

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELBAHNZEITSCHRIFT



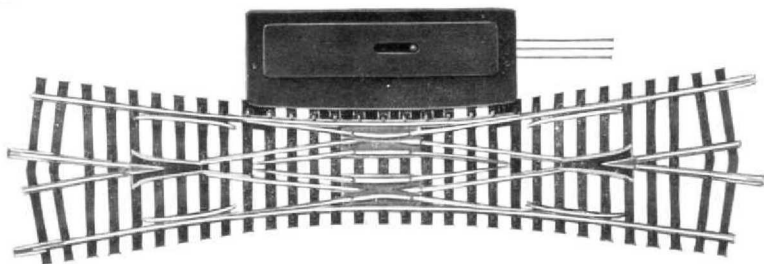
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

3 BAND XII
8. 3. 1960

PREIS
2,- DM

Fleischmann

b
l
e
i
b
t



Fleischmann

Messevoranzeige

Nr. 1725 für Handbetrieb DM 9.50
Nr. 1725 A für el.-magn. Betrieb DM 12.50

„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 3/XII

1. H0-Anlage Stürmer	83	11. Personenwagen C4id Wü 98 – BZ	100
2. Eine Wagenwaschanlage	84	12. Kl. Sprechstunde beim Wagenoperateur	102
3. Erfüllte und unerfüllte Modellbahnerwünsche	87	13. D-Zug aus 1 Lok und 2 Wagen	103
4. Das Vorbild als Lehrmeister: Oberleitungsmaste im Bf. Semmering	89	14. Schienenverschmutzung – Schienenreinigung	107
5. Praxis des Modelllokbaues – Teil I Triebwerksstangen mit Gabelung	90	15. Lok im winterlichen Harz	109
6. Der Blick ins Ausland	93	16. Preuß. Regeldrehgestelle für Umbauwagen doch im Handel	109
7. Der Kniff bei Feinlötungen	93	17. „Bf. Böhlen“ – Teil IV und Schluß: Das Dienstgebäude	110
8. Modelle und Streckenplan Schank	94	18. Anfertigung von Blechdächern	112
9. Kleine Öllok-Versorgungsanlage	96	19. Gesamth.-Verzeichnis der ersten 10 MIBA-Jahre	114
10. „Wir fahren in den Winter ...“ mit dem MEC Freiburg i. Br. mit Streckenplan	98		

Miba-Verlag Nürnberg

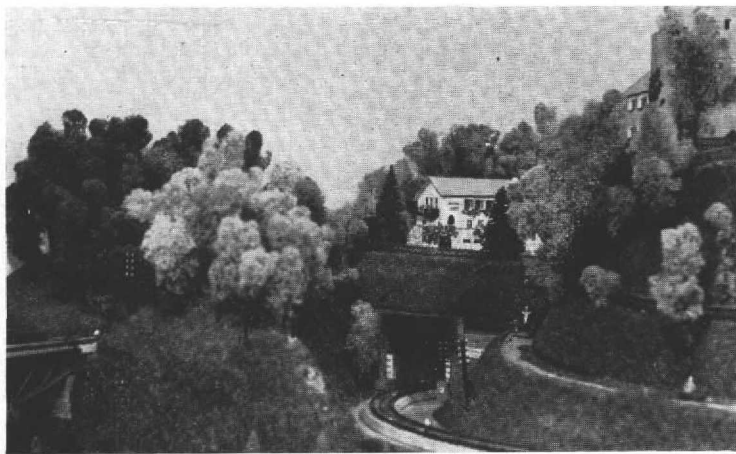
Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –
Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)

