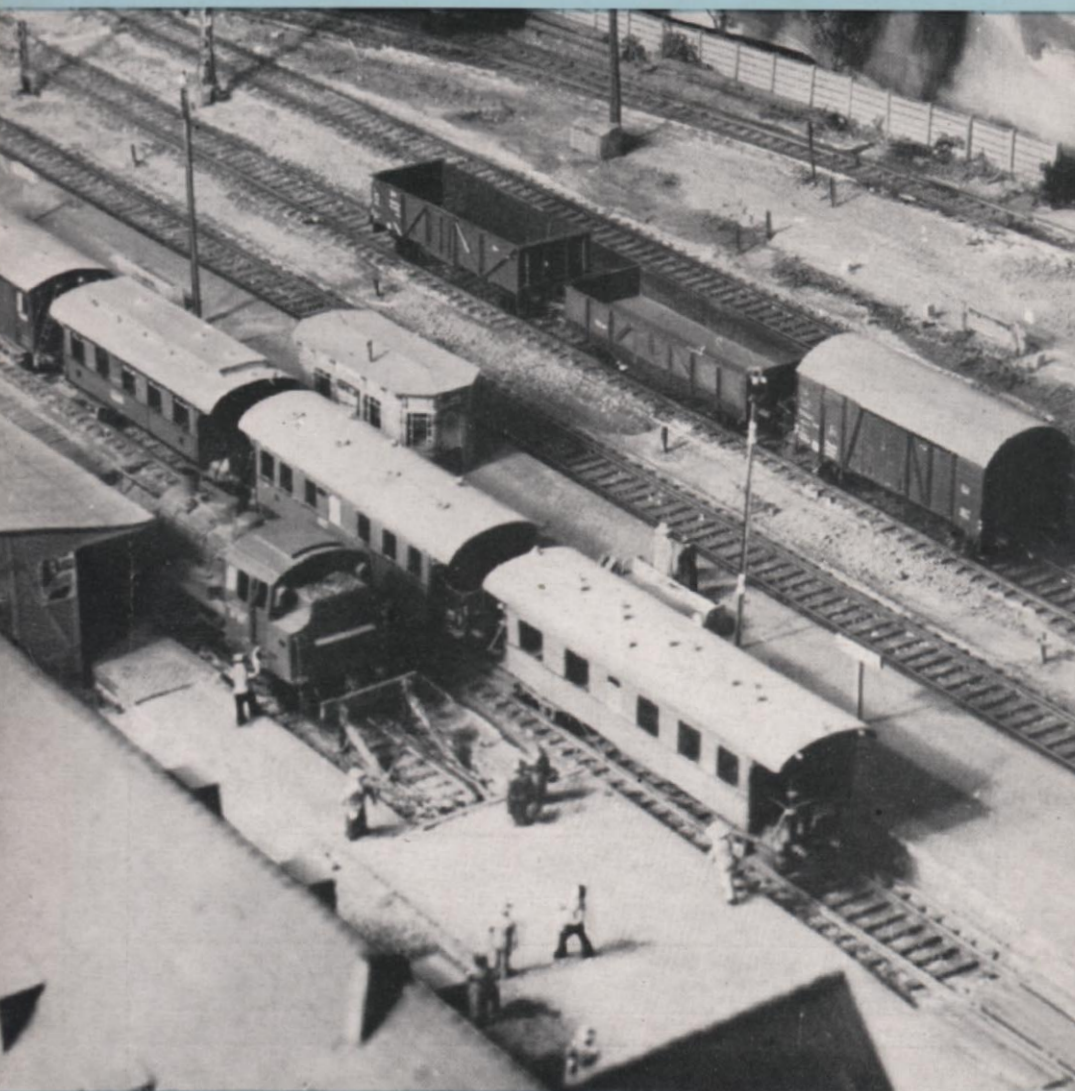


Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 7 / BAND VIII 1956

NÜRNBERG

Das Geheimnis des Dorfschulmeisters

von D. Stauffer, Bremgarten b. Bern

Irgendwo im Emmental, weit abgelegen von der nächsten Stadt, ja sogar ziemlich weit von der nächsten Bahnstation entfernt, liegt das kleine Dörfchen Waldeggen. Der Name ist erfunden, es heißt in Wirklichkeit anders, aber die Geschichte fußt auf einem wahren Hintergrund. Waldeggen liegt ziemlich hoch, an der Ecke eines Waldes, inmitten von Hügeln. Es ist nur klein und besteht aus lauter Bauernhöfen. Die Bewohner kommen mit der sogenannten „Zivilisation“ wenig in Berührung, es sei denn, wenn sie gelegentlich mit ihren Fuhrwerken „gegen Bern“ auf den großen Dienstag-Markt fahren. Friedlich geht ihr Leben dahin. Kaum ist irgendwo ein Radioapparat vorhanden: Bloß der Dorfskrämer und der Schulmeister haben einen. Ja, der Dorfschulmeister und seine Frau leben auch hier in der Abgeschiedenheit. Der Lehrer ist noch jung. Er bewohnt eine

Wohnung im Schulhaus und auf dem Boden des Schulhauses lagert Holz: für die Heizung des Schulhauses im Winter.

