Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift

MIBA-VERLAG NR. 11 / BAND VIII 1956 NÜRNBERG

Nach dem Urlaub:

von WeWaW

Eine schöne Bescherung...!

So, jetzt haste den Salat! Wärst Du nicht weggefahren, dann wäre Dir die Sache weniger teuer zu stehen gekommen, aber so...! Schlechtes Wetter hattest Du dazu auch noch? Ja, warum bist Du auch dahin gefahren, wo die Aussicht ständig verregnet war. Wärste halt nach „Sicht" gefahren, in der Zeitung stand doch ganz deutlich: Schönes Wetter in Sicht!

Na, um auf die Sache zurückzukommen. Unter uns Männern kannst Du's ja erzählen! — Man hat Dich also mit einer gesehen? Und das hat Tante Eulalia spitz gekriegt und gleich Deiner trauten Gattin hinterbracht? Und der Fritz, Dein Filius, weiß es also auch schon? — So'n Pech! Warum bist Du auch nicht vorsichtiger gewesen! — So, so, wie elektrisiert warst Du, als Du sie zum ersten Mal zu Gesicht bekamst. Dunnerlittchen, so schön war die? Und über die Grenze wolltest Du sie auch noch schmuggeln? Mensch das mußte doch schief gehen! — Ich verstehe, so ohne weiteres konntest Du Dich ja auch nicht von ihr trennen, dafür hattest Du sie schon zu lieb gewonnen. Ich sag's ja, das kommt davon, wenn die Frau ihren Mann allein verreisen läßt, wenn sie schon weiß, daß er ein notorischer Liebhaber ist! — Hat es sonst noch irgendwelche Folgen gehabt? Nein? Na, dann...

Moment mal, was ist los? Das gehöre nicht in die MIBA? — Erlauben Sie mal, wir sprechen doch nur von der kleinen italienischen Lok, die mein Freund über die Grenze schmuggeln wollte und von der Fritzchen vor seinem Geburtstag nichts wissen sollte! Also, so was...!

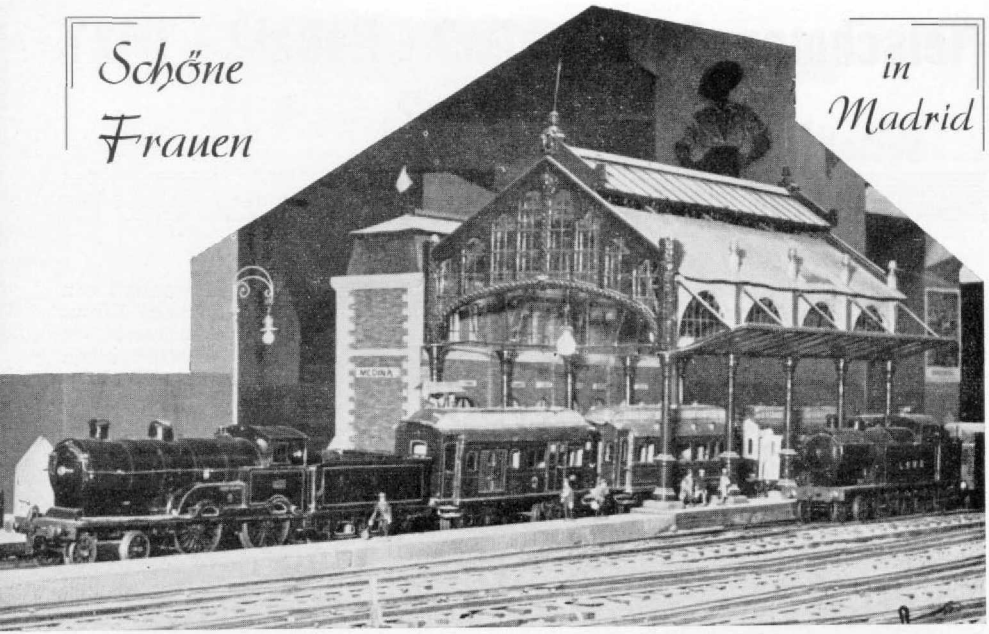
„Hamo" ...

