Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

XVIII. INTERNATIONALE SPIELWARENFACHMESSE NÜRNBERG 1967

1. TEIL (A-L) 2. Teil (M—Z) in ca. 8 Tagen

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

4 Band XIX
17. 3. 1967

J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM

Großer Bildbericht über die *Modellbahn-Neuheiten*

DER XVIII. INTERNATIONALEN SPIELWAREN-FACHMESSE NÜRNBERG

Die 2. Hälfte des Messeberichtes — Heft 5/XVIII — (nochmals 68 Seiten mit weiteren 156 Abbildungen!) folgt in ca. 8 Tagen!

Vorwort

Ich habe meinen letztjährigen Messebericht mit der frommen Bitte beendet, die Modellbahnindustrie möge zukünftig hinsichtlich der Messeneuheiten zahlenmäßig etwas kürzer treten, und zwar mit Rücksicht auf uns arme Berichterstatter. Daß sie in dieser Hinsicht kaum auf uns hören würde, war natürlich vorauszusehen und so nimmt es wohl nicht wunder, daß unser diesjähriger Messebericht abermals an die 300 Bilder umfaßt, wobei wir genau so wie sonst auch eine gewisse Auswahl getroffen haben. Von einer wirtschaftlich bedingten Einschränkung des Marktes war jedenfalls nichts zu merken, im Gegenteil: Das Auftauchen der Autorennbahn bei den großen Firmen Faller, Märklin, Fleischmann, Trix u. a. ließe eher auf einen Wirtschaftsboom schließen. Dies ist jedoch nicht so, sondern diese Autorennbahnen sind zukünftig einfach nicht mehr vom Spielwarenmarkt wegzudenken, so daß die genannten Firmen (neben anderen) lediglich den Anschluß an den internationalen Markt vollzogen haben. Nachdem die Jungens heute zuerst nach Autos und Autorennbahnen greifen, wird der Kreis der Eisenbahnkäufer in der Spitze zwangsläufig beschnitten und vielleicht läßt dieses Zeitphänomen hoffen, daß der Kreis der Eisenbahninteressenten etwas intensiver gehört und bedacht wird.

Als beste Zeichen für diese „Zeichen der Zeit" sind wohl die maßstäblich langen N-TEE-Wagen von Arnold zu werten, die prachtvolle neue 01 von Fleischmann, die wundervollen Wagenmodelle von Trix und die ausgezeichneten Häusermodelle von Vollmer und Kibri, um nur ein paar wenige hervorragende Neuheiten-Erzeugnisse zu nennen, deren Niveau zweifelsohne über dem bisherigen liegt.

Auf derselben Linie mag das Auftauchen der unabhängigen Zugbeleuchtungen liegen, womit ein seit langen, langen Jahren geträumter Modellbahnerwunsch endlich in Erfüllung geht. Wir sind zwar noch etwas skeptisch hinsichtlich der Frequenzwerte, die u. E. noch einer Überprüfung durch das FTZ Darmstadt bedürfen, aber das soll uns und Sie, liebe Leser, nicht anfechten. Die etwaigen Auflagen des FTZ werden sicher erfüllt werden, nur kann sich dadurch das Erscheinen der Zugbeleuchtungen um eine gewisse Zeit verschieben und die Preise werden vielleicht nicht ganz zu halten sein. Auf die Unterschiede zwischen den einzelnen Systemen wollen wir erst eingehen, wenn die endgültigen Geräte und Elemente vorliegen.

Das vermehrte Auftauchen von 0-Material mag den Eindruck erwecken, als ob die Baugröße 0 wieder im Kommen sei. Dies ist jedoch nicht der Fall, sondern hängt vielmehr damit zusammen, daß einige Betriebe angesichts der etwas nachlassenden allgemeinen Hochkonjunktur sich eines Kreises erinnern, der zugegebenermaßen jahrelang vernachlässigt wurde und sich inzwischen als durchaus „abschöpfungswürdig" erwiesen hat. Wie dem auch sei – die 0-Freunde werden darob bestimmt nicht böse sein und gerne ihr Scherflein zu diesem „Mini-Boom" beisteuern. Nicht minder erfreut werden die N-Bahn-Freunde über den unerwartet großen Segen an Brücken aller Art sein!

Ansonsten gibt es nichts Sensationelles zu vermelden. Die Auswahl an Neuheiten ist – wenn vielleicht auch in den Schwerpunkten etwas verlagert – groß und interessant und bringt „für jeden etwas", wie Sie beim Studium unserer beiden Messeberichtshefte feststellen werden. Unseren letztjährigen gutgemeinten Vorsatz, alle sofort lieferbaren Neuheiten mit Fettdruck zu kennzeichnen, konnten wir dieses Jahr nicht ganz so 100 %ig verwirklichen, wie uns eigentlich vorschwebte, weil z. T. keine zuverlässigen Termine genannt bzw. Artikel als „sofort lieferbar" bezeichnet wurden, die dies von Rechts wegen bereits an der letzten Messe hätten sein sollen. Daß die Angabe der Liefertermine überdies unverbindlich ist, braucht wohl kaum betont zu werden.

Nichtsdestotrotz, Ihnen, lieber Leser, wünschen wir nun viel Vergnügen bei der Lektüre und bitten nur noch zu beachten, daß die Reihenfolge der Firmen zwar alphabetisch gehandhabt, aber umbruchsbedingt nicht immer genau eingehalten werden konnte.

Nochmals viel Vergnügen bei dem nun folgenden Bericht über die Neuheiten des Jahres 1967!

Ihr WeWaW

Das heutige Titelbild ...

