

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 8 / BAND X 1958

NÜRNBERG

Kleine Reminiszenz zum „Vatertag“:

„Hoch zu Roß“

- seufzte Herr „Cule Meyer“

Nach einem Bildbericht von Jürgen Eißler
Berlin-Reinickendorf (jetzt Frankfurt)

Wer einer der Väter des un(s)ehlichen Gedankens gewesen sein mag, braucht man kaum zu fragen, wenn man Werner Finck erblickt. Und wenn man erfährt, daß dieses Gefährt extra für diesen Vatertagsausflug aus West-Deutschland (gegen entsprechende Gebühren) überführt worden ist, dann möchte man fast den Kopf schütteln über solch' „absonderlich sonderliche Schnaps-idee“. Man möchte gern, aber man sollte nicht! Mitnichten! Denn was da letztes Jahr anlässlich des „Vatertages“ in Berlin über die Bühne (lies: Straße) rollte, entbehrte nicht einer gewissen tragik-komischen Note! Eine Anzahl eisenbahnbesessener Berliner wollten nämlich mal gern wieder richtig Eisenbahn fahren und weil sie hierzu so gut wie keine Möglichkeit haben – mein Gott, wer denkt da schon dran! –, verfielen sie eben auf dieses „Stück“. Bei Werner Finck, der offensichtlich eine „tragende Rolle“ spielte (wie Abb. 1 ebenfalls erkennen läßt), mögen andere Motive mitgespielt haben, aber das spielt wiederum in der Zeit der „Finken und Stare“ keine Rolle! (Unter den „Staren“ befanden sich übrigens auch O. E. Hasse und Bubi Scholz).



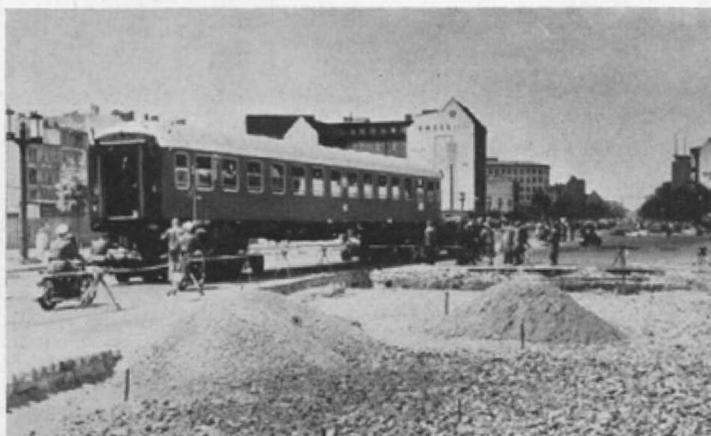
Abb. 1. Eine „tragende“ Rolle spielte offensichtlich Werner Finck. Wie Sie sehen, hatte er die „Sache“ in der Hand . . . !

Auf jeden Fall stand pünktlich zur Abfahrzeit am Ernst-Reuter-Platz, „hoch zu Roß“ (auf seinem fahrbaren Untersatz), der funkelnde blaue Waggon. „Blau“ war überhaupt vorherrschend an diesem Tag: blau der Wagen (in seinem Anstrich), blau der Himmel (in seiner Farbe), blau der Schaffner (in seiner Uniform), blau der Tag (den Umständen nach) und – last not least – die „Väter“ (den Zuständen nach nach und nach . . .). Ab ging es dann in Richtung



Abb. 2. Zweifels- ohne eine „Zug- nummer“ 1. (und 2.) Klasse! Anfangs mit den bekannten blauen „Weißen Mäusen“ – später mit „blauen Bekann- ten“ und noch mehr „weißen Mäusen“ . . .

Abb. 3. Über Stock und Steingang die Fahrt. „Da dat er mir stinkel“, würde ein Boyer sagen angesichts der Haufen, die da am Wege lagen! Aber was ein richtiger Preiß ist, der „stößt“ sich nicht an den bekannten „spitzen SSteinchen“, aber im vorliegenden Fall stoßen die Insassen doch an (mit der Zunge), weil es ihnen dauernd aufstößt (vom vielen „Tanken“).



