

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



**XIX.
INTERNAT.
SPIELWAREN-
MESSE NÜRNBERG 1968**

1. TEIL (A-L) 2. Teil (L—Z) in ca. 8 Tagen

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

4 BAND XX
18. 3. 1968

J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM

Die 2. Hälfte des Messeberichtes — Heft 5/XX — (nochmals 64 Seiten mit weiteren 143 Abbildungen!) folgt in ca. 8 Tagen!

Vorwort

Man hätte eigentlich meinen müssen, daß die Modellbahnindustrie auf Grund der durch die Mehrwertsteuer geschaffenen noch etwas unsicheren Wirtschaftsverhältnisse allgemein etwas kürzer treten würde und dafür vielleicht etwas mehr Wert auf einige wenige gute Neuheiten legen würde. Genau das Gegenteil ist der Fall: das Neuheitenangebot war übergroß und zeugt von einem Optimismus, der geradezu erstaunlich ist und zu der Hoffnung berechtigt, daß es mit der Konjunktur wieder aufwärts gehen möge. Gut, ein paar Betriebe sind im verflissenen Jahr bei der Konjunktur-„Talfahrt“ auf der Strecke geblieben oder zumindest wirkten sich die schlechteren Wirtschaftsverhältnisse als Todesstoß aus. „Doch neues Leben blüht aus den Ruinen . . .“: entweder sind die Artikel durch eine neue Firma übernommen worden oder gänzlich neue Firmen mit neuen Ideen füllen die Lücke wieder auf.

Sensationelles gab es auf der Messe nicht zu entdecken, aber einige „Schlager“: die BR 50 mit Kabinentender von Fleischmann (ein langgehegter MIBÄhner-Traum!), die ungemein fein detaillierte T 3 von Trix (womit unser Bauprojekt aus dem Jahre 1961 einen würdigen Abschluß gefunden hat) und die Gar-

ten-Schmalspurbahn im Maßstab 1:22 auf Spur I-Gleisen der (neuen) Modellbahn-Firma Lehmann (die gewiß gar manchen Liebhaber im In- und Ausland finden mag) und die exzellente N-Drehseibe von Arnold mit den wahlweise ansteckbaren Gleisen (auf die die H0-Bahner neidvoll blicken) — um nur ganz wenige Beispiele zu nennen.

Was es sonst alles Neues zu entdecken gab, versucht unser großer Bildbericht in den beiden Heften 4 und 5 darzulegen, wobei wir im Großen und Ganzen wieder alphabetisch vorgegangen sind. Preisvergleiche zwischen bisherigen und MWST-Preisen stellen wir bewußt nicht an, einmal weil uns die Zeit hierzu gar nicht reichte, zum andern um Ihnen nicht ggf. die Laune zu verderben. Daß die Preise allgemein etwas in Bewegung geraten sind, werden Sie sich ja denken können, aber nachdem alles relativ ist, wollen wir uns ganz einfach über das freuen, was uns dieses Jahr wieder an Neuheiten geboten wird und im gegebenen Fall halt 1-2 Schachteln Zigaretten weniger paffen, wodurch diese oder jene Preiserhöhung bestimmt ausgeglichen wird.

In diesem Sinne nun recht viel Vergnügen beim Studium der Bildberichte!
Ihr WeWaW

Bringmann & Jakob OHG – Modell- u. Gestellfabrikation – 3581 Rhünda

Was hat man sich schon den Kopf darüber zerbrochen, wie man eine Modellbahn platzsparend unterbringen kann. Die o. a. Firma hat eine weitere Möglichkeit entdeckt: innerhalb einer Couch! Die Liegen machen einen guten, gediegenen Eindruck und sind in allen möglichen Holzarten und mit allen denkbaren Bezügen lieferbar. Die Polsterung der Liegefläche besteht aus hochwertigem Schaumstoff, die Montageplatte für die Bahn aus einer 6 mm starken Sperrholzplatte, die herausgenommen werden kann. Für die Kabel ist ein besonderer Kabelboden vorhanden.

Zur Aufbewahrung des rollenden Materials dient eine Sitztruhe, die mit Laufrollen ausgestattet ist und die Ausmaße 40 x 40 x 100 cm hat.

Abb. 1. Das ist die besagte Bringmann-Liege.



