

Miniaturbahnen

Die führende Deutsche Modellbahnzeitschrift



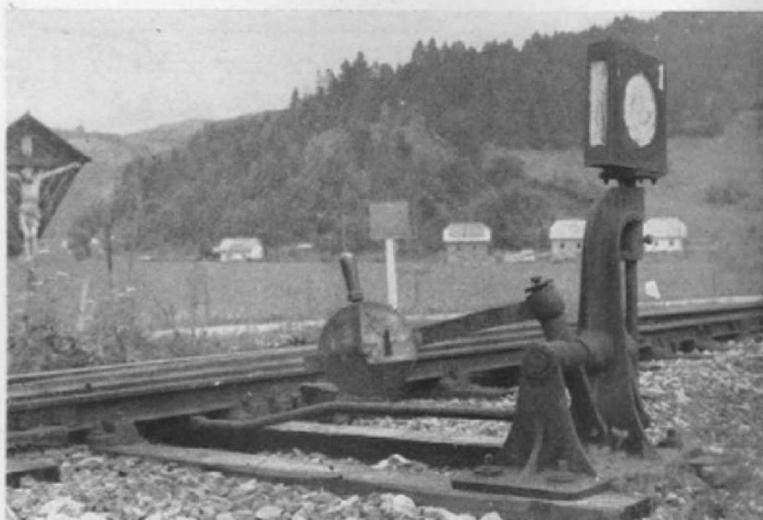
MIBA-VERLAG

NR. 15 / BAND X 1958

HÜRNBERG

Einen Stich . . .

... gab es Herrn Paul Heinz Fischer aus Stuttgart, als er bei der Kleinbahnlinie durch das Gurktal (Österreich) unsern alten Stich von einer uralten Handweiche (Heft 9/X) urplötzlich in persona erblickte. Sie entspricht in der Tat im Grundprinzip unserer Zeichnung und die Old-Timer-Freunde werden sich freuen, wieder einen Beweis mehr in Händen zu haben, daß auch die „ältesten Schinken“ noch heute irgendwo in einem stillen Winkel anzutreffen sind!



Der Stoßseufzer einer Frau:

von Luzia Leszinski, Datteln/Westf.

Müssen Männer so sein . . . ?

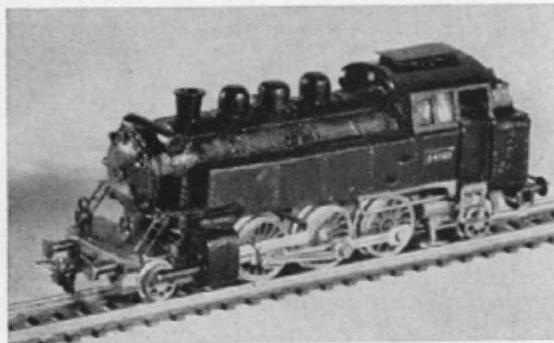
Schon einige Male haben sich „Modellbahnerfrauen“ zu Wort gemeldet, aber ich möchte dieses Thema einmal so anpacken, wie ich es sehe! Gewiß, auch ich nenne mich gern „Modellbahnerfrau“, aber wie sagt mein Mann doch immer? – „Meine Anlage, meine Maschine“ und dabei spare ich doch dafür und nicht er und da es unser Geld ist, gehören die Sachen wohl auch mir mit! Und meinen Sie, mein Mann, dieses Ekel, liebe mich mit Eisenbahn spielen? Denkste! Und so spiele ich eben heimlich, wenn er fort ist (aber das ist selten der Fall). Und wehe, wenn er merkt, daß ich mal „wieder dran“ war, dann wird alles genau untersucht und dann ist natürlich jede kleine Schramme und jede kleine verbogene Kupplung von mir! Und weil „Mutti alles kaputt macht“, muß Mutti natürlich wieder Ersatz beschaffen: Kupplungen, Birnchen, Stromabnehmer, Radsätze,