Funkturm und weiter über die Heerstraße zum Pinkelsberg (Pardon! War so undeutlich geschrieben, heißt anscheinend Pichelsberg!) – umgeben von „weißen Mäusen“ (die die Teilnehmer selbst aber erst am späten Abend gesehen haben wollen!). Daß alle paar hundert Meter „Station“ gemacht und „Bahnhofsrestaurant“ gespielt wurde, versteht sich von selbst. Den „Zechen“ nach zu urteilen, hätte es sich auch um einen ausgewachsenen „Kohlenzug“ handeln können, aber diese Haarspalterei ist rein rhetorisch, denn der „schöne Zug“ (der Teilnehmer),

sich den Zug des schönen Zugs der Teilnehmer durch die Stadt etwas kosten zu lassen, kostete auf jeden Fall genügend „Kohlen“! Die „Reisestrapazen“ machten der Gesellschaft mindestens ebenso zu schaffen, wie die Gesellschaft dem Schaffner zu schaffen machte und bei soviel „Schaffens“-Drang mußte noch mehr „rangeschafft“ werden und als auch das „geschafft“ war, entdeckte man, daß man noch viel mehr „schaffen“ würde und so schafften die Väter schließlich allerhand an dem extra für sie geschaffenen Tag! Beschwingt wurde schließlich jedes Hindernis genommen, einschließlich Verkehrsinseln, Baustellen und dgl. Die Zeitungen waren des Lobes voll (die Teilnehmer natürlich auch!).

Unser Berichterstatter war ebenfalls voll bei der Sache; er knipste auf Deibelkommando – um andern Tags festzustellen, daß der Film – obwohl männlichen Geschlechts – rein garnichts vertragen hatte und schon gleich am Anfang voll geworden war!

Das war also die Geschichte von denjenigen, die auszogen, um mit der Eisenbahn eine Fahrt ins „Blaue“ zu machen – eine Geschichte, die auch außerhalb Berlins – in des Wortes doppelter Bedeutung! – „in vollen Zügen“ ausgekostet geworden . . . gewesen . . . sein . . . soll . . . te??!!

Von einem, Wer Was Weiß
(WeWaW)

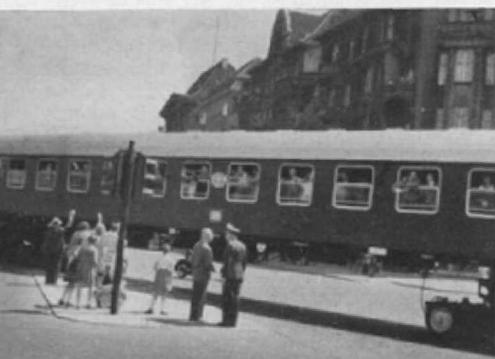


Abb. 4. Eine Schlagseite hatte nur der Fotograf und die Verkehrsinsel (als sie überfahren wurde . . .)!

Heft 9 ist Ende 2. Juli-Woche bei Ihrem Händler!

Um auf dem laufenden zu bleiben:

Neuerung im Zugmeldewesen der Buba

von Dr. E. Andreas, Vechta i. O. (früher Meppen)

Vor wenigen Wochen hat die Buba Neuerungen eingeführt, die ich der Lesergemeinde nicht vorenthalten möchte:

Der Sinn der Neuerungen ist der, an den schienengleichen Kreuzungen mit Bahnschranken eine größere Sicherheit herbeizuführen. Es handelt sich darum, daß die Züge nicht mehr nur von Fdl zu Fdl (Fahrdienstleiter) abgemeldet werden, sondern daß darüber hinaus diese telefonischen Zugabmeldungen von allen Streckenposten mitgehört werden müssen, nachdem sich vorher jeder einzelne mit seiner Postennummer gemeldet hat. Auf das Abläutezeichen des den Zug abfertigenden Fdl stellt sich also zunächst der „empfangende“ Fdl ein und dann die ganzen Streckenposten. Daraufhin meldet der Fdl den Zug ab: Bahnhof X., Zugmeldung: Zug Nr. . . . ab voraussichtlich um Y Uhr“. Erst jetzt darf er das Ausfahrtsignal ziehen! (Bisher erfolgte die Abmeldung an den Nachbar-Fdl erst nach Abfahrt des Zuges.) Er kann daher nunmehr nicht mehr die genaue Abfahrtszeit bekanntgeben, sondern nur die wahrscheinliche. (Deshalb also in der obigen Beispielmeldung das Wort „Voraussichtlich“!). Er muß also auf Grund des Fahrplanes bzw. seiner Erfahrungen über die Fahrzeiten der Züge die Abfahrtszeit schätzen. Weicht er ± 2 Minuten oder weniger davon ab, ist es nicht nötig, daß er korrigiert; beträgt die Differenz von der wirklichen Abfahrtszeit mehr als 2 Minuten, so wiederholt sich der Abmeldevorgang mit der richtigen Fahrzeit.

