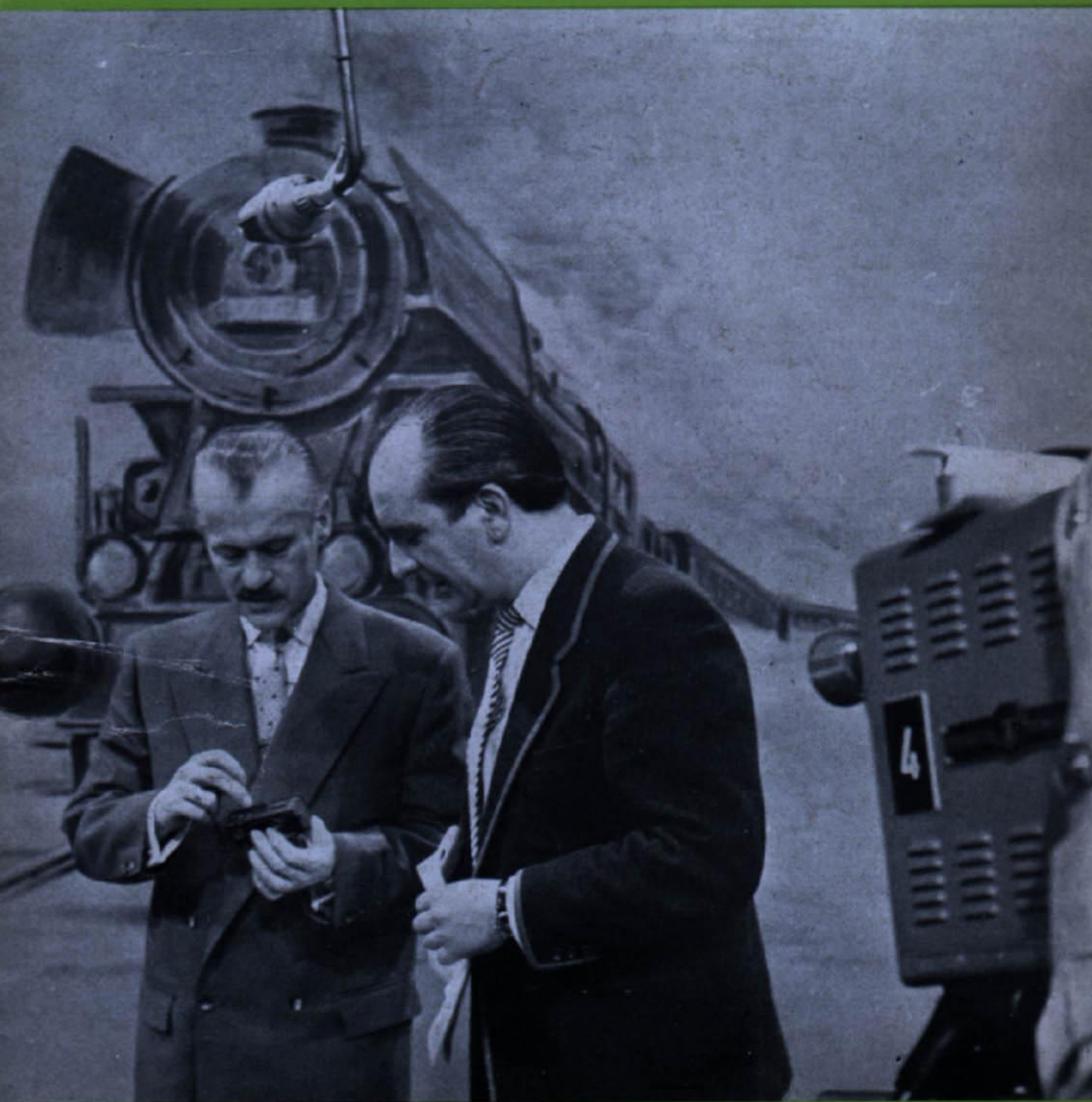


# Miniaturbahnen

Die führende Deutsche Modellbahnzeitschrift

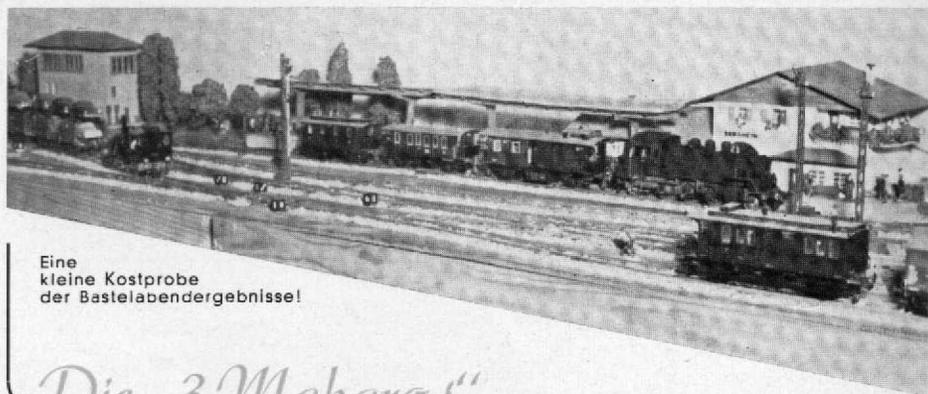


MIBA-VERLAG

NR. 2 / BAND IX 1957

NÜRNBERG





Eine kleine Kostprobe der Bastelabendergebnisse!

## Die „3 Makaros“

Die „3 Makaros“ sind keine zugkräftige Varieté-Nummer, wenngleich sie auch kräftig „am Zug“ sind. Die 3 Makaros (Manfred-Karlheinz-Rolf) bilden den „MEC Paderborn“, wobei die Bezeichnung „MEC“ rein zum „Angehen“ dient (wie die 3 von der Bahnstelle versichern). In Wirklichkeit handelt es sich um einen losen (nicht „lockeren“) Bastel-Klub eines Kleeblatts voll Harmonie, Humor und Geselligkeit. Sie treffen sich seit 13. 10. 55 jeden Dienstag Abend zum gemeinsamen Bastelabend, einmal bei dem einen, einmal bei dem anderen. Dann wird palavert und gebaut, aber jeder für seine eigene Anlage.

Warum wir die „3 Makaros“ besonders würdigen? — Nun, in den meisten Fällen ist doch eigentlich nur von den großen Klubs die Rede, aber von den kleinen Interessengemeinschaften hört man so gut wie nichts. Und