

6/83 35. Jahrgang DM/sFr 6,00
MIBA VERLAG NÜRNBERG
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA



MIBA VERLAG

Werner Walter Weinstötter GmbH u. Co. KG
Schanzäckerstraße 24-26 · 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 35

Geschäftsführer

Dr. Otto Raab

Vertriebsleiter

Wolfgang Löscher

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 6,-
Jahresabonnement DM 82,-, Ausland DM 86,-
(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

ISSN 0723-3841

Heute in Ihrer MIBA	619
Kleinstanlage mit Batteriebetrieb	620
Neue Kleinserienmodelle in H0 und 0 von smf	623
Die Leser-Diskussion	624
Güterwagen auf Maß gebracht (5): Pwgs 41	626
Genau vermessen . . . (N-Motiv)	630
Eisenbahn in der Landschaft (Gotthardbahn)	630
Pendelfahrt nach „Mibabach“ (N-Diorama Hagemann, Hamburg)	632
Maßstäbliche, beleuchtete Emailleschirmlampen in H0 (2)	636
Und „ewijk“ ruft der Berg . . . (H0-Anlage Ewijk, Holland)	639
Formsandgrube und Lorenbahn von Süchteln in H0 (2)	644
Rettet das Bw! (H0-Motiv)	650
150 Jahre deutsche Eisenbahnen	650
Vom Bahnübergang zum Anlagen-Entwurf (mit Pit-Peg-Schaubild)	651
Weitere Triebfahrzeug-Spezialitäten aus Ulm (BBÖ 1029 und BTB E2E)	656
Zwei Stellungnahmen zum Thema „Schattenverkehr“	658
„Altenbeken“ entsteht in Paderborn – in N! (Anlage Rex, Paderborn)	665
Kurz notiert	672
Juni-Marktspiegel	673
Altenbeken, Paderborn und die Baureihe 245	675
Neue Bücher für Ihr Hobby:	
Feldbahnen in Deutschland	675
Die Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn	675
Im Führerstand von Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven	675
Die Rügenschens Kleinbahnen	675
Koll's Preis-Katalog 1983	676
Modellbahn-Anlagenbau	676
Modellbahn-Elektrotechnik	676
Alpenbahnen in Farbe	676
Eisenbahn-Jahrbuch '82	676

Titelbild: Kein Ausschnitt aus einer Modellbahnanlage, wie man auf den ersten Blick vermuten könnte! MIBA-Leser Dr. Horst-Harald Menninger fotografierte dieses herrliche Motiv an der Gotthardstrecke der SBB; mehr dazu auf S. 630.

Heute in Ihrer MIBA

Wenn es Bahnhöfe im DB-Netz gibt, deren Namen so mancher Eisenbahnfreund gleichsam auf der Zunge zergehen läßt, dann zählt dazu ganz sicher Altenbeken – ein Eisenbahnknotenpunkt, der spätestens durch Rolf Ertmers REPA-BAHN II auch Modellbahnern in England und Japan zum Begriff wurde. Auch MIBA-Leser Günter Rex aus Altenbekens Nachbarstadt Paderborn ließ sich durch Rolf Ertmers Adaption des Altenbeken-Themas reizen; Ergebnis: „Altenbeken“ entsteht in Paderborn – in N!“ Auf S. 665 schildert Günter Rex, warum und wie; und wir von der MIBA-Redaktion haben seinen Artikel noch mit einigen Skizzen angereichert, die die Umsetzung des Vorbild-Gleisplans ins N-Modell schrittweise verdeutlichen. Auch Herr Rex schafft sich mit seiner N-Anlage „Altenbeken“ übrigens genau jene dreidimensionale, greifbare Erinnerung, die sich MIBA-Leser Hermann Josef Donkels mit seinem Nachbau der **Formsandgrube und Lorenbahn von Süchteln in H0** (S. 644) bewahrte; das Schlußbild der heutigen 2. Folge – still ruht der See, wo einst geschäftiges Treiben herrschte – beweist wohl deutlich, was wir meinen . . .

