

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 11 / BAND V 1953

NÜRNBERG



Das lehrreiche Motiv :

Der Durchgangsbahnhof in der Kurve

Auch die Bahnhöfe auf unseren Anlagen brauchen keineswegs immer nur in gerader Form angelegt zu sein, im Gegenteil: gerade die Kurvenform ist oftmals das Gegebene. Bemerkenswert beim Bf. Oberhof in Thüringen ist auch der gedeckte Gleisübergang, auf den wohl niemand in einem ähnlich gelagerten Fall käme. Daher immer Augen auf! Das Vorbild ist wahrlich in jeder Beziehung „Vorbild!“ (Foto Bellingrodt)

Buchbesprechung

„Schienenfahrzeuge des 20. Jahrhunderts, Triebwagen“

Herausgegeben von der MAN Nürnberg. Auslieferung: Verlag F. Bruckmann KG, München. 145 Seiten DIN A 4 Querformat, Leinen, Preis 17.— DM.

Dieses prächtige Bildwerk mit seinen 124 meist ganzseitigen Abbildungen (davon 34 mehrfarbig!), Zeichnungen und Schnitten muß man einfach besitzen! Ausgehend von dem 1350 in Nürnberg von der MAN aufgenommenen Eisenbahnwagenbau über den ersten, 1906 für die Bayer. Staats-



SCHIENENFAHRZEUGE DES 20. JAHRHUNDERTS

Das kleine Histrörchen:

Auf einer Nebenstrecke . . .

Dänemark ist ein Paradies der Privat-Eisenbahnen. Wohl in keinem skandinavischen Land findet man so viele „Nebenstrecken“ mit kleinen, püstenden Lokomotiven und vorsintflutlichen Eisenbahnwaggons. Selbstverständlich haben die Dänen für alle diese kleinen Privatbahnen auch ihre Spitznamen, z. B. „Sardinenbüchse“, „Jütland-Expreß“, „Schneckenpost“ und wie sie alle heißen.

In Nordjütland, auf der Strecke Aalborg — Fjerritslev bewegt sich mit Pusteln und Stöhnen ein kleines Bimmelbähnchen vorwärts, dem man den hochklingenden Namen „Galilei-Renner“ verliehen hat. Warum? Nun: „— — — und sie bewegt sich doch!“ Natürlich erlebt man auf so einer Nebenstrecke allerlei Abenteuer, die dem Reisenden anderer europäischer Strecken unbekannt sein dürften. Neulich machte also der „Galilei-Renner“ mitten auf der Strecke Halt.

„Was ist passiert?“ riefen die Leute und ließen an die Fenster.

„Ruhig, ruhig“, rief der gemütlche Schaffner. „da ist nur eine Kuh auf den Schienen, wir fahren gleich weiter!“

Wenige Minuten später setzte sich der Zug auch richtig wieder in Bewegung, um jedoch bald darauf wieder stillzustehen.

„Was ist denn nun schon wieder los?“ fragten die Passagiere und waren diesesmal wirklich ängstlich, denn in Fjerritslev sollte Viehmarkt sein, und da durfte man doch nicht mit soviel Verspätung ankommen.

Doch die Stimme des Schaffners klang beruhigend durch den Morgenebel: „Passiert! Nichts, jetzt haben wir bloß die Kuh eingeholt!“

Kanzlit.

bahnen gebauten Dampftriebwagen bis zu den neuesten Triebwagenkonstruktionen (einschl. Motoren) wurde hier ein ungewöhnliches Material zusammengetragen und vor allem eindrucksvoll und verständlich dargestellt. Die brillanten mehrfarbigen Fotos sind von einmaliger Schönheit und die Schnittzeichnungen stammen aus der Meisterhand Zeedens. Kurz: Ein wertvolles Buch für den Laien und den Fachmann!

Wenn keine Bezugsmöglichkeit vorhanden, wenden Sie sich an die Buchhandlung E. Jakob, Nürnberg (s. Inseratenteil!)

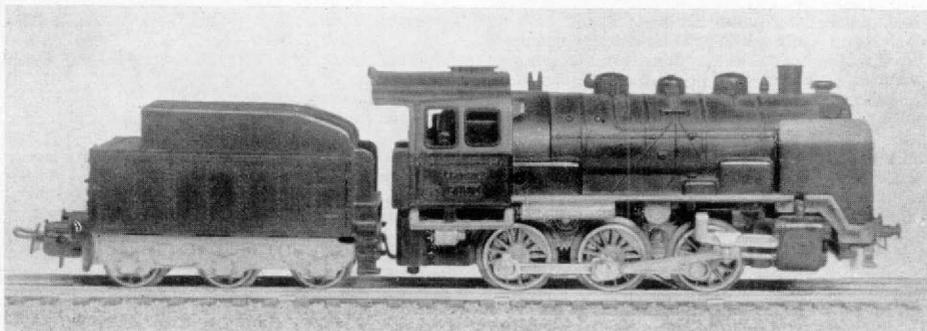
Verstärktes

Jubiläumsheft 12/V

(5 Jahre Miba)

ist in der vierten September-Woche bei Ihrem Händler!

