

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

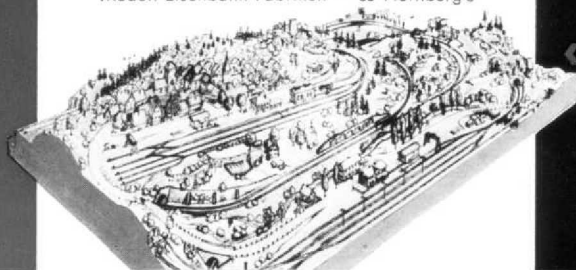
15 BAND XIX
17. 11. 1967

J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM

mit großem
PREISAUSSCHREIBEN
und kompletter Verdrah-
tung einer Heim-Anlage!

GEBR. FLEISCHMANN

Modell-Eisenbahn-Fabriken • 85 Nürnberg 5



«FLEISCHMANN»
weil sich's dauernd
bewährt!

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 15/XIX

1. Bunte Seite (300. MIBA-Heft; Im Fachgeschäft . . . ; Der „Gutachter-Ausschuß“)	747	12. Wendezug-Schaltung	765
2. BR 56 ²⁰ – aus einer Fleischmann-„55“	748	13. „Hintertupfingen“ (H0-Anlage Roost, Winterthur)	767
3. „Wenn man nicht viel Zeit hat . . .“ (Kleine H0-Anlage)	751	14. 3achsige Umbauwagen in Größe N	769
4. Rote Wölken überm Führerstand (Kniff)	752	15. Heinzl-Neuheiten: Trittbretter und Bühnen in Lochblechdurchführung	772
5. Großbild H0-Anlage Hirsch (+ Titelbild)	753	16. Traum-Anlage MEC Rendsburg (mit Streckenplan)	773
6. Schmuggel, Schwellen und Schwierigkeiten (H0-Anlage Angerstein, Santiago de Chile)	754	17. Spulenwickel-Vorrichtung mit Windungszähler (Fortsetzung von Heft 13/67 und Schluß)	779
7. Reparatur defekter Trix-Formsignale	755	18. Wannentender – Kabinentender (zugleich Kleinbahn-Neuheit BR 52)	780
8. „Mustergültig“ (Großbild Signalzusammenstellungen)	757	19. Der Gleiszeichner	782
9. Abschaltbare Signalbeleuchtung (Nachtrag zu Heft 14/67)	758	20. Großbild „Pseudo-Zahnradbahn“	783
10. Mehrständige Ringschuppen a. Vollmer-Teilen	759	21. BZ Behelfspersonenwagen MCI	784
11. Klein – aber oho! (Schmalspuranlage + Streckenplan)	764	22. Leser-Zuschrift: Warum keine ausländischen Signale?	787

MIBA-Verlag Nürnberg

Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:
Werner Walter Weinstätter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –
Schriftleitung u. Annoncen-Dir.: Ing. Gernot Balcke.

Konten: Klisches: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)
Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364

Heftbezug: Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg
Heftpreis 2,20 DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag
(in letzterem Fall Vorauszahlung plus –20 DM Versandkosten).

► **Heft 16/XIX soll spätestens 22.12.67 im Fachgeschäft sein!** ◀

(Vorausgesetzt, daß das Christkind nicht die Deutsche Bundespost überfordert!)

Das vorliegende Heft 15/1967: das 300. MIBA-Heft!

Um ehrlich zu sein – wir selbst hätten gar nicht daran gedacht, wenn uns nicht eine ganze Reihe unserer „uralten“ Leser, z. T. auch aus dem „anderen“ Deutschland, darauf aufmerksam gemacht hätten. Das erste MIBA-Heft erschien im September 1948 und Band I umfaßte 4 Nummern von 1948 und 12 Hefte von 1949. Band II hatte 13 Hefte und ab Band III (1951) kam es dann zu den traditionellen 16 Heften pro Jahr. Und diese alle zusammen ergeben nach Adam Riese einschließlich vorliegendem Heft 15 die Zahl 300. Und wenn im Januar 1968 Band XX beginnt, so wollen wir das kommende „große MIBA-Jubiläum“ dennoch erst im Herbst 1968 „feiern“, weil die MIBA eigentlich erst zu diesem Zeitpunkt echte 20 Jahre alt ist.

