

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

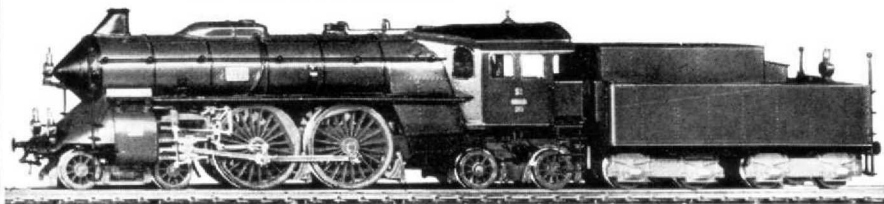
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

22. JAHRGANG
APRIL 1970

4

S 2/6 der ehemaligen Bayrischen Staatsbahn

Schnellfahrlok erbaut 1906 von Maffei als Einzelstück mit Loknummer 3201. Bauart 2' B 2' - h 4 vS. Treibraddurchmesser 2.20 Meter. Höchstgeschwindigkeit 150 km/h. Dienstgewicht 83 Tonnen. 2. Juli 1907 Rekordfahrt, Geschwindigkeit: knapp 155 km/h. Heute befindet sich diese Lok im Verkehrsmuseum Nürnberg.



Ebenso schön das H0-Modell. Feine Messing-Handarbeit. Maßstab 1:87. Federpuffer. In den Originalfarben gespritzt. 2-Leiter-System, 12 V Gleichstrom. Deutschland No. 2015 DM 375.—, Schweiz No. 2015 Sfr. 375.—. Ab sofort im Fachhandel erhältlich!

Herstellung und Vertrieb:

FULGUREX

Avenue de Rumine 33, CH-1005 Lausanne/Schweiz

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 4/1970

- | | | | |
|---|-----|--|-----|
| 1. Bunte Seite („Schienenbus-Tankstelle“; MIBA-Einbanddecken . . . !) | 263 | 12. Sie fragen: Bahnbetrieb bei Überschwemmungen | 288 |
| 2. Die neueste Parkbahn der Fa. Schwingel | 264 | 13. E 17 in Größe 0 (Hehr-Modell) | 289 |
| 3. Ein ganzer Zug aus Niederflurwagen | 264 | 14. Behelfs-Pwg und Einheitsschnellzugwagen B4ü-22 | 289 |
| 4. Der automatisierte Tunneluntersuchungswagen | 265 | 15. Signalbrücke über 5 Gleise — BZ | 290 |
| 5. Neuheit: Modellbahnuhr | 266 | 16. Zindelstein-Zahnradbahn AG | 298 |
| 6. Warum eigentlich keine Kopfbahnhöfe? (Mit Gleisplänen) | 267 | 17. Eine eigenwillige Zahnradbahnstrecke (H0-Anlage Vollmer) | 301 |
| 7. Transistor-Gleichstromfahrpult mit automatischer Spannungsregelung | 275 | 18. Transporter der K. Bay. St. B. 1879 — BZ | 302 |
| 8. Weichenheizungen en miniature (H0) | 277 | 19. Zebra-Streifen und Leitlinien | 303 |
| 9. Was hat es mit den RP 25-Rädern auf sich? | 280 | 20. Kopfbahnhof Lindau/Bodensee | 305 |
| 10. Mondschein und Sonnenschein (TT-Anlage Boldt) | 285 | 21. Strippen- und Schalterreduzierung | 308 |
| 11. 2 Tips: Preisschilder-Entfernen sowie Führerstandsverglasung | 287 | 22. Die fahrbare stationäre Tankstelle | 309 |
| | | 23. Die gewendelte Acht (N-Anlage von Prag) | 310 |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgaben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 —

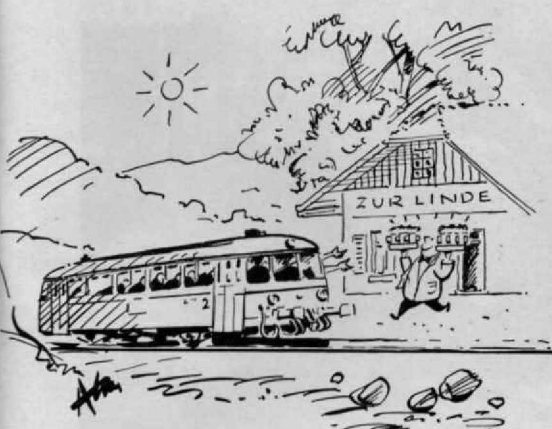
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, 156/293644

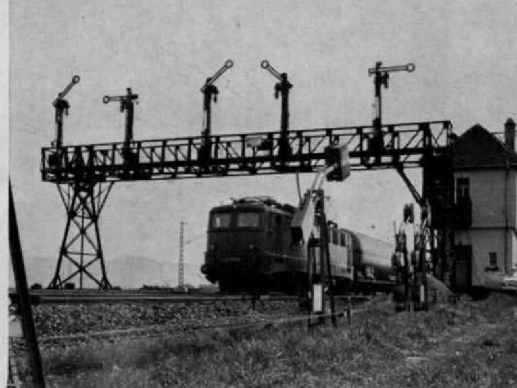
Postcheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2,60 DM, monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches für den zweiten Teil des Messeberichts (insgesamt also 13 Hefte). Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.

