

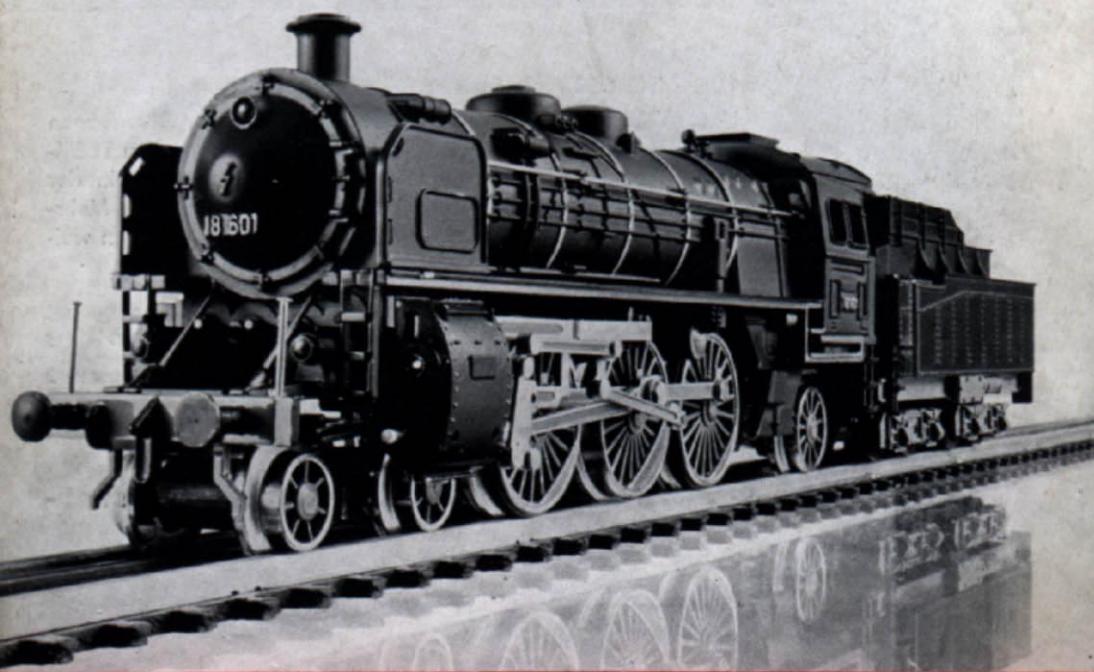
Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

XII. INTERNATIONALE SPIELWARENFACHMESSE NÜRNBERG 1961

2. Teil (M-Z)

(1. Teil siehe Heft 4)



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

5 BAND XIII
10. 4. 1961

PREIS
2.- DM



Großer Bildbericht über die Modellbahn-Neuheiten

DER XII. INTERNATIONALEN SPIELWAREN - FACHMESSE NÜRNBERG

2. Teil und Schluß

Anmerkung: Die Bildausbeute an Neuheiten und Motiven war – trotz einer gewissen Auslese – so groß, daß wir auch den diesjährigen Messebericht auf zwei Hefte verteilen mußten. Da wir uns bei diesem Bericht im allgemeinen an eine alphabetische Reihenfolge halten, umfaßt dieser zweite Teil also gleichwertig die Neuheiten der Firmen M-Z. In diesem Sinne also weiter im Messebericht:

R. Marx-Lüder

Elektrotechnische Fabrik

Gemmrigheim / Neckar

Die Namen „Uniperm“, „Monoperm“ und ähnliche sind Ihnen sicher geläufiger als der Firmennname Marx-Lüder. Wenn jedoch eine solche Firma, deren Motore in Industrie, Flug- und Schiffsmodellbau seit Jahren den besten Ruf genießen, nunmehr zwei Motoren herausbringt, die sich auch für den Eisenbahnmodellbau eignen, dann haben sie von vornherein das Plus aufzuweisen, daß sie „nicht von schlechten Eltern stammen“! Die zwei neuen „Sprößlinge“, mit denen wir es zukünftig (d. h. ab sofort) zu tun haben werden, heißen „Milliperm“ und „Microperm“, wobei die Silbe „perm“ bereits verrät, daß es sich nur um Gleichstrommotore handeln kann.

Der Milliperm ist 26 mm lang (ohne Achsstummel

und Lötfahnen) und hat einen Durchmesser von 21,5 mm. Von den drei Typen 4000, 1500 und 750 kommt in der Regel Typ 1500 in Betracht, der für 3-12 Volt ausgelegt ist (Typ 4000 für 1-4 Volt, 750 für 6-24 V Gleichstrom). Seine maximale Stromaufnahme beträgt 0,5 A, was dem Durchschnitt der sonstigen Modellbahnmotoren entspricht.

Der Microperm ist 23 mm lang (ohne Achsstummel und Lötfahnen) und hat einen Durchmesser von 17 mm. Von den Typen 6000, 2000 und 1000 interessiert wieder besonders Typ 2000 für 3-12 Volt Gleichstrom mit einer maximalen Stromaufnahme von 0,4 A (Typ 6000 ist für 1-4 Volt, Typ 1000 für 6-24 Volt ausgelegt).

Die Achsstummel beider Motoren sind ca. 5 mm lang und 1,5 mm stark; die Wellen sind sintergelagert; die Motore sind daher völlig wartungsfrei. Der Anker ist dreiteilig. Was „nebenberufliche“ Fernlenkflieger interessieren dürfte: der Microperm wiegt 13 g, der Milliperm 21 g.

Im Sommer dieses Jahres gibt es zu diesen beiden Motoren – und das ist ein „Clou“ besonderer Art – ein aufsteckbares Getriebe, mit dem durch einfaches Umstecken der Zahnräder Untersetzungen von 1 : 2

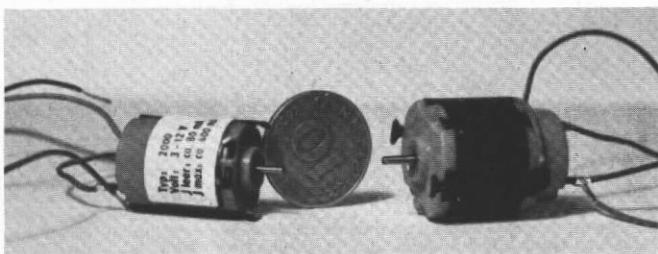


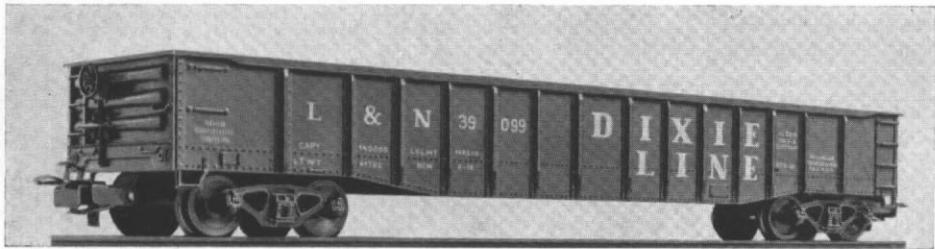
Abb. 90. Die neuen Marx-Gleichstrommotoren, die Lokbauer besonders interessieren dürften. Links der Microperm, rechts der Milliperm. Beim rechten Motor besonders deutlich zu sehen: die besagten Krampen (siehe Text).

