

Miniaturbahnen



NR. 1 / BAND II 1950

Mit Volldampf ins Neue Jahr!

(Bitte jedoch folgende neue Miba-F.V. beachten!)

Nachdem ich Ihnen bereits in Heft 16 des ersten Bandes meine Neujahrsglückwünsche entboten habe, möchte ich heute einmal zu Beginn des zweiten Bandes mit Ihnen ein offenes Wort reden. Ich glaube sogar hierzu verpflichtet zu sein, da wir ja eine große Familie bilden und nicht nur ich für Ihre Wünsche und Nöte Verständnis habe, sondern sicher auch Sie sich für meine interessieren.

Wie Sie wissen, habe ich in den 1½ Jahren des ersten Jahrganges nicht nur den Geschäften, sondern auch den einzelnen Modellbahnern einen monatlangen Kredit gewährt. Mein entgegenkommendes Vertrauen wurde teilweise allerdings schlecht gelohnt, so daß ich zum Jahresschluß einen Verlust von 1400.— DM an nicht mehr einbringlichen Einzelforderungen und über 2000.— DM durch Konkurse buchen mußte. Eine gewisse Anzahl Einzelbezieher hat feuchtfrohlich einzelne oder gleich mehrere Hefte bestellt und nie mehr etwas hören lassen. Mehrfache Mahnschreiben blieben unbeantwortet. In Anbetracht der einzelnen geringfügigen Beträge war auch eine gerichtliche Eintreibung nicht möglich. Die Konkursverluste sind zwar ein übles Zeichen der Zeit und zählen zum Geschäftsrisiko, sind jedoch in der Wirkung ebenso schlimm. Es darf Sie daher nicht wundern, wenn ich im Interesse der tausenden Leser, die in korrekter Weise ihren Verpflichtungen ständig nachgekommen sind, eine grundlegende Umstellung der Bezugsregelung getroffen habe. Nachdem die Miba nunmehr festen Fuß gefaßt hat, bedeutet es für den anständigen Zahler weder ein Risiko noch eine besondere Belastung, wenn er das Heft

entweder monatlich oder vierteljährlich im Voraus zahlt bzw. jeweils sofort nach Erhalt der Einzelhefte.

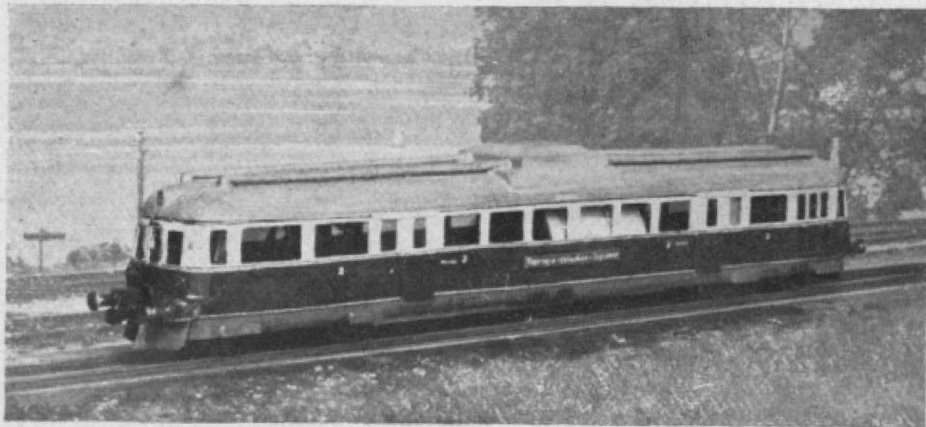
Für den Fall, daß die Miba da und dort aus dem Straßenbild verschwinden sollte, wenden Sie sich bitte direkt an den Verlag, da ich auch die Konkursverluste durch entsprechende Maßnahmen auf ein Minimum zu beschränken gezwungen bin.

Nachdem ich nun lange genug geschädigt wurde, werden Sie mir die Neuregelung sicher nicht verübeln, zumal dadurch ja lediglich den Zahlungsunwilligen ein Riegel vorgeschoben wurde und für den größten Teil der Leser ja eigentlich alles beim Alten bleibt. Gerade diesem Teil der Leserschaft möchte ich in diesem Zusammenhang meinen besonderen Dank aussprechen.

Es ist klar, daß nicht jeder säumige Zahler auch zahlungsunwillig ist. Manche sind vergesslich und andere überlegen sich nicht, daß ein Sollstand von einigen Mark allein bei nur 1000 Lesern schon 6—8000.— Mark ausmachen. Solche Außenstände — von den Verlusten ganz abgesehen — sind bei den heutigen Wirtschaftsverhältnissen untragbar, zumal ich ja laufend meinen großen Verpflichtungen für Druck, Klischees, Löhne usw. nachkommen muß. Wie Sie sehen, hat man's heute als Geschäftsmann wirklich nicht leicht (um so leichter hat's einen — wenn man nicht rechtzeitig aufpaßt).