Die farbige Beilage liegt nicht gesondert bei, sondern wurde als mehrfarbige Seite 379 im Heft mit eingeschlossen.



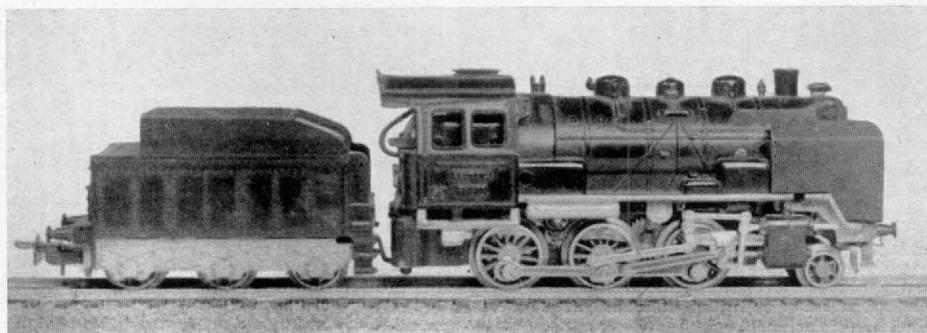
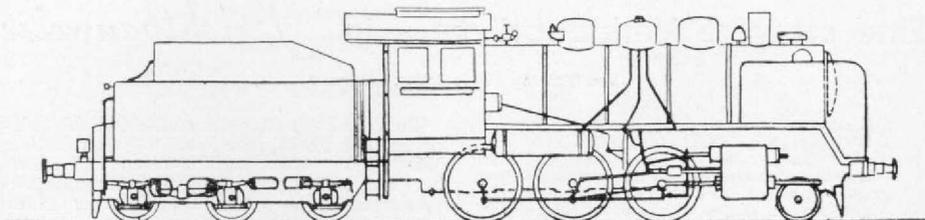
F.W. Boehm, Trier

Die Original-Märklin-Maschine . . .

RM 800 \pm = BR 24

„Wohl 199 mal hatte ich meine RM 800 in der Hand und zerbrach mir den Kopf (Au!), wie man aus dem Ding eine „24“ machen könnte. Nachdem ich eine Laufachse eingebaut hatte, wollte mir das neue Produkt aber immer noch nicht gefallen. Woran es wohl liegen mag, daß die Lok einfach keine richtige 24-er Form annehmen will?“

Ein Blick auf die Typen-Skizze der „24“ in „25 Jahre Deutsche Einheitslok“ (übrigens ein wichtiges Buch für alle, die Loks bauen oder umfrisieren!) brachte des Rätsels Lösung: „Windleitbleche zu klein! Heusingersteuerung fehlt! Verhältnis der Achsen zum Kessel und Führerhaus unmöglich! Der Lokkesseldurchmesser zu groß!“



. . . und die von Herrn Boehm zurechtgerichtete „24“. In der Mitte die Baureihe 24 als Übersichtszeichnung. Bis auf den Kessel, ist die Märklinlok schon wesentlich dem Vorbild angenähert und gut als „24“ anzusprechen.

Was tun? Sinnend drehte ich die Lok in der Hand und plötzlich fiel der Groschen. Wie wärs, wenn man das Lokoberteil soweit nach vorne schiebt, daß die letzte Kuppelachse in Höhe der Führerhaus-Stirnwand steht? (Der Artikel des Herrn Dr. Schmidt aus Heft 6/V war mir seinerzeit ja noch unbekannt). Nach der Demontage stellte ich fest, daß diese Maßnahme durchführbar ist, während man den zu dicken Kessel allerdings zwangsläufig in Kauf nehmen muß.

Zunächst wird an der Kopfseite des Fahrgestelles ein Schlitz in der Stärke der Halteschraube gefeilt. Dieser klemmt nach der Operation genau so fest wie vorher das „komplette“ fabrikmäßige Loch. Für die hintere Befestigung, die man ja nun auch nicht mehr mit den bisherigen Schraublöchern vornehmen kann, fertigte ich einen Winkel aus Messingblech, der unter die Feldmagnetspule geschoben wird. Seine beiden oberen Schenkel liegen an den rückwärtigen Kästen des Führerhauses. Nun wird in jeden Schenkel ein Loch gebohrt, sowie ein 2-mm Gewinde geschnitten. Je eine 2-mm Schraube auf beiden Seiten hält das Oberteil einwandfrei fest.

Nach Einbau der Heusingersteuerung (siehe Miba Heft 8/IV, Seite 270) werden die zweiten Kontaktfedern für die Stirnlampen etwas nach vorne gebogen. Sie berühren noch zuverlässig die Birnen.