Das heutige Titelbild: **Die BR 50 mit Kabinentender** — eine der diesjährigen Fleischmann-Neuheiten — sieht von vorn wie von hinten, von oben wie von der Seite faszinierend aus und erfüllt langgehegte Wünsche!

K. ARNOLD & CO. Metallspiel- warenfabrik Nürnberg

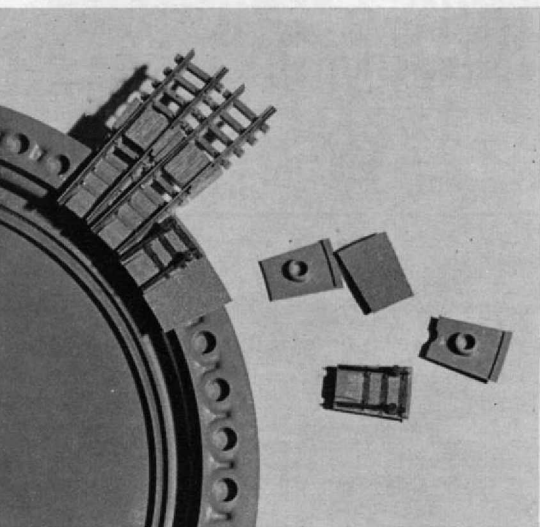


Abb. 2. Konstruktionsdetails der Drehscheibe: aufsteckbare Gleisanschlüsse, Blindsegmente (mehrere zusammenhängende „Beton“-Streifen mit Brechanten) und Gleisstützen (die ebenfalls den Arretierungsnut aufweisen und deshalb jeweils vis-à-vis der Schuppengleise anzuordnen sind).

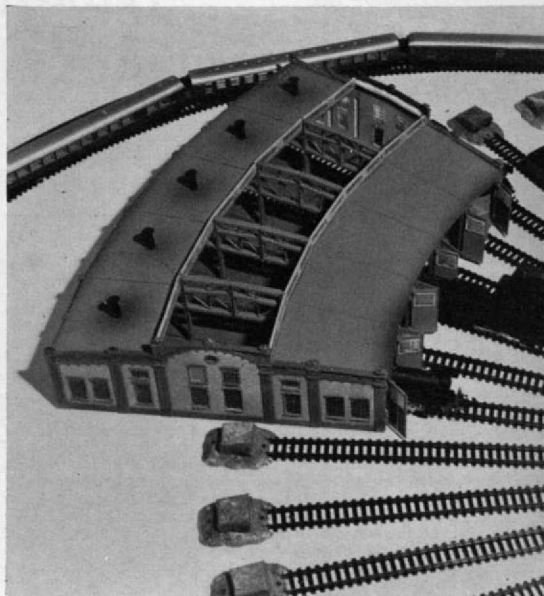
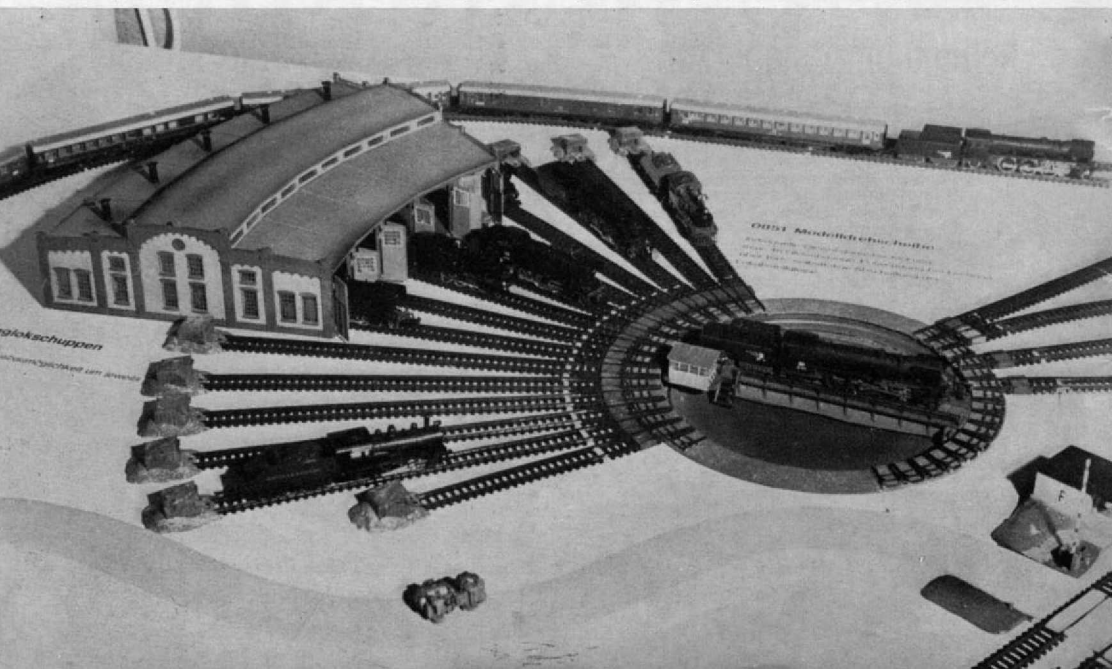


