

Miniaturbahnen

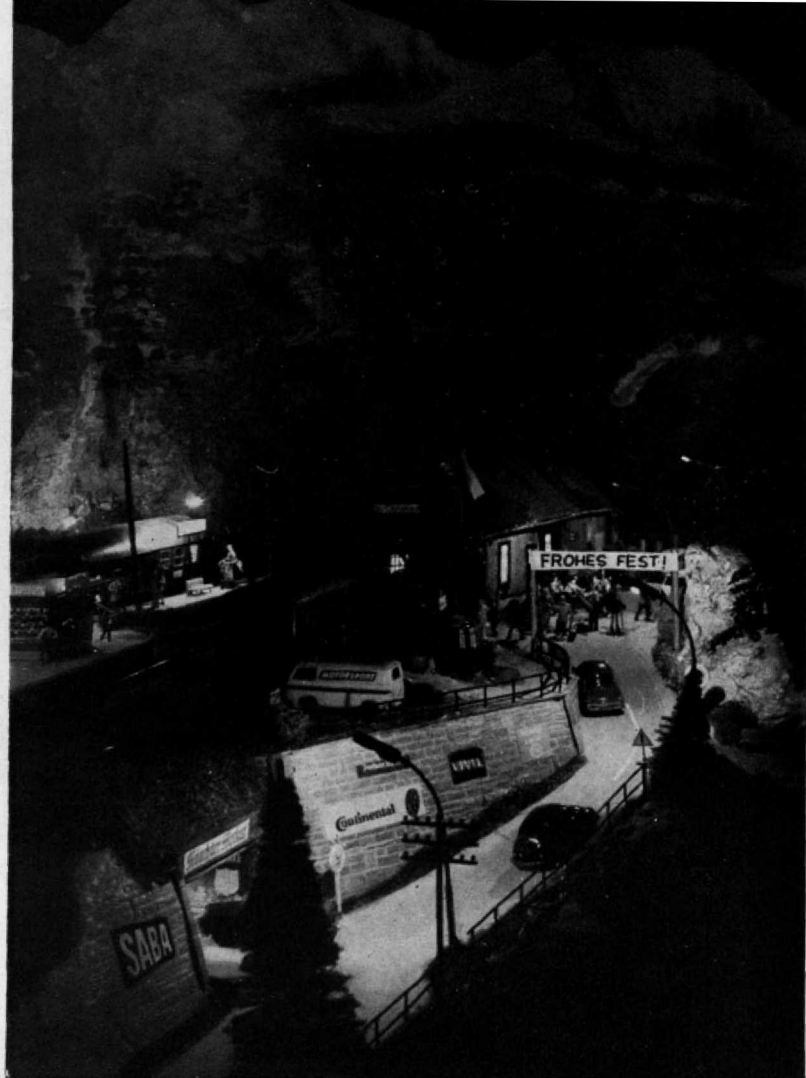
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

16 BAND XIX
18. 12. 1967

J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM



*Ein frohes Fest und zugleich
ein glückliches neues Jahr...*

... wünschen wir diesmal mit einem winterlichen Kuchenbecker-Bild auf der Titelseite und dem obigen weihnachtlichen Stimmungsbild von der H0-Anlage des Herrn B. Schmid, München. Lassen Sie sich die bevorstehenden Feiertage nicht durch die drohenden ungewissen Mehrwertsteuer-Verhältnisse vermiesen, sondern legen Sie mehr Wert auf harmonisch gesteuerte Festtage im Rahmen Ihrer Verhältnisse. Unser kleines Weihnachtsgeschenk für Sie: der bisherige MIBA-„Fahrpreis“ ändert sich auch im nächsten Jahr nicht, damit Sie auch weiterhin an unseren „Fahrten“ teilnehmen können! In diesem Sinn: eine gute Fahrt im neuen Jahr!

WeWaW und sämtliche Verlagsmitarbeiter

Das heutige Titelbild stellt eine kleine Reminiszenz an unseren leider früh verstorbenen Mitarbeiter Heinz Kuchenbecker dar.





Abb. 2. „Die Sonne bringt es an den Tag“ (was das abendliche Dunkel der Abb. 1 zum Teil verhüllte) und ...

... Abb. 3 soll keineswegs die Illusionen zerstören, sondern nur lehrreich demonstrieren, wie mittels Styroporblöcken solch ein bergiges Gelände zustande kommt. Das fertige Geländestück hoch oben stammt noch von der bisherigen Anlage.

