

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift

8 Jahre
MIBA

MIBA-VERLAG

NR. 12 / BAND VIII 1956

NÜRNBERG

Es schlägt mal wieder 12 . . .

...im MIBA-Kalendarium! Richtig! Mit MIBA-Heft Nr. 12 hat ja wieder ein neues MIBA-Jahr angefangen, auch wenn Band VIII erst Ende des Jahres zu Ende geht. Wer jetzt verwundert den Kopf schüttelt, zählt zu den Neulingen und kann sich keinesfalls auskennen. Und wenn alte Leser den Kopf schütteln sollten, dann höchstens aus Ärger, weil sie es — Donner und Doria! — fast verschwitzt hätten. Macht nichts! Vor Jahren hatten wir mal nicht daran gedacht und haben dafür x Nasenrümpler bekommen. Also, Flasche her und einen kräftigen Schluck auf das „Geburtskind“ getrunken!

Ja, ja, es ist schon lange her, seit das erste MIBA-Heft das Licht der Welt erblickte. „Licht“ ist zwar übertrieben, denn es sah damals sehr düster aus mit dem Absatz (der Hefte). Mit Ach und Krach wurden die ersten Nummern „verschoben“ (und genau so die Erscheinungstermine); die ersten Hefte faßten wir mit dem nächsten Jahrgang zu Band I zusammen und daher rührt die Differenz zwischen Lebensalter und Bandziffer. Aber das schadet nichts, denn so haben wir einen Anlaß mehr zum Feiern, und Feste sollte man sich sowieso nie und nicht entgegen lassen!

Bevor Sie jedoch blau sind, wollen wir nochmals schnell festhalten: Wir feiern den 9. Geburtstag und bleiben dennoch vorerst noch im Band VIII! Weil... ach so, das wissen Sie ja bereits! Sie möchten dem Geburtskind natürlich auch was schenken? Hm! Aber was? — Ich hab's:

Schenken Sie ihm weiterhin Ihr Vertrauen, schenken Sie ihm Ihre langjährige Freundschaft wie die Vielen, die seit dem 1. Heft treue Anhänger geworden und geblieben sind! Schenken Sie ihm einen neuen Abonnenten, werben Sie also etwas in Ihrem Bekanntenkreis, damit das Geburtskind allmählich größer und noch leistungsfähiger wird!

Wenn tatsächlich jeder MIBA-Freund nur einen neuen, dauerhaften Abonnenten bringen würde, könnte das Heft billiger werden, was heute im Zeitalter der allgemeinen Verteuerung nicht ohne weiteres möglich ist. Experimente können wir nicht anstellen, sonst würden wir am Ende die gesunde Basis verlieren. Nur eine merkbare Erhöhung der Abonnenten könnte die Entlastung bringen, die auch Ihren Geldbeutel wieder entlasten würde. Machen wir es also so:

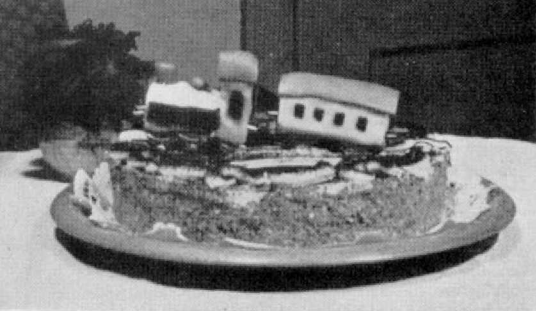
Wer einen neuen Jahres-Abonnenten bringt, erhält einen Gutschein über das in Kürze erscheinende Buch „Der Zauber schöner Anlagen“. eingelöst wird der Gutschein nach Einbezahlung des Jahresbetrages durch den neuen Leser; bei monatlicher Bezahlung der Hefte allerdings erst nach Ablauf des Jahres. Wir müssen diese Klausel leider vorsehen, da es bei einer früheren Werbekampagne fast durchwegs der Fall war, daß der neugewonnene MIBA-Abonnent nach 2-3 Heften wieder abbestellte. Wertvoll im Sinne obiger Ausführungen sind tatsächlich nur dauerhafte Kunden! Ergo:

Miba-Freunde werbt neue Dauerabonnenten! Gutschein für Anlagenbuch folgt postwendend!

