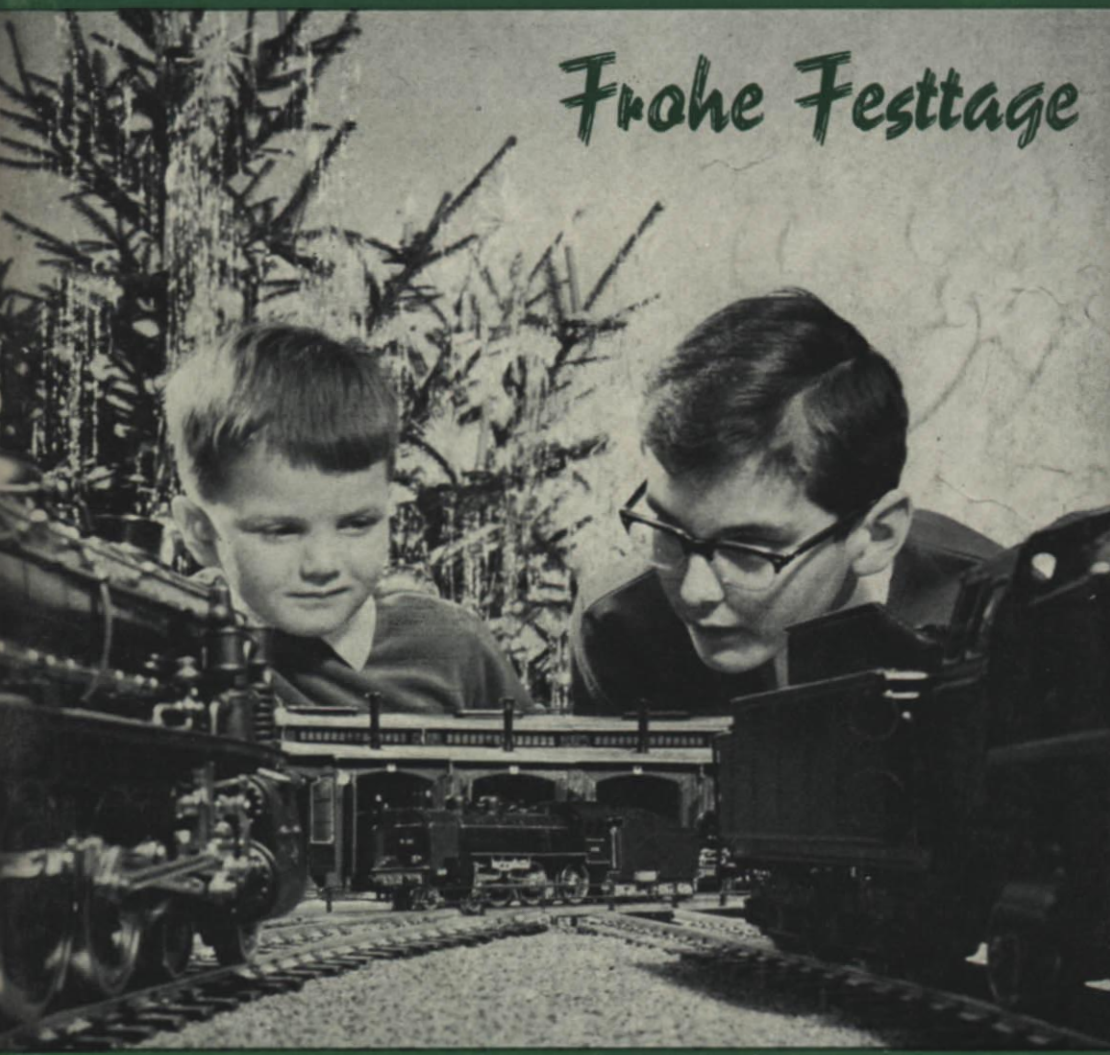
DM 2.60 J 21282 E

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

21. JAHRGANG
DEZEMBER 1969

12

„Kurzfahrplan" der „Miniaturbahnen" Heft 12/XXI

1. Bunte Seite (Kurzimpressum, Festtags-Glückwünsche) 771
2. Stimmungsvolle Nachtaufnahme 772
3. Wie ein Geschenk verpackt . . . 772
4. JoKI's 20jähriges MIBA-Jubiläum 773
5. Weiße Weihnachten — en miniature 773
6. Verfeinerte Lokräder 774
7. Kein Pappschnee . . . 777
8. Etwas Gleisplan-Polemik 778
9. Lokbehandlungsanlagen (Schluß) 780
10. Sie fragen . . . Umstellung einer Märklin-Anlage auf Gleichstrombetrieb 785
11. Arnold-TEE-Aussichtswagen u. SBB-Re 4/4 II 786
12. Meine Stadt-Silhouette 788
13. Die Pola-maxi-0-Bahn 791
14. 150 x 90 cm (N-Anlage Steinauer) 792
15. 1 m² mehr (H0-Anlage B. Schmid) 794
16. UHU-plus 5 minuten 801
17. Auf der REPA-Bahn II (MD4ie-Modelle) 802
18. Mein Bahnbetriebswerk (Fazler) m. Gleisplan 804
19. BZ in H0 und N: Erster Ganzstahl-Schlafwagen 3. Kl. von 1921—23 808
20. Die improvisierte Behelfs-Kopframpe 810
21. Gehrungslehre für Feinprofile 811
22. Stiefkind Straßenbahn (Anlage Zech) 812
23. Überdachtes Hilfsstellwerk 819 u. 814
24. Miba(h)ners Güterabfertigung (mit Gleisplänen) 817
