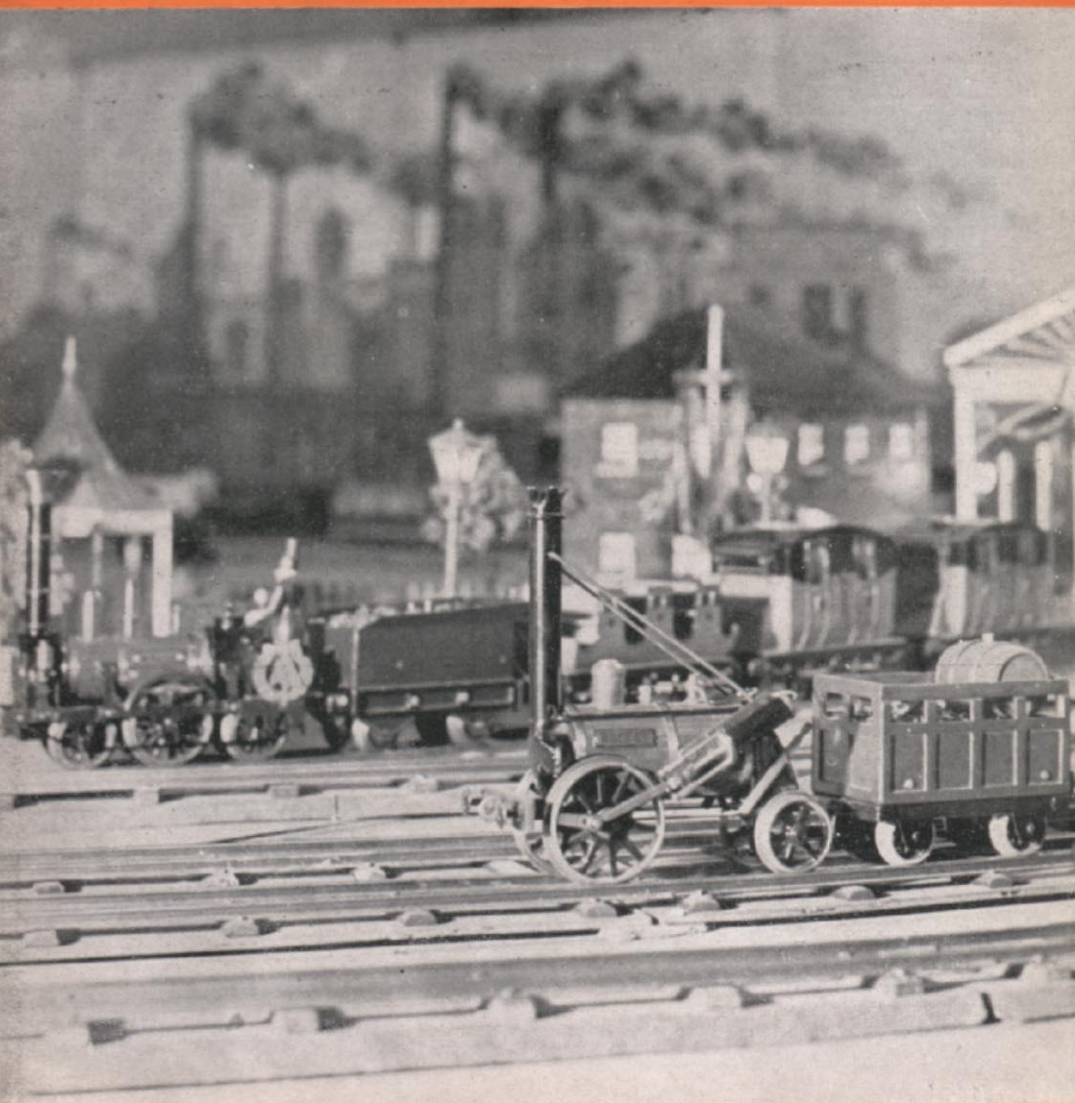


Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



NR. 5 / BAND II 1950

Ich möchte so gerne -
 Ich weiß nur nicht was!
 Der eine möcht' dieses,
 Der andere das . . . !

