

# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

**6** BAND XII  
7. 5. 1960

PREIS  
2,- DM

# WÄHLE RICHTIG . . .

Nr. 712/1 f. 110 V 2 f. 220 V

**BAHNTRANSFORMATOR**

DM 32.50



Leistung 28 VA, mit eingebautem Gleichrichter und Polwender, wärmebeständig, stufenlos regelbare Fahrspannung. Abgegebene Spannung:  
Bahnstrom: 0-14 V bei 1 A.  
Lichtstrom: 14 V bei 1 A.

# HO

## WÄHLE

# Fleischmann!

## „Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 6 XII

1. Verspätete Märklin-Messeneuheit	215	11. Faller-Motor als Torantrieb	225
2. Der Dreh mit dem Flaschenkork	215	12. Der „vergammelte“ Lokschuppen	226
3. Ein Prellbock — BZ	216	13. 100 Möglichkeiten . . . (Anlage Holland)	228
4. Buntes Kaleidoskop	217	14. Ellok-Bauplan ES 2	231
5. Herstellung von Weiden	218	15. Max und Moritz als Buba-Schreck	236
6. Seuthe-Dampfentwickler Löcher und Ritzen am Gleis	221	16. Petroleumdampf Lampe — BZ	238
7. Unerfüllte und erfüllte Modellbahnerwünsche	222	17. Gesamtinhaltsverzeichnis der ersten 10 MIBA-Jahre	239
8. Behelfswasserkrän	223	18. Echte und „falsche“ Felsen	240
9. Titelbild von Heft 3/XII	223	19. Der italienische Stil	243
10. Warum und wie der Schienenbus in der Bahnsteigmitte hält	224	20. Nemeo-Neuheit: Schwellenbänder und Weichenröste aus Kunststoff	244
		21. Kniffe um den Dampfentwickler	245
		22. Das Vorbild als Vorbild	245

### 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)

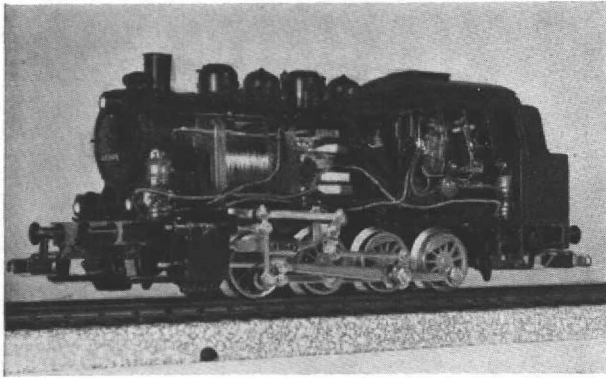
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weißenburger Straße 27/1

**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.

## Eine verspätete *Messeneuheit!*



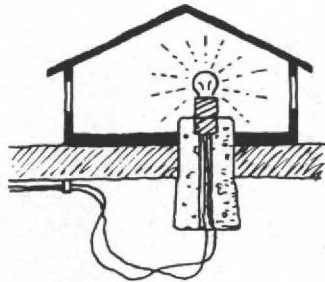
In letzter Minute kam uns eine weitere Messeneuheit der Firma MÄRKLIN zur Kenntnis: Die 3031 (BR 81) wird versuchsweise auch mit einem neuartigen, glasharten und temporär durchsichtigen LAPRIPER-PLEX-Gehäuse geliefert. Auf diese Weise können die Motor- und Umschaltfunktionen auch während der Fahrt beobachtet werden. Durch Betätigung des Umschaltrelais (Stufe 2a) wird der Durchscheineffekt zum Verschwinden gebracht. — Eine tolle Sache, von der wir nur auf Umwegen erfahren haben. Interessenten wenden sich bitte an Ihr Fachgeschäft, die die ersten Muster bereits in Händen haben sollen. Der Preis ist uns leider nicht bekannt.

