

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



NR. 4 / BAND II 1950

HO? — 00?

Von verschiedenen Seiten wurde in letzter Zeit versucht, ohne jegliche Fühlungnahme miteinander die internationale Bezeichnung HO anstelle der in Deutschland noch gebräuchlichen Bezeichnung 00 für die Spurweite 16,5 mm einzuführen. Es stand für mich von vornherein fest, daß eine solche grundlegende Änderung nicht eigenbrötlerisch erreicht werden kann, sondern nur durch ein entsprechendes Übereinkommen mit maßgeblichen Stellen bzw. Firmen, um eine allgemeine Verwirrung in weiten Kreisen zu vermeiden. Ich habe nun die Nürnberger Spielwaren-Fachmesse dazu benutzt, mit den Firmen Märklin, Trix und Fleischmann eine diesbezügliche Vereinbarung zu erreichen.

Mit Erscheinen der Herbstkataloge wird somit in Deutschland offiziell die internationale Bezeichnung „HO“ eingeführt werden.

Damit ist erreicht, daß die Spurweite HO für groß und klein, für Fachleute und Laien ein Begriff wird und tatsächlich Allgemeingültigkeit hat. Bis dahin werden wir offiziell die jetzige Bezeichnung „00“ ebenfalls noch beibehalten und lediglich zur Eingewöhnung und im Interesse der ausländischen Leser „HO“ in Klammer beifügen.

In diesem Zusammenhang noch ein paar Worte über weitere allgemeingültige Begriffsbestimmungen. Mit dem Begriff „Modellbahn“ und „Modellbau“ wird m. E. ziemlich viel Mißbrauch getrieben. Abgesehen davon, daß das Modell auf sämtlichen technischen Gebieten fast ausschließlich das Primäre ist, bzw. die haargenaue Verkleinerung eines großen Vorbildes, hat sich der Begriff „Modellbahnen“ nun einmal international für sämtliche Nachbildungen der großen Eisenbahn eingebürgert. Der eigentliche Unterschied besteht jedoch nicht in den Kategorien „Modellbahn“ und „Industriefabrikate“, sondern in „Selbstbau“ und „In-

dustrieerzeugnisse“. Beide befassen sich jedoch mit dem „verwässerten“ Begriff „Modellbahnen“. Ich habe also aus ganz bestimmten Gründen von vornherein die treffendere Bezeichnung „Miniaturbahnen“ gewählt. Um irgendwelchen böswilligen Verdrehungen vorzubeugen, möchte ich ausdrücklich betonen, daß wir weiterhin bemüht sein wollen, den wirklichkeitsgetreuesten Nachbau des großen Vorbildes in kleinen Modellen zu erreichen, auch wenn dieser vielleicht nicht immer dem Modellbauer in der vollendetsten Form gelingen wird. Meine in Heft 2 proklamierte Toleranz (großzügige Duldsamkeit in jeder Hinsicht und in jeder Richtung) erstreckt sich nämlich auch auf die Selbstbauer, deren Schöpfungen zum Teil genau so kritikbedürftig sind wie die Industriefabrikate. Jedes bastlerische Können hat, wie die industrielle Herstellung gewisse Grenzen, auch wenn diese auf verschiedenen Ebenen liegen. Es ist daher wirklich müßig, den Liebhabern beider Kategorien andauernd die Freude zu vergällen, sei es durch ständige Kritik des von ihm gewählten Fabrikates, oder durch Herabsetzung seiner bastlerischen Fähigkeiten. Es handelt sich bei unserem Metier ja schließlich um eine sehr individuelle Liebhaberei und nicht um ein Pflichtfach.

Und noch zwei Begriffe möchte ich klarstellen, über die ich mir durch Anregungen aus dem Leserkreis Gedanken gemacht habe. Es handelt sich um die Worte „naturgetreu“ und „modellgetreu“, „Naturgetreu“ im Zusammenhang mit technischen Gebilden, die Menschenhand geschaffen hat, ist tatsächlich ein Nonsens und kann höchstens bei der Landschaftsgestaltung als Vergleichswort dienen. Für den Modellbau trifft also nur „wirklichkeitsgetreu“ oder „vorbildgetreu“ zu. Beide Ausdrücke gelten auch anstelle des absurden Begriffes „modellgetreu“.

Soviel für heute!

Ihr WeWaW



Es ärgert Sie ...

später ja doch, wenn Sie nicht alle Einbanddecken haben. Auch der nicht komplette I. Band kann eingebunden werden.

