Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift

MIBA-VERLAG NR. 3 / BAND VI 1954 NÜRNBERG

? ? ? ? Quiz-Fragen ? ? ? ?

1. **Wieviel der gesamten Erdbewohner hat die Buba im Jahre 1953 gefahren? Den 100. Teil, den 10. Teil, die Hälfte?**
2. **Wieviel von diesen Fahrgästen sind durch Verschulden der Buba tödlich verunglückt? 1, 100, 1000 oder mehr?**
3. **Der Tender einer Schnellzug-Lok faßt bis zu 38 Kubikmeter Wasser. Wie weit reicht diese Menge? Von Frankfurt nach Köln, von Frankfurt nach Düsseldorf, von Frankfurt nach Hamburg?**
4. **Wieviel Expreßgutkarten werden so in einem Jahr bei der Buba benötigt? 400000, 4 Millionen oder 40 Millionen!**
5. **Wieviel Personen (insgesamt) sind bei der Buba beschäftigt? 50000, 500000, 1 Million oder mehr?**

Bitte erst etwas knobeln oder raten, ehe Sie die richtigen Antworten auf Seite 108 nachlesen!

diE NÄrrischEn TAge

sind zwar schon (endlich oder leider!) vorbei, wenn Sie dieses Heft in Händen halten, aber nachdem es sich bei den närrischen Schnappschüssen um eisenbahnverbrämte

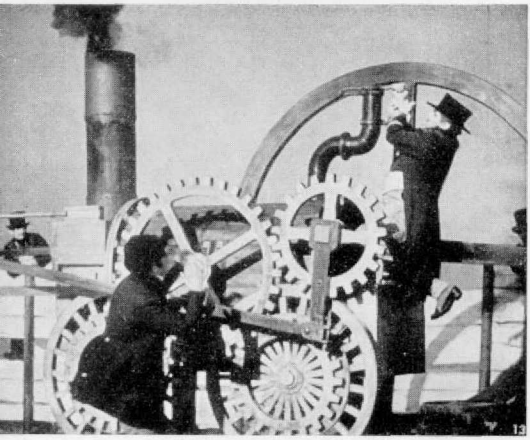
Faschingserinnerungen handelt, möchten wir sie Ihnen als nachträgliches Dessert nicht vorenthalten. Außerdem sind sie ein Zeichen dafür, daß die Bundesbahn auch Scherz versteht: Sie hat den überdimensionalen „MainzerSchwellköppe" noch nicht mal den doppelten Fahrpreis abverlangt! Der drohende Finger des Harlekin gilt daher auch nicht dem freundlichen Schaffner, sondern dem „Großkopfeten", auf daß er dem Schaffner nicht zu schaffen mache, da er es doch nicht geschafft hätte, im Wagen Platz zu schaffen für diesen Gipskopf . . . !

Außergewöhnlich: Die Miba bespricht einen außergewöhnlichen Film:

„Das Stahltier"

Die Zahl der Filme, in denen die Eisenbahn ein untermalendes oder spannungerhöhendes Requisit darstellt, zählt nach vielen Hunderten, aber es gab eigentlich noch keinen, der sich das „Dampfroß" zum Hauptthema nahm. Nun ist in diesen Tagen in verschiedenen Städten ein sogenannter Kulturfilm angelaufen, der den Titel „Das Stahltier" trägt und eine geradezu spannende Vorgeschichte besitzt: Er wurde bereits 1935 unter grossem Kostenaufwand gedreht, kurz vor der Uraufführung — aus heute unerklärlichen Gründen — verboten, war dann verschollen und wurde erst vor kurzem wieder entdeckt — in Paris! Nach einer Neubearbeitung konnte er nun der Öffentlichkeit zur Kenntnis gegeben werden.

