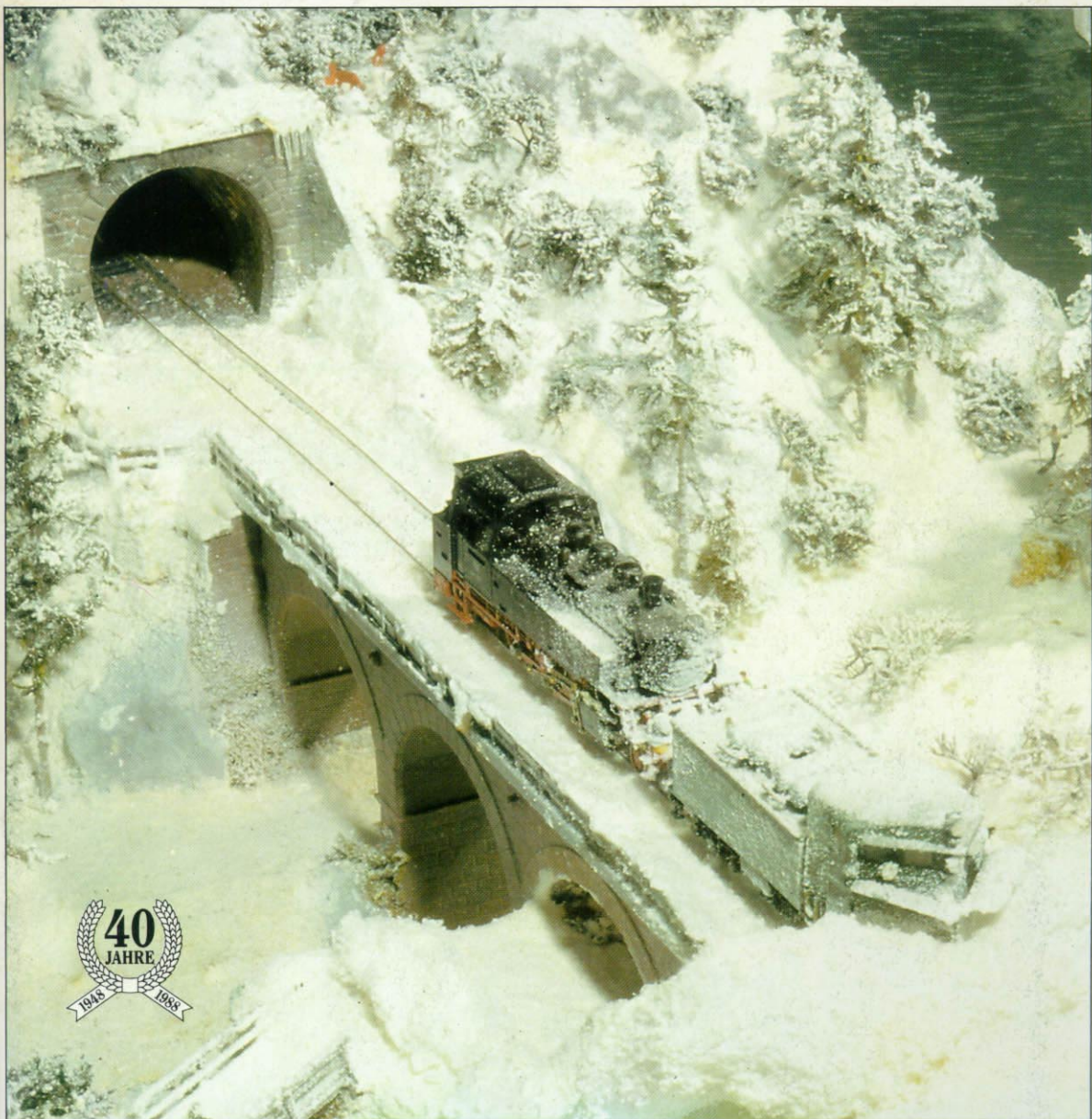


12/88 DEZEMBER J 8784 E
40. Jahrgang · DM/sFr 7,-
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA



**LOKSCUPPEN ZUM SELBSTBAU • BAHNFEUERWEHR IN H0
WERK NÜRNBERG 13 • MISCHVORWÄRMER IM MODELL**

ZUR SACHE 11

PANORAMA 14

TERMINE 63

MIBA-KONTAKT 12

LESERGESCHICHTE 16

SELBSTBAU-PRAXIS

Stellwerk 13, Nürnberg 18
 Variationen von Kibris „Eschbronn“ 24
 Kleiner Lokschuppen – nicht von Pappe 48

