Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift

MIBA-VERLAG NR. 12 / BAND IV 1952 NÜRNBERG

Er reitet sein Steckenpferd ...

... in des Wortes wahrster Bedeutung. Und die wahre Bedeutung bei diesem Sport ist die enge Verbundenheit zwischen (Stecken-) Pferd und Reiter, womit der Kreis wieder geschlossen wäre. Und ein geschlossener Kreis mit Tierzeichen und anderen „Geziffer" — auch wenn das Steckenpferd infolge sträflicher Unwissenheit der alten Sterngucker nicht mit aufgenommen wurde — entspricht einem Jahr, und 4 dieser Sorte sind vergangen, seit die Miba justament im September zum erstenmal das Licht der Welt erblickte, gewissermaßen als Lichtblick für die vielen tausend Modellbahner. Eigentlich jährt sich heute der fünfte Geburtstag, obwohl erst vier Jahre vergangen sind und Band IV schon seit Januar dieses Jahres läuft — aber diese verzwickte Konstellation gehört ins Gebiet der Astrologie. Im Interesse einer Klärung haben wir diese Angelegenheit insofern vereinfacht, als daß wir eben die jahrgangsweisen Bände geschaffen haben. Geschaffen haben wir jahrgangsweise sicher auch nicht wenig und sagen an dieser Stelle den vielen Lesern unseren Dank, die durch rege Mitarbeit an der Gestaltung der Hefte mitgeholfen haben. Geholfen wurde dadurch den Modellbahnern, die hiervon ihren Nutzen hatten, falls sie das Gebotene richtig ausgenutzt haben. Und ausnutzen wollen wir in jedem Falle auch die Zeit, die uns für unsere Liebhaberei geblieben ist. Machen wir es wie der Optimist: Freuen wir uns, daß wir die vergangenen vier Jahre gut hinter uns gebracht haben und lassen wir uns nicht von einem Pessimisten die Laune verderben, der die vergangene Zeit nicht zu schätzen weiß, sondern nur mehr mit Mißbehagen den nächsten Jahren entgegensieht. Hoffen wir lediglich, daß uns nichts in die Quere kommt — wie es sicher auch unser Steckenpferd-

Berühmt – berüchtigt:

Spitzen- und Spitznamen

Wir lasen das letztemal von klangvollen Namen wie „Blauer Enzian", „Rhein-Blitz", „Wiking", „Rheingold" usw. für luxuriöse Expreßzüge, die ihrem Namen Ehre machen sollen. Nun, es gab auch in den Kindertagen der Eisenbahn charakteristische Bezeichnungen für gewisse Züge, die wir nicht so klang- und sanglos in Vergessenheit geraten lassen wollen, sondern die es wert sind, der Nachwelt erhalten zu bleiben. Diese Namen, von denen wir heute reden, entstanden nicht durch Preisausschreiben, sondern durch den Volksmund und bezogen sich vor allem auf die Klein- und Nebenbahnen. Manche dieser „Bimmelbahnen" brachten es sogar zu einer „Berühmtheit", die weit über die lokalen Grenzen hinausreichte.

Da war z. B. die Nebenbahn von Paulinenaue (in der Mark Brandenburg) nach Neu-Ruppin, die so sacht und gemächlich ihrem Ziele zukroch, daß sie bald den Namen „Stille Pauline" erhielt. (Erinnern Sie sich noch an das gute Stück aus Heft 14/III?). Sie fand sehr bald ein Gegenstück in der von Kremmen nach Wittstock pustenden „Lahmen Karoline", der man es lange nachtrug, daß sie am Eröffnungstage in ihrer anfänglichen Diensteifrigkeit einen Teil der geladenen Fahrgäste, die noch auf dem Bahnsteig standen, mitzunehmen vergaß.

Die „Blindschleiche" für die von Senzka nach Nauen führende Bahn, die „Loreley" von Rathenow nach Paulinenaue, auf der es den arg geschüttelten Fahrgast ergriff wie den Schiffer im kleinen Kahn, der „Dolle Aujust" (Pritzwalk — Meyenburg), und der „Vergnügte Heinrich" (Glöwen — Havelberg) — das waren Bahnen, deren Betrieb sich in äußerst gemütlicher Form vollzog.

