2/88 Februar · ISSN 0723-3841
40. Jahrgang · DM/sFr 6,50
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

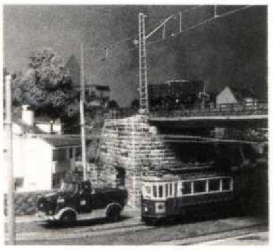
MIBA

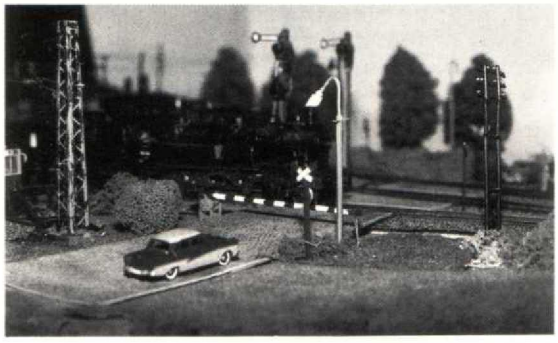
Großer MIBA-Wettbewerb

Miniaturbahnen

MIT MIBA MACHT MODELLBAHN SPASS!

Seite 42
Hamburg-Kollaustraße und das Straßenbahn-Depot Lokstedt nahm sich Herr Edmund Spies zum Vorbild für eine Strab-Anlage in H0.





Seite 14
Eine preisgünstige Methode zur Herstellung diverser Bahnlampen stellt MIBA-Leser Ralf Maritschnigg (Jahrgang 1960) vor, der übrigens zeitweise als Werklokführer in Dörentrup tätig war.

SELBSTBAU

CSD-Dampflokomotiven 12
Lampen für Bahnübergänge und Bahnsteige 14
Lok-Umbau im Z-Maßstab 26
Ein Nebenbahn-Bw von A bis Z 30

VORBILD

Berliner S-Bahn mit VT 95 13

MEINE ANLAGE

Straßenbahn-Depot Hamburg-Lokstedt im Modell 42

ANLAGEN-PLANUNG

Keilbahnhof im Alpen-Vorland 50

ELEKTROTECHNIK

Schattenbahnhöfliche Aktivitäten (2) 20
Drehscheiben-Umbau für Trix-Express-System 23

PLANEN + FAHREN

Ein kurzer Bahnhof mit langer Geschichte (2) 58

PRÜFPROTOKOLL

Roter Brummer in H0 — Rocos VT 98 74

NEUHEITEN

Münchner Leuchte für N 19
Draisine für Spur Z 19
Grove Auto-Kran 19
BR 02 der DRG 19
Zubehör aus Weißmetall 19
Köf mit Gasgenerator von Brawa 40
Neue H0-Autos von Herpa 40
Länderbahnwasserturm von B & K 40
Neuheiten von s.e.s. 40
Zurüstteile von D. Beier 40
ELV-Journal 41
Eine „Neue" von M & L 41
Seetaler von Roco 41
FO-Schienentraktor 41
Drehscheibe von HAPO 41
Jugendstil-Haus für H0 41
Schmalspur bei Weinert 72
Gepäckwagen der Berninabahn 72
OEG-Halbzug wieder da! 72
Baugerüst in N 72
Von POLA für LGB 72
Abteilwagen von Petau 72
HS 140 von Brekina 72
Lampen von Brawa 77
Glaskasten in Z! 77
Neue Bücher 24

PREISAUSSCHREIBEN

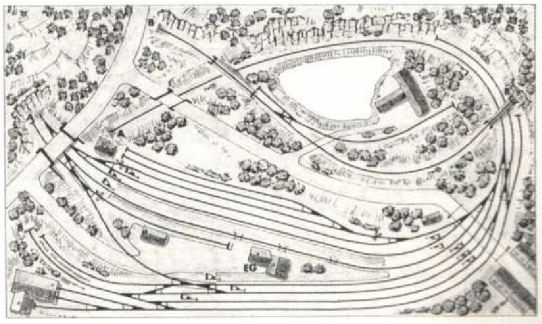
Großer MIBA-Wettbewerb „Klassische Bauprojekte" 52

JUGEND-MIBA

Schmalspurbahn in H0e . . . 68
Diorama mit Modul-Effekt . . . 69
Kistenfabrik, auch aus Holz . . . 70

RUBRIKEN

Kleinanzeigen 6
Zur Sache 9
Panorama 10
Termine 10
Eisenbahnphilatelie 29
Impressum 78
Ihr Partner vom Fach 88



Seite 50
Unter dem Titel „Keilbahnhof im Alpenvorland" zeigt Rolf Knipper einen Anlagenentwurf für eine N-Kompaktanlage. Mit Gleisplan und Schauskizze.

