

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 8 / BAND IX 1957

NÜRNBERG

3 Minuten Verspätung . . .

... umgesetzt in den MIBA-Fahrplan: 3 Tage. Auch beim großen Vorbild läßt sich mitunter eine gelegentliche Verspätung nicht vermeiden. Kein Wunder also, wenn das auch im MIBA-Betrieb mal vorkommt (wo uns ein großer „Beamtenapparat“ ja nicht zur Verfügung steht). Außerdem könnte ein Zug einmal den Erdball umfahren, bis ein MIBA-Heft — vom ersten Start an — abfahrbereit ist. Wehe also, wenn 1-2 Feiertage dazwischen kommen oder sonst eine kleine Verzögerung eintritt — schon kommen wir oder die Klischeeanstalt oder die Druckerei in „Druck“!

Wie lange es eigentlich dauert, bis ein MIBA-Heft fertig ist? — Die Manuskriptbearbeitung eingerechnet rund 5 Wochen. 2 Wochen (in der Regel meist etwas mehr) für die Bearbeitung und Fertigstellung der Manuskripte, Zeichnungen, Fotos und deren Klischeierung. Eine Woche für Setzen und Druck der Text-Fahnen und Umbruch des Heftes (wobei WeWaV jedesmal noch Samstag und Sonntag dazunehmen muß), 1½ Wochen für den Druck des Heftes selbst und rund 3 Tage für den Versand. Zu berücksichtigen ist dabei noch, daß je 2 MIBA-Züglein gleichzeitig nebeneinander herlaufen: das eine, das gerade „abfahrbereit gemacht“ und das nächste, das zur selben Zeit „zusammengestellt“ wird. In „Notfällen“ kann die Manuskriptbereitstellung auch in einer Woche erfolgen, wie dies meist nach der Nürnberger Messe der Fall ist. Nur dieses Jahr lag der Zeitpunkt so ungeschickt zwischen 2 Heften, daß das eine mit dem besten Willen nicht 14 Tage verzögert werden konnte, während das nächste eben zu spät für die

neugierigen Leser erschien. Gut, wir haben es verschwitz, gleich zu Anfang des Jahres die Termine so auszukalkulieren, daß es nach menschlichem Ermessen hätte klappen müssen. Na, nächstes Jahr werden wir rechtzeitig auf dem Sprung sein, um spätestens 3 Wochen nach der Messe mit dem Messeheft auf dem Tableau zu sein. (Eine kürzere Erscheinungsfrist ist in Anbetracht des unbedingt erforderlichen Herstellungszeitraumes einfach nicht möglich.)

Wehe also, wenn der Arbeitsrhythmus durch eine Verzögerung gestört wird. Im Verlag selbst wird eine Verzögerung in der Regel durch Überstunden und Nacharbeit eingeholt, sofern die Ursache in unserem Bereich liegt; die Druckerei jedoch kann bei der heutigen 45-Stunden-Woche und der allgemein sehr geringen Neigung zu Überstunden eine Verzögerung durch Mehrarbeit kaum mehr einholen. Zu Ehren unserer Druckerei wollen wir aber betonen, daß wir in dieser Hinsicht so gut wie nicht zu klagen hatten bzw. ein Arbeitsausfall durch Feiertage usw. tatsächlich nicht mehr so leicht gutzumachen ist. Und so kann es eben mal vorkommen, daß die Hefte dann statt wie üblich am Mittwoch/Donnerstag erst am Freitag/Samstag ausgeliefert werden, so daß der Versand statt am Freitag erst am Montag erfolgt. Und schon haben wir im Endeffekt die besagten 3 „Minuten“ Verspätung! Natürlich hätten wir von vornherein den Erscheinungstermin einfach später avisieren können, aber wer denkt schon 5 Wochen vorher daran, daß eventuell und so...! In normalen Zeiten vielleicht schon, aber bei der jetzigen Arbeitsüberlastung...?

Doch wie beim Vorbild fangen auch wir uns wieder und das vorangegangene Heft traf garantiert fahrplanmäßig wieder ein. Und daß dies künftig wieder dauernd der Fall sein möge, das hoffe ich mit Ihnen! Ihr WeWaV



Ein sinniger Geburtstageinfall. Erst wollte man einen Supermodellwagen schenken, doch wußte man nicht welchen. Dann kam die Idee: Aus einem alten Märklin-Spur 0-Katalog wurde das Bild einer 2 C 1 ausgeschnitten, dieses auf Karton aufgezogen und das Fahrwerk mittels Tesafilm in klingende Münzen verwandelt. Der Zweck war erfüllt, die Freude groß und die Demontage leichter als die Montage. So geschehen kürzlich in Ellwangen.