Meldet sich auch nur ein Posten nicht, so darf der Zug entweder gar nicht ablassen werden oder er muß für den betr. Streckenabschnitt Vorsichtsbefehl erhalten.

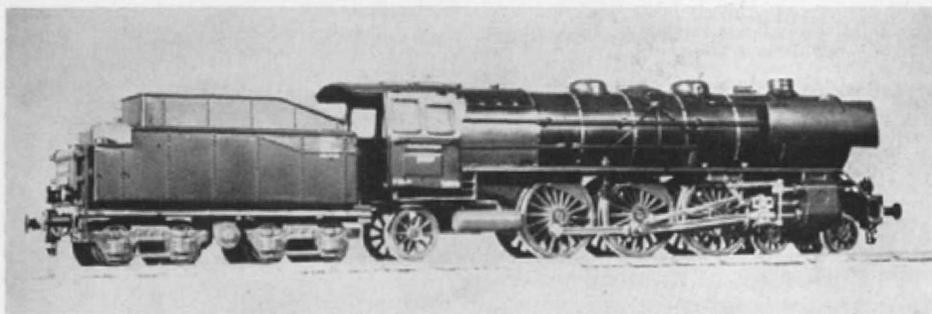
Aus diesem Verfahren, das „Frankfurter Verfahren“ heißt, weil es dort zunächst erprobt wurde, geht hervor, daß die Sicherheit an den beschränkten Bahnübergängen größer geworden ist. Trotzdem ist es nicht ausgeschlossen, daß Schranken mal nicht geschlossen sind, weil der

Wärter abgelenkt war. Und hier setzt auch die Kritik der Fahrdienstleiter ein: Ich habe in diesen Wochen mit sehr vielen gesprochen und zwar in verschiedensten Bahnhöfen. Die Umständlichkeit des Verfahrens lohne sich nicht im Verhältnis zu dem größeren Sicherheitsfaktor. Ausserdem erschwert es die Arbeit der Fdl erheblich: Durch die nur „voraussichtlich“ gemeldete Abfahrtszeit eines Zuges ist es nicht mehr möglich, die Züge so exakt wie bisher rollen zu lassen. Wenn sich z. B. die Fahrstraßen eines ein- und eines ausfahrenden Zuges kreuzen, so ist es für den Fdl doch sehr wichtig, ob der ankommende Zug 4 Minuten früher oder später kommt. (+ 2 bis - 2 sind zusammen 4 Minuten): er könnte nämlich den abfahrbereiten Zug noch herausbekommen; nun geht das nicht mehr. Solche Beispiele lassen sich vermehren. Daher wird das neue Verfahren von der Praxis (d. h. den im Betriebsdienst tätigen Beamten) abgelehnt.

