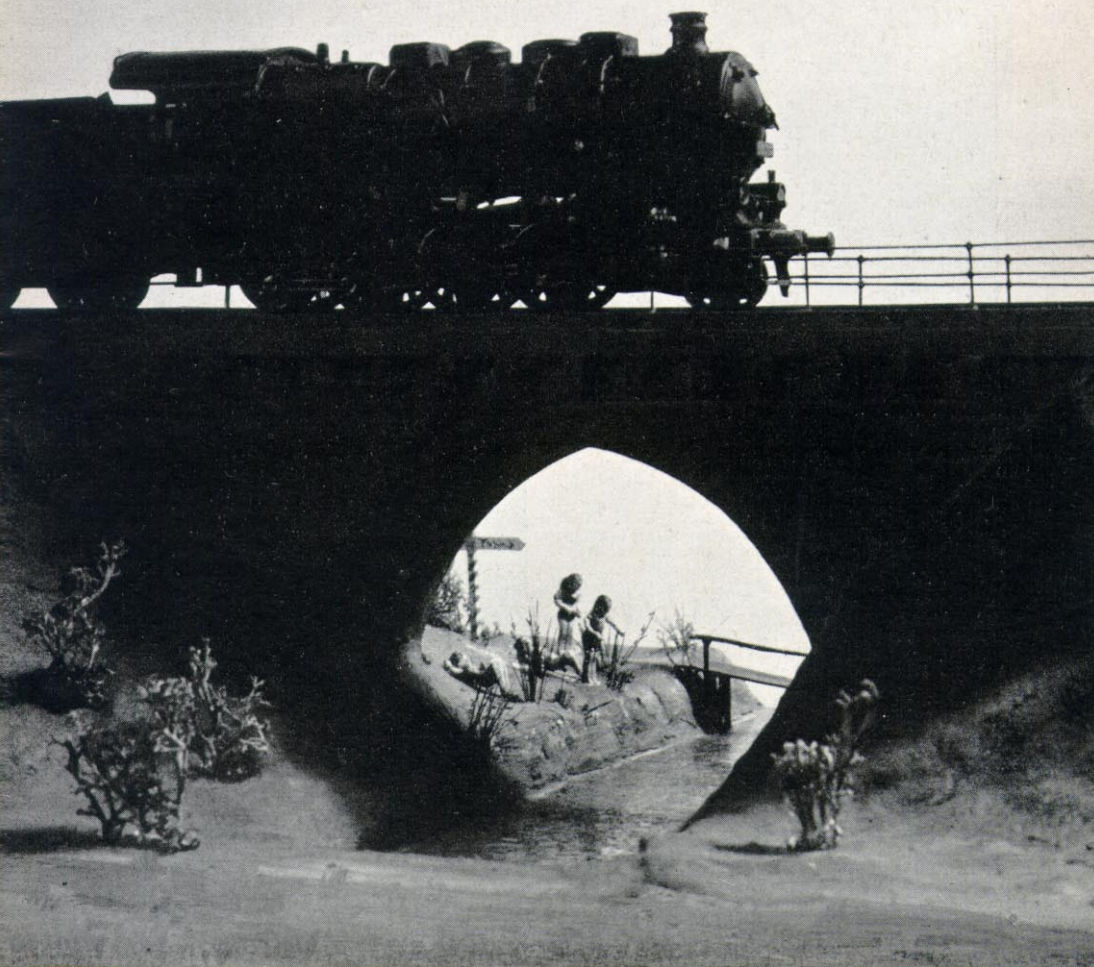


Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 10 / BAND IV 1952

NÜRNBERG

Jetzt ist es heraus . . . !

. . . . erstens das Endergebnis der Fragebogenaktion,
zweitens, wer die einzelnen ausgesetzten Preise erhält.



Unser Mitarbeiter und Rechtsberater, Referendar Otto Raab, paßte scharf auf, als der achtjährige WiWeW den ersten Preis zog . . .

