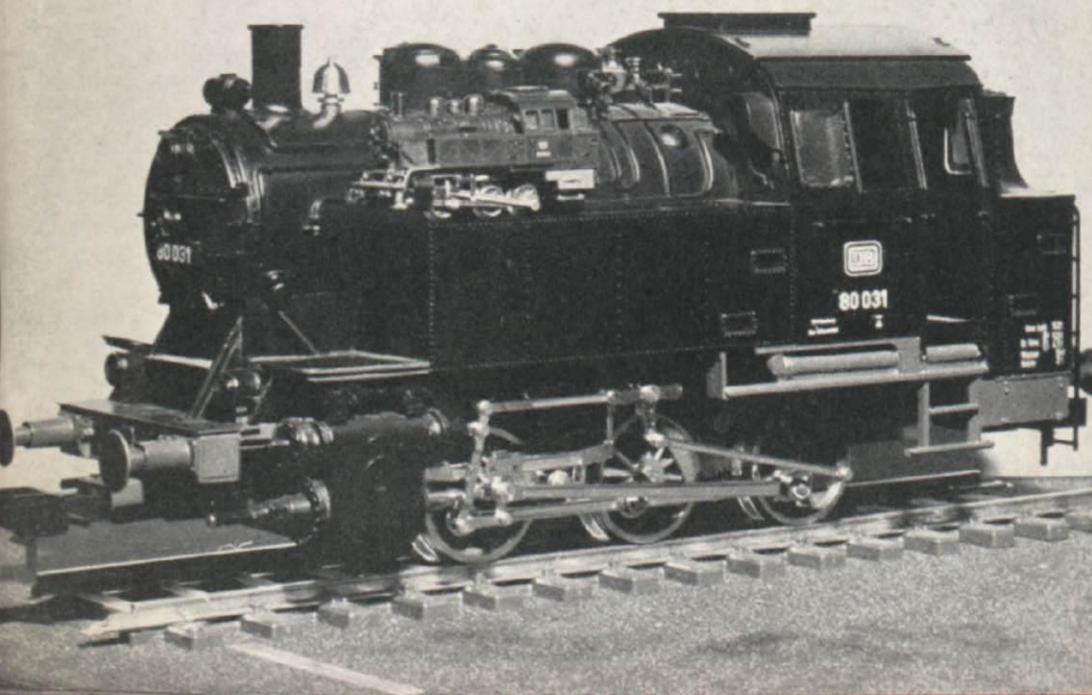


# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

## XX. INTERNATIONALE SPIELWAREN- FACHMESSE NÜRNBERG 1969 - 1. Teil (A-M)

(2. Teil M-Z in 8 Tagen)



MIBA

MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

21. JAHRGANG  
MÄRZ 1969

3a



# Großer Bildbericht über die

# Modellbahn-Neuheiten

## DER XX. INTERNATIONALEN SPIELWAREN-FACHMESSE NÜRNBERG

Die 2. Hälfte des Messeberichtes — nochmals 72 Seiten mit weiteren 158 Abbildungen — erscheint in ca. 8 Tagen

### Vorwort

Und wieder ist eine Spielwarenmesse zu Ende. Die Ausstellungsfläche ist durch eine weitere Halle abermals vergrößert worden — wir mußten also noch mehr laufen, noch mehr schwitzen, noch mehr arbeiten! Die Bildausbeute ist noch größer und die warmen Würstchen hingen uns am Schluß meterlang zum Hals heraus. Reporter können sich Mittagessen nicht leisten — der Zeit wegen!

Tja, dieses Jahr umfaßt der Messebericht insgesamt 316 Bilder und wenn wir keine Abstriche vorgenommen hätten, wären es noch viel mehr. Nach den Gesetzen der Logik müßte dies eigentlich gleichbedeutend sein mit einem erfreulich großen Neuheiten-Angebot. Dem ist jedoch nicht ganz so, d. h. das Angebot war wohl groß, das „erfreulich“ betrifft aber höchstens die N-Bahnanhänger. Für die große

Masse der H0-Bahner ist die diesjährige Messe jedoch enttäuschend, und zwar bezüglich der Fahrzeug-Modelle. Fast keine Lok-Neuheit, fast keine Wagen. Und dabei hatte man insgeheim an die 20. Jubiläumsmesse allerlei Erwartungen geknüpft. Lediglich unsere Schweizer Freunde könnten — wohlbemerkt: k ö n n e n — frohlocken, wenn man ihnen nicht die gleichen bzw. fast gleichen Fahrzeugtypen von sämtlichen Seiten in H0 und N „nachwerfen“ würde. Dieses Jahr wird deutlich (wenn nicht gar überdeutlich), wie gut es wäre, wenn sich die Modellbahn-Hersteller endlich etwas absprechen würden. Auf eine solche Weise, wie sie dieses Jahr praktiziert wurde, kann sich doch ein gezieltes Geschäft mit einem kleinen Land nur ins Gegenteil verkehren, und zwar wohl für jeden der Hersteller!

