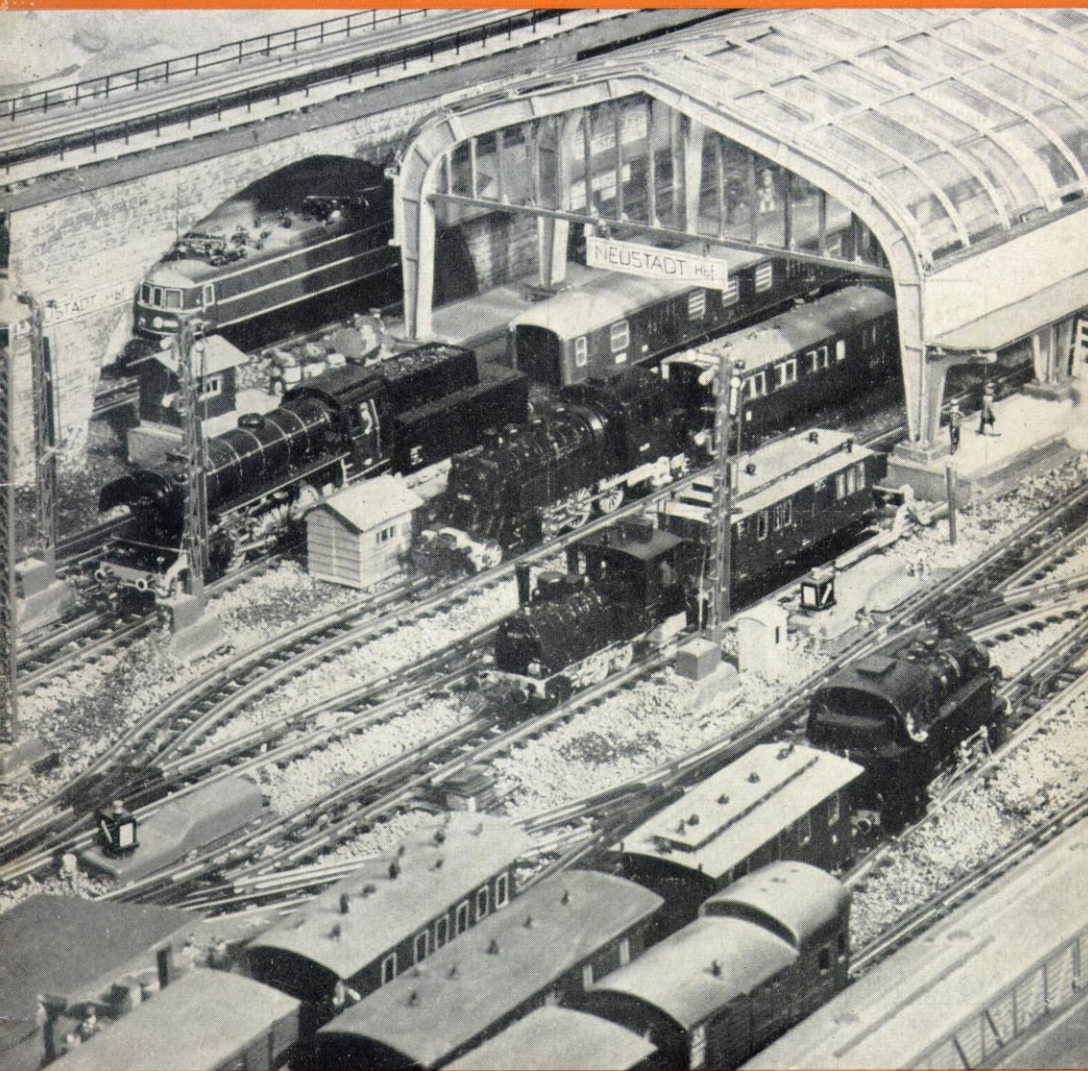


Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



„Eine sehr verzwickte Angelegenheit...“

...so bezeichnet V.B.S.T., Merksem, diese Mehrfach- und Mehrzweckeweiche, die in Waver (Brabant) im Hof einer Zuckerfabrik zu finden ist. Wir wagen nicht zu widersprechen, angesichts dieser verzwickten und verzackten Weiche, die belgische Normalspur und die Meterspur der „Buurtspoorwegen“ in sich vereint.