Am 16. Juli 1952, nachmittags 15 Uhr, fand das welterschütternde Ereignis statt: Unter Aufsicht unseres Rechtsberaters, Herrn Otto Raab zog Wilfried Werner Weinstötter (WeWaWs Junior) den ersten Preis und ein paar Sekunden später Renate Bingel, das liebreizende Töchterling des Herrn Legnib, den zweiten. Und dann ging's abwechslungsweise so weiter, bis sämtliche Gewinner ermittelt waren. Die ersten Preisträger sind:

1. Preis: H. Wellnitz, Berlin-Friedenau, Los Nr. 3116, Varney-Diesellok-Bausatz
2. Preis: E. Werner, München, Los Nr. 3166, Kuch-Brücke
3. Preis: H. Gerlach, Bad Krozingen, Los Nr. 4386, Große Faller-Kirche
4. Preis: Dipl.-Ing. H. Hesse, Frankfurt/M., Los Nr. 3066, Kleine Faller-Kirche
5. Preis: Unbekannter Kunde der Buchhandlung Heinrich, Nürnberg, Los Nr. 2835, Faller-Bahnwärterhaus mit Lätewerk

6. Preis: J. Westensee, Heide/Holstein, Los Nr. 2838, Trix-Handbuch 1:90
7. Preis: J. Hoch, Freiburg/Br., Los Nr. 4687
8. Preis: A. Lamm, Lörrach II, Los Nr. 3067 je ein Spitaler-Modellhäuschen.

Die übrigen Gewinner werden durch besonderes Schreiben benachrichtigt. Die Gewinnziehung ist unanfechtbar, zumal die Fragebogen gut gemischt waren und die Kinder keinerlei Anhaltspunkte hatten. Im Gegenteil, sie waren sich ihrer wichtigen unparteiischen Rolle voll bewußt und machten die Ziehung auch für uns so spannend wie nur möglich.

Da es sich um eine rein innerdeutsche Angelegenheit handelte, wurden die ausländischen Fragebogen bei der Auswertung



. . . wurde schließlich und endlich aber doch vom holden Lächeln der sechsjährigen Renate Bingel angesteckt.

nicht berücksichtigt. Eingegangen sind — trotz mehrfachen Appells — nicht mehr als 2887 Fragebogen. Das Ergebnis sieht nunmehr so aus (die eingeklammerten Zahlen nennen die Werte unserer Fragenbogenaktion 1949):

Spurweite 8 mm	0,2 %	
10 mm	0,2 %	
TT	2,7 %	(1,3)
H0	86,0 %	(75,1)
00 (19 mm)	0,2 %	
S	0,6 %	
Z0	0,5 %	
0	8,0 %	(16,3)
I	1,6 %	(3,1)
Für Maßstab 1:90	72,5 %	
Für Maßstab 1:87	27,3 %	
Für 1:80 = 1, 1:82		
= 3, 1:84 = 1 =	0,2 %	
Gleis-Selbstbau	54,5 %	(58,7)
Industriegleise	45,5 %	(41,3)
Anhänger des Zweischienen-Systems	48,0 %	(44,8)
Anhänger des Mittelschienen-gleises	50,0 %	} (55,2)
Anhänger des Mittelschienen-Nagelsystems	1,97 %	
Anhänger der Seitenschiene	0,03 %	
Gleichstrombetrieb	56,0 %	(43,1)
Wechselstrombetrieb	44,0 %	(56,9)
Besitzer von Industriefabrikaten (Märklin, Trix, Fleischmann usw.)	84 %	(72)
Besitzer selbstgebauter Bahnen	16 %	(28)
Da sich sehr viele Besitzer von Industriefabrikaten darüber hinaus mit dem Selbstbau beschäftigen, erhöht sich die Zahl der Lok-Selbstbauer auf	46,5 %	(36,6)
die Zahl der Wagen-Selbstbauer auf	65,5 %	(55,8)
Mit Straßenbahnen beschäftigen sich	0,17 %	
Mit dampfbetriebenen Loks	0,14 %	
Mit Uhrwerkloks	0,10 %	