so gröhle ich manchmal, wenn nicht sogar noch öfter, vor mich hin, wenn ich tagtäglich die vielen entgegengesetzten Wünsche zur Notiz nehme. „Allerdings — sprach die Sphinx — leg das Dings — mehr nach links . . . !“, was ich dann auch tue (nachdem der Haufen Post rechts schon zu hoch ist) mit dem Hintergedanken „Wartet, wartet noch ein Weilchen . . .“ Denn „Erst kommt der rechte Stoß und dann der linke Stoß in unsere Mibaba . . .“ (Caramba, wieder 'n Samba!) Auf Ehr' und Gewissen: Bei hundert diametralen Wünschen weiß man bald nicht mehr, was man bringen soll (s. Überschrift). Das geflügelte Wort „Was dem einen sin Uhl, ist dem andern sin Nachigal!“ hat wohl nirgends mehr Berechtigung als bei unserer illustren Leserschaft. Die einen wünschen das Titelblatt abwechselnd bunt, die anderen immer einfarbig, aber „Heute blau und morgen blau und übermorgen wieder . . .“ wird auf die Dauer doch langweilig, meinen Sie nicht auch? Die einen wünschen nur kleine Schrift, die anderen die große. Dem einen ist das Heft zu dick, dem anderen zu schwach, es soll doppelt so stark sein und alle 8 Tage erscheinen. Ja, meine Herrschaf-

ten „Wer soll das bezahlen . . .?“ Wieder andere wünschen mehr Bilder, viele mehr Bauzeichnungen, den einen sind diese zu schwer, anderen wieder zu leicht. Manche grübeln tagelang über Schaltungen, andere singen kopfschüttelnd wegen der einfachen Lösung den bekannten Schlager von den 3 Eiern und der Heiligen, na Sie wissen schon: „Ei, ei, ei — Maria . . .“

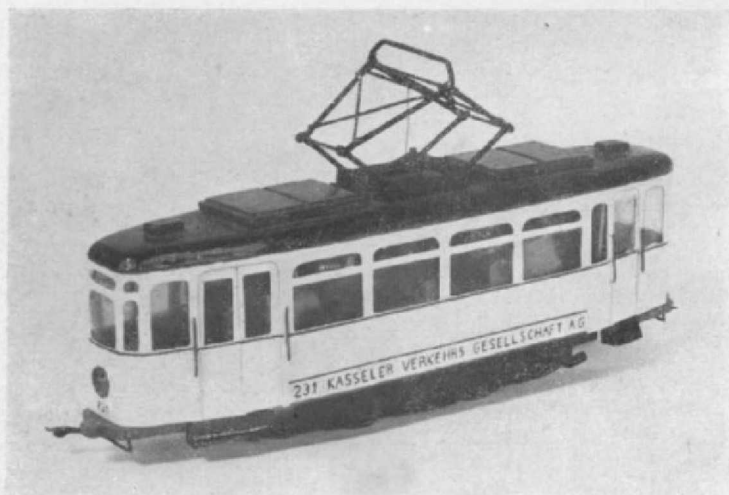
Sie sehen also, daß mir wirklich nichts anderes übrig bleibt, als nach dem Lied zu handeln „Schau nicht hin, schau nicht her, schau nur gradeaus . . .“, also den goldenen Mittelweg zu wählen, damit allen gedient ist und alle aus voller Männerbrust einstimmen können in den Schlager:

„Hey barbaribá — die Mibá ist primá!“

(Sämtliche angeführten Schlager sind sicher wahrscheinlich in jeder Schallplattenhandlung kostenlos anzuschauen.)

Nachdem Sie mir also so viele Nüsse zu knacken geben, habe ich mich mit 2 Aprilscherzen in Heft 4/II revanchiert, von denen einer schon von verschiedenen Lesern entdeckt wurde.

