

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

15 BAND XVI
19. 11. 1964

J 21 28 2 E
Preis 2.- DM



Fleischmann
HO

INTERNATIONAL

modelltreu
bewährt
begeehrt
und sehr
preiswert



Der Wunschtraum unzähliger Modellbahner ist erfüllt!

1316 DM 27.50

Modell der Tenderlok der Königl. Bayer. Staatsbahn Pt 2/3
spätere Baureihe 70 der Deutschen Bundesbahn

EIN SCHMUCKSTÜCK FÜR SIE UND IHREN FREUND

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 15/XVI

- | | | | |
|--|-----|--|-----|
| 1. Bunte Seite (Glückwünsche, Humor, Triebwagen auf dem Abstellgleis, Tieflader-Ladegut) | 667 | 12. Internationale Verkehrsausstellung 1965 | 687 |
| 2. Die unterschiedliche Fensterneigung moderner Stellwerksgebäude | 668 | 13. Eng gekuppelte D-Zug-Wagenmodelle – und damit zusammenhängende Puffer-Probleme (Forts. und Schluß) | 688 |
| 3. Eheim-Kanzelwandbahn | 671 | 14. Neue Weichenlaternen für „alte“ Märklin-Weichen | 694 |
| 4. Buchbesprechungen: „Bekenntnisse eines Eisenbahnarren“ | 671 | 15. Das „Bocksbeutel“-Städtchen (Stadtmotive, Anlage F. Karlstedt, Solingen) | 696 |
| 5. TT an der Waterkant (Anlage Dr. Kanzow) | 672 | 16. Mit der Modellbahn durch den Urwald (Anlage Mühlhäuser, Freiburg) | 697 |
| 6. Die P8 als Tenderlok (78 ¹⁰) | 676 | 17. Fernüberwachung eines Abstellbahnhofes | 698 |
| 7. Wannentender als Wasserwagen | 677 | 18. Wagenstandsanzeiger und Figuren am Bahnsteig (Motive) | 699 |
| 8. Bw-Motiv | 678 | 19. Brückenmotive | 700 |
| 9. Wagen-Waschanlage | 679 | 20. Arnold-Gleisanlagenbuch (Neuheitenbesprechung) | 701 |
| 10. Drucktastenfahrstraßenwahl (Nachtrag) | 684 | | |
| 11. „Gammelhorner Kreisbahn“ (Kleinstanlagen-Streckenbahn) | 686 | | |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgaben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –

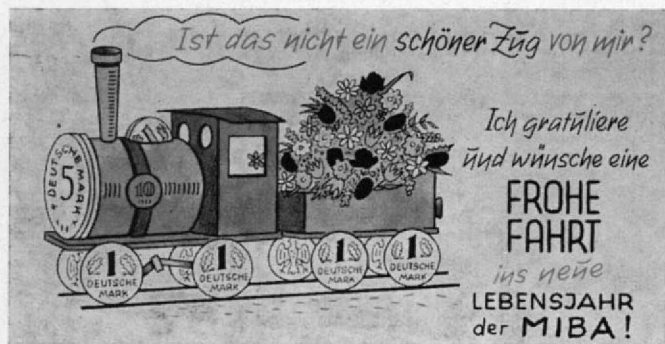
Schriftleitung und Annoncen-Dir.: Günter E. R. Albrecht

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364

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).



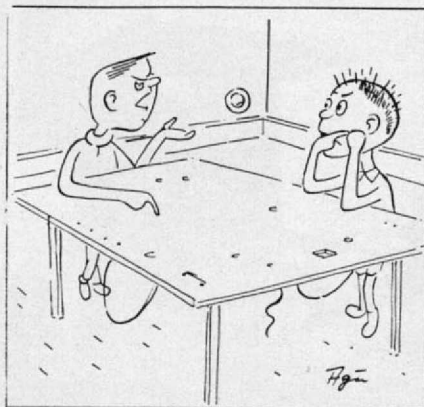
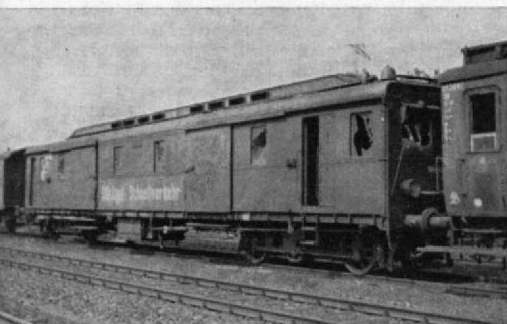
Es ist wirklich
ein schöner Zug . . .