Wem der allgemeine Weichenbau zu „langweilig“ werden beginnt, kann es ja einmal mit einer solchen Weiche versuchen...!

Im übrigen: V.B.S.T. = Vlaamse Belangstellenden in Spoor en Tram, Merksem/Antw., Belgien.

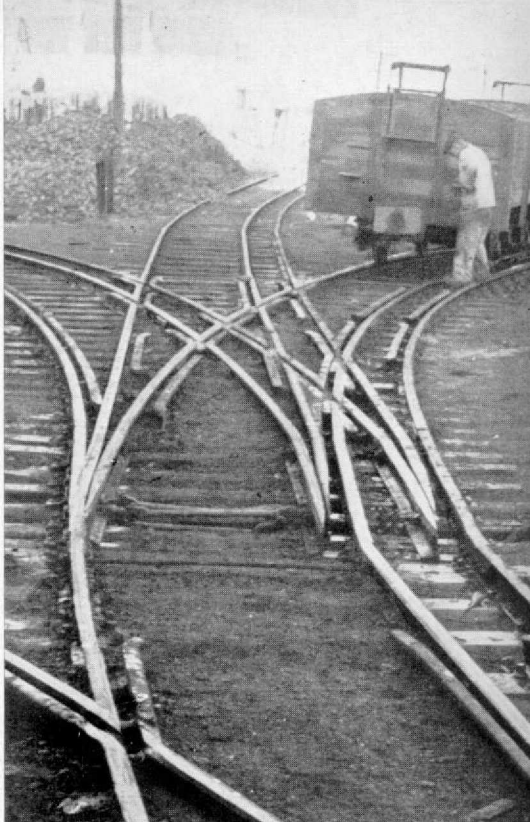
„Buurtspoorwegen“ = Belg. Nat. Kleinbahnges.

Das heutige Titelbild...

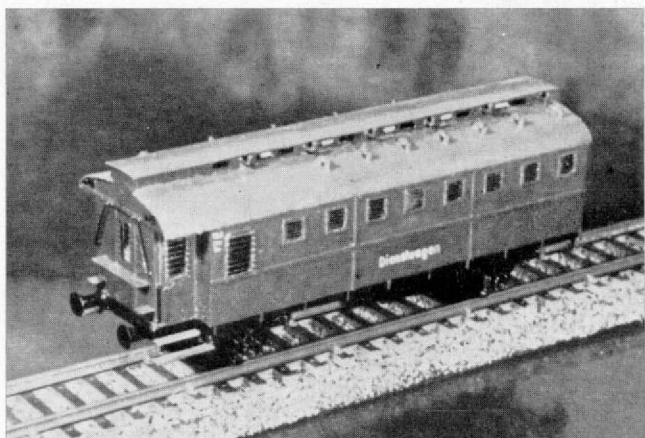
...zeigt einen Ausschnitt aus der großen TRIX-Anlage des Herrn Ertmer jr., Paderborn. Siehe auch Bericht auf den Seiten 100-105.

Auf dem letzten Titelbild...

...sahen Sie WeWaW (links) und Herrn Szewzuk vom NWDR im Gespräch vor der Fernsehkamera.

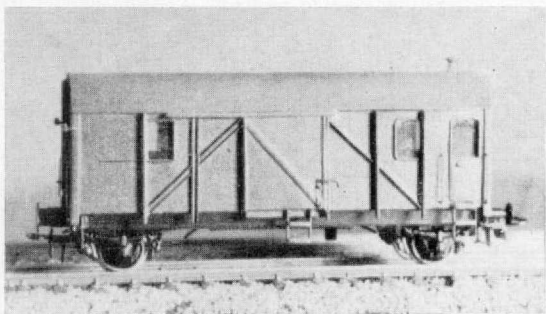


Eins ist gewiß: Holprig wird die Fahrt über diese verzwickte Weiche bestimmt sein — ob im großen oder im kleinen Betrieb!



„Gefangen“ genommen...

...ist man bei diesem H0-Modell auf jeden Fall — ob man es ansieht oder ob man drin „sitzt“: Es ist ein Gefangenentransportwagen, gebaut von Herrn Hofmann, von uns als Bauzeichnung gebracht in Heft 6/VIII.



