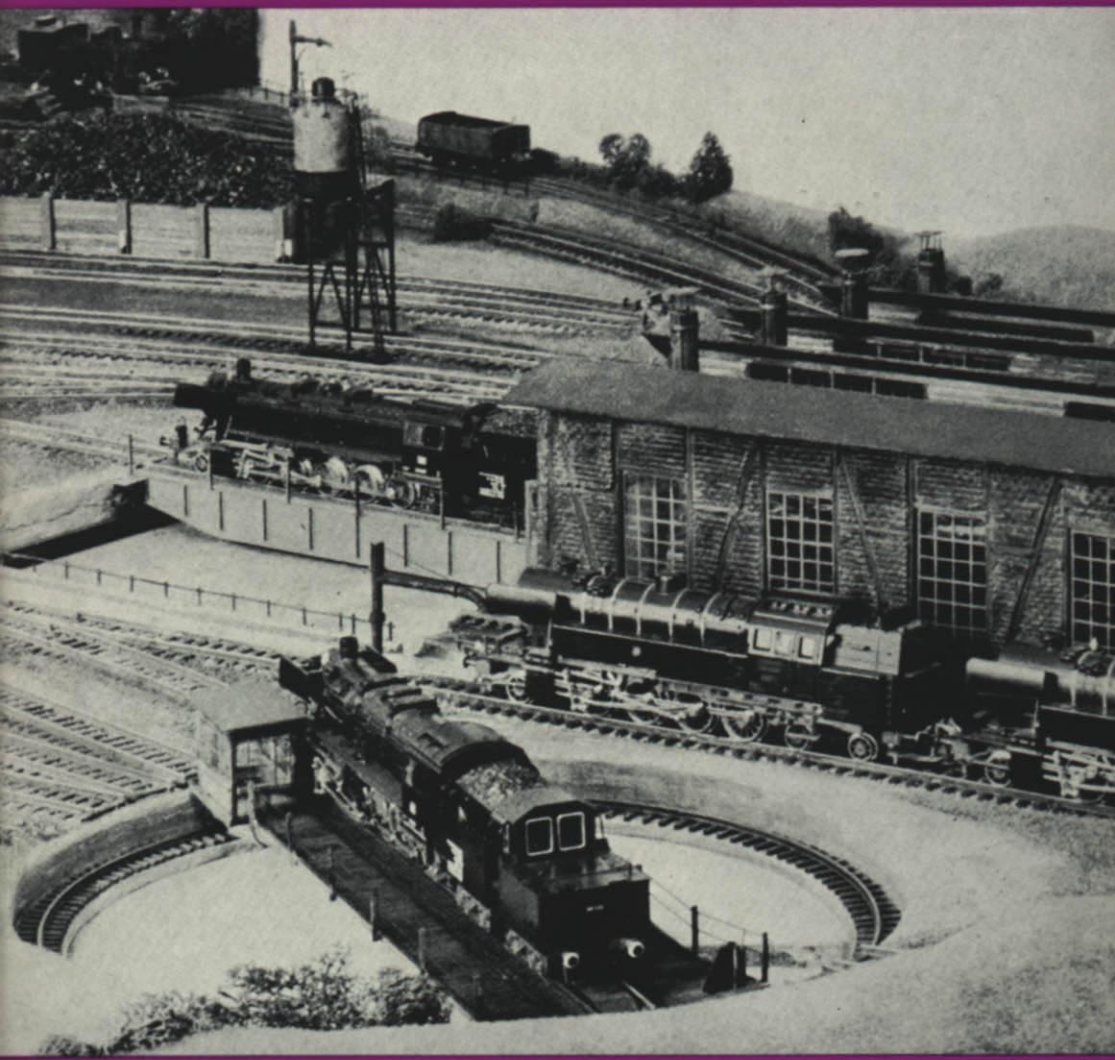
DM 2.60 J 21282 E

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



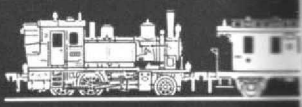
MIBA

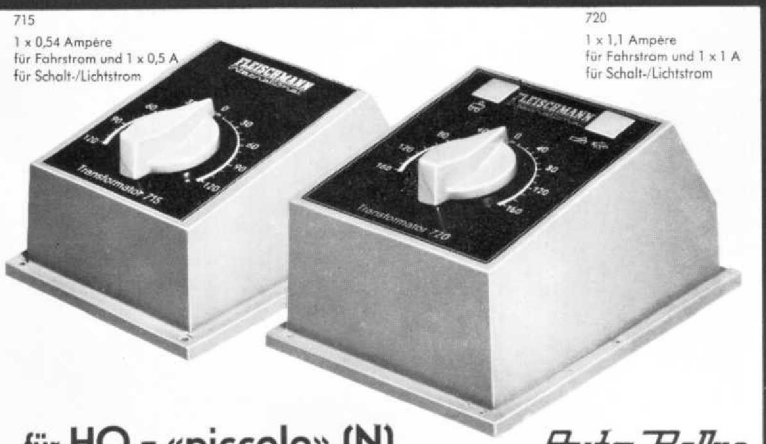
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