Und nun zum zweiten Kriterium der Messe: Das Aufkreuzen der großspurigen Modellbahnen, die bereits vorher etwas arg Wind machten, erwies sich

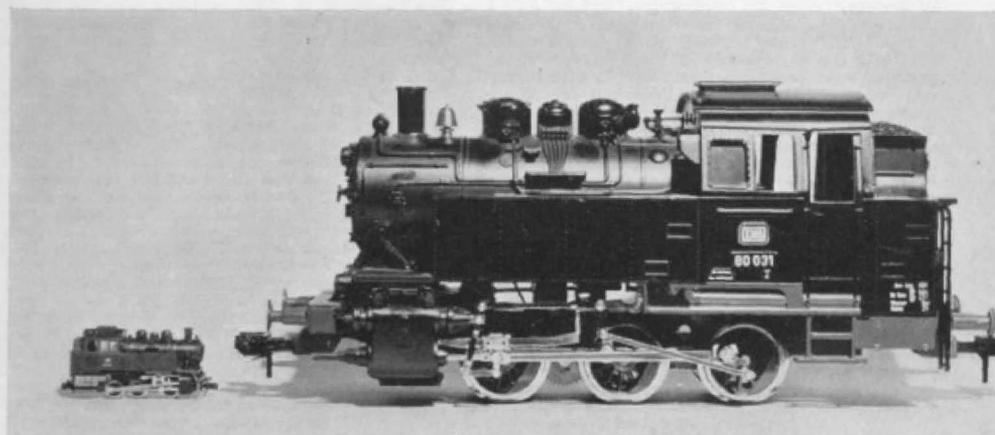


Abb. 1. Es ist schon ein gewaltiger Unterschied zwischen einem Spur I- und einem N-Modell, wie dieser Schnappschuß — eine BR 80 in N (Arnold) und eine Spur I-„80“ der Fa. Märklin (bzw. beim Titelbild die kleine auf dem Wasserbehälter der großen 80) — augenscheinlich dokumentiert. Was wir vom „Kampf“ zwischen „David“ und „Goliath“ halten, legen wir im Vorwort dar.

**MIBA-VERLAG** Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur: Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgaben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 —

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364  
Postcheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2.60 DM, 13 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt beim Verlag.

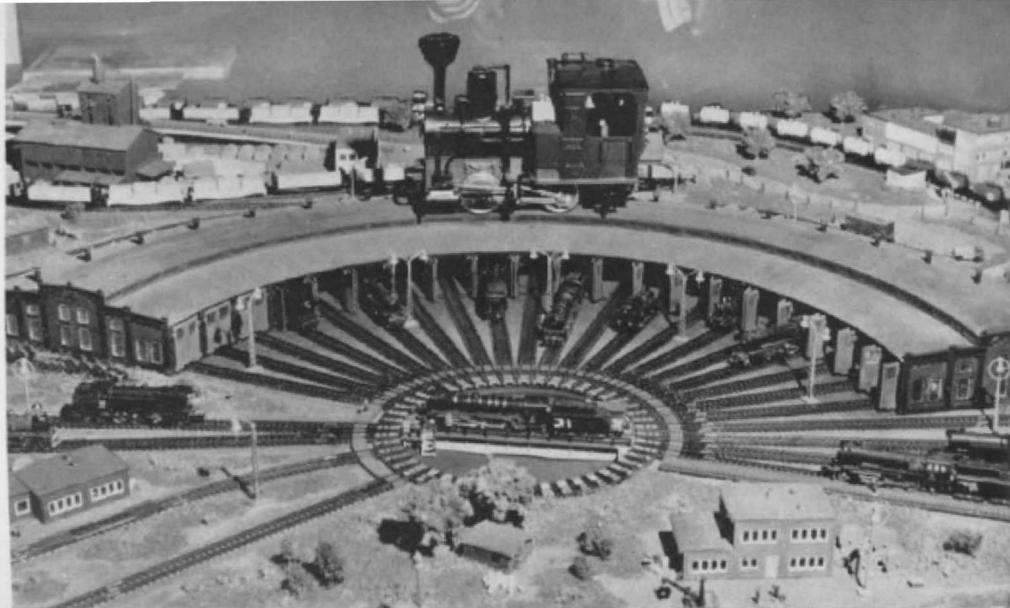


Abb. 2. Noch ein Beitrag zum Thema „Großspurige kontra N“, wengleich gut vorstellbar ist, daß ein begeisterter Modellbahner sich beide Bahnen zulegt: die eine fürs Zimmer — die andere fürs Freie. Im übrigen ein imposantes Bild von einem nicht minder imposanten 20-ständigen Arnold-Lokschuppen in N nebst 6 Freigleisen. Dieses Motiv ergänzt die vor 2 Jahren gezeigte Messe-Anlage um weitere 1,50 m im Quadrat.

unseren Beobachtungen nach mehr als ein „Sturm im Wasserglas“.

Der erwartete „Kampf“ zwischen „David“ (N-Bahn) und „Goliath“ (Spur I und 0) dürfte bereits vorbei sein, noch ehe er begonnen hat! Das heißt: er findet gar nicht statt, er ist gegenstandslos! Es bleibt höchstens zu beobachten, wie der Wettstreit der „Großspurigen“ unter sich ausgeht. Die N-Bahn berührt dies überhaupt nicht, sie ist eindeutig weiterhin auf dem Vormarsch, wengleich uns das Neuheiten-Angebot im Verhältnis zu den wirklichen Gegebenheiten — ehrlich gesagt — etwas zu groß erscheint!

Die besagte Spur I-Bahn von Märklin ist genau genommen eine große Bahn für den Garten, die Terrasse oder den Fußboden im Sinne der Lehmann-Bahn. Jedenfalls kann von einem Wieder-aufleben lassen der alten Spur I-Bahn (besonders Hellhörige vermuteten sogar eine 2' C1' früherer Fertigung) keinesfalls — zumindest heute noch nicht — die Rede sein und wir haben aus den Gesprächen entnommen, daß solches auch gar nicht beabsichtigt zu sein scheint („Vor Tisch las man's allerdings anders“). Ob Märklin nicht doch besser getan hätte, sich für die zweifelhafte zukunftsfrühere N-Bahn zu entscheiden, statt der LGB den offenkundig begrenzten Gartenbahn-Markt streitig zu machen? (Wenn man in den „Bundesbahnmittteilungen“ liest, daß sich — gemäß einer Marktanalyse — Hunderttausende für eine Gartenbahn interessieren sollen, dann kann man nur verwundert den Kopf schüttern. Hier kann nur eine falsche Fragestellung zugrunde gelegen haben oder der Reporter hat sich verhöhrt! „Interesse haben“ und „eine Gartenbahn für teures Geld kaufen“ sind nunmal zweierlei Paar Stiefel (was die Praxis inzwischen bereits bestätigt hat).

