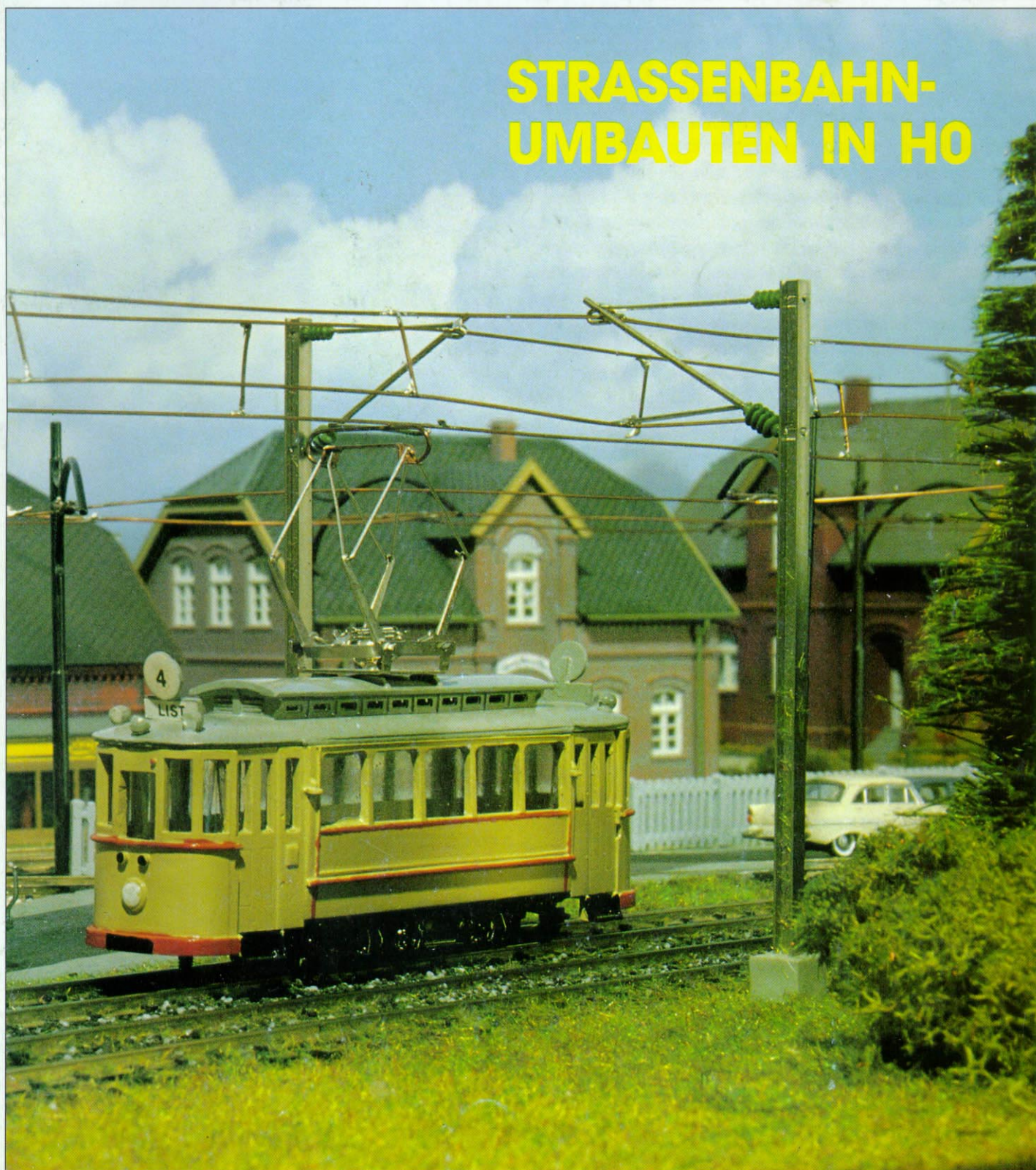


MINIATURBAHNEN

STRASSENBAHN- UMBAUTEN IN HO



BAHNHOFSVORFELD IN N ● KAUFBEURER BÜRGERHAUS IN HO
LÄNDERBAHN-WAGGONS ● TORFBAHN IN OBERBAYERN

AUF EIN NEUES!

