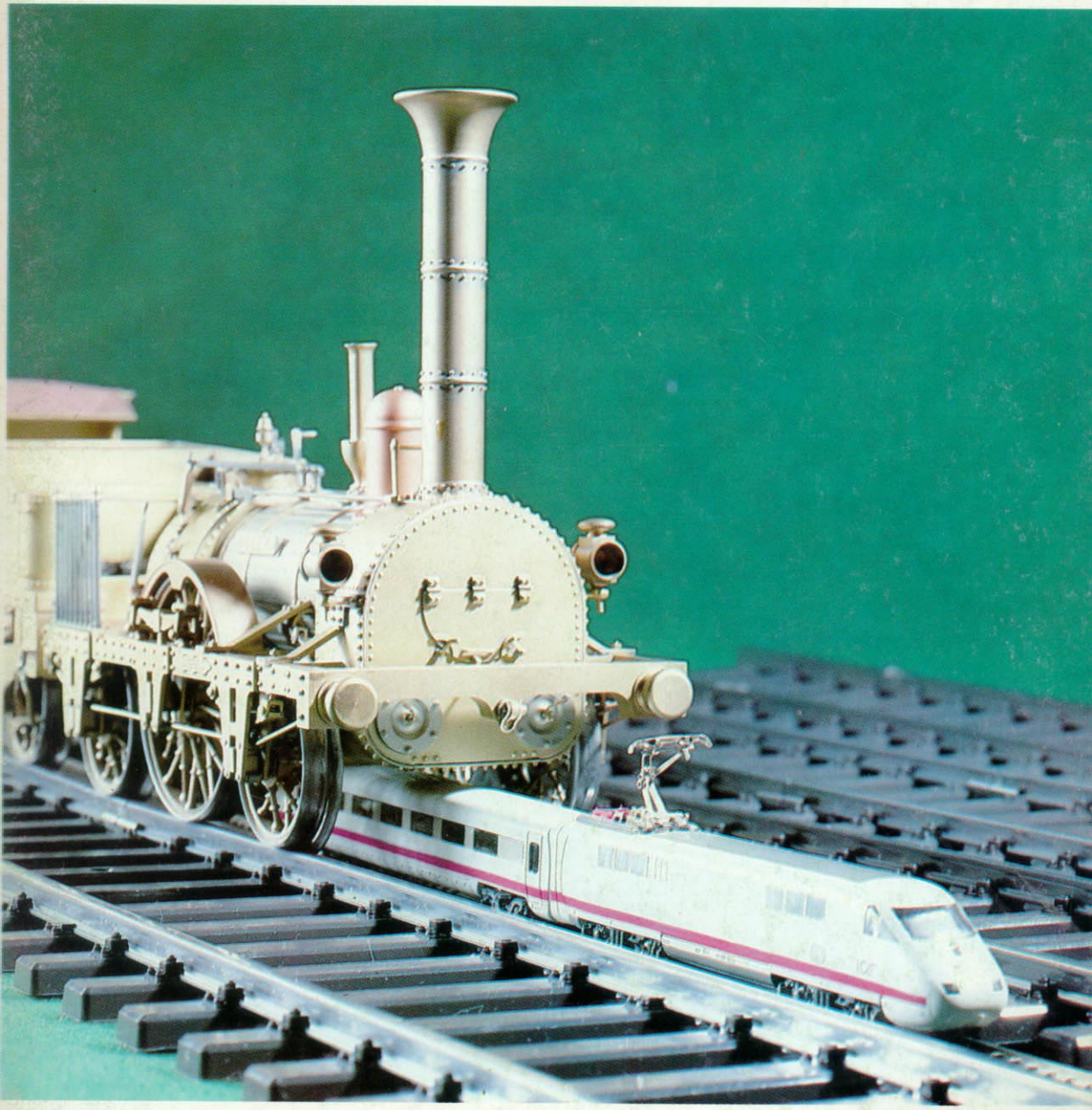
3/85 MÄRZ ★ ISSN 0723-3841
37. Jahrgang DM/sFr 8,00
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

Miniaturbahnen

116 Seiten – über 200 Bilder
Sonderpreis DM 8,–
Messebericht 1. Teil



Was fehlt im Füllhorn?

