

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

**XVI. INTERNATIONALE SPIELWARENFACHMESSE
NÜRNBERG 1965 · 1. TEIL (A-K)**

2. Teil (K-Z)
folgt in ca. 8 Tagen



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

4 BAND XVII
18. 3. 1965

J 21 28 2 E
Preis 2.- DM

Die 2. Hälfte des Messeberichts — Heft 5/XVII — (noch mal 64 Seiten mit weiteren 132 Abb.!) folgt in ca. 8 Tagen!

Vorwort

Als wir den letztjährigen Messebericht mit dem „Aufruf“ an die Hersteller schlossen, mit weniger Neuheiten aufzuwarten, diese dafür aber möglichst gleich nach der Messe zu liefern, zählten wir zu den unverbesserlichen Optimisten. Um ehrlich zu sein: Viel hat sich hinsichtlich der Auslieferungstermine nicht geändert, wenn auch eine kleine Besserung verzeichnet werden kann. Noch steht Rokal einsam an der Spitze, dessen gesamtes Neuheitenprogramm tatsächlich sofort nach der Messe greifbar ist! Ob wir nächstes Jahr eine weitere Firma oder sogar mehrere lobend erwähnen können? – Nun, wir wissen natürlich auch, daß eine jahrelange Gepflogenheit nicht von heute auf morgen umgeworfen bzw. unser Wunsch nur dadurch erfüllt werden kann, daß einmal keine (oder nur sehr wenige) Neuheiten gezeigt, weitere jedoch im stillen gefertigt und bei der nächsten Messe „ab sofort lieferbar“ deklariert werden! Offenbar scheint Rokal diesen Weg gegangen zu sein, und was dieser Firma seit geraumer Zeit gelingt, sollte anderen mit einigermaßen gutem Willen auch möglich sein!

Unmöglich dagegen war es, daß bereits an dieser Messe irgendeine Auswirkung unseres Artikels über längere D-Zugwagenmodelle zu verspüren gewesen wäre. Erstens braucht die Entwicklung eines Wagenmodells sowieso mindestens 1 Jahr, zum anderen wird die Industrie so schnell nicht anbeißen, da ja als Voraussetzung noch einige größere Gleisbogen und entsprechende Weichen mit aufgelegt werden müßten. Zum dritten spielen bei den großen Firmen noch einige Faktoren mit, die tatsächlich nicht von heute auf morgen beseitigt werden können.

Beseitigt werden können dagegen einige Unklarheiten, die sich im Bezug auf das 9-mm-Gleis eingeschlichen haben, so daß sogar Wiederverkäufer und Hersteller immer noch die Begriffe durcheinander werfen: Die Egger-Bahn ist eine H0-Feld- bzw. -Schmalspurbahn im Verkleinerungsmaßstab 1:87. Da deren Spur in natura der 750-mm-Schmalspur entspricht, sind diese auf 1:87 umgerechnet und gut aufgerundet = 9 mm. Daraus ergibt sich, daß zu der Egger-Bahn jedes H0-Zubehör maßstäblich genau paßt. Dasselbe gilt für die Zeuke-Schmalspurbahn, die gleichfalls im Maßstab 1:87 verkleinert ist. Da hier jedoch ein 1000-mm-Schmalspurgleis zugrunde gelegt wurde, beträgt die Gleisspurweite 12 mm.

Die N-Bahn dagegen stellt eine Verkleinerung des Vorbildes in sämtlichen Teilen (also auch Gebäude, Bäume, Figuren usw.) im Maßstab 1:160 dar; daher beträgt die Spurweite 9 mm (= N-Spur).

Im Zusammenhang mit der Egger-Bahn von einem N-Gleis oder der N-Spur zu sprechen, ist nicht nur

irreführend, sondern falsch. Genau so wenig hat die Zeuke-Schmalspurbahn mit einem TT-Gleis zu tun (auch wenn sie darauf fahren kann!). Die Buchstabenkennzeichnung H0, TT, N usw. ist also eine Bezeichnung für den Verkleinerungsmaßstab (und nicht für die Spurweite)!