25. Noch 'ne schwenkbare Ladebühne 818
26. Erstlingsmodell pr. Mallet-T 13 (Bauerfahr.) 820

MIBA-Verlag Nürnberg Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur: Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Das weihnachtliche Titelbild

stammt dieses Jahr wieder einmal von Gerhard Binanzer aus Stuttgart-Bad Cannstatt. Seine beiden Jungs Frank und Peter dürfen an Weihnachten wieder einmal Vatis alte Spur 0-Bahn bewundern (links und rechts im Vordergrund). Des kleinen Franks sauersüße Miene gilt wohl der entgleisten Laufachse der . . Liliput-H0-P 8! Oder sind Sie, lieber Leser, gar auf den Superweitwinkel-„Effekt" hereingefallen?

„Jeduld, Herrschaften, kommt ja schon ruff!"

Mit dieser Karte (bei der der bekannte Bundesbahn-Werbeslogan „Alle reden vom Wetter – wir nicht" in origineller Weise umgemodelt wurde) brachten letztes Jahr die Modelleisenbahnfreunde Köln e. V. (MFK) ihre Festtagsgrüße dar. Nun, auch wir wollen es einmal kurz machen und wünschen Ihnen, lieber Leser, mit dem weihnachtlichen Titelbild

frohe Festtage

und darüber hinaus noch

ein gutes Neues Jahr!

WeWaW und der gesamte MIBA-Verlag

Heft 1/70 (mit Inhaltsverzeichnis) ist ca. 23. 1. 70 im Fachgeschäft!

