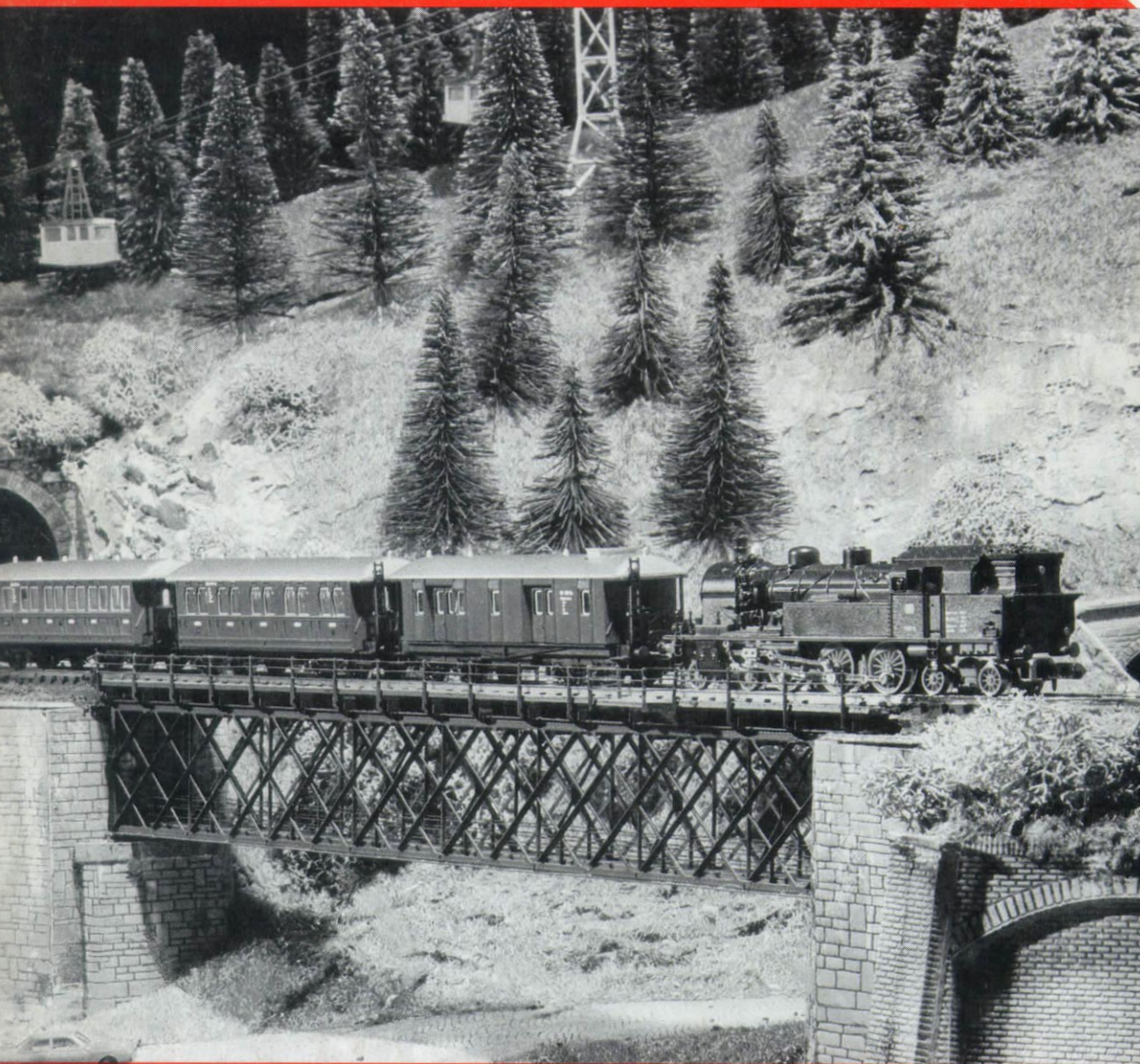


DIE FÜHRENDE DEUTSCHE
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

Heute 116 Seiten
Sonderpreis DM 5,50
Auflage über 42 000

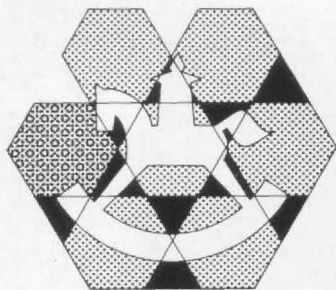
Miniaturbahnen



MESSEBERICHT 1. TEIL

32. JAHRGANG MÄRZ 1980

3



Die Modellbahn- Neuheiten

der XXXI. Internationalen Spielwaren-Fachmesse Nürnberg

Das 2. Messeberichtsheft – nochmals 116 Seiten mit weiteren 214 Abb. – erscheint in ca. 8 Tagen.

