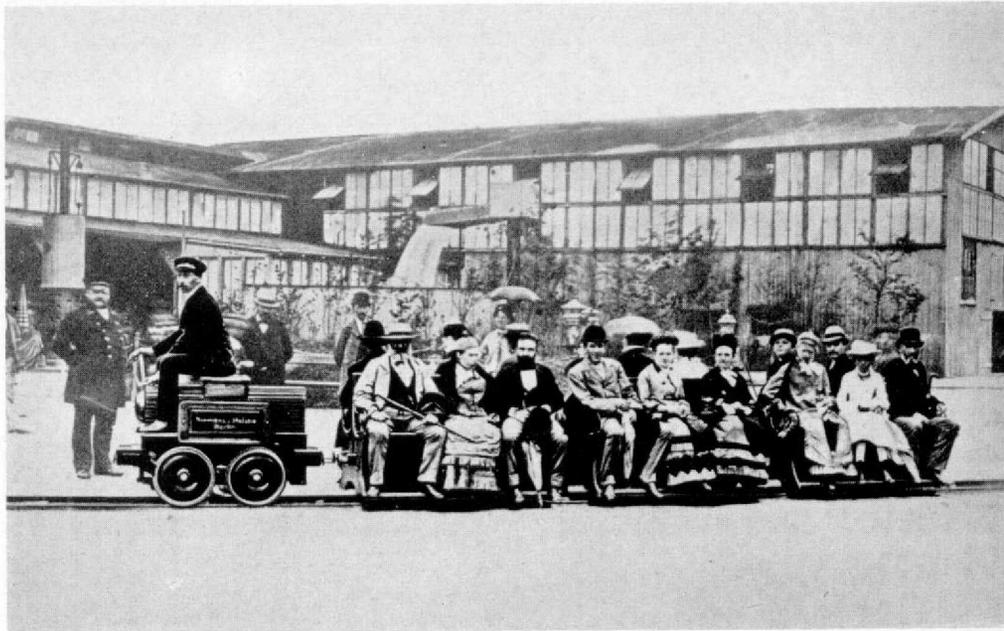


Miniaturbahnen

Die führende Deutsche Modellbahnzeitschrift





So sah die erste elektrische Bahn des Jahres 1879 aus! Eine Sensation ihres Jahrhunderts!

75 Jahre elektrische Bahnen

Am 31. Mai sind 75 Jahre vergangen, seitdem der elektrische Strom zum erstenmal als Energiequelle einer Eisenbahn verwendet wurde. Schauplatz dieses Ereignisses war die Gewerbeausstellung des Jahres 1879 in Berlin. Die erste elektrische Bahn war von Werner v. Siemens erbaut worden, und zwar wollte er dadurch die breite Öffentlichkeit in volkstümlicher und anschaulicher Weise mit den Möglichkeiten des elektrischen Stromes bekanntmachen. Sie war eine der ersten praktischen Anwendungen der elektrischen Antriebskraft, die seit der Entdeckung des dynamo-elektrischen Prinzips und der Erfindung der Dynamomaschine durch Werner v. Siemens im Jahre 1866 mehr und mehr von sich reden machte. Während jedoch bis dahin die neue Energieform hauptsächlich zu Beleuchtungszwecken benutzt worden war, sollte sie nunmehr auch Räder und Maschinen drehen. Darüber hinaus verfolgte Werner v. Siemens praktische Pläne auf dem Gebiete des Verkehrswesens, die gerade in dem aufstrebenden Berlin von großer Bedeutung waren. Bereits im Jahre nach der Ausstellung trat er mit Plänen für eine Hochbahn in Berlin hervor, die jedoch zunächst zugunsten einer elektrischen Straßenbahn in Lichterfelde zurückgestellt wurden.

Die Ausstellungsbahn des Jahres 1879 lief auf einem etwa 300 m langen, in sich geschlossenen Gleisoval und bestand, wie eine zeitgenössische Schilderung sagt, aus einer Lokomotive und drei zierlichen Wag-

gons in der Form zweier, sich mit dem Rücken berührender Bänke, wie sie auf den Dächern der Omnibusse- und Pferdebahnwagen gebräuchlich waren. Der Lokomotivführer saß auf der Lokomotive, die Hand an einem Hebel, mit dem er den Strom ein- und ausschalten konnte. Auf den Bänken hatten insgesamt 18 Personen Platz, die ein Fahrgeld von 2 Silbergroschen für wohlthätige Zwecke zu entrichten hatten. Die Maschine zur Lieferung des elektrischen Stromes war in einer benachbarten Maschinenhalle untergebracht. Der Strom wurde durch ein mitten zwischen den Schienen verlegtes Flacheisen zugeführt. Eine Fahrt über die 300 m lange Rundstrecke dauerte zwei Minuten.

