DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

Miniaturbahnen

MIBA VERLAG NÜRNBERG DM 4.50 32. JAHRGANG SEPTEMBER 1980 9

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 (z. Zt. verantwortlich)
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. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen obliegt dem Einsender. 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

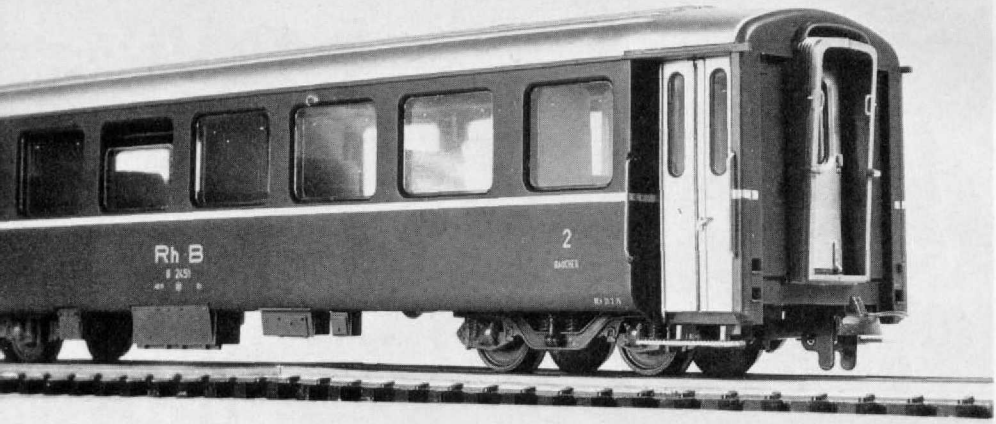
Heft 10/80
ist ca. 20. 10. in Ihrem Fachgeschäft!

Fahrplan

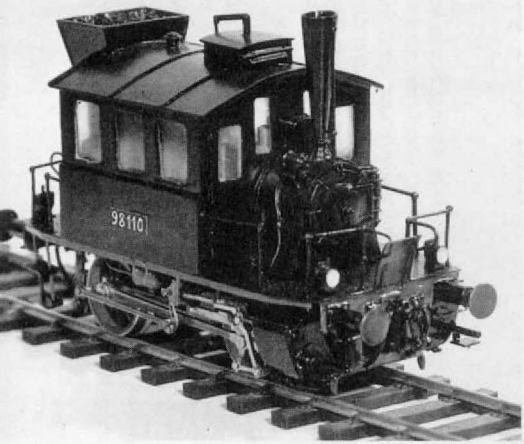
Ein moderner Schmalspur-Vierachser	807
Ein Glaskasten (0-Modell)	807
Kein Glaskasten . . .	807
Die „MOBAG" – Modellbahnbau als „Lehrfach" an der Gesamtschule Bremen-Ost	808
Sechskant-Steckschlüssel	817
Noch eine Lösung: Turmbahnhof	818
MIBA-Gleisplan-Aktion	819
„Drahtesel" in 0-Größe	820
Meine selbstgebauten „N-Wunschmodelle"	822
Bahnhof zwischen zwei Tunnels (Nußbach)	824
LED's: rund, dreieckig, viereckig, oval!	824
Ellok 120 in H0 und weitere Märklin-Neuheiten	828
LCD-Uhrenmodul	828
Einfache Sicherung der Weichengrundstellung	830
Selbstgebastelte Modellfichten in H0	833
Das richtige Klima im Modellbahn-Raum	836
Österreichischer Oldtime-Postwagen (mit BZ)	839
Österreichische Dampflok-Modelle	839
Auch auf deutschen Strecken: Schienenbus à la Perlmodell	842
Die erste „rauchende" Z-Dampflok	843
Modellbahn-Kataloge 80/81	845
Die bewegliche Anlage – auf Metallunterbau	846
Kirchliche und weltliche Großgebäude	850
N-Rathaus von Vollmer	851
Die „RBEV" feiert Jubiläum!	853
Kurzkupplung ohne Kupplung	853
Revue der Anlagen:	
Der TT-„Tatort" (Trimmel, Lindenberg)	854
Eine Z-Anlage mit Spezialitäten (Grimbs, Pfraundorf)	854
Hochbetrieb in der guten Stube (H0-Anlage Rößler, Cochem)	856
Neue Bücher für Ihr Hobby	857