Eine stimmungsvolle Nachtaufnahme

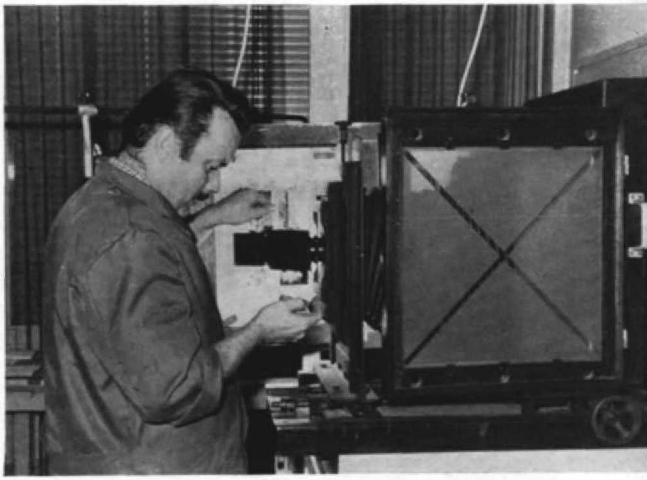
ist wohl der Traum eines jeden fotobeflissenen Modellbahners und daß solche Aufnahmen auch bei einer N-Anlage möglich sind, stellt Herr A. van Praag aus Meyrin/Schweiz unter Beweis. Wir wollen nicht verhehlen, daß solche Nachtaufnahmen nicht auf Anhieb gelingen, sondern quasi systematisch „erarbeitet" werden müssen. Das heißt: Anhand der ersten Aufnahme (die nach Gutdünken zu machen ist) wird man gewisse Fehler entdecken (z. B. zu helle Lichthöfe um Lampen herum, allgemeine Unterbelichtung u. ä.) und diese bei der zweiten Aufnahme zu vermeiden versuchen, z. B. zu dunkle Stellen durch kurzes Beleuchten aufhellen oder umgekehrt zu helle Lampen nur kurz einschalten u. dgl. mehr. Die entsprechenden Zeiten mit Faktoren notieren, um nach der zweiten Aufnahme weitere gezielte Verbesserungen vornehmen zu können. Auf diese Weise vervollkommnet sich die Nachtaufnahme immer mehr. Sie hat nur den einen Fehler: sie erfordert Geduld und Zeit, aber ihr Pluspunkt, der Effekt, ist dafür auch umso höher zu bewerten!

Wie weihnachtliche Geschenke verpackt...

. . . stehen diese beiden Meterspur-Dieselloks in ihrer „Zellophan"-Hülle auf einem Dreispur-Gleis des Hamburger Rosshafens zur Verschiffung bereit – von der Lokomotivfabrik Henschel aber wohl kaum als „Geschenke" gedacht, sondern gegen harte DM an Bangkok zu liefern. Fensterscheiben und Lampengläser sind fein säuberlich durch Pappe u. Styropor geschützt.

Nun, meine Damen (und damit wenden wir uns an die verehrten Modellbahner-Ehefrauen, -Bräute und -Freundinnen): Wär' das nicht eine nette Idee für nächstes Jahr, Ihre Modellbahngeschenke in ähnlicher Weise in Kunststoff-Folie zu verpacken und auf einem der Anlagengleise zu postieren?

JoKl's 20jähriges MIBA-Jubiläum



Genau genommen sind es eigentlich über 21 Jahre, daß Joachim Kleinknecht aus Nürnberg – seinerzeit mein Nachbar – mithalf, die MIBA zu planen und aus der Taufe zu heben. Und offiziell sind es 20 Jahre her, seit er seine Tätigkeit als Chemiegraph aufnahm. Wieviele Über- und Nachtstunden jedoch „nebenher" draufgingen, in denen er eifrig und aktiv mitarbeitete, -bastelte, -beratschlagte und fotografierte, ist heute nicht mehr feststellbar. Fest steht nur eines: Wenn auch jene irgendwie reizvolle Pionierzeit passé ist und inzwischen andere Aufgaben und Probleme in den Vordergrund getreten sind, so ist JoKl – unseren langjährigen Lesern und Geschäftsfreunden unter diesem Pseudonym bestens bekannt – nach wie vor (quasi als „ruhender Pol in den Erscheinungen Flucht") mein Vertrauter und Berater in allen möglichen einschlägigen Fachfragen (neuerdings auch als versierter N-Bahn-Spezialist). Daß auch gewisse freundschaftliche und gute menschliche Beziehungen mit Voraussetzung für eine so lange Betriebszugehörigkeit sind, braucht wohl kaum betont zu werden.

Ich könnte natürlich noch ein seitenlanges Loblied über JoKl anstimmen, aber einerseits mag er solche „Lobhudeleien" nicht (es hat uns schon Mühe genug gekostet, ihn überhaupt auf die Platte zu bannen), zum anderen kann ein solches Jubiläum eigentlich doch nur von den Betroffenen selbst richtig gewertet werden. Doch Ehre, wem Ehre gebührt, und deshalb sage ich ihm dennoch auf diese Weise meinen Dank für seine lange, lange Mitarbeit und ich kann nur hoffen, daß sie mir (bzw. dem MIBA-Verlag) nochmals so lange erhalten bleiben möge!

