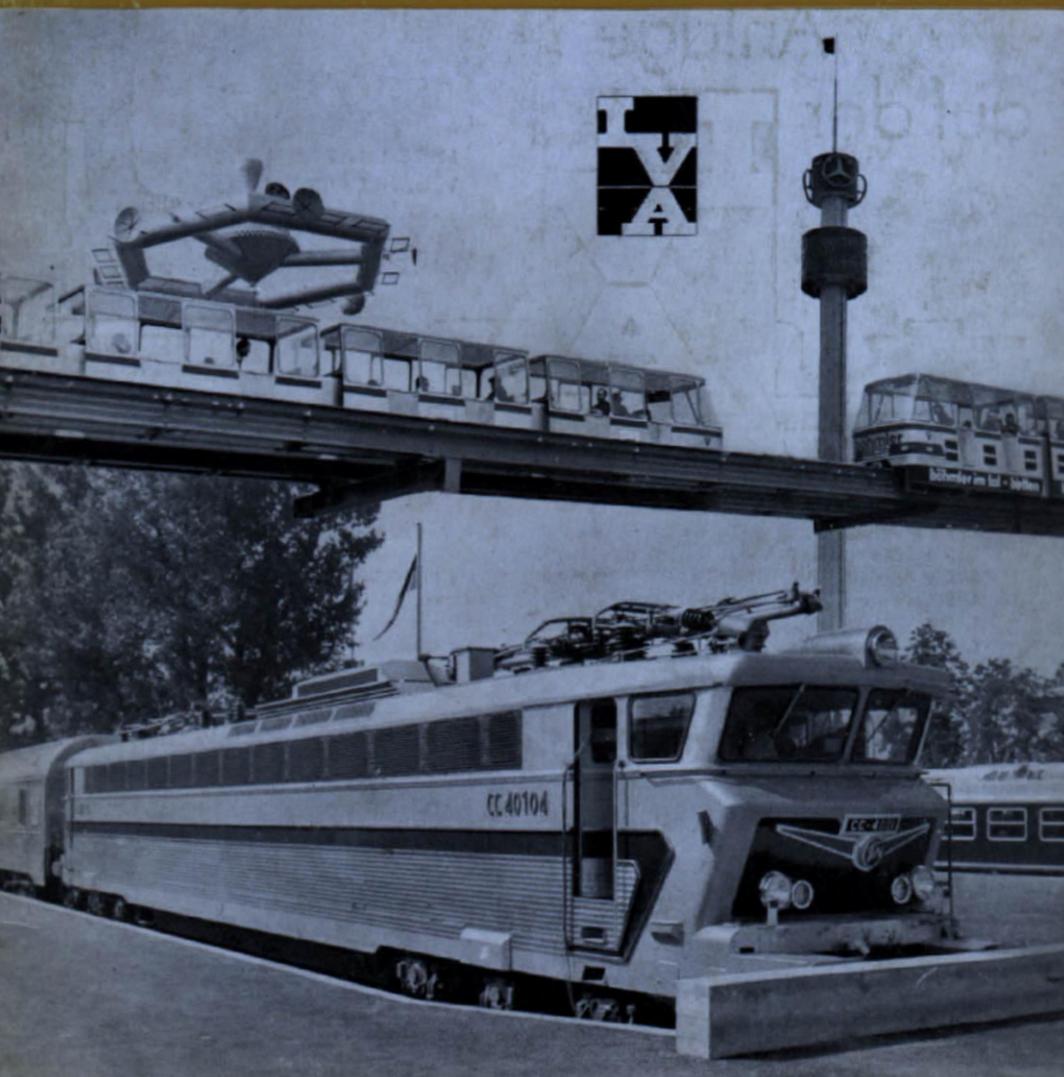


# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

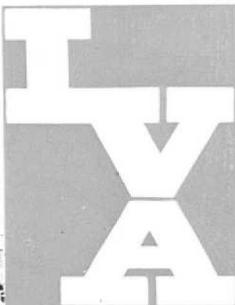
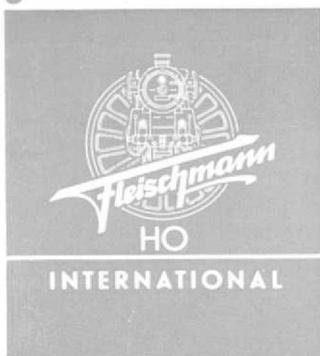


MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

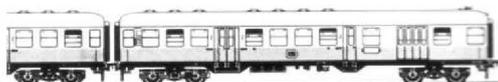
**10** BAND XVII  
30. 7. 1965

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. 10/XVII

1. Erster IVA-Bericht	443	11. B. Angehobene Oberleitung	463
2. Die E 03's auf der IVA	445	12. Die Fleischmann-IVA-Anlage	464
3. Die Arnold-IVA-Anlage	447	13. Sie fragen – wir antworten: Die leidige Resonanz	467
4. Schienen- und Schwellen-„Verschönerung“	453	14. Alter preußischer Verschlagwagen (BZ)	468
5. Der MIBA-IVA-Informationsstand	454	15. Stromlose oder stromführende Flügelschiene	469
6. Neuer Electrotren-Packwagen	454	16. „Saubere Leinwand“ (Maler-Motiv Wientgen)	470
7. Karikatur	454	17. Die rätselhafte E 70 <sup>2</sup> (Silbenrätsel)	471
8. Die Rokal-IVA-Anlage	455	18. Der Tanz um den Maibaum	471
9. Die neue Internationale Güterwagen-Kennzeichnung I. Der Zahlen-Code	458	19. Drei Dampflokomotive des Herrn Schaaß	472
10. Der Befehlslautsprecher	462	20. Verlängerte Fleischmann-Wagen	473
11. Oberleitung über Drehscheiben und Schiebebühnen:		21. Die „offizielle“ DB-IVA-Vorführanlage	474
A. Feste Oberleitung – bewegl. Federungen	462	22. Bastlerkniff: Laubsägeblätter brechen nicht mehr so leicht	478

## MIBA-Verlag Nürnberg

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

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

Schriftleitung und Annoncen-Dir.: Günter E. R. Albrecht  
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)

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).

# Erste Weltausstellung des Verkehrs

München vom 25. 6. — 3. 10. 1965



## MIBA-Bildbericht I (Bericht II folgt in Heft 11)

Über die Hauptanziehungspunkte dieser Ausstellung ist sowohl im Fernsehen als auch in der örtlichen Presse mehrfach berichtet worden, so daß wir uns eine Schilderung des in den verschiedenen Hallen und Freigeländen Dargebotenen wohl ersparen können. Der 100 m hohe Aussichtsturm mit der drehbaren

Aufzugkanzel dürfte inzwischen genau so weltbekannt geworden sein wie die gute alte Ju 52 unter der in 30 m Höhe „schwebenden“ Raumstation oder wie die im Schnecken tempo fast lautlos über die Köpfe dahinziehende „Monorail“ (Einschienebahn) oder wie der illusionistische Nervenkitzel „Circarama“ der



Abb. 1. Puffer an Puffer drängen sich im Ausstellungsbahnhof (Freigelände E) Triebfahrzeuge und Wagen und wo schon mal Platz zum Fotografieren wäre, da stehen ausgerechnet bereits bekannte oder weniger interessante Fahrzeuge. Ansonsten ein farbenprächtiger Anblick, wobei Rot, Gelb, Blau und Silber vorherrschen!

**Heft 11/XVII ist spätestens 4. 9. 65 in Ihrem Fachgeschäft!**



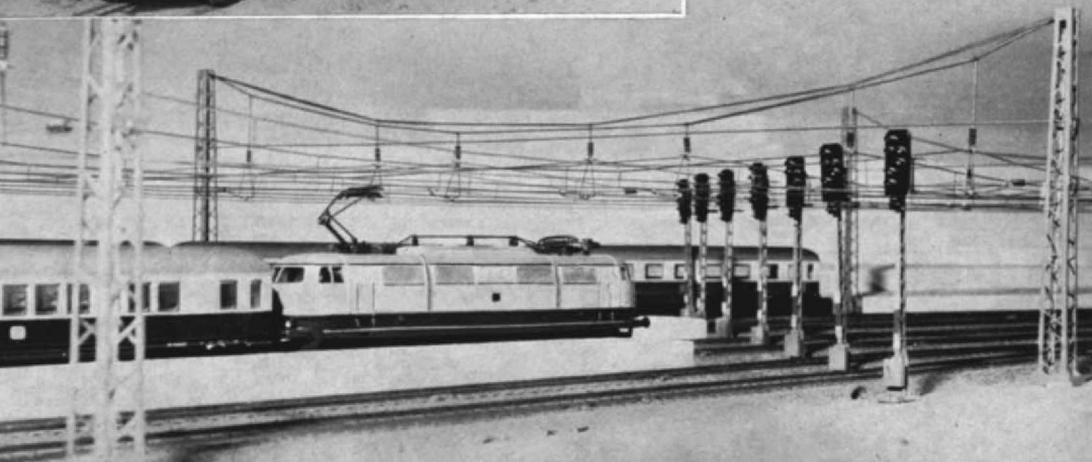


## Die E 03's der IVA:

Abb. 2 (oben). Das Vorbild (mit Einbeinstromabnehmer) kurz vor der Abfahrt des 200-km/h-Sonderzuges.

