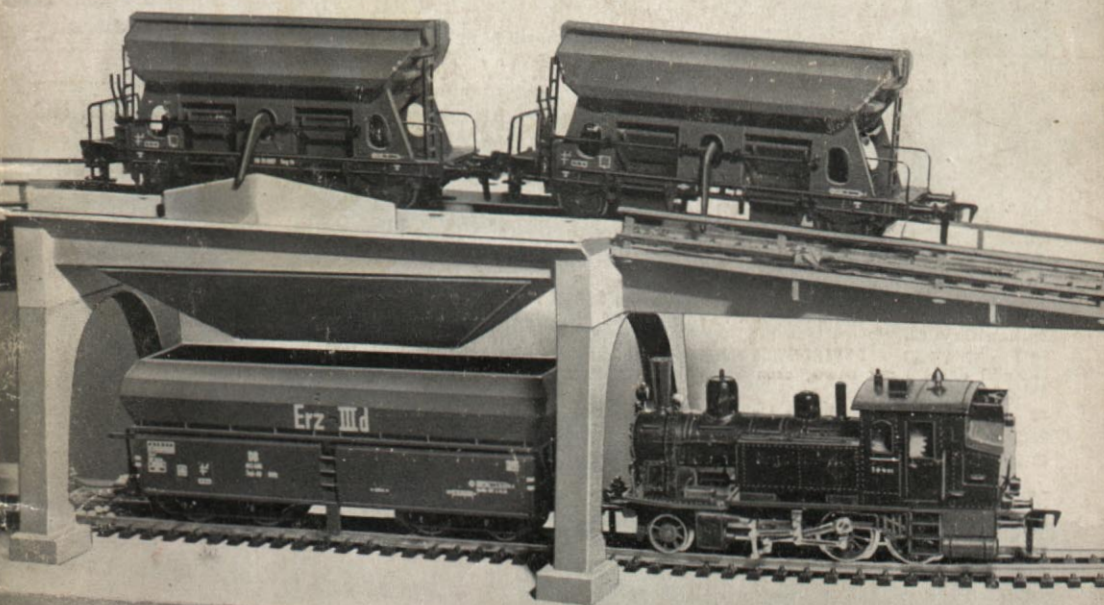


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

XV. INTERNATIONALE SPIELWARENFACHMESSE NÜRNBERG 1964 · 1. Teil (A-K)

2. Teil (L—Z)
folgt in ca. 8 Tagen



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

4 BAND XVI
31. 3. 1964

J 21 28 2 E
Preis 2.- DM



Großer Bildbericht über die

Modellbahn-Neuheiten

DER XV. INTERNATIONALEN SPIELWAREN-FACHMESSE NÜRNBERG

Die 2. Hälfte des Messeberichts - Heft 5/XVI - (noch mal 60 Seiten mit weiteren 121 Abb.!) folgt in ca. 8 Tagen!

Vorwort

Wieder ist eine Spielwarenmesse vorbei. Vorbei mit all' ihrem Trubel, ihrer Geschäftigkeit und ihren Anspannungen, vor denen es uns, je größer die Messe wird, immer mehr graust. Ja, wenn sämtliche Modellbahn-Hersteller irgendwie räumlich zusammengefaßt wären ... aber so! Wer allein den herrlich verzwickten Bau des Wieselerhauses kennt, der durch den neuen Anbau (in Verbindung mit einer abermaligen Verlegung verschiedener Firmenstände) fast noch unübersichtlicher und strapaziöser geworden ist, weiß über unseren Stoßseufzer Bescheid. Hinzu kommt das 4-stöckige Max-Scheerer-Haus, zwei große Doppel-Leichtbauhallen, die Messehalle und das Messehaus, insgesamt 37 000 qm Ausstellungsfläche (letztes Jahr 35 000 qm) mit über 1000 Ausstellern, die wir zwar nicht alle zu besuchen hatten, aber an denen wir mehrfach vorbeirasen mußten, weil man die Modellbahn-Hersteller nicht fein gemächlich der Reihe nach abklappern kann, sondern hie und da „ungelegen“ kommt (das Verkaufsgeschäft geht selbstredend vor!) oder nochmals hin muß usw. Nun, das braucht Sie nicht weiter anzufechten; Sie sitzen dafür gemütlich in einem Sessel (sollen Sie auch!) und führen sich unseren Messebericht genüßlich zu Gemüte (sollen Sie erst recht!), ohne zu ahnen, daß wir hierbei (und bei der damit verbundenen Mehrarbeit) fast draufgegangen sind! Daß wir noch am Leben sind, ist reiner Zufall (könnte man meinen), zumal an den ersten Tagen ein geradezu lebensgefährliches Gedränge herrschte (über 16 500 Besucher dieses Jahr!), dem wir ebenfalls nur mit knapper Not entkommen sind.

Nachdem 97 % der Aussteller mit dem Gesamtverkauf zufrieden waren, wollen auch wir es sein, und nachdem es dieses Jahr nicht gerade an Modellbahnneuheiten mangelte, können Sie ebenfalls zufrieden sein (so daß die diesjährige Messe als „Messe der Zufriedenstellten“ in die Annalen eingehen könnte). Durch den Vorbericht im Telegrammstil in Heft 3 (ob wir ihn doch fallenlassen sollten?) sind Sie in groben Zügen ja bereits über die Neuheiten informiert. Da jedoch die Geschmäcker bekanntlich verschieden und die Modellbahner-Wünsche noch verschiedener sind, überlassen wir es Ihnen festzustellen, inwieweit die diesjährige Neuheitenschau Ihre höchstpersönlichen Erwartungen erfüllt.

