

DM 3.50

J 21282 E

52 Red.  
70. 11. 1975

# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

**26. INTERNAT.  
SPIELWAREN-  
FACHMESSE  
NÜRNBERG**  
1. Teil A-L



**MIBA**

MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

27. JAHRGANG  
MÄRZ 1975

**3**



# Die Modellbahn-Neuheiten

der XXVI. Internationalen Spielwaren-Fachmesse Nürnberg

Die 2. Hälfte des Messeberichts – nochmals 72 Seiten mit weiteren 135 Abb. – erscheint in ca. 8 Tagen.

**Das Titelbild** zeigt auf einen Blick drei markante Fahrzeug-Neuheiten der diesjährigen Messe (v. l. n. r.): die „24“ von Fleischmann, den Märklin-„Schienenzepp“ und die „151“ von Röwa in Türkis/Beige (stellvertretend für mehrere „151“ in drei Spurweiten); gleichzeitig symbolisiert diese Aufnahme rund 50 Jahre Eisenbahngeschichte.

## Nürnberg '75: Tendenzen

Die 26. Spielwarenmesse ist vorbei – was hat sie dem Modellbahner gebracht, was gilt es hervorzuheben? Nach dem „Preis-Schock“ des letzten Jahres wird mancher mit Bangen die diesjährige Entwicklung erwartet haben. Gemessen an den überdurchschnittlichen Preiserhöhungen im Vorjahr ist der jetzige Anstieg von durchschnittlich 6–8 % noch vergleichsweise mild. Der Umsatz soll 1974 – nach Aussage der größeren Hersteller – trotz der Teuerung zufriedenstellend oder gar ansteigend gewesen sein. Dennoch wird sich wohl das Interesse der Modellbahn-Käufer in nächster Zeit verstärkt jenen Firmen zuwenden, die durch ausgedehnte preisgünstige Erzeugnisse oder durch eine stabile Preispolitik das ohnehin arg strapazierte Budget nicht allzusehr belasten. Ansonsten sind hinsichtlich des Neuheiten-Angebots bzw. der Sortimentsgestaltung fünf Tendenzen festzustellen:

1. Die Elektronik ist weiter im Vormarsch; zu bereits vorhandenen elektronischen Mehrzug- oder Blocksyste-men erschienen Ausbau- und Ergänzungsteile (wobei besonders der langwartete e.m.s.-Baustein von Trix zu erwähnen ist); daneben wurden neue Blocksysteme auf elektronischer Basis von verschiedenen Herstellern vorgestellt. Das führt gleich zu „Tendenz zwei“:

2. Noch deutlicher als bei früheren Messen zeigte sich diesmal, daß zumindest die großen Firmen versuchen, ihr Haus-Sortiment so komplett wie möglich zu gestalten – auch wenn die entsprechenden Artikel genauso oder ähnlich bereits von anderen Firmen erhältlich sind. Das gilt z. B. für das neue Blocksystem von Fleischmann (das sich allerdings durch seine konventionelle Relais-technik von der „Elektronik-Konkurrenz“ unterscheidet); mehr noch zeigt sich diese Entwicklung an den Fahrzeugmodellen. Hier scheint z. B. die neue DB-Ellok der BR 151 geradezu ein „Muß“ zu sein; sie tauchte in H0 und N zweimal, in Z einmal auf; mindestens ein weiteres Modell ist für nächstes Jahr zu erwarten. Ähnliches ist für die nächste Zukunft zu „befürchten“ (aus der Sicht des Modellbahners), falls die DB die neue Schnellzug-Ellok der BR 111 endgültig in Serie gehen läßt. Ausgesprochen „in“ und gleichfalls bei mehreren Firmen zu finden sind heuer auch die Kranwagen. Diese Komplettierungstendenz ist wahrscheinlich der auch vom Bundeskartellamt forcierten Belebung des marktwirtschaftlichen Wettbewerbs zuzuschreiben, die in diesem Fall leider auf dem Rücken der Modellbahner ausgegossen wird.

3. Dennoch ist das Neuheiten-Angebot wider Erwarten umfangreich, lediglich bei den Triebfahrzeugen ist ein gewisses „Kurztreten“ festzustellen; dies ist jedoch nicht weiter verwunderlich, da

„massenwirksame“ Vorbilder allmählich rar werden. Zum guten Glück (für die Hersteller) verhilft die DB mit der nunmehr offiziellen Türkis/Beige-Farbgebung jedenfalls zu einer optischen Ausdehnung des Fahrzeug-Angebots in den Neuheiten-Prospekten.

