

Miniaturbahnen

Die führende Deutsche Modellbahnzeitschrift

6 Jahre
MIBA

Heute
44 Seiten!

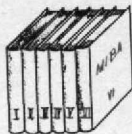


MIBA-VERLAG

NR. 12 / BAND VI 1954

NÜRNBERG

Zum



Miba-Jubiläum

erlaube ich mir Ihnen und allen Ihren Mitarbeitern meine
herzlichsten Glückwünsche auszusprechen zu dürfen. Möge unsere
Miba noch recht lange ein treuer Seilfaden sein für alle Freunde
der Miniaturbahnen.

Ihr Max Geiger jr.

Tatsächlich — es ist wieder mal soweit! Wieder ist ein Jahr vergangen und aus den 5 Jahren MIBA sind inzwischen 6 Jahre geworden. Kinder, wie die Zeit vergeht! Ja, an den Kindern (und an den Miba-Bänden) merkt man am besten, wie schnell die Zeit vergeht. Wir wollten zwar dieses „Zwischen-Jubiläum“ stillschweigend übergehen, aber unsere treuen und aufmerksamen Leser lassen es sich wohl schon traditionsgemäß nicht entgehen, uns geziemend daran zu erinnern (siehe oben!). Wir danken all' den netten Grüßen und Glückwünschen aus dem In- und Ausland und treten feierlich und gerührt hinein ins 7. Miba-Jahr. 7 soll ja eine Glückszahl sein. Hoffentlich für Sie und für uns — in jeder Beziehung!

Ihr WeWaW.



Aufnahmen:
H. Wohlmut
Aichach/Obb.

So ist das Denken halt verschieden
Bei einem Mensch und einem Rüden,
Beziehungsweise „relativ“. —
(Doch sicher nicht bei dem Motiv.)

Dackel-Mibaneritis.

Der „Lumpi“ wollt' als kluger Hund
Der Sach' mal gehen auf den Grund.
Er glotzt und staunt 'ne ganze Weile,
Bis weh' ihm tut das Hinterteile.
Dann stellt er sich ans Bretterbord
Und glotzt auch hier noch weiter fort.
Sein Tierversand sucht zu ergründen,
Was unverständlich ist den Hunden,
Und findet schließlich: „s'loht sich kaum!“
(Er urteilt nach dem kleinsten Baum!) —



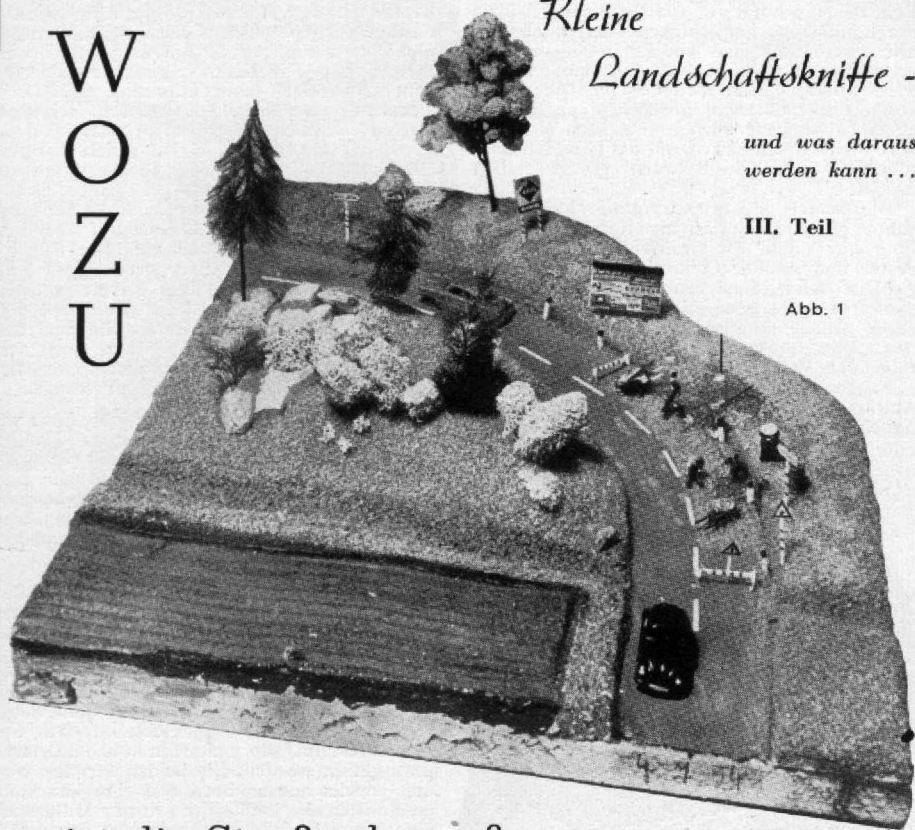
W
O
Z
U

Kleine
Landschaftskniffe -

und was daraus
werden kann ...