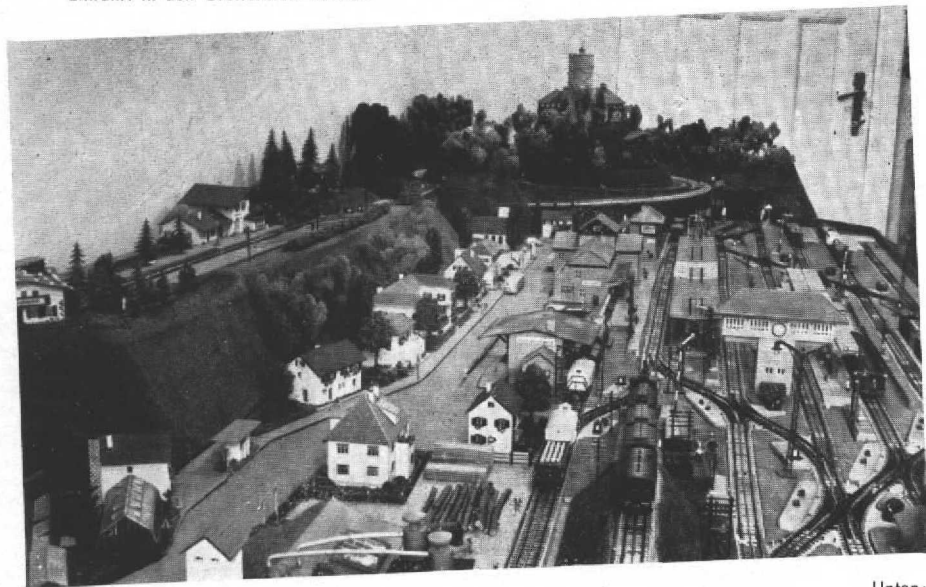
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weißenburger Straße 27/1
Konten: Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postscheckkonto Nürnberg 573 68 Miba-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung, oder
Postbezug durch das zuständige Postamt). Heftpreis 2,- DM, 16 Hefte im Jahr.

Es
grünt
der
Wald
gar
bald,
gar bald



... wie bereits jetzt schon auf der H0-Anlage des Herrn Georg Stürmer, Berlin-Steglitz. Oben:
Einfahrt in den Greifenstein-Tunnel.



Unten:
Blick über den Bf. Georgsdorf -
hin zur Burg Greifenstein.

Heft 4 - Das Messeheft -



ist ab 8. April in Ihrem Fachgeschäft!



Abb. 1

Eine Wagen- waschanlage

Der Mensch bildet sich viel ein auf die Errungenschaften seiner Zivilisation, doch benimmt er sich als „Masse“ Mensch alles andere als zivilisiert. Davon können die Personenwagen ein Lied singen und wenn Sie ob dieser kühnen Behauptung skeptisch sein sollten, dann gehen Sie mal raus auf den Bahnhof und inspizieren Sie mal einen solchen Reisewagenzug, der bis zum nächsten Einsatz auf ein Abstellgleis geschoben wird! Sie werden Ihr blaues Wunder erleben! Obstreste, zerlesene Zeitungen, Zigarettensammel und -asche, Würsthäute und sonstige Speisereste, Zahnstocher und Bonbonpapierchen, nicht gerechnet der Dreck und Schmutz, den z. B. ein regennasser Tag mit sich bringt – das alles sind die Spuren, die die zivilisierte Gattung „Mensch“ in der Anonymität der Masse allzu gern bei großen Menschenansammlungen hinterläßt! Und wenn Sie als Reisender den soeben auf das Gleis ge-

schobenen Einsatzzug betreten, machen Sie sich bestimmt keine Gedanken darüber, daß er so blitzblank, sauber und aufgeräumt ist, ja Sie nehmen das als ganz selbstverständlich hin.

Es ist übrigens die gleiche Zuggarnitur, in der wenige Stunden zuvor Ihre lieben Mitreisenden ihre Andenken hinterlassen haben. Was ist inzwischen geschehen? Waren etwa Heinzelmännchen am Werk? Na, die Heinzelmännchen wollen wir mal gleich streichen, an die glauben in der heutigen aufgeklärten Welt noch nicht einmal die Kinder mehr. Forschen wir also lieber nach, was inzwischen geschehen ist.

Da Sie sich als eingefleischte Fachleute bereits ausmalen können, was jetzt kommt (und die Überschrift sowieso schon alles verraten hat), wollen wir uns bei den großen Betriebswagenwerken gar nicht aufhalten, denn daß hier sämtliche Wagen gründlich überholt und gewaschen wer-

den, versteht sich von selbst. Ein solches könnten wir ja auch nie nachbilden (machen uns ja bereits die Lok-Bws schon genug zu schaffen). Nehmen wir also als Beispiel einen (für Modellbahnerverhältnisse) etwas größeren Bahnhof. — Ja, etwa so einen wie meinen — und nehmen wir weiter an, unsere Miniaturreisenden wären dieselben ferk...kleinerten Nachbildungen der eingangs geschilderten Gattung Mensch. Wir müssen also diese schwei...genden „Andenken“ langer Fahrten irgendwie beseitigen lassen und schielen mal mit einem Auge nach dem großen Vorbild. Auch die DB kann sich nicht in jedem größeren Bahnhof ein gesondertes Betriebswagenwerk leisten, sondern hat für die „Schnellreinigung“ einfachere Einrichtungen vorgesehen, die an irgend einem Abstellgleis aufgestellt sind. Abb. 2 zeigt eine solche einfache Wagenwaschanlage im Hbf. Würzburg (in der Nähe des Freiladegleises). Links und rechts der Wagen verläuft ein Arbeitssteg, auf dem in der Regel ein paar Wasserhydranten und Saugluftfhähne angeordnet sind. In Würzburg ist origineller Weise das Gelände gleichzeitig als Wasserleitung ausgeführt (so daß man sich in diesem Falle die Nachbildung besonderer Hydranten ersparen

kann). Ich selbst habe mir zwar diese Würzburger Anlage zum Vorbild genommen, sie aber dennoch meinen Verhältnissen entsprechend variiert.