Abb. 3. Deutlich erkennbar im Schuppeninneren: die filigranen Dachträger.

Abb. 4. Totalansicht des Ringlokschuppens samt Drehscheibe. Die Grube ist dunkelgrau gespritzt, der Bohlensteg braun und der Durchmesser der Grube (bzw. die Länge der Brücke) 17 cm. Lieferbar im September.



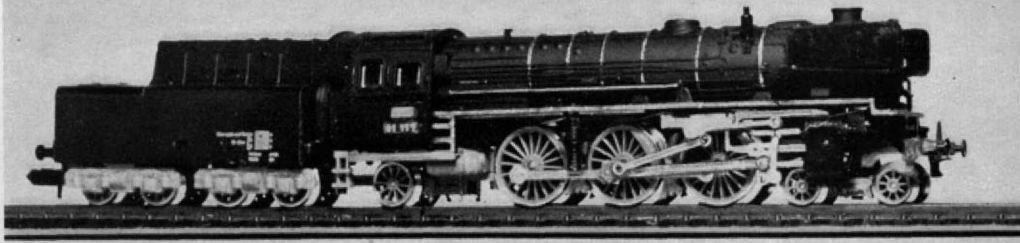


Abb. 5. Das prachtvolle Modell der „01 177“ mit durchbrochenen Rädern, Bremsbacken-Attrappen und Heusinger-Steuerung (jedoch noch mit dem Tender der „23“). Lieferbar im Mai oder Juni 68!

Der Schlager der diesjährigen Arnold-Neuheiten ist u. E. weniger die wundervolle BR 01 (über die es einiges zu sagen gibt!), sondern vielmehr die bestens ausgeklügelte Drehscheibe (mit Ringlokschuppen). Hier wurde das verwirklicht, was wir in Heft 15/67 S. 762 forderten: 7,5°-Gleiswinkel und eine Drehscheibe mit beliebiger Gleisabgangsbestückung! Voilà! Bei der Arnold-Drehscheibe werden unbenutzte Gleisabgänge mit Blindsegmenten abgedeckt (siehe Abb. 4) bzw. die den Schuppenständen gegenüberliegenden Stellen mittels Gleissicherungsstützen abgesichert. Die Gleisanschlüsse werden einfach aufgesetzt und eingedrückt. Die Drehbrücke ist elektrisch angeschlossen und versorgt je nach ihrer Stellung sowohl das Schuppengleis als auch das gegenüberliegende Ausfahr Gleis. Die Arretierung erfolgt durch einen kleinen Schieber, der in eine kleine Vertiefung unter den Anschlußsegmenten einrastet. Beim In-Bewegung-Setzen der Scheibe wird der Schieber elektro-magnetisch zurückgezogen und springt erst wieder vor, wenn der Drucktastenschalter losgelassen wird. Die Scheibe wird also nach Sicht „gefahren“. Infolge der vielzähligen Möglichkeiten (48 Gleisabgänge!) wäre eine Vorwahl-Vorrichtung zu aufwendig und zu kostspielig. Die Polwendung der Drehbrückengleise erfolgt automatisch, sobald die 180°-Drehung vollzogen ist.