III. Teil

Abb. 1



... ist die Straße da ... ?

von Günter Albrecht

... Zum Marschieren, zum Autofahren und, wenn man eine Modellbahnanlage sein eigen nennt, sogar zum Basteln. Damit soll nicht etwa gesagt sein, daß Sie zum Basteln auf die Straße gehen sollen (obwohl sich Mutti dies wohl manchmal insgeheim wünschen dürfte). Nein, es soll vielmehr einmal darauf hingewiesen werden, daß auch ein „Straßenmodell“ viel zur Natürlichkeit einer Modellbahnanlage beiträgt. Zumal wenn die Straße richtig angelegt wurde; nicht nur so über den

Daumen gepeilt! — Es dürfte sich also lohnen, wenn man sich einmal der Mühe eines kleinen Spazierganges zum Städtchen hinaus unterzieht, um unser Straßennetz in medias res zu studieren. (Falls es zufällig einmal nicht regnet.) Je nach dem persönlichen Geschmack wird man sich dann eine oder mehrere Arten zur Nachbildung aussuchen. Der Anhänger der modernen Linie meinethalben eine Autobahn, der „Old-Timer“-Fan dagegen so eine Art besseren Feldweg mit

Heft 13/VI ist in der 3. Oktoberwoche bei Ihrem Händler!

tief eingeschnittenen Fahrspuren aus der Zeit, da man noch mit Pferdegespannen über die Landstraße dahinzuckelte und höchstens alle zwei Jahre mal ein hochbeiniger Mercedes aus dem Jahre 1903 daherkam, riesige Staubwolken hinter sich lassend. Die Staubwolken soll es zwar heutzutage auch noch geben, aber im großen und ganzen sind unsere Straßen schon in Ordnung (was ich aber nicht zu den Autofahrern gesagt haben möchte).

Die beiden Straßenextremfälle haben wir schon genannt, bleiben also für die Aufzählung nur noch die mittleren Landstraßen erster und zweiter Ordnung. Das sind meist Asphalt- oder Pflasterstraßen. Es sind somit drei größere Straßengruppen, die wir auf unserer Anlage nachbilden können. Und über das „Wie“ dieses Nachbildens soll in den folgenden Zeilen berichtet werden.

Fangen wir bei dem Einfachsten an, der Autobahn. Diese bringt nämlich die wenigste Arbeit mit sich, wenn man von der eventu-

ellen Dammgestaltung dabei absieht. Die Grundlage der Fahrbahn bildet in diesem Falle ein ebenes Brett. Dies soll allerdings nicht allzu dick sein, damit man den Uebergängen der Fahrbahn-Neigungswechsel mit dem Brett folgen kann, falls man nicht überhaupt nur eine ebene Strecke ohne Neigungswechsel vorsieht. Das entsprechende Brett wird verständlicher Weise gleich entsprechend der Kurvenform der Straße ausgesägt, soweit man das Holz in genügender Breite zur Hand hat. Ansonsten heißt es eben zusammenstückeln. Die Kurven selbst sollten bei einer Autobahn aber nicht zu eng gewählt werden, damit der „großzügige“ Eindruck gewahrt bleibt. Das gleiche gilt für die bereits erwähnten Neigungswechsel, d. h. daß die Ausrundung, zwischen Steigung und Gefälle beispielsweise, möglichst groß sein soll. Der Aufbau des Fahrbahnstützgerüsts ist also dementsprechend zu konstruieren.

Beim Aussägen der Fahrbahn vergessen wir nicht die kleinen Parkstreifen seitlich der Autobahn, wie sie in natura so alle paar Kilometer vorhanden sind, damit ein parkendes Fahrzeug den später kommenden und überholenden nicht in der „Schuldblinie“ liegt. Für die Breite eines solchen „Auswuchses“ genügt etwa Fahrzeugbreite.