Titelbild

Sie haben gut lachen – die Schüler der MOBAG (Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft) an der Gesamtschule Bremen-Ost, bei denen die Modellbahnerei sozusagen Lehrfach ist. Der große Anlagenbericht auf S. 808 stellt das Gemeinschaftswerk vor.



Ein moderner Schmalspur-Vierachser! **Die Ge 4/4, eine elektrische Schmalspurlok der Rhätischen Bahn, hat Bemo schon im Programm (Besprechung in MIBA 12/79); die zugehörigen, schmucken Vierachs-Personenwagen der RhB sind inzwischen auch auf dem Markt. Es gibt sie wahlweise mit rotem oder grünem Wagenkasten und für 9 oder 12 mm Spurweite. Die mit Inneneinrichtung versehenen, bestens detaillierten Wagen laufen auf fein durchgebildeten Drehgestellen. Beschriftung und Zierstreifen sind sauber aufgedruckt.**



Ein Glaskasten ist dieses von E. Schwittzke aus Hermannsburg gebaute 0-Modell auf jeden Fall, auch wenn die Betriebsnummer vorbildgemäß „98 310" sein sollte.

Kein Glaskasten eignet sich für den Zweck, den die Kollegen vom Gleislager Heilbronn diesem zwischen den Gleisen aufgestellten Holzhäuschen zugedacht haben. Nichtsdestotrotz: eine nette Anregung für ein Klein-Motiv auf der Anlage! (Foto: Michael Fronk, Herrenberg).

„Ent oder weder":

Sammelbox oder Einbanddecke?

In der Vertriebsabteilung der MIBA kommt es mitunter zum (unfreiwilligen und zeitraubenden) Rätselraten – dann nämlich, wenn ein Kunde eine „Sammel-Decke" oder gar eine „Einband-Box" bestellt. Was meint er nun? Die Sammelbox zum Einstellen der MIBA-Hefte oder auch der REPORT- und Revue-Broschüren – oder die Einbanddecke zum Einbinden eines kompletten MIBA-Jahrgangs? Ersparen Sie daher sich und uns kosten- und zeitraubende Rückfragen durch eine eindeutige Bestellung: Sammelbox – oder Einbanddecke!