MIBA-INTERN 23

VORBILD + MODELL

Straßenbahnjubiläum in Nürnberg 26
 Bahnfeuerwehr 32
 Planen und Fahren: Kreisstadt mit zwei Bahnhöfen – Eichstätt (Teil 2) 38

VORBILD

Engstelle 17

MODELLBAHN-ANLAGE

Mini-Club zum Aufklappen 30
 Wackental-Ost 64

KLEINBASTELEIEN

Dampflokomotiven mit Henschel-Mischvorwärmer 60

MIBA-TEST

Kleinserienmodell der Reihe AD von Lemaco 72

JUGEND-MIBA

Farbliche Nachbehandlung von Ziegelsteinmauerwerk 57

NEUHEITEN 3, 70+71

VERSCHIEDENES 76

SAMMLERECKE 72

IMPRESSUM 81

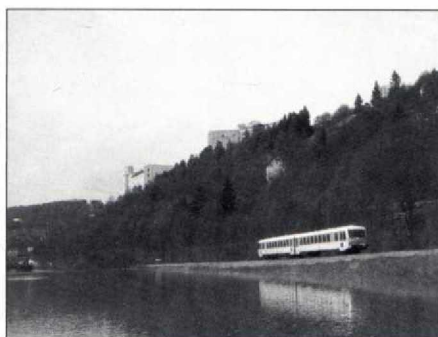
VORSCHAU 81



Titelbild: „Alle reden vom Wetter – wir auch.“ Vielleicht klappt es dieses Jahr mit der weißen Weihnacht. Mit dieser stimmungsvollen Aufnahme von WiWeW wollen wir nicht nur die Skifahrer erfreuen.

Eine kleine Bastelei für die langen Winterabende: Hans-Jürgen Wilde hat sich ein Nürnberger Stellwerk zum Nachbau ausgesucht.
 Seite 18.

IN DIESEM HEFT:



Im zweiten Teil unseres Planen + Fahren-Artikels über Eichstätt geht es u. a. um die Umsetzung ins Modell.
 Seite 38.

„Wackental-Ost“ heißt der Betriebsmittelpunkt der H0-Anlage von MIBA-Leser Klaus Möntenich. Anlagenbericht auf Seite 64.



Vorbildgerechte Feuerwehrfahrzeuge der DB lassen sich in H0 ohne großen Aufwand aus handelsüblichen Modellen abwandeln.
 Seite 32.



WEIHNACHTSZEIT — ZEIT DER EINSTEIGER

Kurz vor Weihnachten wird die Zahl derer, die ihr Herz für die kleine Eisenbahn entdeckt haben, erfahrungsgemäß wieder ein bißchen größer. Wenn auch die „elektrische Eisenbahn“ heute bei weitem nicht mehr das Zauberwort ist, das es einmal war. Schon die Hoffnung auf solch ein Geschenk brachte es fertig, daß es wochenlang vor dem Fest allenthalben nur noch „brave“ Kinder gab.

Wer heute für Sohn oder Tochter eine Modellbahn-Anfangspackung erwirbt, liest wahrscheinlich diese Zeilen nicht — wahrscheinlich ist er überhaupt kein Leser einer Modellbahnzeitschrift. Muß er auch nicht sein — noch nicht! Zumindest ist es doch so, daß sich Papa nicht blamieren will, und so sieht er sich vorsichtshalber den Kinderkram mal an. Man muß doch wissen, wie die Gleise zusammengesteckt und wo die Anschlußdrähtchen angeklemt werden. Vielleicht schaut er sich sogar noch die Lokomotive genauer an und macht sich Gedanken, welcher Betrieb auf dem vorgegebenen Gleisbild ablaufen könnte. Wenn er sich dann noch ein bißchen weiter für die Sache interessiert, kommt er über kurz oder lang darauf, daß er sich da auf ein ganz schön vielseitiges Hobby eingelassen hat. Vordergründig natürlich, damit das Kind etwas Lehrreiches an die Hand bekommt: ein polytechnisches Systemspielzeug mit pädagogischem Charakter, um einmal das sogenannte Psychologendeutsch zu bemühen.