► Heft 5/70 ist ca. am 23. Mai 70 in Ihrem Fachgeschäft. ◀



Die Schienenbus-Tankstelle



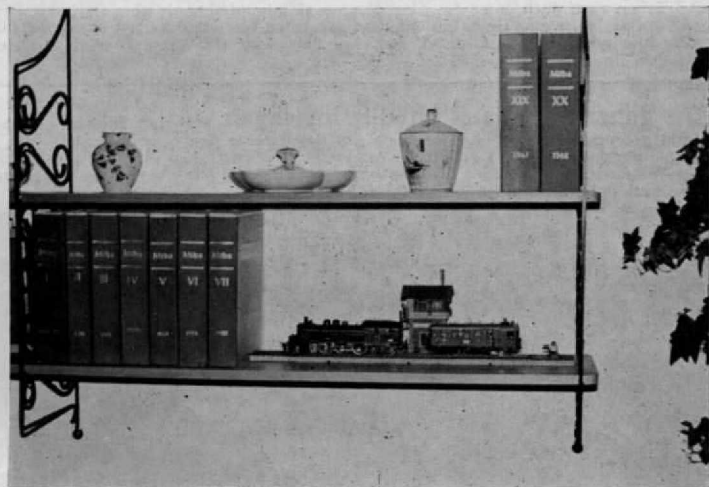
Das heutige Titelbild:

Signalbrücke über 5 Gleise

Sie steht in der Nähe von Heidelberg-Wieblingen, wurde von Herrn M. J. Spiller aus Heidelberg entdeckt und von Gübema zu einer Bauzeichnung „verarbeitet“ (s. S. 290—298).

Sämtliche Fotos und sonstigen Unterlagen bitte mit Namensstempel versehen! Fotos mindestens 9 x 12 cm schwarz/weiß (keinesfalls chamois).

*Nicht daß
es Ihnen
ähnlich
ergeht...*

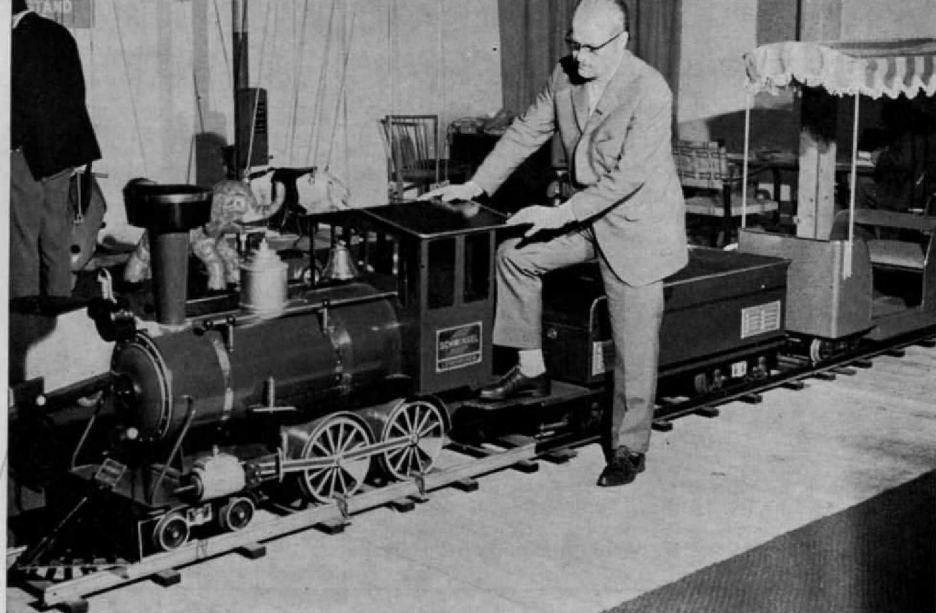


... wie Herrn H. Owart aus Hamburg, der zwar Leser seit Heft 1/1948 ist, aber versäumt hat, sich regelmäßig die Einbanddecken zu beschaffen und später mit unserer neutralen Decke vorlieb nehmen mußte. Und so kommt es, daß die Bände mit Jahrgangsausdruck im Bücherregal stehen (siehe Bild), während die anderen in der Bastelcke ihr Dasein fristen. Die auf dem Bild sichtbaren Bände sind übri-

gens ebenfalls nach der in Heft 8/1962 beschriebenen Methode zu Schatullen umgearbeitet (mit dem neuerlichen Vorschlag in Heft 2/1970 kommt man aber gleichfalls zum Ziel!).

**Und die Moral von der Geschicht? —
Vergeßt die Einbanddecken nicht...**

(... zu bestellen, und zwar nach dem Motto: „Sicher ist sicher“!)



Diese neueste Parkbahn-Lok der Fa. Schwingel, Leverkusen, scheint WeWaW nachdenklich zu betrachten. Wahrscheinlich denkt er an den Aufschwung, den diese Firma seit dem ersten Bericht in Heft 2/59 genommen hat. Die Schwingel'schen Parkbahnen, die heute überall in Europa zu finden sind, fallen zwar auch unter die Klassifikation „Miniaturbahnen“, aber sie interessieren den Modellbahner nur ganz am Rande, weshalb wir sie aus dem offiziellen Messebericht genommen haben.