† Mirco Szevszok

Im blühenden Alter von 35 Jahren starb am 30. 5. 57 an einem Herzinfarkt der bekannte Pressezeichner und politischer Karikaturist Mirco Szevszok, den die Mibagemeinde ebenso gut als Initiator und Leiter der Fernsehsendung „Die Modellbahn“ kennt. Mit seiner über 1½ Jahre dauernden Sendereihe hat er viel zur Popularisierung des Modellbahngedankens beigetragen, sodaß wir ihm viel Dank schulden.

Wir werden Mirco Szevszok, diesem einfallreichen Satiriker unserer Zeit, diesem charmanten Menschen und Modellbahner, ein ehrendes Andenken bewahren.

Der Miba-Verlag



† Obering. H. J. Schultze

H. J. Schultze, der vor Jahren unser Mitarbeiter und eine Zeit lang Miba-Redakteur war, bevor er die Zeitschrift „Modelleisenbahnbau“ herausgab, wurde am 15. 5. 57 im Alter von 42 Jahren durch Herzschlag mitten aus seiner fruchtbaren Arbeit gerissen, die ihm seit 1951 als Oberingenieur bei der Firma Gebr. Fleischmann, Nürnberg, oblag.

Mit Obering. H. J. Schultze scheidet ein Mann aus unserem Kreis, der sich mit Leib und Seele der Modellbahn verschrieben hatte. Er zählt mit zu den profilierten Köpfen, die unser Metier hervorbrachte und um das er sich tatkräftig verdient gemacht hat. Sein Name, seine Leistungen und seine nette Art werden uns unvergessen bleiben.

Der Miba-Verlag



überklebt man mit einem kleinen Papprahmen, den man bei evtl. auftretenden Demontearbeiten leicht entfernen kann. Es ist beim Aufkleben unbedingt darauf zu achten, daß genügend Spielraum für die Zugstange vorhanden ist, da sonst ein störungsfreies Funktionieren nicht gewährleistet ist. Die Anschlüsse zum Stellpult oder zur Kontaktschiene sowie des Bahnstromschalters ändern sich in keiner Weise und werden nach dem Schaltschema der Firma Märklin ausgeführt.

Der Signalmast, der nach dem Einbau „kürzer“ geworden ist, paßt dennoch sehr gut zu den anderen nicht eingebauten Signalen, da im Großbetrieb auch hohe und weniger hohe Masten anzutreffen sind. Bei Signalen, die aus irgendwelchen Gründen nicht nach diesem Vorschlag eingebaut werden können, empfiehlt es sich, diese wenigstens mit einer Verkleidung aus Plastik-Mauersteinfole (Faller oder Vollmer) zu umkleben. Ein kleines Geländer und ein Fernsprechhäuschen (Vollmer) beleben die Kombination ungemein und lassen ebenfalls den „häßlichen“ Antriebskasten*) verschwinden (Abb. 2). Bei dieser Arbeit ist ebenfalls darauf zu achten, daß sämtliche beweglichen Teile nicht verklebt werden

und bei Störungen der Kästen entfernt werden kann.

Eine Zusammenstellung der so eingebauten Signale belebt die Anlage wesentlich und kein Stein des Anstoßes ist mehr für das anspruchsvolle Modellbauernage vorhanden.

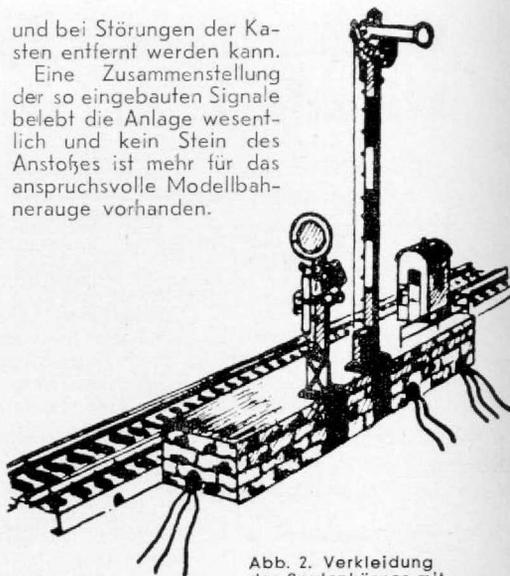


Abb. 2. Verkleidung der Spulenkörper mit Mauersteinfole.