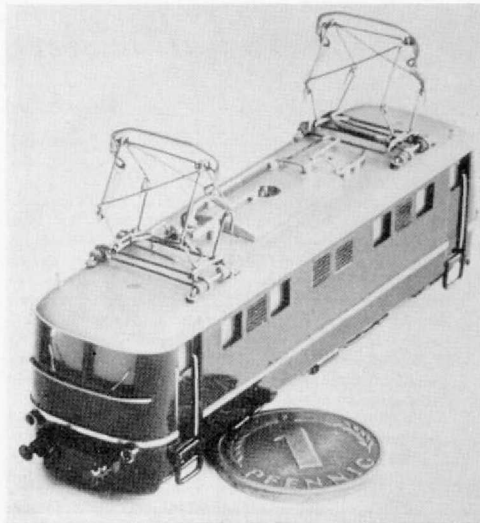
Manchmal müssen die Buben und Mädchen Holz auf den Boden hinauftragen. Dort oben ist eine geheimnisvolle Kammer. Immer abgeschlossen. Was mag wohl dort drin sein? Schon oft haben sie durch das Schlüsselloch gespäht, allein, es ist nichts zu erkennen. Auffallend ist nur, daß der junge Dorfschulmeister in seiner freien Zeit gelegentlich dort verschwindet und längere Zeit in der Kammer verweilt. Kommt er heraus, so geschieht dies sehr vorsichtig und er schließt die Türe immer rasch hinter sich zu.

Die Buben und Mädchen wissen: Dort ist das Geheimnis des Schulmeisters. Und sie rätseln hin und her, was wohl in dieser Kammer sein möge. Allein, sie kommen nicht darauf. Sie dür-

Heft 8/ VIII ist in der 4. Juni-Woche bei Ihrem Händler !



Das ist nicht die Anlage des Dorfschulmeisters, sondern ein Ausschnitt aus der Anlage des Herrn Hübchen, Bremen, über die wir schon mehrfach berichteten.



6 mm Spurweite!

Kaum haben wir in den beiden letzten Heften über eine selbstgebaute Modellbahn mit 8 mm Spurweite berichtet, da erreichte uns schon ein Brief, aus dem das nebenstehende Foto herausflatterte. Diese E 10 ist tatsächlich in der Lage, auf einem Gleis mit nur 6 mm Spurweite zu fahren und ist maßstäblich gebaut. Von der Winzigkeit können Sie sich einen Begriff machen, wenn Sie wissen, daß die Lok auf dem Foto überlebensgroß ist! Der Erbauer könnte auch kaum ein anderer sein als Herr R. W. Dullens aus Bad Godesberg.

fen nicht darauf kommen, obschon das, was sie in der Kammer zu sehen bekämen, sie alle in Entzücken versetzen würde.

„Nein“, sagte der Schulmeister, „ich will es lieber nicht riskieren“. Obschon ich es den Kindern gern gönnen möchte. Aber sehen Sie, die Menschen hier sind ein besonderer Schlag. Sie haben für das, was über ihren landwirtschaftlichen Horizont hinausgeht, absolut kein Verständnis. Es sind rechtschaffene Leute, die ihre Pflicht tun, jahraus, jahrein. Aber sie haben für die kleinen Freuden des Daseins, für die Liebhabereien eines abgelegenen Dorfschulmeisters keinen Sinn und kein Verständnis. Was über ihren Horizont hinausgeht, ist lauter „dummes Zeug“. Aber für mich ist es eine Erholung, gelegentlich hier zu bauen, zu konstruieren, zu basteln. Hier baue ich mir eine Welt im Kleinen, nach meinem Sinne. Hier finde ich elektro-technische Probleme zu lösen. Hier kann ich Berge, Landschaften und Dörfchen bauen. Hier schweift meine Phantasie in die weite Ferne. Entlang dem von mir gelegten Schienenstrang geht sie weiter — in die weite ferne Welt. Das ist mein Geheimnis der Dachkammer, das ist das Geheimnis des Dorfschulmeisters von Waldegg.“

So sprach der Lehrer. Er wollte sein Geheimnis lieber bewahren, wollte die schöne Modellbahn-Anlage nicht zeigen. Er würde doch nur ausgelacht. Es würde über ihn gegrinst, von Menschen, denen es am nötigen geistigen und seelischen Verständnis fehlt. Es würde gelacht, Witze gemacht, über den „ulkigen“ Dorfschulmeister und seinem Steckenpferd. Es würde gespottet von Menschen, die es durchaus in Ordnung finden, einen schönen Frühlings- oder Sommer-Sonn-

tag in der Dorfwirtschaft bei Bier und Kartenspiel und Tabakqualm zu verbringen.

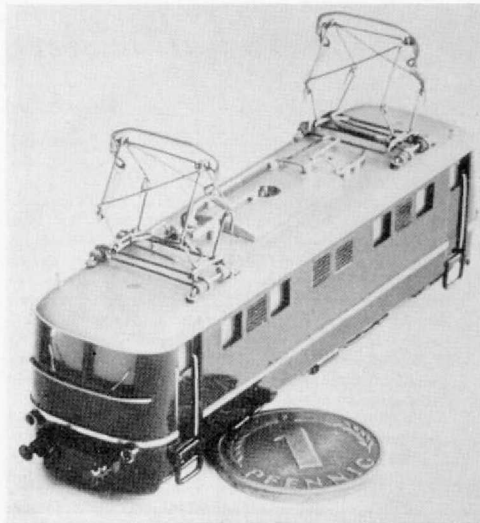
Es gibt viele solcher „Dorfschulmeister“ im Lande. Freilich, sie haben oft einen andern Beruf. Aber es gibt viele, die ihr Geheimnis nach außen hin ängstlich wahren, aus Furcht ausgelacht zu werden.