Der 5ständige Ringlokschuppen ist ein sehr ansprechendes Modell; er kann beliebig erweitert werden, indem eine Seitenwand entfällt und an diese Stelle ein Dachträger tritt (s. Abb. 3). Daß die Torflügel beweglich sind, braucht wohl nicht betont zu werden.

Genau so gut und praktisch gelöst ist die Bahnschranke, die – obwohl aus 2 getrennten Einheiten bestehend – so gut wie synchron betätigt werden kann. Dank eines neuartigen (geräuschlosen) Langsamlauf-Getriebes senken und heben sich die Schrankenbäume in vorbildgerechtem Tempo. Über ein zusätzliches Kabel kann ein Lötwerk (z. B. Fallert) getätigt werden.

Das bereits erwähnte Modell der BR 01 stellt zweifellos einen Markstein in der Geschichte der N-Modellbauherstellung dar: durchbrochene Speichenräder auf der ganzen Linie, Kesselfeinheiten wie bei einem H0-Modell sowie eine richtiggehende Heusinger-Steuerung in feinsten Ausführung (20 bewegliche Teile!) und sogar Bremsklötze zwischen den Treibrädern (s. Abb. 5).

Daß die übrigen neuen Fahrzeugmodelle in ihrem Schatten etwas verblasen, dürfte verständlich sein, zumal es sich – außer dem Turmtriebwagen VT 93 der DB (s. Abb. 15) – ausschließlich um ausländische Typen handelt: Ellok der Serie 1300 der Niederländischen Staatsbahn (Abb. 21), Ellok der Serie 7100 der SNCF und Ellok der Serie BB 9200 der SNCF (Abb. 16), sämtliche mit federnden Stromabnehmern, automatisch wechselndem Spitzenlicht und Umschalter für Ober- bzw. Unterleitungsbetrieb. Darüber hinaus ist für die bekannte amerikanische Diesellokomotive FP 9 eine motorlose Mitteleinheit herausgekommen.

Die Schnellzugwagen-Freunde können einen weiteren D-Zug mit maßstäblich richtig langen Wagenmodellen (LüP 16,5 cm) in Dienst stellen, bestehend aus B 4 üm-60 (daher mit geradem Dachabschluß und

Abb. 6. Zwei Vertreter des amerikanischen Programms: 2 Old-Timer-Personenwagen (einer mit Gepäckabteil) der Western- und Atlantic-Eisenbahngesellschaft.

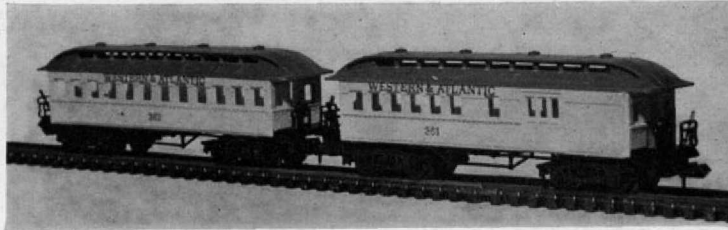


Abb. 7. Klappdeckelwagen und zwei Lorenkippenwagen, die nach beiden Seiten entleerbar sind und in Ruhestellung selbsttätig arretieren.

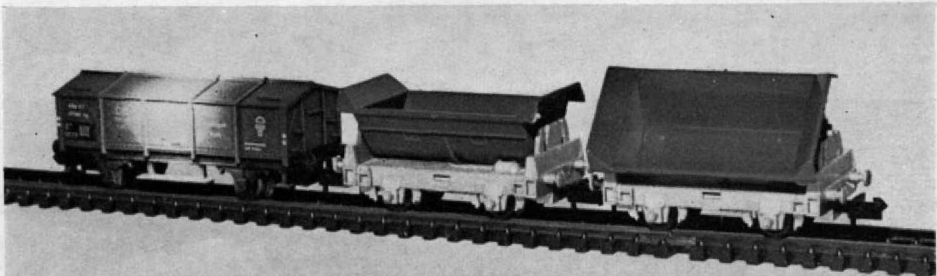




Abb. 8. „Der Fünfte im Bunde“ (der TEE-Wagen): Modell des Rheingoldwagens AD 4 üm mit Aussichtskanzel, Inneneinrichtung und vorbereiteter Beleuchtung. LÜP 16,5 cm. Lieferbar im Sommer.