Nach dieser vielleicht überflüssig erscheinenden, aber dennoch dringend nötigen Definition noch ein kurzes Resümee: Insgesamt gesehen brachte auch diese Messe wiederum eine reiche Auswahl an Neuheiten (auch N ist weiterhin auf dem Vormarsch und der Trend zum Old-Timer ist zweifellos stärker geworden, trotz mancher gegenteiligen Meinung!), sowie teilweise eine kleine Preiserhöhung bei älteren Artikeln. Ob allerdings die richtigen Wünsche erfüllt worden sind, mag ein jeder selbst beurteilen. Wenn unsere ausländischen Modellbahnfreunde dieses Jahr etwas mehr bedacht worden sind, so wollen wir es ihnen durchaus gönnen. Daß trotzdem einige spezielle „Bonbons“ für deutsche Modellbahner angeboten wurden, wissen Sie vielleicht schon bzw. können Sie nun unserem Messebericht entnehmen. Fassen wir uns daher diesmal kurz mit der ansonsten längeren Vorrede und überlassen wir Sie dem Studium unserer bewährten Messe-Bildreportage!

WeWaW.

Abb. 1. Solche Beispiele tragen mit zur Begriffsverwirrung um das 9-mm-Gleis bei: Die Egger-H0-Feldbahndiesellok muß hier ein ausgesprochenes N-Tunnelportal passieren, was ihr logischerweise gerade noch mit knapper Not gelingt. Solche unbedachten Schnitzer müssen ja sinnverwirrend wirken und sollten unbedingt vermieden werden!



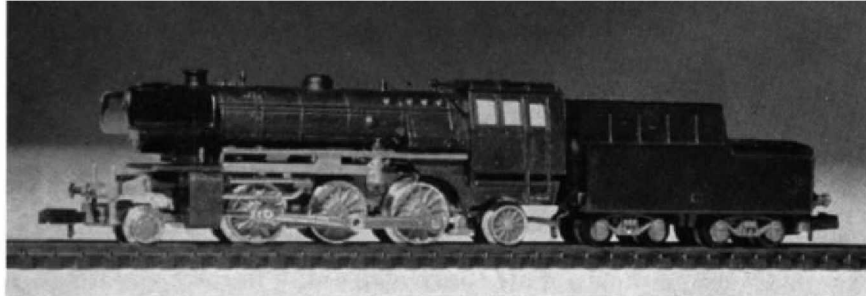


Abb. 2. Das erste industriell gefertigte Schlepptender-Lokmodell in Baugröße N: die Arnold'sche BR 23 mit einer LÜP von 139 mm. Die Führerstandfenster sollen bei der Endausführung noch verglast werden.

K. ARNOLD & CO. Metallspiel- warenfabrik Nürnberg

Über die Arnold-N-Bahn allgemein noch viel Worte zu machen, hieße Wasser in den Rhein tragen. Beschränken wir uns dieses Jahr daher auf die dargebotenen Neuheiten: Die Old-Timer-Personenzugwagen zur T 3 sind nicht nur ab sofort im Handel erhältlich, sondern bekamen als Gefährten noch einen reizenden Gepäckwagen, und zwar einen zweiachsigen PwiPr99, den unsere langjährigen Dauerabonnenten noch von Heft 7/XI her kennen. Die Ausführung dieses Nebenbahn-Personenzuges mit den Gasbehältern, den feinen Leiterchen u. a. m. ist wirklich bestechend; daß die feinen Dachstützen sogar noch durchbrochen sind, mag als Beispiel für die weitgehende und gekonnte Detaillierung gelten.

Ein neuer „Liebling“ der Arnold-Freunde dürfte die kleine Rangierlok der BR 80 werden, zumal der Oberbau aus Kunststoff (Fahrgestell Metallspritzguß) halt doch eine feinere Detaillierung ermöglicht. Gewiß, ein Gehäuse aus Kunststoff ist gleichbedeutend mit einer Verminderung des Reibungsgewichtes, aber erstens handelt es sich bei dieser Loktype um eine Rangierlok, die nicht unbedingt 15–20 Wagen zu ziehen braucht, und zweitens ist jeder verfügbare freie Raum mit Bleiballast vollgepropt. (Ob das Führerhaus zur Gänze mit Ballast ausgefüllt werden bzw. der freie Durchblick wie bei Abb. 7 gewahrt bleiben soll, konnte an der Messe nicht geklärt werden. Wir selbst plädierten für freien Durchblick, doch vielleicht schrei-

Abb. 3. Die Gleiswaage nebst Wiegehäuschen (nur für gerade Gleisstücke und nur als Bausatz).

