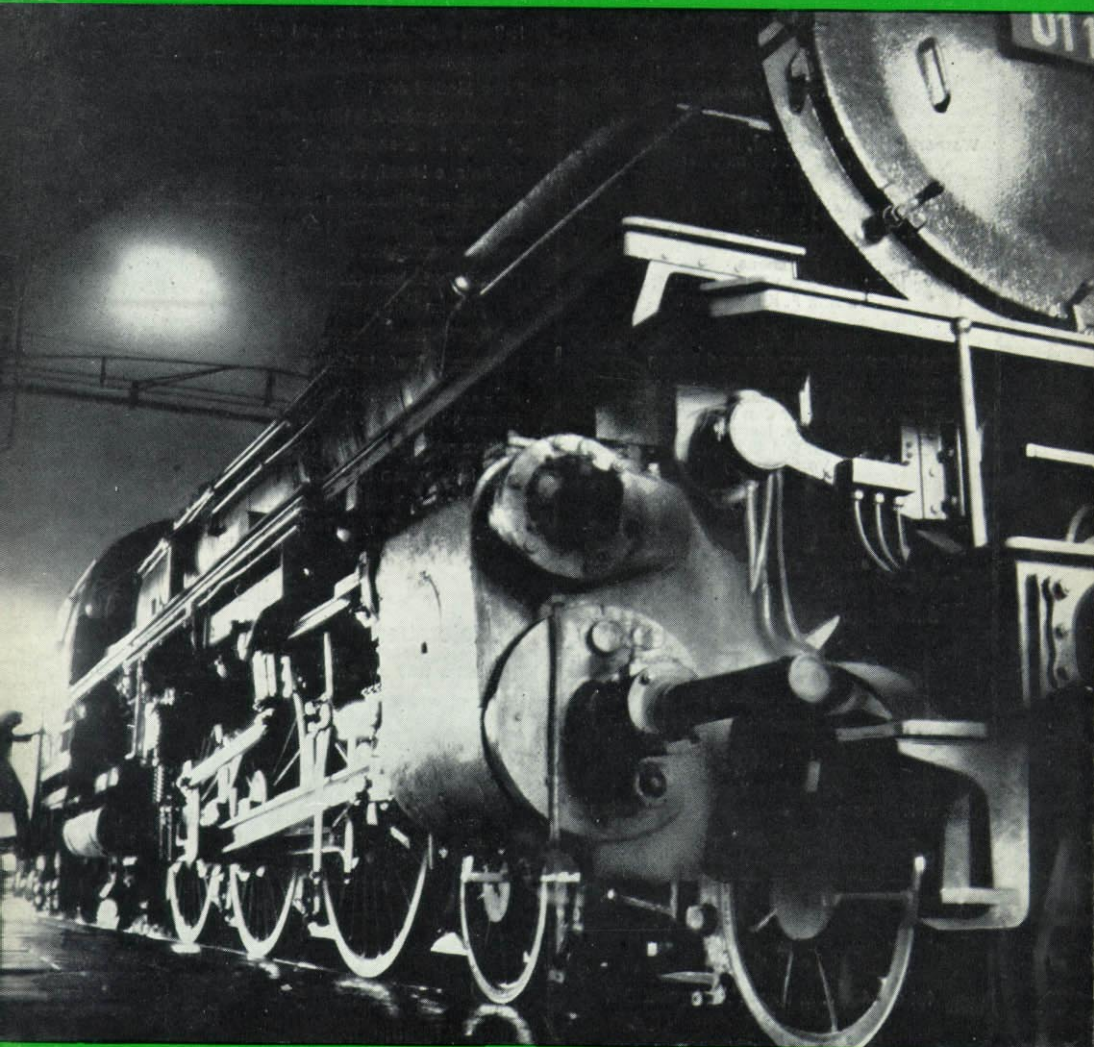


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

27. JAHRGANG
DEZEMBER 1975

12

MIBA

Miniaturbahnen

MIBA-VERLAG

D-8500 Nürnberg · Spittlertorgaben 39
Telefon (09 11) 26 29 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 27