Nürnberg '80: Zahlen und Züge

Diese 31. Internationale Spielwarenmesse brach mit 1718 Ausstellern aus 40 Ländern und 37 899 Besuchern alle bisherigen Rekorde; das hatte zur Folge, daß auch die diesjährigen MIBA-Messehefte um Superlative nicht verlegen sind: Mit jeweils 116 Seiten und insgesamt 419 Abbildungen stellen sie das bislang umfangreichste und informativste „Messelexikon“ dar, und damit nicht genug: Die Fülle der – bei fast 100 von uns besuchten Ausstellern – gesehenen und fotografierten Neuheiten, Schaustücke, Modelle und Motive bringt es mit sich, daß im folgenden Heft 4/80 erstmals nicht nur die traditionelle „Nachlese“, sondern – um im Bild zu bleiben – ein guter Teil der diesjährigen „Ernte“ von über 1500 eigenen Fotos eingebracht wird. Versäumen Sie daher nicht, sich dieses „3. Messeheft“ rechtzeitig zu besorgen; es lohnt sich! Daß der Einzelverkaufspreis für die beiden extrastarken Messehefte 3 und 3a im Hinblick auf die enormen Druck- und vor allem Lithokosten auch diesmal wieder um DM 0,50 angehoben werden mußte, wird auf das Verständnis unserer treuen wie unserer neuen Leser stoßen; für letztere sei noch hinzugefügt, daß die Reihenfolge der Firmen – umbruchbedingt – annähernd alphabetisch ist.

Mit Zahlen läßt sich auch beim traditionellen Messe-Resümee einiges verdeutlichen, wobei vorab vermerkt sei, daß sich die diesjährige Preiserhöhung mit durchschnittlich 5 – 8 % im Rahmen hält.

Mit insgesamt 7 neuen Dampflok-Modellen (wegen der Typenvielfalt der wohl immer noch sicherste Gradmesser, denn bei Eiloks oder gar Dieselloks ist nicht mehr allzuviel zu „holen“) liegen die N-Bahner diesmal eindeutig vor den „Ha-Nullern“, die heuer „nur“ 4 neue Dampflok-Modelle beschert bekamen, wobei sich allerdings langjährige Wunsch-Modelle wie die „23“ oder die „96“ befinden. Abzulesen ist daraus u. E., daß nunmehr in N mit einer gewissen zeitlichen Verschiebung all jene „Muß-Modelle“ wie 44, 55 oder 78 (letztere gleich zweimal) kommen, die in der „älteren“ Größe H0 bereits auf dem Markt sind.

Ungefähr in der Waage hält sich das Verhältnis bei den Wagen: Die Anhänger der Reichsbahnzeit wie

die der modernen Bundesbahn werden in beiden Baugrößen etwa gleichmäßig bedacht, und wenn die H0-Bahner stolz einen typischen bayerischen Länderbahn-Schnellzug präsentieren, können die N-Anhänger gelassen auf eine gleichfalls komplette „Langenschwalbach“-Garnitur verweisen. Ob diese (von uns praktisch von Anfang an propagierten) kompletten Zugarnituren der zaghafte Beginn eines neuen Trends oder lediglich ein angesichts der Vorbild-Uniformität unvermeidlicher „Notausgang“ sind, bleibt abzuwarten.

Die Tatsache, daß in diesem Jahr gleich zwei große Zubehör-Hersteller ihr Sortiment auf die Baugröße Z ausweiten, ist nicht als Z-„Boom“ zu werten, sondern entspricht dem – verständlichen – Bestreben, rechtzeitig in den Z-Zug einzusteigen, der sich im nunmehr 8. Jahr seine „Fahrstraße“ neben H0 und N durchaus gesichert hat.

Damit sind wir beim Zubehör, das von uns ja stets als „gleichberechtigt“ mit dem Rollmaterial angesehen wurde und wird. Was das Thema „Maßstäbliche Gebäude“ angeht, so konnte – bedenkt man die für ein neues Modell notwendige Entwicklungszeit – unsere letztjährige Kampagne zu dieser Messe noch keinen greifbaren oder, besser gesagt, meßbaren Niederschlag etwa in Form der geforderten hohen „Abbruch“-Stadthäuser bringen; doch sind gewisse Vorboten z. B. in Gestalt des 35 cm hohen H0-Rathauses „Leer“ schon da und mehrere Messegespräche mit führenden Zubehör-Herstellern lassen hier für die nächsten Jahre tatsächlich einen verstärkten „Drang zum Höheren“ erwarten.

Damit sei der diesjährige Kommentar abgeschlossen, der sich wohlweislich nur auf die wesentlichen Neuheiten der Großserien-Hersteller erstreckte und erstrecken konnte. Das Angebot nämlich der Klein- und Kleinstserienfabrikanten ist nahezu unübersehbar geworden, was einerseits den Überblick erschwert, andererseits unserer Branche viele bunte Tupfer verleiht, wie man bei der folgenden Lektüre feststellen wird; dabei wünschen wir Ihnen gute Unterhaltung.

mm

MIBA VERLAG NÜRNBERG

Werner Walter Weinstötter GmbH & Co. KG
(Impressum auf Seite 238)

Das heutige Titelbild zeigt Arnolds „78“ mit dem „Langenschwalbacher“-Zug auf einem N-Schaustück von Brawa mit der neuen Fachwerkbrücke.



