

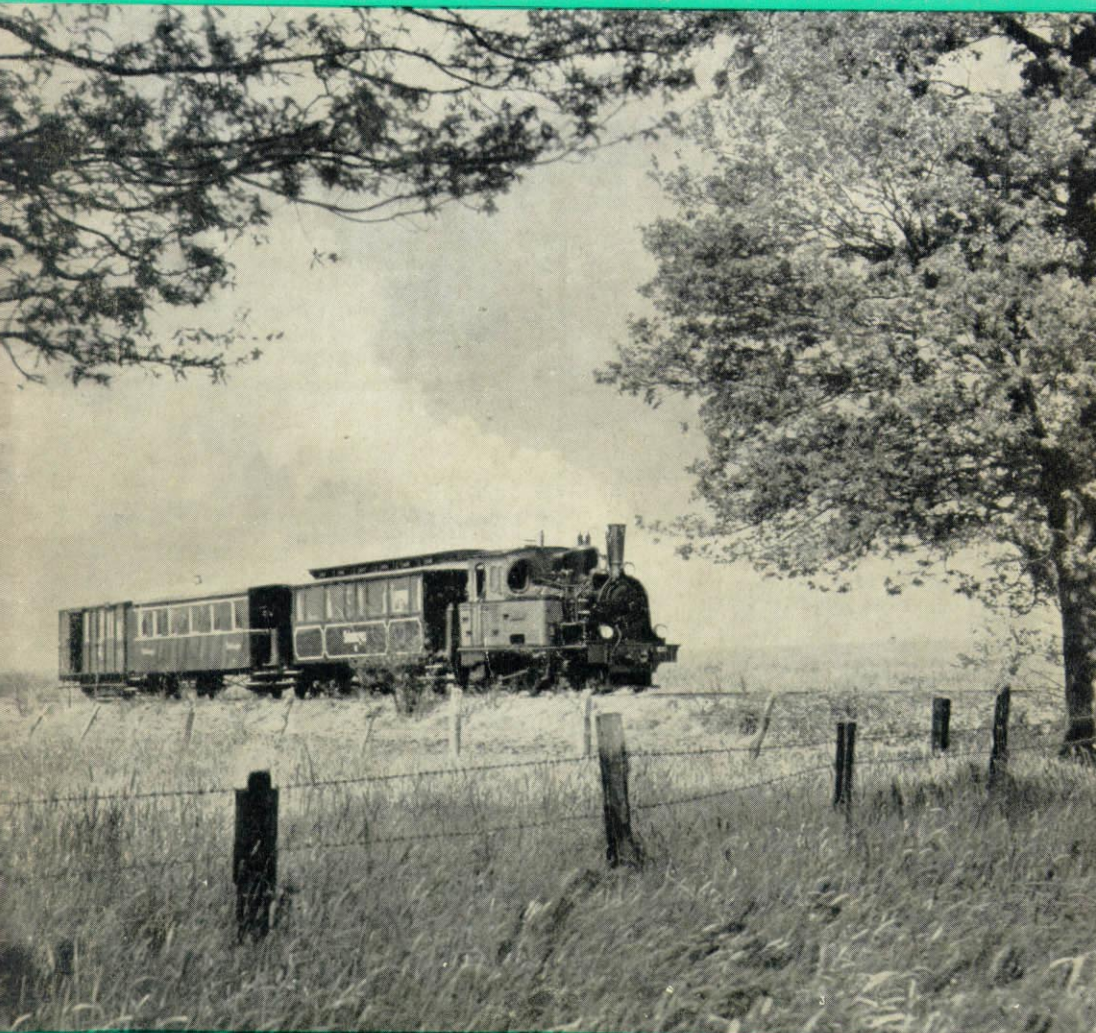
DM 4,-

J 21282 E



# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

29. JAHRGANG  
AUGUST 1977

8

# MIBA

Miniaturlotbahnen

## MIBA-VERLAG

Spillertortgraben 39 · D-8500 Nürnberg  
 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 29

**Kilischees**  
 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 4,-.  
 Jahresabonnement DM 52,-, Ausland  
 DM 65,- (inkl. Porto und Verpackung)

