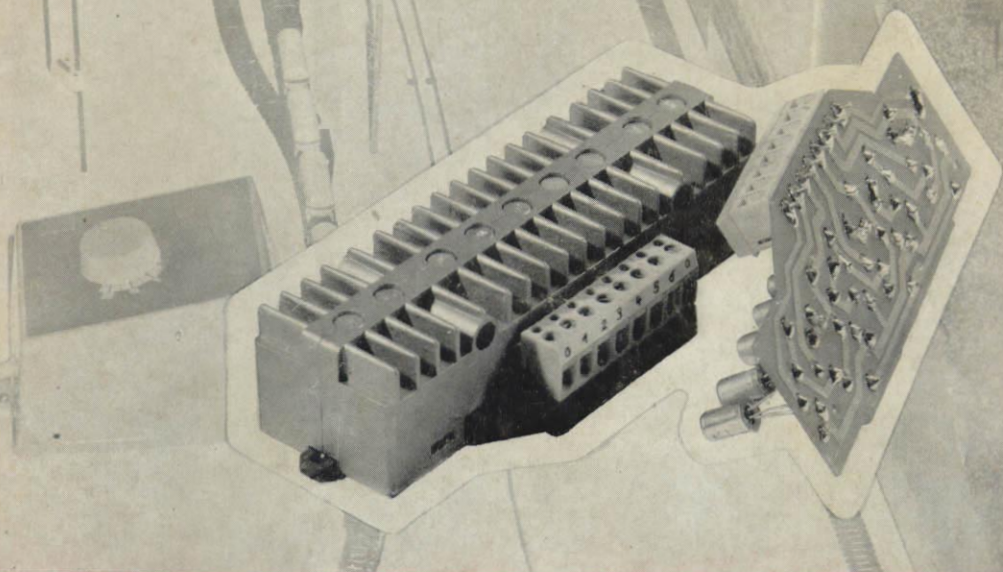


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

**25. INTERNATIONALE
SPIELWAREN-MESSE
NÜRNBERG - 1. Teil A-K**



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

26. JAHRGANG
MÄRZ 1974

3



Großer Bildbericht über die

Modellbahn-Neuheiten

der XXV. Internationalen Spielwaren-Fachmesse Nürnberg

Die 2. Hälfte des Messeberichts – nochmals 72 Seiten mit weiteren 136 Abb. – erscheint in ca. 8 Tagen

Teuer – sehr teuer – zu teuer?

Schrieben wir im letztjährigen Vorwort, daß uns unser Hobby „lieb und teuer“ (insbesondere letzteres) sei, war dies in besonderem Maß auf die 0-Freunde gemünzt. Nun – wie Sie wahrscheinlich schon aus der Tagespresse etc. wissen, stand die diesjährige Messe im Zeichen der allgemeinen Preiserhöhung, wobei die Modellbahn-Branche mit am stärksten betroffen ist. Unser Hobby – und heuer trifft es die Anhänger aller Systeme und Spurweiten – wird uns in der nächsten Zeit teuer kommen als (es) uns lieb ist! Die Preiserhöhungen bewegen sich – von einigen „rühmlichen Ausnahmen“ abgesehen, die wir z. T. im Messebericht erwähnen – von mindestens 5–10 % bis zu max. 25–30 %. Wer mit der Anfang dieses Jahres in Kraft getretenen Aufhebung der Preisbindung die Hoffnung auf eine Preissenkung verbunden hatte, sieht sich bitter getäuscht, denn das Gegenteil ist der Fall. Als „offizielle“ Begründung wurden u. a. der allgemeine Kostenanstieg, die höheren Löhne und vor allem die unsichere Lage auf dem Kunststoffmarkt genannt. Wahrscheinlich ist letztere im Zusammenhang mit der „Ölkrise“ nicht gerade rosig, vor allem für eine Industrie, für die eben der Kunststoff zu den wichtigsten Rohmaterialien zählt. Inwieweit eine Verknappung tatsächlich besteht bzw. wie hoch sich jeweils die anteiligen Kosten belaufen, läßt sich von Außenstehenden nicht überprüfen. Nachdem jedoch andere Spielwarenartikel mit weit mehr Kunststoffanteil nur geringe Preiserhöhungen aufweisen (ca. 5–6 %), dränge sich der Verdacht auf, daß man bei den Modellbahnen die Gelegenheit beim Schopf gepackt hat, um kalkulatorische und preisliche Unterlassungssünden wettzumachen (wobei vielleicht sogar ein gewisser Käuferschwind bereits mit einkalkuliert wurde). Im Endeffekt heißt es jedenfalls: „Den Letzten beißen die Hunde“ und das ist der Endverbraucher, der jetzt für sein Hobby erheblich mehr aufwenden muß. Welche Folgen die beachtlichen Preiserhöhungen haben werden, läßt sich heute noch nicht absehen; es kann gut gehen, es kann aber auch ins Auge gehen. Der Modellbahner wird jedenfalls in Zukunft, wenn nicht gerade auf den Pfennig, so doch (was gravierender ist) auf die Mark zu achten haben!

Von dieser Unsicherheit geprägt war – zumindest nach unseren Beobachtungen – auch die allgemeine Stimmung auf der Messe. Es ging wesent-

lich ruhiger zu als in früheren Jahren, worüber auch ein bestimmter „Zweckoptimismus“ (die offiziell genannten hohen Besucherzahlen sind hier nicht unbedingt gleichbedeutend mit hohen Auftragserteilungen) nicht hinwegtäuschen kann.