Nachdem ich Ihnen heute einmal mein Herz ausgeschüttet habe (nach dem Motto: „Wir sind ja unter uns“) hoffe ich, daß für 1950 damit eine grundlegende Klarheit erzielt wurde.

Nun noch ein paar kleine Hinweise: Schreiben Sie — falls es nicht zu viel Mühe



Spur 00-Modell des Tegernsee-Schnelltriebwagens, erbaut von Herrn Dipl.-Ing. Henning.

macht — nicht nur uns, sondern auch Ihren Modellbahngeschäften in gut leserlicher Schrift Ihre Adresse und vergessen Sie auch nicht, Straße und Hausnummer anzugeben. (Herr Link in Siegen, bitte melden!)

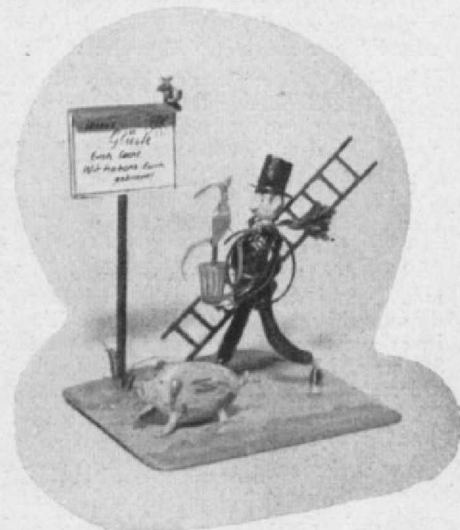
Ich bin überzeugt davon, daß viele brauchbare Ideen ungenutzt in manchen Schreibschubläden liegen. Sie dürfen diese ohne weiteres zur Begutachtung oder zur Veröffentlichung hersenden, da der Erfinderschutz gewährleistet ist. Dasselbe trifft auch für die gezeigten Modelle usw. zu. Zu diesem Zweck werden Sie am Ende eines jeden Heftes folgenden Vermerk vorfinden:

„Der Nachbau gezeigter Modelle zu gewerblichen Zwecken bedarf der Genehmigung durch den Erbauer oder Herausgeber. Prioritätsanspruch für neue Ideen gewährleistet. Nachdruck — auch auszugsweise — verboten.“

In diesem Zusammenhang noch ein offenes Wort über die Honorare für eingesandte Bauzeichnungen. Volles Honorar kann an und für sich nur für solche Zeichnungen gezahlt werden, die druckreif sind, d. h. mit Tusche auf Paus- oder Zeichenpapier (in doppelter Größe!) gezeichnet sind. Schriften jedoch nur mit Bleistift eintragen, da diese mit Schablone nachgeschrieben werden. Wer lediglich einfache Bleistiftskizzen schickt, wird wohl verstehen, daß die Neuanfertigung oder Überarbeitung ziemliche Kosten verursacht und somit nicht voll honoriert werden kann. Auch möchte ich nochmals in Erinnerung bringen, daß für technische Anfragen unbedingt eine Auskunftsgebühr von mindestens DM 1.— beigefügt werden muß, wie das bei sämtlichen technischen Zeitschriften der Fall ist. Auch hierbei müssen Sie sich vor Augen halten, daß Sie nicht der einzige Fragende sind und die Beantwortung manchmal sehr viel Zeit beansprucht.

Es ist überhaupt in den letzten Wochen soviel Post eingegangen, daß deren Beantwortung schon in normalen Zeiten einen längeren Zeitraum beanspruchen würde. Durch die schnelle Folge der letzten Hefte kam der Schriftwechsel erst recht ins Hintertreffen, wird jedoch in den nächsten 14 Tagen erledigt. Also bitte nicht ungeduldig werden!

Ich glaube nun werde ich schließen müssen, sonst werden Sie am Ende noch mißmutig und das möchte ich natürlich auf keinen Fall. Zum Schluß möchte ich auf diesem Wege für die unzähligen Weihnachts- und Neujahrsgrüße danken. Den sinnigsten Neujahrs-Glückwunsch sandte uns Herr Hofmann aus Leipzig mit einer kunstgewerblichen Arbeit, die ich Ihnen nicht vorenthalten möchte:



Auf dem Wegweiser steht:

Wenn's Glück Euch lacht
Wir haben's Euch gebracht.

Dies soll nicht nur für uns, sondern insbesondere auch für Sie, liebe Leser, gelten. In diesem Sinne beginnen wir also Band II des Jahres 1950.

Ihr WeWaW.

... und was bedeutet Bo' Bo' w4t?