Wenn dieses Heft vor Ihnen liegt, werden Sie, liebe Leserinnen und Leser, den Jahreswechsel wohl gerade in guter Stimmung hinter sich gebracht haben. Und so wollen wir Ihnen für dieses vor uns liegende Jahr 1991 denn auch noch einmal alles Gute und viel Freude mit Ihrem Hobby wünschen. Ein friedliches Jahr soll es werden im Zusammenleben der Menschen, und ein bißchen Toleranz wollen wir auch wieder anmahnen für den Umgang der Modellbahner untereinander.

Wir beginnen mit diesem Heft den 43. MIBA-Jahrgang. Wenn uns alles so ausgeht, wie wir uns das gedacht haben, dann werden in diesem Jahr alle die Artikel veröffentlicht, die bisher aus aktuellen Gründen immer wieder verschoben werden mußten! Zumindest wollen wir uns das einmal vornehmen. Ansonsten will die MIBA auch in ihrem 43. Jahr das bleiben, was sie immer war: eine Plattform für den Austausch von Meinungen, die Weitergabe von Erfahrungen und für die Information über Aktuelles auf dem Modellbahn- und Eisenbahnsektor.

Die Zusammenstellung der Themen in diesem Heft können Sie als Beispiel dafür nehmen, in welchem Sinn wir die Plattform verstanden wissen wollen: Neben dem obligatorischen Anlagenbericht (es ist diesmal wieder eine N-Anlage) lesen Sie eine kurze Vorab-Reportage über Dioramen und Neuhei-

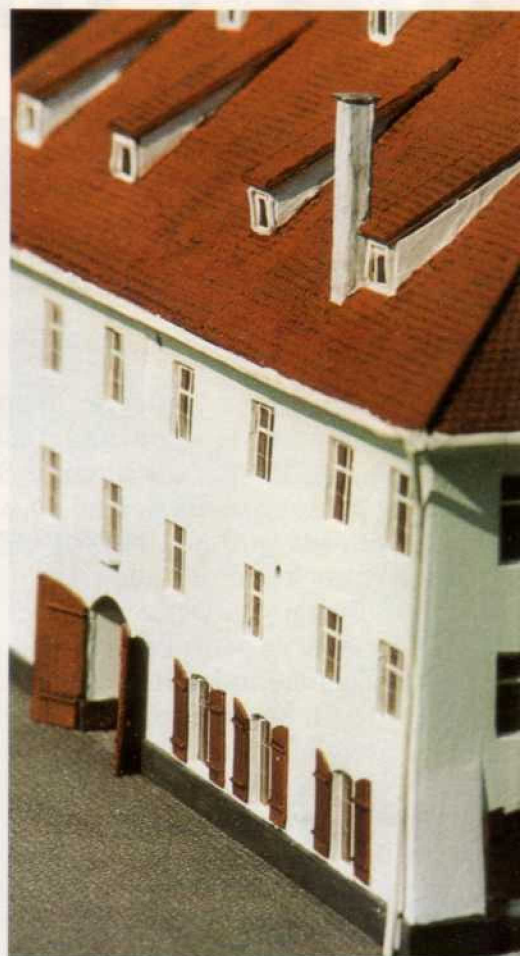
ten auf der Publikumsmesse Köln; außerdem einen Baufortschritts-Bericht über eine vorbildorientierte Schmalspuranlage mit dem Thema Furka-Bergstrecke. Erfahrungen werden auch vermittelt in verschiedenen Selbstbauartikeln, angefangen beim Nachbau eines historischen Hauses über den Umbau von Länderbahnwaggons bis hin zu unserer Rubrik „Tips & Tricks“, Kleinbasteleien und der Fortsetzung unserer Serie „Praxisgerechte Fototips“. Auch in den Bereich Selbstbau geht ein Beitrag über Straßenbahnen hinein, was wiederum die Strab-Freunde begrüßen dürften. Unter der Rubrik „Vorbild“ setzen wir unsere Reihe über die Freileitungen fort, und auch weitere Informationen kommen nicht zu kurz mit Anregungen, die man in einen oder anderen Falle durchaus auch einmal im Modell verwirklichen kann. Neben einer umfangreichen Neuheitenberichterstattung und dem „Gleisplan des Monats“ möchten wir an dieser Stelle nur noch auf einen Artikel verweisen, der sich Gedanken zur Luftfeuchtigkeit macht – immerhin ein Thema, das vielen Modellbahner-Kollegen schon zu schaffen gemacht hat.