Wir haben Gelegenheit gehabt, den Film bereits zu sehen und können uns demnach ein Urteil erlauben. Er dauert rund ¾ Stunden und stellt im Grunde genommen eine filmische Symphonie dar, für die das „Stahltier" als willkommenes und wirkungsvolles „Mittel zum Zweck" dient. Das Attribut „Entfesselte Kamera" ist teilweise wirklich zutreffend, zu der Peter Kreuder die passende Tonmalerei lieferte. In der Tat ein Film mit Effekt, nur nicht das, was wir Eisenbahnfreunde vielleicht gern gesehen hätten: Das Wer-



Eine Szene aus dem Film. - Gleich werden sie in die Luft fliegen - die Zahnradlokomotive aus dem Jahr 1803 samt ihrem Konstrukteur Trevithik (im Film unverständlicherweise „James Water" genannt!)

den des „Dampfrosses" von den ersten Anfängen an bis zur Jetztzeit. Gewiß, der Blick in die Kinderstube der Eisenbahn ist gewährt — man erlebt die „Roket", den „Adler", sogar Cugnots Dampfwagen rumpelt fauchend und dampfend über die Leinwand, um schließlich an der berühmten Steinmauer zu zerschellen — aber der Übergang zur Jetztzeit ist zu abrupt und wenn auch die bayerische S 3/6 geschniegelt und lackiert eine effektvolle Filmschauspielerin für die symphonische Klang- und Bild-Komposition abgibt, so ändert es nichts an der Tatsache, daß das Filmende ziemlich plötzlich und unerwartet kommt — und viel zu früh!

Wenn Aribert Mog als einziger Darsteller im Vorspann angeführt ist, so bedeutet das keineswegs, daß er der einzige Akteur ist. Die historischen Szenen sind malerisch, zum Teil sogar spannend dargestellt und der Regisseur Zielke scheute sich nicht, sogar eine Mordszene mit einzufügen, die aber u. E. hätte entfallen können. Die Kamera hat ungeahnte Einfälle mit zum Teil ungewöhnlichen und nie geschauten Einstellungen, was umso bemerkenswerter ist, als diese Aufnahmen schon vor 20 Jahren entstanden!

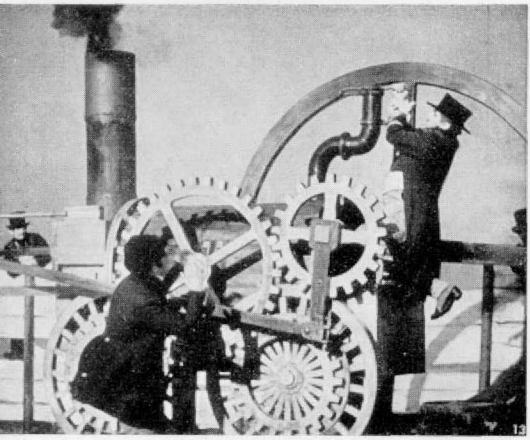
Der (wohl überall) beigegebene Farbfilm der Bundesbahn „Schwarzwaldfahrt" bringt wundervolle Zugaufnahmen in noch wundervollerer Natur und eine Charakterisierung des Schwarzwaldes, die sogar einem angestammten Badener manch Neues aufzeigt.

Alles im allem: 1½ Stunden, die eine Matinée wirklich wert sind! *WelWalW*

Nicht aus Stahl . . .

. . . sondern aus 0,4-Messingblech schuf Herr Gerhard Rieß, Nürnberg, das H0-Modell eines älteren Nürnberger Straßenbahnzuges (TW 621, BW 305 und BW 326)

Heft 4/VI ist am 27. März bei Ihrem Händler!