Vor dem Erwerb der Privatbahnen durch den Staat bezeichneten alle Bahngesellschaften ihr rollendes Eigentum mit den Anfangsbuchstaben ihrer oft reichlich langen Titel. Für den Volkswitz ein Anlaß zu tiefsinnigen Deutungen der Abkürzungen, so z. B.: O. T. E. (Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn) wurde als „O traurige Erfindung" gedeutet. R. O. U. E. (Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn), die in der Besoldung ihrer Beamten sehr sparsam gewesen sein soll, übersetzte man als „Reichtum oben, unten Elend".

M. H. E. (Magdeburger-Halberstadter Eisenbahn), um deren Bahnhofsrestaurant es schlecht bestellt war, legte man als „Mich hungert entsetzlich" aus. W. H. K. B. (Westhavelländische Kreisbahn) hatte sogar zwei Deutungen: „Wir haben keine Bange" — für die Mutigen, die sich diesem Verkehrsmittel anvertrauten, und „Wir haben kein Bier" für die Durstigen, die das Fehlen von Schankstätten an der Strecke bejammerten.

Schwäbische Gemütlichkeit verrät die Auslegung für K. W. St. E. (Königlich-Württembergische Staats-Eisenbahn): „Komm Weible, steig ein!" In Österreich wurden die K. R. B. (Kronprinz-Rudolph-Bahn) mit „Keine rentable Bahn", die B. W B. (Böhmische Westbahn) mit „Bietet wenig Bequemlichkeit" und die K. F. N. B. (Kaiser Ferdinands Nordbahn) mit „Käfig für Nordpolbären" gedeutet.

Gewiß ist diese Aufzählung (nach Bundesbahn-Mitteilungen) nicht vollständig und die heutigen prunkvollen Namen stehen in krassem Gegensatz zu den ironisch-liebevollen Spitznamen gemächlicherer Zeiten. Aber lassen sie nicht ein etwas wehes Gefühl verlorengegangener Eisenbahnromantik in einem aufkeimen? Sollten wir Modellbahner — neben klangvollen Expressen — nicht auch die nicht minder inhaltsschweren früheren „Kosenamen" pflegen, schon aus Gründen der Tradition? Lassen Sie also ruhig neben Ihrem „Rheingold" auch eine „Lahme Karoline" oder eine „Wacklige Bertha" laufen und hören Sie einmal draußen herum, ob Sie nicht noch weitere ähnliche Spitznamen entdecken.

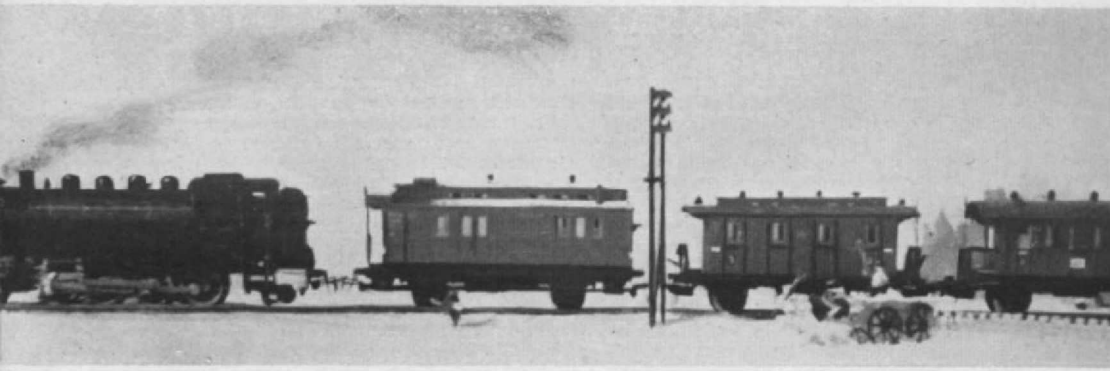
---

reiter tut, zu dem ich noch ein paar Worte sagen möchte: Die Beschäftigung mit richtigen Dampflokmodellen größerer Spurweiten ist in USA (wie auch in England) ein beliebter Sport, wobei der Modellbahner als Lokführer auf dem Tender sitzt. Mister Ollie Johnston hat allein 102 Gleichgesinnte um sich gesammelt und arbeitet auch mit Walt Disney zusammen, der bekanntlich (oder unbekanntlich) eine große derartige Parkbahn besitzt.