... würde Herr Pfleiderer sich verschwäbeln, wenn er diese H0-Anlage sähen könnte. Sie käme ihm allerdings schwedisch (nicht schwäbisch) vor, weil sie tatsächlich in Schweden zu finden ist, und zwar bei Rosengren S. Riis, Malmö (erbaut von Walter Lundgren).

Jetzt sind sie im Bild über unser heutiges **Titelbild!**

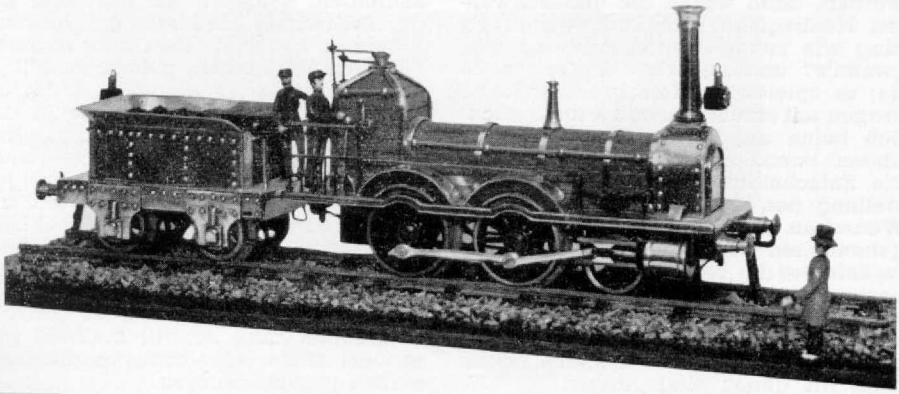
Heft 12/VIII ist in der letzten September-Woche beim Händler!

Schöne Frauen in Madrid



... sieht man öfter als schöne Modelle! Und eine Spur II-Bahn (51 mm Spur), wie sie auf der letzten Modellbahn-Ausstellung in Madrid zu sehen war, ist eine noch größere Seltenheit. Herrn Ing. Reder gehören diese Raritäten, ebenso das Modell des alten Bahnhofs „Medina del Campo". Die beiden Loks auf dem oberen Bild sind Bing-Veteranen, die Wagen von Märklin.

Das unten gezeigte Spur I-Modell einer Stephenson „Longboiler"-Lok ist von Herrn Pablo Martinez gebaut. Deren Vorbild war die erste Lokomotive, die anno 1851 in Madrid einen Pfiff ertönen ließ. Sie trug auch dementsprechend den klangvollen Namen „La Madrilena". Das kleine Männchen vorn rechts soll den Marquis von Salamanca darstellen, der die erste Bahn von Madrid nach Aranjucz bauen ließ.



Fleischmann? - Märklin? - Rokal? - Trix? Selbstbau?

Was soll ich machen? — Können Sie mir raten?

Solche Fragen werden uns jeden Monat mindestens, wenn nicht noch öfter vorgelegt. Und meist können wir nicht, weil wir den Betreffenden erst über sämtliche Fabrikate aufklären müßten und er sich dann erst wieder überlegen müßte, was er eigentlich will. — Wir wären verpflichtet, die Vor- und Nachteile der einzelnen Fabrikate offen darzulegen bzw. dem Selbstbau das Wort zu reden? Gemach, gemach, so ist es nun auch nicht! Wir meinen, daß das eigentlich nicht unsere Aufgabe darstellt (und auch in ausländischen Zeitschriften nicht Usus ist). Genau so, wie es müsig ist, jemand zu dieser oder jener Spurweite zuzuraten, genau so müsig wäre es, für die eine oder andere Firma von einem einseitigen Standpunkt aus Propaganda zu machen oder Vor- und Nachteile auszuwalzen. Es gibt bei jedem Ding auf dieser Welt Vor- und Nachteile — genau so bei den einzelnen Systemen und genau so beim Selbstbau! Und wenn wir eine solche kritischgerechte Gegenüberstellung bringen würden, dann wären die unbeschwerten Neubeginner am Ende genau so klug wie zuvor, weil sie nur so von „wenn's" und „aber's" strotzen würde; es spielen zu viele grundsätzliche Fragen mit eine Rolle, daß man tatsächlich keine allgemein gültige Antwort finden kann. Abgesehen davon, daß die Entscheidung allein von der Einstellung des Betreffenden, von seinen Wünschen und von den jeweiligen Gegebenheiten abhängig ist, wollen wir im Zeitalter der „friedlichen Koexistenz" unsere seit Jahren gepflogene Toleranz auch weiterhin pflegen! Im übrigen sind wir auf die speziellen Unterschiede der einzelnen Systeme schon mehr als genug eingegangen!