Klischees
MIBA-Verlags-Klischeeanstalt
Joachim F. Kleinknecht

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 3,50.
Jahresabonnement DM 45,50 (inkl. Porto und
Verpackung)

Auslandspreise
Belgien 55 bfrs, Luxemburg 55 lfrs,
Dänemark 8,50 dkr, Frankreich 6,50 FF, Groß-
britannien 60 p, Italien 850 Lire, Niederlande
4,95 hfl, Norwegen 8,50 nkr, Österreich
30 öS, Schweden 6,50 skr, Schweiz 4,80 sfr,
USA etc. 1,60 \$. Jahresabonnement Ausland
DM 48,50 (inkl. Porto und Verpackung)

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

Bankverbindung
Bay. Hypotheken- u. Wechselbank, Nürnberg,
Konto-Nr. 156 / 0 293 646

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

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

Heft 1/76

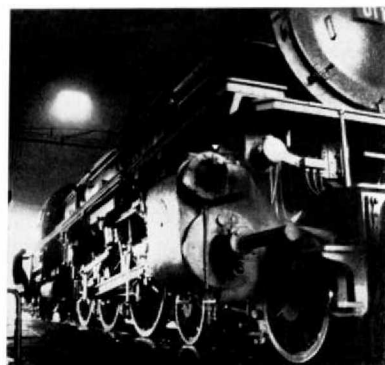
ist ca. 20. 1. in Ihrem Fachgeschäft!

„Fahrplan“

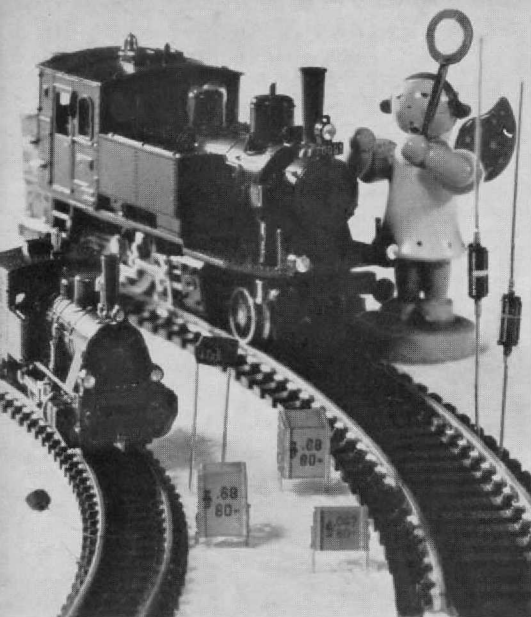
Ungestörte funktionsfähige Festtage	775
H0e-Anlage Keromnes, Paris	776
Schienen-Lkw als H0-Modell	779
Festtagsmenue für Modellbahner	781
N-Anlage Brodde, Düsseldorf	783
Falsch untertunnelte Tunnelstrecke	784
Arnold-Neuheiten jetzt komplett!	786
Doppelspurgleis N + Nm (zu 10/74)	787
N-Schleppender-T 3 von M + F	787
MIBA minichroniC Modellzeithr (BP)	788
Roco-Modell der 144.5	796
Schlackengrube mit Mittelleiter	798
„Antike“ Brückengeländer	799
H0-Anlage Hackl, Wiesbaden	800
Alle Märklin-Neuheiten im Fachgeschäft	803
Der Leser hat das Wort — diesmal mit Kommentar: Licht aus!	804
Modell-Parkuhren (zu 10/75)	808
Nebenbahn-Triebwagen VT 36.5 (BP)	809
geba's Weihnachtswunsch	808 u. 813
H0-Anlage Bankstahl, Hagen	814
„Exactor 402“ für Wechselstrom-Fahrpulte	815
Neues von einem Altmeister (0-Modelle)	816
Motive mit praktischem Nutzeffekt	818
N-Bahnhöfe von Kibri und Vollmer	820
Zahnrad-Dampflokomotive der Baureihe 97 ² (BP), 2. Teil	821

Titelbild

„Feierabend!“ — eine stimmungsvolle Aufnahme von Heinz Berger, Erlangen, der diese 01 im Jahre 1963 im Bw Treuchtlingen fotografierte.