Regten wir an dieser Stelle im letzten Heft an, sich mit Kamera und Skizzenblock und tunlichst unter Benutzung der großen Eisenbahn ins Grüne zu begeben, um dort Eindrücke und Anregungen für die kleine Eisenbahn daheim zu sammeln, so macht unser langjähriger Mitarbeiter H. Rothärmel heute quasi den genauen, jedoch nicht minder reizvollen Gegenvorschlag: **Mit der kleinen Bahn ins Grüne: Kleinanlage mit Batteriebetrieb** – so heißt es gleich auf der nächsten Seite, und: warum eigentlich nicht mit Modellbahn und Picknickkorb hinaus in die Natur? Nun, Sie werden schon merken, wie wir Sie mit aller Macht auch in den Sommermonaten, die mancher gern für die „Saure-Gurken-Zeit“ unseres Steckenpferdes hält, bei der Stange halten wollen. Zu diesem Zweck sind auch zwei weitere Artikel von bekannten Autoren gedacht: **Vom Bahnübergang zum Anlagenentwurf – ein typisches Pit-Peg-Projekt** auf S. 651, und – aus der Feder von Stefan Carstens – die 5. Folge der Serie „Güterwagen auf Maß gebracht: Güterzug-Gepäckwagen Pwgs 41“ (S. 626). Beide Autoren haben übrigens schon einiges für die nächsten MIBA-Ausgaben in petto; was das ist, nun – warten Sie's ab! mm

Die nächste MIBA kommt am 18. 7.!

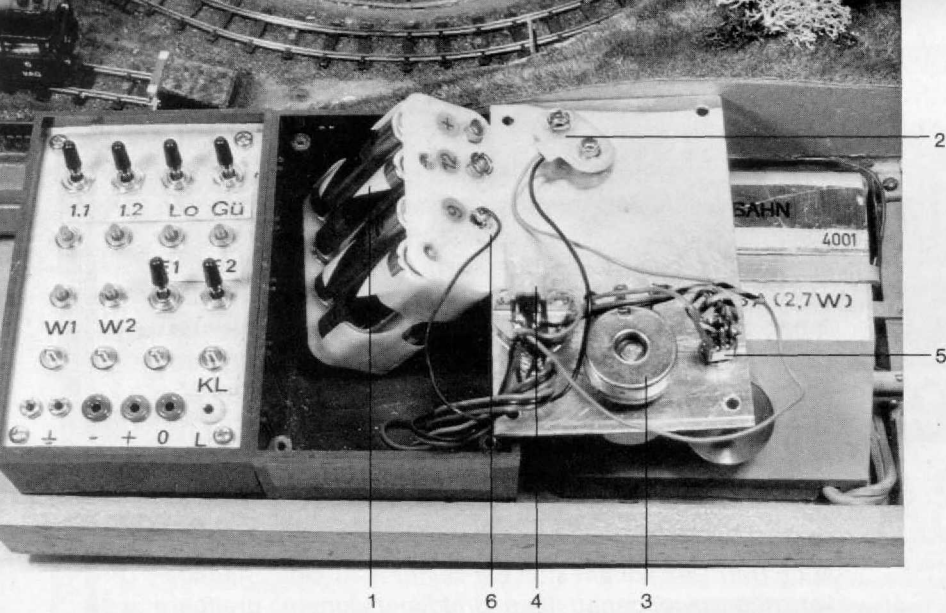


Abb. 1. Das Fahrpult mit geöffnetem Batterie- und Umschaltfeld. Es bedeuten: 1. Batteriekasten mit 8 Mignonzellen. 2. Knopfanschluß. 3. Drahtpotentiometer. 4. Drucktasten-Schalter für Netz-Batterie-Umschaltung. 5. Polwender mit Umschaltkontakten. 6. Anzapfung + 9 V zum Regler $R = 100 \text{ Ohm} / 2,5 \text{ W}$.

Hinaus mit der Bahn ins Grüne!

Kleinstanlage mit Batteriebetrieb

Im Hinblick auf die Jahreszeit kam uns der Beitrag unseres langjährigen Mitarbeiters Ing. H. Rothärmel aus Ulm gerade recht; zeigt er doch eine Möglichkeit, Klein- und Kleinstanlagen bei sommerlichen Temperaturen im Freien betreiben zu können, an der frischen Luft und überdies un-

abhängig vom Stromnetz. Stichwort: Batteriebetrieb.

