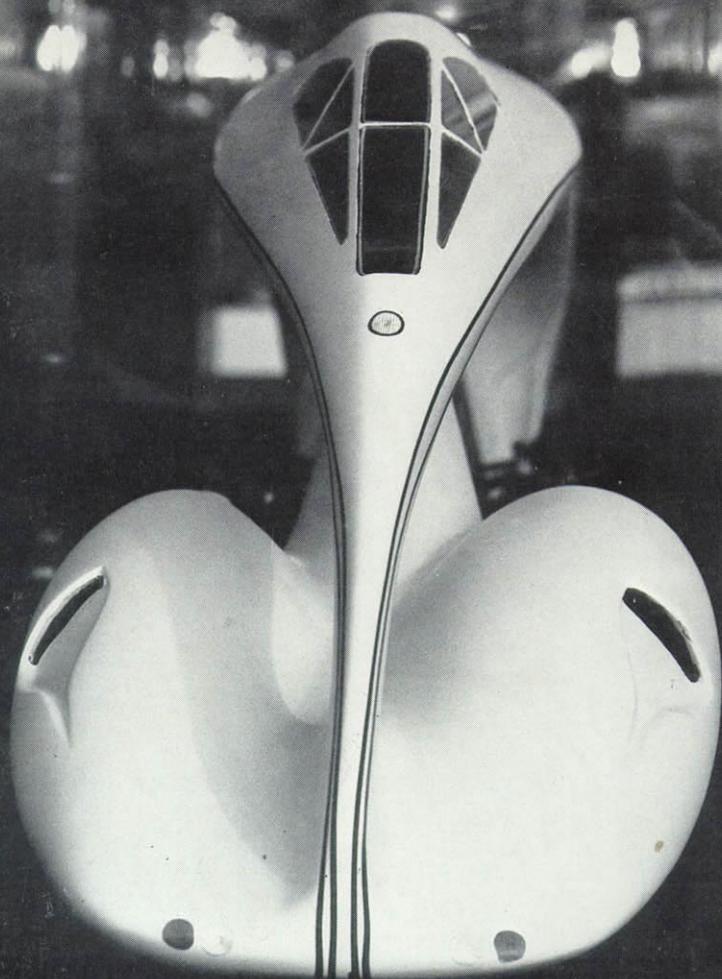


DIE FÜHRENDE DEUTSCHE
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

mit **IVA**  **79**

Miniaturbahnen



MIBA

Miniaturbahnen

MIBA VERLAG

Werner Walter Weinstötter GmbH u. Co. KG
Spittlertorgaben 41 · D-8500 Nürnberg
Telefon (09 11) 26 29 00

Redaktion

Werner Walter Weinstötter, Michael Meinhold,
Wilfried W. Weinstötter

Anzeigen

Michael Meinhold, Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 31a

Geschäftsführer

Dr. Otto Raab

Erscheinungsweise und Bezug

Monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches Heft für
den zweiten Teil des Messeberichts (13 Hefte
jährlich). Bezug über den Fachhandel oder
direkt vom Verlag, Heftpreis DM 4,-,
Jahresabonnement DM 52,-, Ausland
DM 55,- (zuzügl. Porto und Verpackung)

Bankverbindung

Commerz Bank AG, Nürnberg
BLZ 760 400 61, Konto 513 1875

Postscheckkonto

Amt Nürnberg, BLZ 760 100 85
Konto 573 68-857, MIBA Verlag

Copyright

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Ver-
vielfältigung – auch auszugsweise – nur mit
vorheriger schriftlicher Genehmigung
des Verlags.

Leseranfragen können nicht individuell
beantwortet werden; bei Allgemeininteresse
erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung. Aus
zeitlichen und personellen Gründen kann
sich die Bearbeitung der Redaktionspost
verzögern. Alle eingesandten Unterlagen
sind einzeln mit der vollen Anschrift des
Autors zu versehen. Sämtliche Angaben
(technische und sonstige Daten, Preise,
Namen, Termine u. ä.) ohne Gewähr.

