

Extrastarkes Messeheft
100 Seiten — Sonderpreis 4,50 DM

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MESSEBERICHT

1. Teil

A-K

29. JAHRGANG
MÄRZ 1977

3



Die Modellbahn-Neuheiten

der XXVIII. Internationalen Spielwaren-Fachmesse Nürnberg

Das 2. Messeberichtsheft — nochmals 100 Seiten mit weiteren 189 Abb. — erscheint in ca. 8 Tagen.

Messe-Motto '77: Wer vieles bringt . . .

Es ist ein gern geübter Brauch, nach Schluß einer Messe ein Resümee zu ziehen; und es ist bisweilen recht amüsant festzustellen, was sich dabei so alles herauskristallisiert — und zwar je nach dem Standpunkt des Beurteilers! Und je mehr dabei die Ansichten auseinandergehen, desto sicherer kann man sein, daß im Grunde genommen nichts Gravierendes passiert ist, sonst wäre der Tenor der Kommentare viel einstimmiger! So will es auch dieses Jahr scheinen: für den einen sind die ziemlich stabilen Preise ein Kriterium, der andere sieht eine wichtige Tendenz in der erheblich wachsenden (??) Zahl der Dampflok-Modelle oder entdeckt urplötzlich — wo hat er eigentlich die ganzen Jahre hingeschaut? — daß die Vorbilder von Gebäudemodellen nunmehr viel stärker mit modellbahngeschultem Auge ausge-sucht werden; wieder ein anderer stellt eine erhebliche Verschärfung des Wettbewerbs in der Modellbahn-Branche fest usw., usw. Offenbar fehlte es auch an dieser Messe an gewissen „Sensationen“ oder wenigstens an furor-machenden Neuheiten, besser gesagt: echten Neuschöpfungen. Denn daß aus anderen Gebieten bekannte Technologien auf die Modellbahn angewandt werden (wie z. B. Infrarot-Fernsteuerung, Steuerung von Betriebsabläufen per Mini-Computer, Leuchtdioden als Glühbirnen-„Ablösung“) kann u. E. heute kaum mehr als Sensation gewertet werden.

Wenn es also auch nichts Weltbewegendes zu vermelden gibt, so gab es dennoch sehr viel zu sehen. So viel, daß der Umfang unserer ohnehin überstarken Messehefte dieses Mal nicht mehr ausreichte, und jedes der beiden diesjährigen Messehefte 100 Seiten umfaßt. Und statt der letzt-jährigen 267 Bilder sind es heuer sogar 359 — trotz einer strengen, wohlüberlegten Auslese! Beide Messeberichtshefte zusammen ergeben also ein richtiggehendes „Messe-Lexikon“, das Ihnen sicherlich den etwas höheren Heftpreis wert sein dürfte. (Die Mehrkosten für den größeren Umfang einschließlic Druck und Klischees konnten durch den Anzeigenspiegel allein mit dem besten Willen nicht aufgefangen werden.)

Soviel zur Erklärung des Sonderpreises, ohne den die Bildberichterstattung ganz erheblich kürzer ausgefallen wäre — wodurch wir Ihnen allerdings eine ganze Menge Sehens- und Wissens-wertes hätten vorenthalten müssen. Und wir sind nunmal stets bestrebt, Sie möglichst total zu informieren, also auch über Dinge, die vielleicht etwas am Rande liegen (aber zur Abrundung des Gesamteindrucks beitragen) oder Sie eventuell

nur am Rande interessieren mögen (z. B. Modelle anderer Spurweiten u. ä.) oder über technische Details (die nicht so ohne weiteres von außen erkennbar sind). Wir machen uns schließlich eine gewaltige Arbeit und sind von Messebeginn an (d. h. meist schon zwei Tage früher) bis in die letzten Stunden „am Drücker“, nicht nur um eigene Aufnahmen zu machen, sondern auch, um die letzten Informationen aus den Ausstellern herauszuholen. Sie dürfen versichert sein, daß wir am letzten Tag der Messe „geschafft“ sind und dann liebend gerne ein paar Tage ausspannen würden. Aber — Pustekuchen! Dann nämlich geht die eigentliche Arbeit erst richtig los (Fotos aus-werten und zur Klischierung vorbereiten, Größen einstellen, Manuskripte schreiben, Umbrechen der Hefte, Korrekturlesen usw.). Doch das soll Sie nicht weiter anfechtend, das ist nunmal „unser Bier“. Ihre einzige „Aufgabe“ ist es, sich den Extrakt aus all dem Geschauten zu Gemüte zu führen und zu sondieren, was Ihnen persönlich besonders wichtig erscheint.

