

Miniaturbahnen

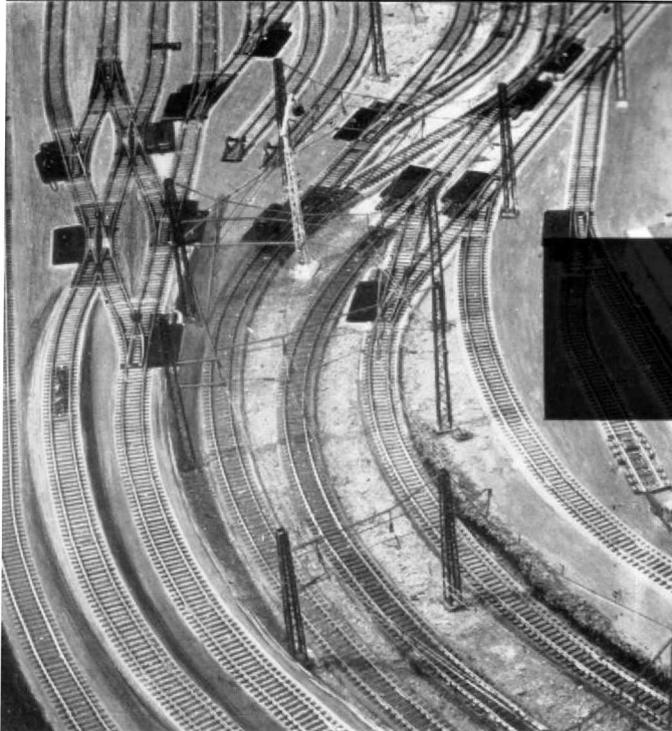
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

12 BAND XIV
24. 9. 1962

PREIS
£- DM



*Elegante
Kurven*
mit dem

Fleischmann
HO

MODELLGLEIS

flexibel
modelltreu
international

GEBR. FLEISCHMANN · MODELLEISENBAHN-FABRIKEN · NÜRNBERG 5

„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 12/XIV

1. Oberleitungskreuzung Bahn-Trolleybus (Das Ergebnis unserer Umfrage)	511	10. Trieb- und Beiwagen der Berliner U-Bahn – 1. Teil: Typ A-II (Bauplan)	526
2. Ein idyllisches Schaustück	517	11. Das Schaltpult der „REPA“-Bahn	530
3. Nachtragenswertes zum „Pseudo-ET 88“	517	12. Die Klosettpapier-Anlage (Schröder)	532
4. VOLLMER-Neuheit: Weichenspannwerke H0	518	13. Autom. Rückstellung von Märklin-Signalen plus Rückmeldung	535
5. PIKO-BR 50 mit Kabinentender	518	14. Praxis des Modelllokbauers: Die Schwinde der „H0-Heusingersteuerung“	536
6. Sandig's Räderisolierung macht Schule und: Die nützlichen IBM-Bürsten	519	15. Otto Hübchen's Wanderlehrschau	538
7. Geduld – groß geschrieben (0-Anl. Heydgen-Wirz)	520	16. Vereinfachte „Dr-Technik“ – noch einfacher	540
8. FALLER-, VOLLMER- und KIBRI-Uhren zukünftig „5 vor 5“!	522	17. Der „Dreckverteilungs“-Zug	541
9. Eine alte romantische Draisine (1. Teil)	523	18. Weiterentwicklung des Selbstblocks: Das weichenabhängige Einfahrtsignal	543
		19. „Iselshausen“ – H0-Anl. Wolfrum – mit Streckenplan	545

MIBA-Verlag Nürnberg

Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlerortgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 – Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)

Konten: Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Bln.-Spandau, Neuendorferstr. 17, T. 37 48 28
Bayer. Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postcheckkonto Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2.– DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus –10 DM Versandkosten).