Nachdem Heft 4 und 5 so kurz hintereinander folgten, ist
Heft 6/XIII erst ab 12. Mai in Ihrem Fachgeschäft!



Abb. 91. Eine Geste an die Märklin-Freunde in Österreich: Modell der Bauartreihe 1141 der ÖBB in gewohnter Märklin-Qualität.

Abb. 92. Als Beispiel aus dem neuen USA-Sortiment: ein offener Güterwagen.

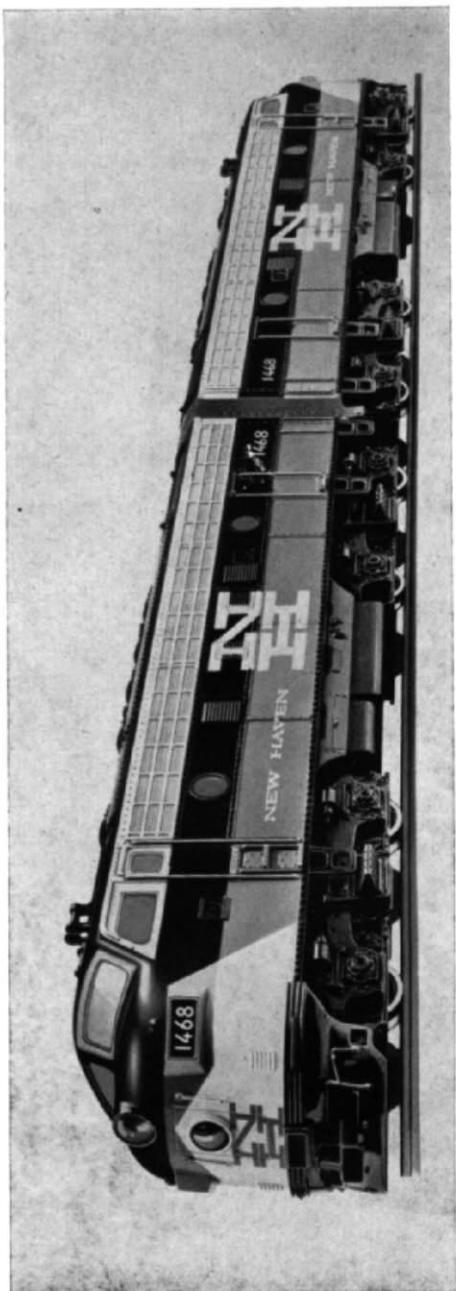


bis 1 : 32 erreicht werden können. Ein Lokselbstbauer braucht also kaum mehr Berechnungen anzustellen, sondern er tariert hinterher versuchsweise das Getriebe ein, bis er die richtige Lokgeschwindigkeit erreicht hat.

Apropos „Lokbau“: Wie können diese kleinen Walzenmotore eigentlich in einer Lok befestigt werden? Wie Sie auf Abb. 90 sehen, stehen bei der Blechumantelung je zwei Krampen über. Man sägt in ein Halteblech (beim senkrechten Einbau im Führerhaus z. B. in die Bodenplatte) zwei entsprechende Schlitze, in die Mitte ein Loch von 8-mm-Durchmesser, steckt den Motor ein und verbiegt die Krampen

mit einem Flachzängchen, bis der Motor festsitzt. Soll der Motor schräg eingebaut werden, wird er entweder mittels einer Blechmanschette befestigt oder aber auf die gleiche vorbeschriebene Weise, indem das Halteblech gemäß dem gewünschten Neigungswinkel umgebogen und entsprechend den Einbaumöglichkeiten am Chassis festgeschraubt wird.

Von der Leistungsfähigkeit der Motore konnten wir uns am Messestand augenscheinlich überzeugen: bei volltourigem Lauf lässt sich noch nicht einmal der kleine Micropurm mit dem Finger anhalten (und das ohne irgendwelche Unterstützung). Bevor er zum Stehen kommt, hat man sich die Finger verbrannt!



Das diesjährige Programm steht fast ausschließlich im Zeichen des „Fremdenverkehrs“: eine amerikanische Diesellok, amerikanische Güterwagen, ÖBB-Elllok, ÖBB-D-Zugwagen, SBB-Leichtschnellzugwagen, italienischer Güterwagen und... ein deutsches Wagenmodell!

Das neue Sortiment amerikanischer Lok- und Wagentypen dient eines Teils einer gewissen Nachfrage in Deutschland selbst sowie in den europäischen Ländern und Übersee (auch Südamerika, Afrika, Australien usw.).

Die Diesellok – Typ F 7 von General Motors – der SANTA-FE-Eisenbahngesellschaft ist ausgezeichnet detailliert, wobei die Feinheiten der Drehgestelle besonders hervorgehoben zu werden verdienen (Bild s. Märklin-Anzeige). Die Maschine weist zwei Scheinwerfer auf und auch die schräggestellten Zugnummernschilder vorn an der Stirnseite sind beleuchtet. Beide Achsen des hinteren Drehgestells werden angetrieben und sind mit vier Plastikreifen zur Erhöhung der Zugkraft versehen. Länge der Maschine 17,5 cm, Gewicht 400 g. Zwecks Einsatzes als Doppellok kann die gleiche Maschine spiegelbildlich angehängt werden (wobei lediglich die Stromzuführungen zum Motor vertauscht werden müssen, um einen Gleichlauf beider Loks zu erzielen) oder aber lediglich der um die Hälfte billigere „Ergänzungsteil“, der keinen Antrieb enthält.

Die SANTA-FE-Ausführung ist in Rot und Silber gehalten, eingerahmt mit gelben Streifen.

Die gleiche Maschine fährt in andersfarbiger Ausführung (schwarz-rot-weiß) und mit etwas größeren Zugnummernschilder für die „New Haven Railroad“ (s. Abb. 93).

Nachdem wir amerikanische Wagenmodelle anderen Fabrikats bisher auch nur selten gebracht haben, wollen wir auch hier nur zwei Beispiele bilden vorführen: den Caboose (Güterzugbegleitwagen), der für amerikanische Bahnen charakteristisch ist (Abb. 98), und den offenen Güterwagen, der – nach Anbringen von Puffern – „notfalls“ auch in einen internationalen Güterzug eingestellt werden könnte (Abb. 92).

Die neue Elllok – eine Geste an die österreichischen Modellbahner – ist eine genaue Nachbildung der ÖBB-Baureihe 1141, einschließlich der Drehgestelle! Also nicht nur ein neues Gehäuse auf einem vorhandenen fahrbaren Untersatz. Auch bei diesem Modell werden die hinteren Achsen angetrieben, deren Räder plastikbereit sind.

