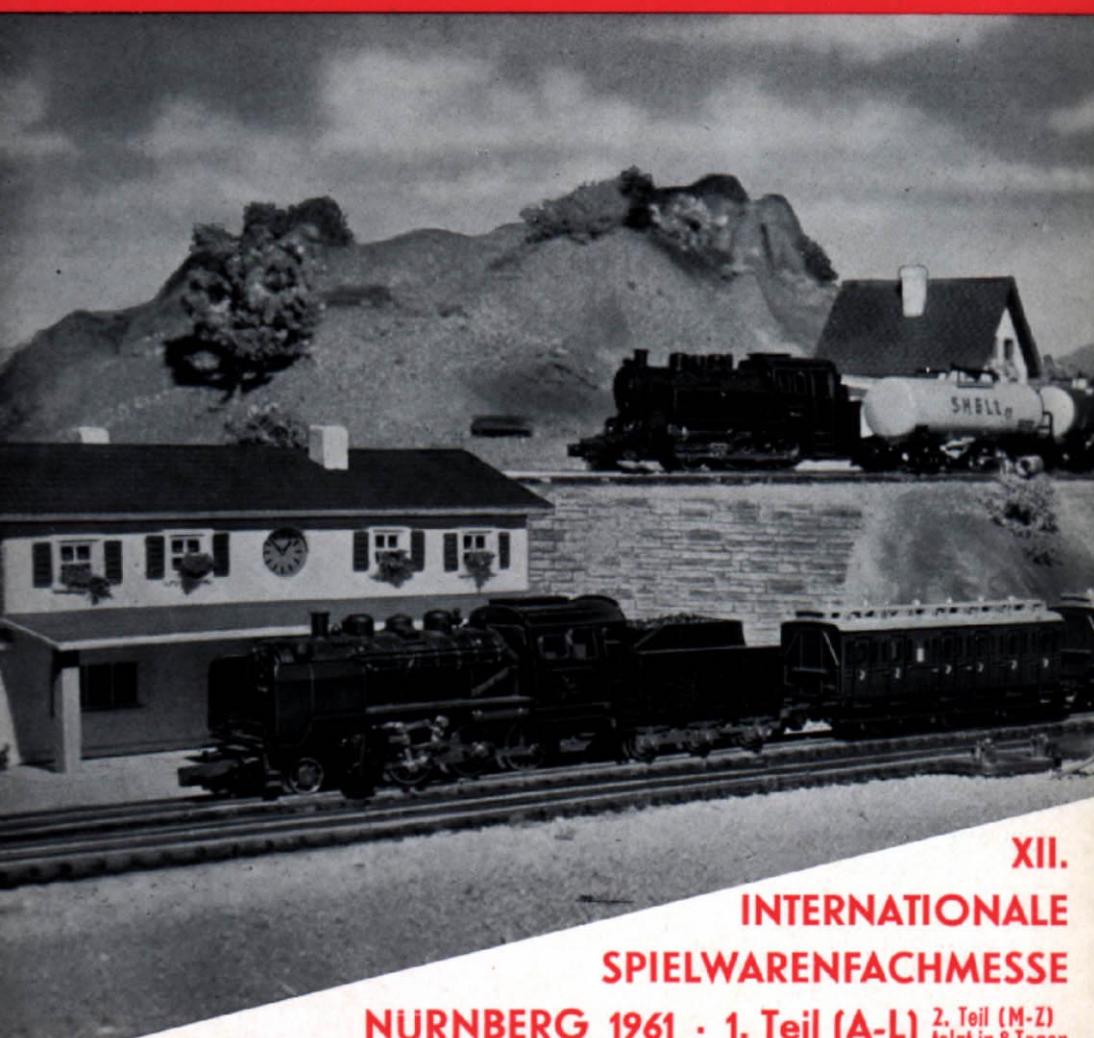


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



XII.
INTERNATIONALE
SPIELWARENFACHMESSE
NURNBERG 1961 · 1. Teil (A-L) 2. Teil (M-Z)
folgt in 8 Tagen

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

4 BAND XIII
3. 4. 1961

PREIS
2.- DM



Großer Bildbericht über die Modellbahn-Neuheiten

DER XII. INTERNATIONALEN SPIELWAREN-FACHMESSE NÜRNBERG

Die 2. Hälfte des Messeberichts – Heft 5/XIII - folgt
bereits in wenigen Tagen (spätestens am 14. April)

Vorwort

Wer die diesjährige Messe mit großen Erwartungen besuchte, wird zum Teil – wenigstens bezüglich des rollenden Materials – enttäuscht gewesen sein! Die meisten Firmen sind diesmal kurzgetreten, zeigten dafür aber Neuheiten, die sich – im Gegensatz zum vergangenen Jahr – zum Großteil bereits in der Fertigung befinden und demzufolge in wenigen Monaten schon lieferbar sein werden. Auf Grund von Terminverschiebungen der Zulieferindustrie und sonstigen konjunkturbedingten Erschwernissen kamen viele Neuheiten des letzten Jahres erst vor der Messe zum Ausstoß. Das Bemühen, diesen „Ubelständen“ zu begegnen bzw. das Bestreben, nicht abermals in Zeitnot zu geraten, waren hauptsächliche Ursache dafür, daß das diesjährige Neuheitenprogramm einzuschränken und nur solche Dinge zu zeigen, deren baldige Herausgabe übersehen werden kann. „Unglücklicherweise“ kommt der deutsche Modellbahner noch dadurch etwas zu kurz, daß sich das verhältnismäßig geringe Neuheitenangebot der deutschen Modellbahn-Hersteller auch noch in der Hauptsache an den Auslandsmarkt wendet und so steht die S 3/6 der TRIX-Werke tatsächlich „allein auf weiter Flur“ und dürfte sich allein schon dadurch der besonderen Aufmerksamkeit der Modellbahner gewiß sein!

Trotz der vorgeschilderten Umstände gibt es aber dennoch wieder einiges zu berichten, denn die Modellbahn-Zubehör-Firmen waren trotzdem sehr rege und offerierten eine Reihe interessanter und schöner Dinge, mit denen zu befassen es sich wirklich lohnt.

So ist es kaum verwunderlich, daß unser diesjähriger Messebericht 176 (!) Bilder aufweist, obwohl wir sogar auf die bildliche Wiedergabe einer ganzen Anzahl von Neuheiten verzichtet haben und diese nur textlich behandelten (abgesehen davon, daß ein paar neue Firmen hinzugekommen sind). In Anbetracht des umfangreichen Messeberichts konnten wir diesmal die gern gesehenen, stets interessanten und lehrreichen Ausstellungs-Motive dafür bekannter Firmen wie Preiser, Vollmer, Noch usw. nicht einstreuen, sondern bringen diese peu-à-peu in den nächsten Heften, und zwar als Großbilder, damit Sie ihnen möglichst viele Details entnehmen können.

Doch zurück zur Messe!

Am Rande dürfte vielleicht interessieren, daß die Zahl der in- und ausländischen Einkäufer mit über 15 000 den letztjährigen Besucherrekord überboten hat, und daß in diesem Jahr ein weiteres Messegebäude erstehen soll, um den wiederum vermehrten Anmeldungen von Ausstellern endlich gerecht werden zu können. Damit wird die Ausstellungsfläche von derzeit 27 000 qm auf 35 000 qm erhöht. Allerdings wird es dann auch an der Zeit sein, die Ausstellung um ein bis zwei Tage zu verlängern, denn bereits dieses Jahr wurden die Stände – im Gegensatz zu den vergangenen Jahren – bis zur letzten Stunde von Interessenten besucht. Ein Zeichen dafür, daß die sechs Tage nicht mehr ausreichend sind. (Wir selbst haben dieses Mal mit zwei Teams gearbeitet und mußten dennoch einige Nürnberger Firmen noch hinterher nach Messeschluß zwecks „Interviews“ aufsuchen.)

Bevor wir nun mit dem Messerundgang beginnen, noch die bereits „traditionelle“ Anmerkung: Die Reihenfolge der Firmen stellt keine „Wertskala“ dar, sondern ist platz- und umbruchbedingt, wobei im Prinzip eine alphabetische Reihenfolge angestrebt ist. Auch die „Länge“ der einzelnen Berichte hat nichts mit einer etwaigen „Bevorzugung“ zu tun, sondern hängt teilweise mit dem Gebotenen, teils mit der Tatsache zusammen, daß man bei der einen oder anderen Firma eine günstigere Gelegenheit zum „Ausquatschen“ des oder der maßgeblichen Herren erwischt. Es sei aber dennoch lobend erwähnt, daß jede Firma – trotz des vordringlicheren Verkaufsgeschäftes – äußerst bereitwillig und zuverlässig Auskunft erteilt und damit unbewußt dokumentierte, daß sie den Kreis der Modellbahner (als wohl wichtigste Pioniere jeder Neuheit) wohl zu schätzen weiß.

In diesem Zusammenhang allerdings noch eine Bitte, die uns immer wieder vorgetragen wurde:

Überflutet Sie bitte die Firmen nicht mit Anfragen, ab wann die Neuheiten lieferbar sind! Fragen Sie nach einigen Monaten einzigt und allein in Ihrem Fachgeschäft nach, die Herstellerfirmen können unmöglich solche Anfragen beantworten!

WeWaW



Abb. 1. Bereits zu einem Kleinen „Modellsortiment“ angewachsen: die Arnold Rapido 200 (hier noch mit dem bisherigen Gleis, neues siehe Abb. 4).

K. ARNOLD & Co. Metallspielwarenfabrik Nürnberg

Die im letztjährigen Messeheft erstmals vorgestellte 8-mm-Bahn „Rapido 200“ hat eine unerwartete Entwicklung genommen. Insbesondere auf Grund der unzähligen Anregungen aus dem MIBA-Kreis (s. Heft

14/XII) sah sich die Firma Arnold gezwungen, die kleine Bahn im Maßstab 1 : 200 nicht mehr als fertige Tischbahn herauszubringen, sondern „zerlegt“ in Einzelemente. Nach jener zwischenzeitlichen Zusage des Herstellers war zu erwarten, daß Gleise, Fahrzeuge usw. einzeln erhältlich sein werden. Daß aber gleich ein so umfangreiches Neuheitenprogramm noch hinzukommen sollte, das war überraschend und frappierend. Das Interesse ist allem Anschein nach doch größer, als wir im letztjährigen Bericht mutmaßten; auch scheint dieses niedliche, aber dennoch äußerst betriebsichere „Bähnchen“ nicht nur den Kreis der „Jugendlichen“ anzusprechen!

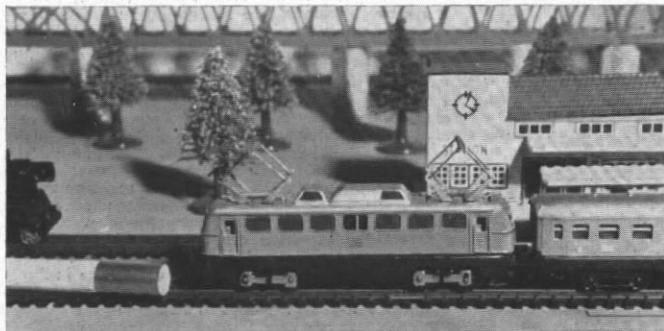


Abb. 2. Neu im Sortiment: die E 10 in Blau mit federndem Stromabnehmer und das Stationsgebäude in Blech mit Plastikdach.

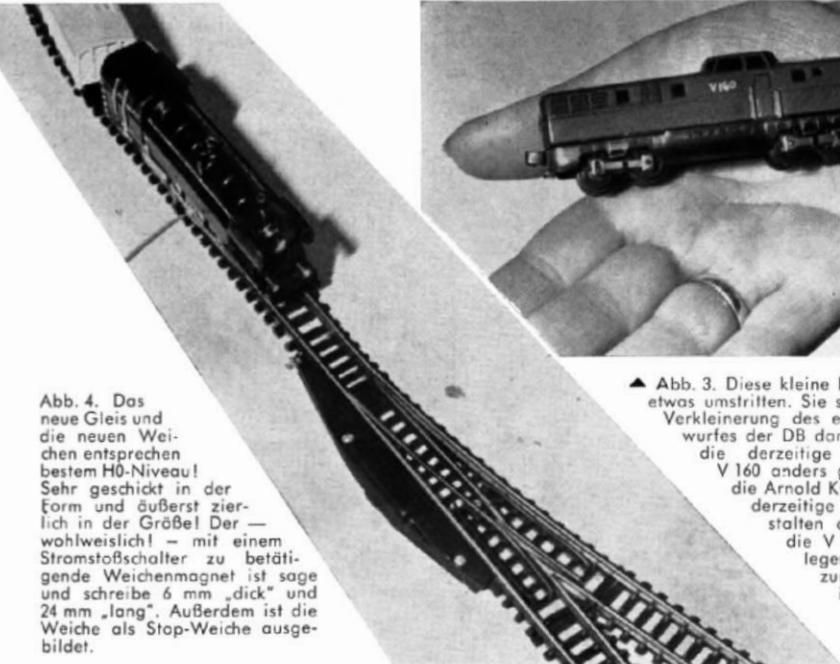
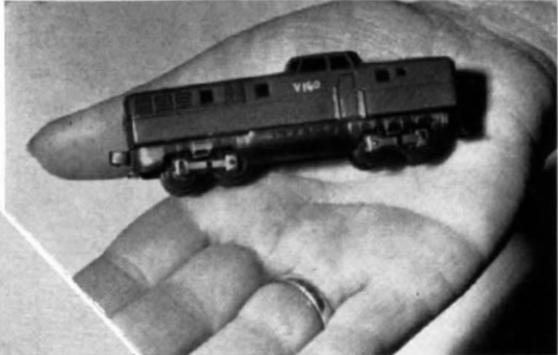
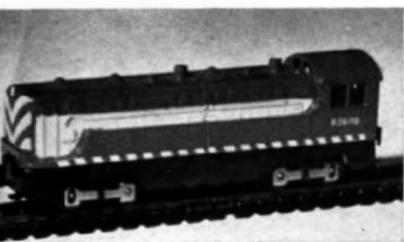


Abb. 4. Das neue Gleis und die neuen Weichen entsprechen bestem H0-Niveau!

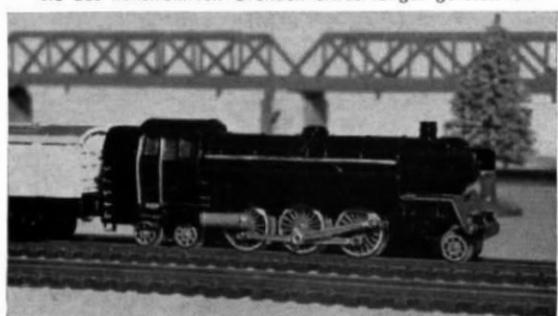
Sehr geschickt in der Form und äußerst zierlich in der Größe! Der — wohlweislich! — mit einem Stromstoßschalter zu betätigende Weichenmagnet ist sage und schreibe 6 mm „dick“ und 24 mm „lang“. Außerdem ist die Weiche als Stop-Weiche ausgebildet.



▲ Abb. 3. Diese kleine Neuheit ist noch etwas umstritten. Sie stellt eine 1:180-Verkleinerung des ersten V 160-Entwurfes der DB dar, aber nachdem die derzeitige Probelok der V 160 anders geraten ist, will die Arnold KG, entweder die derzeitige V 160 nachgestalten oder gar gleich die V 100 „auf Stapel legen“. Endgültiges zurgegebenen Zeit in der MIBA!



▲ Abb. 6. Die Diesellok amerikanischer Version ist in Rot bzw. in Grün-gelb erhältlich.



▼ Abb. 5. Die erste Rapido-Dampflokomotive lässt deutlich erkennen, daß als Vorbild die DB-Baureihe 66 diente, auch wenn sie aus konstruktiven Gründen etwas länger geraten ist.

▼ Abb. 7. Der neue gedeckte Güterwagen ist eine Nachbildung des GG1hs 43, im Gehäuse bereits gut detailliert und in Braun bzw. Weiß mit verschiedenen Beschriftungen erhältlich.

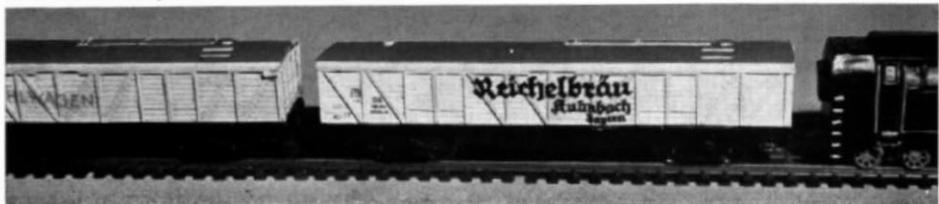




Abb. 8. Niederbordwagen, Kesselwagen (s. Abb. 1) und ein D-Zug-Packwagen sind ebenfalls Neuheiten.

Unter den Neuerscheinungen sei an erster Stelle die Tender-Dampflok genannt (Abb. 5), die unschwer als BR 66 anzusprechen ist; des weiteren die E 10 in Blau (Abb. 2) und in Grün als E 40 mit federnden Stromabnehmern (eine Oberleitung ist im Hinblick auf einen kommenden Zweizugbetrieb in Vorbereitung). Die V 160, wie sie von der DB in dieser Form zwar geplant, aber anscheinend wieder verworfen worden ist, diente Arnold als Vorbild für die entsprechende Diesellok-Type (Abb. 3); ob dieses Modellchen endgültig ist oder eventuell durch eine V 100-Nachbildung ersetzt wird, konnte bis Messeende nicht mehr geklärt werden.

Die neuen Güterzugwagen sind in Abb. 1, 7 und 8 zu sehen (G-Wagen in Braun und Weiß, Niederbordwagen und Kesselwagen). Soweit die Untergestelle sämtlicher Fahrzeuge noch etwas „vernachlässigt“ sind, werden sie einer Nachbehandlung unterzogen, d. h. besser detailliert und beschriftet. Ebenso sollen

die Wagenräder von 7,5 mm Ø durch solche von 5,5 mm ersetzt werden, wodurch die Wagen nicht mehr so „hochbeinig“ wirken.

Bereits sehr modellmäßig wirkt das neue Gleis (Abb. 4). Die Schienen sind als „I-Profil“ ausgebildet und mit dem Schwellenband aus Kunststoff in einem Guß verarbeitet. Die 15°-Weichen sind konstruktiv sehr gut gelöst (s. Text zu Abb. 4) und erlauben einen Parallel-Gleisabstand von nur 3 cm. Die einzelnen Gleisstücke werden mittels (eingegossener) Schienenverbinder zusammengesteckt; der Schienenstoß ist im Interesse eines guten Fahrzeuglaufes um 5 mm versetzt angeordnet.

An neuem Zubehör sind zu nennen: Brückenpfeiler verschiedener Höhe, Stations-Gebäude (Blech und Kunststoff kombiniert), Kirche, Häuser und Bahnsteig.