Nun, das ist nicht unser Bier und wir gehen auf diese Dinge auch nur deswegen ein, weil die bekannte Anzeige der Fa. Märklin bezügl. der „N-Bahn im Panzerschrank“ und die Ankündigung der Spur I-Bahn eine gewisse Unruhe und Unsicherheit bei Mo-

dellbahnern (und Wiederverkäufern) zur Folge hatten (wie wir dies durch einen entsprechenden Schriftwechsel zu spüren bekommen haben). Wir hoffen uns durch diese Stellungnahme gar manche Antwort erspart zu haben!

Die aufgetauchten 0-Bahnen dürften in diesem Zusammenhang ebensowenig eine Rolle spielen; sie stellen zweifelsohne ganz interessante Experimente im Bezug auf die Erschließung etwaiger neuer Märkte dar, die u. E. aber nur vom Erfolg gekrönt sein mögen, wenn sie weltweit ausgerichtet sind und sich nicht auf Landesgrenzen beschränken. Ob und in wieweit sie darüber hinaus von der Laien-Käuferschicht zu den Garten- bzw. Kinderbahnen gerechnet werden, wird sich im Laufe der Zeit ja herausstellen. Die 0-Freunde in aller Welt werden jedenfalls hoch erfreut sein, einige schöne Modelle so preiswert angeboten zu bekommen!

Doch zurück zu H0 und N. Als viel wichtiger erachten wir das neue K-Gleis von Märklin und die bemerkenswerte Qualität der N-Modelle von Fleischmann bzw. Röwa, die sich wohl allgemein auswirken wird! Auch sonst gibt es einiges Neues und Neues, wobei wir einige Gebäude-Modelle im Auge haben sowie „unseren“ Container-Kran und „unseren“ T3 mit Schlepptender von Röwa und die ersten beweglichen H0-Figuren von Preiser, um nur einiges zu nennen.

Nun, studieren Sie unsere Messehefte wieder mit Genuß. Wir sind bekanntlich stets bemüht, eigene Bilder zu schießen und nicht die Pressofotos der Firmen zu verwenden, auf denen das Gezeigte erstens meist zu schön dargestellt ist (um wahr zu sein) und die zweitens so gut wie überall veröffentlicht werden (angefangen von den Neuheiten-Prospekten).

Die Reihenfolge der Firmen stellt wiederum keine „Wertskala“ dar, sondern ist im großen und ganzen alphabetisch ausgerichtet (jedoch mit umbruchbedingten Abweichungen).

In diesem Sinne viel Vergnügen bei der Lektüre.  
WeWaW

Abb. 3 Einige H0-Gebäude, in welche die kleinen elektrischen Uhren mit den diversen Zifferblättern eingebaut sind.



## M. ANDRES — ALPHA-Modellbahnuhren — 7220 Schwenningen/N.

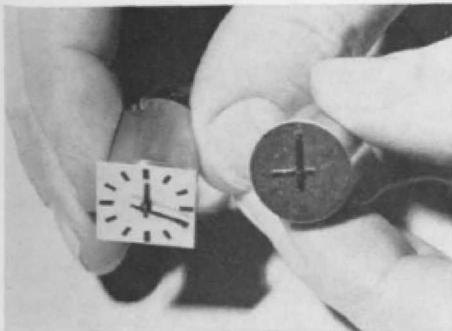
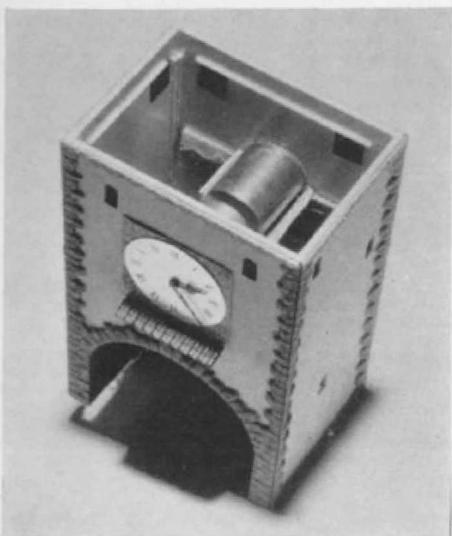


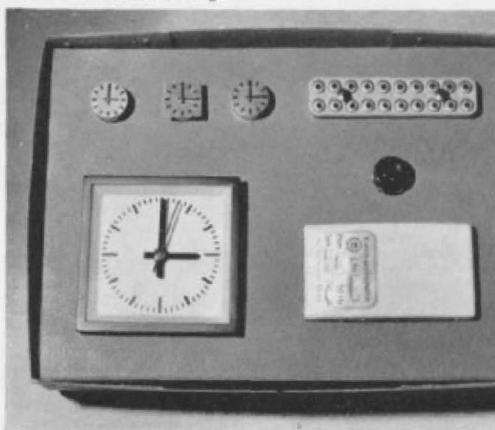
Abb. 4. So klein sind die Elektro-Uhren und so . . .