Die Zahl der Erwachsenen, die Freude am Relief-Bau einer Landschaft haben, die sich kleine Dörfchen aufstellen, eine Bahntrasse anlegen und sich konstruktiv betätigen, ist größer als man meint. Allein, alle haben sie meistens Furcht, „aus dem Rahmen zu fallen“ und ausgelacht zu werden.

Diese Furcht ist verständlich, aber nicht richtig. Die Modell-Eisenbahnliebhaberei ist genau so geistreich wie eine andere Liebhaberei. Mindestens ebensoviel wie Skatspielen, Fußballern und vieles andere, das Tausende von Menschen in Ekstase bringen kann. Die Modellbahn-Liebhaberei hat bloß den einen Nachteil: Sie ist von der großen Masse noch nicht als „richtiger Sport“ anerkannt. Und wir legen auch keinen großen Wert darauf, unser Hobby als „Sport“ zu bezeichnen.

Es ist eine Freizeitbeschäftigung, eine Ablenkung. Es ist Freude am Konstruktiven, positiven Gestalten. Freude am Aufbau. Freude am Schönen, Interesse an landschaftlicher und technischer Romantik. Mancher schafft sich hier eine kleine Welt — lebt in dieser — um die Enttäuschungen der „großen“ Welt besser ertragen — oder gar vergessen zu können.

So auch unser Dorfschulmeister im Emmental. Möge sein Geheimnis auch weiterhin gewahrt bleiben. Solche Geheimnisse sind schöner Art.



6 mm Spurweite!

Kaum haben wir in den beiden letzten Heften über eine selbstgebaute Modellbahn mit 8 mm Spurweite berichtet, da erreichte uns schon ein Brief, aus dem das nebenstehende Foto herausflatterte. Diese E 10 ist tatsächlich in der Lage, auf einem Gleis mit nur 6 mm Spurweite zu fahren und ist maßstäblich gebaut. Von der Winzigkeit können Sie sich einen Begriff machen, wenn Sie wissen, daß die Lok auf dem Foto überlebensgroß ist! Der Erbauer könnte auch kaum ein anderer sein als Herr R. W. Dullens aus Bad Godesberg.

fen nicht darauf kommen, obschon das, was sie in der Kammer zu sehen bekämen, sie alle in Entzücken versetzen würde.

„Nein“, sagte der Schulmeister, „ich will es lieber nicht riskieren“. Obschon ich es den Kindern gern gönnen möchte. Aber sehen Sie, die Menschen hier sind ein besonderer Schlag. Sie haben für das, was über ihren landwirtschaftlichen Horizont hinausgeht, absolut kein Verständnis. Es sind rechtschaffene Leute, die ihre Pflicht tun, jahraus, jahrein. Aber sie haben für die kleinen Freuden des Daseins, für die Liebhabereien eines abgelegenen Dorfschulmeisters keinen Sinn und kein Verständnis. Was über ihren Horizont hinausgeht, ist lauter „dummes Zeug“. Aber für mich ist es eine Erholung, gelegentlich hier zu bauen, zu konstruieren, zu basteln. Hier baue ich mir eine Welt im Kleinen, nach meinem Sinne. Hier finde ich elektro-technische Probleme zu lösen. Hier kann ich Berge, Landschaften und Dörfchen bauen. Hier schweift meine Phantasie in die weite Ferne. Entlang dem von mir gelegten Schienenstrang geht sie weiter — in die weite ferne Welt. Das ist mein Geheimnis der Dachkammer, das ist das Geheimnis des Dorfschulmeisters von Waldegg.“

So sprach der Lehrer. Er wollte sein Geheimnis lieber bewahren, wollte die schöne Modellbahn-Anlage nicht zeigen. Er würde doch nur ausgelacht. Es würde über ihn gegrinst, von Menschen, denen es am nötigen geistigen und seelischen Verständnis fehlt. Es würde gelacht, Witze gemacht, über den „ulkigen“ Dorfschulmeister und seinem Steckenpferd. Es würde gespottet von Menschen, die es durchaus in Ordnung finden, einen schönen Frühlings- oder Sommer-Sonn-

tag in der Dorfwirtschaft bei Bier und Kartenspiel und Tabakqualm zu verbringen.

Es gibt viele solcher „Dorfschulmeister“ im Lande. Freilich, sie haben oft einen andern Beruf. Aber es gibt viele, die ihr Geheimnis nach außen hin ängstlich wahren, aus Furcht ausgelacht zu werden.

Die Zahl der Erwachsenen, die Freude am Relief-Bau einer Landschaft haben, die sich kleine Dörfchen aufstellen, eine Bahntrasse anlegen und sich konstruktiv betätigen, ist größer als man meint. Allein, alle haben sie meistens Furcht, „aus dem Rahmen zu fallen“ und ausgelacht zu werden.