Damit Sie auch über das Titelbild richtig im Bilde sind: Es soll als Sinnbild für den Start ins neue Miba-Jahr gelten. (Aufnahme R. Schuler, Heidelberg.) Fahren Sie mit! Ihre „Fahrkarte" haben Sie sicherlich schon gelöst. In ungelöster Verbundenheit

Ihr vor Rührung aufgelöster
WeWaW

Heft 13/IV ist in der 3. Oktober-Woche bei Ihrem Händler



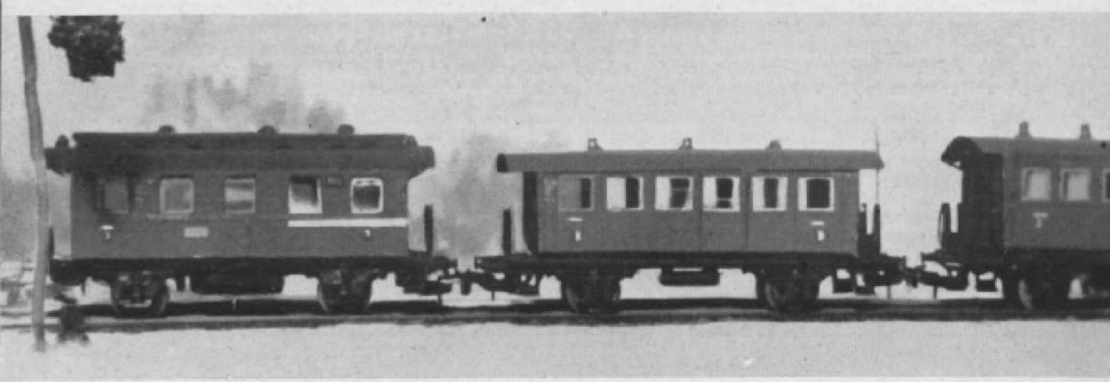
Aus alt mach' – „noch älter!"

„Old Timer" aus Märklin-Blechwagen

Von Siegfried Weißbach, Fürth

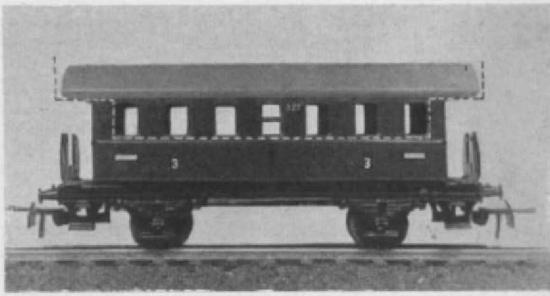
Seit geraumer Zeit waren mir die alten, verkürzten Märklin - Einheits-Personenwagen auf meiner Anlage ein Dorn im Auge. Ich habe hin- und herüberlegt, was ich mit diesen Fahrzeugen wohl anfangen könnte, bis mir dann eines Tages die Miba durch die Veröffentlichung von Old-Timer-Bauplänen eine gute Idee „einträufelte": Gibt es nicht Wagen, die in Wirklichkeit so kurz sind, daß die Fahrgestelle der kurzen Märklinwagen eigentlich gut verwendbar sein müßten? Gedacht — getan!

Ich nahm also einige der Märklin-Personenwagen alter Ausführung, entfernte die zu weit überstehenden Dächer und schnitt die Seitenwände bis zur unteren Fensterkante aus (siehe Foto). Die unterhalb der gestrichelten Linie liegenden Teile blieben als Gerippe stehen. Nun fertigte ich mir aus Pappe neue Seitenwände und klebte diese auf die stehengebliebenen Seiten-Blechteile auf. Auch die Dächer und die sonstigen Einzelheiten wurden neu aus Pappe aufgebaut. Das Ergebnis sehen Sie in den weiteren Abbildungen: Nette



alte Wagentypen, die sich auch der ungeübte Waggonbauer mit geringen Mitteln und wenig Mühe anfertigen kann.

Als Vorlage dienten mir nicht nur die genannten Miba-Bauzeichnungen (Heft 6, 8 und 9/IV), sondern auch Originalwagen, die ich auf den Nebenstrecken der Umgebung studierte und fotografierte. Glauben Sie nicht auch, daß derartige „Verwandlungsumbauten" auch in Ihren Wagenpark eine angenehme Abwechslung bringen würden, auch wenn sie mehr oder weniger „Free-Lance"-Typen darstellen?