Schon dieser kleine Abriß soll unsere eingangs zitierte Intention noch einmal unterstreichen: In dieser Art wird es 1991 auch weitergehen, in diesem Sinne also: Auf ein Neues!

Ihre MIBA-Redaktion



Den Aufbau einer N-Anlage nach MIBA-Vorschlag lesen Sie ab Seite 30.
Ein Bürgerhaus nach Kaufbeurer Vorbild – selbstgebaut (Seite 20).



Bayerische Gepäckbeiwagen als Umbau-Vorschlag
stellen wir auf Seite 64 vor.

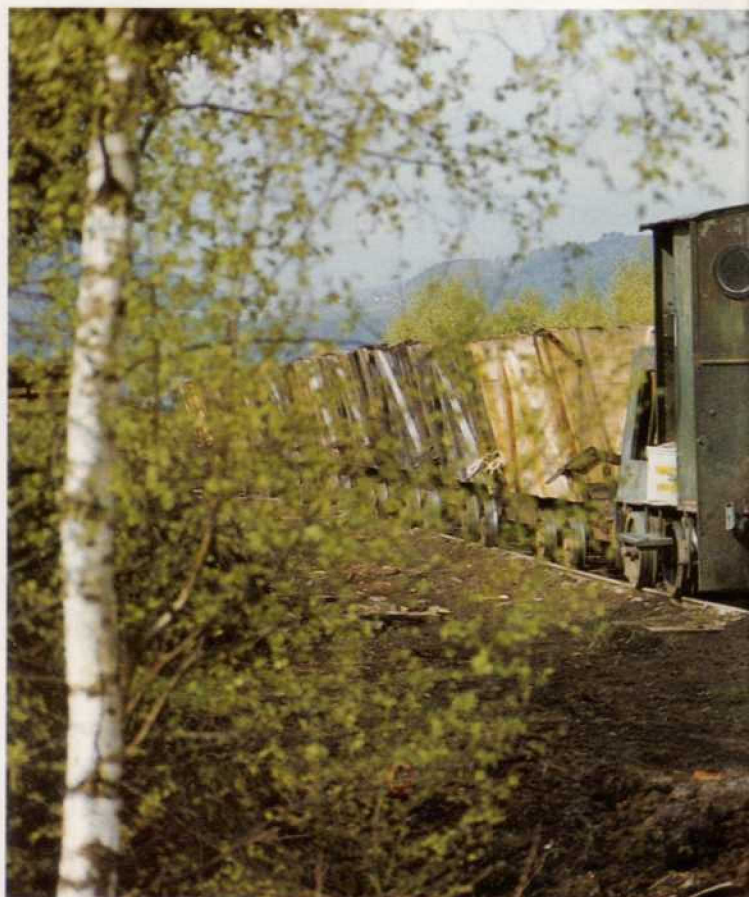
Feldbahnen sind immer wieder ein dankbares Vorbild:
ab Seite 54 präsentieren wir eine Torfbahn.



Mit der Aufstellung von Freileitungsmasten in der Epo-
che 3 beschäftigt sich unser Artikel ab Seite 40.

Titelbild: Auf den Beitrag „Straßenbahn-Umbauten in
H0“ möchte unser heutiges Titelbild (Foto: Wolfgang
Mönch) aufmerksam machen.