Seite 58
Die Bahnhöfe Bad Münster am Stein und Ebernburg behandelt auch der zweite Teil unserer Planen + Fahren-Serie von Friedrich-Karl Schädlich.

Titelbild: Eine Sonderfahrt mit historischen Fahrzeugen findet hier gerade auf der Strab-Anlage von MIBA-Leser Edmund Spies statt. Die Kaelble-Zugmaschine stößt eine gewaltige Qualmwolke aus dem nach oben geführten Auspuff, hinter der das Depot Lokstedt fast verschwindet. Foto: Frank Schlüter.

Mit MIBA macht Modellbahn Spaß!

„Das hört sich ja an wie ein neuer Werbe-Slogan" werden vielleicht einige Leserinnen und Leser verwundert feststellen. Und so ist es auch. Wer den Titel von Heft 1/88 genau betrachtet hat, dem ist unser neuer Wahlspruch ohnehin nicht mehr ganz neu.

Mit diesem Slogan wenden wir uns weniger an die treue MIBA-Leserschar — ihnen ist sicher schon seit langem klar, daß die Modellbahnerei und die MIBA zusammengehören. Denn woher hätten Zehntausende von Modellbahnern schon vor Jahrzehnten ihre Anregungen für den Selbstbau, für den Modellbahnbetrieb oder für die Planung ihrer Anlage bezogen? Wir wenden uns eigentlich an alle diejenigen, denen zwar die Modellbahnerei Spaß macht, die aber bisher eine Zeitschrift für ihr Hobby für entbehrlich hielten. Vielleicht ist es Ihnen schon mal so ergangen: Da wohnt man nun seit Jahren mit einem netten Nachbarn Tür an Tür und erfährt plötzlich ganz beiläufig von ihm — der Mann ist Modellbahner. Mit Sicherheit wird die Bekanntschaft dadurch um einen (für unsereinen) nicht unerheblichen Aspekt reicher. Nun müssen sich MIBA-Leser untereinander nicht unbedingt persönlich kennen. Die Lesergemeinschaft, die Monat für Monat ihre Zeitschrift MIBA erwartet, tut dies ja auch nicht zuletzt, um zu sehen: „Wie hat der Hobbykollege dieses oder jenes Problem auf seiner Modellbahn gelöst?" Die MIBA ist ein Forum für den Erfahrungsaustausch unter Modellbahnern — und das seit 40 Jahren.

Wenn Sie nun, liebe MIBA-Leserin, lieber MIBA-Leser, einen Modellbahn-Kollegen kennen, der ganz unbeeinflußt von anderen seinem Hobby frönen möchte, machen Sie ihn doch mal mit der führenden deutschen Modellbahnzeitschrift bekannt. Leihen Sie ihm mal Ihre MIBA. Nicht jeder hat Lust, sozusagen das Rad zum zweitenmal zu erfinden — oder, sagen wir es mit einem Begriff aus unserem Metier, die Z-Schaltung nochmal selbst zu entwickeln.

Und noch eins möchte ich an dieser Stelle anregen: Teilen Sie allen MIBA-Lesern Ihre Erfahrungen beim Anlagenbau, in der Modellbahnelektrik und beim Fahrzeugselbstbau mit! Schicken Sie uns eine (möglichst bebilderte) Beschreibung — seit Anfang dieses Jahres hat der MIBA-Verlag, das sei in aller Bescheidenheit erwähnt, seine Honorarsätze erhöht.