Das erleichterte uns etwas die Arbeit, wobei noch hinzu kommt, daß das Neuheiten-Angebot etwas weniger umfangreich war und überdies keine ausgesprochenen „Sensationen“ enthielt. Völlig neue Fahrzeug-Neuheiten tauchten nur spärlich auf; beim Zubehör bzw. der technischen Ausstattung ist dagegen die Elektronik weiter im Vormarsch. Das Angebot hat sich also in gewisser Weise „gesundgeschumpft“, was vielleicht begrüßenswert sein mag und was Vergleich und Auswahl erleichtern dürfte.

Dennoch haben wir (u. E. mit Erfolg) versucht, auch den diesjährigen Messebericht wieder ausführlich und interessant zu gestalten, wobei wir traditionsgemäß fast ausschließlich eigene Fotos verwenden. Von wiederum an die 900 Aufnahmen wurden auch heuer wieder fast $\frac{1}{3}$ ausgewählt, um Ihnen, lieber MIBA-Leser, einen möglichst umfassenden Überblick über das gesamte Messeangebot zu vermitteln.

Die Reihenfolge der Firmen ist wiederum annähernd alphabetisch (Abweichungen sind umbruchbedingt) und stellt keine Wertskala dar. Bei der Lektüre wünschen wir Ihnen viel Vergnügen – trotz der dunklen Wolken am Preis-Horizont, die sich hoffentlich nicht weiter verdichten.

WeWaW/mm



(S. Dietiker)

Titelbild

Elektronik im Vormarsch

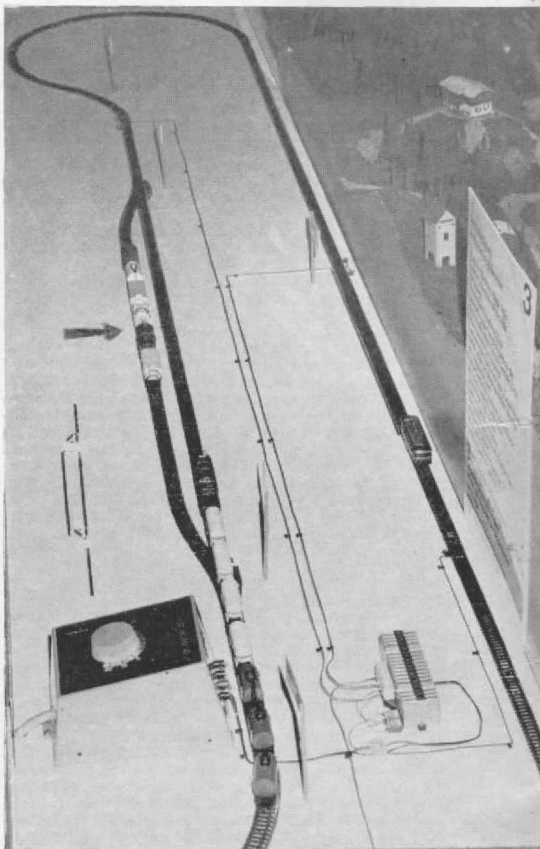
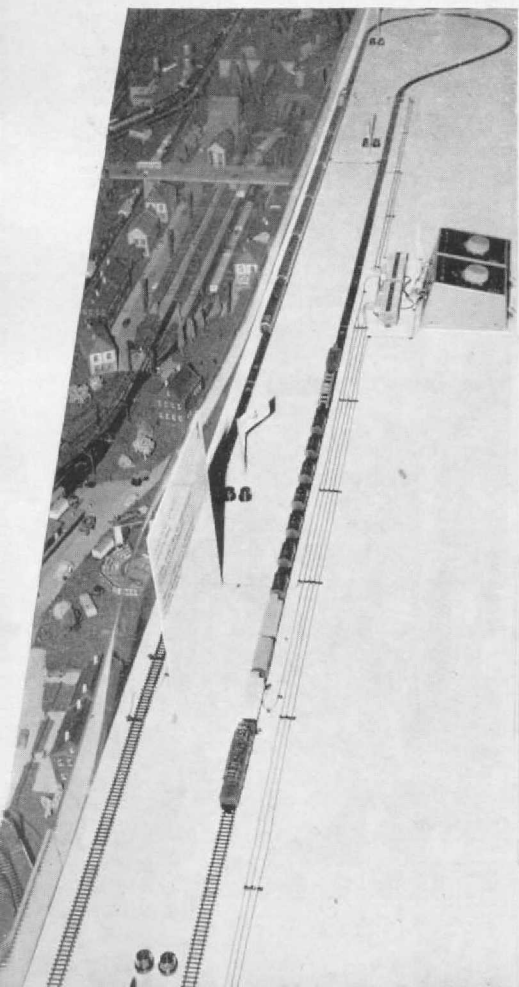
Mit einer der wenigen bemerkenswerten Neuheiten dieser Messe – dem Electronic-Block-System – unterstreicht auch Arnold das weitere Vordringen der Elektronik in den Modellbahnbereich (nähere Details im Messebericht).

Das Impressum befindet sich heute auf S. 183.

