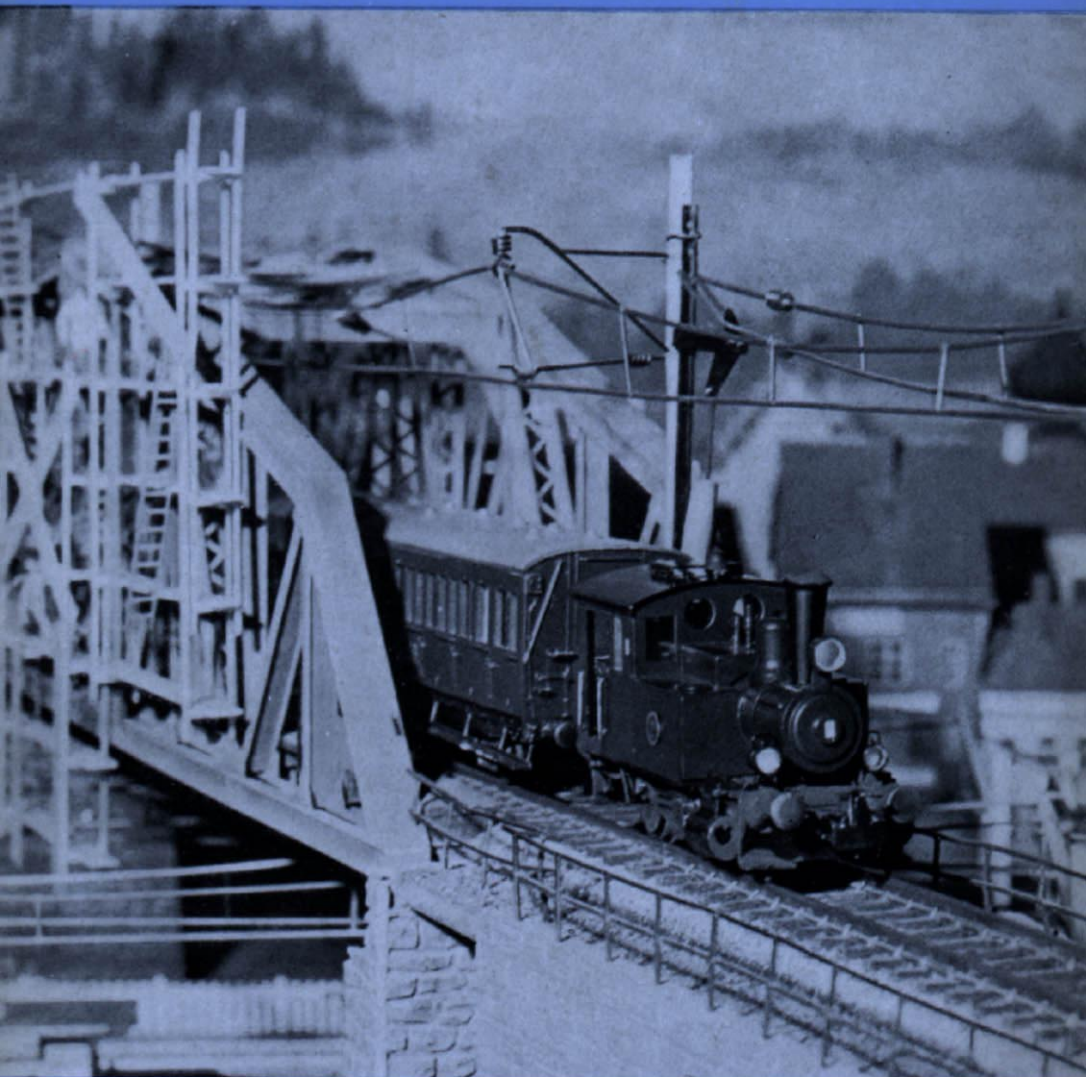
Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



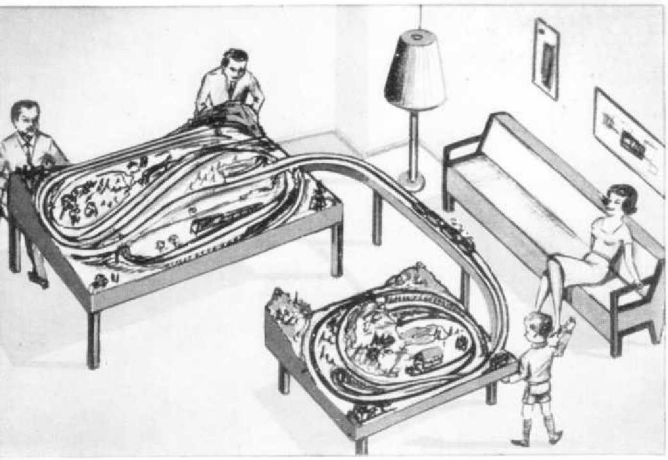
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

9 BAND XVII
1. 7. 1965

J 21 282 E
Preis 2.- DM

Bahn.

Näheres im **FLEISCHMANN**-KURIER 18
bereits bei Ihrem Fachhändler!