Viel Arbeit macht die Nachbildung einer solchen Freiluftwaschanlage wirklich nicht: Eine fertige Kiefernleiste von ca. 5 x 15 mm Querschnitt klebt man längs des Gleises auf die Grundplatte. Darauf kommt der Brückenlaufsteg aus der Fallertüte Nr. 4113, während eine Faller-Mauersteinfolie (oder auch ein anderes Fabrikat) als Seitenverkleidung dient. Wer Lust, Liebe, Geduld und Zeit hat, kann diese Laufstege auch mit dünnen Leisten fachgerecht nachbauen, sie sehen bestimmt sehr filigran aus. Das Gelände kann man entweder von Vollmer beziehen oder es — falls man ein zierlicheres wünscht — aus 0,3 mm Ms-Draht zusammenlöten (wie ich es getan habe). Kleine Stückchen Isolierschlauch (in roter Farbe), ca. 7–8 mm lang, mit einem Handrad aus dem Vollmer-Hydriersortiment, geben sehr nette „Hydranten“ ab. Ein einige Zentimeter langer, rot gefärbter 0,3 mm Ms-Draht wird „angeschlossen“, in „Kringeln“ auf den Laufsteg „geschmissen“ und einer Preiserfigur „in die Hände gedrückt“ (oder auch nicht). 3–5 mm hohe Eimer aus Alurohr (3–4 mm ϕ)



Abb. 2. Die Freiluft-Wagenwaschanlage in Würzburg.

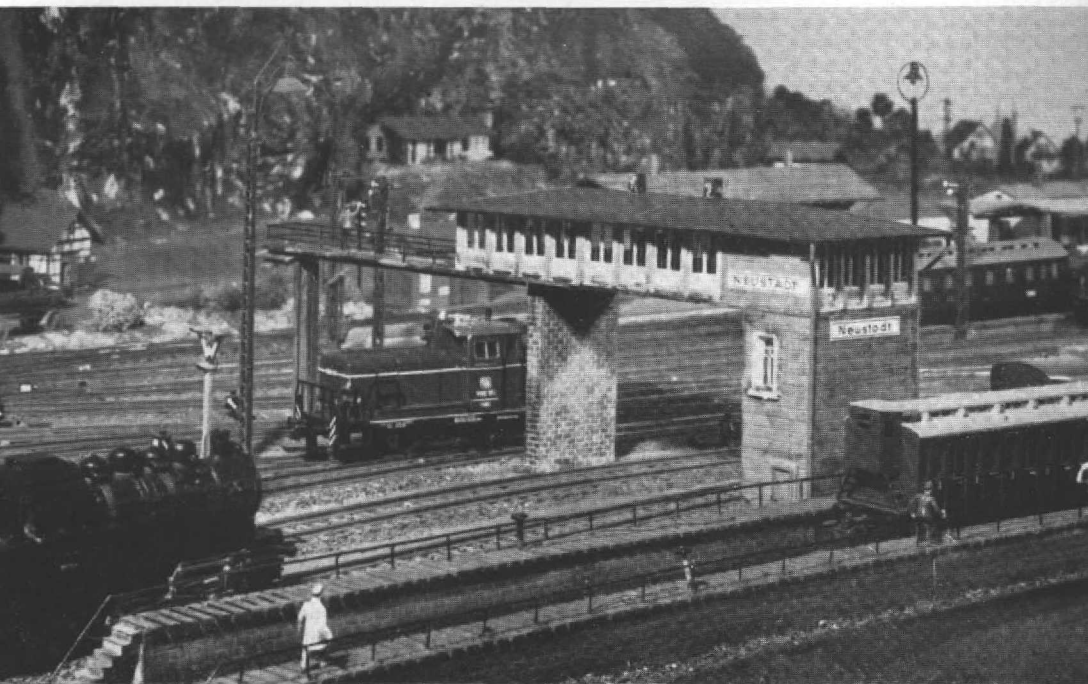


Abb. 3. Die Wagenwaschanlage im Kleinen auf der Ertmer H0-Anlage.

sind ebenso schnell fertig und wenn man dann noch von Preiser-Harken die Zinken wegschneidet, dann hat man Schrubber für die Waggonwäscher, die – richtig placiert – das Bild erst richtig beleben (die Waggonwäscher – samt Schrubber!).