Diese Firma zeigte auf der Messe erstmals eine Uhrenanlage für Modellbahnen, die richtig funktioniert. Von einer zentralen Hauptuhr mit Synchronuhrwerk für 220 V, die genau nach den Vorschriften der DB gestaltet ist (selbst der rote Sekundenzeiger fehlt nicht!) und die genaue „Normalzeit“ anzeigt, können bis zu sechs Nebenuhren gesteuert werden. In dem Grundausstattungs-kasten sind neben der Hauptuhr, einem Trafo 24 V / 150 mA, einer Verteilerplatte und einem Drucktaster drei dieser Nebenuhren mit verschiedenen Zifferblättern (wie sie an Gebäuden zu sehen sind) untergebracht. Die Größe — 19 mm Durchmesser und ca. 22 mm Länge — ist für H0 ge-

Abb. 5 (links unten) . . . werden 2 von ihnen in den bekannten Faller-Stadtturm eingebaut.

Abb. 6. Der Grundkasten umfaßt Hauptuhr, Trafo, Drucktaste, Verteilerplatte, 3 Nebenuhren, Schallplan und Gebrauchsanweisung.



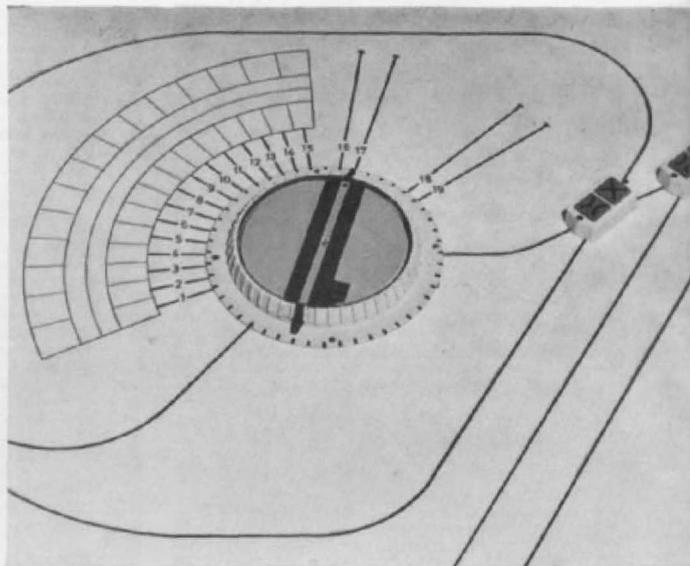
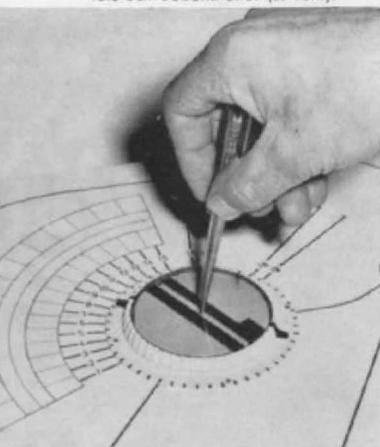
# K. ARNOLD & CO. Metallspiel- warenfabrik Nürnberg

N: Aus technischen Gründen hat sich die Auslieferung des letztjährigen Messeschlagers, der Drehscheibe mit Lokschnuppen, verzögert. Interessenten werden wohl oder übel noch ein Weilchen warten müssen. Um so erfreulicher ist die Tatsache, daß neben dem billigeren Schalter mit Drehgriff zur Betätigung der Drehscheibe nun doch noch ein sog. Selektor-Steuergerät für den automatischen Drehscheibenbetrieb erscheint, das auf 24 Scheibenstellungen abgestimmt ist und mit 35,— DM keinesfalls teuer oder gar kostspielig ist. Dieses Selektor-Steuergerät fand allgemein Begeisterung und Zustimmung und besticht durch Form und Funktion. Es ermöglicht eine Gleis-Vorwahl durch Verstellen des Einstellrings. Die Stellung der Drehscheibenbühne wird in das Steuergerät zurückgemeldet und ist am Symbol lagerichtig zu erkennen. Wenn eine Lok gewendet werden soll, ist der Einstellring um 180° zu drehen.

Bei falscher Gleiswahl kann eine Korrektur ohne weiteres vorgenommen werden, wenn der Einstellring in der gleichen Richtung weiter gedreht wird. Bei einer Korrektur im gegenläufigen Drehsinn muß der Einstellring kurz über die Stellung des Lagesymbols zurückgedreht werden und danach die neue Gleisstellung vorgewählt werden. Am sichersten ist es jedoch, das vorgewählte Programm erst einmal ablaufen zu lassen und dann erst eine Korrektur vorzunehmen. Sollte am Anfang beim Ausprobieren sich eine Fehlstellung ergeben, dann muß man kurz den Strom abschalten und das Rückmelde-Symbol mit einem Schraubenzieher auf die Drehscheibenstellung neu einjustieren (Abb. 7). Dieses Selektor-Steuergerät ist jedenfalls eine feine Sache und natürlich auch für H0-Drehscheiben verwendbar, wenn sie nach dem Prinzip der Arnold-Drehscheibe gebaut sind.

Der deutsche Modellbahner muß dieses Jahr mit

Abb. 7 u. 8. Das Selektor-Steuergerät für die Drehscheibe. Durchmesser der Wahlscheibe 9,5 cm, Einbaumaß 8,0 cm  $\varnothing$ , Einbautiefe unterhalb Ring = 25 mm. — Abb. 8. Einjustieren mittels Schraubenzieher (s. Text).



dacht, beim Einbau in Gebäude lassen sie sich aber auch für N verwenden (spezielle N-Zifferblätter sind bereits in Vorbereitung).