Ing. Rothärmel meint, daß über diese Thematik in der Fachliteratur bisher wenig zu finden ist, und hat sich deshalb Gedanken über das „Wie“ gemacht.

Die Redaktion



Abb. 2. Daß auch auf einer Kleinstanlage „was los sein“ kann, zeigt diese Szene mit Milchkannenverladung und Personenzugabfertigung.

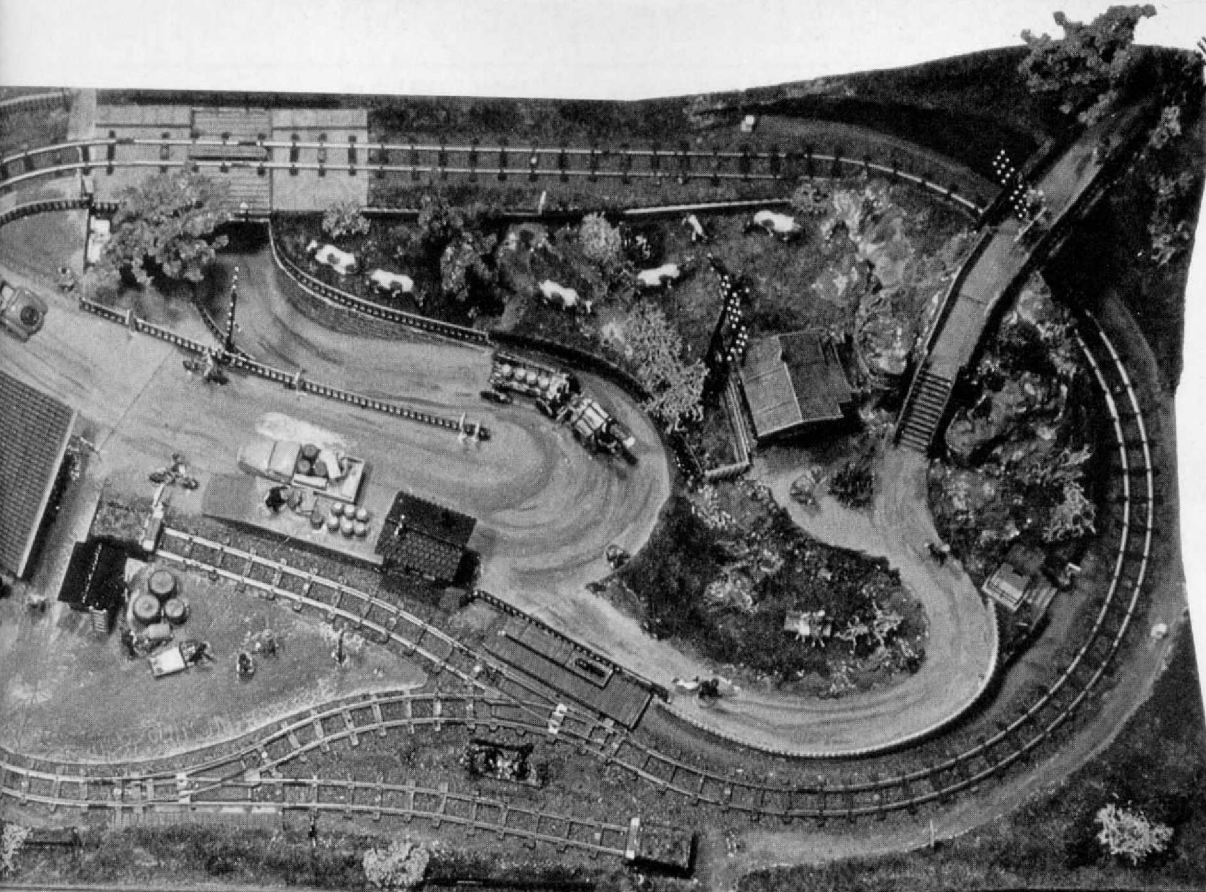


Abb. 3. Die kleine H0e-Anlage (60 x 34/46 cm) aus der Vogelperspektive. Unten rechts ist das Fahrpult mit Schaltfeld, Batterie- und Umschaltfeld sowie das Netzfahrgerät installiert (vgl. Abb. 1).

