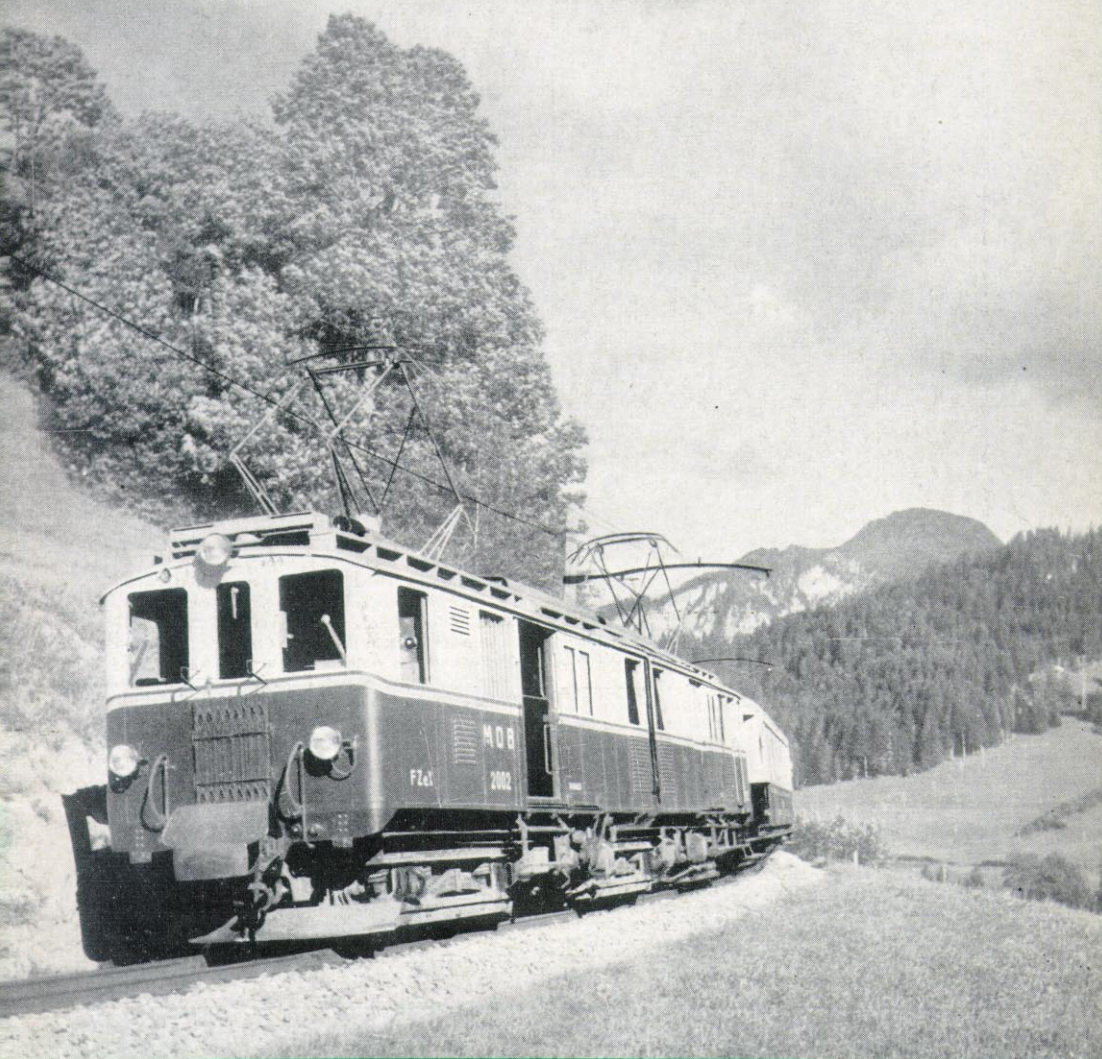


Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 7 / BAND VI 1954

NÜRNBERG

Fallen endgültig die Bahnsteigsperrn ?



Wird dies Bild tatsächlich bald der Vergangenheit angehören? Nicht nur im Süden des Bundesbahnbereichs, sondern überall in der Bundesrepublik? — Schön wär's, zu schön!

