

Miniaturbahnen

Heute 100 Seiten
30 JAHRE MIBA

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA VERLAG
NÜRNBERG

30. JAHRGANG
OKTOBER 1978

10

MIBA

Miniautobahnen

MIBA-VERLAG

Spittlertorgraben 39 · D-8500 Nürnberg
Telefon (09 11) 2629 00

Eigentümer und Verlagsleiter
Werner Walter Weinstötter

Redaktion
Werner Walter Weinstötter, Michael Meinhold,
Wilfried W. Weinstötter

Anzeigen
Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 30

Erscheinungsweise und Bezug
Monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches Heft für
den zweiten Teil des Messeberichts (13 Hefte
jährlich). Bezug über den Fachhandel oder
direkt vom Verlag. Heftpreis DM 4,-.
Jahresabonnement DM 52,-, Ausland
DM 55,- (inkl. Porto und Verpackung)

Bankverbindung
Bay. Hypotheken- u. Wechselbank, Nürnberg,
Konto-Nr. 156 / 0293 646

Postscheckkonto
Amt Nürnberg, Nr. 573 68-857, MIBA-Verlag

Leseranfragen
können aus Zeitgründen nicht individuell
beantwortet werden; wenn von Allgemein-
interesse, erfolgt ggf. redaktionelle
Behandlung im Heft

Copyright
Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags

Druck
Druckerei und Verlag Albert Hofmann,
Kilianstraße 108/110, 8500 Nürnberg

Heft 11/78
ist frühestens 28. 11. im Fachgeschäft

Diesem Heft ist ein Prospekt
der Franckh'schen Verlagshandlung,
Stuttgart, beigelegt!

„Fahrplan“

30 Jahre MIBA	728
Selbstbauarbeiten – damals und heute	729
Die Leitsilber-Strom-Kupplung	730
„Auch weiterhin mit Volldampf...“ (OSTRA)	730
Tip zum Gebrauch der UHU-PVC-Tube	731
H0e/H0m-Neuheiten von Bemo	732
Briefe zum 30-jährigen MIBA-Jubiläum	733
Oberfränkische Fachwerkhäuser im Modell	735
P 8 als I-Modell von Märklin	738
Sonderfahrt zum MIBA-Jubiläum (H0-Motiv)	739
Minitrix-Neuheiten	740
N-Anlage Jörg, Frankfurt/M.	742
Neue Oberleitungsmaste von Sommerfeldt	751
H0-Ellok mit funktionellen Scheibenwischern	752
Märklin-H0-Neuheiten (BR 41 u. a.)	754
Vollspur auf Schmalspurgleisen (2. Teil)	756
Dem Herrn Pastor sin LGB...	761
Neue „alte Preußen“ von Fleischmann	762
Gleisbildstellpult in CMOS-Technik	763
Antriebslose Bausatz-Modelle	764
TT – an den Nagel gehängt!	764
H0-Modell der „104“ von Roco	766
„Luxuriöses“ Lx-Modell in 0	767
Z-Anlage Mayr, Niederzier	768
Elektronische Kleinbastelei: Lok-Pfeife!	770
Versuchs-Eilzugwagen BC 4ygswe (BZ)	773
Neu von Arnold (E 63, T3 mit Tender)	776
Arnold-E 63 mit Simplex-Rangierkupplung	777
H0-Anlage Karl Gebele, Nördlingen	778
Buchbesprechungen	788

Titelbild

Das Titelbild zum Jubiläumshft „30 Jahre MIBA“ ist in mehrfacher Hinsicht symbolisch: Die hier gezeigte H0-Modellbahn von Karl Gebele aus Nördlingen-Baldingen (Bildbericht ab S. 778) demonstriert nicht nur den mittlerweile erreichten hohen Standard in Anlagenbau und -gestaltung, sondern auch die Vielfalt und hochwertige, maßstäbliche Ausführung von Rollmaterial und Zubehör. Hier sind – wie heute wohl auf den meisten Anlagen – fast sämtliche Fabrikate vertreten, und alles paßt zueinander: das Pola-Stellwerk zum Kibri-Bahnhof oder die Liliput-Wagen zur Fleischmann-Lok, um nur einige wenige Beispiele zu nennen. Ein Gag besonderer Art: der gerade einfahrende „Sonderzug“ als begründeter Anlaß zum Einsatz der „Rheingold“-Wagen... Vielleicht aus Anlaß des 30-jährigen MIBA-Jubiläums als Gegenstück zur Jubiläums-Sonderfahrt, die Herr Uwe Lorenz auf seiner Anlage veranstaltet hat (siehe S. 739)?

