Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift

MIBA-VERLAG NR. 13 / BAND VIII 1956 NÜRNBERG

Jetzt schlägt's 13...

... sagen wir heute, weil nach Heft 12 nach Adam Riese nichts anderes als Nr. 13 folgen kann.

Jetzt schlägt's tatsächlich 13...

... werden Sie ausrufen, wenn Sie die nächste Seite umgeblättert haben. — Nanu, macht der Miba-Verlag nun etwa auch in Musikstücken?

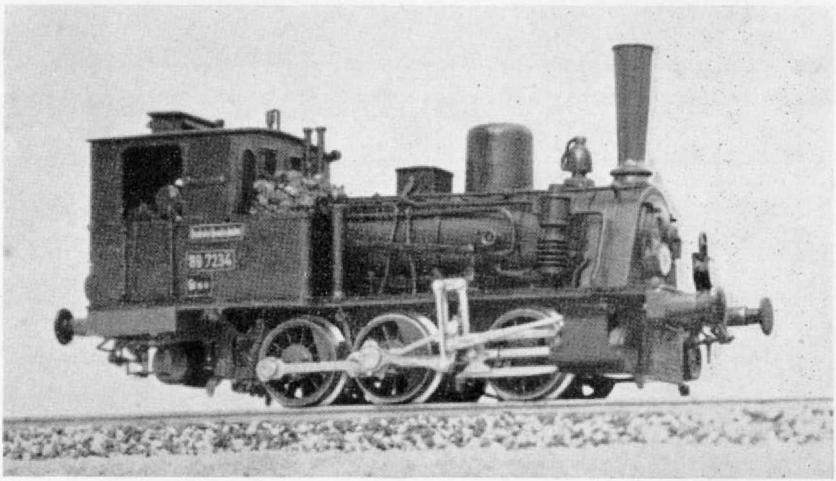
Iwo! Aber da hat einer unserer ältesten Leser, Herr Dr. W. Geyer aus München-Obermenzing, anläßlich des Miba-Jahrestags einen „Modellbahn-Choo-Choo" komponiert und ihn sogar meiner Wenigkeit gewidmet. Besten Dank, Herr Dr. Geyer, und bei dieser Gelegenheit auch herzlichen Dank für die vielen Grüße und Glückwünsche aus nah und fern! Ein rührendes Zeichen für die Verbundenheit zwischen Verlag und Leserschaft!

Auch die wirklich nette Melodie des Modellbahn-Schnadahüpfl wird dazu beitragen, ein Bindeglied zwischen Gleichgesinnten zu werden. Die Melodie geht leicht ins Ohr und wenn wir sie irgendwo auf der Straße gepfiffen hören, dann wissen wir sofort, daß ein Modellbahner in der Nähe ist. Und wieviel Spaß gibt es an Clubabenden, wenn lokal-aktuelle Spottverse dazu gedichtet und zum Besten gegeben werden!

Also nichts wie ran ans Klavier! Mein Hauspianist Werner Brange hat die Geyer'sche Komposition in volkstümlich leichte Spielweise umgeschrieben. Fortgeschrittenen wird es ein leichtes sein, mit vollen Händen in die Tasten zu langen.

Und nun viel Spaß beim Einüben des „Modellbahn-Tschu-Tschu"!

Ihr WeWaW



Kaum zu glauben, daß es sich bei der obigen T 3 in H0 um den allerersten Lokbau handelt! Herr O. Nachtigall, Bremen-Neuenlande, gesteht offen, daß er dazu auch „sehr, sehr lange" gebraucht habe. Sein Ehrgeiz geht dahin, möglichst originalgetreu und sehr präzis zu bauen. Dieser Forderung fiel daher die Beleuchtbarkeit der Stirnlampen zum Opfer, aber da Herr Nachtigall sowieso nur „am Tag" fahren will, ist das nicht weiter schlimm. Im übrigen entstand das wirklich ausgezeichnete Modell aus Messing, besitzt Elmoba-Räder und einen selbstgebauten Motor, der im Führerhaus untergebracht ist. „Das Wichtigste war die richtig arbeitende Allansteuerung", meint Herr Nachtigall, „ich habe dabei meinem Namen keine Ehre gemacht, sondern geflucht wie ein Kettenhund". Die Steuerung ist aus Stahlblech gearbeitet und fein geschliffen. Die Kupplung ist ebenfalls originalgetreu, und daß sich in den seitlichen Kohlenbehältern richtige Kohlen befinden, ist wohl selbstverständlich. Z. Zt. entsteht eine „56"; einige Wagen sind auch bereits fertig.