Druck

W. Tümmels Buchdruckerei und Verlag GmbH,
Burgstraße 1-3, 8500 Nürnberg

Heft 9/79

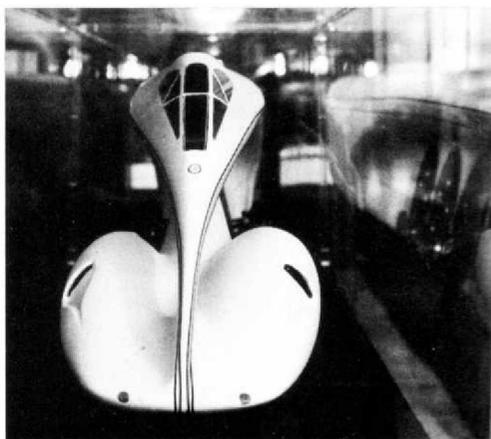
ist ca. 24. 9. in Ihrem Fachgeschäft!

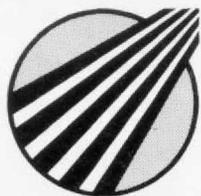
Fahrplan

MIBA-Bericht zur IVA '79, 1. Teil:	
Zu Lande, zu Wasser und in der Luft...	611
Colani und die Eisenbahn	614
Das schotterlose Y-Gleis	619
Waggon-Bausatz in 1/1 Originalgröße	620
Container-Turmbau zur IVA	621
Frankfurt/M. Hbf als Z-Modell	621
Eisenbahndrehkräne aus der DDR	624
APT = Advanced Passenger Train	625
Hängebahnen als neues Nahverkehrsmittel	626
Modelle aus Ungarn:	
Triebwagen und Containerkran	628
Flughafen-Atmosphäre bei der Eisenbahn	629
Sandwich-Kühlwagen der DR	629
Motorgetriebene Trennscheibe	630
Waggonwäsche im 0-Maßstab	631
Der Modellbahn-, „Flügel“ in der guten Stube (H0-Anlage Trapp)	632
Roco-80 und -58 mit Faulhaber-Motor	639
Bald wieder aktuell?? Holzgas-Lkw en miniature	640
Umbau-Tip für ältere Arnold-Zweiachser	640
Ein hochsommerliches Motiv (H0e-Anlage Gunzenhäuser)	640
Zwei Dampfloks-Stars aus Österreich:	
01 111 von Roco	642
18 451 von Liliput	647
Märklin-K-Weichen – „flexibel“ gemacht	649
Schränkensicherung an unübersichtlichem Bahnübergang	651
Sicheres Schalten mittels elektronischer Bauelemente und SRK's	652
Sie fragen – wir antworten: Ausglühen von Kupferfolie	655
Auflösung unseres Rangierrätsels aus Heft 7/79	655
Der „Dünenexpress“ der Sylter Inselbahn – im Großen und als H0e-Modell	656
In Idar-Oberstein fotografiert (H0-Motive Fritsch)	661
Buchbesprechungen (Einheits-Schnellzuglok, 100 Jahre elektr. Zugförderung, BR 93, 100 Jahre elektr. Eisenbahn, BR E 60 u. E 63, 1500 Reiseziele, Dampf zwischen Weser und Ems)	662

Titelbild

Kein Phantom der 3. Art, sondern ganz real Luigi
Colanis „Erinnerung an die Zukunft“ der Dampfloko-
motive; mehr darüber auf S. 614!





Internationale
Verkehrsausstellung
Hamburg
8. Juni – 1. Juli 1979

IVA '79

„Zu Lande, zu Wasser und in der Luft...“

... reiste die MIBA-Redaktion nicht gerade zur IVA '79 nach Hamburg an, doch mit immerhin drei verschiedenen Verkehrsmitteln: WeWaW mit dem Auto, WiWeW mit dem Flugzeug und mm mit der Bahn. Was übrigens auf der letzten Internationalen Verkehrsausstellung 1965 in München noch als Sensation galt – die 200 km/h-Schnellfahrten zwischen München und Augsburg –, ist 14 Jahre später Bundesbahn-Alltag: Mit planmäßigen 198 km/h rasen die Intercity- und TEE-Züge von und nach Hamburg durch die Lüneburger Heide.