Bei der Eröffnung der Bahn am 31. Mai, morgens um 11 Uhr, führte Oberingenieur Frischen von Siemens & Halske selbst die Lokomotive, und seiner Führung vertrauten sich die Mitglieder der Ausstellungsleitung sowie einige Offiziere des Ingenieurkorps und der Kriegsakademie an. Die Bahn war bis zum Schluß der Ausstellung im September in Betrieb und beförderte insgesamt 80 000 Ausstellungsbesucher. Man sprach bald in der ganzen Welt von dieser einzigartigen technischen Leistung und Ausstellungen in vielen Ländern bewarben sich um die Überlassung dieser oder einer ähnlichen Bahn als zugkräftiges Schauobjekt.

E. Neumann, Berlin-Tempelhof

Die „Miba“ beantwortet die oft gestellte Frage:

„Was soll ich machen...?“

Allzu oft erreichen uns in letzter Zeit Anfragen von Neubeginnern, denen vor lauter „Möglichkeiten“ der Kopf schwirrt und die überhaupt nicht mehr wissen, wie sie das Thema „Modellbahn“ anpacken sollen. Nun, so einfach sind die (teils ziemlich langen) Antwortbriefe nicht, denn fast bei jedem Frager liegen die Verhältnisse anders: Der Eine will viel bauen, überschlägt sich aber fast vor lauter Planen, sodaß er kein Ende mehr sieht, der Andere möchte wenig basteln und auf einer der Industriebahnen fußen; der Nächste will gleich darauf losbauen und möchte von uns wissen, was und wie er alles bauen soll usw. Solange jemand ganz konkrete Angaben macht, geht es noch, aber wenn wir nur die Frage „Was soll ich machen?“ an den Kopf geworfen bekommen, dann stehen auch wir da wie der „Ochs vorm Scheunentor“.

Wir wollen und müssen daher einmal auf dieses Problem etwas eingehen. Wer mit der Modellbahnerei anfangen will, sollte auf keinen Fall darauf losschießen, sondern unbedingt erst die Materie studieren und sich mit den vielen, allzu vielen Problemen befassen. Dies würde ihn vor manchen Enttäuschungen bewahren. Nur muß er sich selbst genügend kennen und daraus seine Konsequenzen ziehen. Wenn er sich entschließt, alles selbst zu bauen, dann muß er sich darüber klar werden, 1. ob er die Fähigkeiten dafür besitzt und 2. ob er sich mit einer verhältnismäßig langen Bauzeit abfinden kann oder nicht. Den reinen Modellbauer, der seine Genugtuung allein schon im Basteln und Werken findet, wird es nicht stören, daß er nur Schritt um Schritt vorwärts kommt und eben erst nach Monaten (wenn nicht Jahren) eine kleine Anlage stehen hat. Er wird auch am ehesten die gerühmte „Beschränkung des Themas“ erkennen und sich von vornherein auf

ein erreichbares Ziel beschränken. Er wird also nicht „alles“ auf einmal wollen, sondern sich wohlweislich vor Beginn der Arbeit ein Thema zurechtlegen, die erforderlichen Lok- und Wagentypen aussuchen und ganz automatisch zu einer wohlbedachten Sondierung des Möglichen gelangen.

Schlimmer wird es, wenn jemand mit dem Selbstbau zwar liebäugelt, aber vor lauter Ungeduld zuerst einmal mit irgend einem Industriefabrikat beginnen will, das er dann „schon noch umbauen und später aussortieren werde“. Im vernünftigen Rahmen angepackt, ist dies unbedingt eine Lösung,

Auch eine Möglichkeit zum Thema: „Was soll ich machen?“: Das von den meisten Modellbahnern wohl etwas stiefmütterlich behandelte Straßenbahnmodell. Gerade dem raumbeschränkten Modellbahner dürften bei der Nachgestaltung des Straßenbahnbetriebes manche Möglichkeiten offenstehen. - Das im Bild gezeigte und gut durchgestaltete Modell wurde von Herrn Polelicki, Bochum, bereits 1947 gebastelt.



Heft 7/VI ist in der 1. Juniwoche bei Ihrem Händler!

zumal wenn der Betreffende von vornherein weiß, daß es mit seinen Bastelkünsten nicht weit her ist und der geplante Selbstbau ja doch nur ein guter „Neujahrsvorsatz“ bleiben wird. Die heutigen Industriefahrzeuge stehen im allgemeinen durchwegs auf einem so hohen Modellbahniveau, daß sie ohne weiteres als Grundstock für eine Modellbahnanlage dienen können. Die Loks lassen sich heute auch mit wenigen Unkosten auf Gleichstrom (soweit dies von vornherein nicht der Fall ist) und Zweischienensystem umbauen. Man hat auf solche Weise wenigstens die Aussicht, in absehbarer Frist eine intakte Modellbahn sein eigen zu nennen. Sollte man den Gedanken an den Selbstbau dann doch noch fallen lassen, so kann man wenigstens im Brustton der Überzeugung das Zweischienen-Gleis und den internationalen Gleichstrombetrieb zur Verteidigung gegen 150%ige ins Feld führen!