0 Abb. 1. Vorn der Güterschuppen mit Rampe, dahinter eines der Siedlerhäuser mit Anbau.

ADDIE MODELL

Dieter Kleinhanß HmbH · 6500 Mainz

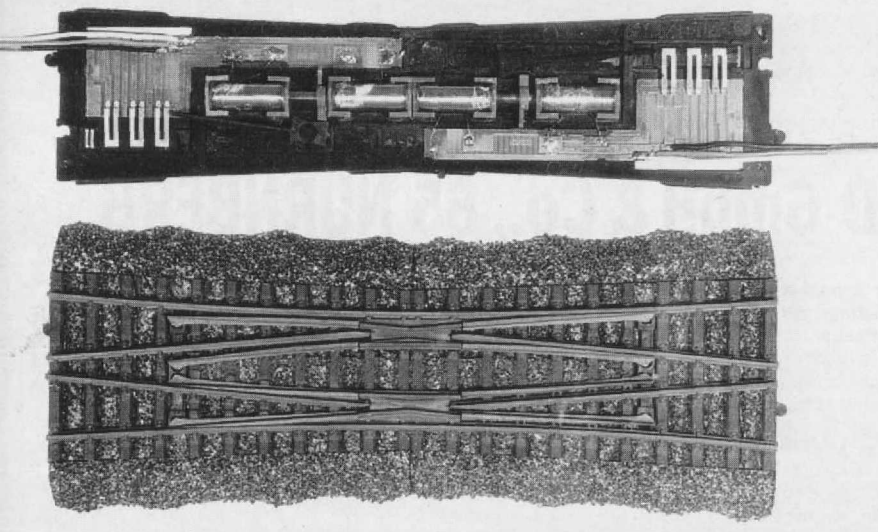
ade

Modelleisenbahnen GmbH
7441 Unterensingen

H0 Abb. 2. Von den unerwartet in Heft 1/80 angekündigten Abteilwagen-Modellen waren leider noch keine Messe-Muster zu sehen, sondern nur diese beiden Gehäuseteile aus der Form. Die Wagen sollen jedoch bereits im Frühsommer lieferbar sein.

0: Neu sind eine in der bekannten Plastikbauweise erstellte Güterhalle (Holzimitation) mit hoher Laderampe sowie ein Siedlerhaus mit und ohne Anbauten (Bild); die Anbauten gibt es in zwei verschiedenen Größen, die sich variabel ansetzen lassen, wodurch sich aus einem Grundmodell schon ein recht abwechslungsreiches Ortsbild schaffen läßt. Ein Bahnsteig wurde auf der Messe erst als Vormuster gezeigt; in der Serie werden auch Stationsschilder, Bänke, Uhren usw. hinzukommen.





HO Abb. 3.
Das maßstäblich lange Supermodell des AB-Schnellzugwagens in der Ausführung mit Drehfalttüren, gleich großen Fenstern in der 1. u. 2. Klasse usw.

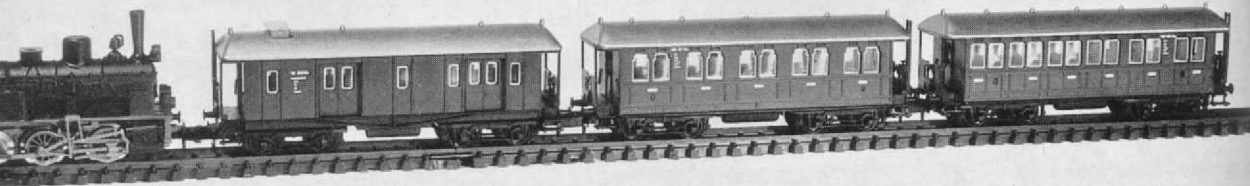
HO Abb. 4.
Die nunmehr fertige Doppelkreuzweiche des Ade-Gleissystems; auf der Grundplatte sitzen die zwei Doppelspulen-Antriebe mit den als Printplatte ausgeführten Umschaltern.

H0: Keine perfekte Überraschung für die MIBA-Leser ist die von Ade angekündigte Serie von preußischen Dreiachs-Abteilwagen, mit der – rein zufällig zwar, aber nichtsdestotrotz höchst erfreulich – unsere in Heft 1/80 erhobene Forderung nach einem entsprechenden Industriemodell bereits erfüllt ist! Ab April/Mai will Ade zunächst den C3pr 11, dann „unsere“ C3tr pr 13 und schließlich noch den passenden Packwagen Pw3 pr 11a bringen, die beiden erstgenannten sogar wahlweise mit Bremserhaus oder Bremserkasten. Zu sehen waren auf der Messe zwar vorerst nur einige Formteile (Bild), doch sollen die fertigen Modelle lt. Ade in Ausführung und Detaillierung die bekannten D-Zugwagen noch übertreffen und z. B. folgende Gags aufweisen: auswechselbare Zuglaufschilder, leuchtende Gaslampen-Imitationen (!), Abteillfenster zum Öffnen (!), gefederte Achslager, Kurzkupplung usw. Alle Modelle sollen fertig und als Bausatz geliefert werden. Nun, die „Preußen-Freun-

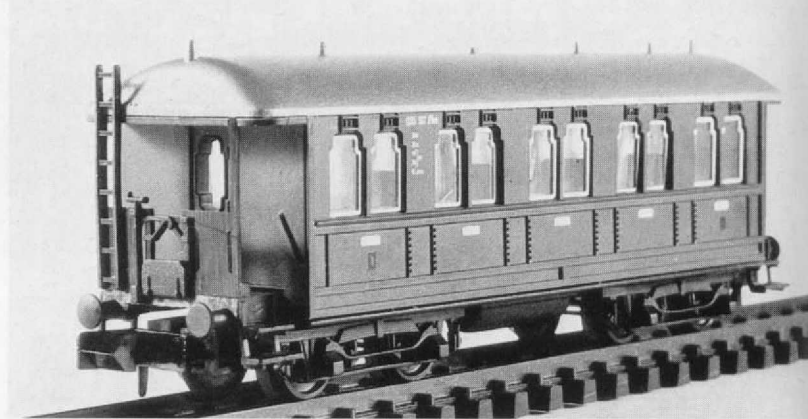
de“ dürften auf diese Waggonserie, mit der ein weiterer lange gehegter Wunsch in Erfüllung geht, jedenfalls gespannt warten.