Das einzige neue Wagenmodell deutscher „Abstammung“ ist eine vor treffliche Nachbildung des Kmmks 51 mit Schiebedach und Stirnwandklappe zur Beförderung witterungsempfindlicher Güter. Wie beim Vorbild können auch beim Modell beide Hub-schiebedachhälfte (zwecks leichterer Entladung) übereinander geschoben werden (an den Schrägen seien Fingernagel daruntergeschoben!). Wir haben vor zwei Jahren (Heft 3/XI) einen Bauplan von diesem Wagen gebracht und verweisen deshalb darauf hin, falls jemand die Stirnwandtüren klapbar machen will. Dieser moderne Waggon ist es wirklich wert, mehrfach in einen Zugverband eingestellt zu werden.

Der bereits bekannte Tiefladewagen ist nun auch mit einem Trafo beladen erhältlich (was ihm irgendwie besser zu Gesicht steht als die Exportkiste – finden wir wenigstens).

Abb. 93. Eine imposante Diesellokeinheit nach amerikanischem Vorbild in der Ausführung für die New-Haven-Bahngesellschaft.

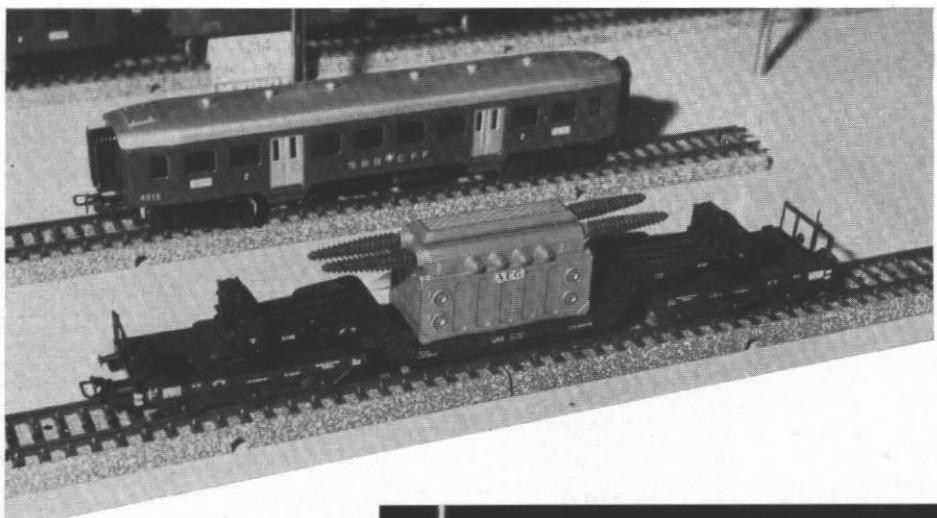


Abb. 94. Keine Neuheiten im engeren Sinn: der SBB-Leichtschnellzugwagen ohne die mittels Drehknopf bewegbaren Schiebetüren (wie beim SBB-Wagen 4015), dafür aber billiger, sowie der letztjährige Tiefladewagen, jedoch mit Transformatoren beladen.

Abb. 95. Bis zu den doppelten Federpaketen herab genau nachgebildet: Gedekter Güterwagen der FS Italia (EUREOP-Ausführung mit echten Drahtgeflechteinsätzen an den Fenstern).



Abb. 96. Das eingehend besprochene Modell des Kmmks 51 mit Schiebedach (s. auch Abb. 99).



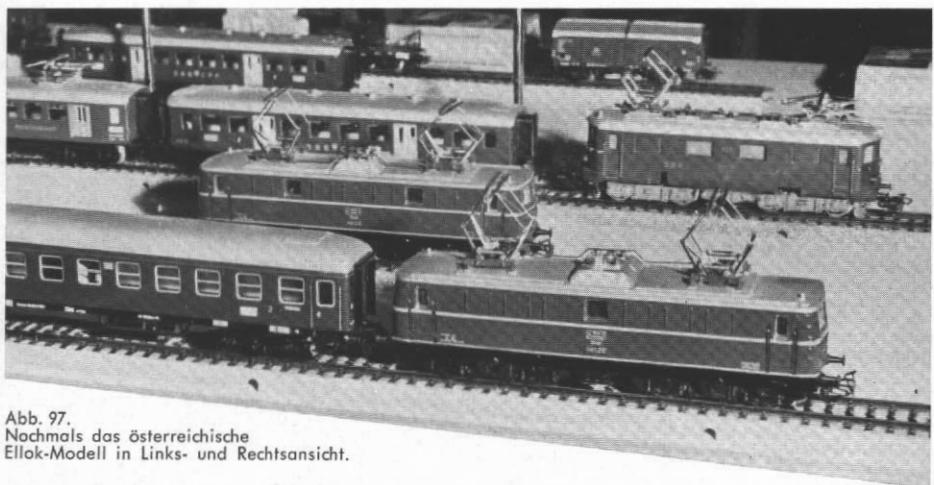
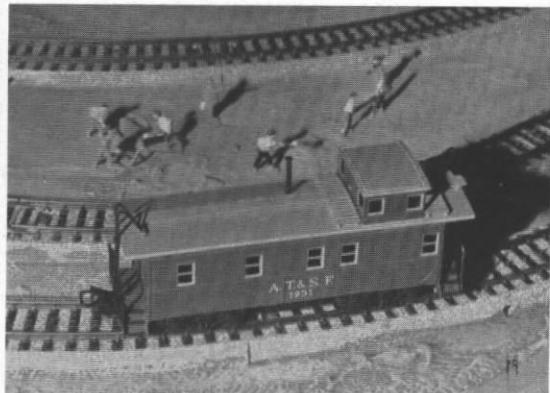


Abb. 97.
Nochmals das österreichische
Ellok-Modell in Links- und Rechtsansicht.



↑ Abb. 98. Die vier-
achsige "Caboose"
(sprich Kabus), eine
schmucke Nachbildung
der für USA-Bahnen
so charakteristischen
Güterzugbegleitwagen
(kein Gepäckwagen!).

Der gedeckte Güterwagen mit (abnehmbarer) Satteldach nach einem italienischen Vorbild ist mit seiner Beschriftung als EUROP-Wagen deklariert, so daß er ohne weiteres auf deutschen Modellbahn-Strecken gefahren werden kann. Er ist ausgezeichnet detailliert, von bestechendem plastischem Aussehen, wozu die zierlichen Drahtgeflechteinsätze an den Fenstern das ihre beitragen.

Hinsichtlich der Loks sind die deutschen Märklinisten zu kurz gekommen – dieser EUROP-Wagen und der Kmmks 51 machen jedoch einiges wieder gut!



Abb. 99. Wenn schon,
denn schon! Der
Kmmks 51 mit zurück-
geschobenem Dach.
(Wetten, daß auch Sie
das gleiche gleich nach
dem Kauf des Wagens
tun werden!)