Auch die IVA '79 hatte „ihre Sensation“ (vielleicht besser gesagt: Attraktion): eine Magnet-

Schwebebahn, die erstmals im öffentlichen Betrieb auf einer 900-m-Strecke eingesetzt war und um deretwillen die Interessierten stundenlanges Schlangestehen an den Ausgabestellen für die „Schwebekarten“ in Kauf nahmen! Darüber hinaus gab es noch weitere Attraktionen, Bemerkens- und Zeigenswertes zum Thema „Eisenbahn“, auf dem unter der Devise „Die Bahn hat Zukunft“ das Schwergewicht dieser Ausstellung lag.

Die Zukunft der Bahn ist auch die Zukunft der Modellbahn – und unter diesem Gesichtspunkt haben wir die Exponate, Modelle, Schaustücke

Abb. 1. Das neue „Paradepferd“ der DB, die Drehstrom-Ellok E 120, erglänzt in Hamburgs mittäglicher Sommersonne. WeWaW kehrt gerade von einer Inspektion des Innern zurück; daß das Äußere dieser Lok auch gänzlich anders aussehen könnte, werden Sie auf S. 615 mit einiger Verblüffung entdecken!





Abb. 2. In der Luft schwebte über den Köpfen der IVA-Besucher der „Transrapid 05“ auf der 900 m langen Strecke von den Ausstellungshallen zum Freigelände und zurück. Die ersten öffentlichen Fahrten eines Magnetschwebezuges in der Bundesrepublik waren während der gesamten Ausstellungsdauer permanent ausgebaut, und selbst die MIBA-Redaktion kam nur mit knapper Not zu „Schwebe-Ehren“. Mehr über Schwebebahnen in Heft 9/79!

und Demonstrationsanlagen dieser IVA gesehen und fotografiert. Zwar waren im Gegensatz zur letzten Ausstellung in München die großen Modellbahn-Hersteller diesmal nicht mit eigenen Schauanlagen vertreten; wer jedoch mit offenen Modellbahner-Augen durch die Hallen ging, konnte – ebenso wie auf dem Freigelände – gar manche interessante oder „nachbauwürdige“ Einzelheit entdecken. Dazu zählten die große N-Anlage zur Demonstration der DB-Neubaustrecken (die wir in Heft 9/79 zeigen werden) ebenso wie die Modelle verschiedener Triebzüge oder neuzeitlicher S-Bahnhöfe und auch die von Star-Designer Luigi Colani entworfene „Intercontinental-Dampflok“ (unser heutiges Titelbild) – aber auch die verschiedenen Schaustücke und Modelle von Magnetschwebe- oder H-Bahnen. Letztere haben zwar nichts mehr mit dem herkömmlichen Rad/Schiene-System zu tun, fallen aber als spurgebundene Verkehrsmittel doch unter den Oberbegriff „Eisenbahn“; und da die fortschreitende Entwicklung dieser neuen Technologien in absehbarer Zukunft Magnetschwebebahnen oder H-Bahnen zum Bestandteil unserer Nah- und Fernverkehrssysteme machen wird, können wir Mo-

dellbahner diese Zukunft der Bahn mit Fug und Recht auf unseren Anlagen schon vorwegnehmen! In diesem Sinne also haben wir für Sie – etwa in der Tradition unserer Messeberichte – festgehalten, was aus modellbahnerischer Sicht als besondere Attraktion oder interessantes Detail am Rande dieser IVA gelten kann; Sie werden daher außer einem generellen Überblick so manche bemerkenswerte Besonderheit finden, die in der „offiziellen“ Berichterstattung (Fernsehen, regionale Presse usw.) nicht auftauchte.