Der MIBA-Leser weiß seit eh und je, was er an seiner MIBA hat; wer die MIBA noch nicht kennt, wird von Ihnen, liebe Leser, mit dieser Zeitschrift bekannt gemacht; wer einen Beitrag für die MIBA hat, bekommt im Falle des Abdrucks ein höheres Honorar. Das sind nur drei von vielen Gründen, zu sagen: Mit MIBA macht Modellbahn Spaß! *jw*

Dampf in Berlin (West)

Auch im Westteil Berlins bestand im Herbst 1987 wieder die Möglichkeit, Dampflokomotiven in Aktion zu sehen und an Nostalgiefahrten teilzunehmen. Die Deutsche Reichsbahn setzte dazu vom 3. — 11. 10. 1987 zweimal täglich einen Zug mit drei Doppelstockwagen auf der Strecke Zoologischer Garten — Spandau — Wannsee — Zoologischer Garten ein; Zuglok war 01137 (mit großen Windleitblechen!). Im Bf Wannsee, wo das Foto von Dr. Lothar Schwabe entstand, wurde darüberhinaus eine kleine Lokomotivschau präsentiert.

Falsche Zeile

Der alte Braunschweiger Hauptbahnhof als H0-Modell, abgebildet in MIBA 12/87, S. 43, war zwar auf dem Stand des MEC Duisburg ausgestellt, wurde aber von Herrn Christof Fiedler gebaut — was hiermit nachgetragen und berichtigt sei!

Wilhelmsburger Fahrzeugschau

Immer wieder Anziehungspunkte für Groß und Klein sind Fahrzeugschauen mit alten Loks und Wagen. Vor sechs Jahren, am 27. 3. 1982, entstand anläßlich der „1. Tage der offenen Tore" im Bw Hamburg-Wilhelmsburg diese Aufnahme von Ewald Hauck. Die dortige Fahrzeugsammlung der „Norddeutschen Eisenbahnfreunde" ist mittlerweile angewachsen und umfaßt u. a. 7 Dampfloks, je 2 Dieselloks, -triebwagen und Straßenbahnfahrzeuge sowie 1 Hamburger U-Bahn-Wagen. Am 12. 9. 87 konnte übrigens das Wilhelmsburger Betriebswerk (heute Bw Hamburg 4) wieder besichtigt werden.

Termine

Ein umfangreiches Programm bietet die **DGEG** an: **4. 3. 88** Fahrt mit **Gläsernem Zug** München — Mittenwald — Innsbruck (Zwischenfahrt ins Stubaital) — Kufstein — München. **5. 3. 88 Winterfahrt ab Kempten ins Allgäu** mit VT 628 auf z. T. stillgelegten Strecken (u. a. nach Lindenberg, Weiler, Bad Wurzach und Ottobeuren). **6. 3. 88** Fahrt mit **Gläsernem Zug** ab München nach Mittenwald und Reutte in Tirol. **26. — 30. 3. 88 Sonderreise** ab Köln per Bahn (VT 08) und Schiff **nach Norwegen. 7. — 11. 4. 88 DGEG-Jahrestagung** in Ulm. **22. 4. 88 Fotofahrt** ab München zur **Linzer Lokalbahn. 22. 4. — 1. 5. 88 Nordspanienreise** via Paris ins Baskenland; Bereisung der FEVE- und ET-Schmalspurnetze. **23. 4. 88 Fahrt ins Blaue** mit Gläsernem Zug ab München. Weitere Informationen von DGEG-Geschäftsstelle, Postfach 1627, 7100 Heilbronn (Telefon über 07131/160391).

Auch die **Interessengemeinschaft Eisenbahn e.V.** (IGE) plant weiter Sonderfahrten: **21. 2. 88 Nebenbahnfahrt** mit 86457 von Nürnberg nach **Beilngries** und zurück (Fotohalte und Scheinanfahrten). **12. — 19. 3. 88 Bahn-Ski-Safari Graubünden** (Rhätische Bahn). **27. 3. — 4. 4. 88 Gebirgsbahnen der Schweiz** (u. a. Bernina, Albula, Gotthard-Südrampe, Centovalli, Zermatt, Montreux — tlw. Einsatz von besonderen Wagen). **5. — 8. 4. 88** mit dem **Gläsernen Zug** durch die **Schweiz** über interessante Hauptbahnen. Info bei: IGE, Postfach 329, 8562 Hersbruck, Tel. 09157/606.

Anläßlich des VI. Int. Kraichgauer Modellbahnen- u. Spielzeugtausch- u. Markttages am **12. 3. 88** in 6920 Sinsheim, Elsenzhalle, veranstalten die Eisenbahnfreunde Kraichgau e.V. **2 Eigenbauten-Wettbewerbe** für die Baugrößen IIm und H0. In beiden Kategorien gibt es schöne Preise zu gewinnen. Ausschreibungsunterlagen bei **Eisenbahnfreunde Kraichgau e.V., Egerlandstr. 23, 6920 Sinsheim,** Tel. 07261/62511.