Eine Szene aus dem Film. - Gleich werden sie in die Luft fliegen - die Zahnradlokomotive aus dem Jahr 1803 samt ihrem Konstrukteur Trevithik (im Film unverständlicherweise „James Water" genannt!)

den des „Dampfrosses" von den ersten Anfängen an bis zur Jetztzeit. Gewiß, der Blick in die Kinderstube der Eisenbahn ist gewährt — man erlebt die „Roket", den „Adler", sogar Cugnots Dampfwagen rumpelt fauchend und dampfend über die Leinwand, um schließlich an der berühmten Steinmauer zu zerschellen — aber der Übergang zur Jetztzeit ist zu abrupt und wenn auch die bayerische S 3/6 geschniegelt und lackiert eine effektvolle Filmschauspielerin für die symphonische Klang- und Bild-Komposition abgibt, so ändert es nichts an der Tatsache, daß das Filmende ziemlich plötzlich und unerwartet kommt — und viel zu früh!

Wenn Aribert Mog als einziger Darsteller im Vorspann angeführt ist, so bedeutet das keineswegs, daß er der einzige Akteur ist. Die historischen Szenen sind malerisch, zum Teil sogar spannend dargestellt und der Regisseur Zielke scheute sich nicht, sogar eine Mordszene mit einzufügen, die aber u. E. hätte entfallen können. Die Kamera hat ungeahnte Einfälle mit zum Teil ungewöhnlichen und nie geschauten Einstellungen, was umso bemerkenswerter ist, als diese Aufnahmen schon vor 20 Jahren entstanden!

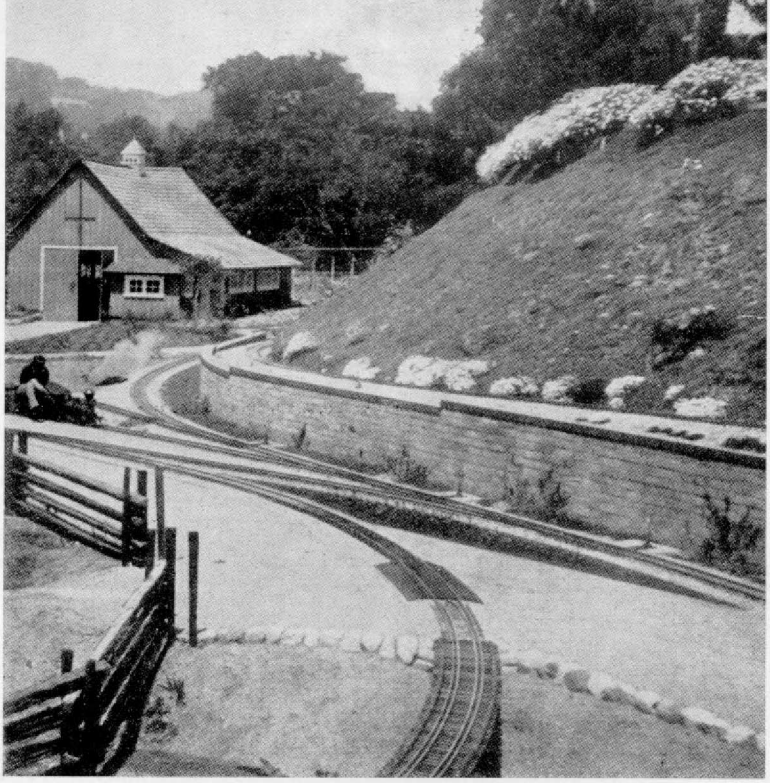
Der (wohl überall) beigegebene Farbfilm der Bundesbahn „Schwarzwaldfahrt" bringt wundervolle Zugaufnahmen in noch wundervollerer Natur und eine Charakterisierung des Schwarzwaldes, die sogar einem angestammten Badener manch Neues aufzeigt.

Alles im allem: 1½ Stunden, die eine Matinée wirklich wert sind! *WelWalW*

Nicht aus Stahl . . .

. . . sondern aus 0,4-Messingblech schuf Herr Gerhard Rieß, Nürnberg, das H0-Modell eines älteren Nürnberger Straßenbahnzuges (TW 621, BW 305 und BW 326)

Heft 4/VI ist am 27. März bei Ihrem Händler!