Der N-Spur (9 mm) ist jedenfalls der Durchbruch vollends gelungen und ihre Bedeutung als zukunfts-trächtige Kleinstbahn durch die Zubehöreinheiten gar mancher namhaften Firma erkannt und unterstrichen worden. Der Firma Arnold gebührt jedenfalls das

bleibende Verdienst, hier ganz entscheidende Pionierarbeit geleistet zu haben!

Einer „Palastrevolution“ gleichzustellen ist das neue Trix-Zweischienen-Gleichstrom-System nach NEM-Normen. Bleibt nur zu hoffen, daß es tatsächlich bald zum Tragen kommt! Die Schwierigkeiten, gleichzeitig zwei Herren dienen zu wollen (den bisherigen Trixisten und den neuen „Internationalen“), sollen nicht verkannt werden, ebenso nicht die Unmöglichkeit, das System schlagartig wechseln zu können. Bis hier eine gewisse Umschichtung stattgefunden hat, werden gut ein bis zwei Jahre vergehen, wobei es sicher eine wesentliche Rolle spielt, daß das neue, nicht unbedeutliche Zweischienenprogramm möglichst bald zur Auslieferung kommt. Vom Modellbahner-Standpunkt aus gesehen, sehen wir diesem zweiten großen H0-Zweischienen-Programm mit ebensolchen Erwartungen entgegen wie seinerzeit dem zweiten deutschen Fernsehen ...!

Diese beiden Herausstellungen dürften die gravierendsten Momente der diesjährigen Messe kennzeichnen (insgesamt und auf die Dauer gesehen). Die übrigen z. T. ebenfalls besonders lobenswerten Neuschöpfungen werden als Einzelleistungen innerhalb des Messeberichtes gebührend hervorgehoben.

Der Umfang der beiden diesjährigen Messehefte (124 Seiten!) sowie des eigentlichen Bildberichts mit 257 Abbildungen (obwohl wir uns auf das Wesentlichste zu beschränken versuchten) kennzeichnet wohl am deutlichsten das große Angebot dieser Messe, und vielleicht ist in diesem Zusammenhang ein kleiner Rückblick mal ganz interessant:

Jahr	Umfang des Messe- berichts	Gesamt- seiten- zahl	Zahl der Abb.	Anzahl der Hersteller
1953	17	30	41	12
1959	59	80	136	27
1964	84	124	257	45

Diese kleine Gegenüberstellung stellt wohl eine so frappierende Aussage über die Entwicklung, Ausweitung und Leistungssteigerung der Modellbahndustrie dar (MIBA-Verlag miteingeschlossen!), daß jeder Kommentar überflüssig ist!

Doch nun genug der langen Rede! Steigen Sie ein in den Messeexpress und lassen Sie die Neuheiten an sich vorbeiziehen! Bei besonders interessanten Projekten ziehen Sie einfach die Notbremse. Solche Aufenthalte sind im Fahrpreis von nur 2,- DM ja mit begriffen! WeWaW

K. ARNOLD & CO. Metallspiel- warenfabrik Nürnberg

Die Firma Arnold, die bekanntlich die 9-mm-Bahn (jetzt Baugröße N) in des Wortes doppelter Bedeutung „ins Rollen gebracht“ hat, bietet auch dieses Jahr abermals ein reichhaltiges Neuheitenprogramm und es ist nur zu hoffen, daß nicht nur diese Neuheiten baldmöglichst auf den Markt kommen, sondern auch die letztjährigen restlos ausgeliefert werden! Der Elan, mit dem Arnold seine Sortimente so schnell als nur möglich abzurufen trachtet, ist bewundernswert; aber nachdem nun sehr viele namhafte Firmen seit dieser Messe wesentliche „Schützenhilfe“ leisten, kann sich Herr Ernst, der Eigentümer der Arnold-Fabrik, nun viel mehr auf das eigentliche Bahnsortiment konzentrieren. Das Kupplungsproblem, das im Laufe des letzten Jahres wie ein Damokles-Schwert hemmend über der Fabrikation schwebte, ist inzwischen dank des Entgegenkommens von Rokal zu beider Zufriedenheit gelöst worden. Der T 3-Motor ist nun ebenfalls endgültig erprobt, so daß das von vielen bereits ungeduldig erwartete Maschinchen in wenigen Wochen endlich zur Auslieferung gelangt (übrigens nochmals wesentlich verbessert, verfeinert und ergänzt!). Der T 3-Motor wird in ca. 2 Monaten auch einzeln erhältlich sein, was die Modellbauer unter uns besonders begrüßen werden, da er wohl für alle denkbaren Selbstbauten Verwendung finden kann, nicht nur für den N-Modellbau.