Wer jedoch von vornherein nur auf „Betrieb“ (und zwar in kürzester Zeit und je nach dem Geldbeutel) Wert legt, der kann und soll mit ruhigem Gewissen sich die Bahn kaufen, die ihm am besten zusagt. Auch derjenige, der weder Lust noch Neigung, noch Fähigkeit zum Modellbau hat oder infolge beruflicher Überlastung einfach nicht zum Basteln kommt, bzw. dessen Freizeit gerade noch zur Ausgestaltung und Inbetriebnahme der Anlage ausreicht. Sich eine komplette Modellbahn von einer der hierfür bekannten Firmen speziell bauen zu lassen, erfordert einen so dicken Geldbeutel, wie ihn in Deutschland bestimmt nur ein paar ganz wenige „Auserwählte“ besitzen!

Andere Möglichkeiten als die aufgezeigten gibt es nicht.

Auf einem anderen Gebiet liegt die Entscheidung: Zwei- oder Dreischienengleis, Gleich- oder Wechselstrombetrieb. Für den reinen Selbstbau gibt es wohl nur einen „offiziellen“ Rat: Zwei-Schienengleis und Gleichstrombetrieb! Bei teilweiser Verwendung von entsprechendem Industriematerial kann man auch ein 3-Schienengleis (oder 2-Schienengleis mit unauffälligem Mittelleiter) vorsehen - mit Gleich- oder Wechselstrombetrieb. Der reine Industriematerialbesitzer wird in der Regel das gegebene Prinzip beibehalten, ansonsten für ihn die anderen beiden, vorstehenden Möglichkeiten gelten. Es wird gut sein, wenn der Rat-

suchende sich erst einmal gründlich mit den verschiedenen Problemen beschäftigt, damit er sich auch über diese Punkte klar wird.

Der Anfänger muß sich über sein Wollen (und sein Können) also unbedingt klar werden und die Materie erst einmal gründlich sondieren. Er sollte sich vor Experimenten hüten, auf daß er nicht eines Tages die Lust verliert und unserem Metier enttäuscht wieder den Rücken dreht. Er muß sich auch von vornherein darüber klar sein, daß der Selbstbau nicht immer billiger ist, sondern sich eigentlich nur da günstiger auswirkt, wo mit wenig Material die größte „Veredelung“ erzielt wird. Daß ein selbstgebautes Gleis im Endeffekt verhältnismäßig teuer kommt, muß er in Kauf nehmen. Aber schon beim Bau einer Weiche oder gar einer Doppelkreuzweiche ergibt sich ein anderes Bild, da er mit geringen Materialkosten Stücke schafft, die — fabrikatorisch hergestellt — im Handel naturgemäß teurer sind. Auf der anderen Seite kann ihm eine kleine Lok (wie z. B. die neue Märklin-Lok zu DM 16.—) weniger kosten, als wenn er sich beim Selbstbau der gleichen Loktype verschiedene Teile irgendwo drehen oder sonstwie anfertigen läßt (was schließlich auch allzu oft vorkommt). Ich weise ganz bewußt auf diesen Umstand hin, weil wir schon zu viele Briefe erhielten, in denen die Schreiber ihrem „Entsetzen“ über den keineswegs billigen Selbstbau Ausdruck gaben. Man sollte als angehender Modellbahner also doch mehr seine Neigungen berücksichtigen, als nur den Geldbeutel sprechen zu lassen. Jede Liebhaberei kostet eben Geld; der Briefmarkensammler bekommt seine Marken schließlich auch nicht umsonst, wenn er auch den Vorteil der tropfenweisen Anschaffung hat. Aber auch bei unserer Liebhaberei kann man wirtschaftlich vorgehen, gleich, ob man fertige Modelle kauft oder selbst baut. Auch hier kann man klein anfangen und mit wenigen Ausgaben schon eine wirklich nette Modellbahnanlage erstellen. Man muß sich nur zu „verbescheiden“ wissen und dazu muß man eben erst die Materie theoretisch kennenlernen. Wer sich erst einmal mit all den vielen Problemen geistig befaßt, wird bald von irrigen Anfängeranschauungen abkommen — in der Regel sehr zu seinem Nutzen! Natürlich ist jeder Beginner bei solchen Mahnungen skeptisch, aber in all-

zu vielen Fällen wurde uns später die Richtigkeit unserer diesbezüglichen Hinweise bestätigt — wenn's zu spät war!

