

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

8 BAND XVIII
10. 6. 1966

J 21 28 2 E
Preis 2.-DM



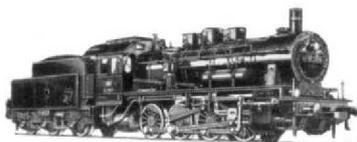
FLEISCHMANN modelltreu auch im Detail



BR 55

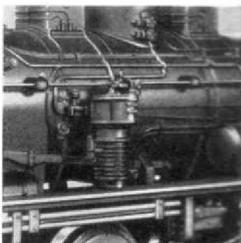
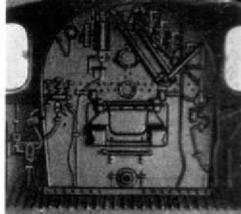
● G-F-N Katalog Nr.

● 1351



GEBR. FLEISCHMANN
MODELL-EISENBAHN-FABRIKEN
85 NÜRNBERG 5

FLEISCHMANN



„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 8/XVIII

- | | | | |
|---|-----|---|-----|
| 1. Der, die oder das „Zone-talks-rewk-far-kartuh“? | 383 | 13. Fahrbares Umspannwerk für Bahnstromversorgung (BZ) | 405 |
| 2. Rund um den Fußgänger-Überweg | 384 | 14. Vollautomatische Weichenstellung vor dem Lokschuppen | 409 |
| 3. Bahnhofshallen – „zugeknöpft“ und „offenherzig“ | 386 | 15. Die Klappanlage hinter der Holzwand | 413 |
| 4. Neue Eisenbahn-Geräusch-Schallplatte „Stimmen deutscher Dampfloks“ | 387 | 16. Schwertransportwagen-Modelle in H0 u. N | 414 |
| 5. Gleichstrom-Triebfahrzeuge im Wechselstrom-Betrieb | 388 | 17. Streckenplan der Anlage O. Hirsch, Hechingen (H0) | 414 |
| 6. Bilder von einer Modellbahnausstellung in Leipzig | 392 | 18. Kniff aus der Praxis: Schraubchenhalter | 415 |
| 7. Kopfsteinpflaster – selbstgeprägt | 393 | 19. Feldbahn-Anlage in der Schublade (Dr. Schmidt, Locarno) | 416 |
| 8. Abschaltbare Abstellgleise ohne Schalter | 396 | 20. Anti-Kipp-Arretierung für Feldbahn-Loren | 416 |
| 9. Kurze D-Züge gibt's genügend | 397 | 21. Die Gleissperre I. Vorbildliches | 418 |
| 10. Schmalspur-Kleinst-Empfangsgebäude | 399 | 22. Die Schwebebahn Dresden-Loschwitz als H0-Modell | 421 |
| 11. „Steinach a. d. Laa“ (H0-Anlage H. Ranzenhofer, Graz) | 400 | 23. Der kleine Kniff: Vielseitig verwendbares Bürstchen | 421 |
| 12. Akustischer Kurzschlußwarner („Rakuwa“) | 404 | | |

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

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 -,20 DM Versandkosten).

► Heft 9/XVIII ist spätestens am 9.7.66 in Ihrem Fachgeschäft! ◀

Der, die oder das „Zone-talks-rewk-fahr-kar-tuh“?

Keine Angst, wir lallen nicht etwa noch vom Vaterausflug her, aber wenn Sie sich mal bemühen, dieses zunächst sinnlos erscheinende Wortgefasel als englisch sprechender Amerikaner phonetisch auszusprechen, dann werden Sie schnell hinter seinen Sinn kommen.

Dieses Wort steht so geschrieben in einer Veröffentlichung der Zeitschrift „Army in Europe“, die vom amerikanischen Hauptquartier für die ihm unterstellten GI's und Zivilisten herausgegeben wird, und zwar in einem Aufsatz, der den Freunden aus Übersee einige Tips für Reisen mit der Eisenbahn unter für diese ungewohnten Umständen gibt.