Es ist noch nicht lange her, da haben wir mit Mühe (geben Sie es zu?) das Ziffern- und Buchstabengeheimnis der Dampflokomotivbezeichnung ergründet.

Die Männer vom Fahrdrat haben es leichter als ihre Kollegen von der Dampflok: Sie brauchen nur drei Hauptgattungen zu unterscheiden, Schnellzug-, Personenzug- und Güterzuglokomotiven. Damit es Ihnen ob dieser Tatsache aber nicht zu wohl werde, verwenden

sie im Bahnbetrieb verschiedene Stromarten und auch Fahrdratspannungen. Eindeutige Kennzeichnung der Fahrzeuge war auch bei der Aufstellung des Ellok-Bezeichnungsplanes oberstes Gesetz. Zur Zeit des Überganges der Ländereisenbahnen auf die Deutsche Reichsbahn waren aber nur wenige elektrische Lokomotiven, gemessen an der Zahl der Dampfloks, vorhanden. Deshalb konnte der Bezeichnungsplan großzügiger aufgestellt werden als bei der kohlegefeuerten Schwe-

macht — nicht nur uns, sondern auch Ihren Modellbahngeschäften in gut leserlicher Schrift Ihre Adresse und vergessen Sie auch nicht, Straße und Hausnummer anzugeben. (Herr Link in Siegen, bitte melden!)

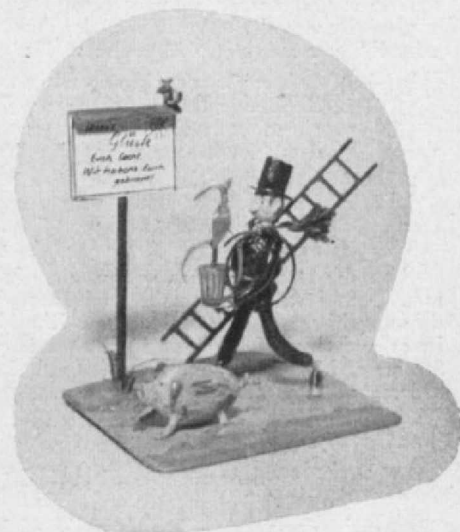
Ich bin überzeugt davon, daß viele brauchbare Ideen ungenutzt in manchen Schreibschubläden liegen. Sie dürfen diese ohne weiteres zur Begutachtung oder zur Veröffentlichung hersenden, da der Erfinderschutz gewährleistet ist. Dasselbe trifft auch für die gezeigten Modelle usw. zu. Zu diesem Zweck werden Sie am Ende eines jeden Heftes folgenden Vermerk vorfinden:

„Der Nachbau gezeigter Modelle zu gewerblichen Zwecken bedarf der Genehmigung durch den Erbauer oder Herausgeber. Prioritätsanspruch für neue Ideen gewährleistet. Nachdruck — auch auszugsweise — verboten.“

In diesem Zusammenhang noch ein offenes Wort über die Honorare für eingesandte Bauzeichnungen. Volles Honorar kann an und für sich nur für solche Zeichnungen gezahlt werden, die druckreif sind, d. h. mit Tusche auf Paus- oder Zeichenpapier (in doppelter Größe!) gezeichnet sind. Schriften jedoch nur mit Bleistift eintragen, da diese mit Schablone nachgeschrieben werden. Wer lediglich einfache Bleistiftskizzen schickt, wird wohl verstehen, daß die Neuanfertigung oder Überarbeitung ziemliche Kosten verursacht und somit nicht voll honoriert werden kann. Auch möchte ich nochmals in Erinnerung bringen, daß für technische Anfragen unbedingt eine Auskunftsgebühr von mindestens DM 1.— beigefügt werden muß, wie das bei sämtlichen technischen Zeitschriften der Fall ist. Auch hierbei müssen Sie sich vor Augen halten, daß Sie nicht der einzige Fragende sind und die Beantwortung manchmal sehr viel Zeit beansprucht.

Es ist überhaupt in den letzten Wochen soviel Post eingegangen, daß deren Beantwortung schon in normalen Zeiten einen längeren Zeitraum beanspruchen würde. Durch die schnelle Folge der letzten Hefte kam der Schriftwechsel erst recht ins Hintertreffen, wird jedoch in den nächsten 14 Tagen erledigt. Also bitte nicht ungeduldig werden!

Ich glaube nun werde ich schließen müssen, sonst werden Sie am Ende noch mißmutig und das möchte ich natürlich auf keinen Fall. Zum Schluß möchte ich auf diesem Wege für die unzähligen Weihnachts- und Neujahrsgrüße danken. Den sinnigsten Neujahrs-Glückwunsch sandte uns Herr Hofmann aus Leipzig mit einer kunstgewerblichen Arbeit, die ich Ihnen nicht vorenthalten möchte:



Auf dem Wegweiser steht:

Wenn's Glück Euch lacht
Wir haben's Euch gebracht.