GEBR. **FLEISCHMANN**

Modell-Eisenbahn-Fabriken · 85 Nürnberg 5

„Fahrplan" der „Miniaturbahnen" Nr. 9/XVII

1. Die „Dienstag-Scheibe" (Signal-Schaufahrt) 399
2. Karikatur 399
3. Die germanisierte „Plantation" 400
4. Strippen- u. Schalter-Reduzierung 402
5. Praxis u. Theorie der Eisenbahn-Fotografiererei 403
6. Beladeanlage für Selbstentlade-Waggons 404
7. Entladeeinrichtung für Muldenkipper-Lkw 406
8. Kleine Verbesserungen am Repa-Weichenantrieb 408
9. Das Aufziehen neuer Lokräder 409
10. Kleine Bastelei: Straßenbrücke aus Holz 410
11. „Seppmaringen" (Stadtschaustück) 412
12. Buchbesprechung: Jahrbuch des Eisenbahnwesens, Folge 15 414
13. Kurze Kurzkupplungs-Kniffe:
    1. Starre Kupplung der Trix-3yg-Wagen 415
    2. Kadee-Kupplung und zurückgesetzte Puffer 416
    3. Trennbare Kurzkupplung mit Druckknöpfen 417
    4. Trix-3yg-Wagen mit Kelm-Kupplung 422
    5. Kurzkupplung mit Märklin-Kupplung 423
14. „Muffelburg", ein neuer Pit-Peg-Anlagenentwurf mit perspekt. Schaubild 418
15. Lokschilder-Verlosung (S 3/6–18 622) 423
16. Fahrtrichtungs-Vorwahl bei Wechselstrombetrieb 424
17. Ausschnitt aus Arnold-Messe-Vorführanl. (N) 425
18. Der verschachtelte Stadt-Untergrund 426
19. Der Modellbahn-Paß 427
20. Haltestellen-Automatik ohne Thermo-Schalter 428
21. Kulissen-Geflüster
    I. Hintergrund-Kulisse aus Fremdenverkehrs-Plakaten 431
    II. Die fotografierte Hintergrund-Kulisse (Dia-Methode) 433

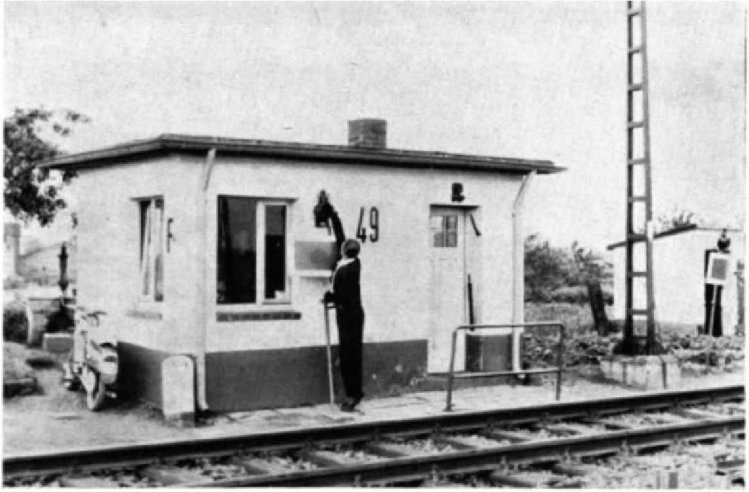
MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –
Schriftleitung und Annoncen-Dir.: Günter E. R. Albrecht
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364
Postscheckkonto: 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 –,15 DM Versandkosten).

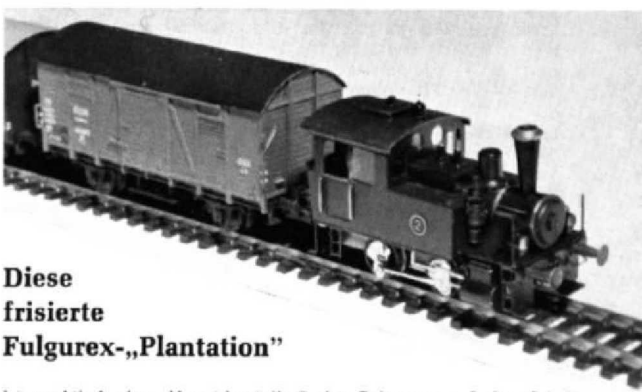


Welcher Wochentag ist auf diesem Bild?

Eine etwas ungewöhnliche Fragestellung, aber man kann tatsächlich aus diesem Bild ersehen, an welchem Wochentag es aufgenommen wurde — wenn man auch den Direktionsbezirk weiß! An einem bestimmten (je nach Bundesbahndirektion aber verschiedenen) Tage müssen nämlich die Schrankenwärter usw. die an jedem Bahnposten vorhandenen Signale für den Notfall (bei Unfällen usw.) „öffentlich zur Schau stellen", damit der in einem Zug mitfahrende Kontrolleur während der Fahrt sehen kann, ob diese Signale auch tatsächlich vorhanden sind. Ansonsten müßte er mehr oder weniger mühsam von Posten zu Posten wandern, was verständlicherweise zu viel Zeit erfordern würde. Deshalb findet eben an diesen Tagen diese „Signalschaufahrt" statt, und deshalb heißt z. B. auch die Sh2-Scheibe, die hier der Schrankenwärter am Bahnhof Urmitz samt zugehöriger Laterne gerade „ausstellt", im Eisenbahnerjargon die „Dienstag-Scheibe" usw. Wieder was gelernt — und auf manchen Modellbahnanlagen wird es wohl in Zukunft nur noch Dienstag sein . . . oder Mittwoch . . . oder Donnerstag . . . aber „sonntags nie . . ."!

