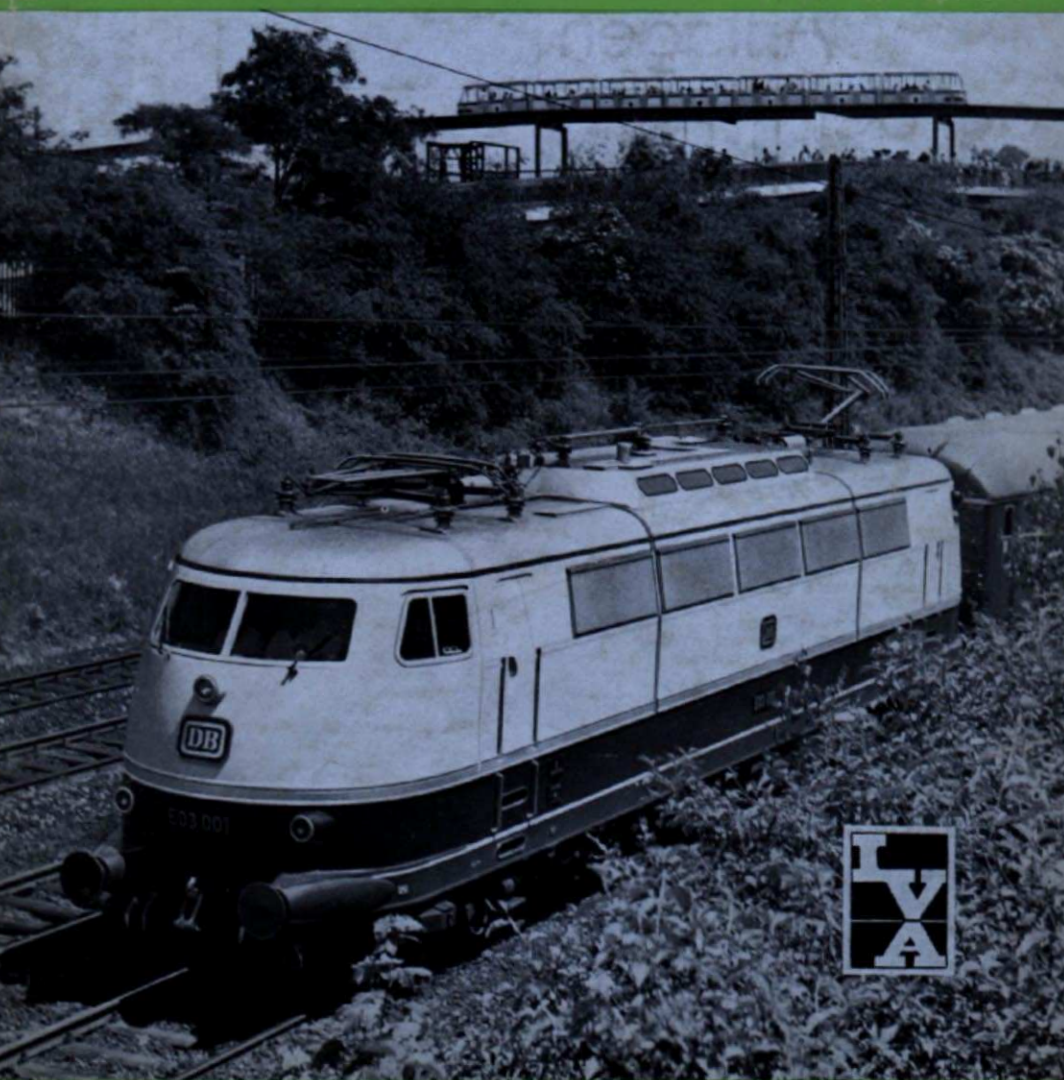


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

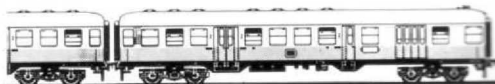
11 BAND XVII
27. 8. 1965

J 21 28 2 E
Preis 2,- DM

Besucht die kleinen und die großen Modellbahn- Anlagen auf der



INTERNATIONALE
VERKEHRS-AUSSTELLUNG
MÜNCHEN 1965
IN DEN HALLEN 15/16



„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 11/XVII

1. Zweiter IVA-Bericht	487	14. Alter Richtungsanzeiger mit Bahnsteiglaterne	505
2. Die Einschienen-Bahnen auf der IVA	488	15. Die EACO-DB-IVA-Anlage	506
3. Die Märklin-IVA-Anlage	490	16. Bohlenübergang für Märklin-Gleise	509
4. Die internationale Güterwagen-Kennzeichnung		17. Der Leser hat das Wort:	
II. Das Buchstaben-System	495	Für und wider die „langen Traumwagen“	510
5. Moderne Zement-Silo-Anlage (IVA)	498	18. Figuren-Boxen als Schaufenster-Passagen	511
6. Sammelüberwachung für mehrere Stromkreise	498	19. Gleisbild-Besetzt-Anzeige	512
7. Beispiele moderner DB-Architektur (IVA)	499	20. Preiser-Wahlkampf-Motiv	513
8. Erzverlade-Anlage Le Havre (IVA)	500	21. Die Schwingel-Gartenbahn auf der IVA	514
9. Der Tip: Transparente farbige Signalscheiben	500	22. Die „IVA der Modelle“	515
10. Old-Timer-Packwagen Pw (Post) bad 80 (BZ)	501	23. Die Segment-Drehscheibe	516
11. Die Trix-IVA-Anlage	502	24. Das Prägen von Metallfolien	517
12. Die rätselhafte E 70 ² (Rätsel-Auflösung)	505	25. Riffelblech aus Stanniol-Papier	517
13. Buchbesprechung: Unvergessene Dampflokomotiven	505	26. Die Privat- und Bergbahnen auf der IVA	519