Zum Schluß nehmen wir uns noch die Windleitbleche vor. Als erstes: Demontage! Anschließend Bleche mit der Flachzange oder im Schraubstock flach biegen. Windleitbleche auf Messingblech aufzeichnen, wobei zu berücksichtigen ist, daß die neuen Bleche nach vorne und hinten um je 3 mm zu verlängern sind. Dann werden, am besten mit einer kleinen Schere (Nagelschere! — aber nicht erwischen lassen!), die neuen Windleitbleche ausgeschnitten, der Haltewinkel umgebogen, in diesen ein 1,5 mm Loch gebohrt und der obere Teil leicht nach innen abgewinkelt. Durch den Kessel wird — 3 mm weiter rückwärts — ebenfalls ein neues Loch für den Haltesteg gebohrt und das Ganze dann montiert. Nachdem „Plaka schwarz“ seine Schuldigkeit getan hatte, stellte ich fest, daß das Mögliche erreicht worden ist und man nun die RM 800 als 24 ansprechen kann. Finden Sie das nicht auch?“

Eine schwere Verladebrücke - in *Leichtbauweise*

von Dipl. Ing. H. Rieländer, Dortmund

Die von Herrn Dipl. Ing. Rieländer in Heft 2/IV propagierte Methode „Stahlbauten aus Papier“ hat — wie wir im Laufe der Zeit feststellen konnten — gar manchen Anhänger gefunden, sodaß seine Anregungen auf fruchtbaren Boden fielen. Wir haben uns daher mit dem allzu kurzen Bildtext zu seiner neuesten Schöpfung nicht zufrieden gegeben und um einen ausführlicheren Erfahrungsbericht gebeten, den wir Ihnen heute präsentieren. Er wimmelt geradezu von Kniffen, die auch für einen „andersgläubigen“ Modellbauer von Wert sind.

Viele Leser werden sich noch an meinen Aufsatz „Stahlbauten aus Papier“ erinnern. Heute möchte ich nun den interessierten Modellbauern ein weiteres Beispiel vorstellen, und zwar eine ebenfalls im Maßstab H0 in Papierbauweise gefertigte Verladebrücke.

Die Anregung erhielt ich während meiner hauptberuflichen Tätigkeit bei einer Dortmunder Kranbaufirma. Ich hatte dort den Entwurf und die Lieferung von zwei gleichen Verladebrücken zu bearbeiten, die im Rahmen eines größeren Grubenausbauprojektes für einen türkischen Schwarzmeerhafen bestimmt sind.

Zum Bau des Modells stellte ich mir wiederum die benötigten Profile (hauptsächlich Winkel Eisen, aber auch U-Eisen und I-Träger) aus kräftigem, stark geleimtem Zeichenpapier selbst her. Zum Anstrich der Profile benutzte ich einen farblosen Nitrolack, den ich nach Belieben mit einem Farbpulver und etwas Nitrolack-Verdünnung anrührte. Wie ich seinerzeit ausführte, müssen die aus Papier geschnittenen Profile vor der weiteren Verarbeitung lackiert werden, da sie durch den Lackanstrich beträchtlich an Festigkeit gewinnen. Als Farbpulver wählte ich im vorliegenden Falle Eisenmennige (Englischrot), das einen rotbraunen Farbton gibt. Leider machte ich dabei gleich eine schlechte Erfahrung: Eisenmennige ist sehr hart und kann daher als Schmirgel- und Poliermittel verwendet werden. Infolgedessen wurden die Rasierklängen, die ich zum Ablängen der Profile benutzte, stets schon nach wenigen Schnitten stumpf.

Da wir gerade beim Anstrich sind, schnell noch einiges über den Anstrich von Stahlbauten: Die Einzelteile erhalten vor Verlassen des Werks für gewöhnlich einen Grundanstrich in rotbraun (Eisenmennige) oder in

Was tun? Sinnend drehte ich die Lok in der Hand und plötzlich fiel der Groschen. Wie wärs, wenn man das Lokoberteil soweit nach vorne schiebt, daß die letzte Kuppelachse in Höhe der Führerhaus-Stirnwand steht? (Der Artikel des Herrn Dr. Schmidt aus Heft 6/V war mir seinerzeit ja noch unbekannt). Nach der Demontage stellte ich fest, daß diese Maßnahme durchführbar ist, während man den zu dicken Kessel allerdings zwangsläufig in Kauf nehmen muß.

Zunächst wird an der Kopfseite des Fahrgestelles ein Schlitz in der Stärke der Halteschraube gefeilt. Dieser klemmt nach der Operation genau so fest wie vorher das „komplette“ fabrikmäßige Loch. Für die hintere Befestigung, die man ja nun auch nicht mehr mit den bisherigen Schraublöchern vornehmen kann, fertigte ich einen Winkel aus Messingblech, der unter die Feldmagnetspule geschoben wird. Seine beiden oberen Schenkel liegen an den rückwärtigen Kästen des Führerhauses. Nun wird in jeden Schenkel ein Loch gebohrt, sowie ein 2-mm Gewinde geschnitten. Je eine 2-mm Schraube auf beiden Seiten hält das Oberteil einwandfrei fest.