Dies soll nicht nur für uns, sondern insbesondere auch für Sie, liebe Leser, gelten. In diesem Sinne beginnen wir also Band II des Jahres 1950.

Ihr WeWaW.

... und was bedeutet Bo' Bo' w4t?

Es ist noch nicht lange her, da haben wir mit Mühe (geben Sie es zu?) das Ziffern- und Buchstabengeheimnis der Dampflokomotivbezeichnung ergründet.

Die Männer vom Fahrdrat haben es leichter als ihre Kollegen von der Dampflok: Sie brauchen nur drei Hauptgattungen zu unterscheiden, Schnellzug-, Personenzug- und Güterzuglokomotiven. Damit es Ihnen ob dieser Tatsache aber nicht zu wohl werde, verwenden

sie im Bahnbetrieb verschiedene Stromarten und auch Fahrdratspannungen. Eindeutige Kennzeichnung der Fahrzeuge war auch bei der Aufstellung des Ellok-Bezeichnungsplanes oberstes Gesetz. Zur Zeit des Überganges der Ländereisenbahnen auf die Deutsche Reichsbahn waren aber nur wenige elektrische Lokomotiven, gemessen an der Zahl der Dampflok, vorhanden. Deshalb konnte der Bezeichnungsplan großzügiger aufgestellt werden als bei der kohlegefeuerten Schwe-

ster. Bei der Kennzeichnung der Elektrolokomotiven geht man ebenfalls von der Achsanordnung aus und benutzt dieselben Abkürzungen und Symbole wie bei der Dampflok (siehe Heft 9). Es gibt aber bekanntlich viele elektrische Loks, deren Treibachsen durch einen oder zwei Motore einzeln angetrieben werden. Man kennzeichnet diesen 'Einzelachsantrieb' durch eine kleine, niedrig hinter den Buchstaben der Treibachszahl gesetzte o' („Null“), also z. B.:

- Bo' Bo' Lok mit 4 einzeln angetriebenen Treibachsen, von denen je 2 in einem beweglichen Gestell unter dem Haupttrahmen vereinigt sind.
 1' Do 1' Lok mit 4 Einzeltriebachsen im Haupttrahmen und vorderer und hinterer seitenbeweglicher Laufachse.

Von der Dampflok her wissen wir, daß man Dampfart, Zylinderzahl und Dampfdehnung hinter die Achsfolge setzt. Ähnlich ist es auch hier: Man macht Angaben über Stromart, Motorzahl und Antriebsform. Es bedeuten:

- a = Gleichstrom aus Akkumulatoren
 g = Gleichstrom aus Fahrleitung
 d = Drehstrom
 w = Wechselstrom

Die Antriebsform nennt ebenfalls ein kleiner Buchstabe:

- k = Kurbelantrieb ohne Übersetzung
 u = Kurbelantrieb mit Übersetzung
 e = Einzelachsantrieb mit hochliegenden Motoren
 t = Einzelachsantrieb mit Tatzennmotoren (früher st = Straßenbahnform)

Bauartreihe	Bauart
E 05	1' Co 1' w3t
E 18	1' Do 1' w4e
E 32, E 32 ¹	1' C 1' w2u
E 44	B'o Bo' w4t
E 63	C wlu
E 94	Co' Co' w6t
E 95	1' Co+ Co 1' w6t

Ein Beispiel: Co' Co' w6t Ellok mit 2 Treibgestellen (Einzelachs-Antrieb von je 3 Treibachsen), Wechselstrom, 6 Motore, Tatzennmotoren.

Bei den elektrischen Lokomotiven kennt die Reichsbahn kein Betriebsgattungszeichen. Allein die Stammnummer sagt aus, was für eine Lok wir vor uns haben. Da die Zahl der Ellokgattungen verhältnismäßig gering ist, ist durch die Stammnummer eine Gattung eindeutig gekennzeichnet. Das Betriebsnummernschild einer Ellok trägt hinter dem Buchstaben E zwei Zifferngruppen, die durch einen Zwischenraum getrennt sind: Stammnummer und Ordnungsnummer. Erstere ist zwei- oder dreistellig, letztere ebenfalls. Hochzahlen zur Stammnummer werden nur in einzelnen Fällen gesetzt, um ähnliche Typen zu unterscheiden, und stimmen nicht immer mit der Zehner- oder Hunderterreihe der Ordnungsnummer überein (s. Dampflokbezeichnung).