Wer zufällig über Ostern in **London** weilt, kann vom **2. 4. — 7. 4. 88** eine internationale **Modellbahnausstellung („IMREX '88")** besuchen. Herausragende Objekte werden eine Spur 1-Anlage mit echtem Dampfbetrieb, eine Anlage „Disentis/Mustér" (Schweiz) sowie eine Straßenbahnanlage „Blackpool" sein. Die Ausstellung findet in den Londoner „Royal Horticultural Society Halls" statt und ist jeweils ab 10.30 Uhr geöffnet.

Bahnlinie unter Denkmalschutz

Eine bislang in der Bundesrepublik einzigartige Maßnahme gibt es aus Hessen zu vermelden: Der dortige Landeskonservator Prof. Kiesow erklärte den auf hessischem Gebiet befindlichen Teil der Aartalbahn Wiesbaden – Bad Schwalbach – Diez „mit allem Drum und Dran" zu einem Denkmal im Sinne des Hessischen Denkmalschutzgesetzes. Damit konnte der von der DB geplante Teilabbau zwischen Wiesbaden Hbf und Waldstraße verhindert werden. Mehr noch: Ein Verein, die „Nassauische Touristikbahn", wird sich um einen erweiterten Fahrbetrieb auf der von der DB 1983 bzw. 1986 stillgelegten, landschaftlich sehr reizvollen Bahnlinie bemühen. Für die künftige Streckennutzung sieht Prof. Kiesow sogar wieder allgemeinen Reiseverkehr vor. Wünschen wir den Aktivitäten einen guten Erfolg.

Foto (ur): Akku-Tw der BR 515 in Bad Schwalbach am 28. 8. 1983 — kurz vor Einstellung des Reiseverkehrs Wiesbaden – Bad Schwalbach.

Blauer VT 06

In MIBA 6/86 zeigten wir den VT 06 106 c abgestellt in Lübeck-Travemünde. Hier nun präsentieren sich die ehemals dazugehörigen Teile a und b im Bf Konstanz. Weitere beachtenswerte Details auf dem Foto von Cornelius Dunkel sind die gelb-schwarzen Begrenzungspfosten und der grasbewachsene Prellbock, der den alten Dieseltriebwagen vom Gleisnetz der DB abtrennt.

Bier-Wagen einmal anders

„Na, denn Prost" möchte man angesichts dieses in Trier beheimateten Gesellschaftswagens sagen! Vielleicht animiert er die Modellbahnindustrie, sich einmal eines solchen Vorbildes anzunehmen, anstatt wirklichkeitsfern stets Kühlwagen mit neuen Bierreklamen zu bedrucken. Die Bundesbahn nämlich kennt kaum noch Biertransporte auf der Schiene in gedeckten Güterwagen. Foto: DHV

Die **Modellbahn-Großanlage** des **MEC Weiden/Opf.** wird am **1. 4. 88** von 10 – 17 Uhr in Betrieb gezeigt. Der Aufstellort ist links vom Weidener Bahnhofsgebäude am Ende der Güterhalle.

Eine Serie von **Eisenbahnbörsen** führt wiederum der Trein-Hobby-Club Almelo durch. Nächste Termine und Orte: **12. 3. 88** in **Almelo (NL),** Restaurant Sporthal „Schelfhorst" sowie **23. 4. 88** in **Hengelo (NL),** Restaurant 't Steerntje, Deldenerstraat 305.

Mit **„Dampf in den Mai"** geht es am **30. 4. 88:** Ein von der Dampflok 41360 gezogener Sonderzug fährt **von Celle** über Hannover, Hildesheim und Nordstemmen **nach Altenbeken.** Info: Celler Eisenbahnfreunde und Modellbahner, Hohe Wende 12 (Grothe), 3100 Celle.

Bild 1. Diese Schnellzuglokomotive der Baureihe 386.0 wurde beim Vorbild 1925 von Skoda (Pilsen) an die ČSD geliefert.

ČSD-Dampflokomotiven in HO

Von einem uns unbekannten Modelleisenbahner stammen diese schönen Lokmodelle, die wahrscheinlich aus Messing und für die Spurweite H0 gebaut sind. Damit möchten wir an alle appellieren, uns Ihre Bauberichte und Fotos stets mit genauer Adresse einzusenden.