Beachten Sie bitte die heutige Beilage der Fa. E. Sieger, Lorch/Württemberg!



Ungestörte funkentstörte Feiertage...

... sollte man im Interesse des weihnachtlichen Fernseh- und Rundfunkfriedens seiner Familie und den lieben Nachbarn gönnen. Das gilt besonders für alle „Weihnachts-Modellbahner“, deren Anlage aus Platzgründen nur in dieser Zeit aufgebaut wird; hier mangelt es oft an der „Funk-Erfahrung“, die die „stationären“ Kollegen das Jahr über sammeln konnten. Damit den lieben Mitmenschen der Genuß der „Regensburger Domspatzen“ nicht durch jaulende Nebengeräusche oder Nadelstreifen im Fernsbild vergällt wird, möchten wir mit diesem sinnbildlichen Siemens-Pressbild folgendes empfehlen:

1. Reinigung der gesamten Gleisanlage mit Benzin o. ä. zur Vermeidung von „Funkenflug“ und daraus resultierenden Funkstörungen!
2. Einbau der industriellen Funkentstör-Anschlußgleise oder Einschaltung eines Kondensators (z. B. Typ MKM 0,68 µF/80 V wie nebenstehend abgebildet) zwischen den beiden Fahrstrichen an jeder Anschluß- oder Trennstelle!
3. Überprüfung älterer Industrieloks auf Funkentstörung und ggf. Einbau der notwendigen Teile, auch in Selbstbau- oder Umbauloks – und zwar möglichst direkt am Motor oder dicht daneben!

In eigener Sache

Zwei Jahre lang haben wir trotz der inflationären, sich ständig verschärfenden Kostensituation im Druck- und Verlagswesen den Verkaufspreis der MIBA konstant gehalten. Die Preisentwicklung zwingt aber nunmehr auch uns, zumindest einen Teil der Verteuerung umzulegen. Nach schärfster Kalkulation wurde daher der Preis für 1976 auf

3,90 DM für ein MIBA-Einzelheft

festgelegt; ein Jahresabonnement kostet ab Januar 76 DM 50,—, das Auslands-Abonnement DM 53,—.

Für diesen Schritt, der uns nicht leicht gefallen ist, erhoffen wir Ihr Verständnis; gleichzeitig danken wir allen Lesern, die der MIBA bisher die Treue gehalten haben und dies auch weiterhin tun werden.

WeWaW



Frohe Weihnacht und ein glückliches neues Jahr

wünscht Ihnen die MIBA mit diesem Christbaum-Motiv von der „Schneebahn“ des jungen René Keromnes (nächste Seite)





Renés Wintermärchen

Diese „Winter-Kleinanlage“ baute der junge René Keromnes aus Paris, dessen Leistungen wir schon in dem Bericht über seine H0-Anlage (Heft 6/75) würdigten. Die ganz individuelle gestalterische „Handschrift“ René zeigt sich auch an dieser „Schneebahn“ (wie René sie nennt), die mit H0e-Material von Egger bzw. Jouef aufgebaut wurde; der Gleisplan stellt eine verschlungene Acht in zwei Ebenen dar. Auch hier hat sich René wieder einige Tricks (man

erinnere sich an seine H0-Angelrute aus einem Katzen-Schnurrbarthaar!) einfallen lassen: So bestehen z. B. die „Eiszapfen“ an den Hausdächern aus den abgefeilten Köpfen von Medikamenten-Röhrchen; und der Christbaum kann mit Kleinstbirnchen tatsächlich beleuchtet werden! Im übrigen sprechen die Abbildungen für sich und für die künstlerische Begabung des Erbauers, dem wir auch für 1976 zurufen möchten „A la bonne heure, René!“.