Oberleitungskreuzung BAHN-TROLLEYBUS

Oder: Das (magere) Ergebnis unseres Aufrufes in Heft 7/XIV

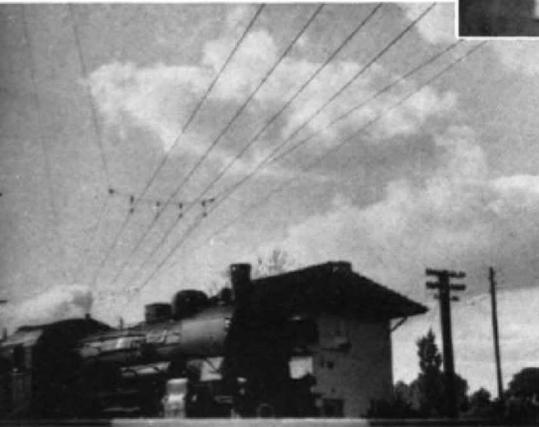
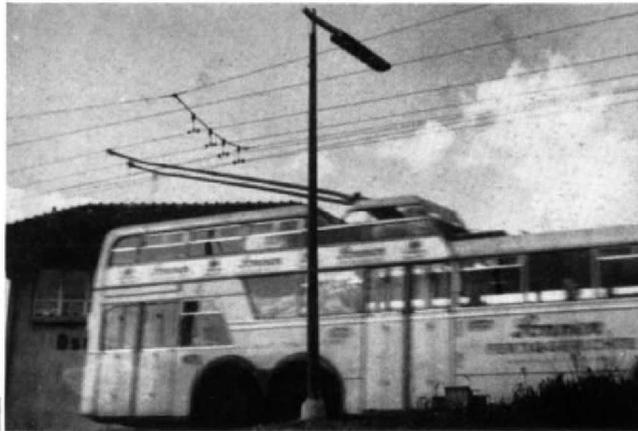
Der Bildbericht des Herrn Ing. Moser, Salzburg, in Heft 7/XIV und unsere Frage, wo es noch einen ähnlichen Fall gäbe, hat ein unerwartetes und sehr interessantes Ergebnis gezeigt. Es sind 8 Zuschriften eingegangen, eine davon mit Bildmaterial. Das Fazit? –

Im Grunde genommen gibt es in Deutschland nur eine einzige Oberleitungskreuzung zwischen Bundesbahn und Straßenbahn (nicht Trolleybus) und diese witziger Weise just seit dem 30. Mai 1962, dem Erscheinungstag von Heft 7/XIV (siehe Datumsangabe auf dessen

Abb. 1 und 2.

In Osnabrück, am Hasestrand . . .

Die Kreuzung Buba – Trolleybus bereitet – scheint mir – viel Verdruß. So sei es heute mir erlaubt, – damit es endlich jeder glaubt – zu geben einen Kommentar: „Die Sache, die ist wirklich wahr“! Auch in bundesdeutschen Gauen kann man diese Kreuzung schauen. In Osnabrück, am Hasestrand, Im schönen Niedersachsenland da schneidet sich mit 30 Grad die Hauptbahn mit dem Obuspfad. Die Oberleitung – ganz normal – spannt die Strecke als Portal.



Durch diese donnern Tag für Tag mit viel Geschnaube und mit Krach F-, D- und P- und Güterzüge. Glaub't mir, s' ist keine Lüge! So bringe ich nun den Beweis und zeige Bilder von dem Gleis, das weit schon von Hannover kam und weiterführt nach Amsterdam. Das Knipsen war hier garnicht leicht. Kaum hatte ich die Bahn erreicht, da rief schon aus dem Stellwerk vorn ein Bundesbahner voller Zorn: „Verschwinden Sie dort, eins, zwei, drei, sonst rufe ich die Polizei“! Das machte mich zwar traurig sehr. Zum Glück kam just ein Zug daher, und eh' der Onkel weiter grollte – hatt' ich, was ich dort knipsen wollte!

Hans Menke, Osnabrück

Heft 13/XIV ist ab 19. Oktober 1962 in Ihrem Fachgeschäft!