Für heute — wie immer — Ihr „gepiesakter“ WeWaW.

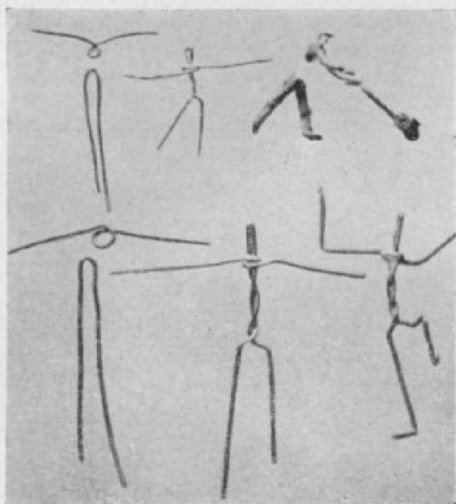


Ein Modell des neuesten Motorwagen-Typs der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft in Spur 0, erbaut von Herrn R. Oeser, Kassel.

MEIN KOMPLIMENT, *Frau Steger!*

Heften werden feststellen können. Frau Steger in Freiburg versteht die Anlage ihres Ehegemahls mit selbstmodellierten Figürchen. Sie macht es wie John Allen, der „universell-universale“ Nordamerikaner. Nur nimmt sie an Stelle von Wachs eine Masse, die zu Zahnabdrücken verwendet wird und, erhitzt, sich sehr leicht modellieren läßt. Bemalt werden die Figürchen mit Plakafarben. Nun staunen Sie, meine Herren, was?

WeWaW.



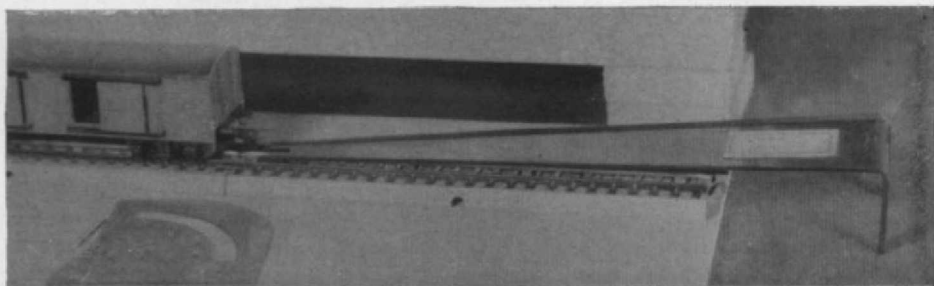
Die „Skelette“ der Wachsfigürchen des Mr. John Allen.

Können Sie sich noch auf mein Vorwort in Heft 12/I entsinnen, in welchem ich versprochen habe, mit „verführerischen Sirenen- gesängen“ die vorhandenen Modellbahnerinnen aus ihrer Reserviertheit hervorzulocken? Ich kann Ihnen verraten, meine „verehrten Artgenossen“, daß es mir teilweise geglückt ist, wie Sie heute und in den kommenden