... zeigt einen kleinen Ausschnitt aus der großen Arnold-Messeanlage (7,50 x 1,50 m), von der wir noch einige Bilder bringen werden (voraussichtlich in Heft 6). Heute geht's in erster Linie um den TEE mit der neuen E 03 und den neuen maßstäblich langen Wagen, die eigenartigerweise – wohl hauptsächlich im Zusammenhang mit der ebenfalls maßstäblichen E 03 – garnicht so lang wirken!

K. ARNOLD & CO. Metallspiel-warenfabrik Nürnberg

Die Würfel sind gefallen! Die Entscheidung (ob maßstäblich richtig lange TEE-Wagenmodelle oder ob 10 % verkürzte) fiel zugunsten der Maßstäblichkeit, d.h. die 26,4 m-Nachbildungen sind genau maßstäblich und somit 16,5 cm lang, während für die noch etwas längeren 27,5 m-Imitationen ein neues Chassis erforderlich geworden wäre. Wir wollen wirklich nicht päpstlicher sein als der Papst, sondern lobend anerkennen, daß Herr Ernst (der Eigentümer der Arnold-Werke) die Schranken allzu orthodoxen Denkens durchbrochen hat und den N-Freunden D-Zugwagen bescherte, die nicht nur bezüglich der Länge bestechen, sondern noch mehr hinsichtlich der Ausführung (s. Abb. 8), von der Inneneinrichtung und der unabhängigen Zugbeleuchtung ganz zu schweigen. Sicher gab der unerwartet große Absatz der großen Gleisradien mit den letzten Ausschlag für den „heroischen" Entschluß und daß die Firma Arnold auch in dieser Hinsicht vollkommen richtig liegt, beweist das zustimmende Echo (und das unheimliche Gedränge am Arnold-Stand, das buchstäblich bis zur letzten Minute andauerte).

Wer die neuen TEE-Wagen gesehen hat, wird unsere „Begeisterung" verstehen. Sie sind unwahrscheinlich gut ausgeführt (Abb. 8 spricht wohl Bände), angefangen von den vorbildgetreu nachgravierten Drehgestellblenden, über die goldeloxierten (!) feinen Fensterrahmen (einschließlich der beiden beim DSG-Speisewagen höher gesetzten Fenster des Küchenabteils) bis zu dem raffiniert angebrachten winzigen Lichtschalterchen unter dem Wagenboden (Abb. 5), der ebenfalls weitgehend detailliert ist, so daß diese kleinen Wagenstars durchaus manchem „großen" H0-Kollegen Konkurrenz zu machen imstande sind. Sie sind es jedenfalls wert, einzeln vorgestellt zu werden (Abb. 3 bis 9), wobei die E 03 als „klassische Zug-Nummer" ebenfalls nicht fehlen darf (s. Abb. 1 und 2)!

Eben dieses Modell der E 03 ist wundervoll gelungen und daß das Lokgehäuse nur unterseitig durch eine Schraube befestigt ist, ist ebenso begrüßenswert wie die feinen Leitungen auf dem Dach und der kleine unauffällige Umschalter auf Oberleitungsbetrieb (der letzterer dank der Sommerfeldt-Stromabnehmer und den div. N-Oberleitungen praktisch möglich geworden ist). Sicher wird es nicht lange dauern und die N-Bahnfreunde werden die E 03 mit dem neuen Einbein-Stromabnehmer in N-Größe versehen, den die Fa. Sommerfeldt zur Messe herausgebracht hat (s. Abb. 2). Die Drehgestellblenden

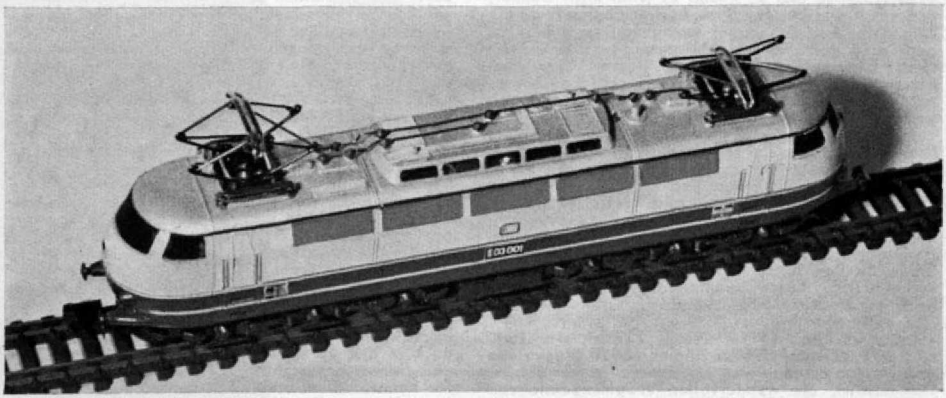
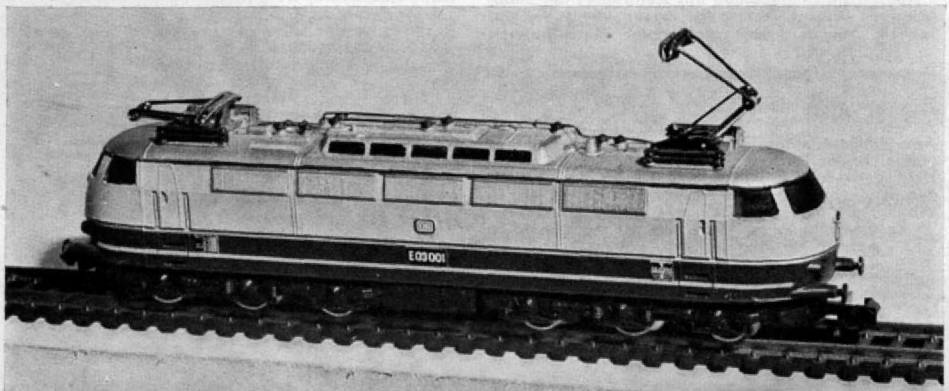