Hand aufs Herz, wem ist es nicht schon so ergangen, wer hat sich nicht auf dem Umweg über die Modelleisenbahn für die Kinder wieder an seine eigene Jugendzeit erinnert und ein lange verschüttet gewese-

nes Hobby wieder aufgenommen? Was die Verständigung zwischen den Generationen und ein ungetrübtes Familienleben angeht, so muß die Geschichte ja nicht unbedingt so ablaufen wie in unserer Karikatur!



Immerhin scheint eines sichergestellt, wenn das Familienoberhaupt den Modellbahnkauf in die Hand nimmt: Es läuft auf eine Modellbahn hinaus. Außer es steht jemand auf dem Standpunkt, Modellbahnen seien nichts für Kinderhände. Dann könnte natürlich auch eine Action-Bahn für das Kind herauskommen — heiße sie nun Alpha-, Beta- oder Gamma-Bahn...

Nach derlei „ketzerischen“ Gedanken wünschen wir Ihnen, liebe Leser, Ihnen, liebe Kollegen von der Modellbahnpresse und Ihnen, liebe MIBA-Inserenten ein frohes und „spielfreudiges“ Weihnachtsfest und ein friedliches Jahr 1989!

Ihre MIBA
Redaktion und Verlag

So stellt sich Hans-Dieter Schulz „Heiligabend bei Familie Mibs“ vor.

A	V
25 mA	1,46 Volt
50 mA	1,51 Volt
100 mA	1,58 Volt
200 mA	1,63 Volt
300 mA	1,65 Volt
400 mA	1,66 Volt
500 mA	1,67 Volt
600 mA	1,69 Volt
700 mA	1,69 Volt
800 mA	1,70 Volt
900 mA	1,70 Volt
1000 mA	1,71 Volt

Tabelle.
Zusammenhang von
Stromstärke im Fahr-
stromkreis (A) und
abfallender Spannung
an der Diodenkette (V).

Achtung bei „Low tech electronix“ (MIBA 9/88)!

Die in der Reihe „Low tech electronix“ (MIBA 9/88) vorgestellte Besetztmelde-schaltung mittels Optokoppler (Ok) kann leider sehr schnell zur „high cost elec-tronic“ werden.

Vor zwei Jahren baute ich mehrere Gleis-besetztmeldungen ähnlich der MIBA-Schal-tung für die N-Modul-Anlage des DEF Rheine. Sie funktionieren zur vollen Zufrie-denheit. Ein Vereinskollege bat mich um den Bau von 15 dieser Schaltungen für seine private H0-Anlage. Nach kurzer Betriebszeit reagierten einige Bausteine nicht mehr. Deren Ok waren defekt. Auch nachdem sie ausgewechselt und sogar gegen andere Typen ausgetauscht waren, begann das „Sterben“ von neuem.

Daraufhin unterzog ich die Bausteine einer genauen Prüfung und kam zu folgen-dem Ergebnis: Daß über einer Silizium-diode ungefähr 0,7 V abfallen, ist nur bedingt richtig. Steigt der Strom über die Diodenstrecke an (zwei Dioden in Reihe), so wird auch die abfallende Spannung grö-ßer. Ich habe dazu eine Meßreihe auf-genommen (s. Tabelle).

Wie die Tabelle zeigt, steigt die Spannung über den Dioden und somit am Ok schnell über den Wert von „ungefähr“ $2 \times 0,7$ V an.

Der damit ebenfalls steigende Strom durch die Leuchtdiode des Ok kann ein Mehrfaches des zulässigen Wertes errei-chen. Da die meisten Ok für maximal 20 Milliampère ausgelegt sind, sollten sie einen Vorwiderstand von mindestens 33 Ohm erhalten.

Bernd Brinkhues

Die vorgeschlagene Schaltung ohne Schutzwiderstand war bei mir auf einer Anlage im Betrieb, auf der vor allem mit Faulhaber-Motoren ausgerüstete Fahr-zeuge verkehrten – also geringer Strom-bedarf. Auch Fleischmann-, Roco- und Rivarossi-Antriebe konnten ihr nichts anhaben.

Bei einer Messeanlage mit dieser Schal-tung wurde nach schätzungsweise 50 bis 60 Stunden Betriebszeit ein Ok unzuverlässig (Fahrzeuge: Roco-Straßenbahnen mit Nor-mal- und Faulhaber-Motor). Die Beobach-tungen von Bernd Brinkhues liefern dafür eine Erklärung. Offenbar fallen die Ok nicht sofort aus, sondern sie „sterben“ lang-sam.

