

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 16 / BAND X 1958

NÜRNBERG

Eine schöne „Bescherung“

Also diesmal waren wir früh dran mit dem Aufbau der Weihnachtsanlage! 2 Tage vor dem Fest, und nach unserem Zeitfahrplan mußte alles klappen. Bis zum Heiligabend war ja noch sooo viel Zeit und wenn man noch eine Nacht dazunahm ... JoKl und ich machten uns quätschvergnügt an die Arbeit, ruhig, planmäßig, wie es sich für rechtschaffene Modellbahner eben geziemt. Meine Frau war die Charmance in eigener Person. Es gab zwischendurch einen guten Kaffee, genug zu rauchen. Was wollten wir noch mehr. Es standen ja ein paar herrliche Tage bevor.

Bevor wir so anfangen, wußten wir ja noch nicht, wie die Sache enden würde, aber alles hübsch der Reihe nach. Am nächsten Tag war schon vieles getan, aber es steckte schon eine kleine Nervosität in uns. Es hatte einige Verzögerungen ergeben, wir mußten uns also schon ranhalten. Verflucht, jetzt hatte ich statt des Schraubenziehers den heißen Lötkolben erwischt und JoKl tobte, weil ich einen Nagel durch die Platte geschlagen und er ausgerechnet direkt unter dieser Stelle gegessen hatte. Die Stimmung war schon etwas gemischt. Meine Frau ging mir auf die Nerven, weil sie anscheinend nichts anderes zu tun hatte, als alle Stunde zu fragen: „Seid Ihr bald fertig?“ Der Christbaum mußte ja auch noch geputzt werden und Putzi kutzerte in der Gegend herum, weil er zum xten Male wieder zu viel Streumaterial in der Schnauze hatte. Nun, ich hatte allmählich auch schon die Schnauze voll, wir mußten uns da irgendwie etwas zu viel vorgenommen haben. Die vielen abschaltbaren Gleise, Besetzmeldungen u. dgl. Ich fluchte still und leise. Von JoKl hörte ich eigentlich nicht mehr viel, aber das war das, was mir nicht gefiel, denn dann stand sein Barometer auf Sturm.

Die ganze Nacht wurde geschuftet. Von weihnachtlicher Stimmung schon gar keine Spur mehr und als der Morgen graute, der Morgen des Heiligen Abend, da wußten wir

beide, was die Stunde geschlagen hatte: Sturm! Windstärke 12! Es war ausgeschlossen, daß wir es bis abends 19 Uhr schaffen würden. Meine Frau, meine Schwiegermutter – huh! – Es wurde Nachmittag, es wurde Abend. Es fuhr noch kein Zug und die Landschaft lag noch arg im argen. Noch ärger wurde es, als JoKl mit tonloser Stimme erklärte, er müsse jetzt heim zur Bescherung, er könne nicht mehr kommen.

Und so saß ich dann halb ohnmächtig vor Wut allein vor der halbfertigen Anlage, mit knurrendem Magen. Heilig-Abend, Bescherung? Hustekuchen! Die Bescherung hatten wir wohl, aber eine andere: Meine Familie war ausgerückt zu Bekannten, weil Wilfried heulte und zeterte und WeWaW, der Dickschädel, wollte erst dann bescheren, wenn die Anlage fertig war. Ein halbwegs vernünftiger Mensch hätte eine andere Lösung gefunden und die Anlage Anlage sein lassen, aber mit mir war ja nicht zu reden. Außerdem wäre die Anlage nie und nimmer während der Festtage fertiggemacht worden.

Es klingelt. Donnerwetter! JoKl stand vor der Tür, er hatte seine Familie samt Heilig Abend im Stich gelassen und war nochmals gekommen, um weiter zu helfen. Und mit dieser heroischen Tat muß der Bann gebrochen gewesen sein, denn nun klappte plötzlich alles. Natürlich war der Heiligabend im Eimer – meine Familie hatte sich stillschweigend in sämtliche Betten verkrochen – aber am nächsten Morgen war die Anlage fertig, der Baum geschmückt, die Bescherung wurde nachmittags nachgeholt, der „Burgfrieden“ wieder hergestellt.