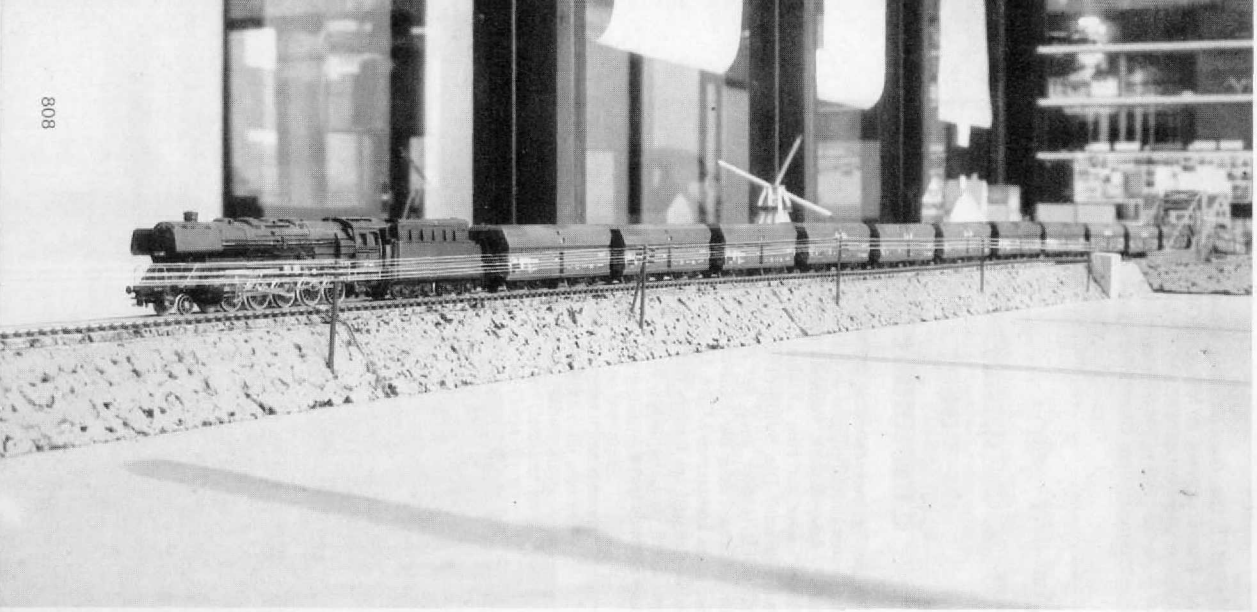


Abb. 1. Ein Erzzug auf der Fahrt durchs „norddeutsche Flachland" zwischen „Blexen" und „Brake". Der Bahndamm besteht aus Kork; die „Begrünung" der Wiesenflächen folgt noch.
(Fotos: W. Petschenik/W. Hecht, Bremen)

Abb. 2 u. 3 (unten). Links: ein Gesamtüberblick über die 12 m lange Anlage; daneben die Werktische der MOBAG. Das Gebilde rechts neben den Bahnhofsgleisen ist übrigens der Rohbau eines Kaufhauses, bei dem die Inneneinrichtung mit sämtlichen Verkaufsständen etc. nachgebildet wird. Rechts: MOBAG-Leiter W. Petschenik und ein Schüler deuten auf das im Hafen von „Brake" liegende Modell des Jollenkreuzers „Pusteblume" (links neben dem Kümo am rechten Kai), mit dem Herr Petschenik – im Großen – in den Ferien durch die Nordsee schippert.

Die „MOBAG" – Modellbahn-Bau als „Lehrfach" an der Gesamtschule

Was ist die MOBAG?