Fazit: Die Meldeschaltung sollte nicht ohne den Schutzwiderstand aufgebaut wer-den!

bl

„Neue DB-Fahrzeug-Farbgebung“

Ich verstehe das Bemühen der Bahn um ein zeitgemäßes und einladendes Erschei-nungsbild. Nach gestalterischen und in Folge auch umweltschonenden Gesichts-punkten ist das neue Farbkonzept wohl ein einziger „Flopp“. Beispiel: E 103. Diese Lok ist eindeutig für eine Dreifarbenlackierung entworfen worden (Grau, Rot, Creme in Streifen übereinander). Diese „strecken“ die Lok optisch und verleihen ihr ein exclu-sives Erscheinungsbild. Zudem ist die ver-schmutzungsanfällige Zone dunkel gehalten.

Das durchgehende, nunmehr auch glän-zende Rot verwischt das gesamte designeri-sche Konzept der Linienführung. Das graue „Lätzchen“ macht die Lackierung endgültig zum „Formkiller“. Das eben Geschilderte trifft im groben auch für sämtliche anderen Lokomotiven zu.

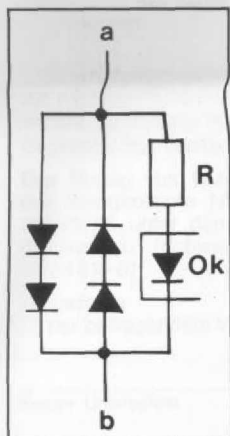
Bei den Reisezugwagen hat auch eine im Gegensatz zur Funktion stehende Um-vertei-lung des Farbgewichtes stattgefunden: Dunkel (= Schwer) oben und Hell (= leicht) unten. Das gibt den Wagen ein labiles Aussehen. Durch diese Farbgebung müssen sowohl Lok als auch Wagen fast nach jedem Einsatz gewaschen werden, da rostbraune Bremsstaubablagerungen und Ölflecken nun mal nicht schön aussehen. In dieser Hinsicht war die alte Grün- und Blaulackierung wohl wesentlich umwelt-freundlicher.

Also: Das gesamte Farbkonzept (innen und außen) richtet sich m. E. ausschließ-lich nach modischen Gesichtspunkten. Zeitlos gute Form und Farbe werden ver-achtet. Ich tippe mal, so in ca. 8 – 10 Jahren, noch ehe nur annähernd alle Fahrzeuge umlackiert sind, legt die Bundesbahn ein „noch besseres“ und „noch moderneres“ Farbkonzept vor.

Gelungene Farbgebungen sind m. E. die der NS (Blau-Gelb einheitlich) und der neuen SBB Großraum-Wagen (Dunkelgrün, Hellgraugrün). Das sieht edel aus und ist zudem absolut schmutzunempfindlich.

Jochen Müller, Flintbek (Industrie-Design-Student)

Bild. So wird der Schutzwiderstand ein-gesetzt.



Die Modellbahn 6: Modellbahn und Computer: Modellbahnsteuerung mit dem C 64

von Wolfgang Horn

128 Seiten, viele Schaltskizzen und Abbildungen, Format 16,2 x 19,4 cm; DM 24,-; Franckh'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart

Der Commodore C 64 als meistverbreiteter Heimcomputer und seine Anwendung für Zwecke der Modellbahnsteuerung ist in letzter Zeit Thema einer zunehmenden Anzahl von Publikationen. Der vorliegende Band von Wolfgang Horn befaßt sich mit der Verbindung zwischen dem Computer und einer „gewöhnlichen“, nicht-digital gesteuerten Modellbahnanlage. Ein wichtiger Punkt hierbei ist die Konzeption und Ausführung einer möglichst universell verwendbaren Schnittstellenschaltung, die hier als Bindeglied zwischen Computer und Modellbahn in Form von Relaiskarten ausgeführt ist.

Schritt für Schritt werden zunächst die prinzipiellen Möglichkeiten dargelegt, extern angeschlossene Hardware von BASIC-Programmen aus anzusprechen. Ein weiteres Kapitel gilt der Darstellung eines Gleisplanes auf dem Bildschirm ebenso wie der programmgesteuerten Schaltung von Fahrstraßen. Auch die verwendeten BASIC-Begriffe werden erläutert. Sodann geht es an den Bau der erforderlichen Schnittstellenschaltungen, für die auch Bausätze und fertig geätzte Platinen angeboten werden. Ein komplett dokumentiertes Beispiel – Programmlisting für eine kleine Anlage – rundet das Buch ab; die beschriebenen Programme sind auch auf Datenträger erhältlich.