21. JAHRGANG
NOVEMBER 1969

11

FLEISCHMANN



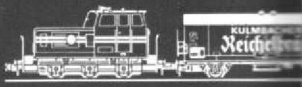


für HO - «piccolo» (N)

Auto-Rallye

Die neuen leistungsstarken, stufenlos regelbaren Fahrpulte mit Nullstellung in der Mitte, sollten Sie sich vorführen lassen!

FLEISCHMANN



„Fahrplan" der „Miniaturbahnen" Heft 11/XXI

1. Im Fachgeschäft eingetroffen . . . 703
2. Drehscheibe als Weichenersatz — Luftaufnahme 703
3. Lokbehandlungsanlagen 1. Teil (mit Pit-Peg-Gleisplanentwürfen und Schaubildern) 704
4. Der Leser hat das Wort: „Lange Wagen" und „Unvollständige Zuggarnituren"; Nummernbogen für Triebfahrzeuge 709
5. Arnold-Lokschuppen und Drehscheibe in N 710
6. MIBA-Kalender '70 711
7. Die „Reichsbahn" im Keller (H0-Anl. Lorenz) 712
8. MIBA-„Gebührenordnung" 715
9. Bügel auf — Bügel ab — während der Fahrt (im großen und im kleinen) 716
10. Stiefkind Straßenbahn 723
11. Dies und das: Spitzkehren — Wo bleibt die Trix-BR 42 für Zweischienen — BR 23-Einsatz bei Tenderloks 724
12. Flächig? — An der Wand 'lang? 2 Streckenplan-Entwürfe 724
13. Dampflok-Bw als erstes Anlagenteilstück 726
14. Ein BD4 yge der DB (H0-Modell) 727
15. Behelfs-Güterzug-Gepäckwagen 728
16. Blockstelle „Steintal" 730
17. Buchbesprechung: Modelleisenbahnen — elektronisch gesteuert, II. Band 732
18. Dampflok-Sonderfahrten der Arb.-Gem. „Eisenbahn-Kurier" 732
19. Brückenmotiv H0-Anlage B. Schmid 733
20. Personenzuglokomotive der BR 39°, BZ H0 + N 734
21. So baute W. Rupp sein BR 39-H0-Modell 738
22. Mittelleiter-Möglichkeiten bei Brücken 742
23. Durchgangsprüfer aus einem Kugelschreiber 743
24. Verdrahtungs-ABC (2. Teil und Schluß) 744
25. TEE-Speisewagen mit Stromabnehmer (Ergänzung) 750
26. Märklin-Neuheiten Schweizer Speisewagen und Umbauwagenmodelle 751
27. Modell oder Wirklichkeit? 752
28. „Die neue Liliput-P 8 auf der bekannten Kibri-Brücke" 752

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 (JoKl)
Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, 156/293644
Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg
Heftbezug: Heftpreis 2.60 DM, 13 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt beim Verlag.

Heft 12/69 soll spätestens 22. 12. 69 im Fachgeschäft sein!

(Vorausgesetzt, daß die Bundespost zu der Zeit nicht überfordert ist!)

Im Fachgeschäft eingetroffen ...

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

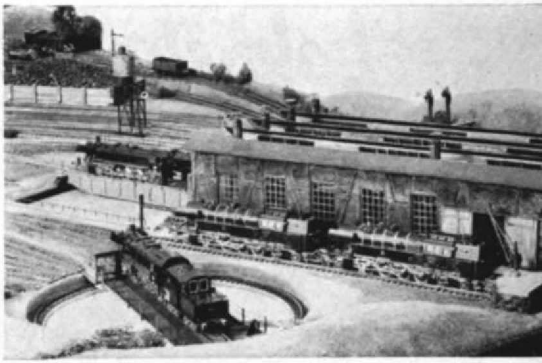
Arnold:	Lokschuppen u. Drehscheibe N (S. 710)
LGB:	Lok 2010D (dampfende), Schotterwagen 4041 (3a/69)
Märklin:	Div. Wagen H0 (S. 751 u. 3b/69)
Pola:	Div. Bausätze in N (3b/69)
Pola-Maxi:	T3, P- u. G-Wagen, Gleise (3b/69)
Vollmer:	Container-Verladekran in Baugröße 1 : 87 (H0) und 1 : 160 (N) (3b/69)

Stichtag: 4. 11. 69
(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte)

Die Drehscheibe als Weichenersatz – einmal aus der Vogelperspektive

entdeckt und aufgenommen während eines Flugs mit einer Fiat G 91 von Herrn D. Störmann, Fürstenfeldbruck, und zwar im Bf. Schrozberg (Strecke Crailsheim – Bad Mergentheim). Ein Kommentar erübrigt sich wohl; die Notwendigkeit für den Bau der Drehscheibe geht aus der Lage der Gleise und Straßen hinreichend hervor.