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 16/XIX

1. Weihnachtliches	807
2. H0-Anlage B. Schmid, München	808
3. „Je leise“ und Karikatur	809
4. Gemischter Einsatz deutscher und österreichischer Loks	810
5. Kunstblätter „Alte Lokomotiven“	814
6. Buchbesprechung: Jungen basteln und werken	815
7. Bw-Motive Hallmann	815/816
8. Neuheit: Felmo-Bahnschaltgerät	817
9. Kleiner Weihnachts-Streckenplan	820
10. „Großer Mann – was tun?“	821
11. Ein originelles Hilfsstellwerk	822
12. Trix-Relais zur Schaltung von Brawa-Signalen	826
13. Ein ungarisches Märchen ...	827
14. Des Kaisers wundervolle N-Modelle	828
15. Kfz-Verladerampen	830
16. Niedrige Oberleitungsmaste	831
17. Raffinierte Raffinerie	832
18. Einfache Automatik für Märklin-Signale	833
19. Simple Blinklichtanlage	834
20. Wasserkran mit beleuchteter Laterne	835
21. Streckenplan „Sturm- und Drangzeit“	836
22. 6 kg-Lok zum 60. Geburtstag	838
23. Der „Dreh“ mit der Achse (Kranantrieb)	840
24. Die Lokpfeife aus Japan	841
25. 5 Etagen-Kleinanlage in Kompakt-Bauweise	842
26. BZ Trichterwagen der Königl. Bayer. Staatsbahnen	844
27. H0-9 mm-Schmalspur-Schienenbus	846

MIBA-Verlag Nürnberg, Spittlertorgaben 39, Verlagsleiter W. Weinstötter.

Achtung! Neue Telefon-Nr. 26 29 00.





Abb. 2. „Die Sonne bringt es an den Tag“ (was das abendliche Dunkel der Abb. 1 zum Teil verhüllte) und ...

... Abb. 3 soll keineswegs die Illusionen zerstören, sondern nur lehrreich demonstrieren, wie mittels Styroporblöcken solch ein bergiges Gelände zustande kommt. Das fertige Geländestück hoch oben stammt noch von der bisherigen Anlage.

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 16/XIX

1. Weihnachtliches	807
2. H0-Anlage B. Schmid, München	808
3. „Jeleise“ und Karikatur	809
4. Gemischter Einsatz deutscher und österreichischer Loks	810
5. Kunstblätter „Alte Lokomotiven“	814
6. Buchbesprechung: Jungen basteln und werken	815
7. Bw-Motive Hallmann	815/816
8. Neuheit: Felmo-Bahnschaltgerät	817
9. Kleiner Weihnachts-Streckenplan	820
10. „Großer Mann – was tun?“	821
11. Ein originelles Hilfsstellwerk	822
12. Trix-Relais zur Schaltung von Brawa-Signalen	826
13. Ein ungarisches Märchen ...	827
14. Des Kaisers wundervolle N-Modelle	828
15. Kfz-Verladerampen	830
16. Niedrige Oberleitungsmaste	831
17. Raffinierte Raffinerie	832
18. Einfache Automatik für Märklin-Signale	833
19. Simple Blinklichtanlage	834
20. Wasserkran mit beleuchteter Laterne	835
21. Streckenplan „Sturm- und Drangzeit“	836
22. 6 kg-Lok zum 60. Geburtstag	838
23. Der „Dreh“ mit der Achse (Kranantrieb)	840
24. Die Lokpfeife aus Japan	841
25. 5 Etagen-Kleinanlage in Kompakt-Bauweise	842
26. BZ Trichterwagen der Königl. Bayer. Staatsbahnen	844
27. H0-9 mm-Schmalspur-Schienenbus	846

MIBA-Verlag Nürnberg, Spittlertorgaben 39, Verlagsleiter W. Weinstätter.

Achtung! Neue Telefon-Nr. 26 29 00.





Abb. 4. Ansicht der fertigen Geländepartie um den Bahnhof herum. Nichts läßt mehr erkennen bzw. errahnen, wie's drunter aussieht (weshalb wir ja Abb. 3 mit veröffentlicht haben). Der weihnachtliche Hochbetrieb hat bereits eingesetzt.

Mit Luchsaugen entdeckt!

Mit Interesse habe ich in Heft 14/1967, S. 700 ff. die Ausführungen über die Isolation von Keller- und Dachbodenräumen gelesen und mir dabei auch das Bild auf S. 701 eingehend betrachtet. Doch was entdeckten hierbei meine erstaunten Pupillen?