Es freut uns immer wieder, daß die „MIBA“ (eine Kurzbezeichnung, die die ersten Leser prägen) immer mehr ausgelegt wird mit der Deutung „Meine immer beliebte Avenlektüre“. Und so soll es ja auch sein! Die MIBA soll nicht nur ein Ratgeber für alle möglichen Fragen und Probleme sein, sondern gleichzeitig eine Lektüre, die Freude macht und eine Erholung vom Alltag bedeutet. Auch wenn man nur einen Teil all der vielen Dinge, Aufsätze, Kniffe und Winke nutzbringend anwenden kann, so will man wenigstens informiert sein, sich geistig mit dem einen oder anderen Problem auseinandersetzen, oder die vielen

Anlagenbilder auf brauchbare Motive und Anregungen hin studieren. Wenn man die dicken Bände der letzten Jahre durchschaut, so staunen sogar Dinge, Aufsätze, Kniffe und Winke nutzbringend Fülle der Anregungen, die darin enthalten sind. Schon mancher Leser hat uns gefragt, wo wir das alles hernehmen und ob das Thema eines Tages nicht erschöpft sein dürfte? Zugegeben: Ohne die Mitarbeit unserer Leser wäre es nicht zu schaffen! Und so möchte ich auch an der Schwelle dieses MIBA-Jahres wieder allen denjenigen danken, die sich aktiv an der Gestaltung der Zeitschrift beteiligt haben! Es kommt natür-

Heft 13/VIII ist in der 3. Oktober-Woche bei Ihrem Händler!



Eine sinnige Modellbahner-Geburtstagsorte — aber nicht für uns, sondern für Herrn K. Rechlin, Frauenfeld/Schweiz!

lich hin und wieder vor, daß die eine oder andere Einsendung nicht verwendet werden kann, weil entweder die Fotos zu schlecht sind oder ein Thema in gleicher oder ähnlicher Behandlung mehrmals vorliegt und dann hat eben der eine oder andere mal Pech gehabt! Lassen Sie sich durch solche Zwischenfälle nicht verdrießen, vielleicht klappt es das nächste Mal, daß Ihr Name und Ihre Arbeit in der MIBA verewigt wird. Vielleicht ist es überhaupt einmal gut, bei dieser Gelegenheit auf wichtige Punkte einzugehen, die die Einsender von Manuskripten und Anlagenfotos zu beachten belieben mögen:

1. Manuskripte, jedes Foto und jede Zeichnung mit Namen und Anschrift versehen!
2. Fotos (schwarz-weiß, glänzend) möglichst in 9x12 cm-Vergrößerungen einsenden, noch größer noch besser!
3. Manuskripte und Begleitbrief unbedingt getrennt halten!
(Bestellungen usw. werden nicht von der Redaktion, sondern vom Versandbüro erledigt.)

Unterstützen Sie uns bitte auch im neuen MIBA-Jahr wieder mit Aufsätzen, Bauanleitungen usw.! Es gibt bestimmt noch viele, die gern etwas hersenden würden, aber zum Teil befürchten, daß es nichts taugt, uninteressant, zu unwichtig und was weiß ich noch sel. Wie oft schon wurde aus einer winzigen Angelegenheit ein ausgezeichnete Artikel „gezimmert“, indem wir beim Einsender nachhaken, Fotos, Zeichnungen usw. kommen ließen und ihm also sukzessive die „Würmer aus der Nase“ holten! Auch auf das „deutsch“ kommt es nicht an, das biegen wir schon zu recht und auch ungelenke Bleistiftskizzen werden fachmännisch „gerade gebogen“. Also keine falsche Bescheidenheit, keine Minderwertigkeitskomplexe, sondern immer nur her mit den Einfällen, Vorschlägen, Bauanleitungen, Basteleien, Kniffen, Winken und Ideen! Bedenken Sie bitte, daß wir nicht nur Anlagenbilder veröffentlichen wollen, sondern heute mehr denn je auf die aktive Mitarbeit der Modellbahner angewiesen sind. Einige tausend Bastler knobeln schließlich mehr aus als 3 Mann, die vor lauter Verlagsarbeit kaum mehr zu etwas kommen? Etwas, was im Verhältnis zu ausländischen Zeitschriften überhaupt fehlt, sind

komplette Anlagenbau-Berichte etwa unter dem Motto: „So baute ich meine Anlage“, also angefangen vom Unterbau bis zur vervollständigten Anlage mit all den Erfahrungen, die man dabei machte. Wer macht hier den Anfang bzw. wer kann ihn machen? Alle diejenigen, die neu mit einer Anlage beginnen, sollten von Anfang an sämtliche Baustadien fotografieren (auch Details der Rahmen- oder Plattenbauweise), um in 1-2 Jahren einen solchen Bericht liefern zu können. Wir werden auch dann noch dankbare Abnehmer sein (vorausgesetzt, daß die Fotos einigermaßen etwas taugen!).

