

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 10 / BAND VI 1954

NÜRNBERG

Fragen Sie Frau Irene!

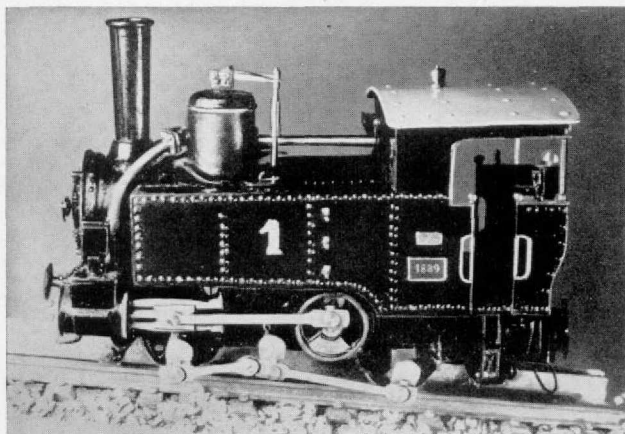
In einer Frauenzeitschrift stand kürzlich folgendes zu lesen:

Mein Mann frönt der Modellbahn-Leidenschaft. Er lebt nur noch für sie. Er hat sich Material beschafft und baut selbst Lokomotiven, Wagen usw. Das Werkzeug ist über meine Möbel verstreut und in der Eitrine unseres Wohnzimmers sind Modelleisenbahnen aufgestellt. Ich habe den Eindruck, daß er mich sehr vernachlässigt, obwohl wir erst einige Jahre verheiratet sind.

Frau Irene antwortet: Ihr Gatte hat eine sehr geruhsame Leidenschaft. Es gibt viele andere, die

demgegenüber das Trinken, das Spiel oder die Frauen vorziehen. Seine kleine sympatische Liebhaberei, die er übrigens mit vielen bedeutenden Männern in der ganzen Welt teilt, sollte für Sie eine Garantie des Glückes sein. Sie sollten ihm keine Szenen wegen Ihrer elektrischen Rivalinnen machen! An Ihrer Stelle würde ich mich dafür sehr interessieren und den größtmöglichen Eifer dabei an den Tag legen. Bitten Sie Ihren Gatten darum, es Ihnen zu erklären. Es gibt nichts Sichereres als eine solche Leidenschaft! (aus „Loco-Revue“)

(Übersetzt von Herrn Dipl. Ing. Leutloff, Östrich/Rhg.)

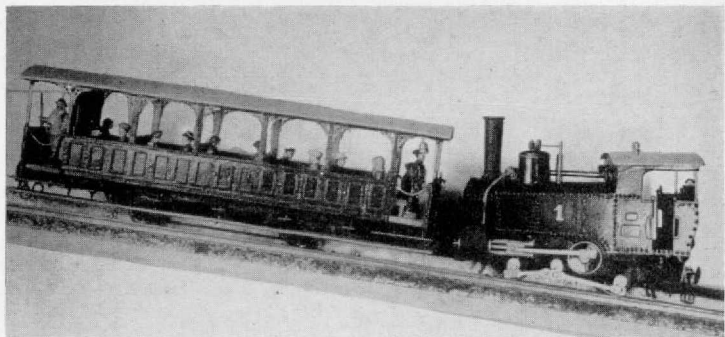


○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Bergauf geht's....

... mit der Modellbauerei des Herrn F. Walch, Solbad Hall/Tirol! Das Erstlingswerk im Lokbau war dieses I-Modell der 1888 erbauten Zahnradbahn Jenbach/Tirol-Achensee. Führerhaus, Kessel und Wasserkasten sind dunkelgrün, Rauchkammer, Schornstein u. Rahmen mattschwarz, Triebwerk vernickelt.