Selbstverständlich können diese Ausführungen nur allgemein sein, da schließlich jeder Fall anders gelagert ist und die persönlichen Belange zu sehr eine Rolle spielen. Wir können nur betonen: Der Beginner (und manch unschlüssiger Dauermodellbahner) muß sich in erster Linie darü-

ber klar werden, was er überhaupt will, wo seine Stärke liegt und wie er am besten, billigsten und zufriedensten das Ziel erreicht, das wir der Modellbahnerlei allgemein voranstellen: das große Vorbild „en miniature“ — in der Imitation des rollenden Materials, anlagenmäßig und betrieblich. Um dieses Ziel zu erreichen, führen allerdings und bekanntlich gar viele Wege nach Rom...! WeWaW

Und was sollen **wir** machen...?

... wenn unsere Modellbahner anscheinend sogar auch im Winter keine Zeit mehr haben, um sich ihrer Modellbahn zu widmen? (Den spärlichen Manuskripteingängen nach zu schließen!)

... wenn es anscheinend gar keine Probleme mehr für unser Steckenpferd zu wälzen gibt? (Den fehlenden Manuskripteingängen nach zu schließen!)

... wenn anscheinend niemand mehr eine nette Anlage sein eigen nennt, über die zu berichten ist? (Den spärlichen Bildeingängen nach zu schließen!)

... wenn anscheinend keine Modelle mehr gebaut werden, die des „Abfotografierens“ würdig sind?

Ja, ja meine Herren, so ein vielgeplagter Redakteur hat es schon schwer, wenn er den bewährten „Miba“-Coetail immer wieder mit der richtigen Würze mixen soll und wenn es an der nun einmal für ein „Fachorgan“ notwendigen Mitarbeit der verehrlichen Leserschaft fehlt. Vielleicht haben aber gerade Sie nur noch einige Hemmungen, einmal aus sich heraus in die publizistische Welt zu gehen. Aber so schwer, wie Sie sich das vorstellen, ist es in Wirklichkeit gar nicht und Sie brauchen auch keine Angst zu haben, weil Sie vielleicht in Ihrer Ausdrucksweise nicht ganz so geschliffen sind. Schicken Sie uns ruhig Ihre zu Papier gebrachten Gedanken - das Ausfeilen und Gestalten übernehmen wir gern für Sie. Die Hauptsache ist, daß Sie an der Gestaltung Ihrer Zeitschrift tatkräftig teilhaben. Je mehr, desto besser auch für Sie, denn dann kann die „Miba“ auch auf Ihrem speziellen Gebiet noch vielseitiger werden. Was wir vor allem suchen, sind gute Fotos von Ihrer Anlage, gleichgültig, ob sie zu 100% Selbstbau ist oder — weil Sie sehr wenig Zeit haben — mit Industriematerial aufgebaut wurde. Sollten sie aber nebenbei noch einige Sächelchen auf Lager haben, so sind wir — wie auch in Bezug auf rein betriebliche Anregungen — dankbare Abnehmer. Aber auch auf Ihre Bastelkasse dürfte Ihre Mitarbeit nicht ohne positiven Einfluß sein!

... und was werden nun **Sie** machen???

Die Redaktion

2 kleine Tips: Fensterrahmen für Personenwagen und Der „entmagnetisierte“ Kupplungsbügel

Tip 1:

Ein reinrassiges Modell eines älteren Personenwagens müßte eigentlich Fensterrahmen besitzen. Nun ist aber das Ankleben winziger Papierstreifen eine derart klebrige und schiefe Angelegenheit, daß die meisten Modellbauer auf die Rahmen lieber verzichten. Man kann aber in 10 Minuten einen Wagen mit tadellos geraden Rahmen versehen, wenn man — Wasserfarben besitzt. (Andere Farben, vielleicht Plaka, werden es auch tun, vielleicht sogar besser.) Man rührt den gewünschten Farbton — wenige Tropfen genügen! — ganz dick an und umfahrt mit einer Reißfeder die mit Zelluloid „verglasten“ Fensteröffnungen (innen natürlich!). Die Scheiben dürfen nicht fettig sein. Wenn die Farbe zwischen Wagenwand und Scheibe hineinfließt, bleibt sie schön stehen, auch wenn sie zunächst zu einzelnen Tröpfchen zusammenlaufen will. Wenn nötig, nach dem Trocknen Anstrich wiederholen.

Die Methode ist erprobt und entspricht den Forderungen des Modellbauers: Schnell gemacht, kostet fast nichts und funktioniert einwandfrei!