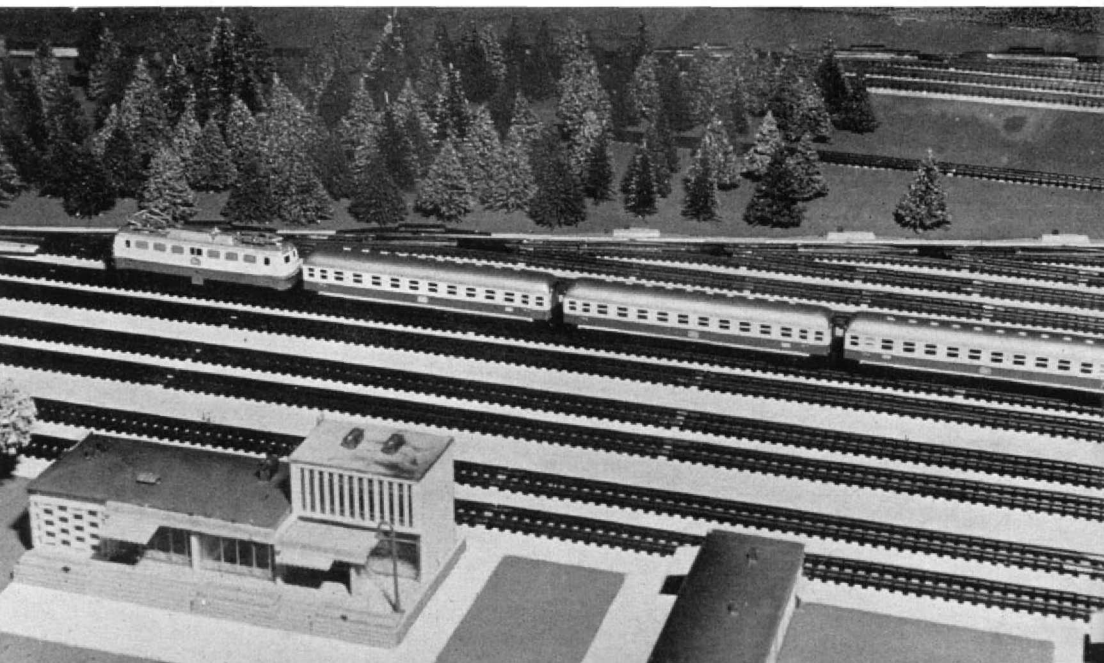
Weil wir gerade von der Kupplung sprachen: sie brachte einen Arnold-Konstrukteur auf eine geradezu genial einfache Idee! Ein kleiner, im Betrieb fast völlig unauffälliger Schleppbügel an der Kupplung

(Abb. 5) erlaubt das Entkuppeln des angehängten Zuges an jeder beliebigen Stelle der Anlage (Erläuterung s. Abb. 6-8)! Wir haben bei der Vorführung nicht schlecht gestaunt und alle möglichen technischen Raffinessen vermutet, nur nicht diese verblüffend einfache Lösung. Diese ab Juni erhältliche Rangierkupplung ist übrigens leicht an jeder Arnold-Lok anzubringen (einfach Kupplungen auswechseln!). Zum Entkuppeln der einzelnen Wagen dient nach wie vor ein Entkuppungsblech mit einem als Attrappe ausgeführten Gleissperrsignal zur Kennzeichnung der Entkuppungsstellen.

Eine weitere angenehme Überraschung ist die Pseudo-Oberleitung (s. Abb. 2 und 3). Die zierlichen und filigranen Maste weisen Ausleger mit ein- und auswärts gestellten Fahrdrahtthaltern auf, so daß der (durchgefädelt) Fahrdraht vorbildgerecht im Zick-Zack verlegt werden kann, wie auch in den Gleiskurven eine vorbildgerechte Verspannung möglich ist. Der Fahrdraht besteht aus 0,14 mm dünner verdrehter Kupferlitze, unter dem die Ellok-Bügel in ca. 1 mm Entfernung darunter hinweggleiten, was beim Betrieb überhaupt nicht auffällt. Turmmaste für die Überspannung von Bahnhöfen sind in Vorbereitung.

Eine bislang einmalige Idee ist auch das variable Gleisstück (Abb. 9), das normal 111 mm lang ist, jedoch bis auf 99 mm zusammengeschoben bzw. auf 123 mm auseinandergezogen werden kann! Gewisse Gleislücken, die auch bei noch so genauem Gleisverlegen meist unausbleiblich sind, lassen sich durch das variable Gleisstück leichter und eleganter schlie-

Abb. 1. Warum nicht dem Vorbild mal einen Schritt voraus sein? – Der schicke Arnold-Fernschnellzug in blau-beiger Farbgebung à la „Rheingold“ und „Rheinpfel“ müßte für die BUBA letzter Anlaß sein, auch weiteren Fernzügen dieses Make-up zu geben! – Im Vordergrund das neue Vorort-Empfangsgebäude, das – wie alle Arnold-Gebäudemodelle – nur als Bausatz erhältlich und mit anderen Baulichkeiten kombinierbar ist.