		27. Foto aus dem Film „Dr. Prätorius“	520
		28. Was man tunlichst lassen sollte: Weiche im schienengleichen Bahnübergang	520

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 -

Schriftleitung und Annoncen-Dir.: Günter E. R. Albrecht

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364

Postcheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2,- DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus -,15 DM Versandkosten).

► Heft 12/XVII ist spätestens 30. 9. 65 in Ihrem Fachgeschäft! ◀

Erste Weltausstellung des Verkehrs

München vom 25. 6. — 3. 10. 1965



MIBA-Bildbericht II (Schluß in Heft 12)

Was es in den einzelnen Ausstellungshallen und im Freigelände E an Sehenswertem für uns Modell- und Eisenbahnfreunde zu vermelden gibt, haben wir im letzten Heft bereits aufgeführt. Obwohl wir inzwischen zahlreiche Pressefotos der IVA-Exponate erhielten, wollen wir es bei unsern eigenen, aus der Sicht des Modellbahnfreundes geschossenen Fotos belassen und Ihnen die in der einschlägigen Fachpresse vermutlich mehrfach auftauchenden Bilder nicht auch noch servieren. Das gilt insbesondere für den ausgestellten, an sich bekannten Eisenbahnfahrzeugpark.

Den Reigen der Modellbahn-Ausstellungen führen heute fort: Märklin (S. 490-495 u. 518) und Trix (S. 502-505) sowie die Demonstrationsanlage des MEC Oberkochen (S. 506-508). Die Bremer-Anlage haben wir infolge Platzmangels nach Heft 12 verschoben (das überdies noch einiges Bemerkenswerte enthalten wird, was wir auf der Weltausstellung „am Rande entdeckt“ haben).