WeWaW

Weiße Weihnacht – en miniature

Winterliche Schneemotive üben auch im Kleinen einen eigenartigen Reiz aus, und schon gar manches eingeschneite Anlagenstück wurde zum Gegenstand selbstfabrizierter Kartengrüße. Auch Herr Karl Reich aus Bamberg überrascht dieses Jahr seine Freunde mit unterschiedlichen farbigen Festtags-Karten, von denen wir ein Motiv — leider nur in Schwarz-Weiß — wiedergeben. Als Schnee dient Herrn Reich . . . Mondamin, weil dieses natürlicher aussehe als VIM-Schnee. Außerdem soll es sich leichter mit Pinsel und Staubsauger entfernen lassen.

Abb. 1. Wie die Fesseln eines edlen Rennpferdes: das feinspeichige Rad einer 03. (Foto: Brendel)

H. R. Brendel, Singen:

Verfeinerte Modell-Lokräder

Es wird Sturm gelaufen, ... es wird protestiert, ... es wird kritisiert, ... und es wird gefordert!

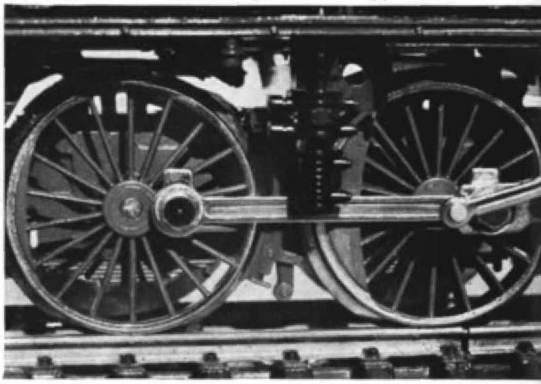
Ja warum auch nicht? Wo wäre z. B. unsere schöne Modellbahnerei heute, wenn nicht gemeckert würde ... und wenn die Industrie sich nicht auch hie und da darum kümmern würde.

Die Früchte sieht man. Es gibt heute Modelle, an denen man fast nichts mehr auszusetzen hat. Aber leider eben nur — fast nichts mehr!

Nehmt zum Beispiel die 01 von Fleischmann. Ist sie nicht wahrhaftig eine einmalige Schönheit? Jaaaah, aber wißt Ihr, was ich mit der machen würde, wenn einer auf die Idee käme sie mir zu schenken?

Auseinanderreißen! ! Jawohl, auseinanderreißen würde ich sie! Und warum? ... nur der Räder wegen!

Abb. 2. Nach der Methode des Verfassers überarbeitete Räder der Fleischmann-BR 01 (H0) in vergrößerter Wiedergabe. Der Verfeinerungseffekt ist frappierend!



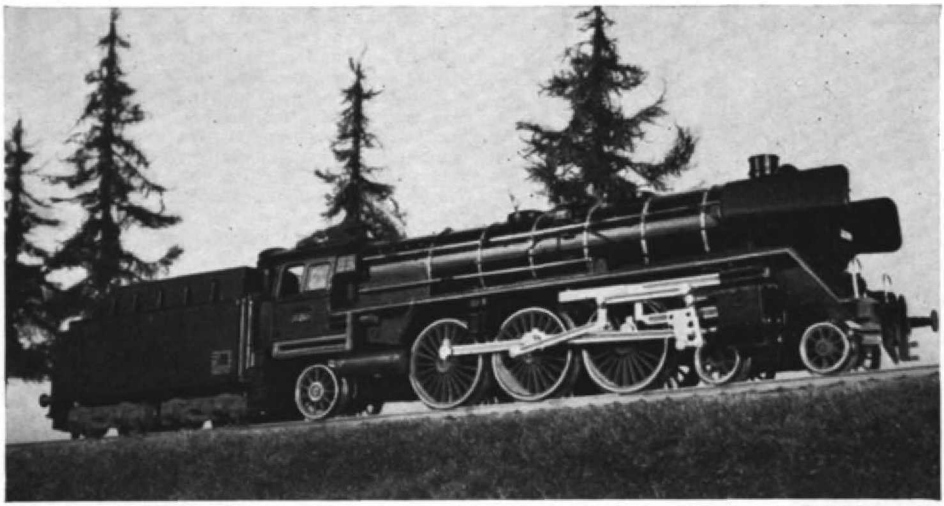


Abb. 3. Die Trix-BR 01 mit überarbeiteten Rädern. Leider kommen bei dieser Aufnahme die Verfeinerungen nicht so deutlich zum Ausdruck wie bei Abb. 2 oder 5.