Alles in allem: Mit dem „Rapido 200“ geht es „rapid“ vorwärts!



(Busch & Co., K.G.)

Abb. 9. Der Apfelbaum mit seinen winzigen Apfeln ist wirklich „allerliebst“ und so recht dazu geeignet, die Gärten um die Siedlungshäuschen herum zu zieren.

Abb. 10. → Die BUSCH-Geländeteile sind aufeinander abgestimmt. Dieser Teil der Ausstellungsanlage besteht z. B. aus zwei Böschungsrampen (85 cm lang, von 3,5 auf 9 cm ansteigend) und dem Bergstück mit aufgesetztem Tunnelteil (s. Abb. 11). Das übrige Gelände besteht aus dem sog. „Geländeteppich“, der mit gleichem Streumaterial versehen ist und dadurch eine fast unsichtbare Fortsetzung der Geländeteile gewährleistet.

Die Erzeugnisse dieser inzwischen ziemlich bekannten Firma hätten wir eigentlich schon letztes Jahr besprechen müssen, aber aus heute nicht mehr feststellbaren Gründen wurde dies unterlassen. Zwei Objekte sind es, die uns diesmal am meisten interessieren: die Landschaftsteile nach dem Baukastensystem und die Ortsbeleuchtung mit funktionsrichtiger Freileitung.

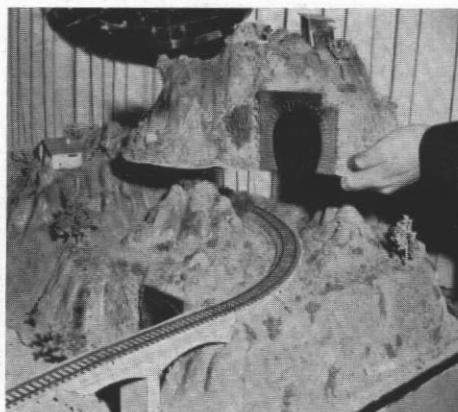
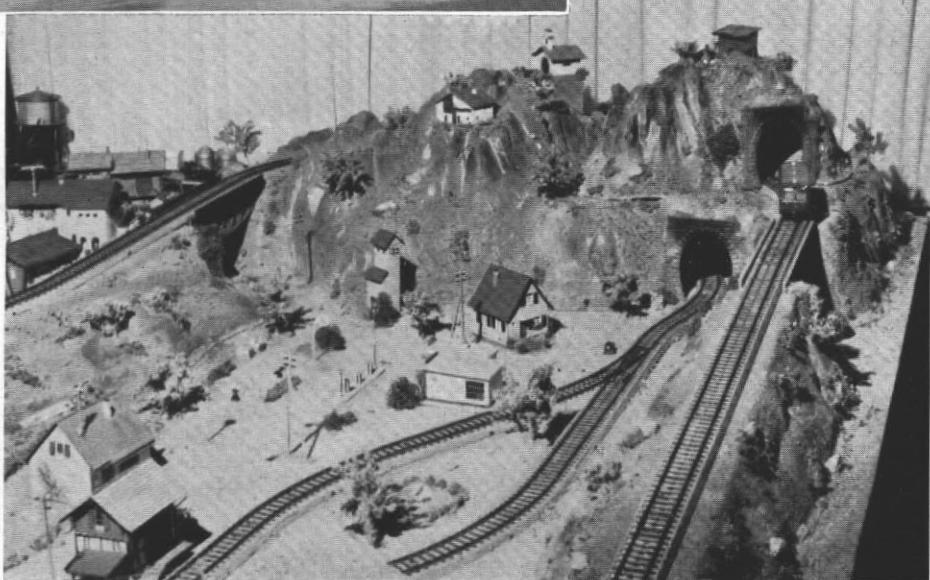


Abb. 11. Das Tunnelteil kann sowohl einzeln als auch als (passendes) Aufsatzstück zum 90 x 57 cm großen Bergstück verwendet werden.

Abb. 12. Die Steinbrücke (hier als Verbindung zweier Geländeteile) ist sowohl für den Straßenverkehr als auch für Bahnstrecken gedacht.



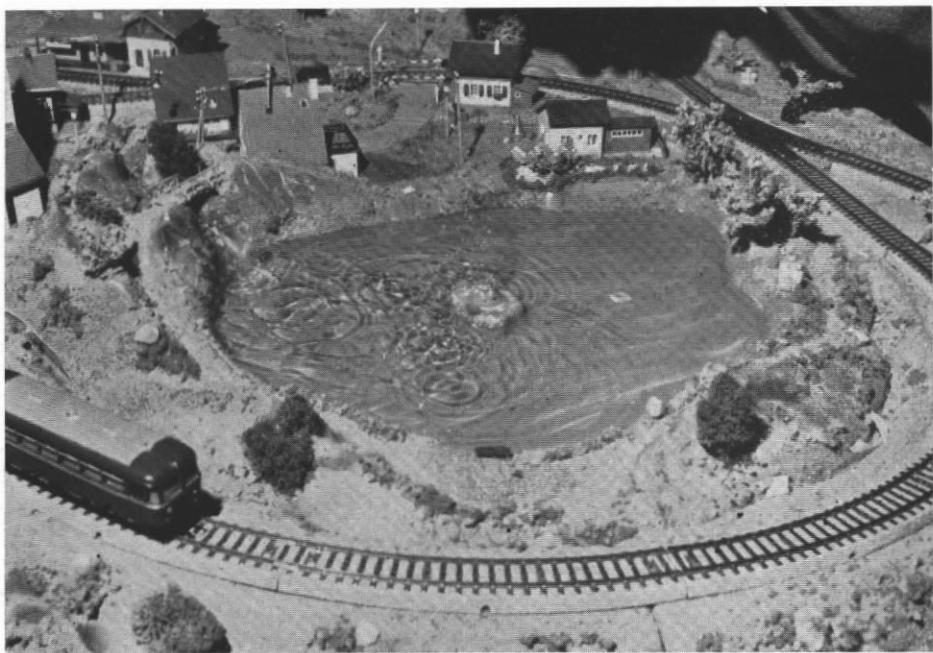


Abb. 13. Das Seeteil (66 x 55 cm) — fix und fertig gestaltet mit Felsmotiv, Steg, Schwanenhäuschen, Insel, Bäumen usw. — paßt sich formmäßig den gebogenen Auffahrtsstücken an (von 0 auf 3,5 cm ansteigend), die es als Links- und Rechtsauffahrten gibt. — Hier die Ausführung mit Springbrunnen.

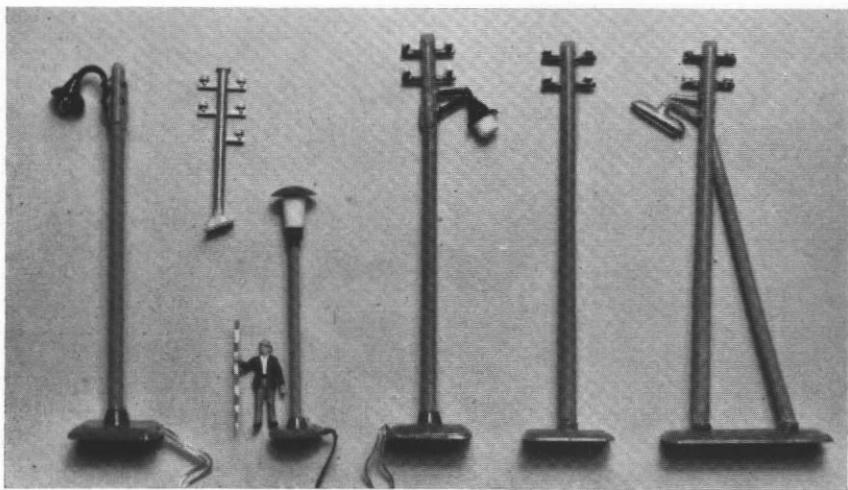


Abb. 14. Ein paar der neuen Masten (zum Teil mit eingesteckten Lampen) für das BUSCH-Beleuchtungssystem, drei davon mit Unterfluranschlüssen; außerdem einer der Dachständer für die Freileitungsverlegung (nicht neu) und eine zierliche Straßenleuchte.

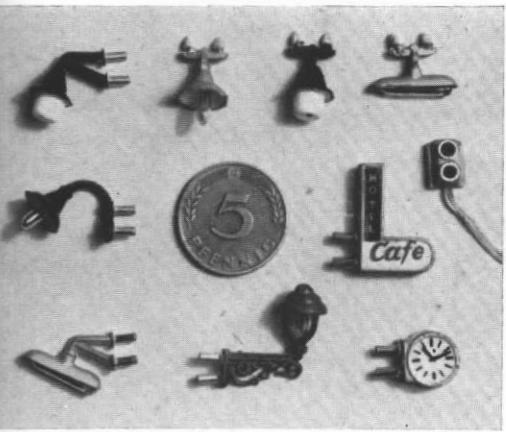


Abb. 15. Eine kleine Auswahl an neuen Einstekk- und Hängelampen; bei letzteren (oberste Reihe) wird der Freileitungsdraht einmal um den blanken Teil der Isolatoren geschlungen, wodurch der Kontakt hergestellt ist. Rechts oben eine der kleinen „Steckdosen“.

Die Landschaftsteile sind sowohl für nichtstationäre Anlagen als auch für den „schnellen“ Landschaftsbauer gedacht. Sie sind so gestaltet, daß durch das Zusammenfügen der verschiedenen Teile ein harmonisches Gelände entsteht, wie auch an allen Berührungsflächen die gleiche Höhe und Breite eingehalten ist, so daß sich mit fünf Grundeinheiten z. B. vier verschiedene Anlagen aufbauen lassen (u. a. Abb. 10). Auch die beiden See-Geländeteile (mit und ohne Springbrunnen) sind in ihrer Form so den Aufahrtsrampen angepaßt, daß an den Berührungsstellen keine weiteren Geländebauarbeiten erforderlich sind. Ein sog. „Geländeteppich“ ($1,00 \times 0,75$ m) ist mit den gleichen Streumaterialien wie die Landschaftsteile versehen und dient zum Ausfüllen der „leeren“ Flächen zwischen den Landschaftsteilen. Hier wurde also mit Überlegung an das Thema „Geländeteile“ herangegangen und die Abb. 10, 11 und 13 dürften mehr als alle Worte die Richtigkeit dieser Überlegungen unterstreichen.

Selbstverständlich können größere Landschaftsflächen auch mit Kleinmotiven ergänzt werden (Busch bietet selbst eine ganze Auswahl an). Das begonnene Sortiment der Baukasten-Landschaftsteile mit seinen zukünftigen Ergänzungen dürfte jedoch in hohem Grade jene platzbeschränkten Modellbahner ansprechen, die nur zeitweilig eine Bahn aufbauen können, aber dennoch nicht auf ein ansprechendes Gelände verzichten wollen. Wer die Ausgestaltung der Teile nach seinem ureigensten Geschmack vornehmen will, dem stehen die entsprechenden „Rohlinge“ zur Verfügung. Da die Landschaftsteile aus tiefgezogenem Plastik bestehen, können die Seeteile mit Wasser gefüllt werden. (Informationshalber sei noch erwähnt, daß Busch sämtliche Materialien für die Landschaftsgestaltung führt, u. a. auch eine kleine Wasserpumpe zur Beschickung von Seen u. dgl.)

Wo es Seen mit Wasser gibt, dürfen auch Boote nicht fehlen. Vielleicht sind Ihnen die kleinen schmuk-

ken Busch-Boote mit dem Molekular-Antrieb schon bekannt, da sie eigentlich eine letzjährige Messe-Neuerheit darstellen. Ein paar Tropfen von dem sog. Molekular-Treibstoff genügen, um die kleinen Bootsmodelle lange Zeit, wie von Geisterhand angetrieben, durchs Wasser gleiten zu lassen.

Auch bezüglich der Häuser- und Straßenbeleuchtung ist Busch eigene Wege gegangen. Dadurch, daß Lämpchen und Birne eine Einheit bilden (die Birnen sind also nicht auswechselbar), konnten die Lampen äußerst zierlich gestaltet werden (s. Abb. 15); der Mehrpreis gegenüber einem handelsüblichen Birnen ist so gering, daß es wirklich nichts ausmacht, die gesamte Lampe wegzwerfen und eine neue zu kaufen.

Der hauptsächliche Reiz der Busch-Beleuchtung liegt jedoch im Konstruktionsprinzip: Ein Trafohäuschen wird an den wirklichen Trafo (Bahn-Trafo usw.) angeschlossen. Innerhalb des Trafohäuschen befindet sich eine Sicherung, damit bei einem etwaigen Kurzschluß (z. B. durch versehentliches Zusammendrücken der Freileitungen usw.) nicht die komplette Orts-Beleuchtung Schaden erleidet. Vom Trafo aus gehen vier Paar Leitungsstränge ab, die – seit dieser Messe – aus 16adriger (!) $0,3$ mm „starker“ Kupferlitze bestehen. Die „Leitungen“ werden über Masten verspannt und zu den einzelnen Verbrauchern (Straßenbeleuchtung, Hausbeleuchtung, Leuchtschriften, Bahnhofsuhren u. dgl.) geführt. Außer den einfachen Stromleitungsmasten gibt es noch solche mit eingegossenen Anschlußbuchsen (zum Einsteken von Straßenbeleuchtungen wie in Abb. 14). In diesem Falle werden die Freileitungsdrähte lediglich einmal um die Isolatoren geschlungen, wodurch gleichzeitig der Kontakt zu den am Mast befindlichen Steckbuchsen hergestellt ist. Dachständer mit Giebelbefestigungsplatte und Wandisolatorenplättchen mit Einstekkbuchsen vervollständigen das Freileitungssortiment, so daß – im Verein mit den diesjährigen Neuheiten – eine vorbildgetreue Freileitungsinstallation möglich ist. Auch das Lampensortiment selbst weist eine Reihe neuer Typen auf, von denen wir nur eine kleine Auswahl bildlich darstellen konnten. Wir haben einige instruktive Fotos von der Verlegung der Freileitungen geschossen, die wir im Rahmen des informatorischen Messeberichts kaum bringen können. In Heft 6/XIII werden wir an Hand dieser Bilder nochmals näher auf die Busch-Ortsbeleuchtung eingehen.

Wem die Verlegung der Freileitungen zu „knifflig“ erscheint (obwohl sie es keinesfalls ist) oder aus sonstigen Gründen diese nicht verwenden will, braucht dennoch nicht auf die Busch-Beleuchtungen zu verzichten: Die verschiedenen Lampenmasten usw. sind auch mit Unterflur-Anschlußkabel erhältlich, ebenso die neue Wandplatte mit Anschlußbuchsen, die in einen entsprechenden Ausschnitt in den Modellhäuschen eingesteckt wird. Wie wir erfahren haben, sollen in einigen neuen FALLER-Häusern bereits entsprechende Buchsen vorgesehen sein.

Zur Information für technisch interessierte Leser: Die winzigen 16-Volt-Birnen verbrauchen nur je $0,035$ Ampere, so daß ca. 35 Brennstellen aus dem mit 1 Amp. abgesicherten Trafohäuschen versorgt werden können.

Eine nette Busch-Neuheit: ein kleiner Bahnübergang mit zwei beweglichen (aber nicht mechanisierten), maßstabsgerechten Schranken für gerade und gebogene Schienen (mit Apfelbaum, Drehkreuzen usw.); diese passen so recht für Übergänge, die auch bei der Bundesbahn ständig geschlossen sind und nur auf Anruf geöffnet werden.

Geradezu „allerliebst“: der Apfelbaum mit Hohen Äpfeln (s. Abb. 9)!

A. Braun, Waiblingen (Wtbg.)

Alleinvertrieb der Eheim-Artikel (Trolley-Bus) usw.

Die Firma Braun, die den Alleinvertrieb der Eheim-Erzeugnisse für Deutschland hat (Trolley-Bus usw.), stellte ihr neues BRAWA-Lampensortiment aus, das nunmehr in eigener Regie hergestellt wird, zum Teil jedoch noch einige SFA-Lampen aufweist. Man habe Verständnis, daß wir nur ein paar der zierlichen und sehr sauber gearbeiteten BRAWA-Leuchten vorstellen (Abb. 16), denn eine andere Angelegenheit wird unsere Leser sicher weit mehr interessieren:

Der Firma Braun ist es gelungen, die einzige Schmalspurbahn in H0-Größe (auf 12-mm-Gleis), ein Erzeugnis der Firma Zeuke-Wegwerth, Berlin, zu „importieren“! Wir haben dieses reizende Züglein schon vor Monaten kennengelernt, sind aber in der MIBA bewußt nicht darauf eingegangen, weil wir unbedingt eine sichere Bezugssquelle angeben wollten. Außerdem war damals die Laufqualität der Lok noch nicht zufriedenstellend. Die jetzt vorliegende Exportausführung ist jedoch ausgezeichnet, ja die Fahreigenschaften der kleinen Lok sind geradezu begeistert! Dank der richtigen Unterstezung und des guten Getriebes fährt sie ohne jegliches „Stottern“ noch langsamer als im Schneekentempo und bei Einschalten eines „Rangieranges“ (Halbwellen) schleicht sie so langsam, daß die Vorwärtsbewegung kaum merkbar ist.

Die Lok ist eine Nachbildung der DR-Baureihe 99 (99694), Achsfolge E, und weist eine äußerst zierliche Heusinger-Sterierung auf. Im Interesse einer einwandfreien Kurvenläufigkeit – die Lok durchfährt ohne weiteres einen Kreisbogen von 30 cm Radius – sind drei Radsätze ohne Spurkranz ausgeführt, was das Aussehen der Lok aber keineswegs beeinträchtigt. Die Lok ist sehr fein und eingehend detailliert und sogar die Imitation der alten Heberlein-Seilzugbremse ist nicht vergessen worden. Der Anstrich ist mattschwarz; die etwas arg „kardinalrot“ wirkenden Pufferbohlen usw. können mit etwas Farbe leicht auf „alt“ hergerichtet werden. Die Lampen sind im Interesse der Maßstäblichkeit nur imitiert; eine Plexiglas-Beleuchtung dürfte – zumindest bei den vorderen



Abb. 16. Zwei Vertreter aus dem neuen BRAWA-Lampensortiment, die zweifelsohne eine weitere Qualitätssteigerung bedeuten. Ebenfalls bemerkenswert: die verschiedenen Peitschenleuchten, Wandlaternen usw.

(auch beim Vorbild hochsitzenden) Stirnlampen – ziemlich schwierig sein.

