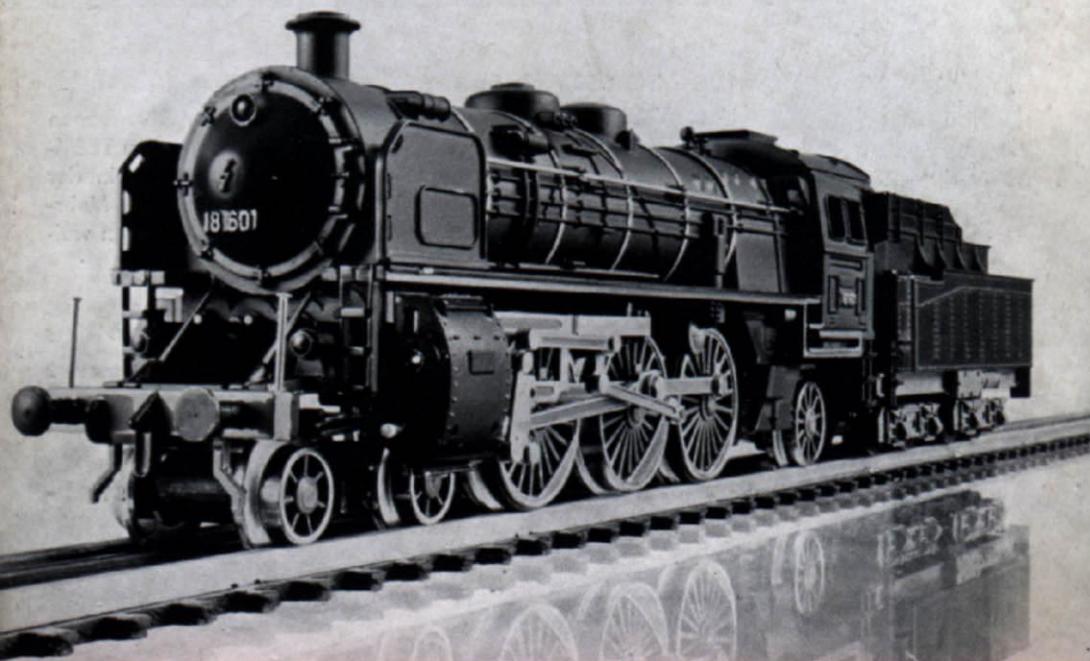


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

XII. INTERNATIONALE SPIELWARENFACHMESSE NÜRNBERG 1961 2. Teil (M-Z)

(1. Teil siehe Heft 4)



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

5 BAND XIII
10. 4. 1961

PREIS
2.- DM

2. Teil und Schluß

Anmerkung: Die Bildausbeute an Neuheiten und Motiven war – trotz einer gewissen Auslese – so groß, daß wir auch den diesjährigen Messebericht auf zwei Hefte verteilen mußten. Da wir uns bei diesem Bericht im allgemeinen an eine alphabetische Reihenfolge halten, umfaßt dieser zweite Teil also gleichwertig die Neuheiten der Firmen M–Z. In diesem Sinne also weiter im Messebericht:

R. Marx-Lüder

Elektrotechnische Fabrik

Gemrigheim/Neckar

Die Namen „Uniperm“, „Monoperm“ und ähnliche sind Ihnen sicher geläufiger als der Firmenname Marx-Lüder. Wenn jedoch eine solche Firma, deren Motore in Industrie, Flug- und Schiffmodellbau seit Jahren den besten Ruf genießen, nunmehr zwei Motoren herausbringt, die sich auch für den Eisenbahnmodellbau eignen, dann haben sie von vornherein das Plus aufzuweisen, daß sie „nicht von schlechten Eltern stammen“! Die zwei neuen „Sprößlinge“, mit denen wir es zukünftig (d. h. ab sofort) zu tun haben werden, heißen „Milliperm“ und „Microperm“, wobei die Silbe „perm“ bereits verrät, daß es sich nur um Gleichstrommotore handeln kann.

Der Milliperm ist 26 mm lang (ohne Achsstummel

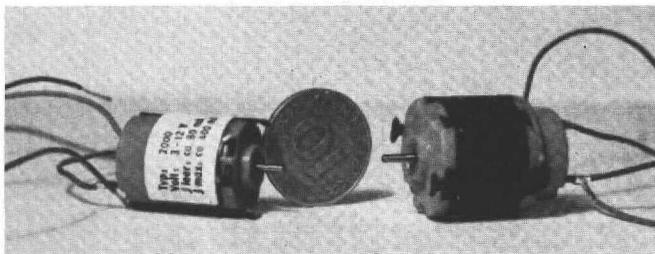
und Lötflächen) und hat einen Durchmesser von 21,5 mm. Von den drei Typen 4000, 1500 und 750 kommt in der Regel Typ 1500 in Betracht, der für 3–12 Volt ausgelegt ist (Typ 4000 für 1–4 Volt, 750 für 6–24 V Gleichstrom). Seine maximale Stromaufnahme beträgt 0,5 A, was dem Durchschnitt der sonstigen Modellbahnmotoren entspricht.

