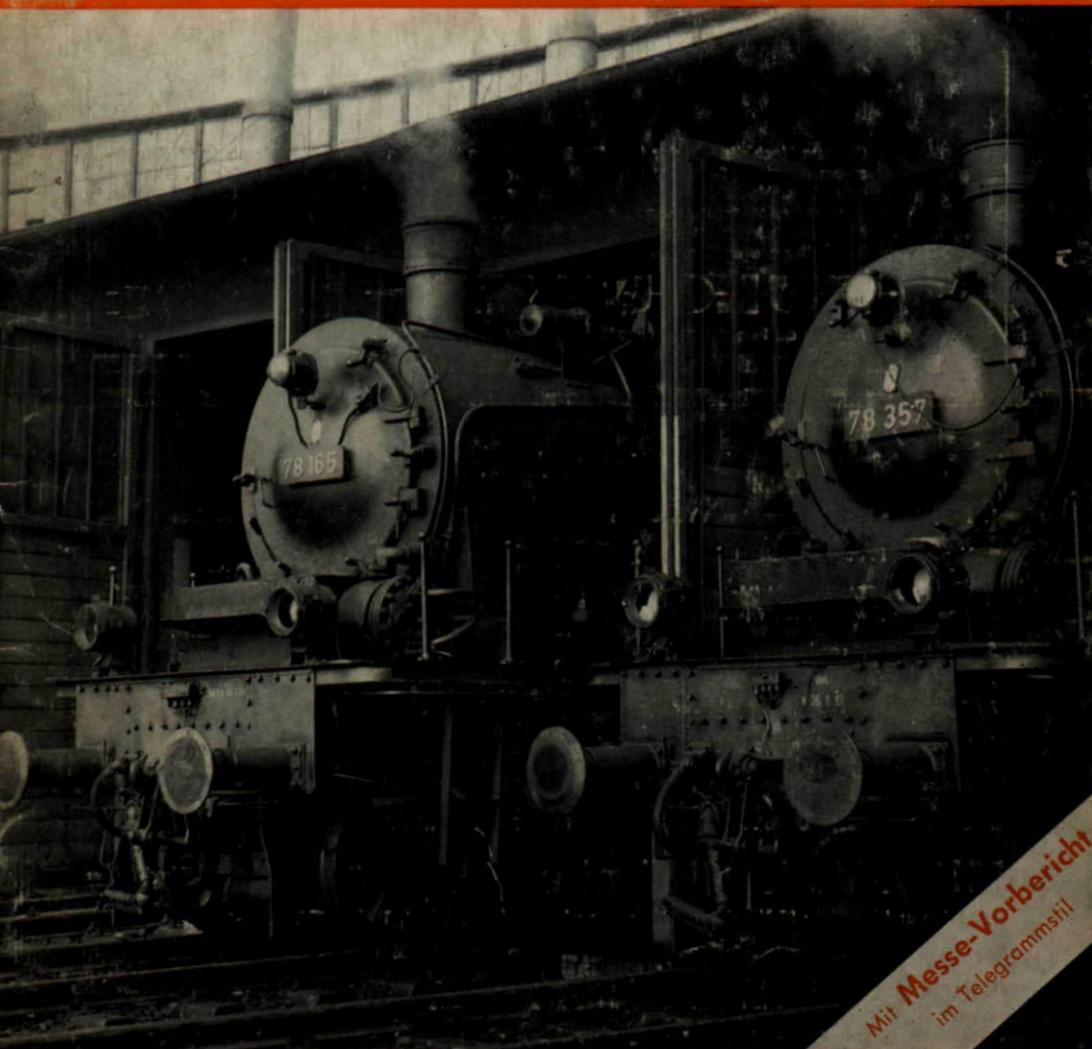


Miniaturbahnen

A black silhouette of a steam locomotive is positioned behind the main title 'Miniaturbahnen'. The locomotive is shown from a side-front perspective, with its boiler, smokestack, and wheels clearly defined against the orange background.