Der fragliche Aufsatz gibt gewissermaßen Nachhilfe-Unterricht für das Lesen des Fahrplanes und die Amerikaner erfahren, was Begriffe wie „Ankunft, Abfahrt, Zeit, Zugnummer, Speisewagen, Zug von... oder Zug nach...“ usw. bedeuten. Und für alle auf Bahnhöfen vorkommenden Begriffe werden auch gleich noch Aussprachehilfen angegeben, die wir der deutschen Sprache Mächtigen nicht ohne ein gewisses Schmunzeln studieren.

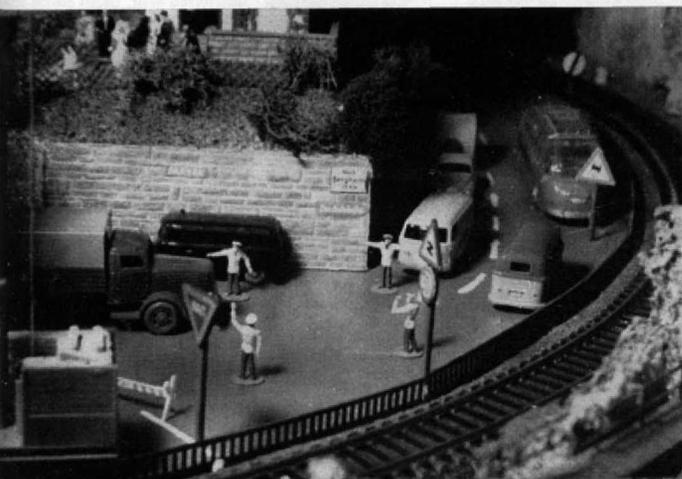
Da wird z. B. für das (für Amerikaner) schwierige Wort „Zuschlag“ die Aussprache mit „Tsoo-schlock“ angegeben — durchaus korrekt für den Angelsachsen, aber amüsant für den „Germanen“. Und ein „Isle-tsuke“ ist nicht etwa ein Inselzug, sondern ein ganz normaler „Eilzug“. „Fairn-fair-kair“ hat mit der Fair-Lady nichts zu tun, sondern steht für „Fernverkehr“ und die „Ows-koonft“ ist weiter nichts als die „Auskunft“. Hinter der phonetischen Aussprachehilfe „Shpize-uh-voggen“ verbirgt sich der „Speisewagen“ und hinter „Shloif-voggen“ der „Schlafwagen“. Ein wahrer Zungenbrecher muß dagegen unser Über-



Zeichnung: Schwarz/DB

schriftwort sein: „Zone-Talks-rewk-fahr-kar-tuh“. Wir sagen dazu ganz gelassen „Sonntagsrückfahrkarte“. Oder wie wäre es mit folgendem: „Ist-noke-yay-mont-tsoo-guh-stee-gen?“ Haben Sie das verstanden? Da muß man fast selbst schon perfekt englisch sprechen, wenn man dahinter kommen will, daß hier jemand fragt: „Ist noch jemand zugestiegen?“

Um Mißverständnissen vorzubeugen: Wir sind weit davon entfernt, uns über irgendwen lustig zu machen, zumal es hier letzten Endes doch darum geht, ausländische Freunde mit Dingen vertraut zu machen, die für uns, aber nicht für sie, selbstverständlich sind. Vielleicht wären wir froh, wenn wir in einer umgekehrten Situation eine ähnliche „good-tuh Sprakheel-fuh“ in die Hand gedrückt bekämen, um uns verständlich ausdrücken zu können.



„Wer hat hier Vorfahrt“?

... das scheint hier die Kardinalfrage zu sein, und gleichzeitig eine gute Übungsaufgabe für Führerschein-Aspiranten. Und dabei ist die Situation trotz des großen Polizeiaufgebotes eigentlich ganz einfach. (Wer nicht klar kommt, studiere die Lösung auf Seite 413). Herr Gerhard Fricke aus Oberndorf/N hat offenbar versucht, die allgemeine Verkehrssituation zu Pfingsten (oder sonstigen Feiertagen) auf seiner H0-Anlage „en miniature“ nachzuempfinden. Die Standplatten der Figuren sollen wohl ein Symbol sein für den schwierigen Stand, den die Polizisten während dieser Zeit haben? ...