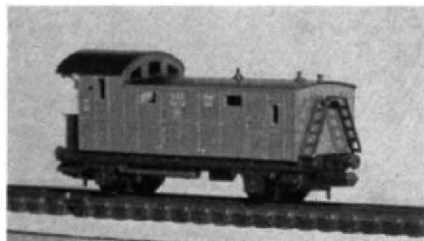
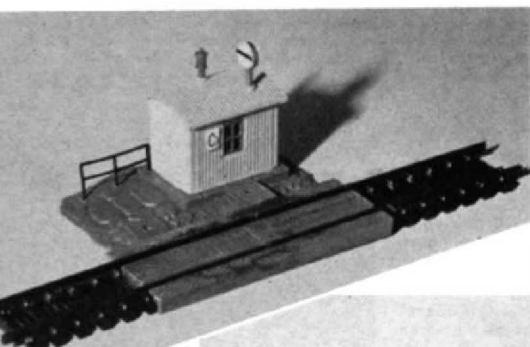
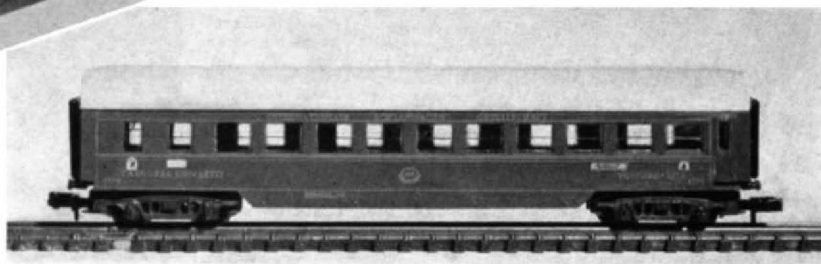


Abb. 4. Der Pwi Pr 99, fein detailliert (einschl. Gaskessel und Leiter), jedoch ohne Verglasung.

▼ Abb. 5. Leider etwas arg kurz wirkend (und geraten): der ISG-Schlafwagen als Arnold-N-Modell.

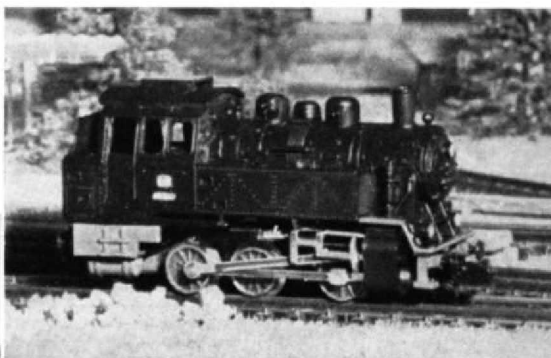
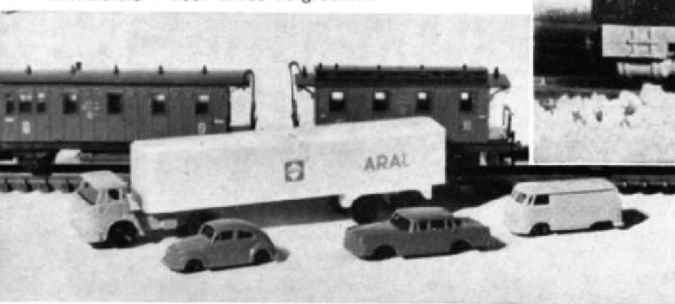




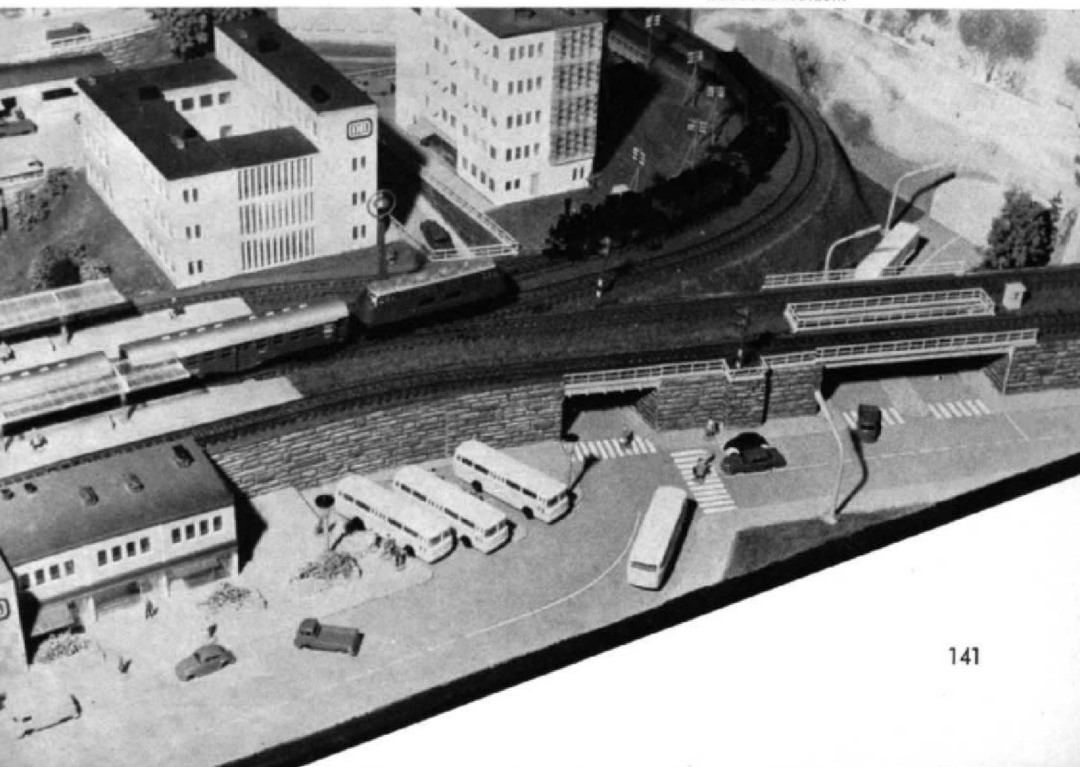
▲ Abb. 6. Ob mit der neuen „80“ bespannt oder mit der bereits bekannten T3, das nunmehr komplette Old-Timer-Züglein ist zweifellos bestens gelungen.