Sämtliche Skizzen vom Verfasser.

*) (Hoffentlich verübelt mir Märklin diese „Ketzerei“ nicht allzusehr und setzt mich nicht auf

eine etwaige „Boycottliste“! Denn das wäre noch „häßlicher“...!)

Das Kirchlein aus dem 17. Jahrhundert...



... in dessen Nachbarschaft die „lärmende“ Metallfabrik „unverständlich“ Baueignung erhielt.

Bild 2
H0-Anlage
Rochaix

Verschwunden sind die Spulenkasten Weil sie seiner Frau nicht paßten!

von Heinz Riedel, Göttingen-Geismar.

Für den heutigen Vorschlag über den Einbau von Märklin-Signalen zeichnet vor allen Dingen meine bessere Eehälfte verantwortlich. Sie war es, die mich darauf aufmerksam machte, daß die großen Antriebskästen bei dem Signalsortiment 446 unschön ins Auge fallen und somit das Gesamtbild einer Modellbahnanlage stören. Die Antriebe lassen sich aus technischen

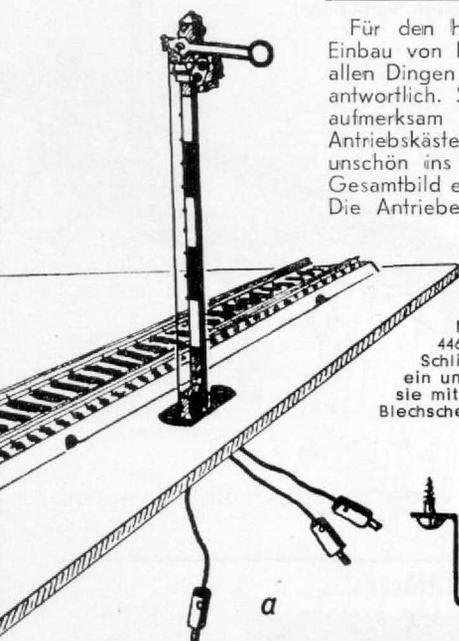
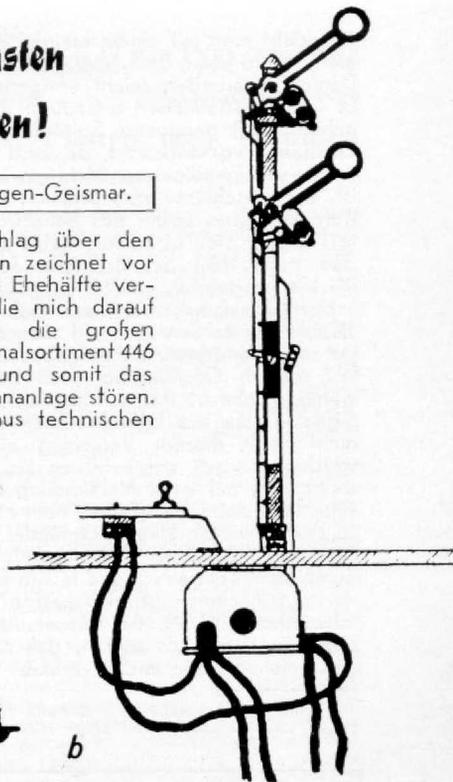


Abb. 1. So setzt Herr Riedel die Märklin-Signale 446 durch einen Schlitz von unten ein und befestigt sie mittels einer Blechschele (C)



Gründen wohl nicht kleiner gestalten, da Spulen und Bahnstromschalter kaum so kräftig und zuverlässig arbeiten würden, wie dies bei der jetzigen Größe der Fall ist. Bei meinen ca. 35 Signalen habe ich innerhalb von $3\frac{1}{2}$ Jahren nicht die geringste Störung bei einem der Antriebe gehabt. Trotzdem ließen mir die Worte meiner Gattin keine Ruhe und ich überlegte des öfteren, wie ich in diesem Punkt Abhilfe schaffen könne.