K. ARNOLD & CO. KG · 85 NÜRNBERG

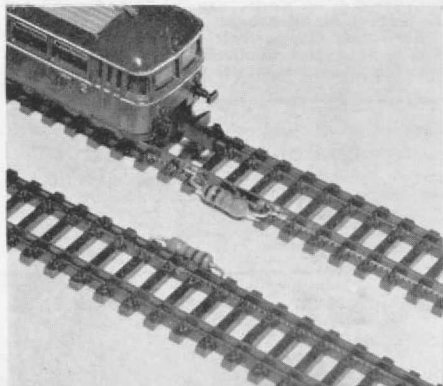
Z - I: Die wichtigste Neuheit dieses Jahres ist zweifelsohne der „Electronic-Block“, mit dem sich nun auch Arnold auf dieses aktuelle Gebiet begibt. Grundsätzlich handelt es sich hierbei um einen transistorisierten Kompaktbaustein, der an die Stelle der bisher zur Blockstreckensicherung notwendigen Relais tritt und damit diese und vor allem deren Verdrahtung ersetzt und zudem für sämtliche Gleichstrom-Bahnsysteme der Nenngrößen I, 0, H0, N und Z geeignet ist (soweit die Stromaufnahme des Zuges 1 A nicht überschreitet). Statt komplizier-

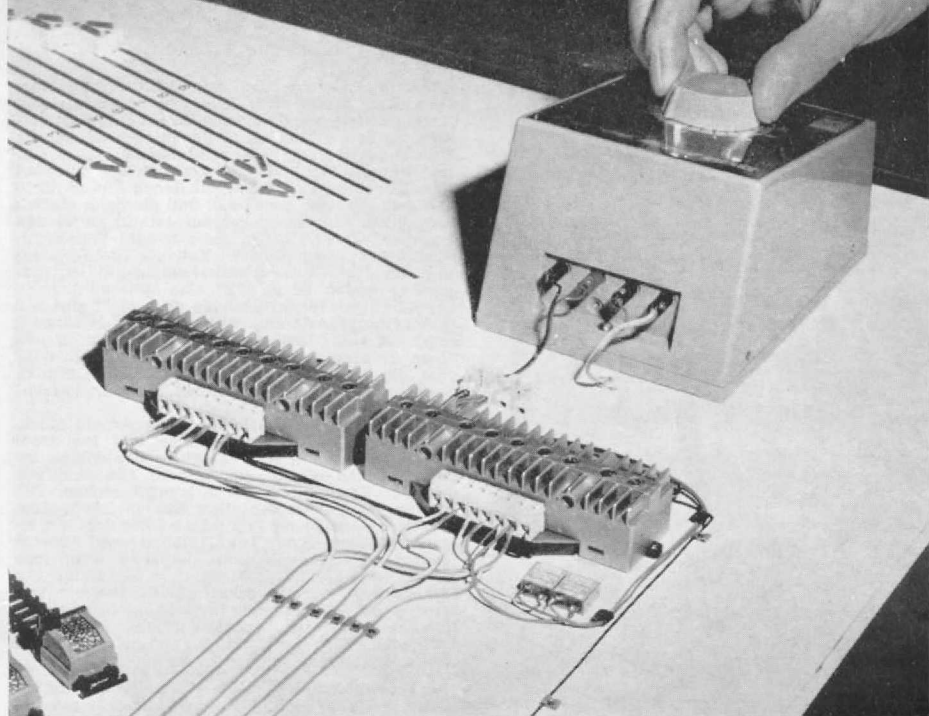
Z-I Abb. 1. Demonstration des Arnold-Electronic-Blocks an einer langgezogenen Ringstrecke, die in mehrere Blockabschnitte (6 an der Zahl) aufgeteilt ist (Haupttext, Pos. 1). Von den hierfür erforderlichen zwei Blockbausteinen (vor den Fahrpulten) führen zu jedem Block-Abschnitt nur je zwei Kabel.



Z-I Abb. 2. Einbeziehung eines Bahnhofs mit Ausweichgleis (Haupttext, Pos. 2a) in den Block. An der mit einem Pfeil gekennzeichneten Stelle befinden sich . . .

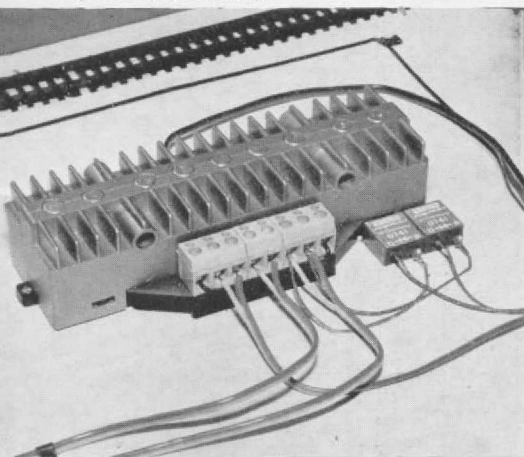
Z-I Abb. 3. . . zwei Widerstände zur Trennstellen-Überbrückung (s. Haupttext).





Z-I Abb. 4. Zwei der neuen Blockbausteine und deren einfacher Anschluß ans Fahrpult. Mit diesen beiden Blockbausteinen wurde z. B. eine Ringstrecke mit einbezogenem größeren Bahnhof (s. Abb. 7) gesteuert. Werden – für den gleichzeitigen Verkehr von mehreren Zügen – zwei oder mehr Blockbausteine benötigt (s. auch Abb. 1), sind diese entsprechend zu verbinden (die schwarzen Kabel zwischen den jeweils äußeren Anschlüssen).

Z-I Abb. 5. Soll z. B. im Bahnhofsbereich auch rangiert werden, sind zur Umschaltung der Fahrtrichtung zwei Gleichrichter notwendig, die zwischen Blockbaustein und Gleis gelegt werden (s. auch Abb. 2 und 4).



ter „Strippenzieherei“ ist von dem Electronic-Block lediglich ein Kabelpaar zur jeweiligen Blockstrecke bzw. zum Fahrpult zu legen. Mit einem Electronic-Block lassen sich 2 Züge betriebs- und unfallsicher durch 3 Blockstrecken steuern; wird ein weiterer Blockbaustein hinzugenommen, erhöht sich die Anzahl der Blockstrecken auf 6 (es können also 5 Züge verkehren) bzw. 9 bei 3 Blockbausteinen (maximale Zugzahl in diesem Fall: 8), wobei sich die Anzahl der an ein Fahrpult anzuschließenden Blockbausteine nach der Anzahl der Züge richtet, die das Fahrpult „verkräften“ kann.

