

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

Miniaturbahnen





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 34

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 5,-,
 Jahresabonnement DM 68,-, Ausland DM 72,-
 (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.
 Leserfragen 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

Fahrplan

Heute in Ihrer MIBA	3
Mit der Bahn durch die Stadt ... (Schmalspur-Motiv)	4
„Prost Neujahr“ in der Kellerbahn mit der Kellerbahn	4
Mit der Bahn durchs Dorf	5
Die 38 2609 (preußische P8) als H0-Modell von Fleischmann	6
Wert und Unwert von Zugkraft-Messungen im Kleinen	8
Universal-Fahrpult „ASC 1000“ von Roco	10
Am Odenwald ... (H0-Motiv MEC Weinheim)	13
Luftentfeuchter im Miniformat	13
Innenbeleuchtung für Reisezüge – mittels Leit-Kurz-Kupplung	14
Die Anlage der vier Jahreszeiten (N-Anlage MEC Immenstadt)	16
Eisenbahn-Museum im Schrank	23
Güterwagen auf Maß gebracht: 1. Gedeckter Güterwagen Gm 39 (mit BZ)	24
Mein Metall-Unterbau aus dem „Stabil-Baukasten“	28
Ein OB als Fdl	30
Volt- und Amperemeter – auf mehrere Stromkreise schaltbar (zu MIBA 11 · 81)	30
IC-Triebwagen ET 403 als Lima-H0-Modell	31
Beweglicher H0-Wasserkran – mittels Hitzdraht	33
Rai-Mo's Plastik-Krokodil in 0	34
Langenschwalbacher – noch nicht passé!	35
Januar-Marktspiegel	36
Die Leser-Diskussion	37
Flußhafen und Dampflok-Bw (H0-Anlage Sielaff, München)	39
DDR-TT auf einem U	44
Comeback für den ET 403 – als „Lufthansa-IC“	45
Zugkrafterhöhung durch Haftreifen – in H0 (2)	48
Pit-Peg korrigiert: Das „Schwalbennest“ am Bahnhofskopf	50
Alt-Köln in N, 2. Teil (Dr. Lingen)	52
Vorbildgemäßes Drucktasten-Stellwerk im „Zweihand-Verfahren“	54
Ae 4/7 der SBB als H0-Modell von Liliput	56
Gründerzeit-Zutaten für den Bahnhof „Bonn“	58
Kurz notiert	59
Schnellzughalt im Dorfbahnhof (zu MIBA 9/81)	62
Neue Pendelverkehrs-Bausteine von BKR	62
Ein Bahnhofsdiorama aus der Schweiz (H0)	63
Neue Bücher für Ihr Hobby:	
Katalog der Reichsbahn-Einheitslok	64
Stadtschnellbahnen der Sowjetunion	64
Von der Pferdebahn zum Pegnitzpfeil	64
Kleinbahnen im Sauerland	64
Baureihe 05	65
Elektrischer Zugbetrieb bei der DR	65
Mit Rauch und Dampf	65
Dampflok der DR und PKP in Stereo	65

Heute in Ihrer MIBA

„Heute in Ihrer MIBA“ ist nicht nur dieser Vorspann neu, mit dem wir Ihnen, liebe Leser, künftig einen schnellen Überblick über den Inhalt Ihrer MIBA geben wollen. Gleichzeitig wollen wir diesen Vorspann dazu nutzen, sozusagen „von Haus zu Haus“ über einiges zu informieren, was wir (die Macher der MIBA) uns für Sie (die Leser der MIBA) so ausgedacht haben.

Ausgedacht haben wir uns beispielsweise neue Formen der Neuheiten-Besprechungen. Wir waren es allmählich leid, immer wieder aufs neue Wendungen zu formulieren wie etwa „... weitestgehende Detaillierung bei makellosem Finish demonstriert auch bei diesem Modell wieder den hohen Standard heutiger Großserienfertigung ...“ – Stereotypen, die durch permanente Wiederholung an Glaubwürdigkeit nicht gerade gewinnen und die man zudem allenthalben lesen kann. Statt „preisend mit viel schönen Worten“ wollen wir jetzt mit einem **Prüfprotokoll** versuchen, das Wichtigste über die jeweilige Neuheit in übersichtlicher Tabellenform zu vermitteln, was auch einen Vergleich der einzelnen Typen und Fabrikate erleichtern mag.