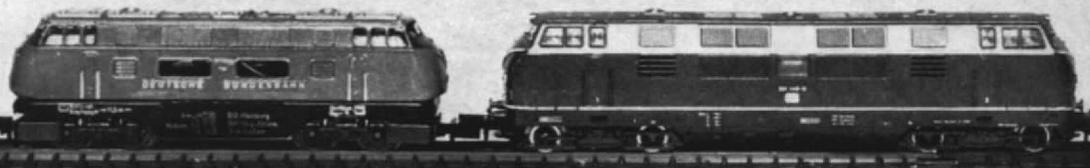
4. Die allgemeine Nostalgie-Wellen macht sich auch bei den Modellbahnen immer mehr breit; richtiger gesagt, hat sie bei unserem Hobby schon lange Fuß gefaßt, da die meisten Modellbahner mit ihrem „Oldtime-Hang“ schon seit langen, langen Jahren „nostalgisch“ sind und auf dem „Stechenpferd“-Sektor durchaus als „Vorreiter“ dieser Strömung bezeichnet werden können! Ausdruck dieses Trends ist wohl auch das Schienenzepp-Modell von Märklin, das jedoch vom Design her durchaus auch zu den modernen Modellen paßt. Die Kleinserien-Hersteller haben sich verstärkt den „alten Preußen“ verschrieben; in die G 4 tauchte zweimal auf, ebenso die P 4; von der ein drittes Modell nebst anderen preußischen Loks der Jahrhundertwende bereits angekündigt ist. Diese ausgesprochenen Länderbahn-Loks sind indes wohl eher für die Vitrinen der Fahrzeugsammler bestimmt; denn die realistische und stillichere Gestaltung einer Anlage der Länderbahn-Epoche dürfte aufgrund des fehlenden spezifischen Zubehörs (Signale, Einrichtungen, Kfz.-Modelle, Figuren etc.) wenigen Spezialisten vorbehalten bleiben. Bei Gebäuden usw. verhält es sich etwas anders, denn hier geht das Angebot schon seit geraumer Zeit „quer durch die Epochen“. Zu den „alten“ Lokschuppen, Stellwerken, Empfangsgebäuden, Häusern etc. sind auch diesmal wieder einige „Bonbons“ hinzugekommen. Ansonsten liegt das Schwergewicht wieder auf der bewährten (und beliebten) Fachwerk/Patrizier-Linie. A propos Gebäude:

5. Ob das auf dieser Messe unverhältnismäßig große Angebot an Bauten und Bausätzen zur L.G.B. der tatsächlichen Nachfrage entspricht, wagen wir zu bezweifeln, zumal sich die Bahnbauten vom architektonischen Stil her kaum unterscheiden, dem Käufer also wenig Alternativen bleiben. Was „Versuchsballon“ war und was nicht, wird sich spätestens an der nächsten Messe herausstellen.

Mit diesem Überblick über die wichtigsten Tendenzen sei es für heute getan; hinzuzufügen ist lediglich noch die traditionelle Bemerkung, daß die Reihenfolge der Firmen in der Berichterstattung keine Wertung darstellt, sondern – von umbruchsbedingten Änderungen abgesehen – annähernd alphabetisch ist. Bei der Lektüre unserer Messehefte wünschen wir Ihnen viel Spaß und Entspannung; und falls Sie der „Messe-Service“ der MIBA interessiert: Wir haben auch diesmal wieder über 30 Filme verknüpft und aus den mehr als 1000 eigenen Aufnahmen rund 260 für diese Messehefte ausgewählt.

mm/WeWaW





**N** Abb. 1. 15 Jahre Arnold-N-Bahn! Welch' ein Unterschied zwischen der Pseudo-V 200 des Jahres 1960 (links) und dem maßstabsgenauen 1:160-Modell der BR 221 von heute — deutlicher kann die Entwicklung vom Spielzeug zur echten Modellbahn wohl kaum demonstriert werden.

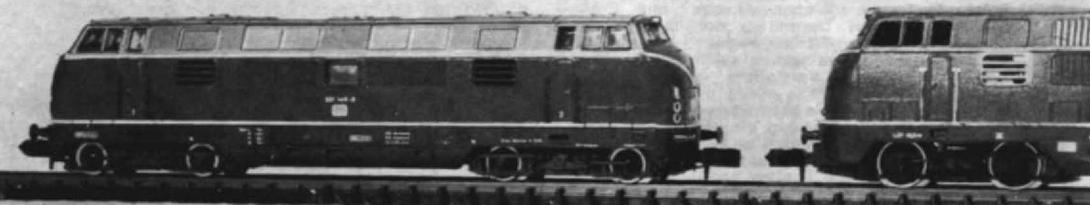
## K. ARNOLD & CO. KG · 85 NÜRNBERG

**N:** Haben Sie gewußt — daß Arnold's N-Bahn heuer bereits 15 Jahre alt geworden ist? Zu diesem Jubiläum hat sich „der Pionier der N-Spur“ wieder einige recht interessante Neuheiten einfallen lassen. Welchen Fortschritt die Arnold-Bahn in dieser Zeit gemacht hat und wie sie sich vom „Juniorenspielzeug“ zu einer vollwertigen Modellbahn entwickelt hat, demonstriert wohl am besten die Triebfahrzeug-Neuheit dieses Jahres: das Modell der Diesellok 221 (V 200<sup>1</sup>), das mit dem „Spielzeug“ des Jahres 1960 nichts mehr gemeinsam hat (Bild). Das genau maßstäbliche und sehr exakt detaillierte Modell erhält übrigens die Simplex-Rangierkupplung (s. MIBA 3/73).