## Der *Dreh* mit dem Flaschenkork

*Einer, der es erfahren hat, möchte Ihnen, meine Herren Miba-Kollegen, den Rat geben, bei der Beschäftigung mit unserem Metier immer mal zwischendurch einen Schluck vom edlen Saft der Rebe zu nehmen. Sie werden überrascht sein, welche Einfälle ein guter Tropfen zu erzeugen vermag, wenn man sich diesen in genügender Menge einverleibt.*

In solch einer Weinlaune kam dem Verfasser dieser Zeilen die Erleuchtung, daß ein Flaschenkork auch noch einem „höheren Zweck“ dienen könnte. Was dabei herauskam, soll Ihnen die Skizze – besser als viele Worte – erläutern.

Nun kann ich die Häuser-Modelle auf meiner Anlage ruhig fest anbringen, ohne beim Bau auf deren Abnehmbarkeit oder auf abnehmbare Dächer Rücksicht nehmen zu müssen. Wenn jetzt ein Birnchen für die Beleuchtung ausgewechselt werden muß, ziehe ich einfach den Kork-Beleuchtungssockel unten aus dem Grundbrett heraus und kann mühelos ein neues Birnchen einsetzen.



Wie man das Loch im Kork zur Durchführung der Kabel macht? – Bohren hilft nicht; mit einem Nagel entsprechender Stärke, den man glühend macht, muß man es durchbrennen.

Da weitere Korken benötigt werden, haben wir wieder Grund zum Trinken. Wohl bekomm's, meine Herren.

K. Seifert, MEC Freiburg Brsg

**Heft 7/XII ist ab 3. Juni in Ihrem Fachgeschäft!**



Abb. 3. Aufnahme des Original-Prellbocks in geschraubter Ausführung. Im Hintergrund Teile eines Industriewerkes, zu dessen Nachbildung sich die Vollmer-Teile wundervoll eignen.

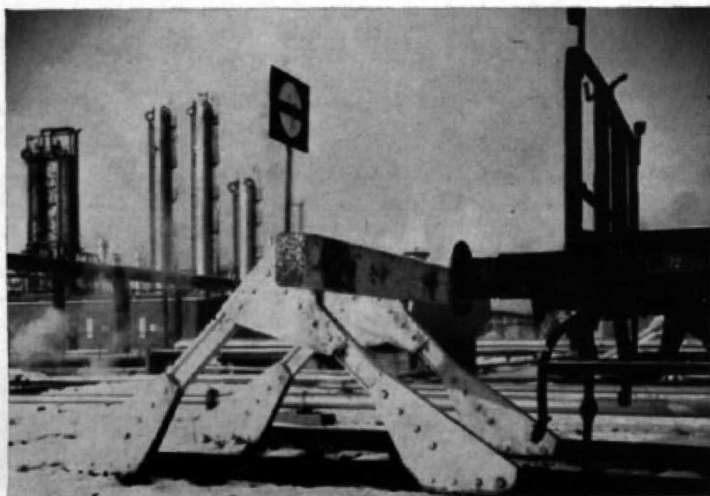


Abb. 2 (linke Seite, Mitte) zeigt das H0-Modell des Verfassers, der Einfachheit halber als „geschweißte“ Ausführung.

## BUNTES Kaleidoskop

### Zweifarbige Gleise

Zu Ihrem Artikel „Zweifarbige Gleise bei Gefällstrecken“ möchte ich folgendes bemerken: Ein Abrieb von Schienen und Rädern der darauf laufenden Fahrzeuge findet allerdings in besonders großem Umfange an Gefälle- und Bremsstrecken (was in dieser Hinsicht sogar dasselbe ist) statt, aber nicht nur dort. Auch Gleise in der Ebene, auf denen weniger gebremst wird, werden ja abgenutzt. Durch den zwischen Zug und Gleis bei Fahrt bestehenden Luftstrom in Fahrtrichtung wird der Abrieb auf allen diesem Strom zugekehrten Flächen der Schwellen und des Schotters niedergeschlagen und färbt sie dadurch rostbraun. Die Rückseiten der Schwellen bleiben frei, was besonders bei Betonschwellen gut zu sehen ist. Bei Talfahrt sah also der Beobachter auf der Lok den eigenen Gleiskörper rostfarben, den anderen hell. Rückblickend vom letzten Wagen des Zuges aus hätte er die entgegengesetzte Beobachtung gemacht. Es wird zumindest sehr mühsam sein, diesen Farbunterschied bei Modellgleisen zu berücksichtigen.