Quasi Gegenstück zu diesem Prüfprotokoll soll der **Marktspiegel** darstellen, mit dem wir gleichfalls Neuland betreten – Neuland, das sich hoffentlich als fruchtbar erweist. Im Marktspiegel versuchen wir, Sie in aller Kürze, aber doch möglichst umfassend, über die bei Erscheinen des Hestes im Fachhandel eingetroffenen Neuheiten zu unterrichten. Mehr darüber auf S. 36, wo Sie die Januar-Ausgabe dieser neuen Rubrik finden.

Neu ist last not least, daß wir den Umfang des Redaktionsteils erneut erweitert haben und Ihnen nunmehr 65 Seiten präsentieren; das sind rund 10 mehr als im Heft 1/81 und 14 mehr als in Heft 1/80; ein Blick nach links, auf den „Fahrplan“, zeigt, daß wir allerlei zu bieten haben. Daß dies nicht zuletzt durch das gleichfalls gestiegene Anzeigen-Aufkommen ermöglicht wurde und hoffentlich weiterhin wird, sei hier einmal mit aller Deutlichkeit gesagt; nur dadurch war es uns trotz der notwendig gewordenen Preiserhöhung möglich, den Redaktionsumfang abermals zu erweitern.

Erweitern wollen wir auch in Zukunft die Kontakte zwischen Leserkreis und Verlag, indem wir nach wie vor den Menschen im Mittelpunkt unseres Hobbys sehen; denn hinter jedem Modell, jeder Bastelei und jeder Anlage steht der Mensch, der dies geschaffen hat. Unser heutiges Titelbild trägt dieser Redaktions-Leitlinie ein weiteres Mal Rechnung; MIBA-Leser Stefan Sielaff gehört zu den Modellbahnern, denen „der Spaß an der Freude“ wichtiger ist als 100%ige Perfektion; das wird man auch an seinem Anlagenbericht „**Flußhafen und Dampflokom-Bw**“ merken, der auf S. 38 beginnt.

100%ige Perfektionisten dagegen dürften bei der in diesem Heft beginnenden Serie „**Güterwagen auf Maß gebracht**“ (S. 24) auf ihre Kosten kommen. MIBA-Autor Stefan Carstens bringt einige industriell gefertigte H0-Güterwagen auf genaue 1:87-Abmessungen, schildert, wie er dabei vorgeht und liefert außer einer Bauzeichnung auch Modell- und Vorbildfotos mit.



Stefan Sielaff an seiner H0-Anlage (siehe S. 39)

Doppelseitig haben wir ein Vorbildfoto auf S. 46/47 wiedergegeben: der „Haifisch-Triebwagen“ **ET 403 vor dem Kölner Dom**. Ersterer hat nicht nur durch das H0-Modell von Lima (S. 31), sondern auch durch den geplanten Einsatz als „Airport-Express“ zwischen Düsseldorf/Köln/Bonn und Frankfurt/M. (S. 45) erneut an Aktualität gewonnen. Letzterer, der Kölner Dom, blickt auf den modernen ET 403 heute genauso gelassen herab wie damals auf die Dampfzüge der Vorkriegszeit – eben jene Szenerie, die Dr. Heinz Lingen in seinem Diorama „**Alt-Köln in N**“ dargestellt hat, von dem wir heute weitere Ansichten bringen.

Ansichtssache war es schon immer, ob man lieber mit einem Normal-Fahrpult oder einem sogenannten „Führerstands“-Fahrpult (mit Massensimulation, „Bremsen“ und ähnlichen Gags) fährt. Ein neues industrielles Fahrpult von Roco macht beides und noch einiges mehr möglich. Wir haben das **Universal-Fahrpult „ASC 1000“** für Sie getestet und schildern unseren Eindruck (S. 10).