Motor und ich dämliches Luder glaube es am Ende sogar selbst! Und was macht der Gute? – Er baut aus dem ganzen Zeugs . . . eine Lok! Oh, was habe ich da eine Wut gekriegt und ihm alle Schandtatzen aufs Haupt gewünscht. Und als ich so richtig wieder an Triumphieren war, weil er die Maschine doch nicht zusammenbrachte und seine enttäuschte Miene sah, da ging ich hin und kaufte . . . eine neue! Aber für mich, damit ich auch eine hatte! – Hustekuchen! Meine Lok gehört natürlich und selbstverständlich wieder nur ihm! Mit einer kleinen Einschränkung: ich darf jetzt sogar zwischendurch mal ölen. Da einen Tropfen und dort einen Tropfen und dann heißt es schon wieder: „Gib mal her, das andere mache ich!“ Als ich aber schließlich sagte „Ich schenk’ sie Dir“, da hätten Sie den Süßholzraspeler mal sehen sollen. Daß ich für die Maschine meinen Winter-

mantel noch einmal ein Jahr zurückgestellt habe, das übergang er großzügig. Als „Ausgleich“ durfte ich die Lokomotiven „taufen“. Aber das hätte ich nicht tun sollen, denn das wurde erst recht ein teurer Spaß. „Bimbo“ (die TM 800) ist tot (daran war ich „natürlich“ ebenfalls schuld!) – also mußte ein Ersatz her. Dann kam die „schlanke Dorothee“ (DA 800) dran, dann „Pipo“ (CM 800) und als ich gar „Katharina die Große“ (CCS 800) zusammengespart hatte, wurde ich gnädigst im Überschwang der Gefühle „befördert“. Zum Schrankenwärter, Weichensteller und zum ständig rumsausenden Hilfsarbeiter. Aber wehe, wenn die Weichen nicht rechtzeitig gestellt waren (was häufiger der Fall war, weil sie von Hand gestellt werden mußten), dann war ich wieder am ganzen Betriebsschlamassel schuld. Und weil mir das allmählich zu dumm wurde, schlug ich – nein, nicht zu, sondern vor, doch endlich elektrische Weichen anzuschaffen. Es klappt deswegen auch nicht besser, aber da er sich selbst nicht schimpfen kann, ärgert er sich. Aber nicht über sich, sondern über mich, weil er nicht leiden kann, daß ich bei jedem Bock ganz fest die Augen zudrücke. Wenn ich ihn dann tröste, daß mir das oder jenes auch hätte passieren können, dann wird er auffallend munter: „Natürlich kann das jedem passieren!“ (Nur bei mir durfte es eben nie vorkommen! Oh, diese Männer!)

Aber dennoch bin ich äußerst wichtig bei

dieser ganzen Eisenbahnspielerei: ich bin nämlich der Prellbock! Der Prellbock für alles, was daneben geht, nicht funktioniert und kaputt geht. Früher hat mich das natürlich geärgert, aber heute räche ich mich! Auf meine Weise! Wenn es nämlich dunkel ist, wenn Maschinen, Wagen und Häuser beleuchtet sind, dann stecke ich heimlich still und leise eine Stecknadel zwischen Schiene und Mittelleiter und – bums! . . . der ganze Verkehr steht still! Papps springt auf, macht Licht, und da ich kurz zuvor die Nadel wieder wegnehme, ist alles gleich wieder in bester Ordnung, bis auf das Gebrunze und Kopfschütteln vor dem Schaltpult. In letzter Zeit muß ich Licht machen, wenn wieder so ein Malheur passiert und da muß ich verdammt auf dem Posten sein, daß er mich nicht erwischt, sonst ist meine Laufbahn als Modellbahner zu Ende und würde mich garantiert eine neue Lok kosten! Aber, sei es wie es sei – ich möchte meinen Mann gar nicht anders haben und wir verstehen uns trotzdem ganz gut, wenn er auf meine neue Maschine schaut und sagt: „Die hatte ich mir schon so lange gewünscht und jetzt habe ich sie endlich!“ Und während ich gönnerhaft auftrumpfe: „Ja, so bin ich. Bin ich nicht lieb?“, dann nehme ich mir im stillen vor: „Die andere Lok, die er letzthin im Schaufenster so verliebt anstarrte, die kriegt er bestimmt nicht!“ – und kriegt sie schließlich doch, weil es ja unsere kleine Eisenbahn ist . . .!