*Gar imponierend groß und schön
Ist jener Bahnhof anzuseh'n,
Auch mangelt es hier nicht an Gleisen
Worauf die Tafeln hin verweisen.
Doch was geschah hier mit Gleis 3? —
Man war sprachschöpferisch so frei,
Aus „Gleis“ einmal „Jeleis“ zu machen!
Da muß ich als Berliner lachen. —
Der Dialekt hier an der Spree
Kennt „Jleis“ zwar, aber ohne „e“!*

Friedrich Schäfer, Berlin

Da wiehert das Dampfproß!

„Jeder Gleisplanentwurf hat etwas für sich. Nun weiß ich überhaupt nicht mehr, für welchen ich mich entscheiden soll ...!“

(Zeichnung: A. Guldner, Lemmie)



Heft 1/1968

— mit dem Inhalts-
verzeichnis 1967 —

ist spätestens am

18.1.1968 in Ihrem Fachgeschäft!



Abb. 1. Der „Alpen-Express“ mit ÖBB 1110 und DB E 10³ zwischen Innsbruck und Unterberg. Die Baustelle im Hintergrund gehört zur Brenner-Autobahn. (Abb. 1, 2, 7, 8, 9 vom Verfasser).

Gemischter Einsatz

H. Petrovitsch, Innsbruck

deutscher und österreichischer Loks

Herr Eschweiler schreibt in Heft 14/67, S. 702 u. a.:

„Daß komplette Zugeinheiten bis zum ausländischen Zielbahnhof durchfahren, ist beim Vorbild vorerst doch wohl auf einige Züge beschränkt (TEE-Dieselszüge). Bei den meisten Zügen geht doch kurz nach der Grenze oder vorher schon die deutsche Lok ab und die ÖBB- oder SBB-Lok setzt an“.

Hierzu wäre zu sagen, daß die Integration auf der Schiene schon viel weiter fortgeschritten ist als Herr Eschweiler glaubt, ja daß für den Verkehr von Deutschland nach Österreich u. U. teilweise sogar schon das Gegenteil seiner Behauptungen zutrifft.

Zwischen DB und ÖBB bestehen hinsichtlich Stromart, Spannung und Lichtraumprofil (Schleiferbreite der Stromabnehmer) keine Unterschiede. Einem Übergang elektrischer Triebfahrzeuge zwischen den beiden Verwaltungen steht daher nichts im Wege. Ein diesbezügliches Abkommen zwischen DB und ÖBB besteht seit 1963, und seit dem Vorjahr gibt es planmäßige grenzüberschreitende Lok- und Triebwagenumläufe in verstärktem Umfang.

Auf einer deutschen Modellbahnanlage, bei der Wert auf einen einigermaßen vorbildgerechten Betrieb gelegt wird, können daher ohne weiteres ÖBB-Loks oder Triebwagen

eingesetzt werden. Ja, Sie können selbst eine DB- und ÖBB-Lok gemeinsam vor einen Zug spannen, ohne damit aus dem Rahmen zu fallen (s. Abb. 1 und 2)!

Ich möchte hier versuchen, die Situation beim Vorbild kurz zu skizzieren: Schwerpunkt des gemischten Lokeinsatzes ist die Brennerstrecke München – Kufstein – Innsbruck – Brenner. Hier gibt es bei keinem Schnellzug mehr Lokwechsel an der Grenze in Kufstein. Deutsche E 10 laufen bis zum Brenner, während als Gegenleistung österreichische 1010 bis München fahren. Die E 10 muß bei schwereren Zügen auf der 25‰-Rampe ab Innsbruck Vorspann erhalten. So fahren dann eine DB-E 10 und eine ÖBB-Lok (Reihen 1110, 1020, 1670) oder aber auch umlaufbedingt ab Innsbruck zwei E 10 vor den schweren D-Zügen. Als Kuriosum sei erwähnt, daß auch ein Personenzug zum Brenner regelmäßig mit einer E 10 bespannt ist (Abb. 7).

Im Winterfahrplan fährt ein österr. Triebwagen ET 4030 nach München. Auch der Star der ÖBB, der neue Fernverkehrstriebwagen ET 4010 fährt, wenn auch unter „Zollverschluß“ (Korridorzug!) durch Deutschland. Die Fahrt durch das sog. Deutsche Eck (über Kufstein – Rosenheim – Salzburg) ist um 60 km kürzer als über die ausschließlich österreichische Westbahnstrecke.

Im Rahmen von Sonderfahrten kommen auch öfters DB-Schienenbusse VT 98 und der Gläserne Zug ET 91 nach Tirol. Heuer „verirrte“ sich sogar einmal ein VT 08 nach Innsbruck.



Abb. 2. Ein österreichischer Personenzug (P 3721) mit ÖBB 1670 und DB-Schnellzuglok E 10.