Abb. 1. Ein vorbildlich mit Sperrbarrieren, Drehkreuzen und Warningschildern „gesicherter“ Fußgänger-Überweg auf einer vom MEC Neumarkt gebauten Ausstellungsanlage.

Rund
um
den

Fußgänger-Überweg

Ein unbeschränkter Fußgänger-Überweg ist wohl die simpelste Kreuzung eines „öffentlichen“ Weges mit einer Bahnlinie (von den wild angelegten Trampelpfad-Übergängen einmal abgesehen), und es gibt diese bei allen Bahnen in recht erklecklicher Zahl. Grundsätzlich sind sie jedoch nur bei Nebenstrecken zulässig. (Ausnahmen bestätigen wie üblich die Regel!)

Wenn man einen solchen Fußgänger-Überweg im Modell darstellen will, dann sollte man nun nicht einfach einen Sand-



Abb. 2. Die Leitgeländer dieses Überwegs zwingen Radfahrer zum Absteigen und Fußgänger vor dem Überqueren der Strecke zur Beobachtung, ob ein Zug kommt oder nicht. Man hat aber selbst durch das lange Geländer am Straßenrand im Hintergrund nicht verhindern können, daß bequeme (aber unvorsichtige) Leute einen Trampelpfad (nach links hinten, s. a. Abb. 3) getreten haben. Für die H0-Nachbildung der Geländer eignen sich die Metallgeländer von Vollmer (s. a. Abb. 4).

Foto: Pit-Peg

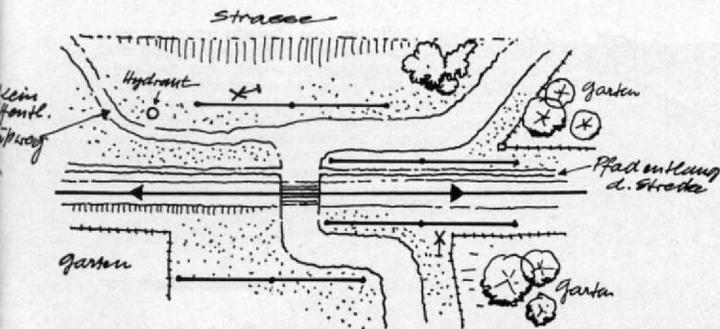


Abb. 3. Unmaßstäbliche Situations-Skizze eines Überweges in der Nähe von Kulmbach (s. a. Abb. 2).

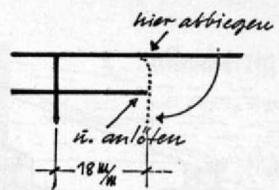


Abb. 4. Änderung des Vollmer-Geländers.

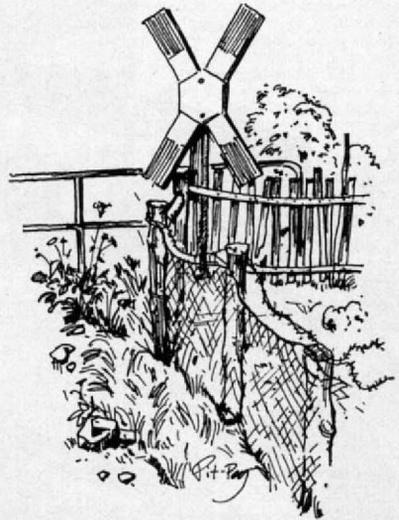
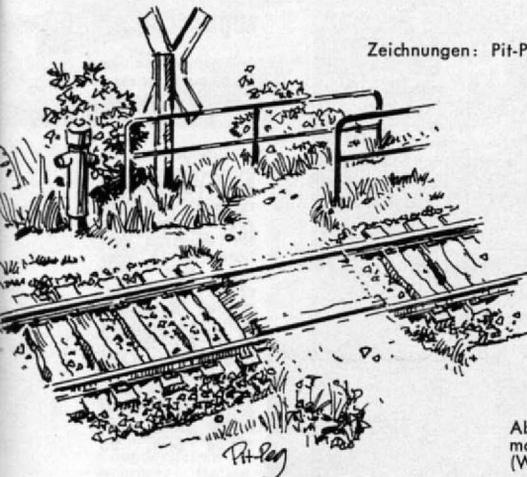


Abb. 5 u. 6. Mit diesen zwei Skizzen hat Pit-Peg einige markante Details des Überweges nach Abb. 2 „herausgeholt“. (Wegen der Wegfüllung zwischen den Schienen s. a. Abb. 8).