30 Jahre MIBA

Die auf S. 733 abgedruckten Leserbriefe sind nur zwei von überraschend vielen, die uns zum 30-jährigen MIBA-Jubiläum erreichten – „über-raschend viele“ deshalb, weil es sich ja eigentlich nicht um eine „offiziöse“ Jahreszahl wie „25“ oder „50“ handelt. Dennoch wollen wir das „30-jährige“ zum Anlaß eines kurzen Rückblicks nehmen; genaugenommen sind eigentlich mit dem September-Heft die 30 Jahre voll gewesen, aber aus heute unerfindlichen Gründen ist seit geraumer Zeit das Oktober-Heft „Jubiläums-Heft“ geworden. Ein MIBA-Leser von der ersten Stunde an, Herr Fritz Willke aus Stuttgart-Bad Cannstatt, hat übrigens ausgerechnet, daß das „inoffizielle“ Jubiläumsheft September '78 zugleich das 444. MIBA-Heft ist! Na – dann Prost!

Tja, was gibt es also nach 30 Jahren MIBA fest-zustellen bzw. festzuhalten? – Nun, zunächst einmal die Tatsache, daß in der zweiten Hälfte dieses Beobachtungszeitraumes das Modellbahnwesen bzw. die Modellbahn-Technologie einen ungleich steileren Aufschwung genommen hat als in der ersten Hälfte. Was noch anfangs des vorigen Jahrzehnts als kaum denkbar galt in punkto Angebotsbreite (man überprüfe nur einmal, wie nahezu komplett der „große Wunschzettel“ aus Heft 2/66 von der Industrie erfüllt wurde), Aus-führungsqualität und Maßstäblichkeit, das alles gehört quasi schon zum alltäglichen gewohnten Standard. So gibt es beispielsweise zur Zeit über dreißig (!) deutsche Dampflok-Baureihen als H0-Großserien-Modelle; so ist heute fast jedes Industriemodell mit einer Feinheit detailliert, die es damals nicht einmal bei Kleinserienmodellen gab; und so sind schließlich in H0 die ehemals über-stark verniedlichten Häuschen, Bäumchen usw. immer mehr von Gebäudemodellen im richtigen Verkleinerungsmaßstab, hohen Bäumen etc. verdrängt worden (von denen vertretungsweise nur die Kibri- bzw. Vollmer-Bahnhöfe „Calw“ und „Baden-Baden“, der Bahnhof „Nieder Ramstadt Traisa“ von Fallor sowie die allerneueste Vollmer-Stadtkirche und die imposanten Heljan-Fabrikgebäude erwähnt seien). Forciert wurde diese Evo-lution durch das Aufkommen der Banggröße N (und später Z), bei der die Zubehörindustrie es den Fahrzeugherstellern gleich tat und von vornherein genau maßstäbliche Bauten schuf. Dadurch wurde aller Welt (und vor allem den Herstellern selbst) augenscheinlich vor Augen geführt, daß die dama-ligen H0-Gebäude-Modelle kaum größer als die N-Gebäude waren! Die Folge davon war ein höchst begrüßenswertes „Wachsen“ der H0-Gebäude und Zubehörbauten, doch hierüber zur gegebenen Zeit einmal gesondert mehr.

Was immer noch nicht gelöst ist, ist das Kupp-lungsproblem in H0. Die Unicupler-Angelegen-

heit, auf die die Modellbahner ob ihrer Auswir-kung so große Hoffnungen gesetzt hatten, ist im Großen ja vorerst „ad acta“ gelegt worden und so wird eine einheitliche H0-Kupplung (analog der weltweiten N-Kupplung) wohl noch lange Zeit ein Wunschtraum bleiben. In dieser Hinsicht beißt auch die MIBA – trotz ihrer anerkannten „Ver-mittlerrolle“ – auf Granit. Aber trotzdem werden wir uns nicht entmutigen lassen, sondern auch weiterhin bestrebt sein, im Sinne der Modellbah-ner auf die Industrie einzuwirken – wobei sich nach wie vor gar vieles hinter den Kulissen – spricht: bei -zig Gesprächen (vor allem auf der Nürnberger Messe), Telefonaten etc. – abspielen wird.