► Abb. 7. Mit ihrer ausgezeichneten Modellierung hat die „80“ alle Chancen, ein neuer N-Spur-Star zu werden. Wegen des Führerstand-Durchblicks: siehe Text!

▼ Abb. 8. Einige der neuen reizenden Automodelle im richtigen N-Maßstab. Vielleicht läßt sich die „Bodenfreiheit“ – wenn auch nur um Bruchteile eines Millimeters – noch etwas vergrößern!



▼ Abb. 9. Auf Anhieb kaum als N-Anlage zu erkennen: ein Ausschnitt aus einer Arnold-Messevorführanlage. Im Vordergrund einige der neuen Busse. Sämtliche Gebäude sind „Kompositionen“ aus den Arnold-Gebäudebausätzen.



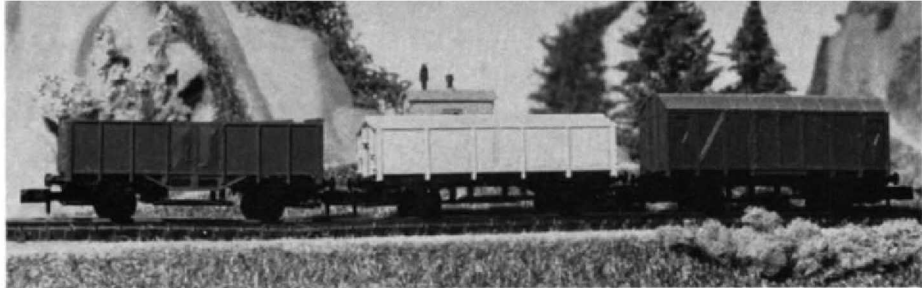


Abb. 10. Die drei neuen Güterwagen der „Junior“-Serie werden trotz (aus preislichen Gründen) fehlender Beschriftung doch manchen „Senior“ zum Kauf anreizen. Ggf. kann man sie ja verhaut-verwittert anpinseln und als Bahndienstwagen deklarieren oder Privatwagen beschriften.

ben die Arnold-Anhänger direkt an die Fabrik, um den leitenden Herren die Entscheidung zu erleichtern!) Die Kupplungen dieser Rangierlok können übrigens gegen die letztjährig vorgestellten Rangierkupplungen ausgetauscht werden.

Mit der BR 23 hat Arnold nun auch ein Schleppender-Lokmodell im Sortiment, das – der Rohform nach zu schließen – gut geraten dürfte. Im Interesse einer größtmöglichen Zugkraft besteht das gesamte Modell aus Metallspritzguß (Preis 49,50 DM, Abb. 2). Auslieferung voraussichtlich Herbst 1965.

Neu im Schnellzugwagenpark: Eine Nachbildung des ISG-Schlafwagens in dunkelblau mit goldgelber Originalbeschriftung. Länge über Puffer – leider! – 12,2 cm – und dabei hätte gerade dieser Wagentyp eine Verlängerung besonders gut vertragen (Abb. 5)!

Die 3 Wagentypen der Juniorserie (Anfangsserie, Abb. 10), die mit 2,50 bis 3,- DM sehr preisgünstig sind, würden wir normalerweise nicht erwähnen, doch sind sie so gut geraten, daß man sie am liebsten – trotz der fehlenden Beschriftung und der etwas plumpen Kunststoffradsätze – gern in den Modellfahrzeugpark einreihen möchte (zumal die Radsätze leicht gegen die üblichen ausgetauscht werden können). Ein Gms neuerer Bauart und ein ähnlicher Klappdeckelwagen in braun sollen jedoch bald als Modellwagen erscheinen.