Die Bild-Ausbeute dieser IVA war so groß, daß wir die Berichterstattung über mehrere Hefte verteilen müssen; darüber hinaus haben wir das eine oder andere bemerkenswerte Motiv bzw. Modell vorerst zurückgehalten, um es für spätere, ausführliche Artikel „aufzubereiten“.

Und nun folgen Sie uns auf dem Bummel durch die Hallen des Hamburger Messezentrums und über das Freigelände auf dem Heiligengeistfeld; eine „Dankadresse“ möchten wir an dieser Stelle noch an Petrus richten, der uns zumindest an einem unserer beiden IVA-Tage mit einem nachgerade untypischen „Hamburger Wetter“ bedachte – nämlich mit strahlendem Sonnenschein.

mm

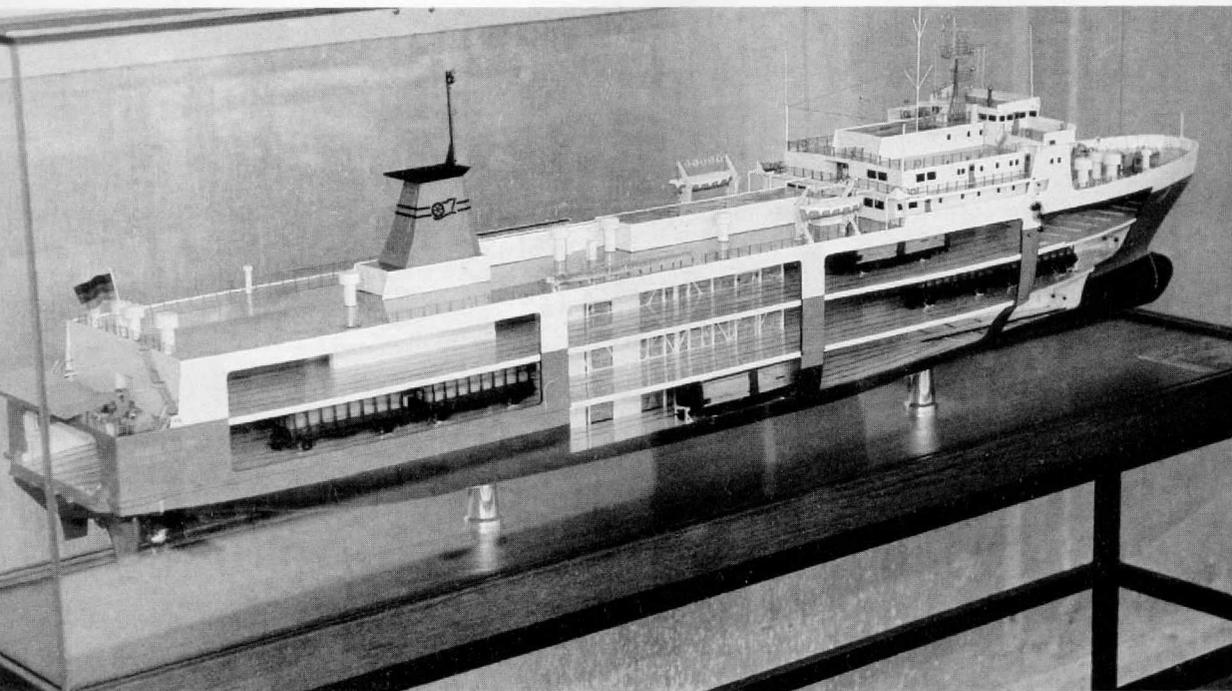


Abb. 3. **Zu Wasser** gelassen wurde diese 1:100-Nachbildung der größten Eisenbahnfähre der Welt „Railship 1“ nicht, sondern zeigte als aufgeschnittenes, 1,50 m langes Demonstrationsmodell ihr Innenleben. Mittschiffs ist der Aufzug zu sehen, mit dem die Waggons (im Großen) auf die drei Eisenbahndecks verteilt werden. (Einen Bildbericht über das Vorbild brachte die MIBA übrigens in Heft 8/75.)