1,5 km kann Walt Disney abfahren, ohne zweimal auf das gleiche Gleis zu stoßen!

Walt Disney

siehe auch Titelbild und Rückseite

— der Schöpfer der „Micky Maus", von „Bambi" und „Schneewittchen" —

als Miniaturbahn-Liebhaber

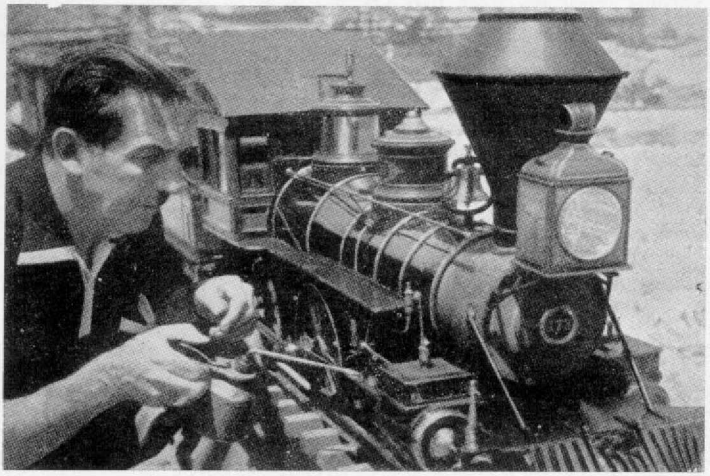
Es gereicht uns wirklich zu hoher Ehre, einen so berühmten Zeitgenossen wie Walt Disney zu unserer „Gilde" zählen zu können! Gewiß, er besitzt heute — seinen Möglichkeiten entsprechend — eine respektable Gartenbahn, aber auch bei ihm „fing es einst ganz harmlos an" — mit einer Lionel-Bahn! Und lange Zeit vergnügte er sich damit, zur Erholung von seiner anstrengenden Arbeit, H0-Modelle aus „kits" zusammenzubauen. Als er dann aber eines Tages eine richtig dampfende Gartenbahn zu Gesicht bekam, war es um ihn geschehen: eine solche mußte her, koste es, was es wolle! Und so entstand der Plan zu der „Carolwood-Pacific-Eisenbahn" im Baumaßstab 1:8 und mit der entsprechenden Spurweite von 18,4 cm. Es ist bezeichnend für Walt Disney, daß er für seine erste Lok einen besonders schönen und typischen „Old-Timer" aus dem Jahr 1872 zum Vorbild nahm. (Auch die zweite, im Bau befindliche Maschine — eine 2' C — ist ein Lok-Veteran!). Als sein Gartenbahn-Vorhaben „ruchbar" ward, entdeckte er urplötzlich unter seinen engsten Mitarbeitern eine ganze Reihe von „Modellbahnern!" So ist es nicht verwunderlich, daß der Bau der Fahrzeuge sowie der Strecke mit Eifer und Schwung betrieben wurde. Am 24. Dezember 1949 setzte man die „Lilly Belle" (wie die Lok zu Ehren von Frau Disney getauft wurde) erstmals unter Dampf und startete die erste Fahrt auf einem Ver-

suchsoval in einem der Tonstudios. Bei einem Gewicht von 115 kg zieht die Lok einen 1,3 Tonnen schweren Zug mit 9 km/h-Geschwindigkeit. Innerhalb eines Nachmittags „verzehrt" sie so zwischen 5 und 7 kg Anthrazit-Kohle!

