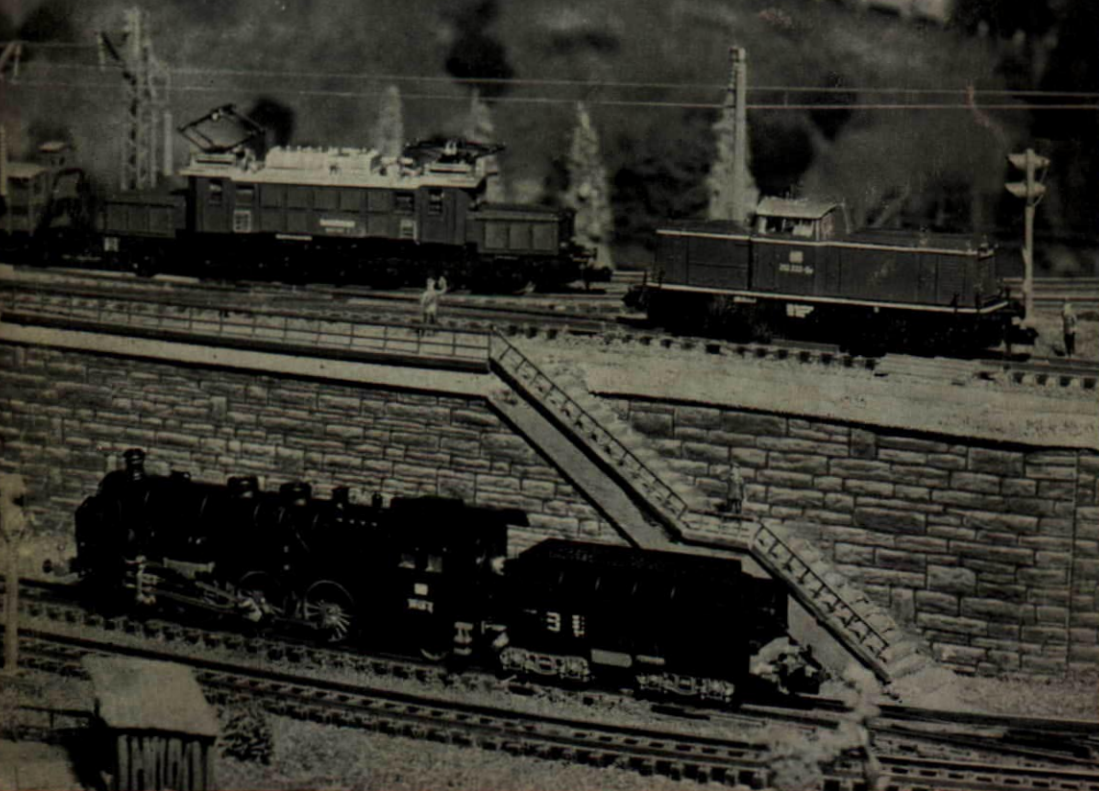


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

XXI. INTERNATIONALE SPIELWAREN- FACHMESSE NÜRNBERG 1970 - 1. TEIL (A-L)

(2. Teil L-Z in etwa 8 Tagen)



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

22. JAHRGANG
MÄRZ 1970

3



Großer Bildbericht über die

Modellbahn-Neuheiten

DER XXI. INTERNATIONALEN SPIELWAREN-FACHMESSE NÜRNBERG

Die 2. Hälfte des Messeberichts — noch 68 Seiten mit weiteren 154 Abbildungen — erscheint in ca. 8 Tagen

Vorwort

Dieses Jahr platzte die Spielwaren-Fachmesse aus sämtlichen Nähten und die Stadt mußte gar den schönen nahegelegenen Stadtpark mit einer Leichtbauhalle verschandeln, um alle Aussteller unterbringen zu können. In 2—3 Jahren spätestens wird daher ein neues Ausstellungsgelände in der Nähe des Dutzendteichs entstanden sein und wir hoffen inbrünstig, daß dann die ernsthaft erwogene Zusammenfassung der einzelnen Warengruppen tatsächlich verwirklicht werden wird, denn das ewige Hin und Her, treppauf, treppab, wie dies in den jetzigen Messehallen und -gebäuden der Fall ist, kann nicht nur uns die Messe verleiden (das würde sowieso niemand kümmern), sondern auch und insbesondere den über 20 000 Einkäufern, die in diesem Fall wohl den Ausschlag geben werden. Sie lieber Leser, werden sicher im Augenblick höchst gemächlich in einem Sessel sitzen und wohl kaum daran denken, wie der Messebericht wohl ausfallen würde, wenn unsere Füße ein Wort mitzureden hätten . . . !