Nette und nützliche Kleinigkeiten: das Sortiment Großstück-Ladegut (Abb. 14), die Telegrafmasten mit Telefonbude (Abb. 13), die Schrankenwärterbude mit Warntafel, Kurbelkasten und Schutzgeländer (ähnlich dem Wiegehäuschen unserer Abb. 3). Außerdem: modernes Stellwerksgebäude, das auch als Blockstrecke- bzw. Schrankenwärterhäuschen verwendet werden kann, und ein alter, bohlenverschalter Prellbock.

Daß Arnold angesichts dieses fein und detailliert

ausgeführten Zubehörs die bisherigen Autos kurzerhand auf die Schrotthalde verbannte und durch neue, maßstabgerechte und ebenso fein detaillierte Kraftfahrzeuge ersetzte, ist begreiflich, aber in Anbetracht der sicher nicht niedrigen Werkzeugkosten besonders lobenswert. Der zweifarbige Mercedes-Linienbus weist sogar Sitze und Fensterverglasung auf (s. Abb. 9).

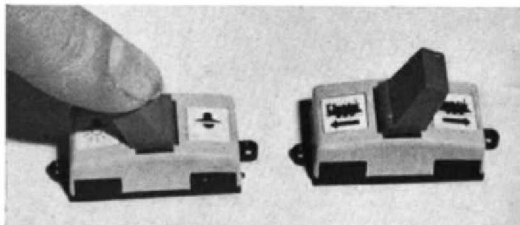


Abb. 11. Der neue zweipolige Universal-Schalter mit verschiedenen Betätigungssymbolen hat eine Grundfläche von nur 15 x 30 mm.

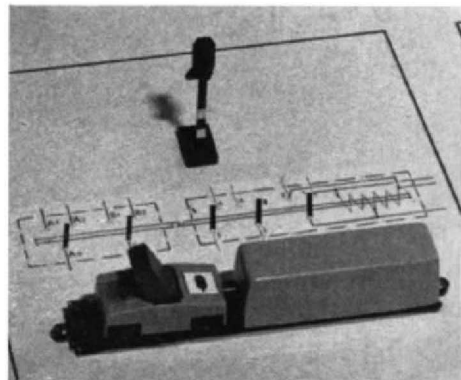
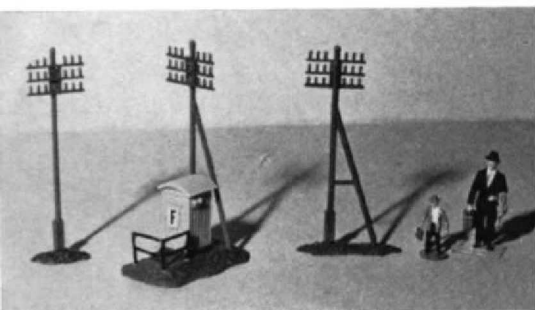


Abb. 12. Das neue Schaltrelais hat Spulen-Endabschaltung, einen Umschalt- und zwei Ein-Aus-Kontakte. Außerdem kann der in Abb. 11 gezeigte Schalter noch mit angekoppelt werden. Das Relais selbst hat Lötösenanschlüsse.

Abb. 13. Zierliche Telegrafmasten und Fernsprechbude in N-Größe. Zum Vergleich: rechts je eine N- und H0-Figur. (Wie fein und maßstabgerecht können demnach H0-Telegrafmasten sein!)



Ausführung durch Federn; bei den Messernustern waren noch Gewichte eingebaut. Kabel und Unterflur-Weichenantriebe finden in den Zwischenräumen des Verstärkungsrahmens genügend Platz. Die Außenflächen der Schränke sind bei der Normalausführung mit Nußbaumholz furniert; auf Wunsch können auch andere Furnierhölzer, Resopal usw. verwendet werden.

Der Hochschrank nimmt nicht nur die Anlagenplatte auf, sondern oben und unten sind noch zusätzliche Fächer mit verschließbaren Türen für die Unterbringung des rollenden Materials bzw. anderer Spiel-sachen vorhanden. Außerdem befinden sich im Innenraum der Schränke noch kleinere Fächer, die eben-

falls zur Aufnahme von Fahrzeugen, Kleinwerkzeug usw. dienen können.