Da kam mir plötzlich der Bau meiner kleinen Signalbrücke, die in Band VII, Seite 264 veröffentlicht wurde, ins Gedächtnis. Bei dieser Bastelei war ich aus „plötzlichlichen“ Gründen darauf angewiesen, die Antriebe unter die Platte des Aufbaues zu verlegen. Ich stellte dabei fest, daß dieses

sehr gut klappte. Doch hätten sich bei dieser Methode für ungeübte Bastler Schwierigkeiten ergeben, da nicht jeder in der Lage ist, mit Metallsäge, LötKolben usw. umzugehen. Der Umbau mußte also einfacher gestaltet werden, so daß Werkzeuge so wenig wie möglich zur Anwendung gelangten. Ein Bohrer ist das wichtigste Hilfsmittel. Die gebohrte Öffnung wird mittels einer Feile oder eines Aufreibers so groß gearbeitet, daß man den Signalmast einschließlich der Signalfügel von unten durch die Platte stecken kann (Abb. 1a). Man braucht dabei nicht einmal den Antrieb zu entfernen. Dieser wird von unten gegen die Platte gedrückt und mittels einer Schelle, die aus Flachmaterial hergestellt und mit 2 Löchern zum Durchstecken der Schrauben versehen sein muß, befestigt (Abb. 1c). Die zu große Öffnung

überklebt man mit einem kleinen Papprahmen, den man bei evtl. auftretenden Demontearbeiten leicht entfernen kann. Es ist beim Aufkleben unbedingt darauf zu achten, daß genügend Spielraum für die Zugstange vorhanden ist, da sonst ein störungsfreies Funktionieren nicht gewährleistet ist. Die Anschlüsse zum Stellpult oder zur Kontaktschiene sowie des Bahnstromschalters ändern sich in keiner Weise und werden nach dem Schaltschema der Firma Märklin ausgeführt.

Der Signalmast, der nach dem Einbau „kürzer“ geworden ist, paßt dennoch sehr gut zu den anderen nicht eingebauten Signalen, da im Großbetrieb auch hohe und weniger hohe Masten anzutreffen sind. Bei Signalen, die aus irgendwelchen Gründen nicht nach diesem Vorschlag eingebaut werden können, empfiehlt es sich, diese wenigstens mit einer Verkleidung aus Plastik-Mauersteinfole (Faller oder Vollmer) zu umkleben. Ein kleines Geländer und ein Fernsprechhäuschen (Vollmer) beleben die Kombination ungemein und lassen ebenfalls den „häßlichen“ Antriebskasten*) verschwinden (Abb. 2). Bei dieser Arbeit ist ebenfalls darauf zu achten, daß sämtliche beweglichen Teile nicht verklebt werden

und bei Störungen der Kästen entfernt werden kann.

Eine Zusammenstellung der so eingebauten Signale belebt die Anlage wesentlich und kein Stein des Anstoßes ist mehr für das anspruchsvolle Modellbauernage vorhanden.

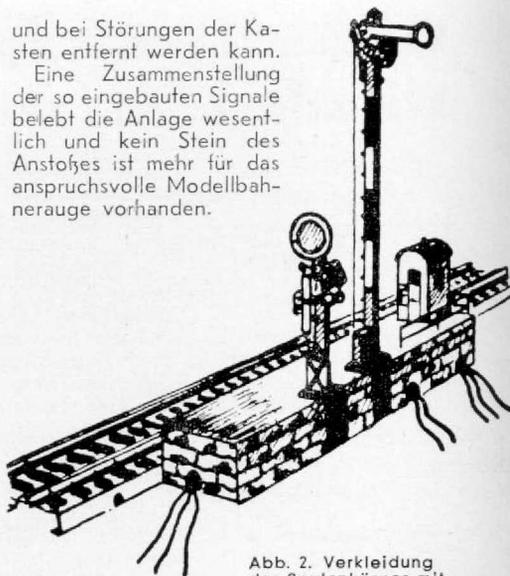


Abb. 2. Verkleidung der Spulenkörper mit Mauersteinfole.

Sämtliche Skizzen vom Verfasser.

*) (Hoffentlich verübelt mir Märklin diese „Ketzerei“ nicht allzusehr und setzt mich nicht auf

eine etwaige „Boycottliste“! Denn das wäre noch „häßlicher“...!)

Das Kirchlein aus dem 17. Jahrhundert...



... in dessen Nachbarschaft die „lärmende“ Metallfabrik „unverständlich“ Baueignung erhielt.

Bild 2
H0-Anlage
Rochaix

Der Leser hat das Wort! - Ohne Kommentar

Die unter dieser Rubrik veröffentlichten Leserzuschriften stellen die ureigensten Meinungen der Einsender dar, die sich mit den Ansichten der Redaktion nicht zu decken brauchen.