Preis nur 1.50 DM

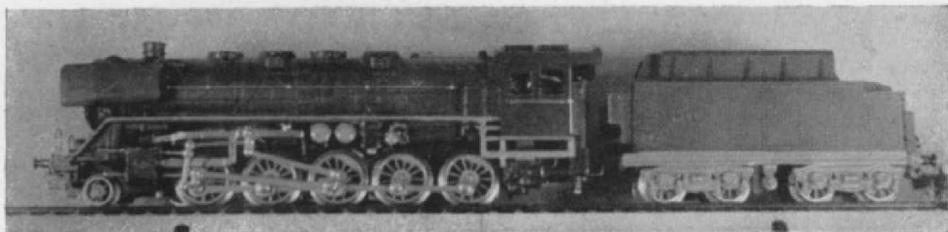
Bestellen Sie daher,

solange der kleine Vorrat noch reicht,

bei Ihrem Miba-Händler
oder direkt beim

MIBA-VERLAG

Nürnberg, Kobergerplatz 8/9



Die 1 E-Güterzuglok der Firma Märklin in Spur 00 (HO) ohne abgedrehte Spurkränze — eine Nachbildung der Baureihe 44 der DB — erfüllt langgehegte Modellbahnerwünsche

DAS NEUESTE

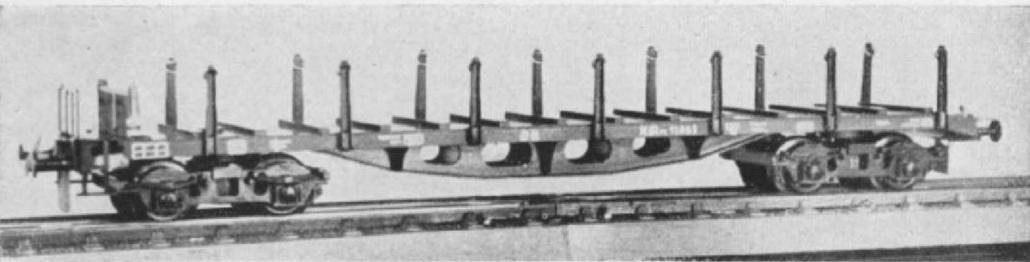
von der Deutschen Spielwarenfachmesse Nürnberg 1950

Nicht nur die Spielzeughändler haben die Nürnberger Messe mit großen Erwartungen besucht, sondern auch wir. Außer einigen schönen Frauen waren noch weitere interessante Spielzeuge zu sehen. Als eingelebteste Modellbahner und in Anbetracht des Beiseins der Ehegattinnen interessierten wir uns jedoch nur für die einschlägigen Erscheinungen.

Der „Miba-Reporter“ hat viele Aufnahmen gemacht und wird Ihnen in seinem Heft 2 ausführlich bildberichten, Was gab es nun für den Modellbahner Neues zu sehen? Die Firma Gebr. Märklin zeigte sehr viele Neuerscheinungen, die auf Weihnachten lieferbar sein sollen. Es wird daher gebeten, von irgendwelchen Anfragen beim Händler oder bei Märklin selbst unbedingt Abstand zu nehmen. Gezeigt wurden in Spur 00 (HO) u. a. 5 neue Lok-Typen: Eine 1E Güterzuglok ohne abgedrehte Spurkränze, die E44, das Modell einer Schweizer Lok, eine kleine C-Ellok, eine Nachbildung der Baureihe 24 (allerdings ohne vordere Laufachse), sowie ein zweiteiliger Triebwagen. An Wagenmodellen sind besonders zu erwähnen der G-Wagen München mit hochsitzendem Bremserhaus u. a. m. Die Firma Trix brachte außer dem bereits in Heft 3 gezeigten Kesselwagen, einen Schienenwagen gleicher

Qualität, sowie eine amerikanisch frisierte 2C1-Lok und führte auf einer landschaftlich sehr reizvoll ausgestatteten Anlage in bestechender Weise die mit ihren Loks möglichen automatischen Rangiervorgänge vor. Eine Messe-Neuheit besonderer Art war der Oberleitungs-Bus der Firma Müller, Waiblingen bei Stuttgart. Die Firma Vollmer, Stuttgart-Zuffenhausen, Knittlingerstraße 10, zeigte eine verbesserte Oberleitung. An Gebäudemodellen sind erwähnenswert die Erzeugnisse der Firma Spitaler, Generalvertrieb: Kindler & Briel, Göttingen, sowie der Firma Gebr. Fallner, Gutenbach/Schwarzw. Unter den offerierten Laubbäumen und Tannen dürften für Modellbahnerzwecke wohl die der Firma Robert Vydra, GmbH., 13a Röthenbach/Pegnitz am entsprechendsten sein. Die Firma Gebr. Fleischmann, Nürnberg, Bielingstr. 25, führte lediglich die schon bekannte Spur-0-Bahn vor. 12-mm-Bahnen stellten aus: Firma Europa, techn. Spielwaren GmbH., Stuttgart 13, Hausmannstr. 124, sowie die Firma Rokal, Guß- und Armaturenwerk GmbH., Lobberich/Rhld.