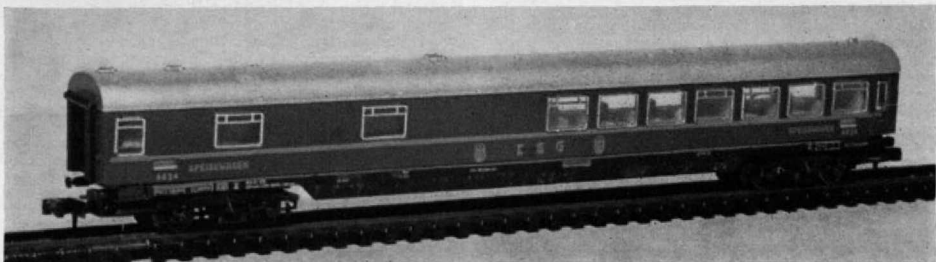
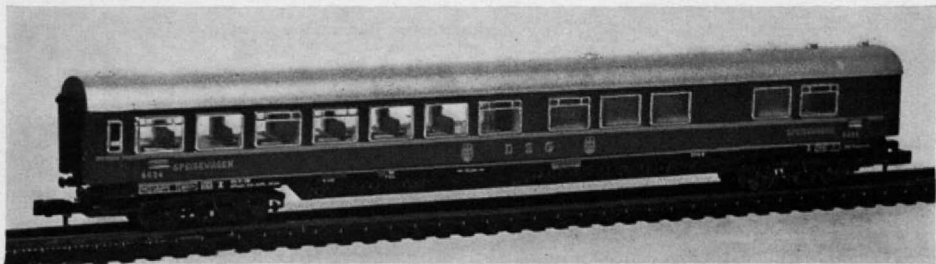


Abb. 9 u. 10. Das Modell des Speisewagens WR 4 üm-60 der DSG, von zwei Seiten betrachtet; mit 16,5 cm LÜP eine genau maßstäbliche Nachbildung des 26,4 m langen Vorbild, und ebenfalls mit Inneneinrichtung versehen.

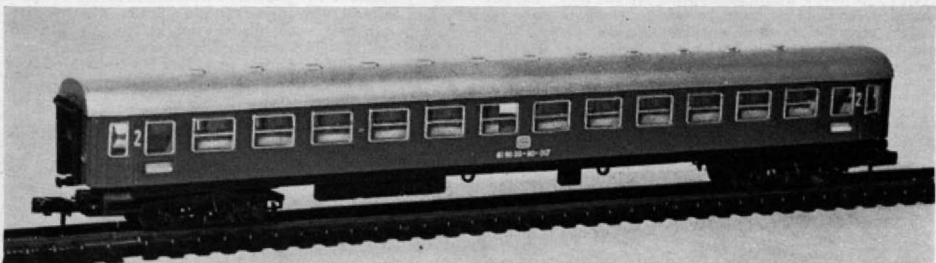


Abb. 11. Schnellzugwagen 2. Klasse, ein Modell des B 4 üm-60 der DB, gleichfalls 16,5 cm lang und bereits mit allerneuester DB-Beschriftung. Ebenfalls mit Inneneinrichtung und wie die übrigen Modelle im Sommer lieferbar.

Abb. 12. Im Verein mit diesem modernen Reisezuggepäckwagen Pw 4 üm-60 läßt sich aus den vor abgebildeten Modellen ein weiterer prachtvoller Schnellzug aus maßstäblich langen Wagen bilden.





Abb. 13. Dieses wundervolle Zirkus-Modell in N-Größe ist fertig leider nicht erhältlich, sondern nur die diversen Zirkus-Wagen (im Frühjahr).

Abb. 14. Auf diesem Bild sind nicht nur der Straßenroller und die Henschel-Zugmaschine neu, sondern auch noch – neben den Zirkus-Wagen – die beiden Unimogs im Mittelgrund.