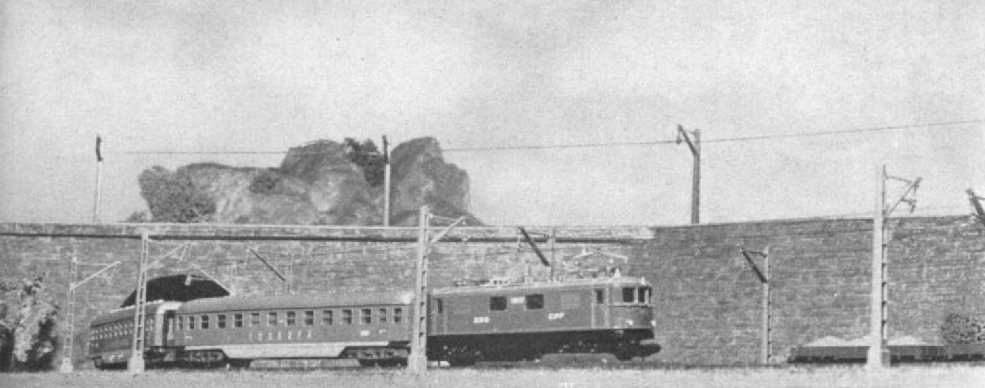


Abb. 2. Dieses Bild spricht nicht nur für die neue Oberleitung bzw. für die Arnold-Bahn als Kleinst-Modellbahn, sondern wohl auch ein klein wenig für den MIBA-Fotografen (und den stets gepredigten richtigen Modellbahn-Betrachtungsstandpunkt)!

Abb. 3. Näher und im grellen Scheinwerferlicht besehen, erkennt man deutlich die zierliche Ausführung der Maste nebst Ausleger und die jeweils versetzte Fahrdrachtaufhängung.

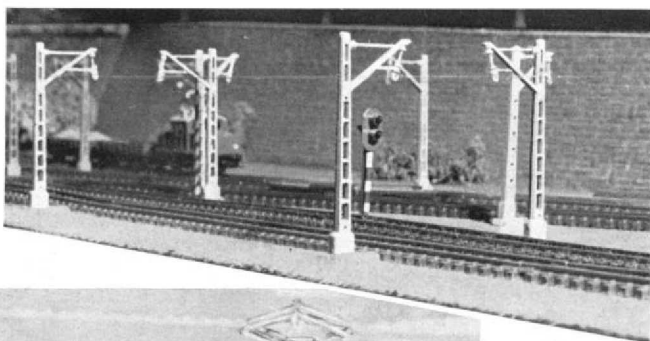
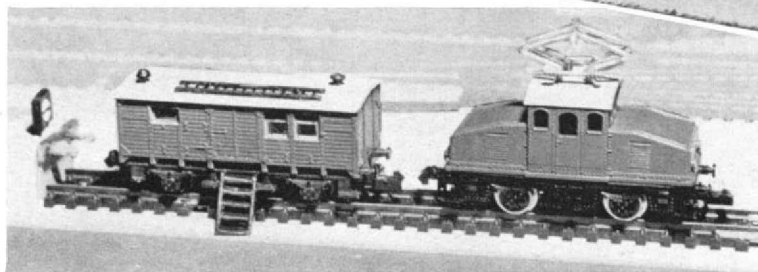


Abb. 4. Der Bauzugwagen (Wohn- und Gerätewagen) mit Treppe; rechts davon das 55 mm lange Modellchen der E 69 04 (mit Allachsantrieb).



▼ Abb. 5. Die neue Rangier-Kupplung



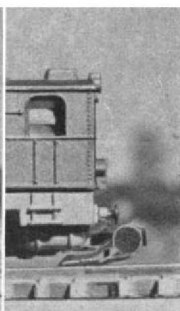
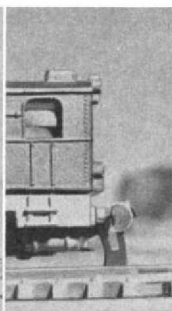
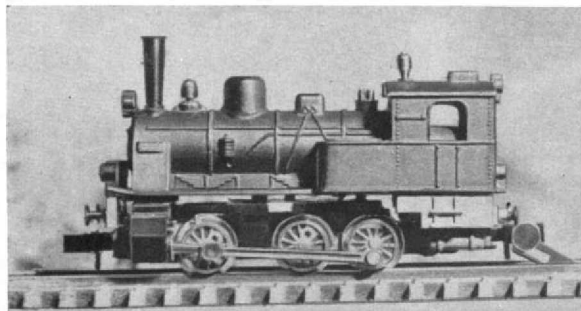
▼ Abb. 6-8. So geht das Entkuppeln an x-beliebiger Stelle vorstatten: Lage des Entkuppelers-Hebels (= E.H.) bei Stillstand der Lok nach erfolgter Vorwärtsfahrt (Bild 1). ● Die Lok stößt (wie im Großen) etwas zurück; der E.H. stemmt sich gegen die nächste Schwelle (Bild 2) und drückt die Lok-Rangierkupplung (Abb. 5) hoch. Bei Erreichen dieser Stellung wird die Lok nach vorn weggefahren ... die Wagen sind abgekuppelt. ● Ist die Lok über diesen Punkt hinausgefahren, fällt die Kupplung wieder in die Wagenkupplung zurück (Bild 3, zugleich Stellung des E.H. bei Rückwärtsfahrt). In diesem Fall muß man erst wieder ein Stückchen vorfahren und das gleiche Manöver – etwas behutsamer – wiederholen, und zwar solange, bis man den Trick bei diesem Trick heraushat. ● Da diese Rangierkupplung unter Zug nicht wirksam werden kann, erfolgt bei Fahrtrichtungswechsel (nach vorheriger Rückwärtsfahrt) kein ungewolltes Entkuppeln.

