

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE  
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

# MIBA

Miniaturbahnen



## MIBA VERLAG

Werner Walter Weinstötter GmbH u. Co. KG  
Spittlertorgraben 41 · D-8500 Nürnberg  
Telefon (09 11) 26 29 00

### Redaktion

Werner Walter Weinstötter, Michael Meinhold,  
Wilfried W. Weinstötter

### Anzeigen

Michael Meinhold, Wilfried W. Weinstötter  
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 32

### Geschäftsführer

Dr. Otto Raab

### 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 4,50.  
Jahresabonnement DM 61,-, Ausland DM 65,-  
(inkl. Porto und Verpackung)

### Bankverbindung

Commerz Bank AG, Nürnberg  
BLZ 760 400 61, Konto 513 1875

### Postscheckkonto

Amt Nürnberg, BLZ 760 100 85  
Konto 573 68-857, MIBA Verlag

### Copyright

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

Leseranfragen können nicht individuell  
beantwortet werden; bei Allgemeininteresse  
erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung. Aus  
zeitlichen und personellen Gründen kann  
sich die Bearbeitung der Redaktionspost  
verzögern. Alle eingesandten Unterlagen  
sind einzeln mit der vollen Anschrift des  
Autors zu versehen. Sämtliche Angaben  
(technische und sonstige Daten, Preise,  
Namen, Termine u. ä.) ohne Gewähr.

### Druck

W. Tümmels Buchdruckerei und Verlag GmbH,  
Burgstraße 1-3, 8500 Nürnberg

## Heft 2/80

ist ca. 18. 2. in Ihrem Fachgeschäft!

## Fahrplan

Der „TGV“ der SNCF als H0-Modell von Lima	4
Wintermorgen am Dorfbahnhof (H0-Motiv Kuchenbecker, Nürnberg)	5
Die Modellbahn als energiesparendes Trimmhobby (H0-Anlage Breuer, Aachen)	6
Die Dreileiter-Drehscheibe von Fleischmann und die Sache mit dem Wechselstrom	12
Optische Verbesserungen an der Märklin-41	13
Verbesserte Fahreigenschaften bei der Märklin-41	16
Gleisbesetzmeldung – noch sicherer durch Antiparallelschaltung	16
Modellbahnnachwuchs – stilgerecht angezeigt	17
Pit-Peg korrigiert: Überführungsbauwerk mit „Druckausgleich“	18
Große Bauten für die City!	21
Die bayerischen Oldtime-Güterwagen als H0-Modelle von Trix	24
Baseler Selbstbau-Impressionen (Spur I-Anlage des MCB)	27
Abteilwagen C 3 tr pr 13 (mit BZ)	29
Die „amerikanische Bajuwarin“: Güterzuglok E I	34
Für Trix-Express umgebaut: Die Brawa-Schiebebühne	35
Jetzt 60 m <sup>2</sup> unterm Dach – und mit Kopfbahnhof (H0-Anlage Winter, Falkenstein)	36
Paketpostwagen als Roco-H0-Modell	44
Kurzkupplung für die Vorkriegs- Schnellzugwagen von Liliput	45
Selbstbauparade in H0e	47

## Titelbild

„Energiesparen“ heißt die Devise auch 1980. MIBA-Leser Mathias Breuer aus Aachen beherzigt sie sogar beim Modellbahn-Hobby, denn bei ihm kommt der Fahrstrom aus den Dynamos eines Trimmrades. Mehr über die „Modellbahn als energiesparendes Trimmhobby“ auf S. 6 ff.