Der Packung beigegeben sind zwei Schmalspur-Einheitspersonenwagen (C4 SA30), sowie ein Schmalspur-einheitspackwagen (Pw4 SA 30), sämtliche vierachsig (Drehgestelle) und in Grün mit mattgrau-schwarzem Dach. Auch diese Wägelchen sind sehr fein detailliert (einschließlich Bremskurbel auf der Plattform, Luftkessel und Körting-Bremszylinder, Heberlein-Bremseilrollen, bzw. Bremseinrichtung für Zugfördererbetätigung beim Packwagen, Lüfter und Rauchabzug für Ofenheizung) und weisen eine reichhaltige, gelbe, plastisch ausgeführte Beschriftung sowie Klarsichtfenster auf. Die Türen des Packwagens

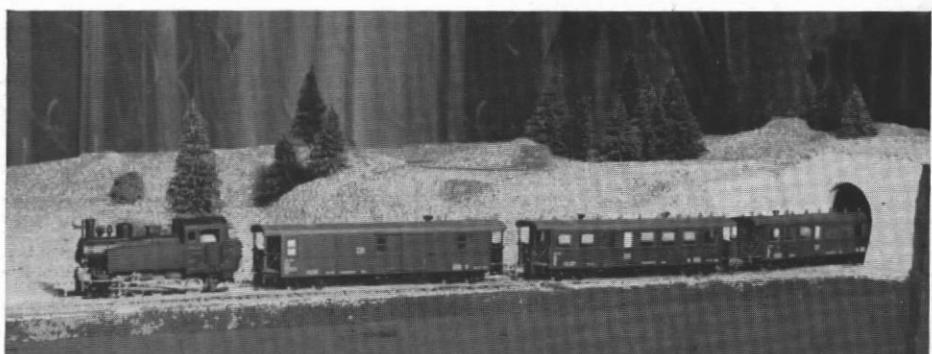


Abb. 17. Ein „Fressen“ für gar manchen Modellbahner: der Schmalspurzug in H0-Größe, der die ideale Nebenbahn insbesondere für kleine und mittlere Anlagen darstellt.



Abb. 18.
Großaufnahme der
Lok mit angehängtem Packwagen,
bei der die feine und eingehende Detaillierung besser
zu erkennen ist. – Abb. 19 demonstriert den (auch der Wirklichkeit entsprechenden
Größenvergleich zwischen Schmalspur- und Vollbahnllok (Lilput P 8).



sind imitiert, also nicht zum Öffnen. Die Kupplung ist verhältnismäßig zierlich und mit einer entsprechenden Entkupplungsrampe zu entkuppeln.

Das Schmalspurzülein läuft nicht auf Rokal-Gleisen, sondern nur auf dem TT-Normgleismaterial der Fa. Nemeč, Freilassing, Gablonzer Str. 5. Wir sind gewiß, daß sich gar viele Modellebahner die einmalig gebotene Gelegenheit nicht entgehen lassen werden und wir weisen pflichtgemäß darauf hin, daß der Firma Braun nur ein beschränktes Kontingent zur Verfügung steht. Wir haben in den Heften schon verschiedentlich Zeichnungen von Schmalspurwagen gebracht, insbesondere von netten kurzen, zweiachsigigen Personen- und Güterwägelchen. Nachdem nun eine Schmalspurlok mit ausgezeichneten Fahreigenschaften vorhanden ist, dürfte sich auch in dieser Hinsicht manch' geheimer Wunschtraum verwirklichen lassen, denn nicht der Wagenselbstbau erschwerte bisher das Projekt „Schmalspurbahn“, sondern der schwierige Lokbau. Dieses Hindernis ist nun beseitigt — der Lieblingswunsch „Schmalspur-Nebenbahn“ kann nunmehr verwirklicht werden. (Siehe auch Inseratenteile.)

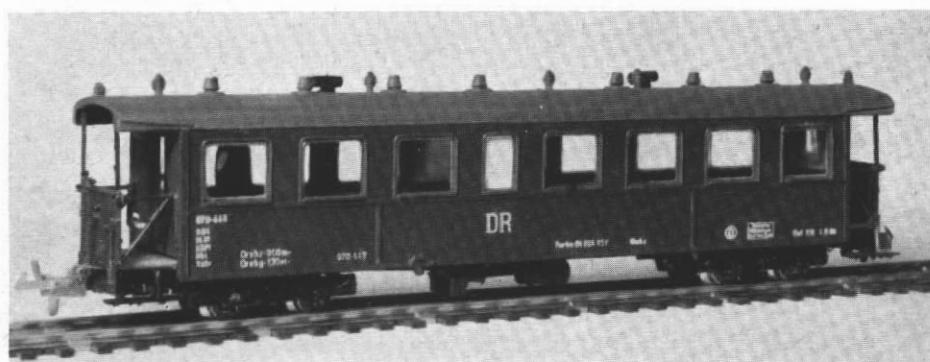


Abb. 20. Einer der beiden Schmalspur-Personenwagen – etwas näher besehen.

Gebr. Faller

Fabrik feiner
Modellspielenwaren



Gütenbach/Schwarzw.



Abb. 21. Die Feuerwehrleute sind umsonst herbeigeeilt: Es gibt noch nichts zu „lösch“ bzw. zu „tanken“, diese Autorast hier ist noch nicht (wie von Faller im Endeffekt vorgesehen) möbliert.

Bei der Firma Gebr. Faller ist von einer Beschränkung des Neuheiten-Programmes nichts zu merken, ja, es ist sogar noch reichhaltiger als letztes Jahr. Außerdem sind ebenfalls eine Reihe der Neuschöpfungen bereits in Fertigung und bald auf dem Markt. Letzteres gilt nicht für die neu geschaffene Bahn-

hofshalle, aber das halbe Jahr bis zum Herbst, dem vorgeesehenen Erscheinungstermin, ist schließlich bald vorbei. Die Halle ist zwar eine Eigenkonstruktion der Firma Faller, aber dennoch gut erdacht und gut durchdacht. Sie vermittelt echte Eisenbahnamosphäre und lässt alle möglichen Kombinationen zu:

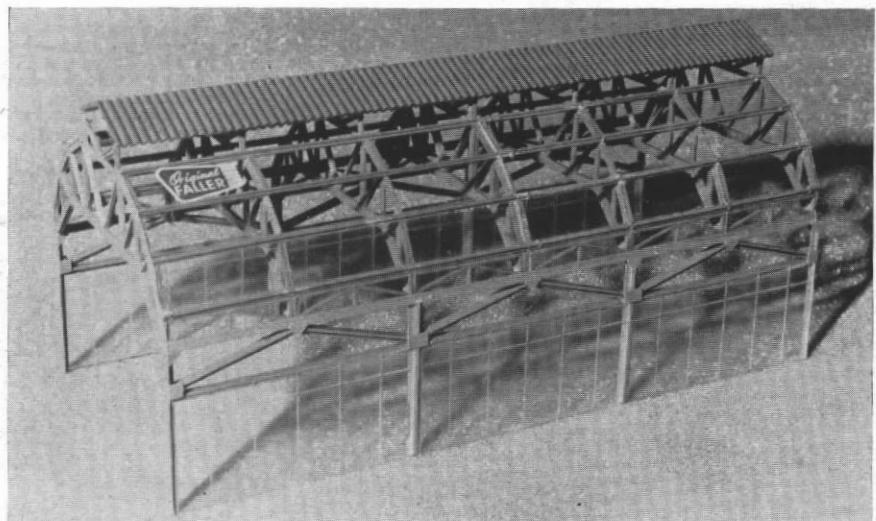


Abb. 22. Die Bahnhofshalle B-186 in ihrer Grundform. Bei Auflage auf einer Bahnsteigüberdachung kommt der untere Teil der einen Seitenwand in Fortfall (s. Abb. 23).

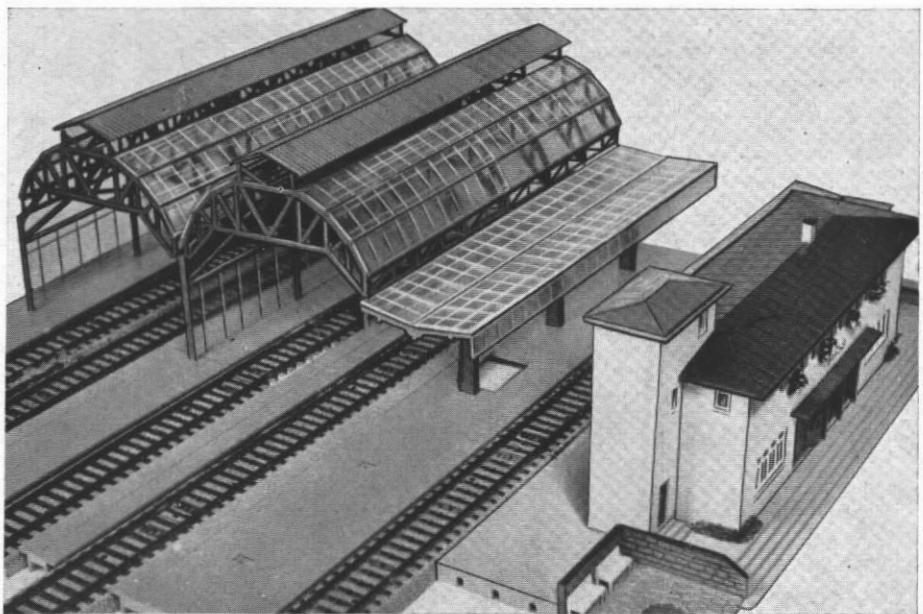


Abb. 23. Zwei aneinandergesetzte Hallen machen sich noch besser, finden Sie nicht auch? Im übrigen sind auf diesem Bild auch die neuen Bahnsteig-Bodenplatten zu erkennen, die wesentlich zur Abrundung des Gesamtbildes beitragen.

z. B. einzelnstehend wie auf Abb. 22, einzeln in Verbindung mit einem Bahnsteigvordach (Bahnhof 103), wobei eine Hallenseitenwand entfällt, als Doppelhalle über vier Gleise, dto. in Verbindung mit einer Bahnsteigüberdachung wie auf Abb. 23 u. dgl. mehr. Beim parallelen Zusammenfügen der Hallen entfällt jeweils eine Seitenwand; die anschließenden Hallen ruhen auf entsprechenden Längsabsätzen. Bei Hal-

lenverlängerungen werden die Einheiten einfach aneinandergefügt. Die Grundeinheit (B 186) besteht aus dem gewölbten Hallenmittelteil und zwei Seitenwänden (27 cm lang) und überspannt jeweils zwei Gleise. Die Bahnsteiggarnitur wurde auf Grund dieser Neuheit neu gestaltet und durch wichtige Teile ergänzt: Besonderes Augenmerk verdienen die verschiedenen Bahnsteig-Bodenplatten, die es in den



Abb. 24. Ein Bahnhofsgebäude, das – stilistisch gesehen – bislang im Faller-Sortiment fehlte: Bf. „Alt-Glas-hütten“ mit herabgezogenem Walmdach und Nebengebäuden.

Breiten 6,7, 4,5 und 2,2 cm gibt (Abb. 32). Diese Bodenplatten (einschließlich Verlängerungsteilen und Weichenfüllungen) dienen zur Ausfüllung der Gleiszwischenräume und geben dem gesamten Bahnhofsterrain (insbesondere von Stadtbahnhöfen) ein geschlossenes und kompaktes Aussehen. Da die Platten auf der Unterseite mittels Steckverbindungen zusammengehalten werden (Abb. 33) können auch andere Plattenkombinationen (z. B. für Vorplätze usw.) vorgenommen werden; kleine passende Treppenstücke sind in Vorbereitung.

Die Hauptschlager – vom verkaufstechnischen Standpunkt gesehen – waren für die Firma Faller allerdings zwei andere Neuheiten: die Wassermühle, die als Bausatz einschließlich Motor und Vibrationspumpe preislich geradezu eine kleine Sensation für sich darstellt, und die moderne, verglaste Auto-Raststätte (Abb. 21). Die Mühle bildet mit Motor (zum

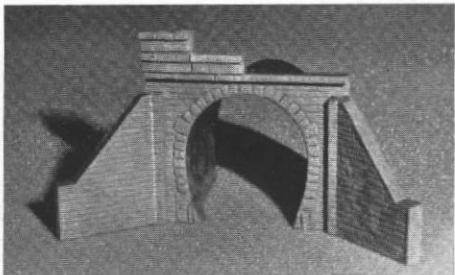


Abb. 25. Neues Tunnelportal mit angesetzten, beweglichen Flügelmauern für eingleisige Dampflokstrecke.

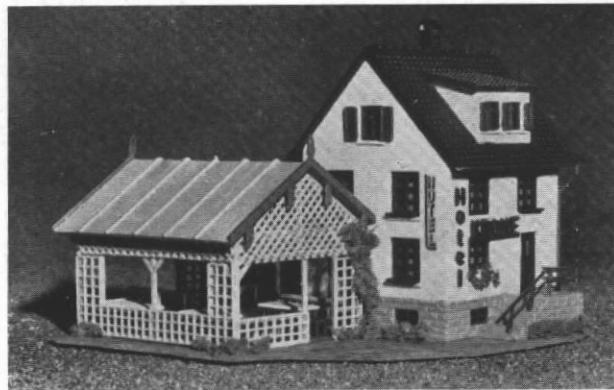


Abb. 27. Das Prunkstück der Faller-Villen: „Villa Tessin“, die schmucke Nachbildung eines nicht minder schmucken Vorbildes aus dem Tessin (Villa eines Architekten), malerisch garniert mit Blumen und Sträuchern.

Abb. 26. Kleines Hotel mit Gartenwirtschaft – ein Gebäude, das auch in natura allzu oft in unmittelbarer Nähe von Stationsgebäuden zu finden ist und für dessen Erscheinung in Miniaturausführung es wirklich an der Zeit war.

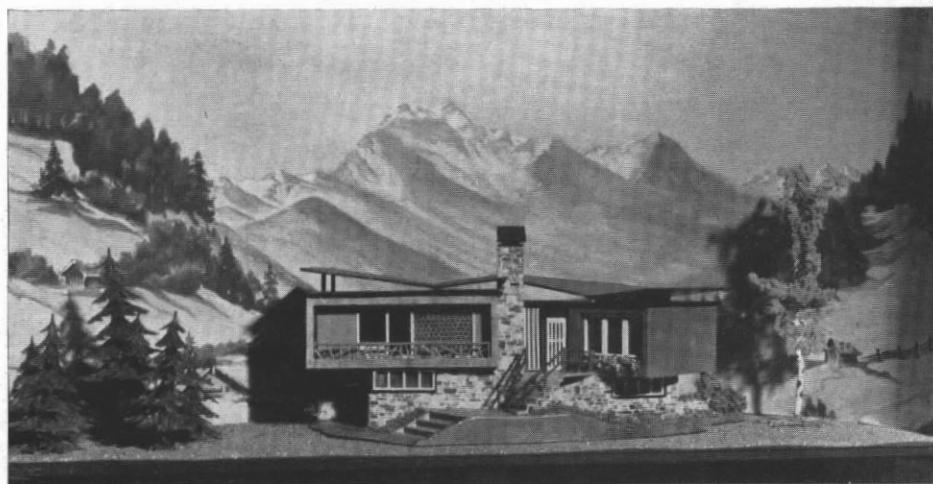




Abb. 28 und 29. Das ist die Faller-Neuheit mit dem erstaunlichen Verkaufserfolg! 9.80 DM kostet das gute Stück samt eingebauter Kleinpumpe und Motor für das Wasserrad. Wohl fließt das Wasser aus dem Plastikbehälter überschägt dem Wasserrad zu, aber zur Vermeidung ruckartiger Drehungen wird es vorsorglicherweise auch noch motorisch bewegt.



Abb. 30. Stilistisch und thematisch das Gegenteil von Bf. „Alt-Glashütten“: das moderne Empfangsgebäude „Lindental“ für eine Miniatur-„Kreisstadt“.



Abb. 31. Die Gebäudeserie „naturalistisch-romantischer“ Geschmacksrichtung ist durch eine „luftige“ Feldscheune (links) und durch einen ebensolchen Holzlagserschuppen ergänzt worden.

Antrieb des Wasserrades), Pumpe (für den Wasserumlauf) und Wasserbehälter eine komplette Einheit, die nur eingebaut und in Betrieb genommen zu werden braucht (Abb. 28/29).

Die Autoraststätte mit Tankstelle ist mit und ohne Motor (zum Drehen eines aufsteckbaren Firmenzeichens) erhältlich. Der Antrieb ist gänzlich unauffällig im Dach untergebracht, so daß die Durchsicht durch den mit Tischen, Hockerchen und Theke möblierten Café-Raum in keiner Weise beeinträchtigt wird. Um so verblüffender wirkt das sich ständig drehende Firmenzeichen.

Das Sortiment der Bahnhofsgebäude erhielt Zuwachs: Bf. „Alt-Glashütten“ (Abb. 24) vertritt die romantische, „Bf. „Lindenthal“ (Abb. 30) die moderne Richtung, ebenso ein modernes Stellwerk. Während „Alt-Glashütten“ mit allen möglichen Details „drumherum“ versehen wurde (bis zum Trinkwasserbrunnen mit Ausguß, Fahrplantafel, Bänken usw.), erfreut sich Bf. „Lindenthal“ mit seiner modern-sachlichen Fassade dafür eines reichereren „Innenlebens“; er weist eine Innenraumaufteilung auf (samt Treppenhaus und Warteraum) und das Etagen-Café ist mit Tischen, Bänken, Stühlen und Grünpflanzen versehen; der Dienstraum wird an Stelle der gezeigten Weichen- und Signalstellhebel voraussichtlich ein kleines modernes Gleisbildstelltischpult ein miniature erhalten. Im modernen Stellwerk kann ein Abläutewerk (130 W) eingebaut werden.

Weitere bemerkenswerte Gebäudeschöpfungen: eine Gartenwirtschaft, die als Bahnhofswirtschaft deklariert werden kann und schon längst „fälltig“ war (Abb. 26); ein weiteres Gehöft, dessen Rückseite noch reizvoller als die eigentliche Vorderseite wirkt; ein altes Holzlager sowie eine Holzscheune (Abb. 31), ein Lagerhaus mit Schiebetüren und Außenkamin. Viel Gefallen wird auch die neue Dorfkirche mit Storch und Storchenbett finden sowie die malerische kleine Kapelle aus den Dolomiten.

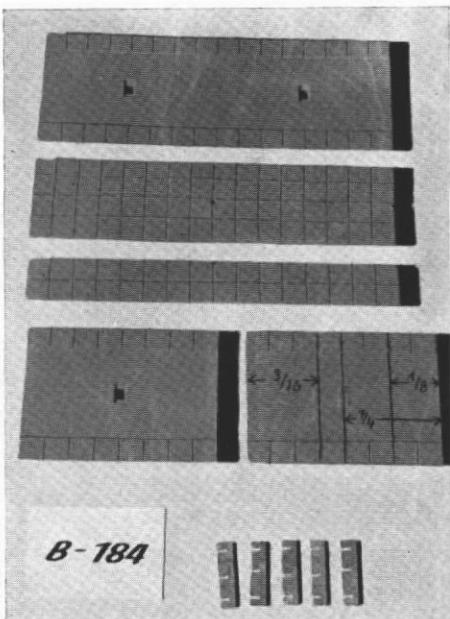


Abb. 32. Bahnsteig-Verlängerungssteile, im engeren Sinn Bahnsteigbodenplatten in den Breiten 6,7 cm, 4,5 cm und 2,2 cm.