Tip 2:

Seit Einführung der wunderbaren Bürkle-Magnete will es mit den hinteren Kupplungen der

Märklin-Tenderlokomotiven nicht mehr so recht funktionieren, besonders bei selbstentkuppelnden Maschinen: die Kupplungsbügel „kleben“. Messingkupplungen würden Abhilfe schaffen, jedoch würde dies die Herstellung wohl verteuern. Aber welcher selbstbewußte Modellbauer weiß sich keinen Rat? Er greift zur Selbsthilfe und zum Seitenschneider und knipst den Bügel des beweglichen Kupplungsteils knapp am Ansatz ab. Danach biegt er sich aus Messingdraht \varnothing 0,5 einen neuen Bügel, der sogar etwas größer sein darf, als der alte. (Die gleiche Größe trifft ja doch niemand!) Selbiger Bügel wird nun an Stelle des abgezwickten angelötet. Vor dem fünften Lötversuch feilt man die Brünierung an der Kupplung ab.

Der Erfolg dieser Prozedur ist 99%ig. Das fehlende Prozent bilden besonders leichte Wagen mit Spitzenlagerung, die nach dem Entkuppeln u. U. doch noch 1 bis 2 cm mitgezogen werden, weil ihre Kupplungen am Pufferteil der Lokkupplung haften bleiben.

Die Aktion hat sich bei mir bewährt. Sie kostet fast nichts und dauert höchstens eine Viertelstunde.

Cand. Ing. E. Peltsarszky, Karlsruhe

zu vielen Fällen wurde uns später die Richtigkeit unserer diesbezüglichen Hinweise bestätigt — wenn's zu spät war!

Selbstverständlich können diese Ausführungen nur allgemein sein, da schließlich jeder Fall anders gelagert ist und die persönlichen Belange zu sehr eine Rolle spielen. Wir können nur betonen: Der Beginner (und manch unschlüssiger Dauermodellbahner) muß sich in erster Linie darü-

ber klar werden, was er überhaupt will, wo seine Stärke liegt und wie er am besten, billigsten und zufriedensten das Ziel erreicht, das wir der Modellbahnerie allgemein voranstellen: das große Vorbild „en miniature“ — in der Imitation des rollenden Materials, anlagenmäßig und betrieblich. Um dieses Ziel zu erreichen, führen allerdings und bekanntlich gar viele Wege nach Rom...! WeWaW

Und was sollen **wir** machen...?

... wenn unsere Modellbahner anscheinend sogar auch im Winter keine Zeit mehr haben, um sich ihrer Modellbahn zu widmen? (Den spärlichen Manuskripteingängen nach zu schließen!)

... wenn es anscheinend gar keine Probleme mehr für unser Steckenpferd zu wälzen gibt? (Den fehlenden Manuskripteingängen nach zu schließen!)

... wenn anscheinend niemand mehr eine nette Anlage sein eigen nennt, über die zu berichten ist? (Den spärlichen Bildeingängen nach zu schließen!)

... wenn anscheinend keine Modelle mehr gebaut werden, die des „Abfotografierens“ würdig sind?

Ja, ja meine Herren, so ein vielgeplagter Redakteur hat es schon schwer, wenn er den bewährten „Miba“-Coetail immer wieder mit der richtigen Würze mixen soll und wenn es an der nun einmal für ein „Fachorgan“ notwendigen Mitarbeit der verehrlichen Leserschaft fehlt. Vielleicht haben aber gerade Sie nur noch einige Hemmungen, einmal aus sich heraus in die publizistische Welt zu gehen. Aber so schwer, wie Sie sich das vorstellen, ist es in Wirklichkeit gar nicht und Sie brauchen auch keine Angst zu haben, weil Sie vielleicht in Ihrer Ausdrucksweise nicht ganz so geschliffen sind. Schicken Sie uns ruhig Ihre zu Papier gebrachten Gedanken - das Ausfeilen und Gestalten übernehmen wir gern für Sie. Die Hauptsache ist, daß Sie an der Gestaltung Ihrer Zeitschrift tatkräftig teilhaben. Je mehr, desto besser auch für Sie, denn dann kann die „Miba“ auch auf Ihrem speziellen Gebiet noch vielseitiger werden. Was wir vor allem suchen, sind gute Fotos von Ihrer Anlage, gleichgültig, ob sie zu 100% Selbstbau ist oder — weil Sie sehr wenig Zeit haben — mit Industriematerial aufgebaut wurde. Sollten sie aber nebenbei noch einige Sächelchen auf Lager haben, so sind wir — wie auch in Bezug auf rein betriebliche Anregungen — dankbare Abnehmer. Aber auch auf Ihre Bastelkasse dürfte Ihre Mitarbeit nicht ohne positiven Einfluß sein!

... und was werden nun **Sie** machen???