. . . von vielen unserer alten, treuen Leser, daß sie jedes Jahr im Herbst des MIBA-Geburstages mit Glückwünschen gedenken! (Das allererste Heft erschien nämlich im September 1948.)

Diese nette Karte kam z. B. von „Chronos“ (einem langjährigem Mitarbeiter aus dem Leserkreis) und wir danken nicht nur ihm recht herzlich, sondern auf diesem Weg auch allen übrigen Gratulanten!

Immer diese guten Vorsätze!

„... und dann kam mein Vater vor 2 Jahren auf die Idee, sich selbst eine Modellbahnanlage zu bauen“. Und wenn Sie lieber Leser, Ihren Nimbus als treusorgendes Familienoberhaupt nicht gleichermaßen verlieren wollen, dann sollten Sie jetzt sofort . . . damit wenigstens Weihnachten 1985 . . . Ihre Enkel . . . vielleicht . . . !
(Zeichnung: A. Guldner, Lemmie.)

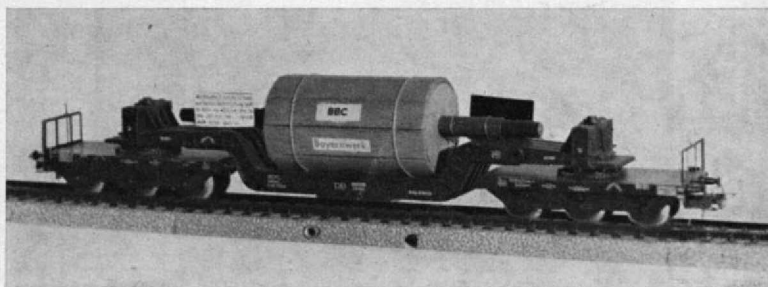


Wo sind sie geblieben? Wieder ein Vorbild für einen einstigen MIBA-Bauplan auf dem Schrottplatz: der Gütertriebwagen GGTrrieb 30 aus Heft 10/VI. Modellfoto in Heft 10/XVI.
(Foto: W. A. Stermann)

Eine

Spezialladung

für den Märklin-Tiefadwaggen bastelte sich Herr H. Puttlitz aus Werdorf; einen „schweren“ Turbinenläufer in fachgemäßer Verpackung, der gegenüber den 08/15-Kisten usw. doch wohlthuend absticht.



Heft 16/XVI ist voraussichtlich 19. 12. 64 in Ihrem Fachgeschäft!

Die unterschiedliche Fensterneigung moderner Stellwerksgebäude - nur eine Frage des architektonischen Geschmackes?



Abb. 1. Noch moderner als die Kibri-Version bietet sich das Original dar: das neue DB-Stellwerk in Neu-Ulm. Die starke Neigung der Fensterflächen nach innen ist gut zu sehen. Über die ultramoderne Architektur dieses Bauwerkes kann man geteilter Meinung sein; wichtig wirkt es auf jeden Fall.
(Foto: H. Rothärmel, Ulm)