Abb. 3 (Mitte). Die Schwingel'sche Gartenbahn-E 03, deren „Straßenlage“ hier JoKI gerade erprobt.

Abb. 4 (unten). Eine vom MEC Wuppertal gebaute H0 - E 03 auf der DB-IVA-Anlage in Halle 16. Rechts im Bild einige der neuen Nemeç-Lichtsignale.



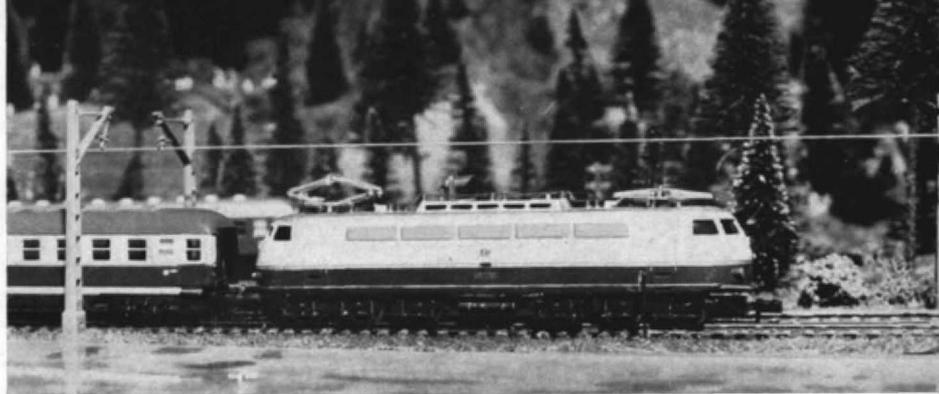
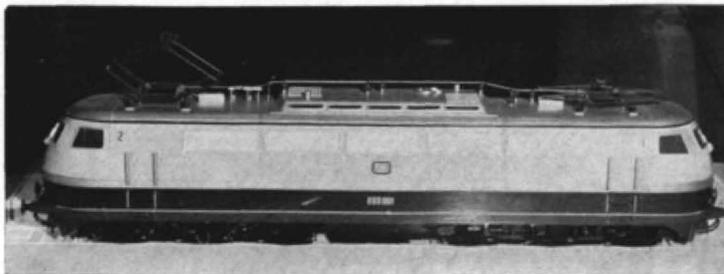


Abb. 5 (oben). Eine vorweggenommene Arnold-Messeneuheit 1966? Der Betreuer der Arnold-IVA-Anlage konnte über diese E 03 in N-Größe (und andere neuheitenverdächtige Objekte) keine Auskunft geben und in Nürnberg waren die Telefonleitungen eigenartigerweise dauernd „verstopft“! – Nun, lassen wir uns überraschen!

Abb. 6 (rechts). Dieses 1:20-Modell der E 03 entdeckten wir ebenfalls in der DB-Halle 16.



Schweizer Bundesbahnen (dessen wohlthuend kühle Raumtemperatur an heißen Tagen als zusätzlicher Genuß empfunden wurde!).

Als Herausgeber einer ausgesprochenen Modellbahnzeitschrift ist es nicht unsere Aufgabe, auf gewisse fortschrittliche „Stücklein“ der Bundespost einzugehen oder auf Welt-raumprobleme und Raketen oder auf Schiff-fahrtsbelange u. dergl. Noch nicht mal alle Themen, die mit der Eisenbahn zusammenhängen, dürften in unserem Leserkreis ungeteiltes Interesse finden (wie z. B. „Kybernetik und Automatik“, moderne Gleisbaumethoden, die Eisenbahnnetz-Sammlung, neue Werkstoffe u. dergl. m.). Solche und andere Dinge, die ein Modellbahner sowieso nicht auf seiner Anlage verwerten oder in die Praxis umsetzen kann, fesseln ihn verständlicherweise weniger als Modellbahn-, Demonstrations- und Lehranlagen, Fahrzeug- und Zubehörmodelle aller Art, lehrreiche Filme, allgemein interessante Themata sowie Originalfahrzeuge. Wohl steht im Ausstellungskatalog genau zu lesen, was sich in den einzelnen Hallen und Freige-länden befindet, aber wir wollen dennoch unseren Lesern mit einigen Winken zur Hand gehen, da jene Hinweise z. T. nach anderen Gesichtspunkten zusammengestellt sind. Beginnen wir nun unseren Modellbahner-Spezial-Rundgang (ohne uns also von branchenfremden Sachgebieten ablenken zu lassen):