Ein Modellbahnerantwort zur Spielwarenfachmesse 195x

von G. Esser,
Kassel

Alljährlich im März schauen wir Modellbahner mit Spannung nach Nürnberg; alljährlich hoffen wir im stillen, daß sich dort irgendwie etwas „Entscheidendes, Außergewöhnliches“, irgend etwas Revolutionierendes im Interesse der Modellbahner ereignen tue. Freilich, getan wird von der Industrie regelmäßig eine ganze Menge und auch der Fortschritt ist unverkennbar, aber... und nun kommt das große „Aber“, das uns bedrückt:

Ist es wirklich nicht unabänderlich, daß z. B. jede unserer drei großen Modellbahnfirmen für Baugröße H0 nicht nur ihr eigenes Gleis- und Betriebssystem hat, sondern auch noch unterschiedliche Baumaßstäbe? Ist dieser Zustand denn auf die Dauer tragbar, insbesondere in einer Zeit, in der sich in Deutschland das Modellbahnwesen — ähnlich wie in den Staaten — zu einem ausgesprochenen Hobby entwickelt und damit weiteste Kreise erfaßt hat und noch erfassen wird? Es wurden schließlich doch schon entscheidende Schritte im Hinblick auf den internationalen Modellbahnstandard getan, warum finden die Firmen nicht den Mut zum letzten entscheidenden Schritt, zur Vereinheitlichung bezüglich Maßstab, Gleis und Betriebssystem, wie dies in den USA seit langer Zeit schon der Fall ist? Glauben die betreffenden Firmen wirklich, auf die jetzige Weise im Konkurrenzkampf besser wegzukommen oder fühlt sich keine stark genug, Schrittmacher sein zu können. Gibt es nicht zu denken, daß sich ein großer Teil der Modellbahner heute nicht mehr an ein bestimmtes Fabrikat binden läßt, sondern sich aus den Kollektionen (in- und ausländischer Erzeugnisse) die Modelle herausucht, die seinen Vorstellungen und seinen Bedürfnissen am nächsten kommen und mit den geringsten Mitteln auf „Vordermann“, d. h. auf „Norm“ gebracht werden können. Dabei stehen ihm heute auch ausländische Fahrzeuge zur Verfügung, die zum großen Teil den internationalen Standardmaßen besser gerecht werden. Ich glaube für viele zu sprechen, wenn ich an die Industrie die Bitte richte, Ihre Erzeugnisse auf solche Maße zu bringen, die wenigstens in etwa den Weltnormen entsprechen oder zumindest doch geeignet wären, ohne Umbau auf Normanlagen Verwendung zu finden.

Ich glaube die Hauptargumente der Firmen zu hören, die da etwa besagen werden: „Wir müssen Rücksicht auf die große Masse nehmen“. — Ja gilt dies nicht auch für die ausländischen Firmen? Oder gibt es dort besondere Firmen für ebenso besondere Massenbahnen? Ich meine, daß ein etwaiges solches Argument „arg im Argen“ liegt. Warum also bietet man dem Käufer unterschiedliche Maßstäbe wie 1:90, 1:87 und 1:82 nebst allen möglichen Zwischenmaßstäben. Muß denn eine Lok unbedingt in einem größeren Maßstab gehalten sein? Ich schätze die Konstrukteure der betreffenden Firmen viel zu hoch, als daß ich ihnen nicht vertraue einen Motor zu entwickeln, der einen maßstäblichen Lokbau gewährleistet. (Die eine und die andere Firma hat diese Möglichkeit ja bereits unter Beweis gestellt.)

Und was die unterschiedlichen Radsätze anbelangt: Müßte es nicht bei einigermaßen gutem Willen möglich sein, wenigstens die Abmessungen der Radsätze aufeinander abzustimmen oder wenn es schon bei bestem Willen nicht möglich ist, wenigstens neben den Standardausführungen solche für Normenanhänger herauszubringen? (Eine Preiserhöhung würde bestimmt gern in Kauf genommen werden.) Ich weiß, eine Firma hat es bereits einmal damit versucht und damit anscheinend keine guten Erfahrungen gemacht. Nun, erstens macht eine Schwalbe noch keinen Sommer, zum anderen war das bereits vor Jahren und die Zeit vielleicht noch nicht so reif dafür.