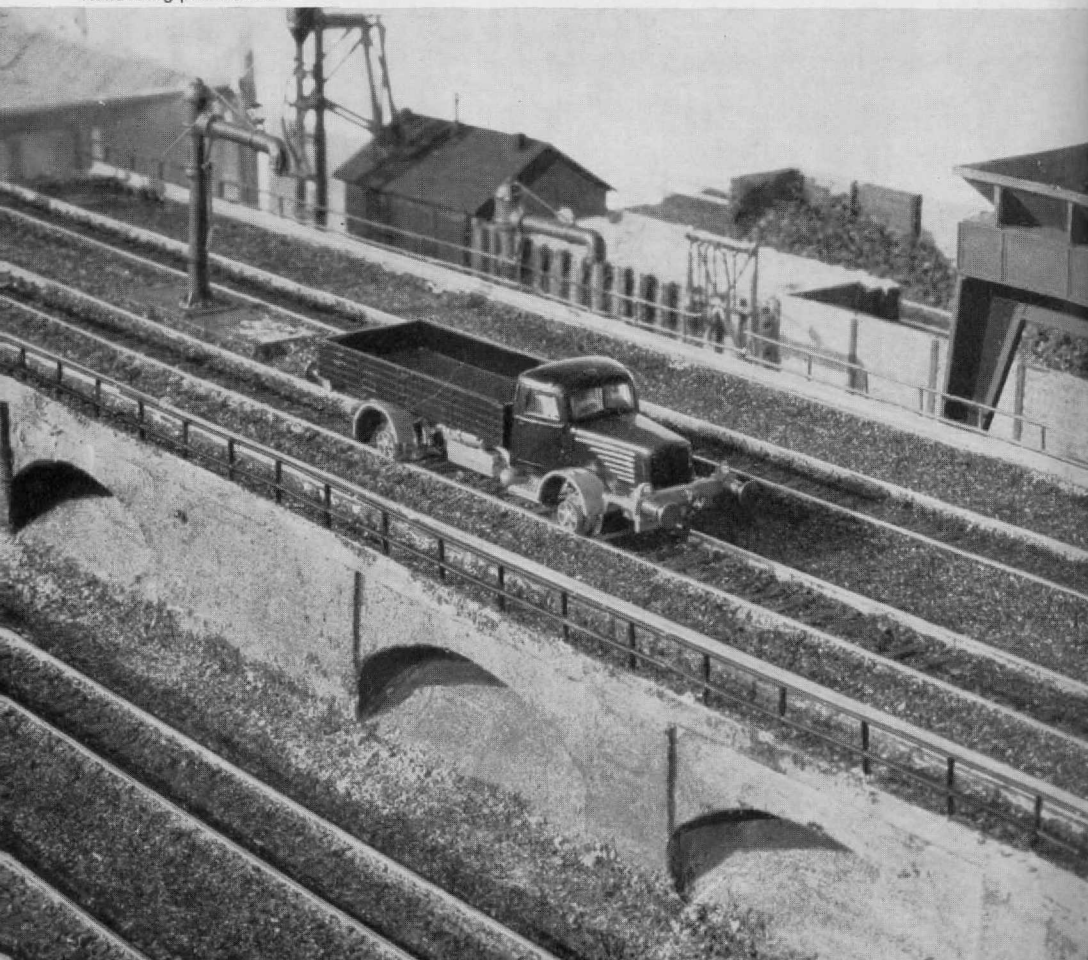






Abb. 1. Das Vorbild der „Kleinbastelei“ des Herrn Windberg: der Schienen-Lkw No. 2, der bereits in MIBA 8/75, S. 547, zu sehen war (Foto: Zell/Griebl), sowie . . .

Abb. 2. . . das H0-Modell des Herrn Windberg, das sich hier auf dem sehr realistisch gestalteten Bahngelände (man beachte nur einmal die wirklichkeitsechten „Beton“-Mauernischen) der MEC-Clubanlage Rendsburg präsentiert.