Bemerkenswerte Maschinen, wie kleine Kreis- und Bandsägen, Abricht-, Bohr- und Fräsmaschinen in stabiler Kleinstausführung brachte die Firma Alfred Knödler Metallwarenfabrik Fürth/Bay.



Der neue Schienenwagen der Firma Trix in Spur 00 (HO) — das zweite Waggonmodell des neuen Fabrikationsprogramms



Der Trolley-Bus

ein gleisloser Oberleitungs-Bus, zu Spur 00 (HO) passend, für eine Höchstspannung von 20 V Wechselstrom. Zweifelsohne eine reizvolle Ergänzung einer Modellbahnanlage.

Leipziger Frühjahrsmesse 1950

Anlässlich der Leipziger Frühjahrsmesse fand wieder ein Modellbahntreffen statt, das ein voller Erfolg war und nicht nur von Deutschen aller Zonen, sondern auch von Ausländern besucht war. Den offiziellen Vortrag des Abends hielt Dr. Schroedel, Leipzig, über die immer brennender werdende Normen-Frage. Wie immer zeigte die Industrie ihre neuesten Erzeugnisse, als besonders erwähnenswert fielen die gelungenen Modelle der Firma Bergmann, Berlin-Lichtenberg, Herzbergstraße 65 auf, welche die bisher von Herrn Butz, Berlin, vertriebenen Modelle der 24-mm-Spur des Herrn Malo in Eigenfertigung übernommen hat. Die Firma Ehlike, Dresden A 38, Bärensteinstraße 121, die durch die Herstellung von Baukästen für Eisenbahnwagen, Oberlei-

tungsbau usw. bekannt geworden ist, brachte einen Lokbaukasten der 2C1-Schnellzuglok neu heraus. Die Firma Herr, Berlin O 112, Lenbachstraße 1, bot einen dreilachsigen Abteilwagen des Baujahres 1903 in Spur 00 (HO) für 7.— DM-Ost an. Die Firma Gebert, Altlandsberg-Süd, Fredersdorfer Chaussee 59, zeigte neue Spur-0-Modelle und für diese Spurweite neuentwickelte Baukästen für den Waggonbau.

Im Untergrundbahnhof des Leipziger Hauptbahnhofes fand zur gleichen Zeit eine Modell-Eisenbahn-Ausstellung statt, die innerhalb der ersten Woche eine Besucherzahl von 20 000 aufwies und damit ihren Zweck, die Mittel zum Ausbau einer Vereinsanlage hereinzubringen, vollauf erfüllte.
Dr. Schroedel

Letzte Meldung - letzte Meldung - letzte Meldung

Miba-Reporter Nr. 2 mit Messeneuheiten

und vielem anderen erscheint auf Grund des guten Anklangs und wunschgemäß

**36 Seiten stark zu 1.50 DM
in der 2. Mai-Woche**

Kleine Basteleien — große Wirkung

Von F. HAGEMANN.
Berlin-Charlottenburg

Während es zu den Nachteilen der Modellbahnen größeren Baumaßstabes gehört, daß sie ihres Raumbedarfs wegen nicht so umfangreich ausgelegt werden können wie die kleineren, so liegen ihre Vorzüge bekanntlich in den weitergehenden Detaillierungsmöglichkeiten.

Die folgenden Hinweise mögen besonders jenen Modellbahnern eine kleine Hilfe sein, die z. B. eine Märklin-Anlage in Spur I oder 0 betreiben, ohne sich mit Selbstbau von Modellen zu befassen.

Sehr häufig vermißt man eine echte Ausgestaltung der Zugschlüsse. Für D-Züge sind in diesem Falle eingeschobene Faltenbalgen mit hochgeklappter Übergangsbrücke charakteristisch (Abb. 1). Diese Faltenbalgen wur-

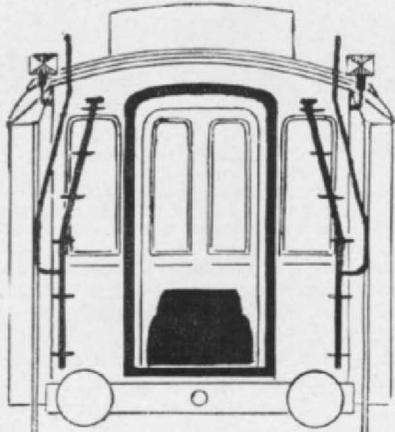
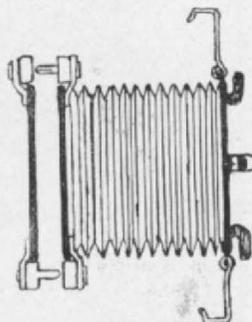