ISSN 0723-3841





MIBA

MINIATURBAHNEN

1/91

ZUR SACHE		3	Radspannwerke für N	73
MIBA-KONTAKT		6	Neues Modell von Railino	73
TERMINE		7	Arbeiterwohnhaus von Pola	73
PANORAMA			Post-Polo von IMU	74
Leidiges Thema: Gleisverlegung	9	Brekinas neue Laster	74	
Schweizer Lokparade	9	Belgisches aus Wien	74	
Züge in der Landschaft	9	Prellbock für die Spur 2m-Bahn	74	
Nun mit echten IR-Wagen nach Leipzig	9	Rottenwagen Klv 53 für N	75	
Wagenteil im Garten	9	„Inselbahn-Romantik“	75	
SELBSTBAU-PRAXIS			Neues für den TT-Freund	75
Ein Kaufbeurer Bürgerhaus im Wandel der Zeit	20	D VIII von Micro-Metakit	75	
Straßenbahn-Umbauten in H0	58	„Donnerbüchsen“ von GFN	76	
Waggons der Länderbahnzeit – Weitere Umbauten in N	64	Fachhändler gründen MHI	76	
MODELLBAHN-ANLAGEN			ÖBB-Autotransporter von Roco	77
Großer Andrang der Modelleisenbahner in Köln	16	Bayerisches in Spur N	77	
Anlagenthema: Bahnhofsvorfeld (N-Anlage nach MIBA-Vorschlag)	30	Dekorative Vitrinen	77	
Die Furka-Bergstrecke entsteht im Modell	79	„Lollo“ bei Trix erhältlich	77	
VORBILD + MODELL			VORBILD	
Nicht verstellbare Formsignale	36	Bahnanlagen in Westböhmen	14	
Gleisplan des Monats: Bahnhof Kerkerbach (Lahn)	70	Zwischenhalt in Crivitz	29	
NEUHEITEN			Aufstellung von Freileitungsmasten (Epoche 3)	40
Neue Bücher	26	Schwedischer Bilderbogen	53	
Neue Postkarten und Kalender	27	Torfbahn bei Raubling	54	
Neues von Besig für 2, 2m und 1	48	KLEINBASTELEIEN		
Neues aus Kleinserienwerkstätten in H0	84	Stellwerkterpe	18	
Amerikanisches von Märklin	72	Alter Stadtbus	18	
Neue „Wikings“	72	TIPS & TRICKS		
DB-Diesellok von Lima	72	Kostengünstiger Kleinamboß	38	
ETA 180 von Roco in N	73	Aufbewahrung von empfindlichen H0-Autommodellen	38	
VERSCHIEDENES			Praxisgerechte Tips zur Modellfotografie (2)	80
VORSCHAU			VERSCHIEDENES	
IMPRESSUM			Jahresinhalt 1990	49
			Der Luftfeuchtigkeit auf der Spur	62
			„Sachsenstolz“ in Plauen/Vgtl.	63

100 Jahre Hbf Halle (Saale)

Anlässlich des am 6./7. Oktober 1990 durchgeführten Jubiläums „100 Jahre Hbf Halle“ möchten wir Sie darüber informieren, daß über die Vorbereitungsgruppe „100 Jahre Halle Hbf“ beim Bahnhof Halle (Saale) Hauptbahnhof, Straße der DSF, O-4020 Halle (Saale), noch eine Reihe von Souvenirartikeln, wie Gedenkmedaillen, Festschriften oder Biergläser einzeln und als Set (zu je 6 Stck.), Ansichtskarten-Mappen (je 6 Stck.) und Briefumschläge mit Post-Sonderstempel abgefordert werden können. Die Preise bewegen sich zwischen 0,50 und 20,- DM.

Urlaubstips

Nach einem Kurzurlaub auf Mallorca möchte ich den MIBA-Lesern zwei Bahnen ins Gedächtnis zurückrufen, die, wie ich meine, eine lohnende Alternative zu den üblichen Attraktionen dieser Insel darstellen.

Es sind die auf 914 mm - Spurfahrende Eisenbahn von Palma nach Soller und die ebenfalls schmalspurige Straßenbahn von Soller zum dortigen Hafen. Nach dem Kauf der Fahrkarten in dem urigen Bahnhof an der Plaza Espagna in Palma geht die Fahrt im Elektrotriebwagen von 1929 oder in einem der dunkelbraunen Personenwagen durch die bemerkenswerte Bergwelt Mallorcas. Über Viadukte und durch Tunnel, vorbei an malerischen Dörfern und unzähligen Zitronenhainen, erreicht der Zug, mit dem auch Güterverkehr abgewickelt wird, nach einstündiger Fahrt die Endstation Soller. Hier lädt das Bw mit seinen Einrichtungen zur Besichtigung ein. In einem Teil der Lokschuppen sind auch die zweiachsigen, mit Holzaufbauten und Lyrabügel versehenen Trieb- und Beiwagen untergebracht, mit der die Fahrt durch enge Dorfdurchfahrten in den Hafen von Soller führt. Nach einer Zugkreuzung auf der größtenteils

eingleisigen Strecke geht die Fahrt weiter entlang des Hafens, ehe die Endstation naht. Krönender Abschluß einer jeden Fahrt sind die Entkuppel- und Umfahrmanöver, bei denen man sich in gute alte Tram-bahnzeit zurückversetzt fühlt. Ich hoffe, mein Leserbrief kann eine Anregung sein, im nächsten Mallorca-Urlaub dem oft eintönigen Strandleben zu entfliehen und sich einmal dieser Bahnen zu widmen.