Alter Märklin-Ci-Wagen vor dem Umbau. Alles, was über der gestrichelten Linie liegt, ist zu demontieren.

Gut erdacht – rasch gemacht:

Nietenfabrikation im Kleinen

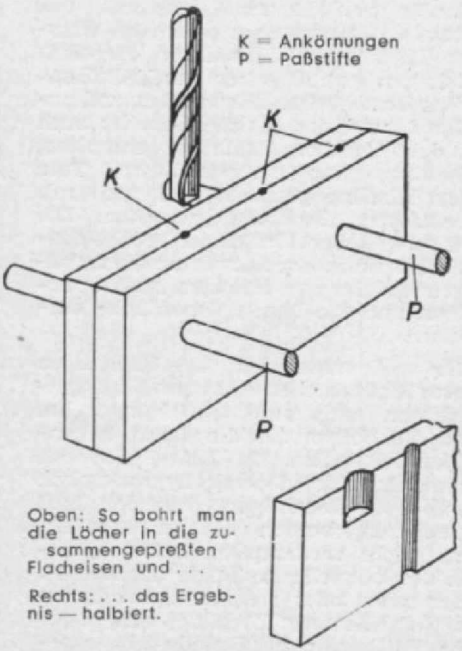
von Ing. HERBERT GOTZ · Ettlingen

Wie oft braucht der Bastler mal irgendwelche kleine Nieten oder möchte an Drahtenden Nietköpfchen anbringen! Ich habe mir zur Selbstanfertigung solcher Nieten eine kleine Vorrichtung gebaut, die tadellos ihren Zweck erfüllt.

Man besorgt sich zwei Stücke Flacheisen gleicher Größe und versieht sie mit zwei Bohrungen, die zur Aufnahme zweier Paßstifte dienen. Dann spannt man die beiden aufeinandergelegten Stücke — mit den Paßstiften versehen — in einen Schraubstock, körnt auf der Trennfuge an und bohrt, genau senkrecht, verschiedengroße Löcher. Die Bohrungen werden zweckmäßig um 1/10 mm kleiner gehalten als der Durchmesser der zur Nietherstellung vorgesehenen Drähte. Bohrungen, in denen Senkköpfe hergestellt werden sollen, sind mit 90 Grad zu versenken. Bohrungen für Rundkopfherstellung erhalten nur eine leichte Kantenbrechung. Die Tiefe der Bohrungen für Nieten richtet sich nach den gewünschten Nietlängen. Beabsichtigt man, auch längere Drahtstücke am Ende mit Nietkopf zu versehen, so muß man die betreffenden Bohrungen natürlich durch das gesamte Hilfswerkzeug hindurch gehen lassen (aber bitte dann n e b e n den Paßstiften!).

Ist die Bohrerei beendet, öffnet man den Schraubstock und nimmt die Vorrichtung wieder auseinander, um jetzt die Innenfläche noch einer kleinen Nachbearbeitung zu unterziehen, damit alle Löcher noch um etwa 0,05 mm kleiner werden (die Flächen mit einer feinen Feile sauber abziehen). Dann kann die Nietproduktion beginnen.

Man klemmt die Vorrichtung zunächst lose in den Schraubstock (Paßstifte natürlich eingesteckt), führt ein Drahtstück in die dazu passende Öffnung und zieht den Schraubstock an. Der Draht soll etwa 1—2 mm überstehen. Mit einem kleinen Niethammer kann man jetzt — wie jeweils die Bastelkunst des einzelnen es zuläßt — einen Nietkopf formen oder — sich auf die Finger klopfen.



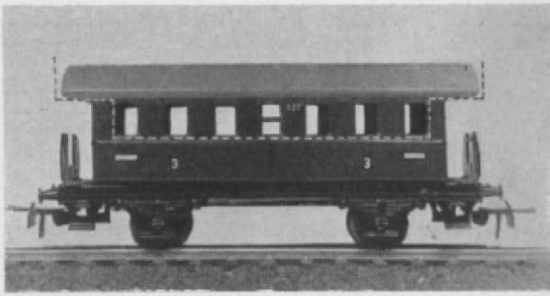
Oben: So bohrt man die Löcher in die zusammengepreßten Flacheisen und . . .

Rechts: . . . das Ergebnis — halbiert.