Les Jouets de NOREV

Lyon - Villeurbanne (Rhône)

Alleinvertrieb für Deutschland: Kulenkampff & Co. Bremen

Der letzjährig angekündigte VW und Mercedes in H0-Größe (1 : 86) ist leider noch nicht erschienen, lediglich der Mercedes 220 SE in Baugröße 0, der – wie einige der anderen 0-Neuheiten – dadurch lenkbar ist, daß sich die Vorderräder je nach dem Druck auf den Wagen gerade oder auf Links- bzw. Rechtskurve einstellen. Diese nette kleine Spielerei hat bei der Aufstellung der Wagen auf einer 0-Anlage natürlich keine Bedeutung, dafür aber für Kinder, für die diese schmucken Norev-Modelle schließlich in der Hauptsache gedacht sind.

Abb. 100. Die diesjährige H0-Neuheiten an 1:86-Kfz.-Modellen: Peugeot mit Anhänger, Panhard-Personenwagen und ein Sattelschlepper mit Zementsilos.

Im H0-Sortiment sind neu: ein Peugeot mit Anhänger, ein Panhard-Wagen und ein Sattelschlepper mit Zementsilos (ebenfalls als Benzin-Tankwagen in Vorbereitung).

Die 0-Modelle erhielten Zuwachs durch den bereits erwähnten 220 SE, den Floride (ebenfalls lenkbar), den Peugeot 404 mit richtiggehendem Schiebedach und Lenkung und einen Vedette-Abschleppwagen. Ein VW in Größe 0 ist in Vorbereitung.

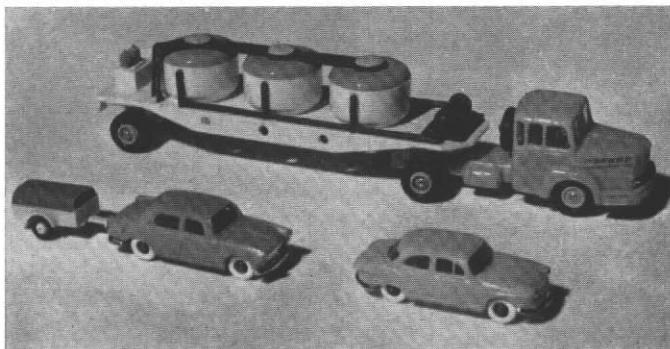
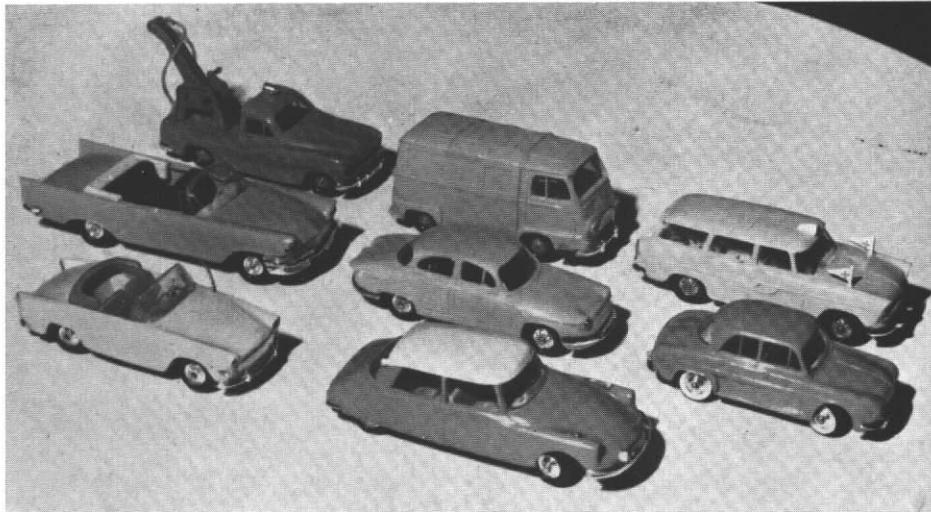


Abb. 101. Eine Reihe neuer Modelle in Größe 0.



Walter Merten - Miniatur-Plastiken - Berlin-Tempelhof

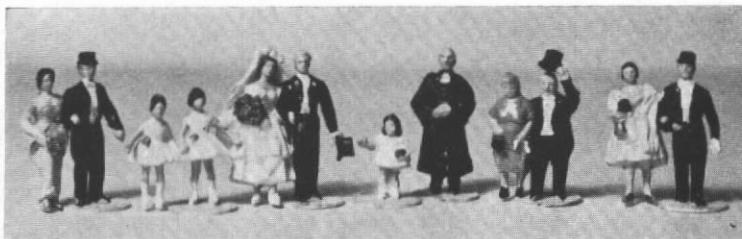


Abb. 102. Endlich brauchen unsere H0-Kirchen nicht mehr so verlassen da zu stehen! Eine Hochzeit zieht bekanntlich immer Neugierige an (siehe Anzeigenbild der Firma Merten).

Im Gegensatz zu den vergangenen Jahren befaßte sich die diesjährige Ausstellungsanlage mittels der 4 cm großen Figuren mit dem nordamerikanischen Bürgerkrieg von Anno dazumal. Keinesfalls aus militärischen Beweggründen, sondern von Export wegen! Wir hätten gern eine Aufnahme gemacht, aber das Schlachtfümmel war zu groß, d. h. die Figuren wären viel zu klein geworden, um an Hand eines Klischeebildes noch etwas „herzugeben“. Befassen wir uns daher mit den Neuschöpfungen in H0-Größe, die insbesondere der Modellbahn zugedacht sind.

An dem Brautpaar (nebst Pfarrer und Blumenmädchen) sowie an den Hochzeitsgästen (Abb. 102) werden unsere Frauen viel Freude finden. (Die beiden Mädchen, die der erstgenannten Klarsichtpackung beigegeben sind, stammen entweder aus erster Ehe

oder sind vermutlich die Spröllinge eines der jüngeren Hochzeitsgäste aus der zweitgenannten Packung! Auf Grund des Messetrubels konnten wir den verwandtschaftlichen Beziehungen nicht weiter nachgehen, wir hatten es ja eilig).

Eilig haben es auch die neugeschaffenen Reisenden. Box 971 enthält eilende Fahrgäste weiblichen Geschlechts und Box 976 solche männlichen Geschlechts, die während des Dahnrennens die Hüte verloren haben (Abb. 103 und 104). Pardon, letzteres ist ja der besondere Clou an der Sache: Die jeder Packung beigegebenen Hüte können den Figuren je nach Lust und Laune aufgesetzt werden und sind untereinander austauschbar. Umständliche Paßproben dürften entfallen.



Abb. 103. Die sechs eiligen Männer bräuchten nicht so hinter ihren Hüten nachzurennen, es stehen ihnen ja 18 Hüte zur Auswahl zur Verfügung!