Heute werfen wir auch noch einen kurzen Blick in den „Jugendverkehrsgarten“, in dessen Rahmen die Schwingel'sche Gartenbahn

(Spurweite 241 mm) einerseits die große Eisenbahn vertritt, andererseits den Kindern als beliebtes Vergnügungsgefährt dient (S. 514). Im Stationsgebäude ein Conrad-Gleisbild-Stellpult zu entdecken, war für uns eine besondere Überraschung.

Eine ähnliche, jedoch etwas größere (Dampflo-)Gartenbahn führte übrigens bei der Verkehrsausstellung 1953 auf einem 1,5 km langen Rundkurs durch das Ausstellungsgelände und diente zur Beförderung von Erwachsenen. Diese Aufgabe übernimmt heute eine aufgeständerte Einschienigen-Bahn, die auf der 3-km-Rundstrecke ihrem klangvollen Beinamen „IVA-Blitz“ mit dem gemächlichen 10-km-Tempo nicht gerade besondere Ehre macht. (Der von den Bauarbeitern geprägte Spitzname „Tatzelwurm“ dürfte in jeder Beziehung für die „Monorail“ zutreffender sein!)

A propos Verkehrsausstellung 1953: Seinerzeit gab es lediglich eine einzige Modellbahnanlage (in Baugröße 0) und diesmal 8 große und einige kleinere H0- bzw. TT- und N-Anlagen, von den vielen Motiven gar nicht zu sprechen, bei denen Modellfahrzeuge – in

Abb. 1. Auch solche Modelle sind nicht uninteressant: ein **ÖBB-Trafo-Transporter** (in Halle 18) mit auswechselbaren Fahrgestellen für Schienen- und Straßenverkehr. Der Trafo ist aus dem Tragrahmen ausgefahren und steht am „Arbeitsplatz“. Modellmaßstab etwa 1 : 33.

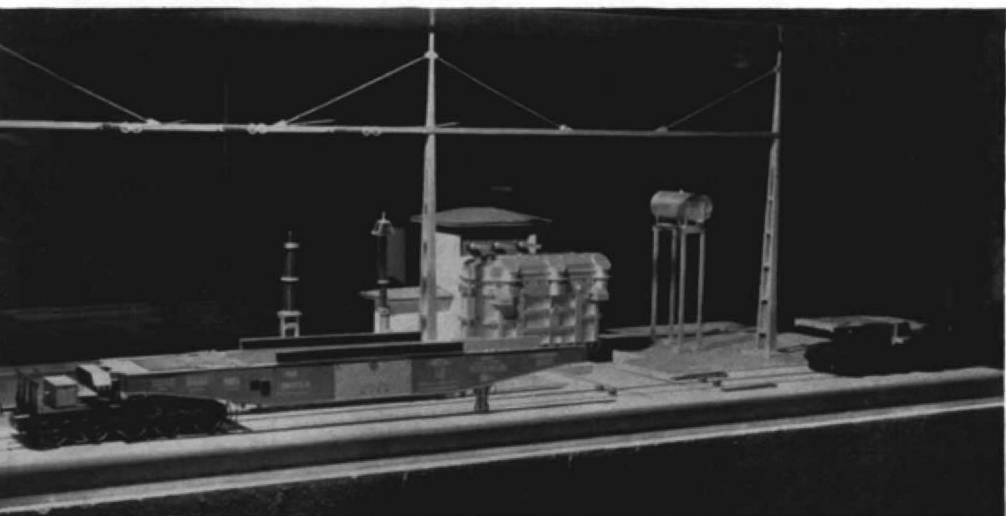
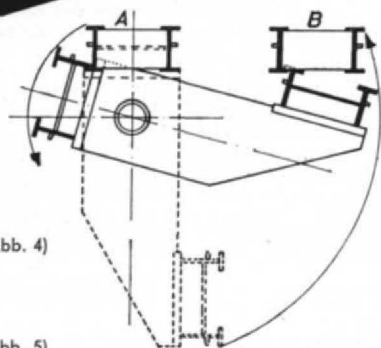




Abb. 2.
Die Monorail
im kleinen: die all-
bekannte Schuco-Einschienen-
bahn, die in Halle 15 – als Zubrin-
gerbahn zu einem Flughafen motiviert –
ihre Kreise zieht, zum Teil sogar hoch über die
Köpfe der Besucher hinweg.