„300“ ist aber eine so schöne runde Zahl, daß wir sie wenigstens notieren wollen. Wer alle 300 Hefte besitzt, wird und darf sich glücklich schätzen, aber der Kreis der MIBA-„Pioniere“ wird heute, nach einer so langen Zeit, vermutlich ziemlich stark zusammengeschmolzen sein. 19 Jahre sind halt doch eine verhältnismäßig lange Zeitspanne, die ihren Tribut in jeder Hinsicht forderte und wenn ich heute als 53jähriger an die Geburtsstunde der MIBA und an meine damaligen 34 Lenze zurückdenke, dann sind diese an sich langen, langen 19 Jahre eigentlich wie im Flug veronnen. Nun, anlässlich des 20jährigen Jubiläums wird noch genügend Gelegenheit sein, sich an jene Zeiten zurückzuerinnern. Die heutigen memorialen Zeilen gelten einzig und allein dem 300. Heft und ich möchte auf diesem Weg allen jenen treuen MIBA-Freunden bewegten Herzens danken, die offenbar sehr genau Buch geführt und sich rechtzeitig dieses Jubiläums erinnert haben!

Es wäre von mir vermessen zu hoffen, das Jubiläum der nächsten 300 Hefte noch zu erleben, denn bis dahin werde ich entweder wie eine alte Lokomotive so oder so „ausgemustert“ sein oder zumindest „zum alten Eisen“ gehören, aber ich darf wenigstens die Hoffnung aussprechen, noch recht lange ein bißchen Zugführer spielen zu dürfen und „Reiserouten“ und „Fahrten im Kursbuch des Modellbahnwesens“ zu ent-



Das heutige Titelbild gibt eine Partie auf der HO-Anlage des Herrn O. Hirsch, Hechingen, wieder (s. a. S. 753). Die feine Watte-Rauchfahne erweckt den Eindruck eines fahrenden Zuges (s. Heft 8/1967, S. 400).

Im Fachgeschäft eingetroffen ...

(Die in Klammern angegebenen Hefte weisen auf bereits erfolgte Besprechungen hin).

ARNOLD: E 03, amerik. Schlepptenderlokomotive grün, Schienenbus (blau-weiß) (alle 4/XIX)

KIBRI: Landhäuser, Tannenbausätze, Mauerwerkfolien in HO + N, Tunnelportale (4/XIX)

MÄRKLIN: G-Wagen mit Schiebewänden (5/XIX)

VOLLMER: Berghäuser, N-Kasten- und Vorflutbrücke mit Pfeiler, N-Oberleitung (alle 5/XIX)

Stichtag: 1. 11. 1967

(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte!)

decken, die für Sie weiterhin vergnüglich und interessant sein mögen!

In diesem Sinne auf eine weitere gute Fahrt!

Ihr WeWaW



Der „Gutachter-Ausschuß“

... nennt Herr G. Knuth, Vynen, seinen Schnappschuß von irgend einer Ausstellung. Den teils abwägenden, teils kritischen und teils interessierten Mienen nach zu urteilen, könnte es sich tatsächlich um ein Gremium von Gutachtern handeln, die sich ihre Meinung unbestechlich und unbeirrbar bilden. Man möchte tatsächlich gerne wissen, was in den Köpfen dieser Jugendlichen vorgeht und wie das Urteil über die kleine Anlage wohl ausfallen mag ...!

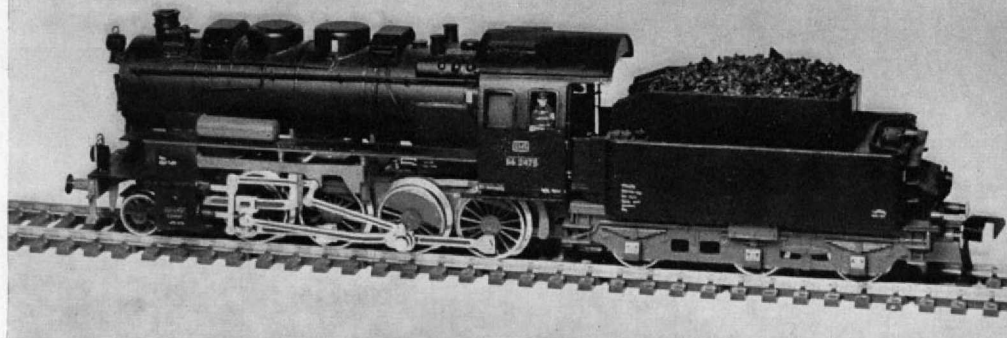


Abb. 1. Man sieht es dem H0-Modell des Herrn Sammer nicht an, daß seine „56“ gut zur Hälfte aus Teilen der Fleischmann-BR 55 besteht. Trotz minimaler Abweichungen ist es eine typische G 8!