Die elektrischen Lokomotiven sind nach Geschwindigkeitsbereichen in den Nummernplan eingereiht:

S über 90 km/Std	E 00 — E 29	Wechselstromlok
P 70—90 km/Std	E 30 — E 59	
G bis 70 km/Std	E 60 — E 99	

Gleichstromlok tragen Stammnummern von E 101 — E 199, Loks, die ihren Strom dem Drehstromnetz der Landesversorgung entnehmen, solche von E 201 — E 299.

Im allgemeinen haben kleinere Loks die niedrigere Stammnummer, größere die höhere.

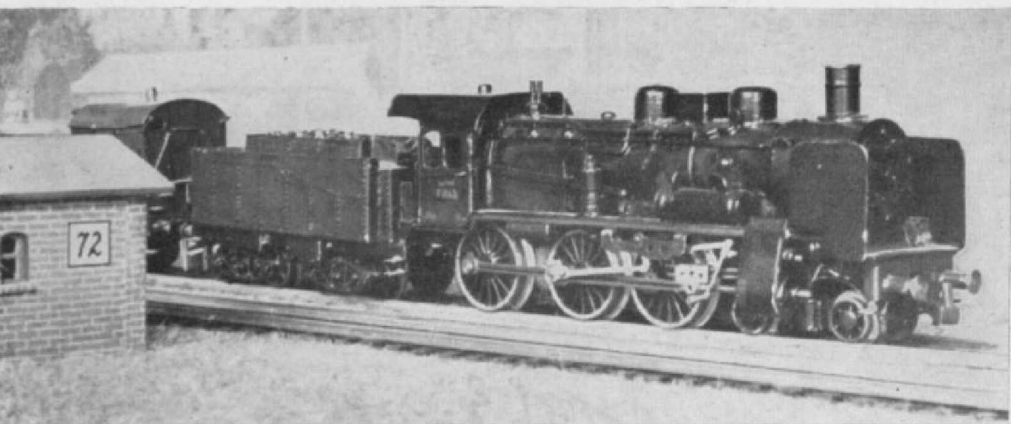
Einige Beispiele bringt die folgende Aufstellung:

Baujahre	Ordnungsnummer
1933	001 — 002
1934 — .	01 — .
1924—25	06 — 34, 101—108
1932 — .	002 — .
1926—1936	01 — 04, 05—08
1940	001 — .
1927	01 — 05

Dipl.-Ing. Kurek

Heft 2/1950 befindet sich am 18. Februar 1950 beim Händler!

JEDER MIBA-FREUND WIRBT EINEN NEUEN LESER!



MODELLBAHN ALS EHESTIFTER!

Wohl dem, dessen Frau gegen die Modellbahn und die damit verbundenen Bastelabende nichts einzuwenden hat! Glücklicherweise aber derjenige, der eine Modellbahnerin heiratet, die ihrem Manne hilfreich zur Seite steht und völliges Verständnis für seine Liebhaberei hat!

Der bekannte Modellbauer, Herr Dipl.-Ing. Henning, der auch unseren Lesern kein Unbekannter sein dürfte, ist einer von diesen selten glücklichen Menschen. Er lernte seine Frau sogar durch die Modellbahn kennen, wodurch bewiesen sein dürfte, daß Miniatureisenbahnen nicht nur zum „Spielen“ gut sind.

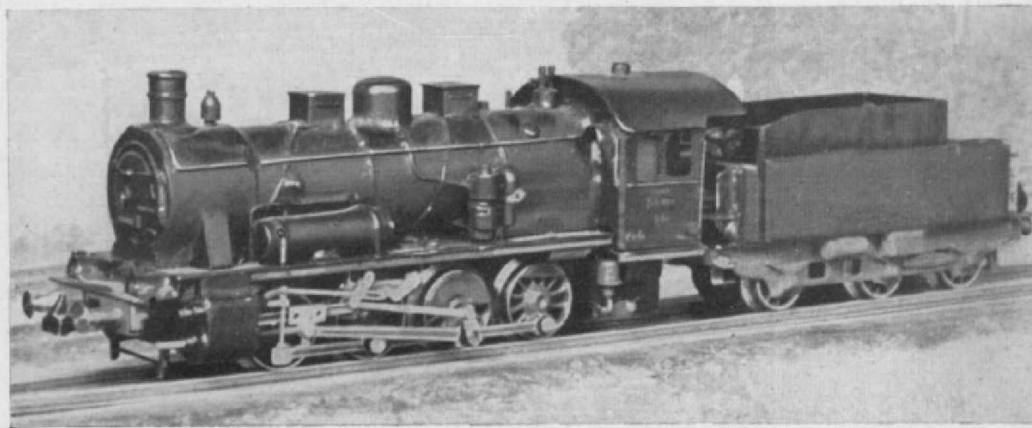
Eine besondere Leidenschaft des Herrn Henning ist der Lokomotivbau. Wir haben

