

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift

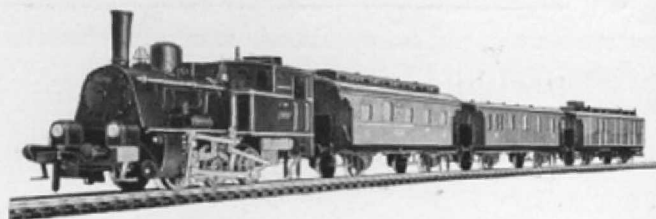


MIBA-VERLAG

NR. 14 / BAND X 1958

NÜRNBERG

WÄHLE RICHTIG . . .

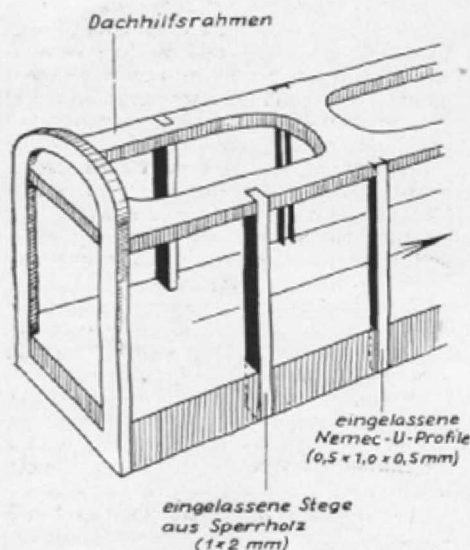


HO

WÄHLE

Fleischmann!

Sie fragen - wir antworten: Betr. Bau eines B4yge

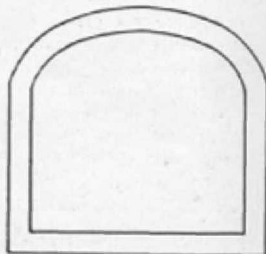


... Zu dem Bauplan des Wagentyps B4yge (Heft 9/X) habe ich eine Frage: Welches Material würden Sie zum Bau der Seitenwände vorschlagen? Wie kann das Dach angefertigt werden? ... E. M., G.

Aus Ihrer Frage läßt sich schließen, daß Sie das Modell nicht in Metall ausführen wollen, denn in diesem Falle käme als Baumaterial ja wohl höchstens Messingblech in Frage. Bei der Gemischtbauweise (Holz, Pappe, Metall) fertigt man die Seitenwände am besten aus 0,8-1 mm Sperrholz, wobei

Abb. 2. Unmaßstäbliche Anschauungsskizze für unsere verschiedenen Verstärkungsvorschläge.

Abb. 1. Form eines Verstärkungssponz.



Eine nachahmenswerte Geste!

... Möchte auch in diesem Jahr einem minderbemittelten Modellbahnerkollegen ein Jahresabonnement bezahlen - als Weihnachtsgeschenk. Kann ich das jetzt schon besorgen? . . .

Rolf Pfeiffer, Hausen i. Tal.

Bravo, Herr Pfeiffer! Wir danken Ihnen - auch im Namen des noch zu benennenden Modellbahners - für Ihre Großzügigkeit und Ihren Idealismus, den Sie bereits seit Jahren auf diese Weise bezeugen!

Wenn es ein goldenes Buch des Modellbahnwesens gäbe, müßte Ihr Name darin zu finden sein! Nochmals besten Dank und als Äquivalent viel Spaß und erholsame Stunden mit Ihrer Modellbahn. WeWaW.

ein Ausschneiden der Fenster nach provisorischem Zusammenkleben der beiden Seitenwände nur demjenigen Bastler zu empfehlen ist, der erstens ein Gefühl für einen senkrechten Sägeschnitt hat und zum anderen ebenso lotrecht nachfeilen kann. Der Anfänger tut sich leichter, wenn er die beiden Seitenwände für sich aufzeichnet (spitzen, dünnen Bleistift nehmen und mit Anlegewinkel arbeiten!), die Fenster einzeln aussägt und zwar etwas knapper als angerissen und diese dann mit einer Schlüssel-feile genau nachfeilt.