H. L. Heger, Bad Godesberg

### Telegrafenanstangen verschwinden

Das gewohnte Bild der neben den Gleisen „herlaufenden“ Telegrafenanstangen mit ihren summanden Drähten schwindet immer mehr, und zwar mit jeder elektrifizierten Strecke, die in Betrieb genommen wird. In diesem Falle müssen nämlich sämtliche Freileitungen verschwinden und zwar unter die Erde, in Erdkabel.

Hoffentlich verschwinden nicht eines Tages auch die gesamten Gleisanlagen samt Zügen unter der Erde, dann wäre nämlich der Modellbahner! sämtlicher Boden entzogen! Man bräuchte dann nur noch eine Tischplatte und sich nur noch in Gedanken vorzustellen, wie die Züge darunter wohl fahren mögen.

### 1000 Möglichkeiten mit Vollmer-Teilen

Im letzten Heft fanden unsere Leser eine weitere Beilage der Firma Vollmer mit dem o. a. Titel, und zwar diesmal die Erstellung eines Bahnbetriebswerks behandelnd. (Die erste Beilage betraf bekanntlich die Auffahrtsrampen, Nr. 1/60 Hydrieranlagen.)

Wir möchten unseren Lesern den guten Rat geben, diese Beilagen gut aufzuheben, d. h. also zu sammeln! Diese Anleitungen sind 1. sehr interessant und nützlich und 2. gibt Vollmer später eine Sammelmappe für diese Anleitungen heraus. Auf diese Weise gelangen Sie eines Tages zu einem illustrierten „Werk“, das Ihnen zweifelsohne viele praktische und wichtige Anregungen und Anleitungen vermitteln wird.

Ergo: Vollmer-Anleitungen „1000 Möglichkeiten mit Vollmer-Teilen“ gut aufheben und nicht „verschlampen“, sonst ärgern Sie sich eines Tages, wenn Ihnen eine davon fehlt!

### 3,3 Millionen Fahrkilometer in 33 Jahren 01001 hat ausgedient!

Die erste Einheits-Dampflokomotive der früheren Deutschen Reichsbahn, die Schnellzuglok 01001, ist dieser Tage ausgemustert worden. In 33 Jahren (1925 bis 1958) hat sie 3 372 162 km gefahren, das wären ungefähr 85 Äquatorumrundungen. Solche Kurzmeldungen der DB lassen erschreckend erkennen, daß es der Dampflok tatsächlich allmählich an den Kraken geht und daß wir uns immer mehr mit dem Gedanken vertraut machen müssen, daß eines Tages tatsächlich die letzte Dampflok fahren wird.

### Das heutige Titelbild

Ein netter Schnappschub eines langjährigen Lesers, des Herrn Ludwig Seltenreich, Nordenholz — ein von einer P 8 gezogener Personenzug passiert einen bewachten Bahnübergang.



# Weiden auf der Modellbahnanlage

von Günther Stahn, Mitglied der Modellbahn-Vereinigung Berlin e.V.

Unser augenblickliches „Hobby“ – eine typische Wochenendbeschäftigung – ist das Herstellen von Weiden. Obwohl die Industrie in immer stärkerem Maße allerlei Dinge zur Landschaftsgestaltung herausgibt, lohnt es sich doch noch, einiges selbst zu basteln. Mit ein wenig Geschick lassen sich ohne große Mühe verschiedene Arten von Weiden herstellen, die ganz natürlich aussehen. Trauerweiden nehmen am meisten Zeit in Anspruch; zum guten Glück brauchen wir nicht viele davon, denn sie stehen meistens nur am

Seeufer. Für eine Anlage genügen ein paar wenige, die dann vereinzelt oder zu je zwei nebeneinander angeordnet werden. Kopfweiden stellt man dagegen entlang eines Grabens auf.