Da wiehert das Dampfroß!

„Sie haben's gut! Ihre Frau sieht wenigstens nicht so schlecht wie mein Mann!"
(Zeichnung: DB/Schwarz)



Diese frisierte Fulgurex-„Plantation"

ist praktisch der „Hauptdarsteller" des Beitrages auf den folgenden Seiten. Hier stellt sie sich nach vollendetem Umbau (durch GERA) und im neuen Lack vor. Im Gegensatz zu Abb. 2 (S. 400) ist auf WeWaW's Wunsch hin auch noch die große Stirnlampen-Attrappe abmontiert worden. Die kleine private Privatbahn-Lok dürfte hierdurch im Aussehen noch gewonnen haben, finden Sie nicht auch? – Und nun bitte umblättern!

Heft 10/XVII ist spätestens 7.8.65 in Ihrem Fachgeschäft!

Achtung! Betriebsferien des MIBA-Verlages: 1. bis 22. August 1965!

Post und Bestellungen können während dieser Zeit nicht erledigt werden!

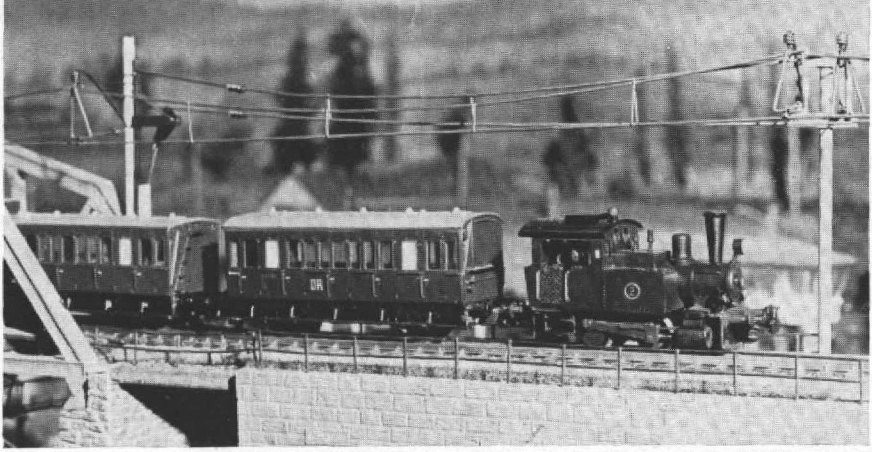


Abb. 1 (und Titelbild). Auch Herr Wilhelm Budde aus Düsseldorf gehört zu den zahlreichen MIBA-Lesern, die bereits eine Fulgurex-Plantation „eingedeutscht" haben. Die kleine Lok erhielt Federpuffer, Märklin-Kupplung, Heinzl-Loklaternen, Glocke auf dem Führerstandsdach und auch eine Führerstandstür aus Drahtgaze. Unter der Führerstandstür wurden beidseitig breite Trittstufen montiert. Die Lok durchfährt anstandslos Nemec- und Fleischmann-Weichen und -DKw's (s. a. Heft 3/XVII, S. 98).
(Fotos und Anlage: R. Vogel, Düsseldorf)

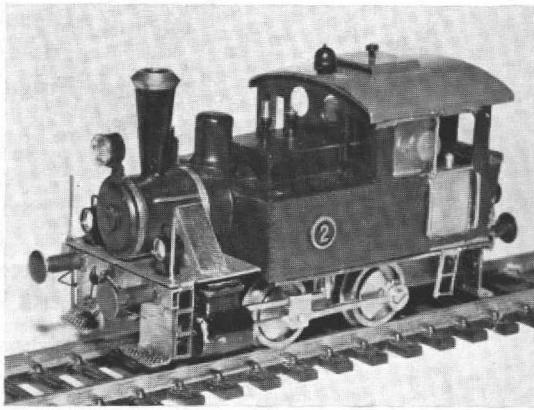
Zum heutigen Titelbild:

Die germanisierte „PLANTATION"

Es ist eigenartig und manchmal sogar überraschend, wie ein an sich unscheinbares Modell durch einige wenige kleine Zutaten plötzlich an Reiz gewinnt. Die Fulgurex-„Plantation"-Lok ist ein gutes Beispiel hierfür. Im Original-Zustand entspricht diese kleine B-Lok nicht so recht dem uns gewohnten Bild. Das ist auch weiter nicht verwunderlich, denn die „Plantation" ist — wie auch der Name schon erkennen läßt — eine Plantagen-Lok amerikanischer Prägung, also für den Dienst auf irgendeiner kleinen Privatbahn bestimmt. Sobald man dieses Miniaturfahrzeug jedoch etwas auf „Deutsch" herrichtet (mit wenigen Mitteln!), sieht die Sache urplötzlich ganz anders aus. Dann könnte diese Lok durchaus auch auf einer deutschen Nebenbahnstrecke verkehren und es gibt so manches „altdeutsche" Vorbild, mit dem die Lok dann vergleichbar ist.