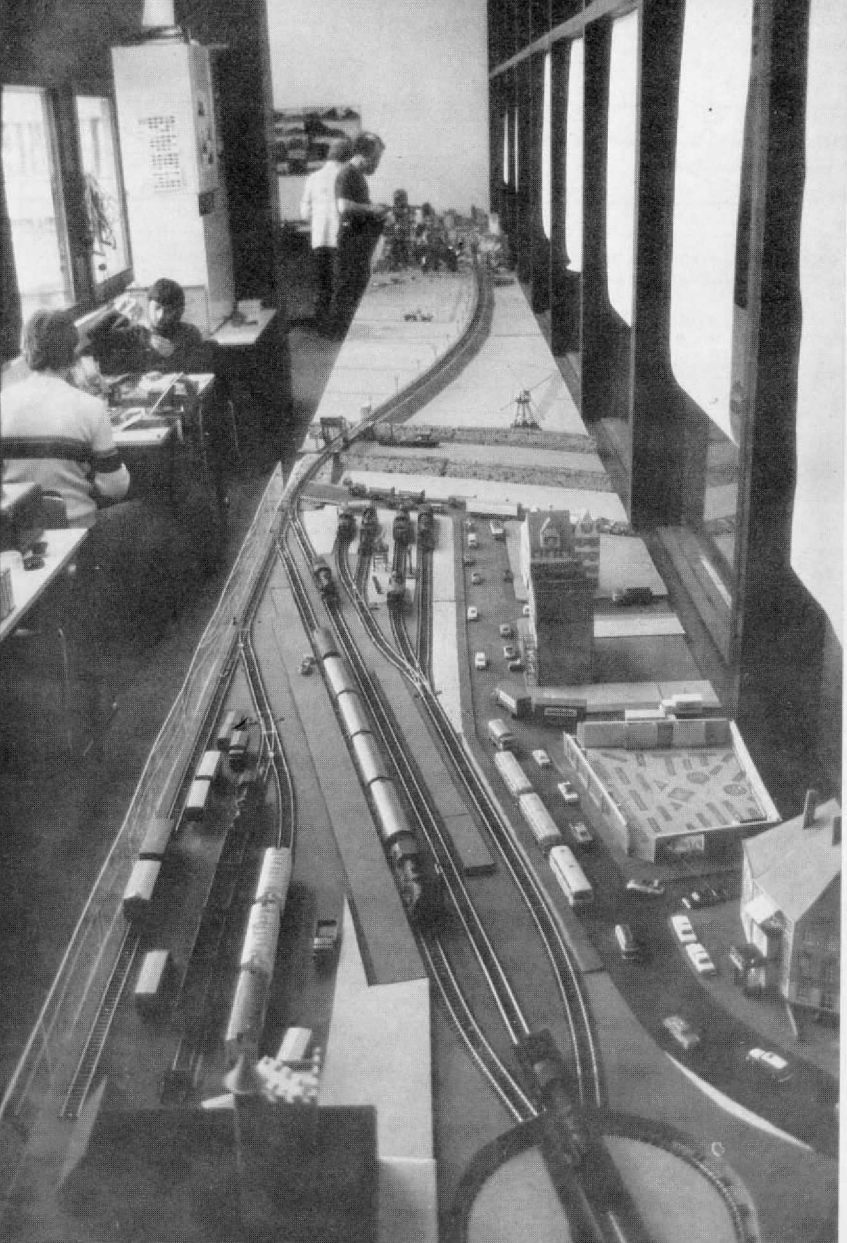
An der „Gesamtschule Ost", einer Ganztagesschule in Bremen, gibt es neben den sonstigen schulischen Arbeitsgemeinschaften seit September 1978 die Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft MOBAG, deren Leiter ich bin. Zur Zeit hat sie 20 Mitglieder – und eine lange Warteliste! Die „reguläre" MOBAG-Schulzeit beträgt zwei Stunden pro Woche; dazu kommt die sinnvolle Planungs-, Aufbau- und Bastel-Tätigkeit in den Frei- und Mittagsstunden unserer Ganztagesschule.

Das Ziel der MOBAG ist der vorbildgetreue H0-Nachbau (überwiegend mit eigenen Mitteln) einer Eisenbahnstrecke in der norddeutschen Landschaft an der Unterweser, wobei besonderer Wert auf die Darstellung der Technik und der Natur gelegt wird. Dabei sollen die Schüler besonders zur Beobachtung und zum kritischen Kennenlernen der Umwelt angehalten werden.

Thema und Motiv

Als Vorbild bzw. Thema hat sich die MOBAG daher eine DB-Strecke der näheren Umgebung ausgesucht, die sich zum Nachbau eignet und interessante Betriebsmerkmale aufweist. Unsere Wahl fiel auf die eingleisige Hauptstrecke von Hude i. O. nach Nordenham. Diese Strecke verläuft parallel zur Weser und verbindet die oldenburgischen Unterweserhäfen Elsfleth, Brake und Nordenham. Eröffnet wurde die Strecke durch die GOE (Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn) am 1. 1. 1877; heute dient sie der Erschließung des Landes Niedersachsen und der Industrie.

Exemplarisch sollen durch die MOBAG der Durchgangsbahnhof Brake und der Kopfbahnhof Nordenham/Blexen dargestellt werden. Dazwischen liegen Wiesen und Weiden des Flachlandes an der Unterweser. Der Bahnhof „Brake" wird geprägt durch den Hafen (mit Güterumschlag, Getreideanlagen und Seeschiffsreparaturwerft mit Slipanlage) sowie einen Schmalspuranschluß mit Schüttgutverla-