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



Mit **Messe-Vorbericht**
im Telegrammstil

MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

22. JAHRGANG
FEBRUAR 1970

2

BLS Ae 6/8 Nr. 206 in H0

Universallok der Bern-Lötschberg-Simplon Bahn. Serie 205-208 (1'Co + Co'1) erbaut 1938-1942 von SLM und SAAS. Länge über Puffer 20600 mm. Triebbraddurchmesser 1350 mm. Dienstgewicht 142 t. Max. Geschwindigkeit 100 km/h. Leistung 6000 PS. Verschiedene Umbauten durch BLS Hauptwerkstätte.



Genauere Nachbildung der Lok Nr. 206 in ihrem heutigen Zustand. Maßstab 1:87. Gleichstrom 12 Volt, 2-Leiter, umschaltbar für Oberleitungsbetrieb, alle 6 Triebachsen angetrieben. Vorbildgetreu gespritzt: silber, braun, grau. Gewicht 640 g. Länge 240 mm. Mindestkreisdurchmesser 80 cm.

Nr. 2014 ab März im Fachhandel erhältlich.

Herstellung und Vertrieb:

FULGUREX

Preis in
Deutschland: DM 425.-
Schweiz: SFr. 425.-

Avenue de Rumine 33, CH-1005 Lausanne/Schweiz

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 2/1970

| | | | |
|--|----|--|-----|
| 1. Bunte Seite (Die „78“ kommt zum Vorschein; „Kohlen“ für die MIBA ...) | 63 | 13. Selbstgebastelte Buchschatulle für lose MIBA-Hefte | 81 |
| 2. Von H0 auf N umgesattelt (H. Kieslinger) m. Str. Pl. | 64 | 14. Beim MEC Aachen | 82 |
| 3. BR 98 ^a und ETA 178 in N (Motoreinbausketzen) | 68 | 15. Der „Mehrzweck“-Aufenthaltsschalter | 84 |
| 4. Eine neue „Zweikraftlok“? (V 200 mit Pantographen) | 70 | 16. Buchbesprechung „Eisenbahn mit Herz 1970“ | 84 |
| 5. Ein „Nonsens“ sondergleichen (Berichtigung Pit-Peg-Zeichnung) | 70 | 17. Rübenverladeanlage BZ | 85 |
| 6. Mein Zweiwege-H0-Fahrzeug | 71 | 18. Der neue Hauptbahnhof Ludwigshafen (m. Gl. Pl.) | 89 |
| 7. Zweiwege-Fahrzeuge, Wechselräder und „Haffreifen“ | 72 | 19. Tunnelportal-Motiv B. Schmid | 95 |
| 8. Unversucht schmeckt nichts (H0-Anlage Mahnke) | 74 | 20. Besuch bei der E.K.M.R.S. (engl. Anl.) | 96 |
| 9. Selbstgemachte Schaber | 75 | 21. Bostik-Cyanolith-Blitzkleber | 99 |
| 10. Die seltene Sh2-Situation in Kirchweyhe | 76 | 22. Weichen-Ölheizung | 101 |
| 11. Märklin-Drehscheibe mit Nachlaufsteuerung | 77 | 23. Blocksystem mit mehreren Stromkreisen à la Arnold | 103 |
| 12. Gebundene MIBA-Bände ... | 80 | 24. BZ in H0 u. N: Container-Tragwagen Sss-y 717 104 | 104 |
| | | 25. Meine Fahrzeugmodelle in Größe 0 | 106 |
| | | 26. Künstliche Dammbauten (7) | 108 |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 —

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, 156/293644

Postcheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2,60 DM, monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches für den zweiten Teil des Messeberichts (insgesamt also 13 Hefte). Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.