Wir müssen diese Angelegenheit von einer anderen Seite anpacken! Wenn uns jemand zum Beispiel schreibt, er möchte gern bei einem netten alten Zügle beginnen, nur eine kleine Anlage schaffen, vielleicht mit Nebenbahnbetrieb, dann können wir ihm den Rat geben, doch zu dem Fleischmann-Old-Timer-Zug zu greifen, der mit Gleichstrom betrieben wird usw. usw.

Wenn ein anderer schreibt, er möchte unbedingt einen Gleichstrombetrieb, 2-Schienengleis, zum Selbstbau keine Zeit vorhanden, dann verweisen wir ihn an Fleischmann oder Trix.

Möchte er unbedingt Märklin, aber mit Gleichstrombetrieb, dann zeigen wir ihm auf, wie er dies bewerkstelligen muß und wenn jemand meint, er bastle so gern, kann aber keine Loks bauen, nur Gleise, Weichen usw. dann geben wir ihm noch andere Auskünfte.

Auf konkrete Fragen können wir also ebenso konkrete Antworten geben, aber nur so allgemein hingesprochen müßten wir zuviele Möglichkeiten analysieren und ein ganzes Heft voll schreiben. Belassen wir es daher bei der bisherigen Methode, auf gewisse Probleme mit dem einen oder anderen Fabrikat einzugehen, aber nicht billige und höchstens verwirrende Kritik an Erzeugnissen zu üben, die heute auf einem ungemein hohen Niveau sind. Natürlich wäre es schön, wenn man alle Fabrikate unter einen Hut bringen könnte, aber es bestehen nun mal die verschiedenen Fabrikate und so bleibt es jedem überlassen, mit welchem System er glücklich wird. Es ist wie in der großen Politik: Jedes System hat seine Vor- und Nachteile; der neutrale Beobachter muß neutral bleiben, will er dem einen oder anderen gleichermaßen gerecht werden.

Herr Scheibler, Hagen hat Sorgen:

„Tüchtig gequält! - Richtig gewählt?"

Ich habe in den MIBA-Heften nun schon so viel Sorgen und Nöte anderer kennengelernt, sodaß ich nun selbst einmal mein Sorgenkind vorstellen will. Der beiliegende Streckenplan *) ist Quintessenz einer langjährigen Knobelei. Ich habe vor Jahren mit ein paar Märklinglеisen angefangen und im Laufe der Zeit noch einige Sachen dazugekauft. Zum „Spielen" mußte ich immer meine Gleise zusammenstecken und alles auf der Erde aufbauen. Das nahm natürlich eine enorme Zeit in Anspruch. Als mir diese Kriecherei auf dem Fußboden dann aus dem Hals heraushing, habe ich den ganzen Kram auf große Platten montiert. Aber immer war entweder dieses nicht gut genug oder jenes wieder einmal geändert, weil es mir nicht gefiel.

Nachdem ich nun meine Wohnung gewechselt habe, besteht die Möglichkeit, alles noch einmal von vorn zu beginnen. Ich befürchte nur, daß das ewige Umändern und Knobeln nicht enden wird. Deshalb also meine Sorge. Die Anlage soll nach meinem Plan auf 3 Platten aus 15 mm Tischlerplatte montiert werden. Ich habe, Gott sei Dank, eine ganze Menge Platz und möchte den auch richtig ausnützen, nicht etwa mit einer Unmenge von Gleisen, die sich wie Schlangen durch die Gegend winden und sich überschneiden, sondern mit einem vernünftigen Thema ohne Uebertreibung und mit genügend (oder sogar reichlich) Landschaft. Aus beruflichen Gründen (ich bin Bahnpostfahrer bei der Bundespost) habe ich Gelegenheit, die Eisenbahn so zu sehen, wie sie wirklich ist und diese Wirklichkeit möchte ich auch auf meiner Anlage übertragen.