Die hier gezeigte Lok „General“ hat eine Spurweite von 300 mm, wird durch einen starken E-Motor angetrieben und kostet an die 10.000. – DM.

Ein ganzer Zug aus Niederflrwagen vom Typ Saak-z, wie er von Liliput z. Z. auf den Markt gebracht wird und von denen die DB bereits eine ganze Reihe bestellt hat. Das Beladen eines aus 28 Wagen bestehenden Zuges dauert nur 26 Minuten, mit Festzurren usw. 1 Stunde! Vorn der mit einem Betonklotz und Auffahrtsrampe beladene Zwischenwagen, von dem im Messebericht die Rede war und den Liliput ebenfalls, wenn auch in etwas anderer Form, herausbringt.



Der automatisierte Tunneluntersuchungswagen

Nachdem wir in Heft 10/69 die ausführliche Bauanleitung eines Tunneluntersuchungswagens der DB gebracht hatten, kamen innerhalb kurzer Zeit gleich mehrere Vorschläge (außer den bereits aufgezeigten) von MIBA-Lesern, wie man den Funktionsablauf dieses Fahrzeugs automatisieren könnte — notabene ein Beweis dafür, daß das Interesse der Modellbahner auch solch' seltenen Fahrzeugen (oder vielleicht gerade deshalb?) gilt. Es ist durchaus verständlich, daß gerade solch ein Sonderfahrzeug mit seinen außergewöhnlichen Sonderfunktionen die Phantasie eines echten Modellbahners anregt, ganz abgesehen von der „Show“, die man mit der Vorführung der vorbildgetreuen Funktion des Tunneluntersuchungswagens „abziehen“ kann, wenn wieder mal Onkel Otto zur Anlagenbesichtigung kommt (was sich bekanntermaßen meistens sonntags zu ereignen pflegt).

Doch Spaß beiseite. Der automatisch gesteuerte Ablauf der einzelnen Funktionen — vor dem Tunnel Anheben des Prüfstromabnehmers, Einschalten der Lichtwannen und Verminderung der Geschwindigkeit auf beinahe Schrittempo und nach dem Tunnel der Ablauf der Funktionen in umgekehrter Reihenfolge — ist ohne Zweifel ein „Leckerbissen“ für einen Modellbahn-„Feinschmecker“!

Nach dieser „langen Rede“ lassen wir nun endlich Herrn S. Bowes aus Vlotho mit seinem recht interessanten Beitrag zu diesem Thema zu Worte kommen, der da schrieb:

„Bei der Modellausführung dieses Wagens wird auf die verschiedenen Möglichkeiten hingewiesen, den Vorgang des Anfahrens und Einfahrens in den Tunnel im Modell zu gestalten. Hierzu nun mein Vorschlag:

Man könnte im Tunnel und auf einem Stück davor den Fahrdraht (dieser Vorschlag läßt sich nur bei vorhandener Oberleitung realisieren) mit einer Einspeisung versehen, die einen schwachen Fahrstrom abgibt. Kommt nun der Triebwagen vor dem Tunnel an dieser Stelle an, so würde er einen Moment anhalten (mittels eines Überspannungs-Relais — s. a. Heft 11/69, Bügel auf — Bügel ab)

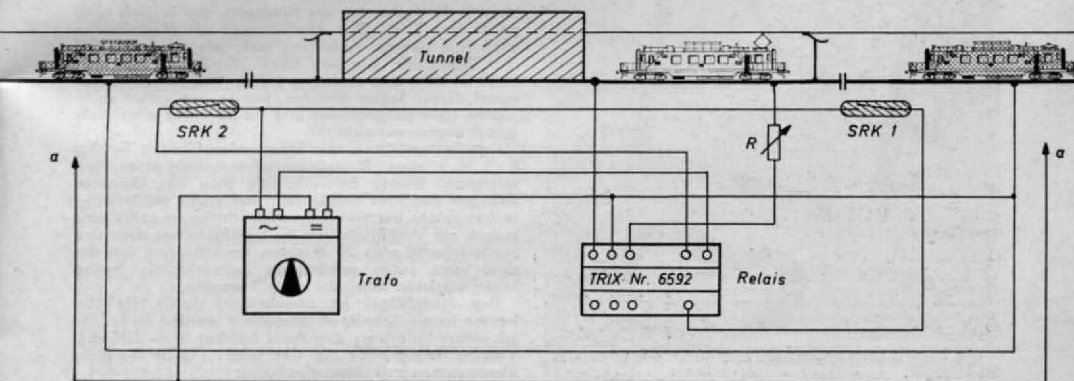
1. den Stromabnehmer (der in diesem Fall kein Prüfstromabnehmer, sondern die Zuführung der schwächeren Fahrspannung wäre) ausfahren und
2. die Lichtwannen einschalten und langsam in den Tunnel hineinfahren.

