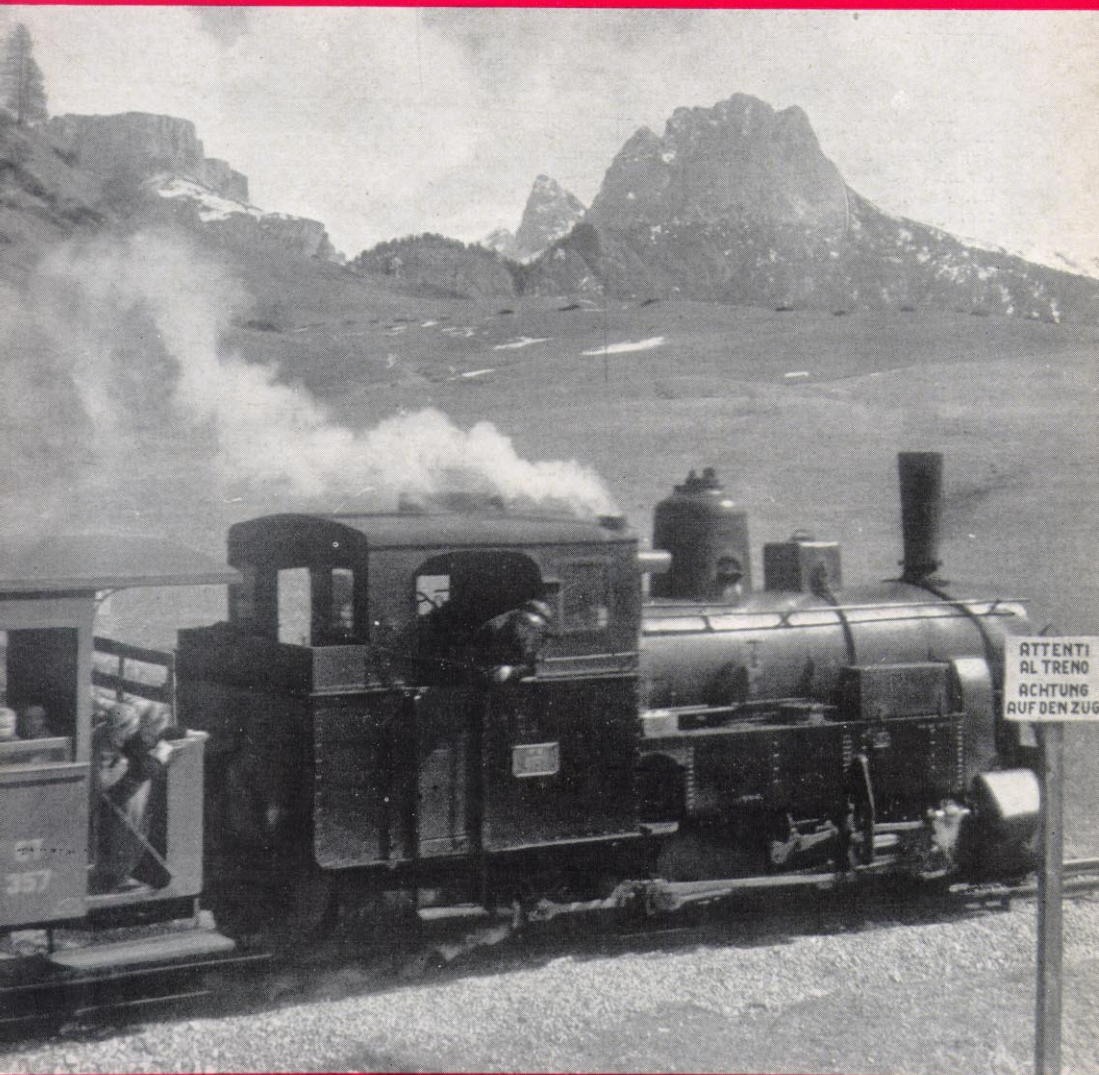


Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 8 / BAND VI 1954

NÜRNBERG

Das „Grödner Schnaggele“

von
Dr. Herwig Weber
München

In der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ stand vor einiger Zeit ein kleiner Reisebericht, der mit so viel Gefühl und Liebe zu einer kleinen Bahn geschrieben ist, daß wir ihn unseren Lesern nicht vorenthalten wollen. Darüberhinaus betrifft er eine Bahn, von der unser Titelbild Heft 14/17 zeugte und deren entzückende Lok auch das heutige Titelbild ziert. Und nun gute Lektüre! Die Redaktion.