Von der „Mutteruhr“ werden die „Tochteruhren“ über einen Impulsgeber derart angesteuert, daß die Minutenzeiger alle 12 Sekunden um eine Minute vorrücken. Dadurch ergibt sich ein Zeitverhältnis von 1 : 5, eine „Modell-Stunde“ dauert also 12 Minuten. Wer ein anderes Zeitverhältnis (besonders bei größeren Anlagen) benötigt, kann dies bei der Bestellung angeben und die Uhren werden ohne Mehrkosten im

Werk darauf eingestellt. Eine eigene Umstellung ist nicht möglich, da die Getriebe in den Uhren geändert werden müssen!

Der Preis von DM 176,— für die komplette Grundausstattung kann zwar nicht gerade als niedrig bezeichnet werden, dürfte aber durch den hohen technischen Aufwand (insges. 4 elektrische Uhren!) durchaus angemessen sein. Zudem hat der Modellbahner mit dieser Uhrenanlage jetzt die Möglichkeit, einen genauen Fahrplan aufzustellen und den Zugbetrieb danach auch pünktlich abzuwickeln.



Abb. 9. Der 20-ständige Lokschuppen auf der Ausstellungsanlage aus einer etwas anderen Sicht als Abb. 2 (auf Seite 124), aber ein gleichermaßen imposanter Anblick!

einem einzigen deutschen Fahrzeug-Typ vorlieb nehmen, und zwar mit dem N-Modell eines viertürigen Eilzugwagens 2. Klasse (wie er von der MIBA und den Liliput-H0-Modellen her bestens bekannt ist) — mit Inneneinrichtung. Weitere Typen dieser Gattung sollen folgen (als nächstes voraussichtlich der 1. Klasse-Wagen). Der Packwagen in Rot für den Nebenbahn-Verkehr ist keine echte Neuheit, sondern lediglich eine andersfarbige Version des Pwi 28.

Den Schweizer Eidgenossen ist ein Modell der

Re 4/4 II der SBB gewidmet, sowie der Speisewagen WR 410 136 in N-Größe mit dem charakteristischen Pantographen überm Restaurationsteil. Auch diese Wagenserie wird fortgesetzt.

Das übrige Fahrzeugprogramm steht im Zeichen des Exports: Capitale-Schnellzugwagen in Rot mit weißem Streifen, Niederländische Schnellzugwagen in Blau, sowie eine gut gelungene Nachbildung einer Union Pacific-Lok (Abb. 12), eine Mehrzweck-Diesellok und offene Güterwagen (50'-Gondola).

Abb. 10. Das N-Modell eines Niederländischen 1./2. Klasse-Schnellzugwagens aus dem Jahr 1950, mit einer LÜP von 14 cm angeblich maßstäblich. Das Modell besitzt eine Inneneinrichtung.

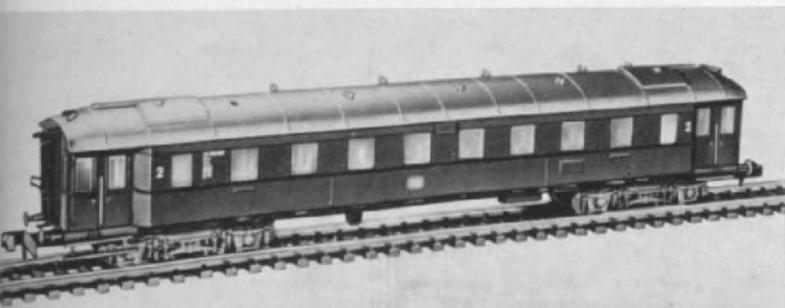
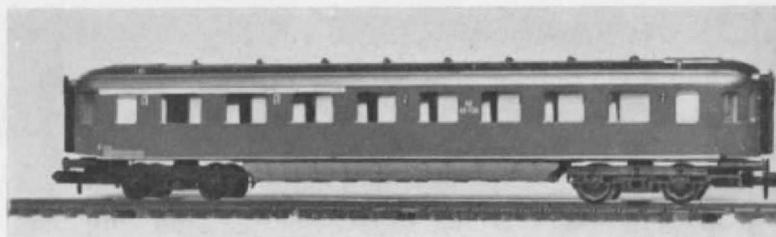
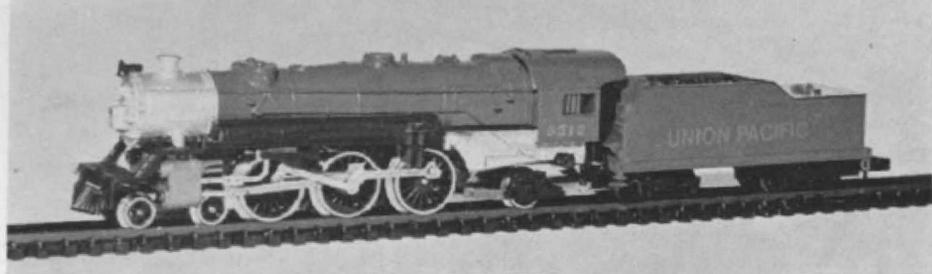


Abb. 11. Nur 12,8 cm lang, aber dennoch (fast) genau maßstäblich: das ausgezeichnet geratene Modell des Eilzugwagens B 4 ywa der DB, dem noch weitere Typen folgen werden (s. a. Heft 7/66).



▲ Abb. 12. Die farblich gut wirkende Pacific-Lok aus dem USA-Sortiment, Länge 16,5 cm; Antrieb über alle drei Achsen, feine Steuerung; Lokkörper grün, Kesselvorderteil silbern, Räder schwarz, Tender grün mit Goldschrift.