Diese Furcht ist verständlich, aber nicht richtig. Die Modell-Eisenbahnliebhaberei ist genau so geistreich wie eine andere Liebhaberei. Mindestens ebensoviel wie Skatspielen, Fußballern und vieles andere, das Tausende von Menschen in Ekstase bringen kann. Die Modellbahn-Liebhaberei hat bloß den einen Nachteil: Sie ist von der großen Masse noch nicht als „richtiger Sport“ anerkannt. Und wir legen auch keinen großen Wert darauf, unser Hobby als „Sport“ zu bezeichnen.

Es ist eine Freizeitbeschäftigung, eine Ablenkung. Es ist Freude am Konstruktiven, positiven Gestalten. Freude am Aufbau. Freude am Schönen, Interesse an landschaftlicher und technischer Romantik. Mancher schafft sich hier eine kleine Welt — lebt in dieser — um die Enttäuschungen der „großen“ Welt besser ertragen — oder gar vergessen zu können.

So auch unser Dorfschulmeister im Emmental. Möge sein Geheimnis auch weiterhin gewahrt bleiben. Solche Geheimnisse sind schöner Art.

Die abschaltbare Weichenbeleuchtung

Zur Rubrik „Sie fragen — wir antworten“ in Heft 4/VIII

Die Anfrage des Herrn D. S. in Heft 4 ist anscheinend auf einen recht fruchtbaren Boden gefallen, denn es meldeten sich noch mehrere Leser, um das ihre zur Aufklärung des „Wunders“ beizutragen. Vielleicht lag es aber auch gerade in der Luft, daß sich mancher mit der abschaltbaren Weichenbeleuchtung befaßte. — Es ist wohl auch verständlich, daß sich mancher scheut, in den Erzeugnissen der Industrie irgendwelche Eingriffe vorzunehmen. Im vorliegenden Falle ist es zwar kein Problem, die betreffenden Strippen durchzuschneiden und die neue Stromzuführung einzulösen, aber schöner scheint es halt doch zu sein, wenn es ohne Eingriff abgeht. Herr H. Puttlitz aus Dachau meint zum Thema der abschaltbaren Weichenbeleuchtung:

„Vorweg möchte ich die Tatsache feststellen, daß die Märklin-Magnet-Artikel grundsätzlich Spulenaufbauten aufweisen, die vom Massekörper isoliert sind. Die von Herrn D. S. angewandte Methode, also Abnahme von Bahnstrom, Stellstrom und Beleuchtungsstrom aus einem Trafo, würde eine Abschaltung der Beleuchtung ohne Eingriff in die Weiche der Serie 3900 unmöglich machen (s. Abb. 1). Hier führt also gar kein Weg nach Rom und auch ein Wunder könnte meines Erachtens nichts erreichen.“

Anders sieht die Sache schon aus, wenn man zum Beispiel für den Stellstrom einen gesonderten Trafo benutzt. Dann wäre es sicher auch mög-

lich, die Beleuchtung gesondert abzuschalten, ohne einen Eingriff in der Weiche vorzunehmen (Abb. 2).

Eine weitere Möglichkeit besteht noch nach Abbildung 3 bei Verwendung eines zweiten Trafos, der die Beleuchtung speist. Hier müßte dann allerdings der Massepol des Fahrreglers an die Mittelschiene gelegt werden, was ja auch im Grunde genommen ohne weiteres möglich sein dürfte.

Herr D. S. schreibt leider in seinen Angaben nichts über die eventuelle Verwendung eines zweiten Trafos, denn er wird mit einem Trafo, wenn er nicht gerade getrennte Wicklungen aufweist, den von ihm erwünschten Effekt nicht erreichen können. Bei den Märklin-Signalen der Reihe 446 dürfte dagegen die Abschaltung der Beleuchtung verhältnismäßig einfach sein, da man ja hier in eine gesonderte Masseleitung nur einen Schalter einzubauen braucht, um ohne Eingriff in den betreffenden Artikel eine Abschaltung vornehmen zu können. (S. z. B. Figur 3 auf Seite 4 des Märklin-Signal-Buches. Hier wäre also nur erforderlich, zwischen dem Punkt 18 bzw. Punkt 9 und 16 einen Schalter in die Leitung einzubauen und die Abschaltung müßte klappen.)

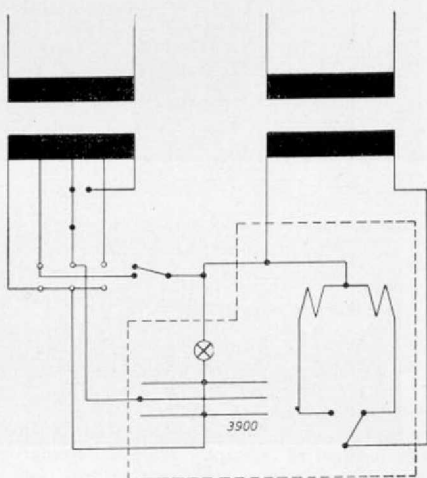
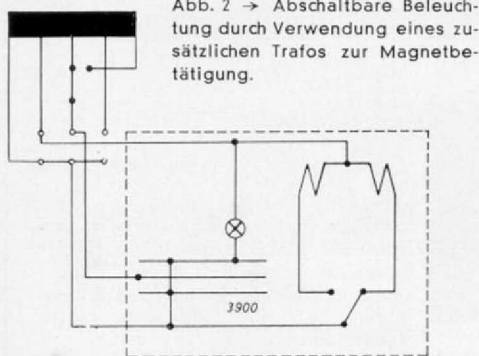
Es würde mich wirklich interessieren, wie die Lösung des Rätsels letztlich aussieht und wie dieses angebliche Wunder bei Herrn D. S. zustande gekommen sein sollte.“

