

# Miniaturbahnen

Die führende Deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 1 / BAND VIII 1956

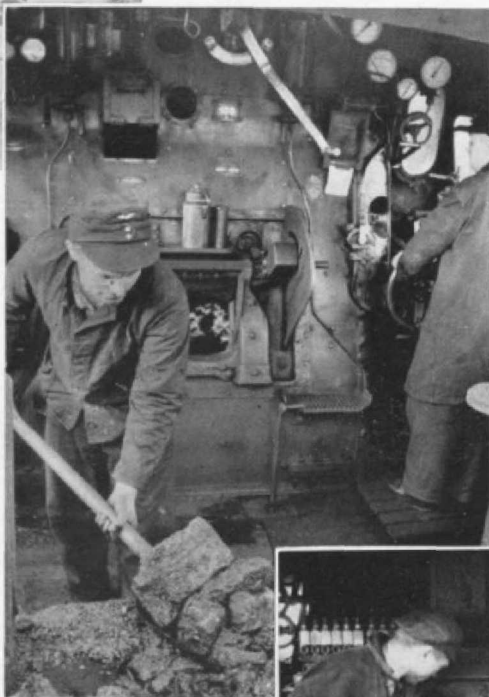
NÜRNBERG



# Mit Volldampf

geht es nun wieder in ein neues Jahr hinein und wer weiß, was uns das Jahr eintausendneuhundertsechsfünfzig wohl alles bringen wird. Leid oder Freud? Glück oder Sorgen? Was uns auch beschert oder auch erspart sein mag, eines dürfte gewiß sein: Arbeit wird es auch in diesem Jahr in Hülle und Fülle geben — nicht nur für den Lokheizer in unseren Bildern. Aber den Leistungen dieser Männer, die Tag für Tag und Nacht für Nacht vor dem Feuerloch ihre Arbeit tun, seien die ersten Zeilen des neuen MIBA-Jahrganges gewidmet. —

Mühselig ist das „Handwerk“ des Lokheizers auch heute noch — von den mechanischen Rostbeschickungs - Einrichtungen sei einmal abgesehen, denn sie sind ja doch nur in den neuesten Loks eingebaut — und wenn ein Heizer auf einer 01 seinen Dienst beendet, weiß er wohl, was er getan hat: meist nämlich den gesamten Kohlenvorrat des Tendlers fast vollständig in den unersättlichen Schlund des Feuerloches befördert. Das sind immerhin ca. 10 to. — Wenn wir also einmal mit dem Zug fahren, sollten wir eigentlich auch dieser Männer gedenken, die in Hitze und Zugluft dafür sorgen, daß unserer Lok nie der Dampf ausgeht.



Das

# Geheimnis

## des Herrn Balduin

von Thomas Relow

Die Familie des Herrn Balduin Preßberg ist eine jener Familien, die nicht viel Aufhebens von sich machen. Sie leben in irgendeiner Mietwohnung in irgendeiner Stadt, haben ein Radio und gehen samstags ins Kino. Frau Preßberg, sie hört auf den Namen Helene, macht sonntags Schweinebraten und Herr Balduin hat irgendeinen Beruf, der ihn veranlaßt, morgens punkt sieben Uhr das Haus zu verlassen und abends 17.39 Uhr wiederzukommen.

Kurz, Balduin und Helene lebten, was man ein harmonisches Leben nennt, und seit zwei Jahren hatten sie noch ihre alte Mutter, Frau Huckauf, bei sich, die das auch nicht änderte.

Das war alles so — bis, ja — bis sich da etwas einschlich, das die Harmonie nicht gerade zerstörte, aber doch angriff. Irgend etwas ging in Balduin vor. Er hatte samstags keine Lust mehr ins Kino zu gehen und meinte zum sonntäglichen Schweinebraten, der wäre nicht nötig. Frikadellen täten es auch. Frau Helene wurde das Herz schwer, und auch Frau Huckauf schüttelte den Kopf. Und eines Abends sagte er: „Ich habe für den Chef noch etwas zu erledigen“, verschwand und kam erst gegen elf Uhr wieder.

Das hatte es bisher noch nie gegeben.

Doch nicht nur der Chef zwang ihn zu abendlichen Ausgängen. Da tauchten in den Reden Balduins plötzlich Arbeitskollegen auf, von deren Existenz Helene nie eine Ahnung gehabt hatte und die von Balduin besucht werden mußten. Doch kein Wort war aus ihm heraus zu bringen.