Frisch gewagt . . .

. . . ist nicht nur halb gewonnen, sondern ganz! Herr Hubert Dahme aus Icking/Isartal machte sich mit einfachstem Werkzeug an die Arbeit und fertigte die H0-BR 64 aus Sperrholz und dünner Messingfolie. Die Kesselarmaturen sind inzwischen noch ergänzt worden, wie auch der Rauchkammerdurchmesser noch verringert wurde. Lötarbeiten hat Herr Dahme weitgehend vermieden, so ist der Rahmen z. B. auch nicht gelötet, sondern verschraubt.

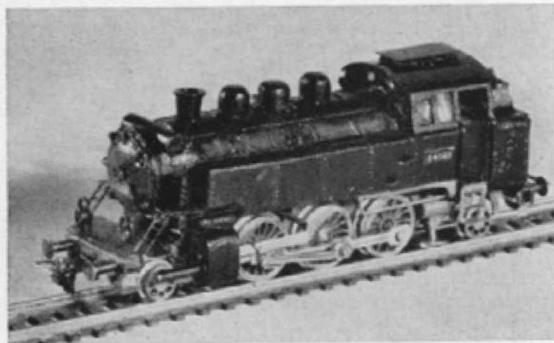
Ja, wer wagt – gewinnt! Wer zagt – gewinnt keine Erfahrungen! Drum: Unversucht schmeckt nichts!

Heft 16/X ist ab 20. Dezember bei Ihrem Händler!

mantel noch einmal ein Jahr zurückgestellt habe, das übergang er großzügig. Als „Ausgleich“ durfte ich die Lokomotiven „taufen“. Aber das hätte ich nicht tun sollen, denn das wurde erst recht ein teurer Spaß. „Bimbo“ (die TM 800) ist tot (daran war ich „natürlich“ ebenfalls schuld!) – also mußte ein Ersatz her. Dann kam die „schlanke Dorothee“ (DA 800) dran, dann „Pipo“ (CM 800) und als ich gar „Katharina die Große“ (CCS 800) zusammengespart hatte, wurde ich gnädigst im Überschwang der Gefühle „befördert“. Zum Schrankenwärter, Weichensteller und zum ständig rumsausenden Hilfsarbeiter. Aber wehe, wenn die Weichen nicht rechtzeitig gestellt waren (was häufiger der Fall war, weil sie von Hand gestellt werden mußten), dann war ich wieder am ganzen Betriebsschlamassel schuld. Und weil mir das allmählich zu dumm wurde, schlug ich – nein, nicht zu, sondern vor, doch endlich elektrische Weichen anzuschaffen. Es klappt deswegen auch nicht besser, aber da er sich selbst nicht schimpfen kann, ärgert er sich. Aber nicht über sich, sondern über mich, weil er nicht leiden kann, daß ich bei jedem Bock ganz fest die Augen zudrücke. Wenn ich ihn dann tröste, daß mir das oder jenes auch hätte passieren können, dann wird er auffallend munter: „Natürlich kann das jedem passieren!“ (Nur bei mir durfte es eben nie vorkommen! Oh, diese Männer!)