Der Microperm ist 23 mm lang (ohne Achsstummel und Lötflächen) und hat einen Durchmesser von 17 mm. Von den Typen 6000, 2000 und 1000 interessiert wieder besonders Typ 2000 für 3–12 Volt Gleichstrom mit einer maximalen Stromaufnahme von 0,4 A (Typ 6000 ist für 1–4 Volt, Typ 1000 für 6–24 Volt ausgelegt).

Die Achsstummel beider Motore sind ca. 5 mm lang und 1,5 mm stark; die Wellen sind sintergelagert; die Motore sind daher völlig wartungsfrei. Der Anker ist dreiteilig. Was „nebenberufliche“ Fernlenkflieger interessieren dürfte: der Microperm wiegt 13 g, der Milliperm 21 g.

Im Sommer dieses Jahres gibt es zu diesen beiden Motoren – und das ist ein „Clou“ besonderer Art – ein aufsteckbares Getriebe, mit dem durch einfaches Umstecken der Zahnräder Untersetzungen von 1 : 2

Abb. 90. Die neuen Marx-Gleichstrommotoren, die Lokbauer besonders interessieren dürften. Links der Microperm, rechts der Milliperm. Beim rechten Motor besonders deutlich zu sehen: die besagten Krampen (siehe Text).

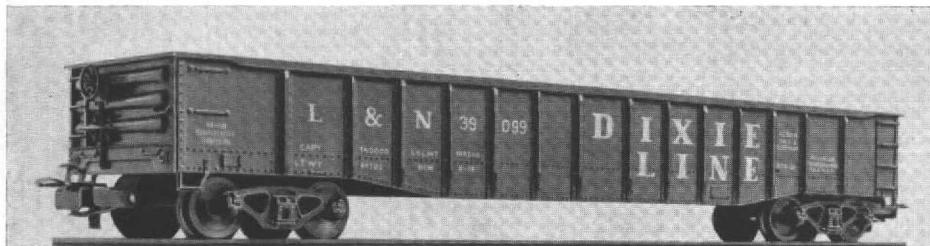


Nachdem Heft 4 und 5 so kurz hintereinander folgten, ist
Heft 6/XIII erst ab 12. Mai in Ihrem Fachgeschäft!



Abb. 91. Eine Geste an die Märklin-Freunde in Österreich: Modell der Bauartreihe 1141 der ÖBB in gewohnter Märklin-Qualität.

Abb. 92. Als Beispiel aus dem neuen USA-Sortiment: ein offener Güterwagen.

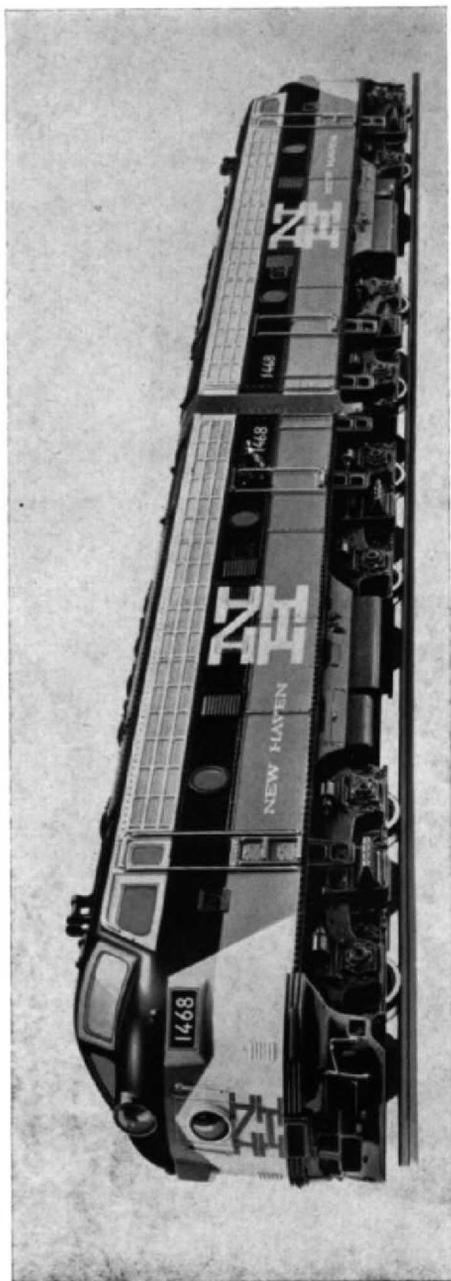


bis 1 : 32 erreicht werden können. Ein Lokselbstbauer braucht also kaum mehr Berechnungen anzustellen, sondern er tariert hinterher versuchsweise das Gertriebe ein, bis er die richtige Lokgeschwindigkeit erzielt hat.