Abb. 1

den früher fabrikmäßig für Spur I und 0 in einem Stück zum Einklemmen zwischen 2 Wagen geliefert. Bei häufigem Umsetzen von Wagen läßt sich dann jedoch nicht viel anfangen. Ich habe nun solche Balgen in der Mitte getrennt, in die aufgeschnittenen Enden Metallrahmen eingeklebt, die in mittlerer Höhe mit je einem Stecker auf der einen und einer Muffe auf der anderen Seite versehen waren (Abb. 2). Dadurch wird immer eine gute Kupplung erreicht. An den Wagenstirnwänden werden diese getrennten Faltenbalgen für dauernd festgeklemmt und im unbenutzten Zustand durch Klammern

Abb. 2. Grundriß eines Faltenbalges mit Stecker, Muffen und Haken.



oder Haken festgehalten (Abb. 3). Um die Natürlichkeit noch zu erhöhen, wird in den Rahmen eines jeden Faltenbalges die Durchgangstür mit einer hochgeklappten Übergangsbrücke angebracht (Abb. 1).

Zugsignale, Schlußtafeln u.-laternen (Abb. 5) sind meist gar nicht vorhanden oder nur an bestimmten Wagen fest angebracht, die den Zugschluß bilden: Das mag in Spur 00 (HO) vielleicht nicht anders gehen, ist aber in Spur I oder 0 nicht mehr entschuldbar. Im Interesse eines wirklichkeitsgetreuen Zugbetriebes müssen daher an jeder Wagen-

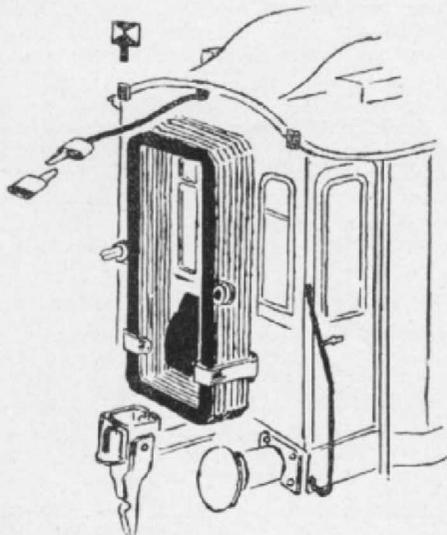


Abb. 3

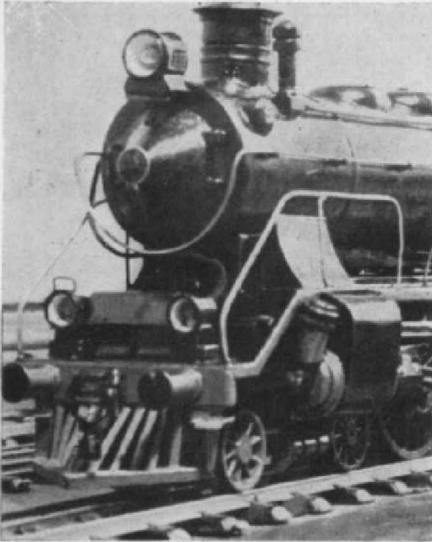


Abb. 4. Eine Spur I-Lok mit (gemäß Abb. 7) verbesserten Laternen.

stirnseite Signalstützen angebracht werden. (Abb. 3.) Diese fertigt man sich am einfachsten aus flachgedrückten Messingröhren oder entsprechend gebogenen Blechstreifen in einheitlicher Größe. Diese Halter werden an der vorgesehenen Stelle angelötet, wobei auf ein möglichst naturgetreues Aussehen geachtet werden muß.

Auch die Wegschilder (Abb. 5) sind häufig Stiefkinder der Modellbahner, da die Beschriftung etwas Geduld und Übung erfordert. Die Schilder werden zweckmäßig zweiseitig beschrieben, Gegenrichtung auf der anderen Seite, und erhalten oben

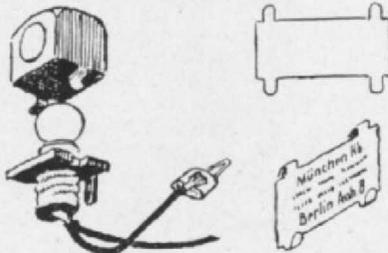


Abb. 5. Schlußlampe mit Stecker und Halterung. Rechts: Doppelseitige Richtungsschilder.

und unten entgegengerichtete Haken, so daß sie gewendet werden können.