Und was sagt uns nun diese Aufstellung? Im allgemeinen vermitteln uns die Zahlen nicht nur den heutigen Stand, sondern auch die Entwicklung der letzten drei Jahre. Die H0-Bahn hat noch mehr Anhänger gefunden (Vergleichszahlen für USA: 1949 = 65%, 1951 = 69,5%) wie sich auch die TT-Liebhaber um das Doppelte vermehrt haben. Wenn heute eine größere Zahl Industriebahnen besitzt, während aber auch der Selbstbau mehr gepflegt wird wie vor Jahren, so ist das durchaus verständlich: einerseits finden die immer modellmäßiger gewordenen Industriefabrikate mehr und mehr Anklang, andererseits wurde der Selbstbau durch die immer größere Auswahl an Modellbauteilen gefördert. Der Gleichstrombetrieb hat sich weiterhin

durchgesetzt, wie auch das Zweischienen-System immer mehr Anhänger findet. (Wie der Zufall übrigens spielt: Für das Zweischienen-Gleis mit der Original-Spur 1435 mm haben sich ausgerechnet 1435 Leser ausgesprochen!)

Trotz Propagierung des Maßstabs 1:87 durch den Normenausschuß hat sich die überwältigende Mehrheit für Beibehaltung des Maßstab 1:90 (Spur, Radsätze u. Schienenprofile nach NMRA, alles übrige 1:90) ausgesprochen, auffallenderweise auch eine ganze Anzahl Spur 0-Freunde (wohl wegen der leichteren Umrechnung).

Im besonderen ist das Ergebnis für uns verlagsintern sehr aufschlußreich, bestätigt es doch, daß die Mischung der Aufsätze in unseren Heften wohl ausgewogen ist und sowohl den Interessen der Selbstbauer als auch den Besitzern von Industriefabrikaten in gleicher Weise entgegenkommt. Auch das Überwiegen der H0-Probleme findet seine Erklärung in der immer geringer werdenden Anhängerzahl der übrigen Spurweiten, die — mit Ausnahme der wachsenden TT-Liebhaber — so gut wie nichts von sich hören lassen. (Wir selbst können ja nicht gut in sämtlichen Spurweiten experimentieren, nur um diese nicht in Vergessenheit geraten zu lassen und sind gerade in dieser Beziehung auf besonders aktive Lesermitarbeit angewiesen.)

Damit wäre der Fragebogen-Feldzug beendet. Es ist nur bedauerlich, daß sich noch nicht einmal die Hälfte der Leser an diesem interessanten und wichtigen Ermittlungsverfahren beteiligt hat, und so bleibt nur die Hoffnung, daß sie beim nächsten „Feldzug“ dabei sind (nicht „sein müssen“, denn dann würde es sich um einen anderen handeln, bei dem keine Preise verteilt werden).

Nach diesen Anstrengungen müssen wir uns unbedingt etwas erholen! Wie Ihnen der Miba-Kalender schon aufzeigte, finden in der Zeit vom 3. bis 17. August unsere Betriebsferien statt, und ich möchte Sie hiermit bitten, Ihre Post in dieser Zeit möglichst einzuschränken, da Sie sonst Gefahr laufen, längere Zeit keine Antwort zu erhalten, und wir die Zeit nach den Ferien nicht zur Aufarbeitung von Post-Bergen gezwungen sein müssen sollen, sondern diese zur Erholung von denselben bzw. anderen wichtigen Arbeiten benötigen. (Dieser letzte Satz wird Ihnen unsere „Erholungsbedürftigkeit“ unter Beweis stellen.)

Mit ferienfreudigem Juhu!

Ihr WeWaW

Heft 11/IV ist in der ersten September-Woche bei Ihrem Händler

Vom 3.—17. 8. 1952 Betriebsferien des Miba-Verlags! Post bitte einschränken!

Für durstige Kehlen und Bastlerseelen

Es sandte uns Herr Hillebrand
Dies Foto aus dem Schwyzerland,
Aus dem wir deutlich es
erkennen,

Wie sehr auch dort die Kehlen
brennen:

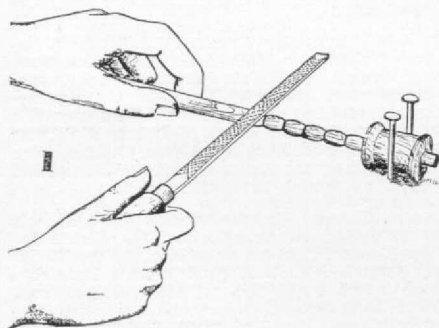
Zum kühlen Trunk in heißer Zeit
Liegt Faß um Faß hier schon
bereit.