Nach Einbau der Heusingersteuerung (siehe Miba Heft 8/IV, Seite 270) werden die zweiten Kontaktfedern für die Stirnlampen etwas nach vorne gebogen. Sie berühren noch zuverlässig die Birnen.

Zum Schluß nehmen wir uns noch die Windleitbleche vor. Als erstes: Demontage! Anschließend Bleche mit der Flachzange oder im Schraubstock flach biegen. Windleitbleche auf Messingblech aufzeichnen, wobei zu berücksichtigen ist, daß die neuen Bleche nach vorne und hinten um je 3 mm zu verlängern sind. Dann werden, am besten mit einer kleinen Schere (Nagelschere! — aber nicht erwischen lassen!), die neuen Windleitbleche ausgeschnitten, der Haltewinkel umgebogen, in diesen ein 1,5 mm Loch gebohrt und der obere Teil leicht nach innen abgewinkelt. Durch den Kessel wird — 3 mm weiter rückwärts — ebenfalls ein neues Loch für den Haltesteg gebohrt und das Ganze dann montiert. Nachdem „Plaka schwarz“ seine Schuldigkeit getan hatte, stellte ich fest, daß das Mögliche erreicht worden ist und man nun die RM 800 als 24 ansprechen kann. Finden Sie das nicht auch?“

Eine schwere Verladebrücke - in *Leichtbauweise*

von Dipl. Ing. H. Rieländer, Dortmund

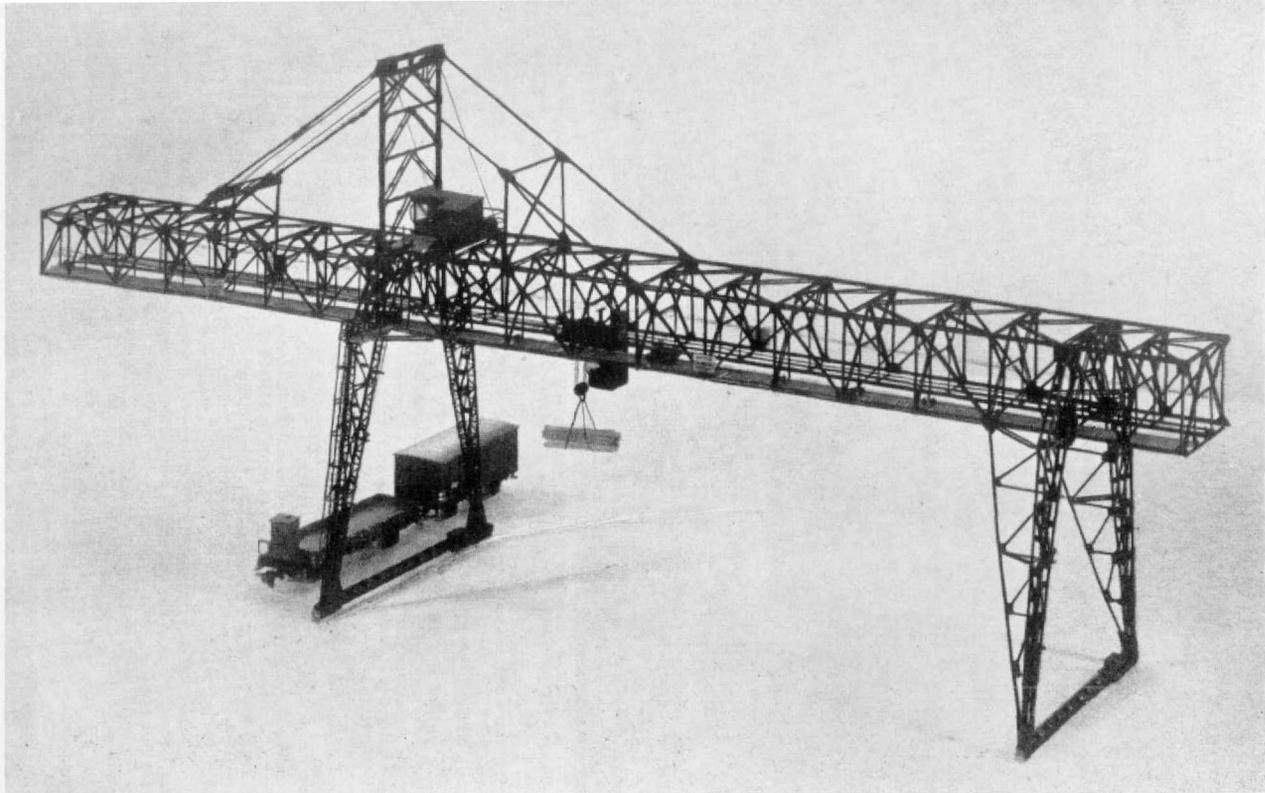
Die von Herrn Dipl. Ing. Rieländer in Heft 2/IV propagierte Methode „Stahlbauten aus Papier“ hat — wie wir im Laufe der Zeit feststellen konnten — gar manchen Anhänger gefunden, sodaß seine Anregungen auf fruchtbaren Boden fielen. Wir haben uns daher mit dem allzu kurzen Bildtext zu seiner neuesten Schöpfung nicht zufrieden gegeben und um einen ausführlicheren Erfahrungsbericht gebeten, den wir Ihnen heute präsentieren. Er wimmelt geradezu von Kniffen, die auch für einen „andersgläubigen“ Modellbauer von Wert sind.