Bild 2. Bei dieser Tenderlok tippen wir, trotz der feinen Ausführung, auf ein H0-Fahrzeug.

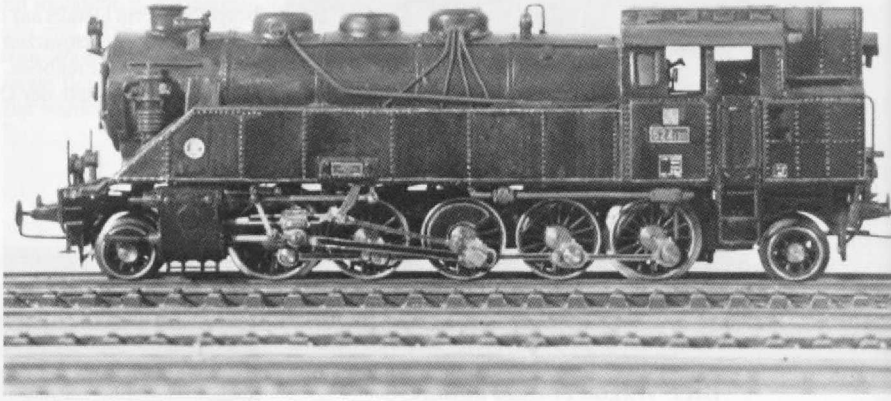
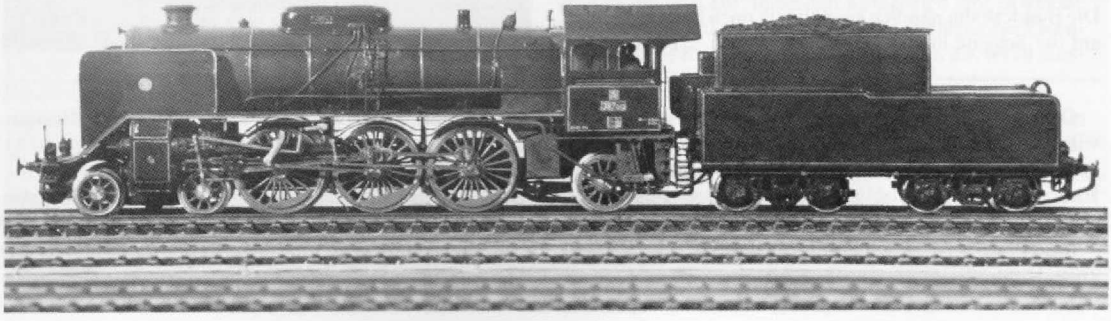


Bild 3. Zum Schluß noch diese im Original bei CKD gebaute Dampflokomotive der BR 486.1 von unserem „anonymen" Einsender.



Berliner S-Bahn-Zug der DR (Baureihe 275) als Zuggruppe N II von Lichterfelde Süd nach Berlin-Heiligensee begegnet am 8. August 1982 in Reinickendorf der BEF-Schienenbusgarnitur (ex DB 795 396 und 995 307). Foto: T. Splittgerber

Berliner S-Bahn mit VT 95

Nanu, Berliner S-Bahn und Schienenbus der Baureihe 795 (ex VT 95) auf nebeneinanderliegenden Gleisen? Planmäßig hätte es ein solches Zusammentreffen natürlich nie gegeben. Des Rätsels Lösung:

Der Verein Berliner Eisenbahnfreunde e.V. (BEF) erwarb vor einigen Jahren von der Deutschen Bundesbahn eine Schienenbusgarnitur (795 396 mit Beiwagen 995 307), die im August 1982 an die Spree rollte. Dort fanden die Fahrzeuge neben anderen eine neue Unterkunft auf dem Betriebsgelände der Reinickendorfer Industriebahn in der Waldstraße im Norden der Stadt. An jenem Areal führt auch die „Kremmener Bahn" vorbei, die auf Westberliner Gebiet noch bis Januar 1984 von der S-Bahn nach Berlin-Heiligensee befahren wurde.