Abb. 7. Ein typisches Leitgelenk, durch das die Überweg-Benutzer zur Streckenbeobachtung gezwungen werden. Die Laterne im Hintergrund ist keine Weichenlaterne, sondern gehört zu einer Gleissperre mit Handhebel (s. a. S. 418).

weg quer über das Gleis streuen. Gewiß, es gab einfachste Überwege (und gibt sie wohl auch noch), bei denen keinerlei Sicherungseinrichtungen vorhanden waren bzw. sind. Heutzutage sind aber fast überall Einrichtungen vorhanden, die ein unaufmerksames Überschreiten oder gar Überfahren mit Fahrrädern usw. verhindern sollen. Es gibt da z. B. die bekannten Drehkreuz-Barrieren, durch die man eben nur als Fußgänger gelangt (s. a. Abb. 1). Neuerdings ordnet man auch vielfach Leitgelenke an, mit denen Radfahrer zum Absteigen gezwungen und Fußgänger zwangsläufig veranlaßt werden, erst in die eine Richtung und dann in die andere (aus denen ein Zug kommen könnte) zu blicken und dann erst den Weg über das Gleis freigeben (s. Abb. 2 u. 7).



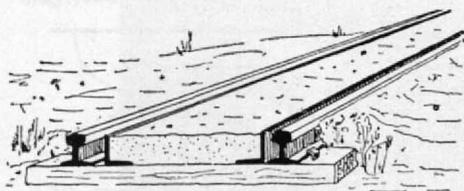
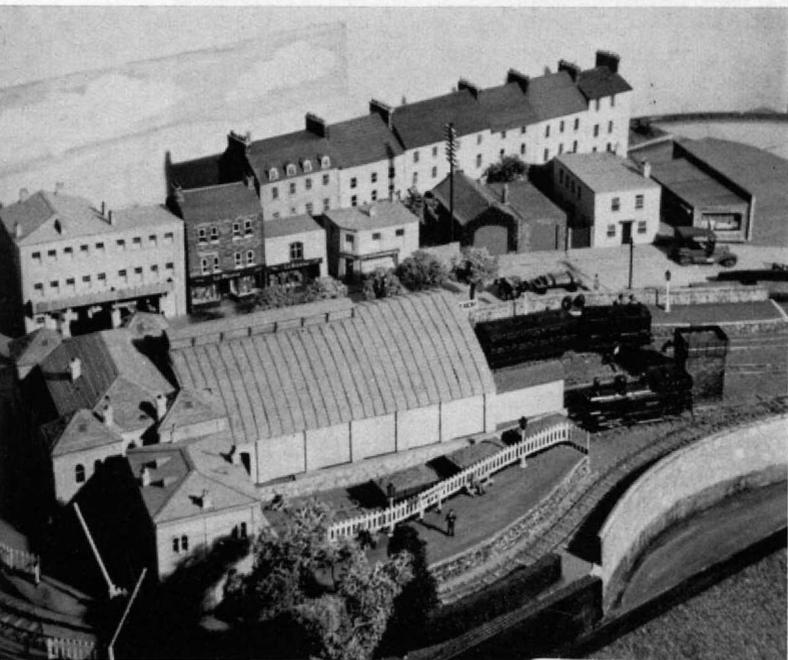


Abb. 8. Beim Auffüllen des Zwischenraumes zwischen den Schienen muß man dafür sorgen, daß die Räder der Eisenbahnfahrzeuge ungehindert durchrollen können. Die Füllmasse wird deshalb entweder wie hier durch Winkelprofile gehalten oder durch Holz- bzw. „Beton“-Balken. Man kann ggf. aber auch den ganzen Zwischenraum mit Holzbalken (Schwellen!) oder „Beton“-Platten ausfüllen. Wichtig ist nur, daß die durchrollenden Radsätze nicht eingezwängt werden, andererseits die Spurrillen (zwischen Füllung und Schiene) aber auch nicht zu breit werden.