Einen (aus unserer Sicht) großen Erfolg haben wir im Hinblick auf unseren Appell in Heft 12/76 bezüglich der Figuren ohne Standplatte zu ver-buchen! Die Firmen Preiser, Kibri und Noch haben sofort reagiert! Preiser liefert hinfert sämtliche Figuren mit separater Standplatte, und Kibri wird dies bei den demnächst neu aufgelegten bzw. den neu erscheinenden Modell-Figuren gleichfalls tun. Die Firma Noch ist insofern auf unsere Bitte eingegangen, als daß sich die Figuren der neuen „Figuren-Sets“ durch die Verwendung eines Spezialklebers leicht und anstandslos von den Stand-platten entfernen lassen. Bei der Fa. Merten sind wir beim Seniorchef allerdings auf Granit gestoßen, denn er ist der Ansicht, daß der größte Teil seines Sortiments für andere als Modellbahn-zwecke verwendet wird und hierbei die Stand-platten benötigt würden. (Bei dieser Gelegenheit erfahren wir wenigstens, wie die Merten-Leute ihre Figuren vom Sockel holen, doch hierüber im Rahmen der Messe-Nachlese in Heft 4/77 Näheres.)

Zum Abschluß noch zwei obligatorische Hin-weise für unsere inzwischen neu hinzugekomme-nen Leser: Die Firmen sind auch diesmal soweit wie möglich in alphabetischer Reihenfolge auf-geführt, und bei Text und Bild sind zur schnelleren Orientierung die jeweiligen Nenngrößen ver-mert.

Das wär's wohl mal wieder. In 8 Tagen erhalten Sie den nächsten Schub! So long

WeWaW/mm



0 Abb. 1. Das Addie-Schotterwerk ist 32,5 cm lang und 25,5 cm breit und hoch und hat eine elektromagnetische Beladevorrichtung. Passender Modellbahn-Schotter ist gleichfalls von Addie erhältlich.

ADDIE-MODELL

Dieter Kleinhanß KG
6500 Mainz

Gebäudebausätze und Zubehör für Spur 0

0: Unter dieser Firmierung bringt der in Fachkreisen bekannte ehemalige Heljan-Importeur Dieter Kleinhanß seit einiger Zeit Gebäude-Bausätze und Zubehör für 0-Bahnen heraus. Zwar entsprechen die Modelle hauptsächlich amerikani-

schen Vorbildern, sind aber z. T. auch durchaus für deutsche oder europäische 0-Anlagen zu gebrauchen. Die Gebäude – z. B. Bahnhofsgebäude mit Güterhalle, Lokschuppen, Schotterwerk samt Beladevorrichtung oder Futtermittel- bzw. Getreidespeicher – sind recht ansprechend und auch 0-maßstäblich ausgeführt. An nützlichem Zubehör gibt es Ladegut, Rundkopfnieten oder Wendler-Lüfter für Personenwagendächer, außerdem noch Werkzeugteile wie Gewindebohrer, Uhrmacher-Hammer, -Stielklöbchen und -Sägebogen, Werkzeughalter usw.