Mitunter ist es angebracht, mit einer Tradition zu brechen, auch wenn sie einem lange Jahre hindurch lieb und teuer war. So soll denn an dieser Stelle nicht mit glänzenden Augen von jenem Füllhorn erzählt werden, das die Hersteller in ihrer unendlichen Güte zur Messe erneut über uns ausgeschüttet haben, und das endlich dieses oder jenes Lokmodell, Gebäude oder Zurüstteil enthalten hat. Vielmehr wollen wir uns einmal so recht wie jene undankbaren Kinder benehmen, die angesichts eines übervollen Gabentisches mit großen traurigen Augen ausgerechnet nach jenem einfachen Holzpferd fragen, das natürlich nicht dabei ist. Bleiben wir noch ein wenig bei diesem Bild: Der Verfasser hat es als Kind so manches Mal erlebt, daß einige Zeit vor Weihnachten sein Lieblingsspielzeug (meist war es die riesige grüne Holzlokomotive, auf der man auch sitzen konnte) plötzlich verschwand, um dann wieder wie neu unter dem Christbaum zu stehen – ausgebessert und frisch lackiert. Nun hatte dies freilich handfeste wirtschaftliche Gründe; die frühe D-Mark wurde zehnmal umgedreht, ehe sie für teures Spielzeug ausgegeben wurde. Zurück in die Gegenwart: Was uns, und sicher nicht nur uns, im Messe-Füllhorn gefehlt hat, sind die längst notwendigen Aufarbeitungen und Verbesserungen im vorhandenen Programm – und das betrifft fast ausnahmslos jeden der großen Hersteller. Seien es Triebfahrzeuge oder Wagen, die seit Jahr und Tag mit sämtlichen Geburtsfehlern durchs Sortiment geschleppt werden, obwohl sie sich neben den neuesten Erzeugnissen nachgerade wie ein peinlicher Fehltritt ausnehmen; seien es Weichen, deren sattsam bekannte Macken auch das schönste neue Fahrzeugmodell noch zum Entgleisen bringen. Überhaupt die Betriebssicherheit: Hier hätte man sich deutlichere Akzente gewünscht, zum Beispiel in puncto Stromaufnahme – gerade angesichts der Digitalitis, dank derer, potentiell zumindest, nun eine zwei- bis dreistellige Anzahl von Lokomotiven irgendwo auf der Anlage vor sich hinstottern kann. Nun, wir werden darauf noch zurückkommen – nicht zuletzt bei der Auswertung unserer großen Leserumfrage; das sei hier und jetzt schon angekündigt – oder angedroht, falls der eine oder andere Adressat es so auffassen mag.

Nach soviel Schelte wollen wir mit einer Tradition nicht brechen – dem versöhnlichen Schlußwort nämlich. Denn versöhnlich mag in der Tat zu stimmen, was sich auf dem H0-Kupplungssektor getan hat. Hier haben jahrelange Bemühungen endlich Wirkung gezeigt, wobei der Technische Ausschuß des MOROP nicht unerwähnt bleiben soll. Dankbar dürften die Mitglieder jenes „TA" registrieren, daß das schlichte Kürzel „NEM 362" (für den genormten Kupplungsaufnahmeschacht) jetzt mehr Modelleisenbahnern als je zuvor als Beispiel für die oft mühevolle Kleinarbeit hinter den Kulissen ein Begriff geworden ist. Der schwer verdauliche Kupplungssalat hat seine besten Tage somit wohl hinter sich, und niemand wird ihm nachtrauern. *mm*

I+0 Bild 1. Die diesjährigen Neuheiten auf einen Blick: Personenwaggons nach Schweizer Vorbild in Spur I (oberste Reihe), diverse Güterwagen ebenfalls in Spur I (2. Reihe von oben, links), die Re 4/4 der SBB und verschiedene Güterwagen in Spur 0 (2. Reihe von oben, rechts).