Durch die Tagespresse ging vor kurzem die Nachricht, daß auf den Bahnhöfen zwischen München und Salzburg ab 1. Mai versuchsweise die Bahnsteigsperrn fallen gelassen wurden. Man will auf diese Weise feststellen, ob sich in Deutschland diese Maßnahme generell durchführen läßt. Dies ist beileibe kein „neumodischer“ Einfall der Buba, im Gegenteil, wie wohlthuend ist das Fehlen der Sperrn in der Schweiz, in Österreich und anderen europäischen Ländern. Wie deprimierend wirkt es auf einen Reisenden, wenn er — meinetwegen aus der Schweiz kommend — urplötzlich auf einem deutschen Bahnhof wieder „in die Schranken“ verwiesen wird und — ebenso plötzlich — sich seiner individuellen Freibeweglichkeit entzogen fühlt. Abgesehen davon, daß er an der Sperre mitunter gerade dann unnütz aufgehalten wird, wenn es besonders „presiert“. Oder: Noch in Gedanken versunken, in Heimkehrfreude oder in Abschiedsgedanken, fühlt er sich unvermittelt herausgerissen durch die doch mehr oder weniger polizeilich wirkende Zwangsmaßnahme, die Fahrkarte vorzeigen zu „müssen“ (das mühsam verteilte Gepäck absetzen und zum Gaudi der Umstehenden wieder zusammenjonglieren zu dürfen).

Wahrlich, es ist ein schöner Zug der Buba, die Reisenden in einem Zug zum Zug ziehen lassen zu wollen. Denn vorerst bleibt es ja bei einem Versuch, und es soll sämtliche Reisenden der Versuchsstrecke der Deubel samt und sonders holen, wenn sie „versagen“ und der Bundesbahn die Waffe in die Hand geben würden, daß es „bei uns“ eben nicht gehe, da die Bahnbenutzer des Auslands eben bessere Menschen als wir wären. Zum Deubel mit jenen „Kavalieren“, die es — ähnlich wie auf der Straßenbahn — als „Sport“ ansehen, möglichst ohne Fahrkarte zu fahren. So etwas ist kein „Kavaliersdelikt“, sondern Betrug (und was es noch für Bezeichnungen dafür gibt)!

Nein, auf diese Weise erleichtert man der Bundesbahn nicht ihr gut gemeintes Vorhaben. Es wäre bedauerlich (abgesehen von der Blamage nach außen hin), wenn das seit undenklichen Zeiten gewohnte Bild der an der Sperre „abgefertigten“ Reisenden noch undenkliche Zeiten lang fortleben müßte! Im Zeitalter der persönlichen Freiheit: Sperre frei und unbehinderten Zugang zu den Bahnsteigen! Ein Bravo der Deutschen Bundesbahn! WeWaW

Das heutige Titelbild . . .

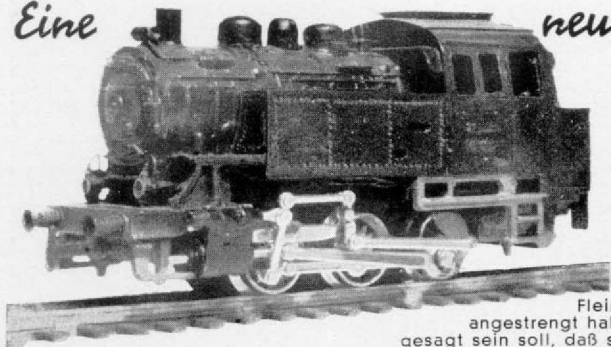
... führt uns in das schöne Berner Oberland und zeigt eine Gelenklokomotive (Bauart FZe 6/6) der Compagnie du Chemin de Fer Montreux-Oberland Bernois (auf gut deutsch: Berner Oberlandbahn). Die größte Steigung dieser Bahn beträgt übrigens 72 ‰⁰⁰ und der kleinste Radius 35 m! (Foto: MOB).

Nachtrag zum Titelbild Heft 5/VI.

Die beiden „64er“-Loks wurden von der Lokomotivfabrik A. Jung, Jungenthal bei Kirchen/Sieg, gebaut und fahren im bewußten Augenblick auf dem Gelände dieser bekannten Geburtsstätte vieler Lokomotiven. (Werkfoto)

Eine

neue Märklin-Lok?