Heft 14/VIII ist am 6. November bei Ihrem Händler!

Zum Titelbild:

Keine 100 Jahre ...

... hat es gedauert, sondern nur ein paar Monate, bis unser „100-jähriges Bahnhöfchen" aus Heft 3/VIII als Miniatur-Nachbau Auferstehung feierte. Herr W. Plaschke, Berlin-Neukölln, packte das gute Stück kurzer Hand ein und schickte es uns zu. Und weil es uns so gut gefiel, haben auch wir unser Bestes versucht, ein Milieu zu schaffen, das dem Baustil entspricht. JoKl bastelte einige Kleinigkeiten wie das Ballonsignal und die alte Bahnschranke, Fa. Preiser schickte als Akteure einige Persönchen aus dem vergangenen Jahrhundert, Kupie war so liebenswürdig, uns nochmals seine alte Draisine zur Verfügung zu stellen und was am Schluß dabei herauskam, das ersehen Sie aus dem Titelbild.

Duplizität der Ereignisse

Fast zur gleichen Zeit erhielten wir noch einige Fotos von dem besagten Bahnhöfchen. Auch Herr Horst Benedick, Düsseldorf, fand daran Gefallen. Er war so davon begeistert, daß er sich sofort an die Arbeit machte; nach 8 Tagen war er fertig. „Gekauft", schreibt Herr Benedick, „habe ich nur eine Tube UHU-hart, Vierkantholz für die Schornsteine und Streichhölzer. Die Dachziegel sind einzeln ausgeschnitten, die Fugen zwischen den Steinen mit Ziehfedern und weißer Tusche gezogen, das größte Fingerspitzengefühl erforderte der Glockenstuhl ..."

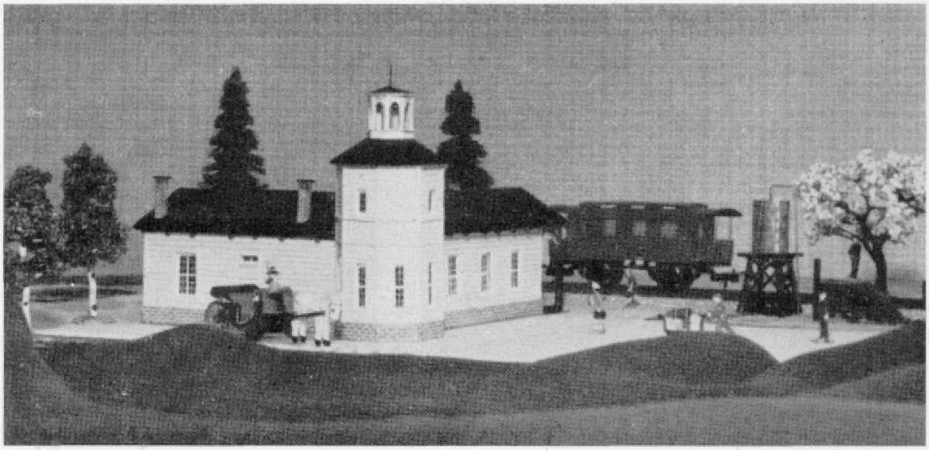
„Alles schön und gut ..."

... meint Herr Benedick: Leider kann ich meine „Pseydo"-Anlage infolge Platzmangels nur an Weihnachten auf dem ausgezogenen Eßzimmertisch aufbauen. Ich suche daher einen gewissen Ausgleich im Basteln. Was bis jetzt dabei herausgekommen ist, sehen Sie auf den beiden Fotos.

Opus Nr. 1 war der kleine Kohlenbansen und die Bekohlungsrampe aus Heft 6/V.

Das 2. „Werk" ist ein Kleinbahn-Personenwagen der Teutoburgerwald-Eisenbahn. In Natura ist er gut 50 Jahre alt. Die Zeichnung entstand nach einer Fotografie und nach den Hauptabmessungen, die ich der Wagenbeschriftung entnahm.