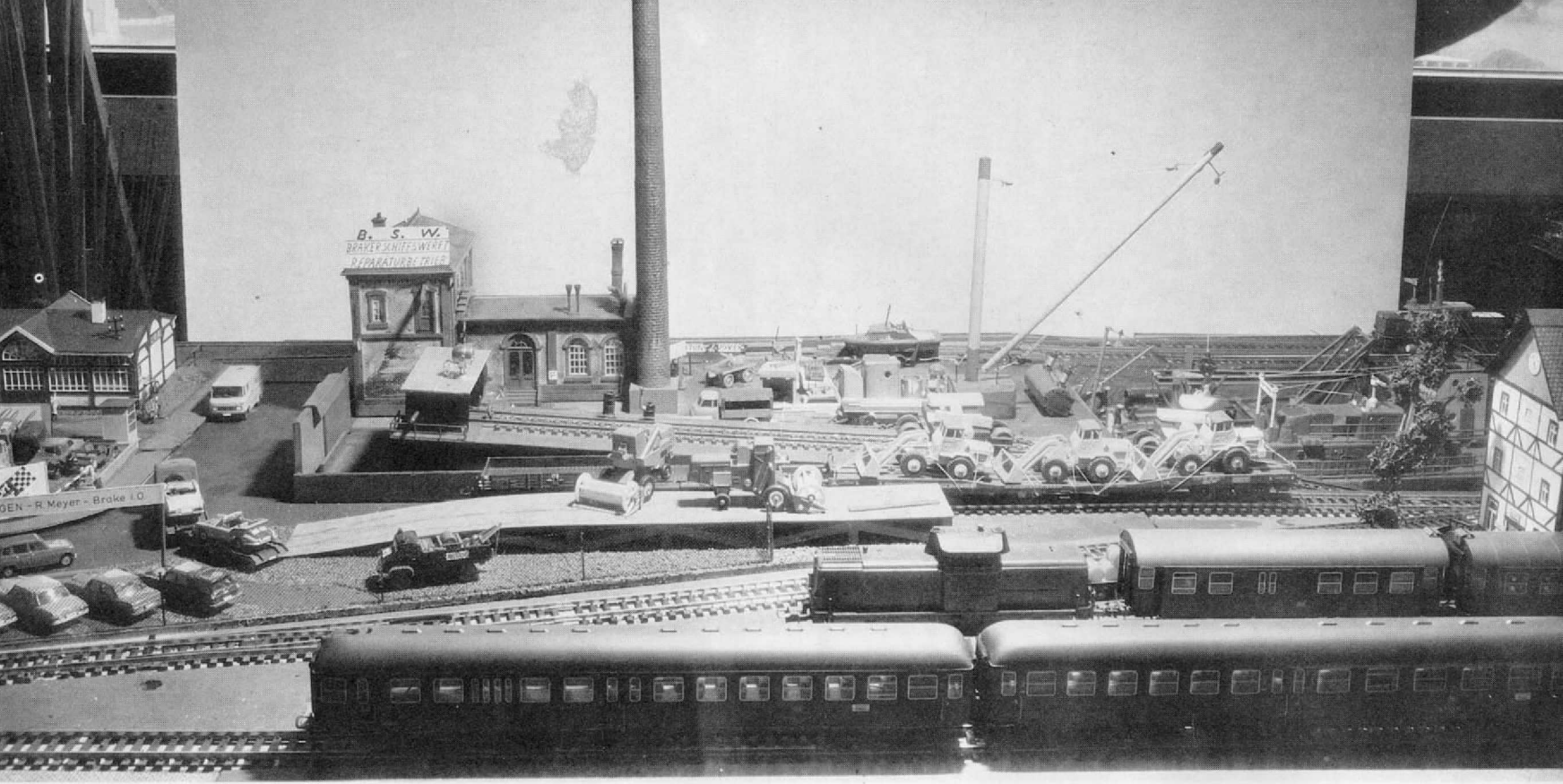
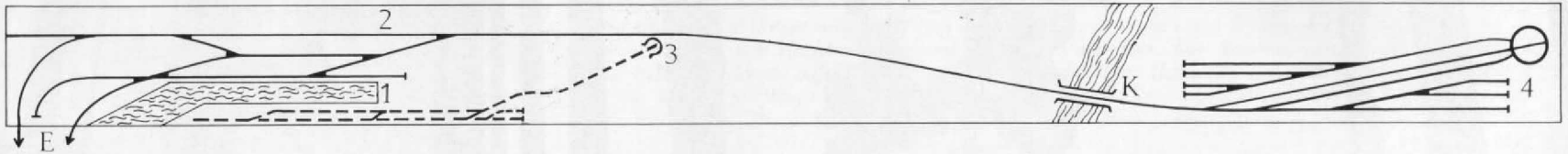