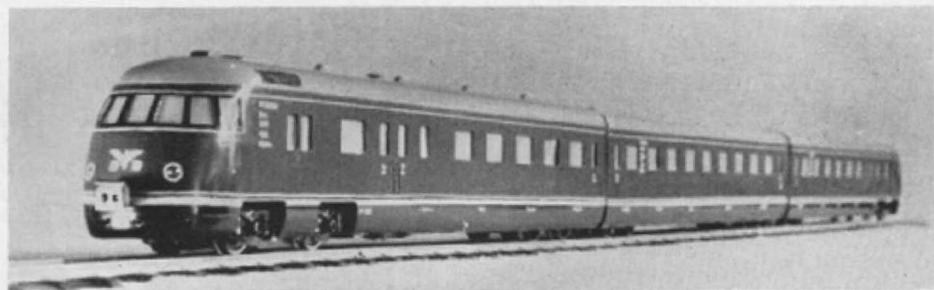
Da ich immerhin auch eine Menge vom Betriebsdienst weiß und viel „hereingesehen“ habe, möchte ich mit meinem Urteil nicht hinstehen: Auch meiner Ansicht nach lohnt die Erschwerung der Arbeit des Fdl den nur gering größeren Sicherheitsfaktor an den Bahnübergängen nicht! Ich bin Autofahrer mit einem monatlichen Durchschnitt von 2500 bis 3000 km. Meines Erachtens gibt es nur eine Radikallösung: sämtliche beschränkten Bahnübergänge — soweit sie nicht über- oder unterführt werden können — in unbeschränkte umzuwandeln und dann hat der Autofahrer sich eben wie an jeder Straßenkreuzung mit den Vorfahrtsregeln auseinanderzusetzen! Dann weiß der Autofahrer sicher: Ich bin selbst verantwortlich, ich muß Vorsicht walten lassen! Die bewährten Haltlichtanlagen dagegen werden an sämtlichen Bundesstraßen eingebaut, und zwar aus den eingesparten Geldern, die sonst zur Unterhaltung der Schranken dienen; das ist ein Betrag, der jährlich mehrere Millionen beträgt . . .

Noch ist die „Null“ nicht ausgestorben!

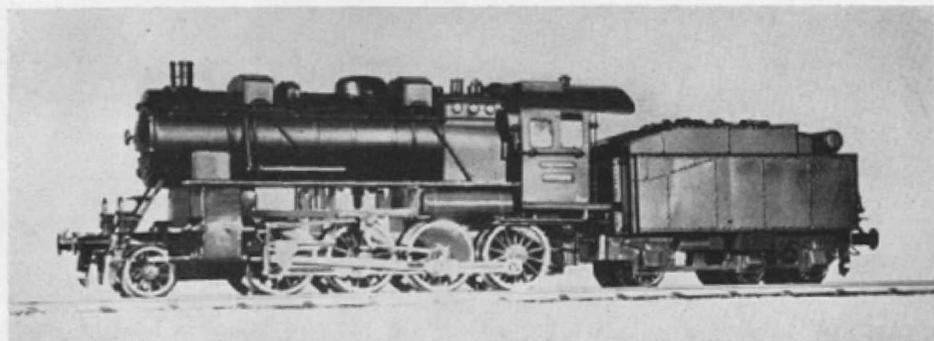
Herr Dipl. Phys. Otto Horn, Freiburg i. Br., beweist es mit einer Parade schöner Modelle



01 Märklin-Gehäuse umfrisirt: maßstäbliche Räder, Laternen, Witte-Windleitbleche und sonstige „Zierarten“. Antrieb: Wehrmachtsmotor in der Rauchkammer über Schnecke auf die letzte Achse, von dort über die Kuppelstangen auf die anderen Achsen.

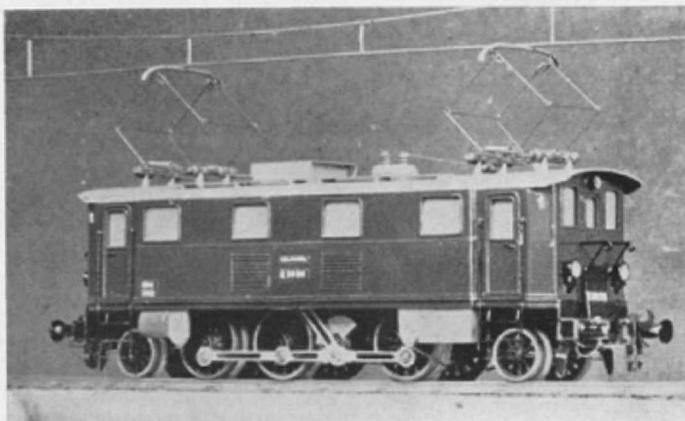
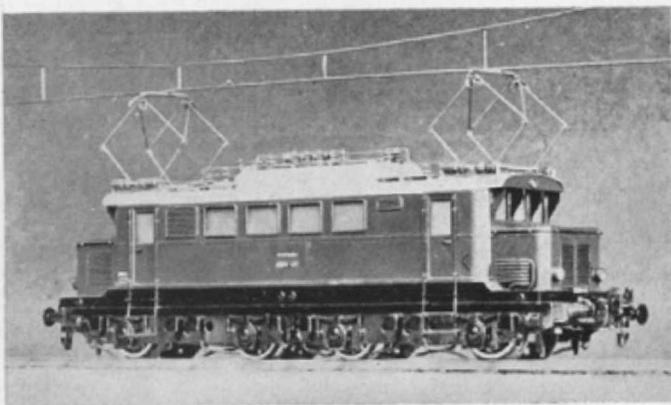