➤ **Heft 3 - das 1. Messeheft - ist ca. am 26. März in Ihrem Fachgeschäft!** ◀

(das 2. Messeheft etwa 1 Woche später)



„Man muß nur fleißig gießen ...!“



Zum Titelbild:

Die „78“ kommt zum Vorschein (und zwar gleich zweimal) –

wenigstens hier auf dem Schnappschuß des Herrn Heinz Bergler, Erlangen. Ob sie auch im Kleinen an dieser Messe endlich „zum Vorschein kommen“ wird (wenigstens einmal), konnten wir zur Zeit der Erstellung dieses Heftes leider nicht in Erfahrung bringen („man“ hielt allerorts sehr dicht). Nun, ein Blick in den heute beiliegenden Messekurzbericht wird Sie – im Falle eines Falles – eines Besseren oder – im Verneinungsfalle – eines Böseren belehren. An der Zeit wäre es jedenfalls allmählich mit einem BR 78-Modell und die Gerüchte um dessen Auftauchen verdichteten sich immer mehr!

Zu Heft 1/1970 S. 23 (bitte berichtigen!)

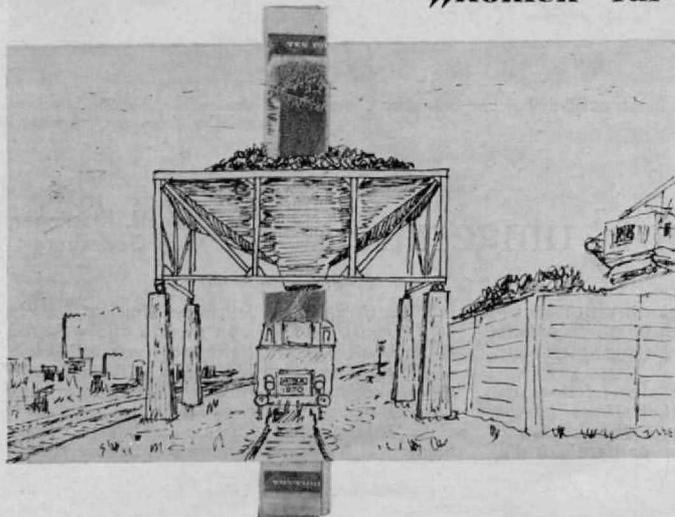
In der MIBA Nr. 1 Steht die „50 001“!

Strahlenschlank mit Triebwerksschürzen
Soll sie auf Güterzug' sich stürzen,
Die einstens mit 200 Sachen
Sich an den Weltrekord tat machen,
Als wohlbekannte „05 001“
Schon lang, bevor die MIBA Nr. 1
Die Typennummer umgewendet
Und sie zur Güterlok geschändet!

E. Schellinger, Konstanz

Ein kanadischer Beitrag
zum Thema „Bekohlung“

„Kohlen“ für die MIBA 1970



Auf originelle Art und Weise brachte Herr U. Hertel aus Montreal/Kanada seinen Obolus für das Jahresabonnement 70 dar: in Form einer Skizze von einer „Bekohlungsanlage“, bei der ein zusammengefalteter 10 Dollarschein die „Kohlen“ für die MIBA-Lok 1970 darstellt. („Kohlen“ = volkstümliche deutsche Bezeichnung für „Geld“). Wenn wir diesem netten Einfall hier Raum geben, dann möge man dies bitte nicht als Platzverschwendung ansehen, sondern mehr im Geiste unserer familiär-freundschaftlichen Kontaktpflege mit der großen MIBA-Lesergemeinschaft im In- und Ausland.