Do it yourself!

Helmut Sammer
Selb-Plössberg

BR 56²⁰ —

aus einer
Fleischmann-„55“

Die „Do-it-Yourself“-Bewegung reicht bekanntermaßen vom Tapezieren bis zum Lok-Modellbau oder -Umbau. Letzterer ist für uns Modellbahner natürlich von besonderem Interesse, wobei es uns (im Gegensatz zu den Tapezier-Künstlern) weniger darum geht, Geld zu sparen, als vielmehr darum, durch geschickten Umbau und Kombination vorhandener Teile beispielsweise ein völlig neues Lokmodell zu erstellen.

Herr Sammer nahm sich für einen solchen Neubau-Umbau einer bei den Modellbahnern ganz besonders beliebten Loktype an: der BR 56²⁰ (G 8) nach dem MIBA-Bauplan in den Heften 15 und 16/1962, die man wohl ohne Übertreibung als „längst überfällig“ auf der Wunschliste der noch fehlenden Loktypen bezeichnen kann. Zudem dürfte diese auch heute noch bei der DB weit verbreitete Dampfloctype durch ihr gefälliges und kraftvolles Aussehen nicht nur den Modellbahner, sondern darüberhinaus auch die große Masse der „Spiel-Eisenbahner“ ansprechen — ein verkaufspolitisch Gesichtspunkt, der eigentlich schon längst bei den großen Firmen die nötige Beachtung hätte finden müssen!

Da aber die BR 56 bisher unverständlicherweise immer noch nicht als Serienmodell auf dem Markt erschienen ist, dürfte der nachfolgende Vorschlag des Herrn Sammer gewiß auf großes Interesse stoßen, zumal der Selbstbau sich nur auf das Lokgehäuse erstreckt und der von manchem Bastler gefürchtete Triebwerks- und Fahrwerksbau entfällt.

Doch lassen wir nun Herrn Sammer das Wort.

Eines Tages hatte ich das Warten satt und ging daran, mir „meine 56“ selber zu bauen. Um mich als Anfänger auf dem Gebiet des Lok-Selbstbaues vor dem schwierig erscheinenden und auch zeitaufwendigen Bau des Fahrgestells zu drücken, griff ich auf den Tender, das Fahrgestell, die Steuerung und die Zylinder der Fleischmann-BR 55 zurück, die sich bestens für diesen Umbau eignen. Das Fahrgestell braucht lediglich vorn und hinten etwas gekürzt und durch neue Teile wieder komplettiert werden. Auch die Zylinder der „55“ entsprechen fast genau denen der „56“, sie brauchen nur durch ein Distanzstück aus Vollmessing auf die rich-

tige Höhe gebracht zu werden. Die Kompromisse bei meiner „56“ gegenüber der seinerzeitigen MIBA-Zeichnung sind so minimal, daß man sie auch als „penibler“ Modellbahner ohne weiteres vertreten kann.

Alle übrigen Teile — also insbesondere Führerhaus und Kessel — sind aus Messingblech, -rohr und -draht selbst gefertigt. Als gute Hilfe erwies sich dabei der ausführlich gehaltene MIBA-Bauplan, mit dem auch ein Anfänger gut zurecht kommen dürfte.

Die nachfolgenden Hinweise (in Verbindung mit den Abbildungen und Skizzen) geben die von mir erprobte und zweckmäßig erscheinende Reihenfolge der Umbau- und Neubauarbeiten kurzgefaßt wieder.

1. Fleischmann-„55“ zerlegen und Fahrgestell dicht vor den Zylinderblöcken absägen, ein neues Zwischenstück nach MIBA-Zeichnung anfertigen (Heft 16/62, S. 733, Abb. 21-28) und Pufferbohle mit Uhu-plus wieder ankleben. Je nach Wunsch durch Heinzl-Laternen, Federpuffer, Griffstangen usw. ergänzen.