Zum Thema „Frisuren und Kuren“ in Heft 5/VI sandte uns Herr Fleiner, Trier/Mosel, kurzerhand seine als „80“ frisierte CM 800. Die für diese Loktype charakteristischen Wassertanks neben dem Kessel fertigte er aus Messingblech an, wobei die „Nieten“ von der Innenseite her mit Hilfe einer Grammophonadel „gehauen“ wurden. Bezüglich der Heusingersteuerung versuchte er es mit einer der TT 800 und siehe da - es klappte! Übrigens meinte Herr

Fleiner, daß ihn der Begleitbrief mehr angestrengt habe als der Umbau der Lok - womit gesagt sein soll, daß solche Basteleien kinderleicht sind.

In München steht ein Bahnhofshaus: Vorwärts geht's rein, rückwärts geht's raus!

Zum Thema „Schiebung bei der Bundesbahn“ (Heft 5/IV) möchte auch ich, vielleicht etwas verspätet, meinen „Senf“ dazugeben. Ich war im Herbst in München und da habe ich bemerkt, daß dort auch schwer „geschoben“ wurde. Nicht etwa auf dem schwarzen Markt, sondern auf dem Hauptbahnhof! Da ich die diesbezüglichen Artikel in der Miba seinerzeit noch nicht kannte, kam mir das natürlich „spanisch“ vor. Zum Glück hatte ich aber meinen Photoapparat zur Hand und machte die beiden Aufnahmen.

Es handelte sich um einen Vorortzug, beste-



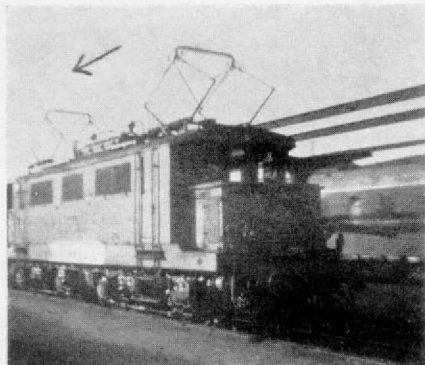
hend aus roten Abteilwagen, an dessen Ende (bzw. Spitze) ein elektrischer Steuerwagen ESG 02 lief. Als Schiebelok war die E 44 037 G eingesetzt. Über den Zusatzbuchstaben G wurde ich mir allerdings nicht klar!

U. Schmidtke, Berlin-Charlottenburg.

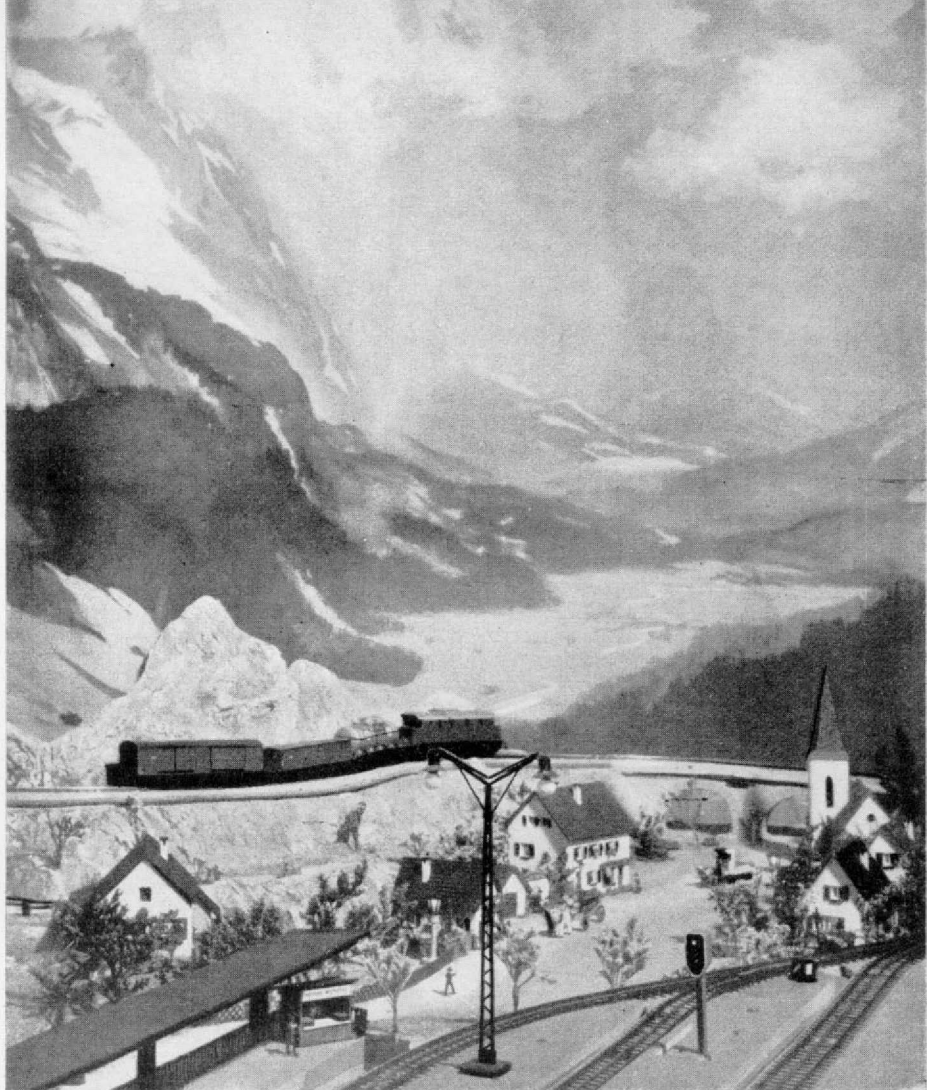
Die „geschobenen“ Züge sind unseren Dauerabonnenten ja bekannt. Sie werden in der einen Fahrtrichtung von der Lok gezogen, in der entgegengesetzten geschoben und — in letztem Fall — durch einen Steuerwagen dirigiert.