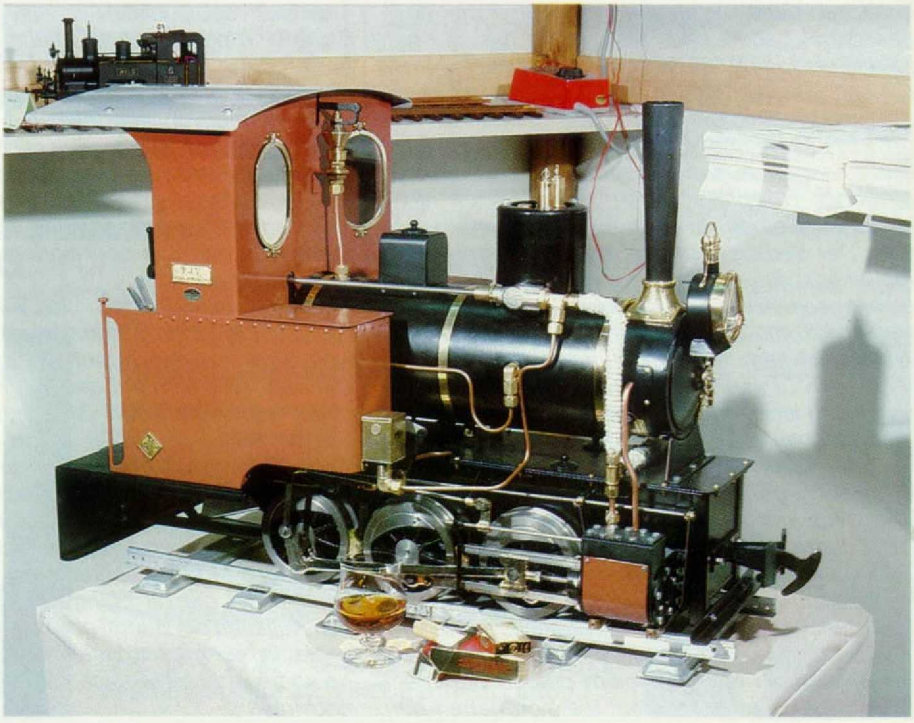
Ameba

CH-4056 Basel

I: Mehrere neue Waggons nach schweizerischem Vorbild ergänzen das mittlerweile schon recht umfangreiche Programm, so ein C 4, ein C 3 und ein B 2. Während es sich hierbei um Personenwagen handelt, kam als Güterwagen der K 2 der SBB in weißem „Ankerbräu"-Dekor hinzu, dies übrigens auch in . . .

. . . 0-Größe; gleichfalls neu im Maßstab 1:45 ist ein Modell der Re 4/4 der SBB, das von zwei Maxon-Motoren angetrieben wird und auch als Bausatz erhältlich ist.

5″-Spur: Das „Matius"-Programm von live steam-Lokomotiven erhielt Zuwachs in Form des sehr robust und unkompliziert gebauten Dreikupplers namens „Eva", der einen Schlepptender aufweisen wird.



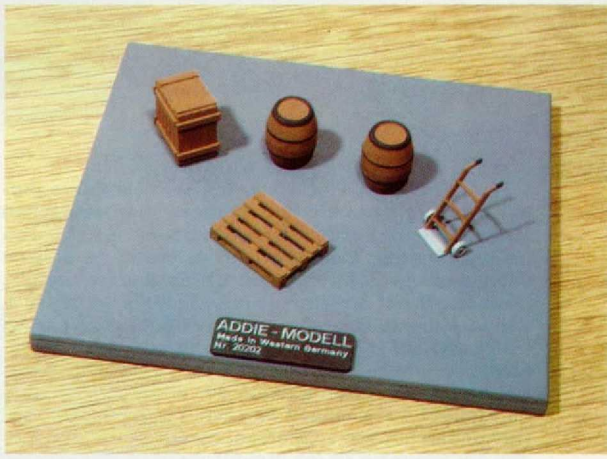
5″-Spur Bild 2. Sehr robust gebaut ist dieser Dreikuppler namens „Eva". Das live steam-Modell wird in der endgültigen Form noch einen Schlepptender erhalten.

Addie

6500 Mainz

▲0 Bild 3. Aus Messingguß bestehen die neuen Pumpen, die vielseitig verwendbar sind. Solche Handpumpen standen z. B. auf dem Bahnsteig und ermöglichten, daß sich die Reisenden frisch machen konnten.

▼0 Bild 4. Diese Kleinigkeiten beleben den Güterschuppen oder Speditionshof, können aber auch als Lkw-Ladegut dienen.



0: Der letztjährig als Neuheit vorgestellte Bahnhof wird zur Zeit noch etwas in den Details überarbeitet und soll dann etwa ab Mai ausgeliefert werden. In Ergänzung des letztjährigen Kleinserienprogramms aus Messing wurden heuer neue Pumpen sowie aus Polystyrol gespritzte Paletten, Stechkarren und Fässer gezeigt. Mit „größeren Neuheiten" ist erst wieder im nächsten Jahr zu rechnen, da Addie momentan noch das laufende Programm aufarbeiten, verbessern und pünktlich ausliefern möchte.

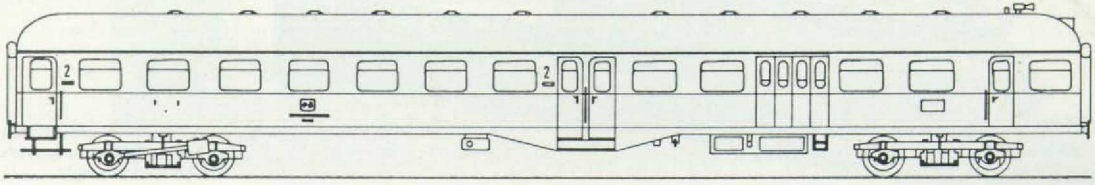
Ade

7024 Filderstadt

H0: Ade kündigte den City-Bahn-Zug (mit 2. Klasse-Wagen, 1./2. Klasse-Wagen und Steuerwagen) an; zu sehen war allerdings auf der Messe noch nichts davon. Die Ausführung der Wagen (mit verschiedenen Nummern usw.) wird natürlich dem bekannten Ade-Standard entsprechen. Des weiteren stehen nach wie vor die Eilzugwagen mit Mitteleinstieg in maßstäblicher Länge auf dem Programm. Außerdem kommen bei Ade (analog zum Vorbild) die im Großen aus den 50er Jahren stammenden Bauarten Am 202, ABm 223 und Bm 232, die in den verschiedenen Ausbesserungswerken der DB umgebaut wurden, als entsprechende H0-Modelle. – Die Abteilwagen sind übrigens laut Ade noch nicht „gestorben", sondern sollen noch kommen . . . Gewisse Engpässe in der Produktion sind allerdings durch das Nichtvorhandensein entsprechender Fachkräfte bedingt.

Was die von uns in MIBA 2/85 in „PLANEN + FAHREN" vorgeschlagenen Ade-Wagen mit Vor-UIC-Beschriftung angeht, so sind dies natürlich Sonderserien-Wagen, die schon produziert worden sind und demzufolge „offiziell" vergriffen sind; es kann jedoch sein, daß einzelne Wagen entweder noch bei den örtlichen Fachhändlern oder bei Ade auf Lager sind.

H0 Bild 5. Zur Messe nicht ganz fertiggeworden: der Eilzugwagen mit Mitteleinstieg 2. Klasse mit Gepäck- und Steuerabteil (BDylf 457). Deshalb mag die Zeichnung nur als Vorabinformation gelten.



N Bild 6. Eine der Hauptneuheiten im Jubiläumsjahr (seit 1960 gibt es die Spur N von Arnold!): die ehemalige preußische T12, bei der DRG dann als BR 74 bezeichnet. Das Modell ist 73,8 mm lang und wird auf alle drei Kuppelachsen angetrieben.