Abb. 4. Blick über die Bahnsteiggleise des Bahnhofs „Brake" auf die Gütergleise und das Werftgelände mit dem aus dem Hafenbecken herausführenden Gleis der Slipanlage (siehe Abb. 7).

Abb. 5. Der Gleisplan der Anlage, wiedergegeben im Zeichnungsmaßstab 1:52. Es bedeuten: 1 = Binnenhafen „Brake", 2 = Bahnhof „Brake", 3 = Einfahrt der – gestrichelt gezeichneten – Schmalspurbahn in die verdeckte Kehrschleife, 4 = Bahnhof „Blexen", E = spätere Erweiterung, K = Klappbrücke über den Kanal.



dung, eigenem Personenbahnhof und Kleinst-Bw. Hier beginnt die (Kehrschleifen-)Strecke der Landeseisenbahn (L.E.B.) in H0e.

Der Bahnhof „Blexen" hat entgegen dem Vorbild ein kleines Bw. Die dazugehörige Ortschaft stellt ein mittelstädtisches Zentrum mit Hotel, Kaufhaus etc. dar, das in natura eigentlich nach Nordenham gehört. Dafür fehlt dem Bahnhof „Blexen" bis jetzt noch der Fähranleger nach Bremerhaven, der im Großen direkt neben dem turm- und zinnbewehrten alten GOE-Empfangsgebäude liegt.

Die Gleispläne beider Bahnhöfe konnten natürlich nicht original, sondern nur unseren Platzverhältnissen entsprechend dargestellt werden. Ebenso stehen viele Bauten (bis auf die beiden Bahnhofsgebäude) nicht am Originalplatz, sind aber typische Vertreter der Landschaft Butjadingen (wie z. B. die Kanalklappbrücke, die Entwässerungs-Schöpfwindmühle oder die Giebelhäuser und Bauernhäuser in Fachwerk- und Backsteinmanier).

Aufbau und Betrieb

Die Anlage ist zur Zeit in einem verglasten Raum der Schule – von außen durch alle Schüler beobachtbar – in einer Gesamtausdehnung von 13 × 2,5 m im Aufbau. Wir hoffen, später einmal den Nebenraum zu „ergattern", um die Fahrstrecke zu verlängern.

Die Anlage entstand (bzw. entsteht weiterhin, denn wir sind ja noch nicht fertig) im Zweischienen-Gleichstrom-System; Gleise, Weichen und das erste Rollmaterial (Roco) stellte die Schule. Mit wenigen Ausnahmen wurden die Gebäude, technischen Anlagen usw. von den MOBAG-Mitgliedern selbst gebaut oder als Dauerleihgabe (wie z. B. Fahrzeuge) zur Verfügung gestellt. Fast alle Häuser entstanden aus Sperrholz oder Pappe und handelsüblichen Plastikteilen (Fenster, Türen etc. von Kibri u. a.). Das geht natürlich langsamer voran als der Zusammenbau von Bausätzen, vermittelt den Schülern aber größere Erfolgserlebnisse und lehrt sie, ihre Umwelt genau zu beobachten. (Hinzu kommt, daß es viele typisch norddeutsche Gebäude wohl wegen ihrer Schlichtheit ohnehin nie als Bausatz geben dürfte). Daher sind auf unserer Anlage noch viele „weiße" Flecken zu finden; auch sind Signalaufstellung, Begrasung usw. noch nicht fertig. Wir wollen uns nämlich noch viele Jahre Zeit lassen, um die Anlage möglichst naturgetreu und vorbildlich zu bauen und zu betreiben.