Eindrucksvoll ist Antonio Vivaldis Komposition „Die vier Jahreszeiten“, eindrucksvoll ist auch die **N-Anlage der vier Jahreszeiten**, die die Mitglieder des Modelleisenbahn-Clubs Immenstadt/Allgäu in einem ehemaligen Bahnpostwagen aufgebaut haben, mit dem sie auch auf Tournee gehen. Zu Ihnen kommt die Immenstädter Anlage sogar ins Haus; der Bilderbericht beginnt auf S. 17. Ins Haus kommen Ihnen – neben Neuheiten-Vorstellungen oder Buchbesprechungen – auch wieder allerlei Basteltips und -kniffe; erwähnt seien nur ein **beweglicher H0-Wasserkran** – (diesmal) mittels Hitzdraht (S. 33) oder die **Gründerzeit-Zutaten für den Bahnhof „Bonn“** (S. 58), ebenso von MIBA-Lesern für MIBA-Leser ausgetüftelt wie die **Licht-Leit-Kurz-Kupplung** (S. 15) oder das **vorbildgemäße Drucktasten-Stellwerk im Zweihand-Verfahren** (S. 54).

Sollte trotz alledem (und noch einigem mehr) gerade Ihr spezieller „Leib-und-Magen-Artikel“ diesmal nicht dabei sein, nun:

Die nächste MIBA kommt am 22.2.!

*Mit der Bahn
durch
die Stadt...*

... fährt MIBA-Leser Günter Bauer aus Nürnberg auf seiner H0-Anlage. Wir danken ihm und allen anderen Lesern aus aller Welt für die Weihnachts- und Neujahrswünsche, die uns größtenteils erst nach Redaktionsschluß erreichten; dieses nette Motiv mag stellvertretend für viele weitere stehen.

Gute Fahrt 1982

*"Frost Neujahr"
in der
Kellerbar -
mit Kellerbahn*

Abb. 1 u. 2. Gesamtansicht und Ausschnitt der „Bar-Bahn“, die im Keller ihre Runden dreht, während man die Runden hebt...



Der Glastisch, in dem meine N-Anlage ihre Runden dreht, besteht aus zusammengeschweißten Winkeleisen und hat die Maße 150×70 cm; die innere lichte Höhe beträgt 20 cm. Gleismaterial und Fahrzeuge stammen von Piko (DDR), die Häuser von Fallner und Kibri. Die Anlage wurde mit Absicht einfach gehalten, da sie nur als Gag für meine Kellerbar gedacht ist, die Züge fahren automatisch und ohne Aufsicht. Das Schaltpult, das den Eingriff in die Automatik erlaubt, ist hinter der Theke installiert, verbunden über ein 36adriges Kabel, das unter dem Fußboden zum Tisch verläuft.

Andreas Dienesch, Oberrreit



Leider schon passé:

Mit der Bahn durchs Dorf

Zum Sommerfahrplan '81 wurde auf der unter Eisenbahnfreunden bekannten Eifel-Strecke Kall-Hellenthal (KBS 432) der Reisezug-Verkehr eingestellt. Bekannt war die Strecke vor allem wegen der Ortsdurchfahrt in Olef, wo der Zug zunächst halten und dann langsam dem Zugführer bzw. Schaffner folgen mußte; dieser ging mit einer weiß-roten Fahne voran, bis der Zug wieder die eigene Trasse erreicht hatte – eine Situation (Bild unten), die sich ebenso zur Nachgestaltung im Kleinen anbietet wie der Signalausleger (Bild rechts), der wohl wegen der dicht daneben verlaufenden Straße aufgestellt wurde.

Abb. 1. Ungewöhnlich, aber kein Einzelfall: der Signalausleger an der Strecke Kall-Hellenthal.

Abb. 2. Mit der Fahne voran: der Zugführer als Zug-Führer vor dem Nahverkehrszug über den Dorfplatz.
(Fotos: Bert Jülich, Bad Godesberg)