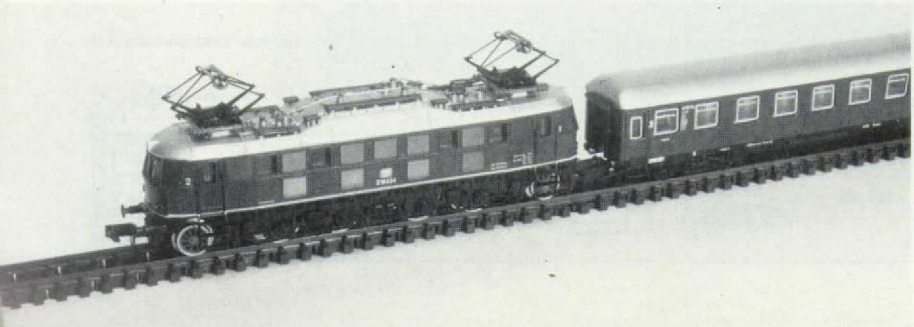
Arnold

8500 Nürnberg

N: „Arnold scheint allmählich auf besonders große, schnelle oder kräftige Vertreter der deutschen Dampflok-Geschichte abonniert zu sein". So stand es im letztjährigen Messebericht zu lesen. In diesem Jahr sind die Schwerpunkte etwas anders verteilt. Zwar wurde mit der Stromlinien-05 (mittlerweile die 3. Variante dieser Baureihe bei Arnold) eine gerade im Jubiläumsjahr sehr aktuelle Neuheit von „großem Kaliber" vorgestellt, ansonsten aber sucht man heuer bei Arnold die Superlative in der anderen Richtung: im Hinblick auf Kleinheit nämlich. Um gleich bei den Dampflokomotiven zu bleiben, so sticht hier das Modell der Baureihe 74 (ex preußische T 12) hervor. Das bekannteste Einsatzgebiet dieser Loktype dürfte im Großen die Berliner Stadtbahn vor der Elektrifizierung gewesen sein. Detaillierung und Ausführung werden mit Sicherheit dem bei Arnold gewohnten Standard entsprechen.

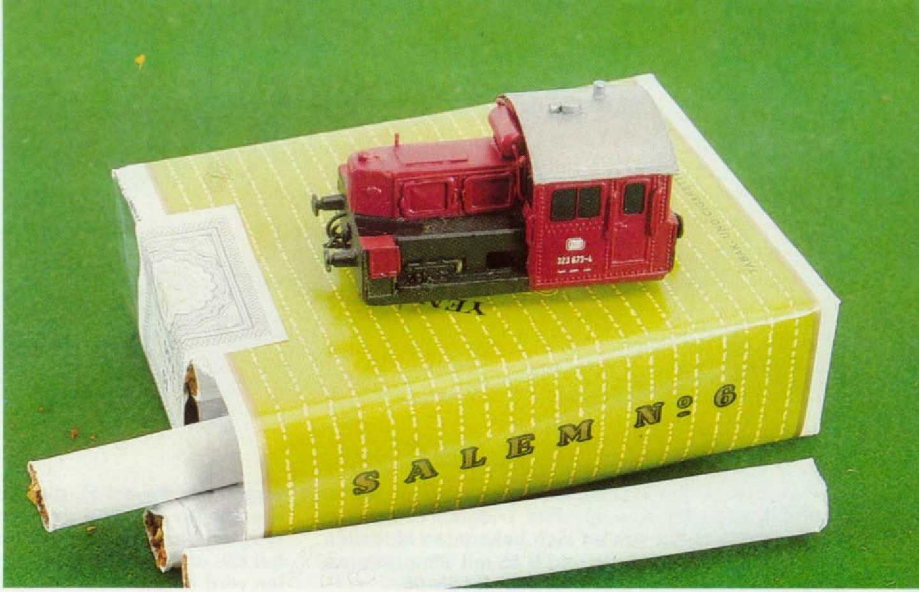
Hauptneuheit – und u. E. eine „kleine Sensation" – ist zweifellos die Kleinlok Köf II, deren Handmuster noch nicht verbindlich ist. Wie uns versichert wurde, soll das endgültige Modell maßhaltig sein und z. B. das charakteristisch kleine Führerhaus aufweisen. Damit die Abmessungen eingehalten werden können, wurde eigens ein neuer, sehr kleiner 12 V-Motor entwickelt. Das äußere Bild der Fenster und Türen steht noch nicht endgültig fest. Zwar ist die typische Köf II weder mit seitlichen Fenstern noch mit Türen versehen (sondern höchstens mit schwärzlich-grauen Vorhängen), aber für besondere Zwecke griff die Bundesbahn durchaus zum geschlossenen Führerhaus auch bei der Köf II. Beispielsweise wurden jahrelang Reisezugwagen im Nürnberger Hauptbahnhof von einer derart umgebauten Köf II durch die Waschstraße geschoben – nur existiert anscheinend kein Foto von dieser Lok. Zu welcher Ausführung sich Arnold letztendlich entschließt – warten wir's ab. Fest steht schon heute, daß Arnold für eine konstruktive Pioniertat gesorgt hat, wenn man sich demgegenüber vergegenwärtigt, wie lange die Ha-Nuller auf ein maßhalti-