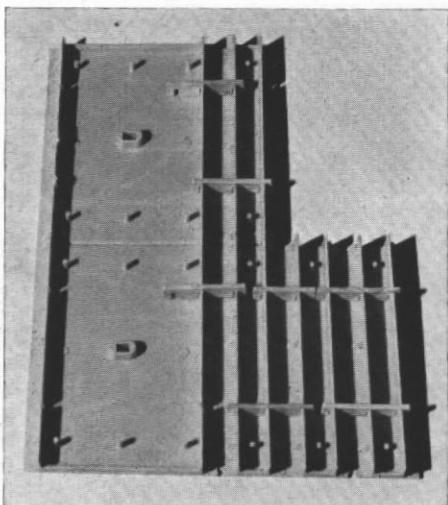


Abb. 33. Die Bodenplatten werden unterseitig mit Verbindungsstegen zusammengehalten und bilden dann eine unverrückbare Einheit.

Bildlich ebenfalls nicht festgehalten, aber dennoch erwähnenswert sind zwei nette, farbenfrohe Kioske mit Obststand, zwei neue Siedlerhäusern, wovon eines wahrscheinlich als reines Wohnhaus oder mit Ladengeschäft zusammengesetzt werden kann; hinzu kommen noch ein idyllisches Sommerhaus, ein ebenerdiges im Bungalowstil, ein 1 1/2-geschossiges Wohnhaus mit Bretterverschalung, ein kleines modernes Steinhaus und der Wunschtraum schlechthin: eine Villa im Tessin, wie sie es wirklich gibt (s. Abb. 27)!

Ein neues Tunnelportal unterscheidet sich von den bisherigen Ausführungen dadurch, daß die Flügelmauern angesetzt, aber beweglich und die Stirnteile verschiedenartig aufsetzbar sind (Abb. 25); außerdem kann durch Einsetzen eines schmalen oder breiten Mittelteiles das Portal für ein- oder doppelgleisigen Verkehr umgestaltet werden. Bei diesen neuartigen Portalen stehen die Flügelmauern zwar senkrecht, aber es gibt ja auch beim Vorbild einige ähnliche Gegebenheiten, insbesondere wenn das Gelände keine schräggestellten Stützmauern erheischt.

Das bisherige Sortiment von 80 (!) verschiedenen Bastelpackungen wurde – aus verständlichen Gründen! – auf insgesamt 14 reduziert; dafür ist der Inhalt der neuen Beutel reichhaltiger sortiert.

Wer sich genauer informieren will, den verweise ich auf den neuen Farbkatalog im Format 29 x 29 cm, der zwar ein paar Mark kostet, dafür aber einmalig in der Aufmachung ist und einem die Auswahl durch die anschaulichen Abbildungen sehr erleichtert.

Stuttgart-Zuffenhausen

(Weshalb wir dem F (FALLER) seit Jahren schon V (VOLLMER) folgen lassen, dürfte inzwischen bekannt sein. Belassen wir's also dabei!)

Vollmer bringt dieses Jahr einen ganzen „Schwung“ Stellwerke heraus, anscheinend unter dem Motto: „Wer vieles bringt, bringt jedem etwas!“ Die drei modernen Ausführungen heißen nüchtern und sachlich: Bahnhofsstellwerk „Ost“, Blockstelle „Süd“ und – der gleiche Typ hochgesetzt mit Treppe – Stellwerk „West“.

Die „romantischen“ älteren Stellwerktypen tragen dagegen Ortsnamen: Stellwerk „Stuttgart D“, Stellwerk „Moosbach“, das dem Prototyp in Marbach nachgebildet ist, und Stellwerk „Riedlingen“. Wir sind selbst gespannt, welche Typen beim Publikum mehr Anklang finden werden – die modernen oder die romantischen?

Die modernen Stellwerke weisen ein Gleisbild-stellpult auf (s. Abb. 39), während die älteren Typen – naturgemäß – mit vielen kleinen Details geschmückt sind, die durch ihr Vorhandensein eben und hauptsächlich die romantische Wirkung ergeben. Wenn man ehrlich sein soll: Es fällt einem Betrachter dieser hübschen Modelle wirklich schwer, eine Auswahl zu treffen, so daß wohl mancher kurz entschlossen den jeweils interessierenden Satz komplett „mitnehmen“ wird, zumal die Baukostenpreise niedrig sind.

Mit welcher Liebe und Sorgfalt die betreffenden Vorbilder im Modell nachgestaltet wurden, geht zum Teil aus den heutigen Bildern, zum andern Teil aus



Abb. 34. Ein „Gedicht“ von Stellwerk in Form, Detailierung und Farbgebung: das malerische, romantische Stellwerk „Moosbach“.

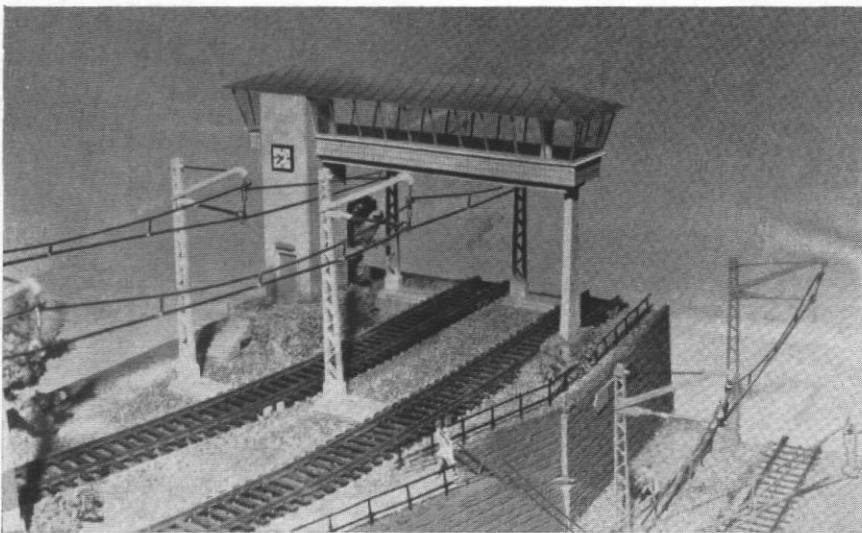


Abb. 35. Trotz modern-sachlicher Linie sehr elegant wirkend: Befehlsstellwerk „Ost“.

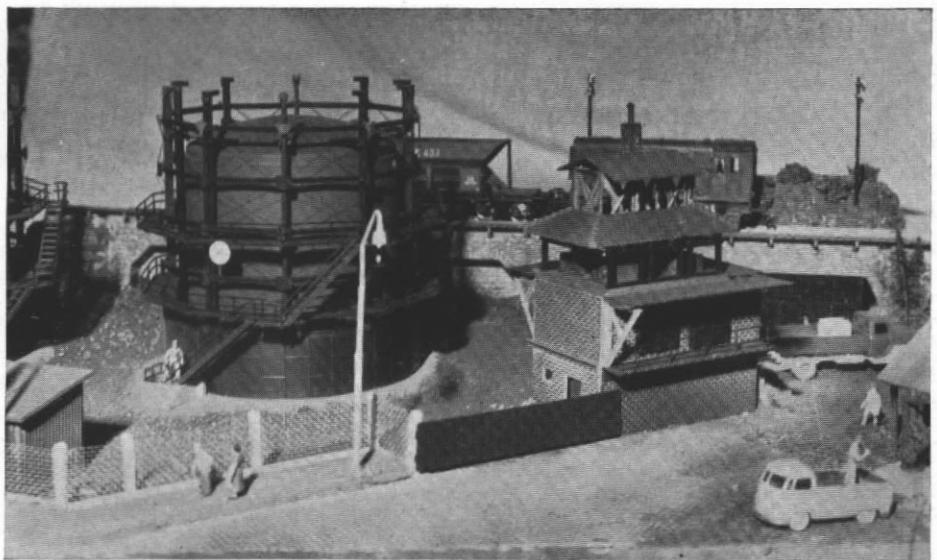


Abb. 36. Aus VOLLMER-Teilen zusammengesetzt:
Kokerei – ein anregendes Ausstellungsstück mit dem
bereits bekannten Gaskessel.

Abb. 37. Wundervoll zu Stellwerk „Moosbach“ pas-
send: Blockstelle oder Stellwerk „Riedlingen“. (Das
Stellwerk „Stuttgart D“ zeigt Ihnen der besagte
Farbprospekt in Heft 5.)

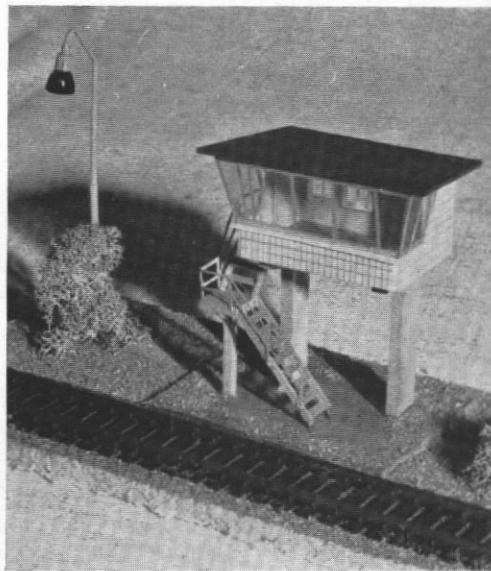


Abb. 38. Stellwerk „West“ (Beton mit gelben
Zierbacksteinen) ist hier noch unbesetzt, aber in
Kürze wird es auch hier drin aussehen wie in der ...

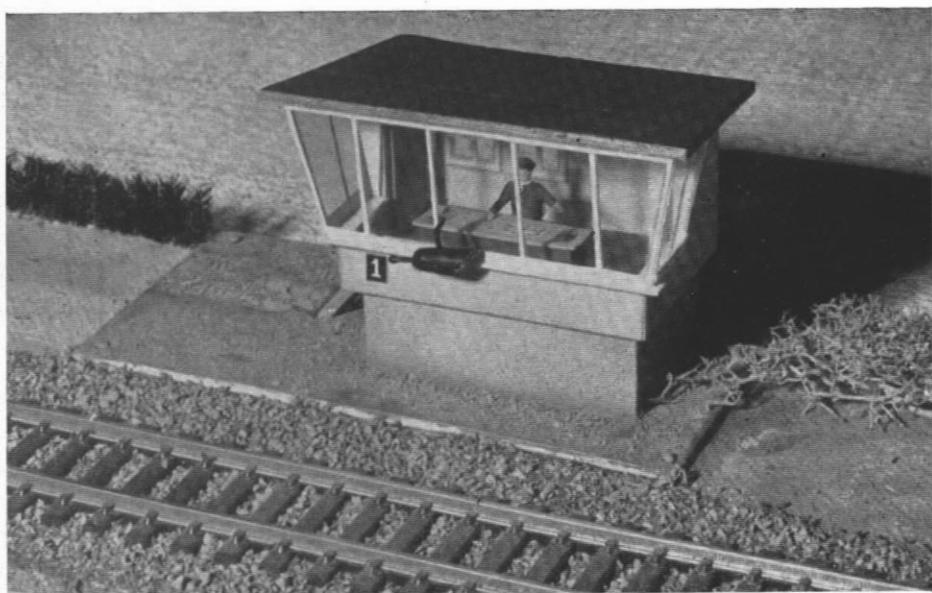


Abb. 39. . . Blockstelle „Süd“, die wir besonders groß bringen. Erstens um das Gleisbildstellpult im Innern deutlich zu zeigen (und zweitens, weil uns dieses Vorhaben trotz Blitzschnappschuß so gut gelungen ist).

dem Farbprospekt hervor, der dem nächsten Heft beiliegen wird. In Anbetracht dieser Beilage haben wir die Stellwerke von anderen Blickwinkeln aufgenommen. Als besonders reizvoll empfinden wir, daß sich bei Vollmer ein eigener Stil in der Farbgebung herauskristallisiert, der seinem ganzen Sortiment ein in sich harmonisches Gepräge gibt. – Im Gegensatz zum letzjährigen Gaskessel, der erst kurz vor der diesjährigen Messe in den Handel kam, sind die Stellwerke bereits in Fertigung, so daß auf deren Erscheinen nicht zu lange gewartet werden braucht.

Die mysteriöse Bauhütte mit Motor, die wir letztes Jahr zwar zeigten, über die wir jedoch nichts Näheres

erfahren konnten, soll auch dieses Jahr noch mit dem Schleier des Geheimnisvollen bedeckt bleiben. Wir haben einiges „spitz“ bekommen, wollen aber aus Ihnen sicher verständlichen Gründen das Geheimnis noch wahren. Nur soviel: es wird eine betriebsinteressante Angelegenheit, für deren qualitativ gute Ausführung der Name Vollmer bürgen dürfte!

Abb. 36 gibt eine nette Anregung, wie man aus Vollmer-Teilen eine stilechte Kokerei zusammenbauen kann. Die geplanten Ergänzungen zum Gaswerk sind in Vorbereitung und sicher Gegenstand einer der nächsten Messeprogramme.

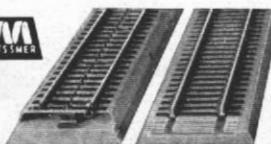
WORLD'S LEADING HOBBY-HOUSE
IMPORT - EXPORT
Werksvertretungen

Import: Hersteller: Senden Sie uns bitte Muster und Preisangebote.
Export: Über 350 US-Fabrikate von einer Seite = 1 x Versand = 1 x Zoll!
POLK'S Model Craft HOBBIES
314 FIFTH AVE., New York City!

Anfragen von Detailgeschäften und Großhändlern erbeten!

Das heutige Titelbild:

Drei ROKAL-Neuheiten auf einem Bild vereint: das Modell der BR 24 mit Abteilwagen und neue Kesselwagen. Näheres im Messebericht Teil 2 (Heft 5)!



geräuscharm
naturnah
rutschfest
durch



Erläutert im guten Fachgeschäft Muster und Bezugssquellen nachweis gratis

JOSEF MÜSSMER - Tuttlingen/Württ. - Postfach 62

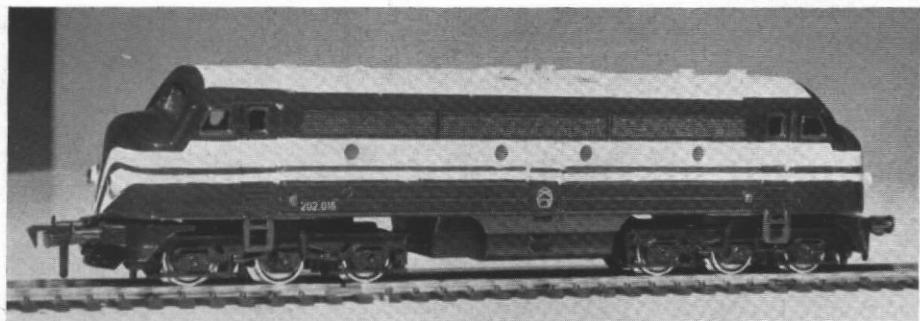


Abb. 40. Dieselelektrische Mehrzweck-Lok nach belgischem Vorbild (Handmuster).

Gebr. **Fleischmann** Metall- und Spielwarenfabriken Nürnberg

... brachte dieses Jahr absichtlich wenig Neuheiten, war dafür aber bestrebt, die vorhandenen Artikel in jeder nur möglichen Hinsicht zu verbessern, zu vervollkommen, auszufeilen und ... zur Auslieferung zu bringen (was in Anbetracht des letzjährigen großen Neuheitenprogramms mehr als verständlich ist).

Die einzige Lokneuheit, die uns Modellbahner angeht, ist die Nachbildung einer belgischen dieselelektrischen Mehrzwecklokomotive in Grün mit gelbem Streifenmuster. Wenn gleich diese Lok eigentlich in Belgien zur Beförderung schneller Reise- und Güterzüge eingesetzt ist, so dürfte sie dennoch im Kölner Bezirk aufmerksamen Eisenbahnfreunden nicht unbekannt sein, da sie im grenzüberschreitenden Traktionsdienst – wie wir gehört haben – mehrmals täglich in Köln auftaucht. Das Modell ist wiederum gut detailliert; die Fenstereinsätze des Führerhauses sollen bei der endgültigen Ausführung sogar mit Scheibenwischern versehen sein. Die Formen für dieses Modell sind bereits soweit gediehen, daß mit der Auslieferung im Sommer gerechnet werden kann.

Die einzige Neuheit im Fleischmann-DB-Wagenpark ist das Modell des Gmhs 53 (EUROP-Ausführung) mit Schiebetüren und aufgesetzten Lüfterklappen. Es ist sehr fein detailliert, wie auch der Wagenboden originalgetreu durchgebildet wurde; das Fahrgestell ist aus Zinkspritzguß, der Wagenkasten – wie die Gehäusefeinheiten verraten – aus Kunststoff (Abb. 42).

Bei dem „neuen“ Kühlwagen handelt es sich um den bereits bekannten G 10 mit Bremsraum (1484), der jedoch dank seiner weißen Farbe und der Brauerei-Beschriftung „Reichelbräu“ eine willkommene Abwechslung in die Wagengarnitur bringt (Abb. 43).

Ferner sind drei amerikanische 4achsige Güterwagen erschienen, wobei zunächst unter der Nr. 1436 ein Arbeitswagen der Chicago-Northwestern zu nennen wäre, dessen Farbgestaltung gewiß auch unseren Modellbahnhern gefallen wird. Er mißt über alles 155 mm und weist zahlreiche nette Details inkl. den Arbeitskisten auf den Flächenbühne auf.

Unter der Nr. 1437 erscheint ein Klappdeckelwagen der Baltimore and Ohio-Bahn, 125 mm lang, grau mit abgetöntem Dach und fein detaillierten Klapp-

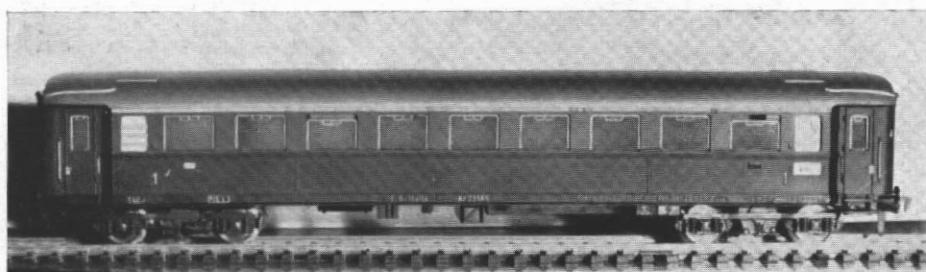


Abb. 41. Eigentlich keine Messeneuheit, aber etwas ist doch „neu“ am italienischen Reisezugwagen: die zwei leicht geöffneten Fenster, die sich gut machen!