Ein Vorschlag an Arnold (wenngleich der E.H. auch so schon ziemlich unauffällig ist): Wie wär's mit einem E.H. aus dünnem Plexiglas oder Cellon (statt Pertinax)?

1

2

3



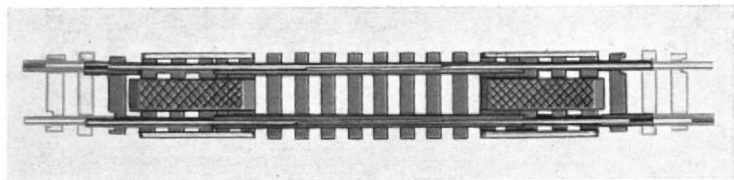


Abb. 9. Das variable Gleisstück: In zwei langen „Schienenverbindern“ werden zwei sich überlappende Schienenprofil-Zungen gegeneinander verschoben (grob ausgedrückt – jedoch fein ausgeführt).

Ben als durch irgendwelche Fünftel-, Sechstel-, Achtel- oder weiß was für x-tel-Gleisstücke (Auslieferung im Sommer). Daß es sowas nicht auch in H0 gibt?!

Nette Lokmodell-Neuheit: die Miniatur-Nachbildung der E 69 04 (17,50 DM), die auch in natura „molliger“ ist als ihre Schwestern und dergestalt den N-Spur-

Belangen geradezu „entgegenkommt“. Der letztjährig angekündigte Schienenbus wurde zwar abermals als „geplante Neuheit“ präsentiert, aber im Hinblick auf eine Fertigungsintensivierung zugunsten der Old-Timer-Wagen zur T 3 (Abb. 13) nochmals zurückgestellt.

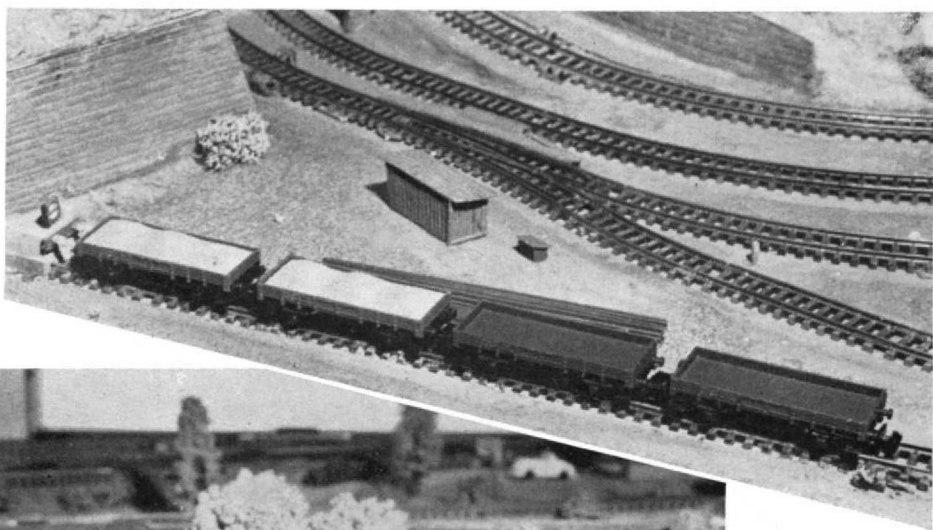


Abb. 10. Einige der Niederbordwagen, 2 davon mit Schotterladung, die im Verein mit dem Bauzugwagen der Abb. 4 eine vorbildgerechte Bauzug-Einheit abgeben.

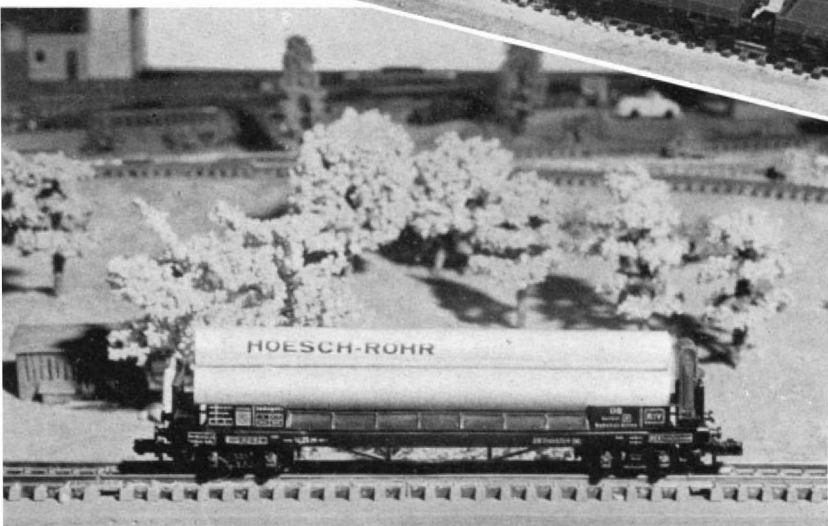


Abb. 11. Röhrentransportwagen mit Bremserhaus und Großröhren (und Bäumen im Hintergrund, die wegzuschneiden wir nicht übers Herz brachten!).