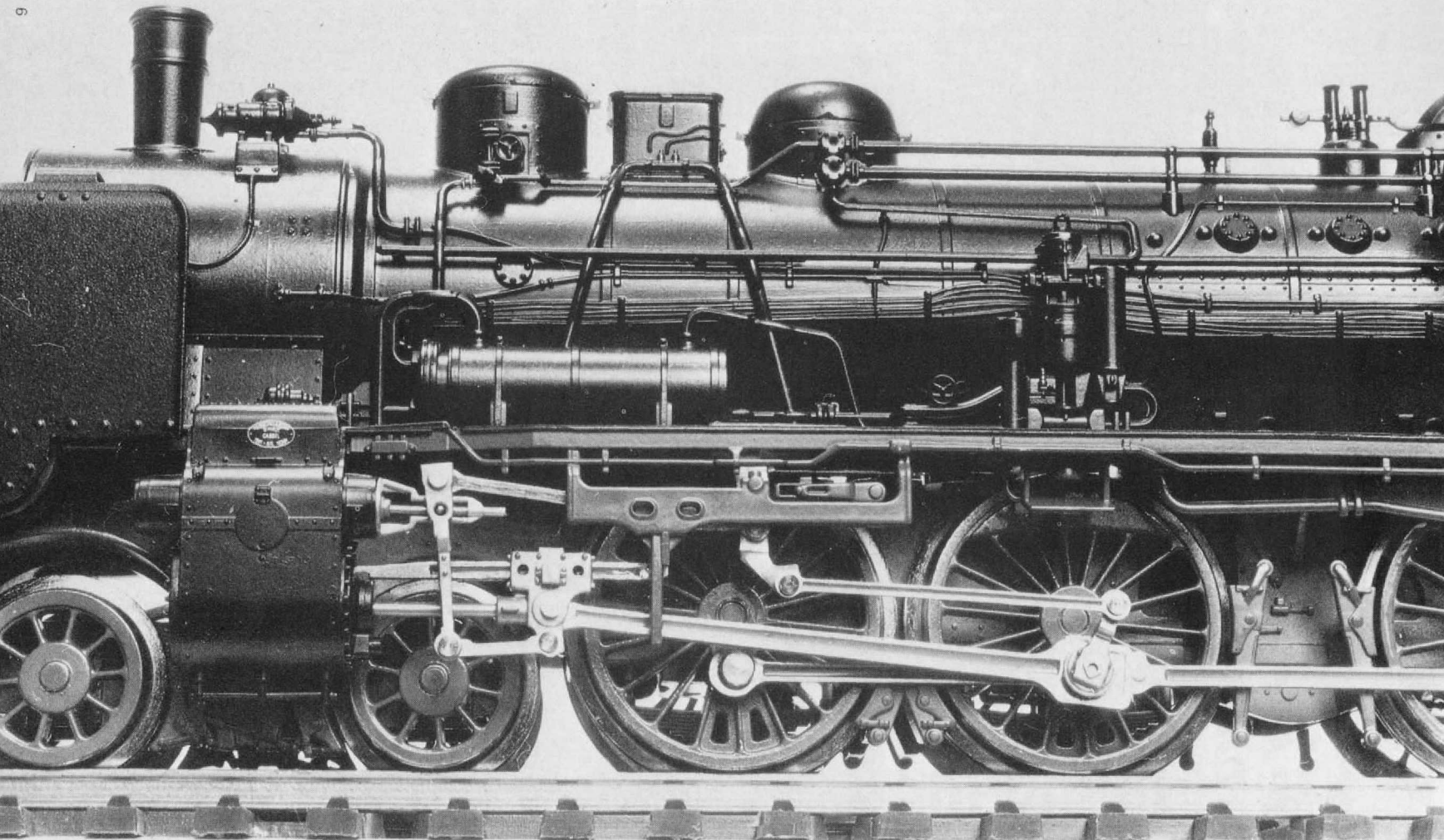


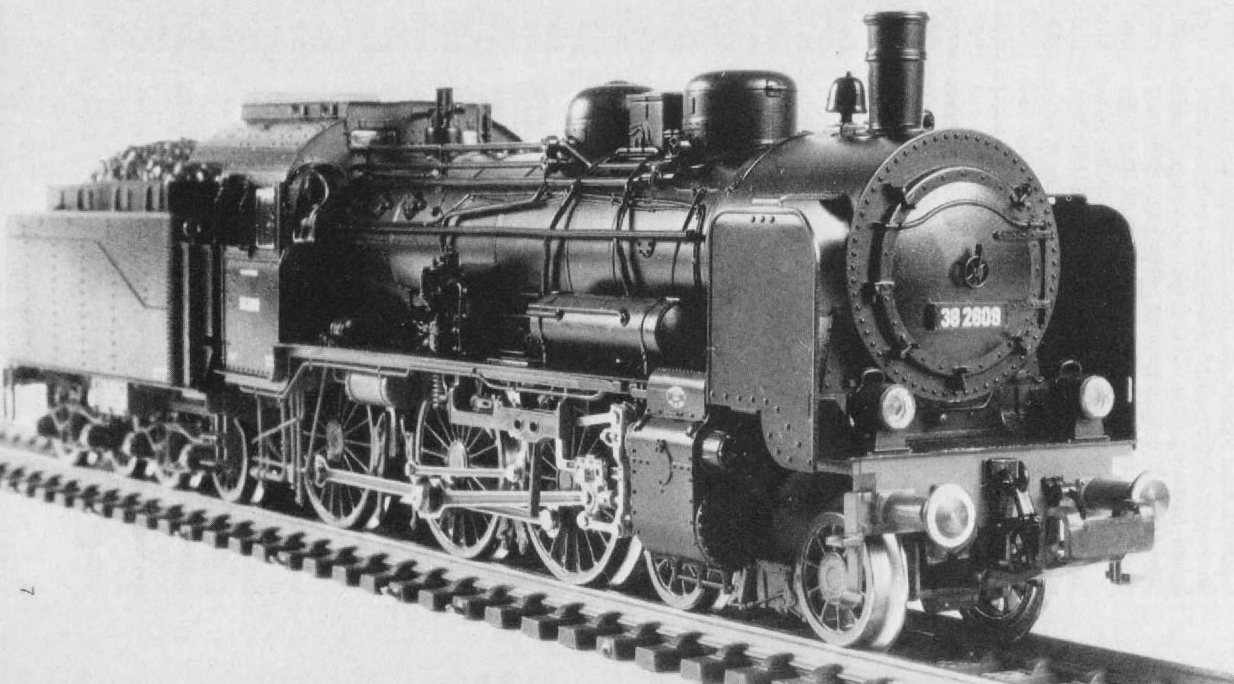
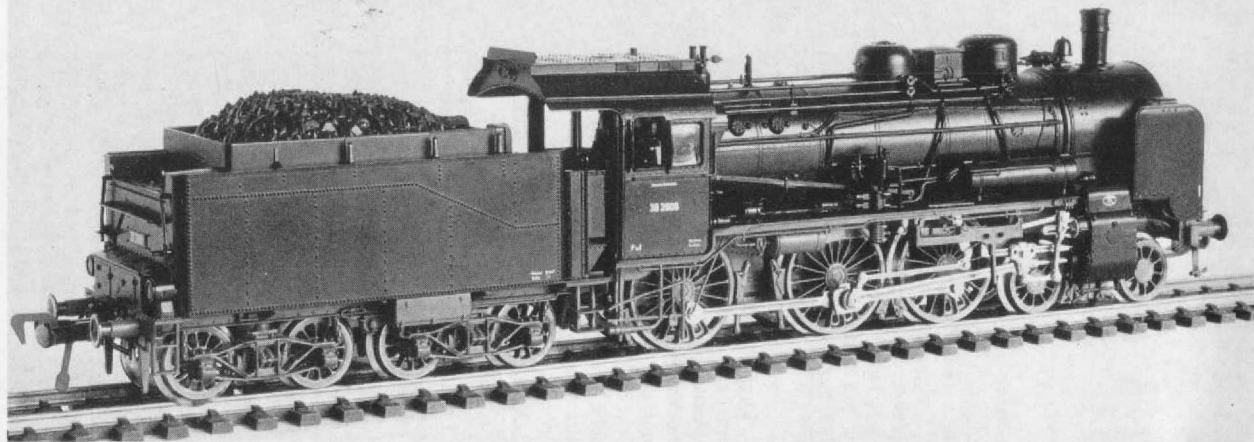
Abb. 1. Nicht jedes Modell (und nicht jede Aufnahme!) „verträgt“ eine solche Vergrößerung. Die Fleischmann-P8 in H0-Größe ist hier in ca. 2½-facher Vergrößerung wiedergegeben, um die zahlreichen Details „herauszuholen“. Leitungen, Handräder usw. sind freistehend ausgeführt; ein Gedicht ist allein schon die Steuerung. „Epochen-Spezialisten“ werden auf Grund bestimmter Armaturen, wie z. B. der Bauart der Wasserpumpe, mutmaßen, daß das Modell auch in DB-Ausführung kommen wird.