Beim Anblick des Kibri-Stellwerks Neu-Ulm im Messeheft wird es Ihnen wie uns ergangen sein: Die Neigung der Stellwerksfenster nach innen wirkt im ersten Augenblick etwas ungewohnt. Nachdem wir jedoch bereits in Heft 9/XV das moderne Stellwerk von Wanne-Eickel als H0-Modell kennengelernt hatten, das die gleichen architektonischen Stilelemente aufweist, war man geneigt, sich mit solchermaßen geneigten Fenstern als anscheinend letztem Schrei der BUBA-Architekten abzufinden, wenn nicht bei dem neuen Zentralstellwerk München-Hauptbahnhof offensichtlich ein „Rückfall“ in die „Frankfurter Linie“ (Zen-

tralstellwerk Frankfurt) erfolgt wäre. Wir wollten es nun genau wissen und wandten uns an das Bundesbahnzentralamt München mit der Bitte um Aufklärung. Insbesondere kam es uns auf folgende Punkte an:

1. Vor- und/oder Nachteil der konträren Fensterneigung,
2. Etwaige schlechtere Sicht durch schräg gestellte Scheiben,
3. Intensivere Sonneneinstrahlung bei Fenstern mit Innenneigung.

Hier nun die Antwort des DB-Zentralamtes München:

1. Fensterneigung oben nach außen (Außenneigung) oder oben nach innen (Innenneigung)?

Die in den Stellräumen der SpDr (Spurplan-Drucklasten)-Stellwerke tätigen Bediener sollen von ihren Arbeitsplätzen aus den Betriebsablauf in ihrem Stellwerkbezirk überblicken können, soweit dies die örtlichen Verhältnisse zulassen. Die Stellräume werden deshalb mit entsprechend großen Fenstern ausgestattet.

Die Glasscheiben dieser Fenster würden, wenn die Fenster senkrecht gestellt werden, für die Stelltschbediener störende Reflexionen von natürlichen und künstlichen Lichtquellen verursachen. Ferner würden in den Fenstern — die zum Spiegel werden, wenn sie vor dunklem Hintergrund stehen, z. B. vor dem Dunkel der Nacht — störende Spiegelbilder von dem Stellraum und den Stelltschbedienern entstehen, selbst bei eingeschränkter Beleuchtung im Stellraum.

Es ist daher nötig, diese störenden Reflexionen und Spiegelungen durch entsprechende bauliche Maßnahmen möglichst auszuschließen. Um dies zu erreichen, bieten sich, was die Stellung der Fenster betrifft, zwei Möglichkeiten:

Die Stellraumfenster oben nach außen zu neigen (Außenneigung) oder die Stellraumfenster oben nach innen zu neigen (Innenneigung).

Bei der Außenneigung der Stellraumfenster wird erreicht, daß die von außen nicht rechtwinklig auf die raumseitigen¹⁾ Fensterglasflächen auftreffenden Lichtstrahlen in Auswir-

¹⁾ „Raumseitig“ bedeutet, daß die von außen kommenden Lichtstrahlen zunächst durch ein seitliches oder rückwertiges Fenster gedrungen sein müssen, um auf die raumseitige Fensterglasfläche (Reflexions-ebene) aufzutreffen. Das gilt sinngemäß auch für innerräumliche Lichtstrahlen, die von Lampen oder Leuchtarmen jeder Art ausgehen und raumseitig reflektiert werden.

kung des Reflexionsgesetzes nach oben, also zur Stellraumdecke hin, abgelenkt werden. Ferner werden die Spiegelbilder, insbesondere der mittleren Stellraumzone, also jenes Bereiches, in dem sich die mehr oder weniger beleuchteten Stelltische und die Stelltischbediener befinden, in Auswirkung des Spiegelungsgesetzes nach unten und damit bei ausreichender Fensterneigung aus dem Sehbereich der Stelltischbediener verlagert²⁾.

Bei der Innenneigung der Stellraumfenster wird erreicht, daß die von außen nicht rechtwinklig auf die raumseitigen Fenster Glasflächen auftreffenden Lichtstrahlen in Auswirkung des Reflexionsgesetzes nach unten, also zum Stellraumfußboden hin, abgelenkt werden. Ferner werden die Spiegelbilder insbesondere der mittleren Stellraumzone, also jenes Berei-

ches, in dem sich die mehr oder weniger beleuchteten Stelltische und die Stelltischbediener befinden, in Auswirkung des Spiegelungsgesetzes nach oben und damit, bei ausreichender Fensterneigung, aus dem Sehbereich der Stelltischbediener verlagert.