Im Programm der 26,4 m-Wagen kam eine neue Ausführung des AB-Schnellzugwagens der DB hinzu, der vorbildgemäß gleich große Fenster in der 1. und 2. Klasse und Drehfalttüren-Nachbildungen aufweist (Bild); außerdem sind bei diesem Modell – und bei allen folgenden dieser Serie – die Gummiwulst-Attrappen jetzt leicht federnd ausgeführt (Federweg 4/10 mm), um noch sicherer „Wulst an Wulst“ fahren zu können.

Im Gleissortiment ist die Doppelkreuzweiche nunmehr fertig und lieferbar (Bild); die noch ausstehenden Bogenweichen sollen im Laufe des Jahres folgen. Für die maßstabsgerechte Streckenplanung mit Ade-Gleismaterial ist eine „Planungsmappe“ mit Gleissymbolen zum Aufreiben, Verdrahtungshinweisen usw. erhältlich.



N Abb. 5-7. Ein kompletter Langenschwalbacher-Zug der Typen PwPost4ipr 91, B4ipr 91 und BC4ipr 91 als Arnold-N-Modell! Richtigerweise nahm Arnold die typischste Langenschwalbacher-Ausführung mit dem hochgewölbten Dach zum Vorbild. Sämtliche Details und Einzelheiten wie etwa die Doppelfenster mit Lüftungsklappen darüber, die offenen Bühnen oder die typischen kurzen Drehgestelle sind genauestens wiedergegeben.



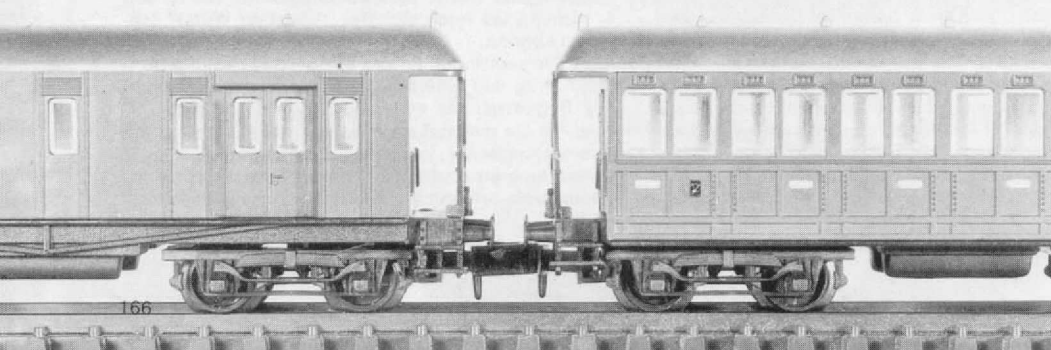
K. ARNOLD GmbH & Co., 85 NÜRNBERG

Zum 20. Geburtstag der Arnold-N-Bahn beschert der N-Pionier die Modellbahner mit einem äußerst umfangreichen Neuheiten-Paket!

N: Mit drei neuen Triebfahrzeugmodellen nach deutschen Vorbildern, dazu noch ganz besonders und lange gewünschten Typen, macht Arnold einen großen Sprung nach vorne. Es handelt sich dabei zum einen um die in N seit langen Jahren überfällige „78“ (Bild), zu der auch gleich eine passende Zugarnitur geliefert wird, zum zweiten um die „55“ (Bild), ein nicht minder gewünschter Loktyp, und zum dritten um den ET 88 (Bild), der allerdings keine Überraschung darstellt, denn Kenner rechneten bereits mit dem ET 88, als Arnold im letzten Jahr den Abteilwagen ohne Bremserhaus herausbrachte, der als Beiwagen zum ET 88 verwendbar ist. Doch nun zu den Lokmodellen im einzelnen: Die „78“ wird auf drei Achsen angetrieben, hat ein bestens detaillier-