Ihr sollt das Bild nicht nur
beschauen,

Es lohnt sich, so was nach-
zubauen!

Drum dürft Ihr gleich genau ihn
sehen,

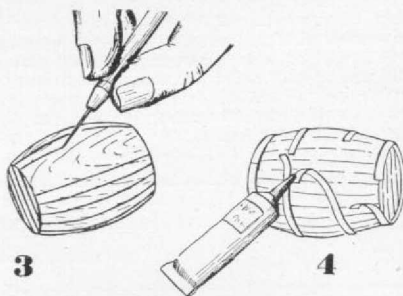
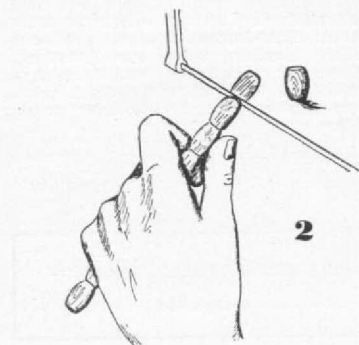
Den . . .



... Fässerbau im Handumdrehen

Ein amerikanischer Modelleisenbahner macht uns hier mit seiner Herstellungsweise von Fässern und Regentonnen „en miniature“ bekannt:

1. Ein Rundholz, das mit der einen Hand in Drehung versetzt wird, mit einer Feile bearbeiten. Als „Lager“ dienen zwei Garnrollen.
2. Die einzelnen geformten Abschnitte des Rundholzes mit der Laubsäge abtrennen.
3. Bretterfugen einritzen oder mit spitzer Feder in Tusche aufzeichnen.
4. Papierstreifchen als Faßreifenimitationen aufkleben.



Bauprojekt Nord-West-Bahn

Die fliegende Untertasse ist an allem schuld ...!

Alliiertes Bericht von We-Bi.

Generaldirektor Heinrich stand in denkbar schlechter Laune vor dem Streckenplan der Nord-West-Bahn und trommelte nervös mit den Fingern an der Wand — ein untrügliches Zeichen dafür, daß eine Explosion bevorstand.

Wenn der Sonderberichterstatte Legnib hiervon die geringste Ahnung gehabt hätte, wäre er vermutlich zu Hause geblieben. So aber betrat er arglos und freudestrahlend die „geheiligten Räume“.

„Guten Tag, Herr Generaldirektor! Sie wünschen mich?“

„Ja — zum Teufel!“ giftete dieser ihn an.

Olala, diese Begrüßung roch zweifellos nach dicker Luft (bestes Ausgangsprodukt für Knallgas). Der Reporter zog die klügste Konsequenz, die es auf diesen Begrüßungswunsch geben konnte, und meinte trocken:

„Na, dann auf Wiedersehen!“

„Halt!“ donnerte der General direkt vorwärts (anscheinend Druckfehler, soll wohl heißen: ‚Generaldirektor türwärts‘. Der Setzer).

Legnib machte eine zackige Kehrtwendung, und es hätte nicht mehr viel gefehlt und er hätte bei diesem allzubekanntem Kommando stramme Haltung angenommen. Aber er besann sich gerade noch eines Besseren, der Generaldirektor dafür eines Schlechteren, denn er fuhr Legnib an:

„Was ist denn das für eine verdammte Bummelerei mit Ihrer Berichterstattung über die Nord-West-Bahn? Schon seit Monaten schweigen Sie sich aus. Beim letztenmal tischten Sie uns das Märchen auf, daß Sie sich monatelang im Holzinger See im Taucheranzug rumgetrieben hätten. Bin nur ge-

spannt, was Sie diesmal wieder für eine hanebüchene Ausrede haben! Jetzt brauchen Sie mir nur noch zu erzählen, daß Sie mit einer fliegenden Untertasse zusammengestoßen sind, dann hat's aber gebumst!“

„Wie Sie das so wissen!? Das war's ja! Stellen Sie sich vor...“

Heinrich schnappte nach Luft, während sein Kopf noch röter anlief und sich seine Hände am Schreibtisch festkrallten. Wenn ihn jetzt der Schlag getroffen hätte, wäre es nicht verwunderlich gewesen, aber Legnib fuhr unbeirrt fort:

„Also stellen Sie sich vor, ich komme da ahnungslos daher, und da fliegt mir eine fliegende Untertasse an den Kopf.“