(Luftaufnahme freigegeben durch Reg. v. Obb. Nr. GS 300/325).



Das heutige Titelbild zeigt etwas besonderes: ein Ausbesserungswerk (AW) mit Schiebebühne und Drehscheibe auf dem H0-Bw des Herrn H. Fazler, Freiburg, das im Zusammenhang mit unserer heute beginnenden Artikelserie „Lokbehandlungsanlagen" von besonderem Interesse ist und über das wir im nächsten Heft eingehender bildberichten werden.

Heutige Beilage (nur Inland): Zahlkarte der FdE Hamburg

Lokbehandlungsanlagen

von WeWaW — 1. Teil

1. Allgemeines

Die Lok wird nicht ohne Grund mit Dampfroß bezeichnet. Sie besitzt gewaltige „Pferdekräfte", dampft aus allen „Nüstern", sieht so rassig aus wie ein „Rennpferd" oder so bullig wie ein „Ackergaul", die kleineren sind tüchtig und fleißig wie ein „Shetland-Ponny" und wenn die Lok ihre Arbeit getan hat, dann zieht es sie nach ihrem „Stall", wo sie ausruhen kann, wo sie gepflegt wird, wo sie „frißt" und „säuft" und wo ihre kleinen Verletzungen ausgeheilt werden.

Der „Stall", das ist die Abstellanlage, ein Sammelbegriff für Lokbehandlungsanlagen, Lokbahnhöfe und Betriebswerke, in denen die Loks mit Wasser, Kohle, Öl und Sand versehen, entschlackt, gewartet, gereinigt und ausgebessert werden. Hierfür sind gewisse technische Anlagen erforderlich wie Wasserwerke, Wasserkran, Bekohlungsanlagen, Besandungsanlagen; Entschlackungs- und Auswaschanlagen dienen neben den Ausblasevorrichtungen zur Reinigung der Lok und wenn sie sich mal einen „Haxen" (lies: Rad) verknackst hat, dann muß sie über die Radsenke.

Und nachdem beim „Stall" noch mehr „Dampfrösser" zusammenkommen, müssen sie ordnungsgemäß auf ihre Stände verteilt werden. Bei kleinen Schuppen genügt eine kleine Weichenharfe, bei größeren Rechteckschuppen wird eine kleine Schiebebühne erforderlich, und die ach so beliebten Ringlokschuppen benötigen nun mal eine Drehscheibe, die übrigens auch sonst vonnöten wird, wenn es gilt, Loks mit Schlepptender in Fahrtrichtung zu drehen.

All die genannten Einrichtungen bilden in Verbindung mit den Gleisanlagen und dem Lokschuppen den sog. „Lokomotivbahnhof". Kommen auch noch Verwaltungsgebäude und noch einige zusätzliche Einrichtungen dazu, dann haben wir es bereits mit einem „Bahnbetriebswerk" zu tun. Ergänzt durch eine Wagenhalle mit Werkstatt, entsteht aus dem Bw ein „Bahnbetriebswagenwerk".

2. Lage der „Lokbahnhöfe"

Die Lokbahnhöfe (Ihnen nunmehr als Sammelbegriff für die Bekohlung, Entschlackung, Besandung und Wassernehmen bekannt) sind stets in den Bahnhöfen vorzufinden, die Zugbildungsstationen sind oder an besonderen Knotenpunkten (Kreuzungsstationen, Trennstationen usw.) liegen. Bei reinen Durchgangsbahnhöfen, wie sie in Massen auf unseren Modellbahnanlagen zu finden sind, ist eine Behandlungsanlage also ein Nonsens, es sei denn, Sie gehen von der Annahme aus, daß die oben erwähnten Bahnhöfe zu weit auseinander oder zu ungünstig liegen, so daß auch die Buba besondere Durchgangsbahnhöfe mit Lokbahnhöfen (oder -höfchen) ausrüsten würde. Im Mittel müssen die Lokbahnhöfe ca. 25-50 km auseinander liegen.