► Dieser Ausgabe liegt das Inhaltsverzeichnis für MIBA-Band 31/1979 bei ◀

Dauerabonnenten finden außerdem die Jahresrechnung 1980 vor

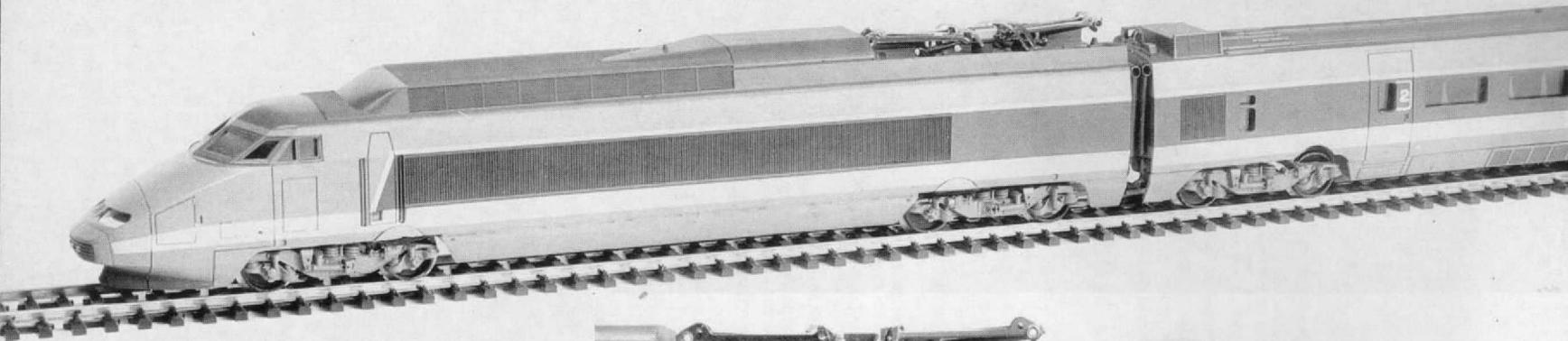
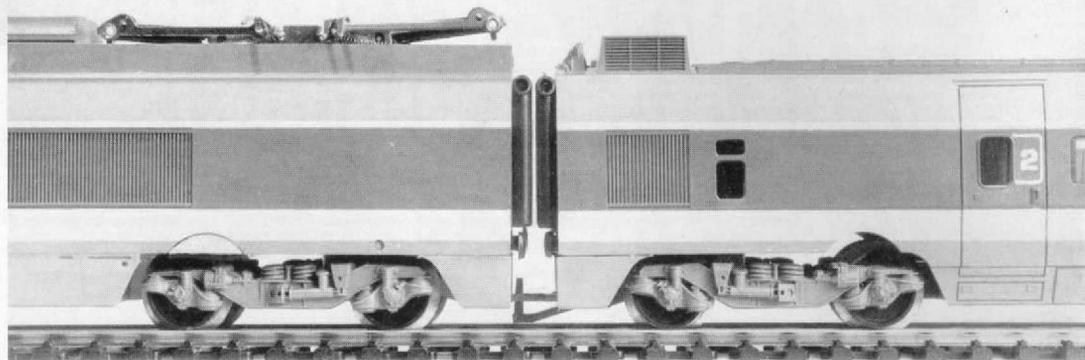


Abb. 1 u. 2. Oben: die schnittige „Schnauze“ des TGV („Train à Grande Vitesse“ – Hochgeschwindigkeits-Zug); rechts: der demonstrationshalber mit einem Stückchen Pappe (das natürlich noch farblich dem Gehäuse angeglichen werden müßte) versehene Radausschnitt verbessert das Aussehen des Zuges ebenso wie der – werksseitig nicht gegebene – enge Wagenabstand.

## Der „TGV“ der SNCF als H0-Modell von Lima

„Unseren“ SNCF-Schnelltriebwagen, den wir anlässlich des IVA-Berichts in Heft 9/79, S. 687, vorstellten, hat Lima zum Vorbild für ein gut detailliertes H0-Modell genommen. Der vierteilige Triebzug in orange/grauer Farbgebung wird auf zwei seiner insgesamt 14 Achsen angetrieben; das mittlere Drehgestell des Zuges ist ein Jakobs-Drehgestell. Vorbildgetreu unterschiedlich sind die Wagenkästen der Zwischenwagen ausgeführt. Dachpartien, Drehgestelle und die schnittige „Schnauze“ sind sehr gut getroffen; einige Kleinigkeiten geben jedoch Anlaß zur Kritik. Die Dachstromabnehmer sind allzu einfach ausgeführt und sollten gegen besser detaillierte ausgetauscht werden. Die blanken Radsätze (auf Abb. 2 bereits dunkel angelegt) stören den ansonsten guten Gesamteindruck ebenso wie die (vorbildwidrigen) großen Radausschnitte. Versuchsweise haben wir die Ausschnitte mit Pappe verschlossen; wenn man das Modell nicht gerade auf Industriegleis-



Radien und Nebenstrecken einsetzt (was ohnehin alles andere als vorbildgerecht wäre!) ist überhaupt kein Ausschnitt oder – wenn schon – nur ein ganz kleiner erforderlich. Auch der Wagenabstand zwischen den Endwagen und der Mittelwagen-Einheit ist reichlich groß und sollte je nach den vorhandenen Gleisradien verkürzt werden.