Apropos „Lokbau“: Wie können diese kleinen Walzenmotore eigentlich in einer Lok befestigt werden? Wie Sie auf Abb. 90 sehen, stehen bei der Blechummantelung je zwei Krampen über. Man sägt in ein Halteblech (beim senkrechten Einbau im Führerhaus z. B. in die Bodenplatte) zwei entsprechende Schlitzte, in die Mitte ein Loch von 8-mm-Durchmesser, steckt den Motor ein und verbiegt die Krampen

mit einem Flachzängchen, bis der Motor fest sitzt. Soll der Motor schräg eingebaut werden, wird er entweder mittels einer Blechmanschette befestigt oder aber auf die gleiche vorbeschriebene Weise, indem das Halteblech gemäß dem gewünschten Neigungswinkel umgebogen und entsprechend den Einbaumöglichkeiten am Chassis festgeschraubt wird.

Von der Leistungsfähigkeit der Motore konnten wir uns am Messestand augenscheinlich überzeugen: bei volltourigem Lauf läßt sich noch nicht einmal der kleine Microperm mit dem Finger anhalten (und das ohne irgendwelche Untersetzung). Bevor er zum Stehen kommt, hat man sich die Finger verbrannt!



Das diesjährige Programm steht fast ausschließlich im Zeichen des „Fremdenverkehrs“: eine amerikanische Diesellok, amerikanische Güterwagen, ÖBB-Ellok, ÖBB-D-Zugwagen, SBB-Leichtschnellzugwagen, italienischer Güterwagen und... ein deutsches Wagenmodell!

Das neue Sortiment amerikanischer Lok- und Wagentypen dient eines Teils einer gewissen Nachfrage in Deutschland selbst sowie in den europäischen Ländern und Übersee (auch Südamerika, Afrika, Australien usw.).

Die Diesellok – Typ F 7 von General Motors – der SANTA-FE-Eisenbahngesellschaft ist ausgezeichnet detailliert, wobei die Feinheiten der Drehgestelle besonders hervorgehoben zu werden verdienen (Bild s. Märklin-Anzeige). Die Maschine weist zwei Scheinwerfer auf und auch die schräggestellten Zugnummerschilder vorn an der Stirnseite sind beleuchtet. Beide Achsen des hinteren Drehgestells werden angetrieben und sind mit vier Plastikreifen zur Erhöhung der Zugkraft versehen. Länge der Maschine 17,5 cm, Gewicht 400 g. Zwecks Einsatzes als Doppellok kann die gleiche Maschine spiegelbildlich angehängt werden (wobei lediglich die Stromzuführungen zum Motor vertauscht werden müssen, um einen Gleichlauf beider Loks zu erzielen) oder aber lediglich der um die Hälfte billigere „Ergänzungsteil“, der keinen Antrieb enthält.

Die SANTA-FE-Ausführung ist in Rot und Silber gehalten, eingerahmt mit gelbem Streifen.

Die gleiche Maschine fährt in andersfarbiger Ausführung (schwarz-rot-weiß) und mit etwas größeren Zugnummerschilder für die „New Haven Railroad“ (s. Abb. 93).