Hinter dem Tunnel würde dieser Vorgang dann rückwärts ablaufen und der Triebwagen könnte schnell wieder zu seinem Einsatzort zurückkehren. Die gesamte Steuerung der Funktionen würde über ein kleines, isoliertes Gleisstück (vor und hinter dem Tunnel) erfolgen, über das dem Wagen die benötigte Überspannung zugeführt werden könnte. Bei normalem Betrieb wird mittels eines Wechselschalters zwischen Normal- und schwacher Fahrspannung hin- und hergeschaltet.“

Soweit der Vorschlag von Herrn Bowes. Sicher läßt sich seine Art der Steuerung ohne größere Schwierigkeiten verwirklichen, aber wir haben uns zu diesem Thema ebenfalls einige Gedanken gemacht und sind auf eine Möglichkeit gestoßen, die vielleicht noch einfacher zu dem gewünschten Ziele führt (s. Abbildung) und zudem eine manuelle Umschaltung der Fahrspannung unnötig macht.

Die Tunnelstrecke, sowie ein Stück davor

Mit dieser Schaltung läßt sich der Funktionsablauf für den Tunneluntersuchungswagen weitgehend automatisieren. Erläuterungen im Text.



und dahinter, wird durch ein Trenngleis von der übrigen Strecke isoliert. Führt nun der Triebwagen auf den Tunnel zu (in der Abb. von rechts nach links), so wird der isolierte Gleisabschnitt über einen vor der Trennstelle liegenden SRK und einen unter dem Fahrzeugchassis angebrachten Magneten auf die schwächere Fahrspannung (über den Widerstand R) geschaltet. Der Prüfstromabnehmer wird danach über einen Funktionsdraht (s. „Bügel auf — Bügel ab“, Heft 1/70) ausgefahren und speist dann über die Oberleitung die Speisespannung für die Lichtwannen. Nach der Durchfahrt durch den Tunnel läuft auch dieser Vorgang wieder rückwärts ab, der Stromabnehmer wird wieder eingefahren (damit verlöscht auch die Beleuchtung) und die Speisespannung des Gleisabschnittes wird über einen weiteren SRK wieder auf die normale Fahrspannung umgeschaltet. Dadurch kann es nicht vorkommen, daß einmal ein etwas vergeblicher Fahrdienstleiter den Schalter nicht umlegt und alle folgenden Züge nun auch im Schnecken tempo den Tunnel passieren.

Ist auf einer Anlage keine Oberleitung vorhanden, geht es natürlich in der aufgezeigten Weise nicht. Das heißt, die Beleuchtung läßt sich nicht in der gezeigten Weise einschalten. Abhilfe läßt sich dann durch einen quer zur Schiene liegenden Magneten und einen SRK mit Relais im Fahrzeug schaffen, die diese Funktion dann übernehmen. Außerdem entfällt dann selbstverständlich das Ausfahren des Stromabnehmers — denn wo keine Fahrleitung ist, läßt sich schließlich auch nichts prüfen!

Weitere Möglichkeiten wären nun, die Beleuchtungsspannung über einen „getarnten“ Fahrdraht im Tunnelbereich herzustellen, oder aber auf der gewünschten Strecke Pukos (Punktkontakte) anzubringen und die Spannung über einen Mittelschleifer abzunehmen.

Wie man sieht, sind der Möglichkeiten gar viele und sicher findet der eine oder andere „Tüftler“ weitere Möglichkeiten, dieses Problem zu lösen. Wir hoffen jedoch, wieder einige Anregungen gegeben zu haben, die als Anregungen zu weiteren Überlegungen und Versuchen als „Starthilfe“ dienen mögen.

Neuheit der Fa. CEHAJO -
Kleinserienversand Hamburg

Modellbahnuhr fürs Schaltpult

Auf dieses Thema sind wir von Zeit zu Zeit immer wieder eingegangen, aber seit den letzten Abhandlungen sind inzwischen einige Jahre vergangen. Und auf dem Markt hat sich auch nichts gerührt (trotz diverser Gespräche hinter den Kulissen bzw. einem längeren Schriftwechsel mit einer Uhrenfirma). Ein Lichtblick war dann die letztjährige Messeneuheit der Fa. M. Anders, Schwenningen, die sich zwar die Elek-

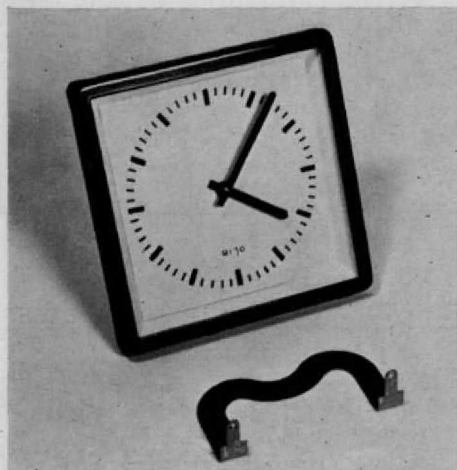
tronik zunutze machte, aber naturgemäß zu Preisen gelangte, die man nicht gerade als „volkstümlich“ bezeichnen konnte. Das Ergebnis war dementsprechend — wir suchten auf dem Stand der Fa. Anders dieses Jahr die Modellbahnuhren vergeblich. Nichts war's mehr mit der Modellzeit und mit Modellbahnuhren!