Um die raue Zementoberfläche der Fahrbahn nachzubilden, sind zwei Methoden anwendbar. Einmal können wir das Brett mit einem dünnen Gipsbrei bestreichen, der möglichst hellgrau (Beton) gefärbt sein soll. (Leimzusatz nicht vergessen, damit der Gips nicht allzu brüchig wird!) Zum andern genügen auch zwei aufgeklebte Streifen aus Zeichenkarton, die späterhin mit Plakafarbe grau getönt werden. Die beiden Streifen werden jeweils nur so breit wie eine Fahrbahn geschnitten. Es bleibt dann in der Mitte noch eine kleine Vertiefung übrig, die den Grünstreifen aufnimmt. Wie man die „Wiese“ dieses Grünstreifens nachbildet, darüber braucht wohl kein Wort mehr verloren zu werden, denn in Heft 9/VI wurde schon ausführlich über Wiesen berichtet. Man denke aber auch an die sich jetzt langsam durchsetzende Bepflanzung dieses Grünstreifens mit Büschen, um die Blendung sich begegnender Fahrzeuge zu vermeiden. Zumindest in den Kurven sollte man einen Streifen Büsche „pflanzen“, denn es erhöht den Reiz des Natürlichen ungem. Eine Wölbung der Straßendecke ist bei Autobahnen fehl am Platze, denn diese sind fast vollkommen eben. Nur in Kurven kann man eine leichte Ueberhöhung nachbilden, was man unter Umständen durch entsprechendes Drücken eines nicht allzustarken Fahrbahnbrettes (unter leichter Gewaltanwendung) erreicht. Etwas mehr Arbeit macht es dagegen schon, das Brett in entsprechender Weise zu befeilen. Auch eine Modellierung in Gips ist möglich.

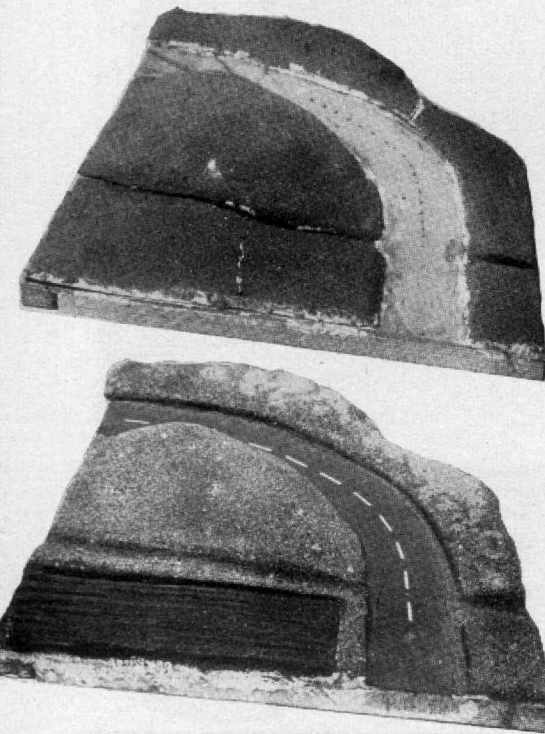


Abb. 2 u. 3. Zwei „Schnappschüsse“ vom Bau des in Abb.1 (Kopfbild) gezeigten Motivs: Oben hat ALLO das Gelände „vorgeprägt“ und - im unteren Bild - sich auch schon der Straße angenommen.

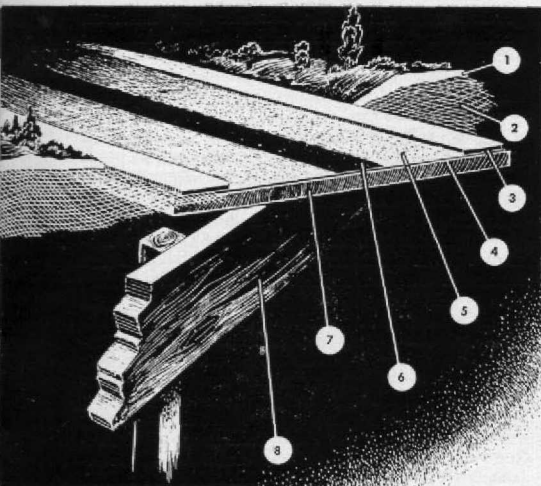


Abb. 4. Eine Autobahn im Aufbau: 1=Gipsschicht, 2= Drahtgeflecht, 3= Seitenkante, 4= Zeichenpapier, 5= graue Plakafarbe (Beton), 6= Grünstreifen, 7= Grundbrett, 8= Anlagengerüst.