Und damit die gestellte Arbeitsgruppe nicht zu gestellt aussieht bzw. deren Tätigkeitsposen Hand und Fuß haben, brauchen Sie sich ja nur mal vorzustellen, was für Arbeiten alle zu erledigen sind: Nach dem Einlaufen der Wagengarnitur werden sämtliche Fenster „aufgerissen“, das Wageninnere wird gereinigt, gescheuert, ausgebürstet, Aschenbecher entleert, Fenster geputzt, wobei jeden Augenblick irgend so ein „Andenken“ vergeßlicher Menschen zum Fenster rausfliegt, entweder in die großen Körbe (muß ich auch noch basteln!) oder daneben, was dann eben mit dazu beiträgt, daß es um die Wagen herum auch nicht viel besser aussieht als zuvor im Inneren. Nicht sehr lange, denn in näch-

ster Nähe steht vielleicht eine kleine Bude mit der Türaufschrift „Wagenmeister“ und das riecht – abgesehen von den Abfällen – nach Aufsichtsperson! In dieser Bude müssen nach getaner Arbeit dann die Reinigungsutensilien aufbewahrt werden, aber wozu machen wir uns die piepselige Kleinarbeit, wenn wir sie nachher in einer Bude verstecken sollen? Außerdem sind wir ja noch nicht fertig! Nach dem „Großreinemachen“ im Inneren nehmen sich die Wagenreiniger ihres Äußeren an (womit nicht gesagt sein soll, daß sie sich selbst, sondern eben die Wagen außen waschen). Mit Bürsten und Schrubbern wird der verkrusteten Schmutzschicht aus Staub, Ruß, Öl und Regen zu Leibe gegangen (auch auf dem Dach); danach werden die Wände blank poliert, die Fenster geputzt, die Türgriffe und sonstigen Messingbeschläge blank gerieben. Dieses Stadium dürfte für die Nachbildung im Kleinen das lohnendste und effektivste sein, zumal Sie jetzt

Der Leser hat das Wort - Ohne Kommentar

Die unter dieser Rubrik veröffentlichten Zuschriften stellen die unzensurierte Meinung des Verfassers dar und brauchen sich mit den Ansichten der Redaktion nicht zu decken.

Erfüllte und unerfüllte Modellbahnerwünsche

Seit langen Jahren bin ich begeisterter Leser der Miba, allein schon wegen des netten Tones, der durch die Artikel schwingt (und gar oft WeWaW stilles Wirken erkennen läßt) und des öfteren mit köstlichem Humor gewürzt ist! Ich finde es reichlich an der Zeit, daß man WeWaW wie weiland Adenauer zum „Ritter wider den tierischen Erns“ schlägt.

Das gehört zwar nicht zum eigentlichen Thema, aber ich mußte mir dies einmal von der Seele reden! Nicht reden möchte ich von meiner Arbeit, denn die ist immer noch eine „Unvollendete“ (nicht in H-Moll, die ist von Schubert, sondern eine „Unvollendete in H-Null“). Heute möchte ich vielmehr einige Anregungen und Wünsche an unsere hochverehrte Modellbahn-Industrie zu Papier bringen (nachdem seit Jahren kein ähnlicher Wunschzettel mehr in der MIBA aufgetaucht ist).

Was ich als Nicht-Selbstbauer in der MIBA immer mit größter Spannung erwarde, ist jedesmal der Messebericht. Vielleicht interessiert es auch, was ich in den letzten Jahren – rein persönlich – als die interessantesten Neuschöpfungen angesehen habe: Vor Jahren war es zweifellos die T3 von Fleischmann mit ihrem goldenen Bimmel-Zügle, im vergangenen Jahr die langerwartete P8 von Liliput mit ihrem diversen „Zubehör“. Sie erkennen gewiß schon daraus, was „Geistes Kind“ ich bin. Dabei bin ich seit meiner Geburt als Mi-bahner eigentlich... „Märklinist“! So sammle ich nun von jeder Firma das Schönste zusammen und darum sei es mir vergönnt, mich auch an alle Firmen zu richten und diesen a priori meine Anerkennung auszusprechen, denn das was gerade auf dem Sektor Miniatur-Bahnen seit der Währungsreform geschaffen und geboten wird, ist wohl auch ein Niederschlag unseres Wirtschaftswunders im Kleinen. Es ist enorm und wir müssen zweifellos dankbar sein für diese Vielfalt! Ich möchte daher auch nicht kleinlich „meckern“, sondern konstruktive Kritik üben.