Eine Binsenweisheit bei der Planung einer Computersteuerung für die eigene Anlage ist die Tatsache, daß das Programm an den jeweiligen Gleisplan angepaßt werden muß. Dies bedingt dann in jedem Falle, daß sich der Modellbahner etwas tiefer in die Materie einarbeiten muß und ums Selbstprogrammieren oder zumindest um das Abändern von Programmvorlagen nicht herumkommt, denn maßgeschneiderte Programme zum einfachen Abtippen kann es aus diesem Grunde nur in den seltensten Fällen geben. So kann auch von vorliegendem Bändchen keine lückenlose Anleitung erwartet werden, und insbesondere für den Anfänger in Elektronik- und

Computerdingen werden sehr viele Fragen offen bleiben. Für den Modellbahner, der den Umgang mit Lötkolben und Computertastatur hingegen nicht scheut, ist das Buch recht empfehlenswert, zumal es Möglichkeiten darlegt, auch ohne kostspieliges digitales Mehrzugsystem eine Verbindung zwischen Heimcomputer und Modellbahn mit beliebigem Stromsystem herzustellen.

gwf

Professionelle Beleuchtungstechnik

von Jost J. Marchesi

Format 22 x 28 cm, 212 Seiten, zahlreiche Abbildungen, Skizzen, Tabellen und Zeichnungen. DM 52,-, Verlag „Photographie“ AG, Schaffhausen

„Der Umgang mit Licht, insbesondere mit künstlichem Licht, die Beleuchtungstechnik, gehört zur hohen Schule der Fotografie. Beleuchtung ist mehr als bloßes ‚Hellmachen‘, sie ist vielmehr das Gestaltungsmittel par excellence in diesem Medium, das da in freier Übersetzung ‚Schreiben mit Licht‘ heißt ...“

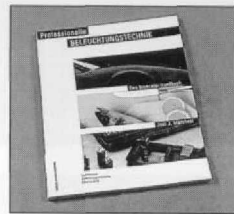
So leitet J. J. Marchesi sein hervorragendes Lehrbuch ein. Dieses Buch dient nicht nur dem Einsteiger in das Fotografendasein als praktischer Leitfaden sowie dem routinierten Fotografen und Profi als Nachschlagewerk, sondern auch dem Fotoamateur als idealer Leitfaden in der Kunstlicht-Fotografie.

Modellbahner sind oft hervorragende Anlagengestalter und gute Foto-Amateure, die ihre Kunstwerke gerne in der Fachpresse veröffentlicht sehen. Aber wenn es dann um die Ausleuchtung der Anlagen geht, sieht es oft recht „finster“ aus.

Und um hier nun Licht in das Dunkel zu bringen, sollten sich alle Anlagenbauer, denen an guten und druckfähigen (selbstgemachten) Fotos gelegen ist, dieses Buch zulegen. Man muß nicht die darin gezeigten teuren Studio-Beleuchtungseinrichtungen erwerben – zum guten Gelingen läßt sich vieles daraus ableiten und es reichen auch einfachere Beleuchtungsmittel. Nur, wie man es am besten macht, dies kann man aus den leicht verständlichen Kapiteln Licht-Theorie, Belichtungsmessung, Filtertechnik, Beleuchtungsarten, Beleuchtungstechnik und Elektronenblitz entnehmen.

Fazit: sehr empfehlenswert, denn „Licht machen“ ist erlernbar!

jk





Faszination der Spur 0

Auf reges Interesse stoßen immer wieder die „großspurigen“ Modellbahnen, auch wenn die meisten Bewunderer wohl zu Hause nur eine „Kleine“ ihr Eigen nennen. Anlässlich des letzten Fremo-Regionaltreffens am 3./4. 9. 1988 im Saselhaus in Hamburg entstand dieser Schnappschuß von Frithjof Spangenberg bei den Spur 0-Bahnern. Offensichtlich wird gerade fleißig rangiert...

40 Jahre BRAWA

Ebenfalls seinen 40. Geburtstag konnte das Waiblinger Unternehmen BRAWA feiern – seit Jahren ein Begriff für den ernsthaften Modellbahner. Die MIBA gratuliert herzlich und wünscht weiterhin viel Erfolg!