Nun, genug der Vorrede, Sie werden sicher wissen wollen, was wir allgemein von den einschlägigen Neuheiten halten bzw. welchen Eindruck wir gewonnen haben. Um ehrlich zu sein: es gab wohl eine ganze Menge Neuheiten, aber irgendwie mangelt es an irgendwelchen Sensationen — es sei denn, man bezeichnet das Verschwinden der Rokal-TT-Bahn von der Messe (und wohl auch bald vom Markt) als eine solche. TT scheint endgültig von der N-Bahn besiegt worden zu sein, obwohl deren Siegeslauf inzwischen auf ein normales „Marschtempo“ ermäßigt worden zu sein scheint. Das ist eine juristisch unannehmbar Formulierung des Eindrucks, den wir durch verschiedene Fakten aus verschiedenen Gesprächen mit diversen Herstellern gewonnen haben. Sie werden selbst einen ähnlichen Eindruck gewinnen, wenn Sie die diesjährigen N-Neuheiten verfolgen. Dies ist jedoch keineswegs gleichbedeutend mit einer rückläufigen Entwicklung, sondern bedeutet lediglich eine Normalisierung des anfänglichen Booms, der dadurch entstand, daß erstens zu viele zahlungskräftige Käufer auf der gewohnten H0-Fläche sich eine (vierfache) Menge an Bahn- und Zubehörmaterial anschafften und zweitens sich zu viele Hersteller zu früh auf das neue scheinbar sehr lukrative N-Geschäft warfen und dadurch der neuen Bahn rein optisch eine Bedeutung zukommen ließen, die sie weder hatte, noch haben konnte, um für allzuvielen Hersteller wirklich noch lukrativ sein zu können. Wie gesagt, die N-Bahn ist weiter im Vormarsch, aber etwas langsamer als bisher und das ist u. E. gut so.

Wenn die kleine Firma KleiWe (leider) vom Markt verschwunden ist, so hat dies mit der eben geschilderten Entwicklung nicht direkt zu tun, sondern hier

spielten noch andere Faktoren eine Rolle, über die wir uns hier nicht auslassen können. „Erfreulicherweise“ (sofern man diesen Ausdruck in diesem Zusammenhang überhaupt verwenden kann) sind die schönsten KleiWe-Schöpfungen von verschiedenen Firmen übernommen worden und dadurch dem N-Bahnfreund erhalten geblieben.

Eine reizende N-Neuheit ist der N-Straßenverkehr von Brawa auf einer neuartigen technischen Grundlage, die sicher noch manche Überraschung erlauben wird.

Eine neue Bahn hat uns diese Messe ebenfalls beschert: die Märklin-Minex (0e), d. h. eine Schmalspurbahn in Größe 0 auf 16,5 mm-Gleise, die offenbar als neue (übrigens sehr nette) Kinderspielbahn gedacht ist, wenngleich die Fahrzeuge eindeutig als echte Modelle anzusprechen sind (was heutzutage aber wohl unumgänglich ist). Als Gleise dienen die vorhandenen M- oder K-Gleise und Weichen, eine durchaus verständliche und kostensparende Maßnahme, denn ein etwaiger 0-Schmalspurfreund wird sich dieserhalb bestimmt zu helfen wissen.

Die sonstigen 0-Bahnen (Pola und Rivarossi) scheinen sich konsolidiert zu haben und bringen weitere Neuheiten.

Daß in H0 endlich die „78“ (von Liliput) erschienen ist und außerdem mittels eines Günther-Bausatzes aus den vorhandenen P 8-Modellen eine „78¹⁰⁰“ gemacht werden kann, werden unsere Leser ja bereits dem Messe-Kurzbericht entnommen haben und wird Sie wie uns besonders gefreut haben. Unsere ständige Trommelei hat also doch einen Erfolg gehabt und es bleibt nur zu hoffen, daß nächstes Jahr nicht noch 2—3 weitere „78“ erscheinen! Es gibt nämlich noch andere lohnenswerte Dampfloktypen wie z. B. die BR 58 oder 56, die BR 39, die BR 66 oder die BR 86, um nur einige wenige zu nennen.

Doch nun genug der einführenden Worte. Führen Sie sich die vielen Bilder zu Gemüte, die wir wieder einmal in tagelanger Arbeit für Sie geschossen haben (da wir bekanntlich dagegen sind, gleichfalls die firmeneigenen Presse-Bilder zu veröffentlichen; erstens wollen wir langfristig wirkende Wiederholungen vermeiden und zweitens die Modelle so zeigen, wie sie normalerweise — ohne raffinierte Retuschen — aussehen).

Die Reihenfolge der Firmen stellt wiederum keine Wertskala dar, sondern ist im großen und ganzen alphabetisch, mit einigen kleinen Abweichungen, die platz- oder umbruchbedingt sind.

Und nun viel Vergnügen beim Studium unserer Messehefte. Falls Sie zu den Neuheiten eine ernsthafte sachliche Kritik vorzubringen haben, schreiben Sie uns, wir werden objektiv-kritische und begründete Zuschriften gerne zur Diskussion stellen.

Ihr WeWaW

MIBA-VERLAG Eigentümer, Verlagsleiter und
Chefredakteur: Werner Walter Weinstötter (WeWaW)
Redaktion u. Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorg-
baben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 90 00

Das heutige Titelbild . . .

zeigt in Anbetracht des 10jährigen Arnold-Jubiläums die drei hauptsächlichsten Neuheiten dieser Firma: die S 3/6, die E 94 und die V 100.

ALFA

International

Modell- Spielwarenfabrik 7441 Neckartailfingen

Abb. 1. Nach dem ländlichen
Spritzenhaus von Fallern nun ein
etwas moderneres Kleinstadt-



Feuerwehrhaus (H0),
das mit oder ohne
Autos und Figuren
erhältlich ist.



Abb. 2. Der Effekt
des „brennenden
Hauses“ ist in Wirk-
lichkeit auf Grund
der roten Plastik-
flammen und dem
„Feuerschein“ (mit-
tels zweier Birnchen)
und „Qualm“ (Rauch-
entwickler) ungleich
größer als auf dem
Schwarz-Weiß-Bild.

Einige zweifelsohne nette und interessante Ge-
bäudemodelle und Motive zeigt auf der diesjährigen
Messe die Firma Alfa-International. Angefangen bei
zwei kleinen ländlichen Bahnhöfen „Wiesental“ und
„Waldheim“ (in N) über H0-Bungalows, Villen und
zwei ländlichen Gasthöfen mit Pension, bis hin zu
einem „Spritzenhaus“ mit und ohne Feuerwehrmän-
ner und Autos, sowie einem „brennenden Haus“.
Letzteres ist ebenso wie alle anderen Bausatzmodelle
recht nett durchgestaltet und detailliert. Außerdem
wird bei diesem Modell das „Feuer“ durch eine rot

gefärbte Plastik-Folie dargestellt, und durch eine
(bereits vorgesehene) Innenbeleuchtung läßt sich ein
durchaus natürlicher „Brand“-Eindruck erzielen. Die
notwendige Löschmannschaft ist auch schon zur Stelle
(wird auf Wunsch mitgeliefert) und feuert aus allen
(Wasser)-Rohren auf den Brandherd. Die Wasser-
strahlen sind dabei durch dünne Perlonfäden nach-
gebildet, und für denjenigen, der auf besondere
Naturtreue Wert legt, wird der gesamte Motiv-Bau-
satz noch zusätzlich mit einem Rauchentwickler ge-
liefert.

Abb. 3. Das N-Stationsge-
bäude „Wiesental“, das —
den N-Figuren nach zu schlie-
ßen — maßstäblich nicht
schlecht getroffen ist.



K. ARNOLD & CO. KG 85 Nürnberg

N: Arnold begeht das 10. Jubiläum mit einigen besonderen Modellen, von denen die S 3/6 (18¹) und die E 94 besonders hervorzuheben sind. Die S 3/6 ist sehr fein detailliert einschließlich Bremsbacken; sie hat vorn beleuchtetes Dreileichtspitzensignal (feine Plexiglasstäbe), doch kann ein Bastler sicherlich auch den Tender mit Spitzenlicht versehen und die Ventilzellen für den automatischen Lichtwechsel im Tender unterbringen. Das Führerhaus ist verglast und die Steuerung ungemein fein und zierlich. Es wäre wünschens-

wert, wenn die S 3/6 auch noch in der ehem. Länderfarbgebung zu erhalten wäre!

Das Prachtstück ist jedoch zweifelsohne das ausgezeichnete gelungene Modell der E 94 mit 2 federnden Pantographen, die einen echten Oberleitungsbetrieb ermöglichen. Es ist sehr fein und äußerst weitgehend detailliert, wie die Bilder deutlich erkennen lassen.

Die Dritte im Bunde ist das Modell der BR 212 (V 100) mit automatisch wechselnder Stirnbeleuchtung. Die leichte Rangier-Diesellok (nicht abgebildet) und

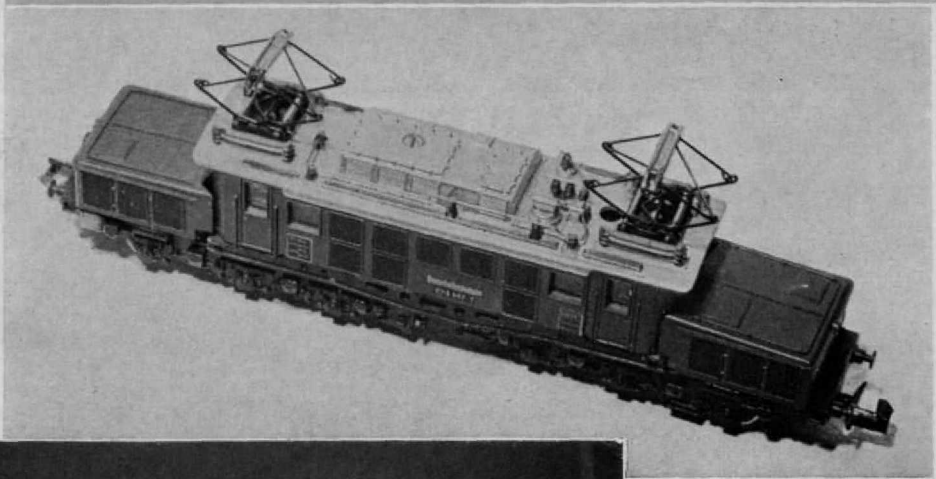
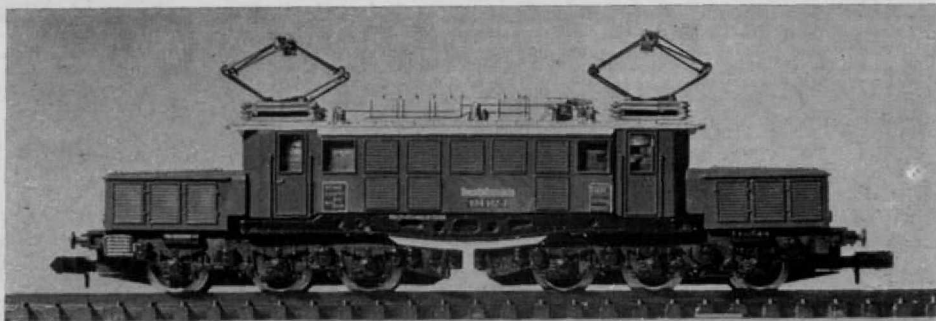


Abb. 4 u. 5. Die BR 194 (E 94) der DB als brillantes Arnold-N-Modell in Dunkelgrün.

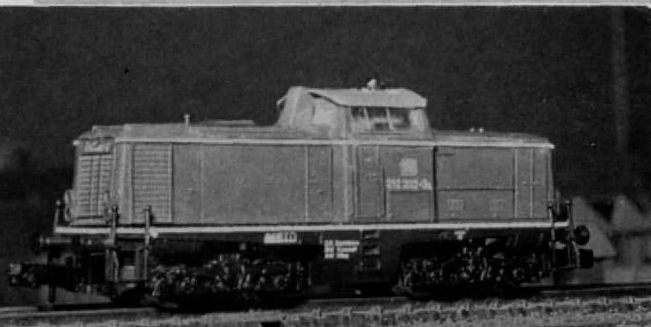


Abb. 6. Nicht minder gut getroffen: die BR 212 (V 100) im Maßstab 1 : 160.



Abb. 7 u. 8. Die S 3/6 (BR 18^a der DB, im Gegensatz zu einer 18^b mit geradem Führerhaus), ein sehr schönes Modell mit einer sehr feinen Steuerung, wie man sie noch vor Jahren in N für unmöglich gehalten hätte, aber auf Grund der mit den Spurkränzen zusammenhängenden Probleme etwas länger als maßstäblich richtig wäre.

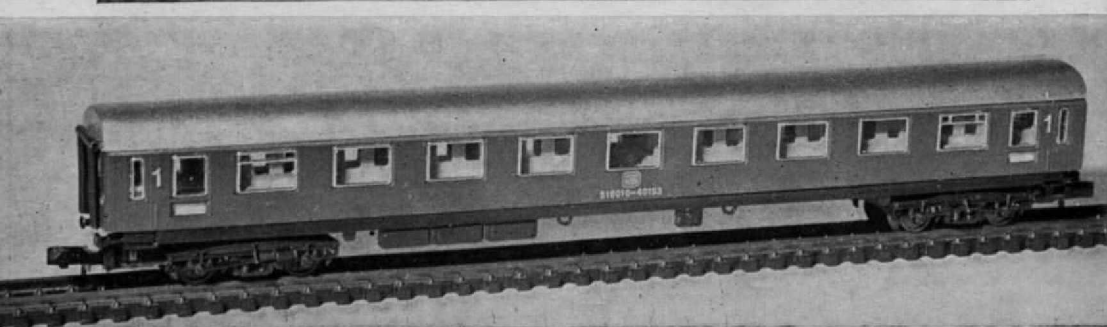
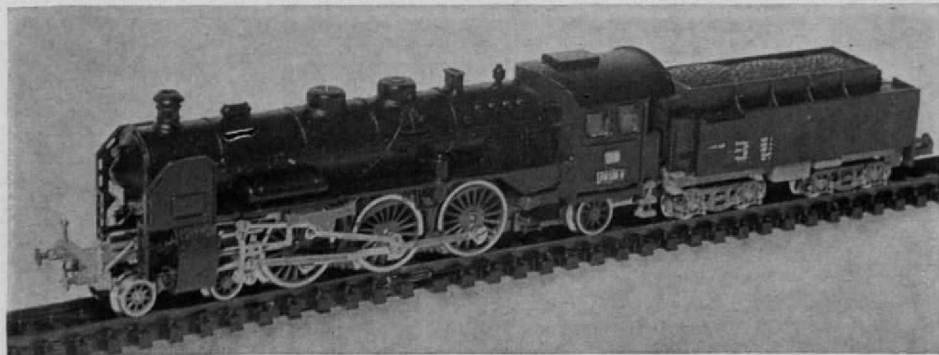
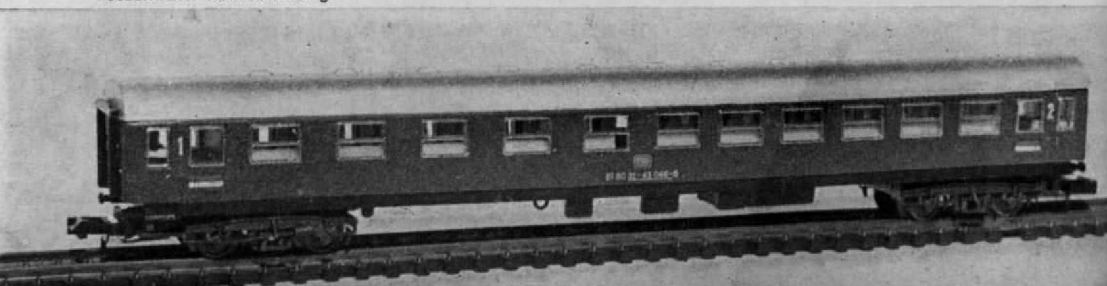


Abb. 9. Mit 16,5 cm LÜP richtig lang sind dagegen wiederum die neuen Schnellzugwagen; hier die Gangseite des Aüm der DB in Blau (und mit Inneneinrichtung).

Abb. 10. Der ABüm der DB in Grün als maßstabgerechtes N-Modell, ebenfalls mit Inneneinrichtung und neuzeitlicher Kennzeichnung.



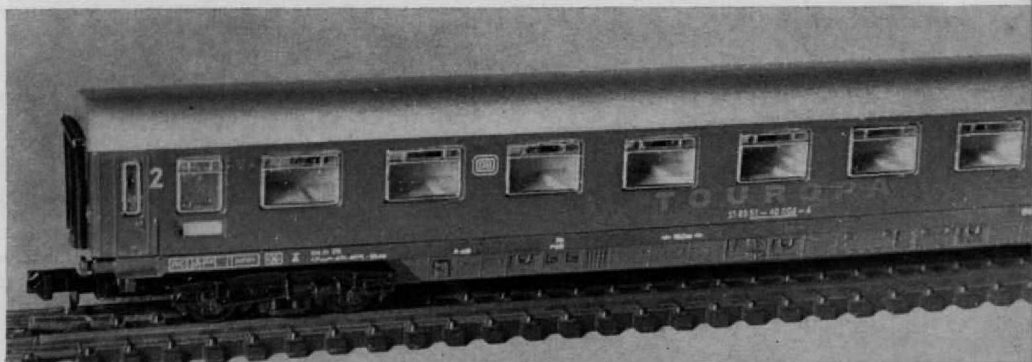


Abb. 11. Wie gut die neuen Wagenmodelle detailliert und beschriftet sind, dürfte aus dieser Aufnahme vom Touropa-Wagen hervorgehen.

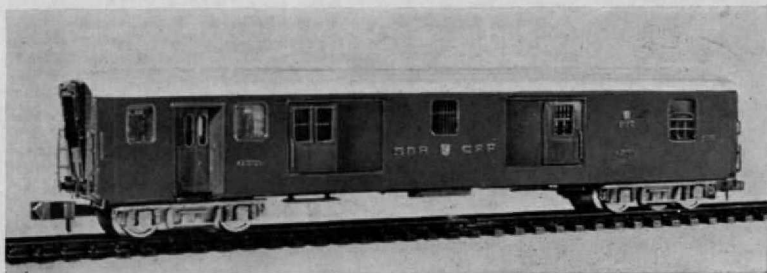


Abb. 12. Der Reisezug-Gepäckwagen der SBB als N-Handmuster (LüP 13,8 cm), das in der Serienfertigung jedoch den übrigen Arnold-Modellen in nichts nachstehen wird!

die gleiche Maschine, jedoch mit modernem Einholpantographen (als Attrappe), sind sehr preiswert und können als Werksloks oder gar auf Nebenbahnen eingesetzt werden.

Nichts für Nebenbahnen, dafür aber umso eleganter in ihrer maßstäblichen Länge von 165 mm sind die neuen Schnellzugwagenmodelle: 1. Klasse (Aüm), 1./2. Kl. (ABüm) und Touropa-Fernexpresswagen, alle drei natürlich mit neuester Kennzeichnungsnummer.

Dem letztjährigen Eilzugwagen 2. Klasse mit den vier Einstiegstüren folgte dieses Jahr der typenmäßig zugehörige 1. Klasse-Wagen mit je einer Einstiegstür, und die Schweizer Arnold-Freunde wurden mit einem modernen Reisezug-Gepäckwagen bedacht.

Den Reigen der Spezial- und Güterwagen eröffnet ein sehr fein detailliertes Modell eines 75 t MAN-Dampfkran (mit Auflegewagen), der nicht nur drehbar, sondern bei dem auch der Ausleger in der Höhe verstellbar ist. Sehr gut wirkt auch der an sich bereits

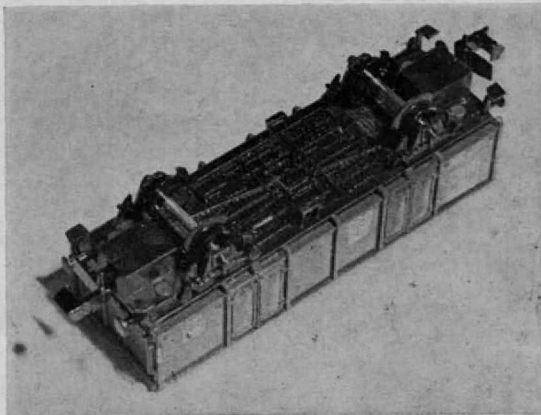
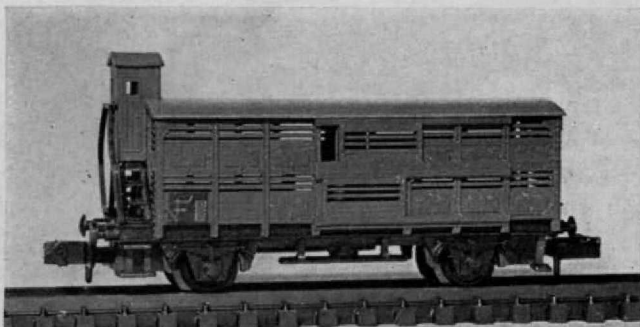


Abb. 13. Die Unterseite des neuen EUROP-0-Wagen-Modells „Omm 55“; in dieser Art werden zukünftig alle Güterwagen detailliert sein.

Abb. 14. Ein ganz reizendes Modell: der Kleinvieh-Wagen (Verschlagwagen) mit den durchbrochenen Seitenwänden, mit hochgesetztem Führerhaus und in einer sehr feinplastischen Detaillierung (einschließlich Unterseite).



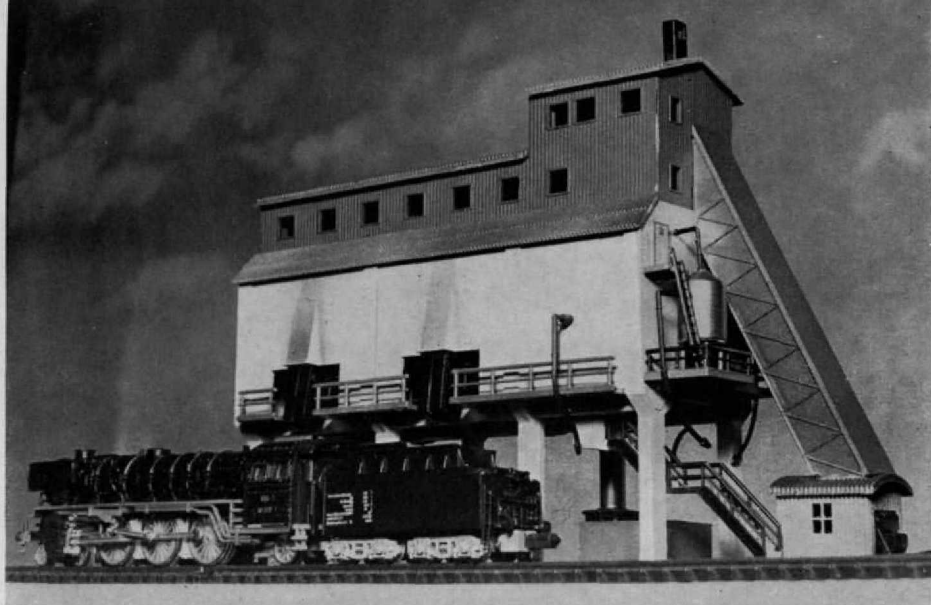
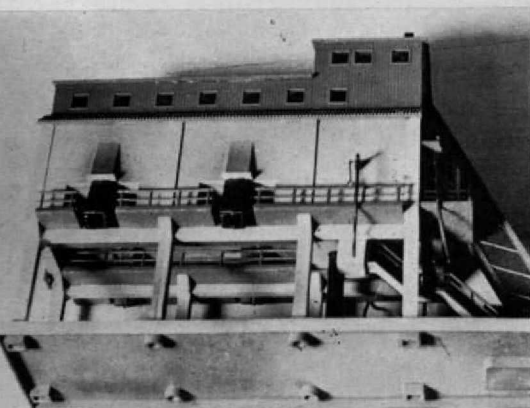


Abb. 15 u. 16. Die Großbekohlungsanlage „Würzburg“ mit dem tiefliegenden Kohleanlieferungsunker (s. a. Abb. 20), Schrägaufzug zur Beförderung der Kohlen (über ein Querförderband im holzverschalten Teil) in die Kohlensilos mit beidseitig je 2 Schütten. Weiter im Bauwerk enthalten: Besandungsanlage (Sandbunker und Elevator zwischen den ersten beiden Stützen sichtbar) und Rauchkammer-Löschabsaugung (s. Behälter neben dem Schrägaufzug). Daß auch unterseitig alle möglichen Details (z. B. Geländer der Arbeitsbühnen) nachgebildet sind, zeigt Abb. 16.



bekannte Tiefladewagen durch das MVA-Trafomodell als Ladegut.

Ein reizendes Stück ist das Modell eines Viehwagens mit Bremserhaus (Güterwagen Vh für Kleinvieh-Transport) mit durchbrochener Verschalung; hervorzuheben ist die feinplastische Detaillierung. Auch der G 10 mit hochgesetztem Bremserhaus — auch als „Spatenbräu“-Bierwagen in Weiß erhältlich — gehört zu den Neuheiten und den Hochbordwagen der Bauart „Omm 55“ (Europ.-Ausführung) mit unterseitiger Detaillierung (!) gibt es in 4 Versionen (DB, Niederländische, Belgische und Französische Staatsbahnen).

Aus dem USA-Programm wollen wir nur den Flach-

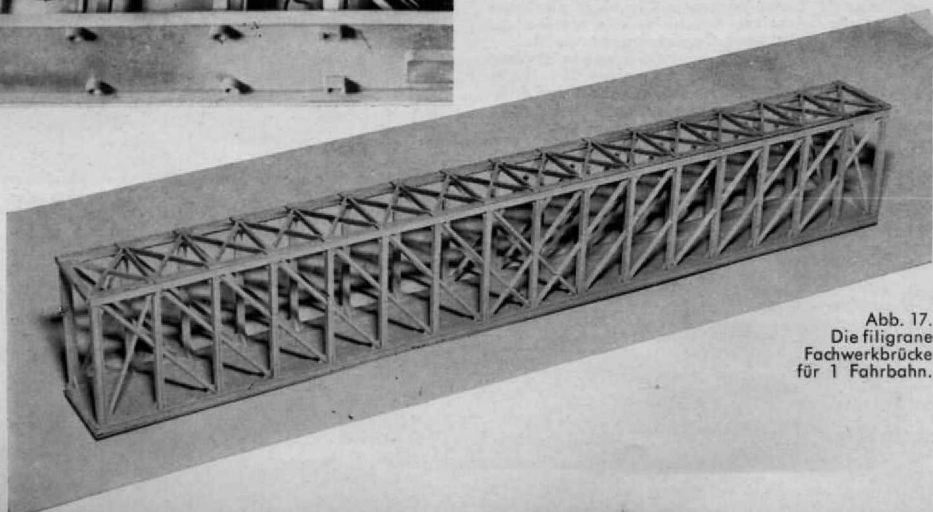


Abb. 17.
Die filigrane
Fachwerkbrücke
für 1 Fahrbahn.