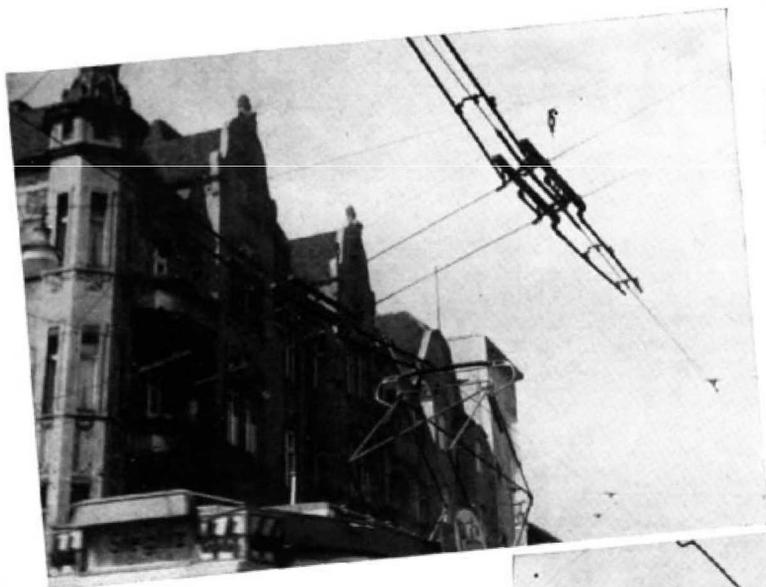


Abb. 3. Oberleitungs-
kreuzung Straßen-
bahn-Obus in Berlin-
Steglitz, Schloßstraße.

Aufnahmen Abb. 3
u. 4. P. Engelhardt,
Berlin.

Abb. 4. Auch
beim Obus-
Bahnhof am
Hindenburg-
damm in Steg-
litz sind die
Oberleitungs-
kreuzungen zu
finden.

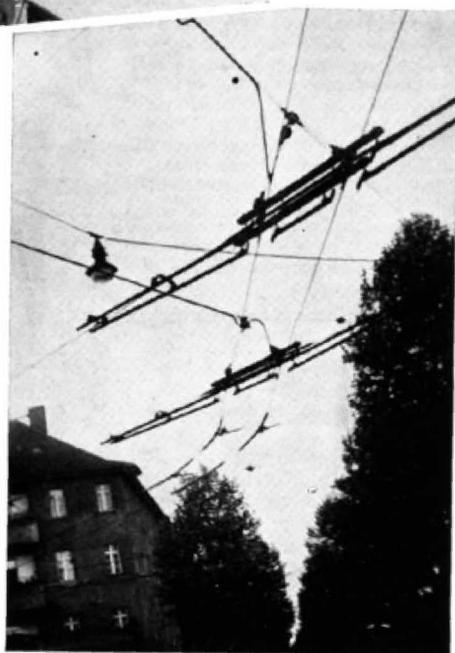
Titelblatt!) Eine Kreuzung zwischen Bahn und Straßenbahn steht eigentlich nicht zur Debatte, aber des Interesses wegen wollen wir diese nicht ausschließen. Doch lesen und sehen Sie selbst, wie es um die Kreuzungen von Bahn und Trolleybus bestellt ist.

Herr H. Kurz, Frankfurt, schreibt, daß ihm mit Sicherheit eine solche Stelle bekannt ist, und zwar überfährt eine Obuslinie der Thielefelder Stadtwerke im Osten der Stadt die eingleisige Nebenbahn Thielefeld Hbf. – Lage (Lippe).

Herr H. Schulz, Husum, schreibt:

In Rendsburg gab es neben der Straßenbahn viele Jahre lang auch Obusse, die in der Rathausstraße rechtwinklig die Straßenbahn kreuzten. Neben den Fahrdrähten der Straßenbahn hing in Richtung zu dem gemeinsam benutzten Betriebsbahnhof ein einzelnes Paar Obus-Fahrdrähte. Wurde ein Obus eingesetzt, mußte der Schaffner an der Kreuzung zwischen den Straßenbahnschienen hinterherlaufen und am Ende der Überführungsstrecke die Stromabnehmer herunterreißen, während der Fahrer den Wagen mit Schwung „um die Ecke brachte ...“

Ebenfalls über eine Kreuzung zwischen Straßenbahn und Trolleybus in Berlin-Steglitz berichtet Herr P. Engelhardt, Berlin. Mit Kamera und Fahrrad zog er los. Zuerst zur BVG-Verwaltung von wegen einer etwaigen Bau-



vorschrift. Denkste, gibt's nicht! Nur sog. Richtlinien über die Erstellung von Kreuzungen zwischen Bus und Bahn, aber die – auf die es wirklich angekommen wäre – war im ganzen Haus nirgends aufzutreiben. Anschließend ging's zur Schloßstraße (Abb. 3)

und dann weiter zum Obus-Bahnhof am Hindenburgdamm (Abb. 4). Es handelt sich hier um Kreuzungen von 550 V Gleichstrom (Straßenbahn) und 600 V Gleichstrom (Obus).