Umso erfreuter waren wir über das Päckchen, das uns nach der Messe erreichte und das — was für eine Überraschung! — eine Modellbahnuhr enthielt! Und zwar ungefähr in Art und Form, wie es sie vor ca. 20 Jahren schon mal gegeben hatte und die wesentlich billiger ist als eine der vorgenannten Anders-Elektronik-Uhren und die u. E. nicht nur völlig ausreichend, sondern wohl auch am zweckmäßigsten ist. Die Frontseite dieser Uhr ist 8 x 8 cm groß; sie läßt sich aufstellen oder in ein Schaltpult einbauen und weist Zifferblatt und Zeiger auf, wie wir sie vom großen Vorbild her gewohnt sind (s. Abbildung).

Hinter dem Firmennamen „Cehajo“ verbirgt sich Herr C. H. Jochemko aus Hamburg, der in Heft 12/64 unter dem Titel „Der alte Wecker als Modellbahnuhr“ eine genaue Anleitung gab, wie man zu einer Modellbahnuhr kommen kann (Ergänzung in Heft 14/64 S. 637). Und nachdem sich in der Folgezeit niemand dieser Sache annahm, hat er nun selbst seine eigene Idee aufgegriffen und sie zu unser aller Nutz und Frommen verwirklicht.

Das Zeitverhältnis der Standardausführung beträgt 4 : 1, d. h. eine „Modellstunde“ entspricht einer Viertelstunde. Dieses Zeitverhältnis mag bei kleineren Anlagen durchaus richtig sein, bei etwas größeren — insbesondere bei vielen Rangierfahrten — sollte man jedoch ein Verhältnis von 3 : 1 wählen, bei dem eine Modellstunde also 20 Minuten dauert. Nun, bei Bedarf kann jedes gewünschte Zeitverhältnis (gegen einen gewissen Aufpreis) bestellt werden.

Der Standbügel ist abnehmbar, damit die Uhr besser in ein Schaltpult eingebaut werden kann. Sie ist sofort lieferbar; der Preis beträgt 37.— DM (bei Voreinsendung). Für die Uhr wird 1/2 Jahr Garantie übernommen (mit Garantieschein).



Die besprochene Modellzeituhr, davor der erwähnte Standbügel.

und dahinter, wird durch ein Trenngleis von der übrigen Strecke isoliert. Führt nun der Triebwagen auf den Tunnel zu (in der Abb. von rechts nach links), so wird der isolierte Gleisabschnitt über einen vor der Trennstelle liegenden SRK und einen unter dem Fahrzeugchassis angebrachten Magneten auf die schwächere Fahrspannung (über den Widerstand R) geschaltet. Der Prüfstromabnehmer wird danach über einen Funktionsdraht (s. „Bügel auf — Bügel ab“, Heft 1/70) ausgefahren und speist dann über die Oberleitung die Speisespannung für die Lichtwannen. Nach der Durchfahrt durch den Tunnel läuft auch dieser Vorgang wieder rückwärts ab, der Stromabnehmer wird wieder eingefahren (damit verlöscht auch die Beleuchtung) und die Speisespannung des Gleisabschnittes wird über einen weiteren SRK wieder auf die normale Fahrspannung umgeschaltet. Dadurch kann es nicht vorkommen, daß einmal ein etwas vergeblicher Fahrdienstleiter den Schalter nicht umlegt und alle folgenden Züge nun auch im Schnecken tempo den Tunnel passieren.

Ist auf einer Anlage keine Oberleitung vorhanden, geht es natürlich in der aufgezeigten Weise nicht. Das heißt, die Beleuchtung läßt sich nicht in der gezeigten Weise einschalten. Abhilfe läßt sich dann durch einen quer zur Schiene liegenden Magneten und einen SRK mit Relais im Fahrzeug schaffen, die diese Funktion dann übernehmen. Außerdem entfällt dann selbstverständlich das Ausfahren des Stromabnehmers — denn wo keine Fahrleitung ist, läßt sich schließlich auch nichts prüfen!

Weitere Möglichkeiten wären nun, die Beleuchtungsspannung über einen „getarnten“ Fahrdraht im Tunnelbereich herzustellen, oder aber auf der gewünschten Strecke Pukos (Punktkontakte) anzubringen und die Spannung über einen Mittelschleifer abzunehmen.

Wie man sieht, sind der Möglichkeiten gar viele und sicher findet der eine oder andere „Tüftler“ weitere Möglichkeiten, dieses Problem zu lösen. Wir hoffen jedoch, wieder einige Anregungen gegeben zu haben, die als Anregungen zu weiteren Überlegungen und Versuchen als „Starthilfe“ dienen mögen.