Eine unmögliche Geschichte? – So geschehen an Weihnachten 1951. Bei, mit und durch WeWaW. Es war das letzte Mal, daß wir in der Wohnung eine besondere Anlage erstellten. Und so wünsche und hoffe ich, daß Sie nie in eine ähnliche Situation kommen mögen, im Gegenteil ich wünsche Ihnen auch im Namen der Verlagsangehörigen

Frohe Festtage

... und weil wir uns vor Jahresende sowieso nicht mehr sehen auch noch gleich

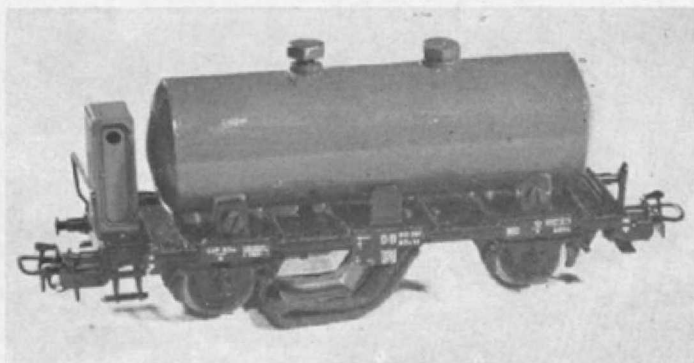
* ein glückliches *Neues Jahr!*

Ihr WeWaW

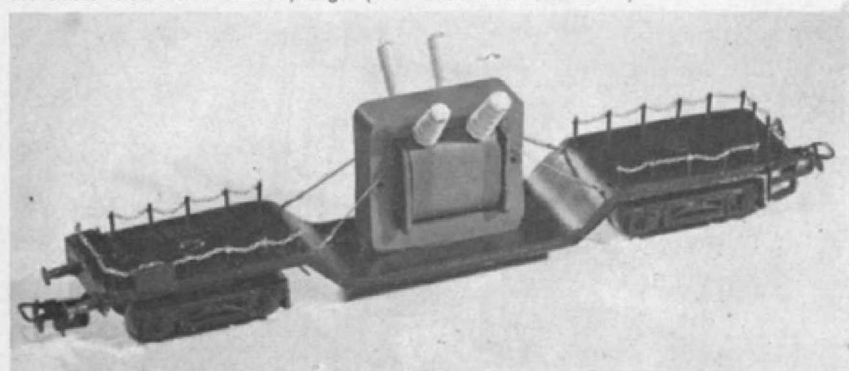
Zum Schienenputzen - sehr von Nutzen!

Herr Werner Machts aus Ehingen war es leid, ständig mit einem Lappen die Schienen putzen zu müssen, zumal die Fusserchen stets und überall hängen bleiben.

Er erinnerte sich der verschiedenen Miba-Vorschläge über Schienenreinigungswagen und „zimmete“ einen zu recht. Das Untergestell stammt von einem Behälterwagen (Märklin), der Kessel entstand aus Messing. Als Düse mußte die Spitze eines Kugelschreibers herhalten. Die Zugfeder zwischen den Kupplungen wurde halbiert und wieder neu befestigt. — Ein aktuelles Spezialfahrzeug für die Weihnachtsanlage.



Zweifelsohne ein Tieflader mit Trafo - auch wenn er nicht hasenrein, sondern vom Typ „FS“ (Frei Schnauze) ist. Herr Machts nahm 2 Märklin - Drehgestelle, Federpuffer, ein bißchen Schwarzblech, Nemec Profile und ein ausgedientes Halskettchen seiner Frau — fertig war der Tieflader! Der Trafo ist eine Drosselspule aus einem alten Kleinst-Volksempfänger (nur nichts umkommen lassen!)