Bei dem noch sehr weit verbreiteten Dreischienensystem empfiehlt es sich, für die Zugbeleuchtung jeden Personen- und D-Zugwagen mit einem eigenen Stromabnehmer zu versehen. Werden die Wagen nur mit einpoligen Lichtkupplungen untereinander verbunden, wird ein Flackern der Zugbeleuchtung beim Überfahren von Weichen vermieden. Die Lok allerdings darf an diese Beleuchtung nicht angeschlossen sein, da sonst bei einem Haltsignal der Motor über die Beleuchtungsanlage des Zuges Strom erhält. Weiterhin ist es vorteilhaft, für die Lokbeleuchtung einen besonderen Strom-

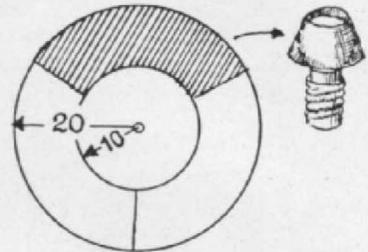


Abb. 6. Tischlämpchen (Spur I) mit Abwicklung eines Lampenschirmes für Märklin-Glühlampen von 9 mm Kopf- ϕ .

abnehmer am Tender vorzusehen. Für die Innenbeleuchtung von D-Wagen lassen sich vorteilhaft 2 1/2-Volt-Birnenchen mit 5 mm Fassung verwenden, die in Serie geschaltet werden. Jedes Abteil erhält damit seine eigene Lampe, Speisewagen an jedem Fenster ein

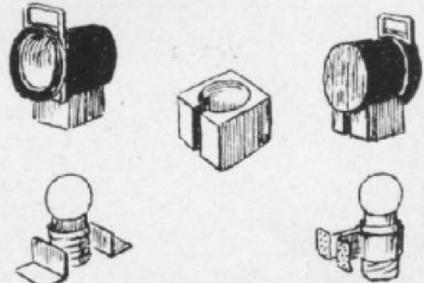


Abb. 7. Märklin-Loklaternen-Fassung für 8-mm-Fassung, umgebaut als Gehäuselampe. Links als Lok-Laterne, rechts für Tender. Mitte: Fuß aus Vierkant-Messing, für Tendarausführung hinten geschlitzt.

Tischlämpchen (Abb. 6), auf die mit einem Tropfen Leim kleine Lampenschirme aufgesetzt werden. Diese schneidet man sich aus geeignetem farbigem Papier. Zur Abschaltung kann unter dem Wagenboden ein kleiner Schalter angebracht werden.

Unschön sind die aus der Entstehungszeit elektrischer Spielzeugbahnen unnötigerweise bis auf den heutigen Tag mitgeschleppten,

hervorspringend eingeschraubten Glühbirnen als Lok-Laternen (Abb. 7). Auch hier lassen sich kleinere Lämpchen ohne Schwierigkeiten in die vorhandenen Fassungen einbauen und erhöhen das natürliche Bild ganz wesentlich. Wer die Mühe der Umarbeitung scheut, sollte zumindest die hervorspringenden Birnchen in schwarzen Lack tauchen, der nach dem Antrocknen an der Spitze abgekratzt wird.

Meine Universalweiche

Von Georg Stuppy, Nürnberg

Ich will heute einmal den Bau einer Weiche beschreiben, die ohne weiteres die gleichzeitige Verwendung von selbstgebauten, isolierten Märklin- und Trix-Loks auf einem 2-Schienengleis zuläßt und darüber hinaus einen ungemein ruhigen Lauf der Züge über Weichenstraßen gewährleistet. Meine Weichen unterscheiden sich von den bisher gezeigten dadurch, daß die beiden Zungen bis zum Weichenherz reichen, ungefähr in der Mitte verbunden und drehbar gelagert sind. Durch diese Anordnung ergibt sich beim Stellen der Weichen jeweils ein direktes Anliegen an das Weichenherz, wodurch auf der anderen Seite des Weichenherzens ein genügend weiter Spalt entsteht, so daß auch die breiteren Trixlokräder durchfahren können. Bei Verwendung von Rädern mit schmaler Laufkranzbreite können die Spalten natürlich wesentlich schmaler gehalten werden.

Nach meinen Erfahrungen ist es sehr wichtig, daß das in der Zeichnung angegebene Schienenstück a—b unbedingt gerade ist. Nun zum Bau selbst: Man zeichnet die Weiche am besten direkt auf den Bettungskörper und markiert auch gleich den Drehpunkt der Zungen. Danach folgt das Zuschneiden, Biegen und Zufeilen der einzelnen Schienenstücke. Die zugefeilten Weichenherzstücke werden auf dem Bettungskörper entsprechend der Zeichnung provisorisch festgeklebt und an der Spitze zusammengeklötet. Dadurch erhält man gleich die richtige Form und braucht nicht einige Male zu korrigieren. Die beiden Zungen selbst werden dann ca. 5 mm hinter dem Mittelpunkt (bezogen auf die Strecke Antriebssteg an den Zungenspitzen bis zu den Knickstellen beim Weichenherz) nach entsprechendem Einfeilen des Schienenfußes mit einer 0,3 mm starken

Messingbrücke verbunden. (Beim Zusammenlöten wieder auf die Zeichnung legen.) Die beiden äußeren Schienen werden — auch am Schienenkopf — etwas eingefeilt, um einen guten Übergang an den Weichenzungen zu erzielen.

