“ hat mich zwar nicht umgehauen, aber auch nicht zufriedengestellt. Ich bin jedoch der Letzte, der Ihre Lage nicht verstehen kann. Deshalb habe ich den Wunsch, Ihnen mal zu schreiben, wie die Sache bei anderen Leuten aussieht.

Ich habe nun mal einen Narren an der Miba gefressen, weil ich sie so brauche und möchte die Zeitschrift nicht vermissen. Aber Ihre Rechnung, die Sie in dem Artikel machen, geht bei mir nicht auf. Ich gehe zu keinem Fußball, ich gehe in kein Kino, alles nur wegen der Eisenbahn. Es ist jedoch nicht allein mit dem Bezahlen der Miba getan. Es geht noch viel Geld drauf, auch wenn man vieles selbst herstellt. Ich

war im Winter lange Zeit arbeitslos, trotzdem habe ich die Miba nicht abbestellt. Meine Frau und die beiden Kinder hatten trotzdem zu essen. Doch wird mir heute meine Liebhaberei sehr schwer gemacht. Den bessergestellten Kreisen wird es leichter sein. Das monatliche Zahlen wäre für mich angenehmer, denn zwei Mark sind keine acht Mark auf einmal. Ich möchte Sie daher bitten, daß ich die Miba wieder monatlich beziehen kann. . . .“

G. S. in B.:

„Ihr Artikel „Meine schwerste Stunde hat geschlagen . . .!“ hat mir ernstlich Herzklopfen verursacht . . . nicht wegen der Preiserhöhung, sondern ich befürchtete noch viel Schlimmeres! Nachdem ich den Artikel gelesen hatte und den unnötigen Angstschweiß von der Stirne gewischt hatte, schlug mein Herz wieder regelmäßig, ohne daß ich von einer Kampferspritze hatte Gebrauch machen müssen. Preiserhöhungen sind immer eine unangenehme Sache, nachdem sie gerne Programme des armen Modellbauers, die er mit allen Rechenkünsten zusammengestellt hat, über den Haufen werfen. Doch wir Eisenbahnmodellbau-Narren, so schätzen uns leider Gottes sehr viele Leute ein und nicht zuletzt auch unsere Götter-Gattinnen, sind Künstler im Sparen und ziehen lieber den Hosenträger um ein Loch enger, als auf unser geistiges Brot zu verzichten. Unter uns gesagt, lieber Herr Weinstötter, habe ich mich im Stillen gewundert, daß Ihre Hefte immer noch nur 1.50 kosten, wo hier jede Schundzeitschrift bald das Doppelte kostet und auf schlechtem Zeitungspapier gedruckt wird. Ich bin also ohne weiteres mit dem Aufschlag einverstanden. Geben Sie mir gelegentlich bekannt, wieviel ich Ihnen zusenden muß, um . . .“

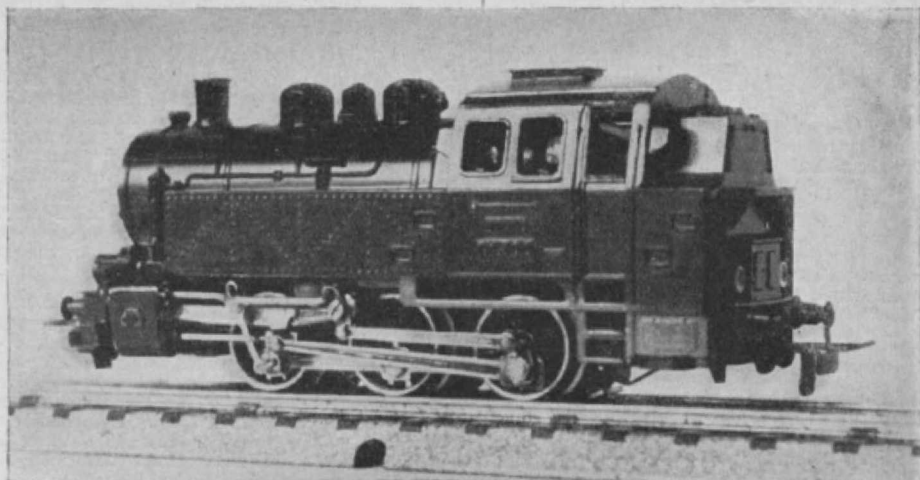
Dies sind nur drei Beispiele von hundert ähnlichen Zuschriften (mit Ausnahme einiger Absagen), die sich trotz der heutigen Teuerungswelle nicht beirren lassen und erst recht zur Miba halten. Ich werde wohl nicht zu betonen brauchen, daß ich den Teuerungszuschlag lieber heute als morgen wieder senken möchte. Daß dies bald der Fall sein möge, wünsche und hoffe ich mit Ihnen
Ihr WeWaW