Abb. 4. **Zu Lande**, nämlich im eigenen Garten (so dieser groß genug ist) oder in einem Vergnügungspark, kann man mit den Miniatur-Lokomotiven einer italienischen Firma spazierenfahren – falls es einen nicht stört, daß die Pseudo-Dampflok statt des „Tsch-Tsch“ das typische Bullern eines VW-Käfer-Motors ertönen läßt, der die fast 4 m lange Oldtime-„Lokomotive“ immerhin auf 60 km/h bringt!





(Abb. 5)

Colani und die Eisenbahn

Colanis Bahn-Visionen waren auf dem Stand der Fa. Thyssen zu besichtigen. Luigi Colani, als Designer von (u. a.) Autos und Flugzeugen und vor allem von Sanitärarmaturen für Badezimmer einem breiteren Publikum bekannt geworden, hat sich auch mit der Formgebung von Eisenbahn-Fahrzeugen befaßt, wobei das interessanteste Projekt zweifelsohne sein Entwurf für eine „Intercontinental-Dampflokomotive“ ist. Ausgangspunkt seiner Überlegung war die Frage „Wie müßte eine Intercontinental-Dampflokomotive, gedacht für verschiedene Energieträger, aussehen – wenn wir in 20 Jahren kein Öl mehr haben?“ Im Hinblick auf die Energielage – heute aktueller denn je! – gestaltete er

die aerodynamische Form, denn je windschnittiger die Form, desto geringer der Energiebedarf. Nun – Colanis „IC-Dampflok“ (Intercontinental-Dampflok) strahlt auf jeden Fall eine so faszinierende Rasananz aus, daß wir sie sogar für titelbildwürdig hielten. In den Entwurf hat Colani verschiedene, bereits vor ihm erdachte konstruktive Elemente eingearbeitet – so den vom Rennwagen her bekannten „negativen Sturz“ der Treibräder, den der berühmte amerikanische Lokomotiv-Konstrukteur Kiefer schon einmal ersonnen hatte; gleichfalls aus dem US-Lokomotivbau stammen die „Niagara“-Konzeption (Achsfolge 2'D 2') und die Scheibenräder. Andere Elemente wiederum sind aus dem Flugzeugbau – einem der Hauptarbeitsgebiete von Colani – entlehnt, so z. B. die „Pilotenkanzel“.



Abb. 6. Die E 120 im Colani-Look: Auch mit einer Karosserie für die E 120 hat sich der Maestro beschäftigt; dieser Entwurf hat auf den ersten Blick eine gewisse Ähnlichkeit mit einem aufgeblasenen Gummitier, doch sollte man ihn nicht allzu voreilig verurteilen, weil Colani-Entwürfe es nun mal an sich haben, daß sie erst einmal verblüffen, um nach einer gewissen Zeit der Gewöhnung doch allgemeine Zustimmung zu finden. Wie dem auch sei – vielleicht sieht die 394. Lok dieser Baureihe tatsächlich einmal so aus (dann wohl allerdings mit Pantographen – s. Abb. 10). Einstweilen ...

Abb. 7. ... wird man sich jedoch mit der für heutige Begriffe nicht minder klaren und funktionellen Form der E 120 „abfinden“ müssen. Hier ein 1:10-Modell der Vorserien-Ausführung, das auch einen Vorgeschmack auf die zur letzten Messe von Fleischmann angekündigten H0- und N-Modelle dieser Loktype vermitteln mag.



▲ Abb. 5. Jahrzehnte zu spät – oder zu früh? Wie dem auch sei – der Entwurf des Star-Designers Luigi Colani für eine Intercontinental-Dampflokomotive (Foto Thyssen) wirkt auf jeden Fall ungemein faszinierend und erinnert in seiner rassist/aggressiven Linienführung an das Überschall-Passagier-Flugzeug „Concorde“. Für Überschallgeschwindigkeit indes ist die „2'D 2'-Lok nicht konzipiert, sondern „nur“ für 400 km/h. (Konstrukteure konventioneller Dampfloks dürften allerdings angesichts des von Colani vorgesehenen Zweizylinder-Triebwerks beim Gedanken an den Massenausgleich bei dieser Geschwindigkeit die Haare zu Berge stehen ...).