Dieses traditionelle Wesensmerkmal der MIBA wollen und werden wir ebenso beibehalten wie den möglichst weitgefächerten Inhalt, der den zahlreichen interessanten Teilgebieten und -aspekten des Modellbahnhobbys Rechnung trägt, ange-fangen von den spezifischen Modellbahn-Neuheiten (in den traditionellen, reichbebilderten Messe-berichtsheften) inkl. deren Besprechungen, sowie Neuerungen (auch wenn sie unser Metier viel-leicht nur mal am Rande betreffen sollten wie z. B. die neuen Maßeinheiten) über Elektrotechnik und Elektronik, Schaltungen, Verdrahtungen, Gelän-debau und Landschaftsgestaltung, kleine und große Basteleien, Gleis- und Weichenbau, Signal- und Sicherungswesen, Fahrbetrieb, Gleisplanent-würfe u. a. m. bis hin zu den Artikeln über das große Vorbild, seine Fahrzeuge, Einrichtungen und Betrieb, soweit dies alles – das sei wieder ein-mal gesagt – in irgendeinem Zusammenhang mit der Modellbahn steht oder für die Modellbahn von Belang ist. Allgemeine Berichte über irgend-eine Bahn in Hindustan oder Australien oder rein theoretische DB-Bestimmungen fehlen daher be-wußt in der MIBA. Die MIBA hat sich von An-fang an voll und ganz der Modellbahn verschrie-ben und daher stellt für uns nach wie vor die Modellbahn-Anlage das A und O der Modell-bahnerei dar, auf die nun einmal alles abzielt und auf der sich – im wahrsten Sinne des Wortes – alles abspielt. Kein Wunder also, daß bei der MIBA das Zubehör gleichrangig neben dem rollenden Mate-rial steht und entsprechend behandelt wird, da beide zusammen ja erst eine Anlage ergeben bzw. das eine ohne das andere einfach undenkbar ist (von einigen wenigen Sonderfällen abgesehen).

Abschließend ein Wort des Dankes an die Aber-tausende treuer Leser der MIBA und die vielen Mitarbeiter aus Ihren Reihen. Mögen Sie alle weiterhin so lebhaften Anteil an „ihrer“ MIBA nehmen und so ihrer Gestaltung beitragen; das wünschen sich

WeWaW und die gesamte MIBA-Redaktion

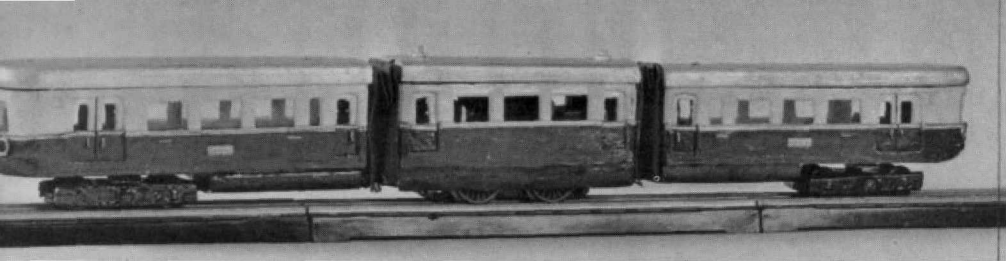


Abb. 1. Vor 30 Jahren ohne richtiges Werkzeug aus Trix-Teilen, Pappe und Schusterösen gebastelt: das „Erstlingswerk“, das damals keine Gnade vor WeWaW's Augen fand.

Selbstbaumodelle – damals und heute!

Vor 30 Jahren sandte mir WeWaW das von mir eingeschickte Foto eines H0-Selbstbau-Triebwagens (Abb. 1) mit dem freundlichen Bemerkung zurück, weiterhin fleißig die MIBA zu lesen und

mich „zu gegebener Zeit“ wieder einmal zu melden. Voilà: hier präsentiere ich zum Vergleich mein „jüngstes Modellbaukind“ (Abb. 2 u. 3), das H0-Modell einer 1'E1'-Schlepptenderlokomotive der Heeresfeldbahnen. Nun mögen WeWaW und die MIBA-Leser beurteilen, ob und in wie weit ich mich in den vergangenen 30 Jahren „gebessert“ habe...