da erscheinen uns die 3 sozusagen als Mustermode für den Zusammenschluß eines kleinen Kreises Gleichgesinnter. Ihre Schilderung ist so amüsanter und ihre Geselligkeit so ansprechend und nett, daß es für andere geradezu ein Ansporn sein muß, es ihnen gleich zu tun.

Doch lassen wir Herrn Rolf Ertmer selbst erzählen:



Die 3 Makaros beim Wirken und Werken, ausnahmsweise einmal mit Schlips und Krawatte!



Die 3 ersten Preisträgerinnen der „Miss-Miba“-Intelligenzwahl. (Mehr waren nicht da!)

„...Selbstverständlich muß jeder an jedem Abend die festgelegten —50 DM in die bereitstehende Klub-Kasse zahlen. Und als sich am 13. 10. 55 unser Bastelabend zum ersten Mal jährte, da mußte dieses „Jubiläum“ natürlich gefeiert werden. Die Kasse wurde aufgesägt und der Inhalt in Flüssigkeiten umgesetzt. Hinzu kamen verrückte Ideen, eine große Portion Humor und nicht zuletzt unsere Damen. Da ich „Alterspräsident“ unseres Klubs bin und dazu noch verheiratet, fand die Feier in meiner Wohnung statt, die ohnehin zumeist der Treffpunkt der „Klubmitglieder“ ist.