St. Ulrich, im Januar.

Über dem Bahnhofsgelände von Klausen in Südtirol steht ein Rauchpils, als sei der Vesuv ausgebrochen, was jedoch aus Gründen der Geographie nicht gut möglich ist. Auch eine Atomexplosion kommt hier weniger in Frage. Es naht lediglich die Abfahrtszeit des „Grödner Schnaggele“, wie man das eisenbahnähnliche, zwischen Klausen und Plan sich bewegendes Gebilde hierzulande nennt. Hinter dem „Feurigen Elias“, der soeben angeheizt wird, stehen vier, offiziell unter den Begriff „Personenwaggons“ fallende winzige Gute Stuben auf Rädern. Wir beschließen sogleich, mit der Direktion in Verhandlungen einzutreten wegen Überführung der gesamten Garnitur in das Deutsche Museum zu München. Aber das wäre eigentlich auch wieder schade, denn diese einmalige Ausführung bildet gerade ihrer musealen Eigenschaften halber einen unveräußerlichen Bestandteil der Region. Nicht auszudenken, wie deplaziert hier etwa mit Elektrizität fortbewegte und mit den Segnungen der Neuzeit versehene Schienengefährten wirken würden.

Beim Betreten des mit urgemütlichen Vorhängen versehenen, dafür aber der Kleiderhaken entbehrenden Waggons quillt dem Fahrgast der Dampf aus sämtlichen Bodenritzen entgegen und benimmt etwas den Atem, doch gewöhnt man sich daran. Unsichtbare Wässerlein gluckern in nicht näher auszumachenden Leitungen. Dieser Aufwand erweist sich offenbar als notwendig zur Aufspeicherung der Energien für 25 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit. Man ist zunächst infolge kompletter Einnebelung von der Außenwelt abgeschnitten. Auch die zweiköpfige Besatzung des Lokomotiven-Ungetüms unbekanntem Baualters sieht in undurchdringliche Wolken gehüllt dem Startsignal gefaßt entgegen. Verächtlich ruht ihr Blick, so sich die Dämpfe für einen Augenblick lichten, auf einem auf dem Nebengleis abgestell-

ten holländischen Kühlwagen. Die Spurweite unseres von fortgeschrittener Schwellentechnik wenig berührten Schienenstranges gleicht der einer gutgehenden Modelleisenbahn. Ohne Hast naht fünfzehn Minuten nach planmäßiger Abfahrt der Mann mit der roten Mütze mit den letzten Instruktionen zur Wetterlage. Es pfeift, aber wir werden belehrt, daß es nach dem Pfeifen immer noch weitere fünf Minuten dauere. Nach deren Ablauf erfolgt denn auch mit großartigem Erfolg der entscheidende Riß am zuständigen Hebel.

Die hierauf erzeugten Geräusche lassen vermuten, jetzt werde die ganze stolze Garnitur in die Luft gesprengt. Das geschieht jedoch nicht. Im Gegenteil beginnt „Elias“ unverdrossen und mit bewundernswertem Elan mit der Auswertung seiner Energievorräte von mindestens drei Zentnern Kohlen und drei Kubikmetern Wasser, das verstärkt in allen Rohren zu gurgeln beginnt. Gleichzeitig setzt eine leichte Berieselung von der Decke her ein, vermutlich im Zuge der Verflüssigung unseres Kondensstreifens, denn wir gewinnen atembeklemmend an Höhe und können bereits die Kirchtürme Klausens aus der Vogelperspektive betrachten. Der akustische Aufwand bleibt beträchtlich, die Bewegung ist mehr ruck- und stoßartig als gleitend. Neben „Non sputare nella carrozza“ finden sich noch andere der vertrauten Aufforderungen an das Publikum im Liliputformat. Nur jene fehlt, die eindringlich vor der Benutzung der Toilette während des Aufenthaltes auf der Station warnt. Sie wäre auch überflüssig, weil eine derartige Einrichtung hier gar nicht vorgesehen wurde.