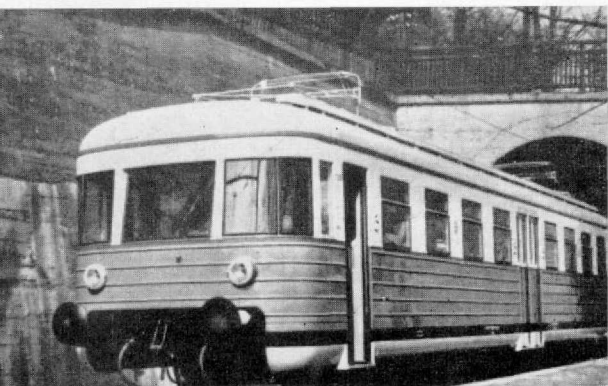
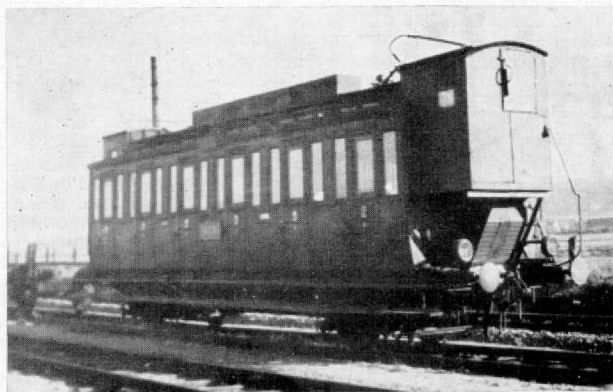
Er hat es sich in den Kopf gesetzt...

...der Modellbahner Roger Steffien aus Wasserbillig, den H0-Pwgs 43 auch innen zu beleuchten; er nimmt den Strom über Radschleifer ab. Das Modell entstand in Ganzmetall-Bauweise und besitzt eine Dreipunktlagerung.

Einmalig in seiner Art ...

...dürfte wohl der alte Triebwagen der Bad Eilsener Kleinbahn sein. Dieser Triebwagen befuhr bis 1950 regelmäßig mit seinem Zwillingsbruder die 6 km lange Strecke Bad Eilsen - Bückburg. Dann wurden die beiden von einem „gaschniegelten“ Rivalen abgelöst.

In der „Jugendzeit“ waren die jetzigen Veteranen einmal einfache Abteilwagen der Reichsbahn; eines Tages wurden sie in Akku-Triebwagen umgewandelt und zu guter Letzt für Oberleitungsbetrieb



umgebaut. Nunmehr werden die Beiden nur noch als Zugmaschinen für Kurz-Güterzüge verwendet oder dürfen mal einspringen, wenn der Neue gerade mal „unpäßlich“ ist.

Auf jeden Fall erfüllten die alten Vehikel treu und brav ihren Dienst. Außerdem besaßen sie sogar ein Abteil 2. Klasse und als Warnsignal eine richtige Sirene. Wenn dafür auch kein Abort vorhanden war, so ist das in Anbetracht der kurzen Fahrstrecke ja auch nicht schwerwiegend, und der Schaffner, der während der Fahrt außenbords von Abteil zu Abteil turnte, mußte sich eben ordentlich festhalten (und war sicher noch von früher her in Übung).

(Eingesandt von R. Seibold, Leuth/Waldenkirchen).

Heft 4/57 ist in der letzten März-Woche bei Ihrem Händler!

Eine tolle Anlage

Geschildert von WeWaW

— Fortsetzung und Schluß —

War es nur ein Traum oder keiner? — Sagen wir: ein Traumgebilde, das überall zur Wirklichkeit werden kann, wenn jemand absolut keinen Platz für seine Anlage finden kann. Auf den Gedanken kam ich, als ich kürzlich eine Wohnung betrat, die einen ziemlich langen Flur aufweist. Breit war er gut $1\frac{1}{2}$ m und an die 8 m lang. Was für ein idealer Platz für eine Anlage! Die zwei Türen stören nicht, denn wie man sie „umgehen“ kann, ergab sich aus meiner Schilderung im letzten Heft: Einmal wird eine Hebebrücke herangezogen, beim zweiten Mal eine Klappbrücke. Die Hebebrücke befindet sich — bei Bahnruhe — vor dem oberen Türbalken und wird mittels Seilzug und Gleitschienen herabgelassen. Die Klappbrücke steht senkrecht neben dem Türpfosten und eignet sich aufgrund ihrer Konstruktion als Ueberbrückung vor Türen, die einen „regen Durchgangsverkehr“ aufweisen.