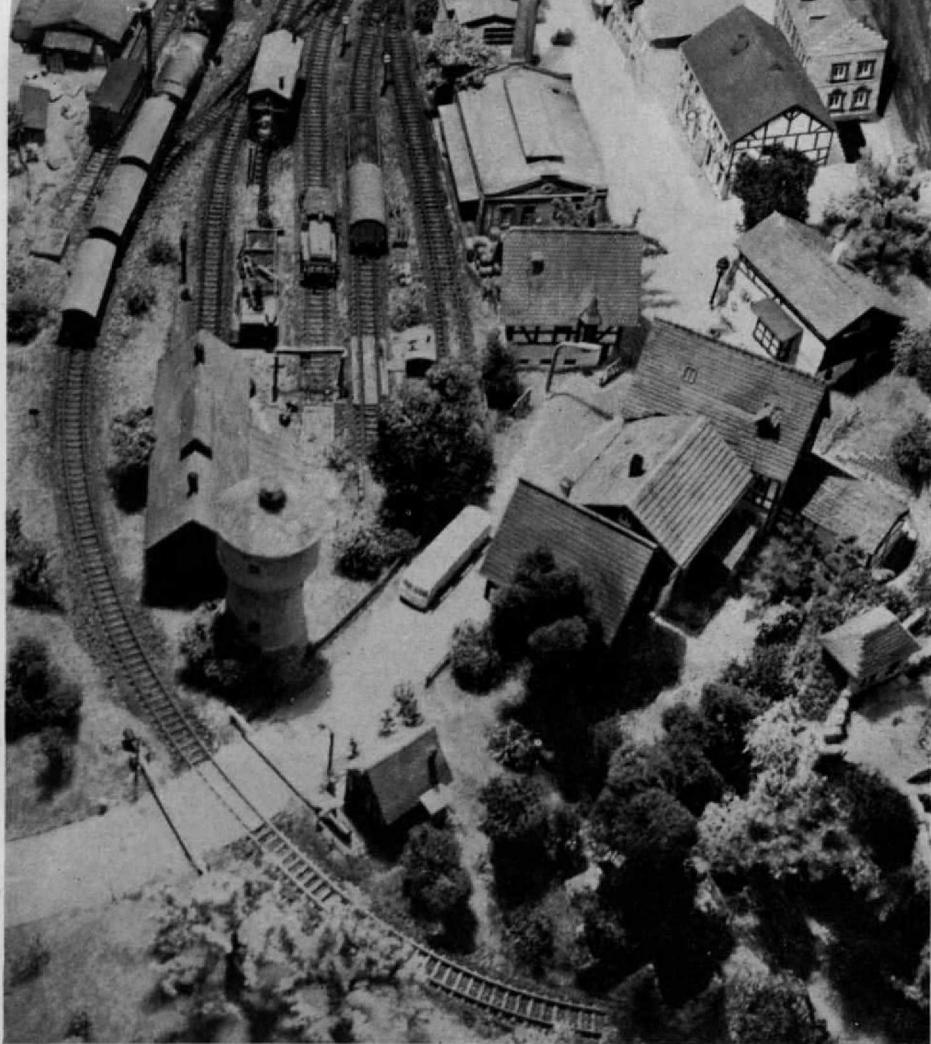


Abb. 1. Blick vom Burgausguck hinab auf Bahnhof und Städtchen „Inneburg“ (siehe nebenstehenden Streckenplan).

Von HO auf N umgesattelt

von H. Kieslinger,
Bad Godesberg

Nachdem ich vor ca. 2 Jahren durch Umzug auch der (räumlichen) Beschränktheit anheim fiel, verkaufte ich schweren Herzens meine HO-Bahn zugunsten der N-Spur.

Und dann fing es wieder an — jedoch mit einem gewaltigen Unterschied. Hatte ich bis dato wunschlos glücklich mit einer T3 z. B. einen Schnellzug gefahren, so änderte sich dies

nun durch zunächst leihweise Einsicht (in ein MIBA-Heft). Daß ich von nun an alle weiteren Hefte kaufte, versteht sich wohl von selbst und als Ergebnis meines laufenden MIBA-Studiums möchte ich meine N-Anlage präsentieren (auch wenn sie noch nicht ganz fertig ist).