Durch den Wechsel der S-Bahn-Betriebsführung von der Deutschen Reichsbahn (DR) zur Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG) ab 9. Januar 1984 wurde der Schnellbahnverkehr zwischen Berlin-Schönholz und Berlin-Heiligensee (und damit der Gesamtbetrieb Berlin-Tegel — Berlin-Heiligensee) eingestellt. So sind mittlerweile derartige Bilder mit S-Bahn-Triebwagen auf der „Kremmener Bahn" nur noch sporadisch möglich: bei Überführungsfahrten von Berlin-Schönholz nach Berlin-Tegel zum Werk der Waggon-Union in Borsigwalde, wo alte S-Bahn-Züge aufgearbeitet werden.

Termine

Eine achttägige **Studienfahrt nach Savoyen und Piemont** veranstalten die Verkehrsfreunde Stuttgart vom **29. 5. — 5. 6. 88.** Mit auf dem Programm stehen u. a. eine Fahrt über die Tendabahn, eine Besichtigung der neuen Straßenbahn in Grenoble sowie Besuche von Privatbahnen im Raum Turin — Genua. Info: Verkehrsfreunde Stuttgart e.V., Postfach 680, 7000 Stuttgart 1.

Das erste **Castrop-Rauxeler Modelltauschtreffen** findet **am 5 3. 88** von 10.30 bis 17.00 Uhr statt und gibt Gelegenheit zum Tausch, Ankauf, Verkauf und zur Kontaktpflege mit anderen Sammlern. Ort: Castrop-Rauxeler Stadthalle des FORUM-Kongreßzentrums. Nähere Auskünfte: Adalbert Bach, Burgstr. 58, 4300 Essen 17, Tel. 0201/570996.

Bild 1. Modell einer Bahnüberganglampe auf der H0-Anlage des Verfassers.

Lampen für Bahnübergänge und Bahnsteige

von Ralf Maritschnigg

Die Geschichte der Bahnlampen reicht bis in die Kindertage der Eisenbahn zurück. Aber trotzdem kann man in der Eisenbahnliteratur nur sehr wenig über diese doch recht interessanten und vielseitig verwendbaren Lampen erfahren. Das war Grund genug, mich mit diesem Thema besonders zu befassen.

Anfangs wurden die Lampen mit Walfischöl betrieben. Später, so gegen Mitte des letzten Jahrhunderts, gelangten die ersten Petroleumlampen zum Einsatz. Ende des Jahrhunderts kamen die ersten Gaslaternen auf. Außerdem wurden einige Lampen schon mit elektrischer Energie betrieben. Aber nicht mit Glühlampen, sondern mit zwei Kohleelektroden, die von einer Mechanik gegeneinander geschoben wurden! Die beiden Elektroden mußten auf einem bestimmten Abstand gehalten werden. Dadurch kam es zu einem Lichtbogen, der die erwünschte Lichtquelle darstellte. Die Gasbeleuchtung hielt sich etwa bis in die dreißiger Jahre, dann wurde sie durch normale elektrische Lampen ersetzt. Die ersten elektrischen Lampen traten bereits vor dem ersten Weltkrieg ihren Dienst an.

Ab den sechziger Jahren wurden dann die auch heute noch verwendeten Leuchtstofflampen eingesetzt.

Da es eine große Anzahl verschiedener Typen gab — und auch heute noch gibt —, wollen wir uns auf die Lampen der fünfziger Jahre im norddeutschen Raum beschränken.

Zunächst einmal müssen wir unterscheiden zwischen den hohen 12 m-Mastleuchten, die man hauptsächlich für Gleisanlagen, Ladestraßen und Bahnbetriebswerke benutzte und den kleinen 5 m-Mastleuchten. Sie wurden für Bahnhofsvorplätze, Bahnsteige und Bahnübergänge gebraucht.

Alleine für die 12 m-Leuchten gab es mindestens drei verschiedene Mastsorten. Die Holzmasten und die genieteten Vierkantmasten stammten noch aus der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg. Ab etwa 1950 wurde der auch heute noch verwendete Flachmast entwickelt.

Auch damals war die Wartungsfreundlichkeit der Lampen schon wichtig. Die hohen Lampen hatten einen Laternenaufzug, der es gestattete, die Lampe bis auf die Erde herabzulassen. Damit man nicht, wie bei den älteren Lampen aus den zwanziger Jahren, ein 12 m langes Anschlußkabel an der Lampe anbauen mußte, hatten die Lampen oben im Gußteil eine zweipolige Steckverbindung, in die