Bei dieser Gelegenheit kann der Käufer auch gleich die etwas zu „spielzeughaften“ Haken- und Ösen-Kupplungen des Triebzugs ersetzen und eine Kurzkupplungsmöglichkeit ähnlich der für den Fleischmann-614-Triebzug in Heft 1/78, S. 40, vorgestellten einbauen.

Alles in allem: für einen relativ günstigen Preis erhält der Käufer ein gut detailliertes Triebzug-Modell als Basis für entsprechende Verbesserungen; die aufgezeigten „Schwachstellen“ sind keineswegs irreparabel, sondern mit einfachen Mitteln zu beseitigen.



### *Wintermorgen am Dorfbahnhof*

– ein meisterhaft gestaltetes und fotografiertes H0-Motiv von Heinz Kuchenbecker †, Nürnberg.

#### **In eigener Sache**

- Eine Reihe von Abonnenten hat für das MIBA-Jahres-Abo 1980 versehentlich den bisher gültigen Betrag überwiesen, obwohl wir bereits in Heft 11/79 darauf hingewiesen haben, daß der Abo-Preis ab Heft 1/80 DM 61,- (Inland) bzw. DM 65,- (Ausland) beträgt (siehe auch heutiges Impressum). Um teure Postgebühren zu sparen, bitten wir die betroffenen Abonnenten daher auf diesem Weg, den Differenz-Betrag von DM 9,- (Inland) bzw. DM 10,- (Ausland) baldmöglichst auf das unten genannte Postscheckkonto zu überweisen.
- Alle Direktbezieher finden in dieser Ausgabe der MIBA (aus buchungstechnischen Gründen) die Jahresrechnung 1980 – egal, ob sie den Betrag bereits bezahlt haben oder nicht.
- Wer sein Jahresabonnement 1980 schon bezahlt hat, braucht nichts weiter zu unternehmen; alle übrigen Abonnenten bitten wir um baldestmögliche Überweisung des Betrages auf das

**Postscheckkonto, Amt Nürnberg, BLZ 760 100 85, Konto 5 73 68-8 57**



# Die Modellbahn als energiesparendes Trimm-Hobby ...

H0-Anlage Mathias Breuer, Aachen

... war nicht nur das Thema einer MIBA-Witzzeichnung aus dem Jahre 1948, sondern wird von einem MIBA-Leser namens Mathias Breuer aus Aachen tatsächlich betrieben – womit er nicht nur einen zwar kleinen, aber dennoch originellen Beitrag zum Energiesparen leistet, sondern darüberhin- aus (und hauptsächlich) etwas für seine Gesundheit tut!

Jeden Morgen und jeden Mittag steigt der rüstige 66jährige auf den Dachboden, setzt sich auf ein selbstgebautes Trimmrad und strampelt 20 Minuten lang als Fitness-Training. So weit wäre dies noch nichts besonderes – wenn Herr Breuer nicht über fünf parallelgeschaltete Fahrraddynamos mit nachgeschalteten Gleichrichtern die Tret-Energie in Modellbahn-Strom umsetzen und mit dem selbsterzeugten „Saft“ seine Trix-Express-Modellbahn betreiben würde!

Auf die Idee, das angenehme (Modellbahn-Hobby) mit dem nützlichen (Fitness-Training) zu verbinden, kam Herr Breuer im vergangenen Sommer, als

ihm sein Kuraarzt regelmäßigen Trimm-Sport verordnete. Bei einem alten Fahrrad wurde das Vorder- rad ausgebaut und das Hinterrad mit fünf Dynamos versehen. Deren Anschlußkabel führen zu den fünf Selengleichrichtern in einem kleinen Kasten an der Lenkstange, in dem außerdem noch ein Polwender, ein Voltmeter und eine Kontrollleuchte untergebracht sind; von hier aus führen zwei Anschlußkabel zur Bahnanlage. Das derart präparierte Trimmrad wurde (mit geräuschkämmender Schaumstoff-Zwischenlage) auf dem Dachboden neben der Anlage aufgebockt – und dann konnte es losgehen!