1. Die Lokomotiven

Leider haben sich verschiedentlich (als wäre es geradezu abgesprochen worden) alle drei deutschen

Firmen auf die gleichen Modelle „gestürzt“. Bei der 01 bzw. 03 seh' ich das ja noch ein, obwohl zur Abwechslung mal eine 18 bayrischen oder sächsischen Ursprungs auch mal ganz nett gewesen wäre. Daß dann aber die 80, dann die 24 und zuletzt auch noch die V200 und E10 auch gleich dreimal herauskam, war weniger schön! So ist es um so mehr zu begrüßen (WeWaW sprach im Messebericht schon aus), daß Märklin an Stelle der nicht maßstabsgerechten „80“ nun ein wirklich schönes Modell, die im Original seltenere 81, herausgebracht hat. Aber nun kommt gleich die erste Frage: Warum stürzen sich unsere Konstrukteure bei der Modellbahn-Industrie immer nur wieder auf den letzten Schrei der Bubä? Mit Ausnahme der T3 von Fleischmann hat man bisher immer nur Einheitsloks und leider nie die viel „romantischeren“ der alten Länderbahnen nachgebaut! Liliput gebührt in diesem Zusammenhang besonderer Dank und Anerkennung! Zweite Frage: Warum vernachlässigt man so sehr unsere guten alten Tenderloks? Dabei hätten wir diese bei unseren beschränkten Platzverhältnissen viel nötiger; weil sie nun mal kürzer sind! Gewiß, jede Firma hat deren zwei in ihrem Angebot, doch ist ihnen aber auch aufgefallen, daß es sich dabei (mit Ausnahme der 64 von Trix) durchaus um Rangierloks handelt? Besagte 64 ist die einzige Streckloks und leider eben auch nicht universell zu gebrauchen.

Warum hat Märklin bloß die ach so schöne 86 aus dem Programm gezogen? Ich glaube, sie würde heute genau noch so ihre Liebhaber finden und ein „Come-back“ wäre sehr zu begrüßen! Ich erwarte vorhin den Ausdruck „universell verwendbar“ und meine damit eine Lok, die man im Großbetrieb vor allen Zuggattungen finden kann. Eine 01 vor einem Güterzug ist nun mal ein stilwidriges Umding und eine 80 vor einem D-Zug auch. Oder meint jemand von den verehrten Lesern, eine Tenderlok vor einem Eil- oder D-Zug gäbe es nicht? Ich kann Ihnen eine ganze Menge Strecken aufzählen, wo es das gibt oder gab!

Strecke Freiburg/Brsq.-Neustadt/Schwarzw. BR 85 (teilweise)

noch ein paar weitere Schläuche legen können für das Nachfüllen der Gasbehälter unter den älteren Personenwagen, zum Abschmieren der Achsbüchsen, zum Auffüllen der Toiletten-Wasserbehälter usw.

Und damit Ihr Eisenbahnbetrieb noch etwas zu profitieren hat, deklarieren Sie einen der Wagen (es muß und soll noch nicht mal der letzte sein) zum Abtransport ins Bww in Buxtehude, weil – angemessenermaßen natürlich – ein Polster der 1. Klasse aufgeschlitzt ist oder eine allerliebste niedliche, nette, kleine süße ...

Wanze entdeckt worden ist! Im Maßstab 1:87 ist so ein nettes süßes Wänzeleichen natürlich vollkommen ungefährlich, aber dennoch Anlaß genug, einige äußerst „belebende“ Betriebsabläufe auszulösen.

Insgesamt besehen stellt eine solche Wagenwaschanlage nicht nur ein bereicherndes Motiv dar, sondern trägt mit zu einem abwechslungsreichen Betrieb bei (womit wieder einmal – außer der erwähnten Wanze – 2 Fliegen mit einer Klappe geschlagen worden sind).

(Reporter: WeWaW)

Der Leser hat das Wort - Ohne Kommentar

Die unter dieser Rubrik veröffentlichten Zuschriften stellen die unzensurierte Meinung des Verfassers dar und brauchen sich mit den Ansichten der Redaktion nicht zu decken.

Erfüllte und unerfüllte Modellbahnerwünsche

Seit langen Jahren bin ich begeisterter Leser der Miba, allein schon wegen des netten Tones, der durch die Artikel schwingt (und gar oft WeWaW stilles Wirken erkennen läßt) und des öfteren mit köstlichem Humor gewürzt ist! Ich finde es reichlich an der Zeit, daß man WeWaW wie weiland Adenauer zum „Ritter wider den tierischen Erns“ schlägt.