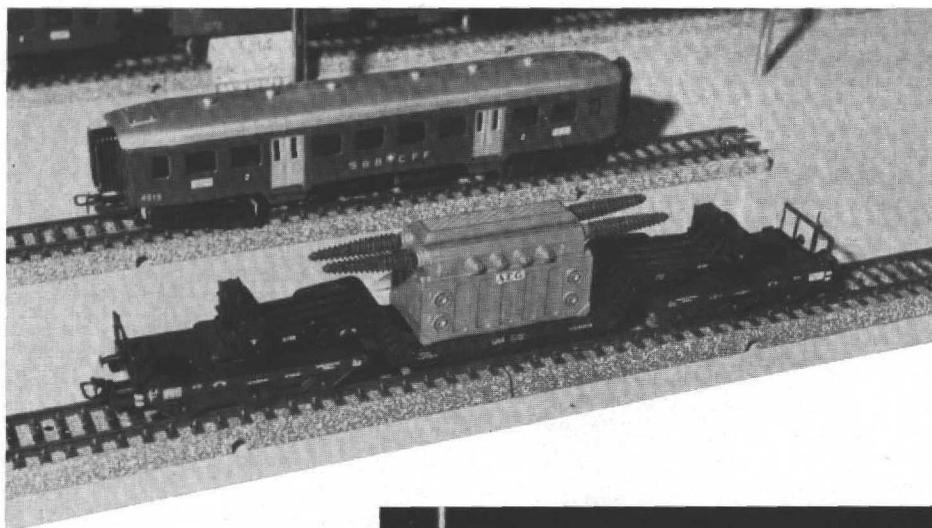
Nachdem wir amerikanische Wagenmodelle anderer Fabrikats bisher auch nur selten gebracht haben, wollen wir auch hier nur zwei Beispiele bildlich vorführen: den Caboose (Güterzugbegleitwagen), der für amerikanische Bahnen charakteristisch ist (Abb. 98), und den offenen Güterwagen, der – nach Anbringen von Puffern – „notfalls“ auch in einen internationalen Güterzug eingestellt werden könnte (Abb. 92).

Die neue Ellok – eine Geste an die österreichischen Modellbahner – ist eine genaue Nachbildung der ÖBB-Baureihe 1141, einschließlich der Drehgestelle! Also nicht nur ein neues Gehäuse auf einem vorhandenen fahrbaren Untersatz. Auch bei diesem Modell werden die hinteren Achsen angetrieben, deren Räder plastikbereift sind.

Das einzige neue Wagenmodell deutscher „Abstammung“ ist eine vortreffliche Nachbildung des Kmmks 51 mit Schiebedach und Stirnwandklappe zur Beförderung witterungsempfindlicher Güter. Wie beim Vorbild können auch beim Modell beide Hub-schiebedachhälften (zwecks leichter Entladung) übereinander geschoben werden (an den S c h r ä g s e i t e n Fingernagel darunterschieben!). Wir haben vor zwei Jahren (Heft 3/XI) einen Bauplan von diesem Wagen gebracht und weisen deshalb darauf hin, falls jemand die Stirnwandtüren klappbar machen will. Dieser moderne Waggon ist es wirklich wert, mehrfach in einen Zugverband eingestellt zu werden.

Der bereits bekannte Tiefladewagen ist nun auch mit einem Trafo beladen erhältlich (was ihm irgendwie besser zu Gesicht steht als die Exportkiste – finden wir wenigstens).

Abb. 93. Eine imposante Diesellokeinheit nach amerikanischem Vorbild in der Ausführung für die New-Haven-Bahngesellschaft.

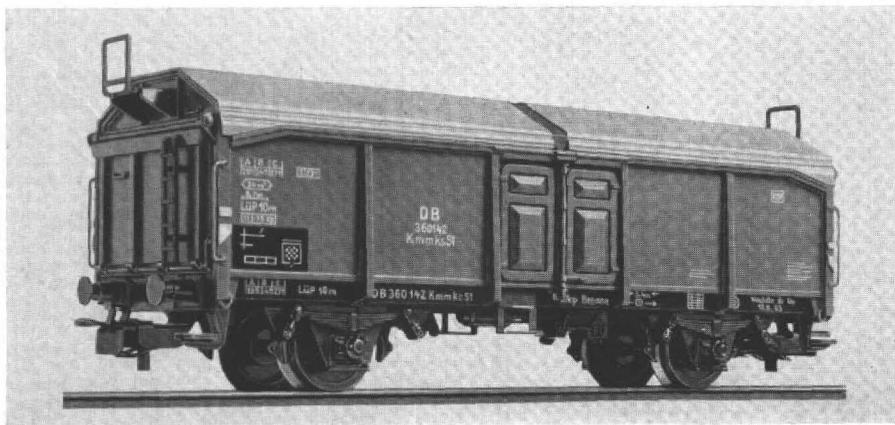


↑ Abb. 94. Keine Neuheiten im engeren Sinn: der SBB-Leichtschnellzugwagen ohne die mittels Drehknopf bewegbaren Schiebetüren (wie beim SBB-Wagen 4015), dafür aber billiger, sowie der letztjährige Tiefladewagen, jedoch mit Transformator beladen.

Abb. 95. Bis zu den doppelten Federpaketen herab genau nachgebildet: Gedeckter Güterwagen der FS Italia (tUROP-Ausführung mit echten Drahtgeflechteinsätzen an den Fenstern).