Bei den Vorbereitungen wurde nur eisenbahntechnisch gedacht: So fehlten auch nicht die entsprechenden Schilder, die da heißen: „Abort“ und „Benutzung während des Aufenthaltes auf den Bahnhöfen verboten!“. „Abteil für Mutter und Kind“ stand an der Schlafzimmertür. Einen „Cartesaal II. Klasse“ gab es auch und daß das Wasser in der Toilette „Kein Trinkwasser“ war, versteht sich von selbst...! Die Richtungsanzeiger „Zu den Bahnsteigen“ und „Zu den Zügen in Richtung...“ fand man schon im Treppenhaus u. v. m. Natürlich hatten wir auch eine „Modellbahnausstellung“! Auf dem Wohnzimmerschrank

waren 2 Gleisplatten aufgelegt, die einige Produkte unserer Bastelabende zeigte. Die Damen bekamen beim Empfang eine Anstecknadel überreicht, die auf dem einen Foto zu sehen sind.

Den Höhepunkt des Abends bildete die Wahl der „Miss MIBA“. Das war keine Schönheitswahl, sondern eine „Intelligenz“-Wahl. Die Damen bekamen Fragebogen, die nur eisenbahntechnische Fragen enthielten und wer die meisten Fragen richtig hatte, wurde... na, Sie sehen selbst. Daß dieses Ereignis für die Beteiligten überraschend kam, können Sie sich sicher denken und daß ausgerechnet meine Frau zur „Miss MIBA“ gekürt wurde, war keine Schiebung und hängt nur mit der Verbundenheit und Liebe zu (ihrem Mann), nein — zur kleinen Eisenbahn zusammen, die sie mit mir teilt. Auf jeden Fall war der Abend wohl gelungen und machte allen einen Heidenspaß...!

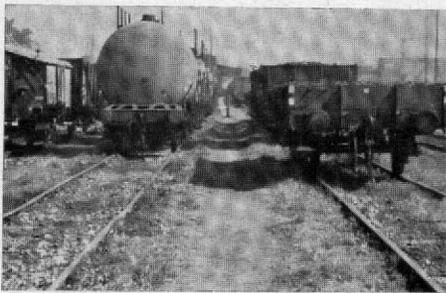
Wir wissen zwar nicht, ob Sie so etwas überhaupt interessiert, aber wissen lassen wollen wir es unseren großen Bruder WeWaW auf jeden Fall.

Mit besten Grüßen

Ihr Rolf Ertmer, Paderborn.“

Wohlan, Ihr 3 Makaromia (mit Anhänger), weiterhin viel Spaß! Mir scheint, Ihr habt den Sinn eines Steckenpferdes voll erfaßt. Man soll es nicht mit tierischem Ernst betreiben, sonst wirkt man lächerlich, aber lachen und über sich selbst lachen können, zeugt von gesundem Selbstbewußtsein. Und was steht auf den Lokführermützen, die die amerikanischen Modellbahner tragen? — „Model Railroading is fun“ (Die Modellbahnerie macht Spaß.) In diesem Sinne weiterhin gute Unterhaltung mit Eurer Liebhaberei, der Modellbahn!