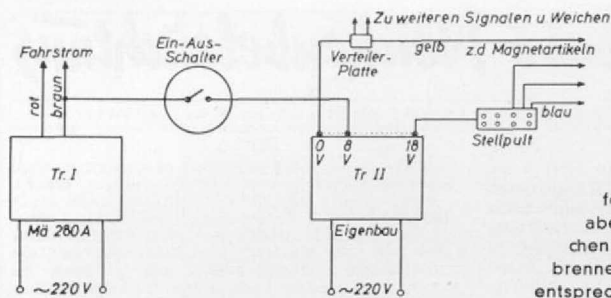
In diesem Zusammenhang sind auch die Ausführungen des Herrn H. Werner vielleicht nicht ganz uninteressant:

„Nach Fertigstellung einer Großanlage stellten wir zu unserem Erstaunen fest, daß bei Gleich-

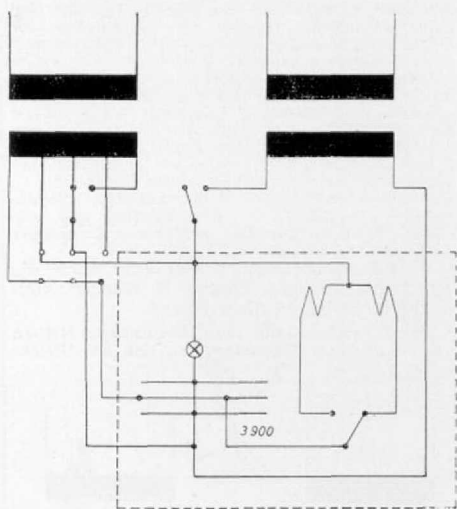
← Abb. 1 „Normale“ Anordnung, mit der keine Abschaltung der Beleuchtung ohne Eingriff möglich ist.

Abb. 2 → Abschaltbare Beleuchtung durch Verwendung eines zusätzlichen Trafos zur Magnetbetätigung.





↓ Abb. 3
Variante der Schaltung nach
Abb. 2.



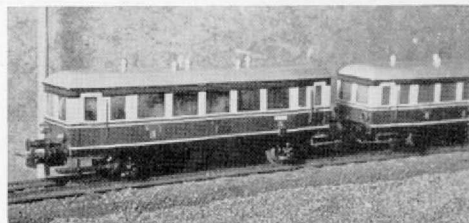
← Abb. 4 Auch Herr Frenzel aus Fronthenhausen knobelte am Problem der abschaltbaren Weichenbeleuchtung und entwickelte die nebenstehende Schaltung, die im Prinzip der des Herrn Puttlitz entspricht, denn auch hier werden zwei Transformatoren verwendet. Diese Lösung hat aber noch den Vorteil, daß die Lampchen mit verminderter Spannung (8V) brennen und so einer „Petroleum-Funzel“ entsprechen, denn meist brannten die Birnchen ja doch zu hell.

strombetrieb auf dem Märklin-Modellgleis irgend etwas nicht hinlief. Nach einigem Überlegen kam mir die Erinnerung an einen ähnlichen Fall: Als ich die Streckenführung meiner TRIX-Anlage fertig hatte, mußte ich feststellen, daß es auch hier so ähnlich wie bei Herrn D. S. war. Denn jedesmal, wenn die Plus-Fahrspannung an der Außenschiene lag, leuchteten beim Schalten einer Weiche die Weichenlampen auf und die Weichenmagnete zogen nicht einwandfrei an. Ich trennte deshalb den Magnetstrom von der Außenschiene ab und führte ihn getrennt an den Magnet, — und siehe da, der Mechanismus funktionierte einwandfrei.

Da ich mich nun um eine Erfahrung reicher glaubte, machte ich selbiges auch gleich bei den Märklin-Weichen 3900. Ich löste deshalb die Masseverbindung (Brücke von der Magnethalteschraube zur Außenschiene), lötlöte eine Massezuführung an und dachte, die Angelegenheit sei erledigt. Nachdem wir die 19 Weichen wieder eingebaut hatten, ging es trotzdem nicht. Wieder alles ausgebaut, kamen wir dann dahinter: Außer der besagten Brücke ist noch eine weitere Brücke eingebaut, in manchen Weichen sogar mehrere (die Halteklemmen der Plastikschwellen am Gleisbett). Nachdem wir alle diese leitenden Verbindungen beseitigt hatten, war das Problem gelöst und die Weichenbeleuchtung läßt sich einwandfrei mit einem Märklin-Schaltgerät 475/4 oder einem normalen einpoligen Kippschalter bedienen.“

Einen

Nebenbahn- Triebwagen



vom Typ CvT-33' baute sich Herr Günther Wirths aus Düsseldorf. Sowohl der Motorwagen als auch der Beiwagen entstanden in der Hauptsache aus Messing-Blech. Als Antriebsquelle fand ein 12 V-Permo-Motor Verwendung.