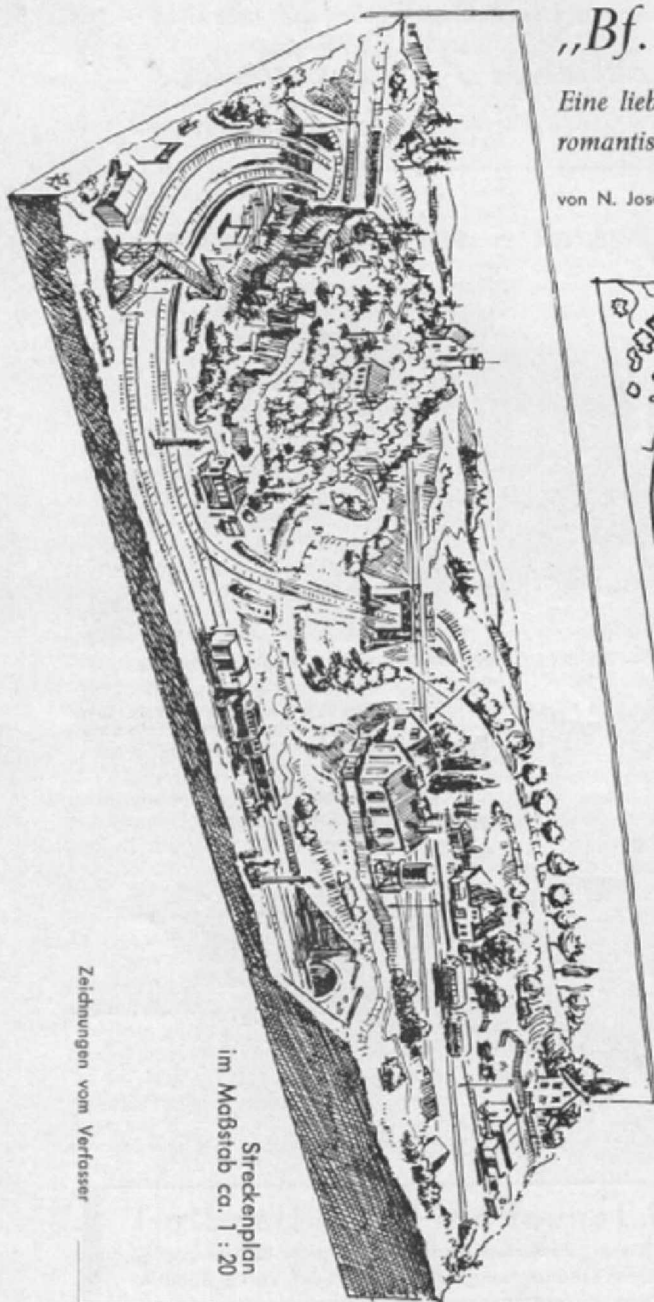
Heft 1/XI ist ab 19. Januar bei Ihrem Händler!

Wichtig! Sollten Sie es bei Ihrem gewohnten Geschäft nicht mehr erhalten, so wenden Sie sich bitte an ein anderes örtliches Fachgeschäft oder an den Verlag direkt!

„Bf. Tollnstein...“

*Eine liebenswerte Nebenbahnlinie,
romantisch und wirklichkeitsnah!*

von N. Josef Pitrof, Frankfurt/M.



Streckenplan
im Maßstab ca. 1 : 20

Zeichnungen vom Verfasser



... und seine Auslegung:

Das Hauptthema dieses Streckenplanes bildet das Bahnhöfchen Tollnstein. Es wird nicht nur Old-Timer-Freunde ansprechen, sondern auch jene, die vor allem Freude an fahrenden Schnellzügen haben. Tollnstein ist End- und Lokstation einer vertrauten Nebenbahnlinie, deren Länge vom Ausmaß der Anlage bestimmt wird. Mein Vorschlag sieht eine Größe von 2,60 x 1,20 m vor, welcher jedoch unter Verzicht auf die eingleisige Hauptstrecke noch um einiges reduziert werden kann.