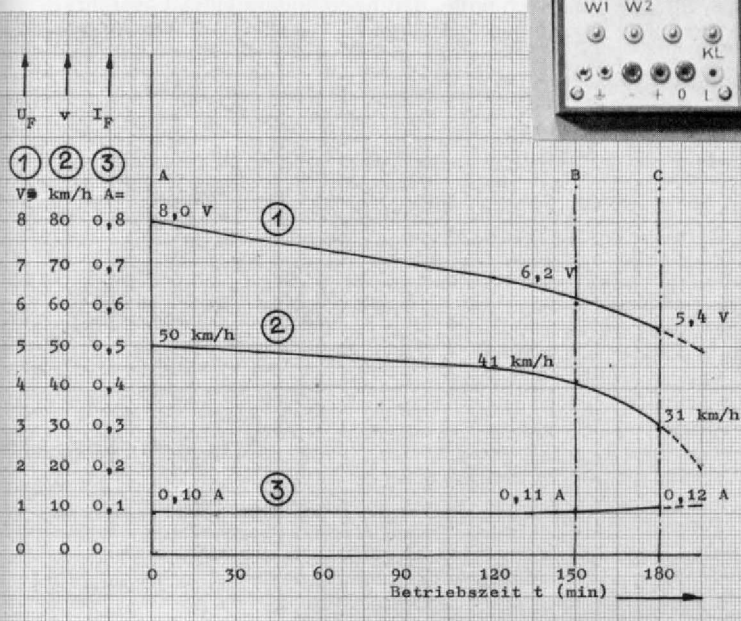


Abb. 4. Spannungs-, Strom- und Geschwindigkeitsverlauf in Abhängigkeit von der Betriebsdauer bei Batteriebetrieb.

A: Beginn der Batterieentladung $t = 0$ min.
 B: Beginn des Abfalls der Kurven 1 und 3 (Batterie rund 75% entladen) $t = 150$ min.
 C: Ende des Versuchs (Batterie rund 95% entladen) $t = 180$ min.
 U_p = Fahrstromstärke (A). Sie ist um den Spannungsabfall am Regelwiderstand kleiner als die Batteriespannung.
 v = Umgerechnete Geschwindigkeit (km/h) auf den Maßstab H0 (H0e) 1:87. 50 km/h entspricht 16 cm/sec.

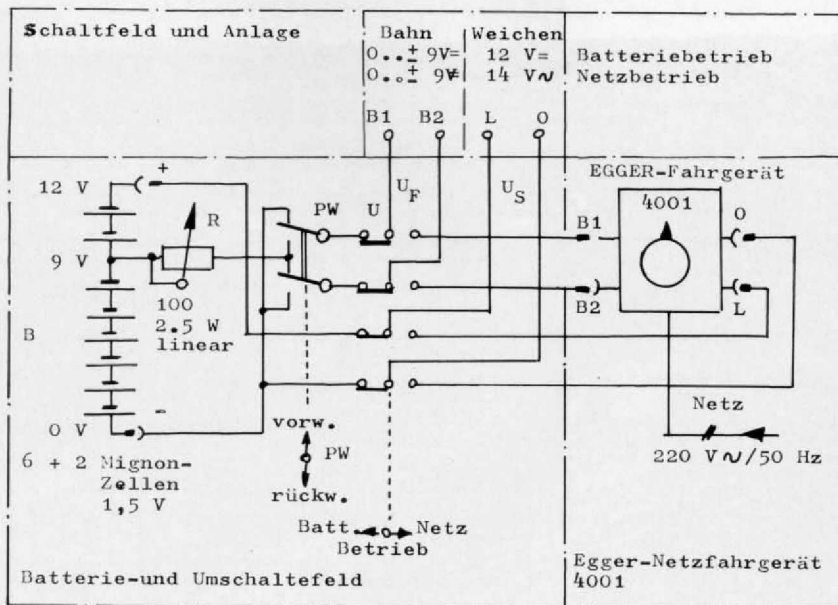
Der Versuchszug bestand aus einer Trambahnlok (OEG 102), einem Gepäckwagen und zwei Personenwagen von Egger.