Neuheit der Fa. CEHAJO -
Kleinserienversand Hamburg

Modellbahnuhr fürs Schaltpult

Auf dieses Thema sind wir von Zeit zu Zeit immer wieder eingegangen, aber seit den letzten Abhandlungen sind inzwischen einige Jahre vergangen. Und auf dem Markt hat sich auch nichts gerührt (trotz diverser Gespräche hinter den Kulissen bzw. einem längeren Schriftwechsel mit einer Uhrenfirma). Ein Lichtblick war dann die letztjährige Messeneuheit der Fa. M. Anders, Schwenningen, die sich zwar die Elek-

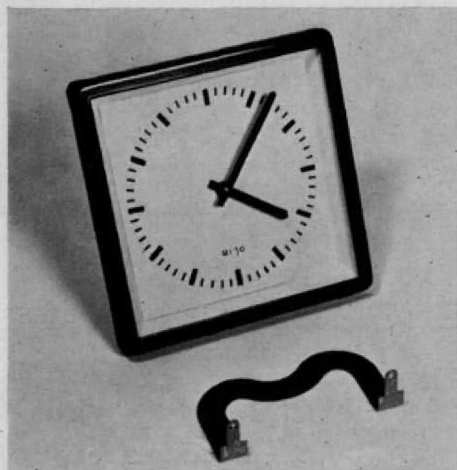
tronik zunutze machte, aber naturgemäß zu Preisen gelangte, die man nicht gerade als „volkstümlich“ bezeichnen konnte. Das Ergebnis war dementsprechend — wir suchten auf dem Stand der Fa. Anders dieses Jahr die Modellbahnuhren vergeblich. Nichts war's mehr mit der Modellzeit und mit Modellbahnuhren!

Umso erfreuter waren wir über das Päckchen, das uns nach der Messe erreichte und das — was für eine Überraschung! — eine Modellbahnuhr enthielt! Und zwar ungefähr in Art und Form, wie es sie vor ca. 20 Jahren schon mal gegeben hatte und die wesentlich billiger ist als eine der vorgenannten Anders-Elektronik-Uhren und die u. E. nicht nur völlig ausreichend, sondern wohl auch am zweckmäßigsten ist. Die Frontseite dieser Uhr ist 8 x 8 cm groß; sie läßt sich aufstellen oder in ein Schaltpult einbauen und weist Zifferblatt und Zeiger auf, wie wir sie vom großen Vorbild her gewohnt sind (s. Abbildung).

Hinter dem Firmennamen „Cehajo“ verbirgt sich Herr C. H. Jochemko aus Hamburg, der in Heft 12/64 unter dem Titel „Der alte Wecker als Modellbahnuhr“ eine genaue Anleitung gab, wie man zu einer Modellbahnuhr kommen kann (Ergänzung in Heft 14/64 S. 637). Und nachdem sich in der Folgezeit niemand dieser Sache annahm, hat er nun selbst seine eigene Idee aufgegriffen und sie zu unser aller Nutz und Frommen verwirklicht.

Das Zeitverhältnis der Standardausführung beträgt 4 : 1, d. h. eine „Modellstunde“ entspricht einer Viertelstunde. Dieses Zeitverhältnis mag bei kleineren Anlagen durchaus richtig sein, bei etwas größeren — insbesondere bei vielen Rangierfahrten — sollte man jedoch ein Verhältnis von 3 : 1 wählen, bei dem eine Modellstunde also 20 Minuten dauert. Nun, bei Bedarf kann jedes gewünschte Zeitverhältnis (gegen einen gewissen Aufpreis) bestellt werden.

Der Standbügel ist abnehmbar, damit die Uhr besser in ein Schaltpult eingebaut werden kann. Sie ist sofort lieferbar; der Preis beträgt 37.— DM (bei Voreinsendung). Für die Uhr wird 1/2 Jahr Garantie übernommen (mit Garantieschein).



Die besprochene Modellzeituhr, davor der erwähnte Standbügel.

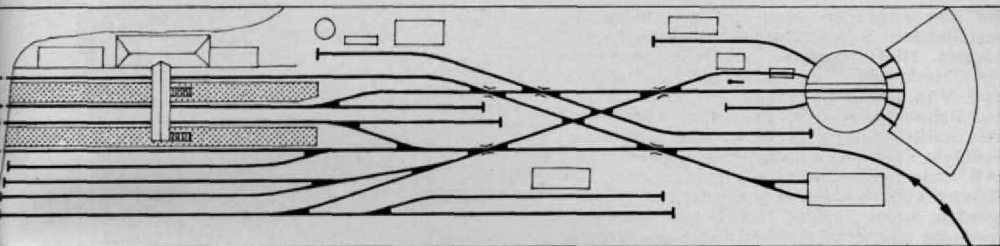


Abb. 1. Gleisplan für einen kleineren Kopfbahnhof an einer eingleisigen Strecke. Zeichnungsmaßstab 1 : 32 für H0; Abmessungen etwa 1 m x 4,30 m. Das Bahnhofsgebäude liegt hier höher, der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt von der Überführung aus.