Als Drittes folgte ein Free-lance-Triebwagen. „Free-lance" deshalb, weil mir praktisch keine andere Wahl blieb. — ??? — Ja, das kam so: Von einem Bekannten bekam ich ein Fahrgestell mit defektem Motor und völlig unbrauchbarem Perfekt-Umschalter einer Märklin-Lok. Anscheinend gehörten diese Teile einmal zu einer Vorkriegs-T 360. Der Motor wurde repariert und der Umschalter durch den meiner HR 360 ersetzt. (Die HR bekam als Ersatz einen neuen Tender der G 800 mit eingebauter Perfekt-Schaltung. Der frei gewordene Platz im Lok-Körper wird mit Blei ausgefüllt, um das Reibungsgewicht zu erhöhen. Das nur nebenbei.) Ich hatte also einen vor- und rückwärtsfahrenden Motor. Ein „rassereines" Modell daraus zu machen war 1. wegen der überdimensionalen Abmessungen und 2. wegen der großen Schnellzugsräder unmöglich. Als einzige Möglichkeit blieb: ein Free-lance-Triebwagen. Um den Motor nicht allzu „heiß" werden zu lassen, habe ich sicherheitshalber 2 Wasserkühler auf dem Dach vorgesehen ... (!) →



Bf. "Vor 100 Jahren" als H0-Modell des Herrn Benedick, Düsseldorf.

Harro Fleig
Lahr/Schwarzwald

Wie vermeide ich viertes (falsches) Signalbild beim Märklin-Vorsignal mit Zusatzflügel?

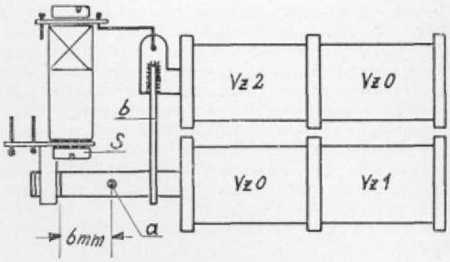
Jedem Modellbahner sind sicher die drei möglichen Signalbilder bei Vorsignalen mit Zusatzflügel, kurz Vz, geläufig. Für all diejenigen, die mit dem Signalwesen noch nicht vertraut sind, seien sie hier kurz angeführt:

Vz 1: Signalbild: Scheibe senkrecht, Zusatzflügel senkrecht; bei Nacht zwei gelbe Lichter nach rechts ansteigend.
Bedeutung: Am Hauptsignal „Halt" zu erwarten (Hp 0).

Vz 2: Signalbild: Scheibe umgelegt, Zusatzflügel senkrecht; bei Nacht zwei grüne Lichter nach rechts ansteigend.
Bedeutung: Am Hauptsignal „Fahrt frei ohne Geschwindigkeitsbegrenzung" (Hp 1) zu erwarten.

Vz 3: Signalbild: Scheibe senkrecht, Zusatzflügel zeigt mit Spitze unter 45° nach rechts unten; bei Nacht zwei gelbe Lichter nach rechts ansteigend und ein grünes Licht unter dem rechten gelben Licht.
Bedeutung: Am Hauptsignal „Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbegrenzung" (Hp 2) zu erwarten.

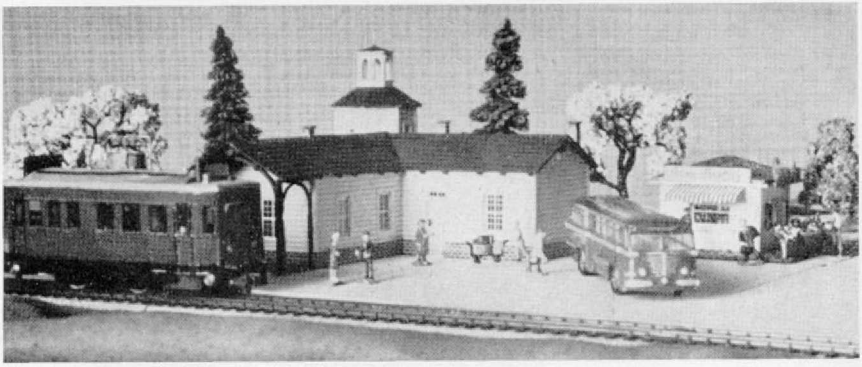
Nun zeigt es sich, daß bei den im Handel befindlichen Märklin-Vorsignalen mit Zusatzflügel eine vierte, unzulässige Signal-



stellung möglich ist: Scheibe umgelegt und Zusatzflügel mit Spitze unter 45° nach rechts unten; bei Nacht 3 grüne Lichter. Dieses Bild zeigt sich immer dann, wenn aus Versehen beide Tasten Vz 2 und Vz 3 nacheinander betätigt werden, ohne daß in der Zwischenzeit das Signal in Grundstellung (Vz 1) gebracht wurde. Dies mag auch der Grund sein, warum die Fa. Märklin in ihrem Signalschaltungsheft keine Schaltungen für die Kupplung von zweiflügeligen ungekuppelten Hauptsignalen mit ihren Vorsignalen angibt. Bei den Hauptsignalen besteht die erforderliche Abhängigkeit zwischen Hp 1 und Hp 2.