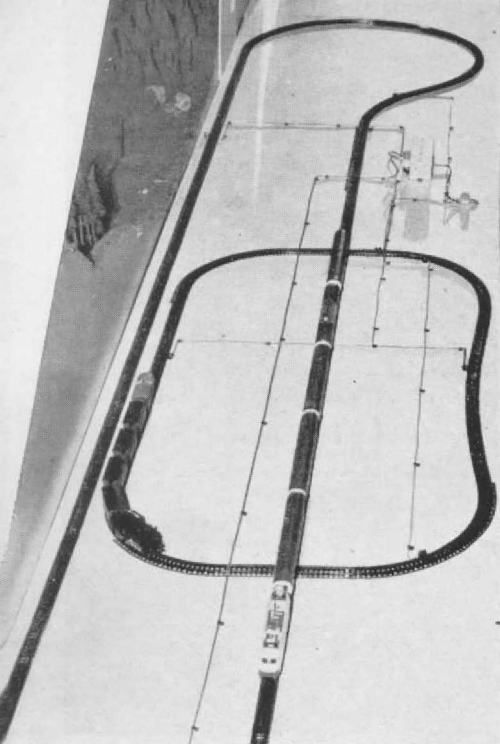
Ohne an dieser Stelle weiter auf die technischen Details bzw. „Innereien“ dieses Blockbausteins einzugehen, sollen kurz die Verwendungsmöglichkeiten aufgezeigt werden:

1. Einfache Ringstrecke mit einem Blockbaustein und zwei Zügen bzw. mehreren Blockbausteinen und entsprechend mehr Zügen (Anzahl der Blockstrecken minus 1) – Abb. 1.

2. Einbeziehung eines Bahnhofs in das Blockstrecken-System, wobei

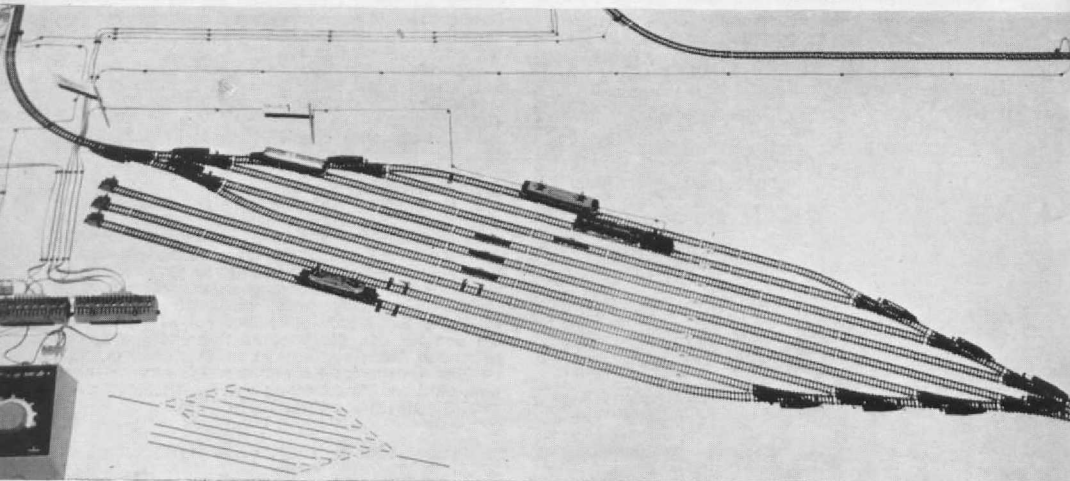
a) ein kleiner Bahnhof mit z. B. einem Ausweichgleis denkbar ist (Abb. 2) oder

b) ein größerer Bahnhof mit einer ausgedehnten Gleisharfe (Abb. 7), der natürlich genauso gut – oder noch besser – als unterirdischer Abstellbahnhof fungieren kann! Gemeinsam ist diesen beiden Varianten, daß bei Verwendung von Stopweichen – wobei ja ein Schienenstrang unterbrochen wird – jeweils ein Widerstand von $1\text{K}\Omega$ zur Überbrückung der Trennstellen benötigt wird (Abb. 3), um den für den Blockbetrieb notwendigen durchgehenden Steuerstrom nicht zu unterbrechen. Soll darüber hinaus im Bahnhofsbereich rangiert werden, sind zur Umschaltung der Fahrtrichtung noch zwei Gleichrichter notwendig (Abb. 5).



Z-I Abb. 6. Hier überschneiden sich (s. Haupttext, Pos. 3) zwei „feindliche“ Stromkreise, wobei der Blockbaustein Zusammenstöße an den beiden Kreuzungen verhindert.

Z-I Abb. 7. Dieser mehrgleisige Bahnhof ist z. B. gleichfalls in ein Blocksystem einbezogen (s. die Zuleitung vom Blockbaustein zum obersten Gleis); die Sicherung der Bahnhofsgleise gegeneinander erfolgt über Stopweichen (Haupttext, Pos. 2b). Damit im Bahnhofsbereich rangiert werden Fahrpult zwei Gleichrichter eingefügt (siehe Abb. 4).