Aber nicht nur Anlagenfotos sind erwünscht. Soviele nette kleine Basteleien können Wunder wirken, wenn 1-2 Fotos und wenigstens 1 Zeichnung beigegeben und der Vorgang zumindest stichwortartig festgehalten wird. Typische und gute Beispiele: Kupplungsartikel von Eilhardt in Heft 9/VIII, Verladeanlagen von Balcke im selben Heft, der Bau einer E91 von Brüning, ebenfalls Heft 9/VIII, Schwingachsen von Ortsiefer in Heft 3/VIII, u. a. m. In der Honorierung sind zwar einige „Pannen“ eingetreten, doch ist durch eine Neuorganisation zukünftig gewährleistet, daß die — ebenfalls verbesserten — Honorare künftig sofort nach Erscheinen des betreffenden Heftes überwiesen bzw. auf Wunsch dem Konto gutgebracht werden. (Im übrigen waren einige Umstände mit Schuld, die nunmehr beseitigt sind). Geben Sie sich also einen Ruck (auch diejenigen, die sich bislang noch nicht hervorgetan haben!) und schicken Sie — ruckzuck! — Beiträge aller Art!

Und noch etwas! Dem heutigen Heft liegt ein sogenannter Fragebogen bei, wie wir es vor Jahren schon einmal getan haben. Bitte, seien Sie so nett und füllen Sie diesen aus. Wir wollen eine neue Statistik ausarbeiten und mit derjenigen vor 8 Jahren vergleichen. Das Ergebnis wird nicht nur jeden von uns interessieren, sondern auch für jeden interessant sein. Seien Sie bitte kein Spielverderber! Es darf diesmal kein einziger fehlen, sonst würde das Ergebnis ja verfälscht! Lassen Sie sich das hüfchen Porto nicht gereuen, doch beachten Sie hierbei folgendes:

Als Drucksache nur absenden, wenn Sie dem Fragebogen nicht mehr als 3 Worte hinzugefügt haben! Im anderen Falle gilt er als Brief und kostet entsprechendes Porto. Das Strafporto der letzten Fragebogenaktion können wir mit dem besten Willen nicht mehr tragen; wir müssen solche Briefe, so leid es uns tun würde, an den Absender zurückgehen lassen!

Nun aber Schluß mit dem Palaver!

*Vergessen Sie bitte nicht
die Werbe- und die Fragebogenaktion!*

Mit besten Empfehlungen wie Immer

Ihr

WeWaW

(alias *Werner Walter Weinstötter*)

Schildbürgerstreich!

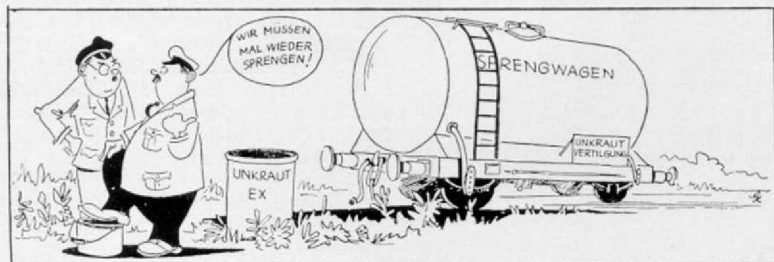
Es war einmal ein Mann, der hatte eine Eisenbahn. Auf Platten. Ebenso platt war er, als er sich ein Haus gebaut hatte und umzog: Die Bodentreppe war nicht groß genug, um die Anlage auf diesem Weg auf den Dachboden zu schaffen. Und so mußte er sich anderes zu schaffen machen



und zwar: Dachdecker bestellen, Dachziegel abdecken, Querlatten heraus sägen, 3 Leitern anstellen, 4 Mann hoch 3 Anlagenteile durch die Öffnung im Dach bugsieren, Leisten wieder annageln, Ziegel wieder decken lassen, halt — Glasziegel (statt der alten) einbauen, 5 Wochen lang die trotz aller Maßnahmen trotzdem etwas ramponierte Anlage wieder in Schuß bringen...!