Abb. 5. Schaltung der Stromversorgung für Netz- und Batteriebetrieb.

B = Batterie, 6 + 2 Mignonzellen in Reihe geschaltet mit Abgriff bei 9 V

R = Regelwiderstand mit Drahtwicklung 100 Ohm + 2,5 Watt, linear, zum Regeln der Fahrspannung $U_p = 0-9\text{ V}$

PW = Polwender mit 2 Umschaltkontakten
U = Umschalter; Druckschalter m. Rast- und 4 Umschaltkontakten. Taste gezogen: Batteriebetrieb; Taste gedrückt: Netzbetrieb



Es handelt sich um eine H0e-Kleinanlage, die einer Schmalspurbahn der 30er Jahre nachempfunden ist; durch die Art und Anordnung der Gebäude, Wege, Zubehör usw. wirkt sie nicht überladen und läßt mit kurzen Lokomotiven und Wagen einen bescheidenen Betriebsablauf mit Lokwechsel und Güterabfertigung zu. Die Anlage kann entweder mit dem Netz-Fahrgerät im Hause oder mit eingebauten Batterien z. B. im Garten betrieben werden. Diese Betriebsart der Stromversorgung ist besonders für Klein- und Kofferanlagen der Baugrößen H0e, N und Z geeignet.

Die Abb. 2, 3 u. 6 zeigen die Kleinanlage, die Abb. 1 deren Fahrpult, die Abb. 5 die einfache Schaltung und die Abb. 4 die Spannungs-, Strom- und Geschwindigkeitskennlinie während der Be-

triebszeit. Die Spannungskennlinie entspricht der Entladekurve der Mignon-Batterien $6 \times 1,5\text{ V}$.

Da der Fahrtrieb mit Mignon-Batterien 1,5 V mit etwa 1,60 DM je Betriebsstunde teuer ist, ist es ab etwa 60 Betriebsstunden billiger, wiederaufladbare Mignon-NiCd-Akkus mit passendem Netzladegerät anzuschaffen. Die Kapazität der Akkus ist kleiner als die der Batterien gleicher Größe und damit die Betriebszeit je Aufladung geringer.

Batterien, Akkus und Ladegeräte sind im örtlichen Rundfunkhandel sowie im Elektronik-Verstandhandel zu haben.

Meine Kleinanlage soll hinsichtlich der Netz- und Batterie-Stromversorgung nur ein Beispiel sein. Ich hoffe, daß noch andere MIBA-Leser ihre Lösungen vorstellen!

Hans Rothärmel, Ulm



Abb. 6. Eine weitere, typisch „provenzielle“ Szene aus der Kleinanlage mit Batteriebetrieb.



Neue Kleinserien-Modelle in H0 und 0 von smf

In schweizerischer Kleinserien-Präzision sind zwei Neuheiten gehalten, die smf/ag jetzt zur Auslieferung bringt. Zum einen ist dies der Tm II der SBB, ein Schienentraktor mit gewisser Ähnlichkeit zur Köf II, im Maßstab 1:43,5. Selbstverständlich für „0“ sind die Federpuffer und die Haken-Ösen-Schraubkupplungen funktionell ausgebildet. Ein vorbildgerechtes Puffer-an-Puffer-Fahren ist somit möglich. Beweglich ausgeführt sind die Schutzgeländer an der Rangiererbühne und können hoch- bzw. abgeklappt werden. Der Preis für das auf beide Achsen mit Gleichstrom angetriebene Modell (Abb.

unten) liegt bei ca. 900,- DM. Die zweite Neuheit ist in H0 gehalten und stellt den Dampftriebwagen UeBB Czm 1/2 der Uerikon-Bauma-Bahn dar (Abb. oben). Auch hier läßt die Detaillierung kaum Wünsche offen, sei es nun die filigrane Steuerung, die Pufferbohle (Bremschläuche etc. liegen extra bei) oder die äußerst realistisch gestaltete Inneneinrichtung mit Holzbänken und Gepäckablagen. Der Antrieb auf eine Achse erfolgt ebenfalls mittels Gleichstrommotor. Die Generalvertretung in der BRD für die smf/ag-Modelle liegt bei der Firma Herkat in Nürnberg.