Bei einer Spannung von ca. 4 Volt, die bereits durch mäßiges Treten erzielt wird, setzt sich der Zug auf der Anlage in Bewegung, um immer mehr in Fahrt zu kommen, je schneller Herr Breuer strampelt. Daß es eine durchaus „schweißtreibende“ und kreislauffördernde Angelegenheit ist, etwa einen langen Güterzug „per pedes“ mehrmals über den rund 15 m langen Rundkurs (mit diversen Kurven und Steigungen) zu befördern, konnte MIBA-Redakteur „mm“ anlässlich eines Aufenthalts in Aachen am eigenen Leib erfahren! Für langsame Rangierbewegungen etc. ist diese Art der Fahrstrom- Erzeugung nicht so recht geeignet; für diesen Zweck – und für das „normale“ Fahren ohne Trimm- und Spar-Effekt – hat Herr Breuer mehrere selbstgebaute Fahrpulte mit Drehpotentiometer vorgesehen. Überhaupt wird bei Herrn Breuer, einem MIBA-Leser der ersten Stunde und Bastler alter Schule, der Selbstbau großgeschrieben; dazu zählen z. B. diverse Gleisabschnitte (Abb. 7) und Weichen ebenso wie Sperrholz-Gebäude nach Graupner-Vorlagen seligen Andenkens (Abb. 6), aus Deko-Stecknadeln entstandene Freileitungsmasten und Lok- und Waggonmodelle (Abb. 11).

Sparsam ist Herr Breuer nicht nur im Umgang mit Energie: So hat er z. B. die „Loreley“-Tunnelportale (Abb. 9) nicht im Laden erstanden, sondern er fotokopierte die Portale aus Faller-Anzeigen, klebte sie auf Styropor und schnitt sie aus! Ebenso wurden ausgeschnittene Katalogbilder (von Preiser und Merten) dazu verwendet, die Reisezugwagen mit Passagieren zu bevölkern. Überhaupt nimmt es Herr Breuer mit Epochen, Maßstäben usw. nicht übergenau, sondern betreibt nach dem Motto „Erlaubt ist, was gefällt“ seine Dachboden-Welt ganz nach seinem Gusto – was ihm angesichts seines „Fitness-Fahrens“ sicher noch lange Zeit vergönnt sein wird und wozu wir ihm weiterhin viel Spaß wünschen!



Abb. 1. Anno 1948 erschien diese Karikatur in der 3. (!) Ausgabe der MIBA; der Karikaturist hätte sich wohl kaum träumen lassen, daß ...



Abb. 2. ... anno 1980 tatsächlich ein ebenso energie- wie gesundheitsbewußter MIBA-Leser diese Idee in die Tat umsetzen würde! Herr Mathias Breuer hält sich mit der Kombination von Modellbahn-Hobby und Trimm-sport jung und munter! Seit 30 Jahren zur Modellbahner-Gilde gehörig, hat er manche MIBA-Anregung in die Tat umgesetzt – so zum Beispiel eine Staubschutz-Folie (an der Rolle zwischen den Lok-Fotos befestigt), die ...

Abb. 3. ... seine über 7 m lange Dachboden-Bahn vorm Verstauben schützt, wenn er nicht „trimmfährt“. Hier der Blick, der sich Herrn Breuer vom Trimm-Rad aus auf die Anlage bietet. Der Kasten vor der Lenkstange enthält u. a. die Selengleichrichter; in der Mitte ist der Polwendeschalter und rechts schwach das Voltmeter zu erkennen. – Als Orientierungspunkte für die folgenden Abbildungen mögen die Brücke links vorn und die Burg in Bildmitte oben dienen.





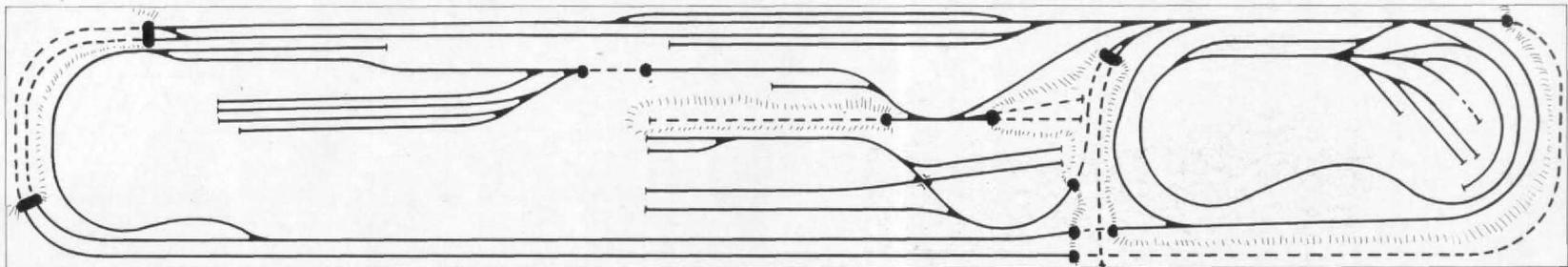


Abb. 5. Der Streckenplan der 7,5 x 1,1 m großen Anlage, wiedergegeben im Zeichnungsmaßstab 1 : 34. Die unter schmalen Geländerücken im Tunnel verlaufenden Strecken (z. T. Abstellgleise) sind gestrichelt gezeichnet.