VT 80 (der mir fotografisch nicht ganz so gut gelungen ist): Gehäuseseitenteile aus Messingblech, Stirnwände aus Kupferblech getrieben (Fenster erst nachträglich ausgesägt), Dächer aus Holz. Antrieb: Scheibenwischermotor über Schrauben- und Stirnzahnräder auf das vordere Drehgestell.

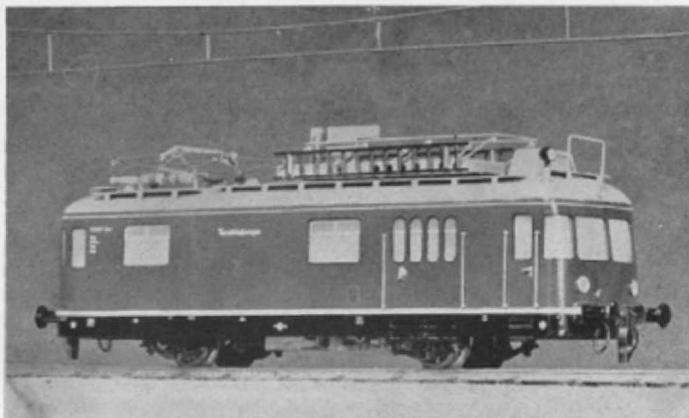


56 Lok-Gehäuse aus Messing, Zylinderblöcke aus Holz. Antrieb: Märklin mit Perma-Feld im Stehkessel über Schnecke auf die letzte Achse, von dort über die Kuppelstangen auf die anderen Achsen. Tender: Büchsenblech, Nieten mit Farbe aufgetupft, Kohle mit Pizein (Klebewachs für Vakuumdichtungen) aufgeklebt.

E 244 41 (Modell der 50 Hz - Wechselstromlokomotive der Höllentalbahn): Lok-Gehäuse aus Messingblech. Antrieb: ein Scheibenwisermotor treibt über Schnecke und Stirnzahnräder die beiden inneren Achsen an (Dreipunktflagerung wie bei E 19). An diese Einheit sind — ähnlich wie bei der Märklin-E 44 — die äußeren Achsen mit einer Deichsel angeleitet. Der Gehäusekasten stützt sich auf diese Deichseln ab, wodurch der Überhang in der Kurve auf ein Minimum reduziert wurde. Die dabei entstandene ungünstige Gewichtsverteilung konnte durch die Plastikbereifung eines Triebrades weitgehend wettgemacht werden.



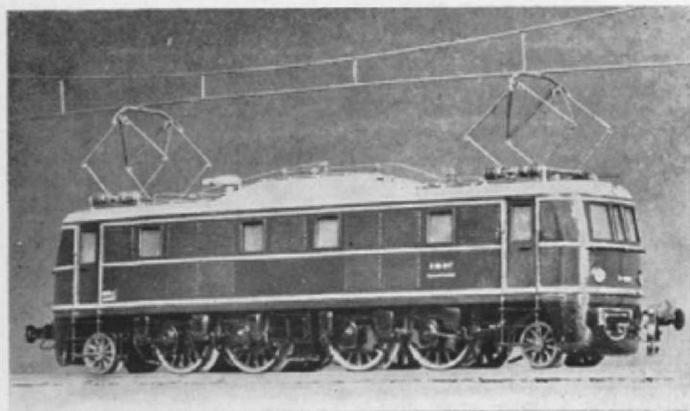
E 32 Lok-Gehäuse aus Messingblech, Stromabnehmer aus Stahlseil nach Art der Sommerfeld'schen gebogen, Fenster- und Türrahmen aus Kupferdraht (aufgelötet und dann flach gefeilt). Antrieb: Scheibenwisermotor über Schraubenräder auf die mittlere Achse, von dort über die Kuppelstangen auf die anderen Achsen, Blindwellen-antrieb imitiert.