Aus dem Bahnhof heraus umfährt die Bahnlinie in schöner Kurve einen Berg und verschwindet sodann nach Zich-*em* gerader Strecke im Tunnel des Vordergrundes. Die notwendigerweise z.T. unterirdisch verlegte Kehrschleife bringt die Strecke wieder ans Tageslicht und führt sie über den als Abzweigung getarnten Streckenabschnitt zurück nach Bahnhof Tollnstein. Zum Zwecke einer Fahrzeitverlängerung in besagter Kehre noch einen Halbkreis einzubauen, wäre nur von geringer Bedeutung, wenn man nicht die Absicht hat, auf diesem Gleisstück einen Zug abzustellen, um so die freigewordene Strecke etwa mit einem Schienenbus oder einem Triebwagen in der Zwischenzeit zu befahren.

Zur Belebung des an sich ruhigen Nebenbahnbetriebes soll die eingleisige Hauptstrecke beitragen; auf ihr kann man einen D- oder Güterzug beliebig lange kreisen lassen. Will man mit mehr Zügen fahren,

ließen sich durch Hinzunahme von soundsoviel Zentimeter zum Tiefenmaß Abstellgleise (verdeckt) unterbringen. – Aber bitte keinen zweiten Bahnhof im Vordergrund, der würde nur alles verpatzen, und das eigentliche Thema verwässern! Auch eine Gleisverbindung zwischen Haupt- und Nebenbahn wäre falsch! Abgesehen davon: Was sollte schon ein D-Zug im Bahnhöfchen Tollnstein! Dafür wurde der Haltepunkt „Vorn Berg“ zum Umsteigen der Reisenden eingerichtet, da besonders der Ausflugsverkehr zeitweilig ganz toll ist, kein Wunder bei solch reizvoller Landschaft, die gekrönt ist vom Adelssitz der „Tollnsteiner“ und dem vielbesungenen „Schauinsland“ (Turm).

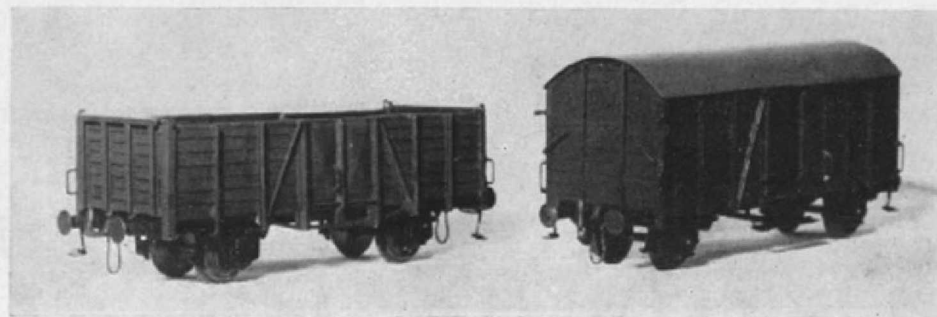
Auch eine Straße erster Ordnung schlängelt sich durch diese romantische Landschaft. Seltsamerweise sieht man keinen Autoverkehr. Nach dem Grund befragt, heißt es: Um sich des zunehmenden Verkehrs und der damit verbundenen Staubplage zu erwehren, hätten sich die Tollnsteiner Bürger verschworen, alle im letzten Winter entstandenen Frostaufbrüche nicht mehr instandzusetzen, um damit die Autofahrer abzuschrecken! (Auch eine Methode.) Der lachende Dritte ist natürlich die Eisenbahndirektion, der somit ganz ohne Absicht ein guter Dienst erwiesen wurde. Böse Zungen behaupten allerdings, daß sie dem Rädelsführer heimlich eine Freikarte zugesteckt habe!?