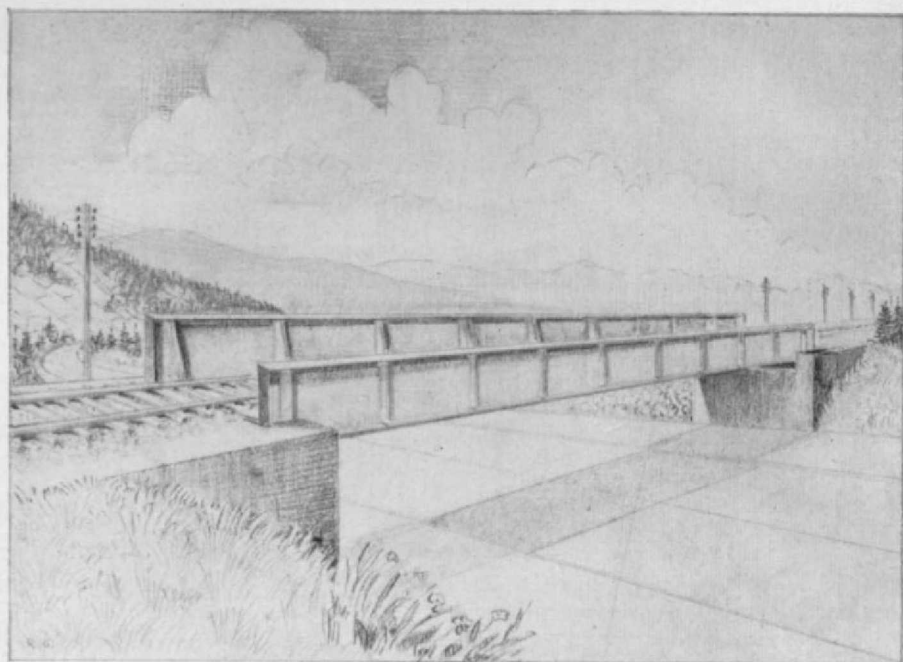


Die Tafelrunde der Frau Steger — allerdings nur in der Größe 1:90.

Heft 6/50 befindet sich am 17. Juni beim Händler



Noch bequemer geht's nimmer oder für die ganz Ungeschickten
Der praktische Aufgleiser der Firma Märklin ermöglicht es, Mehrachser (und auch andere
Wagen) mühelos auf die Gleise zu setzen.



Ein Paradoxon:

Eine Blechträgerbrücke aus Pappe

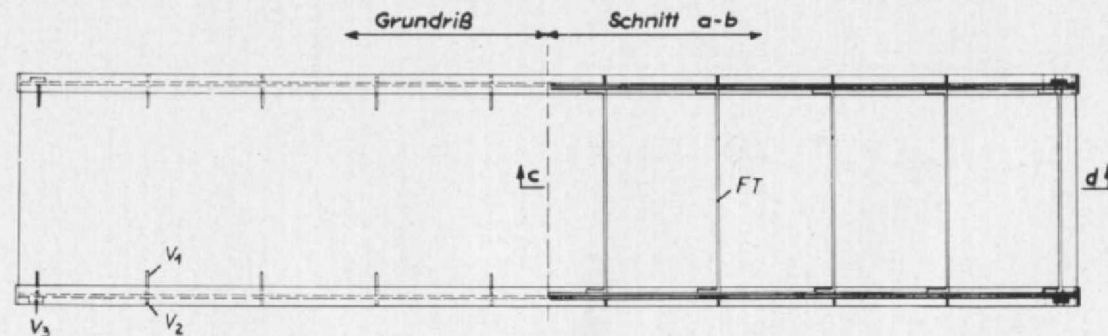
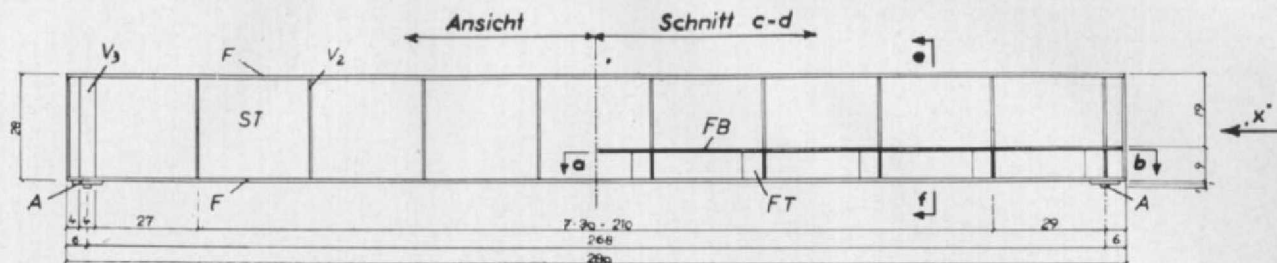
von K. H. Ropertz, M.-Gladbach