Klaus Bänderlein, Essen

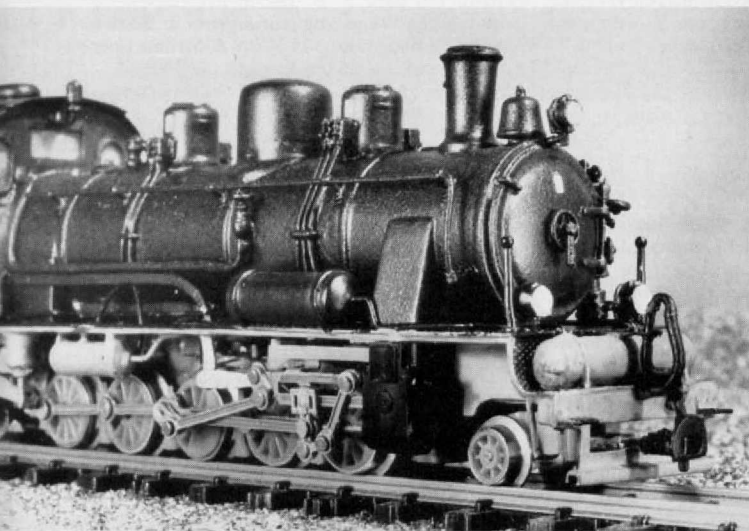


Abb. 2 u. 3. Der „jüngste Sproß“ des selben Modellbauers: ein superdetailliertes H0e-Modell einer Schmalspurlokomotive (Minitrix-52-Fahrwerk, Aufbau aus Vollmessing und Messingblech). Das Vorbild ist eine 1'E1'-Lok der Heeresfeldbahnen, wie sie damals auf fast allen Kriegsschauplätzen – sicher auch vor einer ähnlichen Kulisse wie auf Abb. 3 – zu finden war.



Die Leitsilber-Strom-Kupplung (LSK)

Der Bastelvorschlag von Herrn Stahl in Heft 2/78 bzw. seine „Aumaliku“ veranlaßt mich, einmal meinen Vorschlag einer automatischen Stromkupplung vorzustellen. Auch mein Grundgedanke ist die Durchführung eines Leiters durch den ganzen Zug, um bei der Innenbeleuchtung Schleifer zu sparen (sowohl beim 2-Schienen- als auch beim 3-Schienensystem).

Die von mir erdachte Lösung einer „LSK“ ist jedoch nur für Wagen vorgesehen, die mit einer Roco-Kurzkupplung ausgerüstet sind bzw. damit ausgerüstet werden können (s. Heft 8/77 u. 1/78). Hierbei mache ich mir die relativ breiten Berührungsflächen der KK-Köpfe zu Nutze: Die KK-Köpfe werden nämlich an den Innenseiten mit einer Leitsilber-Auflage versehen. Ich verwende hierzu die Marke „Auromal 37 M“, einen harten Silberfilm, der temperaturbeständig bis 300°C ist und sehr schnell trocknet (erhältlich z. B. bei Fa. Völkner, Braunschweig). Das Leitsilber wird mit einem Pinsel oder kleinen Pappstreifen aufgetragen. Im gleichen Arbeitsgang ist die dunkel markierte Unterseite des KK-Kopfes zu versilbern. Dieser Anstrich sollte nach einer Trockenzeit der ersten Schicht von 5 Minuten wiederholt werden, um eine abriebfeste Leitsilberauflage zu schaffen. Nach ca. 10-minütiger Trockenzeit wird an der Unterseite ein Kabel angelötet, das durch den Wagen von Kupplung zu Kupplung geführt und mit der Innenbeleuchtung entsprechend verbunden wird.

Ein Wagen des gesamten Zuges erhält natürlich einen Schleifer (am besten der letzte, um z. B. beim Conrad-Streckenblock eine Kennzeichnung des Zugschlusses zu haben). Die Rückführung des Stromes erfolgt wie üblich mit Schleifer über die Wagenachsen. Beim Anlöten des Kabels an die

Kunststoffkupplung ist darauf zu achten, daß die Lötstelle nur kurz erhitzt wird, da sonst das Plastikmaterial zu schmelzen anfängt. Sollte man sich nicht das nötige Fingerspitzengefühl zutrauen, kann man mit Kontaktkleber an der Lötstelle ein dünnes Messingplättchen o. ä. aufkleben, auf dem die Lötung erfolgt. Die Lötstellen werden nach dem Löten nochmals mit Leitsilber überstrichen, um einen sicheren Stromfluß zu gewährleisten.

Mit einer entsprechenden Verbindung zur Lok kann nun bei Wendezügen der Fahrstrom vom Steuerwagen über die LSK zur Lok geleitet werden. Ich habe z. B. seit mehreren Wochen einen solchen Wendezug störungsfrei in Betrieb, dessen LSK anstandslos 14 V/0,8 A-Ströme überträgt.

Pro Kupplungseinheit ist mit einem Spannungsabfall von ca. 0,5 Volt gegenüber der Gleisspannung zu rechnen. Deshalb sollte der Leitsilberauftrag so dick und das Anlöten der Kabel so kontaktsicher wie möglich erfolgen.

Bisher haben sich keine Beanstandungen ergeben. Auch über Kurven und Weichenstraßen fährt der Zug trotz geschobener Wagen einwandfrei. Die Verbindung Wagen-Lok besteht bei mir z. Zt. noch aus einem Kabel, da Anfang und Ende meiner Roco-Züge mit Normalkupplungen versehen sind. Vielleicht weiß ein Leser Rat, wie auch hier eine trennbare Verbindung mit Leitsilber möglich ist.