Als Thema wählte ich eine eingleisige Nebenbahn, welche von irgendwoher kommt (sprich

Kehrschleife) und über Bf. Eisenstein im Vor-alpenland nach verhältnismäßig langer Fahrt die Endstation Bf. Inneburg im Fränkischen erreicht (s. Streckenplan).

Die Strecke selbst wird noch hauptsächlich mit Dampf betrieben, obwohl sich ab und zu ein VT 98 sowie eine V 60 im Endbahnhof zeigen. Dieselben kommen jedoch von der

imaginären Hauptbahn herüber. Desgleichen wohl verirrt sich unlängst eine BR 50 Kab nebst Anhang auf die Strecke, aber das sind „Auswüchse“ und somit schickte ich diesen Zug auch gleich wieder in einen Spezialtunnel (so heißen bei mir „unterirdische“ Ausweichen). Die weitere Aussage mag den Bildern überlassen bleiben.

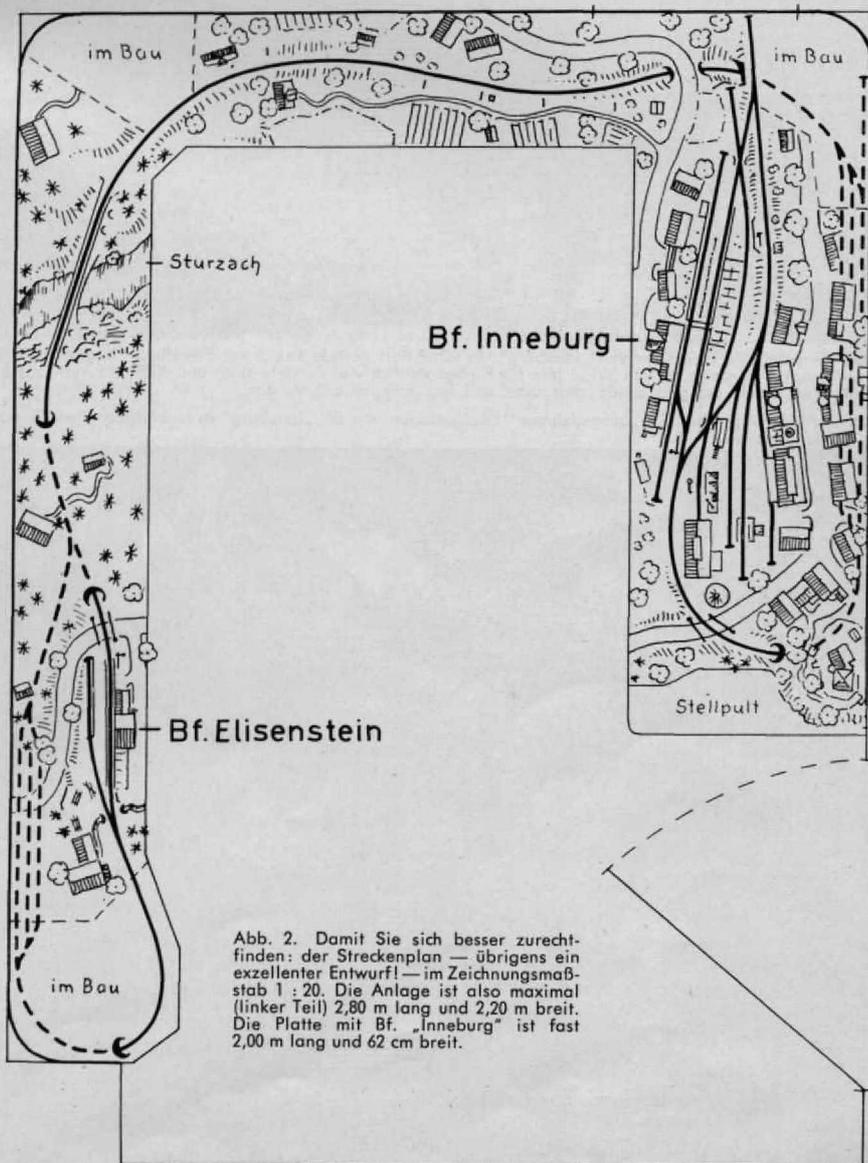