Schönes Bahnhofsgebäude

Zu Beginn des Jahres 1988 wurde der an der Ahrtalbahn (KBS 601) liegende Bahnhof Heimersheim von den zuständigen Behörden unter Denkmalschutz gestellt. „Bei dem Gebäude handelt es sich um ein Zeugnis des künstlerischen und handwerklichen Schaffens dieser Zeit, es ist zugleich ein Zeugnis des Eisenbahnbaues am Mittelrhein aus dem späten 19. Jahrhundert.“ Dies die offizielle Begründung. Es wurde zudem darauf hingewiesen, die Konstruktion des Gebäudes verbinde die in der hiesigen Region übliche Fachwerkbauweise mit den Elementen des sogenannten „Schweizer Landhausstils“.

Text und Foto: Bert Jülich

Zugbildung

Was würde man von einem Modellbahner halten, der auf seiner Anlage einen Personenzug in der Kombination 798 + 290 + Gw. fahren lassen würde? Wohl nicht allzuviel! Doch das Vorbild, sprich: DB, macht auch dies möglich. Bedingt durch Bauarbeiten auf der Moselstrecke kommt es auf den Stichbahnen zu Verzögerungen bei den Üg-Zügen. Um nun auf der Strecke Traben-Trarbach – Bullay (DB) einen Zug einsparen zu können, wird die 290 des Bw Trier dem planmäßig aus einem Schienenbus gebildeten N 8437 angehängt. Fallen Güterwagen bei der Rückleistung an, werden auch diese noch beigegeben.

Am 5. 9. 1988 erlebte ich dort den P 8437 in folgender Reihung: 798 735 (Bw Trier) – 290 329 (Bw Trier) – ein Güterwagen.

Text und Foto: Bert Jülich



Noch 'ne NBS bei der DB

Nicht nur im großen Stil ist die Bahn in puncto Neubaustrecken tätig. Auf der Nordseeinsel Wangerooge, wo die DB die dortige schmalspurige Inselbahn betreibt, erhält die Stammstrecke zwischen Anleger und Inselbahnhof Zuwachs in Form eines knapp 200 m langen Stichgleises. Am Ortsrand erbaut die Inselgemeinde eine neue Müllumschlagstation, die durch den Gleisanschluß entsorgt werden soll.

Die neue Trasse zweigt hinter dem Deichschart in Richtung Anleger ab, ehe sie durch ein weiteres Deichschart die Müllstation erreicht. Auf dem Foto (9. 8. 1988) sind die „NBS“, das neue Deichschart und im Hintergrund der Leuchtturm erkennbar. Text und Foto: Martin Limberg



Container-Direktverbindung

Seit kurzem gibt es eine neue Verbindung zwischen Schwelm und Regensburg.



DB-Interregio

Mit Inkrafttreten des Winterfahrplans 1988/89 nahm die Deutsche Bundesbahn ihre erste Interregio-Linie 12 (Hamburg – Hannover – Göttingen – Fulda/Kassel) planmäßig in Betrieb. Bereits am 23. 9. 1988, also zwei Tage vor dem Fahrplanwechsel, wurde mit einem Sonderzug diese neue DB-Zuggattung „eingeweiht“. MIBA-Mitarbeiter Ewald Hauck lichtete den Eröffnungszug – geführt von 103162 – im Hamburger Hauptbahnhof ab.

Teil-Triebwagen

Modellbahner, aufgepaßt! Warum immer einen kompletten Triebwagenzug kaufen? Ein- und zweiteilig geht's offenbar auch. Der Lufthansa-Airport-Express, sonst nur auf der Mittelrheinestrecke anzutreffen, wurde im Sommer 1988 von Leser Horst Büllesfeld in Nürnberg Hbf nur als Triebkopfteil oder mit einem Wagen gesehen, wie er vom AW Nürnberg kommend zurück in Richtung Frankfurt fuhr.



Birgit Neumann sandte uns dieses Bild und schreibt: „Zur staubfreien Aufbewahrung und gleichzeitigem Zurschaustellen fand die antriebslose Ptl. 2/2 (Raimo) in einer leeren Mon Chérie-Klarsichtschachtel eine wirkungsvolle und repräsentative Unterkunft.“ Foto: U. Neumann

EIN WEIHNACHTSWUNSCH

Lesergeschichte von Norbert Adomeit

In meinen jungen Jahren wollte ich, wie viele andere Jungen in dem Alter, Lokführer werden. Wohl, weil mein Großvater „Eisenbahner“ war und ich dadurch schon sehr früh mit der großen Eisenbahn in Verbindung kam. Als Besitzer einer Aufzueisenbahn in der damaligen Spur 0 liebäugelte ich natürlich mit einer elektrischen Eisenbahn als Weihnachtsgeschenk.