Sven-E. Müller, Duisburg

Epoche 3-Museumsbahn im Aufbau

1896 wurde die 17,6 km lange Eisenbahnlinie von Speckenbüttel über Langen nach Bederkesa eröffnet. Diese Strecke, die heute nur noch im Güterverkehr befahren wird, gehört zu den landschaftlich schönsten im Elbe-Weser-Dreieck. Am 20. März 1990 gründete eine Gruppe engagierter Eisenbahnfreunde unter Beteiligung der Bremerhavener BSW-Gruppe „Das Stellwerk“ in Bederkesa die „Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.“ mit dem Ziel, die Strecke vor der Stilllegung zu bewahren und den Personenverkehr mit historischen Schienenfahrzeugen baldmöglichst wieder aufzunehmen. Geplant ist außerdem ein Betrieb im Bereich der Bremerhavener Überseehäfen bis ins Stadtzentrum.

Fahrzeugpark und Streckenausrüstung sollen konsequent im Zustand der Epoche 3 für den Zeitraum 1956 - 1960 dargestellt werden. Die Verhandlungen mit der BD Hannover wegen Übernahme der Strecke laufen derzeit. Der Flecken Bederkesa hat das vollständig und im Original erhaltene Bahnhofsgebäude einschließlich eines ca. 12.000 qm umfassenden Areals dem Verein inzwischen zur Nutzung und zur Einrichtung eines regionalen Eisenbahnmuseums zur Verfügung gestellt. Die Geschäftsstelle des Vereins

befindet sich z.Zt. noch in Bremerhaven:

Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V.,
Friedrich-Ebert-Straße 73,
2850 Bremerhaven;
Tel.: 0471/273 88.

Interessengemeinschaft für N-Bahn-Freunde

Die Interessengemeinschaft N (IGN) ist ein informeller Zusammenschluß von engagierten N-Bahnern, die sich mit den unterschiedlichsten Aspekten der N-Bahn beschäftigen. Sowohl Modellbahner als auch Sammler finden in der IGN Anregungen und gleichgesinnte N-Bahner, die aus ihrem Hobby mehr machen wollen. Die IGN versteht sich als offene und vorurteilslose Gemeinschaft, die sich die gleichberechtigte Förderung aller Bereiche des Hobbys zur Aufgabe gemacht hat.

In der IGN gibt es passive und aktive Mitgliedschaft. Ein 10mal im Jahr erscheinender Informations-Rundbrief ist Diskussionsforum und Infobörse. Die Mitgliedschaft in der IGN dient folgenden Zielen:

1. Informationstausch: Weitergabe von allgemeinen Informationen über N-Produkte, die für N-Bahner von Interesse sind.
 2. Erfahrungsaustausch: Weitergabe von Fachwissen und Problemlösungen zu allen möglichen Aspekten der Spur N.
 3. Meinungsaustausch: Diskussion von aktuellen und wichtigen Themenbereichen der Spur N.
 4. Gegenseitige Hilfe: Wer ein Problem oder Anliegen hat, findet in der IGN Hilfe und Unterstützung
 5. Interessenvertretung: Wirken nach außen durch Kompetenz.
- Information: IGN, Pf. 80 14 66, 8000 München 80.

In eigener Sache

Immer wieder erreichen uns in der MIBA-Redaktion Anfragen von Leserinnen und Lesern, die Anschriften von MIBA-Autoren bekommen möchten. Um diese „individuelle Postflut“ etwas einzuschränken, nennen wir an dieser Stelle einmal die „Spielregeln“ über Adressenvermittlung:

Aus Datenschutzgründen geben wir normalerweise **keine** Privatanschriften bekannt. Wer nun mit einer Autorin oder einem Autor in Verbindung treten will, sollte den Brief mit den betreffenden Fragen an die Redaktion schicken. Wir sorgen dafür dann für die Weiterleitung!