Die Straßenränder einer Autobahn sind sehr geradlinig gehalten, was die Nachbildung erschwert oder erleichtert — je nach Temperament. Im allgemeinen bietet eine Autobahn somit ein ziemlich sauberes und nüchternes Bild und es dürfte wohl gut sein, wenn man sich mit seiner gesamten Anlage in diesen Stil „einmisch“. Die Geschmäcker sind da allerdings verschieden und ich kann mir auch einen Modellbauer vorstellen, der gern zu der Möglichkeit greift, Altes und Neues auf seiner Anlage zu vereinen. Altes und Neues nebeneinander gibt es ja auch „im Wald und auf der Heide“ und so stehen Tür und Tor offen; vorausgesetzt, daß man alles geschmackvoll zusammenstellen kann.

Wem eine Autobahn zu modern erscheint, der wird sich da bestimmt schon lieber einer der normalen „Bundesstraßen“ zuwenden. Zumal er diese schon etwas freizügiger durch die Gegend „schlängeln“ kann. Nicht zu verachten ist dabei die Möglichkeit einer schienengleichen Kreuzung zwischen Straße und Eisenbahn, die man je nach dem geplanten „Verkehr“ mit oder ohne Schranken ausführen wird.

Eine solche gewöhnliche Landstraße unterscheidet sich nun in mannigfacher Art von den Autobahnen. Erstens ist sie nicht so breit und hat auch nur eine Fahrbahn, zweitens macht uns die Oberfläche schon etwas mehr Kopfzerbrechen, denn sie ist meist etwas gewölbt. Manch einer wird das zwar belanglos finden und auf eine Wölbung verzichten: Für ihn ist es die Hauptsache, daß die Straße

eben da ist. Der andere aber, der sich schon etwas mehr mit den Details befaßt, wird den durch die Wölbung hervorgerufenen Eindruck nicht vermissen wollen.

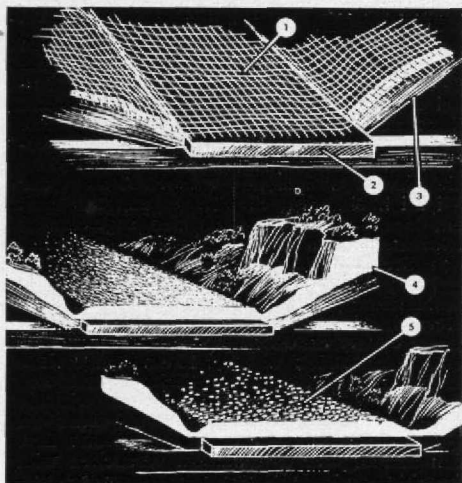
Als Grundlage der Fahrbahn dient uns auch hier wieder ein Brettchen, doch werden wir wohl von einem Abfeilen entsprechend der Wölbung absehen. Denn das ist meines Erachtens etwas zu viel Arbeit gegenüber dem Anfragen einer Gipsoberfläche, der man ja sehr leicht die notwendige Rundung geben kann. Man beachte jedoch, daß diese nicht überall gleichmäßig ist und in ihrer Form gewisse Schwankungen aufweist.

Aber es wird wohl sowieso nicht allen gelingen, eine Wölbung „freihändig“ über vielleicht einen Meter Länge vollkommen gleichmäßig auszuführen, zumal wenn noch Kurven im Zuge der Straße liegen. Auch einige „Dellen“ werden sich mehr oder weniger unfreiwillig ergeben und den Insassen der Modellautos die Spazierfahrt angenehm versüßen. An manchen Stellen verschwindet die „klassische“ Wölbung sogar vollkommen und das wird diejenigen trösten — und ihnen ein „Verteidigungsargument“ in die Hände geben —, die auf die Wölbung ganz verzichten wollen.

Das Brettchen als Grundlage der Fahrbahn ist nun ganz schön und gut — soweit es sich um Straßen in der Ebene handelt. Doch im Gebirge sieht die Sache schon wesentlich anders aus und es wird wohl nichts anderes übrig bleiben, als auf das Brettchen zu ver-

Abb. 5. Asphalt-Straße mit Brettchengrundlage: 1= Drahtgaze, 2= Grundbett, 3= Geländeabstützung, 4=Gipsschicht, 5= Straßenoberfläche.