Walt Disney ließ es sich als „Modellbahner aus Passion" nicht nehmen, überall selbst Hand anzulegen und machte seine „Gesellenprüfung" (in seiner werkeigenen Werkstatt), indem er eine Reihe schwieriger Teile selbst an der Drehbank fertigte. Oh, er kann noch viel mehr: fräsen, schweißen, löten, praktisch sämtliche Metall- und Holzarbeiten, sowie zeichnen und konstruieren! Das Modell eines Zugführerwagens (nach unseren Begriffen: Packwagens) versah er höchst eigenhändig mit Sitzbänken, Kleiderschränken, Hängelampen, Heizofen, Waschbecken. maßstabgerechten Zeitungen, wie überhaupt seine ganze Bahn ein maßstabgetreues Abbild des großen Vorbildes darstellt! Auch die Gleise sind wie im Großen verlegt und eingeschottert. Die Kurvenradien der Strecke betragen übrigens zwischen 14 m und 31 m! 11 signal- und weichengesteuerte Blockstrecken sollen später einen unfallfreien Betrieb mit 2-3 Zügen gewährleisten!

Das ist nun Walt Disney, wie ihn die Welt nicht kennt, und er wird uns durch sein „hobby", das auch das unsere ist, nur noch liebenswerter! Als großer Künstler weiß er noch besser als „gewöhnliche Sterbliche" um den erholsamen Sinn einer Liebhaberei, und so wollen wir ihm seine feudale Miniaturbahn nicht neiden, sondern von Herzen gönnen!

* * *



Unsere Bilder zeigen: Titelbild: Walt Disney — wie er leibt und lebt — läßt sich von seiner „Lilly Belle" spazieren fahren — vorbei an einem seiner Studios!

Bild Seite 84 läßt die groß-„zügige" Streckenverlegung erkennen.

Diese Seite oben: Das Ölen der Maschine ist eine ernste Angelegenheit. Walt Disney erledigt sie mit Gewissenhaftigkeit!

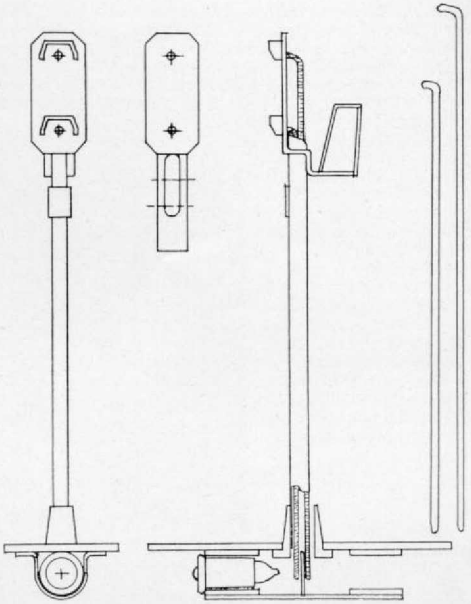
Nebenstehend: Auch eine großspurige Miniaturbahn muß ordentlich verlegt sein! Walt Disney prüft mit einer selbstgefertigten Spurlehre nach und scheint einen (Schotter-) Stein des Anstoßes gefunden zu haben!

* * *

Wir danken dem liebenswürdigen französischen Verleger Girod-Eymery für die freundliche Überlassung der Fotos und wir verweisen französisch sprechende Leser bei dieser Gelegenheit auf seine ausgezeichnete Modellbahnzeitschrift „Modèles Ferroviaires" (zu beziehen über unseren Verlag)!

Eine einfache Lösung des Lichtsignal-Problems . . .

.... schuf Herr A. Lehmann, Berlin-Lichterfelde, und wir wollen nicht verheimlichen, daß sein Beitrag seinerzeit den letzten Anstoß gab, uns eingehender mit den Lichtsignalen zu befassen. Was Ihnen seinerzeit unklar gewesen wäre — sein Verzicht auf „Notrot" und teure Kleinstglühlampen — wird Ihnen heute nur allzu verständlich erscheinen. Wenn Herr Lehmann beim Einflügelsignal also ohne weiteres mit „rot" und „grün" auskommt und diese Vereinfachung bei einfachen Bahnhofsverhältnissen genügen mag, so bleibt die Anfertigung der komplizierten Signale nach seiner Methode allerdings offen. Die Verwendung von Glasstäbchen als Lichtträger erlaubt zwar, das Signal sehr zierlich zu halten, aber die Lichtwirkung ist auch wesentlich geringer als bei Direktbeleuchtung mittels Kleinstlämpchen. Nichts desto trotz wollen wir Ihnen seine Methode zur Kenntnis geben — schon „ehrenhalber." D. Red.