Auch die grundsätzliche Herabsetzung der Schienenhöhe auf 2,5 mm kann schließlich kaum so große Kosten verursachen, daß der Bestand einer Firma gefährdet wäre. Daß es möglich ist, hat der Messebericht ja in einem Fall gezeigt und es bleibt nur die Frage offen, warum nicht wenigstens TRIX bei der grundsätzlichen Umstellung auf Gleichstrom vor 3 Jahren auch gleich das Gleis in internationalem Sinn bereinigt hat. Somit wäre es dann für Märklin ebenfalls eine Kleinigkeit gewesen, die restlichen $\frac{2}{10}$ mm vom Gleis runterzuschrubben.

Die Forderung nach einer einheitlichen Kupplung aufzustellen, dürfte vermutlich noch ein heißeres Eisen sein, aber warum soll sich nicht wenigstens einer die Finger dran verbrennen. Zumindest sollten die jetzigen Kupplungen wenigstens 100% betriebssicher sein, was man nicht von jeder der Industrie-Kupplungen behaupten kann. Daß die teilweise immer noch sehr zierlichen Puffer endlich einmal die richtigen Ausmaße haben sollten, ist in Anbetracht der übrigen Ausführung der Modelle eigentlich eine mehr als selbstverständliche Angelegenheit!

Bisher ebenfalls sehr stiefmütterlich behandelt ist m. E. das Problem der Zuginnenbeleuchtung (insbesondere die „unabhängige“ Zugbeleuchtung), von der Gestaltung eines unabhängigen Mehrzugbetriebes auf dem Gebiet der Modellbahnen ganz zu schweigen.

Nun, wir wollen nicht unbescheiden sein und alles auf einmal verlangen. Vieles ist schon getan worden und vieles so geworden, wie wir es uns vor Jahren nicht im Traum einfallen ließen, aber offen bleibt trotzdem die Frage, warum man denn das und jenes nicht gleich (und zwar mit demselben Aufwand) richtig und maßstabgerecht macht. Mit gutem Willen und ein paar Zehntelmillimeter könnte man doch Besseres erzielen. Das mögen jene Herren bitte bedenken, die die Fäden in der Hand halten. Die Betriebssicherheit wäre trotzdem nicht gefährdet und den etwas über der Masse Stehenden geholfen.

In diesem Sinne: Hoffen wir weiter auf die nächsten Jahre in Nürnberg!

Halt! Punktum: Das bauen wir!

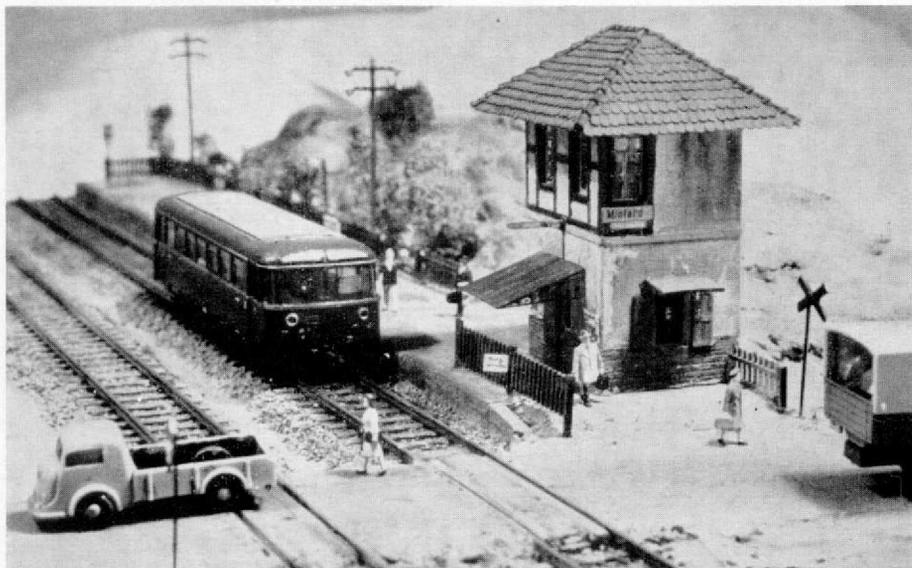


Abb. 1. Obwohl noch nicht fertiggestellt, läßt sich doch schon erkennen, wie gut sich „Mintard“ als Modell macht! Der Schienenbus ist übrigens auch selbstgebaut, und zwar lange vor Erscheinen des Märklin-Schienenbus.