Können Sie meine „Nöte" besänftigen und mir die Gewißheit geben, den richtigen Plan ausgeknobelt zu haben? —

*) Kann nicht veröffentlicht werden, da bereits wieder zurückgeschickt!

Unser Rat zur Tat:

Leichte Wahl – ohne Qual!

Ja, ja: Tüchtig abgequält hat sich schon mancher — doch hat er endlich den richtigen Plan ausgewählt? — Da dieser Stoßseufzer vielleicht symptomatisch für viele ist, wollen wir mal ein paar Worte zu diesem nicht unwichtigen Thema sagen.

Es gibt Millionen Möglichkeiten der Streckenplangestaltung und ob dann der einzig ausgewählte im Endeffekt total befriedigt, stellt sich meist — hinterher heraus! Wie vielen ist es schon wie Herrn Scheibler ergangen (und wird es noch ergehen)! Was habe ich allein schon im Laufe der vergangenen 8 Jahre entworfen (und wieder verworfen)! So gut an die 50 Pläne und heute bin ich froh, nicht gleich die ersten zur Ausführung gebracht zu haben. Erstens weiten sich im Laufe der Zeit die Ansichten (je mehr man sich mit der Materie befaßt) und zweitens klärt sich tatsächlich erst im Laufe der Zeit, was man wirklich will. Glücklich derjenige, der sofort auf Anhieb den für ihn „idealen" Streckenplan findet oder sich mit dem ursprünglichen Plan zufrieden gegeben hat! Meine Mitarbeiter und ich mußten jedenfalls ebenfalls Lehrgeld bezahlen! Wir haben insgesamt 4 mittlere Anlagen gebaut, wovon die letzte als „Clou" im Endeffekt doch nicht befriedigte und heute unbeachtet herumsteht und Platz wegnimmt. Und mein seit geraumer Zeit unweigerlich letzter Plan? — Nun, er steht dem ersten diametral gegenüber (siehe Streckenplanbroschüre S. 42). Und bevor er zur endgültigen Ausführung kommt, d. h. die ersten Teilstücke montiert werden, muß ich noch etwas äußerst Wichtiges tun, was ich auch jedem „Zweifler vor dem Herrn" anraten möchte: Die ganze Miniaturbahn-

Kindermund! — eingesandt von H.-J. Reinhardt, Siegburg

Daher der Sommerfahrplan!

Opa geht mit Inge und Gert zum Bahnhof, um den Fahrplan für die Ferienreise zu studieren. Eifrig gehen die kleinen Fingerchen der Kinder über die Spalten der Tafel, die an den schmucklosen Wänden in der Vorhalle hängen.

Abfahrt Siegburg D 849 07[18] Uhr
Ankunft Kassel 11[38] usw.

Da tritt ein freundlicher Auskunftsbeamter heran und macht darauf aufmerksam, daß ab 3. Juni der Sommerfahrplan in Kraft tritt und teilt nun die neuen Abfahrtszeiten mit.

„D 849, mein Herr, fährt jetzt 1 Minute früher und ist 1 Minute später in Kassel" und so fort. Nach einem Weilchen fragt Gert den Opa: „Sage mal, warum fahren jetzt die Züge früher ab und sind später da?" „Ja, mein Junge", meint der Großvater, von der Frage überrumpelt, „das kann ich Dir nicht so sagen".

In Gedanken versunken über dieses mysteriöse Zeiträtsel ziehen alle drei nach Hause. Plötzlich bleibt Inge stehen und jubelt: „Ich hab's!!! Papi hat uns doch mal erklärt, daß Metall in der Wärme sich dehnt und in der Kälte sich zusammenzieht. Folglich ist im Winter die Schiene kürzer und im Sommer länger. Damit das nun nicht so auffällt, läßt die liebe Bundesbahn die Züge ein bißchen früher abfahren und ein bißchen später ankommen. Daher der Sommerfahrplan!"..