Ja, ja: Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht sorgen! — Nichts für ungut, Herr Timm! Und weil wir gerade beim Schmunzeln sind, schmunzeln wir weiter:

So sieht unser Karikaturist die „Remilitarisierung der Bundesbahn“



„Sprengkommando“ der Bundesbahn zum Einsatz bereit

Übers Wasser führt ein Steg Und darüber geht der Weg ...

Klaus-Uwe
Westensee
Heide/Hol.

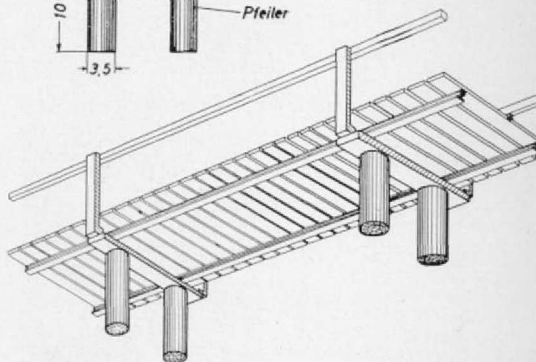
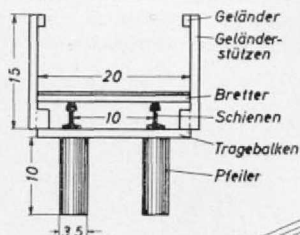
Angenommen, auf unserer Anlage „fließt“ ein Bach — ja, der von Jokl in Heft 11/VII — den ein schmaler Fußweg kreuzt. Eine große, komplizierte Brücke wäre hier ein Unding; ein kleiner Fußgängersteg erfüllt den gleichen Dienst genau so gut.

Mein „Bach“ hat eine Breite von ca. 6 bis 7 cm, was etwa einer Breite von ungefähr 6 m gleichkommt. Dabei können wir uns gleich merken, daß 1 m in der Natur 11 mm in H0 entspricht. — Von den Möglichkeiten, die wir haben, um das Wasser zu überbrücken, greife ich folgende zwei heraus:

Ausführung 1

Als Material benutzen wir 2 übriggebliebene Schienenprofile, die wir auf 8 cm Länge kürzen, etwas Fournierholz, ganz wenig Sperrholz, den Stiel einer Totofahne, UHU-hart, etwas Tuscharben (braun, schwarz, evtl. auch rot) und — Geduld. Diese ganzen „Gegenstände“ haben wir sicher vorrätig. Und nun geht's los:

Das Fournierholz (Fh) schneiden wir mit einem Messer oder einer Rasierklinge — nur keine Schere benutzen! — in Richtung der Fasern zu etwa 3 mm breiten Streifen auf, die wir dann je 2 cm lang schneiden. Das werden die Bohlen für die Fußgänger. Diese Boh-

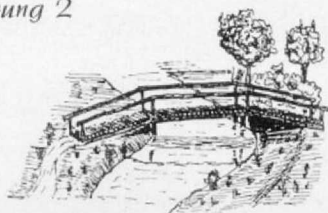


len legen wir nebeneinander auf den Tisch; dann leimen wir die Schienen, die 1 cm auseinander sind, mit UHU-hart auf die Planken (siehe Skizze).

Wenn diese Verbindung gut getrocknet ist, leimen wir in 50 mm Abstand voneinander 2 Tragschwellen auf die Schienen. Sind diese auch angetrocknet, befestigen wir auf ihnen die Pfeiler. Diese sind je ein cm lang; wir schneiden sie in dieser Länge einfach von den Stielchen der Totofahnen ab. Nun das Geländer: Die Geländerstützen erhalten wir, wenn wir ein Streichholz spalten. So werden die Stützen, die von der Brückenoberfläche an ca. 12 mm hoch sind, nicht zu dick. Auf diese Stützen — oder an sie — kleben wir noch eine Längsleiste als Geländer, die wir ebenfalls von dem Fh abschnitten. Nun die Brücke noch ein bißchen dunkel gefärbt, und fertig ist der Steg. Haben Sie übrigens gemerkt, daß unser Arbeitsgang genau rückwärts — von der Wirklichkeit aus gesehen — ging?