Die 38 2609

(preußische P 8)

als H0-Modell
von Fleischmann

Abb. 2 u. 3. Insgesamt gut proportioniert und „stimmig“ in den Einzelabmessungen: die Fleischmann-P8 in H0. Das Modell gibt die meistgebaute Variante (Speisedom vorne) wieder.



Prüfprotokoll:

Modellgewicht: 407 g

Anfahrspannung: 2 V

Mindestgeschwindigkeit:

umgerechnet 9 km/h (0,0285 m/s)

Höchstgeschwindigkeit:

umgerechnet 160 km/h (0,51 m/s)

Zugkraft in der Ebene: 0,82 N (15 pr. D-Zugwagen) wurden durch die Teststrecke mit 360 mm-Radius einwandfrei noch gezogen; Geschwindigkeitsabfall bei 12 V von 160 km/h auf 131 km/h.

Zugkraft bei 5 % Steigung: 0,67 N (7 pr. D-Zugwagen) werden sicher gezogen.

Radsatz-Innenabstand: 14 mm

Spurkranzdicke: 1 mm

Spurkranzhöhe: 1,2 mm

Motor/Getriebe: Fleischmann-Rundmotor im Tender auf Metall-Chassis, Kraftübertragung durch Kunststoff-Stirnräder (Motor-Ritzel aus Ms) auf die ersten 3 Tenderachsen, 4 Räder mit Haftreifen belegt. „Unechte“ Drehgestelle, Blenden am Rahmen angespritzt.

Laufeigenschaften und Fahrgeräusch: Sehr gut im gesamten Regelbereich bei normallautem, leicht singendem Fahrgeräusch.

Wert und Unwert von Zugkraftmessungen im Kleinen . . .

. . . war ein Artikel in MIBA 15/65 überschrieben, der sich bereits vor über 15 Jahren mit einer Thematik oder, besser gesagt: Problematik befaßte, die bis heute die Gemüter der Modellbahner beschäftigt. Aus aktuellem Anlaß – nämlich im Hinblick auf unsere neue Form der Lok-Besprechungen – wollen wir heute nochmals kurz darauf eingehen. Um es gleich vorwegzunehmen: Die Zugkraft von Modell-Triebfahrzeugen läßt sich nun einmal nicht mit der gleichen relativen Genauigkeit messen, wie dies im Großbetrieb möglich ist, denn bei Modell-Triebfahrzeugen stehen einer absolut genauen, verbindlichen Messung bzw. Zugkraftangabe zuviele unwägbarere Faktoren gegenüber. Das beginnt bereits im Herstellerwerk, wo unvermeidliche Fertigungstoleranzen bei Motoren, Zahnrädern, Achsen, Wellen, Anpreßdruck der Stromabnahme-Schleiffedern etc. bereits unterschiedliche Ergebnisse zeitigen kön-

nen; und das setzt sich in ungleich stärkerem Maß auf der jeweiligen Anlage fort, wo Art und Zustand der Gleisanlage (enge oder weite Radien, starke oder mäßige Steigungen), der Zustand des betreffenden Triebfahrzeuges („eingefahren“ oder nicht; gut gepflegt bzw. geölt oder nicht) wichtige Faktoren sind; last not least ist es von nicht unerheblichem Einfluß auf das Meßergebnis, welcher Art bzw. welchen Fabrikats und Zustands die angehängten Waggons sind (spitzengelagerte Radsätze oder nicht, Zwei-, Drei- oder Vierachser, mit Beleuchtungsstromabnehmer oder ohne), deren sich aus den genannten Faktoren ergebender Rollwiderstand einen nicht unerheblichen Einfluß auf die Zugkraft und damit auf das Meßergebnis hat. Zu gänzlich unterschiedlichen Meßergebnissen können auch unterschiedliche Meßmethoden führen, deren zwei gebräuchlichste hier genannt seien:

[Die 38 2609 (preuß. P8) als H0-Modell von Fleischmann]

Kleinster befahrbarer Radius: 357 mm

Stromabnahme: Durch Schleiffedern von sämtlichen 6 Lok-Treibrädern und dem nicht angetriebenen Tender-Radsatz.