Die Schränke werden grundsätzlich nur in zerlegtem Zustand geliefert und sollen an Hand einer Gebrauchsanleitung unschwer selbst zusammengebaut werden können. Spezielle Wünsche hinsichtlich anderer Abmessungen können berücksichtigt werden, wie auch der Einbau in eine komplette Schrankwand möglich sein soll. Der Preis (je nach Ausführung etwa 700,- bis 900,- DM) scheint (bei oberflächlicher Betrachtung) etwas hoch zu sein, doch dürfte man kaum billiger wegkommen, wenn man ein ähnliches ansprechendes Spezial-Möbelstück bei einem örtlichen Schreiner in Auftrag gibt.

Brawa/Eheim

Alleinverkauf für die Bundesrepublik:

A. Braun – Waiblingen/Württ.

Auf daß die kleine VW-Draisine sich nicht so allein fühle, hat sie Gesellschaft bekommen: Bei der Diesel-Kleinlok Köf II (Abb. 20 u. 21) handelt es sich um eine begrüßenswerte Neuaufgabe des seinerzeitigen Sommerfeld-H0-Modells, das nicht nur durch verschiedene Details ergänzt, sondern auch farblich in ansprechender Weise neu behandelt worden ist (Richtpreis 36,- DM). Eine reizende Neuheit, die viel Gefallen finden wird, ist der Rottenkraftwagen nebst Anhänger (Abb. 27), ebenfalls im H0-Maßstab, gut detailliert, angetrieben vom gut versteckten Marx-Nanoperm-Motor

Abb. 17. Der im Vorjahr als Handmuster vorge-stellte N-Trolleybus ist in seiner endgültigen Aus-führung noch zierlicher geworden (und so nett, daß es einen der Brawa-Tannenbäume glatt umgeworfen hat).

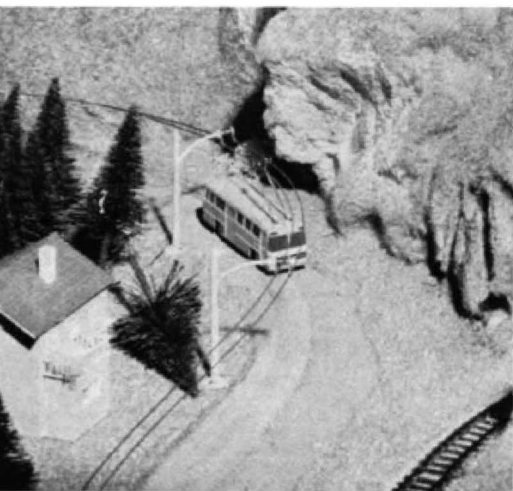


Abb. 18 u. 19. Der Klein-Turmtriebwagen ist nicht nur auf reinen Oberleitungs-Anlagen einsetzbar, sondern durchaus auch – wie hier improvisiert – für (angenommene) Signalreparaturen.

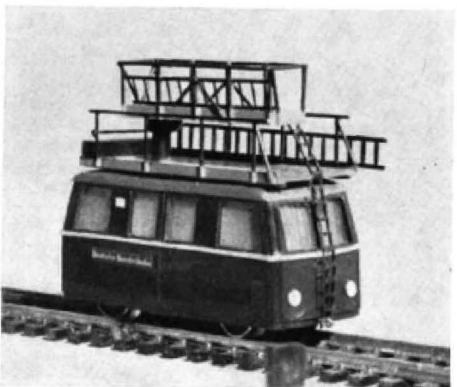


Abb. 20 u. 21. Außer einigen äußerlichen Detailverbesserungen erhält die ehemalige Sommerfeld-Köf II in der Brawa-Neuaufgabe auch einen stärkeren Motor und einen farblich ansprechenderen Anstrich. Die hier im Führerstand noch sichtbaren Zahnräder sollen noch verdeckt werden.

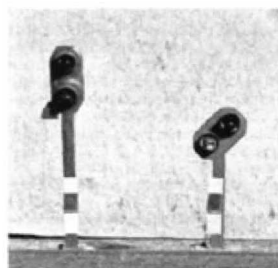
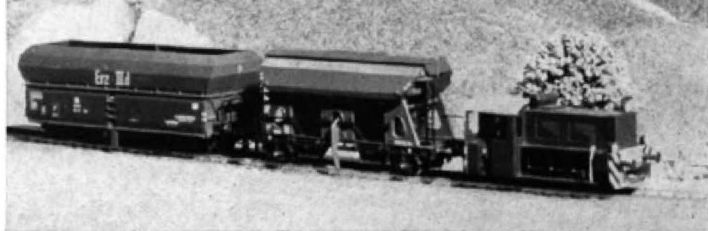


Abb. 22. In der endgültigen Ausführung sicher besser gelungen als diese Muster: vereinfachtes Licht-Haupt- und Vorsignal für N-Bahnen. Im Hinblick auf die (billigeren) Glas- Kolbenbirnchen kaum zierlicher auszuführen. (Die winzigen Micro-Birnchen sind für eine Signal-Großserienfertigung zu teuer).