Aber dennoch bin ich äußerst wichtig bei

dieser ganzen Eisenbahnspielerei: ich bin nämlich der Prellbock! Der Prellbock für alles, was daneben geht, nicht funktioniert und kaputt geht. Früher hat mich das natürlich geärgert, aber heute räche ich mich! Auf meine Weise! Wenn es nämlich dunkel ist, wenn Maschinen, Wagen und Häuser beleuchtet sind, dann stecke ich heimlich still und leise eine Stecknadel zwischen Schiene und Mittelleiter und – bums! . . . der ganze Verkehr steht still! Papps springt auf, macht Licht, und da ich kurz zuvor die Nadel wieder wegnehme, ist alles gleich wieder in bester Ordnung, bis auf das Gebrunze und Kopfschütteln vor dem Schaltpult. In letzter Zeit muß ich Licht machen, wenn wieder so ein Malheur passiert und da muß ich verdammt auf dem Posten sein, daß er mich nicht erwischt, sonst ist meine Laufbahn als Modellbahner zu Ende und würde mich garantiert eine neue Lok kosten! Aber, sei es wie es sei – ich möchte meinen Mann gar nicht anders haben und wir verstehen uns trotzdem ganz gut, wenn er auf meine neue Maschine schaut und sagt: „Die hatte ich mir schon so lange gewünscht und jetzt habe ich sie endlich!“ Und während ich gönnerhaft auftrumpfe: „Ja, so bin ich. Bin ich nicht lieb?“, dann nehme ich mir im stillen vor: „Die andere Lok, die er letzthin im Schaufenster so verliebt anstarrte, die kriegt er bestimmt nicht!“ – und kriegt sie schließlich doch, weil es ja unsere kleine Eisenbahn ist . . .!



Frisch gewagt . . .

. . . ist nicht nur halb gewonnen, sondern ganz! Herr Hubert Dahme aus Icking/Isartal machte sich mit einfachstem Werkzeug an die Arbeit und fertigte die H0-BR 64 aus Sperrholz und dünner Messingfolie. Die Kesselarmaturen sind inzwischen noch ergänzt worden, wie auch der Rauchkammerdurchmesser noch verringert wurde. Lötarbeiten hat Herr Dahme weitgehend vermieden, so ist der Rahmen z. B. auch nicht gelötet, sondern verschraubt.

Ja, wer wagt – gewinnt! Wer zagt – gewinnt keine Erfahrungen! Drum: Unversucht schmeckt nichts!

Heft 16/X ist ab 20. Dezember bei Ihrem Händler!

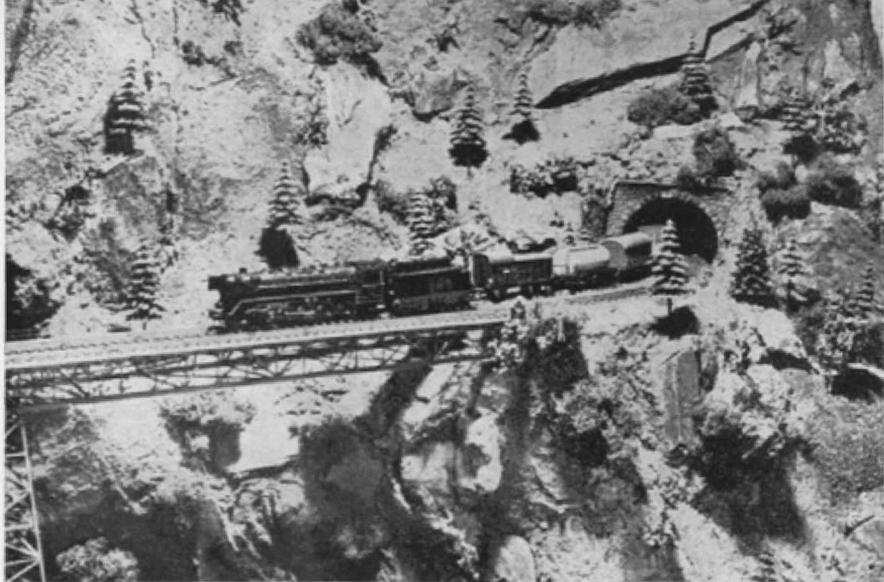


Abb. 1. Auffahrt auf die 1,70 m lange Brücke.

Eine imposante HO-Anlage im Werden!