Vergleicht doch einmal dieses schöne Modell mit einem Foto einer Originallok. Sie hat zu plumpe Beine. Die Speichen sind zu dick. Man hat Angst, die Modellok über eine Kibri-Brücke laufen zu lassen. Sie könnte alles kaputt trampeln.

Sie, die doch ein Renner ist, und solche Beine! Wie kann man nur? ! Deshalb würde ich sie auseinanderreißen. Ich würde die Räder auf der Drehbank bearbeiten, die Stabilität leidet darunter keinesfalls!

Zur großen Liebe würde ich sie mir umarbeiten. Graziler und leichtfüßiger würde ich sie mir machen. Frohlockend würde ich ihr dann ins Auge sehen können und durch die Speichen! Und dem Spender wüßte ich Dank zu sagen, aber nur der Räder wegen . . . !

Wie man dem abhelfen kann, wie man Modelle restlos zu Supermodellen umarbeiten kann und was dabei zu beachten ist, zeigt nachfolgender Bildbericht!

Die „Abmagerungskur"

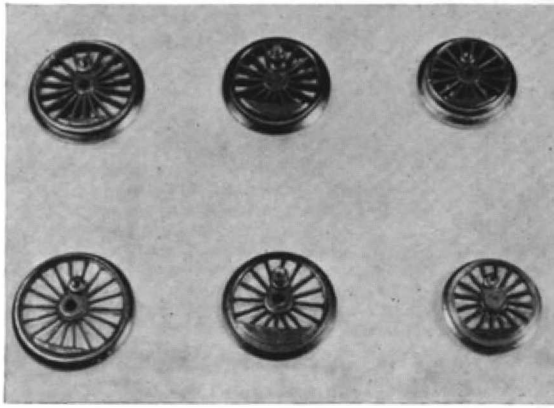
Hier nun also die „Abmagerungskur" für meine Lokräder:

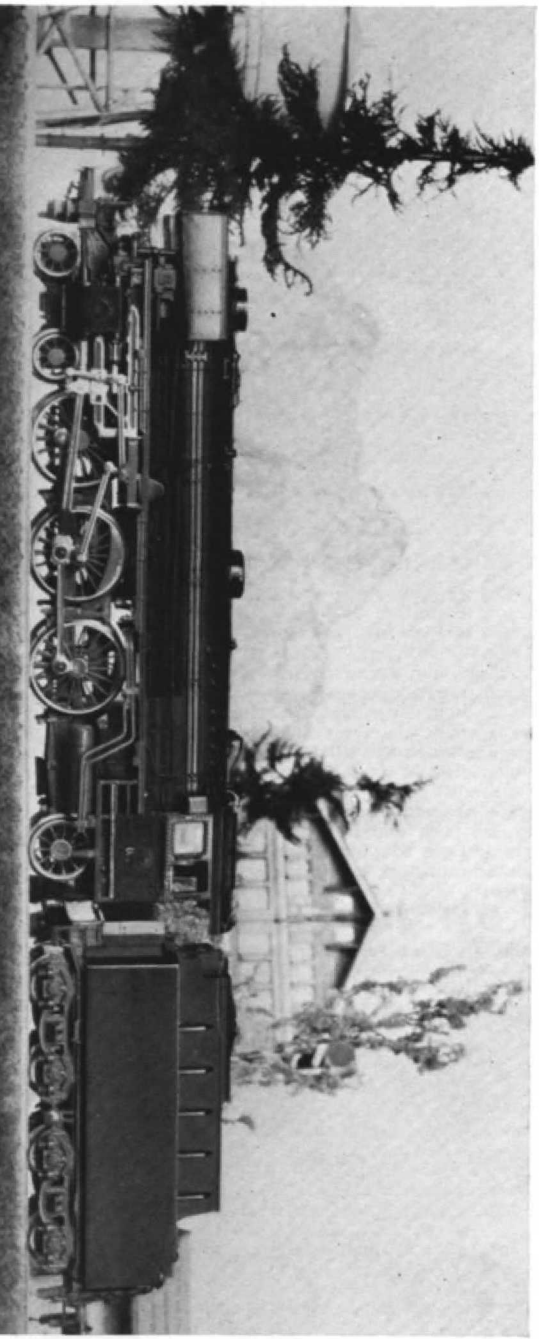
Nachdem man die Lok zerlegt hat, legt man sie so, daß man mittels eines kleinen Durchschlags und vorsichtigem Klopfen die Achsen aus den Isolierbuchsen (bei Fleischmann u. dgl.) treiben kann.