Bei der Platzauswahl für den Lokbahnhof soll in jedem Fall berücksichtigt werden, daß das Kreuzen der Hauptgleise sowie eine unnötige Hin- und Herfahrerei der Loks vermieden wird. Dies und noch eine Reihe weiterer Forderungen, die für unsere Belange nicht direkt von Bedeutung sind, hören sich zwar sehr schön an, sind aber auch beim großen Vorbild in der Praxis nicht immer 100%ig vorbildlich zu erfüllen! Wir stehen daher auf dem Standpunkt, daß wir gerade diese „Unzulänglichkeiten" suchen und nachbilden sollten. Nicht um sie zu „verewigen" oder gar dem Vorbild als „Spiegel" vorzuhalten, im Gegenteil; die Beweggründe entspringen rein egoistischen Gedankengängen: Diese beim Vorbild so verpönten „Sägefahrten" und das betriebshemmende Kreuzen wichtiger Gleise geben uns Modellbahner ja gerade die Veranlassung zu zwangsläufigen Rangierbewegungen, die „Bewegung in die Bude bringen". Unseren verhältnismäßig kleinen Bahnhöfen mangelt es von vornherein an den befriedigenden Betriebsabläufen, so daß wir für jede „Zwangslage" dankbar sind. Was bliebe denn noch viel zu tun, wenn alles so vorbildlich angelegt wäre, daß es nur noch ungestörte Lok- und Zugfahrten gäbe (wie es der DB höchstes Ziel ist). Um es noch einmal klar zu stellen: Dies ist unsere persönliche Anschauung und betrifft die Modellbahnanlagen durchschnittlicher Größe mit ihren kleinen Bahnhöfen. Bei großen Clubanlagen, bei denen bereits vorbildähnliche Betriebsverhältnisse bestehen, wird man sowieso versuchen, sämtliche Forderungen der DB peinlichst zu erfüllen, soll der Betrieb sich möglichst reibungslos abwikkeln.

Doch zurück zum eigentlichen Thema und zum nächsten Punkt:

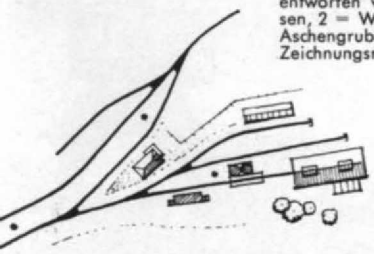
3. Form und Größe

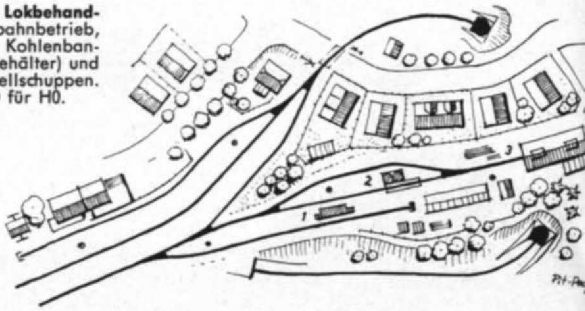
Die DB unterscheidet grundsätzlich zwischen 2 Ausführungen: der Kopfform und der Durchgangsform. Eigenartigerweise kennen die Modellbahner nur die Kopfform, obwohl die Durchgangsform eigentlich doch auch sehr interessant ist. Die Loks können von der einen Seite ein-

Abb. 1. Eine atmosphäregeladene Aufnahme aus dem Bw Gremberg (die Herr H. Wietrich vom MEC Flensburg vor Jahren geschossen hat), mit Schlackengrube, Bewasserung, Bekohlung und Besandung.

50 1443

Abb. 2a und b. **Zwei kleine Lokbehandlungsanlagen** für den Modellbahnbetrieb, entworfen von Pit-Peg. 1 = Kohlenbansen, 2 = Wasserturm (zwei Behälter) und Aschengrube, 3 = Lokunterstellschuppen. Zeichnungsmaßstab ca. 1 : 20 für H0.





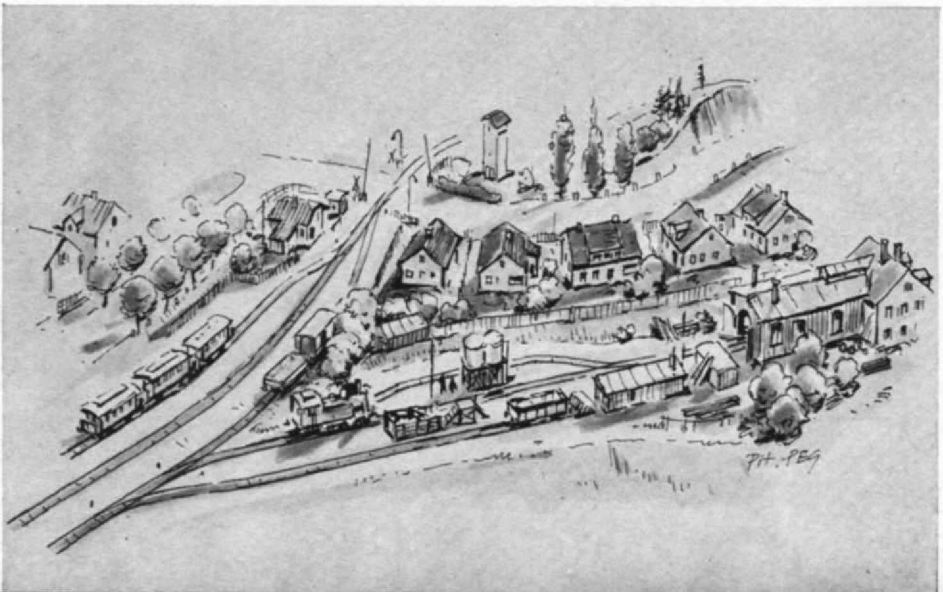
fahren und das Werk auf der anderen Seite verlassen. Die DB hält diese Form für die bessere, da sie den Betrieb bedeutend erleichtert und Stauungen kaum auftreten bzw. ziemlich schnell beseitigt werden können.