Beide Möglichkeiten führen, wie dargelegt, zu günstigen optischen Zuständen in den Stellräumen. Es wird deshalb die Außenneigung oder Innenneigung angewandt, je nachdem, welche Lösung im jeweiligen Fall am günstigsten erscheint.

2. Fensterneigung und Sichtbeeinträchtigung

Die Feststellung, daß bei der Innenneigung der Fenster die Stelltischbediener durch die Glasscheiben unter flacherem Winkel auf Gleisanlagen usw. sehen als bei der Außenneigung der Fenster, ist richtig. Der Unterschied ist jedoch so unbedeutend, daß dadurch keine Sichtverschlechterung eintritt, zumal für die Fensterverglasung Kristallspiegelglas, also ein optimal ebenes und klares Glas verwendet wird.

²⁾ Das Spiegelbild entsteht scheinbar außerhalb des Raumes. Beispiel: Wenn man nachts aus dem beleuchteten Zugabteil sieht, scheint sich das Abteil noch einmal neben dem Zug zu befinden.

Abb. 2. Das neue Zentralstellwerk in München, von einem der bisherigen alten Stellwerke aus gesehen. Im Vergleich mit den Fenstern der neuen Stellwerke wird deutlich, welcher Fortschritt hinsichtlich des Ausblickes auf die Gleisanlagen erzielt wurde (vom „gehobenen Standpunktniveau“ und dem großen Rundblick mal ganz abgesehen). Die Rahmen der kleinen Fensterscheiben irritieren doch sehr und nicht immer hat der Stellwerksbeamte die Möglichkeit wie der Fotograf, das Objekt durch die größere Scheibe anzuvisieren. Auch unser Titelbild zeigt das neue Zentralstellwerk München. (Foto: DB/Siemens)