Die Redaktion

2 kleine Tips: Fensterrahmen für Personenwagen und Der „entmagnetisierte“ Kupplungsbügel

Tip 1:

Ein reinrassiges Modell eines älteren Personenwagens müßte eigentlich Fensterrahmen besitzen. Nun ist aber das Ankleben winziger Papierstreifen eine derart klebrige und schiefte Angelegenheit, daß die meisten Modellbauer auf die Rahmen lieber verzichten. Man kann aber in 10 Minuten einen Wagen mit tadellos geraden Rahmen versehen, wenn man — Wasserfarben besitzt. (Andere Farben, vielleicht Plaka, werden es auch tun, vielleicht sogar besser.) Man rührt den gewünschten Farbton — wenige Tropfen genügen! — ganz dick an und umfahrt mit einer Reißfeder die mit Zelluloid „verglasten“ Fensteröffnungen (innen natürlich!). Die Scheiben dürfen nicht fettig sein. Wenn die Farbe zwischen Wagenwand und Scheibe hineinfließt, bleibt sie schön stehen, auch wenn sie zunächst zu einzelnen Tröpfchen zusammenlaufen will. Wenn nötig, nach dem Trocknen Anstrich wiederholen.

Die Methode ist erprobt und entspricht den Forderungen des Modellbauers: Schnell gemacht, kostet fast nichts und funktioniert einwandfrei!

Tip 2:

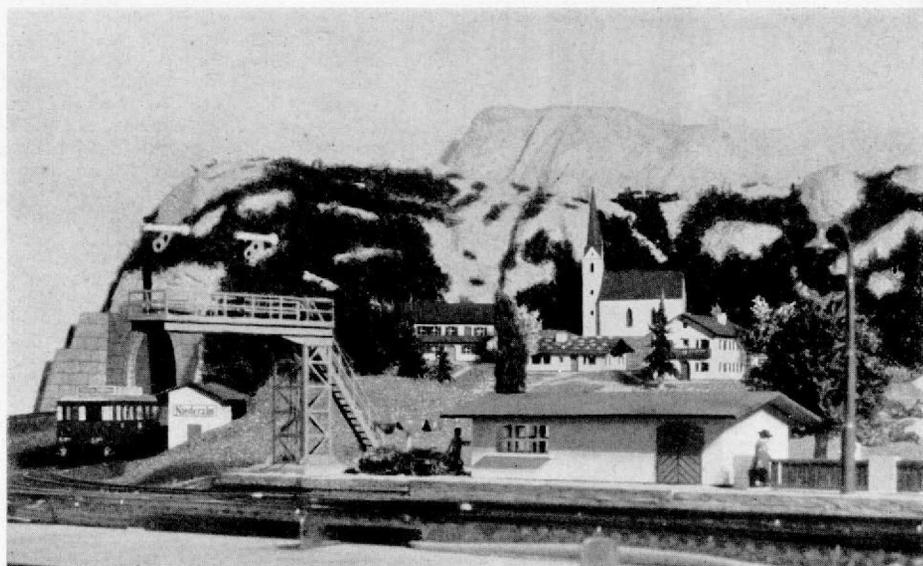
Seit Einführung der wunderbaren Bürkle-Magnete will es mit den hinteren Kupplungen der

Märklin-Tenderlokomotiven nicht mehr so recht funktionieren, besonders bei selbstentkuppelnden Maschinen: die Kupplungsbügel „kleben“. Messingkupplungen würden Abhilfe schaffen, jedoch würde dies die Herstellung wohl verteuern. Aber welcher selbstbewußte Modellbauer weiß sich keinen Rat? Er greift zur Selbsthilfe und zum Seitenschneider und knipst den Bügel des beweglichen Kupplungsteils knapp am Ansatz ab. Danach biegt er sich aus Messingdraht \varnothing 0,5 einen neuen Bügel, der sogar etwas größer sein darf, als der alte. (Die gleiche Größe trifft ja doch niemand!) Selbiger Bügel wird nun an Stelle des abgezwickten angelötet. Vor dem fünften Lötversuch feilt man die Brünierung an der Kupplung ab.