Ähnlich wie hier beschrieben, wickelt sich der Verkehr auf der Strecke München – Salzburg – Wien ab: E 10 fahren bis Wien, österreichische 1010 bis München. Seitens der ÖBB ist geplant, auch die neuen Loks der



Abb. 3. Ein Beispiel aus der Schweiz: Abfahrt des Personenzuges 4182 in Winterthur mit DB-Ellok E 40 138 nach Kloten (Flugh.)-Zürich – fotografiert im Juli 62 von Herrn P. Burkhardt, Winterthur. Es soll sich seinerzeit um eine von 4 Elloks gehandelt haben, die von der DB ausgeliehen waren und für den SBB-Einsatz lediglich einen speziellen SBB-Stromabnehmer verpaßt bekamen.



▲ Abb. 4. Die TEE-Garnitur „Helvetia“ (Zürich – Hamburg) im Bf. Basel. Von Zürich nach Basel ist der Zug jedoch von einer SBB-Re 4/4 gezogen worden. (Aufgenommen im Mai 65 von K. Pfeiffer, Wien, ebenso Abb. 5).



Abb. 5. Der D 221 mit der DB-E 10 226 verläßt den Wiener Westbahnhof. Umgekehrtermaßen fahren Lokomotiven der Reihe 1010 und 4061 der ÖBB bis München bzw. Frankfurt. Man scheue sich also nicht, ausländische Loks sinngemäß einzusetzen!

Reihen 1042.0 und 1042.5 im grenzüberschreitenden Verkehr einzusetzen.

Anders geartet ist der wechselseitige Lokeinsatz auf der Strecke Innsbruck – Garmisch-Partenkirchen – Reutte i. T., der seit der Betriebseröffnung im Jahre 1912 besteht. Die Natur zwang dort die Erbauer, die Bahnlinie von Innsbruck ins Tiroler „Außerfern“ zwischen Mittenwald und Griesen über deutsches Gebiet zu führen. Die Betriebsabwicklung geht nun so vor sich, daß die Züge nach Reutte bis Garmisch-Partenkirchen von einer ÖBB-1145 oder 1245, ab Garmisch von einer

DB-E 44 gezogen werden. Daneben verkehrt noch ein österreichischer Triebwagen ET 4030 ohne Zollkontrolle als versperrter Korridorzug über die DB-Strecke, nimmt aber gleichzeitig unversperrte Kurswagen mit.

Korridorverkehr besteht auch über italienisches Gebiet, hier allerdings als Folge von Gebietsveränderungen nach dem ersten Weltkrieg. Auf der Strecke Innsbruck – Brenner – Fortezza/Franzensfeste – San Candido/Innichen – Lienz verkehren österr. VT 5046 und VT 5081 (Uerdinger Schienenbus).

Die Nachahmung der beschriebenen Betriebs-situationen im Modell ist recht gut möglich, da ein Großteil der in Frage kommenden Fahrzeuge von der Industrie hergestellt werden: Die E 10 kommt hauptsächlich mit „Bü-gelfalte“ zum Einsatz (Fleischmann 1347), die OBB-1010 steht bei Kleinbahn und Liliput auf

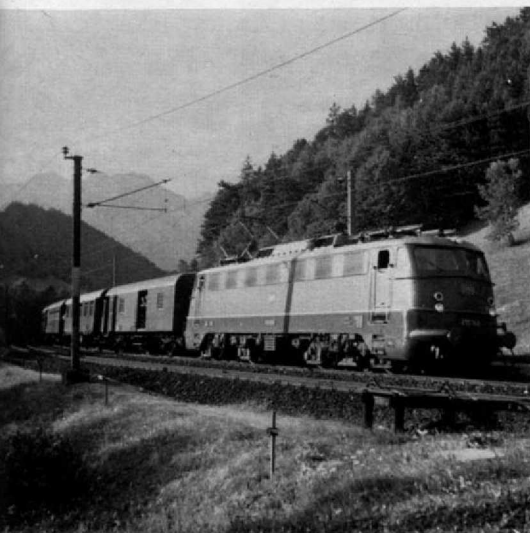


Abb. 6. Ein französischer Triebwagen beim Auf-enthalt im Hbf. Mannheim. Er befährt (oder beführt) die Strecke Metz – Frankfurt.

◀ Abb. 7. Hier wird der Personenzug P 3721 (siehe Abb. 2) gar nur von einer DB-E 10 gezogen – auf-genommen wenige Kilometer vor Innsbruck.

Abb. 8. Der D 63 mit zwei DB 10 (!) bei der Aus-fahrt Bergisch-Tunnel – ein prachtvoller Präzedenz-fall für einen österreichischen Modellbahner zum Ein-satz deutscher Elloks!