Die von mir gebaute Brücke ist ein freier Entwurf und wurde so gebaut, daß Gleismaterial jeder Art aufgelegt werden kann. Brückenlänge und Breite können den jeweiligen Erfordernissen angepaßt werden, wobei zu beachten ist, daß die Blechträgerhöhe $\frac{1}{10}$ bis $\frac{1}{12}$ der Länge beträgt. Als Baumaterial diente mir Pappe von einem alten Schuhkarton und eine Tube Uhu nebst etwas grauer Ölfarbe.

Nach dem Anzeichnen der einzelnen Teile werden diese sauber und genau ausgeschnitten und, wo nötig, geknickt. Dann erfolgt das Zusammenbauen der Blechträger durch Verleimen der beiden Flansche F mit

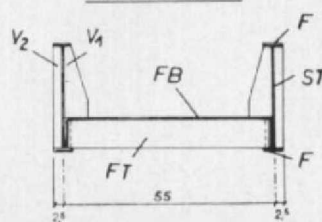
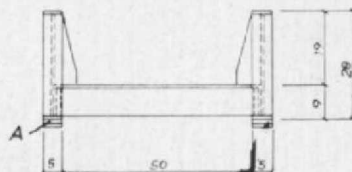
dem Stegblech St. Nach kurzem Trocknen klebt man die U-förmige Fahrbahn FB mit den kurzen abgeknickten Seiten an die „Blech“-Träger. Es folgen der Einbau der unteren Versteifungsträger FT, der Blechträgerverstärkung V₁—V₃ und der Auflager Teile A. Das Ganze läßt man gut trocknen und streicht die Brücke dann mit blaugrauer Ölfarbe an. Der vollständige Bau ist die Arbeit weniger Stunden. Als ich mit dem Bau der Brücke begann, zweifelte ich zuerst selbst am Gelingen der Arbeit, wurde aber nach Fertigstellung eines Besseren belehrt. Nach einer Probelastung von 2½ kg bei Schienenstoß auf Mitte Brücke zeigten sich keinerlei Beschädigungen.

Kennen Sie schon das hochinteressante *Bildermagazin* *der MIBA-Reporter?*



Ansicht x-x'

Schnitt e-f



Bauzeichnung zur Blechträgerbrücke

Im Maßstab 1:2 für Spur 00 (H0) v. Repertz

- St = Stegblech
- F = Flansche
- FB = U-förmige Fahrbahn
- FT = Versteifungsträger
- V1 - V4 = Blechträgerverstärkungen
- A = Auflagerteile

Modelleisenbahn-Amateure und Industrie

Immer wieder begegnet man der Auffassung, die Eisenbahnmodellbau-Clubs im allgemeinen und die Modellbahnbastler im besonderen lehnten Spielbahnerzeugnisse der Industrie als nicht modellgerecht, gewissermaßen als nicht standesgemäß ab. Das ist ein Irrtum, der die zwischen Modellbahn-Clubs und Industrie erwünschte Zusammenarbeit nur hindern kann. Deshalb seien im folgenden einige Worte zu dieser Frage gesagt.

Zunächst muß man sich im Klaren sein: Was will der Modelleisenbahner und was will die Industrie?

Wie es im großen Vorbild Eisenbahner gibt, die mit dem Bau von Fahrzeugen und Gebäuden oder im Betrieb beschäftigt sind, so neigt auch der eine Modellbahner zum Bau und der andere bevorzugt den Betrieb. Der Wunsch aller Modellbahnliebhaber ist es, möglichst modellgetreue Fahrzeuge zu besitzen und mit ihnen einen wirklichkeitsnahen Betrieb durchzuführen.