Viele Leser werden sich noch an meinen Aufsatz „Stahlbauten aus Papier“ erinnern. Heute möchte ich nun den interessierten Modellbauern ein weiteres Beispiel vorstellen, und zwar eine ebenfalls im Maßstab H0 in Papierbauweise gefertigte Verladebrücke.

Die Anregung erhielt ich während meiner hauptberuflichen Tätigkeit bei einer Dortmunder Kranbaufirma. Ich hatte dort den Entwurf und die Lieferung von zwei gleichen Verladebrücken zu bearbeiten, die im Rahmen eines größeren Grubenausbauprojektes für einen türkischen Schwarzmeerhafen bestimmt sind.

Zum Bau des Modells stellte ich mir wiederum die benötigten Profile (hauptsächlich Winkel Eisen, aber auch U-Eisen und I-Träger) aus kräftigem, stark geleimtem Zeichenpapier selbst her. Zum Anstrich der Profile benutzte ich einen farblosen Nitrolack, den ich nach Belieben mit einem Farbpulver und etwas Nitrolack-Verdünnung anrührte. Wie ich seinerzeit ausführte, müssen die aus Papier geschnittenen Profile vor der weiteren Verarbeitung lackiert werden, da sie durch den Lackanstrich beträchtlich an Festigkeit gewinnen. Als Farbpulver wählte ich im vorliegenden Falle Eisenmennige (Englischtrot), das einen rotbraunen Farbton gibt. Leider machte ich dabei gleich eine schlechte Erfahrung: Eisenmennige ist sehr hart und kann daher als Schmirgel- und Poliermittel verwendet werden. Infolgedessen wurden die Rasierklängen, die ich zum Ablängen der Profile benutzte, stets schon nach wenigen Schnitten stumpf.

Da wir gerade beim Anstrich sind, schnell noch einiges über den Anstrich von Stahlbauten: Die Einzelteile erhalten vor Verlassen des Werks für gewöhnlich einen Grundanstrich in rotbraun (Eisenmennige) oder in



Das H0-Modell der Verladebrücke aus Papierprofilen. — Die gewaltigen und doch so filigran wirkenden Bauwerke dienen zum Entladen von Grubenholz aus Schiffen und zum Weiterverladen auf Eisenbahnwagen. Die Tragkraft beträgt 5 t, das Gesamtgewicht 90 t, die Spannweite 40 m und die Länge des seeseitigen Auslegers 23 m. Der Ausleger ist mit Rücksicht auf die Schiffsaufbauten und -maste hochziehbar. Die Brücke läuft auf insgesamt 6 Laufrädern, und zwar haben die landseitigen bei je 1 Rad, die seeseitigen hingegen je 2 in einstellbaren Schwingen gelagerte Räder. Der Fahrwerksantrieb erfolgt von einem etwa in Brücken Mitte aufgestellten Motor aus über wagrechte und senkrechte Wellen auf die Laufräder. Der Laufsteg auf der Brücke besteht aus eingelegten Holzbohlen.

hellrot (Bleimennige). Letztere Farbe ist leurrer, aber haltbarer und wird deshalb in der Regel für Bauten im Freien, wie Brücken, Masten u. ä. verwendet. Nach Beendigung der Stahlbaumontage erfolgt der Deckanstrich, der von Fall zu Fall verschieden ist. Sehr verbreitet ist heute ein hellgrüner Anstrich, auch hellgrau und Aluminiumbrunze wird viel verwendet, letztere besonders für Behälter, Bewegliche Stahlbauten, die der Unfallgefahr wegen besonders gut zu sehen sein müssen, wie Krane, Drehscheiben, Schiebebühnen werden oft signalrot gestrichen, wobei nach den neuesten Richtlinien vorspringende Teile, Geländer, Schutzvorrichtungen usw. hellgelbe Farbe erhalten. Im Modell verzichtet man selbstverständlich auf den Grundanstrich und gibt schon den Profilen die Farbe des fertigen Bauwerks. Mit farblosem Nitrolack und den überall für wenige Pfennige erhältlichen Trockenfarben kann man leicht jeden gewünschten Farbton gleichzeitig mit der erforderlichen mechanischen Festigkeit erreichen.