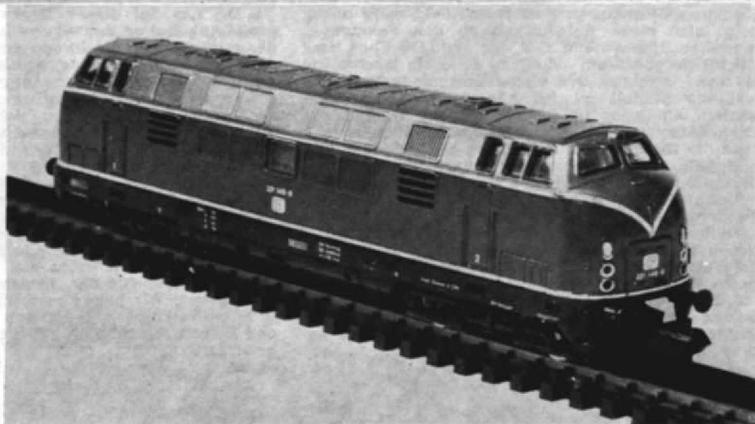
Die N-Bahner dürfen sich — im Sinne unseres „Plädoyers“ in Heft 1/74 — freuen; ihnen stehen jetzt immerhin schon zwei Versionen der Universallok BR 41 zur Verfügung, denn erwartungsgemäß bringt Arnold heuer das Modell auch mit Witte-Windleitblechen und DB-Beschriftung (Bild).

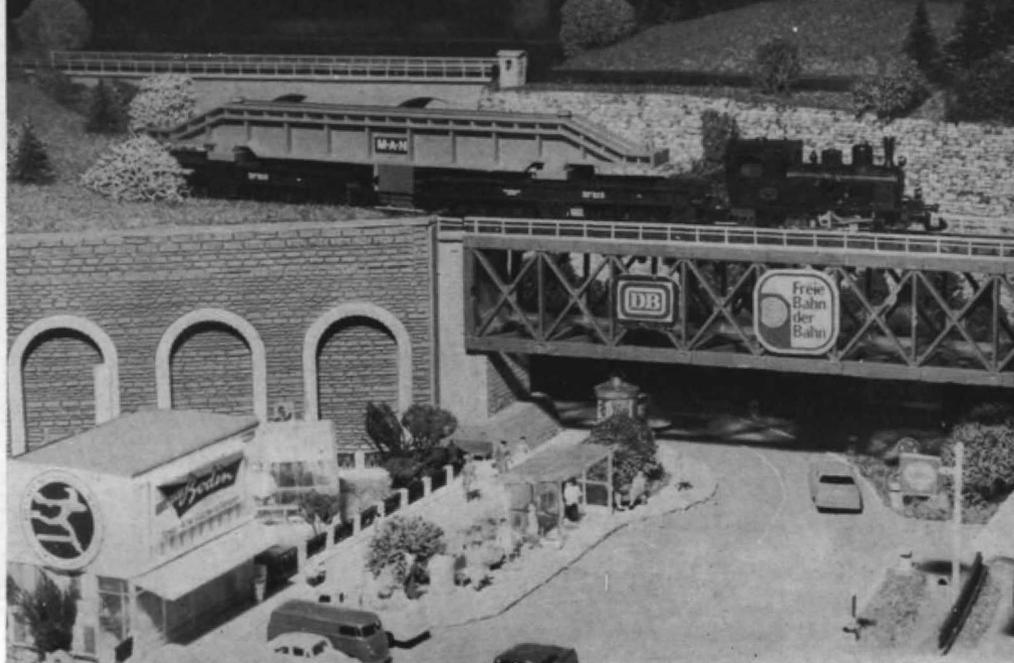
Nicht völlig neu aufgelegt, sondern nur überarbeitet wurde das Modell der Bo-Elokk E 69, die jetzt mit verbessertem Fahrwerk (Bild) und Gehäuse als rote 169 erschien. Lediglich eine Simplex-Kupplung „verpaßt“ bekam dagegen die kleine Bn2-Dampflokk, an der ansonsten nichts verändert wurde. Außerdem sind noch zwei Umlackierungen zu vermerken: die V 218 im hochaktuellen Türkis/Beige (nebst den passenden A-, B- und Gepäckwagen) und die letztjährig erschienene TEE-Elokk Re 4/411 der SBB, die nunmehr auch in normalem Grün zu haben ist.