Gewiß gibt es unter ihnen welche, die an diesem oder jenem Industrieerzeugnis etwas auszusetzen haben und die auch meinen, es besser machen zu können. Es ist aber nicht so, daß die Modellbahnbauer nur aus dieser negativen Einstellung heraus begannen, Selbstbau zu betreiben, sondern der wahre Grund ist vielmehr die Freude am Schöpferischen. Es ergibt eben nun einmal ein unbändiges Gefühl der Befriedigung, wenn man nach stunden- oder tagelangem Bemühen das eigene Werk vor sich sieht, von dem man meint, daß es jeder Kritik stand hält. Selbst die besten und preiswertesten Industrieerzeugnisse werden nicht verhindern, daß diese Freude am eigenen Schaffen immer wieder durchbricht und zum Selbstbau treibt. Nach der Wirtschaftlichkeit ihrer Arbeit fragen diese Modellbauer nicht. Um diese wäre es übrigens meist schlecht bestellt, wenn man die eigene Arbeitskraft in Rechnung stellt.

Aber ganz zweifellos gibt es auch noch andere, die dem Selbstbau huldigen, weil sie die Industrieerzeugnisse einfach nicht bezahlen können. Wir müssen uns nun einmal damit abfinden, daß es breite Kreise unseres Volkes gibt, die nicht in der Lage sind, für einen Modell-D-Zugwagen 9.— DM oder einen Güterwagen 5.— DM und für minder modellmäßige Fahrzeuge noch rund die Hälfte dieser Preise zu bezahlen. Diese Modellbahnfreunde sind auf den Selbstbau angewiesen, wenn sie, was bei ihnen meist das Ziel ist, zu einem Bahnbetrieb kommen wollen. Liebend gern würden viele von ihnen Industrieerzeugnisse verwenden, wenn sie nur für sie erschwinglich wären.

Aber auch der Modellbahnbetriebsmann und der Landschaftsgestalter legen Wert darauf, daß man ihnen Schienen und Fahrzeuge bietet, mit denen sie einen möglichst vorbildgetreuen Betrieb durchführen können, wobei es dann oftmals nur eine Frage des Geldbeutels ist, ob sie sich auch dem Selbstbau von Fahrzeugen und Gleisen zuwenden oder Industrieerzeugnisse verwenden.

Was ist nun der Grund, weshalb man sich zu Eisenbahn-Modellbahn-Clubs zusammenschließt? Gewiß z. T. das Bestreben, durch einen verbilligten Einkauf zu billigen Einzelteilen zu kommen, vor allem aber um aus der Unterhaltung mit Club-Kameraden Anregungen für den Bau der eigenen Anlage zu gewinnen. Aber nicht nur das, sondern vielmehr die Erkenntnis ist das Wesentliche, daß gerade der Modellbahnbetrieb so recht eine Gemeinschaftsbetätigung ist. Der schöne Satz „Raum ist in der kleinsten Hütte für ein glücklich liebend Paar“ gilt jedenfalls nicht für die meisten Modellbahner, die mit ihrer Bahn verwachsen sind. Zwar fang sie klein an, aber bald genügte ihnen die eingleisige Nebenbahn nicht mehr, die sie allenfalls unter Vertreibung von Nähmaschine und Stopfkorb am Sonntagnachmittag in ihrer Stube aufbauen konnten. Sie taten sich daher mit anderen zusammen, um in einem geeigneten größeren Raum eine Anlage zu schaffen, auf der es Haupt- und Nebenbahn gibt und die es ermöglicht, wenigstens den Betrieb eines mittleren Bahnhofes darzustellen.

Je größer die Anlage, um so vielfältiger sind die Möglichkeiten, die sie im Fahrbetrieb gestattet und um so reizvoller ist es, sich mit ihr zu befassen, aber auch um so mehr müssen mehrere zusammenwirken, um diese Möglichkeiten ausschöpfen zu können. Damit gewinnt das Clubleben seinen eigentlichen Sinn. Es ist das Ideal vieler Club-Kameraden, sich zu verabreden: „Heute abend „spielen“ wir einmal eine Stunde Verschiebebahn oder Hauptbahnhof X“ —, wie andere zum Kegeln oder Skatspielen.