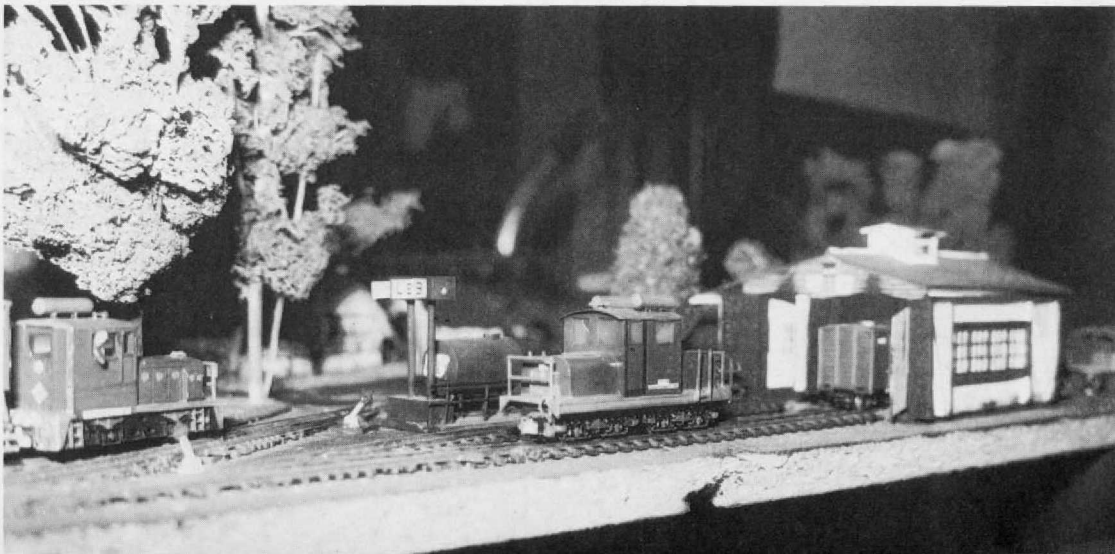
Eine Besonderheit der MOBAG ist das „Grundstücks-System". Die Schüler wählen sich einen kleinen Stadtteil aus und gestalten ihn – der jeweiligen Umgebung entsprechend – selbständig aus. Etliche dieser Platten können mehrfach vergeben und dann als Parkplatz, Marktplatz, Kirmesplatz o. ä. in die Anlage eingesetzt werden.

Der Betrieb der Bahn (zwei Gleisbildstellwerke sind im Bau) soll im Endstadium als Blockbetrieb nach einem Original-DB-Buchfahrplan der Strecke (aus dem Jahr 1959) mit den entsprechenden Fahrzeugen stattfinden. Neben den Loks des Bw Nordenham (bei uns „Blexen") der Baureihe 55^{25}, 56^{20}, 74^{4}, 78, 89^{70}, 91^{3}, 94^{5}, 98^{1} fahren aber auch – wie beim Vorbild – Fahrzeuge der Nachbar-Bw's, also der Baureihen 38^{10}, 50, V 36, V 60, V 100 und V 160. Die Schmalspurbahn dagegen fährt mit „privatem" Fahrzeug-Material ohne Vorbild.

Andere MOBAG's – bitte melden!

Wir möchten mit unserem Bericht auch anderen Schulen eine kleine Anregung zu eigenen Aktivitäten auf dem Modellbahnsektor geben und hoffen, in den nächsten Jahren von weiteren Fortschritten der MOBAG berichten zu können. Falls es weitere MOBAG's im In- oder Ausland gibt, mögen sie sich bei uns melden – wir freuen uns über jeden neuen Kontakt. *MOBAG/W. Petschenik, Bremen*

Abb. 6. Die kleine Lokstation der schmalspurigen Landeseisenbahn (LEB) im Bahnhof „Brake"; die Lokmodelle sind Um- bzw. Neubauten unter Verwendung von Industrieteilen.