Eine echte Wagenneuheit, die freudig aufgenommen werden dürfte: der zweifarbige Halb-Speisewagen vom Typ AWRüm (Bild), der die Bildung kürzerer D-Züge mit maßstäblich langen Wagen ermöglicht, da ein Extra-Speisewagen eingespart wird. Ansonsten entspricht das Modell den bekannten 16,5 cm-Wagen, die übrigens im Laufe der letzten zwei Jahre „stillschweigend“ verbessert



**N** Abb. 2 u. 3. Nochmals das Modell der maßstäblichen BR 221 (auf Abb. 2 im Vergleich mit ihrer bezüglich Maßstabstreue nicht ganz befriedigenden Vorgängerin). Neben dem verbesserten „Finish“ fällt vor allem der nunmehr richtige Raddurchmesser von 5,8 mm (früher 7,5 mm) auf. LÜP = 11,5 cm.





**N** Abb. 4. Zwei Neuheiten auf einem Blick: der zweiteilige Schwerlastwagen mit Brückenträger-Ladung (s. auch Abb. 19) und der nunmehr mit Simplex-Kupplung versehene „Benjamin“ unter den Arnold-Loks, die Bn2.

wurden: Alle Wagen haben jetzt – vorbildgetreu – schmalere Drehgestelle, da die früher 16,6 mm langen Achsen nunmehr generell durch 14,5 mm-Achsen ersetzt werden.

Das „traditionelle“ Funktionsmodell bei den Güterwagen-Neuheiten von Arnold ist diesmal ein schwerer Brocken: ein insgesamt 18,6 cm langer Schwerlastwagen (Bild), dessen zwei Tragwagen mit je 6 Achsen durch das Brückenträger-Ladegut verbunden sind. Dieses ist abnehmbar und läßt sich z. B. als Behelfsbrücke auch in die Anlage einbauen (Abb. 19).

Nicht neu, sondern nur um eine Dekor-Variante vermehrt, ist der zweilachsige grüne Kesselwagen mit BP-Emblem.

Das Schlußlicht des diesjährigen Wagensortiments bildet ein solches: der Schlußlicht-Einsatz (Bild), der unter den im Vorjahr erschienenen Innenbeleuchtungs-Stab gesetzt wird, dessen Licht „anzapft“ und dieses über Lichtleitfasern mit roten Enden zum Wagenende leitet.

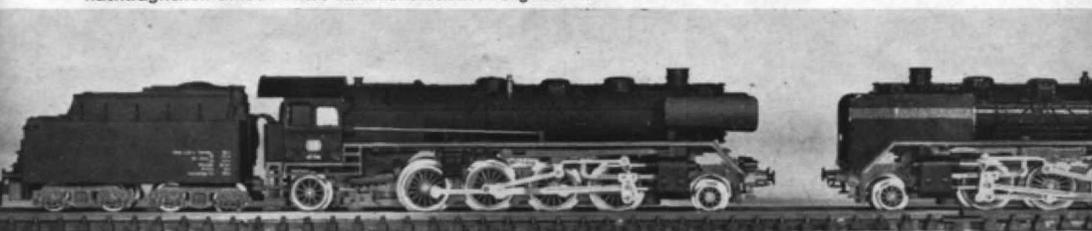
A propos Lichtleitfasern: Erst deren „Entdeckung“ für die Belange der Modellbahn (s. unseren aus-

föhrlichen Artikel in Heft 1/72) ist es zuzuschreiben, daß die N-Signale nicht nur sehr zierlich und fast maßstäblich ausgeführt werden können, sondern auch störende Kabel u. dgl. entfallen (Bild). Und um die Sache noch mehr zu vereinfachen, haben die findigen Arnold-Konstrukteure die Signale so ausgeführt, daß sie einfach von oben durch eine Bohrung der Anlagenplatte in einen Halter gesteckt werden (dessen endgültige Form allerdings noch nicht feststeht und daher von uns nicht auf den Film gebannt wurde), wodurch der genaue Sitz der Lichtleitkabel-Enden vor den Birnchen gewährleistet ist und keinerlei Anpassungen von Seiten des Käufers erforderlich sind (s. Abb. 10).

An sonstigem Elektrozubehör sind noch das neue Relais (Bild) und ein Rangierschalter für Simplex-Lokomotiven zu erwähnen (Bild). Im Gleissortiment erschien eine 15°-Kreuzung mit Stromkreislösung der kreuzenden Gleisstränge (Bild).