Im Laufe einer längeren Zeit vor Weihnachten hatte ich als cleveres Bürschchen den einen oder anderen Eisenbahn-Katalog mit Wunschfahrzeugen, Preisen und Zubehör hier und da mal liegen lassen, wohl in der Hoffnung, daß meine Großeltern, bei denen ich wohnte und meine Kindheit verbrachte, vielleicht Interesse zeigten. Und wirklich, eines schönen Tages in der Adventszeit sagte dann für mich ganz unerwartet mein Großvater: „Zieh dich schön warm an, Jungchen, wir machen mal einen Stadtbummel.“ Wie allgemein bekannt, sind die ostpreußischen Winter damals noch Winter gewesen, mit sehr viel Schnee und Kälte. Seit Tagen schneite es dicke Flocken, aber die Straßen und Gehsteige waren ja bereits seit den frühen Morgenstunden vom hohen Schnee geräumt worden.

Mitte der dreißiger Jahre gab es noch die verkaufsoffenen Sonntage, aber wohl aus Erfahrung sind wir an einem Werktag aufgebrochen. Je mehr wir uns der Innenstadt näherten, desto lauter und enger wurde es auf den Straßen. Käufer drängten mit großen und kleinen Paketen durch die Straßen, gelegentlich fuhren auch Pferdeschlitten mit klingenden Schlittenglocken an den sich drängenden Menschen vorbei.

Eines der bekannten Spielwarengeschäfte in Königsberg war die Firma „Hannemann“ in der Kneiphöfchen Langgasse, also einer der Hauptstraßen. Ein von mir oft angesteuerter Ort meiner stillen Leidenschaft, der elektrischen Eisenbahn. Immer noch nichtsahnend drängten wir uns durch eine Schar wohl ebenfalls interessierter Käufer. Nachdem ich mich sattgesehen hatte, natürlich fuhr im Schaufen-

ster eine Eisenbahn, zog ich meinen Großvater weiter, denn es gab noch ein weiteres großes Spielwarengeschäft. Wir mußten den steilen Schloßberg hoch, vorbei am Hauptpostamt, um dann so langsam in die „Junker-Straße“ einzubiegen. Das hier höherliegende Geschäftsviertel hinter dem Schloß gehörte zu den „Besseren“, die die Stadt zu bieten hatte.

War schon vor dem Spielwarengeschäft in der Vorstadt ein Gedränge, so gab es hier fast kein Durchkommen. Die bevorstehende Festtagsstimmung hatte wohl alle Schleusen der Vorfreude geöffnet. Überwiegend sah man schleppende Väter oder Kinder, die auf ihren Schlitten Weihnachtsbäume und andere Einkäufe nach Hause brachten. Nachdem wir es geschafft hatten, in die Verkaufsräume zu kommen, war ich erst einmal von einer großen aufgebauten Eisenbahnanlage überwältigt. Hier fuhr nun alles, was ein Kinderherz begehrte. Lange Güterzüge und schnelle Personen- oder D-Züge durchteilten diese großzügige Anlage. Mein Großvater wußte mich somit vorerst gut aufgehoben, und ich hatte auch gar nicht bemerkt, daß ich längere Zeit allein war. Was heißt schon „allein“, die elektrische Eisenbahn hatte mich so sehr in ihren Bann gezogen, daß ich Großvaters Abwesenheit erst bemerkte, als dieser mich leider zum Heimweg aufforderte. Jetzt erst entdeckte ich zwei größere Pakete, die er bei sich hatte. Draußen vor dem Geschäft durfte ich dann das kleinere der Pakete tragen, wobei Großvater mir zu verstehen gab, ja vorsichtig damit umzugehen, denn es wäre ja mein Weihnachtswunschgeschenk. Ahnend, daß hier mein sehnlichster Weihnachtswunsch wohl in Erfüllung gehen würde, ging es diesmal mit der elektrischen Straßenbahn nach Hause. Einige Tage mußte ich noch voller Ungeduld warten, bis endlich unter dem Tannenbaum meine elektrische Eisenbahn fuhr. Tja, das also war meine Weihnachtsgeschichte, die sich vor über 50 Jahren so abgespielt hat. Frohes Fest!