Frau Helene wurde immer blasser und suchte, wenn Balduin so spät nach Hause gekommen war, jedesmal verstoßen auf seiner Jacke nach dunklen oder gar roten Frauenhaaren — sie war blond — und entdeckte nichts. Frau Huckauf jedoch hatte die verwegendsten Gedanken. Sie kannte während des Krieges mal einen von der Abwehr. „Und da war es ganz ähnlich“, sagte sie zu ihrer Tochter, „paß auf, die haben den, der muß agentieren“.

Sie sagte „agentieren“, denn spionieren — meinte sie — hätte ihrer Tochter doch zu hart geklungen. „Aber es ist schon allerhand von dem Kerl, dem Lausbub... in so einer achtbaren Familie.“ Und sie konnte darüber in Zorn geraten, vor alten Dingen, weil sie nicht erfahren konnte, was er „agentierte“.

Helene aber lag, wenn Balduin weg war, in ihrem Bett und grübelte. Vor ihrem inneren Auge sah sie Balduin, wie er eine „Dame“, die fast nur mit schwarzen Netzstrümpfen bekleidet war, auf dem Schoß hielt, sah ein blauseidenes Himmelbett, denn CinemaScope und Technicolor hatten sie eingehend über alle diese schrecklichen Möglichkeiten unterrichtet.

An einem kühlen Novemberabend, Balduin war gerade wieder ausgegangen, mußte Helene noch einmal in den Keller, um Holz zu holen. Aber sie war rasch und ohne Holz wieder oben.

„Mutter, da unten ist was los“, rief sie ganz käsig im Gesicht und außer Atem. „Hinten in dem kleinen Kellerraum, der immer versperrt ist, rumort es, ganz laut — und Licht ist auch!“

„Siehst du, habe ich es nicht gesagt.“ Frau Huckauf war schon genauso aufgeregt wie ihre Tochter. „Das ist er, er spioniert, jetzt sag ich's, er spioniert!“

„Nein, nein“, schluchzte Helene, und als bald darauf Balduin kam, wagten sie kein Wort mehr zu sagen.

Den nächsten einsamen Abend jedoch, nachdem Balduin wieder gegangen war, redete Frau Huckauf ihrer Tochter so lange zu, ihren Mann da unten und aus der Geschichte herauszuholen, schließlich seien sie ja eine achtbare Familie — bis Helene sich endlich entschloß, weiß um die Nase und zitternd in den Keller hinabzusteigen.

Dann stand sie vor der Tür, hinter der das seltsame Geräusch zu hören war. Eine Sekunde — zwei Sekunden — nach der dritten Sekunde versuchte sie es: „Balduin!“

Keine Antwort.

Da packte sie die Verzweiflung, sie hämmerte mit beiden Fäusten an die Tür: „Balduin, Balduin!“

Plötzlich gab die Tür nach — daß sich ein Schlüssel drehte, hatte sie nicht gehört — und Balduin stand vor ihr mit hängenden Schultern und rot im Gesicht.

Sie sah auf ihn, sah in den Kellerraum und dort auf einen großen Tisch, von dem das Geräusch kam.

„Aber Balduin... du spielst... Eisenbahn... hier unten...?“

Balduin stotterte nur: „Ich dachte ... ich dachte, ihr lacht mich doch nur aus...“

Heft 2/VIII ist in der 3. Februarwoche bei Ihrem Händler!