Eine der u. E. schönsten Arnold-Neuheiten dieses Jahres war beim Zubehör zu entdecken: der Brückenportal-Bausatz, mit dem sich die typischen „wilhelminischen“ Brückenköpfe nachbauen lassen,

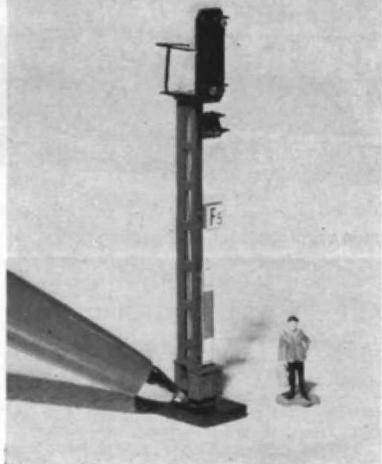
**N** Abb. 5. Die BR 41 (rechts mit den großen Reichsbahn-Windleitblechen) gibt es jetzt auch in DB-Version mit Witte-Windleitblechen und entsprechender Beschriftung (links). Das Modell ist für den nachträglichen Einbau eines Rauchentwicklers vorgesehen.





**N** Abb. 6 u. 7. Zwei Arnold-Motive mit den neuen Brückenportalen, die hier farblich nachbehandelt worden sind (unbehandelte Ausführung s. Abb. 11). Ein Bausatz enthält jeweils 4 Türme und 2 Doppelbrückentore; diese weisen eine Sollbruchstelle auf, damit die Portale wahlweise zweigleisig (unten) oder eingleisig (oben) gebaut werden können.





**N** Abb. 8. Ein Lichtsignal in Originalgröße; es ist aus optischen Anpassungsgründen nicht ganz genau maßstäblich, sondern insgesamt 50 mm hoch und das Signalschild mißt 4,8 x 11,5 mm.



**N** Abb. 9. Drei in die Anlage eingebaute Lichtsignale. Aus WiWeW's „Dämmerlicht“-Aufnahme geht hervor, wie wohlproportioniert und „lichtintensiv“ die Lichtsignale — trotz der winzigen Austrittsöffnungen der Lichtleitkabel — sind.

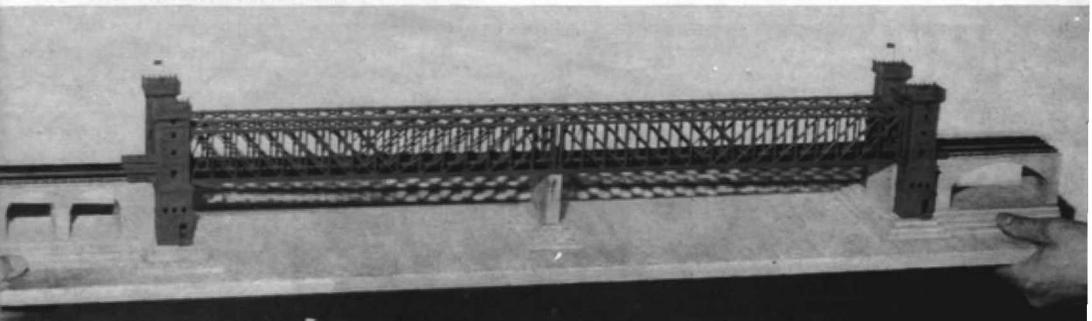
wie sie im vorigen Jahrhundert an zahlreichen Eisenbahnbrücken zu finden waren und z. T. heute noch vorhanden sind (Bild). Ein Bausatz enthält vier Türme und zwei doppelgleisige Portale, ermöglicht also den beidseitigen Abschluß einer doppelgleisigen Brücke; eine Sollbruchstelle in den Portalen gestattet auch den Bau eines eingleisigen Portals. Die Portale sind werkseitig ziegelrot eingefärbt, können aber mit Humbrol-Mattfarben o. ä. nachbehandelt werden, wobei besonders eine farbliche Absetzung der Zinnen und Laibungen recht wirkungsvoll ist (s. Abb. 7). Außerdem kann ein findiger Bastler die Türme auch einzeln als Aussichtsturm o. ä. verwenden.

**Z-I:** Wie beim letztjährigen Erscheinen des AEB-Systems angekündigt, sind heuer die passenden Signalbausteine erschienen. Diese sind allerdings nicht, wie ursprünglich vorgesehen, auf die Blockbausteine aufsteckbar, und zwar im Interesse einer größeren Mobilität und Geldersparnis: Ansonsten hätten nämlich auf jeden Blockbaustein 3 Signalbausteine gehört, obwohl ja nicht bei jedem Block ein Signal gebraucht wird, so z. B. in Tunnels, bei Bahnhofsein- und -ausfahrten u. dgl. Die

**N** Abb. 10. Eines der neuen Lichtsignale samt Steckssockel, an dessen unterem Ende hier noch die Lichtleitkabel zu erkennen sind, die bei der endgültigen Ausführung jedoch exakt fixiert sein werden, um im unterseitigen Lampenhalter genau auf die Birnchen zu treffen.