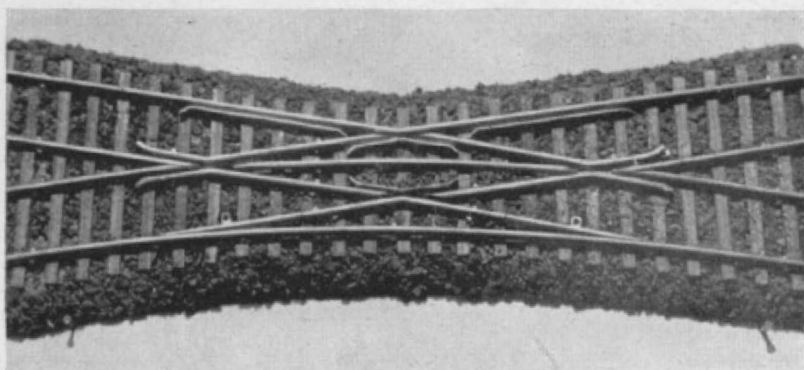
schon des öfteren Bilder solcher Meister-Loks veröffentlicht (z. B. Heft 4, Seite 2) und bringen auch heute wieder einige Aufnahmen, die beweisen, daß man auch in Spur 00 einwandfreie Modelle bauen kann. Herr Dipl.-Ing. Henning verwendet als Baumaterial in erster Linie Konservenblech. Der Lokantrieb erfolgt durch Gleichstrommotore über ein Schneckengetriebe, die Bauzeit einer Modell-Lok beträgt mehrere Monate.

Oberes Bild: Die G 8^I in Spur 00.

Unteres Bild: Die P 8 als 00-Modell.

Beide Loks waren seinerzeit auf der Esslinger Leistungsschau zu sehen. Weitere Schöpfungen des Herrn Dipl.-Ing. Henning siehe Seite 2 und 13.





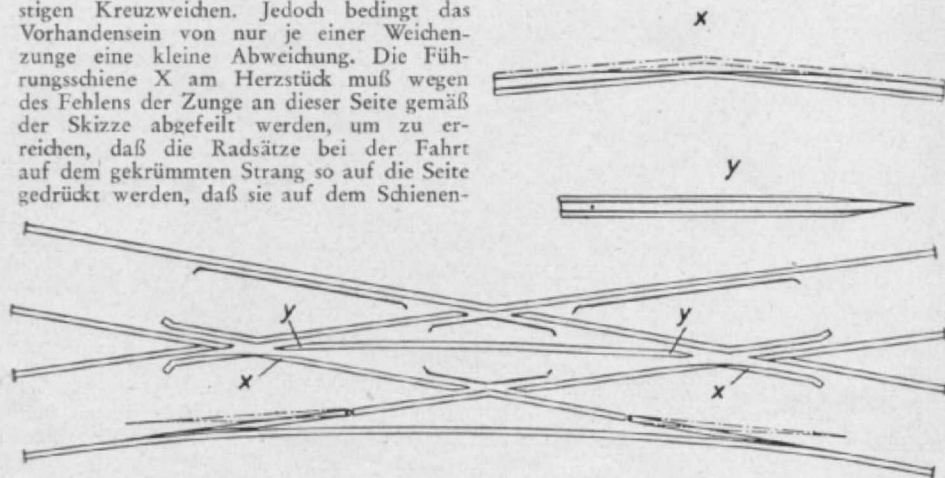
EINE EINFACHE KREUZWEICHE - ganz einfach

Herr Schamberger, Nürnberg, hat uns eine einfache Kreuzweiche vorgelegt, die von der allgemein üblichen Bauart abweicht. Sie jedoch sicher interessieren wird. Ob und wie sie sich in der Praxis bewährt, kann erst festgestellt werden, wenn Herr Schamberger seine Anlage fertiggestellt hat, da bekanntlich beim laufenden Betrieb etwas andere Verhältnisse herrschen als bei kleineren Versuchsfahrten. Herr Schamberger schildert den Bau seiner Kreuzweiche wie folgt:

„Der Bau von Kreuzweichen nach meiner Art ist fast derselbe wie der von sonstigen Kreuzweichen. Jedoch bedingt das Vorhandensein von nur je einer Weichenzunge eine kleine Abweichung. Die Führungsschiene X am Herzstück muß wegen des Fehlens der Zunge an dieser Seite gemäß der Skizze abgefeilt werden, um zu erreichen, daß die Radsätze bei der Fahrt auf dem gekrümmten Strang so auf die Seite gedrückt werden, daß sie auf dem Schienen-

stück Y zum Auflaufen kommen. Auch dieses Schienenstück muß entsprechend den vorliegenden Erfordernissen etwas anders gefeilt werden. Die Zungen wirken gleichzeitig als Führungsschienen, weshalb an den Schwellen ein Anschlag angebracht werden muß, um zu verhindern, daß die Zunge zu weit nach innen kommt und dadurch ihren Zweck verfehlen würde.