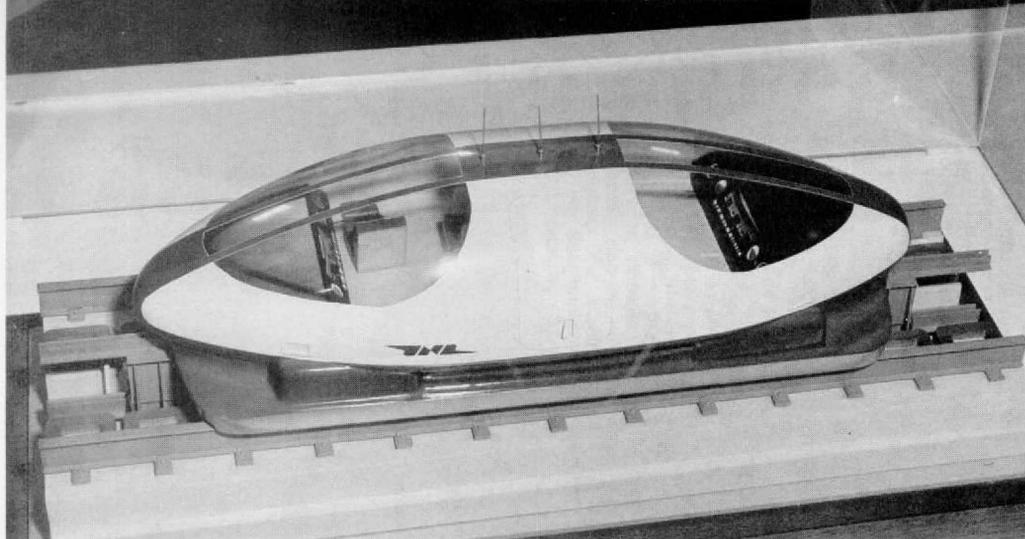


Abb. 8. Kein UFO, sondern ein ULO (Unidentified Levitating Object = unbekanntes Schweben-Objekt), könnte man meinen. Unbekannt indes ist dieses „Schwebenzeug“ zumindest in Japan nicht mehr, wo das Vorbild des auf der IVA gezeigten Modells bei einem Versuchslauf bereits 337 km/h erreicht haben soll.