Ausführung 2



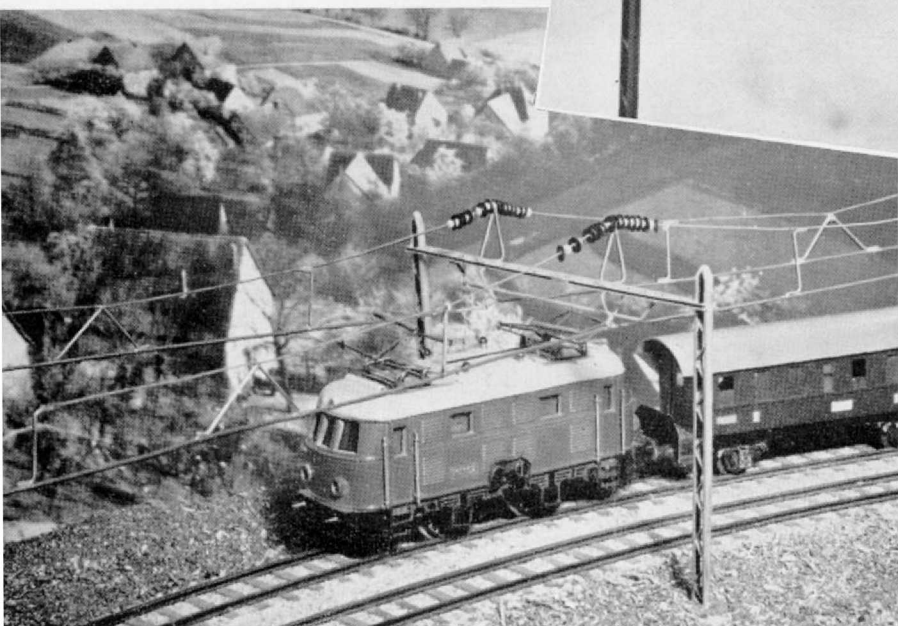
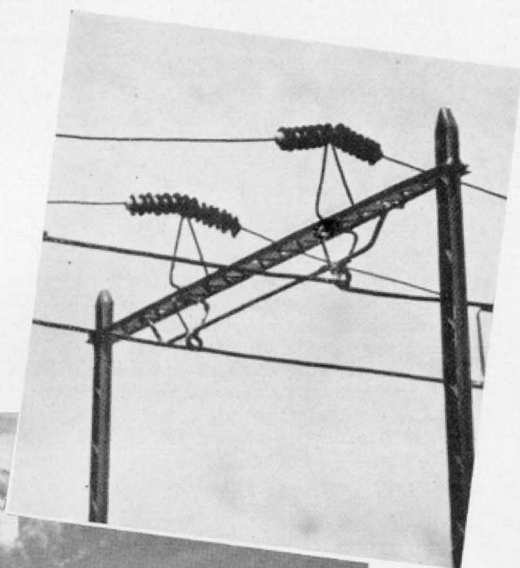
Die Konstruktion der zweiten ist ganz ähnlich der der ersten, nur daß wir jetzt keine Schienen benutzen, sondern statt deren Holzleisten. Einige Maße: Länge der schrägen Aufgänge 45 mm, des Mittelteils 55 mm. Die langen Holzleisten müssen also 145 mm lang sein. Breite etwa 3 bis 4 mm, Stärke 1 bis 1,5 mm. Die Leisten knicken

wir, indem wir die entsprechenden Teile leicht einschneiden. Der Winkel beträgt ungefähr 15° an der Bruchstelle. Alles Übrige siehe oben und in den Skizzen.

Hoffentlich gibt diese kleine Schilderung auch Ihnen eine Anregung, sich etwas Ähnliches auf Ihrer Anlage aufzubauen. Viel Spaß!

Faschingsreste -

— auch eine Möglichkeit! Pailletten vom Kostüm und kleine Perlen aus Muttis Nähkasten, und fertig sind die Isolatoren-Imitationen unserer Oberleitung! Eine Idee des Herrn Kurt Schulz aus Berlin-Charlottenburg.