Wir haben schon des öfteren Bilder von umgemodellten „Plantation"-Modellen gebracht und wollen heute abschließend noch einige Hinweise für die eventuell erforderlichen Arbeiten geben. Fangen wir vorn unten an (Abb. 2): Das tief herabgezogene Stirnblech wurde zwischen den beiden angebogenen Trittstufen bis an die aufgelötete Pufferbohle ausgesägt. Dadurch wirkt diese Partie nicht mehr so klobig. Die Trittstufen wurden zwischen geriffelten Schraubstockbacken gepreßt und haben nun das Aussehen von Riffelblech. An das Stirnblech ist auch eine neue Pufferbohle (aus Nemec-U-Profil 1,5 x 3 x 1,5 mm) angelötet. Auf die richtige Pufferhöhe ist dabei zu achten: Bei unserer Lok lag die Oberkante des „Umlaufbleches" genau in Puffermitte; es mußte also für die nach innen ragenden Schäfte der Federpuffer ausgespart und die Pufferbohle selbst recht sorgfältig angelötet werden. (Reichlich Lötzinn in die freien Stellen im „Inneren" der Pufferbohle einfließen lassen; dann genügt das Anlöten von nur einem Schenkel des U-Profils.) Selbstverständlich ist die Pufferbohle vor dem Anlöten mit den Bohrungen für die Puffer und eventuell auch mit dem senkrechten Langloch für die Heinzl-Modellkupplung zu versehen.

Abb. 2. Natürlich haben die „Pfuscher von der MIBA" die Finger auch nicht von dem kleinen Löklein lassen können und schnell mal eine „Plantation" auf „deutsch" frisiert. Hier ist die Lok noch so roh, wie sie aus der GERA-Umbauwerkstatt kam, also noch nicht neu lackiert, damit man die einzelnen Änderungen besser erkennen kann.



Für letztere muß man im Umlaufblech auch noch eine Aussparung vorsehen. Trotzdem ist der Schaft der Kupplung noch um etwa 2-3 mm zu verkürzen; er erhält auch ein neues Loch für den Federhaltestift. (Der Heinzl-Kupplungshaken besteht aus Plastik! Deshalb erst nach dem Löten einsetzen!) Unter den Puffern sind an die Pufferbohle die Kupplerhandgriffe (aus dünnem Bronze-Draht) angelötet.

Unter dem Rauchkammerende des Kessels wird ein neues Umlaufblech montiert (s. a. Abb. 4). Dieses hat eine Aussparung, mit der es einfach über den mittleren Teil des Zylinderblockes gesteckt wird. Feilt man diese Aussparung genau passend zu, dann benötigt man keine weitere Befestigung für dieses Umlaufblech: Es wird vom Kessel mit gehalten. Damit das Umlaufblech bündig mit der Pufferbohle abschließt, mußte ein Stück Karton (von einer alten Eisenbahn-Fahrkarte!) untergeklebt werden; auch dieses Kartonstück hat eine Aussparung wie das Umlaufblech.

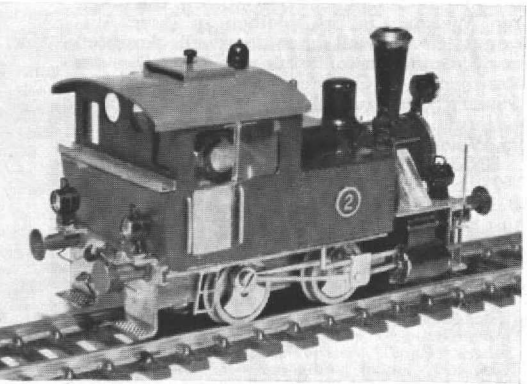


Abb. 3. Die frisierte Lok von der Rückseite. Auf den Kohlenkasten-Schlitz der Original-Lok wurde ein U-Profil zur Abdeckung gelötet, in das später noch ein paar Kohlebröckchen eingeklebt werden.

An den vorderen Ecken des Umlaufbleches sind die Rangierergriffstangen in kleine Bohrungen eingelötet und die Heinzl-Laternen in entsprechenden Bohrungen festgeklebt. (Ein Verschweißen der Befestigungszapfen mit dem heißen Lötkolben zeitigte nicht den gewünschten Erfolg.) Die kleinen Leitern (von Heinzl) sind in seitliche Schlitze eingelötet. Die schrägen Dampfleitungs-Verschalungen wurden nach dem Anpassen an die Kesselrundung auf dem Umlaufblech mit Uhu-plus festgeklebt.

Die Kuppel- und Treibstangen wurden wesentlich dünner gefeilt und entsprechen nun in ihrer fast filigranen Art mehr dem Charakter dieser leichten Lok. An das Original-Um-

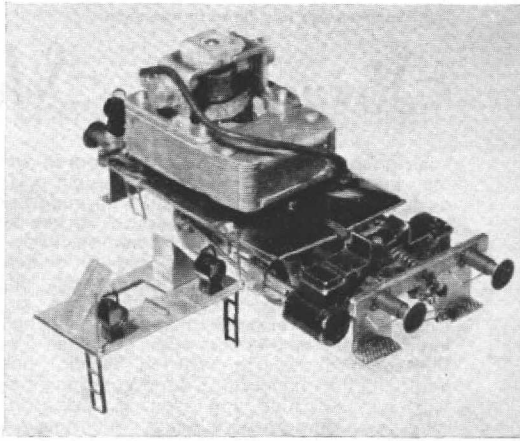


Abb. 4. Vorn das neue vordere Umlaufblech. Da zum Zeitpunkt des Umbaues das neue Nemec- bzw. Redlin-Riffelblech noch nicht greifbar war, mußte ein Stück Wellblech (aus alten Beständen) herhalten.

laufblech (unter dem Wasserkasten) sind in Höhe des Endes der Kreuzkopfführung senkrechte Drahtstücke angelötet, die eine Aufhängung der sonst frei schwebenden Führungsstange imitieren sollen. Diese Drahtstücke sind aber nicht mit der Führungsstange zu verlöten, damit die Demontierbarkeit des Gestänges (und der Lok) erhalten bleibt (Abb. 3).