# Der stabile Unterbau

von Insp. F. Kieweg, Plattling

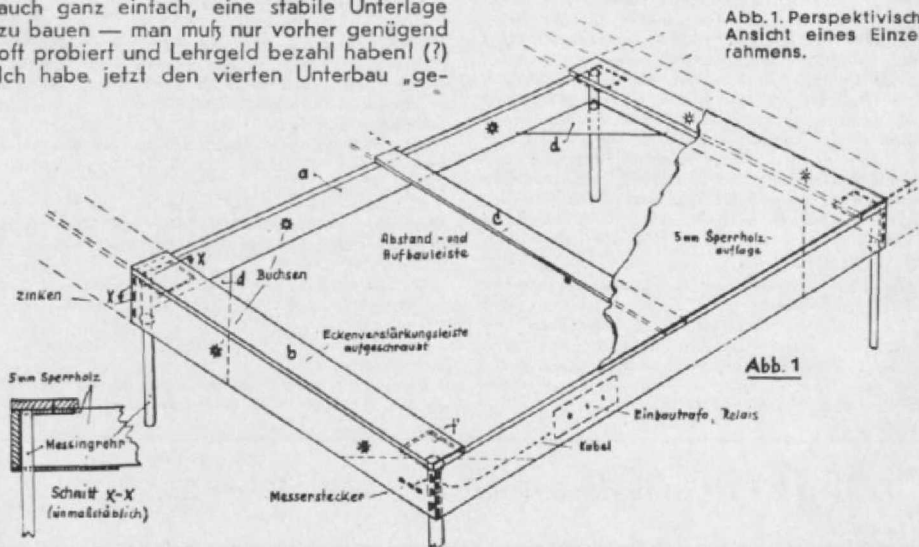
Bei der Planung einer Modellbahnanlage muß der Modellbahner meist zuerst die Raumfrage lösen. Damit der Gleisplan und die Linienführung aber nicht zu stark zusammengedrängt werden, dürfte es erforderlich sein, auch verhältnismäßig kleinen Anlagen eine Mindestgröße von  $2,00 \times 3,00$  m zu geben. Diese Fläche wird aber nur bei wenigen Glücklichen als dauernd zur Verfügung stehender Platz vorhanden sein. Ich möchte daher für die vielen „Unglücklichen“, die ihre Anlage zerlegbar aufbauen müssen, eine Lösung aufzeigen.

Nur ein guter tragfähiger Unterbau gewährleistet einen guten Oberbau (gute Gleislage). Das ist der Grundsatz bei Oberbauarbeiten der Deutschen Bundesbahn. Betrachten wir daraufhin aber einmal bei den verschiedenen Modellbahnanlagen besonders den Unterbau. Oder vielleicht heben wir die Anlage gar einmal seitlich an: Bröckelt Gips ab? Biegen sich die Balken? Statik? Nun, mit letzterem wollen wir lieber gar nicht erst anfangen. Es ist ja auch ganz einfach, eine stabile Unterlage zu bauen — man muß nur vorher genügend oft probiert und Lehrgeld bezahlt haben! (?) Ich habe jetzt den vierten Unterbau „ge-

boren“ und er scheint mir nun endlich das Richtige zu sein.

Der Unterbau besteht aus vier Unterbau-Rahmen von je  $1,20 \times 1,60$  m Größe (Abb. 1). Diese Rahmen können in verschiedenen Formen und selbstverständlich auch in anderen Abmessungen zusammengebaut werden (Abb. 3). Damit jedoch der spätere Aufbau (Gleise, Gelände, Gebäude usw.) ohne besondere Anstrengungen erfolgen kann, sind m. E. die Rahmenausmaße nicht größer als  $1,20 \times 1,60$ – $2,00$  m zu wählen. Die Leisten (a) sind durch Zinken, Verleimen und Verschrauben oder Nageln zu einem Rahmen zusammenzubauen. Hierauf sind die Eckleisten b und die Abstands- oder Aufbauleisten c aufzuleimen und aufzuschrauben. Die dreieckförmigen Eckenaussteifungen d aus 5 mm Sperrholz sind an der Unterseite der Rahmen anzuschrauben. In diese Aussteifungen werden in den Rahmenecken Löcher ( $12$  mm  $\varnothing$ ) für die Messingfüße ( $10$  mm  $\varnothing$ ) gebohrt. Ferner sind

Abb. 1. Perspektivische Ansicht eines Einzelrahmens.



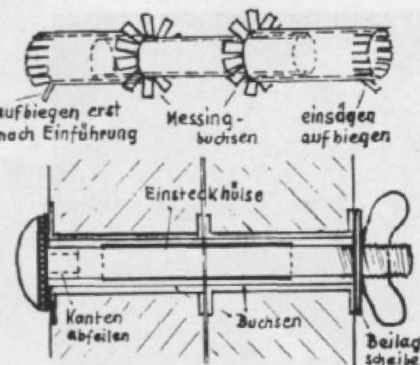


Abb. 2. Konstruktion der Kopplungsschrauben zwischen den Rahmen.