H0-Zeichnung des Lehmann'schen Lichtsignals

Der Lampenschild wird aus 0,5 mm Messingblech geschnitten und gebogen. Den Mast fertigte ich aus U-Profil von einem alten Regenschirm. Die alte Farbe wird abgebrannt, das Profil blank geschmirgelt (auch innen!), auf die richtige Länge gebracht und mit dem Lampenschild verlötet. Dann werden die Blenden und der Korb (0,5 mm Kupferdraht) angelötet.

Die Bodenplatte aus 1 mm Messingblech erhält in der Mitte ein Loch, in das eine konisch zugefeilte Buchse eingepreßt und verlötet wird. Das konische Ende wird etwas breit gedrückt, so daß der Mast gerade hineinpaßt. An der Unterseite muß die Buchse etwas eingesägt werden, damit die Trennwand des Lampenkastens gut hineinpaßt.

Der Lampenkasten entsteht aus Weißblech. Dieses wird um zwei Messingröhrchen, die als Fassung für die Steckbirnchen dienen, herumgebogen und mit diesen verlötet. Nachdem in der Mitte noch eine Trennwand eingesetzt wurde, kann dieses Lampengehäuse mit der Bodenplatte verlötet werden.

Etwas schwieriger ist das Biegen der Glasstäbchen. Diese beschaffen wir uns bei einem Glasbläser oder Optiker (Thermometerröhrchen). Zum Erwärmen des Glases eignet sich am besten die Sparflamme eines Bunsenbrenners oder die Tinnol-Lötlampe mit Blasrohr (Heft 16/IV).

Nach dem Biegen werden die Glasstäbchen zugeschnitten und die Schnittstellen in der Flamme rund geschmolzen. Es gehört etwas Übung dazu und es wird beim erstenmal wohl ein Glas kaputt gehen. (Mit Plexiglas geht es besser!) Beim Einpassen der Glasstäbchen müssen die Bohrungen im Lampenschild vielleicht etwas erweitert werden. Ein aus Silberpapier gedrehtes und über den längeren Glasstab geschobenes Röhrchen muß nach dem Einbau von der Trennwand bis zum Lampenschild reichen.

Nun wird das Signal — mit Ausnahme der Innenseite des Mastes — schwarz gestrichen und nach dem Trocknen der Farbe der kürzere Glasstab eingesetzt. Über diesen drückt man einen 3 mm breiten Silberpapierstreifen, der ebenfalls von der Trennwand im Lampenkasten bis zum Lampenschilde reichen muß. Dann setzt man den langen Glasstab ein, der am oberen Mastende mit einem dünnen Draht befestigt wird und streicht das Silberpapier vorsichtig schwarz an. Es ist dabei besonders darauf zu achten, daß keine schwarze Farbe an das Glas kommt, da sonst die Lichtwirkung wesentlich herabgesetzt wird.

An die Vorderseiten der Glasstäbchen wird unter den Blenden noch die entsprechende Farbfolie aufgeklebt. Damit ist das Signal fertig und kann eingebaut werden.