Heinrich fiel geschlagen in seinen Sessel zurück und stöhnte:

„Das hält ja kein Mensch aus!“

„Das ist es ja! Ich auch nicht! Sie kennen doch meine Wirtin, diese stabile Frauensperson, der Schwung und die Treffsicherheit, — und so lag ich eben ein paar Monate im Krankenhaus!“

„Mit so faulen Witzen kommen wir nicht weiter. Sie sollen nicht immer was erdichten, sondern Sie müssen eben berichten!“

„Ich müßte aber dichten, sollte ich berichten“, orakelte der Reporter, „und wenn bei der Nord-West-Bahn-Gesellschaft nichts geschieht, so kann ich auch nicht darüber schreiben. Sowas nennt man eine Pleite!“

Der Generaldirektor fuhr hoch:

„Was? Unerhört! Fräulein Nettebein! Lassen Sie sofort Oberingenieur Bolz und Bahnrat Krause kommen!“

Auf das Kommando des Allgewaltigen stürzten die beiden herein.

„Meine Herren! Da hat dieser Berichterstatter Legnib soeben hier ganz unglaubliche Äußerungen gemacht. Stellen Sie sich vor, er behauptet, die Arbeiten an unserer Bahn wären praktisch eingeschlafen!“

Krause rieb sich verlegen das Kinn.

„Ja, was das ‚Bauprojekt‘ anbelangt, schon! Unsere bescheidenen Mittel erlauben es nicht, die Strecke über unseren H0-Abschnitt Holzingen hinaus zu erweitern, zum anderen fehlen uns die Arbeitskräfte. Unser gesamtes Bahnbetriebspersonal besteht bekanntlich nur aus drei Personen, die dazu hauptberuflich noch etwas anderes zu tun haben, und außerdem bringt unser Konkurrenzunternehmen, die „Miniaturbahnen“-Gesellschaft, ständig so viele Neuerungen, die wir nicht nur übernehmen können, sondern...“

„Aha! Da hat sich also die gute Nord-West-Bahn-Gesellschaft übernommen!“ Legnib besaß mitunter eine Ironie, die schon nahe an Gehässigkeit grenzte. Bolz wehrte beschwichtigend ab.

„Welch garstiger Ausdruck! Bleiben wir bei einem bahntechnischeren Wort: wir sind „überrollt“ worden! Geben wir es offen zu: So, wie wir es im Anfang gedacht haben, ließ es sich in der Praxis doch nicht durchführen, zumal unsere Anhänger von uns zuviel erwarteten.“

„Na, denn prost! Auf Wiedersehen, meine Herren! Leben Sie wohl!“ Der Reporter hatte es urplötzlich eilig, nachdem anscheinend nichts mehr zu erben war, doch hätte er damit beinahe die beste Chance seines Lebens verpaßt. Der Generaldirektor fuchtelte mit dem rechten Arm in der Luft herum:

„Nun mal nicht so eilig, lieber Herr! So schnell wird nicht liquidiert! Was wollen Sie denn Ihren Lesern für eine Auskunft geben?“

„Eine Auskunft? Ei, ei, ei,“ witzelte Legnib, „ich bin doch keine Auskunft!“

Bahnrat Krause blickte den Reporter verdutzt an.

„Legnib, ich glaube Sie haben das Richtige getroffen! Mir kommt da eben ein Gedanke. Wir haben noch einige Betriebsmittel; wie wäre es, wenn wir eine Nord-West-Bahn-Auskunft einrichten würden?“

Der Generaldirektor atmete erleichtert auf.

„Keine schlechte Idee, Herr Krause, machen wir!“

Der Reporter, der sich schon in Gedanken morgen an die Luft gesetzt sah, witterte Morgenluft. Fräulein Nettebein wollte Legnibs Retter sein und meinte, es würde netter sein, wenn er dabei bliebe. Als der Generaldirektor ohne viel Überlegung die Zusage erteilte, hellte sich die Miene des Berichterstatters in dem gleichen Maße auf, wie sich die Züge von Bolz und Krause verdüsterten. Die beiden Nord-West-Bahn-Experten sahen sich vielsagend an und Bolz seufzte:

„Es wird für uns ein schweres Los werden, dieser Legnib ist schwer loszuwerden!“ (Leider! D. Red.)