Abb. 96. Das eingehend besprochene Modell des Kmmks 51 mit Schiebedach (s. auch Abb. 99).



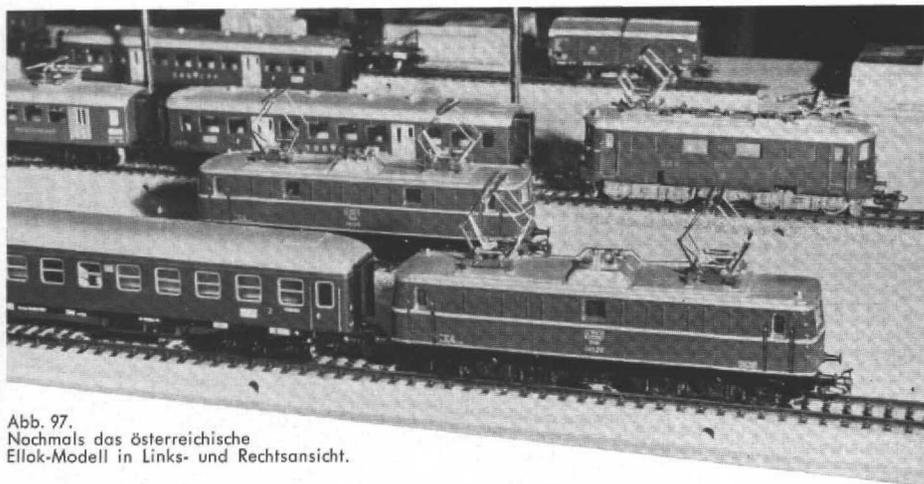
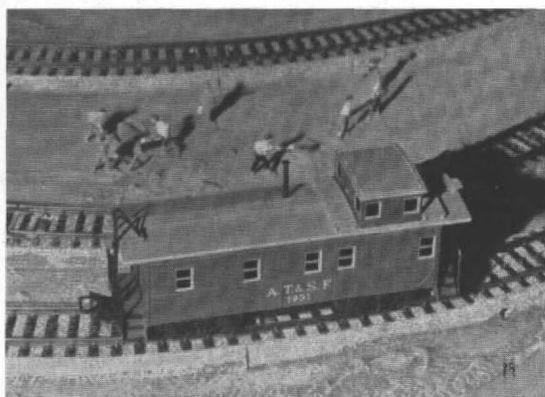


Abb. 97.
Nachmals das österreichische
Ellak-Modell in Links- und Rechtsansicht.



Der gedeckte Güterwagen mit (abnehmbarem) Satteldach nach einem italienischen Vorbild ist mit seiner Beschriftung als EUROP-Wagen deklariert, so daß er ohne weiteres auf deutschen Modellbahn-Strecken gefahren werden kann. Er ist ausgezeichnet detailliert, von bestechendem plastischem Aussehen, wozu die zierlichen Drahtgeflechtensätze an den Fenstern das ihre beitragen.

Hinsichtlich der Loks sind die deutschen Märklinisten zu kurz gekommen – dieser EUROP-Wagen und der Kmmks 51 machen jedoch einiges wieder gut!

↑ Abb. 98. Die vierachsige „Caboose“ (sprich Kabuus), eine schicke Nachbildung der für USA-Bahnen so charakteristischen Güterzugbegleitwagen (kein Gepäckwagen!).



Abb. 99. Wenn schon, denn schon! Der Kmmks 51 mit zurückgeschobenem Dach. (Wetten, daß auch Sie das gleiche gleich nach dem Kauf des Wagens tun werden!)

Les Jouets de **NOREV** Lyon-Villeurbanne (Rhône)

Alleinvertrieb für Deutschland: Kulenkampff & Co. Bremen

Der letztjährig angekündigte VW und Mercedes in H0-Größe (1:86) ist leider noch nicht erschienen, lediglich der Mercedes 220 SE in Baugröße 0, der – wie einige der anderen 0-Neuheiten – dadurch lenkbar ist, daß sich die Vorderräder je nach dem Druck auf den Wagen gerade oder auf Links- bzw. Rechtskurve einstellen. Diese nette kleine Spielerei hat bei der Aufstellung der Wagen auf einer 0-Anlage natürlich keine Bedeutung, dafür aber für Kinder, für die diese schmucken Norev-Modelle schließlich in der Hauptsache gedacht sind.

Im H0-Sortiment sind neu: ein Peugeot mit Anhänger, ein Panhard-Wagen und ein Sattelschlepper mit Zementsilos (ebenfalls als Benzin-Tankwagen in Vorbereitung).