Herr H. Menke, Osnabrück, belegt als einziger eine Kreuzungsstelle zwischen Dampflokstrecke und Obus: „Nach der Währungsreform wurden in Osnabrück die ersten Obuslinien ausgebaut. U. a. sollte auch der Stadtteil Eversburg, zu dem bis dahin nur Dieselbus-Verbindung bestand, an das geplante Netz angeschlossen werden. Doch ergaben sich hier große Schwierigkeiten, da durch diesen Stadtteil die zweigleisige Bundesbahnstrecke Hannover – Osnabrück – Bentheim – Amsterdam verläuft. Eine Über- oder Unterführung der Straße wäre nur unter schwierigen Bedingungen und mit einem großen Kostenaufwand zu verwirklichen gewesen. Daraufhin hat die Bahnverwaltung tatsächlich die Genehmigung zur Kreuzung der Hauptstrecke erteilt. Eine weitere beabsichtigte Kreuzung an einer anderen Stelle der gleichen Strecke wurde vor einigen Jahren jedoch abgelehnt (vermutlich im Hinblick auf die zu erwartende Elektrifizierung).

Um nun meine Angaben zu erhärten, bin ich an einem Sonntag nach O.-Eversburg marschiert, um das Korpus delikti auf die Platte zu bannen. Die Sache war jedoch gar nicht so einfach, wie ich es mir vorgestellt hatte. Ein wirklich günstiger Standpunkt zum Fotografieren ließ sich nicht finden. Da standen Häuser, Stacheldrähte und Gräben ‚im Weg herum‘, zu allem Überfluß noch das Stellwerk am Übergang samt einem ‚superfreundlichen‘ Bahnbeamten, der mir ob meines Vorhabens die Bahnpolizei auf den Hals hetzen wollte (vielleicht hielt er mich für einen Spion), kurz – alles war mir feindlich gesinnt. Da ich zudem ein Sonntagsfotograf bin, wurde das Maß voll, so daß die Aufnahmen auch nur recht ‚maßvoll‘ sind.

Da die Streitfrage in Versform begann, möchte ich ebenfalls in poetischer Form meinen ‚Senf‘ dazu tun (Abb. 1 und 2).“ –

Über die einzige Kreuzung von DB-Oberleitung und Straßenbahn-Oberleitung in Düsseldorf sind uns gleich zwei Bildberichte zugegangen und zwar von Herrn Richard Vogel und Herrn Günther Wirths.

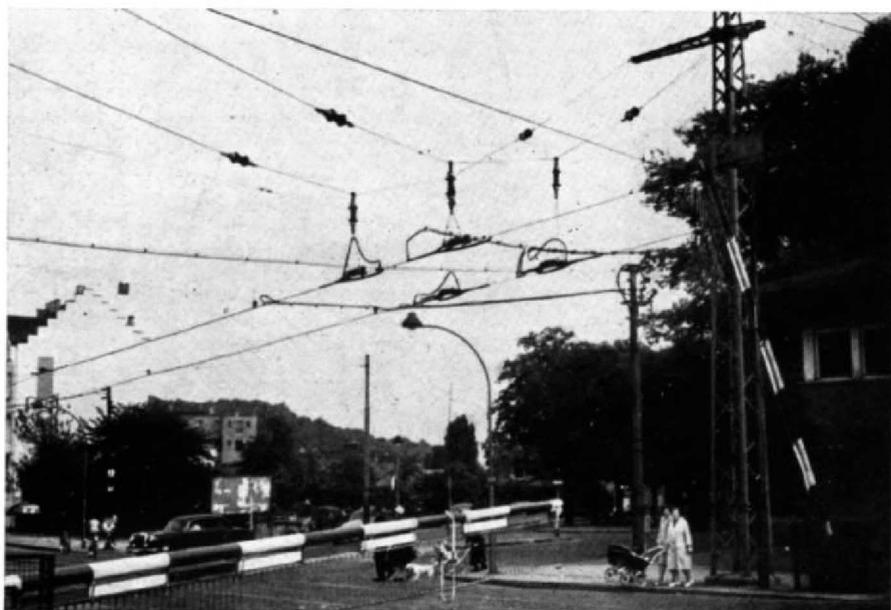


Abb. 5. In Düsseldorf, am Staufenplatz, kreuzen sich die Fahrleitungen von Bundesbahn und Straßenbahn. Hier die Straßenbahnüberleitung mit Trennern. (Aufn.: R. Vogel, Düsseldorf)

Abb. 6. →
 Hier sind Arbeiter dabei, die Trenner in die Strab-Oberleitung einzufügen.
 Abb. 7. Zur Verlegung der Starkstromkabel mußte die Straße aufgerissen werden. Bundesbahn- u. Straßenbahnschienen wurden an den Kreuzungsstellen miteinander verschweißt. (Fotos: G. Wirths, Düsseldorf-Eller).