2. Fahrgestell hinter der letzten Treibachse absägen und statt dessen ein neues Teil aus 0,8 mm-Ms-Blech gemäß MIBA-Zeichnung fertigen und ankleben. Bremszylinder (von Heinzl) nicht vergessen!

3. Führerhaus aus 0,5 mm-Ms-Blech aussägen und zusammenlöten. Fensterrahmen aus 0,3 mm-Ms-Draht biegen, mit Uhu-plus aufkleben und später vorsichtig flach feilen.

4. Kessel und Rauchkammer gemäß Zeichnung aus 22 x 1 mm-Messingrohr drehen (oder jemanden suchen, der „gern mal ein Ding für Sie dreht!“). Rauchkammertür-Verschlüsse bestehen aus Heinzl-Griffstangenhaltern.

5. Zylinder-Zwischenstück gemäß Abb. 6 anfertigen, sowie Kesselstützen nach Abb. 7/8 und

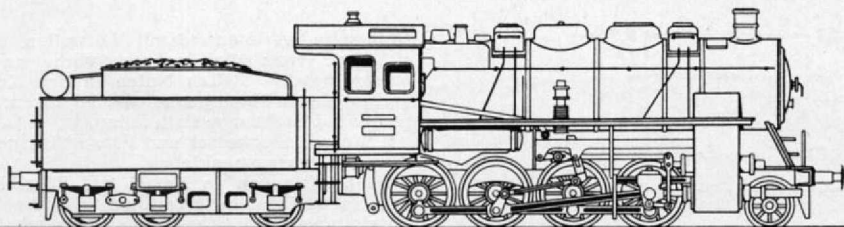


Abb. 2. Eine kleine Geste an die N-Freunde: Übersichtszeichnung der BR 56²⁰ in 1/4 N-Größe (1:160); die LÜP beträgt 109 mm. Die H0er finden die entsprechenden Zeichnungen in den Heften 15 und 16/1962 (von denen übrigens noch einige Exemplare vorrätig sind).

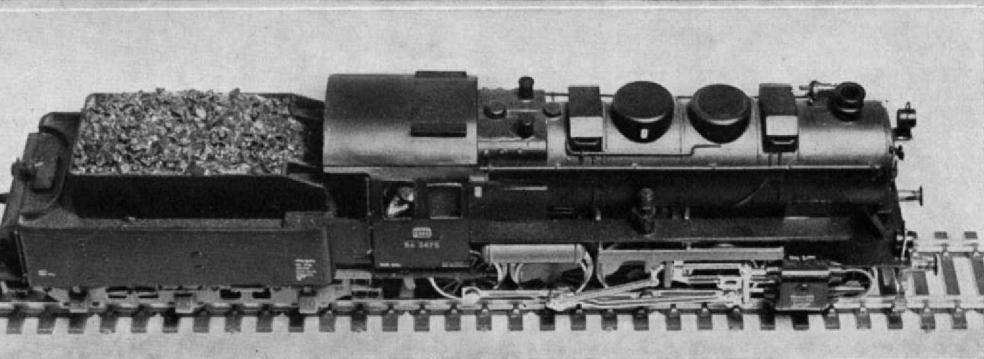
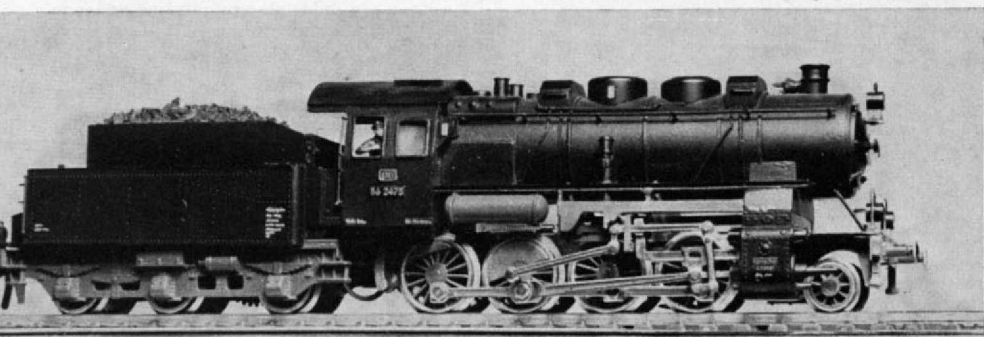
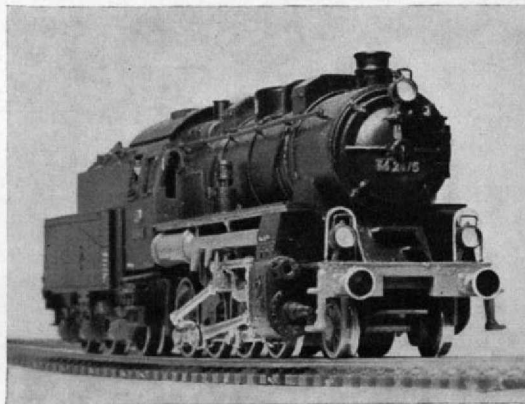
Umlaufblech. Diese Teile werden mit der neu gefertigten Steuerungsverkleidung zu einem Stück miteinander verlötet oder verklebt (s. Abb. 10).