Auch im vorliegenden Falle führte ich den Zusammenbau der einzelnen Tragwände der Brücke auf der Zeichnung selbst durch. Ich heftete die aus Aktendeckeln geschnittenen Knotenbleche mit etwas Klebstoff auf der Zeichnung an und klebte darauf die einzelnen Fachwerkstäbe. Anschließend löste ich die Knotenbleche vorsichtig mit der Rasierklinge von der Zeichnung ab und erhielt tadellos genaue Fachwerkwände. Natürlich benötigt man entsprechend viele Pausen der Zeichnung, und zwar zur Hälfte spiegelbildlich, soweit das Bauwerk nicht vollkommen symmetrisch ist.

Aus den einzelnen Fachwerkständen entstand beim Zusammenbau dann das räumliche Fachwerk. Sind alle Wände auf der Zeichnung gebaut und ist diese genau gewesen, so paßt auch beim Zusammenbau alles. Im vorliegenden Falle war praktisch keine Anpaß- und Nacharbeit notwendig. Die fertigen Knotenpunkte erhielten noch einen Lackanstrich, der die Festigkeit der mit Al-lekleber hergestellten Verbindungen noch beträchtlich erhöhte.

Es würde zu weit führen, den gesamten Bauvorgang erschöpfend zu beschreiben. Interessenten finden genügend hierüber in dem früheren Aufsatz. Ich möchte aber einige Kleinigkeiten erwähnen, die für manchen von Nutzen sein könnten.

Für die dreipolige Schleifleitung, über die die Laufkatze ihren Strom erhält, benutzte ich dünnen Kupferdraht, aus Stücken feindrähtiger Litze herausgezupft. Viel Kopferbrechen bereiteten mir die weißen Porzellanisolatoren - im Original etwa 100 mm \varnothing -, für die ich schließlich in weißen Zuckerkügelchen einen Ersatz fand. Man nimmt hierzu den bunten Zucker, wie er z. B. auf den bekannten Weihnachtsbaum-Schokola-

denkringeln verwendet wird. Man bekommt ihn aber auch lose. Ich suchte mit der Pinzette passende Kügelchen aus und klebte sie auf die Querstäbe meiner Verladebrücke. Darauf kam dann - ebenfalls mit Klebstofftröpfchen befestigt - der vorher sorgfältig geradegereckte Kupferdraht.

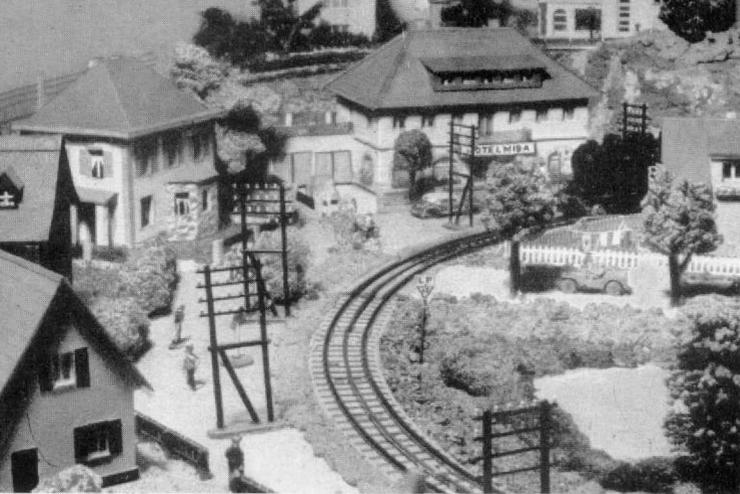
„Elektromotoren“ stellte ich aus stufenweise gewickeltem Papier dar, wobei die Öffnungen an den Stürnen mit passenden Korkstückchen verschlossen wurden. Fuß- und Klemmenkästen werden aus kräftigem Karton geschnitten und angeklebt. Was ein anständiger Elektromotor ist, hat aber auch noch eine kräftige Ringschraube oben auf dem Gehäuse, damit man ihn daran anheben und transportieren kann. Aus dünnem Kupferdraht um eine Stecknadel gebogen, zusammengedreht, abgeschnitten und in eine eingestochene Öffnung des Motors „hineingeschraubt“, gab sie diesem den letzten Schliff.

Korkstückchen verwendete ich an vielen Stellen, so z. B. für die Lagerklötchen der Fahrwerkswellen aus blankem Draht von 1 mm Stärke. Weiterhin fertigte ich aus Kork die Getriebekästen, die Controller in den Führerständen und die elektrischen Schaltkästen.

Die Aufstiegsleitern haben Holme aus Winkelprofilen, die Sprossen bestehen aus Drahtstückchen, die in die Holme eingeklebt werden. Leitern, die höher als 3 m sind, benötigen laut Unfallverhütungsvorschriften einen Rückenschutz. Der besteht normalerweise aus Flacheisenbügeln in etwa 1 m Abstand und 3 längslaufenden Flacheisen, davon eins in der Mitte und zwei seitlich. Die letztgenannten Flacheisen fertigte ich aus lackierten Papierstreifen. Für die Herstellung der Bügel war aber dies Material nicht fest genug. Ich schnitt sie aus dem Blech der kleinen Aluminiumbüchsen, in denen die Knorr-Fleischbrühwürfel verpackt sind.