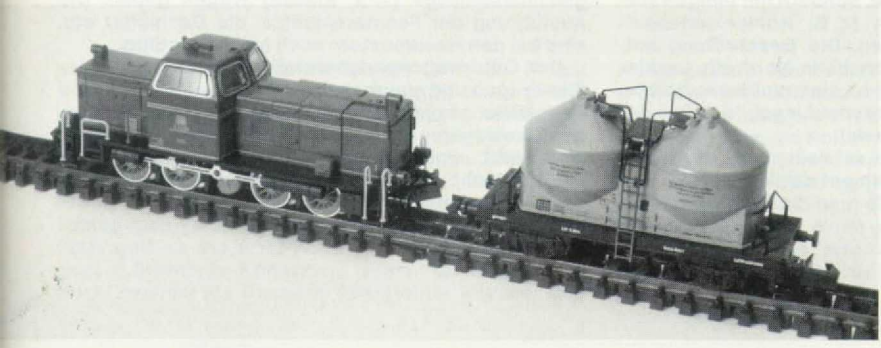
N Bild 7. Speziell für den Eilzugdienst und den sogenannten Städteschnellverkehr wurden die Vorbilder dieses Wagens entwikkelt. Das Modell ist mit Kurzkupplungen ausgerüstet.



N Bild 8. Als Farbvariante in grüner Lackierung wurde die E 18 gezeigt.

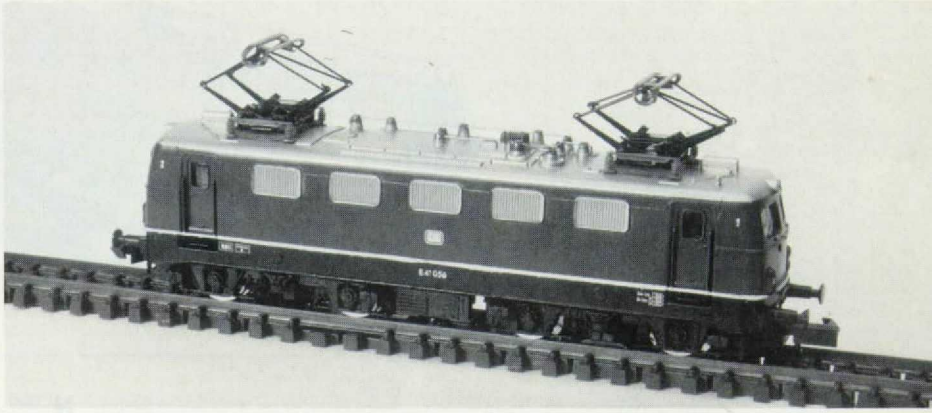
N Bild 9. Noch etwas vereinfacht ausgefallen war das einzige Messehandmuster der Köf II. Das Serienmodell wird, wie von Arnold nicht anders zu erwarten, sehr fein detailliert sein.