Vielleicht interessiert den Leser noch zu erfahren, wo der Ort Tollnstein liegt? – Ja, also immer die Straße lang und am Bahnhof vorbei, da kommt man direktemang hin!

Zum Leben erweckte Mibaseiten:

von Andreas Mühlegger, Peiting

Links: Miba-Seite 152/1954 G-Wagen „Oppeln“, rechts Seite 277/1950 Om Breslau. Beide in H0; Wagenkasten aus Sperrholz, Rahmen aus Nemec-Profilen, Normradsätze.



... und seine Auslegung:

Das Hauptthema dieses Streckenplanes bildet das Bahnhöfchen Tollnstein. Es wird nicht nur Old-Timer-Freunde ansprechen, sondern auch jene, die vor allem Freude an fahrenden Schnellzügen haben. Tollnstein ist End- und Lokstation einer vertrauten Nebenbahnlinie, deren Länge vom Ausmaß der Anlage bestimmt wird. Mein Vorschlag sieht eine Größe von 2,60 x 1,20 m vor, welcher jedoch unter Verzicht auf die eingleisige Hauptstrecke noch um einiges reduziert werden kann.

Aus dem Bahnhof heraus umfährt die Bahnlinie in schöner Kurve einen Berg und verschwindet sodann nach Zich-*em* gerader Strecke im Tunnel des Vordergrundes. Die notwendigerweise z.T. unterirdisch verlegte Kehrschleife bringt die Strecke wieder ans Tageslicht und führt sie über den als Abzweigung getarnten Streckenabschnitt zurück nach Bahnhof Tollnstein. Zum Zwecke einer Fahrzeitverlängerung in besagter Kehre noch einen Halbkreis einzubauen, wäre nur von geringer Bedeutung, wenn man nicht die Absicht hat, auf diesem Gleisstück einen Zug abzustellen, um so die freigewordene Strecke etwa mit einem Schienenbus oder einem Triebwagen in der Zwischenzeit zu befahren.

Zur Belebung des an sich ruhigen Nebenbahnbetriebes soll die eingleisige Hauptstrecke beitragen; auf ihr kann man einen D- oder Güterzug beliebig lange kreisen lassen. Will man mit mehr Zügen fahren,

ließen sich durch Hinzunahme von soundsoviel Zentimeter zum Tiefenmaß Abstellgleise (verdeckt) unterbringen. – Aber bitte keinen zweiten Bahnhof im Vordergrund, der würde nur alles verpatzen, und das eigentliche Thema verwässern! Auch eine Gleisverbindung zwischen Haupt- und Nebenbahn wäre falsch! Abgesehen davon: Was sollte schon ein D-Zug im Bahnhöfchen Tollnstein! Dafür wurde der Haltepunkt „Vorn Berg“ zum Umsteigen der Reisenden eingerichtet, da besonders der Ausflugsverkehr zeitweilig ganz toll ist, kein Wunder bei solch reizvoller Landschaft, die gekrönt ist vom Adelssitz der „Tollnsteiner“ und dem vielbesungenen „Schauinsland“ (Turm).