Was will nun die Industrie? Auch ihr liegt zweifellos am Herzen, modellgerechte Fabrikate zu bringen. Aber das hat Grenzen, denn in erster Linie heißt es: Geld verdienen. Das ist kein Vorwurf, sondern eine Selbstverständlichkeit, aber auch der Schlüssel des Verständnisses für die Grundsätze, nach denen die Industrie arbeiten muß. Das Anlagekapital muß verzinst werden und die Wirtschaftlichkeit läßt es nicht zu, sich teure Maschinen zu beschaffen, um — vom Standpunkt der Industrie aus gesehen — ausgefallene Wünsche nach Nachbildung von Sonderkonstruktionen zu befriedigen. Für diese wäre nicht der Absatz da, der die Anschaffung solcher Maschinen rechtfertigte. Oftmals muß eine fabrikationsreife Idee zurückstehen, weil sich alte Maschinen noch amortisieren müssen.

Die Industrie kann auch nicht davon ausgehen, daß alle ihre Abnehmer technisch so weit vorgebildet sind, wie es viele Bastler sind. Systeme mit schwierigen Schaltungen oder mit Störanfälligkeit sind für sie ungünstig. Die weitaus größere Mehrzahl ihrer Kunden verlangt nach einem betriebssicheren Spielzeug, das nur die Illusion vermittelt, man habe es mit der großen Bahn zu tun. Absolute Modelltreue wird von vielen dabei nicht gefordert oder ihr Mangel wird in Kauf genommen.

Das sind Tatsachen, die einem strengen Modellbau oftmals seine Grenzen setzen und die es verständlich machen, daß mancher Modellbauwunsch nicht so schnell befriedigt werden kann.

Trotz dieser ganz andersartigen Gesichtspunkte, die für die Industrie maßgebend sind, ist dankbar anzuerkennen, daß die Industrie z. T. hervorragend modellgetreue Fahrzeuge liefert. Gegen die Supermodelle von Märklin und Trix ist hinsichtlich Modelltreue wirklich nicht mehr viel einzuwenden. Und wenn diese Firmen uns noch nicht das Zweischienensystem beschert haben, sondern am Dreischienensystem festhalten, so werden sie ihre Gründe dafür haben, die auf fabrikatorischem, preislichem und vielleicht auch technischem Gebiet liegen.

Es ist durchaus möglich, mit den Industrieerzeugnissen einen wirklichkeitsnahen Betrieb durchzuführen, dessen Hauptschönheitsfehler das Gleis mit Mittelschiene ist — ein Zugeständnis an die Fabrikation, das vorläufig in Kauf genommen werden muß, solange die der Einführung des Gleises ohne Mittelschiene entgegenstehenden technischen Bedenken noch nicht behoben sind.

Wir könnten uns einen Club denken, der, wenn er es sich finanziell leisten kann, seine Anlage nur mit Industrieerzeugnissen baut und Fahrbetrieb durchführt. Nur müssen wir von einem solchen Club erwarten, daß er wirklichkeitsgetreue Gleisanlagen und Bauten erstellt und eine vernünftige Fahrweise vorführt. Die meisten Clubs werden jedoch gerade am Selbstbau ihre Freude und ihren Stolz haben.

Es gibt auch einige öffentliche Modellbahnanlagen mit Industriematerial, die wirklichkeitsnahe Bilder zeigen und damit beweisen, daß dieses Material sinnvoll verwandt werden kann. Aber leider gibt es eine viel größere Anzahl von Ausstellungen, die mit Modellbahnbetrieb nur den Namen gemeinsam haben. Da ist die Gleisanlage technisch falsch aufgebaut, die Signale stehen verkehrt oder werden nicht bedient oder nicht beachtet. Da wird eine Landschaft aufgebaut, die unnatürlich wirkt und wo die Züge aus zahllosen Tunnels über Gleisverschlingungen laufen.