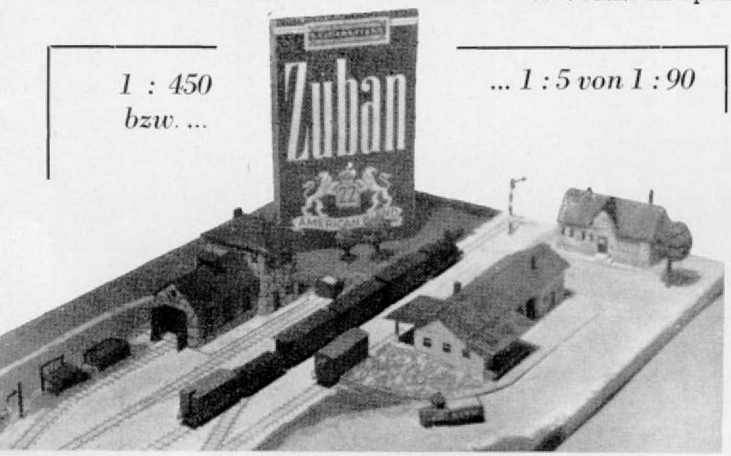
gar viele Kosten gespart werden können. Vielleicht sind Sie von dem dergestalt zu Tage getretenen Ergebnis sogar so enttäuscht, daß Sie den ganzen Plan umwerfen und Neues ausknobeln. Und das ist schließlich billiger als monatelang an einer Anlage zu arbeiten, nach einigen Wochen einzureißen und wieder von neuem und von vorn anzufangen!

Das ist unser gut gemeinter Rat — einen anderen können wir mit dem besten Willen nicht geben. Wir prüfen Streckenpläne gerne auf fachliche Schnitzer, aber wir lehnen es grundsätzlich ab, das letzte und ausschlaggebende „Urteil mit unbeschränkter Haftung" abzugeben, da es uns — wie die Praxis es gezeit hat — unmöglich ist, die geheimen und geheimsten Ansichten des Fragenden zu erraten oder dessen ungefähres Vorstellungsbild in unser eigenes Hirn zu übertragen.

Vergessen Sie nicht und niemals, daß die schönste Zeit für den Modellbahner die Zeit der Pläne und der Planung ist (wie uns die alten Hasen gern bestätigen werden) und daß dazu auch die kleine „Miniaturanlage en miniatur" gehört, die auf billige Art und Weise die geistige Vorarbeit in eine reale und plastische Form umsetzt.

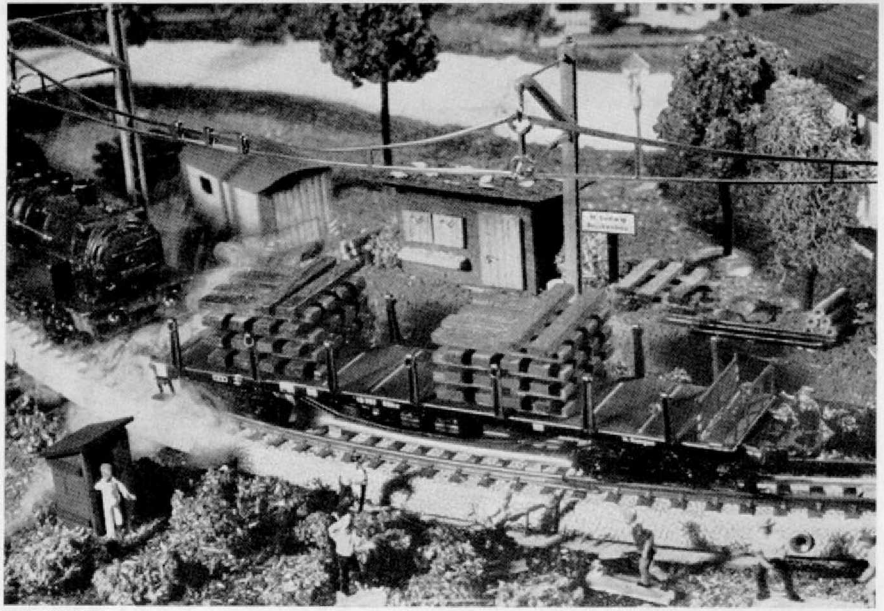
WeWaW

1 : 450 bzw. ... ... *1 : 5 von 1 : 90*



In diesem Verkleinerungsmaßstab läßt sich gleichzeitig auch noch die Ausführung der Gebäude, deren Gruppierung usw. kontrollieren. Das Züglein besteht aus angemalten Holzleistchen mit Messingröllchen - „Räder", Bäume aus Schwamm oder Schaumstoff.