▲ Abb. 4 (Großbild). Die Nahansicht des linken Anlagenteils zeigt mancherlei Details und Kleinbauteile; so beachte man beispielsweise die Freileitungen (Maste aus Deko-Stecknadeln und Leitungen aus feinen Zwirnsfäden). Herr Breuer hat ganz bewußt – und mit einem gewissen „optischen Erfolg“ – hinter die maßstäblichen (Graupner-Sperrholz-)Gebäude sog. „Hintergrund-Häuschen“ und dahinter wiederum die Faller-Kulisse gesetzt und damit aus einem bestimmten Betrachtungsabstand eine gute Tiefenwirkung erzielt.

Abb. 6 zeigt die linke Anlagen-  
ecke; in der Dachschräge ein Teil  
der Staubschutz-Folie an der An-  
lagen-Schmalseite.

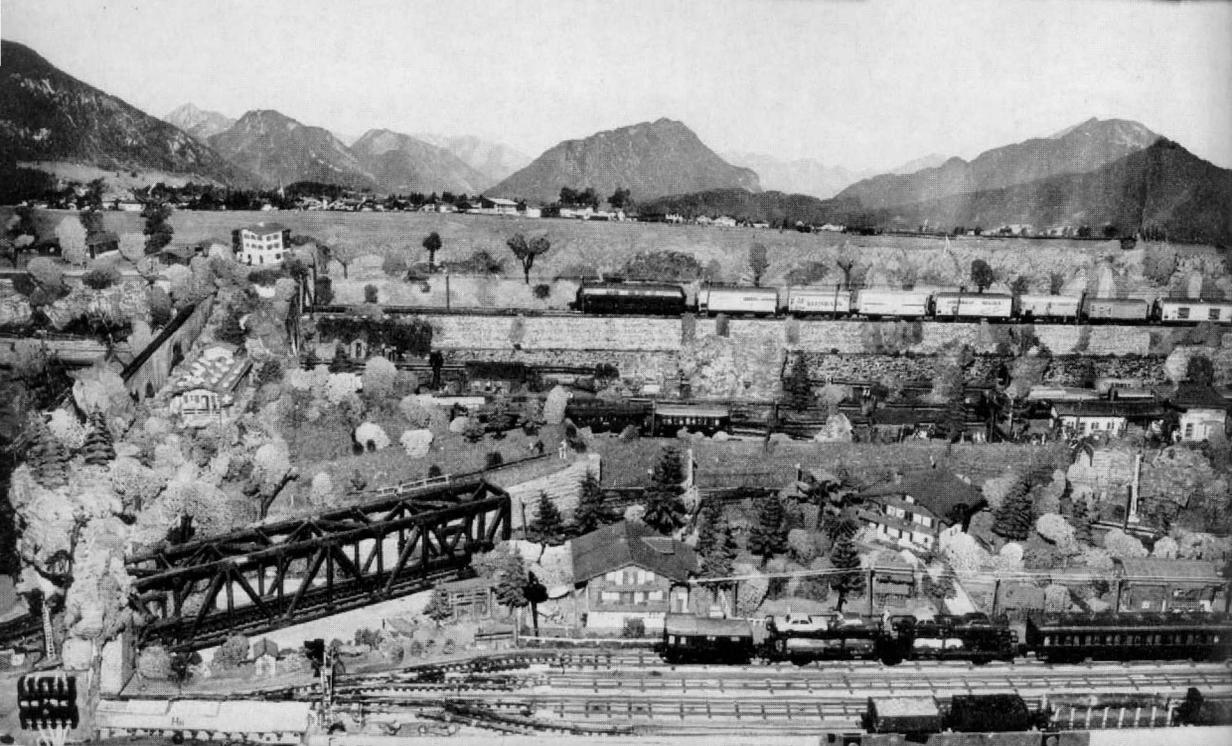


Abb. 7. Der Anlagenteil, der sich rechts von der Gitterbrücke der Abb. 4 fortsetzt.

Abb. 8. Dieses irgendwie ansprechende Motiv liegt unterhalb der (Papp-)Burg, die ...

... Abb. 9 zeigt; darunter die im Haupttext erwähnten „Loreley“-Tunnelportale.