Heft 8/1951 kommt in der letzten Juni-Woche zum Versand

Fortsetzung v. S. 222

zielle Lage erlaubt, will ich das Schiff mit einem Kleindieselmotor ausrüsten. (Wir wissen zwar nicht ganz warum, mit einer Batterie ginge es auch, aber Herr Ballenberger scheint Großes vorzuhaben! Die Red.)

Nachdem ein Fährschiff-Bauplan im Handel nirgends zu haben ist, gebe ich etwa interessierten Lesern gegen Erstattung der Lichtpauskosten gern verschiedene Zeichnungen (Deckaufsicht, Seitenriß und Querschnitt) ab.

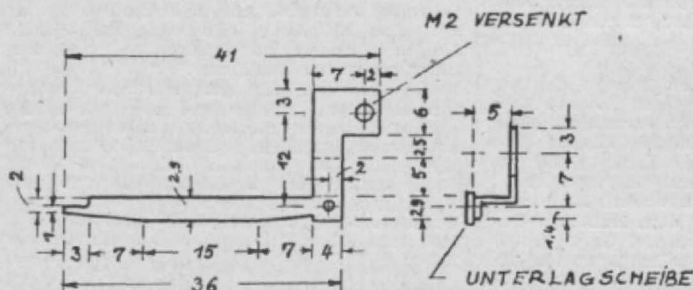


... mit Heusinger-Steuerung

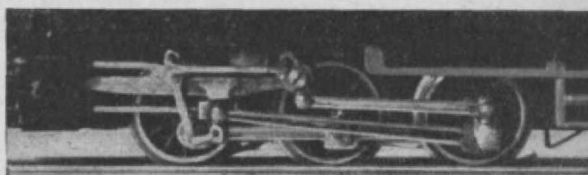
Viele Modelleisenbahner werden es begrüßt haben, daß mit dem Erscheinen der Märklin-C-Lok TM 800 nun eine Rangierlok zur Verfügung steht, die es ermöglicht, die bisherige unnatürliche B-Lok T 800 von der Anlage verschwinden zu lassen. Diese kleine, für das Auge wohlgefällige Maschine, wäre natürlich noch schöner, wenn das

Triebgestänge mit der Heusinger-Steuerung ausgerüstet werden könnte. Die Firma Märklin wird dies wohl aus preislichen Gründen unterlassen haben, eine Maßnahme, die vielleicht verständlich ist, obwohl mancher begeisterte Modell-Freund einen kleinen Mehrpreis gern in Kauf nehmen würde.

Aber — ein findiger Bastler wird



MASSE in mm
BLECHSTÄRKE 0.7 mm



sich stets zu helfen wissen und kann, wenn er sich der Mühe unterziehen will, ohne allzugroße Schwierigkeiten die fehlende Heusinger-Steuerung selbst anbringen.

Ich habe hierzu die Teile einer ausrangierten größeren Lok verwendet und lediglich die Schwinge an einer selbstgebauten Kreuzkopfführung mit einer Schraube befestigt. Die Kreuzkopfführung ist mit einer versenkten Schraube an einem beim Original vorhandenen Zapfen angebracht, in dessen Bohrung nur das Gewinde eingeschnitten werden mußte. Die an den Zylindern benötigten Bohrungen sind bereits vorhanden, da in der Märklin-Fabrikation die gleichen Zylinderblöcke bei der Montage der TP 800 verwendet werden, die bekanntlich mit Heusinger-Steuerung ausgerüstet ist.