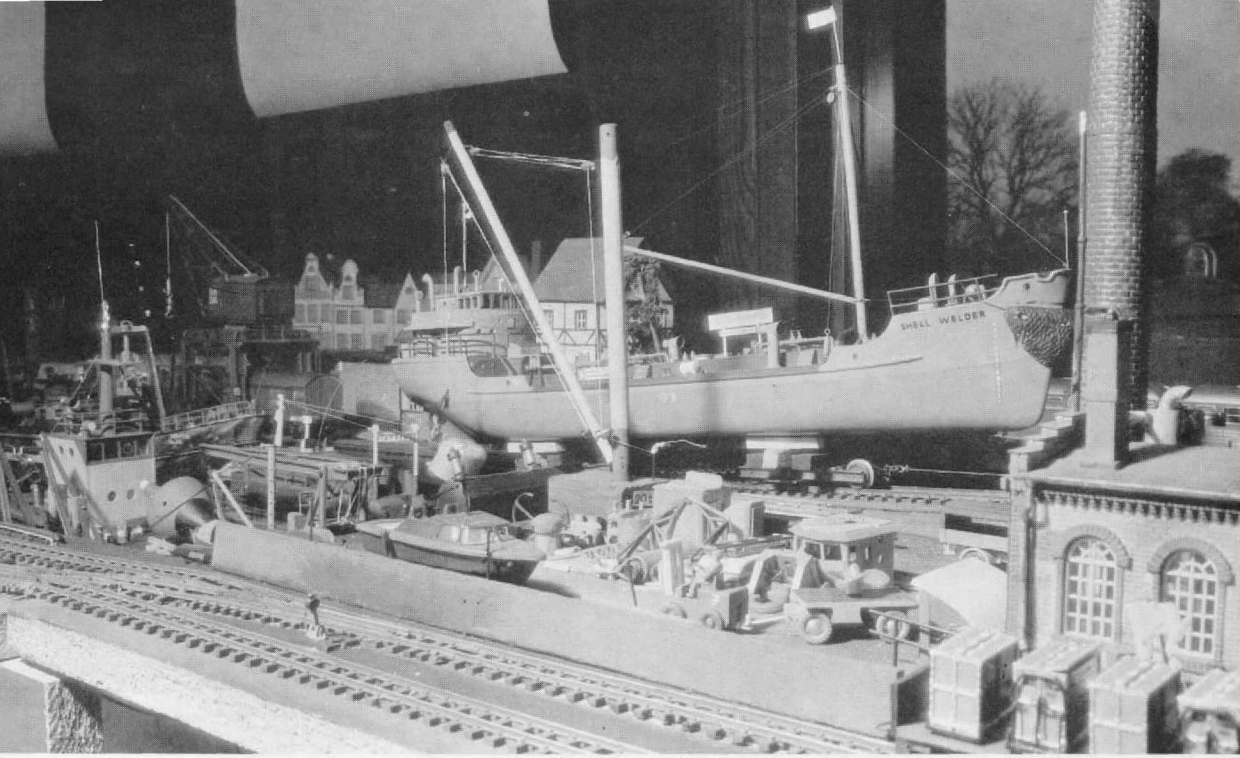


Abb. 7–9 zeigen das Hafenbecken von „Brake", das mit echtem Wasser gefüllt ist (Becken aus Spanplatte, abgedichtet durch einen Überzug aus Zement und Bootsbaukunststoff). Die Schiffsmodelle – Eigenbau-Aufbauten im Maßstab 1:87 auf Bausatz-Schiffsrümpfen – wurden größtenteils von Herrn Petschenik beigesteuert. Die Nachbildung der Slipanlage, mit der ein Schiff an Land gezogen werden kann, ist voll funktionsfähig und wird über einen japanischen Getriebesatz elektromotorisch angetrieben. Mit den Handkurbeln am vorderen Anlagenrand wird der Überladekran (Roco-Umbau) verfahren.