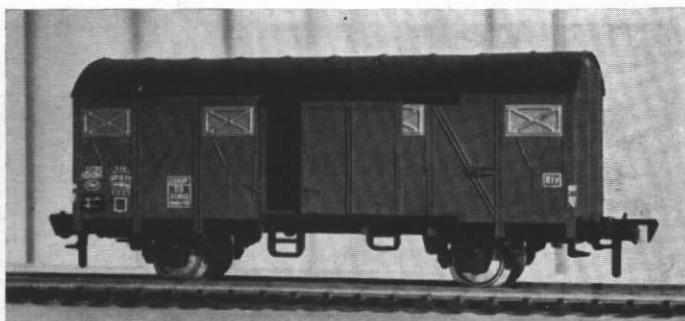


Abb. 42. Modell des Gmhs 53 der DB (EUROP-Ausführung) in Braun, mit Schiebetüren und aufgesetzten Lüftertabletts.



Abb. 43. G 10 mit Bremserhaus als weißgestrichener Bierwagen.

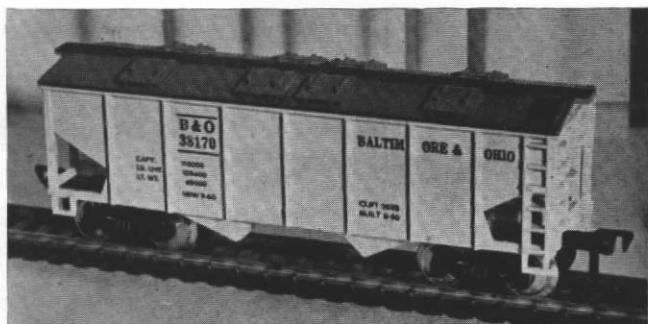
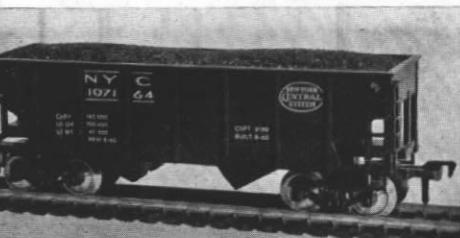


Abb. 44. Klapptopfwagen amerikanischer Bauart, dessen Feinheiten (z. B. Nieten usw.) infolge der unretuschierten Blitzaufnahmen verloren gegangen sind.

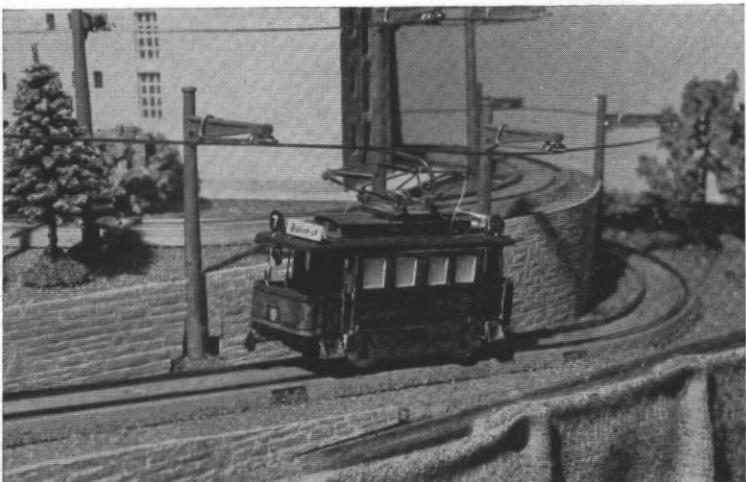
Abb. 45. Letzteres gilt auch für seinen „schwarzen Bruder“, der allerdings nicht so „verschlossen“ ist, sondern „ganz offen“ seine Kohlenladung präsentiert.



deckeln. Dieser Wagen dient vornehmlich zum Zement- und Feinschüttentransport bei den amerikanischen Eisenbahnen (Abb. 44).

Ein ähnlicher Wagen Nr. 1438 ist als Kohlen-Transportwagen erschienen, der wie sein Vorbild der Grundkonstruktion des Vorbildes Nr. 1437 gleicht, jedoch in schwarzer Plastikausführung mit weißer Beschriftung geliefert wird und einen Kohleeneinsatz bekommen hat, der damit den Transport von Grobschüttgütern demonstriert (Abb. 45).

Abb. 46. Bereits jetzt schon reizend anzusehen: das Handmuster vom alten Darmstädter Straßenbahn-Vehikel.



HAMO Modellbau

A. Hannemann, Nürnberg

Im HAMO-Straßenbahnsortiment ist ein entzückender Old-Timer aufgetaucht, vorerst zwar nur als Handmuster, aber bereits dieses läßt erkennen, wie reizvoll die Nachbildung des Darmstädter Straßenbahnwagens aus dem Jahre 1897 sein wird. Wie die übrigen HAMO-Straßenbahnen kann er sowohl mit Oberleitung als auch mit Unterleitung gefahren werden.

Hähnel-Modellfahrzeuge

Alleinvertrieb: Heras, Waiblingen/Wtibg.

Eigentlich müßten wir jubilieren, denn diese für uns neue Firma brachte das, was schon seit Jahren „in der Luft“ lag: elektrisch angetriebene Kraftfahrzeuge, und zwar (vorerst) Wiking-Fahrzeuge. Die kleinen Fahrzeuge werden in einer nur 0,8 mm breiten Rille geführt, wobei feine, versilberte und voneinander isolierte Rollen („Röllchen“!) von den Rillenrändern den Strom abnehmen. Soweit, so gut – oder auch nicht. Leider sind während der Messe Patentschwierigkeiten aufgetaucht, da dasselbe Prinzip – wenn auch in wesentlich größerer Form – bei der Autorennbahn der englischen Firma Lines Brother schon angewandt wird, die darüber hinaus zu dieser Messe noch eine verkleinerte Autobahn im Maßstab 1 : 75 herausbrachte. (Letztere entspricht allerdings nicht in dem Maß den Modellbahnbefürfissen wie die Ausführung der Firma Hähnel. Das gleiche gilt für eine ähnliche Renn-Autobahn der englischen Firma Playcraft Toys Ltd., die ein etwas abgeändertes Konstruktionsprinzip benutzt).

Bei Messeschluß konnten weitere Auskünfte über den Stand der Dinge nicht gegeben werden, so daß wir den Bericht über die Hähnel-Kraftfahrzeuge mit

Abb. 47. Ein anregendes Motiv aus der Vorführanlage: vier motorisierte, rillenspürnde Wiking-Fahrzeuge.

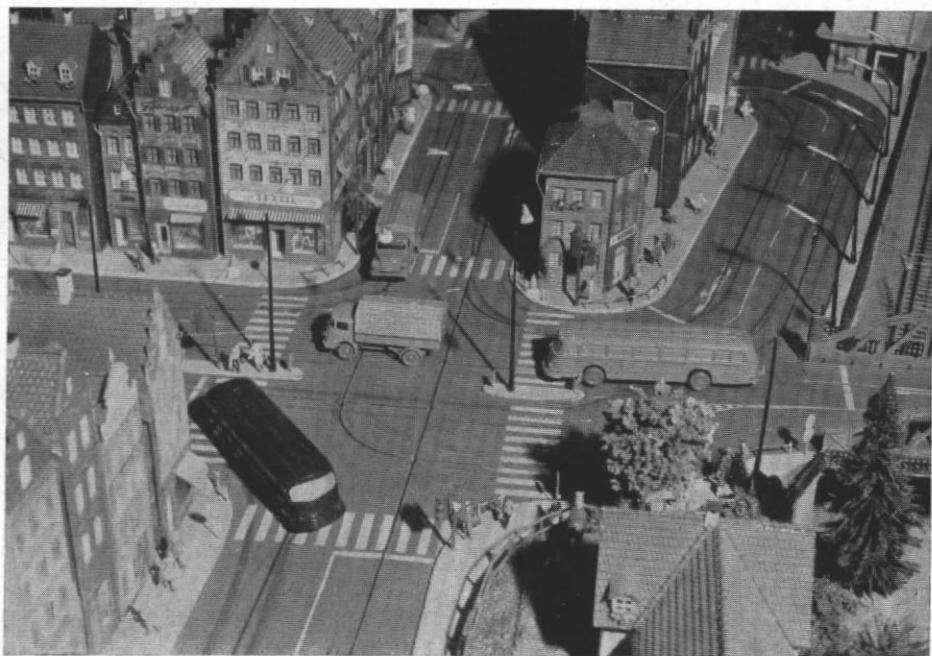
Abb. 48. Zierliche Blinklichter sichern den unbeschränkten Bahnübergang.

Vorbehalt wiedergeben, zumal sämtliche gezeigten Teile (außer den Wiking-Fahrzeugen) nur Handmuster waren.

Wenn das Fabrikationsprogramm in der geplanten Konstruktion durchgeführt werden kann, dann besteht das Straßensortiment aus geraden Teilstücken von 20 cm Länge (ganze, halbe und viertel Stücke) und gebogenen Teilen. Vorgesehen sind noch Kreuzungen, Abzweigungen und Bahnübergänge (die auf Grund des Konstruktionsprinzips allerdings für jedes Gleisfabrikat gesondert hergestellt werden müssen). Der Kreisdurchmesser (Straßenmitte gemessen) beträgt 25 cm, derjenige der Gegenfahrbahn 35 cm.

An Fahrzeugen sollen vorerst zur Verfügung stehen: ein Omnibus, ein MAN- und ein Büssing-Lkw mit Plane (sämtliche Wiking-Erzeugnisse). Gefahren wird mit 12 V Gleichstrom und zwar an Hand eines entsprechenden regelbaren Trafos.

Die auf der Ausstellungsanlage benutzten Verkehrsampeln sollen in der gleichen zierlichen Ausführung wie die gezeigten Handmuster erscheinen; die Verkehrsampel ist zwar für drei Lampen einge-



▲ Abb. 47

▼ Abb. 48.





Abb. 49. Sogar sehr steile Straßen werden spielend genommen. Die Fahrille tritt kaum störend in Erscheinung. Die Straßenbeleuchtung übernahm SFA.

richtet, doch wird sie – bis zur Herausgabe eines entsprechenden Relais – vorerst nur mit Rot- und Grün-Lampen bestückt sein.

Im Heras-Vertrieb werden auch die unseren Lesern

bereits bekannten SFA-Straßenbeleuchtungen geführt, ebenso das Verkehrszeichensortiment, dessen Bausatzpackung nunmehr noch zwei kleine Beutelchen mit weißer und grauer Farbe enthält.

Herpa

Modell-Spielwaren

Hergenröther & Co., Nürnberg

Herpa bringt auch dieses Jahr wieder einige nützliche kleine „Säckelchen“:

Der neue verstellbare 60-Ohm-Bremswiderstand (3 Watt belastbar) hat einen großen Regelbereich, so daß im Verein mit dem bisherigen Streckengleichrichter und dem kleinen Festwiderstand interessante Betriebsvariationen möglich sind (Abb. 54).

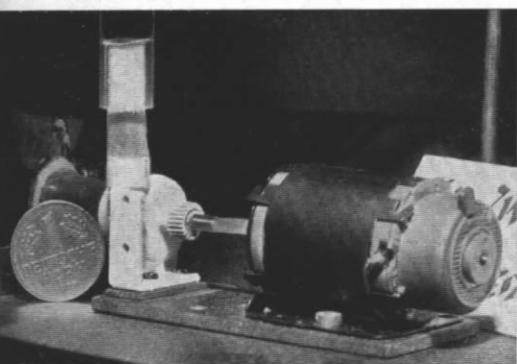
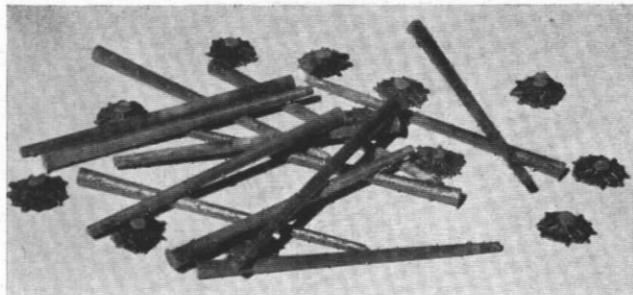
Ein vollständig gekapselter Bürstenmotor (Langsamläufer) für 12-20 V Wechselstrom ist als Antrieb für Mühlen, Schallscheiben und ähnliche „Scherze“ gedacht, also für solche Fälle, wo es nicht auf Stärke, Leistungsfähigkeit und große Drehzahlen ankommt. Pro Minute macht er ungefähr 50-60 Umdrehungen.



Abb. 50. „Kleinigkeiten am Rande“ (weil gerade noch Platz war): Briquetts in H0-Größe. Als Waggonladegut leicht und zugleich wirkungsvoll.

Abb. 51. Baumstümpfe und Kahilstämme – auf den ersten Blick scheinbar nutzlose Kinkerlitzchen. Wenn Sie aber mal darangehen, eine gerodete Schneise nachzugestalten, dann werden Sie vermutlich anders denken. Es wird Ihnen dann sicher leid (und Ihrem Geldbeutel gut) tun, wegen einiger Baumstrünke ganze Bäume oder Tannen demolieren zu müssen, meinen Sie nicht auch?

Abb. 52. Die kleine Kreiselpumpe „Wasserzwerge“.



Die Kleinst-Kreiselpumpe „Wasserzwerge“ ist kein Herpa-Erzeugnis und einigen Modellbahnlern vielleicht in den letzten Wochen schon zu Gesicht gekommen. Diese kleine Pumpe, deren Vertrieb Herpa übernommen hat, kann mit jedem Gleich- oder Wechselstrommotor betrieben werden, doch gelten die in der Gebrauchsleitung angegebenen Fördermengen (z. B. 4 Liter pro Minute bei 1 m Förderhöhe) nur für den hierfür zweckmäßigen Monoperm-Gleichstrommotor der Firma Marx-Lüders, Ludwigsburg/Württ. Alle weiteren Einzelheiten und Hinweise sind im erwähnten Prospekt ausführlich dargelegt, der jeder Pumpe beigegeben wird. (Wie wir in letzter Minute erfahren, hat HERPA nicht den Alleinvertrieb!)

Was sagen Sie zu dem Hopfengarten (Abb. 53)? Seien Sie froh – er wird nur als fertiges Geländestück geliefert, jedoch nicht als Bausatz.

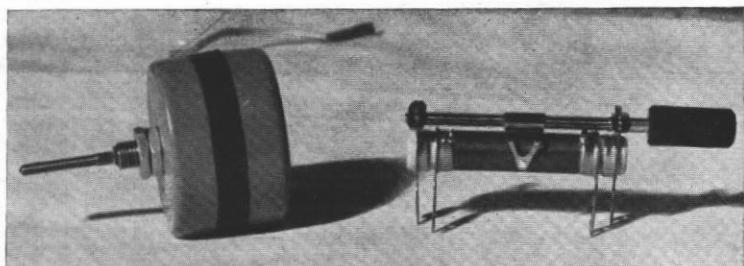
Die Baumstümpfe in Beuteln mit den geschlagenen Bäumen eignen sich gut für Geländeabarten, die man aus irgendeinem Grund nicht mit Tannen oder Bäumen „beplazzen“ will. „Geschälte“ Baumstämme



Abb. 53.

Wer die Hallertau kennt, kennt auch deren charakteristische Hopfenfelder und wird diese nette Herpa-Neuheit begrüßen, gibt sie doch eine Möglichkeit mehr, leere Flächen auf nette Art zu „beleben“. Wie wär's nächstes Jahr mit Reben (Rebstockreihen), Herr Hergenröther, zur terrassenförmigen Bebauung von Steilhängen?

Abb. 54.
Langsamläufer
(links) und regel-
barer Bremswider-
stand, in ca. $\frac{1}{4}$ na-
türlicher Größe
wiedergegeben.



sowie „frisch abgehackte Äste“ folgen in Kürze, so daß es den Geländegestaltern auch in dieser Hinsicht wiederum bzw. noch leichter gemacht wird.

Neu im bekannten Foliensortiment ist eine Drahtglas-Folie für Fabrikfenster, Vordächer u. dgl.; das Drahtmuster ist lediglich eingedrückt, die Wirkung ist allerdings sehr verblüffend!

Federleicht sind die Beladungsattrappen aus tiefgezogenem Kunststoff für Fleischmann-, Märklin-, TRIX- und Rokal-Waggons. Sie stellen Kalksteine-, Kohlen- und Sandbeladungen dar und werden ein-

fach in die entsprechenden Güterwagen eingesteckt.

Den „Clou“ stellen allerdings die Briketts in annähernder HO-Größe dar (Abb. 50), die ebenfalls zur Beladung von Güterwagen oder zur Halden-Bildung gedacht sind und so gut wie nichts wiegen. Wer an einem langen Winterabend die Langeweile quält, kann sie Stück für Stück sogar aufschlichten . . . ! (Irgendwelche Kosten für den Nervenarzt kann weder Herpa noch die MIBA übernehmen, da dieser Vorschlag nicht unbedingt ernst genommen zu werden braucht!)



Margrit v. Jordan Herstellung von Bäumen und Geländestücken, Roding/Opf.

Abb. 55. Im letztjährig besprochenen Baumsortiment hat sich nichts geändert. Hinzugekommen sind noch blühende Hecken und Büsche, kleine Zäune, Hopfensländer und – als einmalige Ausnahme – Schweizer Berghäuschen.



Abb. 56. Auch bereits sehr gut sortiert: die englische Lone-Star-9-mm-Bahn.

Lone - Star 9 mm - Bahn

D.C.M.T.L.

(Die Casting Machine Tools Ltd. London)

Auch England hat eine Kleinst-Miniaturbahn aufzuweisen. 9-mm-Spur wohl deshalb, weil in England die Spur 00 (18 mm) noch gang und gäbe ist (neben

der eigentlichen H0-Spur). Wir bringen dieses Erzeugnis eigentlich mehr informativ, weil hierdurch unterstrichen wird, daß unsere deutsche Arnold-8-mm-Bahn gar nicht so abwegig ist, wie es manchem erscheinen mag. Auch die Lone-Star-9-mm-Bahn weist bereits ein reichhaltiges Sortiment auf: 4 Dampfloks englischer Typen, 1 Diesellok amerik. Typs, D-Zugwagen, Güterwagen, Rampen, Brücken, Bahnsteig, Fußgängersteig und nette, dem Maßstab entsprechende Personen- und Lastkraftwagen. Loks und Wagen (einschließlich Drehgestelle) sind für diese Bahngroße bemerkenswert gut detailliert. Die Gleise weisen Plastikschwellen mit Holzmaserung (!) auf, die „Schienen“ bestehen aus Neusilberbändern.

Wer sich für dieses Erzeugnis interessiert, wende sich einmal an Herrn H. Fromm, Düsseldorf, Bagelstraße 109, der uns als voraussichtlicher Vertreter genannt wurde.