Zugegeben, ideal sind diese beiden Ausweichlösungen nicht, aber auch wieder nicht zu ungeschickt. Sie stellen auf jeden Fall das kleinere Übel dar, denn 1. ist die Angelegenheit als solche nicht uninteressant und 2. gelangt man auf diese Weise zu einer „Ander-Wand-lang“-Anlage, die sich sehen lassen kann und vermutlich viel mehr befriedigt

als ein einfacher Rundbetrieb auf kleiner, zu kleiner Fläche. Die Anlagentiefe kann 40-60 cm betragen, ohne den Flur zu stark zu beengen. Der lichte Raum des Flurs — in Augenhöhe — bleibt gewahrt. Die Anlage (mit einer guten Hintergrundkulisse) dürfte zweifelsohne eine Augenweide für jeden Besucher sein und besser wirken als ein Flur voll Kasten und Kisten, wie man es bei Raumknappheit mitunter zu sehen gewohnt ist. Ja, der Raum unter der Anlage ergibt sogar eine ideale Abstellmöglichkeit für alle möglichen Schachteln, Geräte usw., die durch einen einfachen Vorhang sauber und unauffällig abgedeckt sind.

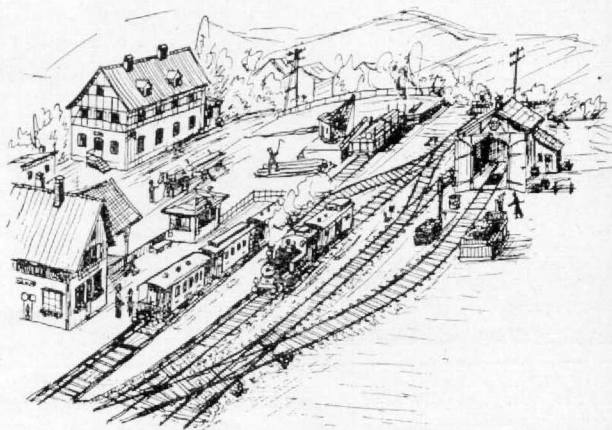
Wir haben uns der Mühe unterzogen, die geschilderte Situation bildlich klarzulegen und Sie brauchen sich die verschiedenen, von Landerer skizzierten Motive nur auf's Modell übertragen vorstellen, um den nicht unlegbaren Reiz einer solchen Ausweglösung ermessen zu können. Der Betrieb ist nicht reizlos und die abzufahrende Strecke — je nach den Verhältnissen — beachtlich. Darüberhinaus ist die Strecke so gut wie wirklichkeits-echt verlegt und die Bahnhöfe können wohl-tuend „entzerrt“, d. h. „gelängt“ werden.

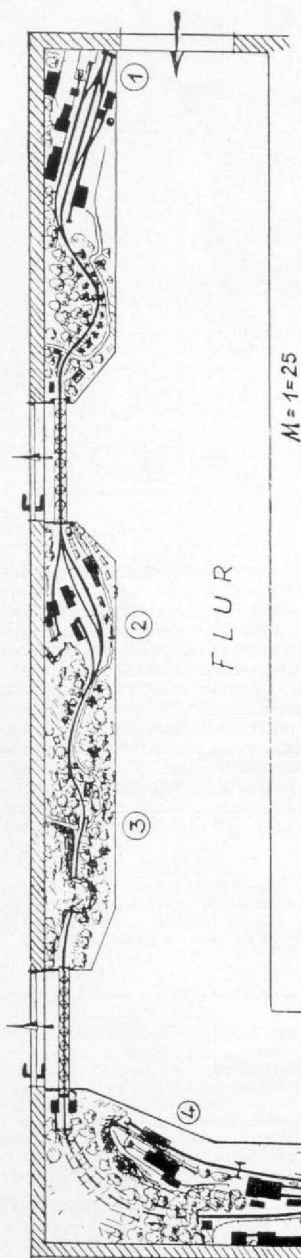
Der Witz mit der Gleishebebühne im Hügel kann natürlich ein Witz bleiben, doch hat