Als erstes drehe ich den Spurkranz niedriger (auf ca. 1 mm Spurkranzhöhe), indem ich die Räder samt Achse in der Drehbank einspanne. Beim Abdrehen der Spurkränze kann es passieren, daß sich bei zu geringer Drehgeschwindigkeit das Rad auf der Achse lockert; hier hilft entweder LOP der Fa. Henkel (s. Heft 2/67 S. 53. D. Red.) oder der neue UHU-plus 5 minuten.

Für die nächsten Dreharbeiten müssen die Räder von der Achse abgezogen werden, und zwar wiederum unter Zuhilfenahme des schon erwähnten Durchschlags. Nur muß man hierbei einen etwa 25 mm starken Holzklotz (mit einer senkrecht durchgehenden 3 mm-Bohrung) zu Hilfe nehmen. Man steckt einen Achsstummel in das Loch und treibt dann die Achse durch vorsichtiges Klopfen hinein. Ein leicht geöffneter Schraubstock tut übrigens fast den gleichen Dienst.

Abb. 4. Obere Reihe v.l.n.r.: Je ein Original-Rad von der 01 und der 23 von Märklin sowie der 24 von Trix. — Untere Reihe: Die gleichen Räder überarbeitet.





Nach dem Abziehen von der Achse spannt man das zu bearbeitende Rad mit dem Laufkranz ein und dreht von der Nabe her nach außen (dem Spurkranz zu) etwa $^{2}/_{3}$ der Speichenstärke weg, so daß eine Stärke von ca. $^{3}/_{4}$ mm entsteht. Achtung! Immer von der Nabe aus drehen, da sich sonst bei umgekehrter Richtung der Drehstahl zu leicht verhaken kann und im ungünstigsten Fall die Nabe ausbricht. (Deshalb stets einige passende Räder in Vorrat haben!)

Die Drehgeschwindigkeit mag zwischen 500 und 1000 Umdrehungen pro Minute betragen. Jedenfalls sollte sie nicht zu hoch sein, da der Stahl relativ langsam bewegt werden muß. Auch muß er ziemlich spitz und scharf angeschliffen sein.

Die Laufkränze brauchen nur bei Rädern abgedreht zu werden, bei denen ein arger Überhang besteht (z. B. bei Trix-Rädern). Mit der Zentrierung ist es m. E. halb so wild; es genügt, wenn man das Rad mit dem Laufkranz einspannt. Es würde ja auch gar keine Rolle spielen, wenn ein Rad etwas schlägt, da man ja doch nur von hinten her ausdreht. Im Endeffekt kommt es ja nur auf die Vorderansicht an.

Beim Ausdrehen der Speichen der Treibräder gehen auch die Verstärkungsrippen, die dem Gegengewicht gegenüberliegen, in die Binsen. Das ist jedoch nicht weiter schlimm; man klebt mit UHU-plus 5 min etwa 0,2 mm dünne Bronchleche von hinten auf die Speichen, durchbohrt sie vorsichtig und feilt die vorherige Form wieder heraus. Ansonsten gibt es eigentlich fast nichts zu feilen. Ich persönlich verwende ein scharfes Messer, um den Grat von hinten wegzukratzen. Gegebenenfalls kann man ja feine Messer- oder Nadelfeilen zu Hilfe nehmen.