Abb. 1. Die Arnold'sche E 03 in N, offensichtlich gut und exakt gefertigt (bis auf die noch unfertige Führerhausverglasung) und feinplastisch detailliert (man beachte nur die Dachfeinheiten). LüP = 122 mm = maßstäbliche Länge! – Abb. 2. Die E 03 mit den brandneuen Sommerfeldt-Einbeinstromabnehmern! Ob sich Arnold nicht entschließen sollte, beide Versionen herauszubringen, um den Bastlern eine Arbeit abzunehmen?



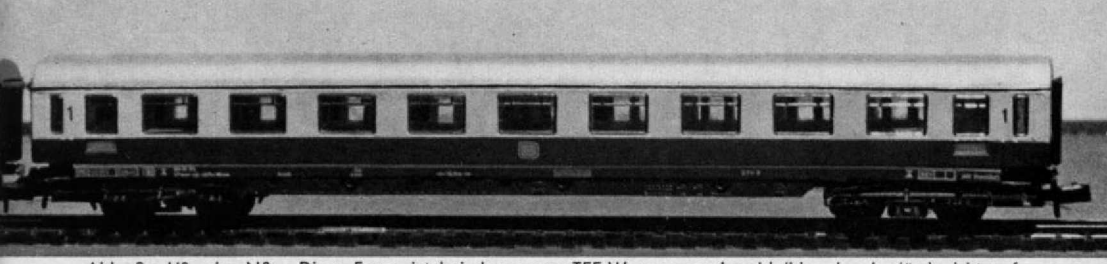


Abb. 3. H0 oder N? – Diese Frage ist bei den neuen TEE-Wagen von Arnold (hier der Av 4üm) nicht auf Anhieb zu beantworten. (Preis: 9,– DM). Sämtliche Wagen sowie die E 03 sind übrigens ab Juni lieferbar!

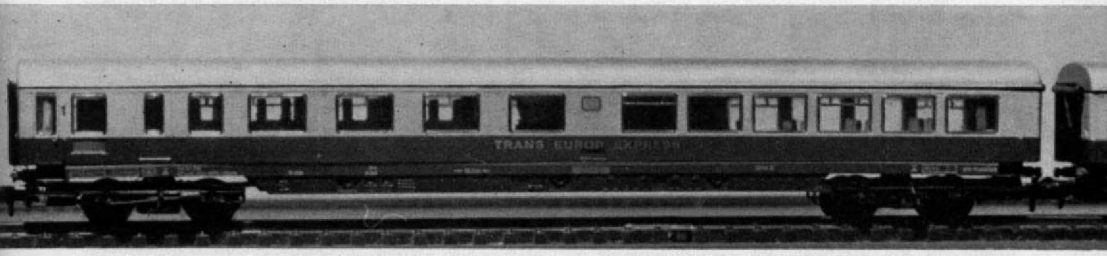
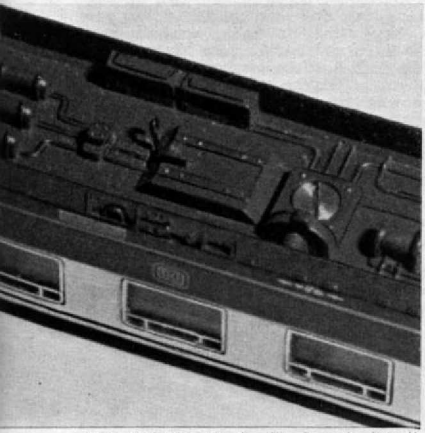


Abb. 4. Der Barwagen ARD 4üm 64, ebenfalls mit einer LüP von 16,5 cm und gleichfalls mit Inneneinrichtung (und für Innenbeleuchtung vorbereitet)! Sehr fein: die goldeloxierten Fensterrahmen und die Drehgestelle.

▼ Abb. 5. Unterm Wagenboden kaum wahrnehmbar: das Licht-Schalterchen.



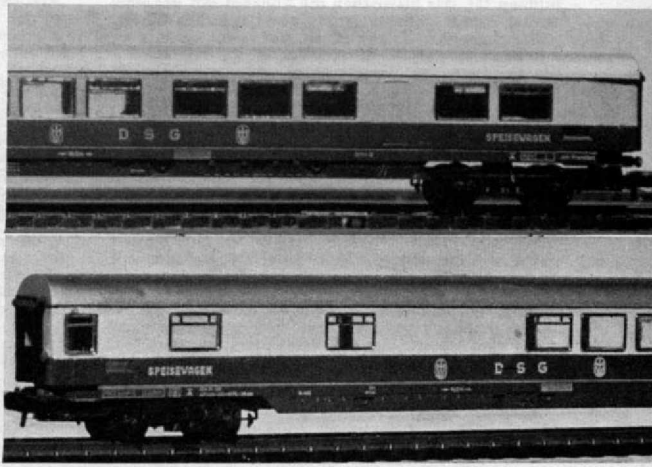
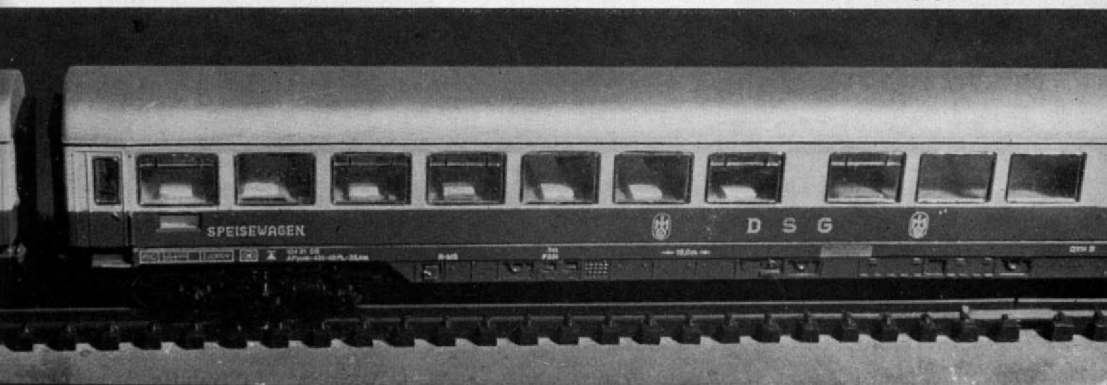


Abb. 6 u. 7 (außen). Ein Beweis für die peinlich genaue Kopierung des Vorbilds durch Arnold: die beiden gegenüberliegenden Seiten des Speisewagens mit den unterschiedlichen Fensterhöhen (wie sie noch nicht mal bei H0-Modellen berücksichtigt worden sind).

Abb. 8. Ein Bild, das für sich spricht: die Feinheiten der TEE-Wagen, die einem H0-Wagen alle Ehre machen würden. Man beachte die zierlichen Fensterrahmen, die detaillierten Schürzen und Drehgestelle und die superfeine Beschriftung sowie die Inneneinrichtung! (Die Dächer sind noch nicht ganz fertig gestaltet).



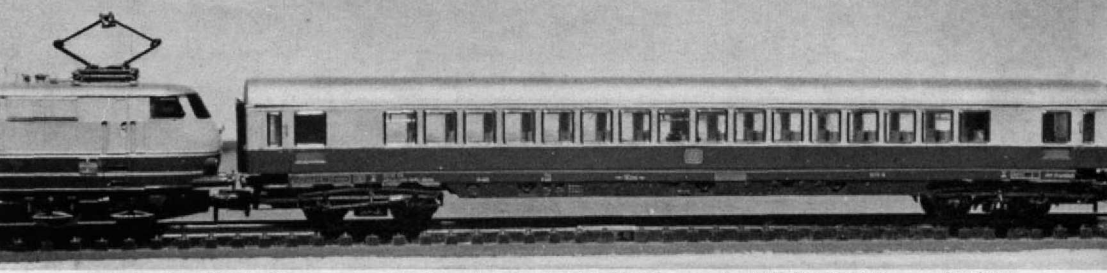


Abb. 9. Der TEE-Großraumwagen Ap 4üm, ebenso wie der Abteilwagen in Abb. 3 mit 16,5 cm maßstäblich genau richtig lang; daher gibt's auch keine Kompromisse in bezug auf Fensteranzahl, -größe und -abstand.

sind ausnehmend gut und plastisch detailliert. Der Spalt zwischen Drehgestellblenden und Lokrahmen ist betrieblich in gewissen Grenzen unumgänglich, fällt aber dank der brünierten Räder fast nicht auf.

Ebenfalls eine schöne Lok ist das Modell der V 160 in rotbraun und grau, die einen ebenfalls vergessen machen kann, daß es sich hier um N- und nicht um H0-Maschinen handelt (Abb. 10 u. 11).

Ein „Fressen" für die amerikanischen N-Bahnfreunde (und vielleicht noch nicht einmal für diese allein) ist die amerikanische Schlepptenderlok in schmuckem Grün und Schwarz nebst dem erst in letzter Minute preisgegebenen Wagenveteran (Abbildung 16), der inzwischen die Yankees auf der New Yorker Messe in Begeisterung versetzt haben dürfte.

Der bekannte Eilzugwagen hat zwei Gefährten erhalten: einen 1./2.-Klasse-Wagen sowie einen 2.-Klasse-Wagen mit Gepäckabteil (den es noch nicht mal in H0 gibt). Mit diesen drei Neuheiten (und der V 160) können nunmehr höchst rassereine Nahverkehrszüge zusammengestellt werden (Abb. 20). Und damit die Schweizer Arnold-Freunde nicht neidisch werden, erhielt der 2.-Klasse-Wagen vom letzten Jahr ebenfalls einen „vornehmen" Weggenossen 1. Klasse (bereits lieferbar).

Ganz „allerliebst" und schmuck: die bisherigen Nebenbahn-Personenwagen Bi 32 in Elfenbein/Weinrot (Abb. 21). Das militante Gegenstück: das Modell des Schwerlastwagens SSkm 49 der DB, beladen mit einem (abnehmbaren) Panzer „Leopard"; den gleichen Untersatz gibt es auch mit 7 Walzblechrollen-Imitationen (Abb. 19).

Die unabhängige Zugbeleuchtung wäre normalerweise eine Überraschung für sich gewesen. Nachdem sie aber gleich dreimal – welch' ein Zufall! – auftaucht, ist die Freude zwar etwas geteilt („Wer die Wahl hat, hat die Qual"), aber die N-Freunde werden wohl keine Wahlsorgen haben, zumal die von Arnold präsentierte Zugbeleuchtung bestens funktioniert und für den normalen Betrieb voll ausreicht (für 40 Lampen à 50 mA, was ungefähr 5 beleuchteten Arnold-Zügen zu je 8 Wagen entspricht; bei Verwendung anderer Lämpchen mit höherer Stromaufnahme entsprechend weniger). Im Bedarfsfall muß eben ein zweiter 2-Ampere-Beleuchtungsgenerator her und die Gleisbereiche müssen entsprechend aufgeteilt (getrennt) werden.

Als zweiten Hauptschlager (neben dem TEE-Zug) erachten wir die neuen Weichen mit den um- und ansteckbaren Antrieben. Diese stellen eine so verblüffende Lösung dar, daß man tatsächlich nur verwundert den Kopf schütteln kann, weshalb man eigentlich nicht in H0 auf ähnlich gute Lösungen gekommen ist (die Peco-Antriebe hierbei einmal ausgeklammert). Die neue Weiche selbst ist in Art einer Federweiche konstruiert und der Antrieb nunmehr mit Endabschaltung versehen!

Will man den Antrieb unsichtbar im Grundbrett verlegen, zieht man ihn einfach samt kleinem Steckzapfen (an der Stellschwelle) ab und steckt einen anderen spiegelbildlichen Antrieb umgekehrt wieder an, der narrensicher einrastet (s. Abb. 14). Für DKws gilt dies sinngemäß, nur kann dort der Antrieb wahlweise links oder rechts angesteckt werden.

Die DKw wird wahrscheinlich nicht (wie auf Abb. 12 zu sehen) symmetrisch ausfallen, sondern auf Grund des Arnold-Gleissystems unsymmetrisch (woraus sich die etwas seltsam klingende Bezeich-

Abb. 10. Die gut gelungene V 160 (von der sich die bereits bekannte V 200 „eine Scheibe abschneiden" könnte). Preis: 37,50 DM. Im Hintergrund ein Nebenbahnzug aus den bekannten Old-Timern.

Abb. 11. Die V 160 nochmals nah besehen. Die etwas stark erscheinende plastische Wirkung resultiert aus unserem ziemlich seitlich gehaltenen Blitz und ist in Wirklichkeit etwas schwächer, d. h. gerade richtig (s. Abb. 10). Lieferbar im Herbst.

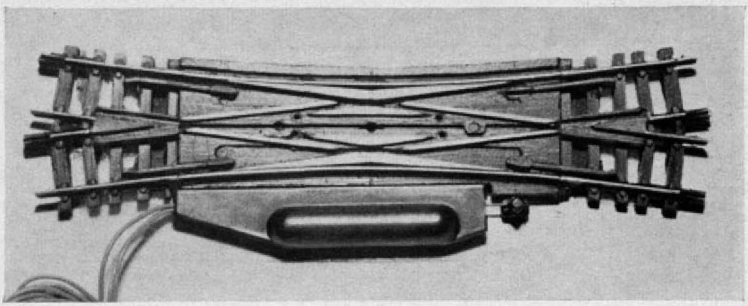


Abb. 12. Die Dkw, wie sie in etwa aussehen wird (und noch **ohne die** unsymmetrischen Gleisstutzen). **Preis: 16,– DM (für Handschaltung:** 12,75 DM). Lieferbar im Herbst.

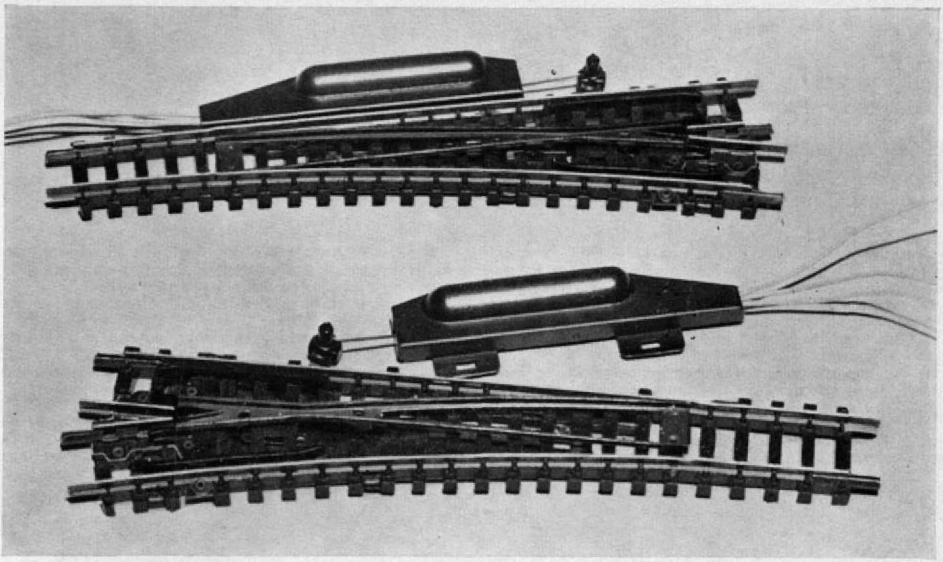
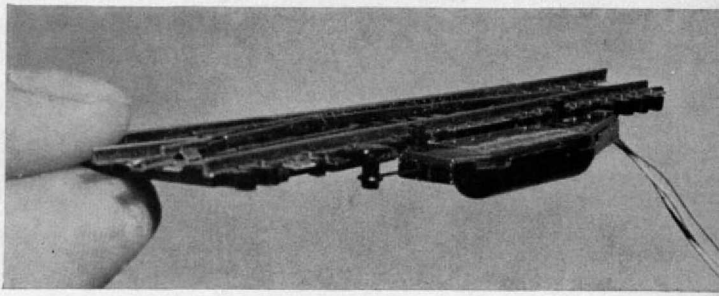


Abb. 13 u. 14. Die neuen Weichen mit dem umsteckbaren Antrieb. Deutlich zu sehen: der kleine Steckzapfen, der bei „Imflur"-Befestigung des Antriebs nach unten zeigend aufgesteckt wird (s. Bild rechts; bei Unterflur-Antrieb entsprechenden Verlängerungszapfen anlöten). Ebenso schön zu sehen: die langgestreckten durchgehenden Weichenzungen und die „narrensicheren" Einrastlaschen des Antriebskästchens. **Sofort lieferbar!**



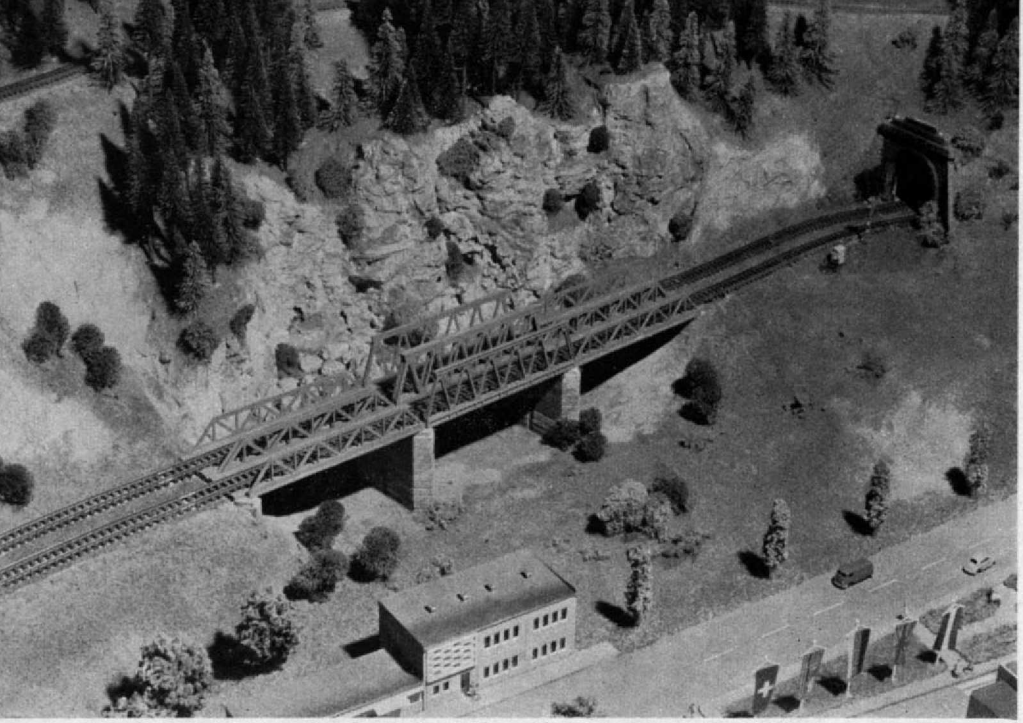


Abb. 15. Nicht neu, aber in bezug auf die neuen Brückenkombinationen interessant und darüberhinaus ein anregendes Motiv aus der 7,5 x 1,5 m großen Schauanlage, die eine „Schau" für sich war (s. a. Titelbild). Sämtliche neuen Brücken sind ab Herbst lieferbar.

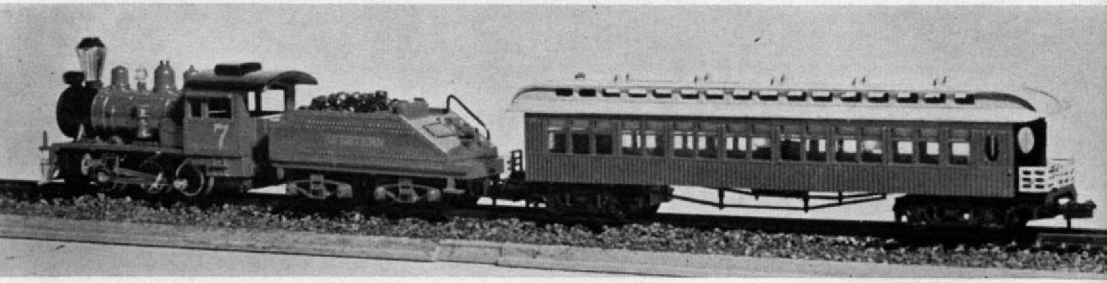
nung „DKw links bzw. rechts" im Neuheiten-Prospekt erklärt). Vielleicht gelingt es noch, die DKw so abzuändern, daß durch ansteckbare Gleisstücke den Gegebenheiten des Gleissystems Rechnung getragen werden kann und die bei einer DKw etwas verwirrenden Begriffe „links" und „rechts" vermieden werden können.

Nachdem die neuen Weichen kein stromloses Herzstück mehr besitzen, ist der Lauf der Triebfahrzeuge 100 %ig einwandfrei. Es gibt die neuen Weichen als Handweichen zu kaufen oder als fertige elektrische Weichen oder die Antriebe allein, so daß einer nachträglichen Elektrifizierung von Handweichen nichts im Wege steht.

Die neuen Arnold-Weichen weisen u. E. eine ganze Reihe höchst beachtenswerter Vorteile auf, die Allgemeingut bei allen Bahnen werden sollten:

1. **Der umsteckbare Antrieb mit allen seinen Vorzügen**
2. **Die Endabschaltung, gleichbedeutend mit Kfeinstspulen, die nie durchbrennen können**
3. **Sichere Fahrstromversorgung der Weichenzungen über Wischkontakte unter dem Schwellenkörper, unabhängig vom Weichenandruck**
4. **Anstandsloses Befahren der Federweichen, da isoliertes (stromloses) Herzstück entfällt**
5. **Unterbringung des Stoppschalters im Schwellenkörper (statt im Antriebskasten), gleichbedeutend**

Abb. 16. Der nette amerikanische Lok-Veteran in Grün, Schwarz und Messing nebst seinem kaum jüngeren Wagen-Old-Timer (mit brauner Bretter-Imitation) für den amerikanischen Markt (Lok in Kürze lieferbar).



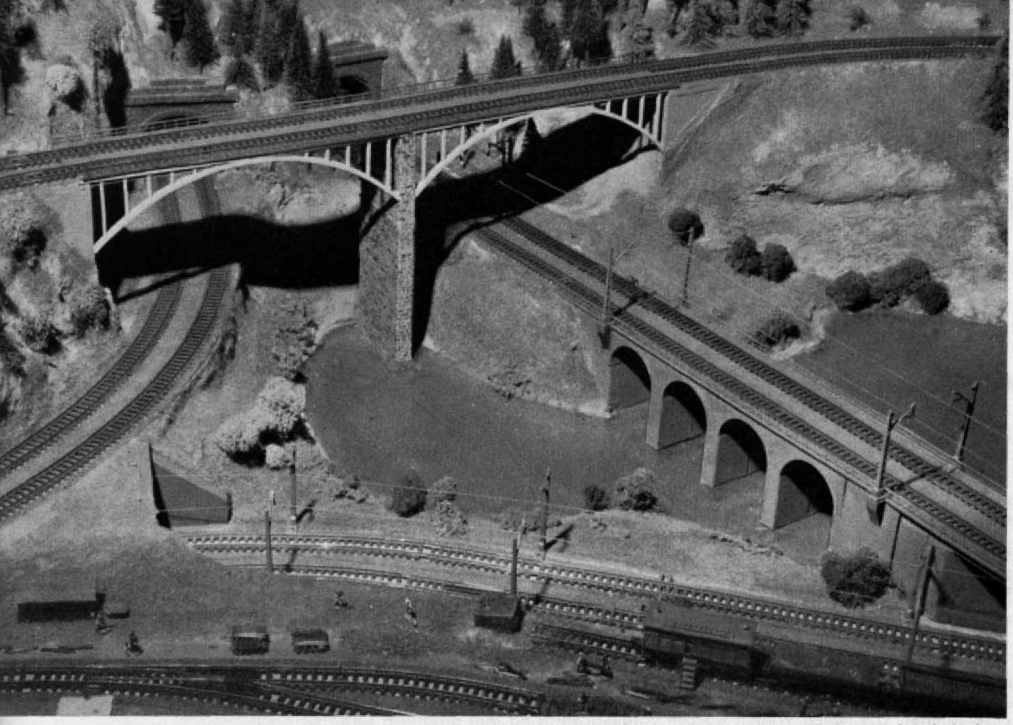
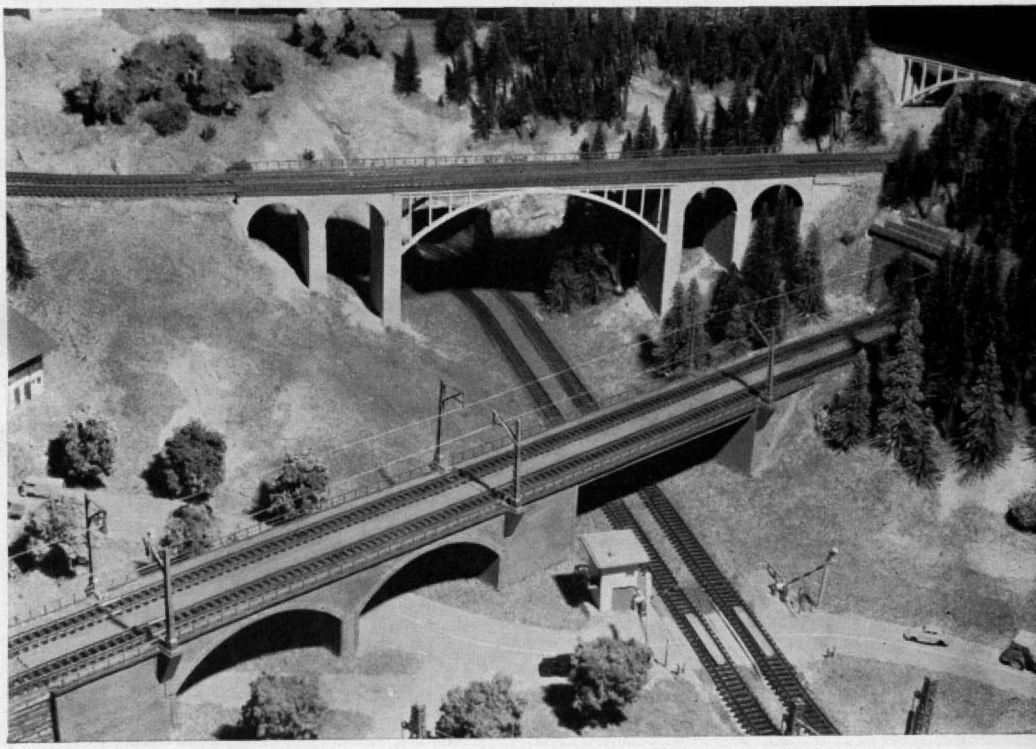


Abb. 17 u. 18. Ein paar der neuen möglichen Brückenkombinationen inmitten einer schönen Landschaft.