Die Türöffnung des Führerstandes wurde bis zur Fensterhöhe mit einem Stück Blech als Tür verschlossen. Außerdem ist eine senkrechte Fensterstrebe aus Draht eingeklebt. Die Fenster haben Cellonscheiben.

Unter der Führerstandstür wurden kleine Leiterstücke als Trittstufen wieder in seitliche Schlitze im Umlaufblech eingelötet. Auf dem Dach des Führerstandes ist eine Heinzl-Glocke montiert sowie ein kleiner Lüfterstutzen.

Schließlich: die hintere Stirnplatte und die „Puffergegend" wurden wie die entsprechenden vorderen Teile bearbeitet, nur erhielten die Laternen kleine Blechpodeste (an die Pufferbohle angelötet). Der offene Kohlenkastenschlitz wurde durch ein aufgelötetes U-Profil abgedeckt (Abb. 3).

. . . und endlich erfolgte ein neuer Anstrich mit Humbrol-Farben, nachdem der alte Lack weitgehend abgewaschen und abgekratzt war: Fahrgestell dunkelbraunrotschwarz, Räder schwarz ausgelegt, Rauchkammer und Schornstein schwarz, übriger Kessel und Aufbau dunkelgrün, Dach anthrazitgrau. Die Griffstangen, Kesselringe und der Schornsteinkranz sowie die Loknummer wurden blank belassen. Man könnte noch die weißen Puffer-Warnringe aufpinseln, aber das ist Geschmackssache — bei dieser Free-lance-Lok. GERA

Aus Versehen aus der Ferne ferngesehen:

Strippen- u. Schalter-Reduzierung

Strippen und Schalter soll man sparen wo man kann! Einerseits, weil man dadurch u. U. auch ein paar Märker sparen kann, andererseits, weil dann der „Drahtverhau" in gewissen Grenzen bleibt. Letzterer Punkt dürfte dabei der im allgemeinen wichtigere von beiden sein. Unter diesem Gesichtspunkt ist ein Vorschlag von Interesse, der dank einer „zufälligen Überreichweiten-Empfangsstörung" via mitteldeutsche Ätherwellen über den TV-Bildschirm des Herrn Wilfried Schmidt aus Wolfenbüttel flimmerte. Dieser Vorschlag betrifft den Anschluß von Weichen, insbesondere wenn eine größere Anzahl Weichen auf der Anlage vorhanden ist. Das Prinzip ist die Trennung von „Phase" und Null-Leiter und die Steuerung über getrennte Schalter. In der Abbildung ist dieses Prinzip dargestellt.

Jede Weiche hat bekanntlich drei Anschlüsse am Magnet-Antrieb: Masse, Abzweigung und Gerade. (Bei manchen Weichenfabrikaten ist der Masseanschluß mit dem Gleismasseanschluß – Gleiskörper – verbunden; wenn diese Schaltung zur Anwendung kommen soll, dann ist der Weichenmasseanschluß vom Gleiskörper zu trennen und gesondert herauszuführen.) Sämtliche „Gerade"-Anschlüsse aller Weichen werden an eine Sammelleitung A angeschlossen, desgleichen alle „Abzweig"-Anschlüsse an eine zweite Sammelleitung B. Die Masseanschlüsse der Weichen dagegen werden einzeln zu den Weichenschaltern (Drucktasten) geführt. Das Schaltsystem ist also gerade umgekehrt wie bisher gewohnt (Gerade- und Abzweig-Anschlüsse einzeln an die Weichenschalter, Masseanschluß an die Sammelleitung). Die beiden Sammelleitungen A und B werden über je einen Steuerschalter an einen Pol der Stromquelle angeschlossen, die Weichenschalter an den anderen Pol.

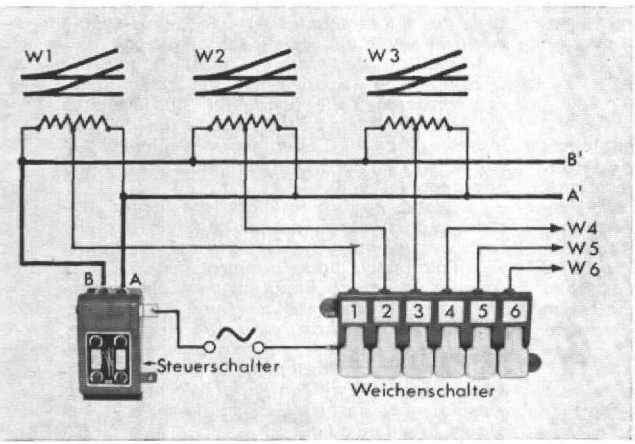
Drückt man nun z. B. den Steuerschalter „Abzweig", dann werden die Abzweig-Anschlüsse sämtlicher Weichen über die Leitung B zunächst einpolig an die Stromquelle angeschlossen. Es rührt sich aber noch nichts, weil eben der Anschluß nur einpolig ist. Nun wählt man aus den Weichenschaltern den der jeweiligen Weiche zugeordneten Schalter (z. B. Nr. 2) aus und drückt auch diesen: Jetzt geht Weiche 2 in die Stellung „Abzweig", denn der Stromkreis ist nunmehr geschlossen. Die anderen Weichen jedoch bleiben in ihrer Ausgangsstellung, weil ihnen der zweite Anschluß zur Stromquelle fehlt. Für das Umstellen der Weichen auf „Gerade" ist dann der andere Steuerschalter zu drücken.