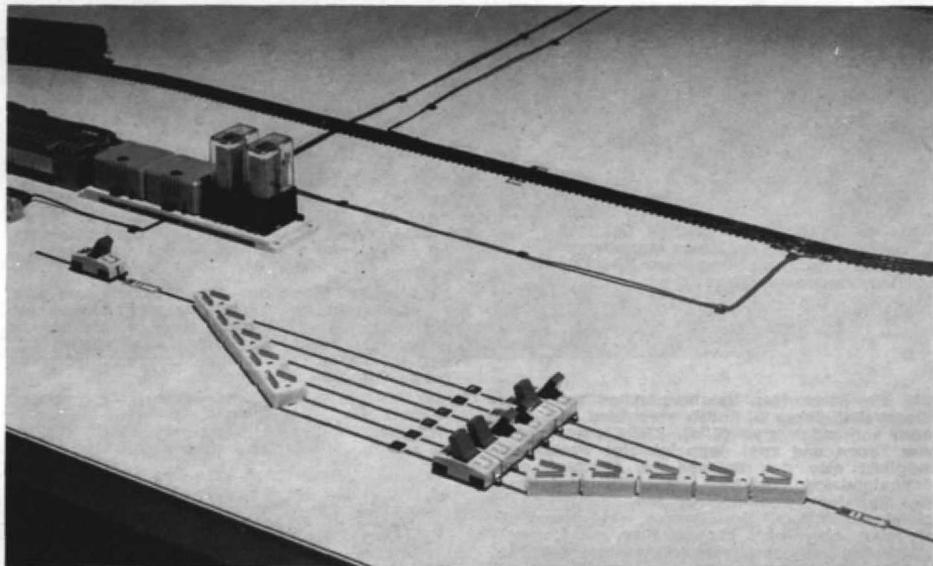


**N** Abb. 11. Ein solch' imposantes Brückenbauwerk kann aus vier Arnold-Kastenbrücken und den neuen Portalen entstehen.



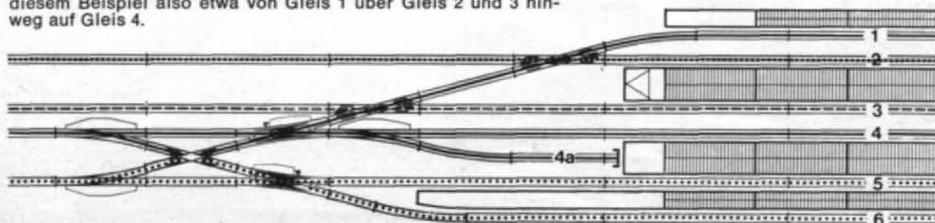


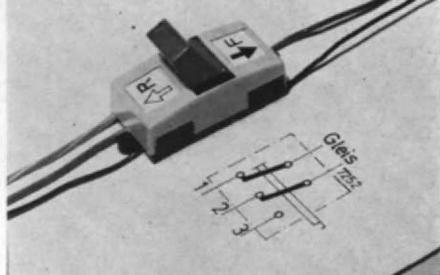
**N** Abb. 12. Der 16,5 cm lange Halbspeisewagen in der bekannten weinrot/blauen Farbgebung.



**Z-I** Abb. 13. Mit dieser elektronischen Überwachung eines verdeckten Abstellbahnhofs verwirklichte Arnold eine MIBA-Anregung und demonstrierte gleichzeitig die vielseitige Verwendungsmöglichkeit der Block- und Signalbausteine. Der 6-gleisige Schattenbahnhof liegt in einem in 6 Blockstrecken unterteilten Gleisoval, zu dessen Sicherung zwei Blockbausteine (ganz links) erforderlich sind. Der Selbstblock-Verkehr auf der Strecke läuft automatisch ab; vor der Bahnhofs-einfahrt ist ein Schalter als Einfahrtssperre vorgesehen, ebenso hat jedes Abstellgleis einen Ausfahrtschalter. Ein- und Ausfahrten in die bzw. aus den Gleisen werden über die Gleisbild-Weichenschalter und die Arnold-Stopweichen gesteuert. Die Belegung der Gleise durch abgestellte Züge wird überwacht und optisch ins Gleisbildstellpult zurückgemeldet (die kleinen Lämpchen vor den Schaltern). Eine Einfahrt kann nur in nichtbesetzte Gleise erfolgen; eine Ausfahrt nur, wenn der davorliegende Blockabschnitt frei ist. Die Weichenstraßen der Ein- und Ausfahrt werden elektronisch wie ein Block überwacht und sind bei der Durchfahrt von Zügen verriegelt, d. h. eine Weichenbetätigung unter dem fahrenden Zug ist – vorbildgetreu – ausgeschlossen. Dieser Effekt wird durch die Kombinationsschaltung von Block-, Signalbausteinen und Relais (ganz rechts) erreicht. Sicherer geht's nimmer! Diese und weitere Schaltbeispiele sind in der neuen Arnold-Broschüre „Electronic“ genauestens beschrieben.

**N** Abb. 14. Demonstrationsbeispiel für die neue 15°-Kreuzung (hier in den Gleisen 2 und 3 „eingebaut“). Aufgrund der elektrischen Trennung der sich kreuzenden Gleisstränge – im Gegensatz zur Dkw (Gleis 3 und 5) und zur 30°-Kreuzung (zwischen Gleis 4 und 5) – können ohne jede weitere Abisolierung Fahrten über „feindliche“ Stromkreise durchgeführt werden, in diesem Beispiel also etwa von Gleis 1 über Gleis 2 und 3 hinweg auf Gleis 4.



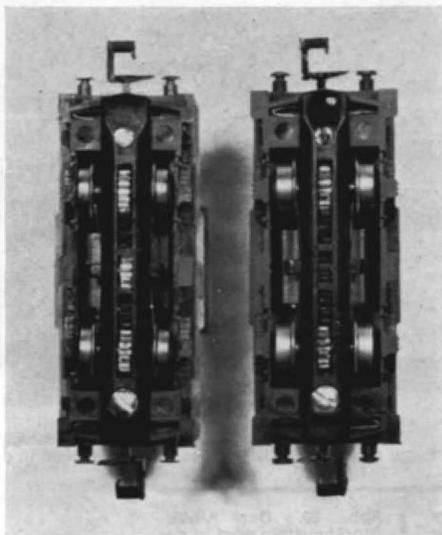


**N** Abb. 15. Dieser „bedienungserleichternde“ Zusatz-Schalter für die Simplex-Kupplung wird zwischen den Halbwellen-Anschluß des Fahrpults 0709 und das Gleis geschaltet. Beim Umlagen auf Stellung R = Rangier-Rückwärtsfahrt wird der Fahrstrom umgepolt und zugleich die Halbwelle eingeschaltet, worauf die Lok (z. B. beim Lokwechsel) im „Kriechgang“ rückwärts fährt, um abzukuppeln. Wird anschließend wieder auf F = Fahren geschaltet, fährt die Lok „solo“ und wieder auf Vollwelle mit der zuvor am Fahrpult eingestellten Geschwindigkeit vorwärts weiter.

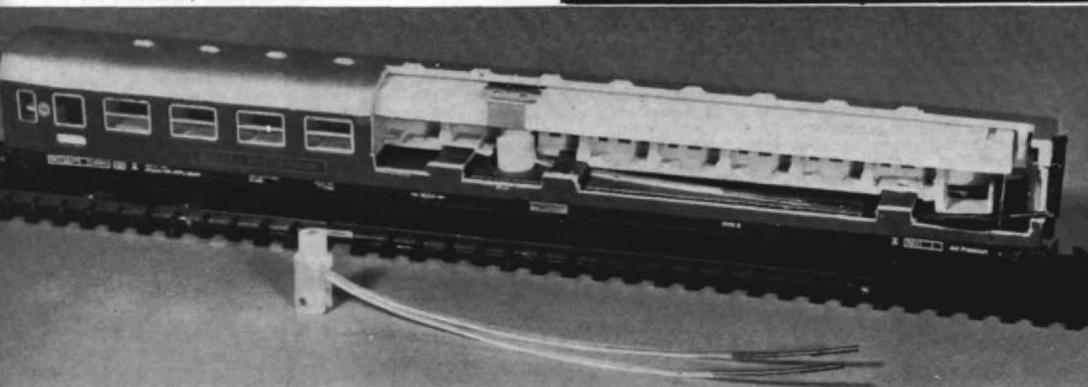
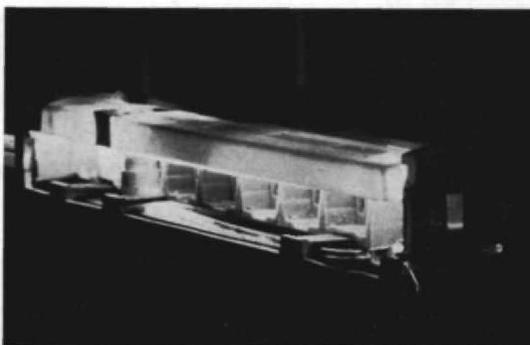
nunmehrigen Signalbausteine, die gemäß der beigefügten Anleitung zu verdrahten sind, gestatten den Anschluß eines Selbstblock-Signals bis 300 mA Dauerlast; für das Schalten von magnetgetriebenen Flügelsignalen mit Endabschaltung können kurzfristig, d. h. während des Schaltvorgangs, doppelt so hohe Strombelastungen zugelassen werden. Wird der Signalbaustein an Wechselstrom angeschlossen, wird pro Blockstrecke ein Vorschaltgleichrichter benötigt. Der Einbau der Signalbausteine erfolgt entweder am Stellpult, wobei besetzte Blockabschnitte durch ein Rotlicht am Baustein angezeigt werden, oder direkt an Ort und Stelle, d. h. beim jeweiligen Signal. In diesem Fall spart man die Strippen zum Signal; außerdem ist bei Arnold eine Rückmeldemöglichkeit vom Signal ins Stellpult mittels Lichtleitkabel in Planung.