VT 55 Gebäude aus Büchsenblech, Bühne drehbar, Geländer zum Hochklappen, Leitern abnehmbar. Antrieb: Märklin-Motor über Stirnzahnräder und Gummireifen auf eine Achse.

Das heutige Titelbild - ein stimmungsvoller Schnappschuß (v. d. Piepen, Rottach) von der Tegernseebahn in Gmund ist willkommener Anlaß, nochmals auf folgendes hinzuweisen:

Redaktionspost bitte nur nach Rottach-Egern, Karl-Theodor-Str. 34
Bestellungen nach Nürnberg, Krelingstraße 42 — Zahlkonten siehe Impressum!



E 19 (bereits früher veröffentlicht, jedoch wieder umgebaut) Lok-Gehäuse aus Eisenblech, Dach aus Holz, Schürzen aus Alu-Blöcken. Antrieb: je ein Scheibenwischermotor über Schrauben- und Stirnzahnräder auf jede Achse zweier Drehgestelle (Original bekanntlich einrahmig). Dabei wurde folgender Trick angewendet: Auf einer Seite sind die Achsen im Rahmen fest gelagert, auf der anderen Seite dient ein „Waagebalken“ als Lager, der sich um seinen Mittelpunkt bewegen läßt. Auf diese Weise ist mit einfachsten Mitteln (bei einem zweiachsigen Drehgestell) eine Dreipunktlagerung zu erzielen. Wie die Praxis bewies, stört das Pendeln der einen Seite den Eingriff der Stirnzahnräder nicht. Durch die Allradaufflage ist diese Maschine imstande, einen Zug mit 100 Achsen (über 8 m Zuglänge in Spur 0!) ohne Radschleudern anzuziehen.

Bis vor kurzem begnügte ich mich mit einem Schienenstück von 1 m Länge zum Ausprobieren, doch bin ich nunmehr dabei, mir eine eigene bescheidene „A. d. T.“-Anlage (o. d. T. = auf dem Teppich) zu bauen. . . . und wenn die MIBA nächstens eine Skizze der E 50 bringt, ist diese dran, die Motoren liegen schon bereit!

Ein galanter Leser!

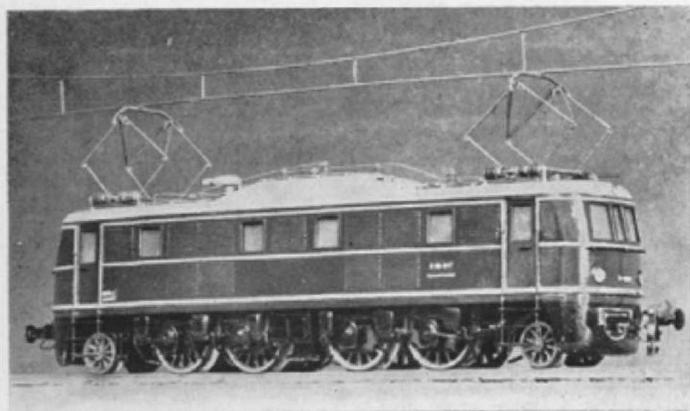
Der Fotograf war wohl beschwipst,
der Titelbild Heft 2 geknipst:
Ganz groß der Loko-Veteran –
ganz klein „Frau Miba“ neben dran!
Die schöne Frau müßt' vorne steh'n,
damit man sie könnt' besser seh'n
(zu Nutz und Frommen der Gefühle!) –
Denn was nützt schon die „Alte Mühle“,
wenn man im gleichen Bildquadrat
ja doch 'nen andern Blickpunkt hat?
Der Fotograf dies wohl vergaß,
weil er auf seiner „Leitung“ saß!
Wenns nächst' Mal wieder ohne Grund
Frau Miba steht im Hintergrund,
würd' uns das wirklich arg verdrießen!
Mit besten Grüßen! – Karl Siehr, Gießen.

Ein ungalanter Böser!