Die Leser-Diskussion

Kein realistischer Schock auf der Anlage!

(zu MIBA 4/83, S. 459)

Es ist mir von vornherein klar, daß ich mit dem nochmaligen Anschneiden des Themas von Herrn Krischer nicht die geringste Chance habe, irgendwelchen Anklang bei Ihnen zu finden. Ich kann es mir aber trotzdem nicht verkneifen, noch einige Äußerungen dazu zu machen. Von vornherein, Herr Krischer hat absolut recht! Über die Stellungnahme des Herrn WeWaW bin ich eigentlich ziemlich enttäuscht. Erinnert man sich an seine Stellungnahme zum Maßstabsproblem gegenüber Herrn Faller, kann man nur sagen, sie war hervorragend, unwiderlegbar und richtig! Aber dies nur am Rande. Daß ich mich nun nochmal zu Herrn Krischers beachtetester Kritik äußere, kommt folgendermaßen:

Am Tag, als ich mir die MIBA 4/83 abholte, konnte ich in meiner Straße aus nächster Nähe einen Großbrand mit ansehen. Ich konnte auch das Entsetzen der direkt Betroffenen mit ansehen und die für den einzelnen verheerenden Folgen! Das Paradoxum dazu wäre, nun als Modellbahner in ein Fachgeschäft zu gehen und Material für eine Kleinkatastrophe oder einen Brand etc. zu beschaffen, und zu Hause dann mit viel Phantasie eine ähnliche Szene zu arrangieren, um sich letztendlich auch noch daran zu erfreuen.

Ich finde außerdem, zu den „gebrandmarkten Realisten“, gehören wir doch alle irgendwie, was aber noch lange nichts damit zu tun hat, in der Modellbahn nur die heile Welt sehen zu wollen. Herr WeWaW ist bestimmt nicht der einzige, der erkannt hat, daß neben den Rosen die Dornen stehen, und zurecht wird die Modellbahnerei als das Hobby mit den meisten Möglichkeiten gepriesen, was aber doch noch lange nicht bedeuten muß, neben dem Licht auch gleich in irgend einer Form den Schatten darstellen zu müssen.

Wie kann man nur sagen, daß die Realität als Maßgabe für eine Anlage förmlich nach der Nachgestaltung solcher Dinge verlange. Unsere Anlagenflächen sind im Vergleich zum Vorbild sowieso schon winzig klein, aber ein Fleckchen wird sich schon noch irgendwie finden, um zu „verewigen“, wie man sein Auto zu Schrott fuhr oder die Familie vor ihrem abrennenden Haus steht. Nein, action und „Leben“ gibt es mehr als genug auch in anderer Hinsicht. Selbst wenn man zehnmal am Tag Betrunkene beim Prügeln zusehen kann, wird man doch wohl kaum das Verlangen zum Umsetzen ins Modell haben und sei es auch nur, um bei Besuchern seinen Ideenreichtum zu propagieren. Realist sein heißt doch wahrhaftig nicht Dinge nachbilden, über die ich im alltäglichen Leben stolpere, und verletzte Gemüter haben wir sowieso schon genug.

Was heißt außerdem: ein allzu kitschiges Motiv auf der „Heile-Welt-Anlage“! Verlogenheit, besonders die moralische, ist auf einer Anlage sowieso schlecht definierbar, weil wohl kein Betrachter so hintergründig denkt. Die Unglückszene etc. aber ist doch wohl unschwer sofort als solche zu erkennen. Wenn Herr WeWaW das Wort verlogen gebraucht, dann müßte er jegliche existierende Modellbahn zumindest

ähnlich bezeichnen, denn in vielen Dingen schneidet die Modellbahn als Komplex gesehen im Vergleich zum Vorbild wirklich schlecht ab, z. B. Maßstäblichkeit, wobei natürlich der Maßstab in Relation zu den Möglichkeiten gesetzt werden muß. Erkennen lassen also die wenigen Zeilen des Herrn WeWaW noch gar nicht viel.