ARWE

Automation

6744 Kandel

Z-1: Arwe war mit seinen bekannten Blockbausteinen, die wir in den Heften 3/75 u. 3/76 ausführlich beschrieben haben, wiederum auf der Messe vertreten. Neu ist die Möglichkeit, mit dem Blockbaustein „Be 11“ (der einen Rangierschalter enthält) in einem Block hin- und herzufahren bzw.

zu rangieren; die Blockwirkung bleibt dabei erhalten, d. h. so lange ein Zug in diesem Abschnitt rangiert oder fährt, kann kein anderer in den Block einfahren. Weiterhin neu: erstens die Möglichkeit zum sog. „Querblocken“, d. h. die Blockabhängigkeit auch weiter entfernt voneinander (nicht wie normal direkt hintereinander) liegender Blockabschnitte, und zweitens die Möglichkeit zur Einrichtung einer diodengesteuerten Langsamfahrschleife, die im Gegensatz zur Widerstands-Steuerung Drehmoment und damit Leistung des Lokomotors voll erhält. Interessenten wenden sich zwecks weiterer Informationen bitte direkt an die Fa. Arwe.

Unser Titelbild „-Star“ ist das Spur 1-„Krokodil“ von Fulgurex – ein ebenso gediegenes wie kostspieliges Modell, das hier stellvertretend für einen gewissen Trend bei den „Großspurigen“ steht: weniger Quantität zugunsten von mehr Qualität.

Die Redaktionspost ist seit einiger Zeit und erst recht wegen der Arbeiten an den beiden Messeeinheiten ins Hintertreffen geraten und wird jetzt – so weit wir es irgend schaffen – erledigt! Bitte haben Sie noch etwas Geduld, wenn gerade 1 h Schreiben noch unbeantwortet ist!



H0 Abb. 2. Zwei der maßstäblich langen ade-Schnellzugwagen auf Gleisen des „hauseigenen“ (noch von Röwa her bekannten) Systems.

ade

**Modelleisenbahnen
7441 Unterensingen**

H0: Herr Ade hat zwar der Firma Röwa „ade“ gesagt, kam aber – wie unsere Leser spätestens ab Heft 11/76 wissen – wieder, und zwar mit ganz exzellenten, superdetaillierten und maßstabsgetreuen Schnellzugwagen-Modellen und mit seinem noch von Röwa her bekannten Gleissortiment mit den 2 mm hohen Schienenprofilen. Als „limitierte Wagen-Sonderserie“ werden z. Zt. die Typen Büm, ABüm, BDüm und Aüm im ehemaligen „Pop“-Anstrich der DB ausgeliefert. Als nächstes sind dann die Typen Aüm in Blau bzw. Oceanblau/Beige an der Reihe; anschließend sollen zwei TEE-Wagen, ein Liegewagen und schließlich die „Silberlinge“ aufgelegt werden (die wir nach Erscheinen vorstellen werden).

Im März sollen zunächst die geraden Gleisstücke, die Radien R3 und R5 sowie einfache Weichen, Dkw's, Kreuzungen und einfache sowie doppelte Gleisverbindungen erscheinen. Lt. Aussage der Fa. ade können nunmehr sämtliche H0-Fahrzeuge mit Radsätzen bis 1,5 mm Spurkranzhöhe auf diesem Gleissystem anstandslos verkehren; außerdem sind die Schienenprofile mittels eines speziellen Verfahrens rostbraun eingefärbt, und zwar derart, daß sich der „Rost“ auf vielbefahrenen Strecken – wie beim Vorbild – abfährt und die Schienenoberfläche blank wird; bei selten oder nicht befahrenen Strecken bleiben die Profile rostfarben bzw. sollen sogar wieder „nachrosten“. Zweifelsohne ein optischer Gag, von dessen Langzeit-Wirkung wir uns während der kurzen Messzeit freilich nicht selbst überzeugen konnten. Auf jeden Fall ist es wohl empfehlenswert, vielbefahrene Hauptstrecken von vornherein „blankzuschleifen“, um damit deren Frequenz bzw. Zugbelegung zu dokumentieren.

MIBA-VERLAG NÜRNBERG

Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: Spittlertorgaben 39, 8500 Nürnberg, Telefon (09 11) 26 29 00

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKI).