Das gehört zwar nicht zum eigentlichen Thema, aber ich mußte mir dies einmal von der Seele reden! Nicht reden möchte ich von meiner Arbeit, denn die ist immer noch eine „Unvollendete“ (nicht in H-Moll, die ist von Schubert, sondern eine „Unvollendete in H-Null“). Heute möchte ich vielmehr einige Anregungen und Wünsche an unsere hochverehrte Modellbahn-Industrie zu Papier bringen (nachdem seit Jahren kein ähnlicher Wunschzettel mehr in der MIBA aufgetaucht ist).

Was ich als Nicht-Selbstbauer in der MIBA immer mit größter Spannung erwarde, ist jedesmal der Messebericht. Vielleicht interessiert es auch, was ich in den letzten Jahren – rein persönlich – als die interessantesten Neuschöpfungen angesehen habe: Vor Jahren war es zweifellos die T3 von Fleischmann mit ihrem goldenen Bimmel-Zügle, im vergangenen Jahr die langerwartete P8 von Liliput mit ihrem diversen „Zubehör“. Sie erkennen gewiß schon daraus, was „Geistes Kind“ ich bin. Dabei bin ich seit meiner Geburt als Mi-bahner eigentlich... „Märklinist“! So sammle ich nun von jeder Firma das Schönste zusammen und darum sei es mir vergönnt, mich auch an alle Firmen zu richten und diesen a priori meine Anerkennung auszusprechen, denn das was gerade auf dem Sektor Miniatur-Bahnen seit der Währungsreform geschaffen und geboten wird, ist wohl auch ein Niederschlag unseres Wirtschaftswunders im Kleinen. Es ist enorm und wir müssen zweifellos dankbar sein für diese Vielfalt! Ich möchte daher auch nicht kleinlich „meckern“, sondern konstruktive Kritik üben.

1. Die Lokomotiven

Leider haben sich verschiedentlich (als wäre es geradezu abgesprochen worden) alle drei deutschen

Firmen auf die gleichen Modelle „gestürzt“. Bei der 01 bzw. 03 seh' ich das ja noch ein, obwohl zur Abwechslung mal eine 18 bayrischen oder sächsischen Ursprungs auch mal ganz nett gewesen wäre. Daß dann aber die 80, dann die 24 und zuletzt auch noch die V200 und E10 auch gleich dreimal herauskam, war weniger schön! So ist es um so mehr zu begrüßen (WeWaW sprach im Messebericht schon aus), daß Märklin an Stelle der nicht maßstabsgerechten „80“ nun ein wirklich schönes Modell, die im Original seltenere 81, herausgebracht hat. Aber nun kommt gleich die erste Frage: Warum stürzen sich unsere Konstrukteure bei der Modellbahn-Industrie immer nur wieder auf den letzten Schrei der Bubä? Mit Ausnahme der T3 von Fleischmann hat man bisher immer nur Einheitsloks und leider nie die viel „romantischeren“ der alten Länderbahnen nachgebaut! Liliput gebührt in diesem Zusammenhang besonderer Dank und Anerkennung! Zweite Frage: Warum vernachlässigt man so sehr unsere guten alten Tenderloks? Dabei hätten wir diese bei unseren beschränkten Platzverhältnissen viel nötiger; weil sie nun mal kürzer sind! Gewiß, jede Firma hat deren zwei in ihrem Angebot, doch ist ihnen aber auch aufgefallen, daß es sich dabei (mit Ausnahme der 64 von Trix) durchaus um Rangierloks handelt? Besagte 64 ist die einzige Streckloks und leider eben auch nicht universell zu gebrauchen.

Warum hat Märklin bloß die ach so schöne 86 aus dem Programm gezogen? Ich glaube, sie würde heute genau noch so ihre Liebhaber finden und ein „Come-back“ wäre sehr zu begrüßen! Ich erwarte vorhin den Ausdruck „universell verwendbar“ und meine damit eine Lok, die man im Großbetrieb vor allen Zuggattungen finden kann. Eine 01 vor einem Güterzug ist nun mal ein stilwidriges Umding und eine 80 vor einem D-Zug auch. Oder meint jemand von den verehrten Lesern, eine Tenderlok vor einem Eil- oder D-Zug gäbe es nicht? Ich kann Ihnen eine ganze Menge Strecken aufzählen, wo es das gibt oder gab!