(Abb. 4)

(Abb. 5)

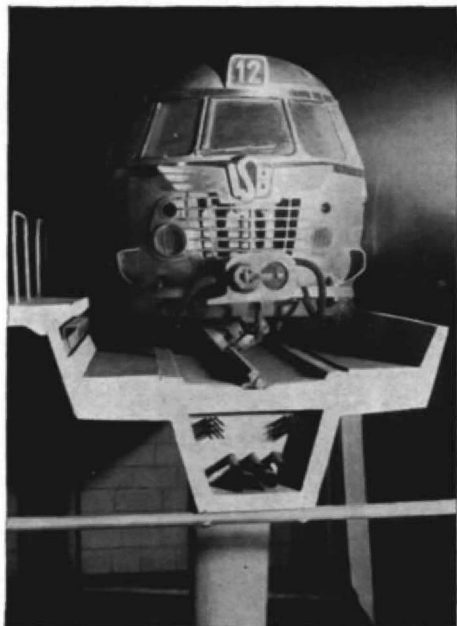
Abb. 3-5. Die Monorail der IVA und das (gelüftete)
Geheimnis ihrer Weiche in der Station beim IVA-
Turm. (Erläuterung siehe rechte Seite).



Abb. 6. Etwas abseits des großen Besucherstromes, im Keller 2 der Halle 20, steht dieses **Modell der Kuch'schen Leitschienbahn**. (Dieses Bahnsystem scheint – in Verbindung mit den Modell-Autobahnen – auch für die Modellbahn-Freunde recht interessant zu sein; wir werden deshalb gelegentlich noch darauf zurückkommen).

Die Einschienen-Bahnen auf der IVA

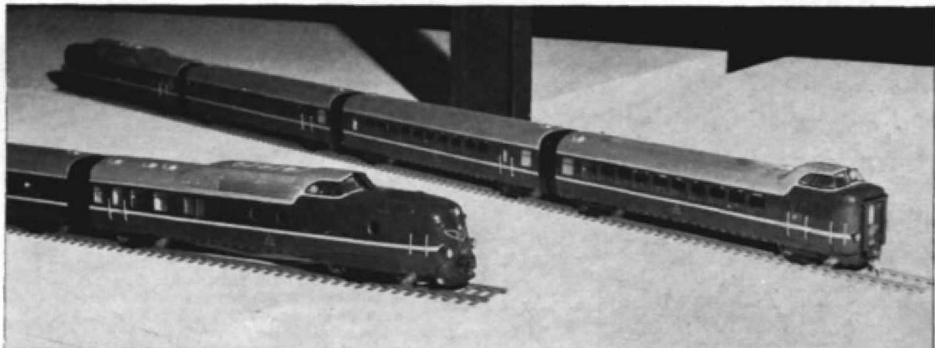
Text zu Abb. 3–5 (S. 488). Sicher wird mancher fachinteressierte IVA-Besucher über die Funktion der Monorail-Weiche gerätselt haben, da ihre Arbeitsweise nicht gleich auf Anhieb erkennbar ist. Zur Erläuterung möge Zeichnung Abb. 4 dienen. A ist der in Abb. 3 und 5 hinten vorbeiführende Fahrbahn-Balken (= Monorail-„Gleis“), B der ins Bild hineinlaufende und auf einer Quertraverse endigende Balken. Das in Abb. 3 herunterhängende Bogenstück, die deutlich erkennbare Längsachse (mit dem angeflanschten Elektromotor) und ein ebensolanges Stück der hinteren Fahrbahn bilden die Weicheneinheit. Im Bedarfsfall wird das Bogenstück um die besagte Achse nach oben geschwenkt, wobei das gerade Fahrbahnstück (ein Teil von A) nach hinten wegkippt. (Siehe diesbezügliche Situationsskizze Abb. 4). In der Endstellung ist die hintere Fahrbahn A mit der Einmündung B verbunden. (B ist übrigens der Anschluß zu einem tiefer liegenden Abstellgleis).