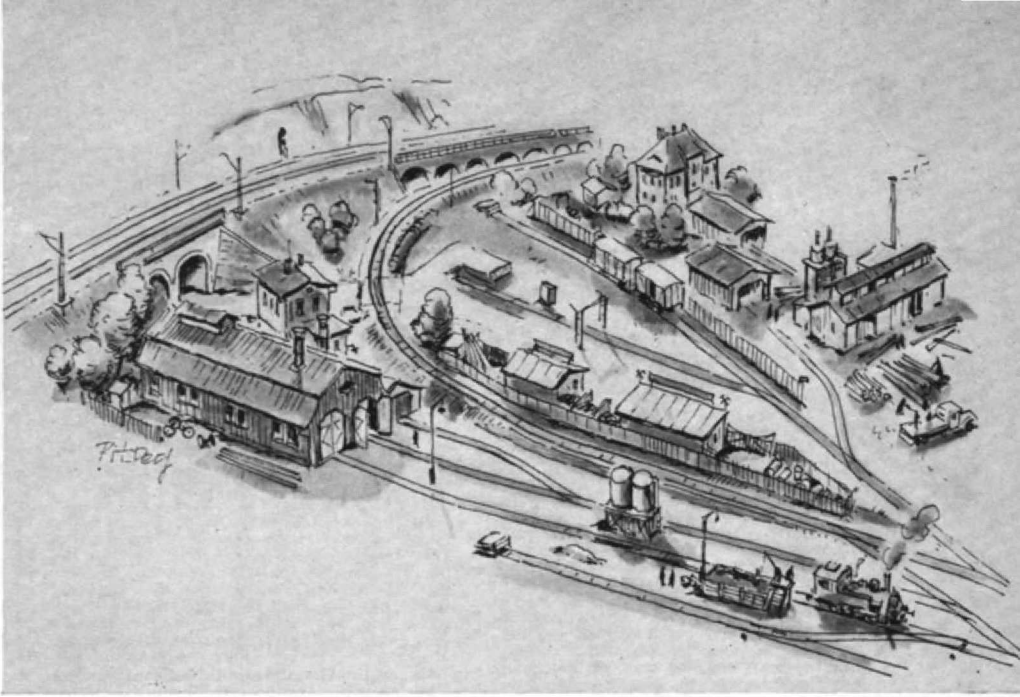
Daß wir Modellbahner das Bw in Kopfform bevorzugen, mag daran liegen, daß bei uns durchwegs die gleichen Voraussetzungen wie beim Vorbild vorliegen: ist nicht genügend Platz für ein Bw in Durchgangsform vorhanden oder das Gelände läßt ein solches nicht zu, dann wird dem Kopf-Bw der Vorzug gegeben.

Die Größe des Lokbahnhofes richtet sich nach der Anzahl der Loks, die innerhalb 24 Stunden zu behandeln sind. Sie ergibt sich aus den Streckenplänen und den Lokdienstplänen. Hieraus läßt sich auch der Kohle- und Wasserverbrauch ermitteln, aus dem sich die Größe der Kohlenvorräte, die Größe und Art der Entschlackungsanlage sowie die der Bekohlungsanlage ergibt. Die Anzahl der Lokstände im Schuppen soll 3/4 der planmäßig diensttuenden Loks betragen oder so groß sein wie die größte Zahl der an Wochentagen stillgelegten Loks. Darüber hinaus müssen ausreichende Abstellgleise im Freien vorhanden sein.