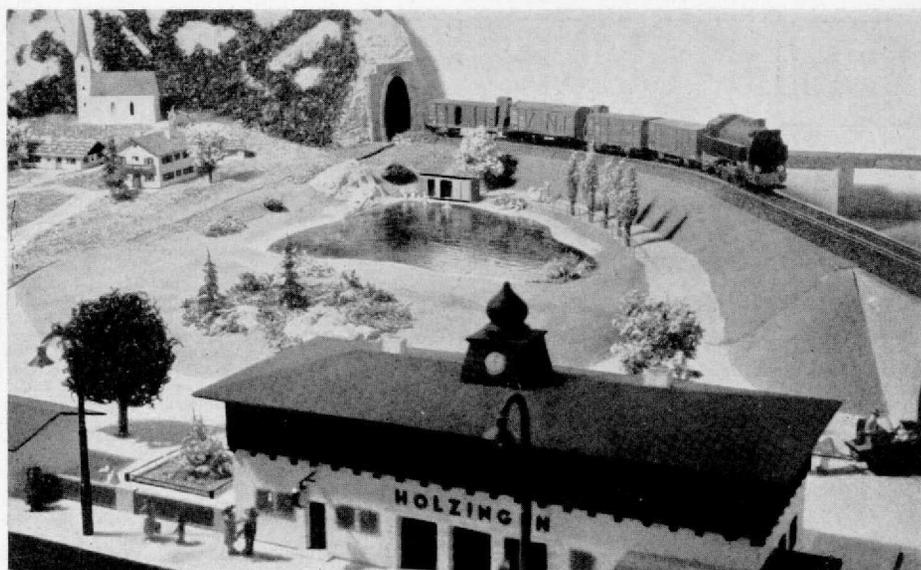
Der Erfolg dieser Prozedur ist 99%ig. Das fehlende Prozent bilden besonders leichte Wagen mit Spitzenlagerung, die nach dem Entkuppeln u. U. doch noch 1 bis 2 cm mitgezogen werden, weil ihre Kupplungen am Pufferteil der Lokkupplung haften bleiben.

Die Aktion hat sich bei mir bewährt. Sie kostet fast nichts und dauert höchstens eine Viertelstunde.

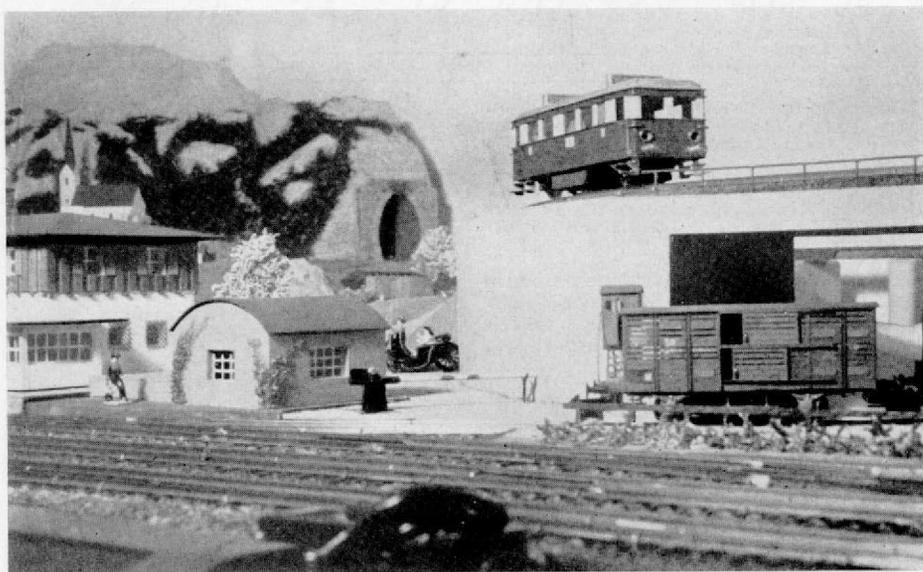
Cand. Ing. E. Peltsarszky, Karlsruhe



Trotz seiner 60 Lenze...



... Leistungen wie ein Junger!



Herr G. Lehr ist kein „Fachmann“ (wie er schreibt), sondern nur ein leidenschaftlicher Bastler (sogar ein ausgezeichnete, wie die Fotos erkennen lassen). Außer 2 Märklin-Loks ist alles selbst geschaffen und wenn die kleine Anlage noch nicht ganz fertig ist, so ist das verständlich (gut Ding braucht Weile!). Aber auch so kann man bereits erkennen, daß hier eine Modellbahn im Entstehen ist, die Ihrem Erbauer alle Ehre machen wird und später eine kleine Schenswürdigkeit darstellen dürfte. Die 2,05×1,22 m „große“ Kleinanlage (Zweischienen-Gleichstrombetrieb) besteht aus 3 Platten, welche mit Winkelleisen zusammengehalten und nach dem Zerlegen mit Schutzkästen versehen werden. Der Triebwagen ist aus Messingblech gefertigt und wird über ein Schneckengetriebe 1:16 angetrieben. Die Betätigung der Bahnschranke erfolgt durch den in der Miba beschriebenen Mechanismus. Zur Zeit ist eine Fabrikanlage und die Güterkonstruktion der Brücke in Bearbeitung.
Weiter so, Herr Lehr, unser Kompliment!

Ha! Ha! Haaa!

Ha! Ha! Haaa!

Da lacht der „Miba“-Leser!