Abb. 24. Die Talstation der N-Seilbahn; hinter den Gebäuden nochmals der O-Bus in N-Größe. (Bergstation siehe Abb. 25).

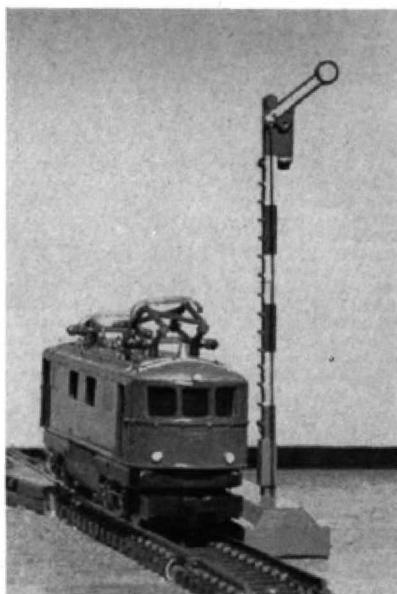
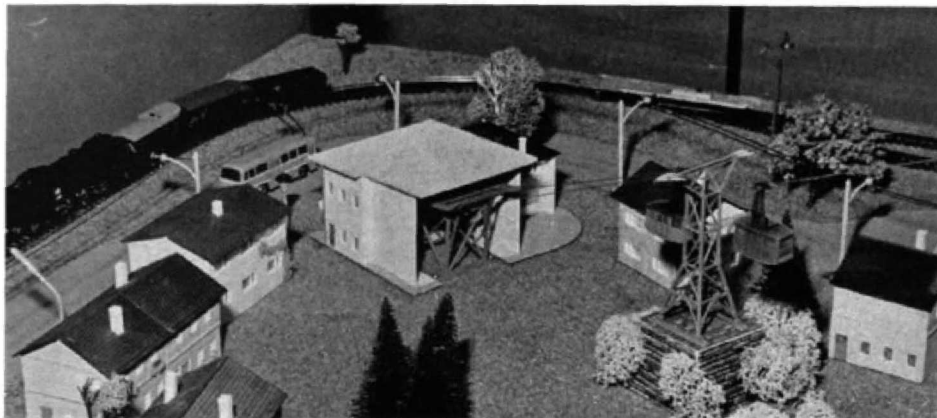
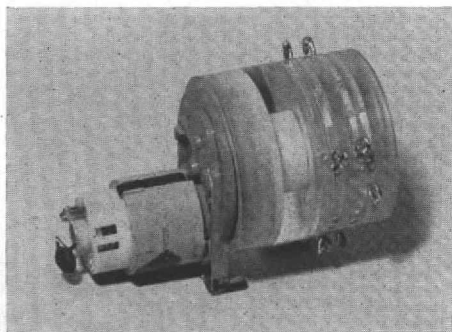


Abb. 23. Ein höchst erfreulicher Anblick: das ranke und schlanke Brawa-Formsignal in N-Größe mit der gut gelösten Signalblenden-Beleuchtung.

Abb. 25. Zierlich wie die Hand (des nicht minder reizenden Eheim-Töchterchens) ist die N-Personenschwebbahn ausgefallen. Die Gondeln sind nur ganze 25 mm lang und die komplette Bergstation könnte wahrhaft in einer kräftigen Männerhand „verschwinden“.



▼ Abb. 26. Der neue Scheiben- bzw. Walzenshalter wird etwa diese Form erhalten (max. Walzendurchmesser 5 cm). Anstelle der Lötanschlüsse sollen Klemmen oder Buchsen treten.



(Richtpreis einschließlich Anhänger 29,- DM). Ein weiterer guter Einfall: der Klein-Turmtriebwagen R 2 (Abb. 18 u. 19), dessen Vorbild bei der DB bei Fahrleitungsmeistereien eingesetzt ist. Die Arbeitsbühne ist schwenkbar und in der Höhe verstellbar (s. Abb. 18). Beigesellt sind drei kleine Gerätewagen (fahrbare Leiter, Kabelrolle und Plattformwagen). All' die genannten Fahrzeuge sind für das Zweischienen-Gleichstromsystem ausgelegt und stellen in der Tat eine unerwartete und betriebsbelebende Bereicherung des allgemeinen Fahrzeugparks dar.