Zum Schluß noch ein vorsorglicher Hinweis: Nach Behandlung der KK-Köpfe mit Leitsilber – lieber zu Anfang etwas mehr auftragen, um dem „Abrieb“ entgegenzuwirken! – lassen sich die Wagen etwas schwerer ent- und zusammenkuppeln. Ich glaube aber, trotz dieses Nachteils einen leicht und schnell zu verwirklichenden Vorschlag für eine LSK gemacht zu haben, der zudem noch preiswert ist. Ein Fläschchen (= 10 g) Leitsilber kostet z. Zt. ca. 9,- DM und reicht für ca. 10-12 Wagen bzw. 20-25 Kupplungen.

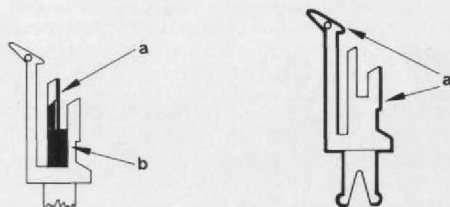


Abb. 1 u. 2. Links der Vorschlag des Verfassers zum Leitsilber-Auftrag auf die Innenfläche (a) bzw. die Unterseite (b) als Kabel-Lötspitze. Rechts der Vorschlag eines anderen Lesers, des Herrn Detlef Wagner aus Bochum, der die Außenseiten des KK-Kopfes mit Leitsilber (a) versieht (Zeichnungen unmaßstäblich).

Tip zum Gebrauch der UHU-PVC-Tube

Als kleiner Nachtrag zu meinem Tip bezüglich UHU-PVC in Heft 8/78, S. 640, hier noch ein Zusatz-Kniff: Es ist ratsam, die UHU-PVC-Tube spätestens nach der ersten Entnahme von Klebstoff mit einem „Stehkragen“ zu versehen, der den oberen Teil der Tube versteift. So verhindert man, daß beim Abschrauben des Verschlusses der Tubenkopf mitdreht und abreißt. Der „Kragen“ kann aus stabilem, ca. 15 mm breitem Klebeband hergestellt werden und sollte oben um einige mm überstehen.

Werner Henning, Niefern



Abb. 1. OSTRA's Glückwunschkarte an die MIBA, aufgenommen beim Jubiläumsfest „50 Jahre Rheingold-Express“ in Köln, und ...

Auch weiterhin mit Volldampf fahren

soll die MIBA nach dem Wunsch unseres langjährigen Mitarbeiters OSTRA, alias Otto Straznicky aus Erfstadt. Auch OSTRA gehört von Anfang an zu den MIBAhnern und ist den kleinen Eisenbahnen bis heute „verfallen“. Allerdings hat sich sein Interessengebiet etwas verlagert: Erregte früher z. B. seine für H0-Gleise gedachte „Pukotier-Methode“ Aufsehen und Interesse (sie war übrigens Gegenstand eines ausführlichen Artikels im Jubiläumsheft 12/68 „20 Jahre MIBA“), so sind es seit einiger Zeit die „live steam“-Bahnen, mit denen OSTRA landauf, landab durch die Bundesrepublik und bisweilen sogar ins Fernsehstudio kutschiert.



Abb. 2. ... Meister OSTRA selbst mit zwei seiner „live steam-Lieblinge“.

Neues von Bemo in H0e und H0m

Das Warten auf die schon seit geraumer Zeit angekündigten Bemo-Vierachser in H0e/H0m hat sich gelohnt, denn die jetzt ausgelieferten Serienmodelle sind sehr gut ausgefallen und lassen in puncto Detaillierung, Farbgebung und Beschriftung kaum noch einen Wunsch offen. Mit diesen Vierachsern nach württembergischem Vorbild hat das noch vor Jahren ausgesprochen magere Schmalspur-Angebot weiteren wertvollen Zuwachs erhalten, worüber sich die Schmalspur-Fans freuen dürften. Wir verweisen in diesem Zusammenhang nochmals auf das Buch „Schmalspur in Baden-Württemberg“ (Heft 4/78, S. 342), das nicht nur alles Wissenswerte über die Vorbilder der Bemo-Modelle enthält, son-

dern auch interessante Strecken- und Betriebsvorlagen und diesbezügliche Anregungen vermittelt.

Gleichfalls ausgeliefert sind jetzt die ersten Elemente des H0m-Gleismaterials, das durch Schwellenabstand und -größe deutlich als Schmalspurgleis ausgewiesen ist. Es handelt sich dabei um diverse gerade und gebogene Gleisstücke, sowie um die sehr exakt gearbeitete Weiche mit einem Abzweigwinkel von 12°. Die Weiche wird antriebslos geliefert und kann außer mit dem „hauseigenen“ Bemo-Weichenmotor (Heft 4/78, S. 361) natürlich auch mit anderen Elektroantrieben ausgestattet werden; nicht vergessen sollte man übrigens die Imitation des Stellhebels.