So hat auch die ED München zur Vereinfachung und Beschleunigung des Münchner Vorortverkehrs einige „E 44“ mit einer Fernsteuerung ausgerüstet, um Vorortzüge ohne Umsetzen der Lok an den Endbahnhöfen als sogenannte „geschobene Züge“ fahren zu können. Außer der im Bild gezeigten „E 44 037 G“ sind nach den uns vorliegenden Unterlagen noch die Loks „E 44 147 G“, „E 44 087 G“ und „E 44 089 G“ mit Fernsteuerung ausgerüstet und durch ein hochgesetztes „G“ hinter der Lok gekennzeichnet worden. Dieses „G“ weist also auf die Verwendung der Lok in geschobenen Zügen hin.

Die Redaktion.



Heft 8/VI ist in der 4. Juniwoche bei Ihrem Händler!



Das Verdienst einer
verständnisvollen Frau:

Der effektvolle Hintergrund

Diese Anlage kommt Ihnen irgendwie bekannt vor? — Ganz recht, es handelt sich um dieselbe wie in Heft 16/V S. 599, nur hat sich inzwischen einiges getan: Das Gelände wurde teilweise aufgeforstet und Kunstmaler Oswald Rampl schuf den wundervollen, perspektivisch gut angelegten und auf den Landschaftscharakter abgestimmten Hintergrund. Das Ehepaar Dimaczek, Innsbruck, ist überglücklich ob der nunmehr so schmucken Heimanlage. Unser Kompliment für Frau Dimaczek! Sie arbeitet nicht nur an der Anlage mit, sondern hat auch Verständnis für den (nicht kostenfreien) Ausbau einer solchen Anlage. Ein weiterer Pluspunkt: Auch für die guten Fotos zeichnet sie verantwortlich! — Eine ideale Modellbahnergattin! (Daher auch eine ideale Anlage!)

BUCHBESPRECHUNG

„Vom Spielzeug zur Modellbahn“

von Ing. Rud. J. Wittwer, erschienen im Verlag Joh. Graupner, Kirchheim-Teck, 224 Seiten, Dia A 4, Kunstdruckpapier, Preis DM 13.30.