Wir sind mittlerweile von einem Abstecher auf die Plattform mit einer prächtigen Rußsicht bedeckt in das Innere zurückgekehrt. Nunmehr legt sich der Schmalspur-Expres in die Kurve vom Eisack- zum Grödner-Tal und stößt entlang an schwindelerregenden Abhängen kühn in die oberen Schneeregionen vor. Auf der ersten Station, die wir zur Auffüllung der Vorräte ansteuern, machen zwei Soldaten kränkende Bemerkungen über unsere Hochleistungsmaschine — „Molto vapore, poco treno“ und dergleichen. Im weiteren Verlauf der Expedition werden Attacken von Hunden und sonstigen Tieren erfolgreich abgewehrt. Nur die Fahrgäste, die glaubten, noch einige Gem-



700 Stunden benötigte Herr R. Sauter aus Heilbronn/N. zum Bau dieser netten Modellbahnanlage, die eine Größe von 2,80 m × 1,85 m hat.

sen während der Fahrt zur Strecke bringen zu können, sahen sich enttäuscht. So ist es nun auch wieder nicht! Bis St. Ulrich haben wir uns in fünfviertel Stunden mehr als siebenhundert Meter über unsere Startbasis erhoben: eine reife

Leistung. Wir steigen um auf das neuzeitliche Transportmittel einer Drahtseilbahn. Aber es gibt so viele Drahtseilbahnen und nur ein Grödner Schnaggele. Setzen wir ihm ein Denkmal, bevor es auch noch von der Technik überwältigt wird!

Heft 9/VI ist in der 3. Juliwoche bei Ihrem Händler!

Lichtsignale

... unter Verwendung von
Märklin-Steckbirnchen

Herr Puttlitz aus Dachau befaßte sich anhand unserer Artikel über die Lichtsignale der DB in Heft 11-13/V mit dem Bau solcher Signale für seine Anlage. Da bei ihm aber die finanzielle Frage doch etwas im Vordergrund stand, mußte er auf die teuren Kleinstbirnchen verzichten und statt dessen auf die billigeren, aber dafür etwas größeren Märklin-Birnchen 485 zurückgreifen. Daß man aber auch mit diesen ein verhältnismäßig gut zur HO-Bahn passendes Signal bauen kann, ist aus den beiden Fotos Abb. 1 und 2 zu ersehen.

Die Blenden stellte Herr Puttlitz in einfachster Weise aus Messinghohlzylinder der Firma Stocko her. Diese Zylinder paßte er stramm in die entsprechenden Bohrungen der Signalplatte ein und verlötete den Zylinderflansch auf der Rückseite dieser Platte. Die Blenden sitzen auf diese Weise fest in der Platte und können sich bei weiteren Lötarbeiten nicht wieder lösen. Die Glaskörper der Birnchen werden dann schließlich einfach in die „Bohrung“ der Hohlzylinder gesteckt, in die sie gerade hineingehen. Notfalls kann man auch noch mit etwas Leim nachhelfen, falls die Birnchen doch einmal etwas zu locker sitzen sollten.

Auch ein Ausfahrtsignal mit Gleissperre hat Herr Puttlitz auf diese Weise gebaut, wobei er allerdings für die Gleissperre doch die kleinen 2 Volt-TRIX-Lämpchen verwendete. Andernfalls wäre dies Signal wohl doch etwas zu sehr aus dem Rahmen gefallen. Die Blenden des Gleissperresignals jedoch

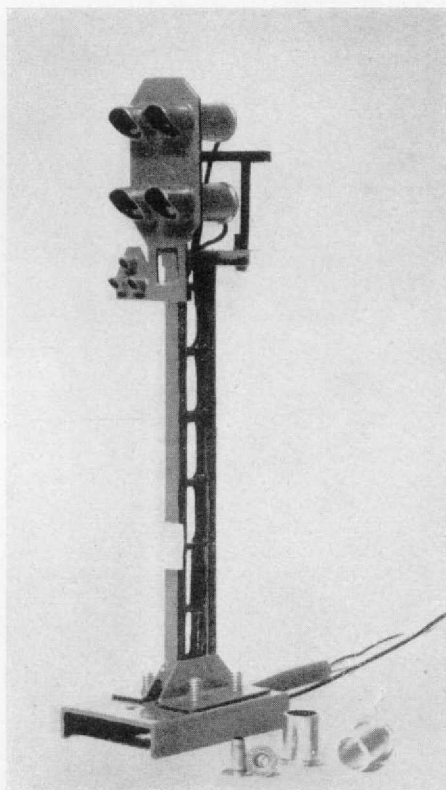
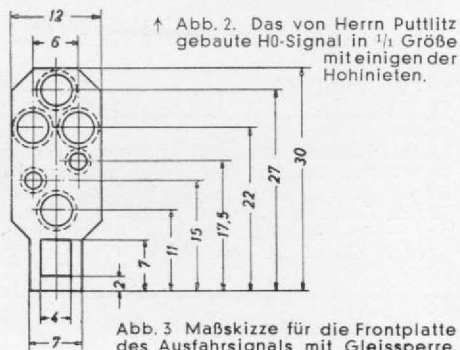
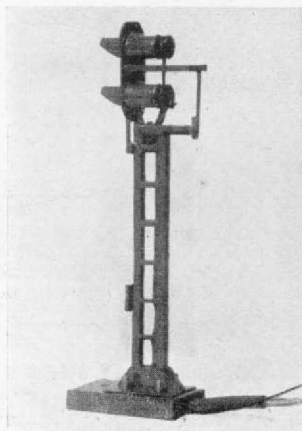