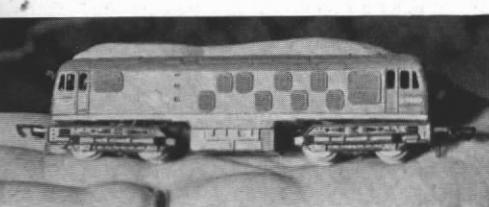
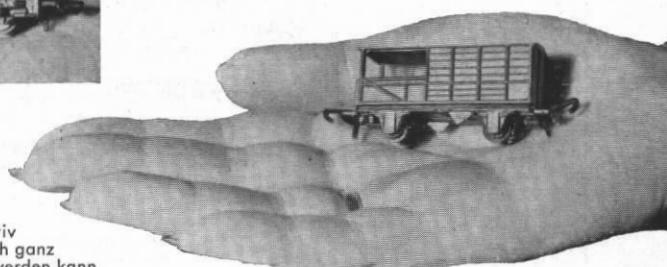
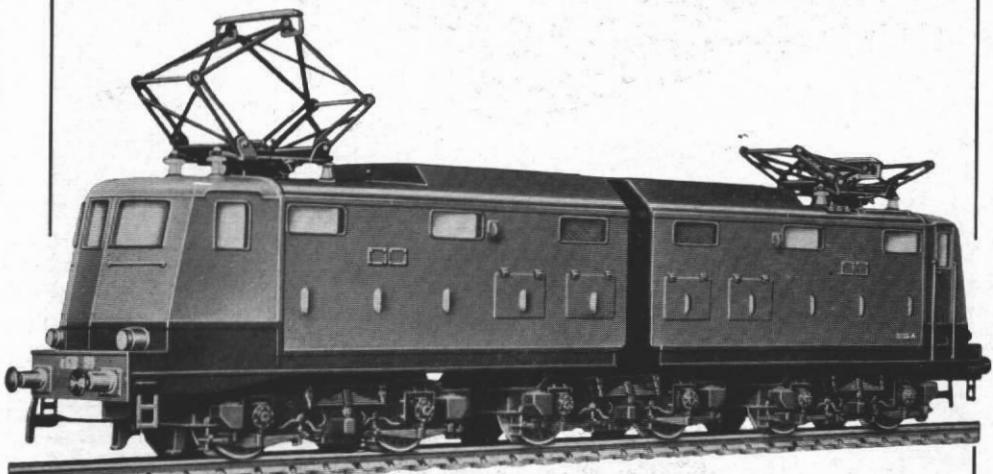


Abb. 57. Trotz der Kleinheit sehr gut detailliert bis zu den Drehgestellen herab: die neue Dieselloktype der Lone-Star-Bahn.

Abb. 58. Es liegt klar auf der Hand, daß die Lone-Star-Kleinstbahn qualitativ schon sehr weit gediehen ist und eigentlich ganz gut als Kleinst-Modellbahn bezeichnet werden kann.



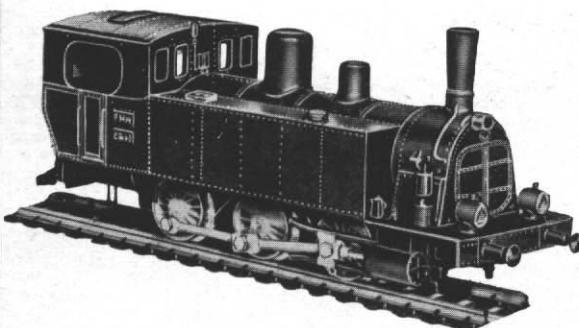
Rivarossi



Nr. 21442 72.- DM

Zweiteilige elektrische Lokomotive mit Mittelfaltenbalg aus Gummi, nach der Baureihe Bo + Bo + Bo der FS, leistungsstarker Motor, auf Kugellagern laufend, Scheinwerfer stets in Fahrtrichtung brennend, Umschalt-hebel zum wahlweisen Betrieb für Ober- oder Unterleitung. Loklänge 22,8 cm. Im Fachhandel erhältlich!

Rivarossi

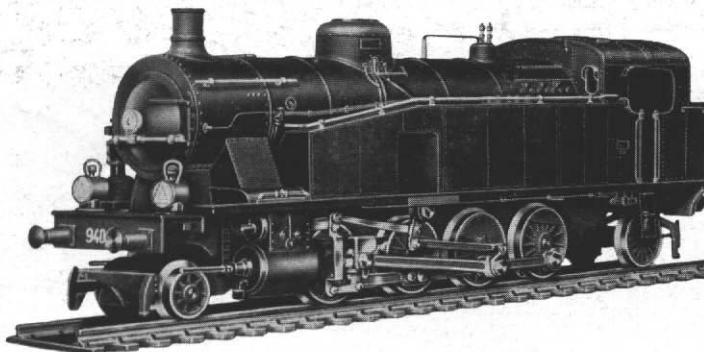


Nr. 5111 22.- DM

Diese interessante Lokomotive wird nur im Bausatz geliefert. Der Prototyp dieser Lok wurde ungefähr 1888 in Eßlingen für die Mailand-Nord-Bahn gebaut und ist heute noch in Betrieb.

Bei Ihrem Fachhändler ab Herbst dieses Jahres erhältlich.

Rivarossi



L 940/R 75.- DM

Einige dieser Loks sind noch bei den Italienischen Staatsbahnen in Betrieb. Dieses RIVAROSSI-Erzeugnis ist 100prozentig modellgetreu, Motor kugelgelagert, Schneckengetriebe, Scheinwerfer, Innenkurbelgestänge „Waldschaert“. Verlangen Sie auch diese Lok in den Fachgeschäften!

Fulgurex S.A. - Lausanne/Schweiz

► Generalvertretung verschiedener Fabrikate aus aller Welt ◀

Nachdem der deutsche Modellbahner dieses Jahr so spärlich mit Lokneuheiten bedacht wird, sind die bei Fulgurex ausgestellten wundervollen Lokmodelle in H0- und 0-Größe – auch wenn es sich durchwegs um ausländische Typen handelt – geradezu „Balsam“ für das betrühte Modellbahnerherz!

Es gab in der Tat auf dem Fulgurex-Stand viel zu sehen: TENSHODO, AKANE, OLYMPIC und KTM, doch wenden wir uns – wie jedes Jahr – erst einmal den Pocher-Erzeugnissen zu, die auf dem europäischen Markt eine größere Rolle spielen als die sonstigen ausländischen Erzeugnisse:

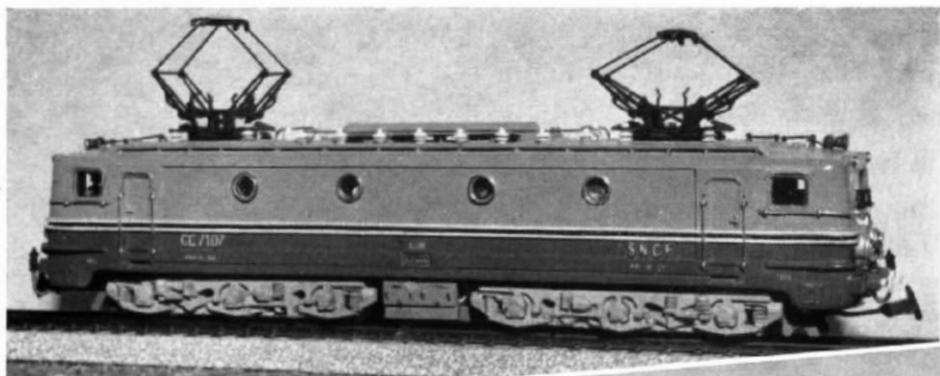


Abb. 59 und 60.
Das gediegene POCHER-
Modell der französischen Weltrekord-Elllok
und ein Blick in dessen Inneres. Links die Zentrifugal-
Fliehkräftekupplung, daneben Bleiballast; neben dem Motor Störschutz und
Ventilator, rechts Umschaltrelais und Stecker für Probefahrten ohne Gehäuse.

Pocher stellt dieses Jahr seine erste Lok vor, eine Nachbildung der französischen Ellloktypen CC 7107, die 1954 mit glühenden Stromabnehmern den Geschwindigkeitsweltrekord von 331 km/h aufstellte. Wie kaum anders zu erwarten, schuf Pocher auch auf diesem Gebiet etwas Besonderes:

1. Die Lok ist für 3-Schienen-Wechselstrom und (gegen Ende des Jahres) auch für 12 V-2-Schienen-Gleichstrom erhältlich.
2. Sie weist eine Zentrifugal-Fliehkräftekupplung

auf, die jedoch bei Bedarf mittels einer Schraube blockiert werden kann.

3. Ein kleiner Ventilator sorgt für die Kühlung des Motors.
4. Die Federspannung des Umschaltrelais (beim Wechselstrombetrieb) ist bei etwaigen netzbedingten Stromschwankungen, die sich bekanntlich auch sekundär auswirken, von außen verstellbar.
5. Die Antriebswelle ist druckkugelgelagert.
6. Störschutzkondensatoren und Umschaltung von



Abb. 61. Ein neues farbfrohes Modell der Schweden-Serie.



Ober- auf Unterleitungsbetrieb mittels umsteckbarem Isolator auf dem Gehäusedach sind in diesem speziellen Fall selbstverständliche Attribute.

Die Fahreigenschaften sind auf Grund der Zentrifugalkupplung bestechend. Bis 5 Volt Spannung dreht sich der Motor im Leerlauf, wobei die Lichter je nach der Fahrtrichtung umgeschaltet worden sind und bereits brennen. Sobald mehr Spannung auf die Schienen gegeben wird, fährt die Lok langsam an und wird allmählich immer schneller. Beim Anhalten (auch wenn die Spannung brusk unterbrochen wird) erfolgt der umgekehrte Vorgang: Der Motor steht wohl still, aber da der Kraftfluß durch die Zentrifugalkupplung zwischen Motor und Räder unterbrochen ist, rollt die Maschine wie das große Vorbild langsam aus. Dank dieses Prinzips ist auch möglich, die Ellok im Leerlauf von einer Dampflok abschleppen zu lassen (z. B. im Fall einer vorgetäuschten Panne, bei Überführungsfahrten u. dgl.); zu diesem Zweck ist lediglich der Fahrstrom durch Herausziehen des Umschaltsteckers zu unterbrechen, die Lok

rollt dann wie ein Wagen. Nun, es gäbe noch weitere technische Details zu berichten, aber das bisher Gesagte dürfte genügen, um zu erkennen, daß es sich bei der ersten Pöcher-Lok um eine besondere Maschine mit Besonderheiten handelt, die in Deutschland nicht gerade billig, aber – im gesamten besehen – dennoch preiswert ist.

Der letztes Jahr als Entwurf vorgestellte Privatwagen des amerikanischen Präsidenten Lincoln ist im fertigen H0-Modell noch schöner geworden und sehr eingehend detailliert; die aufgestempelten Fenstervorhänge sehen aus, als wenn sie in das Glas eingeätzt wären (Abb. 64).

Die Serie der blauen Schlafwagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft (ISG) hat Zuwachs bekommen durch einen Gepäckwagen mit ohne (beleuchtbarem) Schlußlicht (Abb. 63).

Während der letzterjährig angekündigte Pschorr-Bräu-Wagen jetzt erst auf den Markt kommt, ist der in Abb. 61 vorgeführte Wagen aus der farbfrohen Schwedenserie neu.



Abb. 62. Nur zur Information: Die schwedischen Old-Timer-Personenwagen werden nunmehr in Grün und mit der Bezeichnung „Süddeutsche Eisenbahn Gesellschaft“ für deutsche PÖCHER-Freunde ausgeliefert.



Abb. 63. Neu: Gepäckwagen zur blauen ISG-Garnitur.

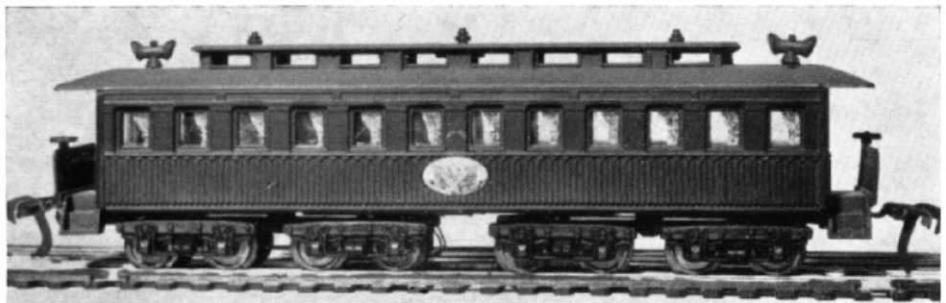


Abb. 64. Die endgültige Ausführung des Lincoln-Salonwagensmodells von POCHE.

AKANE/OLYMPIC JAPAN

Diese Firmen waren mit einer Unzahl wundervoller Lokmodelle vertreten; sie wissen sehr genau, weshalb sie die Modelle unbemalt ausstellen (und ebenso liefern): Hierdurch kommen all' die Feinheiten erst richtig zur Wirkung, und wie uns Wiederver-

käufer bestätigt haben, belassen neun Zehntel aller Käufer die Modelle im (lackierten) Messinggewand (was derjenige allzu gut verstehen kann, der diese Modelle gesehen und gründlich „beugapfelt“ hat). Alle Akane- bzw. Olympic-Modelle bildlich vorzuführen, ginge zu weit und wenn wir dennoch eine ganze Reihe zeigen, dann nur, weil die Lokfreunde dieses Jahr sowieso etwas zu kurz kommen.

Unter den Lok-Modellen haben wir ein paar Olympic-Modelle entdeckt, riesige Mallet-Maschinen mit gefederten Triebachsen, die sämtliche angetrie-

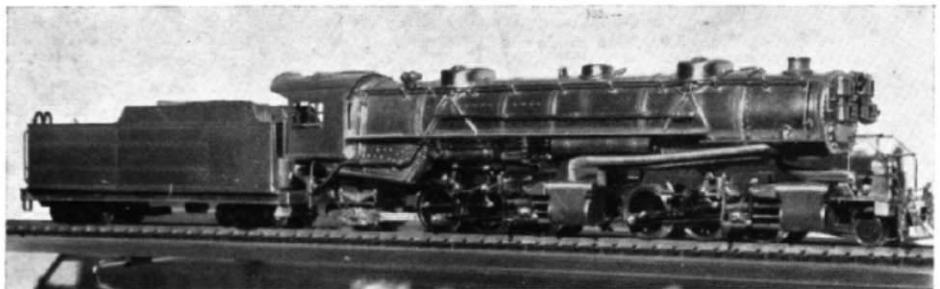


Abb. 65. Eines der AKANE-Modelle, eine Baldwin-Mallet-Lok in H0 – Preis 300.– DM.

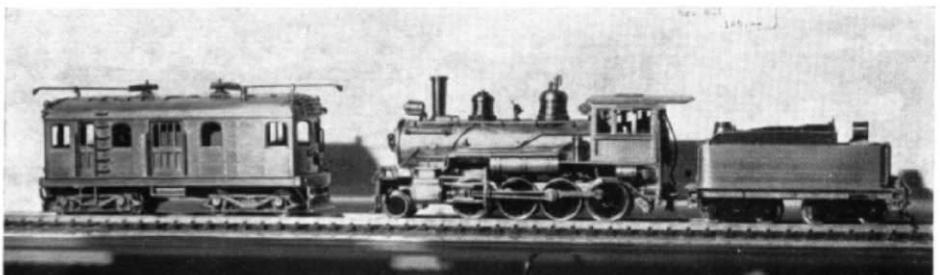


Abb. 66. Die im Bericht besonders gelobte 1'D-Dampflok „Consolidation“ (rechts) und ein (unbestimmbares) Modell einer amerikanischen Vorortbahn.

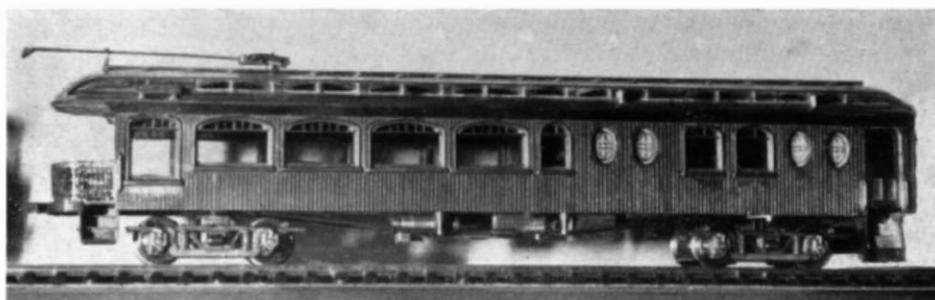


Abb. 67. Eine reizende H0-Nachbildung eines amerikanischen Vorortzugtriebwagens vergangener Zeiten.

ben werden und mit Feinheiten, die ans Unwahrscheinliche grenzen (wie z. B. die Kesselarmaturen im Führerhaus, die man einfach nicht beschreiben oder gar bildlich zeigen kann, sondern die man gesehen haben muß!). U. E. dürften die OLYMPIC-Modelle in dieser Hinsicht geradezu einmalig sein! Daß sie demgemäß Hunderte von Mark (zum Teil über 1000,- DM) kosten, ist ebenso verständlich wie die Tatsache, daß solche Modelle nur einem gewissen Kreis zugänglich sein werden. Das ganze Sortiment wurde übrigens am Ende der Messe von einem großen süddeutschen Geschäft übernommen (bis auf eine Lok, die beim Verlag landete!).

Im Akane-Sortiment gibt es allerdings noch genug Modelle, die durchaus erschwinglich sind, so z. B. die in Abb. 66 gezeigte 2-8-0-Dampflok „Consolidation“ der Maryland-Pennsylvania-Eisenbahngesellschaft, die – um nur einen Preis zu nennen – 145,- DM kostet und ebenso fein detailliert und gearbeitet ist; wie eine Probefahrt offenbarte, besitzt diese Maschine ausgezeichnete Laufeigenschaften (sie liegt wie ein Brett auf den Schienen), wie auch das Getriebe unwahrscheinlich geräuscharm ist.

Da es sich durchwegs um Modelle amerikanischer Loktypen handelt, wollen wir nicht auf alle Neu-

erscheinungen eingehen. Interessenten wenden sich entweder an Fulgurex direkt oder an die Firma Schreiber in Fürth/Bay. oder an die Firma Schüler & Co., Stuttgart, und lassen sich bebilderte Prospekte kommen. Das gleiche gilt für die Erzeugnisse der Firma ...

ELETTREN - Spur 0 - Italien

Auf Grund des großen Erfolges nach unserer letztenjährigen Messebesprechung hat ELETTREN speziell für die deutschen Spur-0-Freunde einen DSG-Speise- und Schlafwagen geschaffen, 45 cm lang, mit gefederten Drehgestellen und wiederum mit einer Inneneinrichtung, die das Herz erfreut (u. a. Tischlädchen, Tellern, Bratpfannen in der Küche usw.). Die Wagen sind mit richtig arbeitenden Faltenbögen versehen, die wie beim großen Vorbild miteinander gekuppelt (zusammengesteckt) und mit Federn zusammengehalten werden. Die deutschen Wagentypen erhalten nicht die auf Abb. 68 ersichtlichen Drehgestelle, sondern abgefederte der Köln-Minden-Bauart.