H. Dannenberg, Bensberg

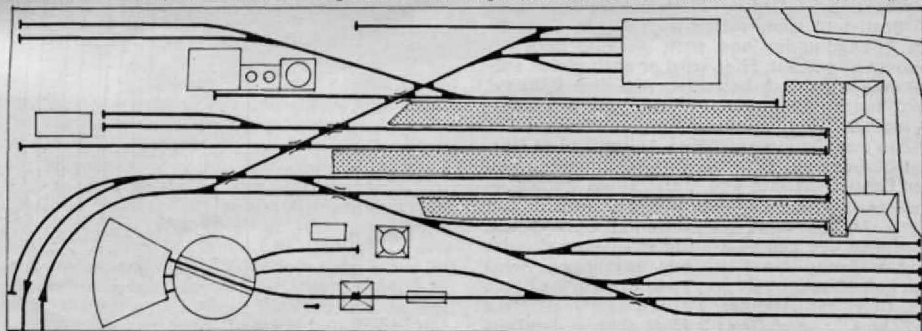
Warum eigentlich keine Kopfbahnhöfe?

Kopfbahnhöfe scheinen sich keiner allzugroßen Beliebtheit zu erfreuen (nicht nur bei der Bundesbahn, sondern auch bei den Modellbahnern), da man nur arg selten einen solchen auf einem Anlagenfoto oder einem Gleisplan zu Gesicht bekommt. Beim großen Vorbild mag die Abneigung verständlich sein, da Kopfbahnhöfe einige Eigenheiten haben, die betriebs-hemmend und kostenverursachend sind. Nun, uns interessieren solche Gesichtspunkte wenig, bietet doch ein Kopfbahnhof einem Modellbahner einiges. Wie Sie sicher schon bemerkt haben, meine ich „richtige“ Kopfbahnhöfe (einer größeren imaginären Stadt) und keine jener kleinen Endstationen von Schmalspur- oder Nebenbahnen (wenngleich letztere auch sehr reizvoll sein können, von wegen der Romantik und die Sachen da). Es mag einmal ganz interessant sein, die Hintergründe dieser Abneigung zu untersuchen. Ich möchte außerdem die verschiedenen Vorzüge darlegen, die den

Reiz dieser Bahnhofform vermitteln und die Sie reizen sollen, sich darüber einmal einige Gedanken zu machen.

Gleismäßig ist ein Kopfbahnhof gegenüber einem Durchgangsbahnhof (bei gleicher Kapazität) etwas umfangreicher (bei der Bundesbahn rechnet man etwa mit der doppelten Anzahl von Gleisen). Im Kleinen sollte man wenigstens zwei bis drei Bahnsteige (das sind vier bis sechs Gleise) vorsehen. Dafür, daß wir in der Breite etwas mehr Platz benötigen, sparen wir in der Länge einiges ein. Es entfällt nämlich das eine Bahnhofsvorfeld mit seinen Weichenstraßen. Als Alternative lassen sich — entsprechende Platzverhältnisse vorausgesetzt — die Bahnsteignutzlängen unter Umständen um einen erklecklichen Betrag vergrößern, was im Hinblick auf maßstäblich lange D-Zugwagen sehr von Vorteil ist. Zu einem richtigen Kopfbahnhof gehören auch eine ganze Reihe von Abstellgleisen (so viele als möglich), auf denen

Abb. 2. Gleisplan eines anderen Kopfbahnhofs, bei dem das Gebäude an der Stirnseite (Kopfbahnsteig) steht. Dieser Entwurf erfordert in der Länge etwas weniger Platz als der erste, da alles etwas ineinander verschoben ist. Es ist ein Dampf- und Ellok-Bw vorgesehen. Zeichnungsmaßstab 1:32 für H0; Anl.-Größe ca. 3,85 x 1,35 m.



die hier endenden oder die neu zusammenzustellenden Zuggarnituren abgestellt werden können. Hinzu kommen noch Gleisanschlüsse für Güterhallen, Freiladegleise, Post, Industrie usw. Von großer Wichtigkeit ist natürlich auch das Bahnbetriebswerk, das entsprechend groß sein sollte, damit die durch den Lokwechsel bedingte Zahl von Lokomotiven behandelt und evtl. untergestellt werden können. Unter Umständen können sogar mehrere Bw's vorgesehen werden, wenn Dampf-, Diesel- und Elloks gemeinsam eingesetzt werden und eine getrennte Behandlung im Großen erforderlich erschiene.

Nun werden Sie sicher sagen: „Soviel Platz, wie hierzu nötig ist, hat doch keiner!“ Nun, ganz so schlimm, wie es zuerst aussieht, ist es ja gar nicht. Man kann schon auf relativ kleinem Platz einen ganz respektablem Kopfbahnhof aufbauen, wie Abb. 1 beweist. Ein Vorteil, ich möchte sagen der Hauptvorteil des Kopfbahnhofs ist der Zwang zum Rangieren. Durch den Lokwechsel, das Bw, die verschiedenen Gleisanschlüsse, Kurswagenumstellung, Zugzusammenstellung und -auflösung ergeben sich vielfältige Möglichkeiten. Die Züge können jetzt nicht mehr lustig Ringelreihen fahren und man ist gezwungen, etwas zu tun. Es wird einem bestimmt nicht mehr langweilig werden. Man ist auch viel eher geneigt, z. B. nach einem Fahrplan zu fahren und sich hinsichtlich vorbildgetreuen Betriebs nach einem bestimmten Vorbild zu richten. Kopfbahnhöfe bringen es außerdem mit sich, daß man viel langsamer und vorbildgetreuer fährt.