Wenn man die Lok zwecks Ausdrehen der Räder zerlegt hat, offenbart sich dem Betrachter, daß die Herstellerfirma am Rahmen die Aussparungen, die beim Original vorhanden sind, wenigstens angedeutet hat. Was liegt also näher als den Bohrer zu nehmen und diese Stellen aufzubohren, um sie mit Nadelfeilen sauber auszufeilen. (Nadelfeilen gibt es in jedem guten Werkzeuggeschäft. Man benötigt Drei- und Vierkantfeilen sowie Rundfeilen in einer Länge von ca. 17 cm in einem groben und mittleren Hieb). Sollte beim Bohren oder Feilen eine unsaubere Stelle entstehen, so kann sie mittels Spachtelkitt ausgebessert werden.

Wenn man alles gut hingekriegt hat, merkt man, daß sowohl die vorderen als auch die hinteren Laufräder zu klein sind und man verspürt Lust, auch hier Abhilfe zu schaffen, und zwar mittels Rädern Nr. 240210 und Nr. 240415 der

Abb. 5. Ein Bild, das für sich, d. h. für die Verfeinerungsmethode des Verfassers, spricht: die Fleischmann-BR 01 mit den überarbeiteten Rädern und dem ausgefeilten Rahmen. Weiterer Kommentar wohl überflüssig!

Kein Pappschnee, sondern Pappe und „Schnee"

Das romantische Stationsgebäude der Nassauischen Kleinbahn – frei nach Heft 4/69 in der üblichen Pappbauweise gebaut und in Anbetracht der nahen Weihnacht in winterlicher Stimmung. Mein neuester Schneeversuch war diesmal feinstes weißes Sägemehl, das – so meine ich – für alles rollende Material „gesünder" ist als VIM, ATA u. ä. (Das noch fehlende Türmchen werde ich in Kürze anbringen.) A. Opalla, Aschaffenburg

Trix 01 International. Auch diese werden auf die angegebene Art ausgedreht und passen ganz genau.

Am Rahmen feilt man beim Vorlauf etwas Farbe ab und isoliert die Unterseite dünn mit UHU-plus, damit die Räder, deren Spurkränze auf 1 mm abgedreht wurden, bei einem eventuellen Berühren des Rahmens keinen Kurzschluß verursachen. Beim hinteren Laufgestell ist schon etwas mehr Arbeit erforderlich. Hier muß man einiges vom Metallteil des Führerhausbodens herausfräsen und den Boden wiederum dünn mit UHU-plus (gegen die Räder) isolieren.

Das Wiederaufziehen der Räder mache ich folgendermaßen: Das nichtisolierte Rad wird als Erstes auf die Achse gezogen. Ich spanne es genau zentrisch in das Dreibackenfutter der Drehbank, nehme den Arbeitsriemen ab und unter leichtem Druck und Drehen (von Hand!) in einer Richtung presse ich die in das Bohrfutter eingespannte Achse vorsichtig in die Radnabe. Vorsichtig deshalb, weil ja die Radnabe nicht mehr so stabil ist wie zuvor!

Das zweite Rad weist eine Isolierbuchse auf, die sich leicht von Hand aufziehen läßt. Ein ganz klein wenig UHU-plus 5 min vor dem Aufziehen auf den Achskopf getan (oder nachträgliches Einbringen von LOP) erhöht die Festigkeit ungemein.

Weist das zweite Rad eine Metallnabe und eine Ringisolation (Laufkranz) auf, dann mache ich es so: Das Rad wird zentrisch ins Dreibackenfutter eingespannt; eine alte Achse gleichen Durchmessers, die vorher an der Stirnseite abgedreht wurde, damit sie scharfkantig wird, kommt ins Bohrfutter und unter hoher Drehzahl der Maschine und etwas Öl auf der Achse wird die Radbohrung wie mit einer Reibahle aufgerieben. Wenn man's richtig macht, geht das Rad „mit knapper Not" auf die Achse. Achse und Radbohrung erhalten 2-3 winzige Feilnuten (damit der Kleber besser hält) und nachdem die Achse durch den Rahmen gesteckt ist, zieht man ein kleines Stückchen Papier wie eine Unterlegscheibe auf. Ein Tropfen Öl auf Papier und Achse und etwas UHU-plus in die Radbohrung und man kann das Rad aufstecken. Rad genau auf 90° ausrichten (mir genügt mein Augenmaß!) und die erforderliche Spurweite mittels Schublehre einstellen; wenn alles fest ist, kann man das Stückchen geöltes Papier, das ein Verkleben des Rades oder der Achse mit dem Rahmen verhinderte, mit einer Pinzette wieder „herauspuhlen"!