Die 0-Modelle erhielten Zuwachs durch den bereits erwähnten 220 SE, den Floride (ebenfalls lenkbar), den Peugeot 404 mit richtiggehendem Schiebedach und Lenkung und einen Vedette-Abschleppwagen. Ein VW in Größe 0 ist in Vorbereitung.

Abb. 100. Die diesjährigen H0-Neuheiten an 1:86-Kfz.-Modellen: Peugeot mit Anhänger, Panhard-Personenwagen und ein Sattelschlepper mit Zementsilos.

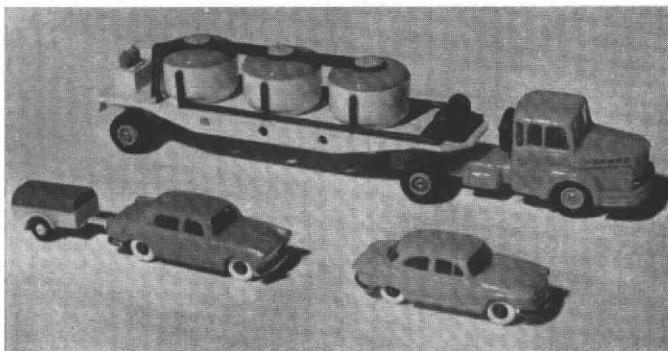
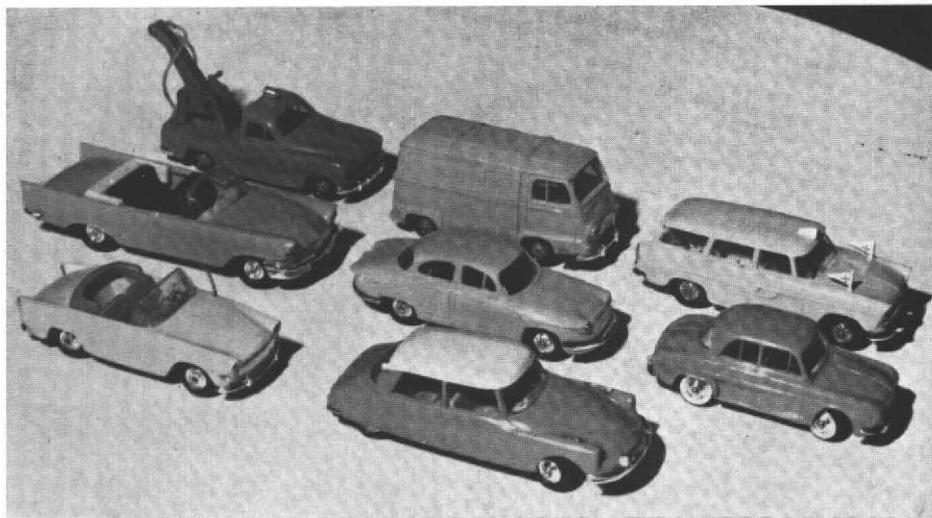


Abb. 101. Eine Reihe neuer Modelle in Größe 0.



Walter Merten - Miniatur-Plastiken - Berlin-Tempelhof



Abb. 102. Endlich brauchen unsere H0-Kirchen nicht mehr so verlassen da zu stehen! Eine Hochzeit zieht bekanntlich immer Neugierige an (siehe Anzeigenbild der Firma Merten).

Im Gegensatz zu den vergangenen Jahren befaßte sich die diesjährige Ausstellungsanlage mittels der 4 cm großen Figuren mit dem nordamerikanischen Bürgerkrieg von Anno dazumal. Keinesfalls aus militaristischen Beweggründen, sondern von Export wegen! Wir hätten gern eine Aufnahme gemacht, aber das Schlachtgetümmel war zu groß, d. h. die Figuren wären viel zu klein geworden, um an Hand eines Klischeebildes noch etwas „herzugeben“. Befassen wir uns daher mit den Neuschöpfungen in H0-Größe, die insbesondere der Modellbahn zugehört sind.

An dem Brautpaar (nebst Pfarrer und Blumenmädchen) sowie an den Hochzeitsgästen (Abb. 102) werden unsere Frauen viel Freude finden. (Die beiden Mädchen, die der erstgenannten Klarsichtpackung beigegeben sind, stammen entweder aus erster Ehe

oder sind vermutlich die Sprößlinge eines der jüngeren Hochzeitsgäste aus der zweitgenannten Packung! Auf Grund des Messetrubels konnten wir den verwandtschaftlichen Beziehungen nicht weiter nachgehen, wir hatten es ja eilig).