In den Abb. 1—3 habe ich drei Gleispläne entworfen. Es sind Teile einer Anlage, die durch weitere Teilstücke — je nach den Platzverhältnissen — mit Strecken bzw. weiteren Bahnhöfen ergänzt werden können. Die Fortsetzung bleibt also Ihrem Raum und Ihrer Phantasie überlassen.

Zur Verdeutlichung der vielfältigen Betriebsabläufe möchte ich einmal an Hand meines Bahnhofsgleisplans (Abb. 9) ein paar Beispiele geben, die dem Vorbild Bahnhof Lindau/Bodensee nachempfunden sind (dessen Gleisplan wir auf S. 307 zum besten geben. D. Red.).

12.38 Uhr. Der P 2025 aus Bregenz läuft auf Gleis 4 ein. Es ist ein VT 95 mit Beiwagen, für den hier Endstation ist. Nachdem die Fahrgäste ausgestiegen sind, stößt er zurück in Gleis 21 am Ellokschuppen und wird bis zum nächsten Einsatz abgestellt. Hier wird er auch gleich aufgetankt und frisch besandet. Auf dem Bahnhof geht indes der Betrieb weiter. Aus den Lautsprechern tönt es: „Achtung, Achtung, der D-Zug aus Genf, planmäßige Ankunft 12.44 Uhr, hat Einfahrt auf Gleis 3. Bitte zurücktreten von der Bahnsteigkante und Vorsicht am Zuge.“

12.44 Uhr. Der erwartete D 93, geführt von einer Ae 6/6, fährt pünktlich auf Gleis 3 ein. Nachdem der Zug zum Stillstand gekommen ist und während die Fahrgäste aussteigen, wird die Lok abgekuppelt und zieht ein kurzes Stück bis zum Prellbock vor.

12.46 Uhr. Auf Gleis 2 läuft soeben der D 94

Abb. 3. Ein größerer, faulderaler Kopfbahnhof — ebenfalls mit einem Dampflok- und Ellok-Bw — mit umfangreichen Gleisanlagen. Ein solcher Kopfbahnhof kann durchaus zu einer größeren (möglichen) Stadt gehören, die sich hinter dem Betrachter befinden kann. Das Empfangsgebäude ist — nach einem amerikanischen Vorbild — als Eckgebäude gedacht. Der Zeichnungsmaßstab ist 1 : 30 für H₀; die Abmessungen einer etwaigen Anlage betragen daher ca. 5,30 x 1,00 m (bei der Drehschleife 1,15 m).

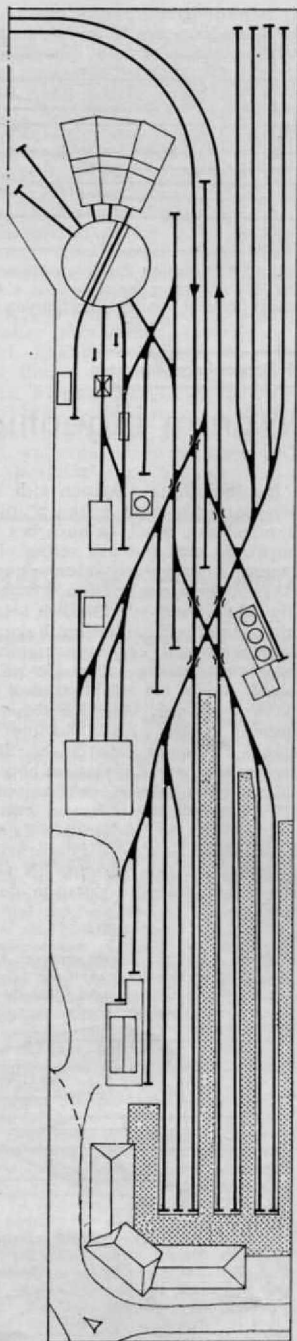




Abb. 4.
Der Verfasser hat
schon seit eh und je eine Vor-
liebe für Kopfbahnhöfe; hier der „Vorgänger“ aus Heft 1/66
(vergleiche Abb. 12).

aus Nürnberg, bespannt mit einer V 200, ein. Am Zugende befindet sich ein Speisewagen, der jetzt in den D 93 eingestellt werden soll. Hierzu kommt von Gleis 22 (welches gleichzeitig Ziehgleis ist) eine E 63 und stellt den Wagen um. Dann wird sie wieder auf Gleis 22 abgestellt. Kurze Zeit später fährt eine E 10 vom Lokwartegleis (mit Einsteigplattformen) an den D 93 und wird angekuppelt. Nach der

Bremsprobe kann das Ausfahrtsignal freigegeben werden.

12.54 Uhr. Abfahrt des D 93 nach München. Die Ae 6/6, die den D 93 brachte, zieht nun bis zum Einfahrtsignal beim Stellwerk vor und setzt sich vor den D 94.

12.56 Uhr. Der D 94 fährt ab in Richtung Zürich. Die V 200, die ihn hierher brachte, begibt sich nun ins Bw, wo sie aufgetankt und besan-