Kaum veröffentlicht (in Heft 8/75) — schon gebaut:

Schienen-Lkw als H0-Modell

Als ich das MIBA-Heft 8/75 aufschlug, traute ich meinen Augen nicht: war ich doch gerade dabei, über mein Modell des dort (S. 547) abgebildeten Schienen-Lkw einen Bericht an die MIBA fertigzustellen. Voilà — hier ist er!

Zuerst jedoch noch etwas zum Vorbild: Es handelt sich um einen alten Wehrmachts-Schienen-Lkw, der nach dem Krieg bei der BBO geblieben war (lt. „Lok Magazin“ 71 in St. Pölten stationiert). Es scheint mehrere gleichartige Fahrzeuge gegeben zu haben; die Aufschrift auf der Führerhaustür des SLkw Nr. 2, dessen „Konterfei“ (Abb. 1) mir freundlicherweise von Herrn Griebel (Sammlung Zell/Griebel) für diese Veröffentlichung zur Verfügung gestellt wurde, lautet:

S. Lkw

Nr. 2

B.B.Dion: Wien

Dienststelle:

Auch mir fiel sofort die Ähnlichkeit des neuen „alten“ Wiking-Büssing mit diesem Fahrzeug

auf (obwohl das Vorbild wohl aus einer etwas früheren Bauperiode stammt, sind die Unterschiede zum Wiking-Modell äußerst geringfügig und können vernachlässigt werden).

Zunächst wurde das Modell in seine Einzelteile zerlegt. Anschließend zersägte ich den Fahrzeugrahmen etwa in Höhe des Werkzeugkastens. Um Platz für den Antrieb zu schaffen (bei mir handelt es sich um einen Motor der Fa. Brawa, komplett mit Getriebe und Radsätzen, wie er z. B. in den Rottenkraftwagen verwendet wird; Preis um 12.— DM), müssen vorn halbkreisförmig unter den Kotflügeln die Achslager herausgesägt werden. Zwischen dem so entstandenen Loch wird nun bis zum Ende des abgesägten vorderen Rahmentails ein weiteres Stück Rahmen innen an den Trittstufen entlang herausgenommen (Abb. 4 links). Übrig bleiben nur das Stoßstangen-Teil mit den jetzt nur noch hieran befestigten Kotflügeln samt Trittbrettern. Zwischen diesen wird nun — genau mittig und waagrecht — der Motor mit Stabilität angeklebt, wodurch das Ganze auch

Abb. 3. Das fertige Modell; davor liegt das vordere Rahmenteil (eines zweiten Modells), in das der Brawa-Motor eingesetzt ist.

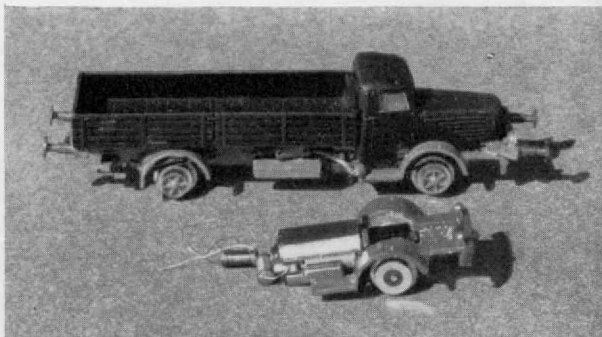
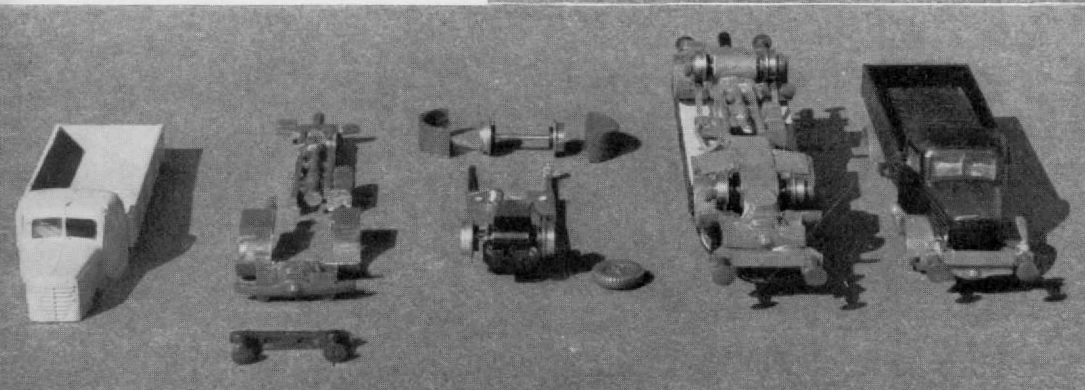