Peng! Diesen Absatz müssen Sie nochmals mit Verstand lesen, denn er stellt die „Faustformel" zur Berechnung auch Ihres eigenen Bws dar! Angenommen, Sie haben einen Bahnhof, der an und für sich nicht groß ist, aber zum Lokbahnhof deklariert wurde, so ergibt sich die Größe Ihres Bws ebenso wie beim Vorbild durch Ihren Personen- und Güterzugverkehr, nach der Art Ihres Fahrzeugparks, nach der Anzahl der eingesetzten und am Schluß des Betriebs im oder beim Bw unterzubringenden Loks und ebenso die Art und Größe Ihrer Bekohlung usw. Sie können also Ihr Bw ruhig vergrößern, wenn Sie es bisher nur rein optisch auf die Größe Ihres Bahnhofes abgestimmt hatten, obwohl Sie viel mehr Loks unterbringen mußten

Abb. 2c. So sieht Pit-Peg die Situation der Abb. 2b (ohne die tiefer gelegene Strecke im Vordergrund).





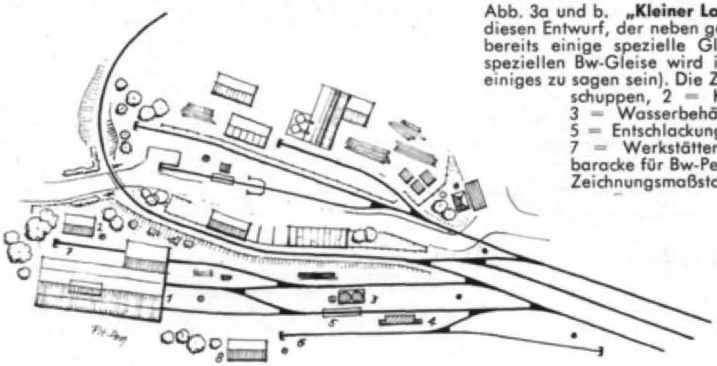


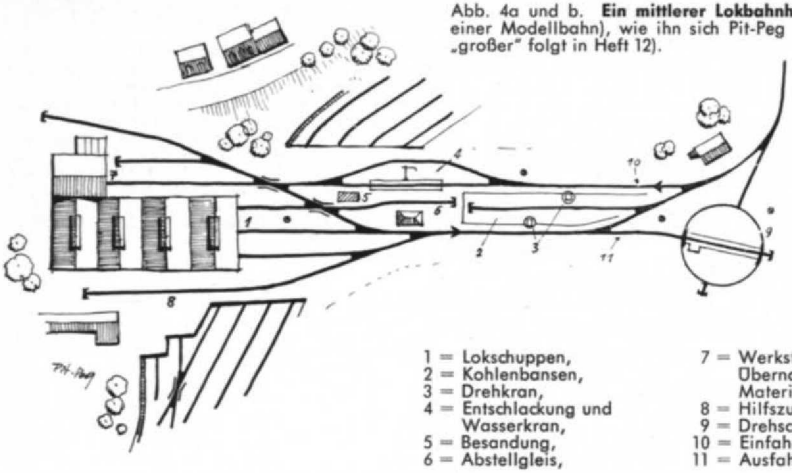
Abb. 3a und b. **„Kleiner Lokbahnhof"** betitelt Pit-Peg diesen Entwurf, der neben gewissen Betriebsgebäuden bereits einige spezielle Gleise aufweist. (Über die speziellen Bw-Gleise wird in der Artikel-Fortsetzung einiges zu sagen sein). Die Zahlen bedeuten: 1 = Lokschuppen, 2 = Kessel- und Pumpenhaus, 3 = Wasserbehälter, 4 = Kohlenbansen, 5 = Entschlackung, 6 = Kohlenwagengleis, 7 = Werkstättengleis, 8 = Unterkunftsbaracke für Bw-Personal.
Zeichnungsmaßstab = ca. 1 : 20 für H0.

oder Sie sollten es verkleinern, wenn es betriebsmäßig viel zu aufwendig ist.

Bei der Buba zählen Bw's bis zu 25 überdachten Lokständen als „kleine" Anlagen, bei 25-30 Ständen als „mittlere" und bei mehr als 50 Ständen als Großanlagen. Nun, diese Größenordnung werden wir uns kaum zunutze machen können, da sogar große Clubs kaum auf einen Park von 50 Loks kommen. Ein Klassifizierungsvorschlag unsererseits für Modellbahnverhältnisse: Kleine Anlagen umfassen bis zu 10 Loks, mittlere zwischen 10—20 Loks, während als Großanlagen Bws mit mehr als 20 Lokständen anzusprechen sind.