Vergleichen wir nun die Ersparnis. Bei z. B. 15 Weichen benötigt man in der Regel:

30 Schalter (je 1 für Abzweig und Gerade);
31 Leitungen (für Abzweig, Gerade u. Masse).

Bei der beschriebenen „Sparschaltung" benötigt man dagegen nur:

17 Schalter (je 1 für jede Weiche plus 2 Steuerschalter);
17 Leitungen (je 1 für jede Weiche plus 2 Steuerleitungen).



Prinzip der Sparschaltung: An die Leitungen A' und B' können noch weitere Weichen angeschlossen werden, für die dann noch jeweils ein Weichenschalter hinzukommt (wie mit W4, W5 u. W6 angedeutet). Als Steuerschalter eignen sich u. a. die Fleischmann-Weichenschalter 516. Bei diesen ist auf der Deckplatte bereits das entsprechende Symbol für die Weichenstellung vorhanden. Diese Schalter sind zwar an sich für je zwei Weichen (in herkömmlicher Schaltung) bestimmt, aber man verwendet in diesem Fall hier dann am besten nur die beiden unteren Tasten als Steuerschalter. (Falls man zwei Weichenstromkreise hat, kann man den zweiten Kreis mit den oberen Tasten bedienen.) Als Weichenschalter eignen sich die Brawa-Drucktasten ausgezeichnet, weil bei diesen gleich eine ganze Serie (6 Stück) zu einer Einheit zusammengefaßt sind.

Spanische Impressionen

oder: Praxis und Theorie der Eisenbahn-Fotografierei!

Neben all den Attraktionen, die Spanien als beliebtes Reiseland zu bieten hat, möchte ich die Aufmerksamkeit der in diese Gefilde kommenden Eisenbahnfreunde unbedingt noch auf die herrlichen Dampflokveteranen lenken, die dort noch immer Dienst tun, auf malerisch-antiquierte D-Zugwaggons und auch recht moderne, eindrucksvolle E-Loks. Man kann sie auf jedem Bahnhof fotografieren – nur wird man dafür verhaftet! So mir geschehen am 1. 2. 1965 im Hauptbahnhof von Barcelona!

Ich nahm gleich nach dem Betreten des ersten Bahnsteiges so einen lausigen Old-Timer-Waggon auf und dann gleich hintereinander zweimal eine recht attraktive Ellok, welche diesen Zug geführt hatte und nun am Prellbock stand. Ich hatte kaum den Film transportiert, da steuerte ein uniformierter Bahnpolizist auf uns zu (ich war gottlob in Begleitung eines französisch sprechenden Freundes) und zitierte uns in sein Büro. Aus seiner humorlosen Dienstmiene las ich bereits kommende Verdrießlichkeiten ab, und das macht mich „grantig". In seiner Lokalität angekommen holte er flugs noch zwei spanische Eisenbahnerzivilisten hinzu, baute sich vor uns auf und es begann ein etwa folgendermaßen klingendes Verhör:

„Sie haben hier gerade fotografiert!" – „Ja, und? . . ." – „Das ist verboten!" – „Soso! – Warum?" – „Haben Sie eine Genehmigung?" – „Genehmigung? Von wem?" – „Vom Informationsministerium in Madrid." – „Nein, natürlich nicht!" – „Ohne Genehmigung ist es aber verboten zu fotografieren!" – „So? – Na, das haben wir nicht gewußt, entschuldigen Sie! . . ." – und damit wollten wir uns empfehlen. So einfach ging das aber gar nicht. Die Brüder kamen jetzt erst richtig in Fahrt. „Warum haben sie fotografiert?" – „Mein Gott, weil ich mich für Eisenbahnen interessiere! Ich fotografiere überall wo ich hinkomme Eisenbahnen; es ist nirgends verboten! Auf der ganzen Welt nicht! . . ." (habe ich jedenfalls behauptet, denn jetzt bekam ich den Burschen nämlich langsam dick!) „Bei uns ist es aber verboten," fing er wieder an und er setzte als Begründung hinzu: „Wir sind ein totalitärer Staat!" (Na, die Melodie kennen wir!) Um es kurz zu machen: Man hat mir meinen Pass abgenommen und verlangte den Film aus der Kamera. Das war ja nun schon ein „dicker Hund"! Ich begehrte darauf sofort mit dem Deutschen Konsul zu sprechen – darauf verschwanden die totalitären Gesetzeshüter und zogen sich zur Beratung zurück. Nun saß ich mit meinem Freund sage und schreibe eine Dreiviertelstunde allein in dieser miesen Bude. Wir konnten nicht einmal abhauen und die Beamten mit ihrem Krampf und ihren Paragraphen allein lassen, denn sie hatten ja meinen Pass mitgenommen. Meinen Film habe ich natürlich nicht herausgegeben, denn da waren ja bereits 23 unwiederbringliche Privataufnahmen belichtet, die ich wegen dieser drei Eisenbahnbilder nicht preisgeben wollte.