Zweckmäßig ist es, die Weiche als selbständigen Stromabschnitt anzuschließen, wodurch sich die lästigen Trennstellen innerhalb der Weichenherzen vermeiden lassen.“



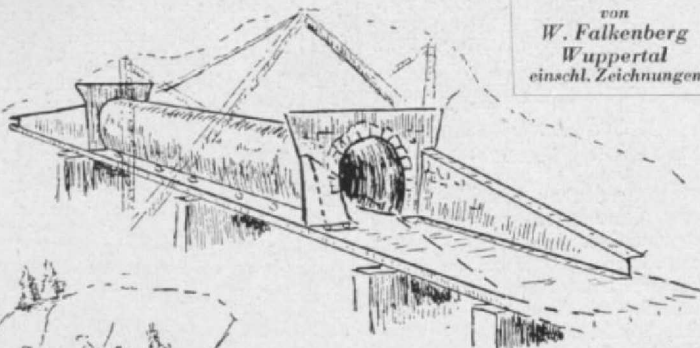
Landschaftskulissen UND Brückenbau

Nebenstehend:

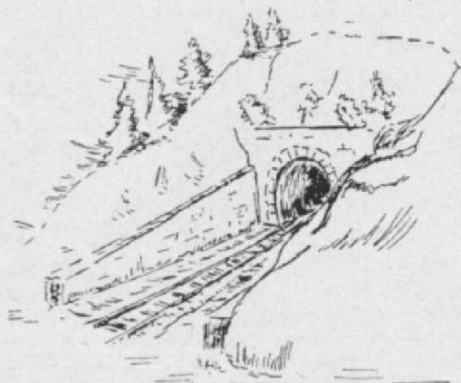
Abb. 1. So wird das Landschaftsgerippe aufgebaut.

Unten:

Abb. 2. Und so sieht die fertige Tunnel-einfahrt aus.



von
W. Falkenberg
Wuppertal
einschl. Zeichnungen

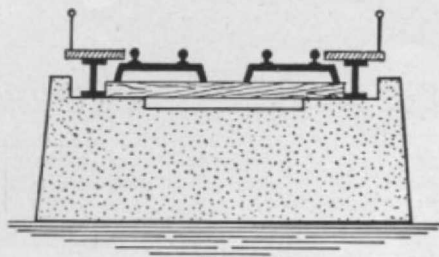


Es kann nicht geleugnet werden, daß eine auf flachem Tisch verlegte Gleisstrecke ohne jedes landschaftliche Zubehör eintönig und langweilig wirkt. Die Mittel, mit denen man große Wirkungen erzielen kann, sind dabei so gering, daß man sich schon die kleine Mühe machen kann und sei es auch nur der Bau einer Landschaft als Kulisse. Wie auf diese Weise ein Tunnelberg entsteht, soll kurz einmal beschrieben werden.

Aus Abfallhölzern und Pappe werden zunächst die Gleisunterlagen für die Gebirgsstrecken gezimmert. Es wird eine Papp-
röhre gebogen und dort, wo der Tunnel hinkommen soll, mit Heftzwecken oder Leim auf der Schienenunterlage befestigt. An beiden Enden der Röhre klebt man die aus Pappe oder Sperrholz geschnittenen Tunnelportale. (Abb. 1) Links und rechts der Tunnelöffnungen bringt man am besten noch Pappstreifen an, die später Böschungsmauern darstellen. Über die Tunnelröhre wird nun ein Hilfsgerüst aus kleinen Latten aufgebaut, das den Umrissen des gedachten

Berges entspricht. Nun lege ich zuerst über einen Teil des Gerüsts einen Bogen Packpapier und hefte ihn an der höchsten Spitze an. Dann schneide ich den Bogen, dem Grundriß des Berges entsprechend aus, aber natürlich einige Zentimeter größer. Das Papier wird ringsherum in Richtung Bergspitze eingeschnitten, am unteren Ende zu beiden Seiten eines Einschnittes zusammengezogen und mit Heftzwecken auf der Unterlage befestigt. So geht es weiter, um den ganzen Berg herum. Das sieht zunächst etwas merkwürdig aus, denn hier und dort klappt ein großer Spalt und die Tunnelöffnungen sind ganz verschwunden. Ich mache das Papier etwas feucht, ziehe die Spalten zusammen, taste die Tunnelportale ab, drücke das Papier dort ein, ziehe es an die Ränder der Portale und Böschungsmauern heran und stecke es mit Stecknadeln dort fest. Auch die Spalten halte ich durch Stecknadeln zusammen. Der Berg steht nun noch etwas zerzaust und farblos da, aber das wird gleich anders. Das Ganze wird mit Kaltleim bestrichen und nach dem in Miba-Heft 9, Seite 9, geschilderten Verfahren weiterbearbeitet. Felsabhänge können durch Heizungsschlacke und Moos oder durch ein bemooste Stück Baumrinde dargestellt werden. Während des Antrocknens kann das Papier endgültig zurechtgedrückt und an die Portale angedrückt werden.