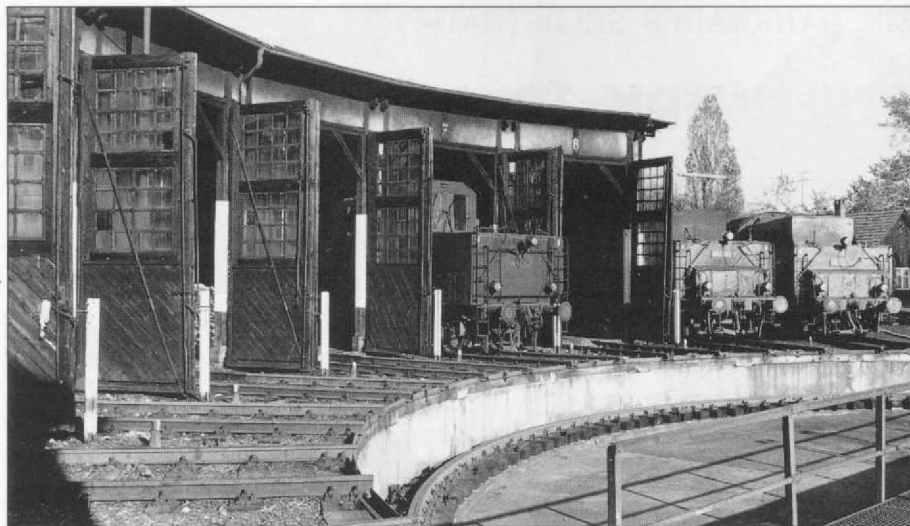
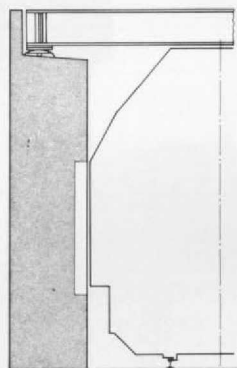


Bild 1. Szene aus dem Bw Rottweil am Ende der Dampfloketzeit. Sowohl Torpfosten als auch die Eisenschienen zur Befestigung der Torflügel besitzen den jetzt nicht mehr vorgeesehenen weißen Gefahrenanstrich. Foto: Herbert Stemmler

Bild 2. Schema des ehemaligen Signals Ne 8 nach dem DB-Signallbuch.



Gelb/Schwarz statt weiß

NEUE KENNZEICHNUNG VON „ENGSTELLEN“

Lange Zeit galt in der Eisenbahnsignalordnung das DB-Signal Ne 8, der sog. Gefahrenanstrich. Er kennzeichnete feste Gegenstände, die wegen zu geringen Abstandes vom Gleis Personen gefährden könnten. Zwischen Umgrenzung des Schienenfahrzeuges und dem betreffenden Gegenstand muß von der jeweiligen Standfläche 2 Meter hoch ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 Meter vorhanden sein. Besagte Gegenstände waren mit einem weißen Anstrich zu versehen. Weiter hieß es in der dazugehörigen Ausführungsbestimmung 225:

„Erstreckt sich der zu geringe Abstand vom Gleis auf eine größere Länge, so kann der Anstrich auf den Anfang, das Ende und geeignete Zwischenstellen beschränkt sein.“ (Dies galt zum Beispiel für die Kanten von Laderampen.)

Kürzlich wurde nun das Signal Ne 8 aus dem Abschnitt B des DB-Signallbuchs gestrichen und in den Abschnitt C („Künftig wegfallende Signale“) aufgenommen. Begründung: Der Gefahrenanstrich regelt nicht im engeren Sinne den Eisenbahn-



betrieb, sondern ist dem Bereich „Unfallverhütung“ zuzuordnen.

So sind die genannten „Engstellen“ jetzt ausschließlich nach der Unfallverhütungsvorschrift 1.4 „Sicherheitskennzeichnung am Arbeitsplatz“ (VBG 125) durch die Gefahrenkennzeichnung „Sicherheitsfarbe Gelb/Kontrastfarbe Schwarz“ zu kennzeichnen. Erfahrungsgemäß werden sich die Änderungsmaßnahmen beim grossen Vorbild über einige Zeit hinziehen. Allerdings sollte etwa eine Modellbahnanlage nach der Epoche 5 gleich den „neuen“ Gefahrenanstrich aufweisen.

ur

Bild 3. Auch bei zwischen den Gleisen befindlichen Bahnhofshausleuchten fand sich häufig der weiße Warnanstrich. Das Bild (ur) entstand im Bw Osthafen der Frankfurter Hafenbahn an einem Tag der offenen Tür (31.8.1986).