Rolf Reymer
Krefeld-Uerdingen

DIE „ARRATAL“-BAHN GMBH.

Im Anfang, es war in den Jahren 42-46 (vermutlich n. Chr. D. Red.), „schwankten“ meine modellbaulichen Versuche auf dem Wasser. Obwohl ich gerne Schiffsmodelle baue, bestand schon damals mein Wunsch, für „stillere Zeiten“ meinen Booten, die einheitlich im Maßstab 1:100 hergestellt sind, einen Hafen mit allem Drum und Dran zu errichten, in dem die Eisenbahn als Verkehrsträger dominieren soll.

Um dem Ziel näherzukommen, gründete ich 1949 mit zwei Freunden eine Arbeitsgemeinschaft mit der Aufgabenteilung: Kurt Aretz = Streckenführung und Landschaftsgestaltung und Walter Aretz = elektrische Installation. Mir - Rolf Reymer - blieb das „Schienenklopfen“ vorbehalten. (Daher also die „ARRATAL-Bahn GmbH.“! D. Red.)

Aufstellplatz unserer Anlage ist ein ausgedienter Heuboden mit buchstäblich zuviel Raum, den wir in monatelanger Arbeit für unsere Zwecke herrichteten. Das geräumige Stellwerk wurde in einer Ecke, von der man die gesamte Anlage gut überblicken kann, dicht unter dem Dach angebracht.

Nach einem genau ausgearbeiteten Plan wurde die Arbeit an der Bahnanlage begonnen. Walter Aretz entwarf nach der Festlegung des Gleisplanes Schaltung, Relais und Weichenmagnete. (Relais und Magnete waren vordringliche Arbeiten). In gemeinsamer Arbeit fummelten wir die nötige Anzahl im Verlauf von zwei Jahren zusammen - und warfen die Relais, etwa 50 Stück, anschließend auf den Schrott, um industrielle einzubauen.

Das jetzt im ersten Abschnitt vollendete Gleisbildstellwerk mit Weichen (weiß), Fahrstrom- (grün) und Zugkontrolle (rot) hat die Größe eines Schreibtisches und „verschlang“ bereits mehrere hundert Glühbirnen.

Während Walter Aretz über seinen Schaltplänen brütete und Strippen zog, baute sein Bruder Kurt die in den Abbildungen sichtbaren Brücken. Ich konnte mittlerweile einige Meter Gleis nebst Weichen und Kreuzungen (etwa 60 Stück) präsentieren und begann mit Kurt die Montage der Anlage, deren leidliche Ergebnisse die beigefügten Bilder zeigen. (Na, na, nur keine falsche Bescheidenheit, meine Herren! Den Bildern nach zu schließen, muß hier etwas Großes im Gang sein! Die große Brücke ist ein Meisterwerk für sich! D. Red.)

Das Gebirge besteht aus Stützlatten, Fliegendraht und leimdurchsetztem, gefärbtem Papierbrei. Die zentnerweise eingebauten Felspartien - in der Tat echtes Gestein! - stammen aus dem Teutoburger Wald und dem Siegerland. Die Landschaft fällt vom Hintergrund her ziemlich steil aus ca. 3 m Höhe und einer Tiefe von 1,5 m ab und bietet einer Stadt von ca. 2 x 3 m und einem Stausee Platz Vom Gebirge her donnert ein (echter) Wasserfall zu Tal, füllt den Stausee und ergießt sich in das in Bälde erstehende große Hafenbecken. Und da man den Tag nicht vor dem Abend loben soll, sind wir selbst gespannt, wann die Anlage und ob sie überhaupt fertig werden wird . . . (Was wir im Interesse eines weiteren Bildberichtes baldmöglichst hoffen und wünschen! D. Red.).

FEDERPUFFER an Märklin-Wagen

von Ernst Lammich, Hamburg

An meinem (noch bescheidenen) Wagenpark waren mir von Anfang an die verhältnismäßig kleinen Puffer ein arger Dorn im Auge. So habe ich denn eines Tages versucht, diesem meinem Arger abzuweichen. Ich bin zwar kein großer Bastler und kann mit dem Lötkolben so gut wie gar nicht umgehen, aber Sie werden lachen – in diesem Fall ging es!