6. Auf bzw. unter dem Umlaufblech werden eine Heinzl-Pumpe und zwei Behälter (aus käuflichen Stahl-Paßstiften) befestigt (Abb. 10).

7. Stehkessel gemäß MIBA-Plan aus Vollmessing sägen und paßgerecht feilen.

8. Kesselringe aus Ms-Draht biegen, mit Parallelzwingen genau anpassen und auf Kessel-

Abb. 3-5. Unverständlich, wieso die bullige, kraftstrotzende BR 56²⁰ immer noch nicht als Modell auf dem Markt ist. Diese Bilder vom Sammer-Modell dürften für sich (und abermals für die G 8) sprechen!



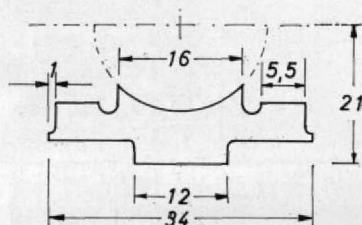
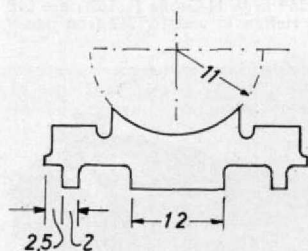
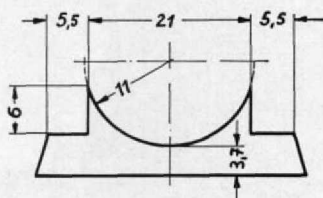
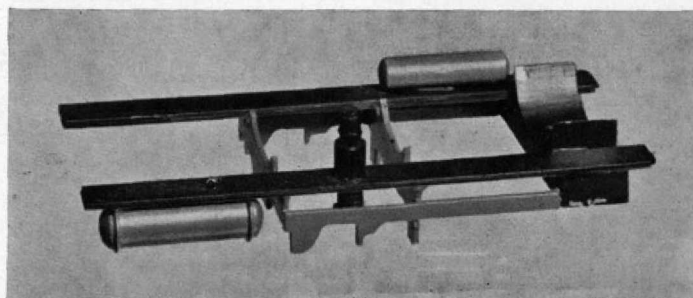


Abb. 6-8. Zylinderauflage-Zwischenstück (oben) sowie die 2 Kesselstützen, die auf Abb. 10 zu sehen sind, im Gegensatz zu der seinerzeitigen Bauzeichnung nach unten etwas verkürzt. Zeichnungen in $\frac{1}{4}$ H0-Größe.

Abb. 9. Kessel- und Führerhaus für die „56“ müssen (nach Heft 15 u. 16/62) neu angefertigt werden, ebenso wie ...



Unterseite verlöten (damit Lötstellen nicht sichtbar). Wenn möglich: besser vorher an den entsprechenden Stellen Nuten in den Kessel drehen, damit Ringe genau parallel sitzen. Anschließend Drahtringe flach feilen.

9. Kessel, Stehkessel und Führerhaus genau winklig(!) zusammenkleben.

10. Griffstangen an Kessel und Führerhaus mit Heinzl-Splinten befestigen; die diversen Rohrleitungen mit Uhu-plus sauber anheften.