In Halle 5, im Leib eines halben, in Originalgröße nachgebauten 8000-t-Frachters, befindet

sich die 4 x 10 m große Hafenmodell-Anlage von Bremen. Auf 200 m verlegten H0-Gleisen wird mittels 9 Lokomotiven und 250 Güterwagen (450 Auto- und 13 Schiffsmodellen!) der Güterumschlag zwischen Bahn, Schiff und Straße demonstriert! Auf diese höchst interessante und gut durchgestaltete Modellbahn-anlage gehen wir bildlich erst im nächsten (oder übernächsten) Heft ein.

Von Halle 5 geht es gleich zu Halle 15. Hier geben sich in einer luftigen Glashalle die deutschen Modellbahnhersteller – wohl erstmals traut vereint unter einem Dach – ein Stelldichein. Um eine willkürliche Reihenfolge zu vermeiden, beginnen wir unsere Besichtigung links (wenn man vom MIBA-Stand in Halle 8 reinkommt) bei der N-Anlage der Firma Arnold und fahren im Uhrzeigersinn fort. Jede der H0-Firmen hat eine Anlage von je 6 x 3 m zugestanden bekommen, die kleineren Baugrößen (Arnold und Rokal) je 6 x 1,5 m mit einer gemeinsamen Anlagenrückwand. In diesem Heft finden Sie also die Reportagen über die Arnold-, Rokal- und Fleischmann-Anlagen (Seite 447 bzw. 455 bzw. 464). Die Bildberichte über die Märklin- und die TRIX-Anlage folgen im nächsten Heft.

Zwischen Halle 15 und 16 bzw. 16a thront der „Adler“ vor einer „Symphonie der Lichtsignale“ (ein prachtvolles und allseits beliebtes Farbbild-Motiv!). Weniger farbenfroh ist dagegen die große, vollautomatische Demonstrations-Modellbahnanlage des MEC Ober-



Abb. 7. Der westliche Teil des Ausstellungsbahnhofes ist vorwiegend mit Güterwagen, Gleisbaumaschinen und einigen Reisezugwagen gefüllt. Rechts im Bild zwei 26,4 m-Wagen vom Rheingold-Typ. Die Weichenbereiche hat man „vorsichtshalber“ freigelassen, offensichtlich aus gutem Grund, denn als wir bei einem weiteren Besuch Anfang Juli die E 03 nochmals in Augenschein nehmen wollten, war ihr Standplatz (s. Abb. 11) . . . leer!

kochen im Eingangspavillon 16a, deren Landschaft so stark stilisiert ist, daß von Landschaft keine Rede mehr sein kann. Auch auf diese Anlage werden wir erst das nächste Mal eingehen, da wir heute der eigentlichen IVA-Paradeanlage der DB den Vorzug geben wollen (S. 474-477), die sich im Südteil der Halle 16 (Obergeschoß) befindet (und von Erstbesuchern nicht leicht zu finden ist).

In Halle 16 sollten Sie sich ohnehin etwas genauer umsehen, denn sie ist der Deutschen Bundesbahn vorbehalten und enthält u. a. eine Reihe weiterer Fahrzeug- und Anschauungsmodelle (z. B. ein haargenaueres 1:20-Modell unserer Wagenwaschanlage von Heft 15/XVI, das Modell einer modernen Schiebebühne, von modernen Verladeanlagen u. dergl. m.). Mit den allerneuesten elektronischen Fahrkarten- und Auskunftsmatrimen werden Sie in naher Zukunft sowieso zu tun bekommen und die moderne „Martereinrichtung für Aug und Ohr“ („DB-Vision“) mit den 16 Filmprojektionen und den 120 drehbaren, lamellenförmigen Projektionswänden und den überlauten und dadurch geradezu martialischen Betriebsgeräuschen werden Sie kaum überhören, zumal die nachträglich erholungsbedürftigen Besucher noch bis in das anschließende Restaurant von diesen Geräuschen verfolgt werden. (Neben diesem Restaurant befindet sich übrigens der Eingang zur IVA-Anlage).