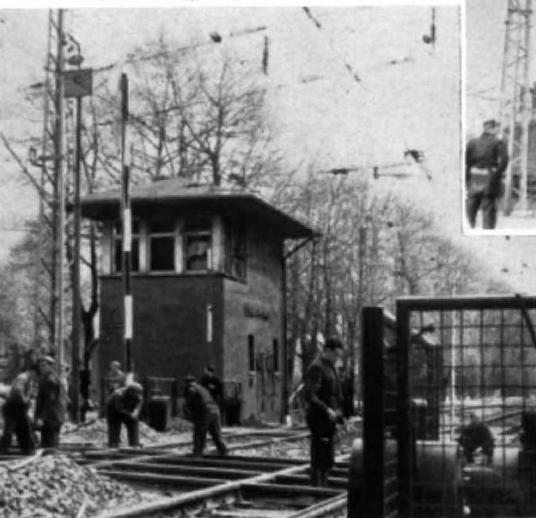


Abb. 8. Die fertige Kreuzung Staufenplatz/Düsseldorf (Foto: Vogel).

Herr Wirths schreibt:

Erstmalig und bis jetzt einmalig kreuzen sich in Düsseldorf am Staufenplatz an der Strecke Eller-Rath die Deutsche Bundesbahn und die Rheinische Bahngesellschaft (Düsseldorfer Straßenbahn). Das heißt: 650 Volt Gleichstrom und 15 000 Volt Einphasenwechselstrom kreuzen sich hier und beide Fahrleitungen sind sogar miteinander verbunden.

Der Laie wird sich darüber gar nicht groß wundern, er versteht es sowieso nicht, was sich hier am Block „Staufen“ tut, der Fachmann aber staunt. Denn er weiß, was das bedeutet. Gleichstrom und Wechselstrom vertragen sich nun einmal nicht, es gäbe eine Katastrophe, wenn beide sich ins Gehege kämen und etwa 15 000 Volt der Elektrolok in den Fahrdraht der Straßenbahn flössen.

Die Techniker haben das Problem aber gelöst, und zwar folgendermaßen: Die Fahrleitung der Bundesbahn ist an dieser Stelle auf etwas 100 – 150 Meter in der Regel stromlos. Die elektrischen Züge der Bundesbahn brausen mit Schwung über diese stromlose Strecke hinweg. Die Ellok zieht am Beginn der stromlosen Oberleitung den Bügel ein, rauscht ohne Strom, aber mit genügender Geschwindigkeit, über die Kreuzung. Am Ende der stromlosen Oberleitung wird der Fahrbügel an die Fahrleitung ausgefahren und der Zug nimmt wieder „volle Kraft“ voraus. Wenn nun aber einmal ein Zug aus irgendeinem Grunde auf der stromlosen Strecke stehen bleibt, so käme er nicht mehr von der Stelle, wenn für diesen Fall keine andere Regelung vorgesehen wäre. Durch besondere Schaltung kann in einem solchen Falle die Fahrleitung

der Straßenbahn außer Strom – natürlich nur an dieser Stelle – und dafür das stromlose Stück der Bundesbahnfahrleitung wieder unter Strom von 15 000 Volt gesetzt werden. Dann kann der Zug auch an dieser Stelle anfahren.

So erklärt, hört sich das ganz einfach an, aber die Techniker von Siemens und Schuk-

kert werden sicherlich einige sehr harte Nüsse an diesem Problem zu knacken gehabt haben. Die Kabel zu dem Schaltheis, das man extra dafür baute, wurden unter das Straßenpflaster verlegt. Die Schienen von Straßenbahn und Bundesbahn kreuzen sich auch an dieser Stelle auf gleichem Niveau; sie sind miteinander verschweißt worden.