Die Fenster der Führerhäuser bestehen aus etwa 0,5 mm starkem Zelluloid, das sich sehr leicht verarbeiten läßt. Man ritzt es mit der Reißnadel an und kann es dann brechen. Die Sprosseneinteilung kann man einritzen oder besser mit der Reißfeder und etwas Lack nachziehen (aber bitte vorher auf einem Abfallstück üben, sonst kleckst es!).

Zum Schluß noch ein Wort zur Frage: Papier- oder Metallbauweise? Mancher Leser hat vielleicht Bedenken, daß papierne Stahlbauten nicht fest genug seien. Dem möchte ich zweierlei entgegenhalten: Erstens habe ich meine Verladebrücke mit einer Probelast von 1 kg in Brückenmitte „abgenommen“, das will bei einer Spannweite von über 40 cm und papiernen Gurtwickeln von etwa 1,3 mm Breite schon etwas heißen. Zweitens geht ein Modellbauer mit seinen Erzeugnissen sowieso vorsichtig um und vermeidet ausgesprochene Gewaltanwen-



Am Hotel „Miba“ vorbei..

... vor dem gerade ein „Mercedes-Sport-Cabriolet“ parkt, zukelt soeben der Lokzug. Hoffentlich wird die frischgewaschene Wäsche der Frau Meier nicht zu sehr verrußt!

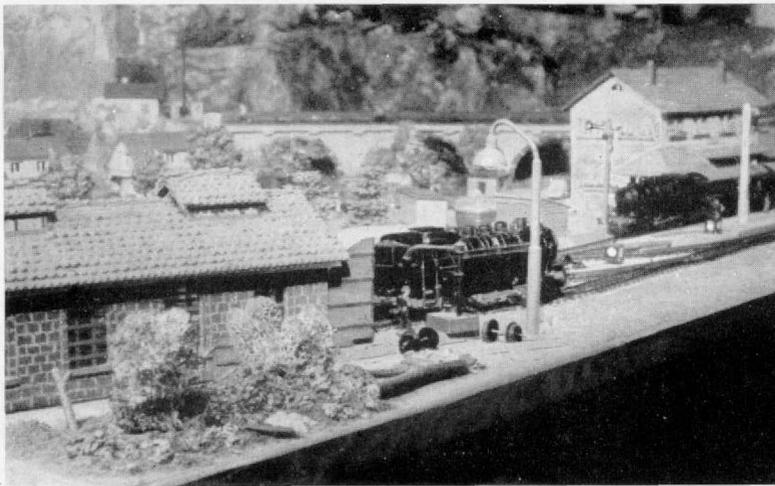
Und noch ein Ausschnitt aus der (dritten!) H0-Anlage des

Herrn H. Klarmann, Frankfurt-Ginnheim.

Größe: 2 m x 1,40 m
Charakter: Kleinbahnmilieu.

Bahnhof und Lokschuppen nach Miba-Bauzeichnungen. Letzterer mit „unvorschriftsmäßigen“ Dachziegeln (wie Herr Klarmann befürchtet.) Bitte Seite 380 zur Beruhigung nachlesen!

Diese kleine Welt macht nicht nur Herrn Klarmann selbst, sondern auch seiner Frau und seinem Buben viel Freude — was schließlich die Hauptsache ist!

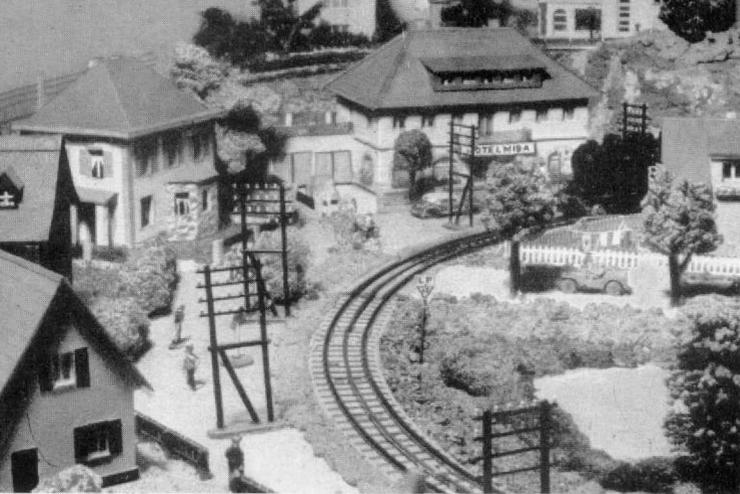


dung. Wie man nun das Material verarbeitet, ist eine andere Frage. Meines Erachtens kann man auch ohne weiteres Metallprofile bei vollkommen ausreichender Festigkeit kleben, sodaß man nicht zu löten braucht. Ich möchte sogar behaupten, daß wirklich modellgetreue Knotenpunkte im Maßstab H0 nur von ganz wenigen Spezialisten gelötet werden können.