Abb. 68. Blick in das Innere des Spur 0-DSG-Speisewagenmodells von ELETTREN.



Abb. 69. Wiederum eine gute TENSHODO-Arbeit: Das H0-Modell einer Hudson-Lok (2'C2') mit vielen Details, zierlicher Waelschaerth-Steuerung, abgefedernten Triebachsen usw. Preis 240.- DM.

TENSHODO - Japan

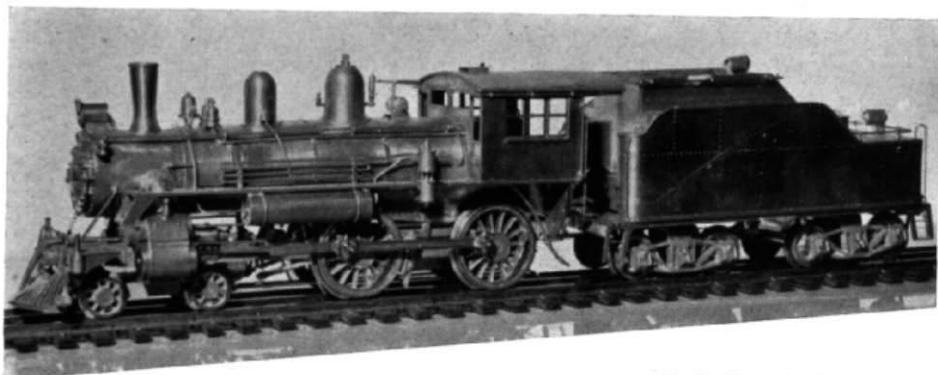
Fulgurex hat sich bekanntlich in Heft 7/XII mit einem Aufruf an die MIBA-Leser gewandt, um festzustellen, welche Loktype besonders gewünscht und bei TENSHODO in Auftrag gegeben werden soll. 65 Prozent der abgegebenen Stimmen galten (wie kaum anders zu erwarten) der S 3/6. Doch wie es der Zufall will, stellt auch TRIX dieses Jahr die S 3/6 vor. „Duplizität der Ereignisse“ nennt man das für gewöhnlich. Nachdem unsere Fürsprache für diese schöne und besonders in unseren Kreisen sehnlichst erwünschte Lok jahrelang kein Gehör fand, werden wir nunmehr in der glücklichen Lage sein, die S 3/6 gleich in zwei Ausführungen besitzen zu können: nämlich als BR 186 von TRIX, wie sie heute noch in Betrieb ist, und als BR 184 mit etwas schlankemem Kessel und spitzem Führerhaus, wie sie bei TENSHODO in Auftrag gegeben und auf der Messe als einfaches Handmuster gezeigt worden ist. Diese letztere S 3/6

wird es sowohl in Schwarz als auch in der früheren bayerischen Farbgebung in Grün mit Goldbändern geben; voraussichtlich werden wir sie aber erst auf der nächsten Messe als „fotogene“ Neuheit zu sehen bekommen. Nachdem die TENSHODO-Modelle zum größten Teil in Handarbeit hergestellt und nur wenige Teile in Kleinserie gehen, wird der Preis der S 3/6 über 200.- DM liegen. Wie gesagt – Näheres im Messebericht 1962!

Eine weitere (lieferbare) diesjährige Neuheit ist die SANTA FE-Hudson-Lok, Achsfolge 4-6-4 (2'C2') mit abgefedernten Triebachsen und 6achsigem Tender, ebenso wie die nunmehr ausgelieferte SNCF Dampflokomotive 141 R (s. Heft 4/XII, S. 138) prachtvoll detailiert und ebenso prachtvoll gearbeitet (Abb. 69)!

Eine reizende Old-Timer-Lok, Achsfolge 2-6-0 (1'C), mit 4achsigem Schlepptender paßt vorzüglich zu den TYCO-Old-Timer-Wagen wie auch zum vorerwähnten Pocher-Lincoln-Wagen. Die „Pseudo-Yankees“ unter uns dürften ihre helle Freude an dieser reizenden Lok haben (von der vorbesprochenen „Consolidation“ der Firma AKANE einmal abgesehen).

Ebenfalls neu: eine Diesellok der SANTA-FE-Bahn in Schwarz-gelb.



(mit „gesundem“ Geldbeutel): eine 2'B-Lok amerikanischen Vorbildes als K.T.M.-Modell.

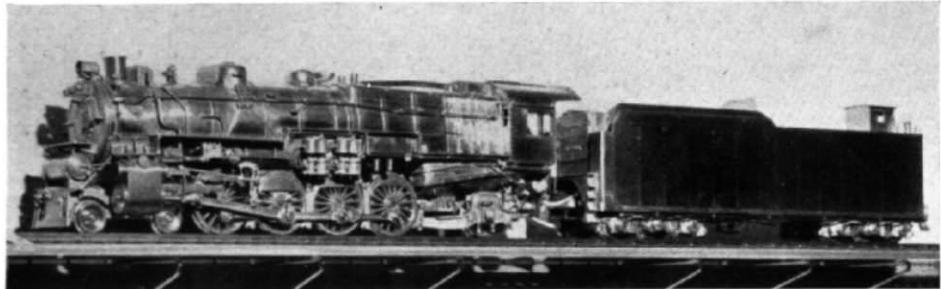
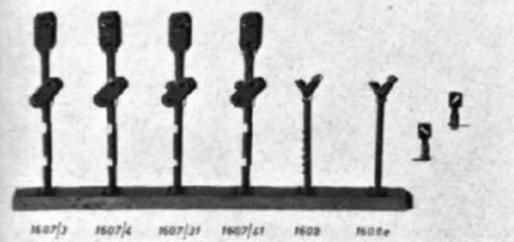
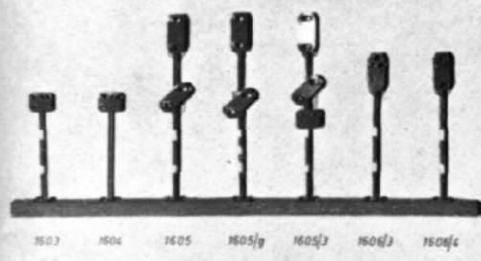
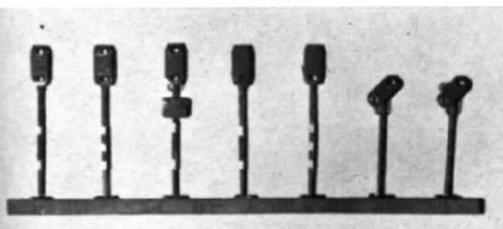


Abb. 71. Nahe an die tausend Mark kostet dieses K.T.M.-Modell für Spur 0 (Länge 70 cm, Gewicht 5 kg).

K.T.M.-Spur 0 - USA



Die im letzjährigen Messeheft gezeigte Mallet-Lok „Big-Boy“ hat zwei „Gefährten“ erhalten: die Nachbildung einer 4-8-2-(2'D1'-)Pennsylvania-Lok mit großem Überland-Tender, der – ähnlich der Zugführerkabine bei verschiedenen deutschen Loks – eine Bremser-Kabine aufweist. Länge der Maschine einschließlich Tender rund 70 cm, Gewicht rund 5 kg.

Ein reizendes Modell ist auch die 4-4-0-(2'B-)Lok, die erst während der Messe eintraf und über die keine weiteren Angaben erhältlich waren.

Beide Loks dürften wie der „Big-Boy“ mit Wechsel- bzw. Gleichstrommotor ausgerüstet sein (2-Schieneensystem).

G. Schreiber, Fürth

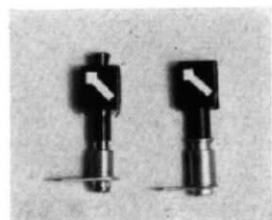
Deutsches Fuligurex-Auslieferungslager

Nur über diese Firma sind die nebenstehend abgebildeten Lichtsignale der DB erhältlich. Hersteller ist – eine österreichische Firma, nämlich MEMOBA, Wien! Auch die Weichenlaternen (Abb. 72 unten rechts und Abb. 73) müssen wir aus dem Ausland wiederbekommen, nachdem die bekannten Redlin-Weichenlaternen nicht mehr zu haben sind. Armer deutscher Modellobauer, soweit ist es also schon gekommen!

Die Lichtsignale sind nicht fix und fertig, sondern die Birnen müssen erst noch installiert und verdrahtet werden. Sobald wir die ersten Muster in Händen haben, befassen wir uns mit dieser Angelegenheit und geben eine ausführliche Einbauanleitung!

Abb. 72. Das gesamte MEMOBA-Lichtsignalsortiment (s. o. Abb. 74).

Abb. 73. MEMOBA-Weichenlaternen (rechts) im Vergleich zur bisherigen Redlin-Laternen! Es fehlt ihr eigentlich nur noch die Entlüftungskappe!



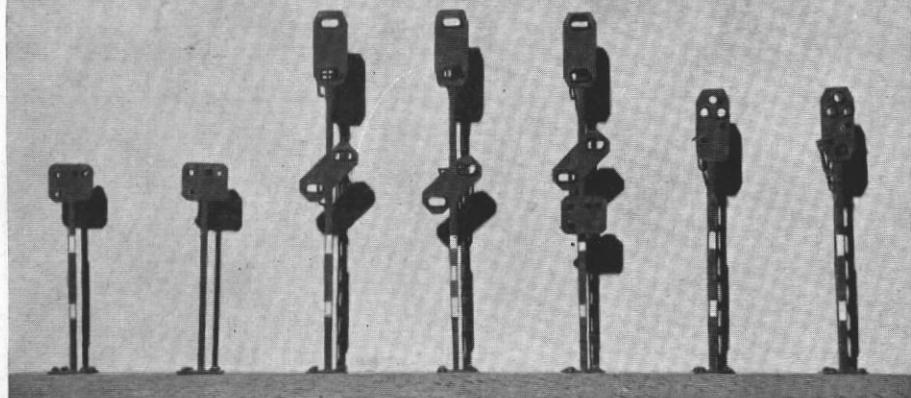


Abb. 74. Dieses Bild sagt mehr über die Qualität der MEMOBA-Lichtsignale aus als die Gesamt-Übersicht der Abb. 72. Sie sind sehr zierlich und sauber gearbeitet und sollen auf die bekannten Kleinstlämpchen von Fleischmann u. a. zugeschnitten sein. Näheres war während des Messetribus weder festzustellen noch zu erfahren. Wie gesagt – gelegentlich mehr hierüber!



Abb. 75. Ein frei gestaltetes Umspannwerk, gebildet aus Haug-Transformatoren und sonstigen Kleinteilen. Dahinter der Ablaufberg mit Rangiermeisterhäuschen.

Erstmals unter den Ausstellern vertreten war die Firma Haug, die unseren Lesern jedoch durch die Weidenbäume und durch den alten Holzsteg bereits ein Begriff ist. Als Neuheiten wurde folgendes offeriert: Ein Bergsee mit Clubhaus, Bootsschuppen und kreuzendem Segelboot (elektro-magnetisch angetrieben), wobei nur zu bemängeln wäre, daß der „See“ ein bißchen arg klein geraten ist.

Ein über 1 m langer „Eselsrücken“ (Ablaufberg) aus tiefgezogenem Kunststoff, bestehend aus (gerader) Aufahrts- und Ablauframpe und mit Rangiermeisterhäuschen, das auch einzeln erhältlich ist (Abb. 75 und 77).

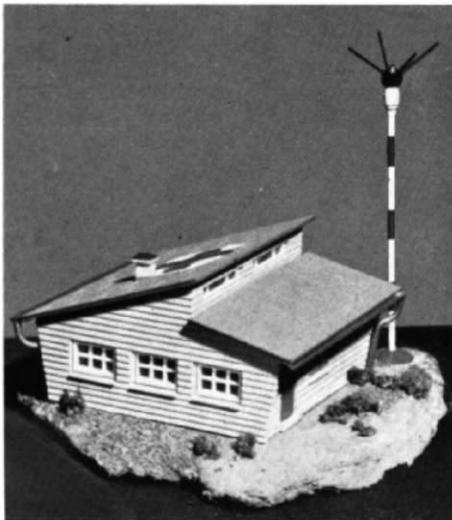
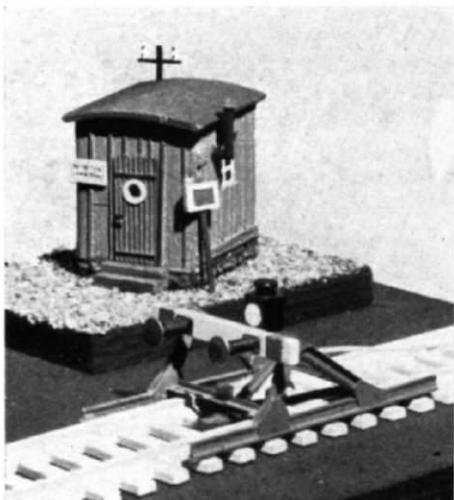


Abb. 76. Bergwacht mit blinkendem Sendemast.

Abb. 77. Das nette kleine Rangiermeisterhäuschen und der für alle H0-Gleisfabrikate passende Prellbock.

Ein Prellbock mit und ohne Beleuchtung und mit Federpuffer, sowie ein Bergwachtgebäude mit Sendemast und periodisch blinkendem Licht; der Sendemast kann einzeln als Warnlicht oder Blinkfeuer für Flugplätze, Schifffahrtswege u. dgl. verwendet werden.

Liliput

Spielwarenfabrik
Walter Bücherl, Wien

Die bemerkenswerte Neuheit ist die Nachbildung des deutschen Verschlagwagens (Kleintierwagen) Hbes-63. Dieses „luftige“ Modell ist – nah und qualitativ beschen – zweitelloß mit eines der schönsten dieser Messel. Die Spritzform muß eine Graveurarbeit erster Güte sein. Man kann die Detail-Feinheiten nur mit einer Lupe entdecken und wird dabei abermals über die ungemein saubere



Abb. 78. Gut gelungen und gut aussehend: alter D-Zugwagen internationaler Prägung, der die Serie der „alten Preußen“ stilistisch sehr gut ergänzt.



Abb. 79.

Kaum wiederzuerkennen:
die amerikanisierte P 8 mit Cow-Catcher und Scheinwerfer.

Spritzform staunen, aus der das Modell stammt. Auch die Beschriftung – übrigens entsprechend den neuesten internationalen Bestimmungen – ist so ungewöhnlich fein, daß zum Lesen nicht ein Vergrößerungsglas genügt, sondern eine starke Lupe zu Hilfe genommen werden muß. Nun, Sie werden es selbst in Kürze feststellen können, denn dieser Wagen ist sofort nach der Messe lieferbar! Die Unterseite des Wagens ist ebenfalls genau nach dem Vorbild nachgebildet und weist nicht nur eine Bretterimitation auf, sondern auch das Rahmenwerk und die Bremsgestänge u. dgl. (Abb. 80).

Die bekannte D-Zug-Wagengarnitur preußischer Prägung wird durch weitere alte Typen ergänzt, und zwar durch internationale Speise- und Schlafwagentypen mit (imitierter) Holzverschalung, zu denen der Waffenstillstandswagen von Pocher ausgezeichnet paßt. Auch diese neuen Wagenmodelle sind sehr fein detailliert und werden viele Freunde in ganz Europa finden. Die MITROPA-Ausführungen sind braun, die der internationalen Gesellschaften in Blau und Braun (Abb. 78). Auslieferzeit: Herbst dieses Jahres.

Die Kupplungen der künftigen Liliput-Wagen (bekanntlich à la Fleischmann bzw. Märklin) sind nun so

konstruiert, daß sie mit einem Griff ausgewechselt werden können. Ebenso haben alle Wagen einseitig isolierte Radsätze, wodurch sie ohne weiteres sowohl auf 2- als auch 3-Schiengleisen verwendbar sind.

An Stelle der bisherigen 2- und 4achsigen Schienenreinigungswagen gibt es in Kürze nur mehr eine verbesserte 2achsige Ausführung, bei der der Reinigungsfilz leichter ausgetauscht werden kann und durch eine entsprechende Konstruktion des Halters intensiver als bisher auf die Schienen gedrückt wird.

Sämtliche Triebfahrzeuge werden nunmehr mit dem bewährten Motor mit fünfteiligem Anker versehen; daß die Qualität der Triebfahrzeuge dadurch verbessert wird (langsameres Anfahren, größere Zugkraft und Laufruhe) ist einleuchtend. Im Zuge dieser Maßnahme wurden sämtliche Loks vollkommen überarbeitet und verbessert.

Erkennen Sie die Lok auf Abb. 79? Ja, es ist eine „amerikanisierte“ P 8 mit „Kuhfänger“, leicht abgeänderten Domänen, Scheinwerfer statt Lampen, schwarzen Rädern u. ä. Der größte „Witz“ an dieser Sache ist die Tatsache, daß es drüben tatsächlich eine Lok-

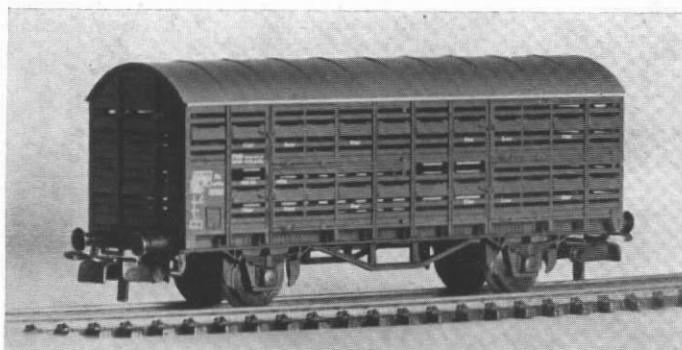


Abb. 80. Das ist der Verschlagswagen, dessen feine Detaillierung und Plastik auf dem Klischeebild unmöglich zutage treten können. Man muß ihn schon in die Hand und eine Lupe zu Hilfe nehmen!