(Arbeiten Benedick)

Um zum Schluß noch auf das Wetter zu kommen: Einen Vorteil hat der „sonnenarme" Sommer für mich doch noch gehabt. Der Behelfswassertank aus Heft 5/VI ist das Ergebnis eines verregneten Sonntagnachmittags!



Ein Idyll aus England . . .

. . . vermittelt uns die Aufnahme des Mr. Hancock aus Edinburgh, der dieses alte Schmalspur-Vehikel gebaut hat (Spur 12 mm). Es zuckelt gerade an einem Bauernhaus vorbei. Auch in England sieht man die Old-Timer-Pflege als „geheiligte Tradition" an! (Der offene Güterwagen ist zweifellos ein deutsches Rokal-Wagenmodell.)

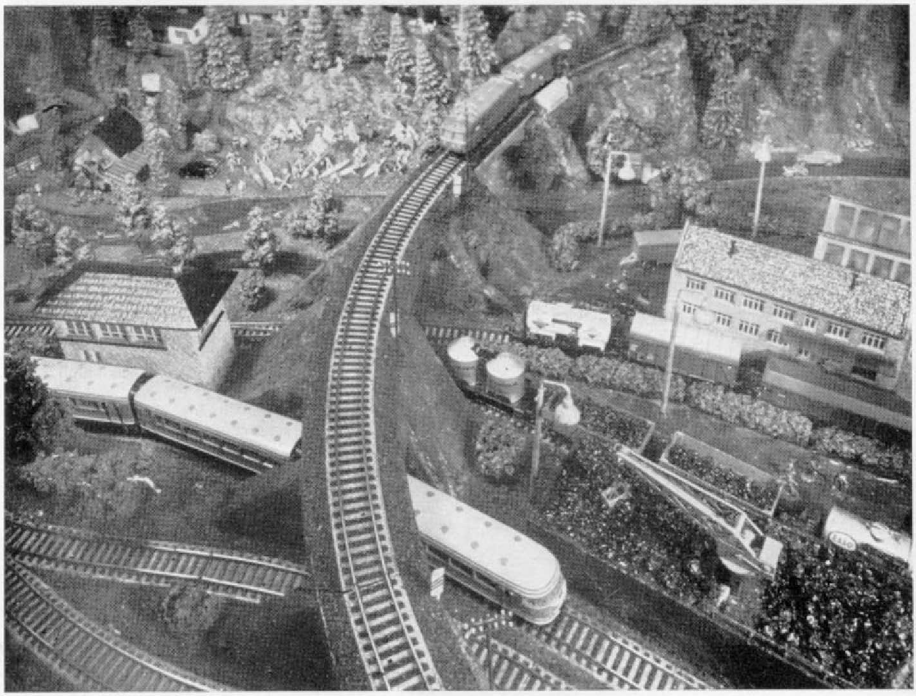
Wie kann nun diese Abhängigkeit auch beim Vorsignal mit Zusatzflügel erreicht werden?