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

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

**Leseranfragen**  
 können aus Zeitgründen nicht individuell  
 beantwortet werden; wenn von Allgemein-  
 interesse, erfolgt ggf. redaktionelle  
 Behandlung im Heft

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

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

\*\*\*\*\*

**Heft 9/77**

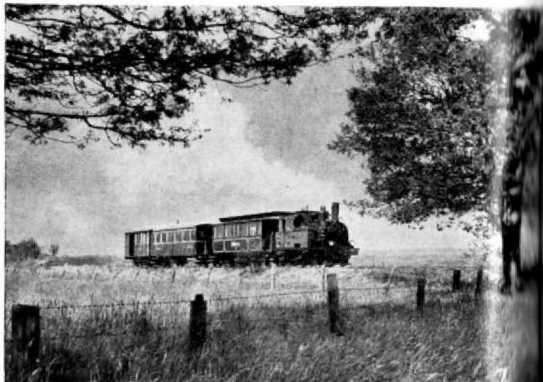
ist ca. 26. 9. in Ihrem Fachgeschäft

## „Fahrplan“

Neue MIBA-Reihe: „Anlagen Revue“	591
Mein H0-Zirkus	593
38 + 50 = 57 (N-Umbauanleitung)	594
Jouef-Neuheiten z. T. ausgeliefert	596
Schmalspur-Mittelpuffer-Prellbock	597
25 Jahre MIBAHNER (H0-Anlage Handke, Frankfurt/M)	598
Roco-Wagen mit Märklin-Kupplungen	604
Thema „Kurzkupplung“ mit Variationen:	
1. Liliput-Vierachser mit Roco-Kurzkupplungen	605
2. Redaktions-Ausführung des Vorschlags Schaefer-Enkeler	606
3. Liliput-Vierachser – kurzgekuppelt in gemischten Reisezügen!	608
4. Kurzkupplung für ältere „Lange“ von Trix und Röwa – für 1,50 DM pro Wagen!	610
Der Tip am Rande:	
Pattex mit Härterzusatz	611
Der Kreis ist geschlossen, oder: Auch eine „Drehbrücke“ ... (0-Anlage Höllner, München)	612
Roco-116 in Wechselstrom-Ausführung	617
Voll elektronische und frei programmierbare Steuerung eines Schattenbahnhofs	618
Der Rangierer als Ra 12-Ersatz	623
Meine selbstgebaute H0-Drehscheibe (3. Teil und Schluß)	624
Die Kleinbahn Ihrhove-Westrhauderfehn (IW) 5. Teil: Post-/Gepäckwagen No. 11 (BZ)	628
Die Elbe-Nordbahn (H0e-Anlage Malinowski, Berlin)	631
Zwischen Hamburg und Tahiti ... (H0-Modelle Denk/Brunner)	633
Eisenbahn-Realismus (H0-Motiv)	637
Modernes Beton-Fernsprechhäuschen (BZ)	638

## Titelbild

Hochsommerliche Bimmelbahn-Romantik – mit der Kamera eingefangen bei der Museums-Schmalspurbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, bei der ein Besuch (siehe auch MIBA 7/77, S. 528) sich immer lohnt, zumal im Sommer! (Foto: Eberhard Kunst, DEV)



# MIBA Anlagen Revue



## In 14 Tagen erhältlich!

In Nummer 1:

- 9 verschiedene Modellbahnanlagen in Z, N und H0
- 93 großformatige, größtenteils ganzseitige Abbildungen
- Gleispläne und textliche Erläuterungen
- 84 Seiten schweres Kunstdruckpapier
- Großformat 23,5 x 16,8 cm
- Preis DM 9,80; erhältlich im Fachhandel oder (zuzüglich DM 0,70 Versandkosten) direkt vom