Solche Anlagen sind mit ihrem Vielzugbetrieb mehr sinnverwirrend als klar und lehrreich. Sie verfehlen vollkommen ihren Zweck, Verständnis für den Eisenbahnbetrieb zu vermitteln. Sie basieren geradezu auf der Unkenntnis des Publikums und spekulieren — meist in gewinnstüchtiger Absicht — auf den Spieltrieb im Menschen.

Gerade hier wäre es Aufgabe der Industrie und der Modellbahnvereinigungen, gemeinsam dafür zu sorgen, daß solcher Unfug unterbleibt, beispielsweise dadurch, daß man nur überprüften Anlagen das Recht zugesteht, sich als von der Industrie und dem VDMC gemeinsam als modellgetreu anerkannte Ausstellung zu bezeichnen (Gütezeichen.)

Aus dem Vorstehenden geht hervor, daß von einem wirklichen Gegensatz zwischen Amateur-Modelleisenbahnern und Modelleisenbahn-Industrie nicht gesprochen werden kann. Der Modellbahner geht seiner Liebhaberei nach und hat dabei nur den einen Wunsch, daß — soweit er auf Selbstbau angewiesen ist oder diesen eben als Selbstzweck betreibt — die Industrie ihm dazu Einzelteile zur Verfügung stellt, die ihm ein modellgerechtes Bauen ermöglichen.

Er wird mit seinen Forderungen nach technischer Vervollkommenheit immer richtungsweisend sein und mit der Verbreitung des Modellbahngedankens werden seine Forderungen Wünsche des breiten Publikums. Dabei ist der verständige Modellbahner sich wohl bewußt, daß bei allem Streben der Industrie nach modellmäßigen Erzeugnissen der Weg von einer gelungenen Einzelherstellung bis zur fabrikationsmäßigen Massenfertigung — denn nur die kommt für die Industrie in Betracht — ein weiter Weg ist und daß Fortschritte in modellmäßiger Herstellung bei der Industrie schwer erarbeitet sind.

Vergessen wir nicht, daß wir einen verlorenen Krieg hinter uns haben und die Erfüllung von Modellbauwünschen Investierung von Kapital für Maschinen und Werkzeuge erfordert, dessen Knappheit bekannt ist. Unter diesem Gesichtspunkt ist seit dem Zusammenbruch schon viel geleistet worden, und eben diese Leistungen geben uns zu der Hoffnung Anlaß, daß noch Besseres zu erwarten ist.

Je mehr die Wünsche des breiten Publikums auf Modellmäßigkeit gerichtet sind, um so mehr treffen sich die Bestrebungen der Industrie mit denen der Modellbahner-Amateure. Um so unsinniger wird es jedoch, wenn Amateure und Industrie gegeneinander arbeiten würden. Es wird um so fruchtbringender sein, wenn Industrie und Amateure zusammenarbeiten, wozu die im VDMC zusammengeschlossenen Modellbahner gern bereit sind.

K. F ü c h s e l

1. Vorsitzender des VDMC.

Weitere Anschriften von Modell-Eisenbahn-Clubs

B e r i c h t i g u n g e n :

- | | |
|-------------------------------------|--|
| 15. Kiel | jetzt: z. Hd. d. Herrn Kurt Helm, Kiel-Gaarden, Ostring 130 |
| 51. Düsseldorf e. V. | z. Hd. d. Schriftführers Herrn M. Haustein, Düsseldorf, Karolingerstraße 19 |
| 37. Essen u. Umgebung e. V. | z. Hd. d. Herrn Fritz Wecking, Essen-Steele, Am Stadtgraben 91 |
| 11. Hannover | z. Hd. d. Herrn Gg. Henkler, ab 1. 6. 50 Hannover 1, Spichernstr. 27/III, Schriftf. und Geschäftsstelle: O. A. Friedrich, Hannover, Klopstockstraße 12 |