Bahnhofs- hallen — zugeknöpft

(mit geschlossenem Dach und fensterlosen Wänden).

Zugegeben, irgendetwas wirkt dieses Bahnhöfchen reizend und anregend, trotz der für deutsche Verhältnisse in diesem Fall wohl etwas hochstaplerischen Bahnhofshalle. In England aber, wo der Erbauer dieser Old-Timer-Anlage wohnt, dürfte eine solche Halle wohl nichts Ungewöhnliches sein. So

nett diese Halle auch ist und zum Gesamtbild nicht wenig beiträgt, so geteilter Meinung kann man aber auch über ihre Konstruktion sein: Wenn der Zug eingefahren ist, ist er „weg“ und nicht mehr sichtbar, weil das geschlossene Dach und die fensterlose Seitenwand keinen Einblick in's Innere zulassen.

Wichtig ist hier wie dort (S. 387): der weitgespannte Bogen der Hallenkonstruktion. Er allein ist letzten Endes bestimmend für das markante Profil einer Bahnhofshalle, wie man es vom großen Vorbild gewohnt ist. Spannt man dagegen das Dach nicht soweit, sondern wölbt es mehr auf, dann entsteht leicht der Eindruck einer Fabrikhalle. Wie man trotz nur zwei Bahnsteiggleisen zu dem gewohnten Bild einer Bahnhofshalle gelangt, zeigt dieses Modell: Der Gleisabstand ist wegen der Stützen etwas auseinandergezogen und die Bahnsteige befinden sich an der Außenseite der Gleise und sind ebenfalls mit überdacht. Außerdem ist auch die Bogenform des Daches nicht halbkreisförmig, sondern leicht abgeflacht.



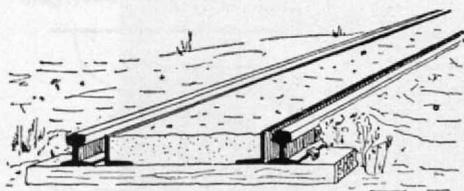
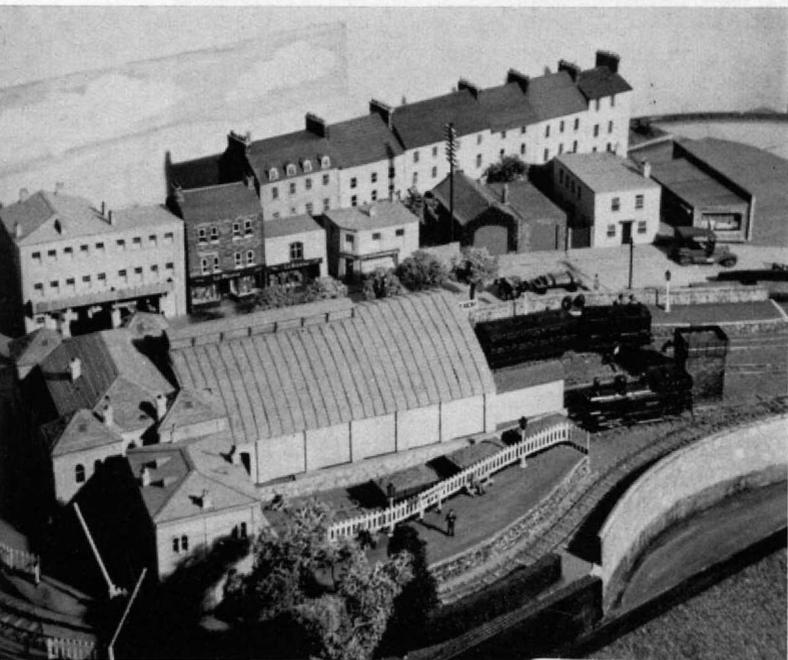


Abb. 8. Beim Auffüllen des Zwischenraumes zwischen den Schienen muß man dafür sorgen, daß die Räder der Eisenbahnfahrzeuge ungehindert durchrollen können. Die Füllmasse wird deshalb entweder wie hier durch Winkelprofile gehalten oder durch Holz- bzw. „Beton“-Balken. Man kann ggf. aber auch den ganzen Zwischenraum mit Holzbalken (Schwellen!) oder „Beton“-Platten ausfüllen. Wichtig ist nur, daß die durchrollenden Radsätze nicht eingezwängt werden, andererseits die Spurrillen (zwischen Füllung und Schiene) aber auch nicht zu breit werden.