Das „gefederte“ Drehgestell

von W. Thomas, Duisburg-Hamborn

Es war schon ein rechtes Kreuz mit meinen ersten Drehgestellen. Sie sprangen immer gerade dann aus den Schienen, wenn es mal darauf ankam, einen reibungslosen und unfallfreien Betrieb vorzuführen. Deshalb habe ich mir meine Gedanken gemacht, wie dem abzuwehren sei. Das Ergebnis waren dann einige Schnellzugwagen, die ich mit gefederten Drehgestellen ausrüstete. Die Bauart dieser Drehgestelle bewährte sich auf meiner Anlage recht gut und ich möchte deshalb auch die anderen Selbstbauer an den Vorteilen dieser Drehgestelle teilhaben lassen.

Als Konstruktionsbeispiel wählte ich ein Drehgestell mit 40 mm Achsstand, wie es unter Schlafwagen älterer Bauart zu finden ist. Ueber das „Gesicht“ dieses Drehgestelles will ich keine Worte verlieren, denn es kommt hier ja nur auf das Prinzip der Abfederung an, das sich auch auf andere Drehgestellbauarten übertragen läßt (evtl. unter Abwandlung einiger Teile).

Die Abb. 1 ist eine Gesamtdarstellung des Drehgestells. Die senkrechten Pfeile in der Seitenansicht (bei den Achslagern) veranschaulichen die Federwirkung. Bemerkenswert ist, daß sowohl die einzelnen Achsstummel als auch das Drehgestell als Ganzes gegenüber dem Wagenkasten abgedeutert sind. Die anderen Zeichnungen (Abb. 3-7) zeigen die Einzelteile.

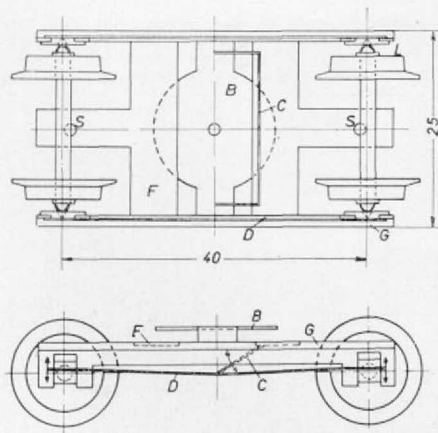


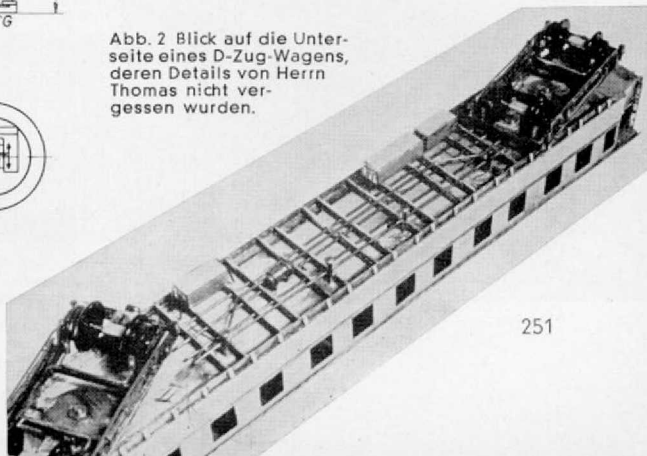
Abb. 1 Ansicht von unten (oben) und Seitenansicht (unten) des Drehgestells.

Teil A (Abb. 3) wird aus halbhartem Messingblech (0,5 mm stark) ausgesägt. Dieses Teil bildet den eigentlichen Drehgestellrahmen, also Seitenwangen mit Lagerführungen und Verbindungsstücken (F). Die Bohrungen S sind für die Befestigungsschrauben der Achslagerblenden (diese sind hier der Uebersicht halber nicht gezeichnet) bestimmt. An den gestrichelten Linien werden die Wangen rechtwinklig umgebogen und entlang der oberen Wangenkanten ein 1 mm starker Eisen- oder Stahldraht (letzterer ist vorteilhafter) als Versteifung angelötet (Teil G in Abb. 1).

Teil B (Abb. 7) besteht ebenfalls aus 0,5 mm Messingblech. Die beiden 2 mm breiten Enden werden entlang der gestrichelten Linien wieder um 90° abgewinkelt und Teil B so mit Teil A verlötet, daß das 2 mm-Loch in der Mitte des „Königsstuhls“ (Teil B) im Schnittpunkt der Symmetrieachsen des Drehgestells (Mittellinien in Abb. 1) liegt.

Aus 0,3 mm starkem Stahldraht ist Teil C zu biegen (Abb. 6) und so mit einem der Verbindungsstücke F des Teiles A zu verlöten, daß die Bügelenden von C frei unter den Wangen hervorstehen (s. a. Abb. 1). Die Lager E werden aus halbhartem Messingblech (1 mm stark) ausgearbeitet (Abb. 5) und in der Mitte lediglich angebohrt (nicht durchbohren!), da sie für Spitzenlagerung der Achsen gedacht sind. (Bei Zapfenlagerung ist das Loch jedoch durchzubohren. Die Zapfen sollten dann ca. 0,2 mm Spiel in den Lagerbohrungen haben!) Diese Lagerstücke sind in die Lagerführungen der Seitenwangen einzupassen, wobei man darauf achtet, daß die Lagerstücke in diesen Führungen leichtes Spiel haben und keinesfalls klemmen. Je zwei der Lager E werden durch einen Stahldraht miteinander verbunden (verlötet), dessen

Abb. 2 Blick auf die Unterseite eines D-Zug-Wagens, deren Details von Herrn Thomas nicht vergessen wurden.