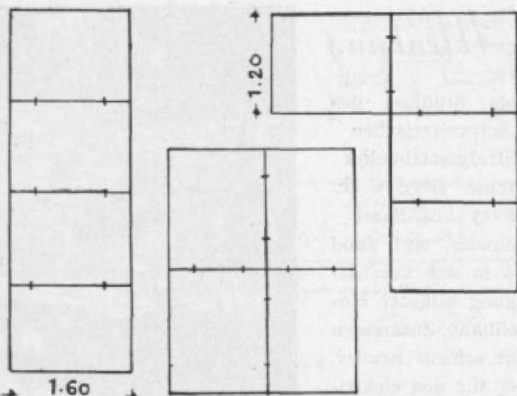


Abb. 3. Die einzelnen Rahmen lassen sich in verschiedenster Weise zusammenstellen.

als Abstützung und Führung für die ca. 65 cm langen Messingrohre in den Ecken an der Unterseite der Eckleisten b kleine, 5 mm starke Sperrholzplättchen f mit entsprechenden Löchern anzuschrauben.

Auf diesen Unterbau-Rahmen kann nun eine 5 mm starke Sperrholzplatte aufmontiert werden, falls man es nicht vorzieht, die bekannte Stäbchenbauweise anzuwenden. Die „eigentliche Raffinesse“ bildet nun das genaue Zusammenfügen mehrerer solcher Unterbau-Rahmen. Hierzu sind 8 er Kopplungen (Messinghülsen mit Verbindungshülsen, wie sie zur Verlängerung der Angelgerten zum Preis von 0,65 DM das Stück in den Fachgeschäften für Angelbedarf erworben werden können), erforderlich. Aus diesen Hülsen werden, entsprechend der gewählten Rahmen-Holzstärke kleine Buchsen gefertigt (Abb. 2), die eine Verstärkung der Löcher und nach den Einführern der Verbindungshülsen eine einwandfreie und genaue Verbindung sicherstellen. (Es ist allerdings nötig, die Löcher in den jeweils zusammenstoßenden Rahmenwangen zweier Rahmen gleichzeitig in einem „Durchgang“ zu bohren.) Durch diese Hülsen werden so-

dann Flügelschrauben gesteckt und die Rahmen eng aneinander geschraubt. Die eventuell noch verbleibende kleine Fuge kann später bei geschickter Geländeanordnung (Muldenüberhang, Gebäudekante usw.) vollkommen unsichtbar gemacht werden.

Die Kabelverbindungen von Platte zu Platte werden von Messersteckern (kleine Ausführung) — bei der Firma Holzinger, Radiobedarf, München, Am Marienplatz, erhältlich — übernommen. Im übrigen können im Anlagen-Unterbau sehr zweckmäßig alle Kabel, Trafos, Gleichrichter, Sicherungen, Schaltanlagen, Bahnsteigunterführungen, Drehscheibengrube, Förderanlagen der Bergwerke, usw. untergebracht werden.

Damit von dem mit großer Liebe und Mühe angefertigten „Unterbau“ der größte Feind im Bauwesen — Wasser und Feuchtigkeit — ferngehalten wird und etwaige Betriebsgefahren, Gleisverwerfungen (Rahmenvorbiegungen) vermieden werden, sind die Holzteile mit Ölfarbe zu streichen.

Zum Schluß möchte ich noch verraten, daß der Zusammenbau, sowie der Abbau des hier beschriebenen 4-teiligen Unterbaues nur jeweils 4 Minuten dauert.

Das **Inhaltsverzeichnis** für **Band VII/1955** liegt diesem Heft bei.