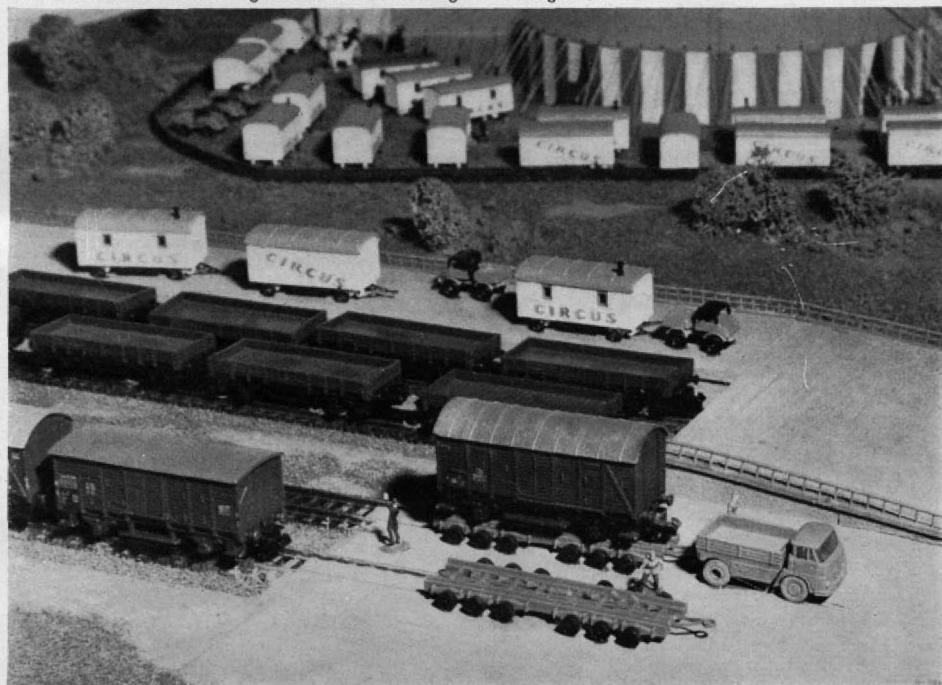
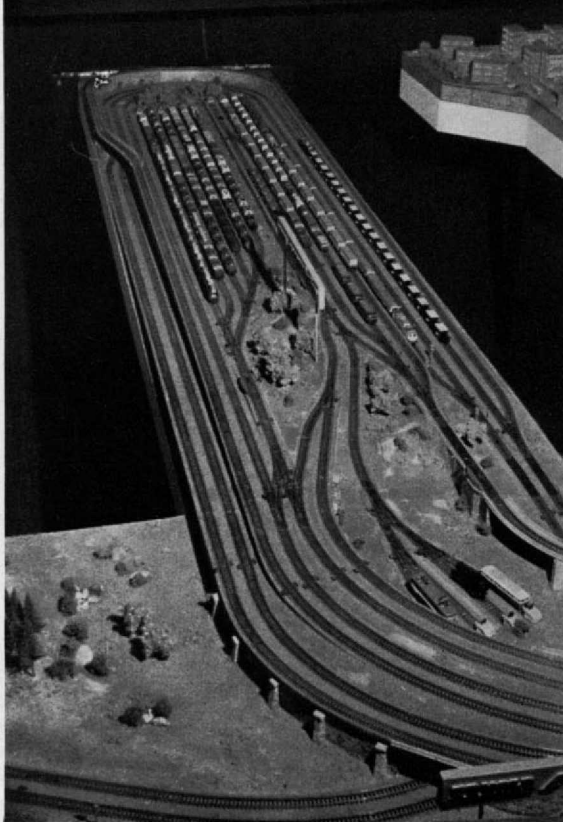




Abb. 15. Turmtriebwagen VT 93 mit beweglicher Arbeitsbühne und Scherenstromabnehmer.



Abb. 16. In ihrem roten Farbkleid mit weißem Streifen schmuck anzusehen: die BB 9200 der SNCF.



Richtungsschildern hinter Glas wie beim Vorbild!), Speisewagen WR 4 üm-60, gleichfalls mit Inneneinrichtung und Gepäckwagen Pw 4 üm mit gewölbtem Rundblickfenster in der Zugführer-Kabine (Abb. 9 bis 12).

Erfreulich, daß die TEE-Garnitur vom letzten Jahr noch durch den Aussichtswagen AD 4 üm ergänzt worden ist, ebenfalls mit Inneneinrichtung (Abb. 8).