Abb. 4. Die Einzelteile des Modells (v.l.n.r.): das Gehäuse des Wiking-Lkw's; daneben das auseinandergeschnittene und mit dem Motor-Ausschnitt versehene Fahrgestell samt Pufferbohle; anschließend vorn der Brawa-Antrieb und hinten die Hinterachse samt Kotflügeln. Daneben Unteransicht und Draufsicht zweier fertig zusammengebauter Modelle.



eine gewisse Stabilität erhält (Abb. 3). Es empfiehlt sich, bereits jetzt Stromabnehmer zu montieren (Abb. 5). Wer keine Schienenschleifer vorsehen will, sollte bei Brawa gleich zusätzlich zwei unisolierte Räder (besser: 4 unisolierte Räder größeren Durchmessers, 10 mm) mitbestellen, da Brawa Haftreifen verwendet!

Nun zum hinteren Rahmenteil: Hier müssen die Radkästen abgesägt werden, da sie etwas zu breit sind (Abb. 4 Mitte). Nach dem Abschleifen der Federpakete können sie wieder an den Rahmen angeklebt werden. Zu empfehlen ist allerdings die zusätzliche Entfernung des alten Hinterachsagers, an dessen Stelle ein neues (eventuell in Form eines durchbohrten Rund- oder Vierkantholzes) eingepaßt werden sollte. Auch hier empfiehlt sich sofortige Verdrahtung.

Am Gehäuse muß lediglich die Rückwand des Führerhauses unterhalb der Pritsche entfernt werden, da hier der Motor liegt. Anschließend werden noch vom Frontteil die Scheinwerfer abgesägt, der Kupplungshaken am hinteren Rahmenteil schräggefeilt (er kann als Zughaken für Märklin-Kupplungen verwendet werden!) und ein kleines Bleigewicht unter die

Motorhaube geklebt. Danach erfolgen die Montage des Gehäuses mit dem Rahmen (Kleben oder Schrauben) und eine Fahrprobe.

Ist das alles zur Zufriedenheit ausgefallen, werden Pufferbohlen (z. B. aus der Bastelkiste) montiert; und zwar hinten direkt unter die Pritsche geklebt, vorn vor den Kühler auf die Stoßstange. Nun müssen noch die abgesägten Scheinwerfer oben auf die Pufferbohle geklebt werden, ein Kupplungshaken befestigt und die aus den alten Wiking-Rädern herausgebrochenen Felgen auf die Brawa-Räder geklebt werden — dann ist Ihr Schienen-Lkw fertig (Abb. 2 u. 5).

Wer will, kann ihn noch bemalen; leider habe ich keine Original-Unterlagen, daher wurde mein SLkw „auf Verdacht“ wie alte DRG-Kleindieselloks gestrichen (Aufbau schwarz, Rahmen, Pufferbohlen und Räder rot).

Wer übrigens keinen so winzigen Motor verwendet, kann natürlich die Pritsche zur Halterung des Motors benutzen und sie mit der Wiking-Plane oder mit Ladegut abdecken, aber m. E. geht hierdurch ein ziemlich wesentlicher „Gag“ verloren.

Hans-Jörg Windberg, Braunschweig

Abb. 5. Nochmals das fertige Modell, das wie die Kleindieselloks der ehemaligen Reichsbahn schwarz gestrichen wurde; auf die Brawa-Radsätze sind die Felgen des Wiking-Modells aufgeklebt. Deutlich erkennbar: die auf den Laufflächen aufliegenden Schleif-Federchen (zur Stromabnahme).