In Anbetracht der langen Seitenwände ist es vielleicht ratsam, ausser den bereits vorhandenen Zwischenwänden (in der Mitte des Wagens) in jeder Wagenhälfte noch je eine weitere Zwischenwand vorzusehen, zu mindest bei den B-Abteilen. Um diese Zwischenwände nicht zu stark ins Auge fallen zu lassen, um also den Eindruck eines „Abteil“-Wagens zu vermeiden, werden die Zwischenstege in Art der Abb. 1 ausgesägt.

Man kann diese zusätzlichen Zwischenwände auch umgehen, wenn man einen Dachhilfsrahmen vorsieht und links und rechts feine Sperrholzstege gemäß Abb. 2 vorsieht (einlassen!). Die Wagenseitenwand wird dann von außen an die „planmäßigen“ Zwischenwände und an diese „außerplanmäßigen“ Stege angeklebt.

Noch unauffälliger sind Nemec-U-Profile (0,5 x 1 x 0,5 mm) anstelle der Sperrholzstege (siehe Abb. 2 rechts).

Als Versteifung für lange Seitenwände

(allgemein besehen) es allein bei einem Dachhilfsrahmen zu belassen, hat wenig Sinn, weil sich das Sperrholz sonst nach dem Bemalen nach innen wölbt, insbesondere und gerade deswegen, weil die Fasern der äußeren Sperrholzschichten in Richtung der Wagenlängsseite verlaufen (sollten). Dieses Manko wäre dann beseitigt, wenn die Fasern senkrecht verlaufen, wobei allerdings erstens ein Dachhilfsrahmen und zweitens etwas Vorsicht beim Aussägen und Befeuern der oberen Fensterkanten vonnöten ist.

Die Verwendung von starkem Sperrholz ist nicht empfehlenswert, da dies dem Aussehen des Modells abträglich wäre.

Das Dilemma ist gänzlich beseitigt, wenn Sie gleich von vornherein die Inneneinrichtung mit einbauen. Sie müssen nur darauf achten, daß sämtliche Sitze genau mit dem Wagenboden abschneiden, der hier zwischen den Seitenwänden sitzt.

Die Anfertigung eines gewölbten Daches wurde letztmalig in Heft 7/IX aufgezeigt. Um eine stärkere Wölbung zu erreichen, wie sie für den vorliegenden Wagentyp erforderlich ist, brauchen die Spannleichen nur näher zusammengerückt zu werden.

Noch leichteres Arbeiten haben Sie mit Balsa-Holz mittelhart, wie es beim Flugmodellbau allgemein verwendet wird. Es läßt sich wundervoll schnitzen und mit Schleifpapier bearbeiten, sodaß jede gewünschte Form schnell und leicht herausgearbeitet werden kann (besonders wichtig für Dächer mit abgerundeten Enden u. dgl.).

Heft 15 ist bereits ab 27. 11. (also in 14 Tagen) bei Ihrem Händler!

In einem Wandschrank . . .



. . . untergebracht

ist die Kleinanlage des Herrn Hans Gröbl, Augsburg, (Größe 2,05 x 1,10 m). Sämtliche Gleise, sowie 15 Weichen und 2 einfache Kreuzungsweichen sind selbst gebaut. Auf der Anlage verkehren nur Elloks; mit der Rücküberleitung ist Herr Gröbl sehr zufrieden. Ein Mehrzugbetrieb wird durch Blocksystem erzielt. — Das rollende Material besteht aus Industriefabrikaten und zwar nach dem Motto: „Von jeder Firma das Beste und Schönste!“ Darüber hinaus sind fast sämtliche Fahrzeuge mit Federpuffern und verkürzter Kuppelung versehen. Die Elloks erhielten Schnabel-Lokschilder. Bei der TRIX-E 94 wurde das Getriebe umgebaut und die Lücke zwischen den Hauben und dem Gehäuse mit einem dünnen Gummifalz überbrückt.