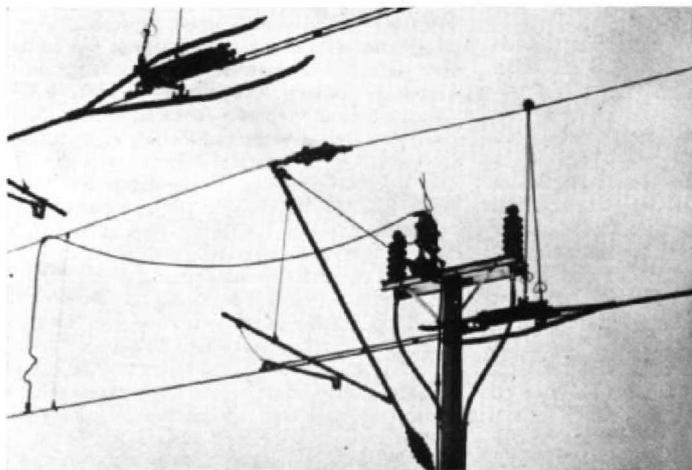


Abb. 9. Die Trennstellen bei der BUBA-Oberleitung

Abb. 10. (Fotos Abb. 9 u. 10 Vogel, Abb. 11 Wirths.)



Text zu Abb. 10 u. 11:

In Anbetracht der geschilderten Umstände sind die Fahrleitungssignale El 1 und El 2 („Aus-schalten“ bzw. „Einschalten erlauben“) vorerst noch – bis zur Fertigstellung der Einspeisevorrichtung – mit den Signalen El 4 „Bügel ab“ und El 5 „Bügel an“ überdeckt, so z. B. El 1 auf Abb. 11 mit El 4 (dessen Rückseite normalerweise El 2, jetzt dagegen El 5 aufweist, siehe Abb. 10 rechts).

Signal El 2 „Einschalten erlaubt“ ist links als Rückseite von Signal El 1 „Aus-schalten“ zu sehen. Dennoch dürfte auf dieser Seite bereits die Einspeisemöglichkeit bestehen.



Abb. 11

So technisch großartig die Lösung von niveaugleichen Fahrdrähten und derartigen Kreuzungen ist, so gern hätten es die Düsseldorf-er gehört, daß der Begriff „niveaugleiche Kreuzung“ am Staufenzplatz verschwindet. Ursprünglich sollte die Bundesbahn die Bahnstrecke höher legen, der Auto- und Straßenbahnverkehr unter der Bahnlinie hindurchgeführt werden. Aber offenbar hatten Bundesbahn, Stadt und Land, die die notwendigen Geldmittel bereitstellen müssen, nicht das nötige Kleingeld.

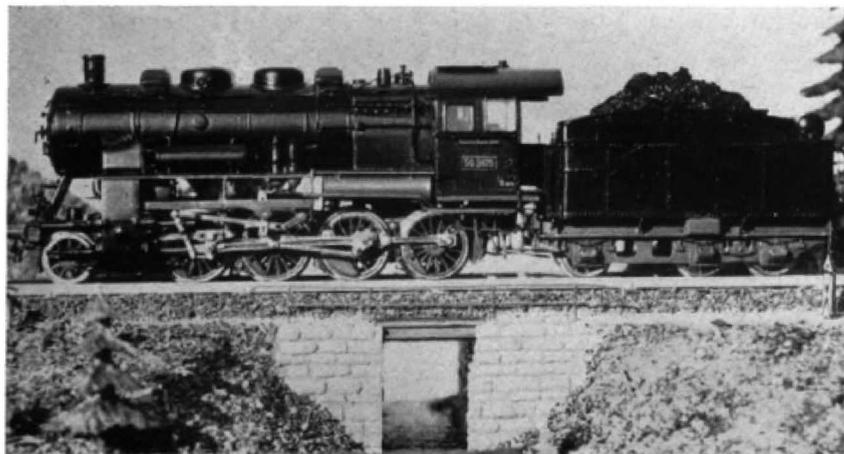
Herr Vogel ergänzt diese Angaben, nach Rücksprache mit Herrn Obering. Hensel von der Rheinischen Bahngesellschaft: „Die Kreuzung wird tatsächlich im Regelfall von den Bundesbahn-Elloks stromlos (mit Schwung) durchfahren. Da der Übergang aber gleichzeitig Blockstelle ist, kann es vorkommen, daß Züge am Blocksignal, das gleichzeitig die Kreuzung deckt, zum Halten kommen. Daher kann der Blockwärter mit Hilfe einer Drucktaste die 15 000-Volt-Leitung der Buba einspeisen, wobei der Straßenbahn-Fahrstrom abgeschaltet und das zwischen den doppelten Streckentrennern liegende Stück Fahrdrabt der Straßenbahn geerdet wird.“