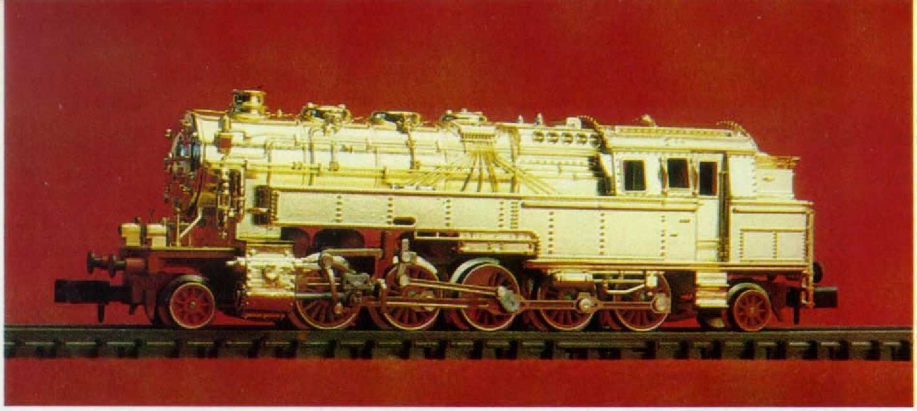


N Bild 10. Die V 65 wird nunmehr auch mit der Simplex-Rangierkupplung angeboten. Gänzlich neu ist dagegen der zweiachsige Silowagen.

N Bild 11. Ebenfalls eine Farbvariante stellt die blaue E 41 dar.



N Bild 12. Als „Zwitter" präsentiert sich die 95 020 in Länderbahn-Farbgebung, jedoch mit Reichsbahn-Beschriftung.



N Bild 13. Für Sammler erlesener Stücke erschien ein weiteres Modell in der „goldenen Serie": Die vergoldete 95er wird ohne Motor geliefert, hat aber ein voll bewegliches Fahrwerk.

ges Modell dieser weitverbreiteten Kleinlok warten mußten! Weiterhin neu auf dem Triebfahrzeugsektor sind drei Varianten von an sich bekannten Modellen: E 41 in Blau, E 18 in Grün und V 65 mit Simplexkupplung. Das diesjährige „Goldmodell" ist die 95.

Nicht nur als Farbvariante, sondern mit einigen vorbildgerechten Änderungen (z. B. Kohlenkastenaufsatz) wird es die 95 geben. Die Beschriftung entspricht zwar schon der Reichsbahn-Norm, die Lackierung dagegen erinnert noch an die preußische Staatsbahn. Damit dürfte das Erscheinungsbild Mitte der zwanziger Jahre getroffen sein.

Bei den Reisezugwagen schließt man bei Arnold eine weitere Lücke im Sortiment der langen 16,5 cm-Wagen. Als Vorbilder wählte man die Mitteleinstiegswagen der Bauart 51, die in den fünfziger und sechziger Jahren das Bild der Fern- und Bezirksreisezüge prägten, und die noch heute in manchen Relationen bei Eil- und Nahverkehrszügen dominieren. Einstweilen wird es die Modelle als 2. Klasse-Wagen und als gemischtklassige (1./2. Klasse) Wagen geben. Die Ausführung der Fenstereinsätze, die Dachlüfter etc. sind bei den Handmustern noch nicht endgültig.

Den Güterwagenpark bereichern ein gänzlich neuer Silo-Wagen und einige nett anzuschauende Farb- und Beschriftungsvarianten (Bierwagen, Trockeneiswagen) sowie ein grauer Kesselwagen, dem man seine „Herkunft" vom „Sogefa"-Druckgas-Kesselwagen kaum ansieht. Als Zugpackung schließlich kommt ein Kesselwagenzug mit der V 65.

N Bild 14. Für den Transport brennbarer Flüssigkeiten wird das Vorbild dieses 100,6 mm langen Modells verwendet.

N Bild 15. Als Komplettpackung gibt es einen Kesselwagenzug, der aus einer V 65 (Farbvariante der WLE) und aus fünf zweiachsigen Kesselwagen besteht. Die Modelle sind nicht einzeln erhältlich.

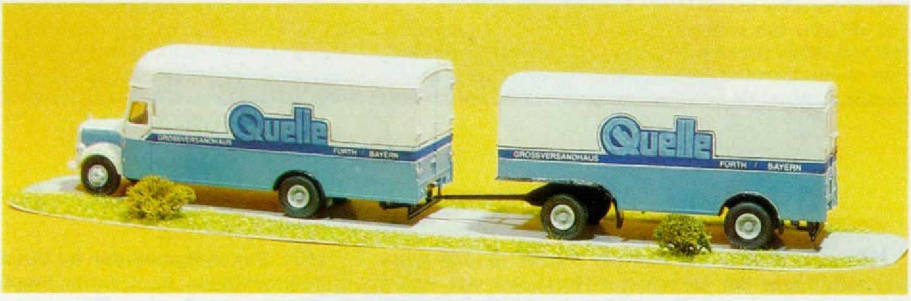
H0 Bild 16. Wer im Raum Stuttgart wohnt, hat die Chance, das Vorbild dieses Modells „leibhaftig" zu Gesicht zu bekommen. Die Firma verwendet den Möbellaster heute noch im Auslieferungsdienst.