Abb. 1. Deutlichkeitshalber in ca. 1 1/2-facher Originalgröße wiedergegeben: ein Blick auf die Einstiegsplattform eines Bemo-Vierachsers, bei der eine geschlossene und eine geöffnete Rolltür dargestellt sind. Weiterhin beachtenswert: Dachlüfter, Drehgestelle, Längsträger-Beschriftung und Sprengwerk.

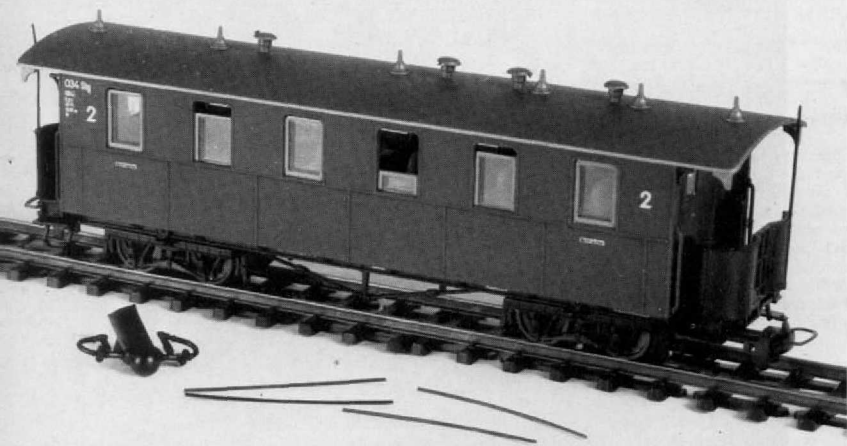


Abb. 2. Gesamtansicht eines der (über die Kupplungen gemessen) 12,6 cm langen Schmalspur-Vierachsers, denen Griffstangen und Brems-schlauch-Imitationen zur Selbstmontage beigegeben sind.

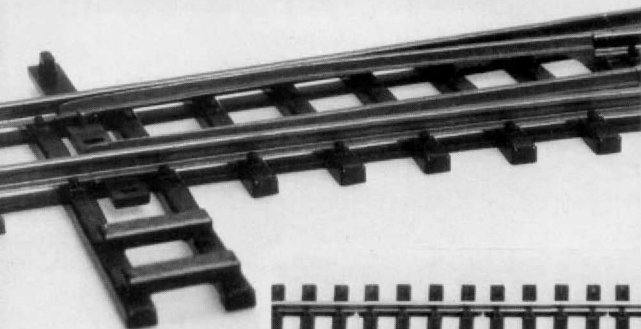


Abb. 3. Zungenenden und Stellschwelle der sehr exakt gearbeiteten H0m-Weiche, bei der – wie bei den übrigen H0m-Gleisen von Bemo – die Längsstege zwischen den Schwellen so flach gehalten sind, daß sie im eingeschotterten Zustand nicht mehr zu erkennen sind.

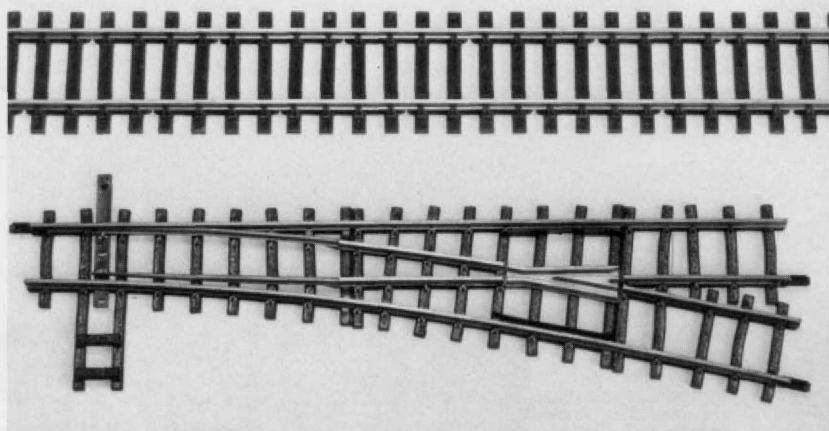


Abb. 4. Draufsicht auf die H0m-Weiche, die in Schwellenabstand und -größe eine echte Schmalspur-Weiche darstellt, wie der Vergleich mit dem H0-Gleis zeigt.

Zwei von vielen...