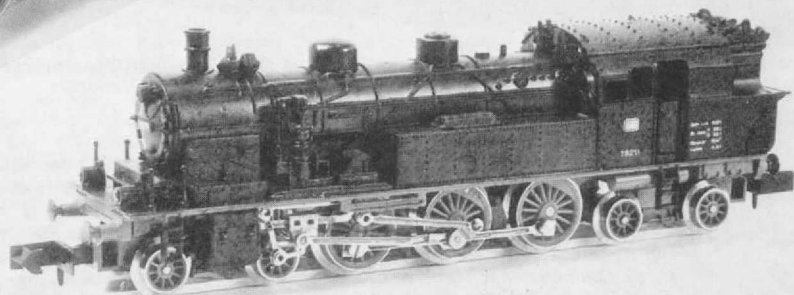
tes Kunststoffgehäuse und soll – die 78er-Freunde werden es kaum erwarten können! – bereits im Mai/Juni erscheinen. Die „55“, ebenfalls ein lange ausstehendes und bisher noch von keinem westdeutschen Hersteller gebrachtes N-Modell, wird auf allen vier Achsen angetrieben und soll voraussichtlich im April im Handel sein. Der besagte ET 88 soll sogar noch früher kommen! Bei diesem typischen „Abteilwagen mit Pantographen“ handelt es sich um einen Triebwagen, der im Großen zunächst für die Berliner S-Bahn entwickelt wurde. Er war dann aber im schlesischen Netz eingesetzt, wurde nach dem Krieg von der DB übernommen und lief noch einige Jahre im süddeutschen Raum; Interessenten können Näheres über diesen Fahrzeugtyp in Heft 5/62 nachlesen, in dem wir auch eine Bauzeichnung brachten. Passend dazu erschien auch noch ein entsprechender Steuerwagen, der zusammen mit dem Beiwagen und dem Triebwagen in einer Zugpackung erhältlich ist.

(Abb. 7.)

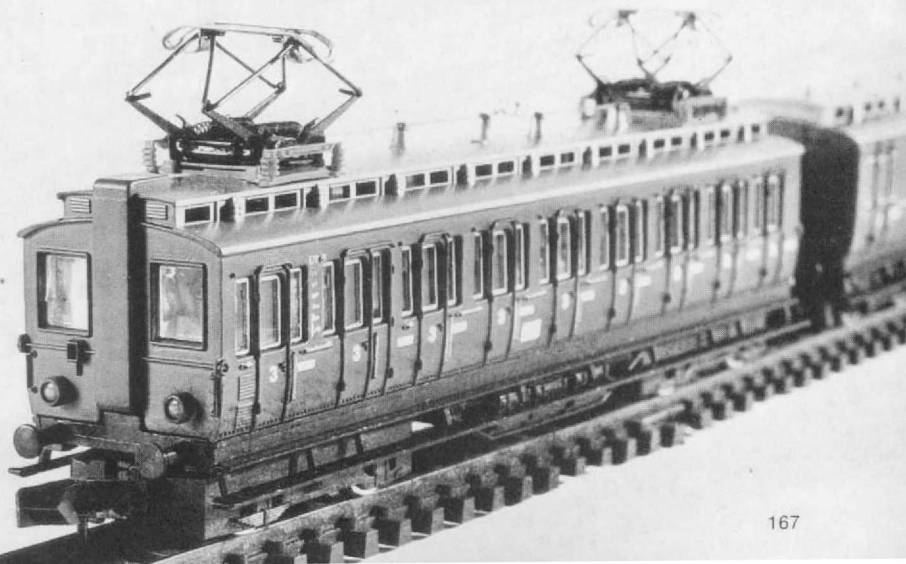




N Abb. 8 u. 9. Endlich auch in N vertreten: die „78“, von der Arnold zur Messe bereits ein weitgehend detailliertes Muster zeigte. Die 9,2 cm lange Lok wird vorn und hinten ein Dreilicht-Spitzensignal haben und – im Gegensatz zur Abbildung im Neuheiten-Prospekt – keinen Führerhaus-Lüftungsaufsatz.



N Abb. 10 u. 11. Der Oldtime-Triebwagen ET 88 auf Abteilwagen-Basis. Das 10,6 cm lange Arnold-Modell wird auf allen vier Achsen angetrieben; ein Triebzug besteht normalerweise aus Trieb- und Steuerwagen sowie einem oder mehreren Abteil-Zwischenwagen (siehe dazu MIBA 10/79, S. 786).





N Abb. 12. Ganz neu – und 34 cm lang – ist die Fischbauch-Trägerbrücke; die „194“ in Oceanblau/Beige und die beiden Güterwagen sind lediglich Farb- bzw. Dekor-Varianten.