Bei den Güterwagen sind als Neuzugänge zu nennen: Klappdeckelwagen, Hochbord- und Lorenkipplwagen (Abb. 7), ein Transcontainer-Flachwagen

(nebst Sattelzugmaschine, s. Abb. 17), ein Holzspezial- sowie ein Rungenwagen mit steckbaren Rungen und abnehmbaren Großkisten.

An Zubehör fielen besonders ins Auge: Straßenroller mit Güterwagen (Abb. 14), Zustellfahrzeuge u. mehrere farbfrohe Zirkus-Wagen (Abb. 13) und die endgültige Ausführung des Betätigungsschalters (mit Rückmeldemöglichkeit) für die DKw (Abbildung im Arnold-Neuheitenprospekt stimmt nicht mehr).

Alles in allem ein Neuheiten-Programm, das sich sehen lassen kann!

Abb. 17. Flachwagen mit abnehmbarem Übersee-Großbehälter, sowie Sattelzugmaschine mit gleichem Behälter. (Auf diese 40- und auch 20 Fuß-Container werden wir in Heft 6 näher eingehen).

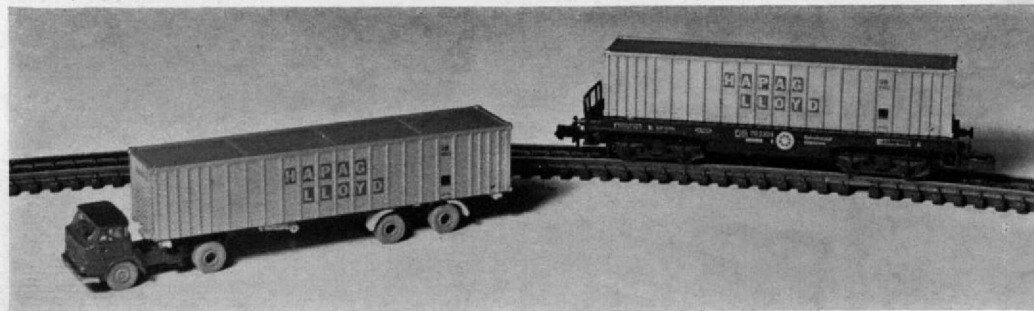
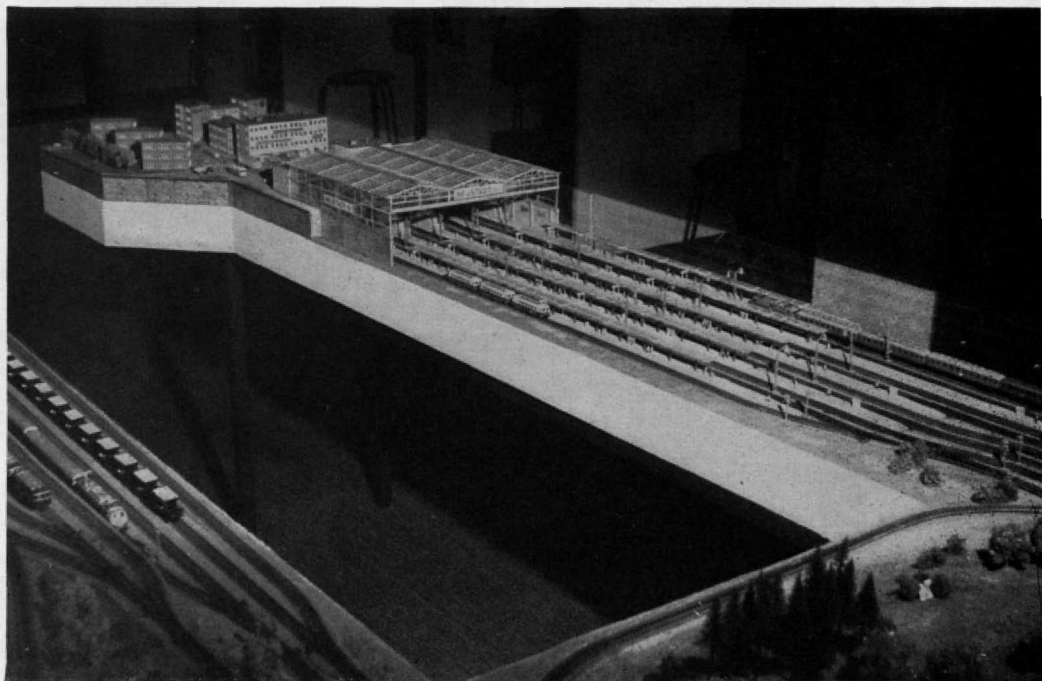