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, 156 / 0 293 646

Postcheckkonto Amt Nürnberg, Nr. 573 68-857, MIBA-Verlag Nürnberg

K. ARNOLD & CO. KG · 85 NÜRNBERG

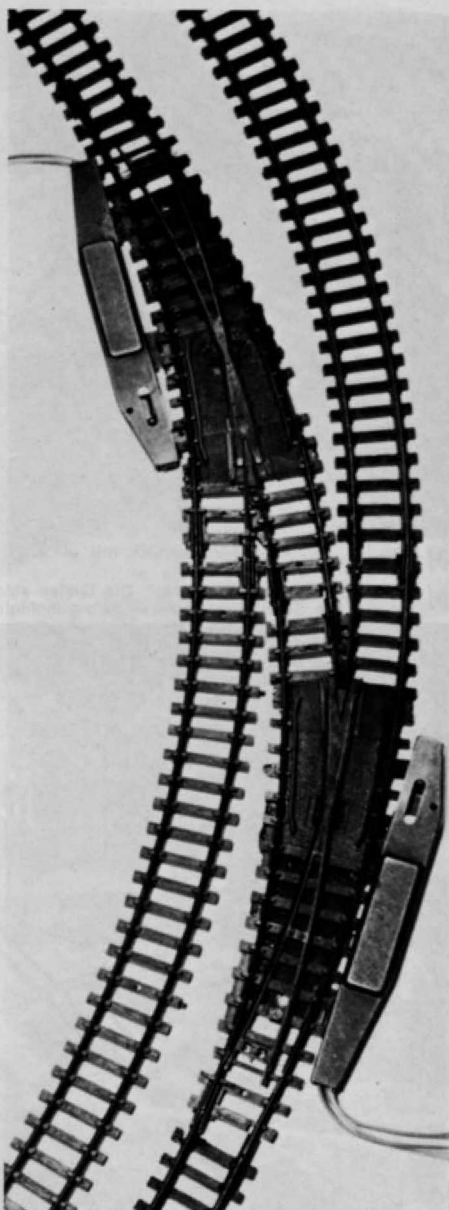
N: Nach dem außerordentlich umfangreichen Neuheiten-Programm des letzten Jahres trat man bei Arnold-N heuer spürbar kürzer und beschränkte sich im wesentlichen auf Abänderungen vorhandener oder Wiederaufnahmen bekannter, jedoch zwischendurch einmal „in der Versenkung verschwundener“ Modelle. So wurden z. B. die bayerische S 3/6 in Länderbahnfarben oder die sechsachsige SNCF-Ellok der Reihe CC 7100 „auf vielfachen Kundenwunsch“ wieder ins Sortiment aufgenommen. Lediglich Farb- und Dekor-Varianten sind die 141 in Oceanblau/Beige und die (der deutschen 194 entsprechende) 1020 der ÖBB mit dem neuen ÖBB-Symbol. Ansonsten ist nur noch ein „Kuppelungstausch“ zu vermeiden: das Modell der 221-Diesellok ist jetzt auch mit Normalkupplung, das des oceanblau/beigen 218-Modells mit Simplex-Ranglerkupplung erhältlich. Die dreiachsige US-Dampflok wurde mit einer vorderen Laufachse und einem „Kuhfänger“ komplettiert und auch diverse, dazu passende US-Wagen wurden wieder ins deutsche Vertriebsprogramm aufgenommen.

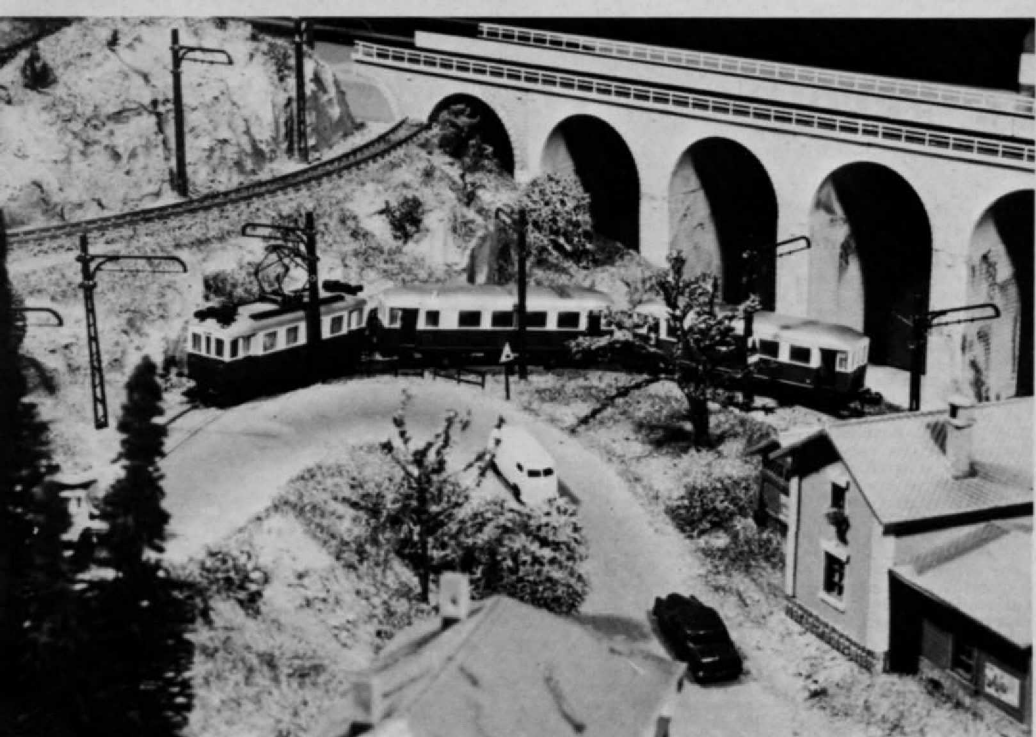
Gänzlich neu dagegen, wenn auch nicht völlig unerwartet, ist ein zur letztjährigen Überland-Strab passender Zweiachs-Anhänger in Rot/Weiß, der Inneneinrichtung und sehr fein durchdetaillierte Plattformen mit „Riffelblech“-Belag und der Nachbildung der Scherengitter hat; mit diesem Anhänger ist die Überland-Strab noch „betriebsintensiver“ geworden. Heuer wurden auch die passenden Oldtime-Oberleitungsmaste für diese Strab vorgestellt, die allerdings nicht für eine Ausrüstung mit der Arnold-Gummifaden-Oberleitung gedacht oder ausgelegt sind, und zwar aus folgendem Grund: Arnold geht davon aus, daß die Strab-Freunde sehr enge Radien bis hinab zum 125 mm-Radius verlegen, wobei dann bei einer vorbildgetreu gerade verspannten Oberleitung die Maste in Bögen zu eng beieinander stehen würden. Nun, wer diese Strab echt elektrifizieren möchte (z. B. um einen unabhängigen Zweizug-Betrieb aufzuziehen), wird sich schon zu helfen wissen.

In der Art der völlig neu konzipierten Arnold-Weichen, die wir in Heft 12/76 ausführlich besprochen haben, sind nunmehr auch die von zahlreichen Arnold-Freunden schon längst erwarteten Bogenweichen für die Radien R 1 und R 2 erschienen, die erhebliche Platzvorteile bringen und ansonsten (umsteckbarer Antrieb, eingebaute Stoppschaltung usw.) den einfachen Weichen entsprechen.

Die bekannte Arnold-Drehscheibe gibt es jetzt auch als „Volks-Drehscheibe“ zum direkten Handbetrieb, d. h. die Bühne wird mit der Hand gedreht, wobei jedoch die anderen Vorteile – Erweiterungsmöglichkeit bis auf 48 Stände etc. – erhalten bleiben; sie ist im nachhinein mit dem elektrischen Antrieb ausrüstbar, eignet sich also gut für Modellbahner, die anfangs sparen müssen, ohne auf eine Drehscheibe verzichten zu wollen. Weiterhin neu im Zubehör-Programm: ein überdachter, insgesamt 57 cm langer Bahnsteig und die für Bastler nunmehr einzeln erhältlichen Brückengeländer (s. die Beispiele auf Abb. 6).

N Abb. 3. Die neuen Bogenweichen von Arnold-N sind für die Verbindung der Radien R 1/R 2 ausgelegt und entsprechen ansonsten den in Heft 12/76 beschriebenen einfachen Weichen.