Motiv 1

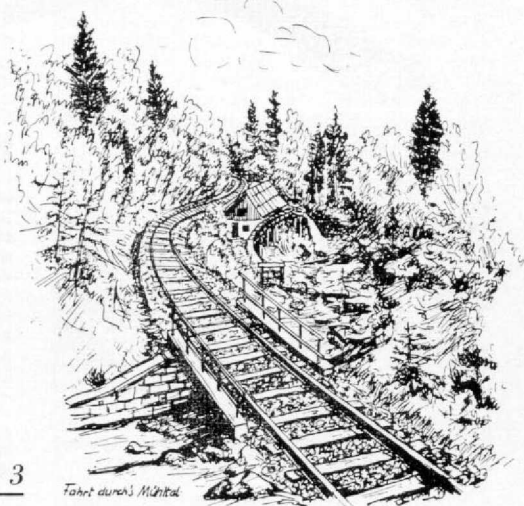
So etwa. . .

...kann der kleine
(Anfangs)Endbahnhof
aussehen.





Motiv 2

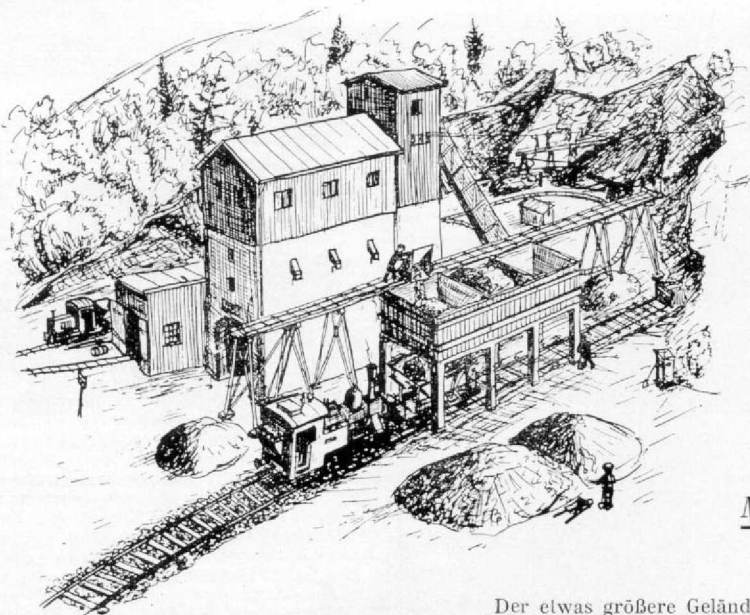


Motiv 3

Streckenplan zum
perspektivischen
Schaubild im vorigen
Heft.



Sämtliche Skizzen:
E. Landerer,
Sontheim.



Motiv 4

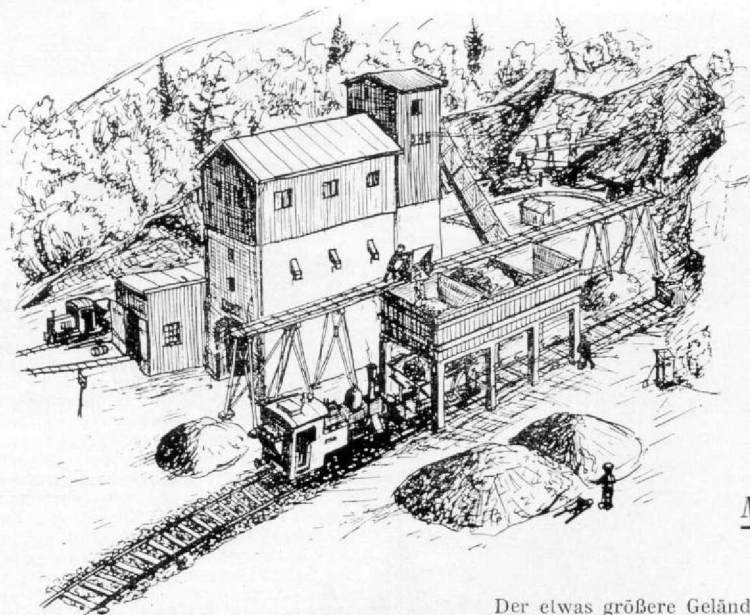
dieser Gedanke irgendwie etwas für sich, wenn man keinen Platz für eine Serpentinestrecke hat und dennoch an Höhe gewinnen oder verlieren möchte. Technisch läßt sich eine solche Lösung anhand von senkrechten Führungsschienen einwandfrei und zuverlässig ausführen und ist etwas für einen Tüftler. Der Aufenthalt des Zuges im Tunnel oder die „Konservierung“ weiterer Züge im Berg zwecks Einsatz nach Bedarf ist alles andere als von Nachteil. Einmal erscheint die Lok nicht schon wieder, kaum daß der letzte Wagen im Tunnel verschwunden ist, zum anderen kann man 1-2 Züge nach Bedarf wieder zum Vorschein kommen lassen, die bereits dem Gedächtnis der Beschauer „entflehcht“ sind und somit als vollkommen neue Zugsgarnitur „angenommen“ werden.)*