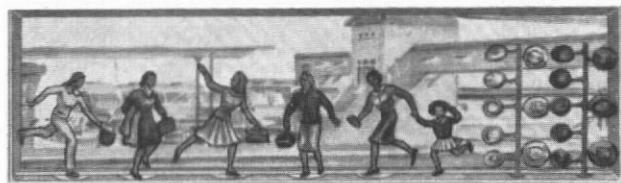
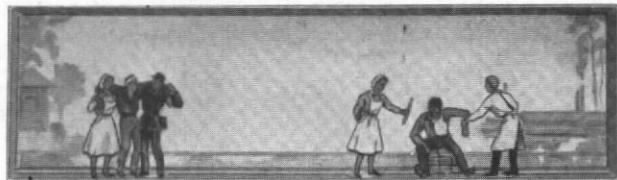


Abb. 104. Auch Frauen haben es manchmal eilig, vielleicht weniger zum Zug – in der Regel sind sie lieber eine halbe Stunde vor Abfahrt des Zuges da –, als beim Winterschlüßverkauf. Nun, 15 austauschbare Damen Hüte für fünf Frauen sind vielleicht tatsächlich zu wenig – in Wirklichkeit, aber nicht bei uns!

Abb. 105. Über die neue Serie „Rotes Kreuz – Erste Hilfe“ kann man geteilter Meinung sein, aber auch solche Szenen sind dem Leben abgeschaut und im Zeitalter der realistischen Filme durchaus vertretbar.



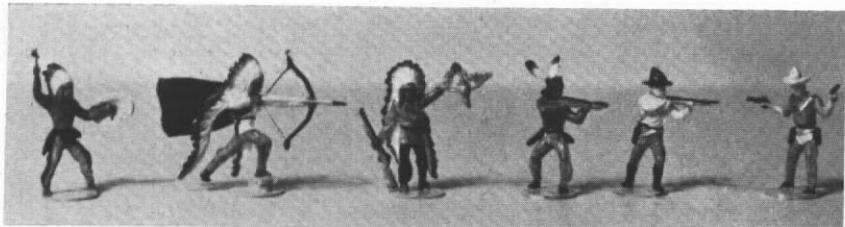
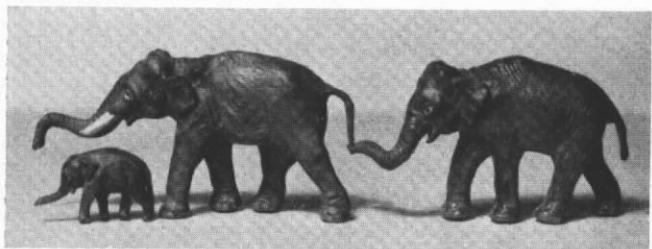


Abb. 106. Vom Standpunkt des Herstellers aus gesehen verständlich: Für die ersten zwei Boxen des USA-Sortiments konnten die Entwurfsplastiken der 4-cm-Figuren nochmals für H0 nutzbringend verwertet werden.

Abb. 107. Der Bulle der indischen Elefantenfamilie (Box 751) kann auch solo gehen, er wurde nur – auf Grund seiner Rüsselhaltung – von uns so gruppiert.



Zwei weitere Packungen beinhalten unter dem Kennwort „Rotes Kreuz“ Verunglückte und Sanitätspersonal (Abb. 105). Vielleicht handelt es sich auch um die Opfer der schießenden und stachenden Indianer und Cowboys (Abb. 106), die unseren „Pseudo-Yankees“ und dem Export nach drüben zugute kommen.

men. „Friedfertigeres“ Personal für amerikanische Bahnen soll auf dem Ammarsch sein!

Erwähnenswert sind auch noch die zwei Packungen mit indischen und afrikanischen Elefanten (nebst niedlichen Babys), die sehr lebensecht nachgestaltet worden sind.

J. Mössmer Tettnang/Württ. Willke-Schaumstoff-Gleisbettungen

Zuvor eine Richtigstellung zu unserer Broschüre „Anlagen-Bautipps für Unerfahrene und Eilige“: Auf Seite 69 ist als Lieferant der bekannten Willke-Schaumstoff-Gleisbettungen versehentlich noch die Firma Aich K.G. angegeben, statt der obengenannten Herstellerfirma Mössmer, der auch der Vertrieb obliegt!

Über die Schaumstoff-Gleisbettungen als solche brauchen wir uns nicht mehr näher auszulassen, sie

sind inzwischen bekannt genug und finden immer mehr die Wertschätzung der Modellbahner. Die Geräuschdämpfung ist wirklich beachtlich und das schotterartig aussehende Gleisbett aus Moltopren wirkt von einem gewissen Betrachtungsabstand aus tatsächlich sehr echt (und erspart viel Arbeit!). (Im übrigen ist es die Verwirklichung einer uralten MIBA-Anregung, falls Sie dies nicht wissen sollten.)

Neu herausgekommen ist die abgeänderte Gleisbettung für das Märklingleis (Abb. 108) nebst zugehörigen Unterlagen für Weichen und Doppelkreuzweichen. Ab Sommer dieses Jahres soll es auch noch Spezialschrauben mit Gummipropfen geben, um bei Befestigung des Märklin-Gleises mittels Schrauben auch diese letzte Resonanzübertragung einzudämmen.

Eine weitere MIBA-Idee hat die Firma Mössmer nunmehr verwirklicht: den „Mau-Mau“-Kasten (Modell-Aufbewahrungs-Muster-Ausstattungs-Kasten) nach Heft 5/X (Vorschlag Meißner). Die Ausführung des Mössmerschen „Modellbahnfahrzeug-Kastens“ ist natürlich wesentlich feudaler gestaltet. Er besteht aus einer sauber gearbeiteten Stahlblechkassette mit einbrennlackiertem, grau-grünem Hammerschlag (wodurch das Äußere natürlich sehr besticht). Boden und Deckel sind mit dickem Schaumstoff ausgelegt; der Deckel ist abnehmbar, die Fächer sind verstellbar, und der Traggriff ist mit einem transparenten Plastiküberzug zur Aufnahme von Hinweis- oder Beschriftungsschildern versehen. Wie Sie auf Abb. 109 sehen, gibt es eine größere Ausführung (37 x 25 x 5,5 cm), in der ein H0-Zug von 1,50 bis 1,80 m Gesamtlänge oder ein TT-Zug von 2,10 bis 2,80 m Länge



Abb. 108. Die neue Schaumstoffbettung für das Märklin-Gleis (links) und – zum Vergleich – die bisherige Ausführung (rechts).

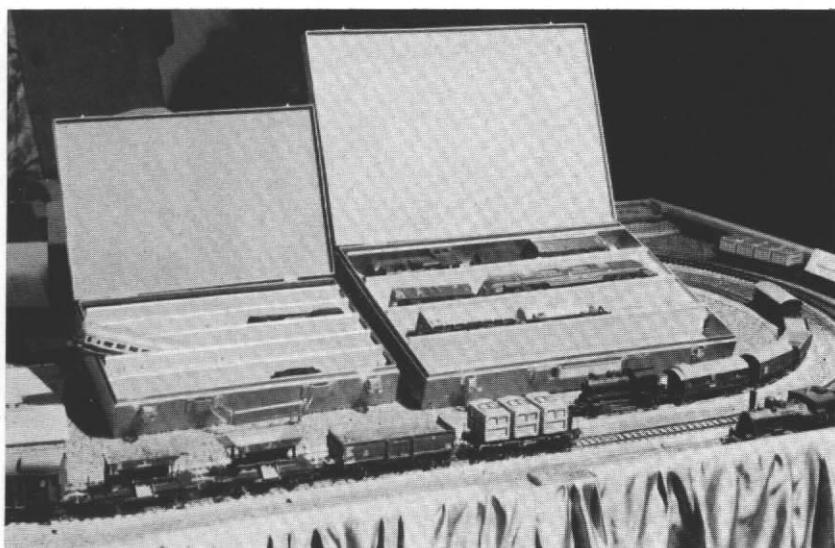


Abb. 102. Die „MMM“ (Mössmer'schen „Mau-Mau“-Kästen). — Näheres siehe Text!

untergebracht werden kann. In den kleineren Kästen (28 x 19 x 5,5 cm) passen die Wagen und Loks für einen H0-Zug von 75 cm bis 1 m Gesamtlänge oder entsprechende TT-Fahrzeuge mit einer Gesamtlänge

von 1,25 bis 1,50 m. Man bekommt also allerhand in die Kästen rein. Der Preis? In Anbetracht der soliden Ausführung tragbar: 12.90 DM der kleine, 16.80 DM der große Kasten.

MECCANO - Hornby-Dublo-Bahn - Liverpool/England

Hornby-Dublo-Bahn legt den Schwerpunkt immer mehr auf das vor zwei Jahren eingeführte 2-Schienen-Gleichstromsystem; das 3-Schienen-Programm läuft nur mehr nebenher und wurde von uns daher noch nie berücksichtigt. In der kurzen Zeit ist bereits

ein gut sortierter Lokpark zusammengekommen: 6 schmucke Dampfloks und – einschließlich der heute neu gezeigten Type (Abb. 110) – 3 Dieselloks verschiedener Gattungen.

Von der neuen D-Zugwagenserie zeigen wir ledig-

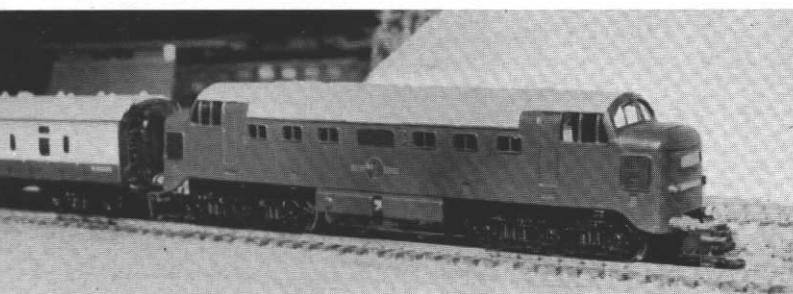


Abb. 110. Die einzige diesjährige Lokneuheit von Hornby-Dublo: die Nachbildung einer englischen diesel-elektrischen Lok der Achsfolge Co-Co in Grün mit silbernem Dach.

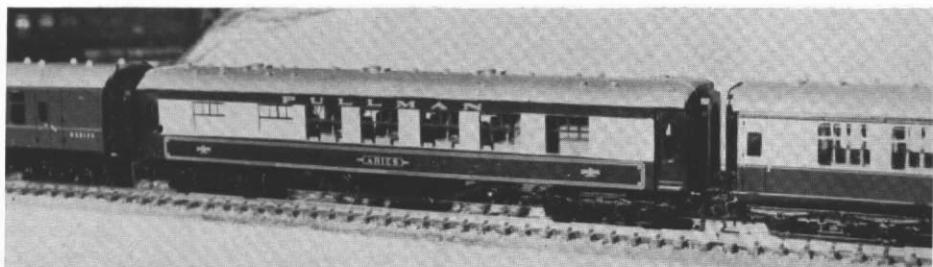
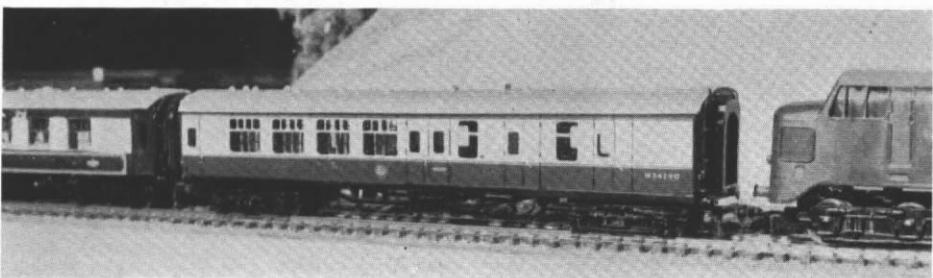


Abb. 111. Einer der neuen schmucken Pullman-Wagen in Beige/braun mit Inneneinrichtung. Länge über alles 24,7 cm.

Abb. 112. Ein neuer Personenwagen der Serie ohne Inneneinrichtung.



lich zwei Typen: einen Pullman-Wagen in Beige/braun (Abb. 111), der wie seine übrigen beiden „Kollegen“ mit Inneneinrichtung geliefert wird, und einen Personenzugwagen (Abb. 112), den es nicht nur in drei verschiedenen Typen in Beige/braun gibt, sondern auch noch in Rot. Die Wagen sind sehr gut detailliert und halten einen Vergleich mit Festlandserzeugnissen in jeder Weise aus. Im deutschsprachigen Prospekt sind diese wirklich guten Neuheiten noch nicht bildlich dargestellt.

Bei den Güterwagen sind neu: ein 2achsiger Gepäckwagen in Grün, ein Spezialwagen zur Beförderung von Zement oder Salz in Rot bzw. Schwarz und ein ebenfalls 2achsiger kleiner Tieflader.

HORNBY - ACHO - BAHN FRANKREICH

Dieser französische Zweigbetrieb von Meccano, über dessen erste Erzeugnisse wir letztes Jahr berichteten, scheint noch mit den Aufbauarbeiten voll beschäftigt. Zu den bereits bekannten zwei Triebfahrzeugen (SNCF Dampflokomotive 131 und Ellok 16.000) und den D-Zugwagen mit Inneneinrichtung sind noch ein paar Güterwagen gekommen, u. a. G-Wagen in Braun, STEF-Kühlwagen in Weiß, Kesselwagen, Plattformwagen und offener Güterwagen nach französischem Vorbild.

Abb. 113. **Noch zu Noch** gehört dieses Bild von der kleinen Hintergrund-Burg für „Romantiker“ oder auch für Rapido-200-Besitzer.