Leidiges Thema: Gleisverlegung

Ein Gretchenthema für Modellbahner ist immer wieder die sorgfältige Gleisverlegung. Auch bei der großen Bahn gibt es ab und zu „Ausrutscher“. Beachten Sie bitte die vordere Schiene unter dem Wagen neben dem linken Rad. Leider ist es mir nicht mehr gelungen, den Grund für diese „Gleisverwerfung“ herauszufinden. Die Aufnahme entstand am 13. April 1990 in Osnabrück Hbf.

Ulrich Wagner



Schweizer Lokparade

Wohin mit zahlreichen Ellokkmodellen, wenn die Anlage für deren regulären Einsatz zu klein ist? Schließlich befriedigt ja eine dauernde Lagerung in Kartons und Schränken auch nicht gerade. Machen Sie's dem großen Vorbild nach: ab und zu eine Fahrzeugschau, wie auf diesem SBB-Foto von Dirk v. Harlem. Außerdem beachtenswert: Die ausgestellten Elloks stehen auf fahrdrahtlosen Gleisen.

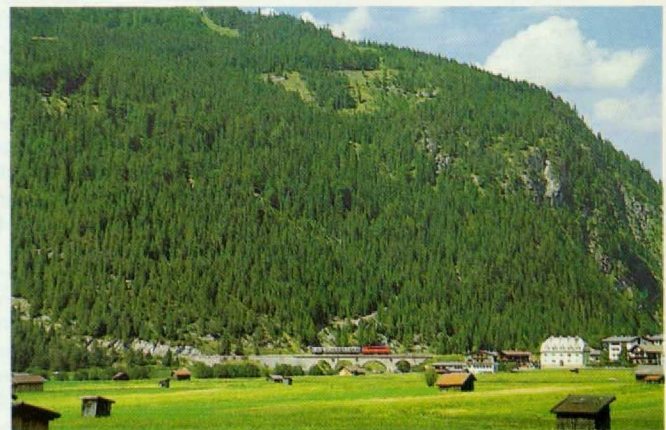
ur



Züge in der Landschaft

Neben den meist unumgänglichen Längenverkürzungen von Bahnhöfen auf Modellbahnanlagen ist es in der Regel ebenso problematisch, „richtig“ hohe Berge nachzubilden. Betrachten wir dieses Foto unseres freien Mitarbeiters Lothar Weigel, so ist deutlich erkennbar, daß ein Hochgebirgsszenarium nicht in den exakten Maßstab 1:87 zu übertragen ist. Die Aufnahme zeigt einen Kurzug Garmisch-Partenkirchen – Reutte/Tirol am 16. August 1990 – die Fahrzeuge verschwinden regelrecht vor dem Bergmassiv.

ur



Nun mit echten IR-Wagen nach Leipzig (o. Abb)

Die beiden seit Sommerfahrplan 1990 zwischen Nürnberg (bzw. München) und Leipzig verkehrenden Interregio-Zugpaare konnten anfangs noch nicht mit dem neuen Wagenmaterial ausgestattet werden. Aber seit Dezember 1990 ist es so weit: Nun gibt es den richtigen Interregio-Fahrkomfort von der Pegnitz zur Parthe!

ur

Wagenteil im Garten

Schon öfters veröffentlichten wir Fotos von Eisenbahnfahrzeugen, die am Ende ihres rollenden Daseins ihr Gnadensbrot auf Privatgrundstücken erhielten. Das nebenstehende Bild von Peter Kaldarar, entstanden im niederösterreichischen Aspang, ist in weiterer Hinsicht bemerkenswert: Offensichtlich war der gesamte Kasten des Spantenwagens für den Garten zu groß, so daß sich der nunmehrige Besitzer auf 1 1/2 Fensterbreiten beschränkte. Also, liebe Bastlerinnen und Bastler: auf zum Nachbau!