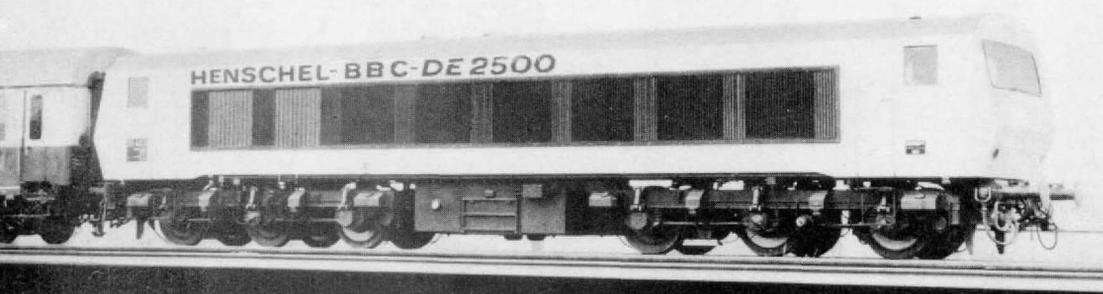
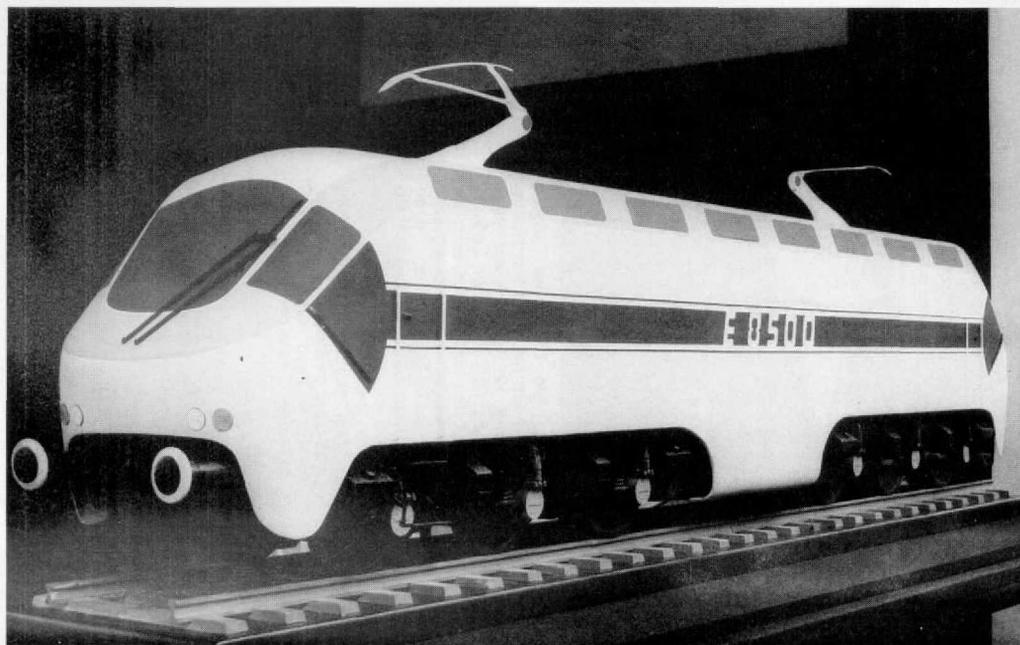


Abb. 9 und 10. Die DE 2500 von Henschel – und von Colani! Entscheiden Sie selbst, welche Ihnen besser gefällt – der von Henschel/BBC gebaute, recht kantig wirkende Prototyp (oben, Foto Rheinstahl), oder Luigi Colanis Entwurf für die mit Stromabnehmern versehene Version, dessen Frontpartie mit den heruntergezogenen Führerstandsfenstern eine gewisse Ähnlichkeit mit dem „APT“ der British Railways (S. 625) aufweist (Foto Thyssen).