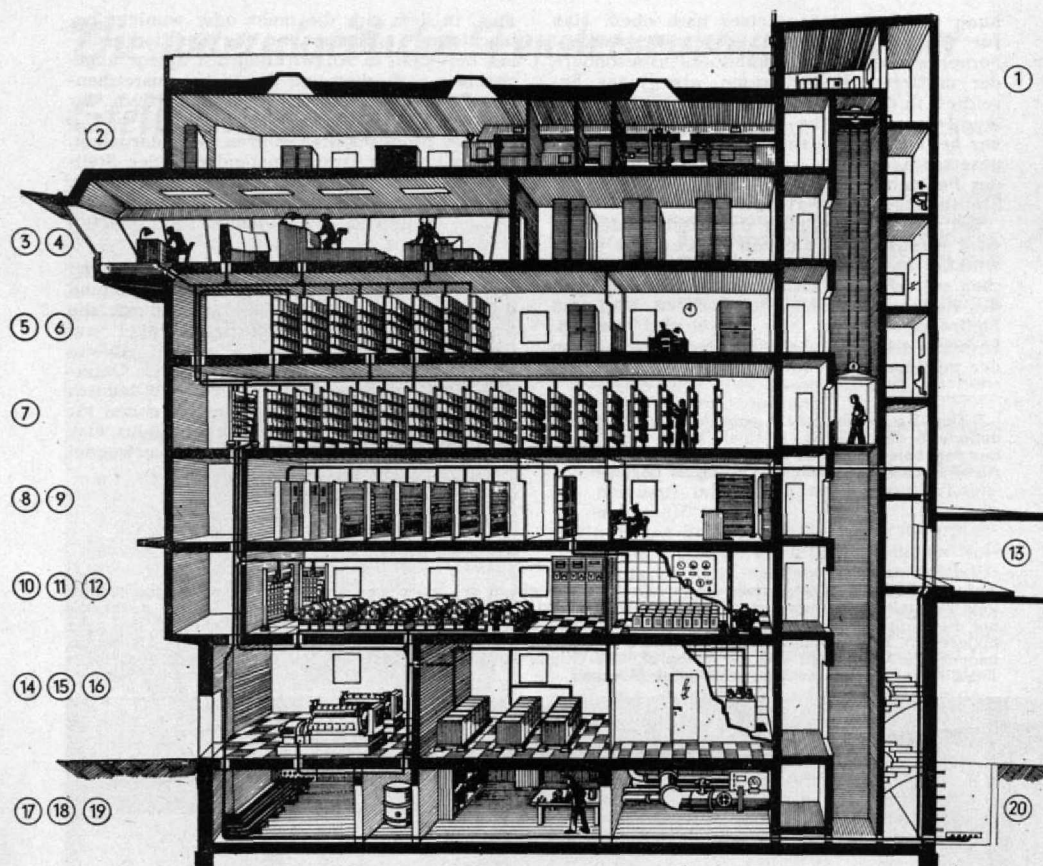


Abb. 3. Aus dem kleinen Handhebel-Stellwerk von ehemals ist ein elektronisch-mechanisches Mammut-Gehirn geworden. Dieser Schnitt durch das neue Münchner Zentralstellwerk vermittelt einen ungefähren Begriff von der Vielfalt der technischen Einrichtungen. Links oben deutlich sichtbar (Punkt 3): Außenneigung der Stellraumfenster. (Zeichnung: DB.)

Erläuterung der Hinweisziiffern:

- 1 Funkraum; 2 Klimaanlage; 3 Bedienungsraum; 4 Umkleiraum für Betriebspersonal; 5 Signalrelaisraum 2; 6 Büro für Unterhaltungspersonal; 7 Signalrelaisraum 1; 8 Fernmeldeleisraum; 9 Büro für Unterhaltungspersonal; 10 Stromversorgungsraum für Signalanlagen; 11 Fernmeldebatterie; 12 Starkstromdienst (Niederspannung); 13 Zugang von der Hackerbrücke; 14 Notstromanlage (Diesel); 15 Signalbatterie; 16 Starkstromdienst (Hochspannung); 17 Signalkabel-Einführung; 18 Ersatzteil- und Werkstattraum; 19 Heizungsanlage; 20 Fernmeldekabel-Einführung.

3. Fensterneigung oben nach innen (Innenneigung) und die Sonneneinstrahlung

Während für die Außenneigung der Stellraumfenster im allgemeinen etwa 30° , bezogen auf die Senkrechte, gewählt wird, beträgt die entsprechende Innenneigung im allgemeinen 20° , ebenfalls auf die Senkrechte bezogen, da Fensterneigung und Entfernung des Arbeitsplatzes des Stelltischbedieners vom Fußpunkt des Fensters in Relation zueinanderstehen.

Es ist richtig, wenn festgestellt wird, daß die Sonnenstrahlen bei der Innenneigung der Fenster unter spitzerem Winkel (bezogen auf das im Einfallspunkt errichtete Lot) als bei der Außenneigung der Fenster auf die Glasflächen auftreffen. Hinsichtlich der Wärmeeinstrahlung besteht in beiden Fällen praktisch kaum ein

Unterschied, zumal die Wärmeeinstrahlung durch Doppelscheibenverglasung und durch Sonnenschutzeinrichtungen vermindert wird.

Soweit die Auskunft der Bundesbahn. Wir haben nochmals nachgehakt, um gegebenenfalls eine konkretere Angabe zu erhalten, wann Fenster mit Außen- und wann solche mit Innenneigung vorzuziehen sind (die erste Auskunft war uns etwas zu allgemein in der Auslegung), doch kam wiederum nichts weiter heraus, als daß es gleichgültig sei, welche Fensterform man wählt, „da diese in manchen

Fällen zu gleich günstigen Verhältnissen führt, so daß dann auch architektonische Überlegungen mit ausschlaggebend sein können“.