Der mißverständene Fehlschritt

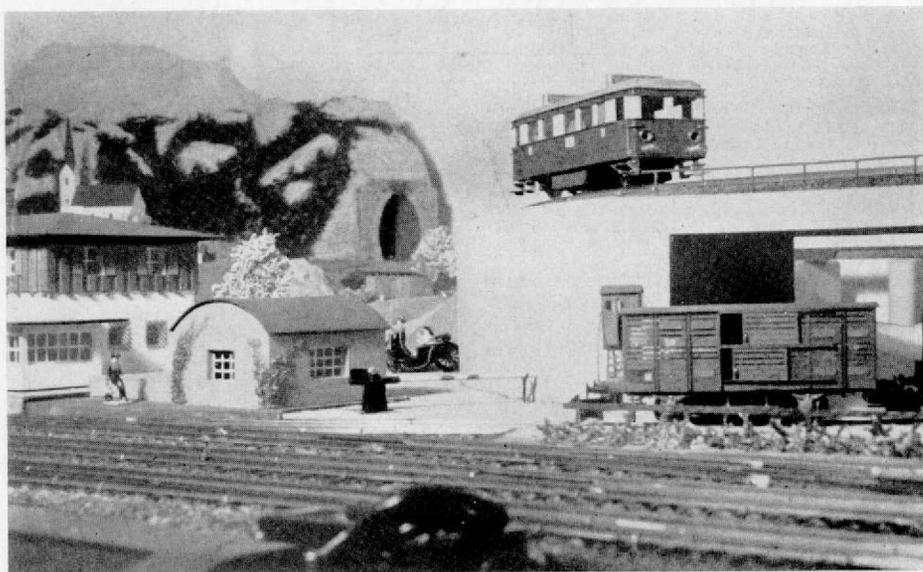
Der kleine Peter geht mit dem Vater spazieren. Ihr Weg führt am Gelände des Güterbahnhofes vorbei. „Sieh Pati, so eine schöne Lokomotive möchte ich zum Spielen haben!“ Als bald darauf der Vater unwillkürlich einen Schritt näher auf das Gleis zu macht, wo die Lokomotiven stehen, sagt Peter: „Pati, jetzt nicht, da hinten stehen Leute...“

Eine „eigentümliche“ Frage

Ein Reisender kommt, atemberaubt, zum Schaffner an der Sperre: „Sagen Sie, bekomme ich meinen Zug noch“, sprudelt er aufgeregt hervor. Der Mann an der Sperre sieht den Reisenden verdutzt an. „Ihren Zug? Zur Zeit gehören die Züge doch wohl noch der Bundesbahn“, antwortet er schlagfertig.

(eingesandt von R. Clare, Düsseldorf)

... Leistungen wie ein Junger!



Herr G. Lehr ist kein „Fachmann“ (wie er schreibt), sondern nur ein leidenschaftlicher Bastler (sogar ein ausgezeichnete, wie die Fotos erkennen lassen). Außer 2 Märklin-Loks ist alles selbst geschaffen und wenn die kleine Anlage noch nicht ganz fertig ist, so ist das verständlich (gut Ding braucht Weile!). Aber auch so kann man bereits erkennen, daß hier eine Modellbahn im Entstehen ist, die Ihrem Erbauer alle Ehre machen wird und später eine kleine Schenswürdigkeit darstellen dürfte. Die 2,05×1,22 m „große“ Kleinanlage (Zweischienen-Gleichstrombetrieb) besteht aus 3 Platten, welche mit Winkelleisen zusammengehalten und nach dem Zerlegen mit Schutzkästen versehen werden. Der Triebwagen ist aus Messingblech gefertigt und wird über ein Schneckengetriebe 1:16 angetrieben. Die Betätigung der Bahnschranke erfolgt durch den in der Miba beschriebenen Mechanismus. Zur Zeit ist eine Fabrikanlage und die Güterkonstruktion der Brücke in Bearbeitung.
Weiter so, Herr Lehr, unser Kompliment!

Ha! Ha! Haaa!

Ha! Ha! Haaa!

Da lacht der „Miba“-Leser!

Der mißverständene Fehlschritt

Der kleine Peter geht mit dem Vater spazieren. Ihr Weg führt am Gelände des Güterbahnhofes vorbei. „Sieh Pati, so eine schöne Lokomotive möchte ich zum Spielen haben!“ Als bald darauf der Vater unwillkürlich einen Schritt näher auf das Gleis zu macht, wo die Lokomotiven stehen, sagt Peter: „Pati, jetzt nicht, da hinten stehen Leute...“

Eine „eigentümliche“ Frage

Ein Reisender kommt, atemberaubt, zum Schaffner an der Sperre: „Sagen Sie, bekomme ich meinen Zug noch“, sprudelt er aufgeregt hervor. Der Mann an der Sperre sieht den Reisenden verdutzt an. „Ihren Zug? Zur Zeit gehören die Züge doch wohl noch der Bundesbahn“, antwortet er schlagfertig.

(eingesandt von R. Clare, Düsseldorf)