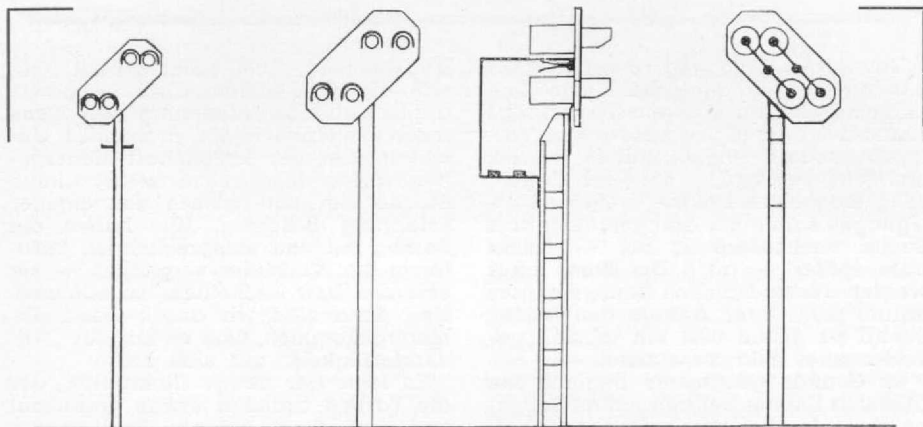
Abb. 1
Ein Blick
aus dem
„Hinterhalt“
auf das mit
Märklin-Birn-
chen ausge-
rüstete Licht-
signal.



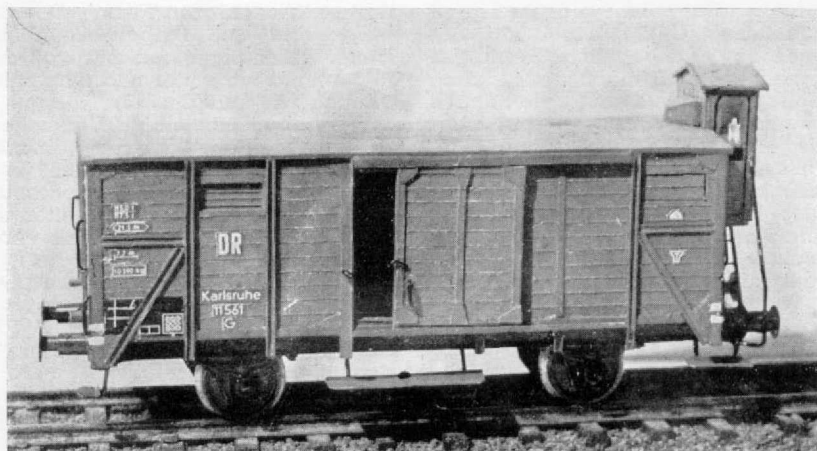
wurden wiederum aus Stocko Hohlknoten gefertigt, wenn auch unter Verwendung einer kleineren Sorte (Abb. 3).

Alles in allem zeigt hier auch Herr Puttlitz einen Weg auf, wie man verhält-

nismäßig billig und ohne allzu viel knifflige Basterei zu einem Lichtsignal kommen kann, das (wie er schreibt) zwar nicht ganz modellmäßig ist, sich aber trotzdem auf einer H0-Anlage ganz manierlich ausnimmt.