Praktische Schaltkniffe

von H. Hoyer, Hamburg

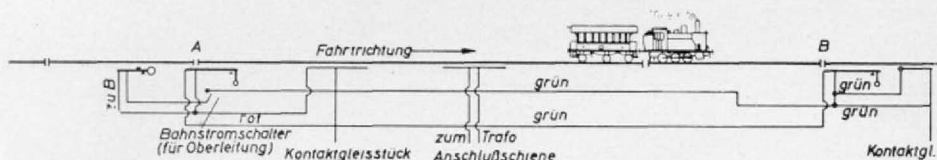
für Märklin-Zweispul-Signale

Anbei übersende ich Ihnen einen kleinen Schaltkniff für die Märklin-(Zweispul-) Signale. Es handelt sich hierbei um Signale an einer für Miniatur-Begriffe längeren Strecke, die nur in einer Richtung befahren wird, bzw. für das rechte Gleis einer zweigleisigen Strecke.

Es kommt bekanntlich auch bei der Bundesbahn vor, daß die Länge einer Blockstrecke gleich dem Vorsignalabstand ist. Das Vorsignal steht dann für gewöhnlich kurz vor dem vorherigen Hauptsignal. Gehen wir einmal davon aus, daß wir die fragliche Strecke „vollautomatisiert“ hätten und den zweiten Bahnstromschalter nicht benötigten, da wir keine Oberleitung besitzen. Sind die Signale nun ganz normal geschaltet, ergibt sich folgendes Bild: Nachdem ein Zug das Signal „A“ (siehe Skizze) überfahren hat, stellt sich dieses, wenn das eingebaute Kontaktgleisstück seine Schuldigkeit getan hat, auf „Halt“. Falls die Strecke vor diesem Zug völlig frei

geführt, von der zweiten „Oletubastrochabu“ (noch scheuflicher?) ein Kabel in die grüne Buchse Hauptsignal „B“, der rote Stecker in die rote Buchse von „A“; selbstverständlich unter gewohntem Einbau eines Anschlußgleises (3600 AA) zwischen „A“ und „B“. Dann haben wir erreicht: Das Vorsignal zu „B“ kann nur dann auf Fahrt stehen, wenn das Hauptsignal „A“ auch auf Fahrt steht.

Der zweite Kniff regelt die Ausfahrt eines Zuges aus einem mehrgleisigen Bahnhof auf eine eingleisige, in beiden Richtungen befahrene Strecke bzw. die Vorbeifahrt an dem auf Halt stehenden Einfahrtsignal. Und zwar wieder die „Oletubastrochas“: Wir verbinden jeweils eine Buchse dieses Schalters mit der Stromquelle der freien Strecke und die andere Buchse mit den unterbrochenen Gleisstücken vor dem Einfahrtsignal. — Halt, ich vergaß, Ihnen zu sagen, welche Buchsen Sie nehmen müssen: Natürlich die der Ausfahrtsignale.....Falls Sie ein



war, steht nun noch das bei „A“ stehende, zu „B“ gehörige Vorsignal auf „Freie Fahrt erwarten“. War jedoch Hauptsignal „B“ zum Zeitpunkt des Durchfahrens von „A“ geschlossen, kann der Lokführer eines weiteren Zuges folgendes erleben: Hauptsignal „A“ zeigt HP 0, und das Vorsignal schnell plötzlich auf „Freie Fahrt erwarten“. Das ist ein unhaltbarer Zustand. In meinem „Direktionsbezirk“ wurde daher folgende Schaltung ausgeknobelt:

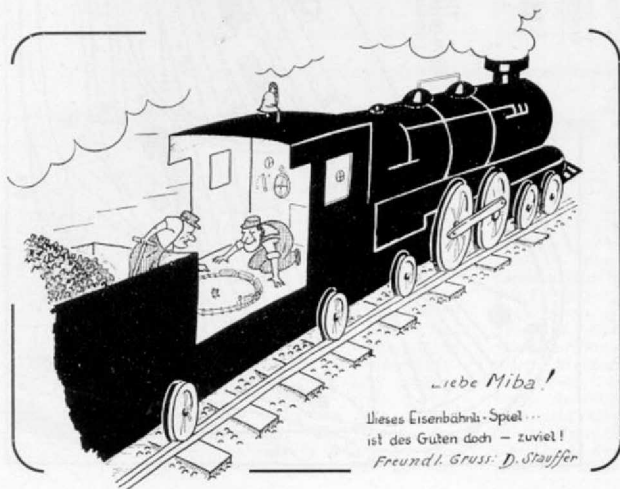
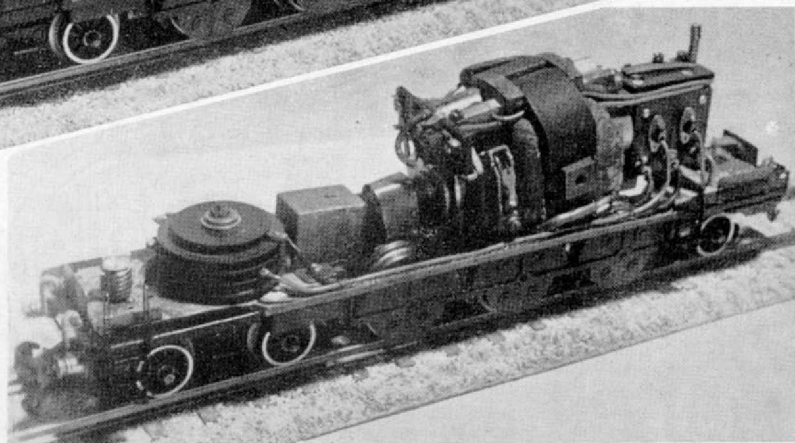
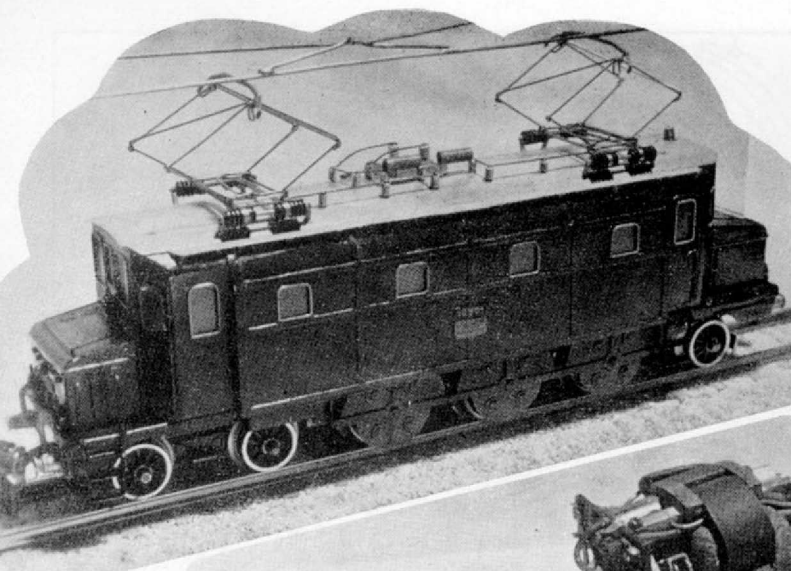
Der grüne Stecker des Vorsignales „B“ wird in die Oberleitungsbahnstromschalterbuchse von „A“ (scheufliches Wort!) ein-

Gruppenausfahrtsignal verwenden, ist es am einfachsten, wenn Sie den Mittelschienen-schalter nehmen; denn dann können Sie den Oberleitungsbahnstromschalter — wer hätte es gedacht — für die Oberleitung verwenden. Besitzen Sie neben den Ausfahrtsignalen noch Gleissperrsignale, ist es empfehlenswert, diese mit der Schaltung zu verschonen; denn es könnte sein, daß durch ein geöffnetes Gleissperrsignal ein ankommender Zug das Einfahrtsignal mangels Stromunterbrechung überfährt und ein Verkehrsunglück herbeiruft, was schon öfters passiert sein soll, wenn Stecker in falschen Buchsen sitzen...

Spur 0

AE 3/6

der SBB



„Liebe Miba!“

Lieses Eisenbahn-Spiel ...
ist des Guten doch - zuviel!
Freundl. Gruss: D. Stauffer

Universell verwendbar ...

... ist das Modell der schweizerischen AE 3/6 in Baugröße 0, das Herr Carl Böhme aus Mannheim bereits im Jahr 1949 geschaffen hat. Er fährt entweder mit Gleichstrom oder mit Wechselstrom, mit Oberleitung oder mit Unterleitung, mit Hand- oder Fernsteuerung, natürlich auch - vor- und rückwärts (das wär ja gelacht!).

Ein heiterer Gruß
aus der Schweiz!