N Abb. 4. Ein Arnold-Schaustück mit einem Überland-Strabzug und den neuen Oberleitungsmasten, hier „auf dem Land“ und in ...

N Abb. 5. ... „im Stadtgebiet“. Die Gleise sind vorbildgetreu im Straßenplanum verlegt. Für Interessenten: die Stadthäuser entstammen gleichfalls dem Arnold-Sortiment.





N Abb. 6. Ein Arnold-N-Motiv, auf dem verschiedene Anregungen für die Verwendung der — nunmehr einzeln erhältlichen — Brückengeländer gegeben werden.



▲ N Abb. 7. Wieder ins Programm aufgenommen: die bayerische S 3/6 in der schmucken, grünen Länderbahn-Lackierung mit messingfarbenen Laternen.



N Abb. 8 u. 9. Der neue Anhänger für die Überland-Strab in Detail- und Gesamtsicht. Das rot/weiße, 6,7 cm lange Gefährt hat Inneneinrichtung und ist sehr weitgehend detailliert (man beachte nur einmal die feinziselierten Dachstützen bei der Tür!).



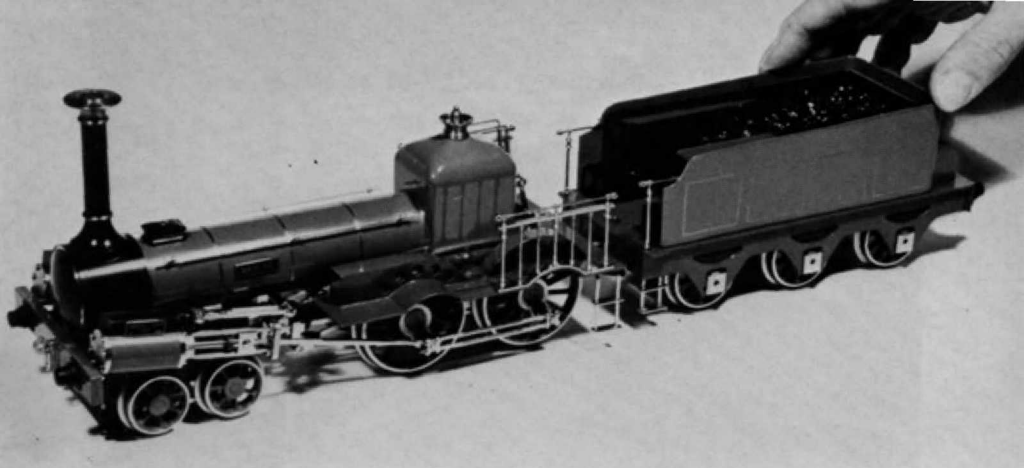


Abb. 10. Das grün/schwarz/rot lackierte Modell des berühmten „Drachen“ — hier die von einem im Tender sitzenden Elektromotor angetriebene Version.