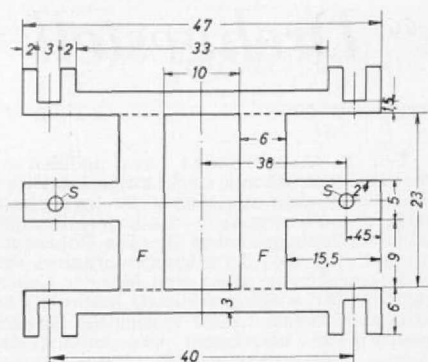


Abb. 3 Abwicklung des Drehgestell-Rahmens (Teil A).

Stärke sich nach dem Wagengewicht richtet. (Bei Metallbauweise etwa 0,3-0,5 mm \varnothing .) Die Kombination der Teile E mit dem Stahlraht bildet den Teil D, der in Abb. 4 dargestellt ist. Aus dieser Abbildung geht auch die Länge des Drahtes hervor. (Bei anderen Drehgestellen ist er um die Differenz der Achsstände entsprechend länger oder kürzer.)

Teil D wird nunmehr in die Führungsschlitze eingeführt (beidseitig), so daß der Verbindungsdraht auf den umgebogenen Enden des Teiles C aufliegt. Durch eine Probelastung zweier Drehgestelle mit einem Wagenkasten kann man nun feststellen, ob der Verbindungsdraht zu stark oder zu schwach ist: Liegen die Lager E an den oberen Enden der Führungsschlitze an, so

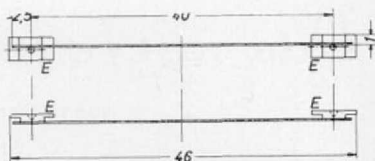


Abb. 4 Die Teile D bestehen aus je zwei Teilen E und dem verbindenden Stahlraht.

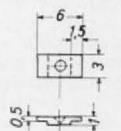


Abb. 5 Maßskizze der Teile E, der eigentlichen Achslager.

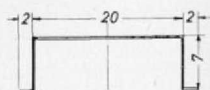
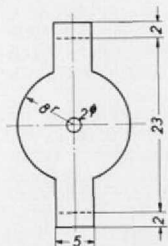
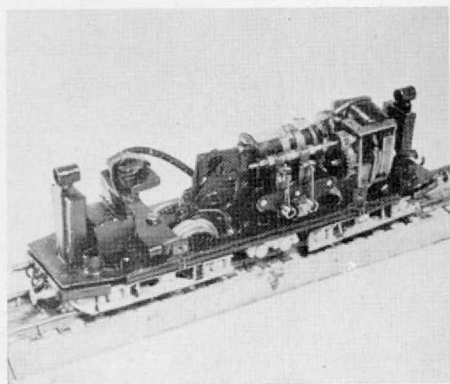
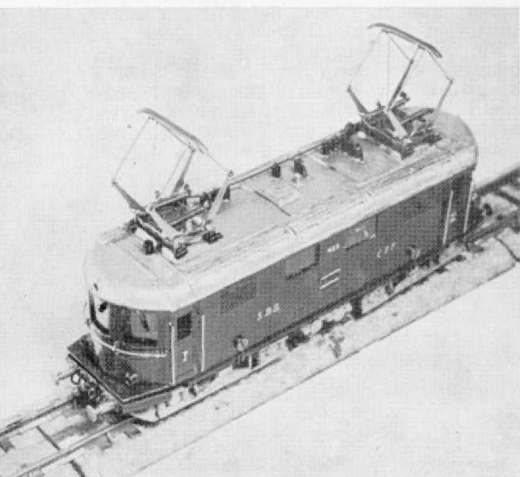


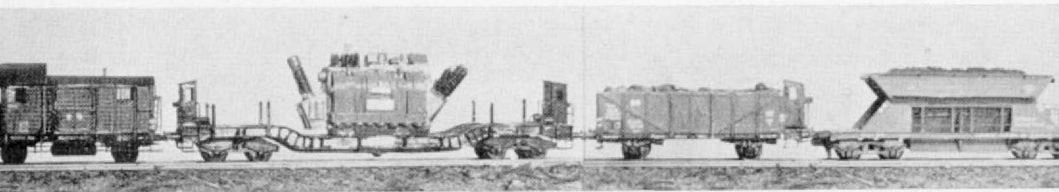
Abb. 6 ↑ Teil C (Stahlraht, der schräg von unten an F gelötet wird).



← Abb. 7 Teil B (0,5mm starkes Ms-Blech).