Eilig haben es auch die neugeschaffenen Reisen. Box 971 enthält eilende Fahrgäste weiblichen Geschlechts und Box 976 solche männlichen Geschlechts, die während des Dahinrennens die Hüte verloren haben (Abb. 103 und 104). Pardon, letzteres ist ja der besondere Clou an der Sache: Die jeder Packung beigegebenen Hüte können den Figuren je nach Lust und Laune aufgesetzt werden und sind untereinander austauschbar. Umständliche Paßproben dürften entfallen.



Abb. 103. Die sechs eiligen Männer bräuchten nicht so hinter ihren Hüten nachzurennen, es stehen ihnen ja 18 Hüte zur Auswahl zur Verfügung!

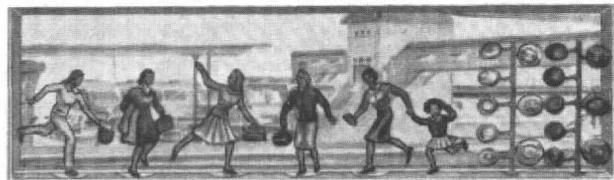


Abb. 104. Auch Frauen haben es manchmal eilig, vielleicht weniger zum Zug – in der Regel sind sie lieber eine halbe Stunde vor Abfahrt des Zuges da –, als beim Winterschlußverkauf. Nun, 15 austauschbare Damenhüte für fünf Frauen sind vielleicht tatsächlich zu wenig – in Wirklichkeit, aber nicht bei uns!

Abb. 105. Über die neue Serie „Rotes Kreuz – Erste Hilfe“ kann man geteilter Meinung sein, aber auch solche Szenen sind dem Leben abgeschaut und im Zeitalter der realistischen Filme durchaus vertretbar.

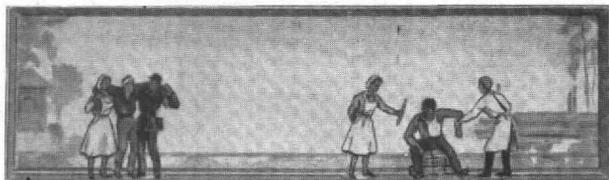
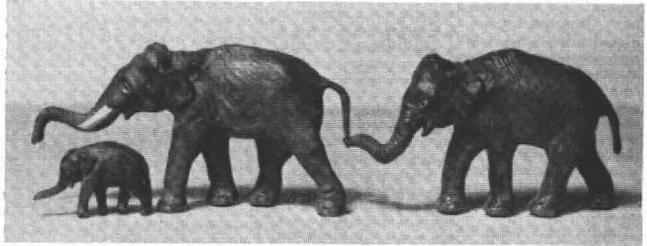




Abb. 106. Vom Standpunkt des Herstellers aus gesehen verständlich: Für die ersten zwei Boxen des USA-Sortiments konnten die Entwurfsplastiken der 4-cm-Figuren nochmals für H0 nutzbringend verwertet werden.

Abb. 107. Der Bulle der indischen Elefantenfamilie (Box 751) kann auch solo gehen, er wurde nur – auf Grund seiner Rüsselhaltung – von uns so gruppiert.



Zwei weitere Packungen beinhalten unter dem Kennwort „Rotes Kreuz“ Verunglückte und Sanitätspersonal (Abb. 105). Vielleicht handelt es sich auch um die Opfer der schießenden und stechenden Indianer und Cowboys (Abb. 106), die unseren „Pseudo-Yankees“ und dem Export nach drüben zugute kom-

men. „Friedfertigeres“ Personal für amerikanische Bahnen soll auf dem Anmarsch sein!

Erwähnenswert sind auch noch die zwei Packungen mit indischen und afrikanischen Elefanten (nebst niedlichen Babys), die sehr lebensecht nachgestaltet worden sind.

J. Mössmer Tettnang/Württ.

Willke-Schaumstoff-Gleisbettungen

Zuvor eine Richtigstellung zu unserer Broschüre „Anlagen-Bautips für Unerfahrene und Eilige“: Auf Seite 69 ist als Lieferant der bekannten Willke-Schaumstoff-Gleisbettungen versehentlich noch die Firma Aich K.G. angegeben, statt der obengenannten Herstellerfirma Mössmer, der auch der Vertrieb obliegt!