Haltepunkt „Mintard“

Entdeckt, fotografiert, gezeichnet, gebaut und beschrieben von Harald Göbel, Dbg.-Hamborn

Das Vorbild meines Bauplans entdeckte ich an der Ruhrtalbahn, zwischen Mühlheim (R) und Kettwig-Stausee, nämlich in Mintard. Mintard ist ein kleiner Ausflugsort. Daraufhin ist

auch der „Bahnhof“ zugeschnitten, also nur für den Personenverkehr. Vor ein paar Jahren war diese Strecke noch zweigleisig. Doch „plötzlich und unerwartet“ wurde das zweite Gleis,

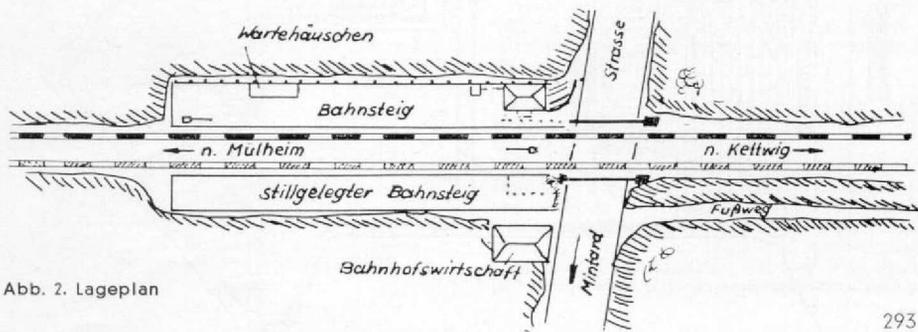


Abb. 2. Lageplan

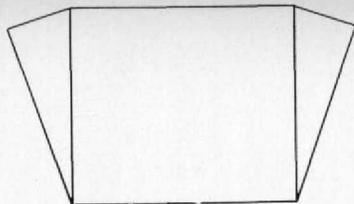
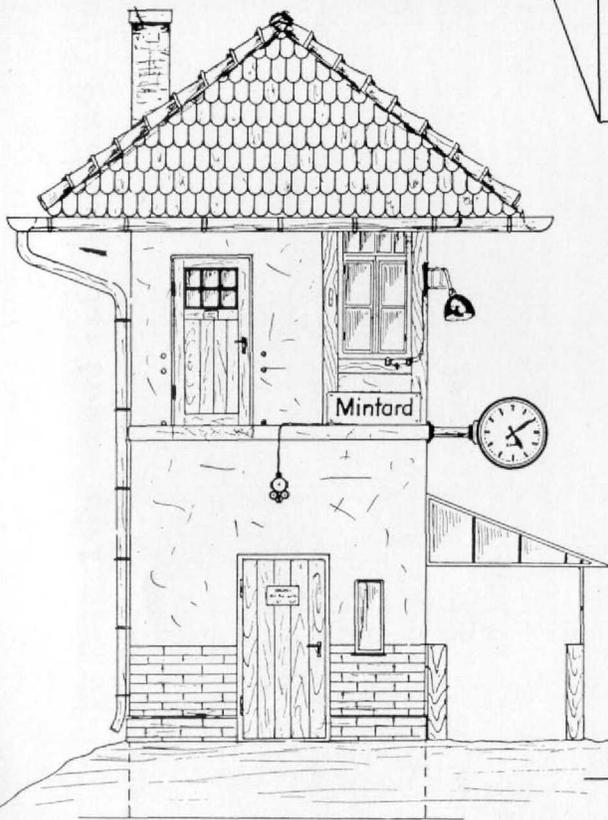
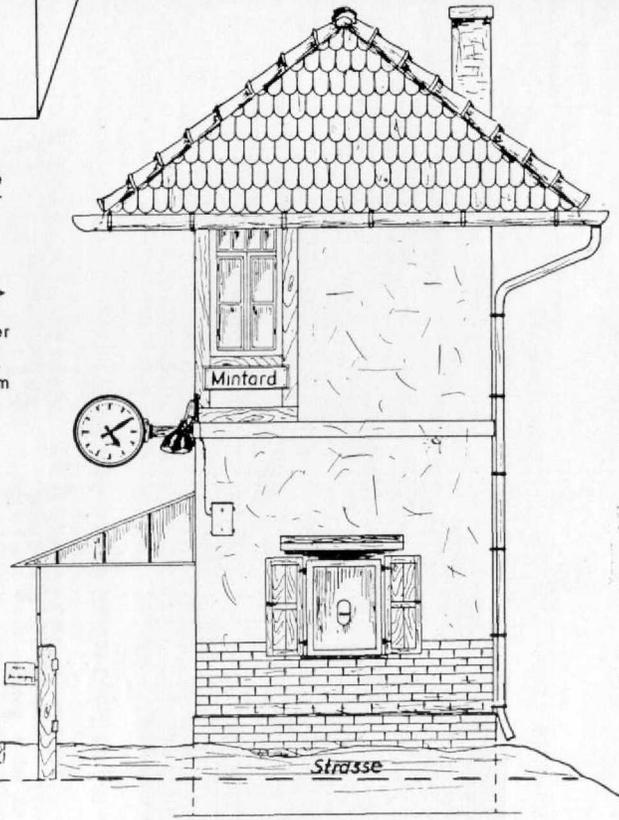