Am Anfang und am Ende der stromlosen DB-Oberleitung stehen die altbekannten blaugrundigen Signale mit weißen Signalbilder El 1 („Ausschalten“) bzw. El 2 („Einschalten erlaubt“). Beide sind bis zur endgültigen

Fertigstellung der Einspeisevorrichtung noch mit El 4 („Bügel ab“) bzw. El 5 („Bügel an“) überdeckt (Abb. 10 und 11). So konnte es passieren, daß vor einigen Wochen ein schwerer Güterzug mit 2 Elloks infolge des Blocksignals zum Stehen kam und mit einer Dampflok über die Kreuzungsstelle gezogen werden mußte.

Schlußanmerkung der Redaktion:

So interessante Tatsachen durch die Initiative des Herrn Moser auch ans Tageslicht kamen – unsere Anmerkung in Heft 4/XIV ist durch diese wenigen Ausnahme- und Notlösungen keineswegs entkräftet. Ausnahmen bestätigen bekanntlich die Regel und die Regel sind keineswegs Kreuzungen zwischen Bahn und Trolleybus. In den wenigen geschilderten Fällen handelt es sich sowieso um Kreuzungen zwischen Straßenbahn und Trolleybus und in dem einzigen, wirklich bemerkenswerten Fall Düsseldorf kreuzen sich Bahn und Straßenbahn und davon war in Heft 1/XIV schon gar nicht die Rede. Wortwörtlich genommen, hat Herr Moser also recht, im Prinzip, d. h. im verallgemeinerten Sinn ... wir! Falsch ist lediglich das Wort „natürlich“ im Text der Abb. 3 auf Seite 12 von Heft 1/XIV. Ersetzen Sie es durch die Worte: „in der Regel“. WeWaW



Die G8² (BR 56²⁰) diese bullig wirkende, jedoch nicht zu große 1'D-Güterzuglok, stand bei unserer Wunschaktion mit an der Spitze. Wir bringen in Heft 13 oder 14 endlich den schon so lange und so oft gewünschten Bauplan. – Herr O. Nachtigall, Bremen, baute die G8² schon vor vielen Jahren meisterlich in H0 nach.

Ein idyllisches Schaustück

– Bahnhof Elsing mit See –

das auf der Ausstellung des Vereins „WIKI-PA“ (Wiener Kinderparadies) in Wien zu sehen war. In drei Sälen des Palais Pallfy in Wien waren Schaustücke aller Art und aller namhaften Firmen des In- und Auslandes ausgestellt, ebenso eine 70 qm große Modellbahnanlage, die unter Anleitung von Erwachsenen von Jugendlichen in über 40 000 Arbeitsstunden erbaut worden war.

Wir werden von Fall zu Fall noch ein paar bemerkenswerte Motive veröffentlichen.



Foto:
K. Pfeiffer, Wien

Dr. H. Wolf,
Duisburg-Hamborn

Nachtragswertes zum „Pseudo-ET 88“

Zum Artikel „Der Bückeburger Pseudo-ET 88“ von Herrn Zrock (in Heft 9/XIV, S. 395) möchte ich auf folgendes aufmerksam machen:

Dr. Erhard Born schreibt in seinem Buch „Lokomotiven und Wagen der deutschen Eisenbahnen“, Ausgabe 1958, auf Seite 103*) über dieses Fahrzeug:

„Die preußische Verwaltung folgte 1907 mit einigen A1A-Wagen nach. Es waren C3-Personenwagen Baujahr 1894, die in der Hauptwerkstätte Tempelhof mit Batterien unter den Bänken, zwei Fahrmotoren und den notwendigen Lade- und Steuerreinrichtungen ausgerüstet worden waren. Die Führerstände, bei den pfälzischen (Speicher-Trieb-)Wagen in den beiden Endabteilen untergebracht, wurden hier in die erweiterten, an beiden Wagenenden angebauten erhöhten Bremserhäuschen verlegt. So ging im Wagen selbst

kein Nutzraum verloren. Die Fahrzeuge waren viele Jahre in Mainz Hbf. stationiert. Zwei laufen noch heute aushilfsweise auf der Bad Eilsener Kleinbahn, jedoch mit folgenden Änderungen: die Mittelachse und die Batterien sind ausgebaut, ein Abteil ist als 2. (heute 1.) Klasse hergerichtet und ein Stromabnehmer auf dem Dach hinzugefügt.“