Zur Bepflanzung wählte ich Wacholder. Dieser behält seine Farbe wenn er im Dunkeln getrocknet wird (mit Leimfarbe nacharbeiten). Einzelne zurecht geschnittene



Brückenquerschnitt

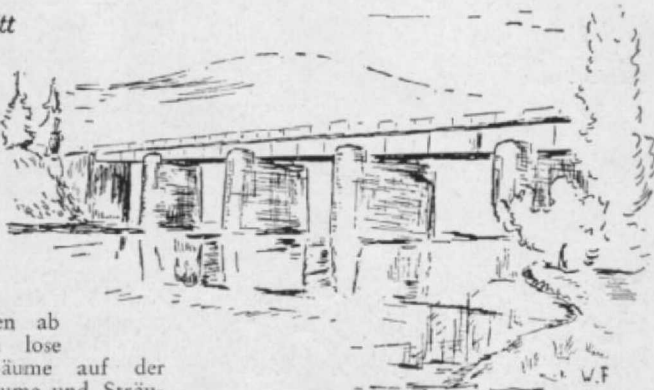
Abb. 3

Abb. 4 →

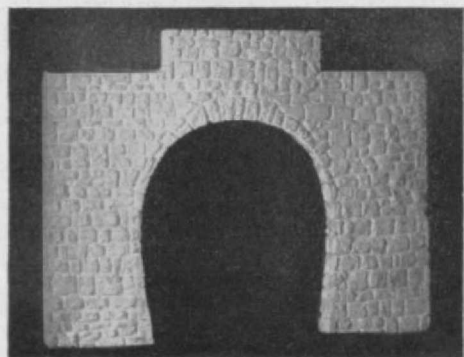
Zweige werden zu verschiedenen Baumarten zusammengebunden. Die Bäume dürfen aber nicht zu groß werden. Nach Eintauchen des Stammes in Leim, steckt man ihn einfach in das Papier des Gebirges. Zur Darstellung von Wäldern binde ich nur die ersten Baumreihen ab und dann lege ich einfach lose Zweige dahinter. Die Bäume auf der Grundplatte und ebenso Bäume und Sträucher bis in Höhe der höchstgelegenen Bahnstrecke führe ich in Modellgröße 1:90 aus. Dann lasse ich die Bäume, dem Anstieg der Berge entsprechend, immer kleiner werden. Wälder auf Bergkuppen deute ich nur noch durch flachaufgelegte Zweige an.

Eine Brücke sollte auf keiner Modellbahnanlage fehlen, denn sie verfehlt — an der richtigen Stelle — nie ihre Wirkung. Ich baue meine Brücken folgendermaßen: Der Schienen-Unterbau wird an dieser Stelle genau ausgearbeitet, d. h. die Kanten des

Sperrholzstreifens, auf dem die Gleise liegen, müssen parallel verlaufen, und die Unterlagsklötzchen müssen der Höhe und dem Abstand der Brückenpfeiler entsprechen. Nun schraube ich auf die Klötzchen, wie Abb. 3 zeigt, doppel-T-förmige Eisenschienen, wie sie für Vorhänge gebraucht werden, als Träger. Auf diese Träger lege ich zu



beiden Seiten der Gleise einen Sperrholzstreifen, der den Laufsteg mit dem Brückengeländer darstellen soll. Auf diese Weise ist — wenigstens von der Seite — der Gleiskörper nicht mehr zu sehen. Die I-Träger läßt man an beiden Enden der Brücke ungefähr 60 cm länger, wodurch bei Annäherung und Überquerung der Brücke durch einen Zug ein ganz naturgetreues Geräusch entsteht. Die überstehenden Enden der Träger verschwinden ja beim Verkleiden des Ganzen im Bahndamm.



Gipsguß

Das Verfahren von Herrn Ing. Königes zur Herstellung von Tunnelportalen aus Ton ist gut, aber im Ernst: wer hat eine Brennerei in der Nähe? Und da kam mir eine andere Idee:

Ich besorgte mir etwa 500 Gramm Plastelin und rollte dieses mit einer Kuchenrolle etwa auf 5 mm Stärke schön glatt aus. Mit einem 1½-Zoll-Nagel riß ich die äußeren Umrisse des Tunnelportals an und gravierte das Bruchsteinmauerwerk ein. Dann schnitt ich 20 mm breite Streifen aus 0,5 mm