## MIBA-VERLAG

Spittlertorgraben 39, 85 Nürnberg

## „Anlagen Revue“

ist eine neue MIBA-Broschürenreihe, die in Format, Aufmachung, Qualität der Großfotos usw. der REPORT-Reihe entspricht und eben wegen dieser REPORT-Reihe ins Leben gerufen werden mußte! Die positive Resonanz auf die inzwischen erschienenen REPORT-Nummern mit den (bisher in der Fachliteratur beispiellosen) Anlagen-Großbild-Reportagen hatte u. a. zur Folge, daß uns noch mehr Anlagenberichte zuzügigen, die zum großen Teil qualitativ und umfangmäßig einer Großbild-Reportage würdig sind, und die in der MIBA allein schon platzmäßig nicht zum Tragen kommen können. Die REPORT-Reihe dagegen ist an sich für andere Zwecke gedacht als nur über Anlagen zu

berichten, so daß die Schaffung einer neuen MIBA-spezifischen Publikationsplattform nicht mehr zu umgehen war. Wie der Titel schon andeutet, werden in dieser neuen Reihe die unterschiedlichsten Anlagen „Revue passieren“ – womit wir getreu unserem bewährten MIBA-Stil versuchen, jedem Geschmack gerecht zu werden und für jeden etwas bringen. Ganz abgesehen davon, sind praktisch in jeder Anlage, gleich welcher Bahngroße, irgendwelche Anregungen enthalten, die (im positiven Sinn) verwertbar oder abwandelbar sind oder – falls negativ empfunden – die Kritik herausfordern oder gar zu einer (verbesserten) Alternativlösung reizen.

In diesem Sinne sind wir sicher, daß auch die „Anlagen Revue“ Ihre Zustimmung finden wird und wünschen gute Unterhaltung und zahlreiche Anregungen bei der Lektüre der ersten Ausgabe (der bereits in Bälde eine zweite folgen wird)!

WeWaW/mm

Der Inlandsauflage dieser Ausgabe ist ein Werbeprospekt der Franckh'schen Verlagshandlung beigelegt, den wir Ihrer Beachtung empfehlen.







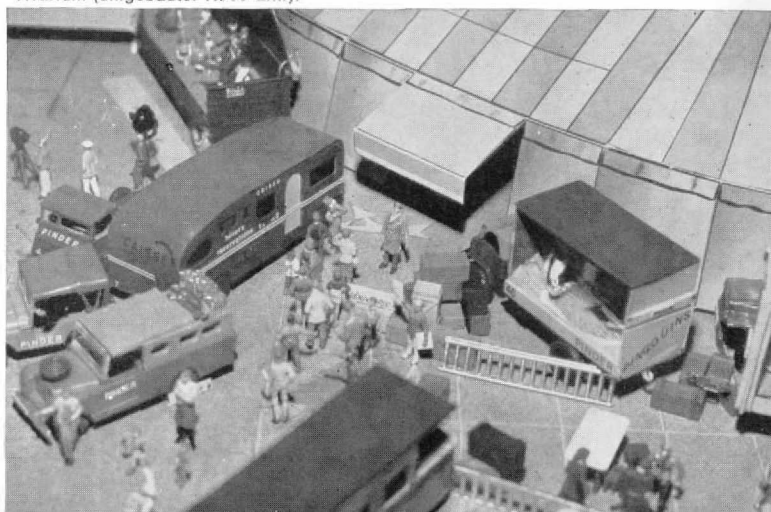


Abb. 2. Lama, Dromedare und Elefanten auf dem Weg ins Zelt. Der Laufkäfig wurde aus einem Vollmer-Maschenzaun gebogen.

Abb. 3. Vom Fernsehen gefilmt: Auftritt von Unterhaltungskünstlern (selbstbemalte Preiser-Figuren).



Abb. 4. Kasse und Eingang ins Zelt; rechts daneben das Pinguin-Vivarium (umgebauter Roco-Lkw).



▲ Abb. 1. Verkehrsgewühl und Menschengetümmel: der Zirkus ist da!

## 75 wilde Tiere, 300 Menschen und 60 Fahrzeuge ...

... gehören zu dem H0-Zirkus von „Direktor“ Jaques Poré aus Gentilly/Frankreich. Mittelpunkt des ganzen „Spektakels“ ist das 50 cm lange, 25 cm breite und 15 cm hohe Zelt aus bunt bedruckter Pappe, das Herr Poré bei einem Zirkusbesuch erstand. Es paßt größtmäßig zum H0-Maßstab, so daß beim Aufbau des Zirkus handelsübliches Material verwendet werden konnte. So entstanden die Fahrzeuge und Käfige größtenteils aus Roco- und Wiking-Teilen, und die Figuren sind fast alle den preiswerten Großpackungen Nr. 325-327 von Preiser entnommen und vom Erbauer selber bemalt. „Farblich nachbehandelt“ wurden auch sämtliche „Miniatur-Bestien“, wobei bis auf die Preiser-Löwen und -Tiger alle Tiere den sog. „Zoo Sets“ (Nr. 1 u. 2) von Airfix entnommen wurden, in denen sich Bären, Kängurus, verschiedene Affenarten usw. finden (als kleiner Tip für Gestalter mit ähnlichen Ambitionen).