Zur eigentlichen Herstellung der Weiden verwenden wir Reisigholz, das wir im Wald beim Sonntagsspaziergang auflesen. Man sollte sich davor hüten, dem Strauchwerk mit dem Taschenmesser zu Leibe zu gehen, man bekommt sonst mit dem Revierförster Schwierigkeiten. Reisigholz hat außerdem den Vorteil, daß es nur noch wenig bemalt werden muß, da es in seiner Naturfarbe wundervolle H0-„Baumstämme“ ergibt und sogar eine echte Rinde aufweist. Als Weidengrün (Blätter) dient diesmal nicht Isländisch Moos, sondern Seemoos (auch Wassermoos genannt). Außerdem benötigen wir noch etwas grünen

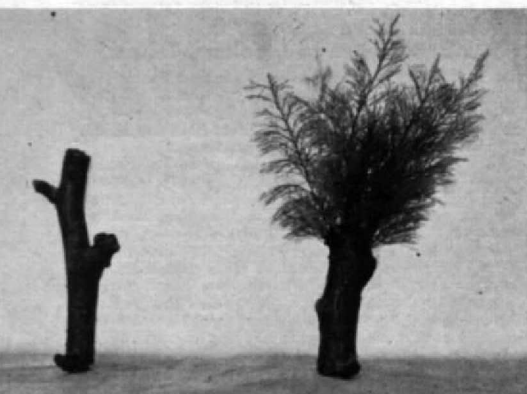


Abb. 1—3. Entstehung von Kopfweiden und fertige „Muster“-Weiden (Zeichnungen vom Verfasser).

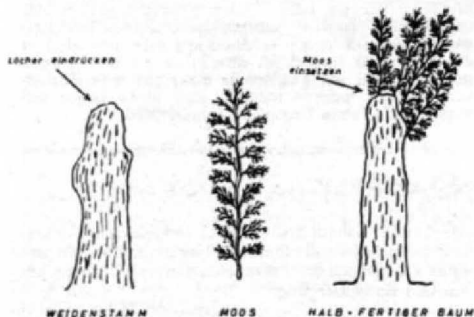




Abb. 4. Kopfweiden in natura.

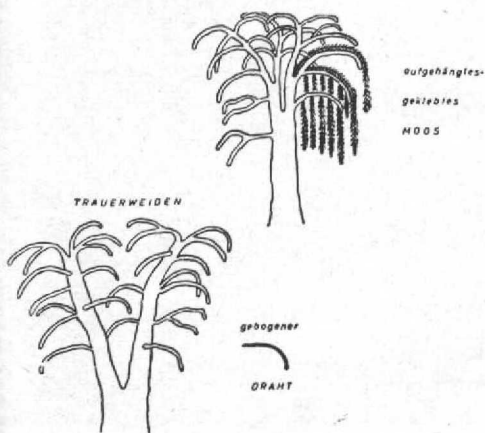
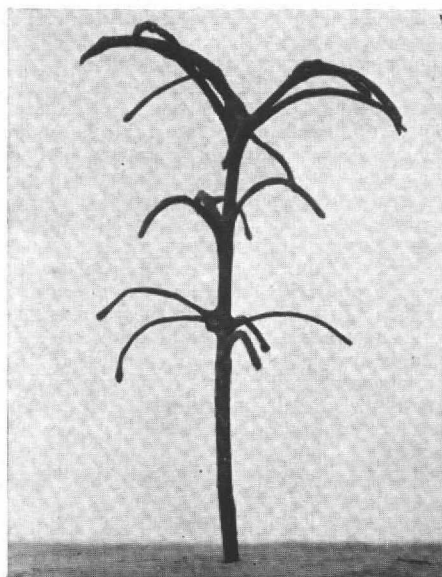


Abb. 5—7. Entstehung von Trauerweiden.

Blumendraht, der in jedem Blumengeschäft zu haben ist.

Zuerst stellt man die Kopfweiden her, weil das schneller geht. Die Reischhölzer mit einem Durchmesser von ca. 0,8 - 1,0 cm werden auf eine Länge von ca. 3,5 - 4,0 m gebracht und die Schnittstellen mit Plakafarbe braun gefärbt. Es ist zweckmäßig, mit einem Dorn 8 - 9 kleine Löcher in das Ober- teil des Reischstämmchens einzudrücken, die Außenlöcher etwas schräg, damit das Weidengrün auch leicht nach außen stehen kann. Das Seemoos hat einen festen Stiel, so daß es gut in die Höhe ragt (Abb. 1 bis 3). Seemoosteilchen von ca. 4 - 5 cm (nicht alle gleich lang) werden zurechtgezupft und mit einem Tupfen UHU-Hart eingeleimt. Das wärs! - Damit sind unsere Kopfweiden auch schon fertig!