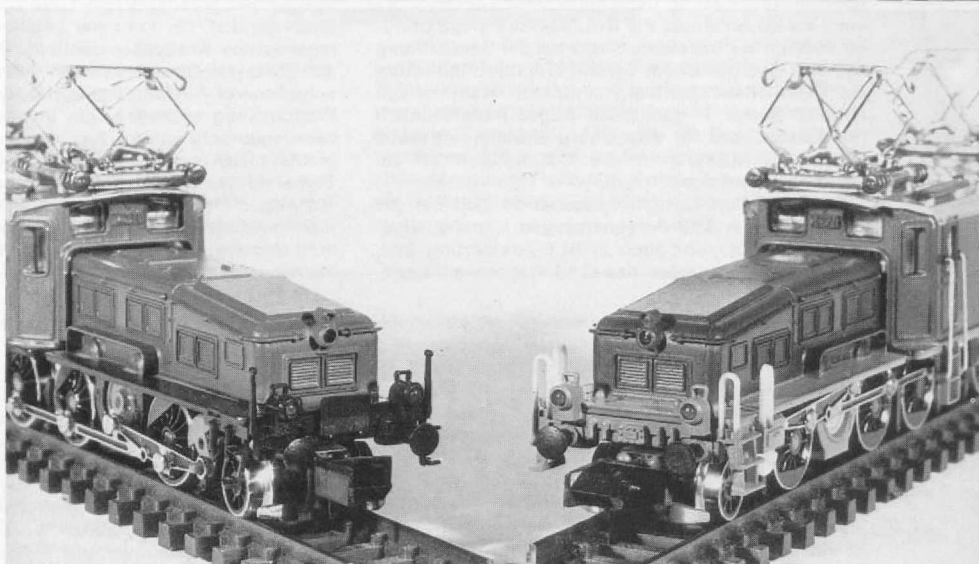
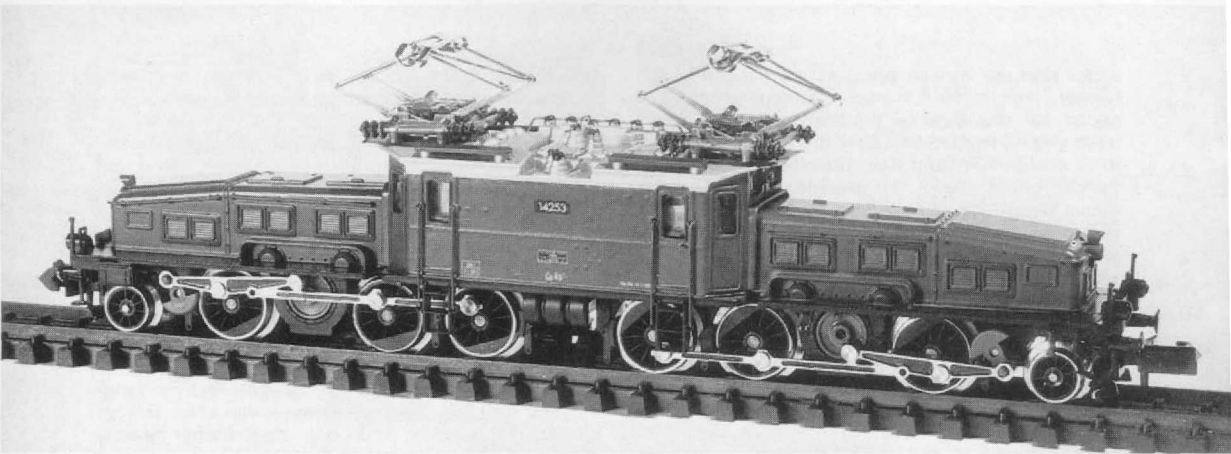
Eine weitere Triebfahrzeug-„Neuheit“ ist das Krokodil in der braunen Ursprungsausführung, wofür nicht lediglich das vorhandene grüne Krokodil einfach umgespritzt wurde; vielmehr wurde ein neues Mittelteil gefertigt mit den entsprechenden Änderungen am Gehäuse, vier Türen mit Aufstiegsleitern usw., und auch die Frontpartie ist entsprechend neu gestaltet (Bild). Die übrigen Lokneuheiten sind lediglich Abwandlungen, so z. B. ein grünes SBB-Krokodil mit anderer Betriebsnummer (auf Wunsch der Schweizer N-Modellbahner), eine Corail-Ausführung

der BB 9291 der SNCF in Hellgrau und eine limitierte, d. h. in der Herstellung auf ein Jahr begrenzte Ausführung der „41“ mit echt vergoldetem Gehäuse. Ebenfalls nur für ein Jahr hergestellt wird die grün/schwarze Ausführung der Oderbruch-T 3 mit Schlepptender, die jetzt einem Vorbild der braunschweigischen Landeseisenbahn entspricht. Die bekannte „194“ gibt es jetzt auch in oceanblau/beiger DB-Lackierung (Bild).

Was den H0-Bahnern immer noch fehlt – die N-Bahner haben es jetzt komplett als Wagenserie! Ge-

N Abb. 13. Genau der Bauzeichnung in MIBA 13/67, S. 649, entsprechen Ausführung und Anordnung dieser Dieseltankstellen-Teile, die (je nach Platzgegebenheiten) auch anders kombiniert werden können.





N Abb. 14 u. 15. Oben die Seitenansicht des „Krokodils“ in der Ursprungs-Ausführung, darunter ein Front-Vergleich zwischen Ursprungs- und nachfolgender Ausführung (rechts).

N Abb. 16. Was ist 11,8 cm lang, 130 g schwer und schon ab April lieferbar? Diese „55“ von Arnold, mit der eine weitere Lücke im N-Triebfahrzeug-Angebot geschlossen wird.



meint sind die typisch preußischen Langenschwalbacher, jene kurzen Vierachs-Personenwagen, die zuerst für die Strecke Wiesbaden-Langenschwalbach gebaut wurden und über die wir in MIBA 7 und 8/62 ausführlich samt Bauzeichnungen berichteten. Arnold bringt diese Wagenserie, bestehend aus einem Wagen 2. Klasse, einem Wagen 2. und 3. Klasse und einem Post/Packwagen – und zwar richtigerweise in der Ursprungsausführung mit dem hochgewölbten Dach und den charakteristischen Doppelfenstern (Bild)! Diese Wagen stellen nicht nur für sich eine ausgezeichnete Garnitur dar, sondern passen z. B. auch bestens zur jetzt herausgebrachten „78“. Die Ausführung ist mit Inneneinrichtung, abgesetzten Fensterrahmen und der genauen Nachbildung der typischen kurzen Langenschwalbacher-Drehgestelle (Bild), offenen Übergangsbühnen, Riffelblech-Nachbildung usw. ganz hervorragend; man kann als H0-Anhänger die N-Bahner um diese Garnitur wirklich nur beneiden. Sogar bei der Beschriftung hat man sich genau am Vorbild orientiert und bringt die Direktionsbeschriftung „Frankfurt/Main“ – das ist jener Bezirk, in dem diese Wagen hauptsächlich (im Taunus und im Vogelsberg-Gebiet) eingesetzt waren. Die Auslieferung der N-Miniaturen soll im Frühsommer erfolgen.