Ein Licht-Vorsignal sei bei dieser Gelegenheit ebenfalls mit vorgestellt. Eigentlich sollte es ja im Rahmen des Lichtsignalartikels (H. 11—13/V) mit veröffentlicht werden, aber aus heute unergründlichen Gründen ist dies damals unterblieben. Das Signal ist für die Kleinstrichen vorgesehen, aber trotzdem immer noch etwas zu groß, wie ein Vergleich mit der maßstäblichen Verkleinerung ganz links zeigt. Zum Schalten genügt für die Normalausführung (grün-grün bzw. gelb-gelb) ein einfacher Umschalter. Soll aber auch Vo2 (gelb-grün) gezeigt werden, so ist die Schaltung III aus Heft 13/V, S 479, mit doppelpoligem Umschalter anzuwenden

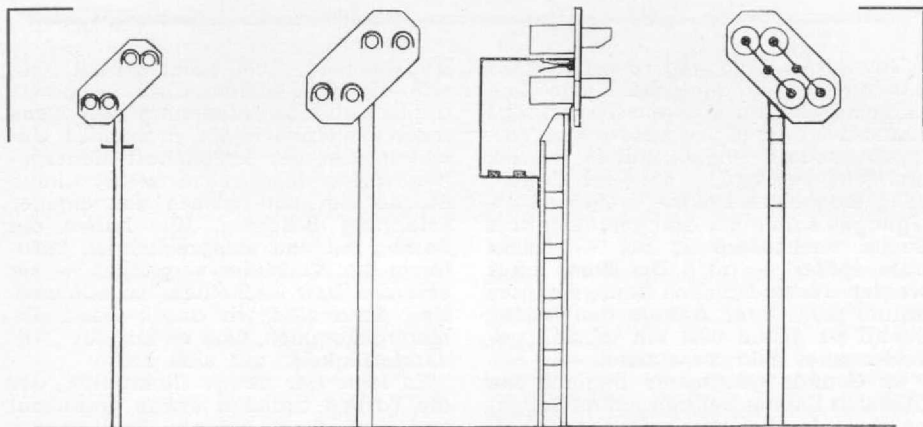


In Gemischtbauweise bastelte Herr Dr. W. Schmidt, München, dieses Modell des G-Wagens des ehemaligen Gattungsbezirkes „Karlsruhe“. Als Material für den Wagenkasten diente Preßspan, während das Untergestell und die Verstrebungen aus Nemeo-Profilen entstanden.

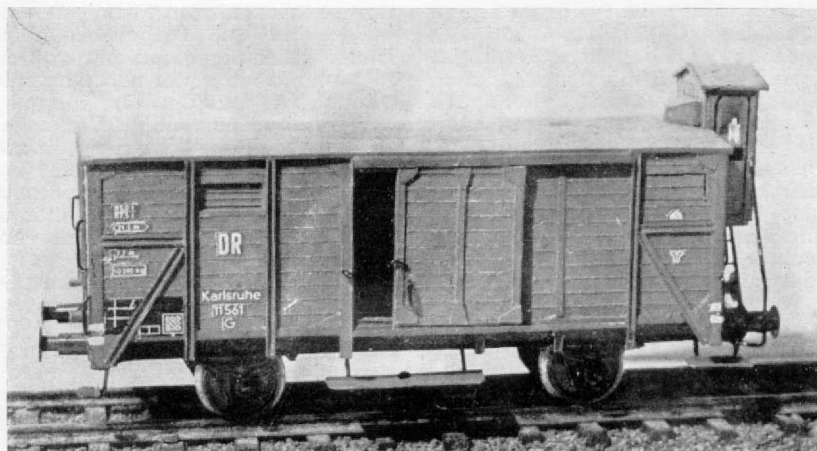
wurden wiederum aus Stocko Hohlknoten gefertigt, wenn auch unter Verwendung einer kleineren Sorte (Abb. 3).

Alles in allem zeigt hier auch Herr Puttlitz einen Weg auf, wie man verhält-

nismäßig billig und ohne allzu viel knifflige Basterei zu einem Lichtsignal kommen kann, das (wie er schreibt) zwar nicht ganz modellmäßig ist, sich aber trotzdem auf einer H0-Anlage ganz manierlich ausnimmt.



Ein Licht-Vorsignal sei bei dieser Gelegenheit ebenfalls mit vorgestellt. Eigentlich sollte es ja im Rahmen des Lichtsignalartikels (H. 11—13/V) mit veröffentlicht werden, aber aus heute unergründlichen Gründen ist dies damals unterblieben. Das Signal ist für die Kleinstrichen vorgesehen, aber trotzdem immer noch etwas zu groß, wie ein Vergleich mit der maßstäblichen Verkleinerung ganz links zeigt. Zum Schalten genügt für die Normalausführung (grün-grün bzw. gelb-gelb) ein einfacher Umschalter. Soll aber auch Vo2 (gelb-grün) gezeigt werden, so ist die Schaltung III aus Heft 13/V, S 479, mit doppelpoligem Umschalter anzuwenden



In Gemischtbauweise bastelte Herr Dr. W. Schmidt, München, dieses Modell des G-Wagens des ehemaligen Gattungsbezirkes „Karlsruhe“. Als Material für den Wagenkasten diente Preßspan, während das Untergestell und die Verstrebungen aus Nemeo-Profilen entstanden.