Abb. 5. Kann eine gewisse Ähnlichkeit mit „King Kong“ nicht leugnen: der Airfix-Gorilla, der hier vor den Käfigwagen der Tiger posiert. Die Wagen entstanden aus Roco-Anhängern, Faller-Profilen und Messingdraht. Die Schriftzüge auf sämtlichen Fahrzeugen sind aus Aufreibe-Buchstaben, die Nummern mit einer 0,1 mm-Feder aufgemalt.

Herbert Wachert,  
Baunatal

## Achtunddreißig plus Fünfzig = Siebenundfünfzig ...

... ist im vorliegenden Fall kein Rechenfehler, sondern das Rezept zur „Anfertigung eines BR 57-Modells in N-Größe, kombiniert aus den Fleischmann-piccolo-Modellen der BR 38 und BR 50.

Von der 38 werden Kessel, Führerhaus, Steuerung und Triebender „beigesteuert“; das komplette Fahrwerk stammt von der 50. Natürlich sind noch einige Änderungen an den Bauteilen nötig; im einzelnen geht der Umbau so vor sich:

Der 50-Fahrwerksrahmen ist vorn und hinten zur Anpassung an die Länge der Kessel/Führerhausgruppe der 38 zu kürzen. Vorn wird dann ein Schlitz zur Aufnahme eines Kupplungskastens (aus der Bastelkiste) eingefleilt. Die Kontaktplatte der 50 wird ebenfalls übernommen; hier ist lediglich die Drossel zu entfernen und durch eine kleine Drahtbrücke zu ersetzen (Abb. 3). Damit sind die Arbeiten an der 50 schon beendet.

Von der 38 wird bis auf den Fahrwerksrahmen mit Treib- und Kuppelachsen, das Vordrehgestell und die Kuppelstange alles benötigt. Am Kessel werden die Windleitbleche, der hintere Dom und der Oberflächenvorwärmer auf der Lokführerseite entfernt (Abb. 2). Die an der Stelle des Oberflächenvorwärmers entstandene Lücke wird mit einem Abfallstückchen Plastik ausgefüllt und farblich nachbehandelt; damit ist die Kesselpartie bereits fertig.

Am Führerhaus werden die abgerundeten

unteren Teile der Seitenwände entfernt und die Stirnwand etwas verjüngt; die Seitenwandteile werden dann, ohne die Rundung, etwas mehr zur Fahrzeugmitte liegend wieder eingeklebt. An der Unterseite — etwa in Höhe des Stehkessels — wird ein Kunststoff-Abfallstück eingeklebt, in das die (durch die hintere Bohrung des 50-Fahrwerks geführte) Befestigungsschraube greift.

Sodann wird die gesamte Kessel/Führerhausgruppe mehrmals mit Kibri-Flüssigkleber überstrichen, der durch sofortiges Überblasen zum Verdunsten gebracht wird; dies nimmt dem Modell den unrealistischen Glanz und läßt es etwas matter erscheinen. Damit sind die Arbeiten am Oberteil der Lok bereits beendet.

„Nun zum Fahrwerk: Der Steuerungsträger der 38 wird auf Höhe der Steuerungsschwinge abgeschnitten. Beim anschließenden Aufkleben des Trägers auf die Kontaktplatte der 50 ist ein schmaler, dünner Streifen Plastik unterzukleben, um die Steuerung an das Fahrwerk anzupassen. Die Anpassung in Längsrichtung muß durch Probieren ermittelt werden, was aber mit etwas Geschick keine Schwierigkeiten bereitet.

Der zuvor vorsichtig abgesägte Lampenträger des 50-Fahrwerks wird nun unten etwas abgefleilt; er muß eine Höhe von insgesamt ca. 6,5 mm erhalten. Die linke Seite des Lampenträgers wird „entlackt“ und der Lampenträger auf den Steuerungsträger aufgeklebt (Abb. 1).