Der Geländebedarf ist in der Hauptsache von der Größe des Kohlenlagerplatzes und des Lokschuppens abhängig, ebenso von dessen Form. (Bei kleinen Anlagen Rechteckform, bei mittleren Ring- oder Rechteckschuppen, bei großen 2 Ringschuppen oder meist rechteckige Hallen.) Bei der Verteilung und Anordnung der Gleisanlagen und der übrigen Einrichtungen wie Entschlackung, Besandung u. dgl., Werkstätten, Übernachtungs- und Verwaltungsgebäude sollten wir es so handhaben wie das Vorbild: die Geländefläche nicht *nach* diesen Einrichtungen bemessen, sondern sie der nunmal gegebenen Geländefläche anpassen. Das ist eine viel interessantere Aufgabe, allerdings aber auch unbequemer und verzwickter! Die technischen An-

Abb. 4a und b. **Ein mittlerer Lokbahnhof** (im Sinne einer Modellbahn), wie ihn sich Pit-Peg vorstellt (ein „großer" folgt in Heft 12).



Zeichnungsmaßstab ca. 1 : 20 für H0.

1 = Lokschuppen,
2 = Kohlenbansen,
3 = Drehkran,
4 = Entschlackung und Wasserkran,
5 = Besandung,
6 = Abstellgleis,
7 = Werkstatt, Verwaltung, Übernachtung und Materiallager,
8 = Hilfszug,
9 = Drehscheibe,
10 = Einfahrgleis,
11 = Ausfahrgleis.

lagen sind jedenfalls so einzuordnen, daß der Arbeitsgang in einer Richtung durchgeführt und mindestens ein Überholungsgleis vorhanden ist.

Die Reihenfolge (auf die wir nochmals näher zurückkommen) ist folgende: Zuerst wird bekohlt, dann entschlackt (nicht gleichzeitig, sondern hintereinander), gleichzeitig Wasser aufgenommen und danach besandet. Die Besandungsanlage kann auch zwischen Bekohlungsanlage und Ausschlackanlage aufgestellt sein, während das Ausschlacken beim Vorbild niemals vor dem Bekohlen vorgenommen werden darf, weil sonst eine zu starke Abkühlung des Kessels erfolgen würde. Um nicht in Druck zu kommen, werden auch wir Modellbahner bereits vor Vorhandensein von mehreren Loks ein Parallelgleis vorsehen, zwischen dem die verschiedenen Anlagen liegen, so daß gegebenenfalls 2—3 Loks schneller abgefertigt werden können (falls es unser Fahrplanbetrieb erforderlich macht). Nachdem die ganzen Vorgänge bei uns mehr eine rein visuelle Nachahmung erfahren, sollten wir zumindest die

für die einzelnen Vorgänge im großen erforderlichen Zeiten in etwa berücksichtigen: Das Ausschlacken dauert in der Regel 30—45 Minuten, während die Bekohlung je nach der technischen Anlage 5—15 Minuten erfordert. Als Faustregel gilt das Verhältnis von 1 : 2 (Bekohlung: Entschlackung), so daß auch wir doppelt soviel Ausschlackstände wie Bekohlungsstände einrichten müssen. Unsere kleinen Loks sollten also gut und gern ein paar Minuten beim „Bekohlen, Entschlacken, Sand- und Wasserfassen" verweilen. Dies ist leicht zu erreichen, wenn wir unsere Pseudo-Einrichtungen „motorisieren" und fernsteuern und auf diese Weise wenigstens den mechanischen Ablauf nachahmen.

Soviel für heute. Das nächste Mal einiges über die erforderlichen Gleisanlagen im Großen und deren Reduzierung und Zusammenfassung für Modellbahnverhältnisse.

Der Leser hat das Wort

1. „Lange Wagen" und „Unvollständige Zuggarnituren"

Die vor ca. vier Jahren in der MIBA begonnene und im Heft 16/1968 wieder aufgenommene Diskussion zu diesem Thema stellt auch heute noch ein echtes Anliegen aller Modellbahner dar. Somit ist beiden Einsendern eigentlich nur Lob zu sprechen, daß sie die Diskussion wieder entfachen. Die von allen mit Spannung erwartete Spielwarenmesse brachte zwar einige hochinteressante Neuheiten, aber von einer Komplettierung im angesprochenen Sinn kann wiederum kaum die Rede sein.