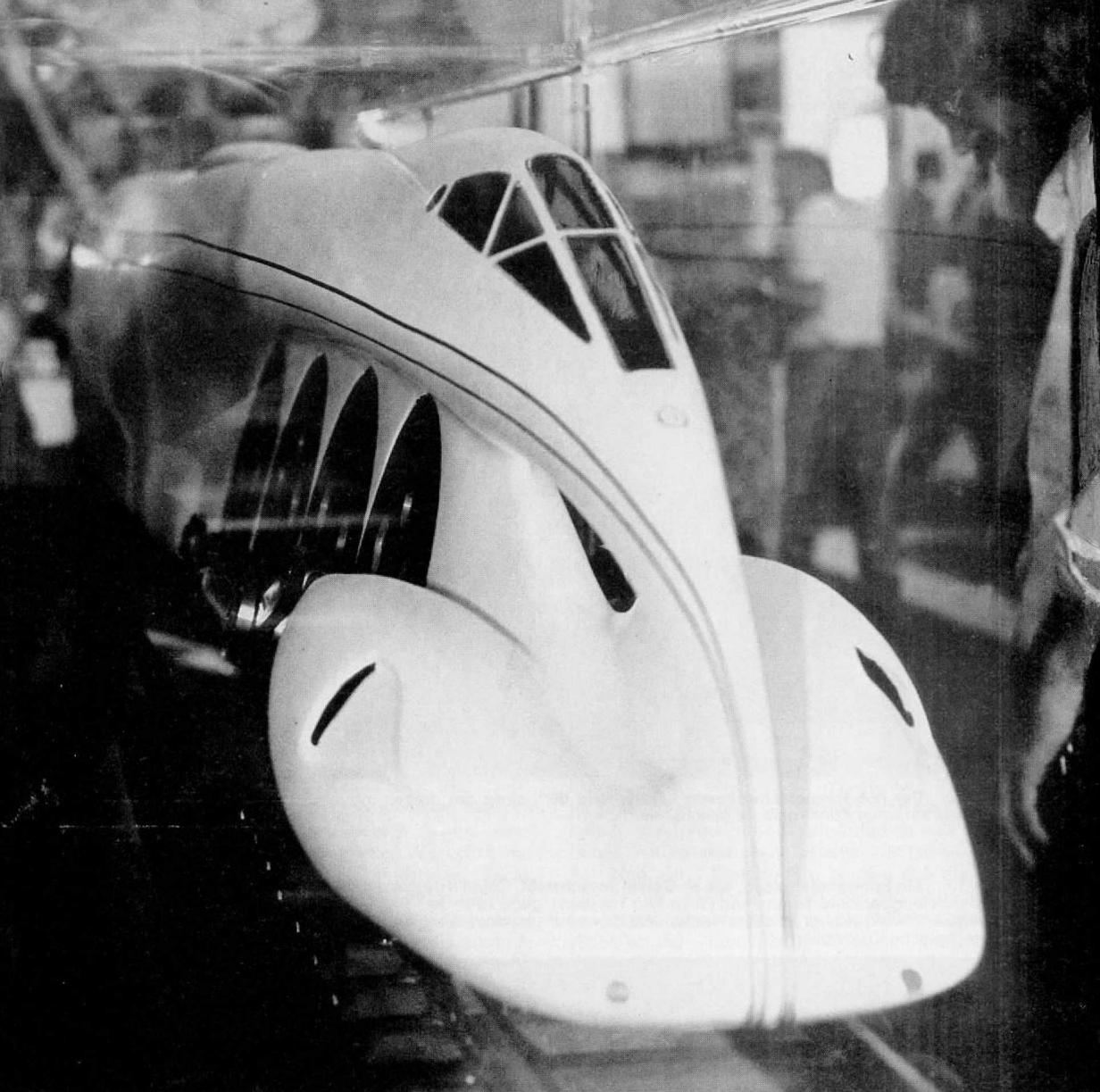


Abb. 11. Ein weiteres Konterfei von Colanis „Super-Dampf-Vogel“. Kein Werbeplakat für einen Science fiction-Film, sondern eine von WiWeW durch einen Glassturz geblitzte Frontansicht von Colanis Intercontinental-Dampfloks. Wetten, daß Sie sich nach verhältnismäßig kurzer Zeit mit diesem eigenwilligen Entwurf geradezu „angefreundet“ haben und ihn urplötzlich gar nicht mehr so ausgefallen finden?

Der Maestro hat sich indes Gestaltungsgedanken nicht nur um eine in der Zukunft mögliche IC-Dampfloks gemacht, sondern auch um die Formgebung jetziger Schienenfahrzeuge (Abb. 6 und 10). Ob sein Karosserie-Entwurf für die neue DB-Ellok der BR 120 dem Aufgabenbereich und der technischen Konzeption dieser Lok entspricht, mag der Betrachter selbst beurteilen; und was der Betriebsdienst von den Wartungseigenschaften einer derart verkleideten Maschine denkt, steht hier ohnehin nicht zur Debatte.

Und da sich über Geschmack bekanntlich (nicht) streiten läßt, wollen wir uns weiterer Wertungen enthalten – außer vielleicht noch der, daß die DE 2500 im Colani-Look gegenüber dem Möbelwagen-Aussehen des Prototyps u. E. doch wesentlich besser wirkt! Vielleicht sind unsere Abbildungen für den einen oder anderen Colani-Adepten unter unseren Lesern Anlaß, sich einmal selbst mit Gießharz und Spachtel an die „Verkleidung“ einer Modell-Lok im Colani-Stil zu machen . . .