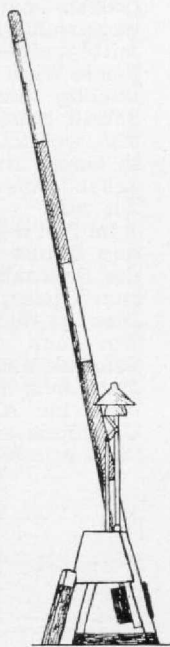
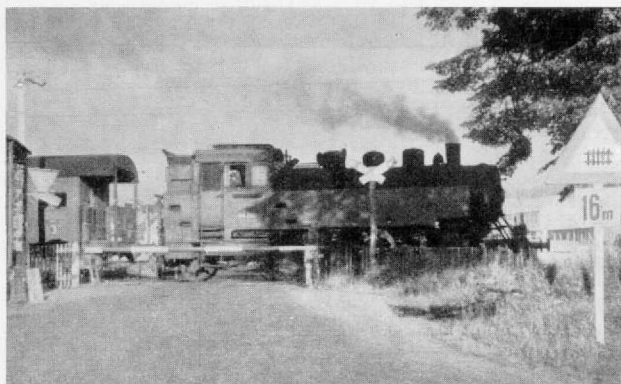
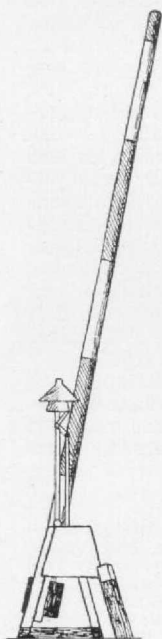
Den ebenso schmucken Wagen mit seinen 500 g schaffte die 1320 g schwere Lok verschweisst auf einer Steigung von 45 Grad. Ob eine H0-Zahnradlok dies zu schaffen vermag, bezweifelt Herr Walch. Wer tritt den Gegenbeweis an?



○ ○ ○ ○ ○ ○

Heft 11/VI ist am 31. August bei Ihrem Händler!

BAHN- SCHRANKEN



von WeWaW

Mit eines der nettesten und anziehendsten Attribute des Bahnbetriebes — wenigstens von unserer Warte aus gesehen — ist die Bahnschranke. Der rot-weiß gestrichene Schlagbaum mit seinem Gitterwerk, die Glocke, die Winde, der Anstrahler und das meist dabei stehende Bahnwärter- oder Stellwerkshäuschen geben — im Verein mit der Straßenkreuzung und etwaigen Baumgruppen — ein malerisches Motiv ab, dessen Reiz durch die rein mechanische Funktion des Schrankenschließens und -öffnens noch erhöht wird. Kein Wunder, daß kein Modellbahner auf die Bahnschranke verzichten will und versucht, einen oder auch zwei beschränkte Wegübergänge auf seiner Anlage unterzubringen.

Nun unterliegt auch die Bahnschranke Vorschriften, denn bei einem so großen Betrieb wie die DB muß alles und jedes geordnet und bestimmt werden. Wer also vermeint, auf seinem Streckenplan mit zwei Strichen die Lage einer Bahnschranke richtig fixiert

zu haben, hat meist schon den ersten Fehler begangen (wie Sie gleich merken werden). Wir wollen daher wieder einmal einige Unklarheiten beseitigen und Sie über einiges informieren, was Ihnen sicher zum größten Teil unbekannt ist.

Die Schranken werden in zwei Gruppen eingeteilt, und zwar in:

Gruppe A: gleichschlägige Schranken
und
Gruppe B: gegensschlägige Schranken.

Bevor wir näher darauf eingehen, müssen wir uns erst noch einige Begriffe zu Gemüte führen, wie sie aus Abb. 2 hervorgehen. (Bitte umblättern!)

Nunmehr wird Ihnen verständlich sein, wenn wir sagen, daß gleichschlägige Schranken in der Regel nur bei eingleisigen Strecken verwendet werden, wenn die Sperrlänge nicht mehr als 6,1 m beträgt (Abb. 3-5). „In der Regel“ bedeutet, daß es auch Ausnahmen gibt, und das ist der Fall in Abb. 6: Bei Schranken mit einer

großen Sperrlänge können diese auch gegenschlägig aufgestellt werden, damit eventuell auf die Schranke wirkende Winddrücke die Bedienung nicht unnötig erschweren. Diese DB-Vorschrift haben wir schon einige Male als „wohlfeile Ausrede“ benutzt, wenn in einem Streckenplan mal „aus Versehen“ eine solche Schranke gezeichnet war!