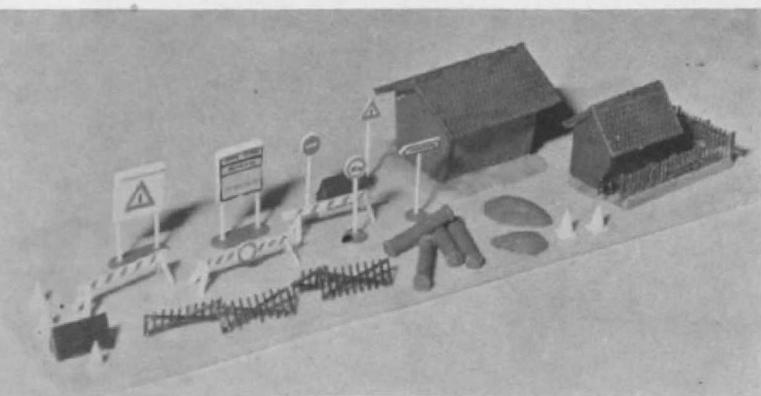


Abb. 13. Ein sehr nütliches und sehr fein ausgeführtes Straßenwärter-Sortiment (einschließlich Verkehrsschildern, Sandhaufen u. dergl.), das ein Anlagengestalter sicher zu schätzen weiß.

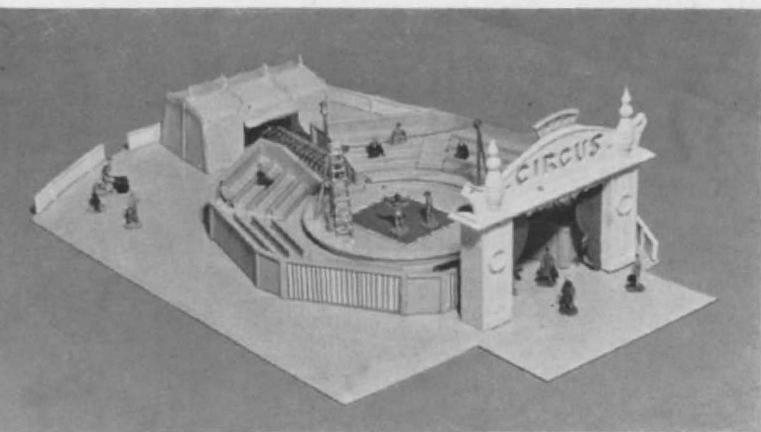


Abb. 14. Auf daß die Zirkuswagen 0651/52 nicht unmotiviert in der Gegend herumstehen: eine kleine Freiluft-Zirkusarena, die es jedoch nur als Bausatz gibt.

Abb. 15. Die Fa. Arnold teilt wohl mit uns „die kleine Schwäche“ (lies: Flugzeugminiaturen), für die man sich in N keineswegs nur mit einer kleinen Fläche zu begnügen braucht: Flugplatzgebäude nebst drei Mini-Flugzeugen zur Darstellung eines Sportflugplatzes.



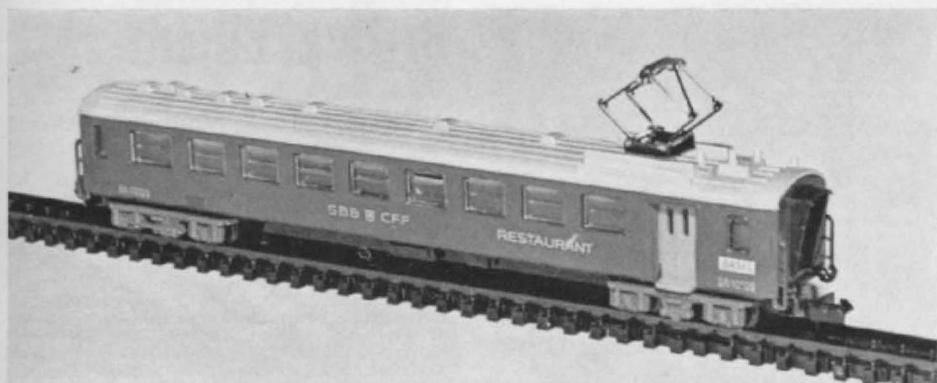


Abb. 16. Ein schönes Modell des SBB-Restaurationswagens WR 410 136 in Rot — leider leicht verkürzt, und zwar im Hinblick auf die bereits vorhandenen SBB-Einheits-Personenwagen, die ebenfalls nur 13,8 cm lang sind.

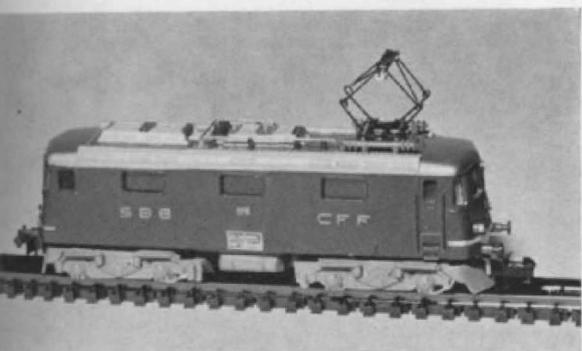


Abb. 17. Das maßstäbliche Modell der SBB-Reihe Re 4/4 II, das sehr fein detailliert ist und den Schweizer N-Freunden sicher gefallen wird, mit in Fahrtrichtung automatisch wechselnder Stirnlampen-Beleuchtung.

