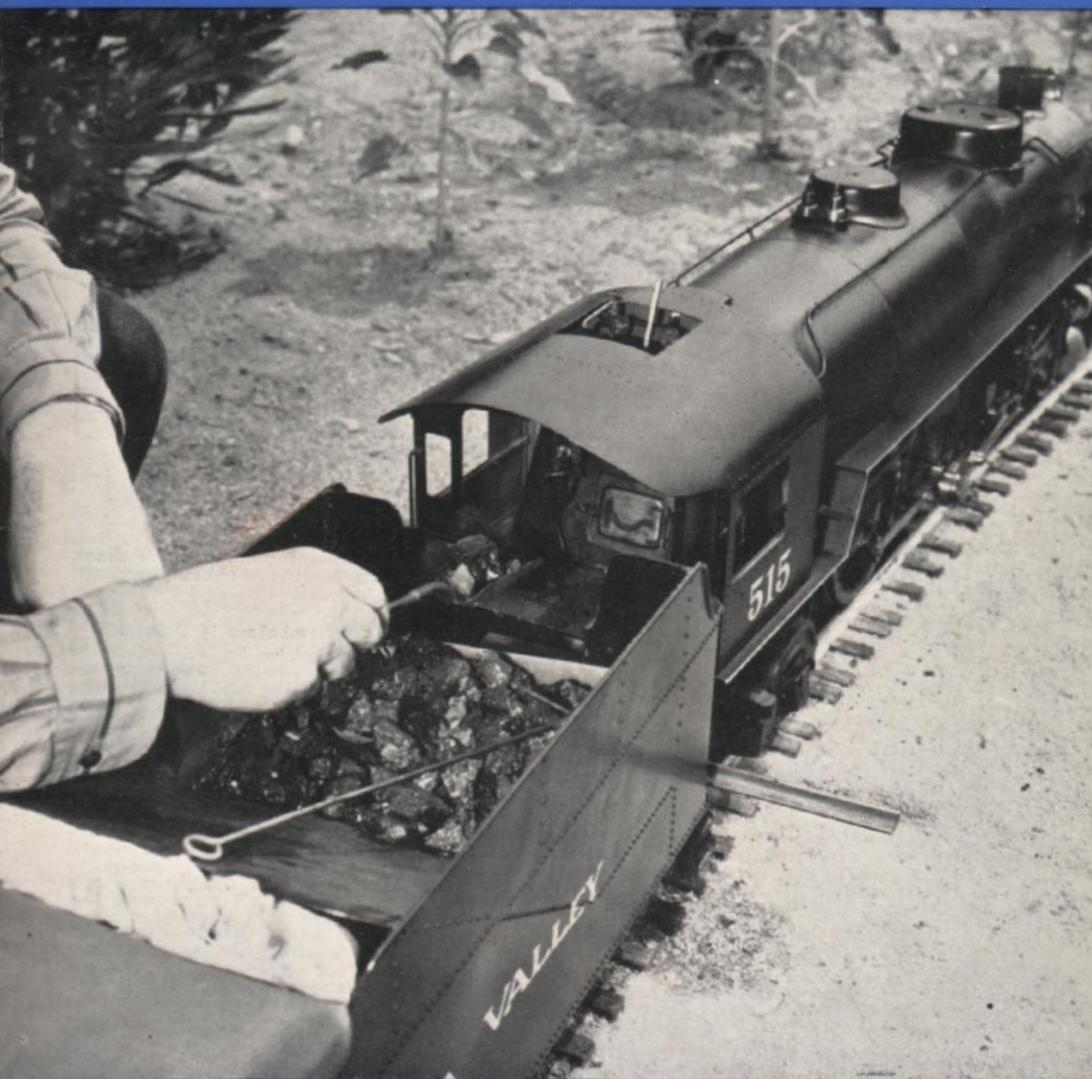


Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 3 / BAND VIII 1956

NÜRNBERG

Verspätung . . .

... ist im Eisenbahnwesen ein Wort, das man im allgemeinen nicht gern hört. Wenn wir heute aber trotzdem einmal dieses Wörtchen gebrauchen müssen, so geschieht das, weil das vorliegende Heft um eine ganze Woche zu spät in Ihre Hände gelangte. Aber so wie der ungewöhnlich strenge Frost der letzten Wochen auch den Fahrplan der Bundesbahn so manches liebe Mal entgleisen ließ, so hat er auch uns ein Schnippchen geschlagen. Die strengste Kälte ließ die Arbeit in unserer Klischeeanstalt fast zum Erliegen kommen, so daß es zu unserem Bedauern leider nicht möglich war, die für dieses Heft notwendigen Klischees rechtzeitig fertigzustellen. Es war auch nicht möglich, den Zeitausfall durch einen schnelleren Druck wieder wett zu machen, denn es ist immer eine gewisse Zeit unbedingt notwendig, um das Heft zu drucken und die Druckfarbe austrocknen zu lassen. Zu allem Übel kam dann noch die verstärkte Inanspruchnahme der Nürnberger Druckereien infolge der bevorstehenden Spielwaren-Fachmesse mit dem großen Bedarf der Aussteller an Katalogen, Drucksachen usw. hinzu. Wir bitten Sie also höflichst diese Verzögerung im Erscheinungstermin der MIBA zu entschuldigen. Die eingetretene Verspätung wird aber auf alle Fälle wieder eingeholt und das nächste Heft mit dem großen Bericht von der Nürnberger Spielwaren-Fachmesse wird voraussichtlich (Toil Toil Toil 13, 14, 15!) bereits in 14 Tagen wieder erscheinen.