Der etwas größere Geländekomplex in der Flurecke schafft Gelegenheit für eine etwas großzügigere Geländegestaltung oder für einen größeren Bahnhof — sofern eine solche Ecke überhaupt vorhanden ist. Andernfalls muß ein kleiner Endbahnhof an dessen Stelle treten. Im Prinzip bleibt es sich gleich. Die Hauptsache ist, die Möglichkeit eines durch Türen unterbrochenen Flurs im Bedarfsfall ausnützen zu können. Und diese aufzuzeigen war Sinn und Zweck meiner Ausführungen. Vielleicht bringen sie einen anderen Modellbahner auf noch andere Ideen und — eine Idee ist immerhin besser als keine...!

WeWaW

*) Für lange Züge taugt das natürlich nichts, aber auf der geschilderten Strecke verkehren ja nur kurze Züge, wie es auf Nebenbahnen üblich ist. Außerdem noch 1-2 Triebwagen.

Eine Kuriosität aus Bayern: In Hallthurm an der Strecke Berchtesgaden—Freilassing, entdeckte Herr K. Pfeiffer aus Wien, auf einem Bahnsteig, fein säuberlich placiert, die nebenstehenden Warnkreuze und -tafeln. Nachdem Herr Pfeiffer genau so neugierig ist wie wir, was es damit für eine Bewandnis habe, haben wir uns an die BD München gewandt und erfahren, daß es sich tatsächlich — wie vermutet — um eine Verkehrszeichen-„Ausstellung“ handelt. Die BD München führt seit Jahren Besichtigungsfahrten für Polizeibeamte, Richter usw. auf der Strecke München-Berchtesgaden durch, wobei in erster Linie die Signaleinrichtungen und die Bahnübergangssicherungen der BD erläutert werden. Im Bf Hallthurm werden bei dieser Gelegenheit die große Schranke und der Schrankenwärterposten an der Ostseite des Bahnhofes besichtigt, wobei gleichzeitig alle an Bahnübergängen vorkommenden Verkehrszeichen besprochen werden. Um diese Zeichen in natura erklären zu können, wurde je 1 Stück dieser Verkehrszeichen einschl. der Warn- und Blinklichtanlagen in Hallthurm aufgestellt.



Motiv 4

dieser Gedanke irgendwie etwas für sich, wenn man keinen Platz für eine Serpentinestrecke hat und dennoch an Höhe gewinnen oder verlieren möchte. Technisch läßt sich eine solche Lösung anhand von senkrechten Führungsschienen einwandfrei und zuverlässig ausführen und ist etwas für einen Tüftler. Der Aufenthalt des Zuges im Tunnel oder die „Konservierung“ weiterer Züge im Berg zwecks Einsatz nach Bedarf ist alles andere als von Nachteil. Einmal erscheint die Lok nicht schon wieder, kaum daß der letzte Wagen im Tunnel verschwunden ist, zum anderen kann man 1-2 Züge nach Bedarf wieder zum Vorschein kommen lassen, die bereits dem Gedächtnis der Beschauer „entfleeht“ sind und somit als vollkommen neue Zugsgarnitur „angenommen“ werden.)*

Der etwas größere Geländekomplex in der Flurecke schafft Gelegenheit für eine etwas großzügigere Geländegestaltung oder für einen größeren Bahnhof — sofern eine solche Ecke überhaupt vorhanden ist. Andernfalls muß ein kleiner Endbahnhof an dessen Stelle treten. Im Prinzip bleibt es sich gleich. Die Hauptsache ist, die Möglichkeit eines durch Türen unterbrochenen Flurs im Bedarfsfall ausnützen zu können. Und diese aufzuzeigen war Sinn und Zweck meiner Ausführungen. Vielleicht bringen sie einen anderen Modellbahner auf noch andere Ideen und — eine Idee ist immerhin besser als keine...!