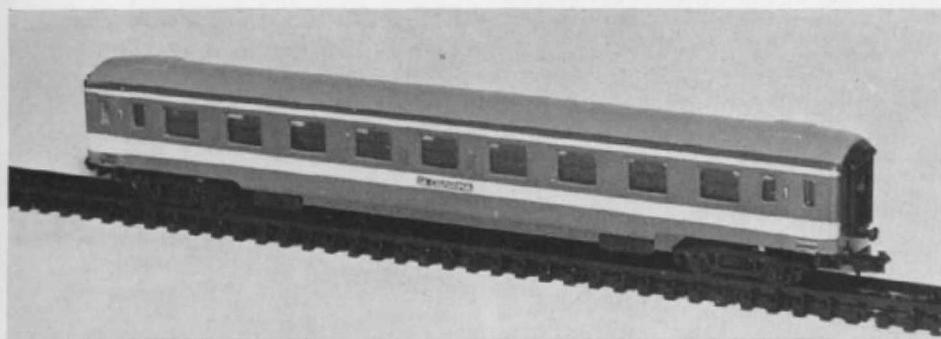


Abb. 18. Damit die rote „Capitole“-Schnellzuglok vom letzten Jahr (die BB 9200 der SNCF) endlich ihre zugehörigen „Mitläufer“ bekommt: der rote 1. Kl.-Wagen, ebenfalls im bekannten „Capitole“-Look; LÜP 13,8 cm.

Mit dem flexiblen Gleis (von 66,6 cm Länge) nebst Schienen-Verbindungsstücke aus Metall und Kunststoff (für isolierte Unterbrecher-, Schalt- und Trenngleise) dürfte die Fa. Arnold ihren speziellen Freunden entgegenkommen, die ein „reinsassiges“ Arnold-Gleisnetz haben wollen.

An nettem Zubehör seien genannt und bildlich vorgestellt: Flugplatzgebäude mit Flugzeugen (wofür auf größeren N-Anlagen bestimmt genügend Platz vorhanden ist), Zirkusarena mit Zubehör (aber wesentlich kleiner als das letztjährige Schaustück) sowie ein Straßenwärter-Sortiment.

# Brawa/Eheim Modell- Spielwaren

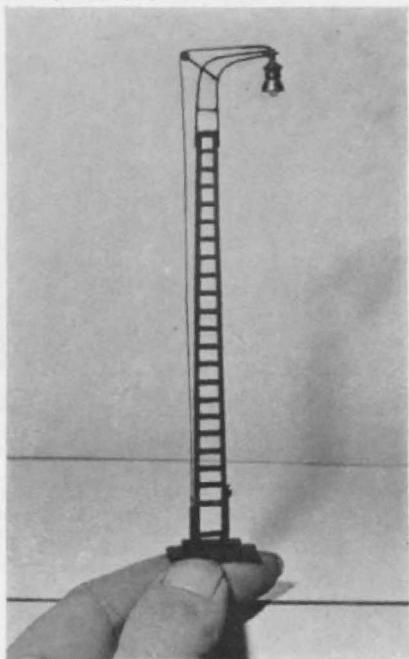
Alleinverkauf für die Bundesrepublik:

A. Braun – 7050 Waiblingen/Württ.



Abb. 19. „Kleine Ursache — große Wirkung“ (bei Nachtbeleuchtung) durch die Miniatur-Tiefstrahler (H0).

Abb. 20. Die neue Flachgittermast-Leuchte mit Quersprossen (H0).



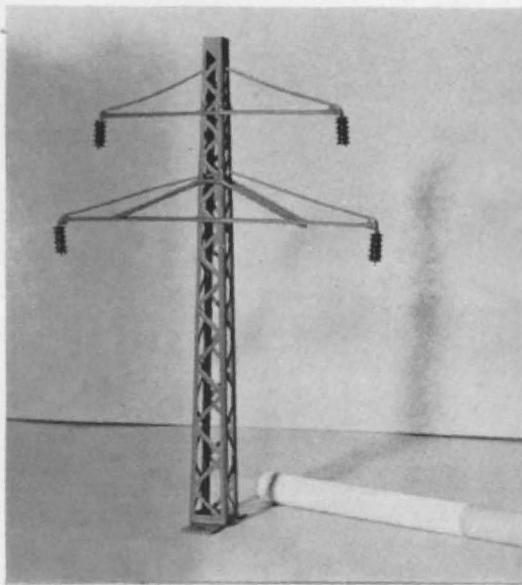
H0: Die voriges Jahr angekündigte Diesel-Tankstelle gelangte nicht zur Auslieferung. Sie wurde vielmehr zurückgestellt, da sie im Sinne unseres Artikels in den Heften 12—14/67 neu überarbeitet und verbessert wird.

Einen netten Eindruck macht ein Form-Hauptsignal, das mit einem Kleinantrieb für den versenkten Einbau ausgestattet ist. Es ist eine modellgerechte Ausführung mit Gittermast, Gegengewicht, Laternenauflage und Gaslaterne. Der Antrieb ist mit einer automatischen Endabschaltung samt Rückmeldekontakt, und Kontakt zur Zugbeeinflussung ausgestattet. Weitere H0-Formsignale sind in Vorbereitung.

Eine Erweiterung des Lampen-Sortimentes bilden zwei Leuchten, von denen jede 140 mm hoch ist. Es sind dies eine Vierkant-Gittermastleuchte und eine Flach-Gittermastleuchte mit Quersprossen.