Abb. 2. Damit Sie sich besser zurechtfinden: der Streckenplan — übrigens ein exzellenter Entwurf! — im Zeichnungsmaßstab 1 : 20. Die Anlage ist also maximal (linker Teil) 2,80 m lang und 2,20 m breit. Die Platte mit Bf. „Inneburg“ ist fast 2,00 m lang und 62 cm breit.



Abb. 3 zeigt das kleine Bw von „Inneburg“. Es wird dort gerade Lok 3 der Privatbahn angeheizt. Die Fachwerkhäuser stammen z. T. von Wiad (die für H0 bekanntlich viel zu klein sind) und Kibri-Häusern aus früheren Beständen, welche lediglich etwas „gestaucht“ und neu „komponiert“ wurden.

Abb. 4. Ein Blick über die „ausgedehnten“ Gleisanlagen von Bf. „Inneburg“ mit abfahrbereitem Personenzug in Richtung „Elisenstein“.

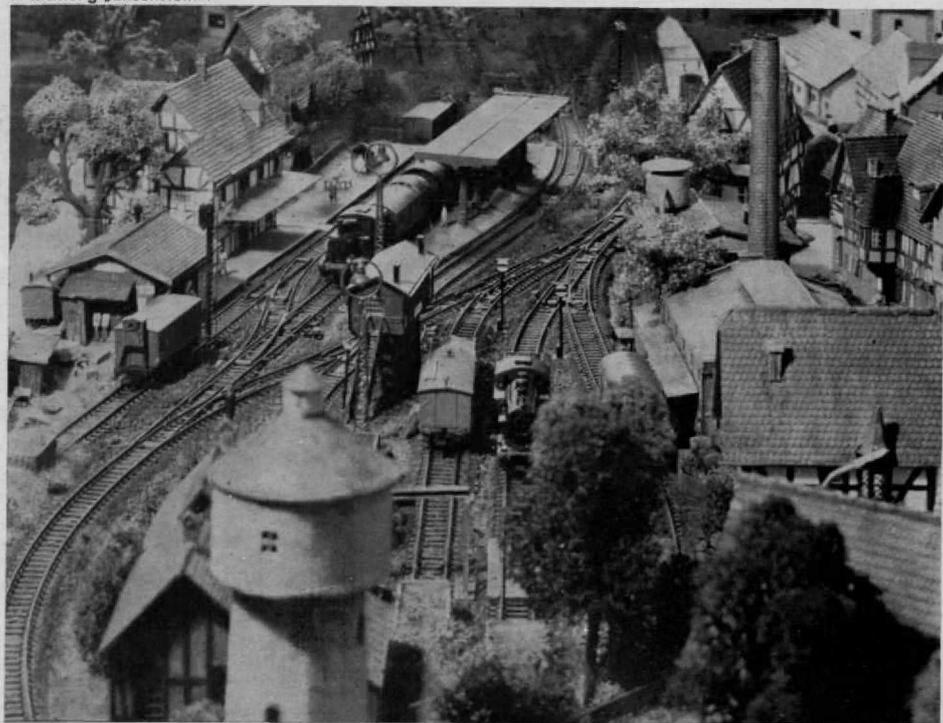


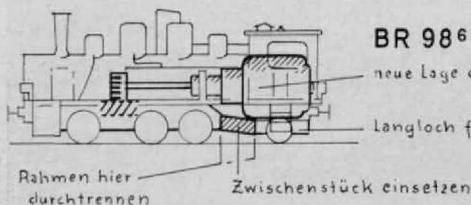
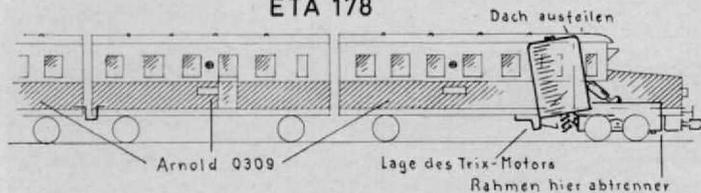


Abb. 5. Ein Güterzug, gezogen von Lok 1, auf der Fahrt zwischen Wiesen und Feldern nach „Inneburg“.