Heft 4/VIII ist in der letzten Märzwoche bei Ihrem Händler!

■ Mit ausführlichem Messebericht! ■

BUCHBESPRECHUNG:

TRIX-Handbuch 1:90.

Vollständig neubearbeitete Auflage. 160 Seiten, broschiert. DM 3.50. Herausgegeben von der Firma TRIX Vereinigte Spielwarenfabriken Ernst Voelk K. G., Nürnberg. In TRIX-Fachgeschäften und über den MIBA-Verlag erhältlich.

Seitdem die 9. Auflage des TRIX-Handbuches erschienen ist, wurden bekanntlich einige wesentliche Änderungen im TRIX-Betriebssystem durchgeführt. Vor allem ist hier der Übergang auf den Gleichstrombetrieb zu nennen. Die Freunde des TRIX-EXPRESS werden es deshalb sicherlich begrüßen, daß das Gleichstromsystem und die damit zusammenhängenden Fragen der Anlagenstromversorgung in den vollkommen neu bearbeiteten und ergänzten TRIX-Handbuch 1:90 ausführlich besprochen werden. — Des weiteren wurde auch das Kapitel Oberbau vollkommen neu gestaltet und es werden darin alle notwendigen Angaben über die neuen Schwellenbandleise gemacht.

Selbstverständlich findet man auch die notwendigen Erläuterungen zu den neuesten TRIX-Fahrzeugtypen, wie zum Beispiel die E 10, die Tenderlok der Baureihe 80, den VT 75, die Fernverkehrs-D-Zug-Wagen und die neuen zweiachsigen Supermodell Güterwagen. Die Neuauflage wird also allen TRIX-Freunden, auch denen die eine frühere Ausgabe des TRIX-Handbuches 1:90 be-

sitzen, viel neues Wissen vermitteln — und nicht nur den TRIX-Freunden, sondern auch all denen, die sich mit dem Miniaturbahnwesen überhaupt beschäftigen.

75 Jahre elektrische Eisenbahnen in Österreich.

Von Ministerialrat Dipl. Ing. Dr. Techn. Alexander Koci. OBB-Schriftenreihe Heft 1. Herausgegeben von der Generaldirektion der österr. Bundesbahnen im Zeitschriftenverlag Ployer, Wien VI. 180 Seiten mit eingelegtem Kartenblatt, broschiert, DIN A 5, Preis DM 4.40.

Vor rund 75 Jahren hat eine österreichische Firma zum ersten Male eine elektrische Eisenbahn erbaut und in Österreich in Betrieb gesetzt. Dieses Jubiläum hat die OBB zum Anlaß genommen, ein Büchlein herauszubringen, das über die Entwicklung der elektrischen Bahnen in Österreich berichtet. Auf über 80 Seiten wird diese ganze Entwicklung recht ausführlich geschildert und in einem zusätzlichen Bild- und Tabellenanhang anschaulich erläutert. Das Buch kann allen Freunden der elektrischen Großtraktion empfohlen werden. Es ist in Deutschland über den MIBA-Verlag erhältlich. Erwähnt soll noch sein, daß mit diesem Heft die OBB die Herausgabe einer Gesamtschriftenreihe eröffnet hat, deren einzelne Hefte etwa 1/4 jährlich erscheinen sollen.

Vor über 100 Jahren ...

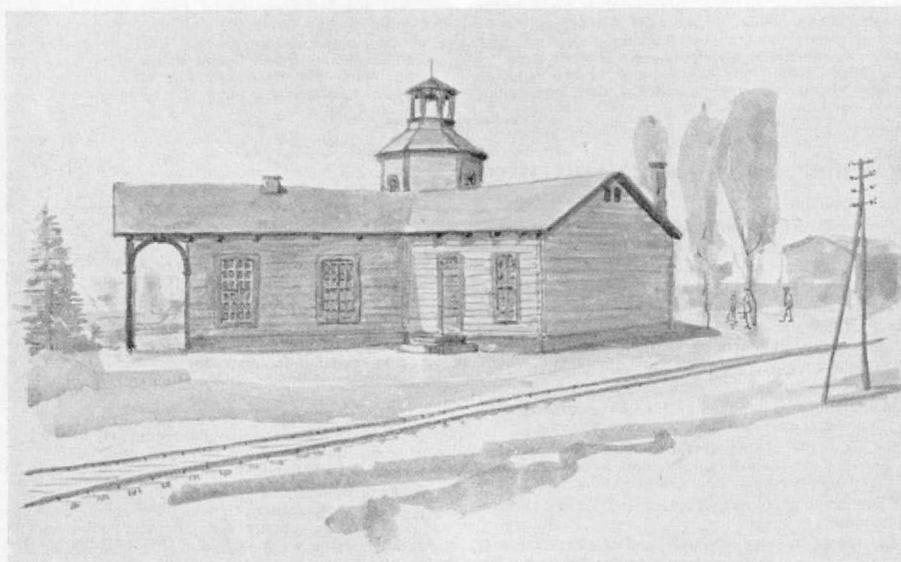


Abb. 1. So etwa sah es vor 100 Jahren am Bahnhof Bergedorf aus.

... das ist der Titel einer kleinen Artikelserie, mit der wir Ihnen einmal einige Details aus der Frühzeit des Eisenbahnwesens näherbringen wollen. Einige unserer Leser haben uns nämlich gebeten, auch einmal darüber zu berichten, denn mancher wird sich vielleicht für den Bücherschrank oder sonst etwas ähnliches ein kleines Motiv bauen wollen, das dem Besucher gleich mitteilt, daß er es mit einem Eisenbahnliebhaber zu tun hat und das auch als kleines Paradeschmuckstück eine Zierde der „guten Stube“ werden kann. So beginnen wir heute mit der Beschreibung des Empfangsgebäudes vom ...

Bahnhof Bergedorf 1842

von W. Schmitz, Hamburg

Das auf den Abbildungen gezeigte „Holzhaus“ ist das älteste in Deutschland erhalten gebliebene Bahnhofsgebäude. Es wurde im Jahre 1842 für die Endstation der im gleichen Jahr in Betrieb genommenen Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn gebaut. Die Pläne zu diesem Bau stammen von dem bekanntesten Architekten Châteauneuf, der u. a. auch die Hamburger Petrikirche nach dem Brand wieder aufbaute.

In dem Entwurf des Bahnhofsgebäudes wird die Suche nach einer allgemeingültigen Gesamtkonzeption für Bahnhofsbauten deutlich, welche damals noch „architektonisches Neuland“ waren. Es finden sich Züge und Bauelemente, die wir als typisch für den Bahnhof alten Stils empfinden. Besonders auffallend ist der Turm. Er ist ein Bau-

element, das sich selbst bei den modernsten Bahnhofsbauten erhalten hat. Wenn auch für heutige Begriffe ein Bahnhofsturm in der vorliegenden Form, mit Glockenstuhl und Glocke, merkwürdig anmutet — von der Turmglocke zur Turmuhr war es nur noch ein kleiner Schritt.

Das Gebäude ist ein Fachwerkbau mit Bretterverblendung. Der Turm diente als Aussichtsturm. Die Raumaufteilung umfaßte vermutlich: Schalterhalle im Raum zwischen den zwei Türen, Dienstraum, Warteraum, sowie einen Raum für Erfrischungen, der an den überdachten Vorbau angrenzte, wobei das große Fenster nach dieser Seite hin zur Hälfte hochgeschoben werden konnte. Hier wurden wahrscheinlich Waren und Getränke nach draußen durchgereicht (1).

Heute ist in Bergedorf ein neuer Bahnhof entstanden, der alte wurde zum Wohnhaus umgebaut. Dieser Umbau ist leider zum Schaden des historischen Gebäudes gewesen, wie auch der mehrfache Besitzerwechsel. Es sind (ursprünglich nicht vorgesehene) Regenrinnen angebracht worden, die maßvoll gegliederten Fenster wurden zum Teil durch neue Standardfenster ersetzt, ein Bunker steht vor der Südfassade, im Norden und Osten sind unschöne Anbauten erfolgt und auf dem ehemaligen

Bahnhofsgelände hat sich eine Fabrik angesiedelt. Das Gebäude steht aber jetzt unter Denkmalschutz und jeder weitere wesentliche Umbau ist verboten.

Nur wenige der vielen Passanten, die tagein, tagaus dieses Holzhaus im Vorübergehen sehen, werden rückschauend ahnen, daß dieses Gebäude einmal „erster Schritt“ und damit richtungsweisend war. Auch für den Bahnhof, dem sie vielleicht gerade zueilen, um noch den Zug zu erwischen.

Wie der Bahnhof gebaut wird . . .

Das Material:

- (1) Grundbrett (Pappe oder Sperrholz);
- (2) 0,5-1 mm starker Plakatkarton (beigefarben) für Wände und Dach;
- (3) Schnellhefterpappe (beige) für die Bretterimitation;
- (4) Profilhölzchen (2,5x2,5 mm) für die Pfeiler am überdachten Vorbau;
- (5) Streichhölzer, für Turm-Glockenstuhl und Dachsparren;
- (6) Sperrholz (2 mm stark) für die auszusügenden Verzierungen am überdachten Vorbau;
- (7) Cellon für die Fensterscheiben (brauchbar sind auch Foto-Negative, die man in einem heißen Wasserbad von der Gelatineschicht befreit);
- (8) Hölzchen (4x4 mm Querschnitt) für die Schornsteine.

Die Außenwände werden aus Plakatkarton (2) angefertigt. Es empfiehlt sich dabei folgende Reihenfolge:

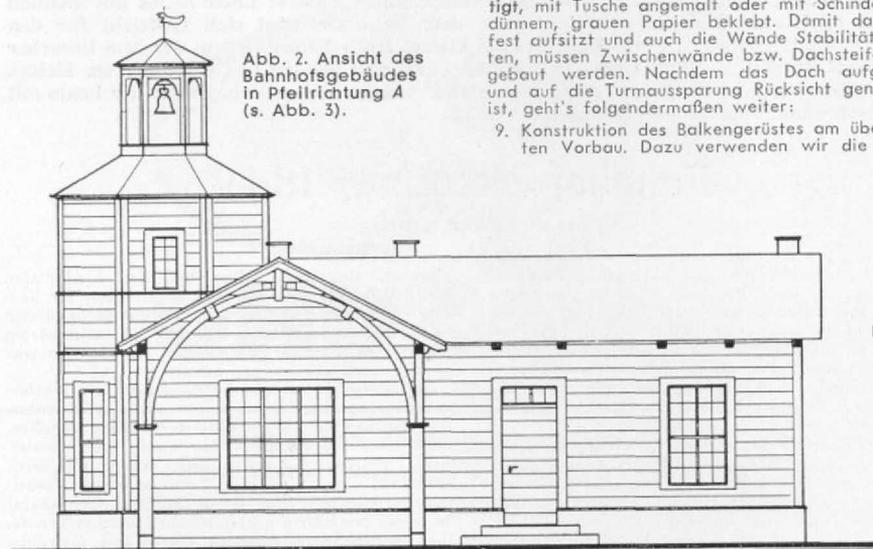
1. Übertragen der Maße aus der Zeichnung und Aufzeichnen der Wände auf die farbige Seite der Pappe.

2. Aufzeichnen der waagrecht Breterfugen mit einem mittelharten Bleistift (Fugenabstand 2,5 mm).
3. Ausschneiden der Fenster- und Türöffnungen mit einer Rasierklinge o. ä.
4. Aufkleben des Cellons (7) auf die Rückseite der Pappe über die Fensteröffnungen.
5. Ebenfalls von der Rückseite her werden die Fensterrahmen mit einer Ziehfeder und weißer Tusche aufgemalt. Dabei müssen die Linien des Fensterrahmens und des Kreuzes etwas stärker ausgezogen werden.
6. Zum Umrahmen der Fenster und Türen klebt man 1,5 mm breite Streifen von außen auf. Das Fensterbrett ist hingegen nur 1 mm breit.
7. Ausschneiden der Wände und Zusammensetzen mittels Klebfaizen oder Hölzchen, die von innen her gegen die Ecken geklebt werden. Das Haus wird auf die Grundplatte geklebt.
8. Die Sockelumrandung wird aus Pappe (2) geschnitten und aufgeklebt. Danach wird sie mit Tusche getönt (Backsteinfarbe) oder es wird Ziegelpapier aufgeleimt.

Das Dach wird auch aus dicker Pappe (2) gefertigt, mit Tusche angemalt oder mit Schindeln aus dünnem, grauen Papier geklebt. Damit das Dach fest aufsitzt und auch die Wände Stabilität erhalten, müssen Zwischenwände bzw. Dachsteyfen eingebaut werden. Nachdem das Dach aufgeklebt und auf die Turmaussparung Rücksicht genommen ist, geht's folgendermaßen weiter:

9. Konstruktion des Balkengerüsts am überdachten Vorbau. Dazu verwenden wir die Profil-

Abb. 2. Ansicht des Bahnhofsgebäudes in Pfeilrichtung A (s. Abb. 3).



M 1:1

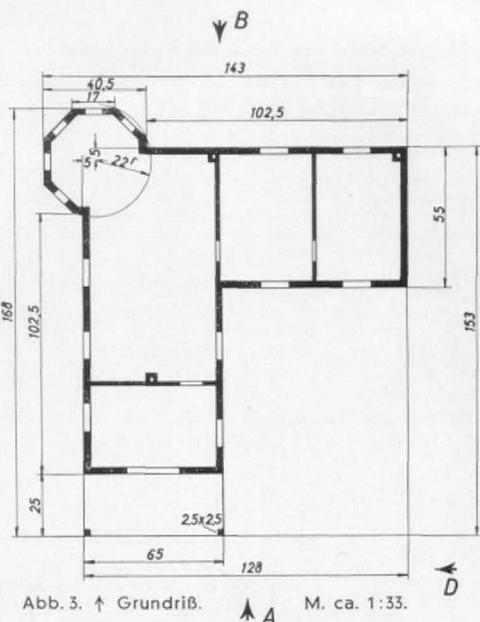


Abb. 3. ↑ Grundriß. ↑ A M. ca. 1:33. ↓ D

hölzchen (4) und die Streichhölzer (5). Die hölzernen Bögen werden aus Sperrholz (6) ausgesägt und eingeleimt.

10. Die unter dem Dach hervortretenden Dachsparren sind von den Streichhölzern abzuschneiden (mit der Rasierklinge) und anzukleben.
11. Die Holzteile unter 9. und 10. werden mit dunkelbrauner Tusche gefärbt.
12. Die Stufen vor den Türen aus Sperrholz (6) aussägen und aufkleben. (Ein Tönen ist nicht unbedingt notwendig.)
13. Die Schornsteine nicht vergessen! Oben Abschluß durch Papplättchen 5×5 mm. Backsteinfarben antuschen oder mit Ziegelpapier bekleben; oben schwärzen.

Beim Bau des Turmes geht man wie unter 1-7 beschrieben vor. Dabei können die einzelnen Turm-Seitenflächen entweder einzeln ausgeschnitten und erst beim Einbau zusammengeleimt werden oder man baut den Turm gleich aus einem Stück und faltet die Pappe nach entsprechendem Vorritzen. Nach dem Zusammenbau den Turm

14. in das Gebäude einpassen und einleimen.
15. Zurechtschneiden und Aufkleben der Zierleisten am Turm. Material: Pappstreifen, Draht oder Messingprofile. (Letztere müssen mit Tempera- oder Ölfarbe — beige — angemalt werden.)

Abb. 4. Das Bahnhofsgebäude im heutigen Zustand.

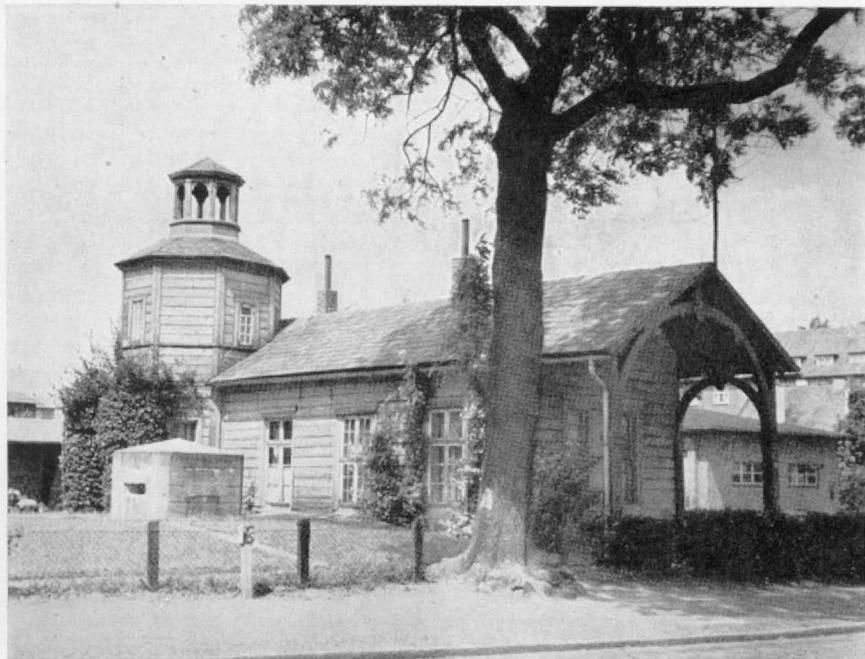
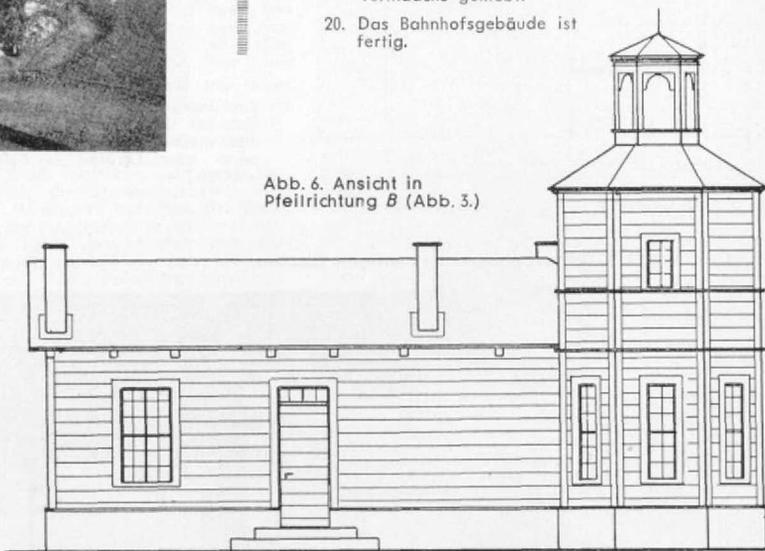




Abb. 5. Ansicht des Turmes im derzeitigen Zustand.

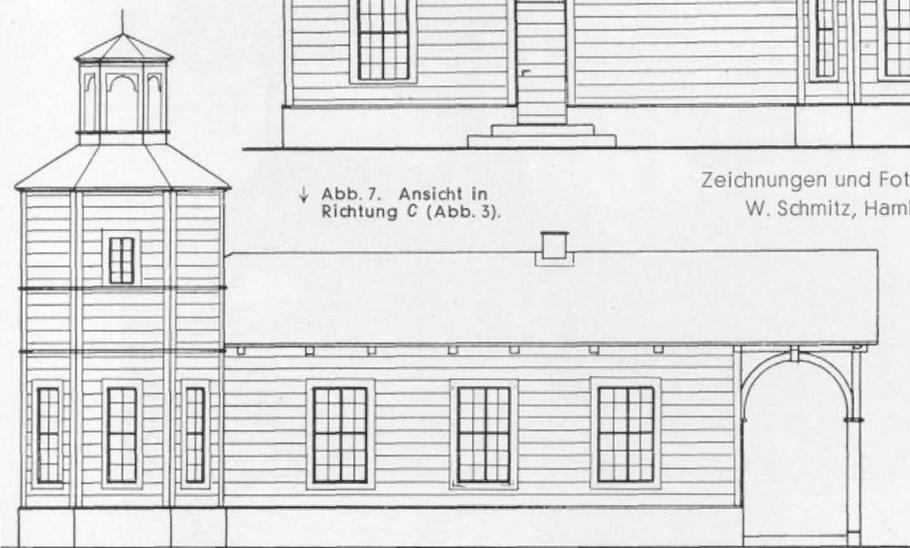
16. Alle Ecken des Turms sowie die Ecken des Gebäudes erhalten Abschlußkanten (Breiterimitation). Dazu nehmen wir Schnellhefterpappe (3), schneiden 3 mm breite Streifen aus und falzen und knicken diese in der Mitte, so daß ein Winkelprofil entsteht. Dieses Profil wird über die Ecken geklebt.
17. Bau des Turmdachs aus Papp-Pyramidenstümpfen. Auf der Höhe des Dachansatzes empfiehlt sich das Anleimen einer Zwischendecke. Das gilt auch für den Boden des Glockenstuhls (Achteckplattform).
18. Bau des Glockenstuhls. Dies dürfte die komplizierteste Arbeit sein; doch keine Angst, es ist halb so schlimm. Die Abb. 8 gibt die notwendigen Erläuterungen.
19. Der Glockenstuhl wird auf die Achteckplattform des Turmdachs geklebt.
20. Das Bahnhofsgebäude ist fertig.

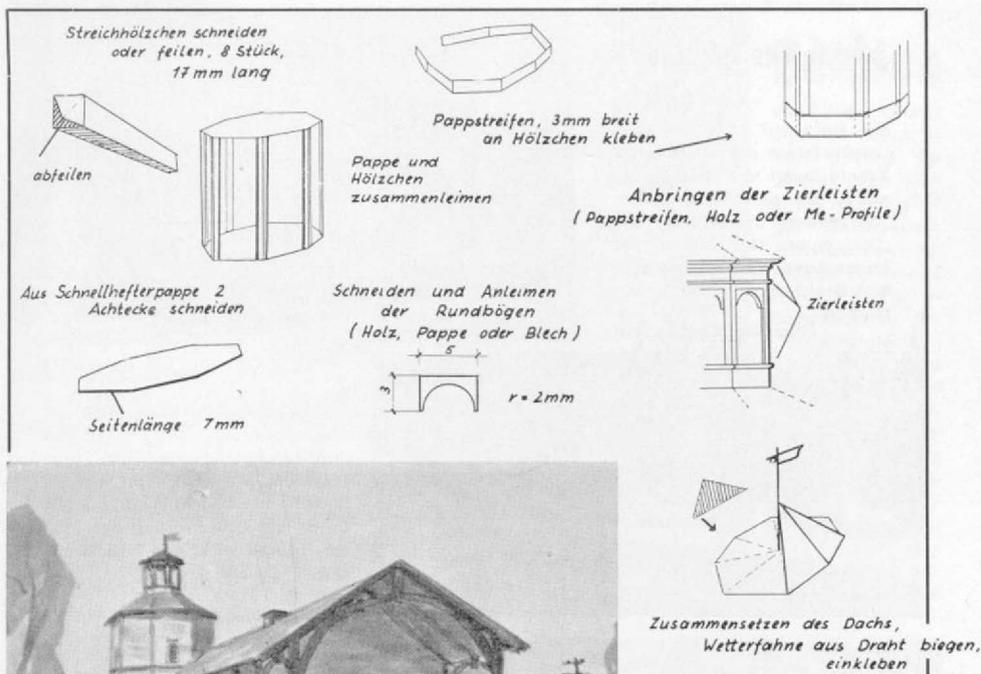
Abb. 6. Ansicht in Pfeilrichtung B (Abb. 3.)



↓ Abb. 7. Ansicht in Richtung C (Abb. 3).

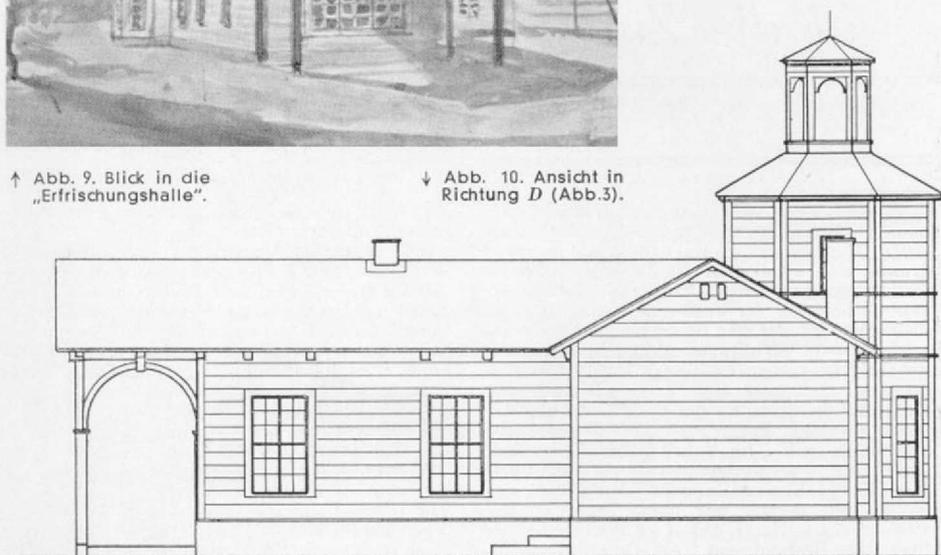
Zeichnungen und Foto Abb. 5:
W. Schmitz, Hamburg.





↑ Abb. 9. Blick in die „Erfrischungshalle“.

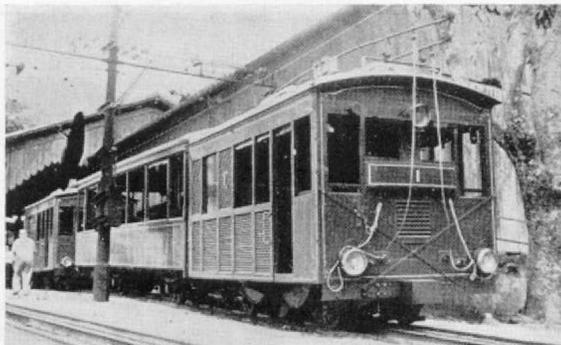
↓ Abb. 10. Ansicht in Richtung D (Abb. 3).



Auch das ist eine Elek.

Sie zieht mit drei weiteren Geschwistern die Wagen der Zahnradbahn von Rio de Janeiro, die zum 750 m hohen „Corcovado“ hinaufführt. Die „Lok“ wurde 1923 von der Fa. Brown-Boveri gebaut und wird mit Gleichstrom (500 V) betrieben.

Foto: K. Oeh, Curitiba



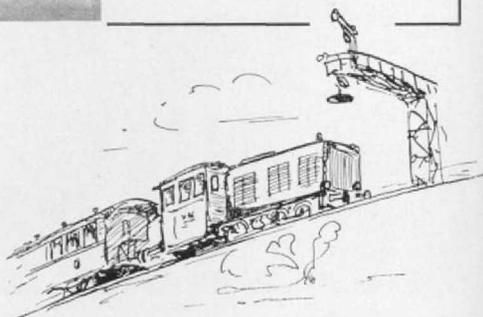
Ein Bahnsteigmotiv

von der Anlage des Herrn Steinbach aus Stuttgart, über die wir bereits in Heft 15/VII berichteten. Durch die Gruppierung der Preiser-Figuren wirkt das Bild lebendig.

Ein Blick in die Zukunft

Das Fahrzeugbeschaffungsprogramm 1956
der DB

Es dürfte für viele Eisenbahnfreunde vielleicht nicht ganz uninteressant sein, einmal einen Blick in das Fahrzeugbeschaffungsprogramm der Deutschen Bundesbahn 1956 zu tun, zumal dieses neue Programm recht aufschlußreich ist. Es ergibt sich nämlich die Tatsache, daß bei der Bundesbahn eine recht umfangreiche Strukturwandlung in Bezug auf die Triebfahrzeuge im Gange ist. Das bedeutet also, daß man den Leistungsanteil der Dampflokomotiven an der Gesamtleistung der Triebfahrzeuge noch mehr als bisher einschränken will. (Im Jahre 1954 betrug der Anteil der Dampflokomotiven auf der Basis der Triebfahrzeugkilometer noch 80%, im Jahre 1955 bereits nur noch 76% und für 1956 ist ein weiterer Abfall zu erwarten.) Der derzeitige Bestand von 9.488 Dampflokomoti-



ven wird sich im Jahre 1956 nur ganz unbedeutend ändern.

Die Neuanschaffungen an Triebfahrzeugen der Deutschen Bundesbahn werden sich somit im wesentlichen auf Diesel- und Elektrofahrzeuge beschränken. Von einer „Beschränkung“ kann man angesichts der geplanten Stückzahlen allerdings kaum sprechen. Es werden im Laufe des Jahres 1956 aus Neulieferungen folgende Triebfahrzeuge zusätzlich zur Verfügung stehen:

- 50 Diesel-Loks der Baureihe V 200 mit je 2200 PS Motorenleistung
 - 15 Diesel-Loks der Baureihe V 65 mit je 650 PS Motorenleistung
 - 170 Diesel-Loks der Baureihe V 60 mit je 650 PS Motorenleistung
- (von insgesamt 279 für den Rangierdienst in

Auftrag gegebenen Lokomotiven):
 80 Kleinloks mit je 107 PS Motorenleistung
 90 Elloks der Baureihe E 94
 10 Elloks der Baureihe E 10
 4 Elloks der Baureihe E 40
 34 Elloks der Baureihe E 41
 7 Elloks der Baureihe E 50
 24 elektrische Triebwagen der Baureihe ET 30
 (für den Ruhr-Schnellverkehr)
 6 elektrische Akkutriebwagen der Baureihe
 ETA 150.

In dieser Aufstellung sind auch einige neue Bauarten aufgeführt, die vielen unserer Leser noch unbekannt sein dürften. Es handelt sich dabei um die Dieselloks der Baureihe V 65, V 60 und Elloks der Baureihe E 40, E 41 und E 50. Wir werden uns deshalb bemühen, bei Gelegenheit einmal ausführlicher auf die einzelnen Typen einzugehen, sobald die entsprechenden Unterlagen greifbar sind. Zur einstweiligen Information sei deshalb hier nur gesagt, daß es sich bei den Elloks der Baureihe E 40 um eine Bo'Bo'-Maschine für den gemischten Dienst und für schwere Güterzüge im Flachland handelt. Es dürfte sich hierbei praktisch um eine Abart der E 10 mit geänderter Uebersetzung handeln. Die E 41 ist ebenfalls eine Bo'Bo'-Maschine, jedoch für den leichten Zugdienst auf Haupt- und Nebenbahnen bestimmt. Sie hat deshalb auch einen größten Achsdruck von 16 to (E 10 und E 40 = 20 to), die Höchstgeschwindigkeit beträgt 120 km/h. Außerdem sollen sich die drei Typen E 10, E 40 und E 41 recht ähnlich sehen, soweit wir darüber informiert sind.