Die Trauerweiden machen etwas mehr Arbeit, doch keine Angst, so schlimm ist die Sache auch wieder nicht! Wir nehmen Birkenreisig von 14 - 15 cm Länge mit vielen kleinen Astchen, die nach unten gebogen (mehrmals gebrochen) und gleich mit UHU überzogen werden. Warten, bis alles hart ist! Die fehlenden Äste werden durch grünen Blumendraht ersetzt. Der Draht wird entsprechend der Reischgäste doppelt zusammenge-





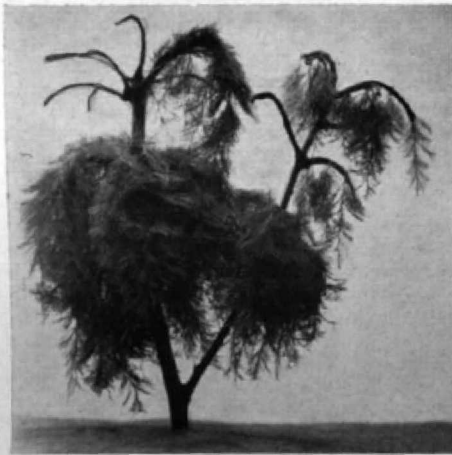


Abb. 8. Halbfertige Doppelbaum-Trauerweide.



Abb. 9. Fertige Trauerweide in H0-Größe — sehr gut gelungen, wie ein Vergleich . . .

nommen und gebogen. Diesmal werden mit dem Dorn seitlich am Stamm in 3-4 Stufen übereinander nach Bedarf Löcher eingedrückt, die gebogenen Drahtstücke mit UHU eingeleimt (Abb. 5 bis 7) und die blanken Klebestellen gleich mit Plakafarbe übertüncht. Schon haben wir einige Weidenbaumstämme samt Geäst!

Die „Belaubung“ der Trauerweiden erfolgt von unten nach oben. Kurze, ca. 3 cm „lange“ Moosenden werden unten an den Ästen mit Klebstoff befestigt (nur e i n e und zwar nicht zu dichte Reihe!). Ist die erste Stufe rundum fertig, nehmen wir lange Enden Moos, die nun vom Stamm aus oben auf die gebogenen Äste aufgeklebt und nach unten angedrückt werden (mit UHU), so daß sie senkrecht hängen. Ist das Material zu dünn, müssen zwei Streifen Moos nebeneinandergeklebt werden. Bei dieser stufenweisen Anfertigung reift die Trauerweide langsam nach oben zur Krone. Hier muß soviel langes Material verarbeitet werden, bis die Äste vollständig abgedeckt sind (Abb. 8 und 9).

Selbstverständlich darf das hängende Moos nur bis zu der darunterliegenden Astgruppe reichen, sonst wird der Baum zu dick. Die Arbeit ist damit zu Ende. Unsere Modellbahnanlage hat wieder eine Bereicherung erfahren und mehr Reiz erhalten.

Viel Vergnügen beim Anfertigen der Weiden und weiden Sie sich weidlich an Ihren Weiden!



Abb. 10 . . . mit einer echten und rechten Trauerweide aufgeigt.

„Miniaticus“ findet ein Haar in der Suppe und zeigt auf, wie diese – samt den Brocken – auszulöffeln wäre:

## 1. Seuthe - Dampfentwickler - fahrstromunabhängig

Schon nach den ersten Probefahrten mit der dampfenden Lok stand für mich fest, daß – jedenfalls bei der jetzigen Arbeitsweise des Dampferzeugers – die Abhängigkeit vom Fahrstrom beseitigt werden muß. Eine Möglichkeit dazu bot die bei mir (d. h. auf meiner Anlage) vorhandene Oberleitung; selbst auf die Gefahr hin, daß Sie mir nun das Schulgeld (besser gesagt: das für die vielen MIBA-Bände offenbar nutzlos ausgegebene Geld) zurückzahlen wollen, erkläre ich hier ganz schamlos, daß ich auf dem Tender der betreffenden Lok einen Märklin-Stromabnehmer angebracht habe (im übrigen mit 2 Bügeln, da sich erfahrungsgemäß bei nur einem Bügel immer wieder – trotz sauberem Fahrdraht – ein schwärzlicher Belag bildet, der eine Kontaktunterbrechung zur Folge hat). An der Basis des Stromabnehmers einerseits und an der Führungsbuchse des Lokmotors andererseits ist ein Stückchen dünner Litze angelötet; beide Enden sind auseinandernehmbar verbunden mit Stecker und Muffe, die ich von der Isolierhülse befreite und dann durch Absägen stark verkürzte. Nun kann ich ganz nach Belieben den Dampferzeuger betätigen und zwar unabhängig von der Fahrgeschwindigkeit.

Was mich dennoch noch nicht befriedigt, ist der Umstand, daß der Dampf aus unmittelbarer Nähe zwar gut zu sehen, aber kaum noch wahrnehmbar ist, sobald zwischen dem mit normalem Sehvermögen ausgerüsteten Beschauer und dem Zug eine Entfernung von mehr als 1 m liegt.

An sich finde ich diese meine Lösung „ideal“; einen Einspruch dagegen erhob anfangs nur das auch bei mir vorhandene, in jahrelangem Bemühen von der Miba hochgezüchtete „Modelltreue-Gewissen“. Jedoch: Ganz so ohne Gegenstück bei der großen Bahn ist mein Machwerk eigentlich garnicht! Vor einigen Jahren wurde eine Schweizer Lok vorgeführt, die aus der Fahrleitung über einen Dachstromabnehmer geheizt wurde. Nil novum super terram!

## 2. Löder und Ritzen am Gleis - Steine des Anstoßes

Und überhaupt: m. E. ist es doch ein gewaltiger Unterschied, ob es sich um die große, im Freien betriebene Bahn handelt oder um die kleine, im Zimmer fahrende Bahn. Schon aus diesem Grunde bin ich der – natürlich völlig unmaßgeblichen – Meinung, daß unsere Miniaturbahn ihre Eigengesetzlichkeit hat, der Rechnung getragen werden muß (wohlgemerkt: unter Wahrung größtmöglicher Ähnlichkeit mit dem Vorbild!) Deshalb ist es auch für mich kein mehr oder weniger fauler, mit Widerwillen hingenommener Kompromiß, wenn vom großen Vorbild abgewichen werden muß, oder wenn eine Abweichung für unsere Bahn sich als zweckmäßig erweist, wie z. B. beim Dampferzeuger. Auf einen unbestreitbaren Vorteil zu verzichten, nur weil die große Bahn uns dieses nicht vorexerziert hat, heißt nach meinem Empfinden, sich in eine sklavische Abhängigkeit zu begeben und nicht anzuerkennen, daß die kleine Bahn mitunter besonderen Gesetzen zu gehorchen hat.

Andererseits gibt es jedoch Abweichungen von der Modelltreue, die mir wiederum „aufstoßen“ und die sich sehr wohl vermeiden ließen: Wie oft habe ich schon Bilder von landschaftlich wundervoll durchgestalteten Anlagen gesehen, bei denen es sofort aus war mit der „Illusion“, wenn ich die Nahtstellen der Blech-Gleisbettungsstücke sah, oder deren bekannte „Löcher“ und vor allem jene unübersehbare Linie, die das Gleis von der Unterlage trennt (statt der übergangslosen Verbundenheit mit dem „Boden“). Ich selbst habe breite Streifen der bekannten, schotterartigen Geländematten an den Gleisbettungskörpern hoch verlegt, und zwar bis in Höhe der Schwellen. Da sich die Matten gut anschmiegen, genügt es vollkommen, diese vor dem Gleis mit Heftzwecken auf der Unterlage zu befestigen. (Heftzwecken mit Nitrolak hellgrau übermalen und mittels dunkelgrauem Schotter imitieren.) Auf diese Weise vermeide ich eine „Unnatürlichkeit“, die m. E. störender wirkt als z.B. mein dem Vorbild abguckter Stromabnehmer auf der Dampflokk!