Das wäre eigentlich alles. Nur noch soviel: Es wird gut sein, erst mal an ein paar alten Rädern herumzuprobieren, bevor man sich an eine neue Lok ranwagt! Sie wissen ja, es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen . . . !

Kein Pappschnee, sondern Pappe und „Schnee"

Das romantische Stationsgebäude der Nassauischen Kleinbahn – frei nach Heft 4/69 in der üblichen Pappbauweise gebaut und in Anbetracht der nahen Weihnacht in winterlicher Stimmung. Mein neuester Schneeversuch war diesmal feinstes weißes Sägemehl, das – so meine ich – für alles rollende Material „gesünder" ist als VIM, ATA u. ä. (Das noch fehlende Türmchen werde ich in Kürze anbringen.) A. Opalla, Aschaffenburg

Trix 01 International. Auch diese werden auf die angegebene Art ausgedreht und passen ganz genau.

Am Rahmen feilt man beim Vorlauf etwas Farbe ab und isoliert die Unterseite dünn mit UHU-plus, damit die Räder, deren Spurkränze auf 1 mm abgedreht wurden, bei einem eventuellen Berühren des Rahmens keinen Kurzschluß verursachen. Beim hinteren Laufgestell ist schon etwas mehr Arbeit erforderlich. Hier muß man einiges vom Metallteil des Führerhausbodens herausfräsen und den Boden wiederum dünn mit UHU-plus (gegen die Räder) isolieren.

Das Wiederaufziehen der Räder mache ich folgendermaßen: Das nichtisolierte Rad wird als Erstes auf die Achse gezogen. Ich spanne es genau zentrisch in das Dreibackenfutter der Drehbank, nehme den Arbeitsriemen ab und unter leichtem Druck und Drehen (von Hand!) in einer Richtung presse ich die in das Bohrfutter eingespannte Achse vorsichtig in die Radnabe. Vorsichtig deshalb, weil ja die Radnabe nicht mehr so stabil ist wie zuvor!

Das zweite Rad weist eine Isolierbuchse auf, die sich leicht von Hand aufziehen läßt. Ein ganz klein wenig UHU-plus 5 min vor dem Aufziehen auf den Achskopf getan (oder nachträgliches Einbringen von LOP) erhöht die Festigkeit ungemein.

Weist das zweite Rad eine Metallnabe und eine Ringisolation (Laufkranz) auf, dann mache ich es so: Das Rad wird zentrisch ins Dreibackenfutter eingespannt; eine alte Achse gleichen Durchmessers, die vorher an der Stirnseite abgedreht wurde, damit sie scharfkantig wird, kommt ins Bohrfutter und unter hoher Drehzahl der Maschine und etwas Öl auf der Achse wird die Radbohrung wie mit einer Reibahle aufgerieben. Wenn man's richtig macht, geht das Rad „mit knapper Not" auf die Achse. Achse und Radbohrung erhalten 2-3 winzige Feilnuten (damit der Kleber besser hält) und nachdem die Achse durch den Rahmen gesteckt ist, zieht man ein kleines Stückchen Papier wie eine Unterlegscheibe auf. Ein Tropfen Öl auf Papier und Achse und etwas UHU-plus in die Radbohrung und man kann das Rad aufstecken. Rad genau auf 90° ausrichten (mir genügt mein Augenmaß!) und die erforderliche Spurweite mittels Schublehre einstellen; wenn alles fest ist, kann man das Stückchen geöltes Papier, das ein Verkleben des Rades oder der Achse mit dem Rahmen verhinderte, mit einer Pinzette wieder „herauspuhlen"!

Das wäre eigentlich alles. Nur noch soviel: Es wird gut sein, erst mal an ein paar alten Rädern herumzuprobieren, bevor man sich an eine neue Lok ranwagt! Sie wissen ja, es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen . . . !