DM 2.60 J 21282 D

# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

## XX. INTERNATIONALE SPIELWAREN-FACHMESSE NÜRNBERG 1969 · 2. Teil (M-Z)

MIBA
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

21. JAHRGANG
MÄRZ 1969
3b

Großer Bildbericht über die

# *Modellbahn-Neuheiten*

## DER XX. INTERNATIONALEN SPIELWAREN-FACHMESSE NÜRNBERG

**2. Teil und Schluß**

Auch der diesjährige Messebericht mußte wiederum auf zwei Hefte verteilt werden. Der zweite Teil umfaßt somit gleichwertig die Neuheiten der Firmen M—Z (in annähernd alphabetischer Reihenfolge). In diesem Sinne also weiter im Messebericht!

# MÄRKLIN

**Gebr. Märklin & Cie. GmbH.**
**Fabrik feiner Modellspielwaren**

# 732 Göppingen

**H0: Die größte Uberraschung im H0-Sortiment war zweifellos das gänzlich neue K-Gleis (K = Kunststoff), das in Form und Ausführung zweifelsohne auf den Modellbahner zugeschnitten ist. Auf einer Anlage ist es kaum mehr von einem normalen Zweischienen-Gleis zu unterscheiden, wie die diversen Aufnahmen unter Beweis stellen. Vielleicht sind Märklin auch die dauernden Anleitungen zum „Einsandeln" der bisherigen Gleise auf die Nerven gegangen. — Wie dem auch sei — über das neue Gleis wird eitel Freude herrschen, wenngleich vielleicht auch eher ein Gleis mit einem kunststoffgespritzten Gleisbettungskörper erwartet worden ist. In den Abb. 159—164 stellen wir Ihnen das neue Gleis so anschaulich wie nur möglich vor. Der Schwellenkörper ist fein detailliert, die Hohlprofil-Schienen sind aus verzinktem Blech, der Mittelleiter ist als breites Leiterband unterseitig eingesetzt und die ca. 2 mm breiten Pukos sitzen ziemlich stramm in den Schwellen und schauen knapp 1 mm hervor. Die Schienen sind elektrisch vollkommen getrennt, der „Masse"-Strom wird lediglich über die Schienenverbinder geleitet, während der Mittelleiter Kontaktlaschen aus Kupferblech hat (s. Abb. 160). Die an das Kunststoff-Schwellenband angespritzten Schnappverschlüsse befinden sich zwischen den Kontaktlaschen und den Schienen und geben gleichzeitig eine zweckdienliche Isolation ab.**

**Die sehr flachen Antriebe der Weichen (nur ca.**

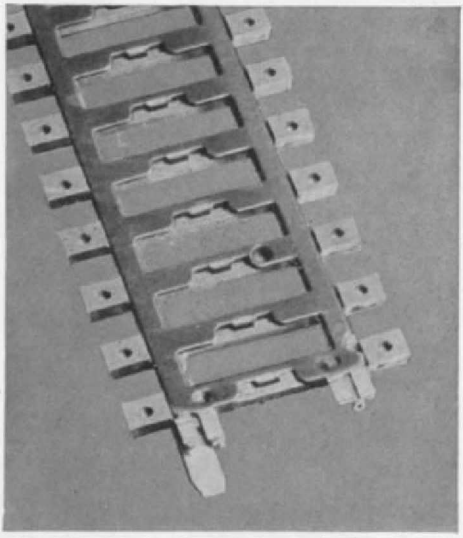
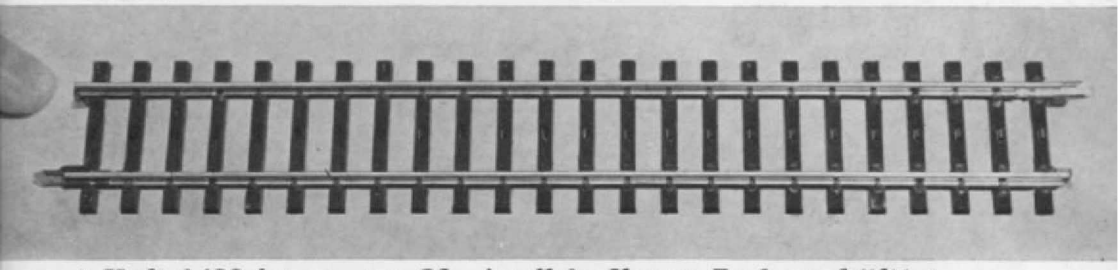


Abb. 160. Bei der Druntersicht ist der bandförmige Mittelleiter mit den durch die Schwellen reichenden Pukos deutlich zu sehen, ebenso dessen kleine stromübertragenden Kontaktlaschen (je 4 an jedem Gleisende).

Abb. 159. Das K-Gleis sieht nicht nur aus wie ein Zweischienen-Gleis, sondern ist auch ein solches; die aus den Schwellen herausragenden Pukos sind sehr unauffällig.



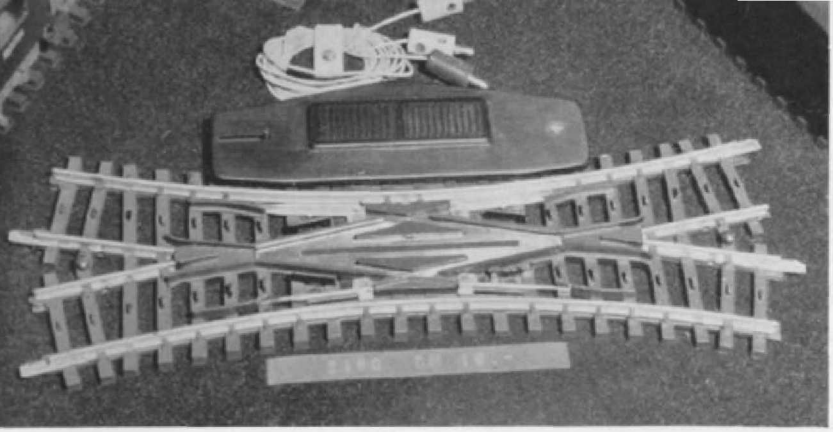


Abb. 161.
Die Dkw mit einem Kreuzungswinkel von nur 22½° (gegenüber 30° bei den M-Gleisen) und mit Doppelspulen-Antrieb.

Im Gegensatz zu den Gleisen sollen die Weichen elektrisch nicht getrennt sein, doch ist dies normal bedeutungslos (bei anormaler Ausnutzung der im K-Gleis liegenden Möglichkeiten werden d. Betreffenden sich zu helfen wissen).

5 mm hoch) mit den winzigen, nahezu maßstäblichen Laternen dürften formmäßig nicht stören, da diese Flächen leicht getarnt bzw. im Gelände verschwinden (eingesandelt werden) können. Der durch die Antriebe offenbar bedingte Gleisabstand von 6,5 cm (von Mitte zu Mitte Gleis gemessen) wurde von messebesuchenden Modellbahnern zwar beanstandet, doch finden wir selbst dieses scheinbare Manko nicht so tragisch. Die Weichen liegen hauptsächlich im Bahnhofsgelände und da ist der Gleisabstand in der Regel größer als auf der Strecke. Der dort meist übliche Gleisabstand von 5 cm dürfte wohl durch Manipulation mit kurzen Gleisstücken erreichbar sein. Im übrigen ist es bei den neuen Weichen wohl kein Kunststück, ein kleines Gleisstück wegzusägen, um auf einen engeren Gleisabstand zu kommen. Gut, es wäre schön gewesen, wenn . . . , aber vermutlich lagen wichtige firmeninterne Gründe vor, die Weichen nunmal so und nicht anders auszuführen.

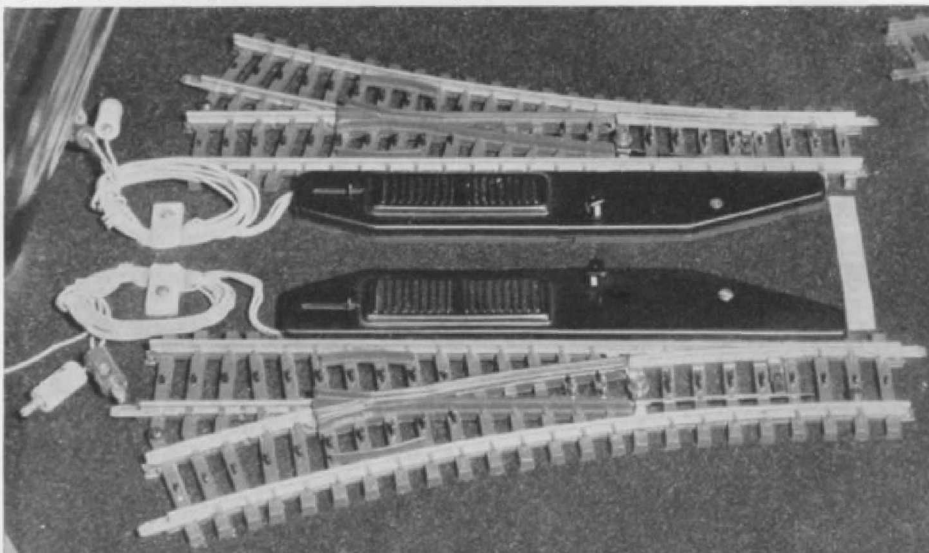
Das Schaltgleisstück ist unauffällig; die Schaltnocke, die die Pukos etwas überragt, ist aus Plexiglas und die Betätigung erfolgt nach wie vor durch die Lokschleifer, so daß in beiden Fahrtrichtungen verschiedene Impulse ausgelöst werden können.

Auch die Ausführung sonstiger Schalt- oder Trenngleise ist nunmehr leichter möglich, und zwar unter Benutzung der Mittelleiter-Isolierstücke und der Masseanschlußklemme, die einfach zwischen Schiene und Schwelle gesteckt wird (s. Abb. 164). Für den Mittelleiter-Anschluß gibt es Spezialstücke aus Metall, die formmäßig dem Isolierstück ähneln.

Nicht minder überraschend brachte Märklin ein vollständiges Lichtsignal-Sortiment heraus. Bemerkenswert sind nicht nur die diversen Kombinationsmöglichkeiten, sondern vor allem auch das Konstruktionsprinzip (das geradezu von einem Modellbahner erdacht sein könnte): der Signalmast ist mit einer Schraube am Antriebskasten befestigt und die aus dem Mast führenden Kabel werden seitlich am Antriebskasten angeklemmt. Dadurch besteht die Möglichkeit, den Mast selbst — mittels einer kleinen Befestigungsplatte — auf der Anlage aufzustellen und den Antrieb unter der Anlagenplatte oder im Schaltpult zu installieren. (Es braucht also niemand mehr auszuknobeln, wie er den Antrieb am besten „versenken" könnte!).

Für die Verbindung der Signale mit den Metallgleisen bzw. mit den neuen K-Gleisen gibt es 6 spezielle Bodenplatten, deren Anwendungsmöglichkeiten im Katalog sehr genau vermerkt sind, die aufzuzählen

Abb. 162. Ein Paar der elektromagnetischen Weichen mit winzigen, beleuchteten Laternen.



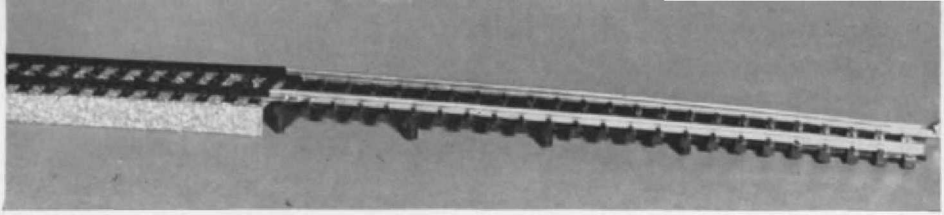


Abb. 163. Das Übergangsgleisstück ist verständlicherweise nur 18 cm lang, doch sollte man zur Vermeidung zu starker Knicke den Übergang über 2 Gleislängen ausführen bzw. — noch besser — die Gleise durchgehend gerade verlegen und einen geländemäßigen Ausgleich schaffen.

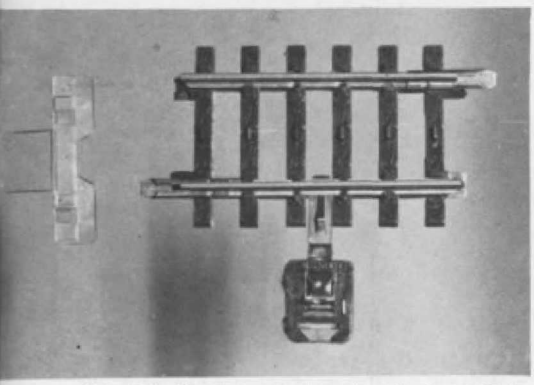


Abb. 164. Hier interessiert weniger das kurze Gleisstück, sondern die Masse-Anschlußklemme, die zwischen Schiene und Schwellenkörper eingesteckt wird (hier nur angedeutet) sowie das Mittelleiter-Isolierstück aus Plexiglas, das bei Trennstellen zur Anwendung kommt.

**wir uns aber an dieser Stelle wohl ersparen können. Viel wichtiger ist die Tatsache, daß 3 unterschiedliche Licht-, Vor- und Hauptsignale angeboten werden. Die jeweiligen Bezeichnungen und Angaben sind zwar im Neuheitenprospekt fachtechnisch richtig aufgeführt, aber es wäre wünschenswert, wenn im späteren Katalog — allein schon im Interesse der Laienkäufer — einige Hinweise über Sinn und Zweck der diversen**

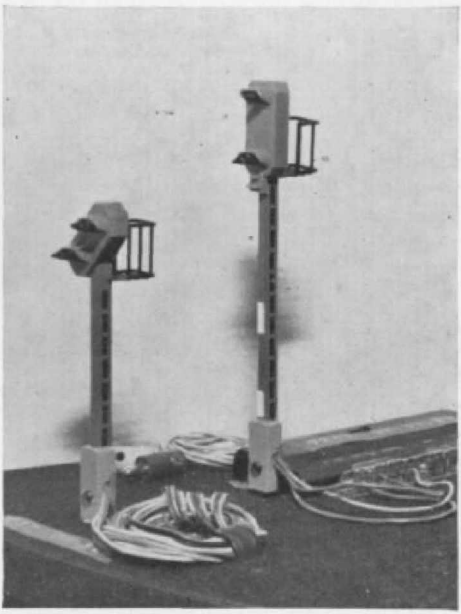
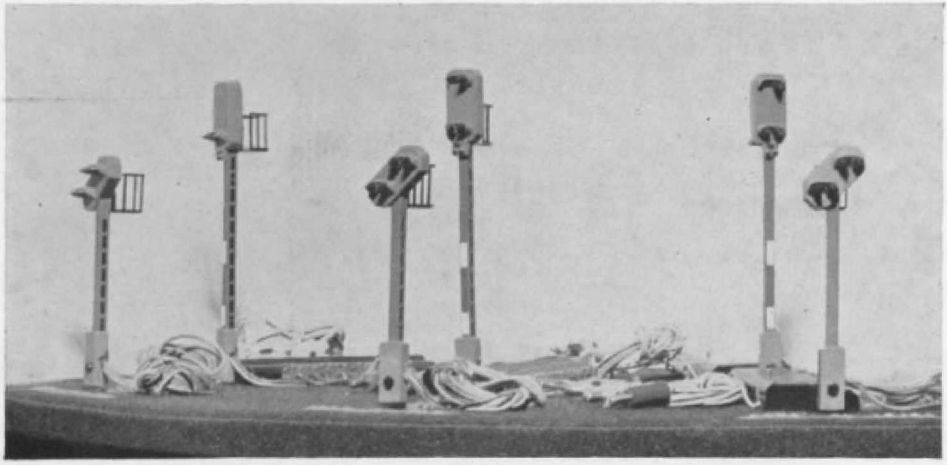


Abb. 165. Bei diesem Bild ist deutlich zu sehen, wie die Signale mittels einer Schraube am Antriebskasten befestigt sind; die Anschlußklemmen kommen einem ziemlich „bekannt" vor und das Vorsignal, das hier mittels einer kleinen Befestigungsplatte einzeln aufgestellt ist, ist mit langen Strippen versehen.

Abb. 166. Die neuen Vorsignal- und Hauptsignalpaarungen. V.l.n.r.: Vorsign. 7236 und Hauptsign. 7239, VS 7237 und HS 7240, VS 7238 und HS 7241 (Erläuterungen im Berichtstext).



Kombinationen angeführt würden. (Auch im neuesten Märklin-Magazin steht nichts Diesbezügliches zu lesen.)

Die Märklin'schen Vor- und Hauptsignalverbindungen entsprechen den neuesten Bestimmungen der Signalordnung, wie sie neuerdings bei der DB praktiziert werden. Danach steht das Licht-Hauptsignal, das nur Hp 0 und Hp 1 anzeigt (Märklin-Nr. 7239) an Überholgleisen und bei Bahnhofsausfahrten ohne Abzweigung oder dient als Blocksignal. Hierzu gehört im gegebenen Fall das Vorsignal mit Vr 0- und Vr 1-Anzeige (Nr. 7236). *)

Das Licht-Hauptsignal mit den Anzeigen Hp 0 und Hp 2 (7240) ist überall dort zu finden, wo auf Grund der Weichenstraßen eine Beschränkung der Geschwindigkeiten notwendig ist, sei es an Bahnhofsein- bzw. -ausfahrten (z. B. in allen größeren Bahnhöfen wie

*) Als Gedächtnisstütze eine kleine Anmerkung:

| Hauptsignal | Vorsignal | Fahrtauftrag |
|---|---|---|
| Hp 0 | Vr 0 | Halt |
| Hp 1 | Vr 1 | Freie Fahrt |
| Hp 2 | Vr 2 | Fahrt mit Geschw.-beschränkung |

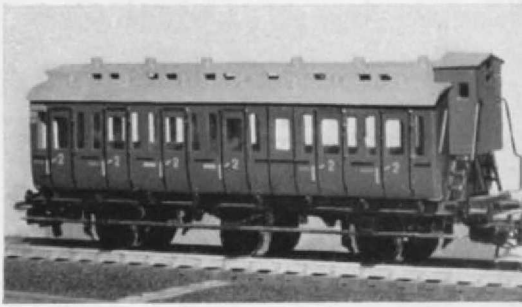


Abb. 167. Erfreulicherweise — im Hinblick auf unseren Doppelwagen in Heft 16/1966 — wieder erhältlich: der Abteilwagen mit Bremserhaus!

München, Nürnberg, Augsburg u. a.). Hierzu paßt bei Bahnhofseinfahrten das Vorsignal mit Vr 0- und Vr 2-Anzeigen (7237).

Das dritte Licht-Hauptsignal im Bunde, Nr. 7241 mit zusätzlicher dritter Betätigungsspule, ist ein echtes dreibegriffiges Signal, mit dem alle drei möglichen Stellungen (Hp 0, Hp 1 und Hp 2) gezeigt werden können. Zur Anwendung kommt es als Einfahrts- und als Ausfahrtssignal in Durchgangsbahnhöfen, wo einmal mit voller oder mal mit verminderter Geschwindigkeit gefahren werden soll, wodurch also alle drei Signalstellungen möglich sein müssen. Auch das Vorsignal 7238 — im Gegensatz zu den vorgenannten Vorsignalen mit einem Antrieb für die Stellung Vr 2 — kann alle drei Signale Vr 0, Vr 1 und Vr 2 zeigen.

Bezüglich der H0-Fahrzeuge sieht es auch bei Märklin dieses Jahr etwas mau aus. Nichts ist's mit der BR 78 oder der neu aufgelegten „86" oder E 18 (oder gar mit dem gerüchtehalber „vorausgesagten" ETA 150-Modell)! Gut, das gesamte Neuheitenprogramm ist wirklich groß (und für die Fa. Märklin kostspielig genug), aber vielleicht hätten 3—4 wirklich neue Fahrzeugmodelle mehr Furore gemacht als die gezeigten allbekannten Typen und die allgemeine Enttäuschung etwas mildern helfen. Nun, sehen sie selbst — in den Abb. 167—174 stellen wir die H0-Neuheiten vor (mit Ausnahme der amerikanischen Diesellok, die vom Typ her ebenfalls schon bekannt ist).

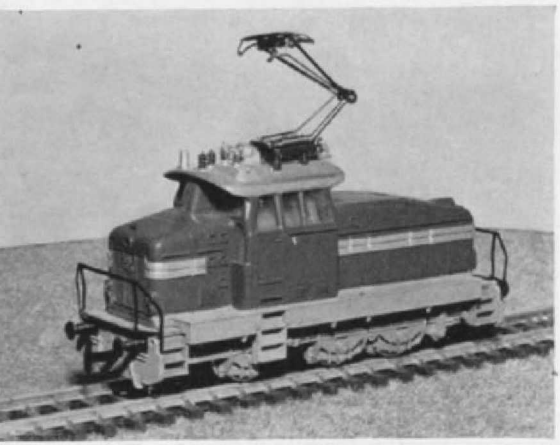


Abb. 168. Diese Diesellok mit Stromabnehmer gibt es tatsächlich, und zwar tut sie in den USA Dienst.

Abb. 169. Ein moderner Schweizer Restaurationswagen mit Einbein-Pantograph.

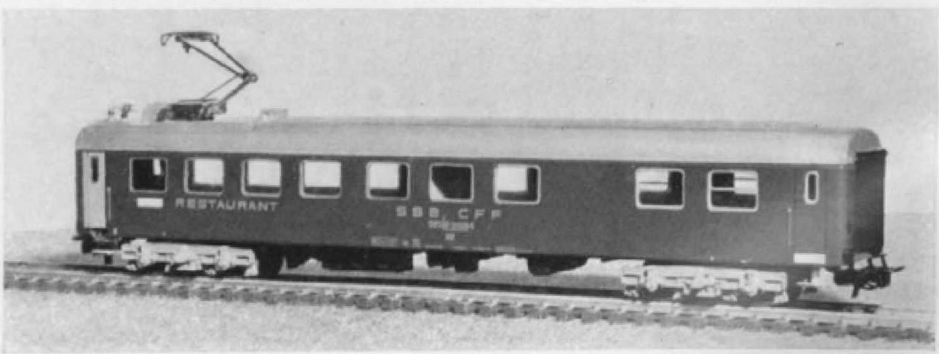


Abb. 170. Brandneu auf den neuen Gleisen im Einsatz: Säure-Behälterwagen (VTG-Ausführung) als feindetailliertes Märklin-H0-Modell. Ebenfalls neu: der auf dem Bild sichtbare filigrane Turmmast, der den bisherigen Mast ablöst.

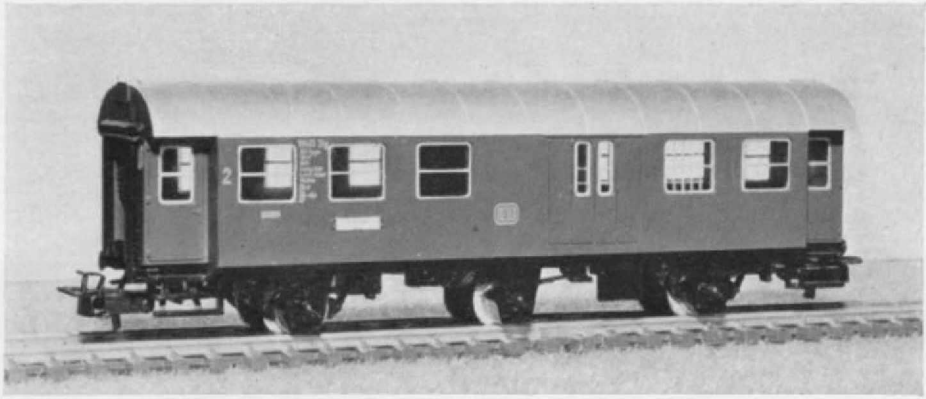
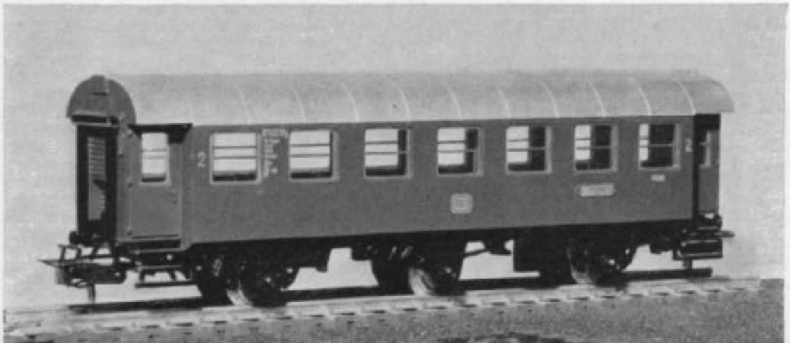


Abb. 171. Das maßstäbliche H0-Modell eines BD 3yge der Deutschen Bundesbahn, fein und gut detailliert nachgestaltet einschließlich feiner Beschriftung.

Abb. 172. Der B3 yge (2. Kl.-Umbauwagen) der DB als Märklin-H0-Modell, mit 15,2 cm LüP ebenfalls genau 1 : 87. Es ist nur verwunderlich, weshalb die Fa. Märklin nicht gleich noch den 1. Kl.-Wagen (noch besser: einen AB-Wagen) mit herausbrachte, dann wären die Typen komplett.



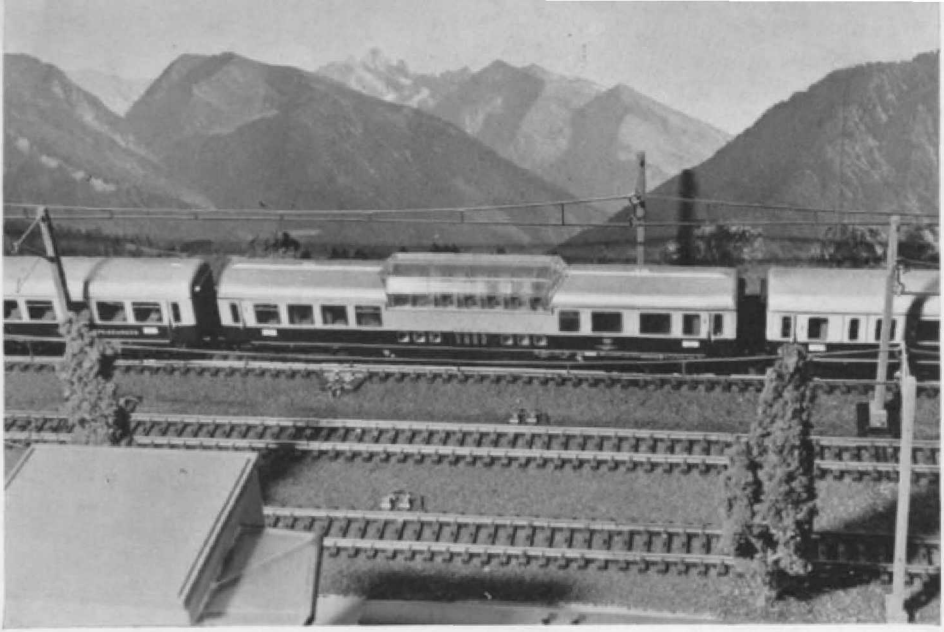


Abb. 173. Vielleicht geht es dem vorerwähnten A 3yge ähnlich wie diesem TEE-Aussichtswagen, der erst 3 Jahre nach dem Erscheinen der TEE-Wagen „nachgereicht" wurde!?

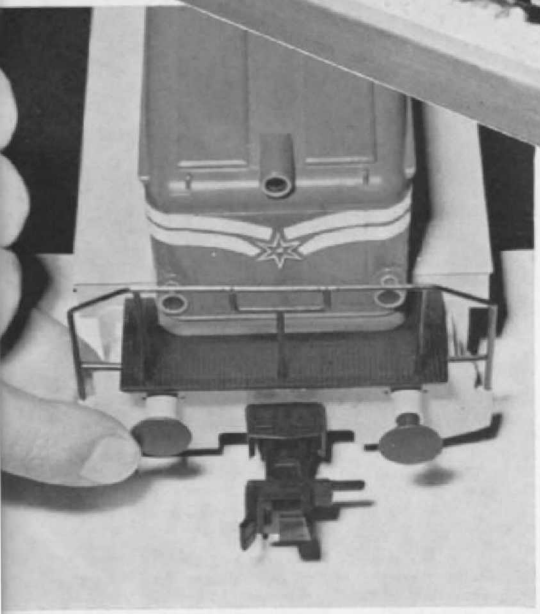
Im übrigen kann man auf diesem Bild abermals konstatieren, daß die neuen K-Gleise leicht mit „reinrassigen" Zweischienen-Gleisen zu verwechseln sind!

Abb. 174. Nun hat auch Märklin 20'-Container nebst modernem Tragwagen, offenbar einem leicht verkürzten BTmms 58 (LüP 15,6 cm).

**I: Und nun zur neuen „Modelleisenbahn Spur I", die bereits vor der Messe von sich reden machte. Die Anzeigen, das Titelblatt des MM 1/69 und die Messe-Demonstrationsanlage weisen unverkennbar aus, daß es sich nicht um ein „Aufwärmen" der alten Spur I-Bahn handelt, sondern im Grunde genommen um eine neuzeitliche große Bahn für Kinder, wenngleich auch die Fahrzeuge — wie es heutzutage schon anders sein! — DB-Vorbildern nachgestaltet sind. Und traditionsgemäß wählte man wohl den Maßstab 1 : 32 (Spur I) und den Wechselstrom-Betrieb (jedoch bemerkenswerterweise ein reines Zweischienen-Gleis!). Die beiden Loks — eine BR 80 und eine Werkslokomotive — sind zugegebenermaßen sehr gut detailliert und wunderschön anzusehen (bis auf die leider allzudeutlich sichtbaren Zahnräder auf der linken Seite der „80"!) und auch der offene Güterwagen (ein Modell des Omm 55) ist nicht minder gut detailliert (einschließlich der Wagenunterseite). Der Kippwagen mit den zwei Kippmulden dient zweifellos zur Erhöhung des Spielmoments, das auch beim Omm 55 gegeben ist.**

**Die Loks haben Federpuffer und über die neuartige Klauenkupplung werden wir per Gelegenheit noch etwas zu sagen haben.**

**Für Rad und Schiene sind — erfreulicher-, vorsorglicher- und lobenswerterweise! — NEM-Normen zugrunde gelegt worden. Die Gleise sind mit rostfreien Chrom-Nickel-Profilen für den Freilandbetrieb bzw.**



▲ Abb. 175. Die 30 cm lange Henschel-Werkslok in Größe I (eine maßstäblich genau vergrößerte Ausgabe des bekannten H0-Modells) vor einigen offenen Güterwagen des Typs Omm 55 der DB, den es auch noch in einer SNCB-Deklarierung in Grün gibt, LüP 31 cm. Die Detaillierung der Fahrzeugmodelle ist „Klasse" und wird das Herz eines Spur I-Freundes (insbesondere in Anbetracht der für ihn ungewohnt niederen Preise) höher schlagen lassen. Die Führerstandstüren sind zu öffnen, die Fenster mit Cellon hinterlegt und an den Stirnseiten befindet sich ein beleuchtetes Dreilicht-Spitzensignal.

Abb. 176. Die Puffer federn bei den Loks wirklich und auf diesem Bild dürfte die Kupplung ziemlich gut in Form und Ausführung zu erkennen sein.

Abb. 177. Das gleiche Lokmodell nochmals aus etwas anderer Sicht, wobei die gute Detaillierung etwas deutlicher zu sehen ist. Preis 74.— DM; Omm 15.— DM.

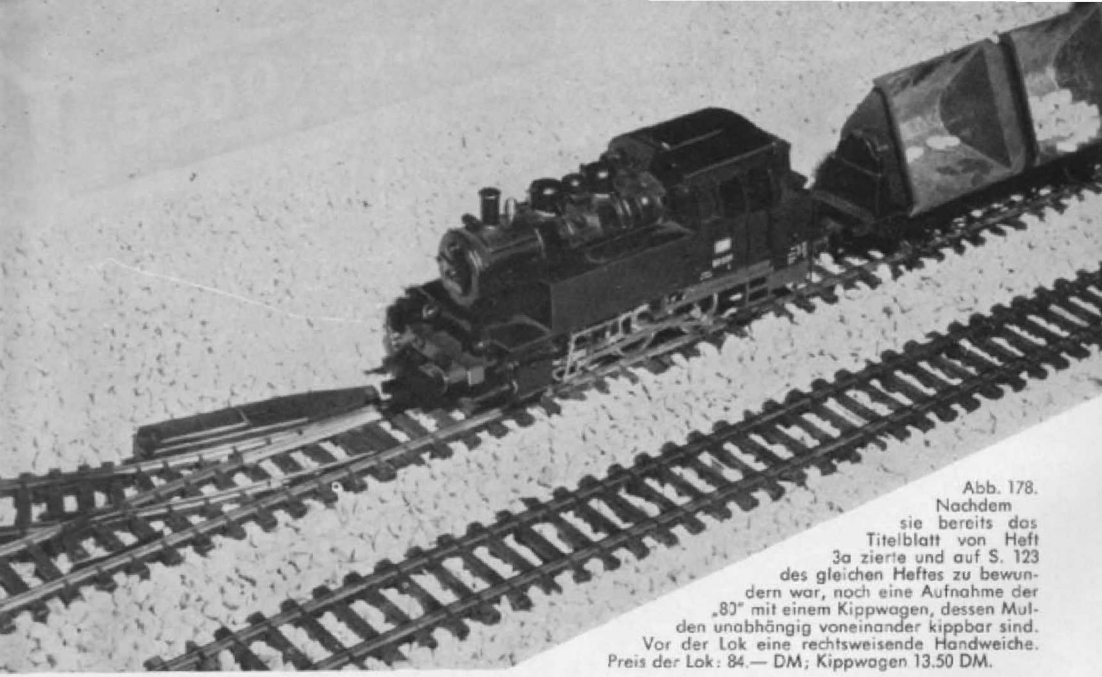
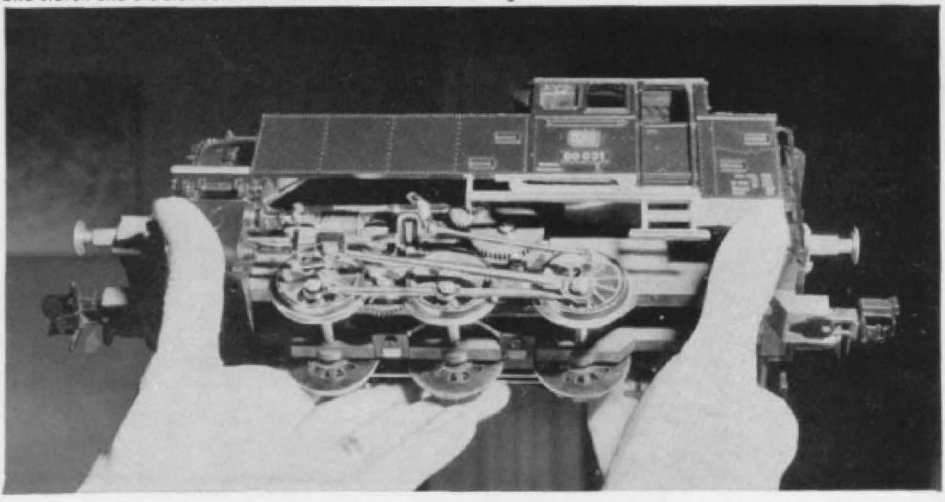


Abb. 178. Nachdem sie bereits das Titelblatt von Heft 3a zierte und auf S. 123 des gleichen Heftes zu bewundern war, noch eine Aufnahme der „80" mit einem Kippwagen, dessen Mulden unabhängig voneinander kippbar sind. Vor der Lok eine rechtsweisende Handweiche. Preis der Lok: 84.— DM; Kippwagen 13.50 DM.