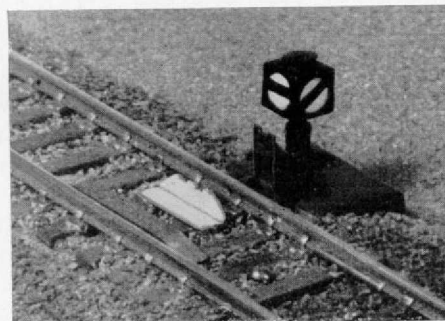
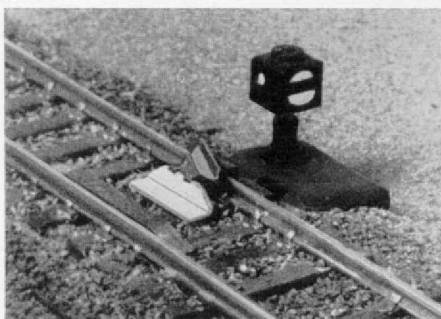
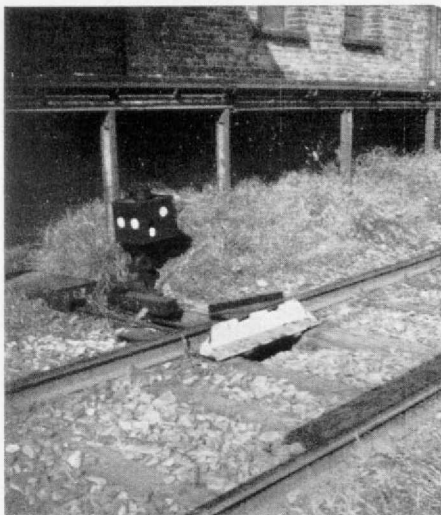
Als Schirmherr der Nord-West-Bahn begrüßen wir es, daß das tatsächlich problematische „Bauprojekt“ fallen gelassen und die ganze illustre Gesellschaft in eine „Nord-West-Bahn-Auskunft“ umgewandelt wurde. Wenn auch niemals der Plan bestanden hat, das in Heft 1/1 veröffentlichte Streckenschema in der Art wie der Teilstreckenplan „Holzingen“ Zug um Zug aufzubauen, so hat sich auch eine begrenzte Aufgabe als ebenso undurchführbar erwiesen. Einerseits steht uns die erforderliche Zeit zum fortlaufenden Bauen nicht zur Verfügung, andererseits hat ein mehrjähriges Bauprogramm zur Folge, daß die verschiedenen Vorschläge durch die Entwicklung zu rasch überholt werden. Darüber hinaus konnten viele wichtige Beiträge von Lesern und Mitarbeitern aus allerlei Gründen nicht in dem bekannten Nord-West-Bahn-Stil gebracht werden (abgesehen davon, daß er nicht nach jedermanns Geschmack ist). Mit dem gelegentlichen Herausgreifen von einzelnen, zusammenhanglosen Anleitungen war den Nord-West-Bahn-Anhängern ebenfalls nicht gedient.

Um jedoch die traditionell gewordenen Figuren nicht ganz verschwinden und auch uns etwas mehr freie Hand zu lassen, dürfte wohl die beste Lösung das neue Aushängeschild darstellen:

Auskunftei NORD-WEST-BAHN

Die Gleissperre

Abb. 1. Das Vorbild: eine Gleissperre (Rückansicht), bestehend aus Entgleisungsschuh und Sperrsignallaterne, links in Sperrstellung, rechts geöffnet, und . . .



. . . das H0-Modell des Herrn Knappe (Vorderansicht), ebenfalls in beiden Stellungen. Das linke Bild zeigt deutlich, daß ein von rechts kommender Wagen zur Laterne hin entgleisen muß.