Im Fall der Abb. 3 kreuzen sich Bahn und Straße in einem rechten Winkel, die Schrankenbäume liegen parallel zum Gleis und senkrecht zur Straße. Dies ist die idealste Lösung! Bisher war man darauf bedacht, daß die Schrankenbäume möglichst parallel zum Gleis liegen. (Diese Forderung ist auch bei Abb. 4 erfüllt.) Wo es die Umstände erfordern, kann die Schranke aber auch nach Abb. 5 angeordnet

Wärter hat ja die Möglichkeit, die Straßenbenutzer auf seiner Gleisseite durch Zuruf o. dgl. zu warnen. Das Gleiche gilt für die Anbringung der Glocke bei Schranken der Gruppe A.

In besonderen Fällen werden Doppelschranken angeordnet (Abb. 11-13). Dies ist der Fall, wenn entweder die Sperrlänge zu groß oder für den Fußgängerverkehr eine besondere Schranke vonnöten ist. Letzteres kann eintreten, wenn auf den gesperrten Gleisen viel Rangierverkehr herrscht. Bei der Abb. 13 gilt „a“ als Straße, „b“ als Fußgängerweg. Die kleinere Schranke kann zwischen den einzelnen Rangierfahrten kurzzeitig geöffnet werden.

Wie die Schranken zum Beispiel bei einer unmittelbaren Straßenabzweigung angeordnet werden, demonstriert Abb. 14. Auch dieser Sonderfall wird

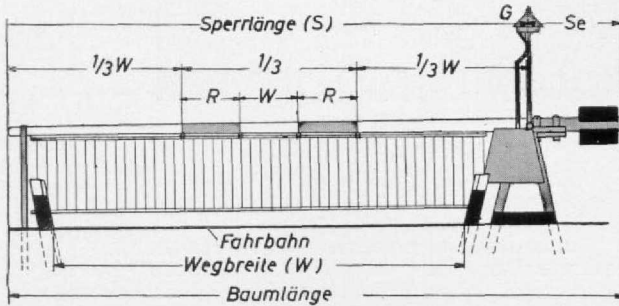


Abb. 2, aus der die verschiedenen Begriffe, wie Sperrlänge, Wegbreite usw., hervorgehen.

Im übrigen handelt es sich um eine Schranke, wie sie bis dato wohl fast überall noch anzutreffen ist.

Die neue Ausführung einer Schranke demonstriert Abb. 15. Beachten Sie auch den abweichenden Rot-Weiß-Anstrich!

werden: Die Schrankenbäume liegen hier zum Beispiel senkrecht zur Strassenachse — ein Fall, wie er bisher selten war, heute aber als Regel angestrebt wird. (Siehe Schlußbemerkung.)