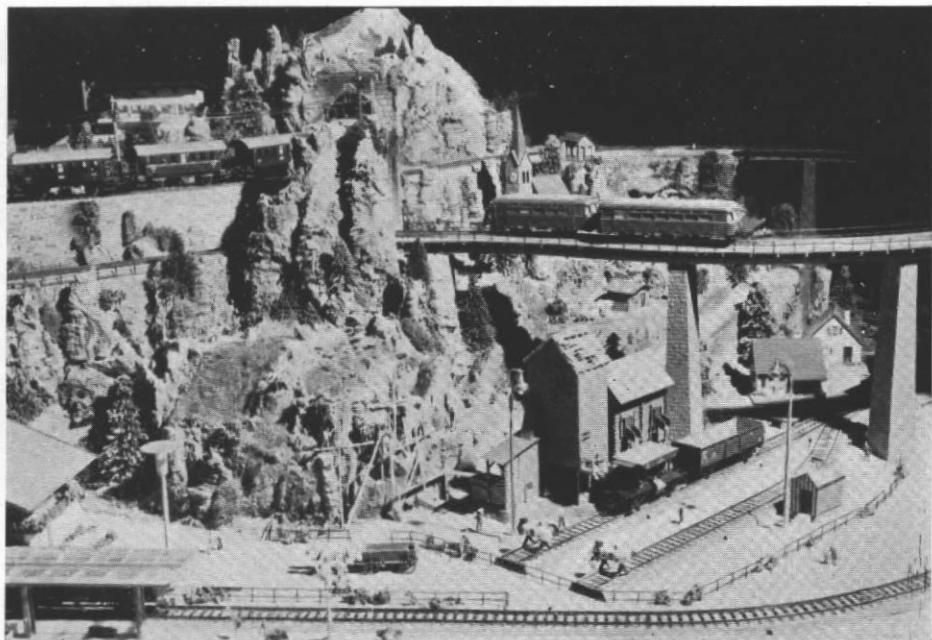


Abb. 114. Ausschnitt aus der Haupt-Ausstellungsanlage, von der wir in einem der nächsten Hefte noch weitere Ausschnitte zeigen werden.

Abb. 115. Wirkt das Gras dieser Rasenfläche nicht verblüffend echt? Schade, daß man nicht ganze „Wiesen“ fürs Gelände erstehen kann!



O. E. NOCH Spielwarenfabrik Wangen/Allgäu

Als erstes: die angeführte Anschrift stimmt, die Firma Noch ist nur mehr unter dieser Adresse erreichbar (falls Ihr Fachhändler dies noch nicht wissen sollte).

Etwas Reizendes haben wir bei den neuen Geländemotiven der Kleinst- und Mittelgröße entdeckt: Gras! Gras in H0-Wuchs, wie es nicht natürlicher aussehen könnte (Abb. 115). Die Firma Noch wendet ein Flockverfahren an, das aber vorerst noch nicht auf größere Flächen ausgedehnt werden kann. (Das wäre ja auch zu schön, um wahr zu sein!) Es bleibt vorerst dabei, das Miniatur-Gras nur auf den neuen Noch-Motiven bewundern zu können.

In vermehrtem Maß macht sich auch diese Firma die im Kunststoffziehverfahren liegenden Möglichkeiten zunutze; gewisse Geländepartien gewinnen dadurch an natürlichem Aussehen und da die spärlich eingestreuten (geflockten) Grasflächen das ihre dazutun, gewinnen die Geländestücke ungemein an natürlichem Aussehen. Auch Noch bringt bereits einige Landschaftsstücke, die organisch aneinandergerichtet werden können (s. Abb. 116).

Aus der Vielzahl neuer Geländemotive wollen wir nur ein paar wenige nennen: Swimming-Pool, Kiosk am Felsen, Wildstand, Viehweide, Camping-Platz am

Abb. 116. Einige neue Geländestücke sind bereits dergestalt entworfen, daß sie – aneinander gereiht – ein in sich geschlossenes Bild abgeben, wie dies hier an einem Bachlauf demonstriert wird.



Abb. 117. Ein weiteres Motiv – kleiner Stausee mit Hotel und Campingplatz – aus der Haupt-Ausstellungsanlage.



Weiher, Camping-Platz am See mit Palmen (besonders für den Export gedacht) usw.

Im Rahmen der letzjährig geschilderten „Leer-Anlagen“ (fertige Landschaft; Gleise, Gebäude und Verdrahtung müssen selbst verlegt und installiert werden) gibt es eine weitere Großanlage ($2,75 \times 1,60$ m) und eine kleinere mit einer Fläche von $1,50 \times 0,95$ m).

Die Hauptaussstellungsanlage war wiederum gut durchgestaltet. Wir haben eine ganze Reihe von Motiven geschossen, von denen wir heute nur zwei zeigen (Abb. 114 u. 117); die restlichen veröffentlichten wir in einem der nächsten Hefte.

Die kleine Ritterburg im Bau- satz (ein Importartikel) mag dem einen oder anderen als Hintergrundobjekt willkommen sein; wir selbst dachten dabei mehr an seine Verwendung als passendes Zubehör zur Arnold- 8-mm-Bahn.

Rivarossi S.p.A. - Modellbahnfabrikation - Como/Italien



Abb. 118. Ausschnitt aus der diesjährigen Vorführanlage mit der nunmehr lieferbaren, sehr flachen und dennoch plastisch wirkenden Drehscheibe und den Lokschuppen.

Auch Rivarossi hat sich dieses Jahr in starkem Maße amerikanischen Fahrzeugtypen zugewandt, die wir nur streifen wollen. Die Rangierlok mit dem hinten abgeschrägten Tender nach einem Vorbild der „Baltimore & Ohio-Bahn“ (Abb. 119) zieht vielleicht auch europäische Gemüter an, zumindest dürfte sie eingefleischte Dampflokfreunde interessieren. Das

Modell ist gut detailliert und wird durch den bewährten, kugelgelagerten Rivarossi-Motor über eine Schneckenwelle angetrieben.

Die zweite neue Lok ist eine Nachbildung der im Jahre 1888 in Eßlingen für die Mainland-Nordbahn gebaute Tenderlok, die heute noch im Dienst eingesetzt sein soll (Abb. 123). Dieser Old-Timer ist nur

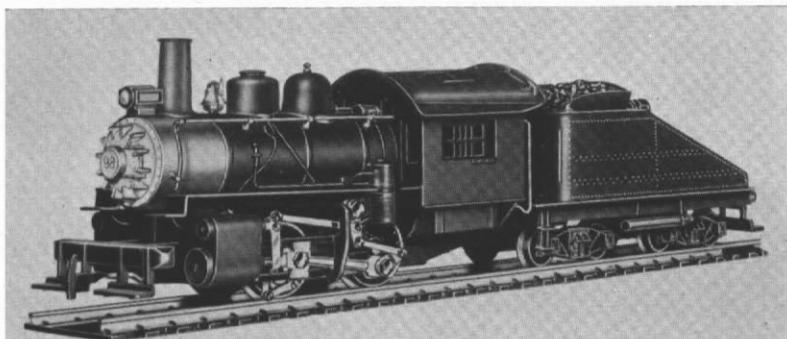


Abb. 119.
Einem USA-
Vorbild nach-
gestaltet:
die kleine
Rangierlok
mit dem eigen-
artigen
Tender.