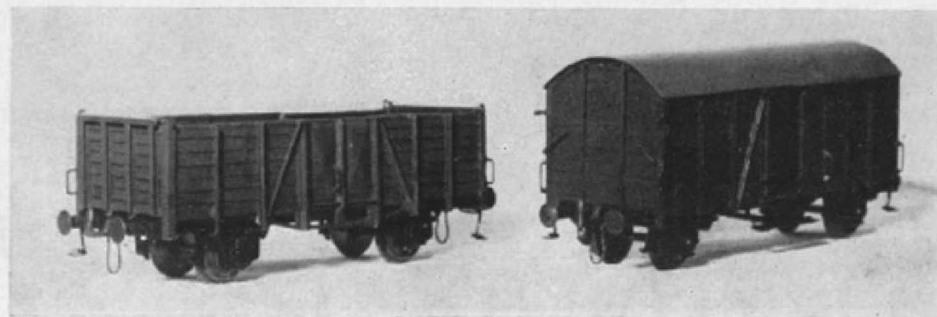
Auch eine Straße erster Ordnung schlängelt sich durch diese romantische Landschaft. Seltsamerweise sieht man keinen Autoverkehr. Nach dem Grund befragt, heißt es: Um sich des zunehmenden Verkehrs und der damit verbundenen Staubplage zu erwehren, hätten sich die Tollnsteiner Bürger verschworen, alle im letzten Winter entstandenen Frostaufbrüche nicht mehr instanzzusetzen, um damit die Autofahrer abzuschrecken! (Auch eine Methode.) Der lachende Dritte ist natürlich die Eisenbahndirektion, der somit ganz ohne Absicht ein guter Dienst erwiesen wurde. Böse Zungen behaupten allerdings, daß sie dem Rädelsführer heimlich eine Freikarte zugesteckt habe!?

Vielleicht interessiert den Leser noch zu erfahren, wo der Ort Tollnstein liegt? – Ja, also immer die Straße lang und am Bahnhof vorbei, da kommt man direktemang hin!

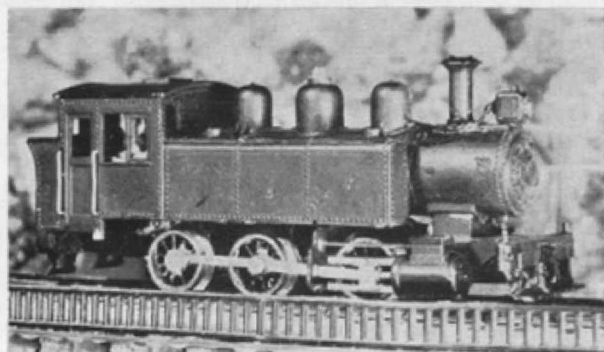
Zum Leben erweckte Mibaseiten:

von Andreas Mühlegger, Peiting

Links: Miba-Seite 152/1954 G-Wagen „Oppeln“, rechts Seite 277/1950 Om Breslau. Beide in H0; Wagenkasten aus Sperrholz, Rahmen aus Nemec-Profilen, Normradsätze.



„Verflixt und zugenäht...!“



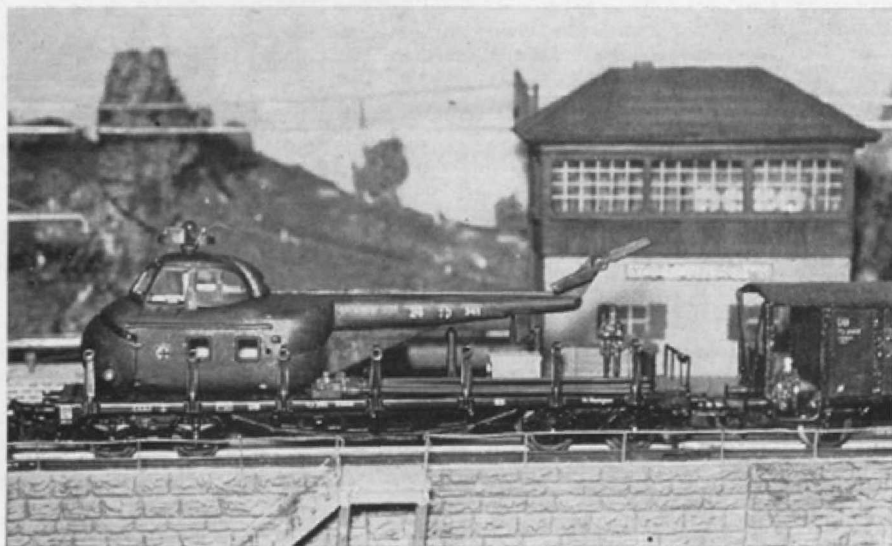
... fluchte Herr Dr. Horst Marby, Berlin-Lichterfelde, vor sich hin, als er von den Tenshodo-Loks las. Er wählte sich bisher als einziger Klein-Eisenbahner Deutschlands, der eine japanische Lok laufen habe.