← Abb. 8 Auch an den Lokbau hat sich Herr Thomas bereits gewagt. Das im Bild gezeigte Modell der Re 4/4 wurde unter Verwendung eines TRIX-Motors als '1B1'-Lok gebaut. Abb. 9 ↓





Reiner Selbstbau sind die Modellfahrzeuge, die auf diesen beiden Fotos abgebildet sind. Der Erbauer ist Herr Hermann vom MEC-Nürnberg. Im oberen Bild von links nach rechts: ein Güterzugpackwagen, ein Tiefladewagen (SSt „Köln“) mit Siemens-Hochspannungstrafa (siehe auch MIBA-Heft 7/IV), ein hochbordiger Güterwagen und ein vierachsiger Selbstentladewagen für Schüttgüter (Baugröße H0).



Für die Nebenbahnstrecke des Herrn Hermann entstand diese T 3 und der angehängte Old-Timer-Wagen

←
ist der Draht zu schwach. Die richtige Drahtstärke ist dann verwendet worden, wenn sich die Lager E gerade in der Mitte der Führungsschlitze befinden.

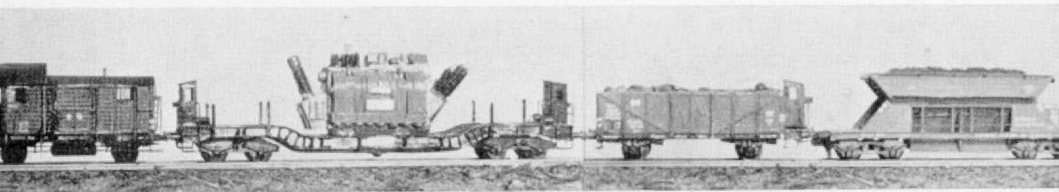
Um das Herausfallen der Achsen beim Hochnehmen eines Wagens zu verhindern, habe ich an den Stegen der Achslagerblenden je einen Blechwinkel angelötet, der so unter die Achsen greift, daß diese beim Abheben des Wagens wie in einer Schale liegen. (Der Winkel ist in den Abbildungen nicht gezeichnet.) — Die Achslagerblenden sollten abschraubbar am Drehgestellrahmen befestigt werden, damit man notfalls die Federung ohne Schwierigkeiten und Fingerverrenkungen nachstellen und die Lager reinigen kann. Es ist nämlich möglich, daß der Wagen nach einiger Laufzeit etwas schief auf den Schienen steht. Das kann man aber durch korrigierendes Nachbiegen des Verbindungsdrahtes von D leicht beheben.

Eine Anlage mit Atmosphäre . . .

. . ., so überschrieben wir seinerzeit den Bericht über die Anlage des Herrn Schmitz in Hamburg. Der Erbauer ist aber auf dem damals erreichten Punkt nicht stehen geblieben und schickte uns wieder einige neue Fotos der weiter ausgestalteten und verbesserten Anlage. Daß die Atmosphäre aber auch weiterhin gewahrt blieb, zeigen das Foto auf Seite 258 und unser heutiges

Titelbild

Beim Betrachten dieser beiden Fotos kann man wohl sagen, daß Herr Schmitz in punkto Realistik den „Bogen 'raus“ hat.



Reiner Selbstbau sind die Modellfahrzeuge, die auf diesen beiden Fotos abgebildet sind. Der Erbauer ist Herr Hermann vom MEC-Nürnberg. Im oberen Bild von links nach rechts: ein Güterzugpackwagen, ein Tiefladewagen (SSt „Köln“) mit Siemens-Hochspannungstrafa (siehe auch MIBA-Heft 7/IV), ein hochbordiger Güterwagen und ein vierachsiger Selbstentladewagen für Schüttgüter (Baugröße H0).



Für die Nebenbahnstrecke des Herrn Hermann entstand diese T 3 und der angehängte Old-Timer-Wagen

←
ist der Draht zu schwach. Die richtige Drahtstärke ist dann verwendet worden, wenn sich die Lager E gerade in der Mitte der Führungsschlitze befinden.

Um das Herausfallen der Achsen beim Hochnehmen eines Wagens zu verhindern, habe ich an den Stegen der Achslagerblenden je einen Blechwinkel angelötet, der so unter die Achsen greift, daß diese beim Abheben des Wagens wie in einer Schale liegen. (Der Winkel ist in den Abbildungen nicht gezeichnet.) — Die Achslagerblenden sollten abschraubbar am Drehgestellrahmen befestigt werden, damit man notfalls die Federung ohne Schwierigkeiten und Fingerverrenkungen nachstellen und die Lager reinigen kann. Es ist nämlich möglich, daß der Wagen nach einiger Laufzeit etwas schief auf den Schienen steht. Das kann man aber durch korrigierendes Nachbiegen des Verbindungsdrahtes von D leicht beheben.

Eine Anlage mit Atmosphäre . . .

. . ., so überschrieben wir seinerzeit den Bericht über die Anlage des Herrn Schmitz in Hamburg. Der Erbauer ist aber auf dem damals erreichten Punkt nicht stehen geblieben und schickte uns wieder einige neue Fotos der weiter ausgestalteten und verbesserten Anlage. Daß die Atmosphäre aber auch weiterhin gewahrt blieb, zeigen das Foto auf Seite 258 und unser heutiges

Titelbild

Beim Betrachten dieser beiden Fotos kann man wohl sagen, daß Herr Schmitz in punkto Realistik den „Bogen 'raus“ hat.