(Abb. 4—6 aus: Model Railroader.)



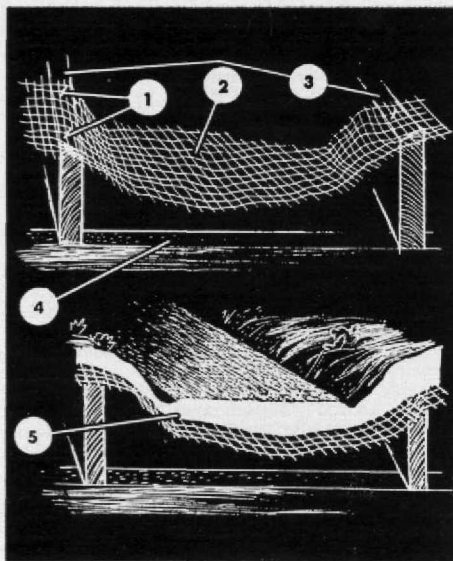


Abb. 6. Die Straße in der „Drahtgeflecht-Falte“:
1 = Haltenägel, 2 = Drahtgaze, 3 = Stützbretter
4 = Anlagen-Grundbrett, 5 = Gipsschicht.

zichten. Statt dessen wird die Drahtgaze, die wohl meistens als Aufbaugrundlage der Geländeformation Verwendung findet, in entsprechende „Fallen“ gelegt und durch den Leistenunterbau abgestützt. Man stelle sich nur eine Serpentinstraße zur Paßhöhe vor und wird erkennen, daß kaum eine andere Lösung übrig bleibt: Mit Brettchen ist man hier verloren. In die Falten der Drahtgaze füllt man dann bei der Geländemodellierung den diesmal dunkelgrau (Asphalt) gefärbten Gips (mit Leimzusatz!) und glättet seine Oberfläche gemäß dem Straßenverlauf. Dabei aber nicht die Wassergräben rechts und links der Straße vergessen, die später mit Gras „besät“ werden! Auch eine etwas erhöhte „Grasnarbe“ an den Straßenrändern sieht sehr gut aus und entspricht auch der Wirklichkeit. Wenn die Straße genügend breit ist, kann man auch noch den sogenannten „Sommerweg“ andeuten: Ein Pinselstrich auf den Straßenrändern.

Das Steinpflaster nachzubilden dürfte wohl kaum gelingen, denn die üblichen Pflastersteine haben ja nur eine Kopffläche von umgerechnet ca. $0,8 \times 0,8$ mm in Baugröße H0. Auf einem Stück von ca. 10 cm Länge ließe sich schon mit einigem Zeitaufwand und „einiger“ Geduld etwas ähnliches wie ein Steinpflaster eingravieren — wenigstens die Fugen desselben — aber mehr davon? Brrr! Ich danke! Wer es trotzdem versuchen will, beachte, daß die Fugen nicht etwa schnur-

gerade von einer Straßenseite zur anderen verlaufen. Nein, die Steine sind vielmehr bogenförmig eingesetzt! — Haben sie jetzt noch Lust zu dieser Sisyphus-Arbeit oder nehmen Sie doch lieber mit der Asphaltstraße vorlieb?

Ja, und dann sieht man jetzt immer häufiger die weißen Streifen in engen und scharfen Kurven der Bundesstraßen, deren Vorhandensein auf einer Modellstraße recht attraktiv wirkt. Es gibt da ganz durchgezogene Striche, kurze Striche mit engem Abstand untereinander und solche mit weitem Abstand. Und wenn eine Gemeindeverwaltung mal recht viel Geld hat, dann sieht man auch sogenannte Straßennägel, die die gleiche Aufgabe haben wie die Farbstriche: Verbesserung der Verkehrssicherheit. Nur daß eben die Nägel dauerhafter sind (und vornehmer aussehen). Doch welche Verwaltung hat heutzutage noch Geld? Höchstens das Finanzamt und das baut leider keine Straßen! Falls man aber doch einen wohlhabenden Vater Staat seiner Modellbahn annimmt, so beachte man, daß die Köpfe der Straßennägel etwa 0,8 mm Durchmesser für H0 haben. Größere wirken nämlich zu pflatschig und sehen unwirksam aus.