Die Elloks der Baureihe E 50 werden in Zukunft wohl die schwersten und stärksten Elloks der Bundesbahn sein. Es handelt sich um Co'Co'-Maschinen mit einem größten Achsdruck von 21 to (1) und einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Die Stundenleistung der E 50 soll laut Planung 4.400 kW betragen. Infolge ihrer schweren Ausführung ist sie hauptsächlich für die Beförderung schwerer Güterzüge auf Steilstrecken bestimmt. Außer den in der obigen Aufstellung genannten Fahrzeugen sind aber noch einige andere Fahrzeuge in der Entwicklung begriffen, so zum Beispiel eine vierachsige Diesellok mit 1600 PS Leistung (voraussichtliche Bezeichnung V 160, Achsanordnung B'B'), eine B'B'-Nebenbahn Diesellok mit 650 bzw. 1.000 PS-Leistung und eine sehr schwere Diesellok mit 3.200 PS. Ueber den Zeitpunkt der Verwirklichung dieser Projekte ist allerdings im Augenblick noch nichts bekannt.

Interessant dürfte auch sein, daß die Bauart V 80 nicht mehr im neuen Beschaffungsprogramm auftritt. Man munkelte davon, diese Bauart sei für den vorgesehenen Zweck wohl etwas zu leistungsfähig ausgefallen, denn sie sollte ja eigentlich nur für den Rangierdienst und leichten Streckendienst verwendet werden. Es hat sich aber herausgestellt, daß ihre Leistung von 800 bzw.

neuerdings sogar 1.000 PS vollkommen ausreicht, um auch leichte D-Züge mit ausreichender Geschwindigkeit zu befördern, eine Aufgabe, die an sich der V 200 mit vorbehalten sein sollte.

Aber nicht nur bei den Triebfahrzeugen sind Entwicklungen und Beschaffungen größeren Umfangs im Gange, sondern es werden auch neue Personen- und Güterwagen beschafft. So soll zum Beispiel die Erneuerung des D-Zug-Wagenparks durchgeführt werden und zwar durch die Beschaffung von 500 neuen 26,4 m-Wagen im Jahre 1956. Die Erfüllung dieses Planes würde bedeuten, daß dann rund $\frac{1}{3}$ aller D-Züge aus den neuen Wagen zusammengestellt werden können! Auch das sogenannte 3 yg-Programm (siehe die Baubeschreibung über 3 Cyg-Wagen in Heft 13/IV) soll weitergeführt werden. Bisher wurden bereits über 2.500 Wagen umgebaut und für 1956 ist der Umbau weiterer 1.100 Wagen vorgesehen. Das gleiche Verfahren soll in diesem Jahre nun auch auf vierachsige Abteilwagen ausgedehnt werden (sogenanntes 4 yg-Programm).

Der Güterwagenpark wird einer Art „Verjüngungskur“ unterzogen. Es sollen 8.000 alte und schadhafte Waggons ausgemustert, 7.000 O-Wagen und 3.500 G-Wagen umgebaut (zu Omm 54 und Gm 54) und 15.000 (!) Güterwagen neu beschafft werden. Beachtlich ist vor allem der Anteil der Spezialwagen an den neu beschafften Güterwagen. Er beträgt nicht weniger als 25%. (Der bisherige Anteil der Spezialwagen betrug 2,6% des gesamten Bestandes.)

Auch ein anderer, nicht unwichtiger Zweig der Eisenbahn wird einige Ergänzungen erfahren: Die Deutsche Bundesbahn-„Marine“, wenn wir einmal so sagen dürfen. Der Schiffsbetrieb, den die D. B. auf dem Bodensee, sowie mit den Fährverbindungen auf Nord- und Ostsee betreibt, ist in seinem Umfange gegenüber anderen Zweigen des Maschinendienstes zwar wesentlich geringer, aber wirtschaftlich doch recht bedeutend.

Im Jahre 1956 soll ein zweites Hochseefährschiff für die Verbindung Großenbrode Kai-Gedser auf Kiel gelegt werden. Es wird mit einem zweiten Zwischendeck ausgerüstet und kann 250 Kraftfahrzeuge oder zehn 26,4 m-D-Zug-Wagen oder 30 Güterwagen und 1.500 Reisende befördern.

Man sieht also aus den vorstehenden Ausführungen, daß sich die Bundesbahn in Bezug auf ihre Fahrzeuge allerhand vorgenommen hat und es ist an sich zu hoffen, daß dieser ganze Plan auch durchgeführt wird. Manchen Eisenbahnliebhaber wird diese Modernisierung der D. B. allerdings etwas wehmütig stimmen, denn es geht doch wiederum ein gutes Stück der Eisenbahnromantik dahin. Auf der anderen Seite werden wir dann aber auch wesentlich bequemer und angenehmer reisen können und das ist ja schließlich auch nicht zu verachten.