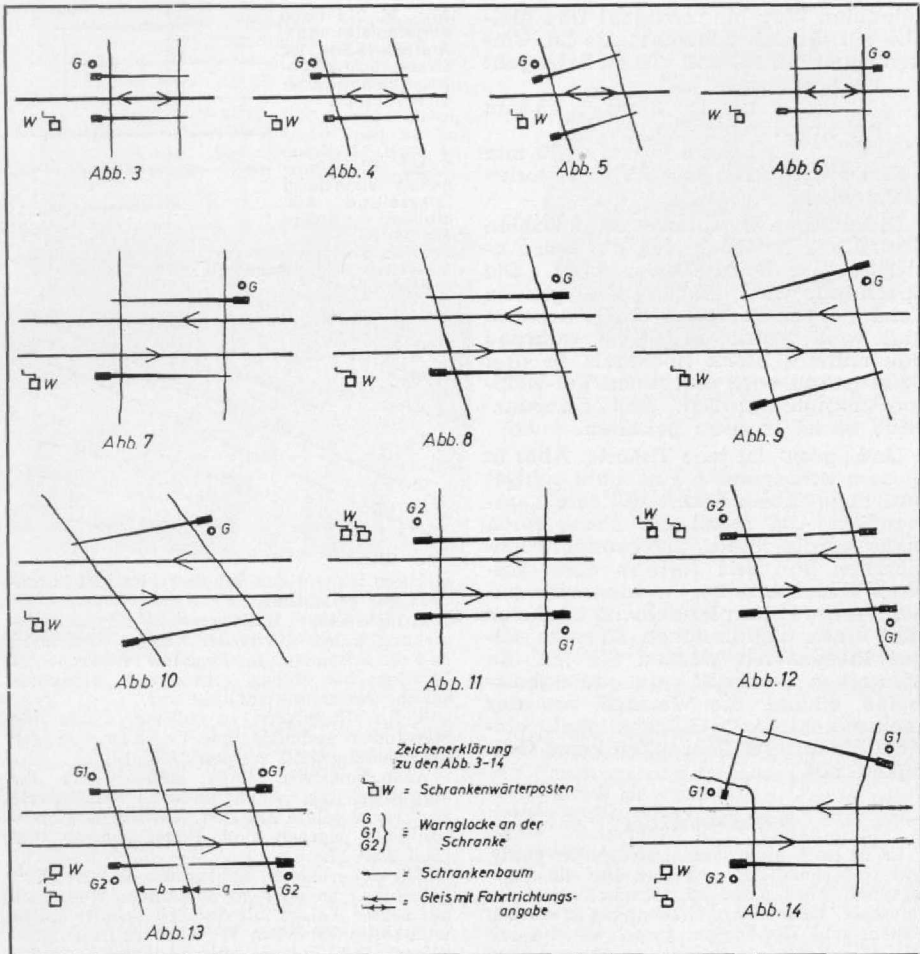
Die gegenschlägigen Schranken sind für alle 2- und mehrgleisigen Übergänge vorgesehen. Ein Teil der möglichen Anordnungen zeigen die Abb. 7-10. Grundsätzlich gilt hier, daß sich jeder Schrankenbaum jeweils in Fahrtrichtung des benachbarten Gleises senken muß, damit bei einer eventuellen Beschädigung eines Schrankenbaumes eine möglichst geringe Behinderung des Zugverkehrs eintritt.

Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang, daß sich die Glocke „G“ stets auf der vom Bahnwärter entfernteren Schranke befinden muß; der

in der Praxis wenig zu finden sein. Sollten dem einen oder anderen Leser solche ausgefallenen Schranken „begegnet“, so möge er sie „abschießen“ und uns die Fotos einsenden!

Hinsichtlich der Glockenanordnung in den Fällen 11-14 wäre folgendes zu sagen: Hat der Schrankenwärter seinen Platz unmittelbar neben der Schranke bei „W“, so genügen die Glocken „G 1“. Werden die Schranken jedoch von einem Stellwerk aus bedient, so sind sicherheitshalber auch noch die Glocken „G 2“ anzubringen. (Es könnte ja sein, daß infolge des Verkehrslärms die Glocke auf der anderen Seite nicht gehört werden kann.)

Ganz interessant, nicht wahr? — Doch nochmals zurück zu Abb. 2. Damit Sie Ihre Schranken richtig planen



können, möchten wir Ihnen noch einige Grundmae angeben. Sperrlänge S errechnet sich ganz einfach nach der Formel

$$S = W + 0,6 \text{ m.}$$

Die entscheidende Größe ist also die Wegbreite W, während der Zuschlag von 0,6 m als Mindestmaß ohne weiteres überschritten werden kann.

Bei der DB ist die kleinste Sperrlänge (für einfache Schranken) = 2,6 m, die

größte = 13,6 m, so daß sich mittels Doppelschranken Wegbreiten von rund 26 m sperren lassen. Bei uns kommt es nicht so genau darauf an, denn entweder richtet sich die Schranke nach unseren Wegen oder der Weg wird nachher entsprechend verbreitert oder schmäler gemacht. Die obige Formel sollte jedoch im Endeffekt zum (optischen) Ausdruck kommen, das heißt also: Die Schranke darf nicht mitten im Weg stehen oder unnatürlich lang über einen zu

schmalen Weg hinausragen! Das gleiche gilt für das Schwanzende Se. Umgerechnet auf H0 soll dieses betragen:

- bei Sperrlängen „S“ bis zu 8 cm = 13 mm
- bei Sperrlängen „S“ bis zu 15 cm = 15 mm

Für Doppelschranken gilt Vorstehendes sinngemäß.