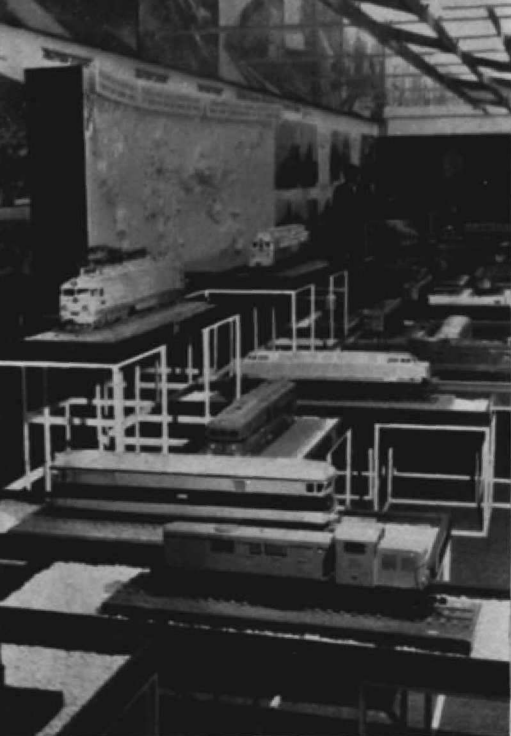


zwei Fällen sogar bereits N-Modelle – höchst beliebte Attribute darstellen. Die Modellbahnen sind offensichtlich nicht nur „gesellschaftsfähiger“ geworden, sondern fassen dank ihrer zusätzlichen Eignung für Anschauungs- bzw. Lehranlagen immer mehr Fuß. Ja, in Kreisen der Werbe- und Public-Relations-Manager – die DB nicht ausgeschlossen – gelten Modellbahnanlagen bereits allgemein als stets erfolgreiche Publikumsmagnete!

Zum Abschluß noch ein paar Worte über die „Weltausstellung“ an sich. Trotz einer Verdoppelung der Ausstellungsfläche auf nunmehr 500 000 Quadratmeter und einer gewiß sehr beachtlichen Ausstellerzahl erscheint uns dieser Werbeslogan etwas arg „optimistisch“. Das Attribut „international“ hätte sicher den Tatsachen eher entsprochen. Bei einer „Weltausstellung des Verkehrs“ müßten z. B. auch Amerika und Rußland (um nur diese

Abb. 7. Die neuen dänischen Blitzzüge ähneln, zumindest hinsichtlich des Motorwagens, den DB-TEE-Triebwagen. Kein Wunder, denn der Hersteller ist ebenfalls die MAN, die in Halle 18 diese 1 : 50-Modelle ausstellt.