Alles in allem: ein recht umfangreiches „Jubiläums-Programm“ mit zahlreichen Bonbons!

**N** Abb. 17 u. 18. Der Leuchtstab zur Innenbeleuchtung wird an der mittigen Glühbirne „angezapft“; über Lichtleitfasern mit rot eingefärbten Enden gelangt das Licht ans Wagenende (auf der „Nachtaufnahme“ rechts eingebaut; der Pfeil deutet auf den hellen Lichtpunkt der freigelegten linken Lichtleitfaser).



**N** Abb. 16. Vergleichende Untersicht der Elok 169 in alter (rechts) und neuer Ausführung, bei der das Fahrwerk aufgrund der jetzt nur noch 2 mm breiten Räder (vorher 2,5) schmaler gehalten ist.



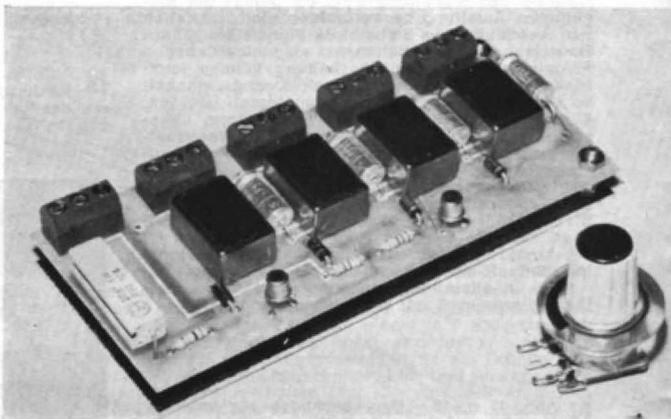


**N** Abb. 19. Die Ladung des Arnold-Schwerlastwagens der Abb. 4 – der Brückenträger – kann auch sehr gut seiner eigentlichen Bestimmung gemäß in die Anlage eingebaut werden.

**Z-I** Abb. 20. Der ARWE-Blockbaustein wird in der endgültigen Form noch ein Gehäuse aufweisen, in das dann auch das Potentiometer mit einbezogen ist (s. Haupttext).

## ARWE- Automation

6744 Kandel  
Am Schwanenweiher 2



**Z-I:** Die Firma ARWE war in diesem Jahr erstmals auf der Messe vertreten und stellte einen Blockbaustein für Gleichstrombahnen vor, mit dem eine Absicherung von insgesamt vier Blockstrecken möglich ist. Wie auch bei den schon bekannten Systemen von Arnold und Philips sind zur Ansteuerung des Bausteins keine besonderen Gleiskontakte erforderlich. Die Verdrahtung ist unkompliziert. Für jede Blockstrecke ist nur ein einziger Anschluß erforderlich, wobei keine Vorwiderstände oder ähnliche zusätzliche Bauteile nötig sind.

Zur Speisung des Bausteins wird Wechselstrom benötigt, wobei entweder der Lichtausgang des Fahrpults oder ein getrennter Trafo verwendet werden können. Da jeder Baustein auch einen gesonderten Fahrtregler besitzt, mit dem – unabhängig vom regulären Fahrpult – die Fahrgeschwindigkeit innerhalb der Blockstrecken eingestellt werden kann, ergibt sich so praktisch ein zweites Fahrpult. Die Steuerung der Signale erfolgt je Block über zwei Wechselstrom führende Signalausgänge (für die Schaltung Rot/Grün), mit denen ohne Zusatz-

elemente auch Weichen geschaltet werden können (Maximalstrom bis ca. 4 Ampere). Für den Fahrstrom ist der Blockbaustein auf eine Belastung bis zu 1,5 Ampere ausgelegt und durch eine interne elektronische Schutzschaltung praktisch kurzschlußfest.

Für ein sicheres Ansprechen der Block-Automatik muß ein Strom von ca. 20 Milliampere fließen. Dies ist bei Loks und beleuchteten Wagen praktisch immer sichergestellt; soll die Automatik aber auch auf unbeleuchtete Wagen ansprechen, so muß in diesen entweder ein getarntes Lämpchen oder (besser) ein Widerstand von ca. 500–600 Ohm/1 Watt untergebracht werden. Vielleicht entschließt sich die Firma ARWE jedoch noch, die Seriengeräte, die etwa ab August in den Handel kommen sollen, mit größerer Empfindlichkeit zu liefern.

Interessant erscheint das ARWE-Blocksystem vor allem auch wegen seines Preises, der für den kompletten Baustein für vier Blockstellen einschließlich der integrierten Signalsteuerung unter DM 100.– liegen soll.