Die Verklebungen führte ich übrigens mit „Greenit“ aus und bin damit sehr zufrieden;







Abb. 5. Kann eine gewisse Ähnlichkeit mit „King Kong“ nicht leugnen: der Airfix-Gorilla, der hier vor den Käfigwagen der Tiger posiert. Die Wagen entstanden aus Roco-Anhängern, Faller-Profilen und Messingdraht. Die Schriftzüge auf sämtlichen Fahrzeugen sind aus Aufreibe-Buchstaben, die Nummern mit einer 0,1 mm-Feder aufgemalt.

Herbert Wachert,  
Baunatal

## Achtunddreißig plus Fünfzig = Siebenundfünfzig ...

... ist im vorliegenden Fall kein Rechenfehler, sondern das Rezept zur „Anfertigung eines BR 57-Modells in N-Größe, kombiniert aus den Fleischmann-piccolo-Modellen der BR 38 und BR 50.

Von der 38 werden Kessel, Führerhaus, Steuerung und Triebtender „beigesteuert“; das komplette Fahrwerk stammt von der 50. Natürlich sind noch einige Änderungen an den Bauteilen nötig; im einzelnen geht der Umbau so vor sich:

Der 50-Fahrwerksrahmen ist vorn und hinten zur Anpassung an die Länge der Kessel/Führerhausgruppe der 38 zu kürzen. Vorn wird dann ein Schlitz zur Aufnahme eines Kupplungskastens (aus der Bastelkiste) eingefleilt. Die Kontaktplatte der 50 wird ebenfalls übernommen; hier ist lediglich die Drossel zu entfernen und durch eine kleine Drahtbrücke zu ersetzen (Abb. 3). Damit sind die Arbeiten an der 50 schon beendet.

Von der 38 wird bis auf den Fahrwerksrahmen mit Treib- und Kuppelachsen, das Vordrehgestell und die Kuppelstange alles benötigt. Am Kessel werden die Windleitbleche, der hintere Dom und der Oberflächenvorwärmer auf der Lokführerseite entfernt (Abb. 2). Die an der Stelle des Oberflächenvorwärmers entstandene Lücke wird mit einem Abfallstückchen Plastik ausgefüllt und farblich nachbehandelt; damit ist die Kesselpartie bereits fertig.

Am Führerhaus werden die abgerundeten

unteren Teile der Seitenwände entfernt und die Stirnwand etwas verjüngt; die Seitenwandteile werden dann, ohne die Rundung, etwas mehr zur Fahrzeugmitte liegend wieder eingeklebt. An der Unterseite — etwa in Höhe des Stehkessels — wird ein Kunststoff-Abfallstück eingeklebt, in das die (durch die hintere Bohrung des 50-Fahrwerks geführte) Befestigungsschraube greift.

Sodann wird die gesamte Kessel/Führerhausgruppe mehrmals mit Kibri-Flüssigkleber überstrichen, der durch sofortiges Überblasen zum Verdunsten gebracht wird; dies nimmt dem Modell den unrealistischen Glanz und läßt es etwas matter erscheinen. Damit sind die Arbeiten am Oberteil der Lok bereits beendet.

„Nun zum Fahrwerk: Der Steuerungsträger der 38 wird auf Höhe der Steuerungsschwinge abgeschnitten. Beim anschließenden Aufkleben des Trägers auf die Kontaktplatte der 50 ist ein schmaler, dünner Streifen Plastik unterzukleben, um die Steuerung an das Fahrwerk anzupassen. Die Anpassung in Längsrichtung muß durch Probieren ermittelt werden, was aber mit etwas Geschick keine Schwierigkeiten bereitet.

Der zuvor vorsichtig abgesägte Lampenträger des 50-Fahrwerks wird nun unten etwas abgefleilt; er muß eine Höhe von insgesamt ca. 6,5 mm erhalten. Die linke Seite des Lampenträgers wird „entlackt“ und der Lampenträger auf den Steuerungsträger aufgeklebt (Abb. 1).