Albedo

8807 Heilsbronn

H0: Einen Volltreffer dürften die Gebrüder Forkel gelandet haben. Sie haben sicher gut daran getan, den Sektor der Bedruckungsvarianten von Herpa-Lkw zu verlassen und sich dem Spezialgebiet der Nutzfahrzeuge aus den 50er Jahren zu widmen. Zwei Fahrzeugtypen haben es den beiden besonders angetan: MB 311 und MAN 750 L. Diese sind denn auch in verschiedenen Varianten die „Erstlinge" geworden. Den MAN gibt es als Post-Kofferlastzug, Martini-Kofferzug, Löwenbräu-Kofferzug, Pfanni-Kofferzug und noch zweimal als Bierauto (Warsteiner Pilsener und Holsten-Bier). Als Fahrzeuge ohne Hänger wurden ein Feuerwehr-Schlauchwagen der FF Velbert und ein Wagen des „Bayern-Bräu" vorgestellt. Den MB 311 wird es viermal als Koffer-Lkw geben (Wilhelm Eckert, Johann Fischer Erben, Konsum und Quelle) und zweimal als Planen-Lastzug (Kraftverkehr Klaus und Bärenmarke). Keine Frage, daß die Modelle authentisch bedruckt sind, was einen großen Aufwand an fotografischer Recherche erforderte. Man darf gespannt sein, was die Forkel-Brüder noch alles in der Hinterhand halten!

H0 Bild 17. Lange Jahre gehörten diese Züge zum Straßenbild. Die Ladung mag wohl aus solch „nützlichen" Dingen wie Nierentischchen und Nyltest-Hemden bestanden haben!



[Arnold]

N Bild 18. Ein neues Gehäuse bekam die BR 05 spendiert, als „normale" Lok ist sie ja schon seit geraumer Zeit erhältlich.

H0 Bild 19. Bei der Freiwilligen Feuerwehr Velbert ist der Schlauchwagen auf MAN 750 im Einsatz.

H0 Bild 20. Eine der aufwendigsten Bedruckungen im Albedo-Programm hat dieser „Martini"-Kofferlastzug.

[Albedo]

Adler 8000 München

H0 + 0: Wieder mit von der Partie, jedoch ohne Neuheiten war der Münchener Hersteller von Präzisionsmodellen in den Baugrößen 0 und H0. So bleibt uns auch nur zu vermelden, daß die voriges Jahr gezeigten Modelle nun lieferbar sind. Das betrifft in H0 die Museums-Trambahn nach Münchener Vorbild (Linie 8) und in 0 die ölgefeuerte Version der BR 41, die 042.

Bilger 7240 Horb

H0: Bekanntgeworden ist Ulrich Bilger mit seinen Riffelblechfolien; neue Folien folgen demnächst. Heuer zeigte er außerdem Güterwagen auf Roco-Basis, die mit Bremserhäuschen ausgerüstet wurden. Unter anderem sind angekündigt der G 10 in DB- und ÖBB-Ausführung, der Bierwagen Königsbacher und der Bierwagen Dinkelacker. Die Preise für diese Sondermodelle liegen um 15,– DM.

Die Vertriebsabteilung informiert

- Die Einbanddecke 1984 ist zum Preis von DM/sfr 7,– zuzüglich Versandspesen ab sofort lieferbar. Versandspesen bei allen Artikeln (außer Bücher-Service): Inland: DM 1,50 pro Sendung. Ausland: DM/sfr 2,– pro Sendung. Ausnahme: MIBA-Direkt-Abonnenten Inland werden porto- und verpackungskostenfrei beliefert!