Diese kleine Vorrichtung eignet sich darüber hinaus auch zum Einspannen kleiner Rundteile, die sich sonst nicht ohne Beschädigung in den Schraubstock einklemmen lassen.

alte Wagentypen, die sich auch der ungeübte Waggonbauer mit geringen Mitteln und wenig Mühe anfertigen kann.

Als Vorlage dienten mir nicht nur die genannten Miba-Bauzeichnungen (Heft 6, 8 und 9/IV), sondern auch Originalwagen, die ich auf den Nebenstrecken der Umgebung studierte und fotografierte. Glauben Sie nicht auch, daß derartige „Verwandlungsumbauten" auch in Ihren Wagenpark eine angenehme Abwechslung bringen würden, auch wenn sie mehr oder weniger „Free-Lance"-Typen darstellen?



Alter Märklin-Ci-Wagen vor dem Umbau. Alles, was über der gestrichelten Linie liegt, ist zu demontieren.

Gut erdacht – rasch gemacht:

Nietenfabrikation im Kleinen

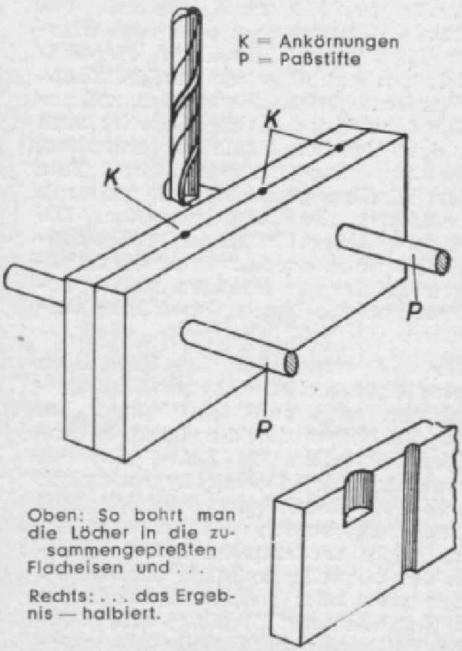
von Ing. HERBERT GOTZ · Ettlingen

Wie oft braucht der Bastler mal irgendwelche kleine Nieten oder möchte an Drahtenden Nietköpfchen anbringen! Ich habe mir zur Selbstanfertigung solcher Nieten eine kleine Vorrichtung gebaut, die tadellos ihren Zweck erfüllt.

Man besorgt sich zwei Stücke Flacheisen gleicher Größe und versieht sie mit zwei Bohrungen, die zur Aufnahme zweier Paßstifte dienen. Dann spannt man die beiden aufeinandergelegten Stücke — mit den Paßstiften versehen — in einen Schraubstock, körnt auf der Trennfuge an und bohrt, genau senkrecht, verschiedengroße Löcher. Die Bohrungen werden zweckmäßig um 1/10 mm kleiner gehalten als der Durchmesser der zur Nietherstellung vorgesehenen Drähte. Bohrungen, in denen Senkköpfe hergestellt werden sollen, sind mit 90 Grad zu versenken. Bohrungen für Rundkopfherstellung erhalten nur eine leichte Kantenbrechung. Die Tiefe der Bohrungen für Nieten richtet sich nach den gewünschten Nietlängen. Beabsichtigt man, auch längere Drahtstücke am Ende mit Nietkopf zu versehen, so muß man die betreffenden Bohrungen natürlich durch das gesamte Hilfswerkzeug hindurch gehen lassen (aber bitte dann n e b e n den Paßstiften!).

Ist die Bohrerei beendet, öffnet man den Schraubstock und nimmt die Vorrichtung wieder auseinander, um jetzt die Innenfläche noch einer kleinen Nachbearbeitung zu unterziehen, damit alle Löcher noch um etwa 0,05 mm kleiner werden (die Flächen mit einer feinen Feile sauber abziehen). Dann kann die Nietproduktion beginnen.

Man klemmt die Vorrichtung zunächst lose in den Schraubstock (Paßstifte natürlich eingesteckt), führt ein Drahtstück in die dazu passende Öffnung und zieht den Schraubstock an. Der Draht soll etwa 1—2 mm überstehen. Mit einem kleinen Niethammer kann man jetzt — wie jeweils die Bastelkunst des einzelnen es zuläßt — einen Nietkopf formen oder — sich auf die Finger klopfen.



Oben: So bohrt man die Löcher in die zusammengepreßten Flacheisen und . . .

Rechts: . . . das Ergebnis — halbiert.