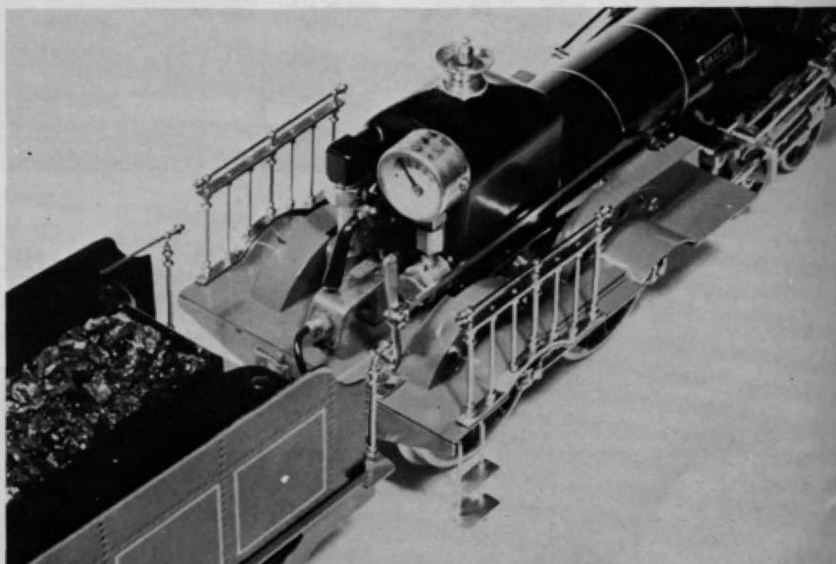
CHR. BECK & SÖHNE KG, KASSEL

Optik · Feinmechanik · Plastikspritzguß

! Ein „Newcomer“ auf dem Modellbahnsektor ist dieser optisch/feinmechanische Betrieb aus Kassel, dessen Chef ein passionierter Modellbauer ist und sich als Erstlingswerk den „Drachen“ aus Traditionsgründen aussuchte (bekanntlich war der „Drache“ 1848 die erste von der später weltberühmten Lokfabrik Henschel in Kassel gebaute Lokomotive). Das mit 42,46 cm exakt im I-Maßstab gehaltene Modell stellt in der Tat ein feinmechanisches Meisterstück 1. Ordnung dar; es wird nach Original-Henschel-Zeichnungen ausschließlich aus Messing- und Kupfertellen in Handarbeit zusammengebaut und soll in zwei Versionen erscheinen: als echtes „live steam“, also dampfbetriebenes

Modell (mit einem eigens dafür von Ronson entwickelten Butangas-Brenner, Original-Umsteuerung vom Führerstand aus, Wasserstands- und Dampfdruckanzeiger usw.) und als elektrisch — von einem 12 V-Motor im Tender — angetriebenes Modell. Die Dampf-Version soll ca. DM 4770,—, das Elektro-Modell ca. 4380,— DM kosten. Gut betuchte Sammler werden also einiges für dieses Kleinserien-Modell (das in begrenzter Auflage mit Erwerbssertifikat erscheint) anlegen müssen, das in seiner in den Original-Farbtönen gehaltenen Einbrenn-Lackierung — Räder rot, Rahmen und Rauchkammertür und Schlot schwarz, Kessel und Tendraufbau grün — ebenso schmuck wie „durch und durch solide“ wirkt. Fahren soll das Modell auf allen I-Gleisen und Kurvenradien ab 60 cm. Zur stilgerechten Ergänzung ist auch die Produktion der historisch passenden Wagen in zwei- und dreachsiger Ausführung vorgesehen. Nähere Informationen erteilt der Hersteller.

Abb. 11. Der Führerstand der „live steam“-Ausführung mit (v.l.n.r.) Dampfregler, Manometer und Umsteuerhebel. Die Kesselkonstruktion ist vom TÜV abgenommen! Beide „Drachen“-Ausführungen sollen übrigens auch in Bausatz-Form geliefert werden.





H0m/H0e

Abb. 12. Die Rollbock-Umsetzanlage von Bemo. In der Grube einige Rollböcke, in deren gabelförmigen Stützböcken die Achsen des Vollspurwagens während des Schmalspur-Transports festgehalten werden. Rechts spitzt noch ein sog. Pufferwagen hervor (s. Abb. 16).

BEMO

Modelleisenbahnen
GmbH
7336 Uhingn

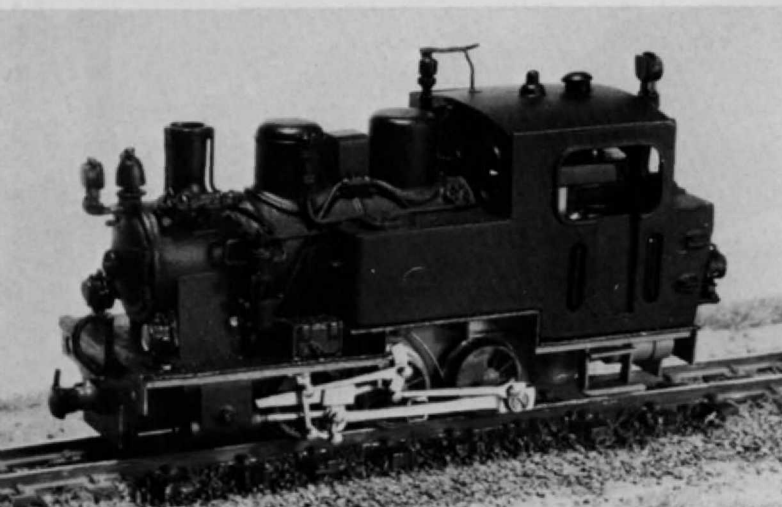
H0m/H0e: Bemo erweiterte sein im letzten Jahr erstmalig vorgestelltes Schmalspur-Programm mit einem sinnvollen Zubehör: Rollböcke samt Umsetzanlage. Die Rollböcke gibt es für H0m und H0e; die Umsetzanlage ist für beide Spurweiten