Und nun zu den restlichen Straßen, die mancher Kraftfahrer eigentlich schon nicht mehr als Straßen ansieht, sondern höchstens als bessere Feldwege. Es gibt diese Art nicht nur in Deutschland und in anderen Ländern. Sogar aus Amerika kommen manchmal Bilder von sogenannten Highways (Fernstraßen), die scheinbar alles andere als ein angenehmes Reisen ermöglichen. Meistens sieht man sogar ein Auto darauf fahren: sonst würde es wohl niemand glauben, daß es sich um eine Straße handelt. Um die Jahrhundertwende dürften die europäischen Landstraßen samt und sonders auch nicht viel besser ausgesehen haben, als unser Opa mit dem hochbeinigen Vehikel (Automobil genannt) in Staubwolken gehüllt über Land zu Tante Alma fuhr, um den Reichtum seiner Familie zu zeigen.

Aber wie dem auch sei, im Grund müssen wir beim Nachbilden einer solchen „Straße“ im Anfang genau so vorgehen wie bei einer normalen Landstraße, nur daß die Oberfläche eben so richtig zerfahren aussehen muß! Wir geben uns also keine Mühe betreffs einer geraden Oberfläche, sondern nehmen ein mißlungenes Automodell oder ein ähnliches Fahrzeug zur Hand (von wegen der Spurbreite) und „schleifen“ dieses ein paarmal durch den noch nicht abgebundenen Gipsauftrag. Dadurch ergeben sich fast automatisch die „richtigen“ Fahrspuren, die jeder Autofahrer zu „schätzen“ weiß. Auch die Ränder der Straße kann man nicht gerade als schön bezeichnen, dieweil ihre Ausbildung sehr von der Fahrkunst der

Straßenbenutzer abhängt und folglich dementsprechend „ausgefranst“ ist. Ein Wassergraben längs der Straße ist nicht unbedingt erforderlich, dieweil er, ach so oft, auch in Wirklichkeit fehlt. Die fast obligatorischen „Kirschbäume“ fehlen dagegen höchst selten und haben schon manchem sehr im Weg gestanden. Damit sind wir auch schon an der Ausgestaltung der näheren Straßenumgebung angelangt.

Diese Ausgestaltung ist natürlich nicht nur auf die Bäume beschränkt und es brauchen durchaus nicht immer gerade Kirschbäume zu sein. Pappeln, Pflaumenbäume, Birken usw. sind auch nicht gerade selten zu finden. Kilometersteine haben zwar mit Bäumen nicht viel zu tun, doch stehen sie ebenfalls am Straßenrande; genauso wie die Schutzsteine in Kurven, wenn es gleich neben der Straße in die Tiefe geht. Auch ein Schotterhaufen liegt von Zeit zu Zeit am Straßenrand, damit der Straßenwärter nicht zu weit laufen muß, wenn er die Straße auszubessern hat. Und dann die vielen Verkehrszeichen, über die so oft geschimpft wird. Wie bunt sieht doch eine Straße aus, wenn man hie und da ein solches mit aufstellt. Auch die Ortsschilder am Ortseingang bzw. -ausgang sind hierhin zu zählen und an der Autobahn die blauweißen Richtungspfeile an den Ein- und Ausfahrten. Richtungsweiser stehen an Straßenkreuzungen und an Baustellen Warnschilder. Uebrigens Baustellen: Die richtige Masche, um eine Straße abwechslungsreich zu gestalten. Was

kann man da nicht alles aufs Tablett bringen: Dampfwalzen, Asphaltkocher, Straßenarbeiter, rot-weiß gestrichene Absperrungen und was der kleinen Neckereien mehr sind. Die freie Straße selbst „bevölkern“ wir dann mit VW's, 12 M, M 300, Porsche usw. Auch Lastautos dürfen nicht fehlen und, in der Nähe von Stadt oder Dorf, auch mal ein Pferdegespann. Der Bauer, der mit seinem Traktor und angehängtem Mähbinder oder Jauchefaß auf's Feld fährt, muß meist auch erst ein Stück auf der Straße entlang fahren ehe er in seinen Feldweg einbiegt, und unterwegs begegnet ihm der Postbote auf seinem „Tretomobil“.

Kurz vor der Einfahrt in Dörfer und Städte stehen dann auch noch die jetzt viel umstrittenen Reklametafeln von Shell, Esso, BP usw. Auch der VW-Kundendienst empfiehlt sich hier und Fa. Müller ist für Bosch-Zündlicht zuständig.