Nach vierzig Minuten etwa kamen die Spanier wieder. Man habe mit dem Deutschen Konsul gesprochen und er habe bestätigt, daß es verboten sei, auf spanischen Bahnhöfen zu fotografieren. Man habe daraufhin mit dem Direktor des Eisenbahndistrikts von Barcelona gesprochen und dieser habe es natürlich erst recht bestätigt, aber – und das wurde zweimal übersetzt, erst vom Spanischen ins Französische und dann vom Französischen ins Deutsche – weil wir Ausländer seien und es vielleicht wirklich nicht gewußt hätten und Spanien ein zwar totalitäres aber auch sehr gastfreundliches Land sei, könnten wir nun als „ein Zeichen besonderer Gnade"(!) für diesmal noch so davonkommen, und man überreichte mir meinen Pass wieder und wir bedankten uns (auch das noch!) und verließen die ungastliche Stätte.

So, das wären meine Erlebnisse mit spanischen Eisenbahnen im allgemeinen und dem Fotografieren von Eisenbahnen in einem totalitären Staate im ganz besonderen.

Wenn also jemand in dieser Richtung etwas erleben will, dann empfehle ich ihm, mit einer leeren(!) Kamera auf einen großen Bahnhof in Spanien zu gehen, dort nach Herzenslust zu knipsen, sich verhaften zu lassen, sich ein wenig dumm zu stellen und wenn dann die ganze Belegschaft so richtig im Schwung ist, dann die Kamera zu öffnen und den Wackeren zu zeigen, daß gar kein Film drin war. Das macht Stimmung! Aber vielleicht wird man dann gleich erschossen! Ich garantiere für nichts! Immerhin ist Spanien ein totalitärer Staat und als solcher recht humorlos!

Hans Fischach, München

Anmerkung der Redaktion:

Um Mißverständnissen vorzubeugen: Der letzte Absatz der Ausführungen des Herrn Fischach ist selbstverständlich ironisch gemeint. Wie uns inzwischen mehrfach mitgeteilt, soll man in Spanien (und anscheinend auch in gewissen italienischen Orten!) mitunter tatsächlich Schwierigkeiten beim Fotografieren von Eisenbahnobjekten bekommen. Trotz aller „offiziellen" Auskünfte (siehe Heft 7/XVII, S. 318 ff.) ist somit – insbesondere im Ausland – eine gewisse Vorsicht am Platze! Man sollte deshalb grundsätzlich und sicherheitshalber vorher bei der jeweiligen örtlichen Dienststelle um die Fotografier-Erlaubnis bitten.

In diesem Zusammenhang ist noch ein Hinweis für West-Berlin-Besucher wichtig: Das gesamte Eisenbahngelände einschließlich der S-Bahn (also auch das in West-Berlin liegende Bahngelände!) gehört zur mitteldeutschen Reichsbahn und untersteht der dortigen Bahnpolizei! Wenn man fotografiert, dann auf jeden Fall außerhalb der Sperren und Zäune, damit man vor dem etwaigen Zugriff der ostzonalen Bahnpolizei sicher ist!

Bei einer Gesamtzahl von 15 Weichen spart man immerhin:

13 Schalter und 13 Leitungen, also fast die Hälfte aller Schalter und Leitungen.

Darüber hinaus ergibt sich noch eine typische Eigenheit der Dr-Technik: Es müssen immer zwei Tasten gleichzeitig gedrückt werden. Das auch versehentliche Drücken einer einzigen Taste zeitigt weiter keine Folgen und der Stellbetrieb ist dadurch sicherer.

Spanische Impressionen

oder: Praxis und Theorie der Eisenbahn-Fotografierei!

Neben all den Attraktionen, die Spanien als beliebtes Reiseland zu bieten hat, möchte ich die Aufmerksamkeit der in diese Gefilde kommenden Eisenbahnfreunde unbedingt noch auf die herrlichen Dampflokveteranen lenken, die dort noch immer Dienst tun, auf malerisch-antiquierte D-Zugwaggons und auch recht moderne, eindrucksvolle E-Loks. Man kann sie auf jedem Bahnhof fotografieren – nur wird man dafür verhaftet! So mir geschehen am 1. 2. 1965 im Hauptbahnhof von Barcelona!

Ich nahm gleich nach dem Betreten des ersten Bahnsteiges so einen lausigen Old-Timer-Waggon auf und dann gleich hintereinander zweimal eine recht attraktive Ellok, welche diesen Zug geführt hatte und nun am Prellbock stand. Ich hatte kaum den Film transportiert, da steuerte ein uniformierter Bahnpolizist auf uns zu (ich war gottlob in Begleitung eines französisch sprechenden Freundes) und zitierte uns in sein Büro. Aus seiner humorlosen Dienstmiene las ich bereits kommende Verdrießlichkeiten ab, und das macht mich „grantig". In seiner Lokalität angekommen holte er flugs noch zwei spanische Eisenbahnerzivilisten hinzu, baute sich vor uns auf und es begann ein etwa folgendermaßen klingendes Verhör:

„Sie haben hier gerade fotografiert!" – „Ja, und? . . ." – „Das ist verboten!" – „Soso! – Warum?" – „Haben Sie eine Genehmigung?" – „Genehmigung? Von wem?" – „Vom Informationsministerium in Madrid." – „Nein, natürlich nicht!" – „Ohne Genehmigung ist es aber verboten zu fotografieren!" – „So? – Na, das haben wir nicht gewußt, entschuldigen Sie! . . ." – und damit wollten wir uns empfehlen. So einfach ging das aber gar nicht. Die Brüder kamen jetzt erst richtig in Fahrt. „Warum haben sie fotografiert?" – „Mein Gott, weil ich mich für Eisenbahnen interessiere! Ich fotografiere überall wo ich hinkomme Eisenbahnen; es ist nirgends verboten! Auf der ganzen Welt nicht! . . ." (habe ich jedenfalls behauptet, denn jetzt bekam ich den Burschen nämlich langsam dick!) „Bei uns ist es aber verboten," fing er wieder an und er setzte als Begründung hinzu: „Wir sind ein totalitärer Staat!" (Na, die Melodie kennen wir!) Um es kurz zu machen: Man hat mir meinen Pass abgenommen und verlangte den Film aus der Kamera. Das war ja nun schon ein „dicker Hund"! Ich begehrte darauf sofort mit dem Deutschen Konsul zu sprechen – darauf verschwanden die totalitären Gesetzeshüter und zogen sich zur Beratung zurück. Nun saß ich mit meinem Freund sage und schreibe eine Dreiviertelstunde allein in dieser miesen Bude. Wir konnten nicht einmal abhauen und die Beamten mit ihrem Krampf und ihren Paragraphen allein lassen, denn sie hatten ja meinen Pass mitgenommen. Meinen Film habe ich natürlich nicht herausgegeben, denn da waren ja bereits 23 unwiederbringliche Privataufnahmen belichtet, die ich wegen dieser drei Eisenbahnbilder nicht preisgeben wollte.

Nach vierzig Minuten etwa kamen die Spanier wieder. Man habe mit dem Deutschen Konsul gesprochen und er habe bestätigt, daß es verboten sei, auf spanischen Bahnhöfen zu fotografieren. Man habe daraufhin mit dem Direktor des Eisenbahndistrikts von Barcelona gesprochen und dieser habe es natürlich erst recht bestätigt, aber – und das wurde zweimal übersetzt, erst vom Spanischen ins Französische und dann vom Französischen ins Deutsche – weil wir Ausländer seien und es vielleicht wirklich nicht gewußt hätten und Spanien ein zwar totalitäres aber auch sehr gastfreundliches Land sei, könnten wir nun als „ein Zeichen besonderer Gnade"(!) für diesmal noch so davonkommen, und man überreichte mir meinen Pass wieder und wir bedankten uns (auch das noch!) und verließen die ungastliche Stätte.

So, das wären meine Erlebnisse mit spanischen Eisenbahnen im allgemeinen und dem Fotografieren von Eisenbahnen in einem totalitären Staate im ganz besonderen.

Wenn also jemand in dieser Richtung etwas erleben will, dann empfehle ich ihm, mit einer leeren(!) Kamera auf einen großen Bahnhof in Spanien zu gehen, dort nach Herzenslust zu knipsen, sich verhaften zu lassen, sich ein wenig dumm zu stellen und wenn dann die ganze Belegschaft so richtig im Schwung ist, dann die Kamera zu öffnen und den Wackeren zu zeigen, daß gar kein Film drin war. Das macht Stimmung! Aber vielleicht wird man dann gleich erschossen! Ich garantiere für nichts! Immerhin ist Spanien ein totalitärer Staat und als solcher recht humorlos!

Hans Fischach, München

Anmerkung der Redaktion:

Um Mißverständnissen vorzubeugen: Der letzte Absatz der Ausführungen des Herrn Fischach ist selbstverständlich ironisch gemeint. Wie uns inzwischen mehrfach mitgeteilt, soll man in Spanien (und anscheinend auch in gewissen italienischen Orten!) mitunter tatsächlich Schwierigkeiten beim Fotografieren von Eisenbahnobjekten bekommen. Trotz aller „offiziellen" Auskünfte (siehe Heft 7/XVII, S. 318 ff.) ist somit – insbesondere im Ausland – eine gewisse Vorsicht am Platze! Man sollte deshalb grundsätzlich und sicherheitshalber vorher bei der jeweiligen örtlichen Dienststelle um die Fotografier-Erlaubnis bitten.

In diesem Zusammenhang ist noch ein Hinweis für West-Berlin-Besucher wichtig: Das gesamte Eisenbahngelände einschließlich der S-Bahn (also auch das in West-Berlin liegende Bahngelände!) gehört zur mitteldeutschen Reichsbahn und untersteht der dortigen Bahnpolizei! Wenn man fotografiert, dann auf jeden Fall außerhalb der Sperren und Zäune, damit man vor dem etwaigen Zugriff der ostzonalen Bahnpolizei sicher ist!

Bei einer Gesamtzahl von 15 Weichen spart man immerhin:

13 Schalter und 13 Leitungen, also fast die Hälfte aller Schalter und Leitungen.

Darüber hinaus ergibt sich noch eine typische Eigenheit der Dr-Technik: Es müssen immer zwei Tasten gleichzeitig gedrückt werden. Das auch versehentliche Drücken einer einzigen Taste zeitigt weiter keine Folgen und der Stellbetrieb ist dadurch sicherer.