Zuerst habe ich es – sicherheitshalber – an einem billigen Güterwagen versucht. Diese Wagen haben bekanntlich ein Fahrgestell aus Stahlblech und einen Aufbau aus Thermoplastik.

Die Pufferbohle habe ich etwas mit einer Zange nach oben gebogen, mit einer kleinen Feile die an der Innenseite der Pufferbohle befindlichen Wülste der Puffer weggefeilt und mit einer Zange die Puffer entfernt.

Mit UHU (oder auch Rudol 333) habe ich dann hinter die Pufferbohle, die vorher wieder nach unten und gerade gebogen wurde, eine passende Holzleiste geklebt und durch die in der Pufferbohle befindlichen Öffnungen (entstanden durch die Entfernung

der Puffer) mit einem 2,3 mm Bohrer in die Holzleiste zwei Löcher gebohrt. Die Federpuffer (Satz 4 Stück, Preis DM - 85) wurden dann mit Mowicoll angeklebt. Damit war diese kleine Arbeit bereits beendet. Es muß beim Ankleben der Puffer nur darauf geachtet werden, daß der Klebstoff nicht in die Pufferhüllen gelangt, sonst ist die Federung der Puffer beeinträchtigt.

Das Aussehen dieses Wagens hatte sich wesentlich verbessert. Durch diesen Erfolg ermutigt, habe ich mich dann auch an die neuen Modellgüterwagen von Märklin herangewagt. Auch hier ist die Arbeit nicht so schlimm, wie es im ersten Augenblick erscheinen mag.

Die Puffer werden mit einer Zange aus der Pufferbohle herausgezogen. Dabei die Zange mit dem Puffer nicht drehen, da das in der Pufferbohle steckende Ende des Puffers geriffelt ist. Nach Entfernen der Puffer hat man in der Pufferbohle bereits die Löcher zur Aufnahme der Federpuffer. Eventuell muß man mit einem dünnen Dorn oder einer Nadel einmal durch die Löcher stoßen, um Farbrückstände zu entfernen.

(„Arratal“-Bahn G. m. b. H. . .)



Abb. 4. Dieses Bildchen von einer echten Modellbahner-„Walstatt“ haben wir bewußt ausgewählt, um den Neulingen vor Augen zu führen, daß es auch bei den großen Könnern vor der Vollendung der Anlage nicht anders aussieht, als auf ihrem eigenen Werkplatz!

Ja, einem alten Hasen geht bei solchem Anblick sogar das Herz auf und er möchte am liebsten ebenfalls gleich wieder mit dem Werken anfangen.

Dieses „Milliöh“ stellt jedenfalls die Südkurve des Bahnhof Neustadt der Arratalbahn dar – wenn Ordnung geschaffen und das Bahnhofsgebäude fertiggestellt sein wird!

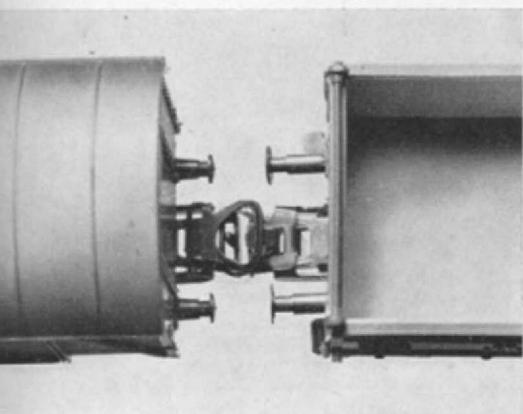
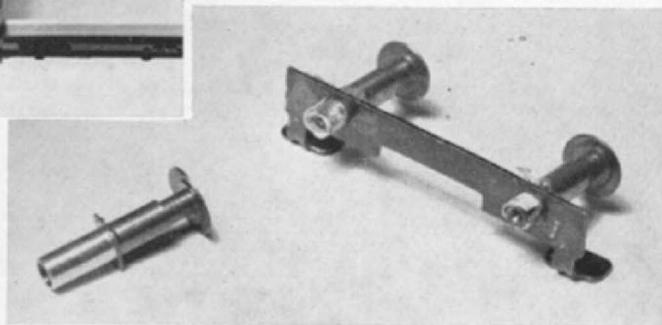