Ballastgewichte: Im Lokkessel und im freien Tenderraum.

Treib- und Kuppelstangen/Steuerung: Insgesamt sehr zierlich und vorbildgetreu. Treib- und Kuppelstangen, Schwingenstange, Schwinde, Schieberschubstange und Gleitbahn aus Metall gestanzt und geprägt (Nutung); Gegenkurbel, Kreuzkopf, Voreilhebel und Schieberstangenführung aus Kunststoff gespritzt.

Beleuchtung: Zweilichtspitzensignal an Lok- und Tender v/h mit Fahrtrichtung wechselnd.

Kupplungen: Am Tender Fleischmann-Kupplung, gegen Märklin-System-Kupplung austauschbar; an der Lok einfache Kupplungsöse, die mit Fleischmann-Kupplung kuppelt (abschraubbar), außerdem Original-Kupplungs-Imitation an der Pufferbohle. Lok mit Tender kurzgekuppelt.

Detaillierung: Ausgezeichnet. Lok- und Tendergehäuse aus Kunststoff, Wagner-Windleitbleche aus dünnem Blech gestanzt und geprägt. Pumpen, Generator, Vorwärmer, Luftbehälter, diverse Leitungen, Griffstangen etc. extra anzubzw. eingesetzt. Führerstands-Inneneinrichtung, Bremsanlage, Bremsschläuche, sehr feine Speichenräder (mit „Schwimmhäuten“!). Tender-Fachwerkdrehgestelle filigran, durchbrochen. Kolbenstangenschutzrohre fehlen; Anbringung wegen Drehgestellausschlag nicht möglich.

Lackierung und Beschriftung: Saubere makellose Lackierung in seidenmattschwarz und rot. Beschriftung weiß, großenteils, sehr exakt und lupenrein, Schriftzug „Deutsche Reichsbahn“ und Loknummern am Führerhaus nur flächig aufgedruckt ohne Schilderimitation. Die Anschrift „Bw“ war bei der Deutschen Reichsbahn nicht üblich, es müßte nur „Altona“ heißen.

Bemerkungen: Lokgehäuse mit 2 Schrauben von unten mit Chassis verbunden. Tender durch Nockenrastverbindung befestigt. Betriebsanleitung ausreichend instruktiv.

Tabelle:

Maßvergleich	Vorbild	1 : 87	Modell
Länge über Puffer:	18590	213,7	213,4
Gesamtachsstand:	8350	96	96
Achsstand Treib-/Kuppelräder:	2700/1880	31/21,6	30/22,6
Treib-/Kuppelraddurchmesser:	1750	20,1	19,9
Lauftraddurchmesser vorn:	1000	11,5	11,4
Lauftraddurchmesser hinten:	—	—	—
Gesamthöhe über Schienen (ohne Schlotaufsatz):	4255	48,9	49,2
Höhe Kesselmitte:	2750	31,6	31,3
Höhe Tender: (ohne Aufsatz)	3042	35	35
Breite Lok:	3100	35,6	35,6
Breite Tender:	3050	35	35,7
Pufferlänge:	650	7,5	7,2–7,6
Pufferabstand:	1750	20	Lok 20,9 Tender 21,7
Pufferhöhe:	1050	12	12,1

Vorbilddaten:

Bauart: 2°C h2

Gattungszeichen: P 35.17 (pr. P8)

Betriebsnummern: 38 1001–38 4052

Stückzahl: 3950 (mit Auslandslieferungen); KPEV: 3370

Hersteller: verschiedene

Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h

Erstes Baujahr: 1906

Datum der Ausmusterung: 31. 12. 74 (38 1772 DB)

Besonderheiten: Tender 2'2' T 21,5; LüP 18592 mm;

2'2' T 31,5; LüP 19952 mm; K 2'2' T 30; LüP 20570 mm

GA