„Ein Wegweiser für Modellbahnfreunde“, so heißt der Untertitel des erst kürzlich erschienenen Buches. Der Verfasser ist unseren alten Lesern kein Unbekannter und auch die vielen netten Graubele-Werkstoffpackungen fußen auf seinen Entwürfen. Wer nun aber meint, daß es sich bei dem Buch um rein bauliche Anleitungen handelt, täuscht sich. Wohl zeigt Herr Wittwer viele nette und nützliche Basteleien auf, aber der eigentliche Sinn des Buches ist der, den vielen „Eisenbahn-Spielenden“ jeglichen Alters den Weg aufzuzeigen, wie man von der anfänglichen „Spiel“-Bahn zu einer ansprechenden und sinnvollen „Modellbahn“ gelangt. Daß der Verfasser

hierbei erst einmal auf Wesen und Merkmale sämtlicher Industrie- und Modellbauerzeugnisse eingehen muß, liegt auf der Hand. Ansonsten jedoch ist nichts vergessen (und leicht verständlich beschrieben), was zur Gestaltung einer Modellbahnanlage gehört: Geländebaukunde, Brücken und Tunnels, Signal- und Lokkunde, elektrische Schaltprobleme, Betriebliches usw. Die rund 250 Fotos und Zeichnungen tragen das ihre dazu bei, das Verständnis zu erhöhen und das Gesagte zu untermauern. Unter Würdigung der im Vorwort und anderer Stelle klargelegten Überlegungen kann man das vorliegende Buch nur bejahen und dem Studium sämtlicher Modellbahn-Jünger empfehlen!

Wir verweisen an dieser Stelle auf das heutige Inserat des Graupner-Verlags. Für Modellbahner „abseits jeglicher Bezugsmöglichkeit“ führen wir das Buch in unserem Verlagsortiment, sodas Bestellungen notfalls auch an uns gerichtet werden können.



BUCHBESPRECHUNG

„Vom Spielzeug zur Modellbahn“

von Ing. Rud. J. Wittwer, erschienen im Verlag Joh. Graupner, Kirchheim-Teck, 224 Seiten, Dia A 4, Kunstdruckpapier, Preis DM 13.30.

„Ein Wegweiser für Modellbahnfreunde“, so heißt der Untertitel des erst kürzlich erschienenen Buches. Der Verfasser ist unseren alten Lesern kein Unbekannter und auch die vielen netten Graubele-Werkstoffpackungen fußen auf seinen Entwürfen. Wer nun aber meint, daß es sich bei dem Buch um rein bauliche Anleitungen handelt, täuscht sich. Wohl zeigt Herr Wittwer viele nette und nützliche Basteleien auf, aber der eigentliche Sinn des Buches ist der, den vielen „Eisenbahn-Spielenden“ jeglichen Alters den Weg aufzuzeigen, wie man von der anfänglichen „Spiel“-Bahn zu einer ansprechenden und sinnvollen „Modellbahn“ gelangt. Daß der Verfasser

hierbei erst einmal auf Wesen und Merkmale sämtlicher Industrie- und Modellbauerzeugnisse eingehen muß, liegt auf der Hand. Ansonsten jedoch ist nichts vergessen (und leicht verständlich beschrieben), was zur Gestaltung einer Modellbahnanlage gehört: Geländebaukunde, Brücken und Tunnels, Signal- und Lokkunde, elektrische Schaltprobleme, Betriebliches usw. Die rund 250 Fotos und Zeichnungen tragen das ihre dazu bei, das Verständnis zu erhöhen und das Gesagte zu untermauern. Unter Würdigung der im Vorwort und anderer Stelle klargelegten Überlegungen kann man das vorliegende Buch nur bejahen und dem Studium sämtlicher Modellbahn-Jünger empfehlen!

Wir verweisen an dieser Stelle auf das heutige Inserat des Graupner-Verlags. Für Modellbahner „abseits jeglicher Bezugsmöglichkeit“ führen wir das Buch in unserem Verlagsortiment, sodas Bestellungen notfalls auch an uns gerichtet werden können.