Abb. 1. Vergleichsaufnahme: Links Märklinwagen mit fabrikmäßigen Puffern, rechts mit maßstäblich richtigen Federpuffern.

Abb. 2. Rechts die mit Pappröllchen versehenen Federpuffer, links mit Messing-Aufsteckhülsen.



Bevor die Federpuffer hier angebracht werden, wird der rückwärtige Teil der Puffer mit einem kleinen Stück Zeichenpapier umwickelt. Das Papier wird dann festgeklebt und nun können, wenn die Trittbretter und der Wagenkasten wieder an Ort und Stelle sind, die Federpuffer eingeklebt werden.

Die Umwicklung des rückwärtigen Teiles der Federpuffer mit Papier ist erforderlich, weil die Löcher in der Pufferbohle größer sind. Lötünstler können natürlich auch einen schmalen Streifen Messingblech umwickeln und festlöten und auch die Puffer an die Pufferbohle anlöten, aber die Mehrzahl der Modellbahner, die ihre Fahrzeuge nicht selber bauen, werden es mit dem Kleben leichter haben.

Nachdem ich die ersten beiden Wagen fertig hatte, war ich doch erstaunt, was diese kleine Arbeit ausmachte. Wenn auch noch kein Puffer-an-Puffer-Fahren dadurch erreicht ist, so erscheint der Abstand der Wagen doch viel natürlicher.

Durch die Verwendung von Federpuffern besteht auch keine Gefahr, daß Fahrzeuge mit verkürzten Kupplungen bei scharfen Krümmungen aus dem Gleis gedrückt wer-

den (falls sich die Puffer hierbei berühren sollten). An meine Loks, ebenfalls Märklin, habe ich mich bisher noch nicht herangewagt, aber eines Tages werden auch sie an die Reihe kommen. Ich hoffe, daß ich den Märklinisten eine kleine Anregung gegeben habe, wie man seine Fahrzeuge ein klein wenig naturgetreuer gestalten kann, ohne sich in allzu große Unkosten zu stürzen und ohne gleich eine ganze mechanische Werkstatt einrichten zu müssen.

Anmerkung der Redaktion: Das Gesetz der Serie hat es doch in sich! Es ist eigenartig, daß urplötzlich an allen Ecken und Enden die Modellbahner daran gehen, die Puffer an den Industriefabrikaten durch modellgerechte zu ersetzen. Zum guten Glück gibt es bereits Voegele-Puffer, die kleine Aufsteckhülsen aus Messing haben, damit sie leichter befestigt werden können, sodaß man sich gegebenenfalls die von Herrn Lammich vorgeschlagenen Papierhülsen ersparen kann (zu beziehen durch Voegele, Nemes oder Schüller & Co.). Man muß zwar die Pufferöffnungen noch etwas aufreiben, aber das ist keine große Arbeit. Der Vorteil der Messinghülsen besteht darin, daß die Puffer einschließlich -bohlen und Trittbreithalterungen stramm eingepaßt werden können und der Sitz der Puffer akurater wird. Der Vorteil der Methode Lammich besteht wiederum darin, daß das Aufreiben entfällt und das Auswechseln schneller vor sich geht. Wir raten in letzterem Fall jedoch, statt UHU oder Rudol den neuen „UHU-Plus“ zu nehmen, der zwar teurer ist, aber eine einwandfreie Haftung der Blechteile gewährleistet. (Auf jeden Fall empfehlenswert bei den neueren Wagenmodellen!).