Abb. 12. Wenn dies Bild für sich allein stünde, wäre die Baugröße wohl nicht auf Anhieb auszumachen! Diesen Eindruck bewirkt nicht nur die eingehende Detaillierung, in Verbindung mit der feoplastischen Ausführung, sondern auch die Tatsache, daß die Verkürzung der Wagenmodelle erfreulicherweise nur 8 Prozent beträgt! – Diese vierachsigen Umbauwagen sind übrigens sofort erhältlich!

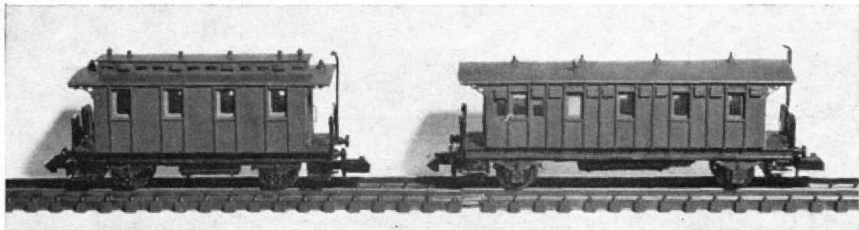


Abb. 13. Zwei nette Gefährten für die T 3: der CiPr 86 (aus Heft 6/IV) und der BCiPr 98a (aus Heft 9/IV) im Maßstab 1 : 160, zwar noch Handmuster (der Achsstand des BCi stimmt auch noch nicht, wie auch die Federpaket-Imitationen länger werden müßten), aber in der Endausführung sicher „reizend“. Wie wär's noch mit einem zugehörigen Packwagen-Modellchen?

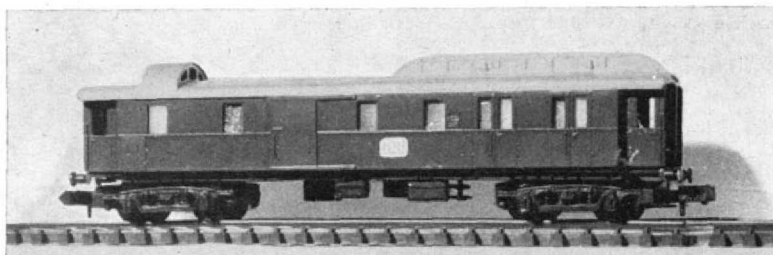


Abb. 14. Daß der PwPost4ü28 aus Heft 1/XIV ausgerechnet in N-Größe auftauchen würde, damit hat wohl niemand gerechnet. – Abb. 15. Gut gelungenes Modell des DSG-Speisewagens WR4üge, sogar mit „Riffelglas“-Fenstern und Rauchabzug beim Küchenabteil! Um wieviel schöner wären diese beiden Modelle (einschl. übrige D-Zugwagen), wenn die Verkürzung nur 8–10 % (statt 25 %) betragen würde! Arnold könnte sich solches in erster Linie leisten! (Auslieferung dieser beiden Modelle ab Mai.)

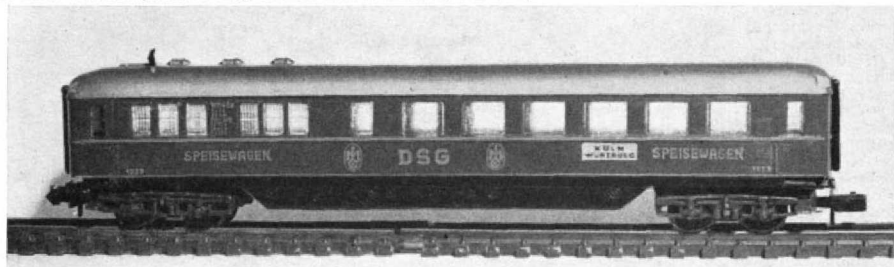




Abb. 16. Eine moderne Trabanten-Stadt en miniature, entstanden aus den verschiedenen Bausatzmöglichkeiten.

Der Aufbau und das Zusammenkleben der Bausatzteile ist einfach und dank gewisser Konstruktionskniffe stets rechtwinklig möglich. Die winzigen Rolläden, um nur ein kleines Detail zu nennen, weisen eine haltbare Knickkante auf und können deshalb auch „ausgestellt“ eingesetzt werden.