**Einbanddecken** für **Band VII/1955** sind in Kürze lieferbar.

Preis DM 2.—





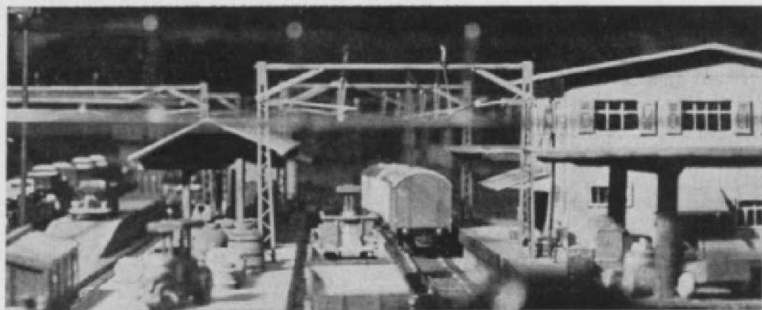
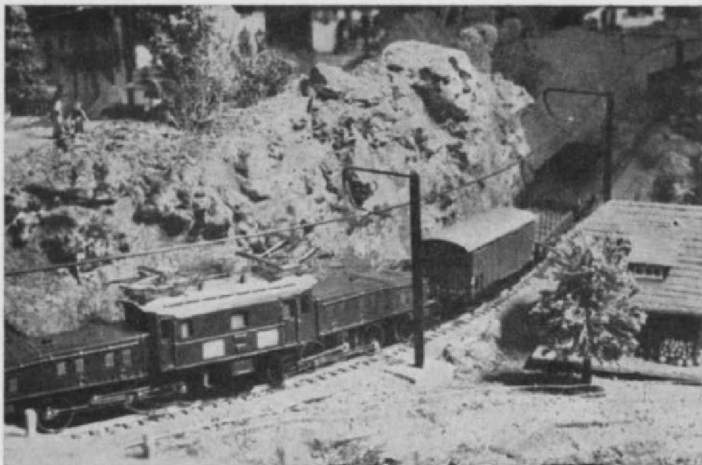
# Ablenkung

vom Studium des Schweizerischen Strafgesetzbuches suchte Herr C. E.

Frey aus Basel/Schweiz und fand sie in der Beschäftigung mit der Modellbahn. Zusammen mit seinem Bruder, der für den elektrischen Teil „verantwortlich zeichnete“, erbaute Herr Frey

eine H0-Anlage mit Nemece-Selbstbaugleisen, die von Industriefahrzeugen verschiedener Fabrikate befahren wurde. „Wurde“ deshalb, weil die Anlage

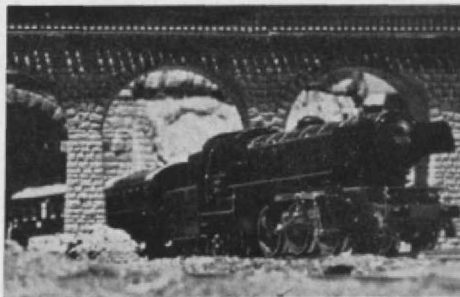
inzwischen wegen Wohnungswechsels abgebaut werden mußte und das ausgerechnet zu dem Zeitpunkt, als die Anlage gerade fertig und in Betrieb genommen worden war. Ueber die Entstehung der  $3 \times 5$  m großen Anlage schreibt Herr Frey: „Nach dem Bau einer ersten Anlage, die ich während der Kriegsjahre in Baugröße 0 schlecht und recht ‚auf die Beine stellte‘, verlor ich für einige Zeit das Interesse am Modellbähneln (wie man bei uns so nett sagt). Aber eines Tages gewann ich beim Karten-





spiel als meiner Sünde Lohn ein nettes Sümchen. Mein „Gegner“ seufzte beim Auszahlen: „Das hätten zwei schöne D-Zug-Wagen werden sollen...“. Sein Seufzer rührte mich derart tief (oh ja, ich bin eine empfindsame Seele), daß ich hinging und zwei Wagen kaufte — aber für mich. Ich stellte sie in meiner ‚Bude‘ auf. Doch bald fehlte mir die dazugehörige Lok und dann ein paar Schienen. Und so fing die Geschichte eben an...“.

Ja, und aus dieser „Geschichte“ entstand dann



zeugpark in seinem letzten Stadium schließlich auf und die Sicherheit der vielen Züge, die in dichter Folge über die Strecken eilten. — Die neue Anlage ist aber bereits in Angriff genommen worden. Sie wird aber ganz anders aufgebaut. Vor allem soll sie als „letzte Erkenntnis“ mit dem Zweischienen - Zweileiter - Gleichstrombetrieb ausgerüstet werden.

die Anlage, die auf den Bildern gezeigt wird. Die Stromversorgung erfolgte aus 9 Transformatoren über ebenso viele Fahrregler. Der Streckenplan bestand aus vier ineinander verschlungenen Ovalen und einer verhältnismäßig langen Nebenstrecke. 42 elektromagnetisch betriebene Nemece-Weichen waren in die Anlage eingebaut. 12 Lokomotiven, 24 Personenwagen und ca. 70 Güterwagen wies der Fahr-