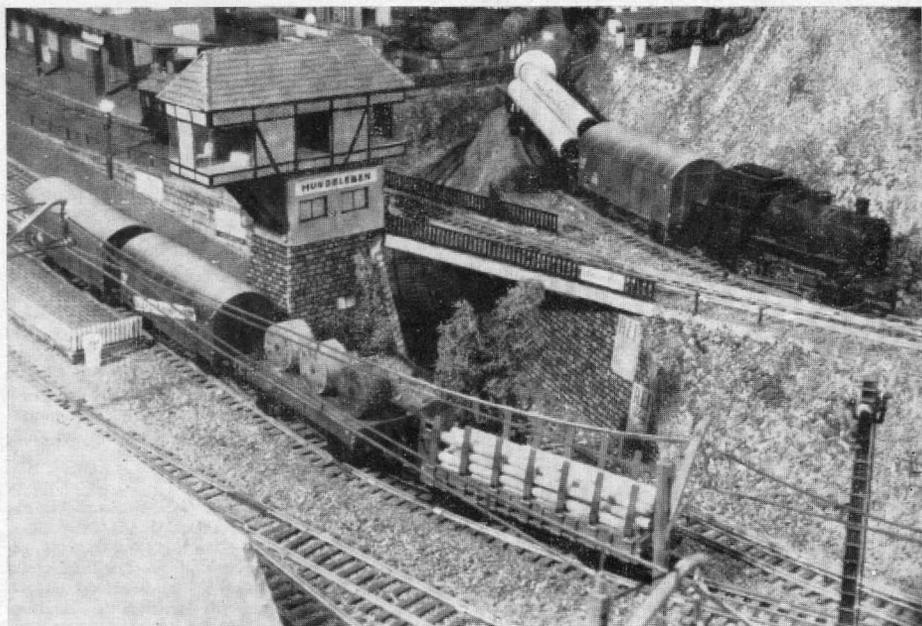
### Wenn Ihnen etwas krumm geht!...



...beim Gleisbau, dann sei Ihnen dieses Bildchen ein lieber Trost! Auch beim großen Vorbild nimmt man es nicht krumm, wenn die Schienen eines Nebengleises etwas daneben geraten sind. Wir raten jedoch zu „geraden“ Gleisen auf Hauptstrecken!

**Heft 3/57 ist in der 1. (vollen) März-Woche bei Ihrem Händler !**

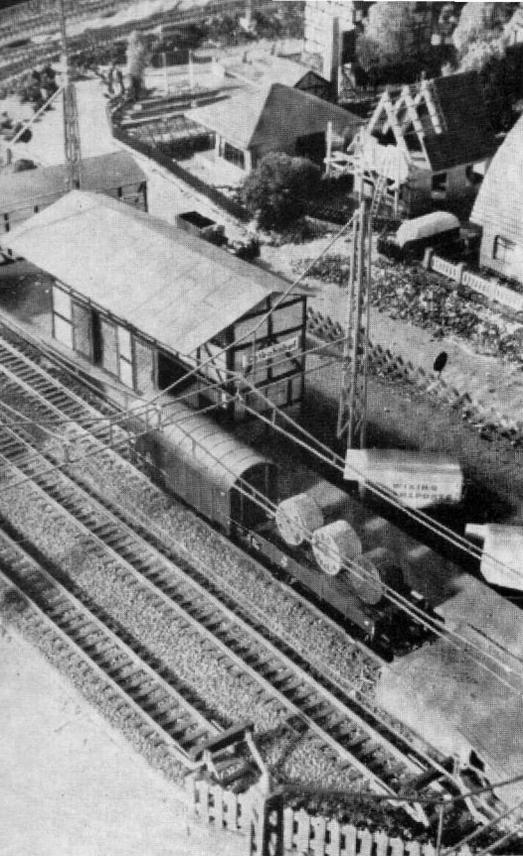




*Bf „Hundeleben“* ... „...ist wirklich eine tief sinnige Bezeichnung, die Herr Erich Handke, Frankfurt, gewählt hat. Seine eigene Lage scheint bei der Anlage kaum gemeint zu sein! Na, egal! Das Steliwerk ist den örtlichen Gegebenheiten gut angepaßt.

Auf den „Märklino“ führt diese Paßstraße und daß der Zug dementsprechend in den „Märklino“-Tunnel einfährt, ist direkt logisch. Der Kesselwagen (Spezialwagen für den Milchtransport) und der Rohrwagen sind selbst gebaut.