Abb. 6.
Abwicklung des
Vordaches (ohne
Details) in $\frac{1}{2}$ H₀-
Größe.

← Abb. 7 und 8 →
Seitenansichten
(Treppenanbau der
Übersichtlichkeit
wegen nicht ge-
zeichnet! Folgt im
nächsten Heft).



Bahnsteigseite



Strassenseite



Abb. 3. Nicht „Zwerg Nase“ (die ulkige Wirkung kommt durch das zufällige Zusammenwirken verschiedener Momente zustande), sondern Ansicht Gleisseite von „Mintard“.

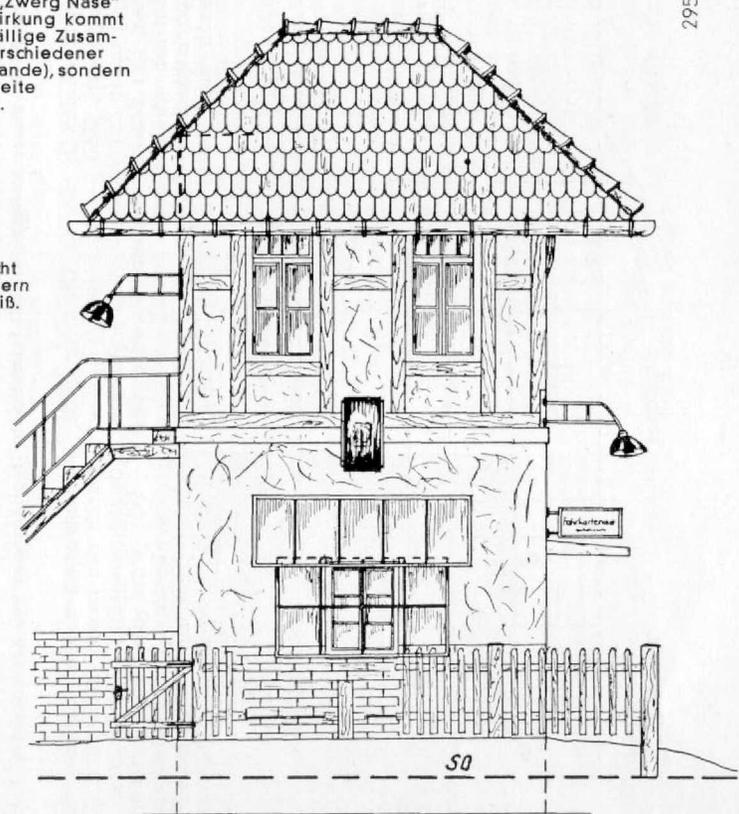


Abb. 4 → Dasselbe - nicht in Grün, sondern in Schwarz-weiß.

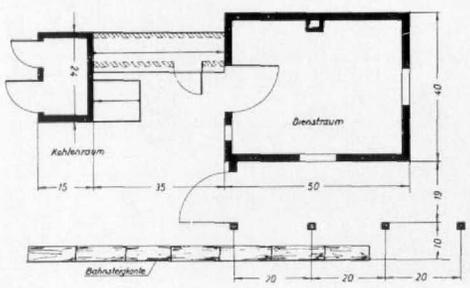


Abb. 5. Grundriß im Maßstab 1:2 für H0.

Gleisseite

Sämtliche Seitenansichten im Maßstab 1:1 für H0
Die Rückseite von „Mintard“ geht aus den Abb. 11 u. 12 hervor!