Alles in allem gibt es soviel Möglichkeiten, die mit der Straße irgendwie im Zusammenhang stehen, daß sie hier nicht alle aufgezählt werden können. Es ist da schon angebracht, wenn man sich einmal in Gottes schöner Natur umschaut, ehe man mit der Nachbildung auf seiner Anlage beginnt. Wer einen Fotoapparat sein eigen nennt ist fein raus, denn er hat die Möglichkeit sich zu Hause nach dem Ausflug alles in Ruhe genau anzusehen und kann sich bei eventuell auftretenden Schwierigkeiten bei seinen Fotos Rat holen — ohne erst nochmals womöglich recht weit wandern zu müssen.



Abb. 7. Der Chef der Baufirma scheint in der Nähe zu sein, denn an ALLÖ's Straße wird tatsächlich gearbeitet.

Absender:

Modelleisenbahn Hamburg e.V.

(24a) Hamburg 36
Holstenwall 24

*Ein Bildbericht von der großen
Spur I-Anlage im Museum
für Hamburgische Geschichte.*

Abb. 1

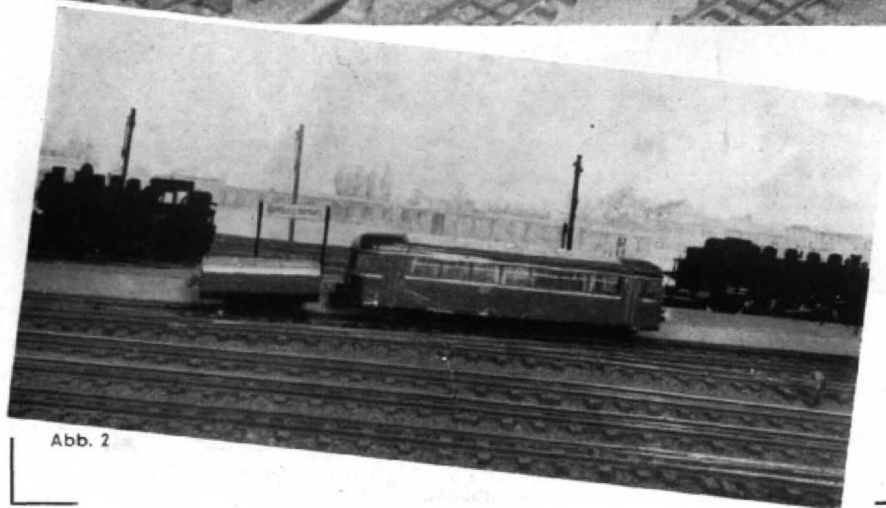
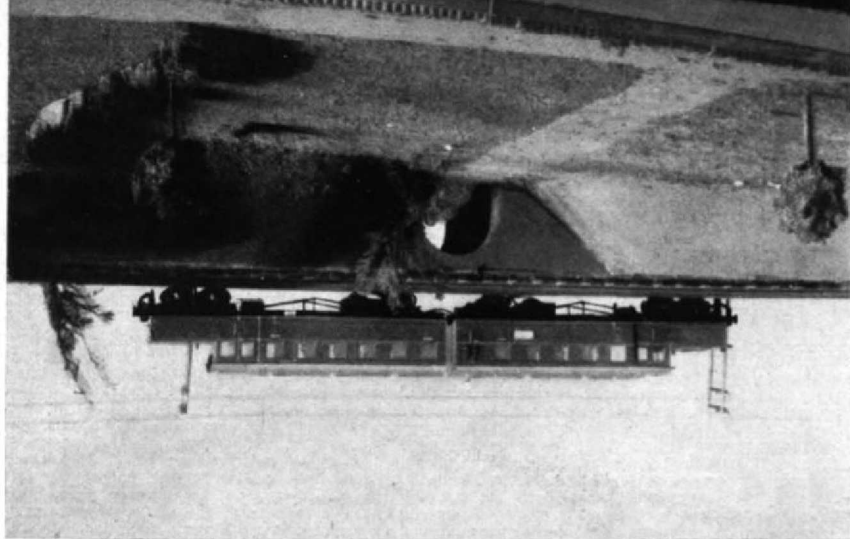


Abb. 2

Abb.5



↑ Abb.4

Abb.3