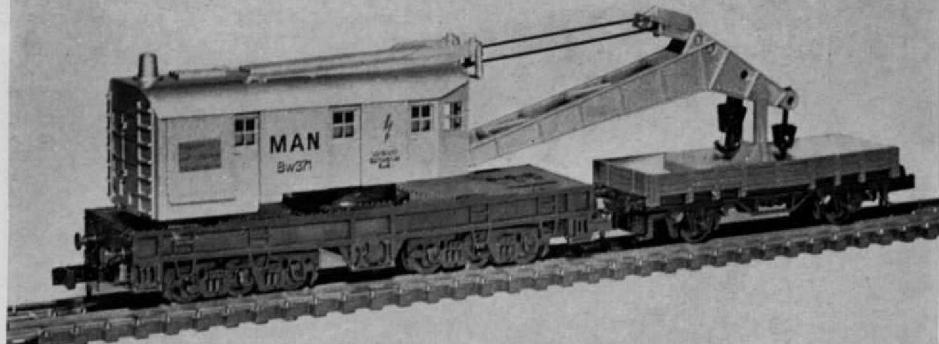


Abb. 18 u. 19. Sehr fein detailliert, insbesondere in den Drehgestellblenden: das Dampfkran-Modell.

wagen mit 2 Transcontainern bildlich vorstellen. Der dreistöckige Autotransporter (mit 12 Autos) wirkt höchst ungewohnt und wurde nicht abgebildet.

Mit umso mehr „Liebe“ haben wir uns dafür der Großbekohlungsanlage „Würzburg“ angenommen, die tatsächlich in Würzburg steht und eine etwas ungewohnte Bekohlungsanlage darstellt. Durch diese höchst geschickte Wahl hat Arnold alle Probleme umgangen, die die Nachbildung filigraner Krane und Hochbunker in N mit sich bringen würden.

Der kleine Dampflokshuppen mit Nebengebäude, die Werkshalle und die Stadthäuser stammen aus dem

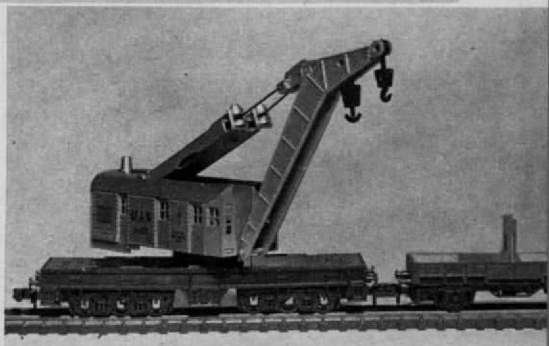


Abb. 20. Ausschnitt aus der Ausstellungsanlage (auf die wir in Heft 4 nochmals zurückkommen werden) mit der S 3/6 vor der Bekohlungsanlage „Würzburg“. (Rätselfrage: Was hat der Packwagen wohl auf dem Bekohlungsgleis zu suchen?)..





Abb. 21.
Ein weiterer
Anlagen-Ausschnitt
mit der S 3/6 und dem
neuen 1. Klasse-Eilzugwagen.



Abb. 22. Die kleine Ellok für Werks- oder Nebenbahnen. Ohne Pantograph fungiert sie im Arnold-Sortiment als Rangier-Diesellok.

„Nachlaß“ der Fa. Kleiwe und sind unseren Lesern bereits bekannt. Neu von Arnold ist dagegen die Shell-Tankstelle mit Garagen, die alle einträchtig auf Abb. 26 vereint sind.

Die Fachwerkbrücke der Abb. 17 ist 333 mm lang, sehr fein detailliert, jedoch nur für ein Gleis vorgesehen. Zwei Brücken nebeneinander ergeben ein faszinierendes Bild.

An Kleinzubehör sind besonders erwähnenswert: die Leuchstäbe für die langen Schnellzugwagen (bzw. zwei Stäbe für den TEE-Aussichtswagen) mit Lampenhaltern und Druckfedern für die Drehgestelle. Der Effekt ist frappierend: die matten Leuchstäbe verteilen das Licht gleichmäßig über die ganze Wagenlänge (wie man sich an der Messe durch einen Blick in einen verdunkelten Guckkasten selbst überzeugen konnte). — Alles in allem ein vielseitiges und befriedigendes Neuheitenprogramm.

Abb. 23. Mit Hilfe eines speziellen Schienenverbinders (mit Arnoldschienen-Ausgleichsstück) können nunmehr sämtliche Fremdgleise an die Arnold-Dreh-scheibe und -Gleise angeschlossen werden.