11. Im Führerhaus abschließend noch einen Boden einpassen, der auf dem hinteren Fahrgestellteil (s. Punkt 2) aufliegt.

12. Gehäuse-Befestigung durch 2 Schrauben: einmal von unten (durch die vorhandene Bohrung im Zylinder) durch Zylinder-Zwischenstück im Kessel und zum anderen durch den Führerhausboden im hinteren neuen Fahrgestellteil (nach Punkt 2). Letztere Schraube führt außerdem in einem Langloch die Blechstreifen-Tenderkupplung. Durch eine am Fahrgestell und am Kupplungsblech befestigte Zugfeder wird die (leichte) Lok ständig dicht an den (Antriebs-) Tender herangezogen, und zwar unabhängig vom Zuggewicht (da ja der Tender zieht und die Lok gedrückt wird).

13. Schnabel-Nummernschilder anbringen, Lokgehäuse lackieren — fertig ist die BR 56³⁹!

Auf die hier beschriebene Weise ist es auch einem Anfänger möglich (es war ja auch mein erster Selbstbau überhaupt), verhältnismäßig leicht zu der vielbegehrten „56“ zu kommen; die Bauzeit dafür betrug bei mir rund 90 Stunden.

Nun kann die Industrie von mir aus so lange mit der „56“ warten wie sie will — bei mir fährt sie!

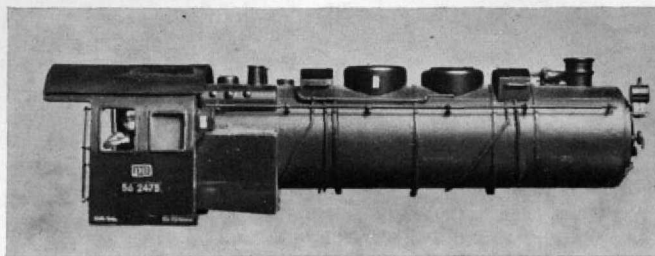
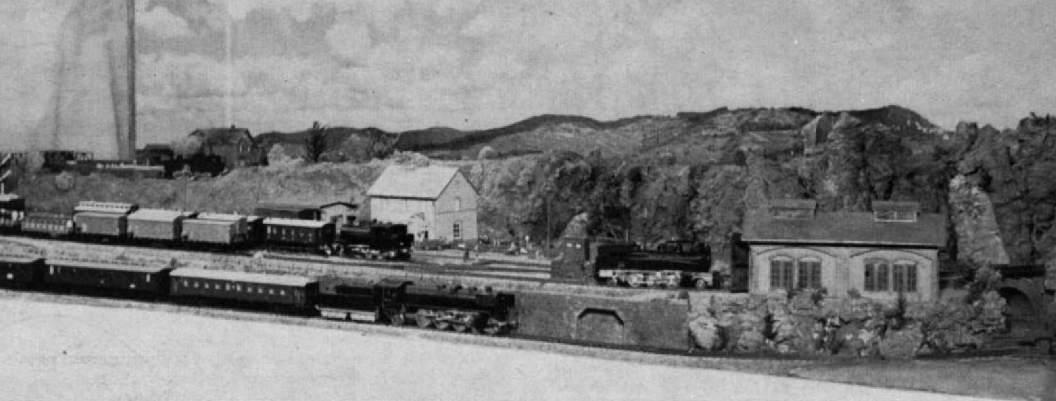
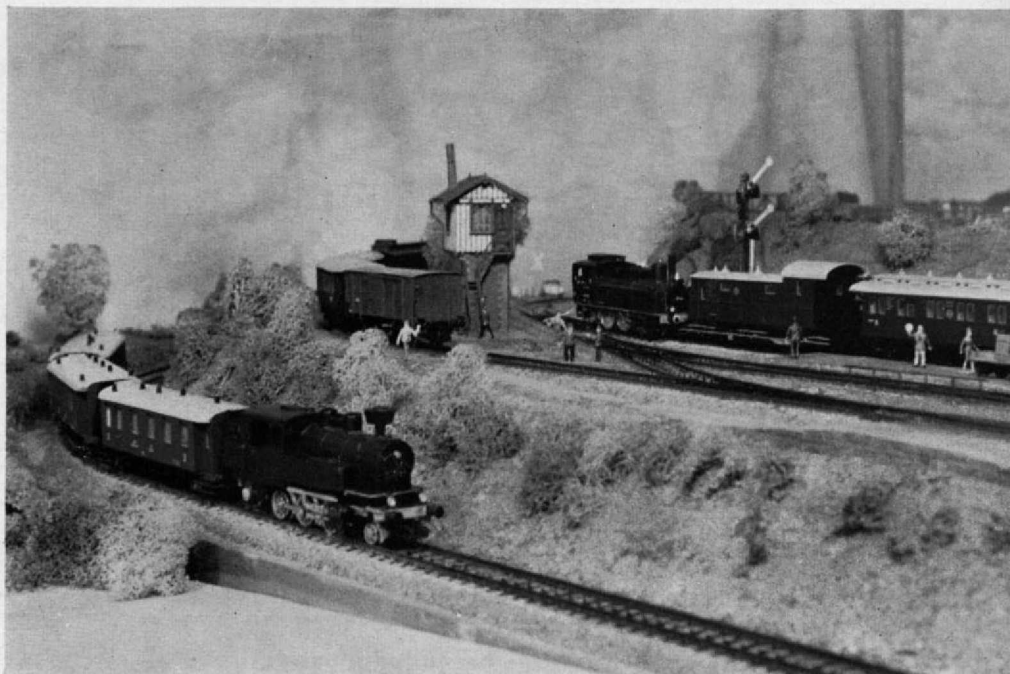