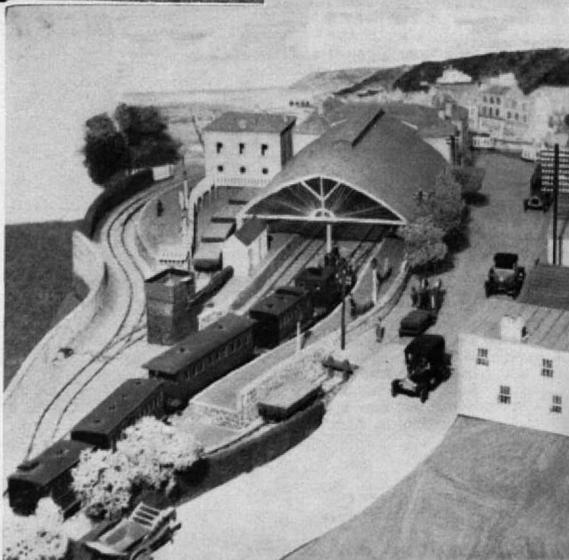
Bahnhofs- hallen — zugeknöpft

(mit geschlossenem Dach und fensterlosen Wänden).

Zugegeben, irgendetwas wirkt dieses Bahnhöfchen reizend und anregend, trotz der für deutsche Verhältnisse in diesem Fall wohl etwas hochstaplerischen Bahnhofshalle. In England aber, wo der Erbauer dieser Old-Timer-Anlage wohnt, dürfte eine solche Halle wohl nichts Ungewöhnliches sein. So

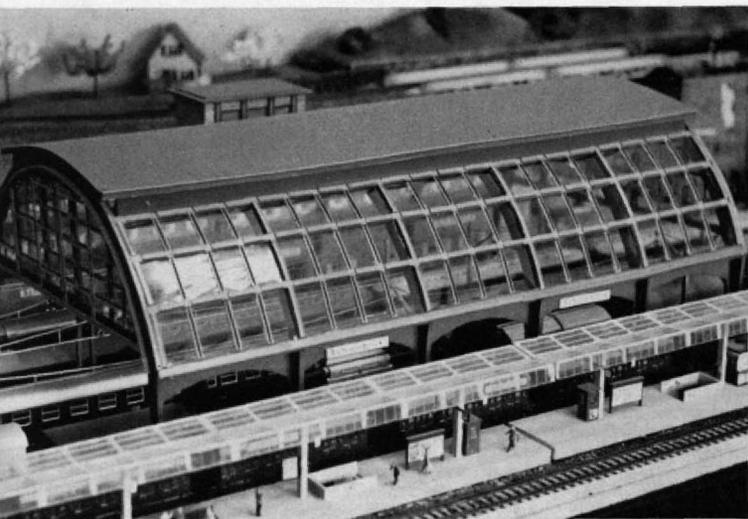
nett diese Halle auch ist und zum Gesamtbild nicht wenig beiträgt, so geteilter Meinung kann man aber auch über ihre Konstruktion sein: Wenn der Zug eingefahren ist, ist er „weg“ und nicht mehr sichtbar, weil das geschlossene Dach und die fensterlose Seitenwand keinen Einblick in's Innere zulassen.

Wichtig ist hier wie dort (S. 387): der weitgespannte Bogen der Hallenkonstruktion. Er allein ist letzten Endes bestimmend für das markante Profil einer Bahnhofshalle, wie man es vom großen Vorbild gewohnt ist. Spannt man dagegen das Dach nicht soweit, sondern wölbt es mehr auf, dann entsteht leicht der Eindruck einer Fabrikhalle. Wie man trotz nur zwei Bahnsteiggleisen zu dem gewohnten Bild einer Bahnhofshalle gelangt, zeigt dieses Modell: Der Gleisabstand ist wegen der Stützen etwas auseinandergezogen und die Bahnsteige befinden sich an der Außenseite der Gleise und sind ebenfalls mit überdacht. Außerdem ist auch die Bogenform des Daches nicht halbkreisförmig, sondern leicht abgeflacht.