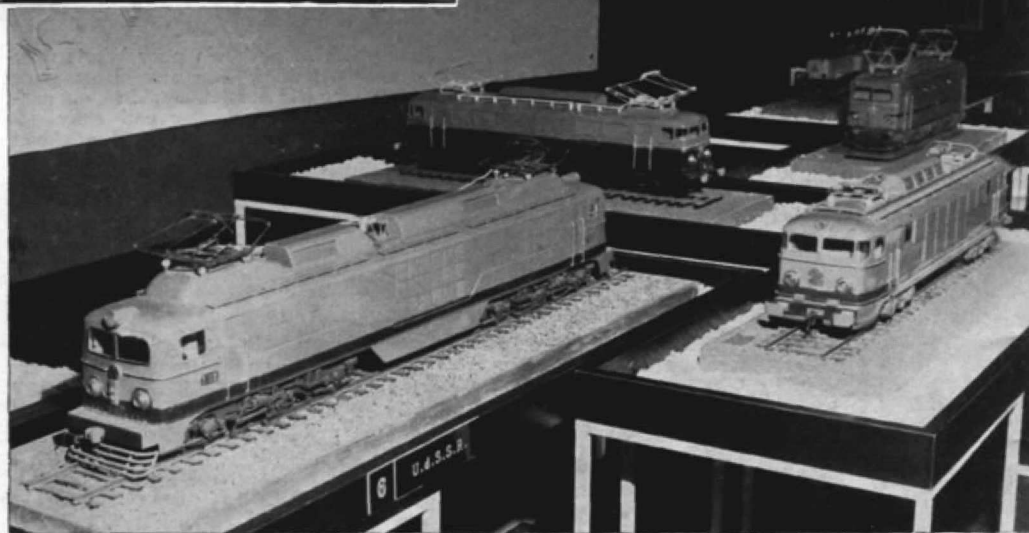


beiden Großen zu nennen) mit einigen besonders charakteristischen Eisenbahnfahrzeugen (und anderen Verkehrsmitteln) vertreten sein. Gewiß: „Eine Raumfahrt, die ist lustig, eine Raumfahrt die ist schön . . . !, aber doch wohl erst in 100 Jahren, und daß auch dann die Eisenbahn noch nicht zum alten Eisen gehören dürfte, scheint sich bereits heute schon deutlich herauszukristallisieren. Diese zukünftige Entwicklung der Eisenbahn ist auf der Weltausstellung des Verkehrs u. E. etwas zu kurz gekommen, man hätte hier gern etwas in Zukunftsvisionen geschwelgt. So aber müssen wir auf dem Boden der Tatsachen bleiben und uns das zu Gemüte führen, was es zu sehen gibt und das ist – insgesamt gesehen – nicht gerade „wenig“!
WeWaW

Abb. 8 und 9.

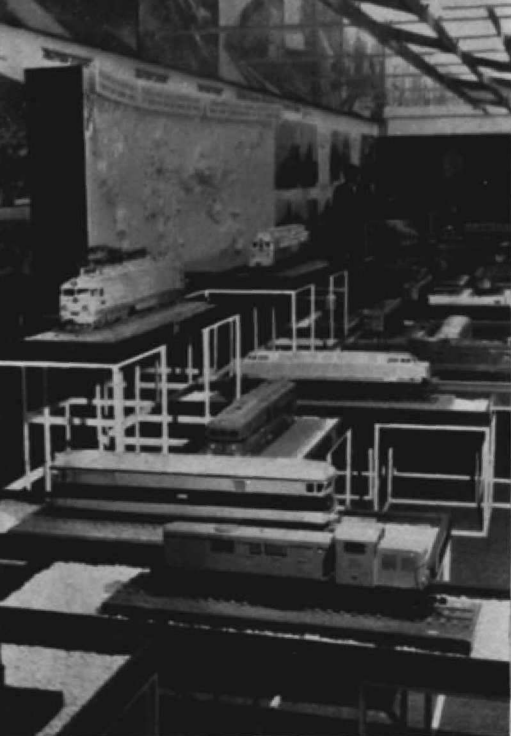
Frankreichs Eisenbahn-Industrie

dominierte in Halle 18 mit einer Unzahl Großmodellen, deren Vorbilder in aller möglichen Herren Länder geliefert worden sind (z. B. Indien, UdSSR, Mauretanien, Äthiopien, Spanien, Kamerun, China usw.). Diese beiden Abbildungen können nur einen ungefähren Eindruck des Gebotenen vermitteln.