ur



BAHNANLAGEN IN WESTBÖHMEN

von Ulrich Rockelmann

Die offenen Grenzen machen es möglich: Waren bis vor kurzem Reisen in unsere östlichen Nachbarländer noch mit größerem Aufwand verbunden, sind nun auch Kurzbesuche kein Problem. Besonders für Eisenbahnfreunde bietet das Streckennetz in Westböhmen viele interessante Eindrücke; stießen hier doch einst auf engem Raum die Netze von Sächsischer Staatsbahn, Bayerischer Staatsbahn, k.u.k. Staatsbahnen und privater Buschtehrader Eisenbahn zusammen. Außerdem erforderte das stark gegliederte Gelände im Elstergebirge, daß ein und dieselbe Bahnlinie mehrmals die Staatsgrenze überschritt. Kurzum: in diesem kleinen Bericht beschäftigen wir uns mit einem Teil (Adorf – Eger/Cheb) der „Voigtländischen Eisenbahn“, der am 1. November 1990 sein 125-jähriges Bestehen mit mehreren Sonderzügen der CSD, DR und DB (3./4. November 1990) gebührend feiern konnte.

Bf Plesná (Fleißen)

Zwischen dem sächsischen Bad Brambach und dem böhmischen Vojtanov (Voitersreuth) wechselt die

Bahnlinie nicht weniger als fünfmal die deutsch-tschechische Grenze. Ein Zwischenabschnitt ist zwar sehr kurz (0,2 km), die beiden größten messen dagegen immerhin 3,4 bzw. 4,0 km. In einem dieser Teile liegt der kleine, erst 1903 entstandene Bf Plesná westlich des Ortes. Die Bedienung des Bf Plesná erfolgt im lokalen Reise- wie auch Güterverkehr ausschließlich durch die CSD von Vojtanov aus. Im gegenwärtigen Fahrplan sind es z.B. immerhin 9 tägliche Triebwagenpaare. Für durchgehende Züge hingegen findet in Vojtanov Lokwechsel zwischen CSD und DR statt. Mit anderen Worten: in Plesná treffen wir planmäßig Triebfahrzeuge zweier Bahnverwaltungen an. Eine geradezu ideale Situation für Modellbahnanlagen!

Wenn der Platz für einen „richtigen“ Grenzbahnhof mit Lokwechsel, Zollabfertigung usw. nicht reicht, könnte man eine Station á la Plesná nachgestalten und den Übergabebahnhof lediglich als Schattenbahnhof vorsehen.

Gegenwärtig bestehen die Gleisanlagen in Plesná aus dem durchgehenden Hauptgleis mit kurzem Bahnsteig (Nutzlänge 40 m) für loka-

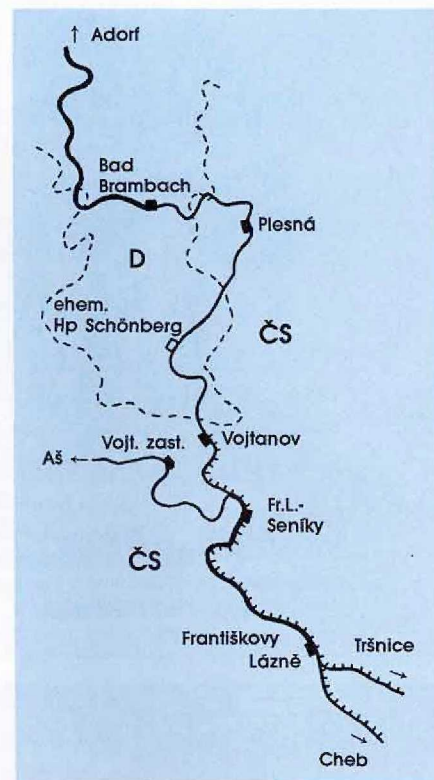


Bild 1. Streckenskizze, Stand 1990. Doppelgleisige Abschnitte sind stärker gezeichnet. Skizze: ur



Bild 2. Wechselstrom-Ellok der (jetzigen) CSD-Reihe 242 in Cheb; die Lok ist im neuen Farbschema gehalten.



Bild 3. Solche Tw versehen u.a. den lokalen Reiseverkehr nach Plesná. Hier Tw 810 134 am 26.7.1990 in Luby.

le Triebwagenzüge und zwei längeren Ladegleisen. Durch entsprechende Weichenverbindungen gibt es eine Umfahrmöglichkeit für die Güterzuglok. Der Triebwagen wendet in Plesná i.d.R. nach kurzem Aufenthalt (3 – 19 Min.). Es wäre indes auch denkbar, das Fahrzeug auf dem mittleren Nebengleis abzustellen und einen durchfahrenden Zug passieren zu lassen. Wie Sie sehen, gibt es auf engem Raum abwechslungsreiche Betriebsabläufe.