Abb. 6. Der VT 98 verläßt gerade Bf. „Inneburg“ und passiert soeben den alten Wasserturm; dieser entstand übrigens nur aus Schuhkarton und etwas gutem Willen, die Bauzeit betrug allerdings „über“ ein Jahr: 10 Minuten vor und 10 Minuten nach Silvester 1969/70! — Ob sich ein Stellpult in solch illusionszerstörender Weise aufdrängen oder unauffällig (unterhalb der Anlagenplatte) angeordnet werden sollte, möge dahingestellt bleiben; über diesen Punkt werden wir uns in Kürze etwas näher einlassen.



ETA 178



BR 986

▼ Abb. 10. Personenzug mit der besagten „98^{er}“ als Lok 3 beim Überqueren des Sturzaches.

Abb. 7. So entstand der reizende Speicher-Triebwagen, der auf Abb. 11 zu sehen ist, und zwar aus Arnold-Bi 32-Wagen und aus dem entsprechend zersägten Fahrgestell einer Minitrix-T 3 (Zeichnung unmaßstäblich); dieser Antrieb läuft fast geräuschlos.

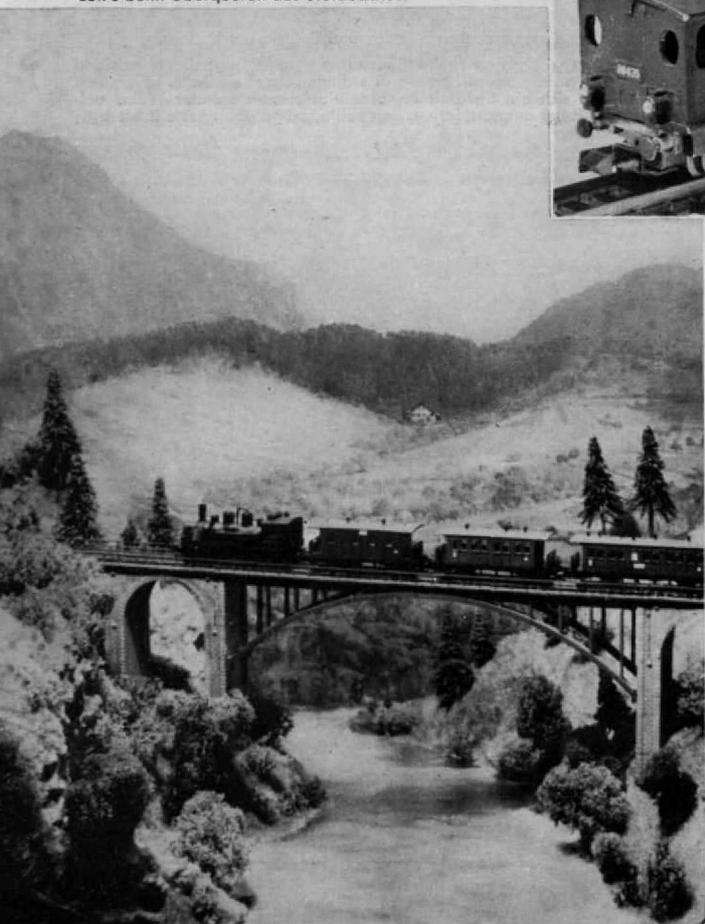
◀ (Abb. 8)

Text zu Abb. 8 und 9. Die Nachbildung der ehem. DR 98 635 entstand am Küchentisch, wobei nach Aussage des Mo- (Abb. 9)



dellbauers zum Glück beide (Tisch und Lok) unbeschädigt blieben. In Ermangelung einer Drehbank entstanden die Sand- und Dampfdome z. B. aus entsprechend abgesägten und anschließend rundgefeilten Pinselstielen. Weitere Werkzeuge: Laubsäge, Nagelfeile u. Messer.