Was die Toleranz betrifft, sollte dieselbe ein jeder besitzen, nur eben am richtigen Ende. Ist man denn soviel phantasievoller, wenn man eine Unfallszene oder ähnliches mit „handwerklichem“ Können entsprechend darstellt? Ich glaube außerdem kaum, daß es schwieriger ist, die „Sache“ aufs Negativ zu bringen, als bei anderen realistischen und kniffligen Detailangelegenheiten. Was die Information der Gleichgesinnten betrifft, so wäre eine ganze „Serie“ über Lebensrealistik in negativer Form notwendig, um vielleicht irgendwelche „Spezialkniffe“ dazu mitzubekommen. Hoffentlich werden Redakteure da nicht mal zu schwach.

Ich möchte einmal wissen, wie groß der Realitätswunsch der Käufer bei eigenem Betroffensein noch ist. Wie gesagt, die Möglichkeiten sind unausschöpflich, ein Spiegelbild des Realitätsgeschehen zu schaffen, wobei es nicht irgendwann einmal zu einem Wettbewerb im Dioramenbau für „Negative Zeiterscheinungen“ kommen muß.

Es mag ja sein, daß Verpflichtungen für Berichte bestehen, doch ein bißchen mehr Verständnis läßt sich doch auch für den Anti-Katastrophenmodellbahner aufbringen.

Die Worte am Schluß mögen auch nicht jedermanns Geschmack sein. Es geht doch nicht darum, eine heile oder eine nicht heile Welt darstellen zu wollen, sondern vielmehr darum, die „Katastrophe“ „ungezündet“ im Modell auf der Anlage dahinschlummern zu lassen, wobei der Wert menschlich gesehen gleich Null ist.

Es ist klar, daß niemand der Realität entweichen kann und sie ungefiltert akzeptiert werden muß, wobei auf der Modellbahn die Harmonie schon eher in der eigenen Hand liegt.

Wie dem allem auch sei, man könnte hieraus eine ganze Leserdiskussion machen, was jedoch gar nicht meine Absicht ist; nur hätte ich von Herrn WeWaW eine ausgewogenere Gegenreaktion erwartet.

Wir sind im Modellbahnbereich sowieso schon mit „Randthemen“ überfüllt und ich glaube auch nicht, daß die MIBA den Mut zu einer weiteren allgemeinen Stellungnahme hat, wobei ich aber bestimmt nicht der einzige bin, der diese Einstellung vertritt, weil sich wohl viele den realistischen Schock nicht unbedingt auf der Anlage holen müssen. Außerdem fällt für mich ein Detailstudium für solche Szenarien sowieso weg, weil das Verhältnis zwischen dem Sinn eines Hobbys und dem „Verwirklichungsmittel“ einfach gestört ist.

K. Forschepoth, Berlin



Mit der Realität leben!

(zu MIBA 4/83, S. 459)

Ich selbst bin seit ca. 20 Jahren leidenschaftlicher Modelleisenbahner und kann diesen, sehr geehrten Herr Krischer, Ihren Traum nicht teilen.

Zur Zeit baue ich meine fünfte „Kleine Welt“ auf, mit aller Liebe zum Detail.

Dazu gehören, da wir in der Realität leben, auch die von Ihnen angeprangerten Szenen, die ja nun einmal Wirklichkeit sind. Nun, ich werde mich von keinem Moralapostel davon abbringen lassen, weiterhin solche Szenen in „meine kleine Welt“ zu übertragen.

Und ich bin sicher, sogar überzeugt, ich spreche für eine große Zahl von Modellbahnern. Und, Herr Krischer, für uns ist dieses Hobby, mit aller Liebe zum Detail, ein wertvolles Kleinod, und kein Modelleisenbahner wird den Bau dieser Szenerie als vergeudete Zeit ansehen. Und glauben Sie mir, lieber Herr Krischer, die Umweltschutz-Mentalität bei uns Modelleisenbahnern wird dadurch nicht vernichtet. Gerade, weil wir der Realität ins Auge sehen.