Vor genau 30 Jahren – im September 1948 – stellten Sie das Signal auf „Fahrt frei“ für die „Miniaturbahnen“ zu einer Fahrt ins Blaue, wie Sie in Ihrem Leitartikel schrieben. Es war sicher eine lange beschwerliche Reise bis zum September 1978, und es war gewiß nicht immer leicht für Sie und Ihre Mitarbeiter, das notwendige Feuer unter dem Kessel zu halten, um stets genügend Dampf für die Fahrt durch die drei Jahrzehnte zu haben.

Eins ist gewiß: Sie haben vielen Tausenden großen und kleinen Eisenbahnfreunden unzählbare Stunden der Freude und Entspannung mit Ihrer Zeitschrift geschenkt und sich den Dank einer großen und immer mehr wachsenden Leserschaft erworben.

Wenn Sie in diesem Monat viele Glückwünsche zum 30-jährigen Jubiläum der „Miniaturbahnen“ erhalten, dann möchte auch ich, als Leser und Abonnent von der ersten Stunde an, dabei sein und Ihnen meinen Dank sagen für die vielen schönen Stunden, die Sie mir durch Ihre Zeitschrift bereitet haben. In manch einer beschaulichen Stunde habe ich mir öfter schon die inzwischen stattliche Sammlung der 29 Bände vorgenommen und durchgeblättert, wobei Erinnerungen wach wurden an längst vergangene Zeiten.

Mit meinem Dank für Sie und Ihre Mitarbeiter verbinde ich den Wunsch auf allzeit „Gute Fahrt“ für die „Miniaturbahnen“ in das nächste Jahrzehnt!

Karl-Günther Schöneberg, Mönchengladbach

„Schon“ wieder steht ein Jubiläum an. Die vergangenen fünf Jahre sind im IC-Tempo vorbeigerast! Die Zeitschrift „Miniaturbahnen“, genannt MIBA, besteht im Oktober 30 Jahre.

Glückwünsche aus der ganzen Welt werden Sie und Ihre Mitarbeiter erreichen.

Auch ich möchte Ihnen, sehr geehrter Herr Weinstätter, und Ihren Mitarbeitern, als MIBA-Leser vom ersten Heft an, meine aufrichtigen und herzlichen Glückwünsche zum dreißigjährigen Bestehen der MIBA übermitteln.

Sie haben durch Ihr unermüdliches Schaffen und durch Publizieren in der MIBA mit besonderem Fingerspitzengefühl wesentlich dazu beigetragen, daß das Sortiment an Modellbahn-Erzeugnissen in Europa weitestgehend den Ansprüchen der Modelleisenbahner genügt. Ihrem ganz persönlichen Einsatz ist es zu verdanken, daß es heute Modellbahnartikel gibt, die jeweils genau dem Maßstab der entsprechenden Baugröße entsprechen – unverkürzte Modelle, besonders der D-Zugwagen; richtige Geschosshöhe bei Gebäuden usw. – und somit den Spielzeugcharakter verloren haben.

Mit der Herausgabe der neueren Publikationen wie „REPORT“ und „Anlagen Revue“ geben Sie dem Gedanken der sinnvollen Freizeitbeschäftigung mit der Modelleisenbahn, besonders der jüngeren Lesern, wesentliche und neue Impulse.

Dafür gebührt Ihnen und Ihren Mitarbeitern der besondere Dank aller Modelleisenbahnfreunde!

W. N., Dresden

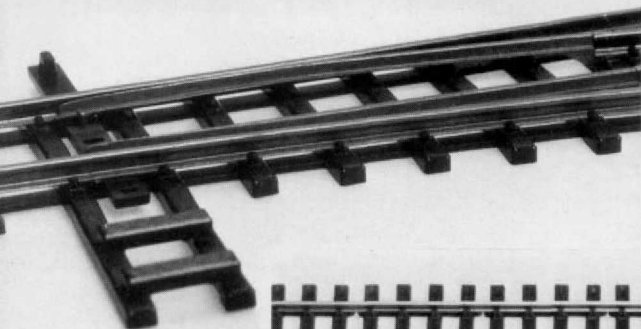


Abb. 3. Zungenenden und Stellschwelle der sehr exakt gearbeiteten H0m-Weiche, bei der – wie bei den übrigen H0m-Gleisen von Bemo – die Längsstege zwischen den Schwellen so flach gehalten sind, daß sie im eingeschotterten Zustand nicht mehr zu erkennen sind.