3. Auch zwei ansonsten „feindliche“ Stromkreise, die sich z. B. an einer Kreuzung überschneiden, können mittels des Electronic-Blocks „friedlich vereint“ werden, wobei dann der Blockbaustein die Kreuzungssicherung übernimmt (Abb. 6).

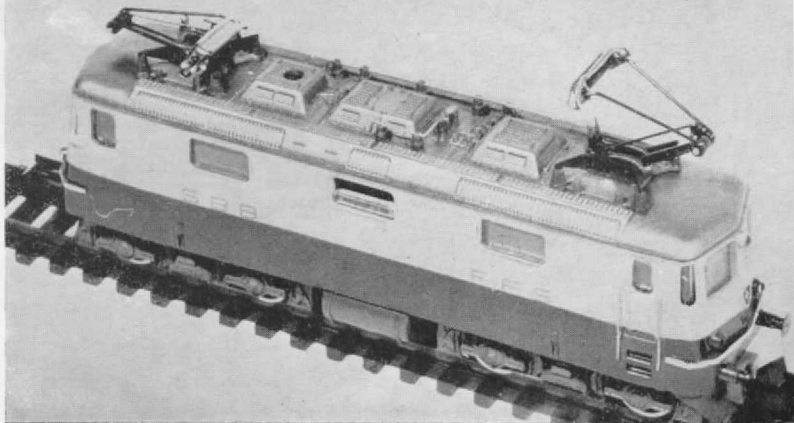
4. Weitere Möglichkeiten werden sich mit den Signalbausteinen ergeben, mit denen Arnold nächstes Jahr herauskommen will und die dann einfach nur auf die Blockbausteine aufgesteckt zu werden brauchen. Damit können dann sowohl Tageslichtsignale (magnetgetriebenes Zubehör wie Formsignale usw.) als auch Gleisfreimeldungen etc. geschaltet werden. Da es z. T. eine optische Anzeige des jeweiligen Blockzustandes noch nicht gibt und auch keine Signale angeschlossen werden können, empfiehlt sich (wenigstens an den jeweils einsehbaren Stopstellen) die Anlage eines Haltepunktes oder die Aufstellung einer funktionslosen Signal-Attrappe, damit die Züge nicht allzu unmotiviert anhalten bzw. anfahren.

Generell gesehen, ist das neue Arnold-Blocksystem also einfach, problemlos und fool-proof (= „narrrensicher“), was vor allem denjenigen zugute kommen dürfte, die mit der Elektrotechnik und der Verdrahtung auf Kriegsfuß stehen. Der einzige Wermutstropfen: Das System ist lt. Auskunft von Arnold und Trix nicht mit dem e.m.s.-Mehrzugsystem von Trix kombinierbar! Dieses Manko kann man allerdings umgehen, wenn man z. B. den Electronic-Block zur Sicherung der Strecke bzw. unterirdischer Abstellbahnhöfe verwendet und das e.m.s. nur im Bahnhofsbereich zum Rangieren benutzt (wobei dann Strecken- und Bahnhofsbereich strikt, d. h. zweipolig getrennt werden müssen).

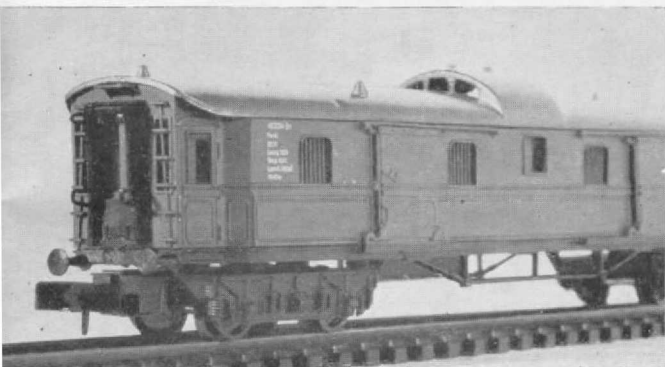
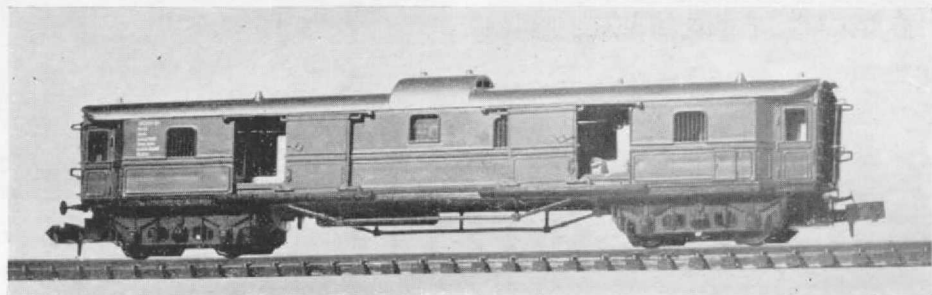
N: An Fahrzeug-Neuheiten gibt es heuer nicht allzuviel, bei den Triebfahrzeugen jedenfalls nur Abwandlungen und Verbesserungen: Die Re 4/4 II wird nun auch in Rot/Beige als schweizerische TEE-Lok geliefert (s. Bild). Wie im letzten Jahr die BR 23, wurde heuer die kleine Rangierlok BR 80 „aufgewertet“ und mit feiner Kunststoff-Steuerung den neuen Arnold-Loks angepaßt (s. Bild).

Bei den Wagen wurden die vorhandenen Fahrzeuge durch passende Neuheiten ergänzt: Zu den „alten Preußen“ erschien der passende Packwagen

N Abb. 8. Die (nicht neue) SBB-Re 4/4 II in der (neuen) rot/beigen Farbgebung als Schweizer TEE-Zuglokk.



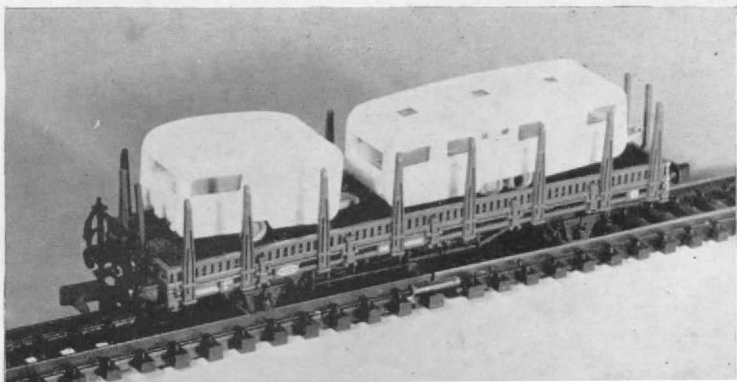
N Abb. 9 und 10 (unten). Als Ergänzung zu Arnolds „alten Preußen“ erschien der passende, 12,5 cm lange Packwagen in sehr feiner Ausführung mit beweglichen dünnen Schiebetüren etc.

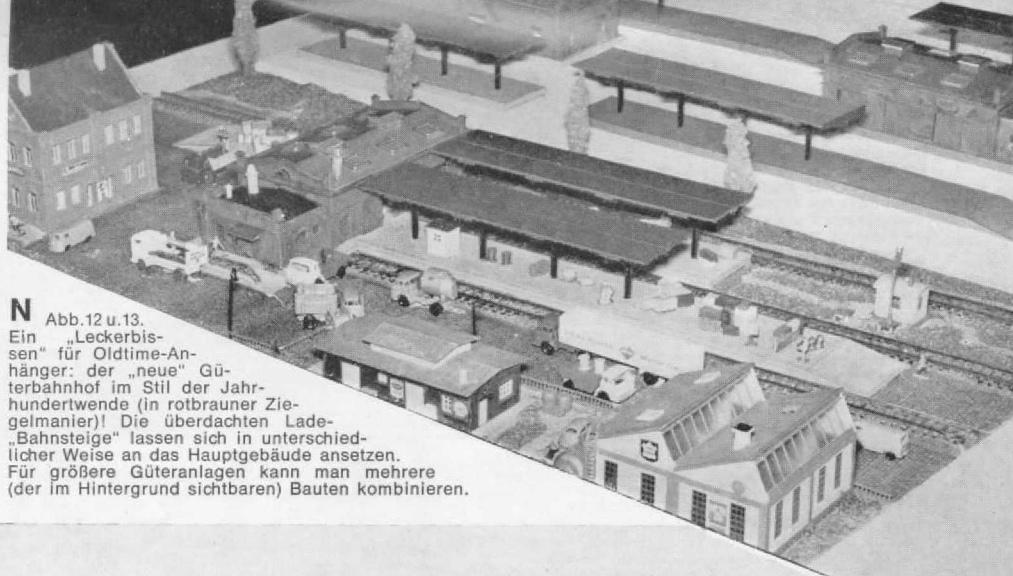


Pw4ü mit Zugführer-Dach in der Wagenmitte, Sprengwerk u. a. feinen Details (s. Bild).

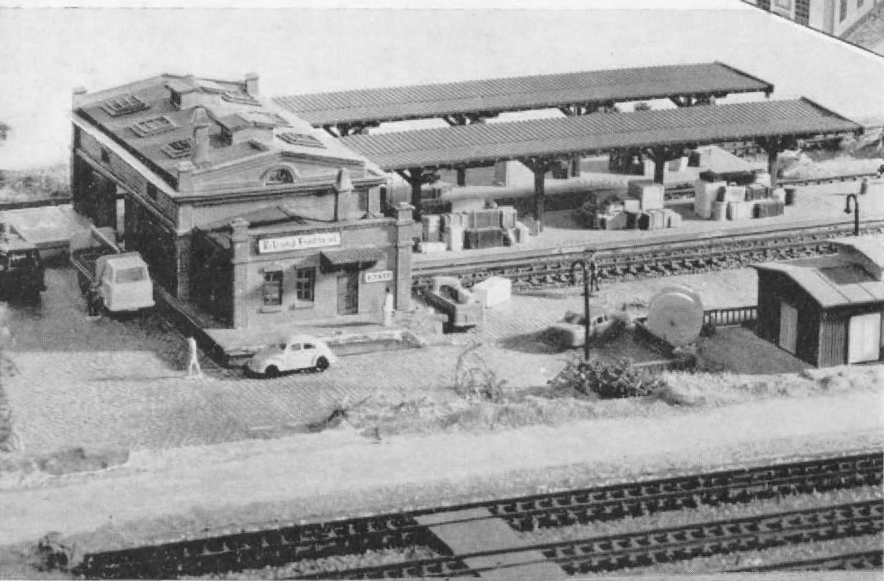
Als modernes Pendant kam zu den 16,5 cm-D-Zugwagen der ISG-Schlafwagen vom Typ MU in blauer Farbgebung mit dunkelgrauem Dach und goldenen Zierlinien und Beschriftung hinzu. Die sauber eingesetzten und teilweise geöffneten Fenster haben silberne Rahmen. Auf der Gangseite sind innen die Abteiltüren zu erkennen, auf der Abteilstelle sind die Jalousien teilweise „heruntergezogen“.

N Abb. 11. Gänzlich neu ist auch der äußerst fein detaillierte Rungenwagen (LüP 8,6 cm), der wie hier mit zwei Caravans oder mit Rohrladung geliefert wird.