Abb. 10. ... das Rahmenaufblech mit den Kesselstützen (der Abbildungen 6-8) und die Steuerungs-Längsverkleidung. Dieser komplette Teil wird beim Zusammenschrauben der Lok zwischen Kessel und Fahrgestell geklemmt.



Wenn man nicht viel Zeit hat...

... sind 10 Jahre für eine 2,5 x 1,4 m große (besser gesagt: kleine) H0-Anlage keine lange Zeitspanne. Empfangsgebäude und Güterschuppen entstanden nach dem Kuchenbecker-Bauplan in Heft 6/1957 aus Pappe. Die Felsen – wie sie in der „Sächsischen Schweiz“ zu finden sind – sind Imitationen aus Korkrinde. Die „03“ (im Bild oben) vor dem Eilzug ist aus Teilen verschiedener Baukits und Fertigfabrikaten entstanden und auch die 1'C-Lok im Vordergrund des unteren Bildes ist kein reinrassiges Kleinbahnmodell mehr. (Ausschnitte aus einer mitteldeutschen H0-Anlage).



Die heutigen
Beilagen



1. **Prospekt der Fa. Kibri** Kindler & Briel **Böblingen**
2. **Zahlkarte der FdE Hamburg** (mit Ausnahme der Schweiz)

Man kann's nicht
richtig fotografieren!

Rote Wölkchen überm Führerhaus

von Dipl.-Ing. Hans Joachim Reinhardt, Köln

Immer schimpft meine Frau mit mir, wenn ich Geld — ihrer Meinung nach — „doppelt umsonst“ ausbebe. Es kommt ja nicht oft vor, aber wenn, dann fühle ich ihren Blick im Nacken, während ich baue.

Nutzloses Geld gebe ich immer dann aus, wenn ich meinen Lok- oder Wagenbestand „den Bedürfnissen“ anpasse. Nutzloses Geld gebe ich doppelt aus — sagt sie —, wenn ich z. B. mit einer fabrikneuen Lok nach Hause komme, mich hinsetze und ein gut Teil ausbaue, um es anderweitig zu ersetzen; Kupplungen, Magnete, Beleuchtungen, Umschaltrelais; dies und das liegt dann neben Skischleifer auf einem Haufen, während sich Spurräuren auf der Drehbank langsam der Norm nähern.

„Was wird damit?“, fragt sie dann, „kann man das nicht alles wieder verkaufen? Es hat doch alles seinen Wert, man kann es doch nicht wegwerfen!“ — „Nein“, sage ich, „man kann es nicht verkaufen, das nimmt mir niemand ab“.

Komisch, daß Frauen immer bei der Eisenbahn ans Geld denken müssen . . . und ich ärgere mich und bohre ein Loch in die Esse der 01 für den Rauchentwickler. Eigentlich hat sie recht, denke ich. Und das ärgert mich noch mehr und verfeile mich an den Speichen des Drehgestellrades, wo das UHU-plus isolieren soll.