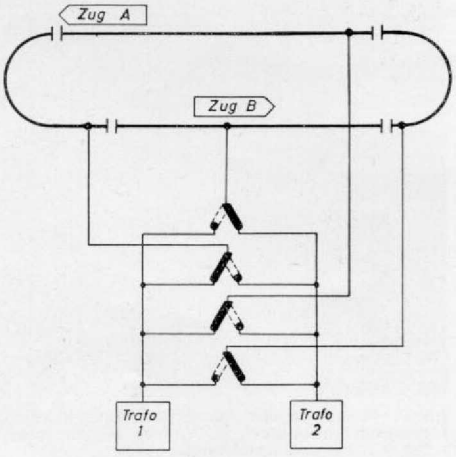
A. Lehmann, Berlin-Lichterfelde.

Vereinfachte Z-Schaltung für Zweizugbetrieb

von B. Ruff
Müllheim/Baden

Die üblichen Zweizugschaltungen mit Dreileitergleis, Oberleitung oder Sperrzellen genügen, solange man nicht mehr als zwei Loks besitzt. Werden es mehr, dann beginnen die Schwierigkeiten. Dann kann man z. B. auf Oberleitungsgleis außer einer Ellok wohl nacheinander verschiedene Dampfloks fahren lassen, niemals aber noch zwei Dampfloks gleichzeitig. Ähnlich ist es bei den anderen Systemen.

Volle Freizügigkeit in der Verwendung beliebig vieler Triebfahrzeuge gewährt dagegen die Z-Schaltung, die im übrigen für alle Stromarten verwendbar ist. Z-Schaltungen für Vielzugbetrieb wurden in dieser Zeitschrift wiederholt beschrieben. Sie erfordern ziemlich verwickelte Schaltungen mit Kontrollampen usw. Beschränkt man sich aber auf Zweizugbetrieb, dann wird die Z-Schaltung außerordentlich einfach, übersichtlich und billig, zumal man dann auch mit nur zwei Stromquellen (Trafo mit Regler und gegebenenfalls Gleichrichter) auskommt. Dabei bleibt der Vorzug erhalten, daß man beliebig viele Triebfahrzeuge einsetzen darf, von denen allerdings immer nur zwei gleichzeitig fahren können, während die übrigen auf abschaltbaren Gleisen stehen.



Zwei gleichzeitig fahrende Züge dürften aber fast immer genügen. Man kann hiermit die meisten Betriebsvorgänge einer Eisenbahn nachbilden, so die Kreuzung zweier Züge auf ein- oder zweigleisiger Strecke, das Überholen, den Zuganschluß in einem Knotenpunkt, gleichzeitigen Rangier- und Zugbetrieb usw. Eine Vielzahl gleichzeitig fahrender Züge hätte ohnedies auf unseren Anlagen meist gar keinen Platz; sie ist außerdem schwer zu beherrschen und für den Beschauer verwirrend.

Die benötigte Schaltung ist sehr einfach und störungsfrei. Jeder Gleisabschnitt besitzt auf dem Schaltpult einen einfachen Umschalter, wie man ihn mit versilberten Kontakten schon für 24 Pfg. bekommt (Radio-Holzinger, München, Marienplatz). Der Schalter schließt, nach links gelegt, seinen Gleisabschnitt an Trafo 1 an, nach rechts gelegt an Trafo 2. Das ist alles. Die Abbildung erläutert dies am Beispiel eines einfachen Schienenovals. Die Nebengleise bekommen keinen solchen Umschalter, sondern werden mit gewöhnlichen Ausschaltern an das nächste Hauptgleis angeschlossen.

Die Umschalter ordnet man am besten in der Mitte des Schaltpultes übereinander an. Sie sind dann für zwei nebeneinandersitzende „Fahrer" gleich gut erreichbar. Der linke Fahrer muß dann nur den Schalthebel des Gleisabschnitts, den sein Zug befahren soll, nach links umlegen, ebenso der rechte Fahrer den seinen nach rechts. Die Stellung der Schalthebel zeigt augenfällig, welcher Schaltzustand gerade besteht; Kontrollampen sind nicht nötig.

Bekanntlich hat jedes Ding zwei Seiten, und der Nachteil der Z-Schaltung