Im Rahmen des deutsch-japanischen Wirtschaftsabkommens handelte er eine Fleischmann-T3 gegen eine japanische „Tenshodo 0-6-0 Tank-Loco“ ein, die im „Betriebswerk Lichterfelde“ mit Mittelleiter, Märklin-Radsätzen und Lampen versehen wurde. Und so kam es, daß schon seit Jahren eine japanische Lok auf Märklin-Punktkontaktgleisen mittels Gleichstrom durch Lichterfelde braust — fern der Heimat, aber wohl-gemut!

Zeitnahe Basteleien

von Christa und Gerd Schröder,
Kiel

Ladegut tut immer gut! Durch Zufall entdeckten wir den kleinen Siku-Hubschrauber. Die Rotorblätter wurden für den Eisenbahntransport abmontiert und liegen gestapelt auf dem Wagen. Ebenso die Räder, die allerdings gegen Wikingräder ausgetauscht wurden. Viel Spaß bereitete uns das Bemalen und das Einsetzen der Fenstergläser. Ganz gleich, wie man zum Thema „Bundeswehr“ steht — so ein Hubschrauber macht sich gut als Ladegut, außerdem kann es ja auch ein „ziviler“ sein. Nicht ganz gleich kann es sein, ob er überall gut durchkommt! Lichtraumprofil der Brücken, Übergänge usw. daraufhin überprüfen!





Einen Vorgeschmack

auf die Ausstellungsanlage des MEC Witzhausen auf den Seiten 669–672 soll Ihnen dieses Bild bieten.

Eine saubere Sache...

... ist das mit den glasklaren Umschlägen; und sauber bleiben sollten unsere wertvollen Miba-Hefte unbedingt, selbst wenn sie stets, wie bei mir, in Gebrauch sind. Meistens legt man sie auf den Werkisch, und der ist im allgemeinen erst nach Feierabend bzw. -nacht sauber (oder auch nicht!). Da wird das Umschlagblatt leicht schmutzig und unansehnlich, und wollen wir am Ende eines Jahres den Jahrgang binden lassen, so haben wir für immer schmutzige Blätter zwischen den sauberen. So ist es doch, nicht wahr, liebe Miba-Freunde? Das heißt, so war es! Seit einem Jahr benütze ich glasklare Umschläge für „Meine Immerbeliebte Abendlektüre“ und habe dadurch stets saubere Umschlagblätter der einzelnen Hefte. Diese Umschläge habe ich in einem Schreibwarengeschäft entdeckt und bin sehr zufrieden. Als Band IX/1957 gebunden werden

sollte, habe ich die Umschläge wieder „demontriert“, und verwende sie nun von neuem. Diese Schutzumschläge kosten pro Stück – 12 DM, die etwas stärkere Ausführung – 20 DM; das wären für 16 Hefte 1,92 DM bzw. 3,20 DM. Im Hinblick auf den Wert eines Miba-Bandes lohnt sich diese nur einmalige Ausgabe auf jeden Fall!

Sollten Sie, lieber Miba-Mitleser, keine Zeit oder Gelegenheit haben, diese Umschläge zu besorgen, oder sie bei Ihnen nicht erhältlich sein, so bin ich gerne bereit, gegen den entsprechenden Betrag, ersichtlich aus der obigen Preisangabe, plus – 30 DM für Porto und Verpackung (Voreinsendung auf Postscheckkonto Karlsruhe Nr. 104002) Ihnen die gewünschten Umschläge zu senden.

Ich hoffe, Ihnen einen brauchbaren Tip gegeben zu haben und empfehle mich für heute

Ihr Gerd Kirchhoff
Ettlingen/Baden, Waldstraße 11