Es folgt nun eine Arbeit, die ziemlich genau durchgeführt werden muß: Die Lagerung im Drehpunkt. Hierfür verwendet man am besten 2 Messingröhrchen, die sich gut ineinander drehen. In die vorerwähnte Zungenbrücke wird ein 1 mm Loch gebohrt, um das Anlöten des einen dünnen Röhrchens mit genügend Lötzinn zu erleichtern. Das zweite Röhrchen wird in das Bohrloch im Gleiskörper so eingeleimt, daß es noch 1,5 mm herausragt.

Nun folgt die Montage: Nach Aufleimen der Schwellen und des Schotters auf den Gleisbettungskörper wird als erstes das Weichenherz befestigt. Hierzu habe ich (wie auch bei den Punkten x) auf die betreffenden Schwellen einen 0,2 mm starken Kupferstreifen geleimt und aufgenagelt und darauf das Weichenherz angelötet. Das gleiche Verfahren wandte ich bei den beiden Außenschienen an. Zur Sicherstellung eines einwandfreien Kontaktes bei Stellung „Abzweigung“ ist eine besondere Kontaktfeder vorgesehen, die in der Zeichnung mit F bezeichnet und im Schnitt a—b in doppelter Größe dargestellt wurde. Sie ist mit der anliegenden Schiene elektrisch zu verbinden. Selbstverständlich kann die Kontaktfeder auch am anderen Schienenstrang noch angebracht werden.

Als Antrieb wurde der gleiche wie bei der Nordwestbahn-Weiche verwendet (siehe Heft 7/1, S. 26 und 9/1, S. 22).

Tischlämpchen (Abb. 6), auf die mit einem Tropfen Leim kleine Lampenschirme aufgesetzt werden. Diese schneidet man sich aus geeignetem farbigem Papier. Zur Abschaltung kann unter dem Wagenboden ein kleiner Schalter angebracht werden.

Unschön sind die aus der Entstehungszeit elektrischer Spielzeugbahnen unnötigerweise bis auf den heutigen Tag mitgeschleppten,

hervorspringend eingeschraubten Glühbirnen als Lok-Laternen (Abb. 7). Auch hier lassen sich kleinere Lämpchen ohne Schwierigkeiten in die vorhandenen Fassungen einbauen und erhöhen das natürliche Bild ganz wesentlich. Wer die Mühe der Umarbeitung scheut, sollte zumindest die hervorspringenden Birnchen in schwarzen Lack tauchen, der nach dem Antrocknen an der Spitze abgekratzt wird.

Meine Universalweiche

Von Georg Stuppy, Nürnberg

Ich will heute einmal den Bau einer Weiche beschreiben, die ohne weiteres die gleichzeitige Verwendung von selbstgebauten, isolierten Märklin- und Trix-Loks auf einem 2-Schienengleis zuläßt und darüber hinaus einen ungemein ruhigen Lauf der Züge über Weichenstraßen gewährleistet. Meine Weichen unterscheiden sich von den bisher gezeigten dadurch, daß die beiden Zungen bis zum Weichenherz reichen, ungefähr in der Mitte verbunden und drehbar gelagert sind. Durch diese Anordnung ergibt sich beim Stellen der Weichen jeweils ein direktes Anliegen an das Weichenherz, wodurch auf der anderen Seite des Weichenherzens ein genügend weiter Spalt entsteht, so daß auch die breiteren Trixlokräder durchfahren können. Bei Verwendung von Rädern mit schmaler Laufkranzbreite können die Spalten natürlich wesentlich schmaler gehalten werden.