Strecke Freiburg/Brsq.–Neustadt/Schwarzw. BR 85
(teilweise)

noch ein paar weitere Schläuche legen können für das Nachfüllen der Gasbehälter unter den älteren Personenwagen, zum Abschmieren der Achsbüchsen, zum Aufüllen der Toiletten-Wasserbehälter usw.

Und damit Ihr Eisenbahnbetrieb noch etwas zu profitieren hat, deklarieren Sie einen der Wagen (es muß und soll noch nicht mal der letzte sein) zum Abtransport ins Bww in Buxtehude, weil – angemessenermaßen natürlich – ein Polster der 1. Klasse aufgeschlitzt ist oder eine allerliebste niedliche, nette, kleine süße ...

Wanze entdeckt worden ist! Im Maßstab 1:87 ist so ein nettes süßes Wänzeleichen natürlich vollkommen ungefährlich, aber dennoch Anlaß genug, einige äußerst „belebende“ Betriebsabläufe auszulösen.

Insgesamt besehen stellt eine solche Wagenwaschanlage nicht nur ein bereicherndes Motiv dar, sondern trägt mit zu einem abwechslungsreichen Betrieb bei (womit wieder einmal – außer der erwähnten Wanze – 2 Fliegen mit einer Klappe geschlagen worden sind).

(Reporter: WeWaW)

Strecke Neustadt/Schw.–Donauveschingen	BR 75 (bad. VI c)
Strecke Singen/Hohenw.–Schaffhausen	BR 75 (bad. VI c)
Strecke Ulzen–Braunschweig	BR 86 (vor dem Krieg)
Strecke Reichenberg–Eger	BR 68 (tschech. 2-D-2 Skoda-Lok)

Freilich konnte man noch 1947 (oder kann man heute noch) auf der Strecke Immenstätt–Oberstdorf/Allgäu auch eine bayr. 98 vor einem D-Zug sehen, aber das war auch kein D-Zug, sondern nur ein Bummelzug mit D-Zug-Wagen. Wie wäre es also, wenn mal eine von den folgenden im Programm bei der einen oder anderen Firma erschiene?

- BR 62 Eine besonders schnittige Lok, die sich vor einem nicht zu langen D-Zug prächtig ausnimmt, aber auch als P-Lok in Frage kommt. Leider scheint gerade diese Lok wegen ihrer geringen Stückzahl ganz in Vergessenheit geraten zu sein.
- BR 65 oder
- BR 66 (wenn man unbedingt nur wieder das Letzte und Neueste nachbauen will). Es spricht aber für beide Typen, daß sie im Aussehen von den älteren Einheits-Loks ziemlich abweichen und eher einen fremdländischen Anblick bieten.
- BR 85 käme wegen ihrer Wichtigkeit auch als Güterzuglokomotive in Frage.
- BR 86 Ihre Vorzüge wurden schon erwähnt. Doch wie wäre es erst mit einer Lok der älteren Typen, die bei der Buba immer noch treu und brav ihren Dienst tun?
- BR 75 Württ. T 5 oder bad. VI c oder aber gar die sächsische?
- BR 78 Eine der schönsten preußischen Loks (besonders die Bauart mit dem Oberlicht am Führerhaus) und gleichzeitig eine der häufigsten heute noch. Besonders selten und originell die Achsanordnung 2' C 2'.
- BR 93 wäre wegen ihrer kleineren Räder gut für Anlagen mit Gebirgscharakter zu gebrauchen.
- BR 95 Wohl die seltenste in der vorstehenden Reihe, aber darum keineswegs das undankbarste Objekt. Obwohl ich sie selbst noch nie erspäht habe und daher auch nicht weiß, wo sie eigentlich zu finden ist oder war, würde ich sie (falls ich's könnte) ihrer Wichtigkeit wegen zuerst nachbauen.

Freilich ließe sich diese Wunschliste nach beliebig um die Typen der verschiedenen anderen Länderbahnen vermehren. Doch dürften die bayrischen schon längst aus dem Verkehr gezogen sein, die sächsischen leider nur hinter dem „Vorhang“ und in Baden und Württemberg hat sich eigentlich nur die schon obenangeführte 75 ihr „Eigenleben“ bewahrt. Wir wollen ja auch die Liebe zu den „Alten“ nicht zu weit treiben, sonst haben wir einen rollenden Anachronismus auf unserer Anlage. (Ich meine damit Loks, die schon vor 20 Jahren verschrottet wurden und daneben vielleicht eine E 10 oder eine V 200)!