Unser großer grundlegender HO-Bauplan:

Abb. 1. Diesellok R 42 C, die im Dienst der Osthavelländischen Eisenbahn steht (siehe in diesem Zusammenhang auch Abb. 5!).

*

Titelbild: R 42 C vor Güterzug

(Foto G. Stahn, Berlin-Spandau).

Sämtliche übrigen Fotos vom Verfasser.



Nebenbahn-Diesellokomotive R 42 C

Der Übergang der Zugförderung vom Dampf- auf den Dieselbetrieb setzt sich nunmehr auch in Deutschland unaufhaltsam durch. Nachdem die anfänglichen Schwierigkeiten im Bau von Dieselloks mit günstigem Leistungsgewicht — die hauptsächlich auf dem Gebiet der Kraftübertragung lagen — durch die Schaffung leistungsfähiger hydraulischer Getriebe überwunden worden sind, hat der Dieselmotor alle Leistungsbereiche der Zugförderung erobert. Die Verdieselung schreitet vor allem im Neben- und Privatbahnbetrieb rasch voran, denn hier wirken sich die Kostenersparnisse, welche die Diesel- gegenüber der Dampfloks bietet, infolge des geringeren Triebfahrzeugbestandes prozentual besonders stark aus. Der wirtschaftliche Vorteil des Dieselbetriebes liegt auf der Hand: Eine Diesellok kann mit Ein-Mann-Besetzung gefahren werden, braucht keine Anheiz- und Abrüstzeiten und verursacht geringere Energiekosten als eine gleichstarke Dampfloks. Daß damit gleichzeitig die Stunde der gewohnten Reise- und Betriebsromantik der Dampzüge geschlagen hat, ist eine für den Eisenbahnliebhaber bedauerliche Tatsache.

Der Modelleisenbahner steht der Verdieselung im allgemeinen skeptisch gegenüber, da gerade die Betriebsromantik einer der wesentlichen Faktoren, um nicht zu sagen einer der ideellen Ausgangspunkte des Modelleisenbahnwesens ist. Nicht ohne Grund wächst demnach ständig die Tendenz, im

Modell auf den „Old-Timer“, also Betriebsmittel und -formen der Vergangenheit überzugehen. Die Diesellok der Gegenwart ist für viele Modelleisenbahner nichts weiter als ein zeitbedingter, uninteressanter Zweckbau. Diese Ansicht läßt sich zweifellos durch manche Loks belegen, die ohne Formgefühl gestaltet worden sind. Es wird aber gern übersehen, daß es auch — besonders im mittleren Leistungsbereich — Maschinen gibt, die ihres ansprechenden Aufbaus wegen zur Modellgestaltung reizen und die sich durchaus in das Bild fügen, das sich der Modelleisenbahner gemeinhin von einer „romantischen Anlage“ macht.

Zu diesen Lokomotiven zählt insbesondere die von der Firma Arn. Jung, Lokomotivfabrik G.m.b.H., Jungenthal b. Kirchen (Sieg) entwickelte und als Type R 42 C herausgebrachte C-gekuppelte dieseldieselhydraulische Nebenbahnlokomotive.

Die R 42 C, die wir mit dem vorliegenden Bauplan vorstellen, ist eine Lok, die sowohl für den Rangier- als auch den Streckendienst geschaffen wurde. Sie erinnert formenmäßig in vielem an die elektrischen Rangierlokomotiven der zwanziger und dreißiger Jahre; ihr fehlt der windschlüpfige Aufbau der modernen Diesel-Streckenlokomotive genau so wie deren Einzelachsantrieb. Besonders interessant an der R 42 C ist vom modellbahntechnischen Standpunkt aus der Stangenantrieb mit außenliegender Blindwelle, der im Vergleich zum „moder-

Diesellok R 42 C

Übersichtszeichnungen im Maßstab 1 : 87 (1/1 H0-Größe), nach Originalzeichnungen für den Modellbau ausgearbeitet.