Ein Genuß besonderer Art ist dagegen das

schräg gegenüberliegende, bereits erwähnte „Circarama“, eine der zugkräftigsten Sensationen der Verkehrsausstellung! Auf einer ca. 80 m langen und 7 m hohen Rundum-Leinwand präsentiert die Schweizer Bundesbahn einen Farbfilm über die Schweiz und ihre verschiedenen Bahnen. Diese 360°-Leinwand vermittelt Fahr- und Flugerlebnisse, die verblüffend, frapierend und faszinierend sind und die man in ihrer Wirkung schlecht beschreiben kann, sondern erleben muß! Ein paar Meter weiter rechts (vor Halle 16) steht ein weiteres kleines Normalkino der DB, in dem man sich verschiedene Filme über in- und ausländische Eisenbahnen zu Gemüte führen kann (falls man die nötige Zeit hat und gerade eine Vorstellung erwischt).

Nach Halle 17 mit dem etwas spärlichen, aber dank der netten Modelle ansprechenden Beitrag über europäische Privatbahnen bietet Halle 18 dann wieder vieles vom großen Vorbild aus aller Welt („Internationale Bahnen“). Hier ist ein wahres Eldorado an Großmodellen im Maßstab 1:10 bis 1:25, u. a. von zahlreichen französischen Triebfahrzeugen, die in alle Welt geliefert wurden und z. T. bereits als H0-Modelle im Handel sind (z. B. die Ellok-Typen CC 40 000, BB 16 000 und BB 25 000), verschiedene deutsche Modelle, österreichische Tieflader-Modelle, die dänische Ausführung des MAN-DB-TEE-Diesel-Triebwagens u. a.

(weiter auf S. 472)

# Die Arnold-IVA-Anlage

ist  $6 \times 1,5$  m groß. Mit ihr wird wieder einmal mehr demonstriert, welche Möglichkeiten der kleinen Baugröße innewohnen, nicht nur betriebsmäßig, sondern auch hinsichtlich der landschaftlichen Gesamtkonzeption. — In einem sich über nahezu die gesamte Länge der Anlage erstreckenden Durchgangsbahnhof mit Bw und Güterbahnhof rollt ein reger Zug- und Rangierverkehr ab, weitgehend automatisch gesteuert. Insgesamt sind etwa 150 m Gleise verlegt, darunter 78 Weichen. 17 Züge stehen laufend zum Einsatz bereit und 11 können gleichzeitig verkehren, davon allein 6 auf einer eingleisigen Strecke im Gegenverkehr. Die Hauptstromversorgung erfolgt mit 6 Fahrtrafos, zu denen noch einige weitere kommen, mit denen die Langsamfahrstellen (z. B. vor auf „Halt“ stehenden Signalen) gespeist werden. — Die landschaftliche Ausgestaltung läßt erkennen, daß man mit den zur Zeit zur Verfügung stehenden Mitteln auch in N-Größe eine ansprechende Anlage schaffen kann, wenn man auch etwas schärfer hinsehen muß, um all die kleinen Kleinigkeiten und Feinheiten zu erkennen. Deshalb haben wir die Abbildungen auch verhältnismäßig groß gehalten.

Abb. 1. Prinzipielle Anordnung der Gleisanlagen auf der Arnold-IVA-Anlage. Der Gleisplan ist nicht in allen Punkten maßstäblich, sondern in der Länge gestaucht.



Abb. 2. Motiv am Ellok-Bw. Bemerkenswert u. a. der auflockernde Verlauf der Stützmauer, die wegen ihrer nahezu senkrechten Bauweise („und angenehmen Erddruckes“) wuchtige Stützpfiler erhielt.



Abb. 3. In der Tiefe der Anlage im Original mit bloßem Auge nicht gleich zu entdecken und eine nette Geste an die gastgebende Stadt München: eine angenäherte N-Nachbildung des „Monopteros“ (inmitten eines kleinen Parks mit bunten Blumenbeeten).

Abb. 4. Das linke Vorfeld des großen Hauptbahnhofes wird von einer Nebenbahnstrecke mit einer langen Brücke überquert. Die silbern glänzenden Wagen in Bildmitte scheinen nicht nur Nahrverkehrswagen zu sein, sondern sind sogar welche! Sind diese etwa auch ... vielleicht ... eventuell ...??





Abb. 5. Der rechte Anlagenteil mit dem höchst natürlichen Berg und dem Hauptbahnhof im Vordergrund. Wissen Sie, daß dieser Berg in H0 fast 1 m hoch wäre und eine Fläche von ca. 2 x 2 m bedecken würde?! „Hoch drob'n auf dem Berg“ spitzt die Kirche von Klein-Sertig hervor.