Viel Gefallen hat auch die neue Seilbahn in N-Größe gefunden, zu der die bekannte Schauinsland-Seilbahn bei Freiburg im Breisgau Pate gestanden hat (Preis 39,- DM). Hinzu kommt noch der Gebäudebausatz für die Tal- und Bergstation (s. Abb. 24 und 25).

Ebenfalls neu im N-Sortiment ist das zierliche Formsignal (Abb. 23), das neben der Flügelanzei-

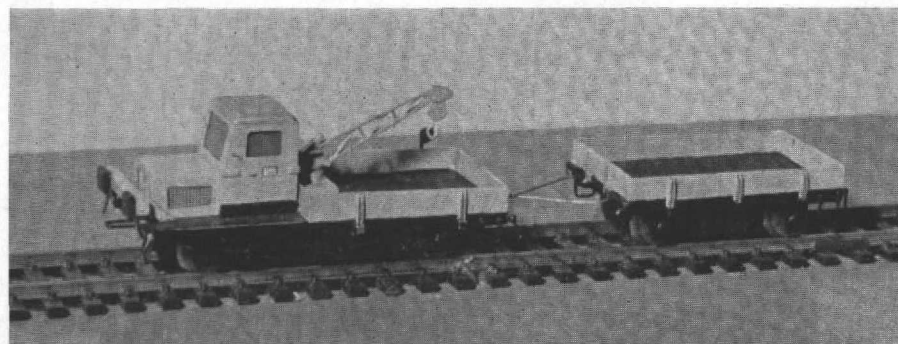


Abb. 27. Kaum zu glauben, daß in dem kleinen Rottenkraftwagen ein Motor samt Getriebe Platz gefunden hat. Auf die Plattformen können auch „zwecks Belebung“ Sitzbänke (mit Arbeiterfiguren) gestellt werden.

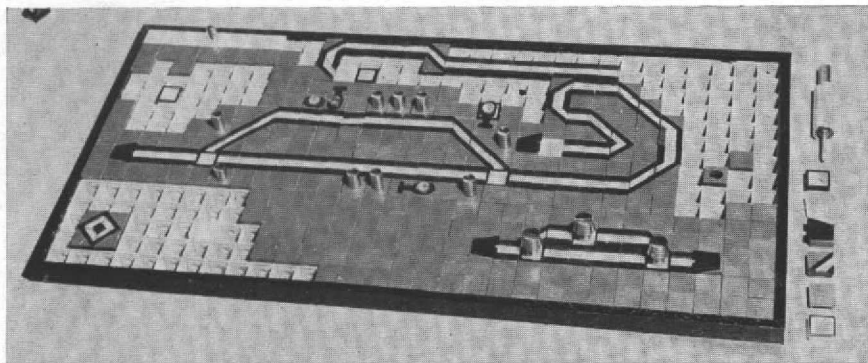


Abb. 28. Das im Vorjahr im Prinzip vorgestellte Mosaik-Gleisbild-Stellpult wird nun etwa ab Mai lieferbar sein. Sobald uns die kompletten Bauteile vorliegen, werden wir nochmals darauf zurückkommen.

vorbildgerecht auch rotes bzw. grünes Signalbild zeigt. Hoffentlich folgt eines Tages noch ein doppelflügeliges und ein (wenigstens vereinfachtes) Vorsignal.

Der Obus in N-Größe ist in seiner endgültigen Ausführung „allerliebste“ geraten und nunmehr bald lieferbar (s. Abb. 17 und 24).

Der letztes Jahr vorgestellte Scheibenschalter hat bei der praktischen Erprobung nicht ganz befriedigt und ist einem neuen Entwurf gewichen (Abb. 26), auf den wir nach Erscheinen näher eingehen werden, zumal er hinsichtlich Größe und technischer Konzeption (bis 10 aufsteckbare Schaltscheiben) vielversprechend erscheint.

Busch & Co. K.G. Plastik-Modelle

Viernheim / Hessen

Das im Vorjahr erstmals vorgestellte Sortiment der Gebäudebausätze in N-Größe hat – dem Vernehmen nach – sehr guten Absatz gefunden. Die Bauanleitungen sind jetzt einfacher und zugleich übersichtlicher gestaltet; auch hat Busch größere Schriften gewählt,

Abb. 29. Auch die neuen Bahnsteigleuchten in N-Größe basieren auf dem Busch-Reflex-System. Der Mastsockel mit dem Birnchen ist hier im (bereits diesbezüglich vorbereiteten Busch-) Bahnsteig eingelassen.