Nach den Sicherheitsvorschriften der Eisenbahn über Flankenschutz gegen feindliche Rangierfahrten und unbeabsichtigt ablaufende Wagen sind alle Anschlußgleise, die auf ein Hauptgleis abzu-

schließen. Eine solche Gleissperre besteht aus einem rot gestrichenen Entgleisungsschuh, der durch Handhebel, seilmechanische oder elektrische Fernsteuerung über das Gleis gelegt wird und den auflaufenden Wagen entweder

zum Stehen oder — wenn der Auflaufstoß stark genug ist — zum Entgleisen bringt. (Wiedereingleisen durch Winden oder Protzenheber.) Gleissperren werden in etwa 6 m Entfernung vom Grenzzeichen der betreffenden, ins Hauptgleis führenden Weiche angebracht; der Entgleisungsschuh ist so angeordnet, daß der entgleisende Wagen vom Hauptgleis weggelenkt wird. In Gleisplänen stellt man die Gleissperre durch ein schwarzes Rechteck mit einem Pfeil dar, der die Entgleisungsrichtung zeigt (Abb. 2).

Abb. 2



Diese sehr wichtige Sicherheitsvorrichtung der großen Bahn (Abb. 1) ist mit dem (bei Dunkelheit beleuchteten) Signal Ve 3/4 gekuppelt, das im allgemeinen rechts, in Ausnahmefällen aber auch links neben dem Gleis steht (in der Fahrtrichtung vom Nebengleis zum Hauptgleis gesehen). Das Signal ist — genau wie eine Weichenlaterne — drehbar angeordnet; seine Zeichen gehen sowohl aus den beiden Fotos wie auch aus Abb. 6 hervor. Ist eine Gleissperre nicht — wie meist üblich — in mechanischer oder elektrischer Abhängigkeit von der zugehörigen Weiche, so sind zwei Signale Ve 3/4 zu beiden Seiten des Nebengleises (für jede Fahrtrichtung eines) erforderlich.

Die Abbildung 1 zeigt das Anschlußgleis einer Fabrik. Im Vordergrund (im Bild nicht sichtbar) liegt das zu schützende Hauptgleis. Ein vom Fabrikgleis (also von rechts) abrollender Wagen muß durch den Entgleisungsschuh zur Laternenseite hin zum Entgleisen gebracht werden, damit er nicht in das Profil des Hauptgleises gerät. Bei sehr scharfem Auflaufen geht möglicherweise dabei die Laterne in die Brüche.

Man findet die Gleissperren nicht nur in Anschlußgleisen, sondern auch in Nebengleisen, die zum Ordnen und Abstellen von Wagen dienen. Nebengleise, die ausschließlich dem Lokverkehr dienen, sowie Durchlauf- und

Ausziegleise erhalten in der Regel nur ein Fahrverbotssignal. In Hauptgleisen sind Gleissperren unzulässig.

Der Entgleisungsschuh ist demnach beim Vorbild eine sehr wichtige Einrichtung, aber... Hand aufs Herz! Welcher Modelleisenbahner hat bisher diese obengenannten Vorschriften beachtet und etwa hinter der Weiche seines Fabrikanschlußgleises eine Gleissperre eingebaut? Auch die Modellbahnindustrie hat diese Sicherheitseinrichtung bisher noch nie in Miniatur vorgeführt, und dabei gehört sie doch zum Eisenbahnbetrieb genau so wie alle anderen Signale, Schranken und sonstiges Zubehör.

Ich habe mir nun einmal die Zeit genommen, eine Gleissperre im Maßstab 1:90 anzufertigen. Wenn man einige unerläßliche Vereinfachungen vornimmt und bei den Abmessungen Kompromisse schließt, ist die Arbeit gar nicht schwer. Genaue Maße nach dem Vorbild können wir hier allerdings nicht anwenden, denn

1. würde dies nur einem sehr geübten Bastler möglich sein,
2. wäre die bildmäßige Wirkung schlecht, weil die Teile zu unscheinbar klein sind, und
3. ergeben sich — bedingt durch Spurkranz und Spurspiel — sowieso verschiedene Abweichungen.

Mein Gleissperren-Modell besteht aus dem Entgleisungsschuh f mit den daran angelöteten Drahtstiften h und s (siehe Zeichnung), dem Gegenhaltewinkel g (alles aus 0,3 mm starkem Messingblech), dem Schieber c (Nemec-U-Profil 2×3×2 mm) und dem daran angelöteten Blech d, das mit einem Schlitz für den Eingriff von h und einer Bohrung für den Stelldraht i versehen ist. Die zugehörige Laterne wird über einen gabelförmigen kleinen Hebel k und den an c angelöteten Stift l gedreht. Der Schieber c bewegt sich in einer 2 mm tiefen und 3 mm breiten Führungsnute n, die man in den Gleisbettungskörper einfeilt. Der Drahtstift s wird in Querbohrungen der beiden Schwellen m1 und m2 gelagert.