Nur um Dekor-Varianten handelt es sich bei der Ausführung der SBB-Personenwagen 1. und 2. Klasse, die es nunmehr auch in BLS-Ausführung gibt, sowie um die Varianten des G 10-Wagens mit hoch-

gesetztem Bremserhaus als Bierwagen der Badischen Brauerei Rothaus und des Kesselwagens der Wacker-Chemie (Bild).

Beim Zubehör ist eine ca. 34 cm lange Fischbauch-Trägerbrücke (Bild) zu erwähnen, die durch Kombination mehrerer Bausätze auch doppelgleisig nebeneinander oder mehrfach hintereinander aufgebaut werden kann. Ein kleines, aber wichtiges Zubehörteil ist die Dieseltankstelle gemäß MIBA 13/67, die aus mehreren Tanks, Zapfsäulen, einer Wellblechbude usw. besteht und variabel aufgebaut werden kann (Bild). Bei dem neuen Fahrpult namens „Arnold-Ass“ ist dank einer Diodenschaltung für einen kontinuierlichen, weichen Übergang von Halbwelle auf Vollwelle gesorgt, was ein extrem langsames Anfahren und Abbremsen der Loks ermöglicht. Abgerundet wird das Neuheitenprogramm durch einen Wechselstrom-Trafo zur Versorgung der Magnetartikel, der mit einer Leistung von 42 VA ein regelrechtes Kraftpaket darstellt. Der neue Arnold-Ass-Trafo ist übrigens auch (allerdings in etwas schwächerer Ausführung) in der sogenannten ABC-Startpackung enthalten, die in neuer Aufmachung herausgebracht wurde. Aus dem neuen Signalprogramm bleibt noch zu erwähnen, daß es das Einfahr-Signal mit Hp 0/Hp 1/Hp 2-Stellung in der bekannten Arnold-Lichtleittechnik nun auch mit (allerdings nicht beleuchtetem – in dieser Größe auch verständlich) Geschwindigkeitsanzeiger gibt, d. h. mit einem kleinen Dreieck mit der Ziffer 4.