Kauft man Metallprofile, so spart man das Anfertigen des Materials und damit eine Menge Zeit und Mühe, muß aber viel Geld ausgeben. Meine Verladebrücke enthält, grob gerechnet, ungefähr 50 m (!) Profile. Die hätten aber in Messing laut Preisliste (also ohne Großabnehmerabbatt) immerhin runde DM 300,— gekostet. Ohne Herrn Nemeč das

Geschäft verderben zu wollen — seine diesbezüglichen Bemühungen seien vielmehr dankbar anerkannt — möchte ich denn doch bezweifeln, daß viele Bastler, die sich mit ähnlichen Absichten tragen, einen derartig hohen Preis für das Material bezahlen können.

Vielleicht findet sich jemand, der Kleinstprofile aus thermoplastischem Kunststoff im Strangpreßverfahren herstellt. Diese müßten wegen der geringen Material- und Werkzeugkosten und wegen ihrer einfachen Verarbeitung durch Schneiden und Kleben eigentlich das Ideal für den Modellbau darstellen. Mit dieser Anregung möchte ich schließen und hoffen, dem einen oder anderen Leser nützliche Hinweise gegeben zu haben.



Am Hotel „Miba“ vorbei..

... vor dem gerade ein „Mercedes-Sport-Cabriolet“ parkt, zukelt soeben der Lokzug. Hoffentlich wird die frischgewaschene Wäsche der Frau Meier nicht zu sehr verrußt!

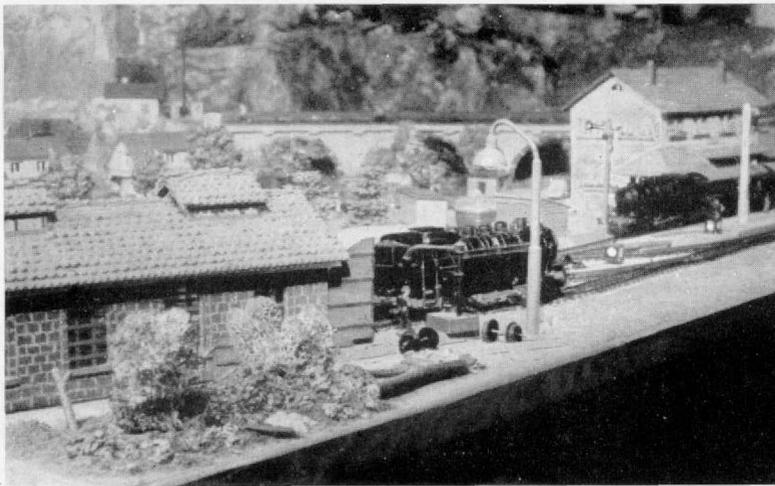
Und noch ein Ausschnitt aus der (dritten!) H0-Anlage des

Herrn H. Klarmann, Frankfurt-Ginnheim.

Größe: 2 m x 1,40 m
Charakter: Kleinbahnmilieu.

Bahnhof und Lokschuppen nach Miba-Bauzeichnungen. Letzterer mit „unvorschriftsmäßigen“ Dachziegeln (wie Herr Klarmann befürchtet.) Bitte Seite 380 zur Beruhigung nachlesen!

Diese kleine Welt macht nicht nur Herrn Klarmann selbst, sondern auch seiner Frau und seinem Buben viel Freude — was schließlich die Hauptsache ist!



dung. Wie man nun das Material verarbeitet, ist eine andere Frage. Meines Erachtens kann man auch ohne weiteres Metallprofile bei vollkommen ausreichender Festigkeit kleben, sodaß man nicht zu löten braucht. Ich möchte sogar behaupten, daß wirklich modellgetreue Knotenpunkte im Maßstab H0 nur von ganz wenigen Spezialisten gelötet werden können.

Kauft man Metallprofile, so spart man das Anfertigen des Materials und damit eine Menge Zeit und Mühe, muß aber viel Geld ausgeben. Meine Verladebrücke enthält, grob gerechnet, ungefähr 50 m (!) Profile. Die hätten aber in Messing laut Preisliste (also ohne Großabnehmerabbatt) immerhin runde DM 300,— gekostet. Ohne Herrn Nemeč das

Geschäft verderben zu wollen — seine diesbezüglichen Bemühungen seien vielmehr dankbar anerkannt — möchte ich denn doch bezweifeln, daß viele Bastler, die sich mit ähnlichen Absichten tragen, einen derartig hohen Preis für das Material bezahlen können.

Vielleicht findet sich jemand, der Kleinstprofile aus thermoplastischem Kunststoff im Strangpreßverfahren herstellt. Diese müßten wegen der geringen Material- und Werkzeugkosten und wegen ihrer einfachen Verarbeitung durch Schneiden und Kleben eigentlich das Ideal für den Modellbau darstellen. Mit dieser Anregung möchte ich schließen und hoffen, dem einen oder anderen Leser nützliche Hinweise gegeben zu haben.