geeignet. Dieses Zubehör stellt jedoch keine eigentliche Messeneinheit dar, sondern wurde bereits Ende '76 ausgeliefert, so daß wir nicht im Rahmen dieses Messeberichts, sondern evtl. an gesonderter Stelle darauf eingehen werden. Die entsprechenden Puffer-Zwischenwagen – die zwischen Schmalspur-Fahrzeuge und die aufgebockten Vollspur-Fahrzeuge gekuppelt werden – gibt es gleichfalls für H0m und H0e. Ansonsten erschienen noch ein Schmalspur-Vierachs-Personenwagen, wie er im Großen z. B. bei der Bottwartalbahn oder auf der Strecke Buchau-Schussenried

H0m/H0e

Abb. 13. Messe-Handmuster des vierachsigen Schmalspur-Personenwagens vom Typ KBi, den es für 12 mm- und 9 mm-Spurweite geben wird; die Länge über Kupplung ist 12,6 cm.





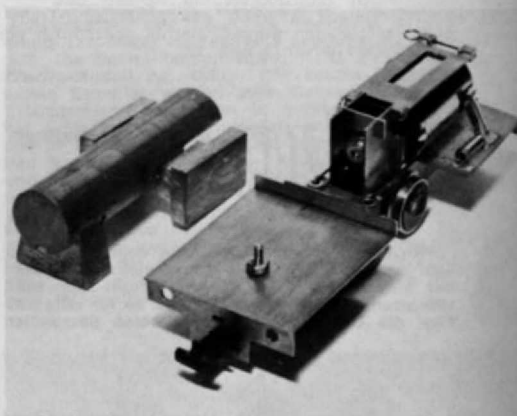
H0e Abb. 14. Das 8,3 cm lange Modell der gedruckten SWEG-Schmalspur-Dampflokomotive Nr. 24 — ein gut gewähltes Vorbild! — wird nur für die 9 mm-Spurweite und ausschließlich als Bausatz geliefert werden.

H0e Abb. 15. Chassis- und Aufbauteile (aus Messingblech und Weißmetall) aus dem Bausatz zur SWEG-Schmalspur-Dampflokomotive (die sicher für manche Lok-Selbstbauer von Nutzen sein können).

lief. Das Modell wird jedoch erst Ende des Jahres ausgeliefert, ebenso wie ein vierachsiger Vollbahn-Transportwagen für Schmalspur-Fahrzeuge.

Die kleine C-Schmalspurlokomotive wird es ca. im Sommer geben, allerdings nur als Bausatz (aus Weißmetall-Teilen, Messing-Ätzteilen usw., s. die Abb. rechts), und ausschließlich für die H0e-Spurweite von 9 mm. Bis zum Sommer wird es auch noch bis zur Auslieferung der zur letzten Messe angekündigten Schmalspur-Diesellokomotive dauern, bei deren Fertigstellung es lt. Bemo Schwierigkeiten gegeben hat.

Das H0m-12 mm-Schmalspurgleis gibt es sowohl als Flexgleis von 2 x 50 cm Länge (pro Packung) als auch als zusammensteckbare Einzelstücke in zwei verschiedenen Längen und zwei verschiedenen Radien.



H0m/H0e

Abb. 16. Ein Pufferwagen, wie er bei Rollbock-Transporten zwischen den Schmalspur-Fahrzeugen und den auf Rollböcken verladenen Vollspur-Wagen eingestellt wird; näheres dazu bei der evtl. Besprechung der Umsetzanlage.