Diese „K. K. A." von einer Nebenbahn - Endstation in der Nähe Nürnbergs fertigte einst Jokl — das Züglein WeWaW.



Zur Schau gestellt...

...wie diese Miniaturbahnanlage der Fa. Kleinhenn, Biedenkopf/Lahn, wird noch so manche andere Anlage. Besonders in der nun gar nicht mehr allzu fernen Hochsaison in unserer Branche. Hoffentlich bleibt dann in all dem Trubel noch die Zeit, die einzelnen Motive recht lebendig zu gestalten, wie zum Beispiel im Bild oben.

Die Lokomotive mit dem Totenkopf

Der Märklin-Schienenbus rollt über das Faller-Viadukt. Seh'n Sie den kleinen Mann drunter, „wie a sich duckt!" . . . (Daher „Viadukt" . . .!)

Wer kennt diese Lok? Diese Frage stellte die MIBA in Heft 14/VII ihren Lesern. Da ich nun auch einer dieser Leser bin und die im Bild gezeigte Lok schon vom Ansehen her kannte, so blieb mir eigentlich gar nichts anderes übrig, als diesem „Mysterium" einmal nachzuforschen. Das war gar nicht so einfach, denn die entsprechenden Dienststellen der RBD Berlin sind so ziemlich in alle Winde verstreut untergebracht und meist geht man erst zehnmal den verkehrten Weg, ehe man an der richtigen Stelle ist.

Ich lief also von Pontius zu Pilatus und landete schließlich bei einem Beamten des Bw Rummelsburg, in den Maschinentypen aller möglichen und unmöglichen Bauarten ihr Zuhause haben, darunter auch die ominöse 9610. Fest steht auf alle Fälle, daß diese Maschine zur Baureihe 74 gehört. Der Beamte, der mir das erklärte, war ein Witzbold: „Die Farbe hat nicht mehr gereicht und deshalb haben wir eben nur vier Ziffern statt sechs an die Lok schreiben können. — Der Totenkopf soll besagen: Vorsicht! Jetzt kommen wir! Es gibt Kleinholz und wir fahren auch Prellböcke über den Haufen! — Und das weiße Dreieck am Führerhaus (mit der Spitze nach hinten) bedeutet, daß die Wagen nur hinten angehängt werden dürfen, da die Lok nur vorwärts fahren kann!„ — Wirklich eine reizende Auskunft und ich konnt' mir das Lachen nicht verbeißen. Aber der freundliche Beamte konnte meine Wißbegier doch noch befriedigen, denn er wußte Bescheid:

Die Lok 9610 wurde während des Krieges von der Reichsbahn nach Belgien abgestellt und dort nach Kriegsende von der belgischen Bahnverwaltung übernommen, und zwar unter der Nummer 9610. Nachdem aber nun auch die belgischen Bahnen genügend Neubauloks angeschafft haben wurde diese Lok der DR zurückgegeben und läuft vorläufig noch unter der belgischen Nummer, da anscheinend die ursprüngliche deutsche Nummer nicht mehr bekannt ist. Der Totenkopf am Wasserkasten weist darauf hin, daß hier kein Trinkwasser entnommen werden darf. (Falls aber doch: Lebensgefahr infolge gewisser Speisewasserzusätze!) Das weiße Dreieck zeigt auf eine Anschrift am Führerstand: „In persönlicher Pflege", d. h. die Lok wird im allgemeinen vom Fahrpersonal gepflegt und nicht vom Werkstattpersonal.

Ein ähnliches Schicksal wie die 9610 haben auch noch andere Lokomotiven, die in Rummelsdorf beheimatet sind, so z. B. die 130TC6, die ebenfalls der Reihe 74 angehört, aber eine zeitlang unter holländischer Verwaltung stand. — Damit dürfte wohl das Geheimnis um die seltsame Lok „9610" ausreichend gelüftet sein.

F. Habner, Berlin-Charlottenburg.

Achtung! - Unsere Werkstattzeichnungen...

. . . umfassen bekanntlich nur die Übersichtszeichnungen

und weder Detailzeichnungen, noch -aufnahmen!