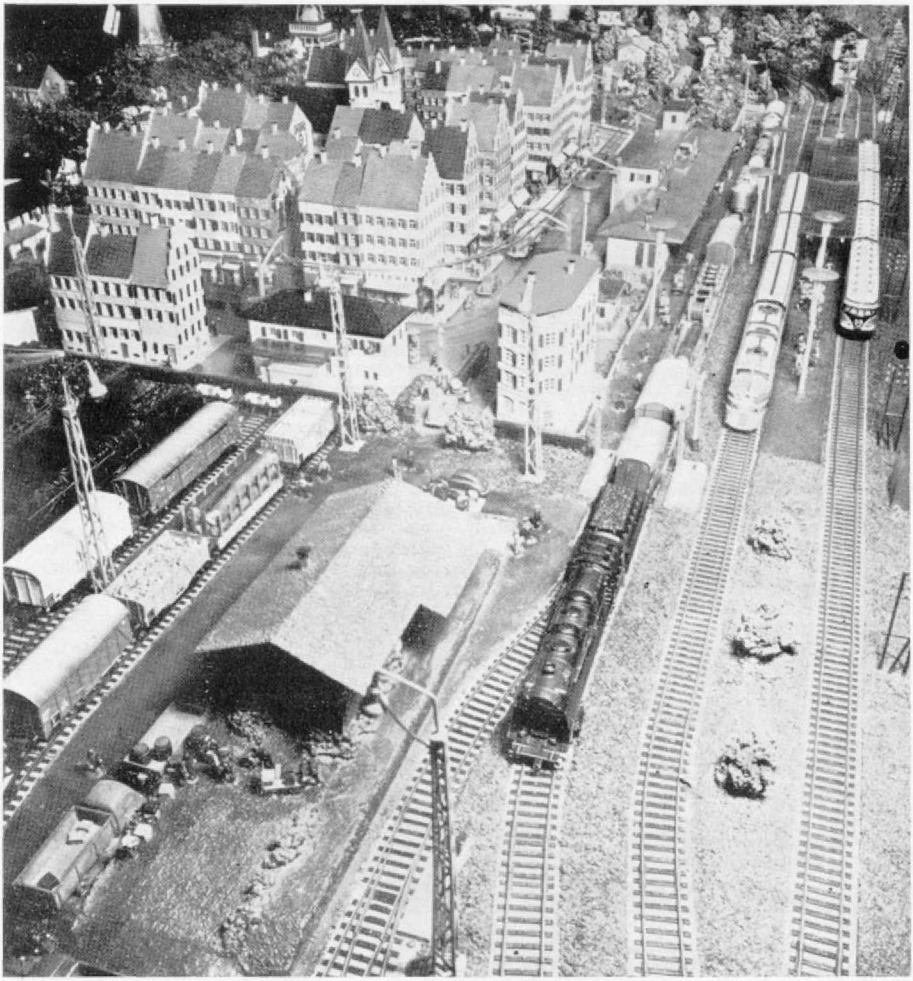
Die Lösung ist denkbar einfach. Die elektrische Schaltung des Vorsignals wird nicht geändert. Wie aus der Skizze ersichtlich, wird die Abhängigkeit rein mechanisch durch den Drahtbügel b und den Stift a erreicht.

Man geht am besten wie folgt vor: Schraube S lösen; Schubstange für Scheibe und Magnetkern herausnehmen; Scheibenschubstange nach Skizze mit 1 mm Bohrung versehen und passendes Messingdrahtstück einlöten; Drahtbügel b (Messingdraht 0,8 mm o. dgl.), wie aus Skizze ersichtlich, auf Schubstange des Zusatzflügels löten; Scheibenschubstange und Kern einbauen.

Damit wäre die Hauptarbeit bewältigt. Es ist nun nur noch notwendig, den Drahtbügel so zu richten, daß beim Umlegen der Scheibe der Zusatzflügel in Grundstellung gebracht wird und umgekehrt beim Umlegen des Zusatzflügels die Scheibe in Grundstellung geht. Nun können die entsprechenden Leitungen von Vor- und Hauptsignal verbunden werden.

Zwei weitere Ausschnitte aus der Anlage Hübchen. Oben: BW und Industrie-Gelände.
Unten: Langsamfahrstrecke für den Schienenbus, da die Firma „Eisenhart & Schienenweich" immer noch nicht das Schutzgeländer für die Überführung geliefert hat.





Eine Miniaturstadt, die zweifelsohne den Eindruck einer „Stadt" erweckt. Auch dieses Bild stammt aus der Anlage Hübchen, und mancher wird seufzen: „Ja, wenn ich nur auch soviel Platz hätte, dann ...!"

Bitte beachten!

Fotos möglichst 9×12 cm groß, schwarzweiß, glänzend! Jedes Foto mit Namen versehen!

Zeichnungen in doppelter H0-Größe, möglichst auf Pauspapier. Beschriftung wird notfalls hier vorgenommen, ebenso das Ausziehen.

Bitte nicht vergessen!

Es fehlen noch viele, viele

Fragebogen

die dem letzten Heft beilagen. Bitte möglichst umgehend absenden!