Kibri

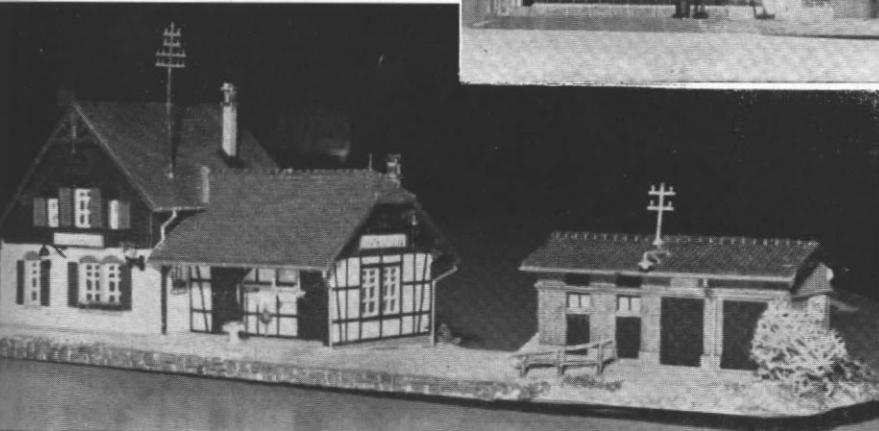
Kindler & Briel – Fabrik feiner Spielwaren

Böblingen

Man erwartet von KIBRI – auf Grund der Messeüberraschungen der letzten Jahre – eigentlich stets etwas Besonderes. Voilà! Auch dieses Jahr gibt es einen besonderen „Leckerbissen“: ein Umspannwerk, wie es nicht besser geraten sein könnte (Abb. 85)! Es freut uns, daß wiederum eine MIBA-Anregung m e h r Früchte getragen hat (s. Umspannwerk in den Heften 9, 11 und 14/XI). Das KIBRI-Umspannwerk wird nur als Bau-satz geliefert (bereits im August), doch brauchen Sie sich durch Abb. 86 nicht verwirren zu lassen. Dem Bausatz ist u. a. eine Aufbauskizze beigegeben, nach der der Zusammenbau ein Kinderspiel ist. Außerdem werden wir uns dieser Angelegenheit zur gegebenen Zeit nochmals widmen und Ihnen dabei weitere erläuternde Erklärungen geben. Wir wollen Sie daher heute nicht mit „Stromwandler“, „Sammelschienentrenner“ u. dgl.

Abb. 81. Ein wundervolles KIBRI-Modell: die haargenaue Nachbildung des Stellwerks Marbach.

Abb. 82. Der ebenfalls eingehend kommentierte Bf. „Laufenmühle“.



type gibt, die fast haargenau der amerikanisierten P 8 gleichsieht (wie wir uns bildlich überzeugen konnten).

Und noch etwas haben wir – versteckt – entdeckt: die P 8 mit... Wannentender und Witte-Windleitblechen! Ja, entsprechend den Anregungen aus unserem Leserkreis. Auf Grund eines großen USA-Auf-

trags für die „Ami-P 8“ muß diese P 8 mit Wannentender leider nochmals zurückgestellt werden; bei der nächsten Messe werden wir Weiteres erfahren. Wer die P 8 noch nicht hat, warte also nicht auf diese Variation, denn ein richtiger Modellbahner muß, will, sollte und möchte beide Ausführungen sein eigen nennen, stimmts?

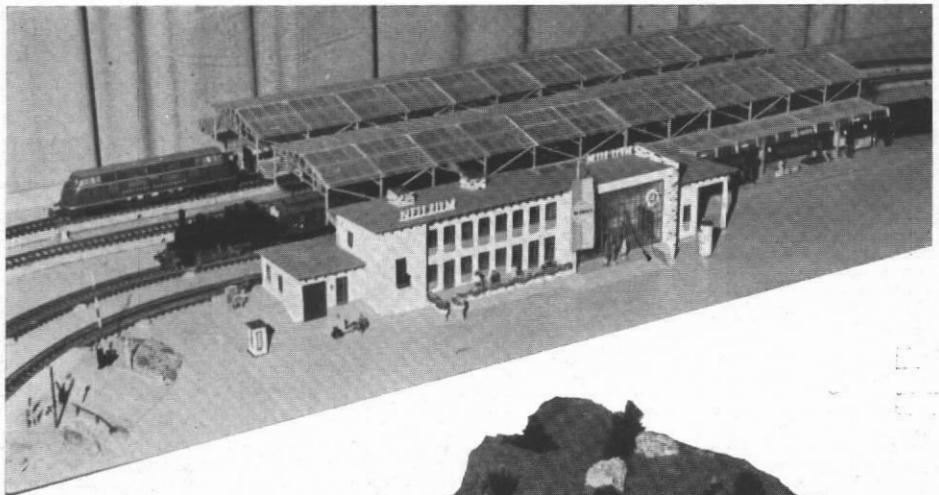


Abb. 83. Die Nachbildung des Bahnhofgebäudes von Neu-Ulm. Auch bei modernen Gebäuden hält sich KIBRI an entsprechende Vorbilder. Im Hintergrund die schon bekannte Bahnhofshalle.

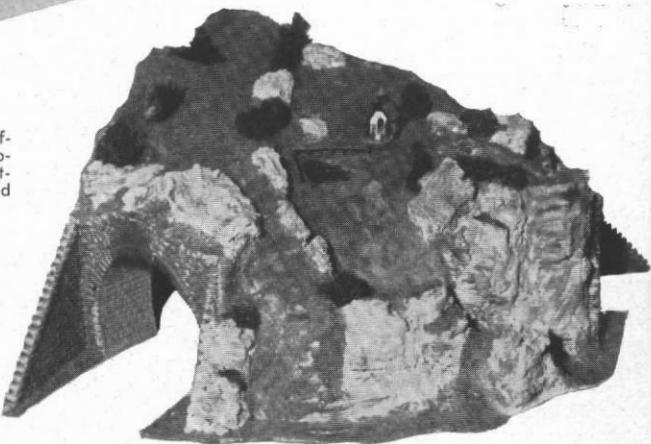


Abb. 84. Eines der neuen Geländestücke: Ecktunnel für eingleisige Strecke unter Verwendung von KIBRI-Tunnelportalen und -Flügelmauern, sowie des neuartigen Streumaterials.

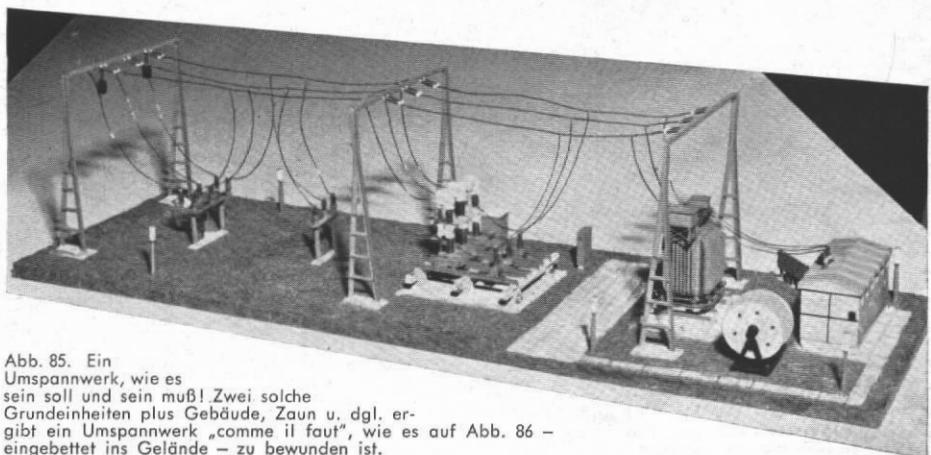


Abb. 85. Ein Umspannwerk, wie es sein soll und sein muß! Zwei solche Grundeinheiten plus Gebäude, Zaun u. dgl. ergibt ein Umspannwerk „comme il faut“, wie es auf Abb. 86 – eingebettet ins Gelände – zu bewundern ist.

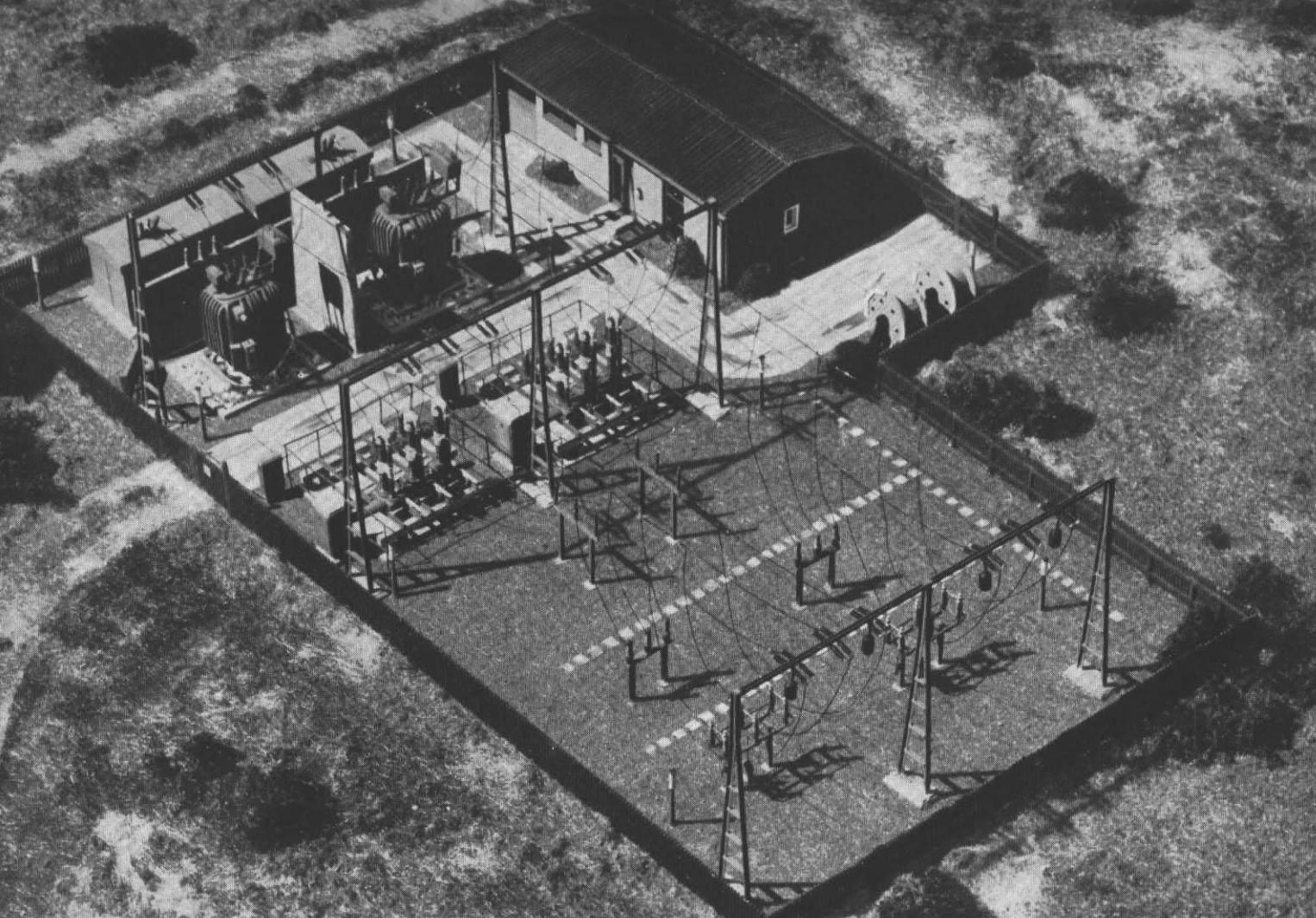




Abb. 87. Ein nettes Klein-Bahnhöfchen, z. B. für eine Schienenbushaltestelle, ist „Bf. Hausen“.

durcheinander bringen. Nur noch soviel: Die Grundeinheit ohne Gebäude und Zäune) is in Abb. 85 dargestellt; das Umspannwerk der Abb. 86 besteht aus zwei solchen Einheiten, zuzüglich Gebäude, Zaun und Kabelrollen. Alle Teile sind vorschriftsgemäß nachgestaltet und auch für das Büro- und Werkstattgebäude wurde mit Kennerblick das richtige Vorbild ausgewählt.

Genauso wie beim Umspannwerk ist KIBRI auch bei den übrigen Gebäuden neuheiten vorgegangen: Gut ausgesuchte Vorbilder wurden haargenau bis zu den kleinsten Details nachgebildet. Hier handelt es sich nicht mehr um ungefähr angelehrte Modelle, sondern geradezu um einen hundertprozentigen Modellnachbau vorhandener Vorbilder und zwar unter Ausschöpfung aller Möglichkeiten, die das Kunststoffspritzen heute bietet. Gewiß, auch andere Firmen bringen ausgezeichnete Modelle von höchster Qualität, an denen es nichts auszusetzen gibt, aber wir haben den Eindruck gewonnen — ein unmittelbares Vergleich war leider nicht möglich —, daß KIBRI noch einen kleinen Schritt weiter geht (so ähnlich wie Liliput beim neuen Verschlagswagenmodell).

Stellwerk „Marbach“ mit seinen vielen Details wie Sonnenblenddach über dem Fenster, Regenschutzdach über der Tür, Regenrinne, Abfußrohren, Dachpfosten, Dachständer für Telefonleitungen, Weichenstellhebel im Innern, Lampen(imitationen), Pickel, Gleishammer und Ölkanne kostet im Bausatz weniger als 5.— DM und ist farbenmäßig den übrigen KIBRI-Gebäuden angepaßt. Stellwerk „Marbach“ (Abb. 81) ist übrigens schon im Juli 1961 lieferbar.

Ein reizendes Gegenstück zum vorhandenen Nebenbahnhof „Iselshausen“ ist der etwas größere Bf. „Laufenmühle“ mit kleinem Nebengebäude (Abort und Karrenremise) nach dem gleichnamigen Vorbild. Stationsgebäude und Nebengebäude sind auch einzeln (mit etwas anderer Motivgestaltung) erhältlich. Auch bei dieser Neuschöpfung ist die Ausschmückung bis zu den letzten Details vorgenommen wor-

den und zwar genau entsprechend dem Vorbild (Abb. 82). Ein Kabinettstückchen für sich (woran allerdings das Vorbild mit schuld ist): das Nebengebäude.

Das Stationsgebäude von „Iselshausen“ hat beidseitig Dachgauben erhalten (Abb. 87) und kommt mit anders gestalteter Umgebung als „Bf. Hausen“ in den Handel.

Dem modernen Geschmack kommt der neue Bahnhof „Neu-Ulm“ entgegen, der wiederum dem entsprechenden Vorbild nachgebaut wurde, einschließlich Empfangshalle, Billettsperre und bahnsteigseitigem Kiosk. Die verglaste Bahnsteigüberdachung entspricht nicht dem Vorbild, sondern dient zur etwaigen Auflage für die in den letzten Jahr besprochenen Bahnsteighallen (s. Abb. 83).

Die neuen Tunnel-Geländestücke (die bisherigen waren für uns undisputabel) sind mit den bekannten Portalen und Stützmauern versehen; die Felspartien sind nach Natur modelliert und in Kunststoff umgesetzt. Gleichzeitig findet hier erstmalas das neuartige Streufasermaterial Verwendung, das in mehreren Farbstufen in Plastikbeuteln in den Handel kommt. Es besteht aus feinem Kunststofffasern, die wie das bisher übliche, körnige Material aufgesprengt werden, infolge der feinen Struktur aber unterschieden natürlicher wirken.

Im großen Bahnschranksortiment des letzten Jahres hat sich nichts geändert, bis auf das neue Steuerrelais. Dieses gewährleistet nunmehr das Öffnen und Schließen einer Schranke, gleichgültig um wie viele Gleise es sich handelt bzw. auf welchem Gleis sich ein Zug nähert und in welcher Richtung. Durch dieses Steuerrelais sind einige Schaltprobleme beseitigt worden, die vielleicht manch einem bisher zu schaffen gemacht haben.

Eine nette kleine Sache noch am Rande: ein zierlicher Richtstrahl-Scheinwerfer für Bausstellen, Stellwerke, Bahnhöfe oder sonstige Stellen, bei denen auch in Wirklichkeit solche Scheinwerfer gebraucht werden.

**Studieren Sie die Messe-Anzeigen besonders sorgfältig!
Diese sind für Sie sehr wichtige Ergänzungen zum Messebericht!**



Abb. 88. Die diesjährige Neuheit: Modell der französischen 2'C1'-Lok Nr. 60.

JOUEF Paris

Le Jouet Francais Ltd.

Diese französische Firma hat ihre 6,5-Volt-Bahn im vergangenen Jahr auf 12 Volt Gleichstrom umgebaut und einen Fahrtrafo herausgebracht, an den zwei kleinere Fahregler angeschlossen werden können; die einzelnen Stromkreise müssen allerdings voneinander isoliert sein.

Ein besonderer Wechselstromtrafo dient zur Be-

tätigung von Weichen und sonstigem Zubehör und zur Abnahme von Beleuchtungsstrom.

Der neue 12-V-Walzenmotor ist leistungsstark und soll bei angehängten 8 Personenwagen trotzdem nur 50 Milliampere aufnehmen. Sollten diese Angaben stimmen — wir konnten sie an Ort und Stelle nicht überprüfen —, dann wäre der neue Jouef-Motor M 40 in der Tat der Modellbahnmotor mit dem geringsten Stromverbrauch.

Nun, wer sich die neue Lok — eine Nachbildung der französischen Lok 231.C.60 — zulegen sollte, kann die Angelegenheit ja mal überprüfen. Am Wagnelpark, auf den wir letztes Jahr eingegangen sind, hat sich nichts geändert, auch nicht beim Zubehörsortiment.

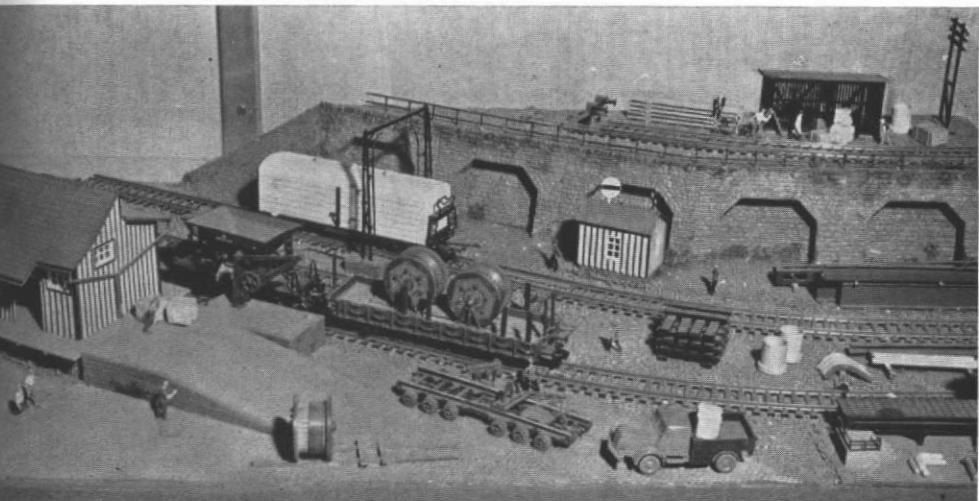


Abb. 89. Mit diesem anregssamen Bildchen von einem Vollmer-Motiv, das gerade die richtige Größe hat, um diese Seite zu vervollständigen, beschließen wir den ersten Teil des Messeberichts. Auf Wiedersehen bis in ca. 8 Tagen! Der zweite Teil ist ebenso interessant und hat nochmals 87 Bilder!