Bild 4. Empfangsgebäude des Kurortes Frantiskovy Lázně (3.11.1990).
Alle Fotos: ur

Eine „unechte“ Abzweigstelle

Wenige Kilometer südlich finden wir den kleinen Haltepunkt Frantiskovy Lázně-Seníky. In dessen Nähe treffen die eingleisigen Bahnlinien aus As (Asch) und Vojtanov zusammen und führen parallel zueinander weiter ins etwa 5 km entfernte Frantiskovy Lázně (Franzensbad). Seit Jahren gibt es nördlich des Haltepunktes aber zwei einfache Weichenverbindungen zwischen den beiden Streckengleisen, so daß auf dem Gemeinschaftsabschnitt auch echter Richtungsbetrieb möglich wäre. In der Praxis wird davon jedoch allenfalls in Ausnahmefällen Gebrauch gemacht, zudem sind die vier Weichen lediglich handbedient.

Weiter interessant: Der Hp Seníky besitzt nur einen Bahnsteig am Vojtanover Streckengleis, so daß Reise-

züge von/nach As dort nicht halten. Der Streckenabschnitt Frantiskovy Lázně – Vojtanov ist übrigens seit 1983 elektrifiziert (einschließlich des Ascher Gleises auf der gemeinsamen Trasse).

Weiterführende Literatur

Anläßlich des Jubiläums der Strecken von Cheb (Eger) nach Oelsnitz – Herlasgrün bzw. As (Asch) – Oberkotzau gab die BD Nürnberg zwei sehr empfehlenswerte Broschüren im A5-Format, verfaßt von erfahrenen Autoren, heraus:

„Von der Saale und der Elster zur Eger“ (Festschrift; 98 Seiten; DM 7,50) sowie

„Zum 125. Geburtstag: Schauspiel für drei Strecken und einen Bahnhof“ (88 Seiten; DM 7,50).

Die Veröffentlichungen sind erhältlich entweder bei der BD Nürnberg (Hauptkasse) gegen Überweisung des jeweiligen Betrags (incl. Porto) auf Kto. 760 01 200 der LZB Nürnberg, BLZ 760 00 00 oder Verrechnungsscheck an BD Nürnberg, Abt. Öffentlichkeitsarbeit, Sandstr. 38-40, 8500 Nürnberg 70. Bei Bestellung beider Broschüren zusammen ermäßigt sich der Betrag auf DM 14,-.

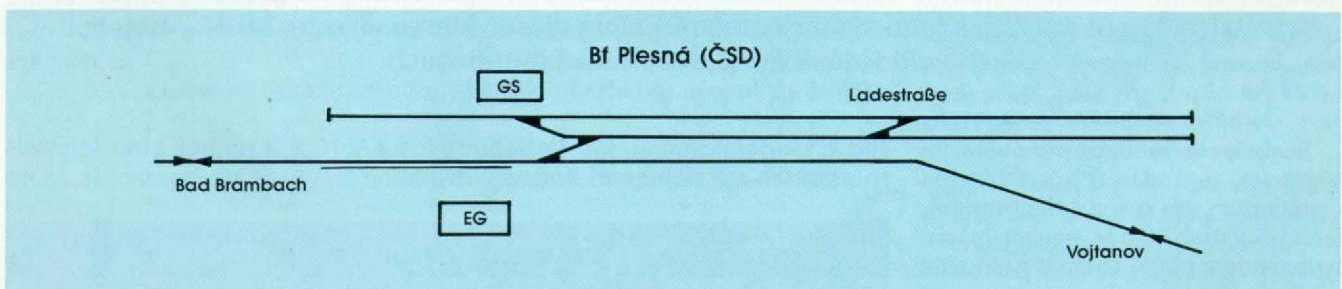


Bild 5. Spurplan des Bf Plesná, Zustand Herbst 1990. Die Bahnlinie war hier bis 1945 doppelgleisig. Zeichnung: ur
Bild 6. Spurplan der Abzweigstelle bei Fr. Lázně – Seníky, Zustand 1990. Elektrifizierte Gleise sind zusätzlich gestrichelt dargestellt. Skizze: ur