Warum gibt es nicht alle Loks normgerecht, auch jene Lok, die man zig-mal braucht, um den Betrieb aufrecht zu erhalten? — „Sag mal (wieder ist SIE hinter mir) sag mal, du machst doch so oft das Licht aus, um bei Nacht zu fahren, warum baust du dann so mühsam den Rauchentwickler ein, man sieht es doch gar nicht, das stinkt nur“. — Ich belehre sie, daß das nicht stinkt, sondern, daß sich die Leute bei der Herstellung viel Mühe gegeben haben, damit es gut riecht. Aber weil sie zum Teil wieder recht hat, ärgere ich mich mal wieder und wie ich sie dabei so von der „Seuthe“ ansehe, kommt mir eine Idee: Schnell baue ich das Schaltrelais wieder an seine alte Stelle zurück, installiere ein rotes Kleinbirnchen neben den Bürkle-Magneten und freue mich, daß ich nun nicht mal mehr ein Bleigewicht als Ballast doktorn muß. Eine kleine Kontaktfeder kommt unter die Lok (da wo der Schleifer war), dazu

ein Drähtchen zum Magneten des Relais. Ein Drähtchen noch ans Birnchen, eins zur Masse. Probe: das Relais schaltet das Birnchen ein, neuer Stromstoß — wieder aus. Es geht — wenigstens bis hierher!

Das Gehäuse kommt wieder drauf und in der nächsten halben Stunde stelle ich alle Kisten auf den Kopf, weil irgendwo noch ein alter Lokbausatz von Kitmaster existieren muß, dessen Teile mir seinerzeit zu groß vorgekommen waren. Nur gut, daß ich ihn aufgehoben habe, jetzt kommt mir das Teil mit den Führerstandarmaturen zugute. Nach etwas teilen, schneiden, bohren und anpassen paßt es! Nun kommt noch ein Loch dahin, wo die Feuerklappe ist. Die Vierkanteile erweitert, ein Stück Plexiglas wird auf Größe gefeilt, damit man es einkleben kann, dann außen abgerundet, poliert und eingeklebt. Stromstoß ans Relais: es brennt . . . aber die ganze Lok leuchtet nach unten rot. Ergo: Gehäuse wieder ab, etwas Blech, Plastikteile, Farbe: der Lichtschein nach unten ist weg!

Jetzt kommen die Gleise dran. Der einfachheit halber, weil ich nur probieren will, nehme ich 2 Fleischmann-Schaltgleise in den Probierkreis und schließe sie an. Dann kommt die Lok drauf und der Tender dran und dann der Probelauf. Das Relais schaltet auf dem ersten Kontaktgleis ein — die Lampe brennt; Stromstoß auf dem zweiten Kontakt — die Lampe verlöscht . . . aber von Rauch keine Spur! Bis mir einfällt, daß das da vorne eine ganze Weile braucht, bis es raucht.

Bei der zweiten Runde ohne ich es und bei der dritten ist die ganze Pracht da: die Lok raucht und der rote Lichtschein strahlt die Wölkchen über dem Führerhaus an und es sieht genau so aus wie im richtigen Zug am offenen Fenster, wenn der Heizer schaufelt.

Meine Frau ist versöhnt und nur mit Müh kann ich sie abhalten, den Sparstrumpf zu zücken für weitere Loks. Schade, daß es zu finster war zum Fotografieren und daß ich Ihnen diesen faszinierenden Effekt nicht bildlich vermitteln kann.

Das müssen Sie schon selber versuchen! Bis Sie fertig sind, habe ich sicher noch den schaufelnden Heizer erfunden und den Ruß ins Auge.

Ein Musterbeispiel mustergültiger Landschaftsgestaltung —

dieser Ausschnitt aus der H0-Anlage des Herrn Otto Hirsch, Hechingen, der bereits schon einmal (in Heft 9/65, S. 430) Proben seiner Kombinationskunst von Gelände und Hintergrundkulisse darbot. Sehr gekonnt ist der Abschluß des Berges mit selbstgefertigten Tannen bzw. Kiefern (die es aber auch in ähnlicher Art im Handel gibt) und die Einmodellierung der Preiser-naturalen-Felsen in die Landschaft. Rechts unten der Bahnübergang, den das Titelbild in etwas anderer Sicht zeigt.