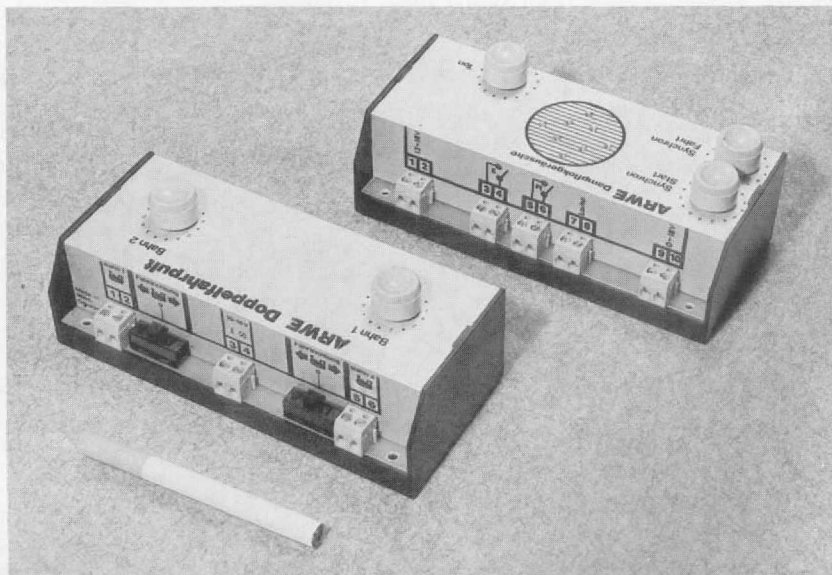
ARWE Automation

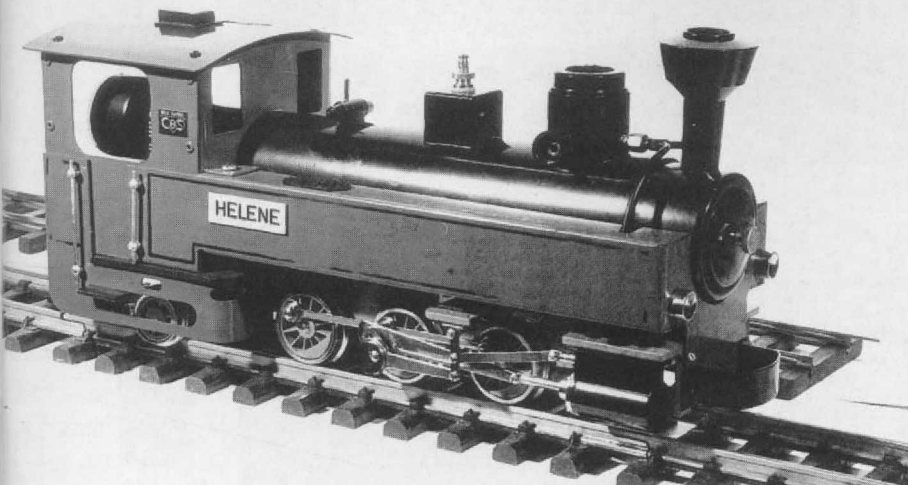
7890 Waldshut-Tiengen

I-Z: Neu im Programm elektronischer Bausteine ist ein sog. Dampflokgeräusch-Baustein (Bild), der einfach an den Trafo einerseits und an den Fahrstrom andererseits angeschlossen wird und einen

fest montierten Lautsprecher enthält. Darüberhinaus läßt sich ein stationärer Außenlautsprecher von 2 W/8 Ohm anschließen; über jeweils zwei zusätzliche Kontakte lassen sich das bekannte „Bimmeln“ und „Pfeifen“ einschalten. Weiterhin neu ist ein Doppelfahrpult (Bild), mit dem zwei weitere Bahnstromkreise betrieben werden können, wenn dieses an den Lichtausgang eines Trafos angeschlossen wird. Die dritte Neuheit ist ein Blockbaustein für automatisch betriebene Selbstblockstrecken.

I-Z Abb. 17. Vorn das Doppelfahrpult von Arwe, dahinter der Dampflokgeräusch-Baustein; die Verbindung zum Trafo bzw. zur Gleisanlage erfolgt mittels Kabel über die Schraubklemmen.





Ilm Abb. 18. Die 39,5 cm lange „Helene“ als exakt und solide gefertigte live steam-Lok von Beck. Im Führerhaus sitzt der Regler, auf dem Sandkasten das Überdruckventil. Die Lok wird es in Schwarz und Grün/Schwarz geben.

Beck

Chr. Beck & Söhne GmbH u. Co KG
3500 Kassel

Ilm: Die letztjährig angekündigte C 1' „live steam“-Dampflokomotive nach Zillertalbahn-Vorbild wurde nun als fertiges Serienmodell namens „Helene“ gezeigt (Bild). Wie schon bei den vorangegangenen Beck-

Loks erfolgt auch hier der Dampftrieb über einen Butangasbrenner, der eine Laufzeit von ca. 20 Minuten ohne Nachspeisung ermöglicht; mit einem stufenlosen Dampfregler läßt sich die Geschwindigkeit regulieren. Mit ca. 3,8 kg Gesamtgewicht bringt die „Helene“ genug Reibungsgewicht auf die Schienen, um in der Ebene ca. 6–8 zweiachsige LGB-Wagen zu ziehen.

BEMO Modelleisenbahnen GmbH

7336 Udingen

H0e/H0m: Schon bald nach Erscheinen dieses Heftes werden nun endlich die schon lange angekündigten RhB-Wagen (Bild) greifbar sein, die zur Messe schon fertig aus der Form (allerdings noch ohne fertige Drehgestelle und Faltenbälge) gezeigt wurden. Es handelt sich dabei um Wagen 2. Klasse und Wagen 1./2. Klasse, die von Bemo in verschiedenen, jeweils genau dem jeweiligen Vorbild entsprechenden Ausführungen geliefert werden.

Angekündigt wurde ein Drehschemel-Langholzwagen der Bauart Hsm (Wttbg. Staatsbahn) sowie ein Personenwagen KB4i (Vorbildbaujahr 1892), der von der Filder-Bahn übernommen und auf der Strecke Nagold-Altensteig eingesetzt wurde. Es gibt ihn in

H0e- und H0m-Ausführung, und zwar jeweils in NKB („Neustädter Kreisbahn“) und DR-Ausführung. In DR-Ausführung sollen demnächst auch sämtliche bereits aus dem Bemo-Programm bekannten Schmalspurwaggons erscheinen, so der Gepäckwagen, die zweiachsigen Personenwagen und der Vierachser KB4i. Lokbastler wird es freuen, daß es für die ehemalige Zeuke-Schmalspurlokomotive, die ja schon seit langem vergriffen ist, nunmehr ein Metallbausatz-Einzelfahrwerk von Bemo gibt, das einen Druckgußrahmen, Radsätze, Zahnräder, Motor usw. hat und genau auf das Zeuke-Gehäuse abgestimmt ist (Bild). Daneben läßt sich das Universal-Fahrwerk auch mit anderen Lokaufbauten versehen, so z. B. mit dem Gehäuse der Bemo-Schmalspurlokomotive in H0e/H0m (Bild) und weiteren auf dem Markt befindlichen Schmalspur-Dampflokomotivgehäusen. Auch das Einzelteil-Sortiment wurde weiter ergänzt, so z. B. um Teile wie Luftpumpe, Loklaternen oder Sicherheitsventil; ebenso gibt es jetzt einen Satz Kesselarmaturen.

H0e/H0m

Abb. 19. Eine – lt. Bemo – für die Rhätische Bahn typische Zugkomposition aus der Re 4/4, einem der neuen Vierachs-Personenwagen (das Messemuster ist noch nicht ganz 100%) und einem gedeckten Güterwagen.