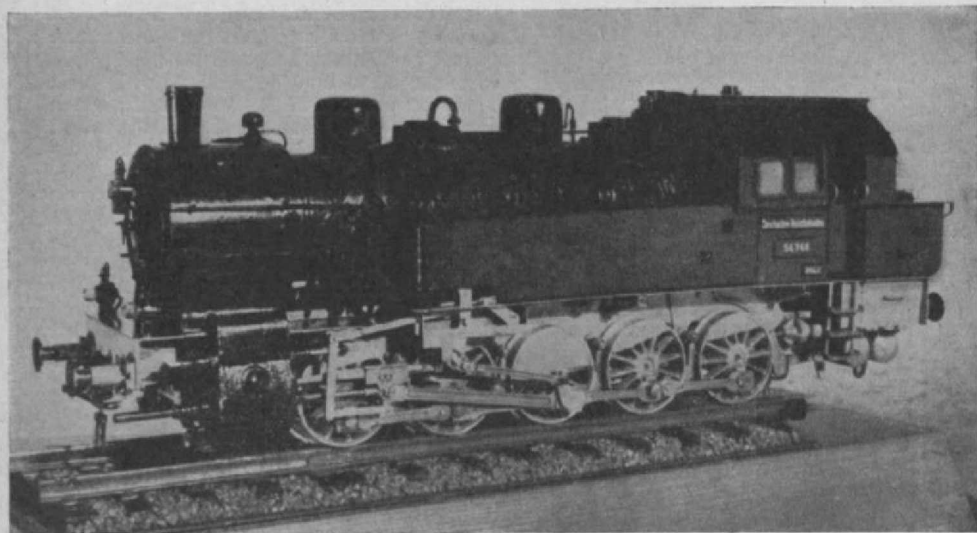
Wer die Einzelteile der Steuerung nicht zur Verfügung hat, kann sich diese nach einer evtl. vorhandenen TP

800 oder nach einer entsprechenden klaren Abbildung (Foto oder Zeichnung) aus Messingblech anfertigen. Wer die Lok ohne Mittelschiene laufen lassen will, muß die Isolierung des Gestänges berücksichtigen, allerdings nur dann, wenn an den Radsätzen Naben-Isolierung vorliegt. Zylinderblock und Befestigung der Kreuzkopfschraube (mit M2 bezeichnet) lassen sich durch Aufbohren der Löcher und entsprechend geschnittenen Zwischenlagen aus dünnem Pertinax oder dergleichen leicht isoliert anbringen. Bei Laufkranz-Isolierung der Räder sind derartige Maßnahmen überflüssig.

Vergessen Sie auch nicht, das große Kontergewicht auf den Rädern der letzten Treibachse (entsprechend Mibaheft 5/III, Seite 177), anzubringen, sonst geht es Ihnen wie mir — und so ein Foto ist dann ein unwiderlegliches Beweisstück für eine „Unterlassungssünde“.

Dipl.-Ing. H. Kurz

972 Stunden . . .



. . . baute Herr Ing. Böhme, Halberstadt, an diesem Modell einer E-Heißdampf-Güterzugtenderlok der Baureihe 94 (ehem. T 16¹) im Maßstab 1:27 (Spurweite 54 mm) Länge über Puffer 480 mm, größte Breite 122 mm, größte Höhe über S.O. 160 mm, Gewicht 4,27 kg.

sich stets zu helfen wissen und kann, wenn er sich der Mühe unterziehen will, ohne allzugroße Schwierigkeiten die fehlende Heusinger-Steuerung selbst anbringen.