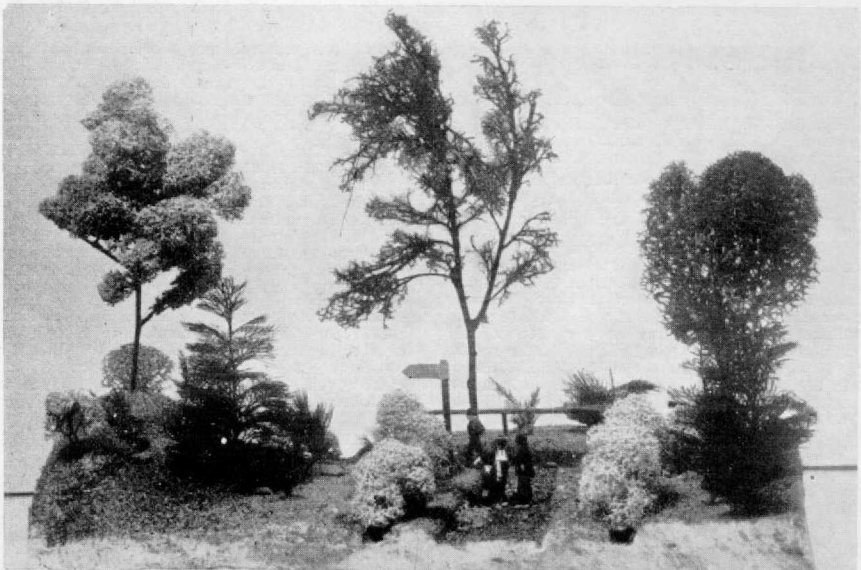


Abb. 1. Ein kleines Motiv um das Thema „Bäume und Sträucher“ — von Allö (Alfred Löser)

Kleine Landschaftskniffe -

Für die nächste Zeit haben wir etwas Besonderes vor: Erst bringen wir eine Reihe nützlicher Bastelkniffe — Neues und teilweise auch „Ur“-altes — und zeigen erst am Schluß der Artikelserie, was daraus geworden ist.

und was daraus werden kann

I. Bäume

Draußen vor meinem Fenster stehen die Bäume im vollen Schmuck ihres Frühlingsgewandes. Da steht der weiße Stamm einer Birke im sonnigen Einklang mit den lindgrünen Blättchen, dort ist ein Obstbaum mit weißen Blüten fürwahr übersät.

Ist es da ein Wunder, wenn einem die Bastlerhand juckt, um auch der Modellbahnanlage ein frisches und duftiges Kleid zu geben? Und was ist da wohl einfacher, als die Anlage mit luftigen Bäumen und Büschen aus dem Material, das uns die Natur selbst bietet, natürlicher zu gestalten? Sei es nun aus dem berühmten isländischen Moos, Schleierkraut, Baumflechte, Zierfarn oder ähnlichem; immer wird der Miniaturbahner wieder etwas entdecken, mit dem er „sein Stückchen Natur“ so natürlich wie nur möglich gestalten kann.

Da aber der Frühling wohl fast vorbei sein wird, wenn Sie dieses Heft in Händen haben, so wollen wir Ihnen schnell noch

einige Tips mit auf den Weg geben, wie man zu den netten Bäumchen, die die Zierde einer Anlage sind, gelangen kann.

Am Anfang ist der Stamm! Schon zu dessen Herstellung gibt es die vielfältigsten Möglichkeiten. Wer ganz natürlich bauen will, suche sich im Wald und auf der Heide ein paar Zweiglein und Aestchen, die möglichst schön und vielfach verzweigt auslaufen sollen. Man braucht an diesen kaum irgendwelche Bearbeitungen vorzunehmen: Sie haben die richtige Farbe und Oberfläche und sind meist auch nicht so kerzengerade gewachsen wie ein Zahnstocher, den man bestenfalls als Stamm für eine Pappel oder Zypresse verwenden kann. Auch Schleierkraut gibt ein wundervolles Geäst ab (s. Heft 6/III).

Wenn es nicht so auf 100%ige „Materialtreue“ ankommt, nimmt, wie wir in grauer Vorzeit (Heft 1/II) aufzeigten, zur Herstellung von Stamm- und Astwerk Gummikabel

mit möglichst vieladriger Litze. Die äußere Gummiisolierung beläßt man natürlich nur soweit, wie der eigentliche Stamm sichtbar ist; für mittlere Bäume also 2-3 cm (Abb. 3). Die oben herausschauende Litze verzweigt und verdreht man möglichst unregelmäßig und in alle Himmelsrichtungen zu Aesten und Aestchen (Abb. 4). Damit diese aber auch eine gewisse Stabilität und Steifheit aufweisen, ist es besser, man verzinnt bzw. verlötet die zusammengedrehten Litzendrähte miteinander.