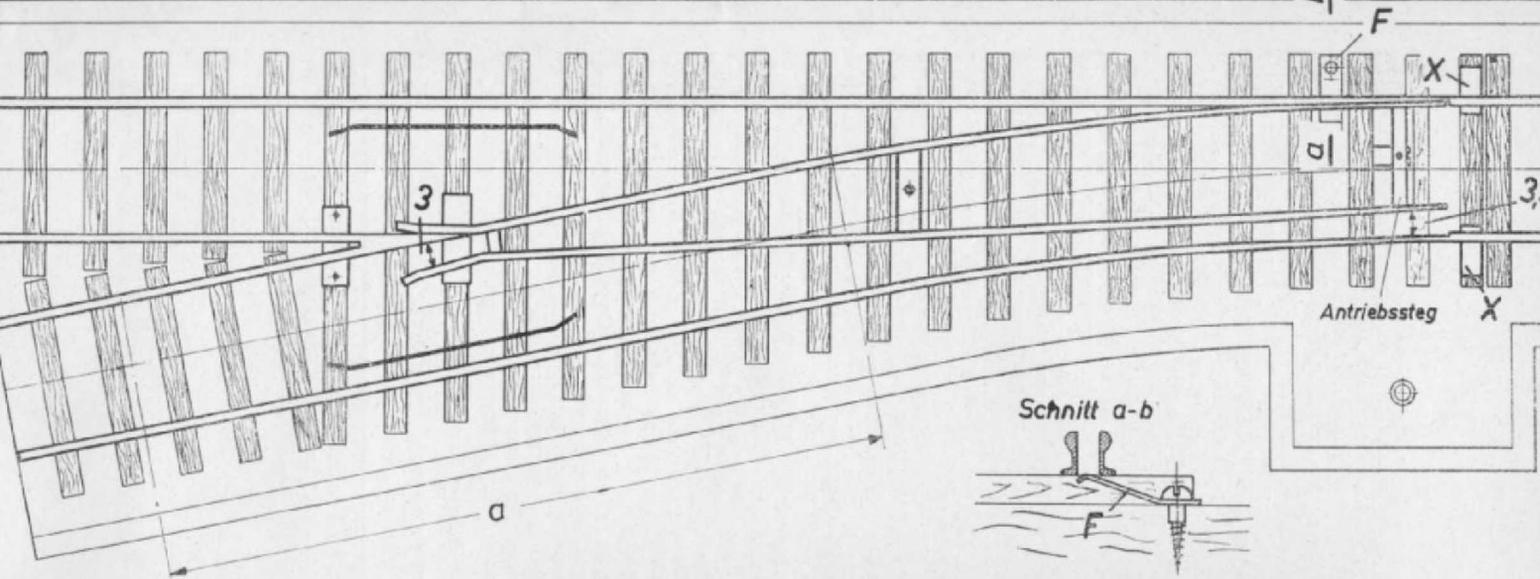
Nach meinen Erfahrungen ist es sehr wichtig, daß das in der Zeichnung angegebene Schienenstück a—b unbedingt gerade ist. Nun zum Bau selbst: Man zeichnet die Weiche am besten direkt auf den Bettungskörper und markiert auch gleich den Drehpunkt der Zungen. Danach folgt das Zuschneiden, Biegen und Zufeilen der einzelnen Schienenstücke. Die zugefeilten Weichenherzstücke werden auf dem Bettungskörper entsprechend der Zeichnung provisorisch festgeklebt und an der Spitze zusammengeklötet. Dadurch erhält man gleich die richtige Form und braucht nicht einige Male zu korrigieren. Die beiden Zungen selbst werden dann ca. 5 mm hinter dem Mittelpunkt (bezogen auf die Strecke Antriebssteg an den Zungenspitzen bis zu den Knickstellen beim Weichenherz) nach entsprechendem Einfeilen des Schienenfußes mit einer 0,3 mm starken

Messingbrücke verbunden. (Beim Zusammenlöten wieder auf die Zeichnung legen.) Die beiden äußeren Schienen werden — auch am Schienenkopf — etwas eingefeilt, um einen guten Übergang an den Weichenzungen zu erzielen.

Es folgt nun eine Arbeit, die ziemlich genau durchgeführt werden muß: Die Lagerung im Drehpunkt. Hierfür verwendet man am besten 2 Messingröhrchen, die sich gut ineinander drehen. In die vorerwähnte Zungenbrücke wird ein 1 mm Loch gebohrt, um das Anlöten des einen dünnen Röhrchens mit genügend Lötzinn zu erleichtern. Das zweite Röhrchen wird in das Bohrloch im Gleiskörper so eingeleimt, daß es noch 1,5 mm herausragt.

Nun folgt die Montage: Nach Aufleimen der Schwellen und des Schotters auf den Gleisbettungskörper wird als erstes das Weichenherz befestigt. Hierzu habe ich (wie auch bei den Punkten x) auf die betreffenden Schwellen einen 0,2 mm starken Kupferstreifen geleimt und aufgenagelt und darauf das Weichenherz angelötet. Das gleiche Verfahren wandte ich bei den beiden Außenschienen an. Zur Sicherstellung eines einwandfreien Kontaktes bei Stellung „Abzweigung“ ist eine besondere Kontaktfeder vorgesehen, die in der Zeichnung mit F bezeichnet und im Schnitt a—b in doppelter Größe dargestellt wurde. Sie ist mit der anliegenden Schiene elektrisch zu verbinden. Selbstverständlich kann die Kontaktfeder auch am anderen Schienenstrang noch angebracht werden.