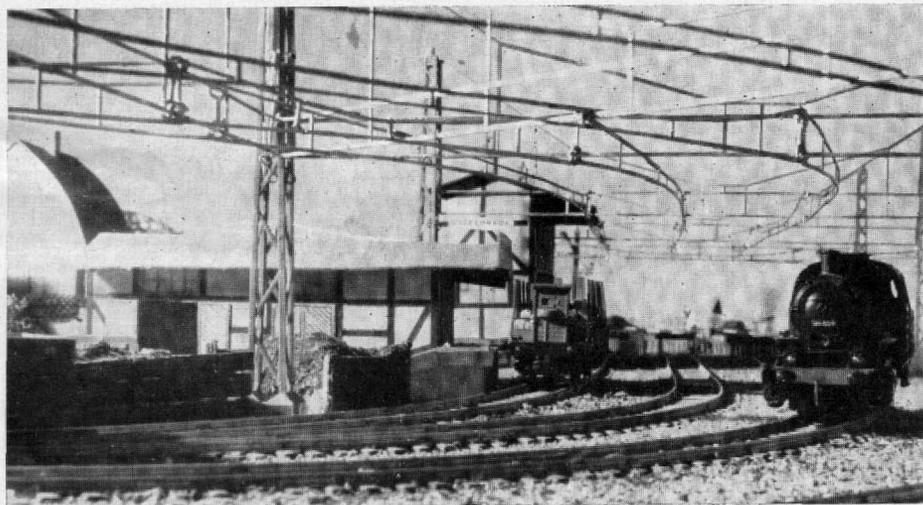
## Mit Scharfblick manches man erspäh't, Wenn man genau zu schau'n versteht!

„Was hat hier JoKl falsch gemacht?“  
 So fragt man in Heft 16/VIII.  
 Der Leser wird sodann belehrt:  
 Daß die Laterne steht verkehrt!  
 Mir scheint jedoch, ihr Bild ist richtig,  
 Die Zungensstellung aber nichtigt!  
 So darf sie sein auf keinen Fall,  
 Sonst gib't's gar bald 'nen großen Knall,  
 Da jede Lok, die hier verkehrt,  
 Dem Wagen in die Flanke fährt!  
 Der Grenzpfahl seinen Sinn verliert,  
 Wenn er, wie hier, mißachtet wird!  
 Doch nicht nur JoKl hat geirrt —  
 Herrn Thiel ist's ebenso passiert:  
 Auf Seite 6-7-5 Ihr seht,  
 Daß die Laterne auch falsch steht!  
 Ich hoff', Sie sind nicht böse mir  
 Ob dieser kritischen Zeilen hier.  
 Anlaß war WeWal selbst (zum Glück)  
 Mit seinem Hinweis: „Schärf't den Blick!“  
 Claus Kosanke, Offenbach/M.

Fürwahr, wir müssen's eingestehn,  
 Der Claus, der hat es recht gesehn!  
 Ne Ausred', die wär' wahrhaft billig.  
 Drum sagen wir recht gern und willig:  
 „Das hast Du fein gemacht, Kosanke,  
 Für Deinen Scharfblick vielmals Danke!“  
 D. Red.

Der „Ostbahnhof“ mit Güterschuppen, Ver-  
 laderampe und Kopframpe — vom Hubschrauber  
 aus gesehen — und nochmals dasselbe,  
 aber von der anderen Seite und aus der Nor-  
 malperspektive.

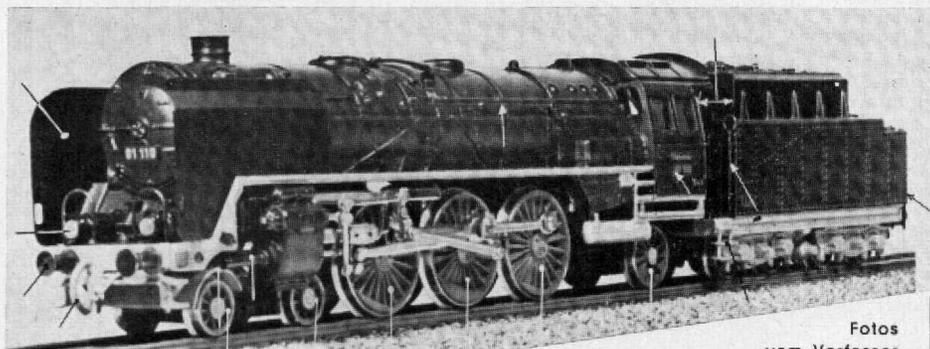
Fotos: Günter Imhof, Frankfurt.