... offenerzig

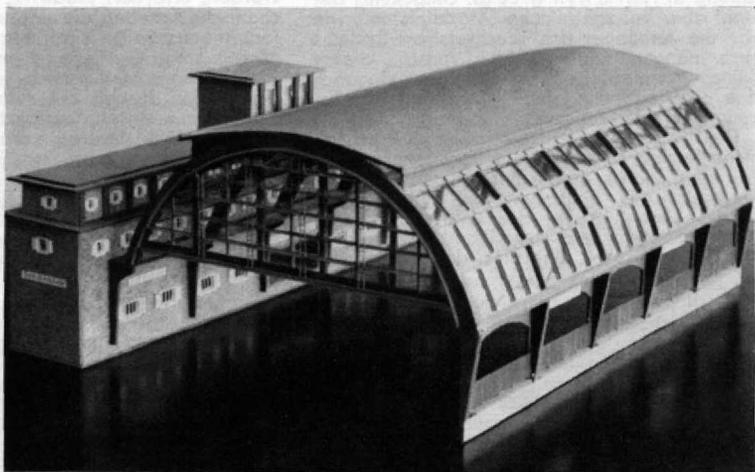
(mit verglastem Dach und offenen Seiten).



Eine solche „luftige“ Bahnsteighalle läßt gegenüber der auf S. 386 doch einen besseren Einblick in das Innere zu, so daß man die Züge bis zur letzten Bewegungsphase beobachten kann. Es muß dabei durchaus nicht eine solche modern aussehende Konstruktion wie die des Herrn Karl-Heinz B u h l aus Moordeich sein, sondern es gibt auch genügend ältere Vorbilder mit Glasdächern. Herr Buhl hat übrigens nicht das ganze Dach verglast, sondern nur die Seiten, den „First“ aber mit einem geschlossenen Dach versehen. Dadurch

wirkt die Halle nicht zu eintönig. Das Baumaterial: Kartonstreifen und Faller-Profile sowie Cellon.

Ähnlich „offenerzig“ sind übrigens auch die Bahnsteighallen von Faller und Kibri, allerdings überbrücken diese nur 2 Gleise, so daß sich selbst bei einem Nebeneinanderstellen mehrerer Hallen nicht die von vielen Liebhabern der Bahnhofshallen gewünschte elegante, großzügige, weitgeschwungene Hallenform wie beim Vorbild ergibt.



Eine neue Schallplatte für das Eisenbahn-Geräusch-Archiv

Stimmen deutscher Dampfloks

„Ein akustisches Museum“ – so nennt der Autor dieser Schallplatte, Herr Walter Schier aus Nördlingen seine wohlgelungene Zusammenstellung der Tonaufnahmen von den Anfahrten einiger typischer und bekannter deutscher Dampflokomotiven. Er hat es sich zur Aufgabe gemacht, Stimme und „Musik“ der Dampfloks zu konservieren, nachdem deren Zeit langsam aber unaufhaltsam ihrem Ende zugeht.

Die Aufnahmetechnik ist sehr gut. Insbesondere kommen auch die Charakteristiken der verschiedenen Auspuffrhythmen je nach Lok gut zur Geltung. Zu jedem einzelnen Geräusch – insgesamt sind 11 Anfahrscenen aufgezeichnet – spricht Herr Schier einen selbstverfaßten Kommentar. Ein Dampflokliebhaber wird sich diese Geräuschplatte sicher nicht entgehen lassen. Sie ist allerdings in keinem Schallplattengeschäft erhältlich, sondern nur direkt vom Autor, Walter Schier, 886 Nördlingen, Oskar-Meyer-Str. 17 gegen Voreinsendung von 7.90 DM bzw. Nachnahme (im letzterem Fall wegen der hohen Postgebühren 8.90 DM).