Sonnendurchflutet oder Regnerisch?

Um es gleich vorweg zu nehmen: Es handelt sich lediglich um einige Betrachtungen über ein Thema, das schon des öfteren von Lesern und Verlagsbesuchern angeschnitten wurde, und keinesfalls um eine „allein selig machende Doktrin“. Meine Darlegungen sollen nur anregen, über eine Sache nachzudenken, die — früher oder später — auch bei Ihnen akut werden dürfte. Nämlich dann, wenn es darum geht, Ihrer Anlage den letzten Schliff zu geben und ein in sich geschlossenes Bild zu erzielen.

Im Grunde genommen beginnt das Dilemma bereits bei den ersten Selbstbauten oder bei den ersten Anschaffungen von Industriematerial. Ich meine folgendes:

Da kauft sich jemand — meinetwegen — eine Märklin-Bahn oder ein anderes Fabrikat. Das tut hier nichts zur Sache. Wesentlich ist nur, daß die erworbenen Stücke leicht glänzend aussehen. Das schadet auch nichts, im Gegenteil, alles sieht so nett und freundlich aus. Und nun geht der Betreffende hin und bastelt sich einiges dazu, meinetwegen einen netten alten Lok-Schuppen usw. Er malt die Sachen schön mit Plaka-Farbe an und richtet sie — in der Miba hat mal was ähnliches gestanden — auf „alt“ bzw. „wirklichkeitsgetreu“ her. Auf dem Basteltisch besehen, sehen die Stücke schmuck und „wie echt“ aus, in die Landschaft gesetzt, im Verhältnis zu den gekauften Industriesachen, allerdings weniger schmuck, sondern trüb, duster und „lustlos“. Irgendwie besteht eine Disharmonie zwischen den Farbtönen...

Nehmen wir den anderen Fall: Ein Bastler baut sich alles selber — ein paar Wagen, eine kleine Lok, ein paar Häuschen etc. und bemalt die Dinge wie vorbesprochen. Nun hat alles den gleichen Farbcharakter und dennoch ist der „Künstler“ von seinen eigenen

Kunstwerken nicht recht erbaut. Gewiß, sie sind schön, aber irgendwie ergibt sich eine „Stimmung“, als wenn jeden Augenblick ein drohendes Unwetter über der Landschaft niedergehen wollte. Wir haben selbst einige Stücke hier und wissen aus eigener Erfahrung Bescheid. Wir haben die Farben mit den entsprechenden Farbtönen der Vorbilder verglichen — sie stimmen bzw. scheinen zu stimmen. Und dann sind wir anscheinend dahintergekommen, was es mit der „Andersfarbigkeit“ auf sich hat:

Es fehlt der nötige Lichtreflex, der die Farben draußen etwas verfälscht und zwar umso stärker, je mehr die Sonne scheint. Das Grauschwarz einer Dachpappe sieht aus einiger Entfernung halt doch anders aus, als wenn wir es ganz nahe mit unserem entsprechenden Farbton vergleichen. Das Grün einer Wiese sieht irgendwie heller leuchtend aus, als wenn wir anhand eines ausgerissenen Grashalmes unsere Wiesen grün färben. Der Lichtreflex läßt alle Farben freundlicher, froher erscheinen und nur vor einem Regen sind sie satter und stumpfer, so ähnlich wie auf unserer Anlage.

Wir haben nun einige Versuche angestellt. Mit Farbtönen, die „eine Idee“ heller sind, als sie sein sollen, ist diesem Phänomen nicht beizukommen. Die Farben wirken zwar heller, aber nicht reflex-echt. Wir stellten Vergleiche mit Faller-Häusern an, die irgend wie „sonniger und freundlicher“ wirkten als unsere eigenen Schöpfungen. Das lag weniger an den farbfreudigeren Faller-Erzeugnissen, sondern — an dem leichten Glanz, den diese Modelle aufweisen. Das gleiche gilt für andere ähnliche Erzeugnisse und selbstverständlich auch für die eingangs erwähnten Industrie-Bahnen.

Gewiß, richtig ist dieser leichte Glanz eigentlich nicht (auch wenn man darüber streiten kann), aber irgendwie