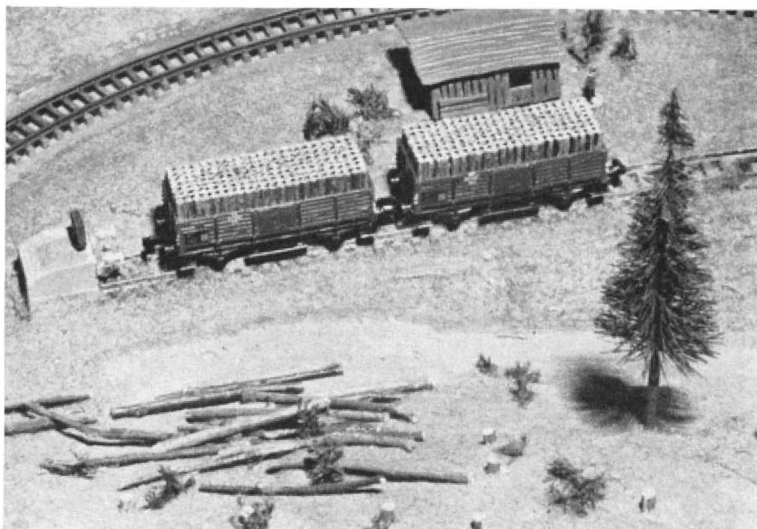
Die E 10 ist nunmehr „voll ausgereift“. Dieses Modell offenbart den Weg, den Arnold hinsichtlich seiner Triebfahrzeuge gehen will. Die Detaillierung, die plastische Ausführung und das technische Gesamtkonzept sind in Anbetracht des kleinen Maßstabs als sehr gut zu bezeichnen (Abb. 22 und 23). Die Lok hat überdies automatischen Lichtwechsel und ist voll radio-entsört (Preis: 39,50 DM). Das Modell ist in

Blau als E 10, in Grün als E 40 und in Blau-Beige - als „Rheinpfeil“-ähnliche Zuglok für den blau-beige gespritzten Fern-Luxuszug (Abb. 1) - erhältlich (Auslieferung im Juni).

Neu im Wagensortiment: der vierachsige Umbauwagen B4yge der DB mit Mitteleinstieg und Zugschluß-Signalen (Abb. 12), ein Schnellzugwagen A4üm der DB in Blau bzw. Blau-Beige (sofort lieferbar), ein

Abb. 17. Als Wagenmodelle nicht neu, aber mit der gutwirkenden Grubenholzladung: der Hochbord-Om mit herausnehmbarem Einsatz (ab sofort lieferbar).

(Nicht zu groß, sondern durchaus maßstäblich richtig: eine etwas zu recht-„geknautschte“ und dadurch um so natürlicher wirkende „Preiserfichte“ — ein Kniff, den man bei allen Tannen ähnlicher Struktur anwenden kann und sollte!)



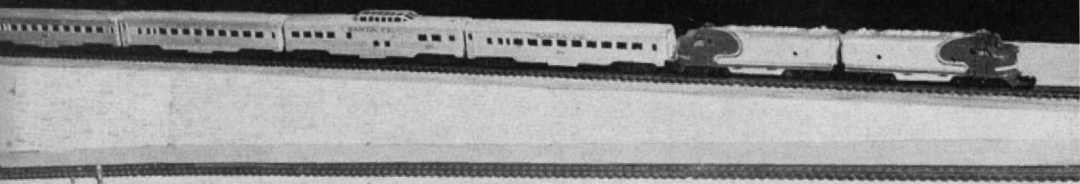
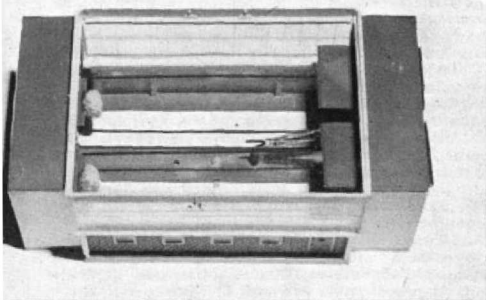


Abb. 18. Die USA-Diesel-Doppellok (in N-Größe „selbstverständlich“ mit Elektromotor) mit einigen der neuen Schnellzugwagen. Neu herausgekommen, sowohl mit „Baltimore and Ohio“- als auch mit „Santa Fé“-Beschriftung: Pullmann-, Aussichts- und Schlußwagen, letzterer mit abgerundetem Wagenende.

Abb. 19. Kleines Motiv mit neuem Ellok- bzw. Diesellok-Schuppen, dessen Kipp-tore durch die Loks geschlossen bzw. geöffnet werden (Dach abnehmbar). Auf dem hintersten Gleis: Om mit Grubenholz und G 10 (beide neu und sofort erhältlich).

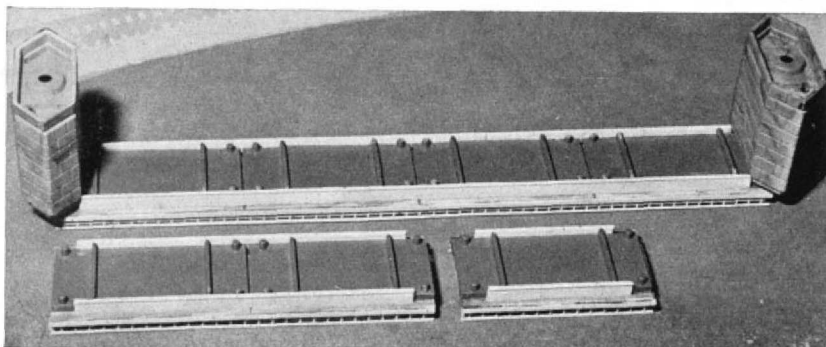


Abb. 20. Das abgenommene Dach gibt den Blick auf den Tormechanismus frei.