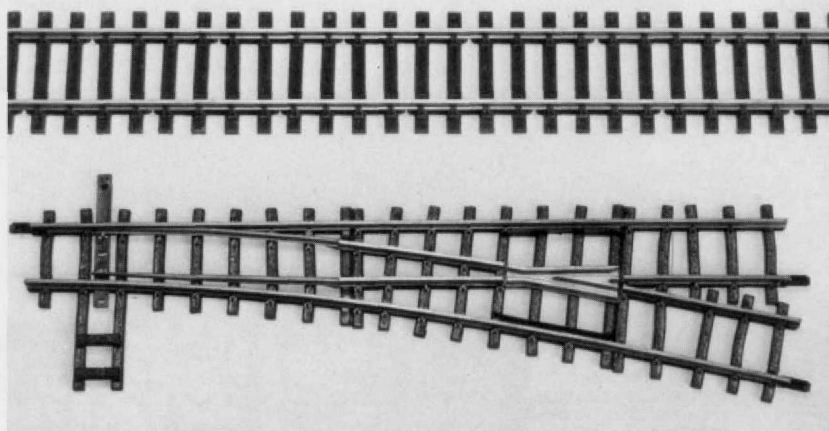


Abb. 4. Draufsicht auf die H0m-Weiche, die in Schwellenabstand und -größe eine echte Schmalspur-Weiche darstellt, wie der Vergleich mit dem H0-Gleis zeigt.

Zwei von vielen...

Vor genau 30 Jahren – im September 1948 – stellten Sie das Signal auf „Fahrt frei“ für die „Miniaturbahnen“ zu einer Fahrt ins Blaue, wie Sie in Ihrem Leitartikel schrieben. Es war sicher eine lange beschwerliche Reise bis zum September 1978, und es war gewiß nicht immer leicht für Sie und Ihre Mitarbeiter, das notwendige Feuer unter dem Kessel zu halten, um stets genügend Dampf für die Fahrt durch die drei Jahrzehnte zu haben.

Eins ist gewiß: Sie haben vielen Tausenden großen und kleinen Eisenbahnfreunden unzählbare Stunden der Freude und Entspannung mit Ihrer Zeitschrift geschenkt und sich den Dank einer großen und immer mehr wachsenden Leserschaft erworben.

Wenn Sie in diesem Monat viele Glückwünsche zum 30-jährigen Jubiläum der „Miniaturbahnen“ erhalten, dann möchte auch ich, als Leser und Abonnent von der ersten Stunde an, dabei sein und Ihnen meinen Dank sagen für die vielen schönen Stunden, die Sie mir durch Ihre Zeitschrift bereitet haben. In manch einer beschaulichen Stunde habe ich mir öfter schon die inzwischen stattliche Sammlung der 29 Bände vorgenommen und durchgeblättert, wobei Erinnerungen wach wurden an längst vergangene Zeiten.

Mit meinem Dank für Sie und Ihre Mitarbeiter verbinde ich den Wunsch auf allzeit „Gute Fahrt“ für die „Miniaturbahnen“ in das nächste Jahrzehnt!

Karl-Günther Schöneberg, Mönchengladbach

„Schon“ wieder steht ein Jubiläum an. Die vergangenen fünf Jahre sind im IC-Tempo vorbeigerast! Die Zeitschrift „Miniaturbahnen“, genannt MIBA, besteht im Oktober 30 Jahre.

Glückwünsche aus der ganzen Welt werden Sie und Ihre Mitarbeiter erreichen.

Auch ich möchte Ihnen, sehr geehrter Herr Weinstätter, und Ihren Mitarbeitern, als MIBA-Leser vom ersten Heft an, meine aufrichtigen und herzlichen Glückwünsche zum dreißigjährigen Bestehen der MIBA übermitteln.

Sie haben durch Ihr unermüdliches Schaffen und durch Publizieren in der MIBA mit besonderem Fingerspitzengefühl wesentlich dazu beigetragen, daß das Sortiment an Modellbahn-Erzeugnissen in Europa weitestgehend den Ansprüchen der Modelleisenbahner genügt. Ihrem ganz persönlichen Einsatz ist es zu verdanken, daß es heute Modellbahnartikel gibt, die jeweils genau dem Maßstab der entsprechenden Baugröße entsprechen – unverkürzte Modelle, besonders der D-Zugwagen; richtige Geschosshöhe bei Gebäuden usw. – und somit den Spielzeugcharakter verloren haben.

Mit der Herausgabe der neueren Publikationen wie „REPORT“ und „Anlagen Revue“ geben Sie dem Gedanken der sinnvollen Freizeitbeschäftigung mit der Modelleisenbahn, besonders der jüngeren Lesern, wesentliche und neue Impulse.

Dafür gebührt Ihnen und Ihren Mitarbeitern der besondere Dank aller Modelleisenbahnfreunde!

W. N., Dresden