**mit stark verzinnten Stahlblech-Hohlprofilen für den Hausbetrieb erhältlich, was sich natürlich preislich auswirkt (3,50 DM gegen 2,20 DM bei einem geraden Gleisstück). Die Verbindung der Gleise erfolgt mittels Schienenverbinder und einer im Schwellenband enthaltenen Schnappvorrichtung. Das Gleissortiment umfaßt ein gerades und ein gebogenes Gleisstück (je 30 cm lang), ein Paar Handweichen, ein kleines gerades Gleisstück, eine Entkupplungsvorrichtung sowie einen auf die Schienen aufschiebbaren Prellbock mit federnden Puffern.**

**Wie die große Märklin-Bahn ankommt und wie sie sich entwickeln wird, kann man heute natürlich noch nicht voraussagen. Unter dieser „Modelleisenbahn Spur I" stellt sich die Firma Märklin offenbar doch etwas anderes vor, als was man in Modellbahnerkreisen in sie hineingeheimnist und erwartet hat. Vielleicht lag es auch am Rundschreiben der Fa. Märklin an die Wiederverkäufer (das wir in Heft 16/68 veröffentlicht haben) und in dem sogar etwas von einer „Modellbahn für Liebhaber" zu lesen war (als die man die gezeigte Bahn aber vorerst doch wohl kaum bezeichnen kann). Kein Wunder also, daß allen möglichen Spekulationen Tür und Tor offen stand.**

Abb. 179. Der einzige Schönheitsfehler der „80": die deutlich sichtbaren, großen Zahnräder, die das Gesamtbild stören und die sich bestimmt hätten in den Rahmen verlegen lassen.



# W. MERTEN Spielwarenfertigung, 1 Berlin-Tempelhof

**Offenbar ist das Sortiment in H0-Figuren so groß, daß es fast als abgeschlossen gelten kann. Auf einem Schaustück wurden diesmal „Menschenmassen" in H0 vorgestellt, aber das Durcheinander war zu groß als daß es gut gewirkt hätte (Abb. 185). In Wirklichkeit ist es ja meist so, daß entweder alle Personen stehen oder sitzen, also zumindest ein jeder fast die gleiche Pose inne hat (was man von den Miniatur-Menschen auf Abb. 185 kaum behaupten kann), so daß alle zusammen dennoch ein ruhiges Gesamtbild abgeben.**

**Wie dem auch sei — dieses Jahr gibt es keine einzige neue H0-Figur, zumindest nicht in absehbarer Zeit, aber in N werden einige Boxen aufgelegt, von denen wir nur ein paar wenige zeigen (die überdies bereits jetzt greifbar sein müßten). Also auch hier bei Merten ein überwiegendes Neuheiten-Angebot in N (was sich nur so erklären läßt, daß in H0 eigentlich nur Ergänzungen gekauft werden, während ein Neubeginner in N quasi einen ungeheueren Erstausstattungsbedarf hat, woraus sich wohl auch der verhältnismäßig große allgemeine N-Umsatz erklärt).**

**Nun, hoffen wir mit den H0-Anhängern, daß sie auch bei Merten bald wieder mit netten neuen Mini-Menschen bedacht werden!**

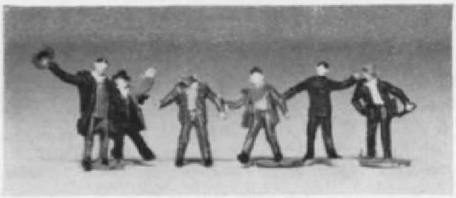


Abb. 180. Die „fröhlichen Zecher" sind inzwischen „soo klein geworden" — mit Hut! (schätzungsweise so an die 11½ mm).

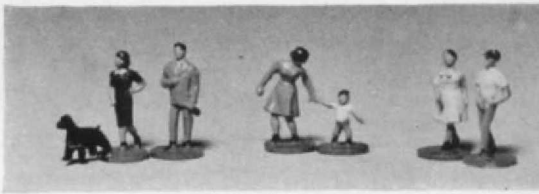


Abb. 181. Ebenfalls in N-Größe: die Straßenpassanten (und kaum zu unterscheiden von den H0-Miniaturen inkl. des Schwanzstummels des Pudels!).

Abb. 182. So massiert in Massen aufmarschiert, wirken die Korpulenten geradezu „massiv", aber paarweise zwischen den Normalverbrauchern sind sie ein Gedicht (nicht Gewicht!).

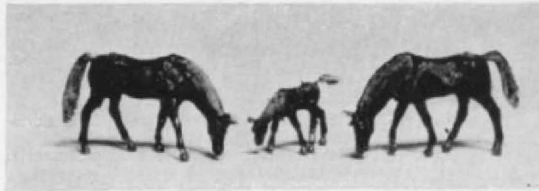


Abb. 183. Zwei Vertreter (nebst Fohlen) der 10 Warmblutpferde, die in unterschiedlichen Posen als Box N 2408 erhältlich sind. Bildliche Wiedergabe fast in 1½ facher N-Größe.

Abb. 184. Transportarbeiter in N, von denen es zwei Boxen gibt.

Abb. 185. Das sind die wildbewegten, wogenden H0-Massen, die weder in natura noch bildlich die erwartete Wirkung zeitigten. In der ca. 1 m langen Glasvitrine waren abertausende Figuren zu dieser Massendemonstration aufgeboten worden.