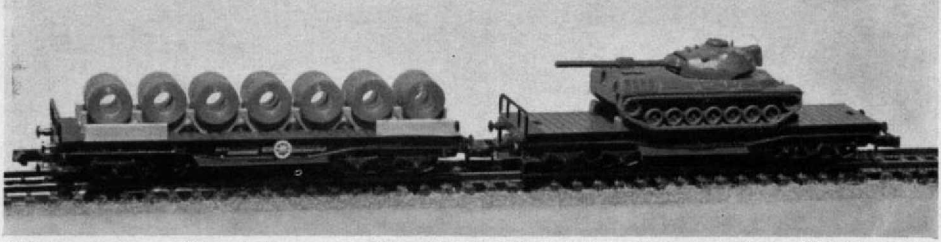


Abb. 19. Der neue Schwerlastwagen vom Typ SSyl der DB, beladen mit 7 abnehmbaren Walzblechrollen (links) und in der Ausführung als SSkm 49 (rechts) mit einem Panzer (vom Typ „Leopard") als Ladegut.

mit Vereinfachung und Kleinheit des Antriebs

6. **Rückmeldemöglichkeit von der Weiche her (durch Benutzung des Weichenstellstroms) für Lichtsignale oder Leuchtstellschalter**
7. **Die Möglichkeit, aus Handweichen jederzeit und ohne Umstände elektrische Weichen machen zu können.**

Die bekannten Gleisbildschalterchen sind nunmehr beleuchtbar, d. h. die länglichen Drucktasten leuchten nach dem Drücken orangefarben. Die Schalter sind nach wie vor in einfacher Form erhältlich; die Birnchen werden erst nachträglich vom Käufer eingelegt. Im Zusammenhang mit den neuen Weichen sind keine besonderen Strippen für die Rückmeldung erforderlich, sondern diese erfolgt – wie schon erwähnt – mittels des Weichenstellstromes.

Doch nicht genug der neuen Dinge! Ein nicht minder raffiniert ausgeklügeltes Brückensystem versetzt den N-Bahnfreund in die Lage, seine Brücken mit individueller Note aufzubauen. Abb. 17, 18 und 20 zeigen nur einige wenige Möglichkeiten.

Die neue Autobahn, die den Einsatz jedweder Automodelle gestattet, könnte für Modellbahnbelange verwendbar zu machen sein. Der Antrieb der Fahrzeuge erfolgt durch eine endlos umlaufende Spirale, in die ein unterm Fahrzeugboden anzubringender Mitnehmerstift eingreift. Wir werden ggf. noch darauf eingehen.

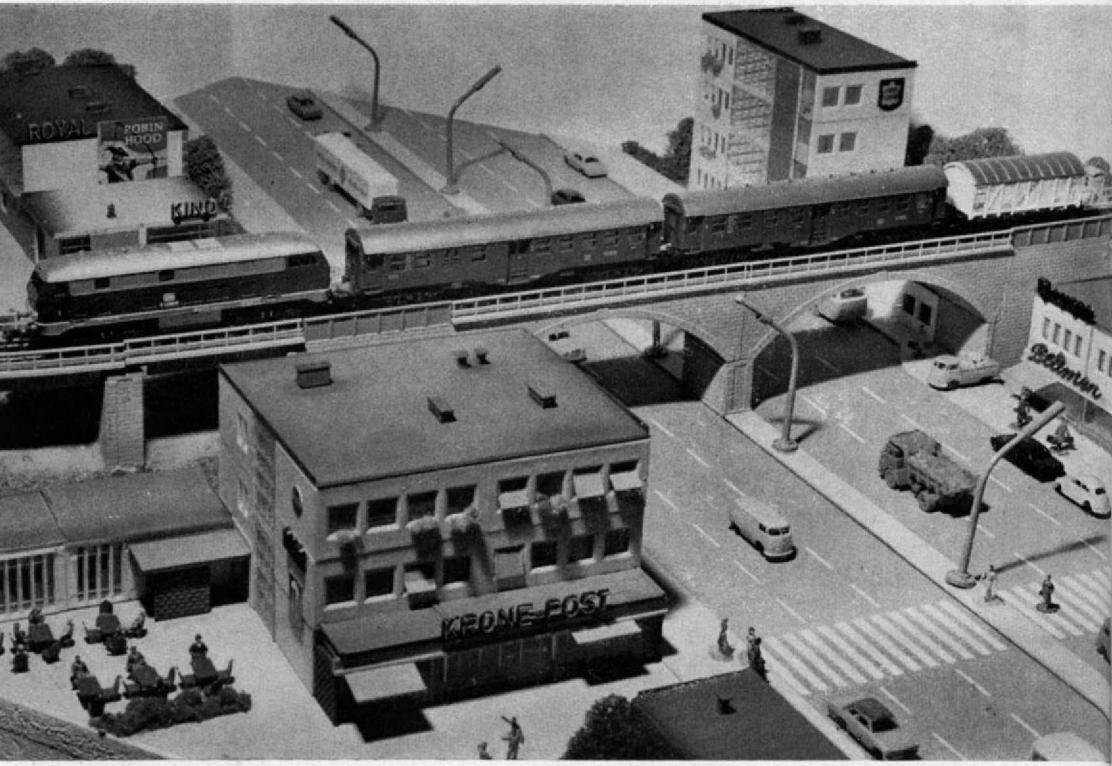



Abb. 20. „7 (Neuheiten) auf einen Streich": V 160, Eilzugwagen AB 4yge-58 (1./2. Klasse), BD 4yge-56 (mit Gepäckabteil), Seefisch-Kühlwagen Gms, sowie Flachbogenbrücke, Brückenkopf und unterschiedlich hohe Zusatzpfeiler. Die neuen Wagen werden voraussichtlich ab Mai erhältlich sein.