Und über den architektonischen Geschmack läßt sich – wie über jeden Geschmack – bekanntlich streiten, so daß wir uns dieserhalb unserer Meinung enthalten wollen. Nachdem alle diese Punkte im Grunde genommen für unsere Modellbahnbelange belanglos sind, wollten wir eigentlich lediglich jenen Lesern eine Antwort zukommen lassen, die sie – in Verbindung mit dem Kibri-Stellwerk „Neu-Ulm“ – von uns erheischten.

„Das lange währt, wird endlich gut...!“

Dieses Sprichwort hat wieder einmal seine Richtigkeit bewiesen, nachdem nunmehr die bereits 1963 angekündigte Kanzelwand-Bahn der Fa. Eheim durch die Fa. Brawa, Waiblingen ausgeliefert wird. Die filigrane Mittelstütze in Plastikausführung mit zierlichen Profilen, Nietköpfen u. a. Feinheiten (19 cm hoch; zum Vergleich ein H0-Figurchen am Fuß) gibt einen kleinen Vorgeschmack davon und kann als Musterbeispiel für andere ähnliche H0-Konstruktionen gelten!

Buchbesprechungen

Bekenntnisse eines Eisenbahnarrten

von Karl-Ernst Maedel

249 Seiten, Format DIN A 5, Ganzleinenband mit Schutzumschlag, Illustrationszeichnungen von Willi Widmann, 12,80 DM, erschienen bei Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart.

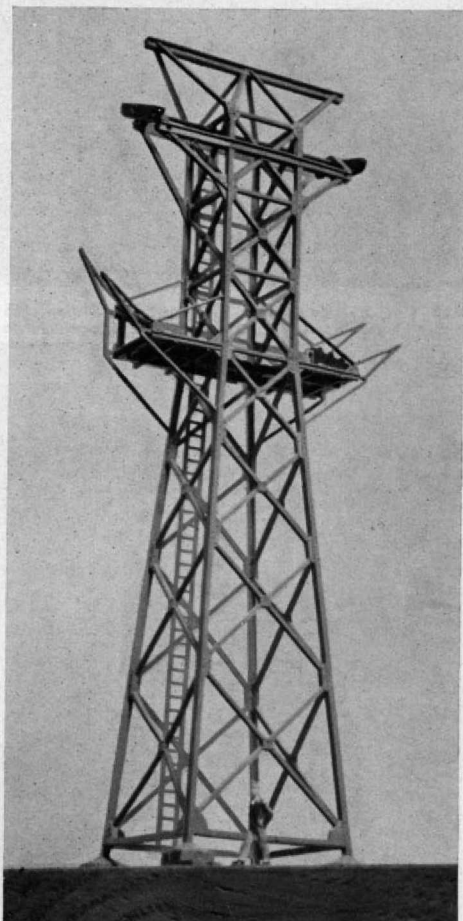
Ob jemand, dem die Eisenbahn ein Steckenpferd geworden ist, wirklich ein Narr ist? – Wie dem auch sei, auf jeden Fall spricht aus den Zeilen dieses Buches die unbändige Liebe des Verfassers zur Eisenbahn, die ihn praktisch sein ganzes Leben begleitet hat. Maedel, wohl inzwischen zu einem der populärsten Eisenbahnschriftsteller gereift, berichtet von den Eisenbahnreisen in den 20er Jahren, als es noch die rumpelnden Wagen 4. Klasse gab, bis zu seinen Eisenbahnerlebnissen in neuester Zeit. Kurz, das Buch ist ein einziger Liebesbrief an die große, alte und doch ewig junge Eisenbahn. Jeder, der in die Eisenbahn gleich wie Maedel verliebt ist, wird es stets gern zur Hand nehmen. Und wenn Sie, liebe Modellbahner-Gattin, es noch rechtzeitig besorgen, dann ist es ein passendes Weihnachtsgeschenk für den Herrn „Fahrdienstleiter“.

Die Lokomotiv-Fabriken Europas

von Josef Otto Slezak, Wien

32 Seiten, broschiert, Format DIN A 5, zweifarbiger Umschlag, DM 2,80, erschienen im Verlag J. O. Slezak, Wien.

In diesem kleinen Heftchen ist eine Unmenge von Angaben über die Lokomotivfabriken Europas, sowohl über die bestehenden als auch die im Laufe der Zeit wieder eingegangenen, zusammengetragen. Besonders der Lokomotiv-Historiker wird diese Arbeit begrüßen.