Nun Kapitel 2, der Wagenpark:

a) D-Zug-Wagen

Hier können eigentlich keine Wünsche mehr offen sein. Die neuesten Wagen sind bereits bei allen deutschen Firmen vorhanden, die Wagen früherer Baujahre erhält man bei Liliput oder Pocher.

b) Personenwagen:

Zuerst das Positive: Wie schon oben erwähnt, die Old-Timer von Fleischmann sind „goldigst“. Die Abteilwagen von Liliput sind in ihrer detaillierten Aus-

gabe hervorragend ausgefallen. Auch die Plattformwagen von Trix und Fleischmann sind sehr schön, aber auch die verschiedenen Maßstäbe! Die einen sind zu groß, die andern zu klein. Das Thema meiner kommenden Anlage soll nämlich ein „Traktionswechselbahnhof“ sein! (Komisches Wort, nicht wahr?) Da steht also nun auf meinem Beschaffungsprogramm u. a. ein Personenzug mit Plattformwagen (Ci 29). Für die elektrische Strecke ist eine E 32 (Fleischmann) vorgesehen, für die andere Strecke eine Tenderlokomotive (etwa die 64 von Trix). Die Trixwagen sind nun für die E 32 zu klein, bzw. die Fleischmannwagen für die 64 zu groß. Nun warte ich halt, bis entweder Trix oder Märklin mit so einer schönen E 32 herauskommt (da kann ich wohl lange warten!) oder Fleischmann eine nette Tenderlokomotive baut oder Märklin auch so schöne Ci 29 aus Plastik hat. Daß nicht jede Firma alles haben kann, ist klar; daß man beim Zusammensammeln verschiedenes umbauen muß (Motor, Kupplungen, Radsätze) ist gerade noch erträglich, aber daß das Zeug dann maßstäblich nicht zusammenpaßt, ist gar nicht schön! Ob sich dieser Zustand wohl einmal ändern wird??

c) Güterwagen:

Hier werden wir in letzter Zeit mit Sonderwagen geradezu überschwemmt! Behälterwagen, Silowagen, Schotterwagen, Autowagen etc. etc. Vergleichen Sie nun bitte mal so verschiedene Anlagen mit der Wirklichkeit! Weniger wäre mehr gewesen! Wie sagen Sie? Nur nicht nachmachen? Ja, mir fehlen eben als „1:87er“ die div. simplen offenen und vor allem geschlossenen G-Wagen. Märklin hat im Modellwagen-Programm nur noch einen und das ist ein schweizerischer. Zum Glück konnte ich noch einen mit Flachdach und hochgestelltem Bremsenhaus aus dem alten Programm erwischen. Die anderen Firmen haben da wohl ein reichhaltigeres Programm, aber leider die Maßstäbe (siehe oben)!

Schienen und Weichen

Daß Märklin nun auch eine DKw für den Parallelkreis herausgebracht hat, ist wirklich sehr lobenswert, noch dazu bei der enormen Preissenkung! Daß aber die gebogenen Schienen und die Weichen der Serie 3900 wieder verschwunden sind, ist schade. Vermutlich waren sie den Käufern zu teuer. Trotzdem wären aber gebogene Geleise mit noch größerem Radius als dem des Parallelkreises sehr wünschenswert. Gerade bei dem wenigen Platz, der uns zur Verfügung steht, könnte man dann einen Bahnhof ganz in einen Bogen legen. Ich meine damit natürlich einen sanften und halbwegs modellgerechten Bogen. Bei dem heutigen Schienenmaterial dagegen hat man mit drei Schienenlängen bereits 90° zurückgelegt. Versucht man aber wieder mit Geraden zu kombinieren, sieht die Angelegenheit gestottert und geknickt aus und das ist auch nicht schön, geschweige denn modellgerecht! Freilich ist mir bekannt, daß es bei Nemech schon fertig montierte Dreileitersysteme für beliebigen Radius gibt, aber wenn man zum Weichenbauweniger weder die Fertigkeit, noch die Zeit aufbringen kann, ist man doch ganz und gar auf die Industrieerzeugnisse angewiesen! Somit bleiben also gerade an die Firma Märklin, trotz ihrer großen Leistungen, noch einige Wünsche auf diesem Gebiet offen. Ich will aber den Bogen nicht zu weit spannen, doch wäre es gar zu schön, wenn auch die Industrie einmal Innen- und Außenbogenweichen und Punktkontaktleise ohne „Bleichschotterung“ herausbringen würde. Es kann ja nicht alles auf einmal da sein, sonst bliebe ja auch für die Zukunft nichts zu hoffen und zu wünschen übrig. So wollen wir denn geduldig der Dinge harren, die da kommen sollen!

G. Gottstein, Steinen/Wiesental