Ich nehme an, daß diese Tatsachen besonders diejenigen Modellbahner interessieren dürften, die keine Oberleitung haben (oder auch nicht mögen). Der Umbau eines 3achsigen Abteilmotors zu einem der oben erwähnten Dreiachsler-Speichertriebwagen dürfte keine Schwierigkeiten bereiten, zumal das Bild in Heft 9/XIV, S. 395, genügend Aufschluß über die alte Form gibt.

Anmerkung der Redaktion:

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf Heft 3/IX, S. 83. Dort wurden bereits die hier geschilderten Tatsachen gestreift.

*) Erschienen in der Verlagsanstalt Hüttig & Dreyer, GmbH., Mainz-Heidelberg (siehe auch Buchbesprechung in Heft 16/XI).

Eine reizende VOLLMER-Neuheit: **Weichenspannwerke** in H0-Größe

Kurz vor den Betriebsferien sind sie auf den Markt gekommen, die zierlichen, äußerst fein gespritzten Weichenspannwerke, von denen wir bereits im Messebericht sprachen, die wir Ihnen seinerzeit jedoch noch nicht, auch nicht als Handmuster, vorstellen konnten. Wir waren sehr gespannt auf die Ausführung und dürfen heute nach Erscheinen gestehen, daß wir ehrlich überrascht sind! Dieses Zubehör, das auf unseren Anlagen rein optischen Zwecken dient, war schon längst überfällig (schon seit 1952, als WeWaW in Heft 7/IV, S. 229, sein Musterstück samt Zeichnung präsentierte)!

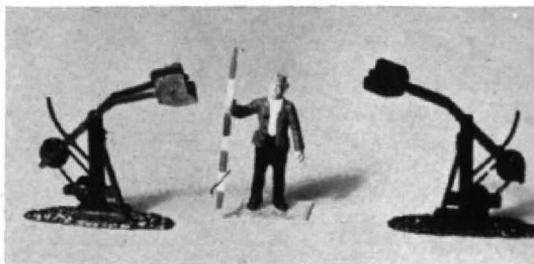
Diese Spannwerke sind überall da zu finden, wo die Weichen noch mittels Drahtzug gestellt werden, denn es ist ihre Aufgabe, die beiden Stränge der Weichenleitung unabhängig von temperaturbedingten Wärmeschwankungen gleichmäßig gespannt zu halten bzw. bei einem etwaigen Drahtbruch die Weiche in eine Endlage zu bringen oder darin festzuhalten. Wir werden gelegentlich etwas ausführlicher auf dieses nicht uninteressante Thema eingehen, zumal der eine oder andere das Verlangen haben könnte, auch die zugehörigen Drahtseile zu verlegen und dann muß man wohl oder übel einiges über die Leitungsröllchen, Träger, Kanäle, Ablenkungen usw. wissen.

Heute gilt unsere Aufmerksamkeit vorerst einmal der VOLLMER-Neuheit, die man auch entlang angenommener Leitungen aufstellen kann. Eine Packung enthält die Spritzlinge mit je 8 Hälften, die zusammengeklebt 4 Spannwerke ergeben. Es ist jedoch ratsam, sie vordem farblich zu tönen: die Stützen und Verstreibungen schwärzlich-braun, die Spanngewichte betonfarben, den Erdsockel grün. Danach werden beide Hälften mit wenig Plastikleber zusammengeklebt.



Abb. 1. Vier Weichenspannwerke in der Art der VOLLMER'schen Neuheit in einem süddeutschen Bahnhof. (Fotos: S. Bufe, München.)

Abb. 2. Rechts ein Weichenspannwerk in der schwarzen VOLLMER-Ausführung, links farblich „aufgelackert“.



Die BR 50 mit Kabinentender. —

Ein ostzonaler Modellbahner hat das dort erhältliche PIKO-Modell der BR 50 nach der Anleitung in Heft 6/ XIV mit einer Tenderkabine versehen, da auch auf seiner H0-Anlage die Packwagen knapp sind. — Wie schön, wenn es auch bei uns die BR 50 — gleich mit Kabinentender! — gäbe!