Aus der Skizze Abb. 8 geht alles Wissenswerte hervor: Verlängertes Arnold-T 3-Fahrgestell, Beibehaltung des Führerhauses (jedoch mit typengemäß ausgefeiltem Fenster), neuer Rahmen aus ca. 1 mm starker Pappe ausgeschnitten und angepaßt, damit ein eventuelles Berühren der Radschleifer ohne Folgen bleibt, und letztlich tiefer angeordneter Motor, sowie verlängerte Antriebswelle. Vielleicht ist in diesem Zusammenhang von Wichtigkeit, daß bei der 2. und 3. Achse die Spurkränze etwas zusammengedrückt wurden, um in Verbindung mit der belassenen Spurweite der ersten Antriebs- sowie der Laufachse (Radsatz eines amerikanischen Güterwagens) ein einwandfreies Durchfahren auch im kleinsten Arnold-Gleisbogen zu gewährleisten. Fahrgeräusche auf Grund des im Gegensatz zur Arnold BR 80 anders gelagerten Schneckenantriebs der T 3 etwas laut.



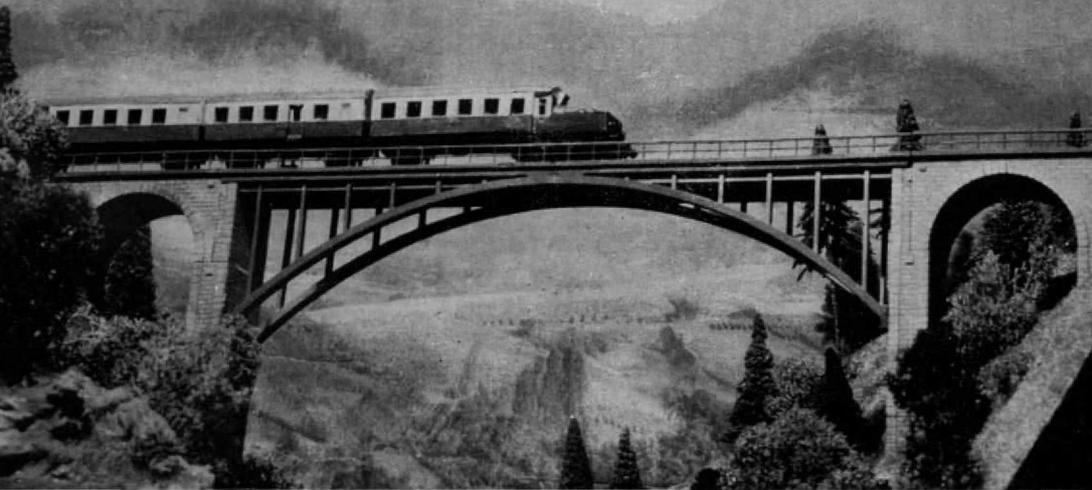


Abb. 11. Was hier über die Brücke donnert, ist der Akku-Triebwagen ETA 178 in Größe N, den der Verfasser entsprechend Abb. 7 ebenfalls selbst gebaut hat. Die „Schnauzen“ sind übrigens aus Pappe angefertigt.

Abb. 12. Bf. „Elisenstein“ mit dem im Verhältnis zu den Gleisanlagen etwas arg „pompösen“ Stationsgebäude. Offenbar naht ein Zug oder hat der Schrankenwärter mal wieder vergessen die Schranken hochzukurbeln?