# Im Verschönerungsinstitut Die F 800

(des Fachmannes) „F. Zimmermann, Berlin“:



Fotos  
vom Verfasser

Die Striche kennzeichnen die „behandelten“ Stellen

## Man nehme ...

...eine Märklin-F 800 und sehe nach, was an diesem zweifellos sehr schönen Lokmodell noch weiter verschönert bzw. modellmäßiger gestaltet werden kann. Wohl gemerkt „kann“ und nicht „könnte“; denn manches an sich Unmodellmäßige läßt sich aus Gründen der grundlegenden Konzeption der Lok mit bastlerischen Mitteln nicht abändern.

Nun, diese „Betrachtung mit Verschönerungsabsicht“ fördert eine ganze Menge Anregungen zu eifriger Betätigung anstagslicht. Fangen wir also gleich vorne mit der Tätigkeit an. Vorne heißt bei einer Lok natürlich: an den Puffern. Und die vorhandenen Puffer können einen Austausch gegen solche modellmäßiger Länge ganz gut vertragen; wer will, verwende — obwohl funktionsmäßig hier überflüssig — die sauber ausgeführten, handelsüblichen Federpuffer. (Natürlich gilt gleiches auch für den Tender!)

Punkt zwei wäre der Einbau von Bremskupplungsattrappen — oder, wie der Laie meist sagt: von „Bremsschläuchen“. Mit etwas geeignetem Rundmaterial ist auch dieser Fall schnell abgeschlossen. Es steht also weiteren Taten nichts mehr im Wege. Im Wege stehen dem Modelleisenbahner allerdings die zu weit hinten liegenden, übergroßen Stirnlampen. Radikale Abhilfe

läßt sich hier kaum schaffen; ein günstiger Kompromiß ist die Anfertigung neuer Glühlampenfürungen aus Messingron, die vorne in Signallefennachbildungen von  $30 \times 40$  münden, die durch einen eingepreßten Plexiglas-Rundmaterialabschnitt abgeschlossen werden. Wie man unschwer erkennt, entspricht diese Änderung etwa dem Beleuchtungssystem, das TRIX bei seiner mittlerweile „in der Versenkung“ verschwundenen 2'C1' und 1'B1' anwandte.

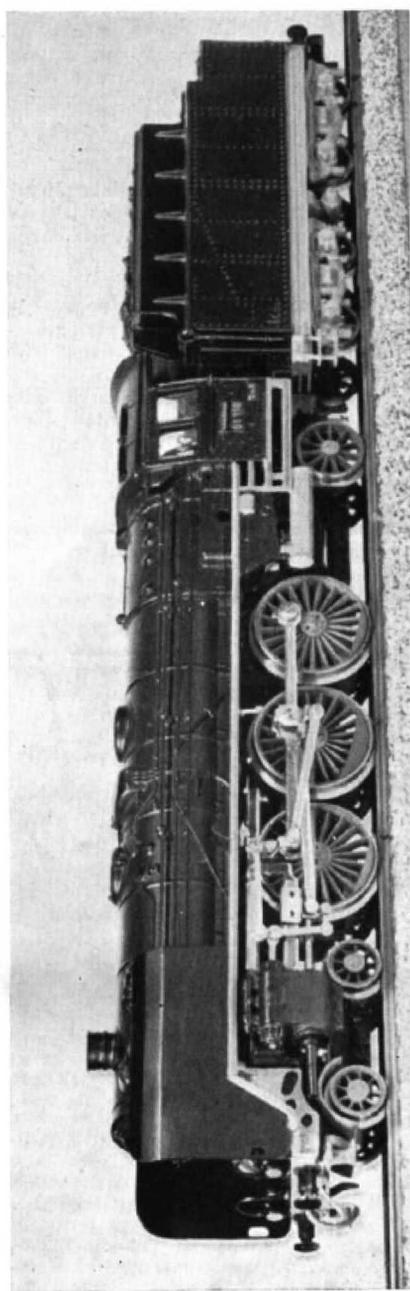
Soweit also auch diese „Prozedur“. Ein „wichtiger“ Dorn im Auge des Modelleisenbahners sind weiterhin die aus den Zylindern schön wechselweise (nichts gegen das „Wechselweise“, das ist ganz richtig!) austretenden Kolbenstangen. Hier hilft als Mittel mit „durchschlagender“ Wirkung das Ausschlagen der entsprechenden Zylinderbüchsen und das Einziehen von vorbildgemäßen Kolbenstangenschutzrohren. Allerdings ist bei dieser Montage einige Vorsicht geboten, da zu dicke oder zu weit vorstehende Röhrrchen leicht als „Drehgestellausschlagbremse“ wirken können, wenn man die Lok in zu enge Kurven jagt.