Ich habe hierzu die Teile einer ausgerichteten größeren Lok verwendet und lediglich die Schwinge an einer selbstgebauten Kreuzkopfführung mit einer Schraube befestigt. Die Kreuzkopfführung ist mit einer versenkten Schraube an einem beim Original vorhandenen Zapfen angebracht, in dessen Bohrung nur das Gewinde eingeschnitten werden mußte. Die an den Zylindern benötigten Bohrungen sind bereits vorhanden, da in der Märklin-Fabrikation die gleichen Zylinderblöcke bei der Montage der TP 800 verwendet werden, die bekanntlich mit Heusinger-Steuerung ausgerüstet ist.

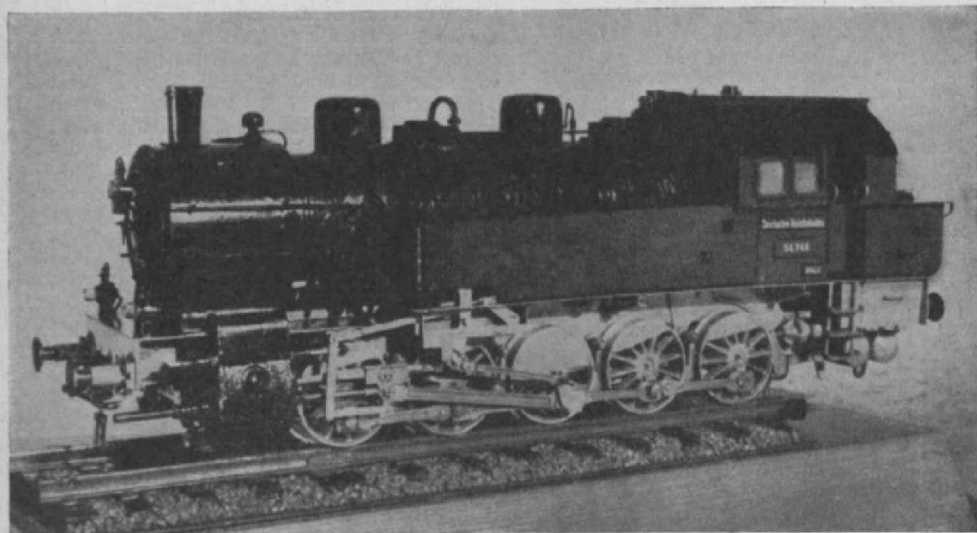
Wer die Einzelteile der Steuerung nicht zur Verfügung hat, kann sich diese nach einer evtl. vorhandenen TP

800 oder nach einer entsprechenden klaren Abbildung (Foto oder Zeichnung) aus Messingblech anfertigen. Wer die Lok ohne Mittelschiene laufen lassen will, muß die Isolierung des Gestänges berücksichtigen, allerdings nur dann, wenn an den Radsätzen Naben-Isolierung vorliegt. Zylinderblock und Befestigung der Kreuzkopfschraube (mit M2 bezeichnet) lassen sich durch Aufbohren der Löcher und entsprechend geschnittenen Zwischenlagen aus dünnem Pertinax oder dergleichen leicht isoliert anbringen. Bei Laufkranz-Isolierung der Räder sind derartige Maßnahmen überflüssig.

Vergessen Sie auch nicht, das große Kontergewicht auf den Rädern der letzten Treibachse (entsprechend Mibaheft 5/III, Seite 177), anzubringen, sonst geht es Ihnen wie mir — und so ein Foto ist dann ein unwiderlegliches Beweisstück für eine „Unterlassungssünde“.

Dipl.-Ing. H. Kurz

972 Stunden . . .



. . . baute Herr Ing. Böhme, Halberstadt, an diesem Modell einer E-Heißdampf-Güterzugtenderlokomotive der Baureihe 94 (ehem. T 16¹) im Maßstab 1:27 (Spurweite 54 mm) Länge über Puffer 480 mm, größte Breite 122 mm, größte Höhe über S.O. 160 mm, Gewicht 4,27 kg.

Abdrücksignal

Ra 6-8

gebaut und serviert

von WeWaW.