WeWaW

*) Für lange Züge taugt das natürlich nichts, aber auf der geschilderten Strecke verkehren ja nur kurze Züge, wie es auf Nebenbahnen üblich ist. Außerdem noch 1-2 Triebwagen.

Eine Kuriosität aus Bayern: In Hallthurm an der Strecke Berchtesgaden—Freilassing, entdeckte Herr K. Pfeiffer aus Wien, auf einem Bahnsteig, fein säuberlich placiert, die nebenstehenden Warnkreuze und -tafeln. Nachdem Herr Pfeiffer genau so neugierig ist wie wir, was es damit für eine Bewandnis habe, haben wir uns an die BD München gewandt und erfahren, daß es sich tatsächlich — wie vermutet — um eine Verkehrszeichen-„Ausstellung“ handelt. Die BD München führt seit Jahren Besichtigungsfahrten für Polizeibeamte, Richter usw. auf der Strecke München-Berchtesgaden durch, wobei in erster Linie die Signaleinrichtungen und die Bahnübergangssicherungen der BD erläutert werden. Im Bf Hallthurm werden bei dieser Gelegenheit die große Schranke und der Schrankenwärterposten an der Ostseite des Bahnhofes besichtigt, wobei gleichzeitig alle an Bahnübergängen vorkommenden Verkehrszeichen besprochen werden. Um diese Zeichen in natura erklären zu können, wurde je 1 Stück dieser Verkehrszeichen einschl. der Warn- und Blinklichtanlagen in Hallthurm aufgestellt.

Der Mann am Schalter hat es nicht leicht, weil andauernd neue Tarife und Bestimmungen für den Eisenbahnverkehr herauskommen. Er muß schon sehr aufpassen, wenn er nicht Gefahr laufen will, sich in diesem Irgarten der Vorschriften zu verlaufen.

Kürzlich ist in Hamburg folgende kleine Geschichte passiert. Ein Mann steckt im Hauptbahnhof seinen Kopf in den Billetschalter und sagt: „Eine Fahrkarte dritter Klasse nach Bremen für mich und eine für meinen Affen!“

„Affen?“ fragt der Beamte. Als Antwort setzt der Reisende einen kleinen lebenden Affen auf das Schalterbrett. Der Beamte hat gerade am Tage vorher eine neue Tariftablette für die Beförderung von lebenden Tieren erhalten. Er schaut gleich einmal nach und liest dort in dem Verzeichnis: „Für Kühe gelten die gleichen Gebühren wie für Pferde, für Hunde die gleichen wie für Katzen, Vögel werden zum halben Preis befördert...“, aber von Affen, ausgerechnet von Affen steht na-

türlich nichts im Tarif. Der gewissenhafte Beamte sieht den Affen scharf an und sagt dann:

„Schön, den Affen muß ich für einen Hund rechnen!“

Daraufhin zieht der Reisende, der (wie es sich später herausstellte) ein Artist war, eine Schildkröte aus der Tasche und setzt sie neben den Affen.

„Und was muß ich für dieses Tier bezahlen?“

Dem armen Beamten hinter dem Schalter tritt der Schweiß auf die Stirn, denn über seinem Wädhlen in den Tarifen hat sich vor seinem Schalter schon eine lange Schlange gebildet, die noch ständig zunimmt. Noch einmal arbeitet er sich durch die wirren Pfade des Tierbeförderungstarifes — aber vergeblich. Der Artist und die anderen Reisenden werden schon ungeduldig, sodaß dem Schalterbeamten schließlich nichts anderes übrig bleibt, als selbst einen Entschluß zu fassen. So sagt er also entschlossen:

„Das Tier kostet nichts, das ist ja ein Insekt!“

Eine lobenswerte Kuriosität aus Bayern!



Kleine Ursache — große Wirkung! Ein aufmerksamer Modellbahner schießt ein Foto, das er für eine „Kuriosität“ hält und wir erfahren auf diese Weise von einer guten Idee der BD München! Im übrigen eine nette Anregung zur „Belebung“ einer Bahnsteigecke! (Foto: K. Pfeiffer, Wien)