Die übrigen Buchstaben und Zahlen der Abb. 2 beziehen sich auf den Anstrich des Schrankenbaumes. Die Sperrlänge wird dabei in drei gleiche Teile aufgeteilt. Teil 1 und 3 werden glatt weiß gestrichen ($\frac{1}{3}$ W), während das mittlere Stück nochmals in drei Teile geteilt wird und einen Rot-weiß-rot-Anstrich aufweist. Das Schwanzende Se ist in grau gehalten.

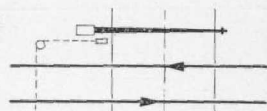
Und „grau“ ist jede Theorie. Aber in diesem vorliegenden Fall nicht schwer und ohne Geistesakrobatik leicht anwendbar. Um Ihnen die Sache noch mehr zu erleichtern, insbesondere hinsichtlich Bau und Antrieb einer solchen Bahnschranke, werden wir anhand eines netten Modells im nächsten Heft einen ausführlichen Bauplan folgen lassen. Wir werden Sie „in die Schranken weisen“, da ausnahmsweise einmal die Weisheit von der „schrankenlosen“ Glückseligkeit hinsichtlich unserer Schranken keine Gültigkeit hat...

Schlußbemerkung

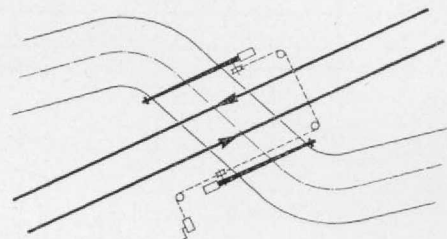
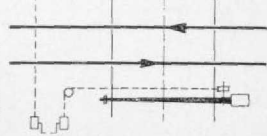
Es ist noch nicht einmal alles mehr gültig, was vorstehend zu lesen war. Um die Gelegenheit aber nicht zu verwirren und im Interesse einer klaren Trennung zwischen Neuem und Bisherigem, fügen wir die seit letztem Herbst vorgesehenen Neuerungen hinten:

1. Die Schranken erhalten nunmehr ein zusätzliches Rückstrahlband (siehe Abb. 15), das mit einer besonderen Rückstrahlfarbe ge-

Abb. 16. Die neue Regelaufstellung: Antrieb rechts der Straße, Schrankenbaum senkrecht zur Straßenachse.



↓ Abb. 17. Keine Regel ohne Ausnahme: Wenn durch linksseitige Aufstellung bessere Sichtverhältnisse auf den geöffneten Schrankenbaum bestehen, so ist diese Anordnung zu wählen.



strichen ist und das Scheinwerferlicht besonders gut reflektiert.

2. Mit dieser Maßnahme in direkter Beziehung stehen dürfte der heutige Grundsatz, daß die Schranken im Regelfall senkrecht zur Straßenachse stehen sollen, was bisher als seltene Ausnahme zulässig war.

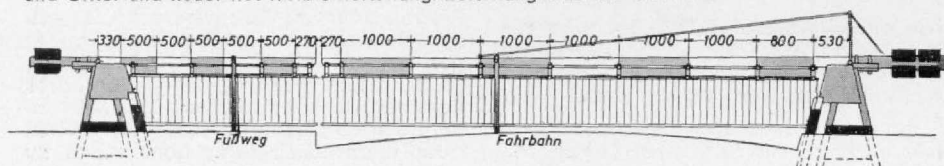
3. Im Gegensatz zu bisher sollen die Schranken grundsätzlich rechts von der Straße aufgestellt werden (Abb. 16).