A propos Drehgestell! Auch an ihm ist eine kleine Bastelei von Vorteil — nämlich die Montage eines Kotbleches über der ersten Achse. Eigentlich gehört dieses „Utensil“ ja an den Rahmen, aber an dem ist für solche „Späße“ kein Platz.

Und jetzt wollen wir etwas in die Höhe gehen (— nein, bitte ganz ruhig bleiben, so war's nicht gemeint!), nämlich zum Kessel. An ihm sind die Handstangen der Stein des Anstoßes: Ihre Splintbefestigung wird den Anforderungen, die man an ein Modell zu stellen gewohnt ist, nicht ganz gerecht. Die Parole heißt also: Handstangenhalter drehen (das geht zur Not auch mit Feile und Handbohrmaschine!), diese in die vorhandenen Splintbohrungen einpassen, in die Halterköpfe die vorhandenen Handstangen — oder besser noch Neuanfertigungen aus halbhartem 0,5-mm-Messingdraht — einziehen und das ganze an Ort und Stelle befestigen. Wem — das gehört allerdings nicht mehr zum Thema Handstangen — die vorhandenen Windleitbleche mit ihrer reichlich „offenherzigen“ Schraubenbefestigung nicht zusagen, der sollte es sich ernstlich überlegen, ob es nicht angebracht wäre, die Lok mit den „großen“ Blechen von anno dazumal auszustatten. Diese „Verwandlung“ verhilft der Lok zu zweifellos sehr dekorativer Wirkung; dazu haben die Windleitbleche alter Bauart den Vorzug, daß sie sich mit einer unsichtbaren Schraubverbindung am Laufblech befestigen lassen.

Soviel in Sachen Lok. Und nun zum Tender. Wer die Lok mit dem neuen Plastik-tender besitzt, hat relativ wenig „Umbausorgen“. Anders die „Alttenderbesitzer“. Für sie eröffnet sich ein weites Betätigungsfeld: Das nächstliegende ist eine Verkürzung der Lok-Tender-Kupplung um runde vier Millimeter, was den unnatürlich großen Tenderabstand auf ein tragbares Maß reduziert, die Kurvenläufigkeit aber nicht beeinträchtigt.

Das wichtigste aber sind die Führerstandstufen am Tender. „Die Stufen“ ist eigentlich falsch gesagt, denn Stufen sind ja gar keine vorhanden! Also richtig: Die Anfertigung der Führerstandstufen. Die einzelnen Trittf lächen schneidet man aus 0,3-mm-Messingblech zurecht und lötet sie auf Messingdrähte als Tragholme auf. Die ganze „Apparatur“ wird am Tender (natürlich beiderseits!) derart befestigt, daß man über die vorderen Tenderkasten-Befestigungsschrauben (Aufbau ggf. etwas befeilen!) kleine Befestigungswinkel schiebt, die das Auflöten der Trittstufenanordnung gestattet. Und dann sind naturgemäß auch die charakteristischen Handstangen neben den Stufen nachzubilden, jene Handstangen, die oben in den bekannten „Ringen“ enden.



Die „neue“ F 800 im „Glänze ihrer gesteigerten Schönheit“