Über die Schaumstoff-Gleisbettungen als solche brauchen wir uns nicht mehr näher auszulassen, sie

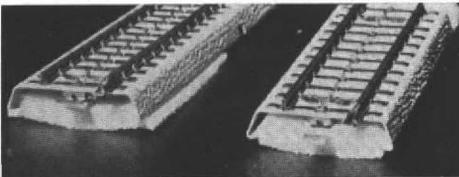


Abb. 108. Die neue Schaumstoffbettung für das Märklin-Gleis (links) und – zum Vergleich – die bisherige Ausführung (rechts).

sind inzwischen bekannt genug und finden immer mehr die Wertschätzung der Modellbahner. Die Geräuschdämpfung ist wirklich beachtlich und das schotterartig aussehende Gleisbett aus Moltopren wirkt von einem gewissen Betrachtungsabstand aus tatsächlich sehr echt (und erspart viel Arbeit!). (Im übrigen ist es die Verwirklichung einer uralten MIBA-Anregung, falls Sie dies nicht wissen sollten.)

Neu herausgekommen ist die abgeänderte Gleisbettung für das Märklingleis (Abb. 108) nebst zugehörigen Unterlagen für Weichen und Doppelkreuzungsweichen. Ab Sommer dieses Jahres soll es auch noch Spezialschrauben mit Gummipfropfen geben, um bei Befestigung des Märklin-Gleises mittels Schrauben auch diese letzte Resonanzübertragung einzudämmen.

Eine weitere MIBA-Idee hat die Firma Mössmer nunmehr verwirklicht: den „Mau-Mau“-Kasten (Modell-Aufbewahrungs-Muster-Ausstattungs-Kasten) nach Heft 5/X (Vorschlag Meißner). Die Ausführung des Mössmer'schen „Modellbahnfahrzeug-Kastens“ ist natürlich wesentlich feudaler gestaltet. Er besteht aus einer sauber gearbeiteten Stahlblechkassette mit einbrennlackiertem, grau-grünem Hammerschlag (wodurch das Äußere natürlich sehr besticht). Boden und Deckel sind mit dickem Schaumstoff ausgelegt; der Deckel ist abnehmbar, die Fächer sind verstellbar und der Traggriff ist mit einem transparenten Plastiküberzug zur Aufnahme von Hinweis- oder Beschriftungsschildern versehen. Wie Sie auf Abb. 109 sehen, gibt es eine größere Ausführung (37 x 25 x 5,5 cm), in der ein H0-Zug von 1,50 bis 1,80 m Gesamtlänge oder ein TT-Zug von 2,10 bis 2,80 m Länge



Abb. 102. Die „MMM“ (Mössmer'schen „Mau-Mau“-Kasten). – Näheres siehe Text!

untergebracht werden kann. In den kleineren Kästen (28 x 19 x 5,5 cm) passen die Wagen und Loks für einen H0-Zug von 75 cm bis 1 m Gesamtlänge oder entsprechende TT-Fahrzeuge mit einer Gesamtlänge

von 1,25 bis 1,50 m. Man bekommt also allerhand in die Kästen rein. Der Preis? In Anbetracht der soliden Ausführung tragbar: 12,90 DM der kleine, 16,80 DM der große Kasten.



MECCANO - Hornby-Dublo-Bahn - Liverpool/England

Hornby-Dublo-Bahn legt den Schwerpunkt immer mehr auf das vor zwei Jahren eingeführte 2-Schienen-Gleichstromsystem; das 3-Schienen-Programm läuft nur mehr nebenher und wurde von uns daher noch nie berücksichtigt. In der kurzen Zeit ist bereits

ein gut sortierter Lokpark zusammengekommen: 6 schmutzige Dampfloks und – einschließlich der heute neu gezeigten Type (Abb. 110) – 3 Dieselloks verschiedener Gattungen.

Von der neuen D-Zugwagenserie zeigen wir ledig-

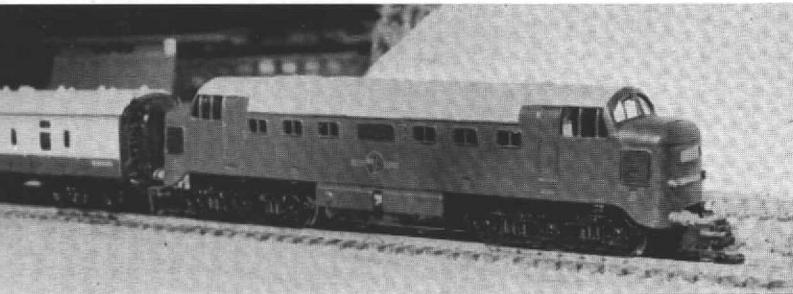


Abb. 110. Die einzige diesjährige Lokneuheit von Hornby-Dublo: die Nachbildung einer englischen diesel-elektrischen Lok der Achsfolge Co-Co in Grün mit silbernem Dach.