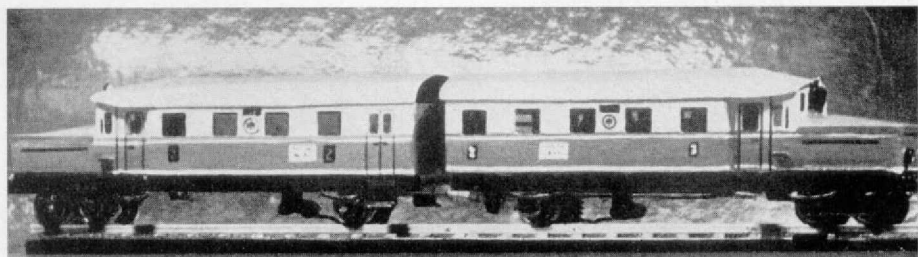
Ausnahmsweise links stehen darf die Schranke nur, wenn dadurch verbesserte Sichtverhältnisse auf den geöffneten Schrankenbaum gegeben sind. Einen solchen Fall zeigt Abb. 17.

Wir überlassen es Ihnen, ob Sie Ihre Schranken so oder so aufstellen. Wer auch auf seiner Anlage mit der Zeit Schritt halten will, sollte die neuen Vorschriften nicht ignorieren. Die übrigen halten es mit den im Hauptartikel aufgezeigten Bestimmungen.

Im Bauplan des nächsten Heftes bringen wir beide Schrankenausführungen, um jedem gerecht zu werden!

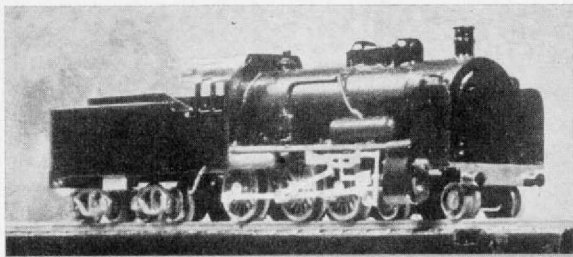
Abb. 15. Eine Doppelschranke neuester Ausführung mit Rückstrahlblechen zwischen Schrankenbaum und Gitter und neuer Rot-Weiß-Unterteilung. Zeichnungsmaßstab ca. 1:110.





Ein **TT-Fanatiker**

— nach seinen eigenen Worten —
ist Herr Diekmann aus Oberhausen. Als Anreiz für alle „TT-ler“ sandte er uns diese beiden Bilder seiner Erstlings-Werke. Der Speicher-Triebwagen im oberen Bild (nach Miba-Bauplan in Heft 6/7) wird über ein Schneckengetriebe und die Lok der Reihe 24 (rechts) über ein Stirnradgetriebe angetrieben.



Stadt und Land - beieinander'

... finden Sie auf den folgenden zwei Seiten. Die beiden Bilder lassen die einander gegenüberstehenden Vorteile und Schönheiten beider Modellbahn-Vorwürfe erkennen. Einerseits die vielfältigen Möglichkeiten der Nachbildung des Großstadtverkehrs (Trolleybus und Strassenbahn) in Verbindung mit einem richtig angelegten Bahnhof für den Eisenbahn-Verkehr, andererseits das „Sich-aufs-Land-versetzt-fühlen“ im Rahmen einer etwas großzügig angelegten Streckenführung. Je nach dem eigenen Geschmack wird man sich die eine oder andere Auffassung zu eigen machen, und deshalb bringen wir auch diese beiden Bilder in Verbindung mit den Ausführungen auf den Seiten 390 - 394. Das linke Bild zeigt einen Ausschnitt aus der 4,50 x 2,50 m großen Ausstellungsanlage der Fa. Wiedling, München, während das rechte Bild aus den „Model Trains“ entnommen ist: die Anlage des Toronto Metropolitan Model Railroad Club.



Vis-à-Vis vom Wendelstein ..

... so heißt ein bekannter Schlager, und auf den besagten Wendelstein fährt das Vorbild dieses Modells: die Wendelstein-Zahnradbahn. Dieses Modell — in Baugröße 0 — war auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München in Betrieb zu sehen.