Wenn in H0 aufgrund der damit wohl bei allen Firmen verbundenen Produktionsumstellungen sowie unvergleichbar höheren Kosten nur sehr zögernd auf echtes Modellbahndenken (maßstäblich lange oder nur etwas 10% verkürzte Wagen und vollständige Zuggarnituren) eingegangen wird, ist das noch verständlich. Auf der anderen Seite zahlen die Modellbahner gern etwas höhere Preise für vorbildgerechte Wagen, so daß sich eigentlich auch kleinere Serien lohnen sollten. Wenn jedoch zum Beispiel bei einer Firma nur der TEE und ein Oldtimer-Zug (Wagen mit DR-, Lok mit DB-Beschriftung!?) komplett sind, gibt dieser Umstand doch zu denken. Anstatt den freudig begrüßten D-Zug zu vervollständigen, wurden seit dem ersten Erscheinen Wagen vorgestellt, die man entweder auch von einer anderen Firma hätte erhalten können oder deren Erscheinen als nicht so vorrangig betrachtet wurde, so präzis und vorbildgerecht sie auch waren. Vorbildgerechte Wagen bestimmter Bauarten waren nicht zu bekommen; den nur mit UIC-Übersetzfenstern anzutreffenden A4üm gibt es überhaupt nicht. Wenn auch durch die Initiative einer neuen Firma die eben aufgeführten Beanstandungen mindestens gemildert werden, bleibt doch weiterhin die angeschnittene Frage offen. Der berühmte Feld-, Wald- und Wiesenzug, wie er draußen bei der DB fährt, bleibt ein Wunschtraum.

Obendrein, nach welchem Vorbild hat Trix eigentlich den A4üm nachgebildet? Auch nach einem Muster auf der IVA? Im vergangenen Jahr gelang es mir trotz 36 000 km Fahrten mit der DB nicht, das Vorbild zu Gesicht zu bekommen, weder im Süden, noch im Norden, noch im Westen.

Wer nun aber glaubt, die im Kommen begriffene N-Modellbahn habe von ihren größeren Vorbildern so weit gelernt, daß hier die Zuggarnituren nicht nur angefangen, sondern zügig vervollständigt würden, sieht sich auch hier bisher enttäuscht. Der Luftsprung im vergangenen Jahr, als die langen Traumwagen in N erschienen – verständlicherweise waren es zu Beginn nur wenige Typen – erhielt seinen großen Dämpfer, als 1969 nicht ein einziger der noch fehlenden Wagentypen in das Programm einer deutschen Firma aufgenommen wurde. Hinzu kommt noch die fast eigenartige Umkehrung: die in H0 übertriebene 1. Klasse glänzt in „Deutschlands N" durch völlige Abwesenheit – von den Spielzeugwagen der ersten Serie abgesehen. Nur der TEE – welche Duplizität der Ereignisse – ist auch in N maßstäblich lang und vorbildgerecht in der Verarbeitung als vollständiger Zug auf dem Markt. Wie gut haben es doch die Anhänger der Amerika-Modelle. Dort findet man nicht nur komplette Zuggarnituren, sondern auch epochemäßig zusammenpassendes Lokomotiv- und Wagenmaterial, vom sonstigen Zubehör bisher einmal ganz abgesehen. Warum ist dies Denken und Handeln bei den Amerika-Modellen möglich, auf die europäischen Vorbilder anscheinend jedoch nicht anwendbar? Am starken Modelleisenbahnverband sollte es doch nicht unbedingt liegen.

An die deutschen und europäischen Modellbahnhersteller sollte deshalb immer wieder von allen Interessierten die Bitte gerichtet werden, wenigstens in Zweijahreszeiträumen die zusammengehörigen Zuggarnituren auf den Markt zu bringen und dabei zumindest pro Garnitur die Beschriftung einheitlich zu gestalten. Die Modellbahner werden der Industrie sicher Dank wissen.

H.-D. Schmidt, Porz-Grengel

2. Nummernbogen für Triebfahrzeuge

Herr Spiller aus Heidelberg schreibt:

„Die Umnumerierung der DB-Triebfahrzeuge dürfte auch für uns Modellbahner eine einmalige Chance bedeuten!" Und meint dann weiter, daß die Industrie doch Fahrzeuge gleicher Bauart mit verschiedenen Nummern versehen sollte. Oder daß sie Nummernbogen beifügen sollte, ähnlich wie einige Firmen bereits Zuglaufschilder beilegen. Wir sollten halt mal an der richtigen Stelle bohren!

Was wir hiermit auch tun, aber an die Adresse von Herrn Schnabel, Wiesau. Da es industriell zu teuer kommt, so schön es auch wäre, sehen wir den einzigen Weg, Schilder à la Schnabel herzustellen und zwar für jede vorhandene Baureihe jeweils einen Satz, wobei dieser sowohl die alte, die „Uralt"e und auch die neue Nummer mit verschiedenen Betriebsziffern enthalten sollte. Das wäre auch 'nen „Asbach-Uralt" wert. Und vor allem wäre für jeden etwas drin, nicht nur für Herrn Sp., sondern auch für die Oldtimer-Fans. Vielleicht greift Herr Schnabel diese Idee auf und beschert uns dies zu Weihnachten, da es doch dem Bastler nicht schwerfallen dürfte, die ursprünglich vorhandenen Nummern zu entfernen und durch ein „Schnabel-Schild" zu ersetzen, wie in MIBA-Heft 1/69 S. 14 beschrieben.

D. Red.