Dieses kahle Geäst bestreicht man nunmehr mit Tischlerleim, bestreut das Ganze mit Gips und modelliert den Uebergang zwischen Gummikabel-Stamm und Drahtlitz-Aesten (Abb. 5). Wenn dieser Uebergang, der eine baumrindenähnliche Oberfläche ergibt, getrocknet ist, erfolgt die Tönung mit Plakafarbe. Den richtigen Farbton muß man sich schon durch Versuche zurechtmischen; auch ist er bei jeder Baumart etwas anders. Einen Birkenstamm wird man natürlich nur mit kleinen schwarzen Tupfen und Strichen versehen.

Nun steht also der kahle Baum fertig vor uns: Hier der aus natürlichem Astwerk — dort der aus Draht. Beide haben ihre Vor- und Nachteile; die eine Bauweise eignet sich mehr für diese Baumart, die andere mehr für jene. Am besten ist es auch hier, wenn man ein paar Versuche macht und bald wird man die Grenzen jeder der beiden Möglich-

keiten erkennen. Die nächste Arbeit — von Arbeit kann man hierbei eigentlich kaum reden, denn es ist fast ein Unterhaltungsspiel — ist das „Belauben“ der Bäume. Hierzu gibt es wohl im allgemeinen nur ein effektvolles Mittel: Isländisch Moos. Wenn es auch etwas teuer ist, so ergibt es doch die schönsten Baumkronen, die man sich denken kann — wenn die einzelnen Büschelchen mit etwas Gefühl und Sinn für Schönheit und Natürlichkeit auf die kahlen Äste aufgeklebt werden. Aber noch sind wir nicht ganz so weit: Das Moos muß erst noch präpariert werden, damit es bei der Verarbeitung nicht bricht und abbröckelt.

Man besorgt sich etwas Glycerinwasser aus der Drogerie (1 Ltr. reicht schon für „einige“ Bäume), das im Verhältnis 1:3 bis 1:4 (Glycerin : Wasser) gemischt sein soll. In diese Flüssigkeit geben wir noch pro $\frac{1}{4}$ Liter ca. 40 Tropfen Karbolwasser hinzu, welches etwaige Fäulnisreger vernichtet.

Die von uns angegebene Mischung dürfte wohl die brauchbarste sein. Nach unseren, sich nunmehr über ein halbes Jahr erstreckenden Versuchen sind wir zu dem genannten Resultat gekommen. Bei einem Mischungsverhältnis von 1:2 werden die Büschelchen nämlich schon etwas zu weich und haben nicht genügend innere Stabilität, um sich am Ast aufrecht zu halten. Auf der anderen Seite erschienen die in einer 1:6 Mischung getränkten Moosbüschel als zu hart und brachen

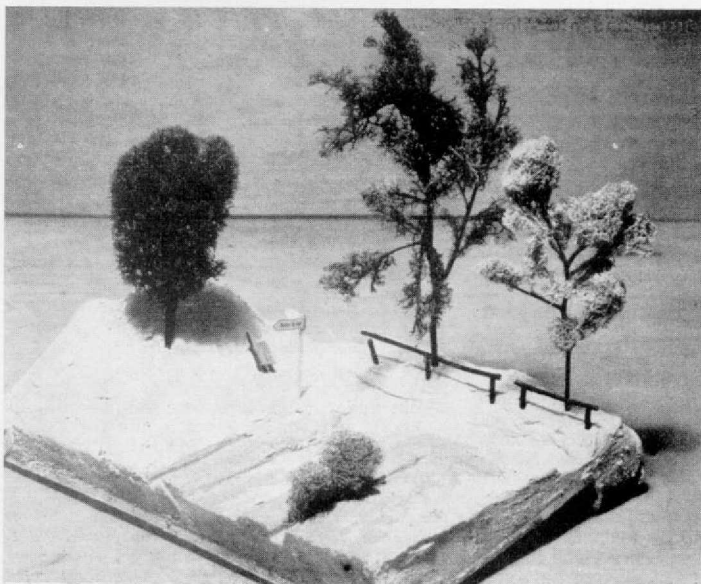


Abb. 2

So fing er an...

... unser „Gartengestalter“ Allö, mit der Ausgestaltung des nackten Gipsklotzes. Nackt sieht der „Erboden“ fürwahr noch aus — doch bald wird durch gute Sägemehl-Düngung ein saftiges „Wiesengras“ ersprießen und Büsche und Bäume werden den Preiser-Figuren eine üppige Flora vorspiegeln...

★

Wie's Allö dann gemacht zeigt Foto 1 und acht!