DSG-Speisewagen in Rot (Abb. 15) und – last not least! – der Reisezug-Gepäckwagen mit Postabteil PwPost4ü28 (Abb. 14), der unseren Lesern ja bereits ein Begriff ist (MIBA Heft 1/XIV) und den wir gerne irgendwo in H0-Größe entdeckt hätten! Daß alle diese Wagen verkürzt sind, liegt an der leider zur Gewohnheit gewordenen Gepflogenheit fast aller Modellbahnfirmen, auch die D-Zugwagen auf den kleinsten Gleis-Radius abzustimmen. Möge Arnold auch hier mit

Abb. 21. Die gerade und die gebogene Betonbrücke (richtiger wohl „Flachträgerbrücke“?) gibt es nur im Bausatz, und zwar aus gutem Grund: Die Brücke ist in drei verschieden lange Stücke zerlegbar (Sollbruchstellen), so daß anhand der gesondert erhältlichen Pfeiler dem individuellen Einbau nichts im Wege steht.



gutem Beispiel vorangehen und zukünftig Schnellzugwagen-Modelle fast originalang herausbringen und im Katalog eben den hierfür zulässigen Mindestradius festlegen! Lange D-Zugwagen fahren ja auch beim Vorbild nicht auf Nebenbahnstrecken mit ihren kleineren Gleisradien! Gerade Arnold könnte dieses Experiment (das u. E. überhaupt keines ist) wagen, da bei der Kleinheit der Bahn weder der Platzbedarf für größere Gleisradien noch sonstige Argumente entgegenstehen.

Um auf die Personenwagenmodelle zurückzukommen: eine Innenbeleuchtung für diese Wagen ist in Vorbereitung (d. h. es wird noch daran „geknobelt“); eines Tages wird auch diese Forderung erfüllt sein (vielleicht sogar zusammen mit einer Inneneinrichtung?).

Im Güterwagenpark sind neu: ein Röhren-Transportwagen (Abb. 11), ein ebenfalls vierachsiger ESSO-Kesselwagen, ein zweiachsiger Privat-Kesselwagen der Fa. Bayer, ein Hochbord-Güterwagen. Om mit herausnehmbarer Grubenholzladung (Abb. 17), ein

gedeckter G 10 mit Flachdach in DB-Braun und ddo. in Grau mit EUROP-Beschriftung, sowie Niederbordwagen (Bahndienstwagen der DB) in Grün mit und ohne Schotterladung (Abb. 10); außerdem ein zugehöriger Bauzugwagen (Abb. 4 links), den es allerdings (ebenso wie den rotbraunen Niederbordwagen mit Kfz.-Ladung) nur als Bausatz gibt. Alle diese Modelle entsprechen ebenfalls der bereits bekannten

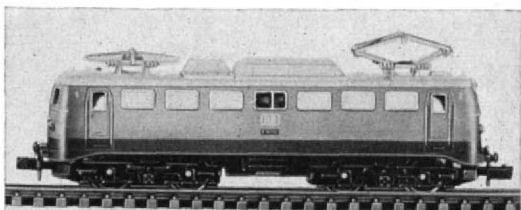
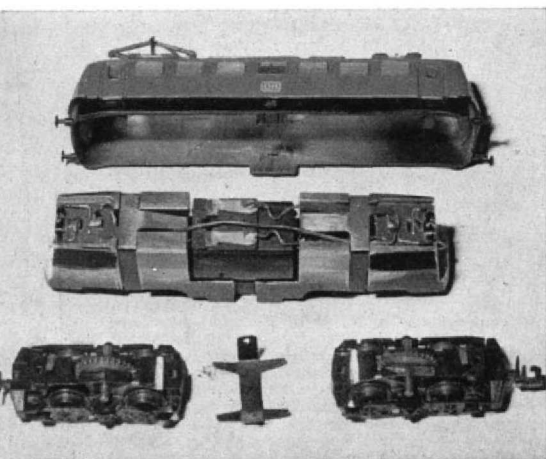


Abb. 22 und 23. Das gut detaillierte E 10-Modell verdient, nochmals vorgestellt zu werden! Höchst interessant: der einfache Aufbau und die Ausnutzung des Innenraums bis in den letzten Winkel! Demonstage im Bedarfsfall ohne eine Schraube zu lösen.



Modellwagen-Qualität, so daß wir uns ein abermaliges „Loblied“ wohl ersparen können.

In Anbetracht der an dieser Messe allenthalben herausgekommenen N-Gebäudemodelle wollen wir aus dem Arnold-Sortiment nur den neuen modernen Diesellok- und Elllok-Schuppen vorstellen (Abb. 19 und 20), dessen Tore in Art der Garagentore senkrecht schwenkbar sind (bei dem kleinen Baumaßstab ein nicht ungeschickter Ausweg!); sie werden durch die einfahrende Lok geschlossen und beim Ausfahren geöffnet. Die übrigen Gebäudemodelle sind überarbeitet und ergänzt worden (Abb. 16 und 1 vorn).

Bemerkenswert ist noch die Flachträger-Brücke (gerade und gebogen), die entsprechend den Standard-Gleisstücken (222, 111 und 57,5 mm lang) aufgrund eingearbeiteter Soll-Bruchstellen teilbar ist (Abb. 21).

Auf das z. Z. in Vorbereitung befindliche „Gleisanlagen-Buch“ mit bemerkenswert gut ausgefüllten Streckenplan-Entwürfen, Schau-Skizzen und Verdrahungs-Angaben gehen wir nach Erscheinen ein.