Abb. 18–20. Die diesjährige Ausstellungsanlage (in Zungenform) ist mit der letztjährigen überhaupt nicht zu vergleichen (s. Heft 4 und 6/67) und muß mehr vom verkaufspolitischen Gesichtspunkt her „begutachtet“ werden. Über den besonderen Gag dieser Anlage, den Kopfbahnhof, gibt es in Heft 6 noch eine Kleinigkeit zu sagen. Ansonsten bestand die nur 7 m² große Anlage aus dem besagten Kopfbahnhof, einem Abstellbahnhof (Mittelzunge) und einem Geländeteil (dritte Zunge) und wies 150 m Gleise und 80 Weichen auf!



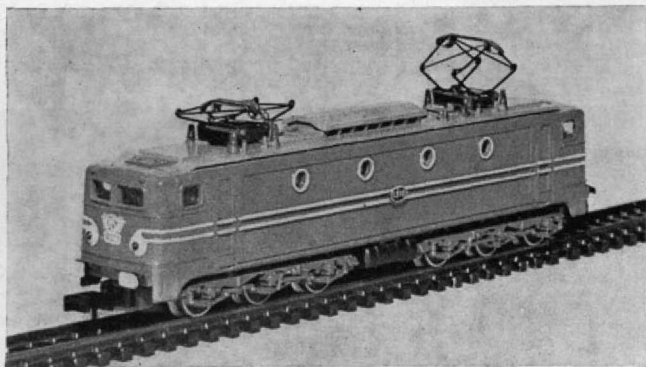


Abb. 21. Was werden sich die holländischen N-Bahner über diese blaue Ellok freuen und daß sie bereits im März in Holland ausgeliefert wird!

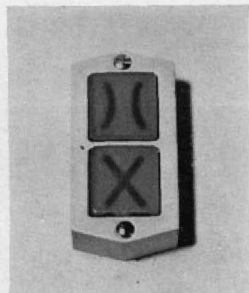


Abb. 22. Die endgültige Ausführung des Betätigungsschalters für die DKw. Richtungsausleuchtung (Bogenfahrten bzw. Kreuzung) mittels zweier Lämpchen.

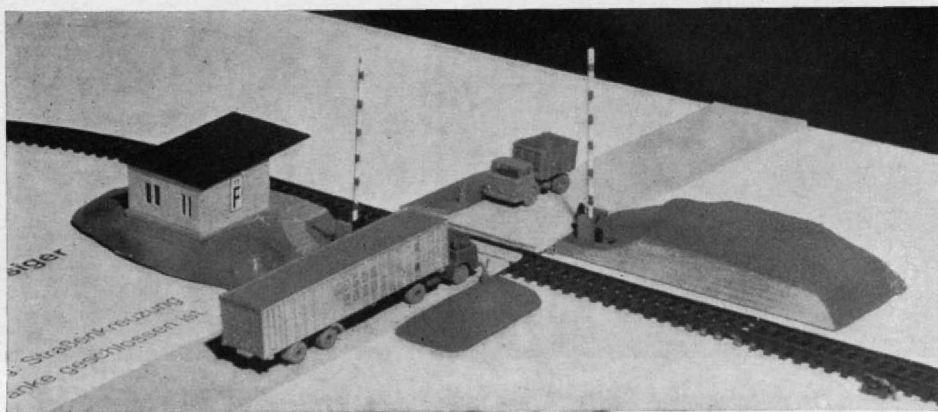


Abb. 23. Die 2 Einheiten der elektro-magnetischen Bahnschranke mit den zierlichen Schrankenbäumen (lieferbar im Sommer). Auf der Straße: Sattelzugmaschine mit 40 Fuß-Container sowie Zustellfahrzeug mit abnehmbarem Behälter vom „Von-Haus-zu-Haus-Verkehr“.

Brawa

Abb. 24. Klein, aber unbedingt erforderlich, wenn man es mit der Nachbildung des großen Vorbilds ernst meint: das komplette H0-Signal- und Kennzeichen-Sortiment von Brawa.