Es ist in diesem Fall wohl klar:
der „Übeltäter“ WeWaW wart!
Er hatt' nur Augen für die Lok,
die prustend stand im Bahnhofsblock.
Im ganzen etwas krumm und schief,
ja mei, 's ist alles relativ!
Was bei 'ner Frau er „furchtbar“ find',
ist bei der alten Lok „ka Sünd“:
Die lange Nas', das krumme G'stell,
die Buckel, Falten – mei der Seel'! –
das find er „Lieblich!“... „Herrlich!“... „Schön“ –
und läßt dabei sei Frau links steh'n!
Wir hoffen nur, daß dieser Eifer,
wenn seine Frau mal älter, reifer,
so ist wie bei der Lok in Gmund,
von der er sich nicht trennen kann,
obwohl sei junge Frau ihn rief! –
Ja mei, 's ist eben alles relativ!

Das heutige Titelbild - ein stimmungsvoller Schnappschuß (v. d. Piepen, Rottach) von der Tegernseebahn in Gmund ist willkommener Anlaß, nochmals auf folgendes hinzuweisen:

Redaktionspost bitte nur nach Rottach-Egern, Karl-Theodor-Str. 34
Bestellungen nach Nürnberg, Krelingstraße 42 — Zahlkonten siehe Impressum!



E 19 (bereits früher veröffentlicht, jedoch wieder umgebaut) Lok-Gehäuse aus Eisenblech, Dach aus Holz, Schürzen aus Alu-Blöcken. Antrieb: je ein Scheibenwischermotor über Schrauben- und Stirnzahnräder auf jede Achse zweier Drehgestelle (Original bekanntlich einrahmig). Dabei wurde folgender Trick angewendet: Auf einer Seite sind die Achsen im Rahmen fest gelagert, auf der anderen Seite dient ein „Waagebalken“ als Lager, der sich um seinen Mittelpunkt bewegen läßt. Auf diese Weise ist mit einfachsten Mitteln (bei einem zweiachsigen Drehgestell) eine Dreipunktlagerung zu erzielen. Wie die Praxis bewies, stört das Pendeln der einen Seite den Eingriff der Stirnzahnräder nicht. Durch die Allradaufflage ist diese Maschine imstande, einen Zug mit 100 Achsen (über 8 m Zuglänge in Spur 0!) ohne Radschleudern anzuziehen.

Bis vor kurzem begnügte ich mich mit einem Schienenstück von 1 m Länge zum Ausprobieren, doch bin ich nunmehr dabei, mir eine eigene bescheidene „A. d. T.“-Anlage (o. d. T. = auf dem Teppich) zu bauen. . . . und wenn die MIBA nächsten eine Skizze der E 50 bringt, ist diese dran, die Motoren liegen schon bereit!

Ein galanter Leser!

*Der Fotograf war wohl beschwipst,
der Titelbild Heft 2 geknipst:
Ganz groß der Loko-Veteran –
ganz klein „Frau Miba“ neben dran!
Die schöne Frau müßt' vorne steh'n,
damit man sie könnt' besser seh'n
(zu Nutz und Frommen der Gefühle!) –
Denn was nützt schon die „Alte Mühle“,
wenn man im gleichen Bildquadrat
ja doch 'nen andern Blickpunkt hat?
Der Fotograf dies wohl vergaß,
weil er auf seiner „Leitung“ saß!
Wenns nächst' Mal wieder ohne Grund
Frau Miba steht im Hintergrund,
würd' uns das wirklich arg verdrießen!
Mit besten Grüßen! – Karl Siehr, Gießen.*

Ein ungalanter Böser!

Es ist in diesem Fall wohl klar:
der „Übeltäter“ WeWaW wart!
Er hatt' nur Augen für die Lok,
die prustend stand im Bahnhofsblock.
Im ganzen etwas krumm und schief,
ja mei, 's ist alles relativ!
Was bei 'ner Frau er „furchtbar“ find',
ist bei der alten Lok „ka Sünd“:
Die lange Nas', das krumme G'stell,
die Buckel, Falten – mei der Seel'! –
das find er „Lieblich“... „Herrlich“... „Schön“ –
und läßt dabei sei Frau links stehnt!
Wir hoffen nur, daß dieser Eifer,
wenn seine Frau mal älter, reifer,
so ist wie bei der Lok in Gmund,
von der er sich nicht trennen kann,
obwohl sei junge Frau ihn rief! –
Ja mei, 's ist eben alles relativ!