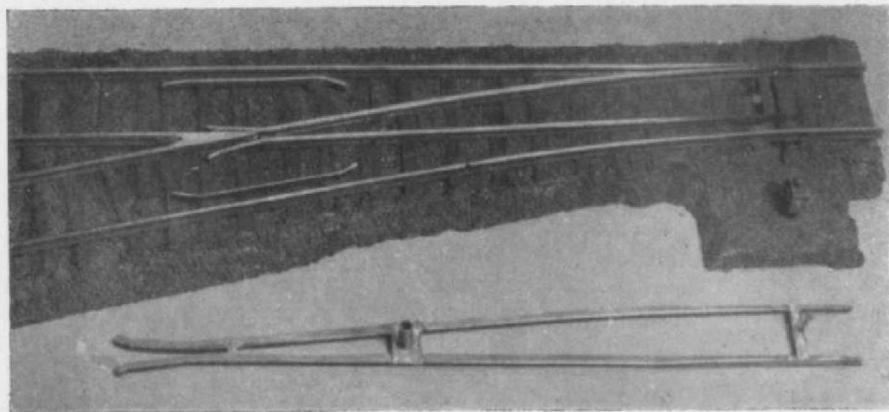
Als Antrieb wurde der gleiche wie bei der Nordwestbahn-Weiche verwendet (siehe Heft 7/1, S. 26 und 9/1, S. 22).

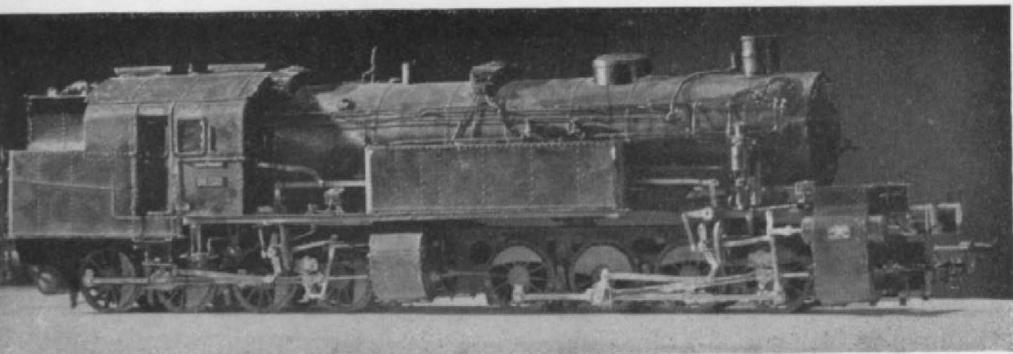


Zeichnung der Stuppy-Weiche im Maßstab 1:1 für Spur 00 (HO).

Rechts: Ansicht der fertigen Weiche. Das Gesamtbild wird durch das am Herzstück anliegende Schienenstück kaum beeinträchtigt. Im Vordergrund der drehbare Teil von unten gesehen.

Anmerkung der Red. Ähnliche Weichenkonstruktionen sind besonders in den USA sehr häufig. Teilweise wird auch das Weichenherzstück drehbar und anliegend ausgeführt, was jedoch sehr störend, weil ungewohnt, wirkt. Die Lösung des Herrn Stuppy ist nicht nur originell und bemerkenswert, sondern tatsächlich auch durchaus brauchbar.





Alle Hochachtung, Herr Reuter . . . !

Zu welchen Leistungen ein Mensch befähigt ist, wenn ihn nur Lebensmut, Schaffensfreude und Willenskraft nicht im Stich lassen, beweist wieder einmal der Modellbahnliebhaber, Herr Wilhelm Reuter aus Braunschweig, der im Kriege seinen rechten Arm verloren hat und trotzdem wundervolle Modelle anfertigt. Doch lassen wir ihn selbst erzählen:

...„Ich bin begeisterter Modellbahnfreund. Jedoch nützt die schönste Begeisterung wenig, wenn man noch studiert und gezwungen ist von einer Kleinstrente im Monat zu leben. Ein weiteres Hindernis, welches meinem Modellbau Grenzen setzt, ist die Tatsache, daß ich im Kriege meinen rechten Arm verloren habe.

Um aber trotzdem Modelle bauen zu können, verzichtete ich auf die Betriebsfähigkeit der Modelle und baute nur aus Freude am Basteln und am Modell. So war ich auch nicht so sehr an Spurweite und Material gebunden. Es kommt sowieso nur

ein Werkstoff in Frage, den ich mit einer Hand genügend leicht bearbeiten kann, und das ist Papier.

Ich schicke Ihnen Aufnahmen von zweien meiner Modelle (bisher habe ich 7 gebaut, weitere sind geplant). Beide Modelle, wie auch alle anderen, sind, bis auf Rohrleitungen, Handstangen und einige Armaturen, vollständig aus Papier, also auch Räder, Achsen, Lager, Rahmen, Zapfen, Treib- und Bremsgestänge usw. Daher kommt auch das sehr geringe Gewicht der Modelle. Die 05 wiegt 450 g (250 g ohne Tender), die Mallet-Lok 250 g.

Was die Abbildungen nicht zeigen, ist, daß die Modelle lauffähig sind. Was das heißt, brauche ich wohl erfahrenen Modellbauern nicht näher zu erläutern. Nur noch soviel, daß die 05 ein originalgetreues Drillingstriebwerk besitzt, daß die Laufachsen über Schwanenhalsträger abgedefert sind, daß die Umsteuerung beider Loks durch ein