Ein Ablaufberg ist ein oft gewähltes Thema. Er bietet nicht nur mannigfache Rangiermöglichkeiten, sondern ist auch gleichzeitig ein Versuchsfeld für die Laufeigenschaften der einzelnen Wagen. Wie zur Suppe das Salz, so gehört zu jedem „Eselsrücken“ das Abdrücksignal, bei der Bundesbahn mit Ra 6—8 bezeichnet. Die Bedeutung der einzelnen Signalbilder erläutert Abb. 2.



Abb. 2 Die verschiedenen Signalbilder
a = Halten — Abdrücken verboten (Ra 6)
b = Langsam abdrücken (Ra 7)
c = Mäßig schnell abdrücken (Ra 8)

Das war Ihnen sicher schon bekannt, nicht? Doch wie steht's mit dem Signal und seinem Bau selbst? Wir werden Ihnen heute behilflich sein. Auf Seite 227 sehen Sie einmal die Originalzeichnung, auf Baugröße 0 verkleinert, und weitere Skizzen für H0. Während der Spur 0-Anhänger sich wesentlich leichter tut, muß man bei H0 schon einiges vereinfachen.

Wir nehmen ein Buchenleistchen 3×3 mm □ von rund 12 cm Länge und feilen es an der Spitze pyramidenförmig zu. Beim Bohren des Loches für die Signalachse muß man achtgeben, daß der Bohrer nicht hoch oder schräg verläuft (nicht ganz so leicht!). Der längliche Signalfügel wird zweimal aus 0,5 mm starkem Messingblech ausgesägt — einmal jedoch mit dem kleinen (gestrichelt gezeichneten) Ansatz zum Ein-

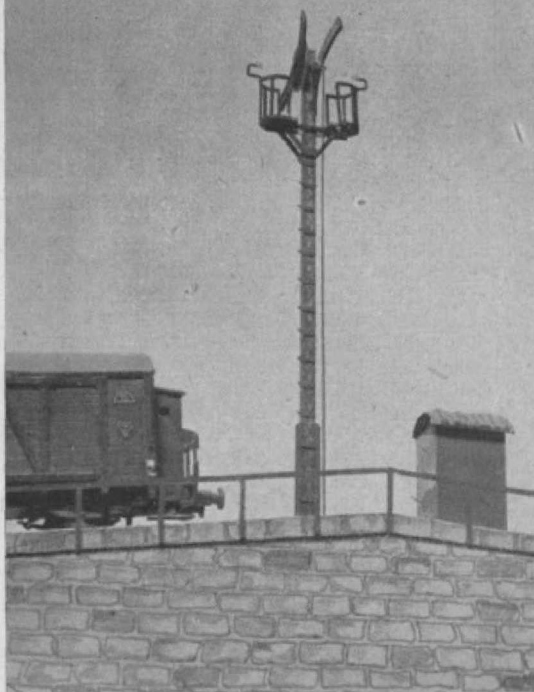


Abb. 1: Ra 7 = Langsam abdrücken!

hängen der Schubstange Sch — und nach der Zeichnung gebogen. Die runde Scheibe sägen (oder stanzen) wir aus dünnem Metall (oder Metallfolie) und bemalen sie gleich fix und fertig (nach der Montage geht dies nämlich kaum mehr!) Vor dem Befestigen der Signalteile am Mast imitiert man auf diesem mit einem Bleistift das Gitterwerk (wie in Abb. 3 teilweise angedeutet) und lackiert ihn einmal (um ein Verwischen des „Gitterwerks“ während der weiteren Arbeiten zu verhindern). Die Zeichnung mit Tusch auszuführen empfiehlt sich nicht, da diese fließt und außerdem zu schwarz wirkt. Die Bleistiftmarkierung ist in der Tönung besser und wirkungsvoller.

Am oberen Teil des Mastes wird noch die Griffstange G aus 0,3 mm Stahldraht eingesteckt (Abb. 4). Dann kann die Montage der Signalteile beginnen. Die runde Scheibe sitzt direkt hinter dem vorderen Signalfügel (von der Drucklokomotive aus gesehen) und kann festgeklebt oder lose belassen werden. Die Achse (ein Nägelchen) wird mit

Abb. 3