Die Märklin- IVA-Anlage

Auch diese Anlage hat die IVA-Einheits-Grundfläche von 3 x 6 m. Der Betrieb wird vollautomatisch abgewickelt und insgesamt sind 13 Züge auf 4 verschiedenen Strecken eingesetzt. Diese vier Fahrstrecken sind voneinander unabhängig, so daß auf jeder allein Fahrbetrieb möglich ist. Die Automatik kann
(weiter auf S. 495)

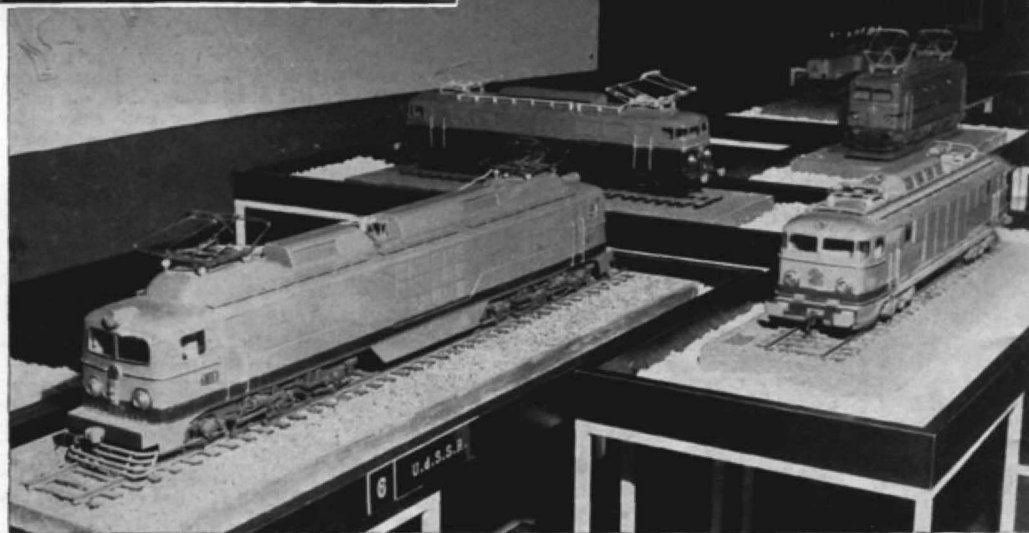


beiden Großen zu nennen) mit einigen besonders charakteristischen Eisenbahnfahrzeugen (und anderen Verkehrsmitteln) vertreten sein. Gewiß: „Eine Raumfahrt, die ist lustig, eine Raumfahrt die ist schön . . . !, aber doch wohl erst in 100 Jahren, und daß auch dann die Eisenbahn noch nicht zum alten Eisen gehören dürfte, scheint sich bereits heute schon deutlich herauszukristallisieren. Diese zukünftige Entwicklung der Eisenbahn ist auf der Weltausstellung des Verkehrs u. E. etwas zu kurz gekommen, man hätte hier gern etwas in Zukunftsvisionen geschwelgt. So aber müssen wir auf dem Boden der Tatsachen bleiben und uns das zu Gemüte führen, was es zu sehen gibt und das ist – insgesamt gesehen – nicht gerade „wenig“!
WeWaW

Abb. 8 und 9.

Frankreichs Eisenbahn-Industrie

dominierte in Halle 18 mit einer Unzahl Großmodellen, deren Vorbilder in aller möglichen Herren Länder geliefert worden sind (z. B. Indien, UdSSR, Mauretanien, Äthiopien, Spanien, Kamerun, China usw.). Diese beiden Abbildungen können nur einen ungefähren Eindruck des Gebotenen vermitteln.



Die Märklin- IVA-Anlage

Auch diese Anlage hat die IVA-Einheits-Grundfläche von 3 x 6 m. Der Betrieb wird vollautomatisch abgewickelt und insgesamt sind 13 Züge auf 4 verschiedenen Strecken eingesetzt. Diese vier Fahrstrecken sind voneinander unabhängig, so daß auf jeder allein Fahrbetrieb möglich ist. Die Automatik kann
(weiter auf S. 495)