Unterschied, zumal die Wärmeeinstrahlung durch Doppelscheibenverglasung und durch Sonnenschutzeinrichtungen vermindert wird.

Soweit die Auskunft der Bundesbahn. Wir haben nochmals nachgehakt, um gegebenenfalls eine konkretere Angabe zu erhalten, wann Fenster mit Außen- und wann solche mit Innenneigung vorzuziehen sind (die erste Auskunft war uns etwas zu allgemein in der Auslegung), doch kam wiederum nichts weiter heraus, als daß es gleichgültig sei, welche Fensterform man wählt, „da diese in manchen

Fällen zu gleich günstigen Verhältnissen führt, so daß dann auch architektonische Überlegungen mit ausschlaggebend sein können“.

Und über den architektonischen Geschmack läßt sich – wie über jeden Geschmack – bekanntlich streiten, so daß wir uns dieserhalb unserer Meinung enthalten wollen. Nachdem alle diese Punkte im Grunde genommen für unsere Modellbahnbelange belanglos sind, wollten wir eigentlich lediglich jenen Lesern eine Antwort zukommen lassen, die sie – in Verbindung mit dem Kibri-Stellwerk „Neu-Ulm“ – von uns erheischten.

„Das lange währt, wird endlich gut...!“

Dieses Sprichwort hat wieder einmal seine Richtigkeit bewiesen, nachdem nunmehr die bereits 1963 angekündigte Kanzelwand-Bahn der Fa. Eheim durch die Fa. Brawa, Waiblingen ausgeliefert wird. Die filigrane Mittelstütze in Plastikausführung mit zierlichen Profilen, Nietköpfen u. a. Feinheiten (19 cm hoch; zum Vergleich ein H0-Figurchen am Fuß) gibt einen kleinen Vorgeschmack davon und kann als Musterbeispiel für andere ähnliche H0-Konstruktionen gelten!

Buchbesprechungen

Bekenntnisse eines Eisenbahnarrten

von Karl-Ernst Maedel

249 Seiten, Format DIN A 5, Ganzleinenband mit Schutzumschlag, Illustrationszeichnungen von Willi Widmann, 12,80 DM, erschienen bei Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart.

Ob jemand, dem die Eisenbahn ein Steckenpferd geworden ist, wirklich ein Narr ist? – Wie dem auch sei, auf jeden Fall spricht aus den Zeilen dieses Buches die unbändige Liebe des Verfassers zur Eisenbahn, die ihn praktisch sein ganzes Leben begleitet hat. Maedel, wohl inzwischen zu einem der populärsten Eisenbahnschriftsteller gereift, berichtet von den Eisenbahnreisen in den 20er Jahren, als es noch die rumpelnden Wagen 4. Klasse gab, bis zu seinen Eisenbahnerlebnissen in neuester Zeit. Kurz, das Buch ist ein einziger Liebesbrief an die große, alte und doch ewig junge Eisenbahn. Jeder, der in die Eisenbahn gleich wie Maedel verliebt ist, wird es stets gern zur Hand nehmen. Und wenn Sie, liebe Modellbahner-Gattin, es noch rechtzeitig besorgen, dann ist es ein passendes Weihnachtsgeschenk für den Herrn „Fahrdienstleiter“.

Die Lokomotiv-Fabriken Europas

von Josef Otto Slezak, Wien

32 Seiten, broschiert, Format DIN A 5, zweifarbiger Umschlag, DM 2,80, erschienen im Verlag J. O. Slezak, Wien.

In diesem kleinen Heftchen ist eine Unmenge von Angaben über die Lokomotivfabriken Europas, sowohl über die bestehenden als auch die im Laufe der Zeit wieder eingegangenen, zusammengetragen. Besonders der Lokomotiv-Historiker wird diese Arbeit begrüßen.