Diese kleine Vorrichtung eignet sich darüber hinaus auch zum Einspannen kleiner Rundteile, die sich sonst nicht ohne Beschädigung in den Schraubstock einklemmen lassen.

Löten ohne Korrosion

von stud. ing. J. Friedrich, Berlin-Spandau

Viele Bastler, die mit dem Lötkolben umzugehen verstehen, werden schon bemerkt haben, daß nach einiger Zeit die Umgebung der Lötstellen Korrosionserscheinungen zeigen (z. B. rostende Schienen bei Weichen), die recht unangenehm werden können und das gute Aussehen des fertigen Modells sehr beeinträchtigen. Das rührt nur daher, daß entweder — in vollkommener Unkenntnis der Sachlage — Lötwasser oder eines der im Handel erhältlichen Lötfette verwendet wurde.

Fast alle Flußmittel für Weichlote sind auf Salzsäurebasis hergestellt. Das bekannte Lötwasser ist entweder eine Lösung von Ammoniumchlorid mit einem Salzsäurezusatz oder eine wässrige Lösung von Zinkchlorid. Der Salmiakstein zum Abbeizen der Lötkolbenspitze besteht ebenfalls aus Ammoniumchlorid, und das gleiche Salz ist auch in den üblichen Lötfetten enthalten, allerdings ganz fein verteilt mit Talg oder Vaseline gemischt und noch mit besonderen Zusätzen versehen. Die Wirkung dieser Flußmittel beruht darauf, daß sie in der Lötwärme die Oxydhäute auf dem zu lötenden Metall zerstören und die blanke Oberfläche aufdecken.

So vollkommen nun die Wirkungen dieser Flußmittel im Abbeizen der Oxydschichten auch sind, so unangenehm sind die Folgen für die damit behandelten Lötstellen. Da Zink- wie auch Ammoniumchlorid stark hygroskopisch sind, d. h. Feuchtigkeit aus der Luft aufnehmen, werden die unvermeidlichen, nicht verdampften Salzreste neben der Lötstelle im Laufe der Zeit zu einer mehr oder weniger konzentrierten Salzlösung. Es bildet sich in jedem Fall an der Lötstelle ein sogenanntes „Lokalelement", bei dem Werkstoff und Weichlot als Anode und Kathode und die feuchten Salzmengen als Elektrolyt fungieren. Die Zerstörung des gelöteten Metalles geht dann rasch vonstatten. Eisen rostet, Messing und Kupfer grünspanen, auf Zink bilden sich die bekannten weißen Pusteln usw. Bei Elektrogeräten mit derartigen unsachgemäßen Lötstellen äußert sich die Kupferzerstörung ganz besonders unangenehm dadurch, daß die dünnen Zuleitungsdrähte (an Kleinmotorenankern, Relais, Magnetspulen usw.) oft in kurzer Zeit regelrecht „durchgefressen" werden. Ein Anstrich mit den üblichen Lackfarben bringt dabei in der Regel keine Abhilfe, da er die Flußmittelreste nicht entfernt, sondern höchstens breitschmiert. Vielen von Ihnen sind wahrscheinlich schon Modelle unter die Augen gekommen, bei denen Rost — und vor allem bei Aluminium — Umsetzungsprodukte durch die Lackschicht hindurchgebrochen waren und den Anstrich zum Abblättern veranlaßt haben. Derartige Modelle sind praktisch wertlos und die für den Bau aufgewendete Arbeit ist vergeudet, zumal die Lötstellen an Festigkeit verlieren.

Wie kann man derartige Schäden verhindern?

1. Bei Lötwasserverwendung: durch Abwaschen des fertigen Werkstücks (oder zumindest der Lötstellen) in Sodalauge und Nachspülen in klarem Wasser.

2. Bei Lötfettverwendung: durch Abkochen in verdünnter Natronlauge (Nachspülen in Wasser) oder durch Abwaschen mit sehr viel Nitroverdünnung oder Benzin (eine etwas kostspielige Angelegenheit!).

3. Durch Verwendung eines geeigneten, wirklich säurefreien Lötmittels.

Das letztgenannte Verfahren ist natürlich das sicherste, denn in vielen Fällen ist ein nachträgliches Abwaschen unmöglich. Ich denke dabei an angelötete Blech-Hohlkörper wie Dome, Rauchkammertüren und ähnliches, an