N: Für diese Baugröße bringt Brawa, neben einer 45 mm hohen Vierkant-Gittermastleuchte, ein neues Sortiment von Lichtsignalen, mit denen alle Signalbilder wie beim Original einstellbar sind. Zur Auswahl stehen neun verschiedene Ausführungen, u. a. Hauptsignal mit und ohne Vorsignal, Ausfahrtsignal mit Gleissperrsignal (auch mit Vorsignal), Selbstblocksignal, sowie zwei Gleissperrsignale. Als Material wurde Metall gewählt, um ein detailliertes Finish zu erhalten. Alle diese Signale werden, was sicher einen großen Vorteil bedeutet, mit steckbaren und daher leicht auswechselbaren 14 V Lämpchen geliefert. Ebenso gibt es alle Ausführungen mit und ohne Zugbeeinflussung.

Abb. 21. Überland-Leitungsmast in N-Größe.



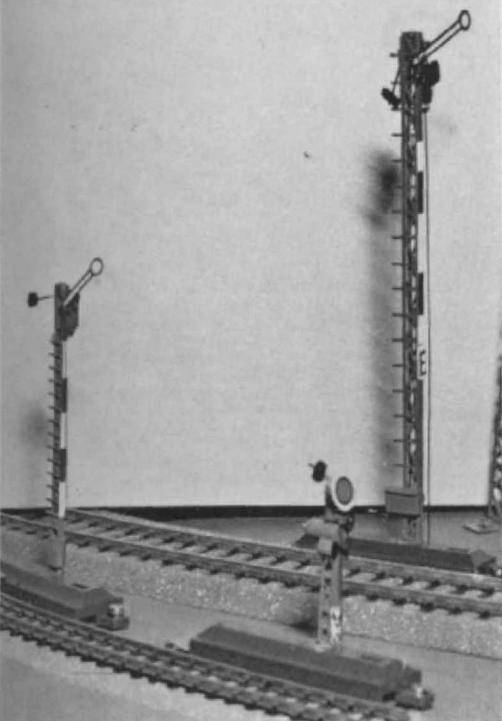


Abb. 22. Das endgültige Form-Hauptsignal H0 und das gleiche (sowie ein Varsignal) in N-Größe (1 : 160).

Abb. 25 (rechts unten). Ein netter Einfall und äußerst nützlich sind die Kennzeichnungstüllen! In der Praxis wird es gut sein, diese Tüllen mit einem Tropfen Klebstoff etwas zu arretieren, damit sie nicht das ganze Kabel entlang rutschen oder einem stets den unbeschrifteten „Rücken“ zudrehen.

#### H0 + N:

Bei dem allgemeinen Elektro-Zubehör gibt es jetzt Vierkant-Stecker, die eigentlich ein kleiner Messerschlagler sind. Sie haben nämlich an den Seiten gegenüberliegend Nut und Feder und lassen sich somit zu beliebig großen Mehrfachsteckern kombinieren. Sie werden ebenso wie die dazu passenden Muffen in neun verschiedenen Farben geliefert, so daß das erwähnte Zusammenstellen von Vielfachsteckern und Steckerleisten noch weiter vereinfacht wird.

Um in ein manchmal leider nicht zu vermeidendes Verdrahtungsgewirr etwas Ordnung bringen zu können, sind sog. Kennzeichnungstüllen erhältlich. Hierbei handelt es sich um ca. 10 mm lange gelbe Kunststoffröhrchen mit schwarzen Buchstaben und Ziffern, die vor dem Verlöten einfach auf das jeweilige Drahtende aufgeschoben werden.

Ebenso sind noch diverse Steuerleitungen (2-10 fach) mit grauem Außenmantel, Einfach- und Zwillingslitzen, sowie ein Kabelhalter für bis zu 36 Drähte und ein Beleuchtungssockel mit transparenter Lichtabschirmung zu erwähnen.

Mit einer neuartigen Klemmbefestigung, die nur auf das Gehäuse aufgeschoben zu werden braucht und gleichzeitig den Masseanschluß darstellt, werden noch ein Einbau-Drucktaster und ein Einbau-Druckschalter für Gleisbild-Stellpulte angeboten.

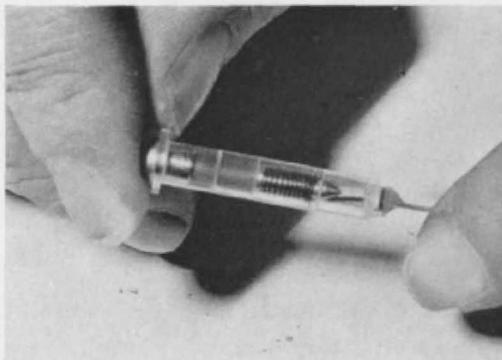


Abb. 23. Hier an einem durchsichtigen Stück demonstriert: das Konstruktionsprinzip eines der Einbau-Drucktaster. Auf Grund der Keilspitze funktioniert der Taster bereits beim leisesten Druck.

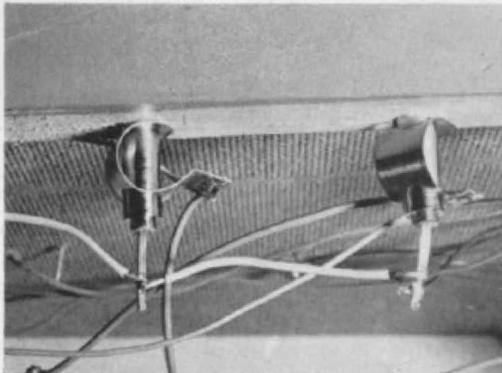


Abb. 24. Mit Hilfe solcher neuartiger Klemmbefestigungen (Klipse), die von unten aufgeschoben werden, werden die eingebauten Taster arretiert; sie sitzen unverrückbar fest. (▼ Abb. 25)