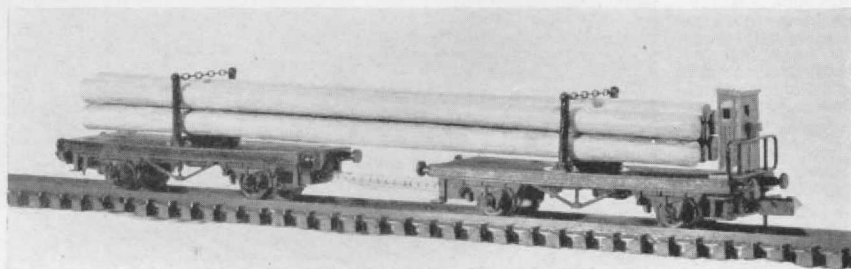




N Abb. 12 u. 13.
 Ein „Leckerbissen“ für Oldtime-Anhänger: der „neue“ Güterbahnhof im Stil der Jahrhundertwende (in rotbrauner Ziegelmanier)! Die überdachten Lade-„Bahnsteige“ lassen sich in unterschiedlicher Weise an das Hauptgebäude ansetzen. Für größere Güteranlagen kann man mehrere (der im Hintergrund sichtbaren) Bauten kombinieren.



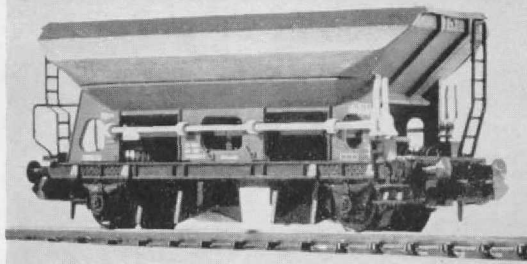
N Abb. 14. Die Langholz-Garnitur wird (im Gegensatz zur Abbildung im Neuheitenprospekt) serienmäßig die Verbindungsdeichsel zwischen den beiden Wagen aufweisen (was beim Großbetrieb nach den DB-Vorschriften erforderlich ist, falls die Wagen am Anfang oder in der Mitte des Zuges laufen sollen; ansonsten dürfen sie nur am Zugschluß eingestellt werden).



Bei den Güterwagen kam auch dieses Jahr wieder ein funktionsfähiges Modell hinzu: der Talbot-Seitenentlader Otmm 70 (Bild), dessen Ladegut über vier seitliche Rutschen „entweichen“ kann. Sehr fein detailliert ist das Geländer der Bühne und die Handbrems-Kurbel.

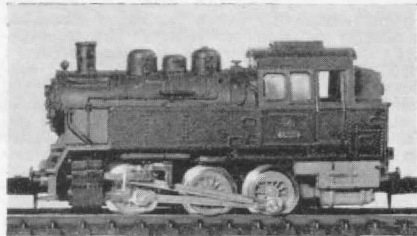
Den fein gespritzten Rungenwagen (gleichfalls mit hauchdünnem Bühnengeländer) gibt es mit verschiedenem Ladegut (2 Caravans bzw. 3 Hoesch-Röhre, s. Bild), das man – als I-Tüpfelchen – nach MIBA 10–12/73 richtig arretieren sollte. Gleichfalls völlig neu ist der Langholz-Transporter aus zwei Drehschemel-Wagen (Bild), während der EKU-Kühlwagen und der ESSO-Tankwagen nur Dekor-Änderungen sind.

Beim Zubehör erschienen farbige Anzeigelampen (in Rot, Grün, Weiß und Gelb), die sowohl für selbstgebaute Gleisbildstellwerke als auch zur „individuellen“ Ausleuchtung von Gebäuden etc. gedacht sind (s. Bild). Für die 16,5 cm-Wagen gibt es einen Innenbeleuchtungs-Stab, der die ganze Wagenlänge ausleuchtet; eine etwas kürzere, aber ansonsten gleiche Ausführung ist für die Eilzugwagen erhältlich.

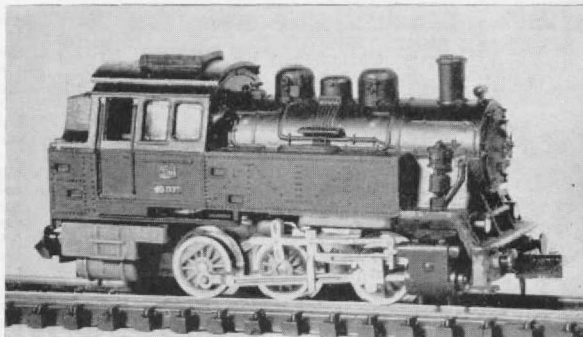


N Abb. 15. Der funktionsfähige Seitenentlader Otmm 70, dessen 4 Rutschen über einen Anschlag in Wagenmitte geöffnet werden können.

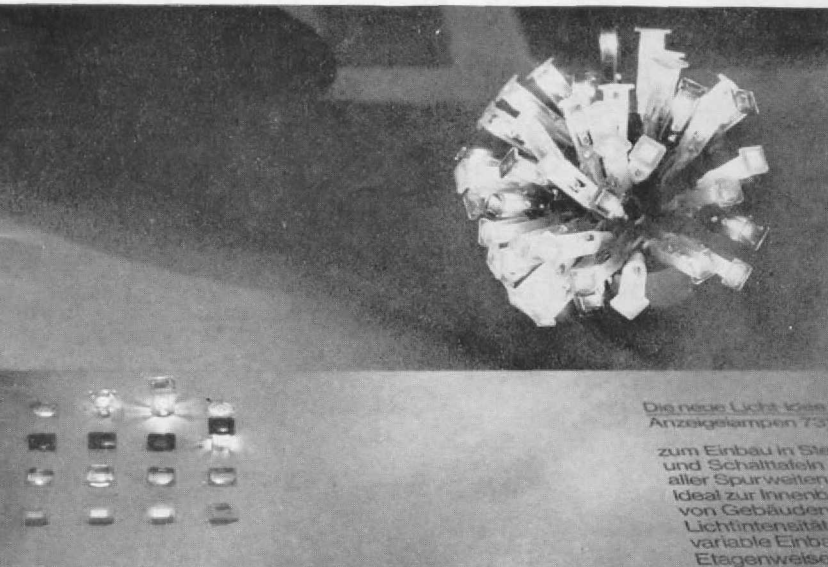
Ein Oldtime-Güterbahnhof in Bausatzform läßt sich unterschiedlich zusammensetzen; d. h. die überdachten Laderampen können je nach Erfordernis an das Hauptgebäude angesetzt oder auch separat aufgestellt werden (s. Bild).



N Abb. 16 u. 17. Die BR 80 erhielt ein neues, feines Steuerungsgestänge, das die Lok gegenüber der bisherigen Ausführung (links) deutlich „aufwertet“.

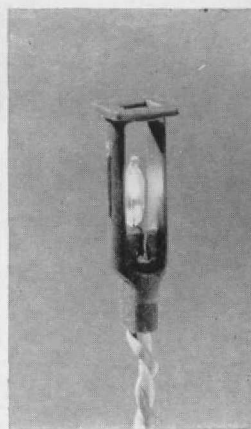


N Abb. 18 u. 19. Eine effektvolle Aufnahme der neuen Anzeigelämpchen, die in Rot, Grün, Gelb und Weiß erhältlich sind und sich für Stellpulte oder zur Ausleuchtung von Gebäuden eignen; rechts eine der 22 mm hohen Leuchten in ca. 1½-facher Vergrößerung.



Die neue Licht-Isolier-Anzeigelampen 733

zum Einbau in Stellpulte und Schalttafeln aller Spurweiten. Ideal zur Innenbeleuchtung von Gebäuden. Lichtintensität variabel einstellbar. Etagenweise





H0 Abb. 20. Die Formsignal-Brücke, deren Signale sich innerhalb des Stegs verschieben lassen; darunter der verbesserte Oberleitungs-Arbeitswagen.

H0: Bei Brawa gab es heuer „net arg viel“ Neues zu sehen; man beschränkte sich im wesentlichen auf eine Verbesserung der Schiebebühne. Das betrifft vor allem den Antrieb; hier wurde die im letzten Jahr gezeigte Spindel – aufgrund von zwischenzeitlichen Erfahrungen – durch zwei Zahnstangen ersetzt (Bild), wodurch die Bühne sicherer und exakter läuft, und zwar auch unter der Belastung schwerer Loks; bei den Container-Kränen wurde – wegen des leichteren Gewichts – der Spindelantrieb belassen. Die Zahl der Gleisab-

Artur Braun
Modellspielwaren

BRAWA

705 Waiblingen

gänge wurde auf 6 je Seite reduziert, und zwar im Abstand von jeweils 58 mm, was zum einem dem Fleischmann-Parallelgleisabstand entspricht und zum anderen genau zu einem 3-ständigen Lokschuppen paßt, den Kibri in Zusammenarbeit mit Brawa bringen wird.

Die Schaltung der Schiebebühne wird im Prinzip derjenigen aus MIBA 2/72 entsprechen; allerdings wird der Schalter linear statt des MIBA-Drehknopfes ausgebildet. Noch nicht fest steht, ob ein Schieber oder einzelne Drucktasten verwendet werden; die endgültige Ausführung von Schiebebühne und Schalter soll lt. Brawa im Sommer geliefert werden!

Zur Vermeidung zu großer Hitzeentwicklung der Glühbirchen in den Signalen bringt Brawa einen sog. Reduziertrafo, der aus 16 bzw. 18 V Eingangsspannung – wie sie aus den Magnetartikel-Anschlüssen der Modellbahn-Fahrpulte (z. B. Märklin, Fleischmann, Trix) kommen – eine Ausgangsspannung von 10 bzw. 12 V macht. Das kommt einerseits (wie gesagt) den Kunststoffsignalen zugute, andererseits der Lebensdauer der Glühbirnen (bereits eine 10%ige Unterspannung ergibt eine bis zu 5-fache mittlere Lebensdauer eines Birchens!) und zum dritten wird deren ohnehin zu hohe Leuchtkraft auf ein vorbildgetreues Maß vermindert; das gilt gleichermaßen für Häuserbeleuchtungen u. ä. Der Trafo kann jedenfalls max. 40 W leisten; die maximale Anzahl der gespeisten Birchen hängt einerseits von der Leistung des Speisetrafos (bis maximal 3 A), andererseits von der Stromaufnahme der verwendeten Birchen ab (meist zwischen 0,025 und 0,04 A).

Die bekannte Signalbrücke, die es bisher im Lichtsignalen gab, wurde heuer mit zwei Formsignalen vorgestellt wobei die Antriebsspulen in einem länglichen Kasten unter dem eigentlichen Steg untergebracht sind (Bild). Die Antriebe bzw. Signale lassen sich – je nach der Lage der darun-

H0 Abb. 21. Die Unterseite der umkonstruierten Schiebebühne mit dem Zahnrad-Antrieb; neben den Laufwerken erkennt man die neuen Kontaktschleifer (s. a. Abb. 22 u. 23).