Die Verklebungen führte ich übrigens mit „Greenit“ aus und bin damit sehr zufrieden;

dieser Kleber bietet die Möglichkeit der Korrektur der Klebestelle innerhalb 5-10 Minuten, was in diesem Falle sehr günstig ist.

Die Verbindung zur Lampe wird mit Hilfe von Kontaktstreifen hergestellt, die von der Kontaktplatte der 38 gelöst werden. Die Streifen werden passend gebogen, auf den Steuerungsträger aufgeklebt und liegen federnd am Lampenträger und am Lampensockel an. Die Verbindung zur Kontaktplatte erfolgt durch direkte Lötverbindung (Abb. 1).

Abb. 3 zeigt das Fahrwerk noch einmal von oben; gut zu erkennen sind der Kupplungskasten (zwischen den Zylindern), der Lampenträger mit Kontaktstreifen und die Brücke an Stelle der Drossel. An der Tender-Frontseite erkennt man die (flexiblen) Nachbildungen der Tenderklapptüren; es handelt sich hierbei um zwei Streifen einer Plastik-Einkaufstüte (innen weiß, außen schwarz).

Es bleibt nun noch die Verbindung zum Tender. Die Tenderdeichsel kann etwas gekürzt werden. Ich nahm diese Kürzung durch mehrfaches Kröpfen vor; sicher keine besonders elegante Lösung, die aber den Vorteil hat, daß der Abstand leicht korrigiert werden kann.

Nach dem Anlöten der Kabel zum Motor und dem Aufsetzen des Kessels kann das Modell

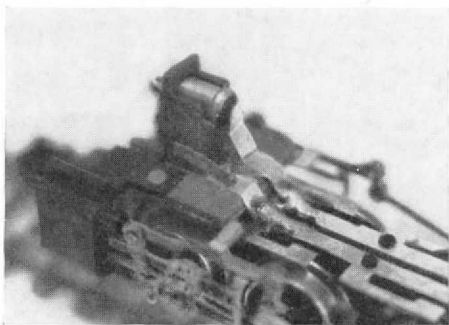


Abb. 1. Nah besehen: der Lampenträger mit den Lötverbindungen zur Kontaktplatte.

nun seine ersten Runden drehen. Die Lok läuft, dank des unveränderten Fleischmann-Antriebs im Tender und des fast original übernommenen Fahrwerks, sauber und ruckfrei durch die kleinsten Radien (192 mm) und vermittelt m. E. einen guten Eindruck ihres Vorbildes.

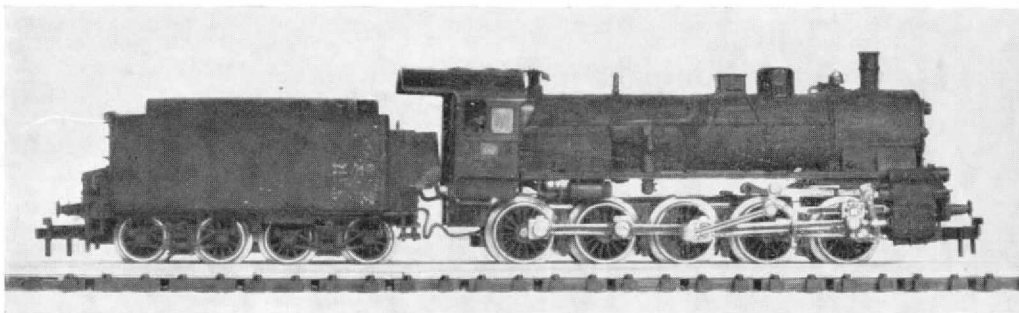


Abb. 2. Das fertige N-Modell der „57“, zusammenkomponiert aus dem gekürzten Fahrwerk einer „50“ und dem modifizierten Aufbauten einer „38“, von der auch der Triebtender stammt. Daß eine „57“ einen vierachsigen Tender hat, ist übrigens nicht vorbildwidrig!

Abb. 3. Das abgeänderte 50er-Fahrwerk von oben; man sieht u. a. den Kupplungskasten (zwischen den Zylindern), den Lampenträger (siehe Abb. 1) und die an den Triebtender angesetzten „Türenklappen“ aus flexibler Plastikfolie, die den Lok/Tender-Abstand optisch verringern (s. Abb. 2).