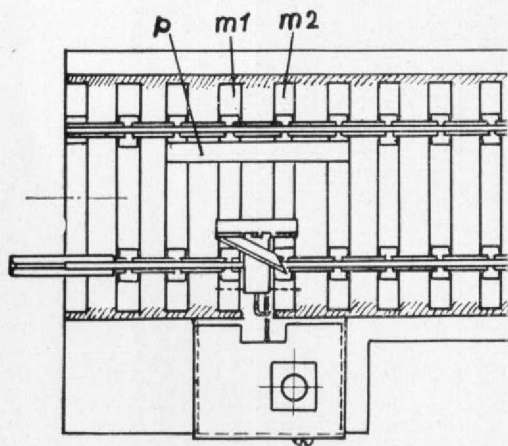
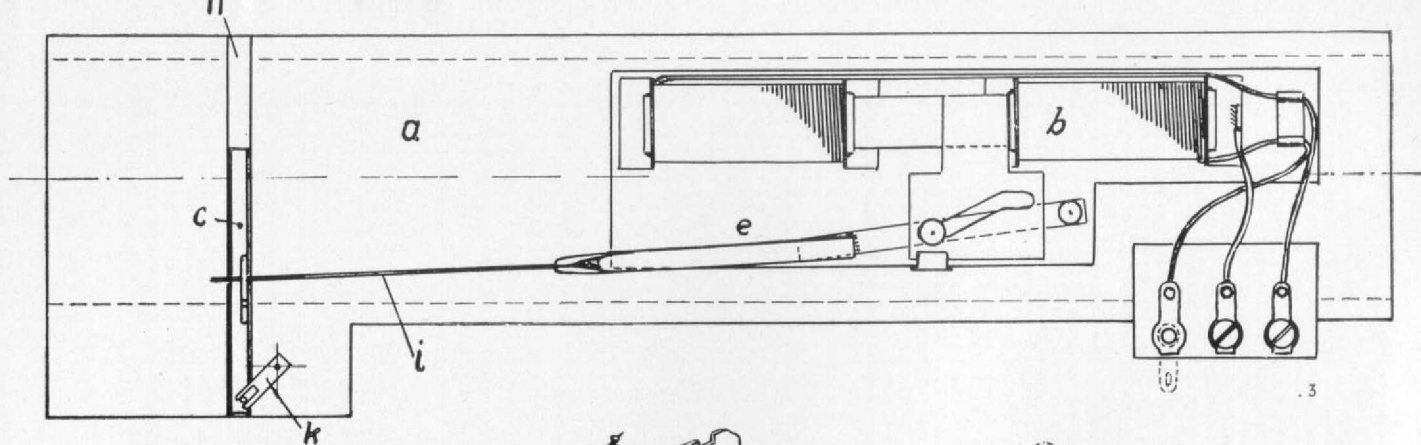


Abb. 5

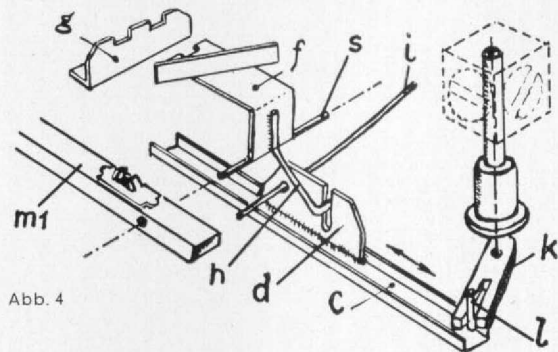


Abb. 4

Alle Zeichnungen (mit Ausnahme der perspektivischen Ansicht) im Maßstab 1:1 für Baugröße H0 (1:90).

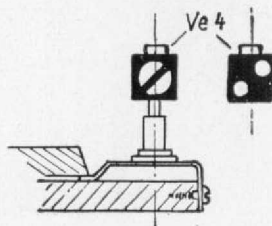


Abb. 6