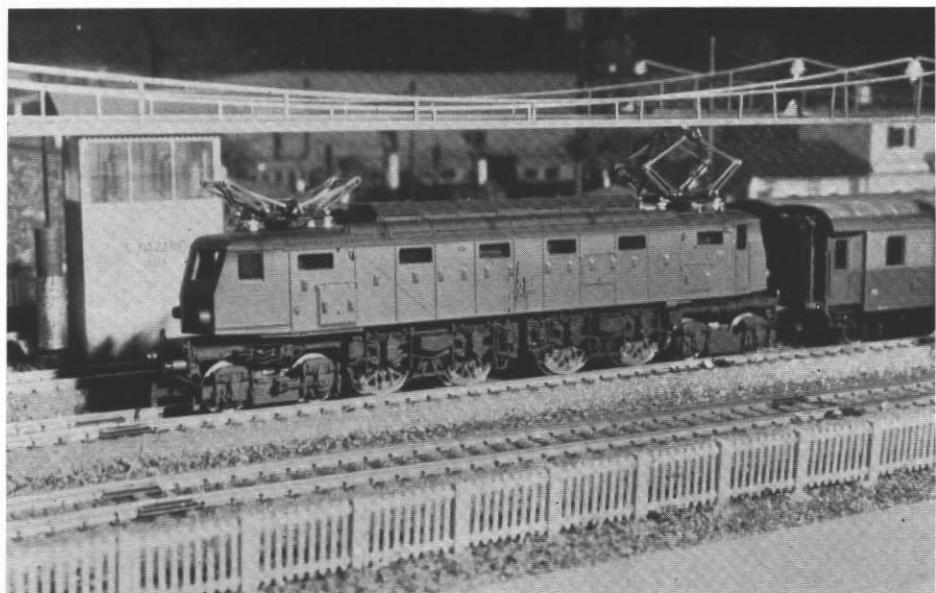
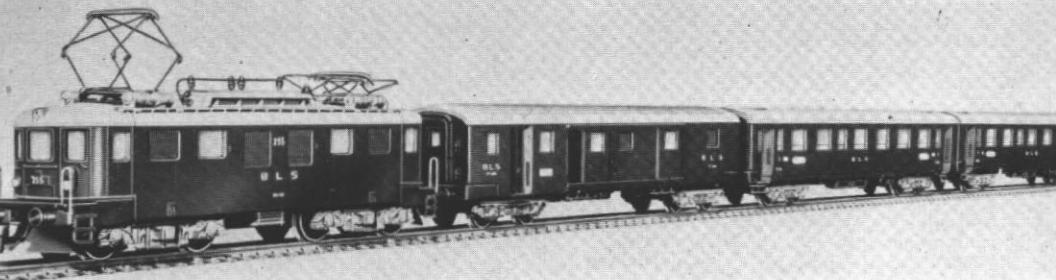
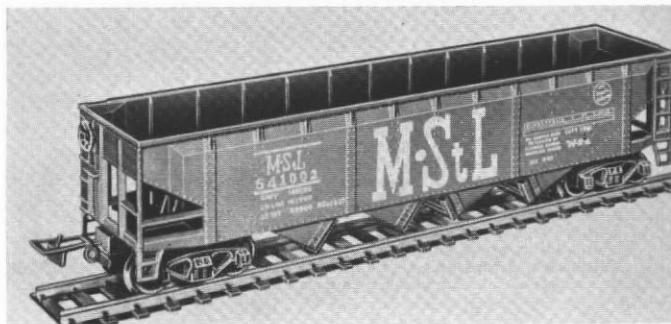


Abb. 120. Unwahrscheinlich fein und filigran im Untergestell detailliert: die im Oktober lieferbare Ellok Le 428, ein prachtvolles neues Rivarossi-Modell.

Abb. 121. Feuerrot und mit gefederten Drehgestellen versehen: die Nachbildung eines Schotterwagens der Minneapolis St. Louis-Railroad.

Abb. 122. Der auf das Zweischiensystem umgemodelte Schweizer Zug von TRIX als Rivarossi-Einheit 20603.



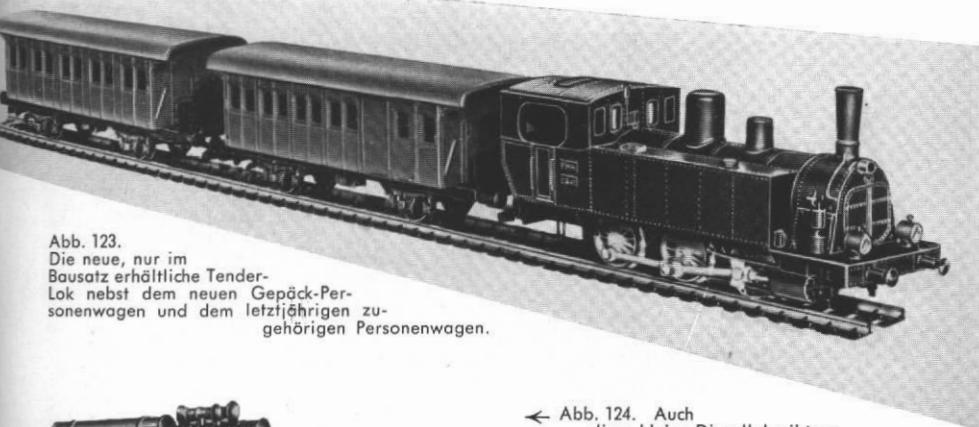


Abb. 123.
Die neue, nur im
Bausatz erhältliche Tender-
Lok nebst dem neuen Gepäck-Personenwagen und dem letzjährigen zu-
gehörigen Personenwagen.



← Abb. 124. Auch
diese kleine Diesellok gibt es
nur im Bausatz. Mit Pantographen
versehen gibt sie eine kleine Rangier-Elllok ab.

als Bausatz zu haben (Preis 22.- DM), doch ist die Montage mittels weniger Schrauben leicht zu bewerkstelligen, da der (kugelgelagerte) Motor bereits montiert ist.

Eine weitere reine Bausatzlokomotive ist die Diesellok nach dem Prototyp „Badoni“ (Abb. 124). Sie kann auch mit einem Pantographen versehen werden und dann als elektrische Verschiebelok dienen.

Die Old-Timer-Wagengarnitur ist um ein weiteres „gutes Stück“ vermehrt worden, und zwar um einen gemischten Gepäck-Personenwagen gleichen Stiles wie der 3.-Klassewagen der letzjährigen Messe (Abb. 123). Er ist ebenfalls wieder so eingehend und fein detailliert wie die Vorgänger und was es auch bei



Abb. 125.
Der kleine Bf. DUBINO mit
den besprochenen speziellen Oberleitungs-
mästen für Bahnsteige (mit verlängertem Ausleger).

Abb. 126. Als weiteres Beispiel aus dem USA-Sortiment: ein vierachsiger Caboose, silberfarben, wodurch die vielen Feinheiten besonders zur Geltung kommen.

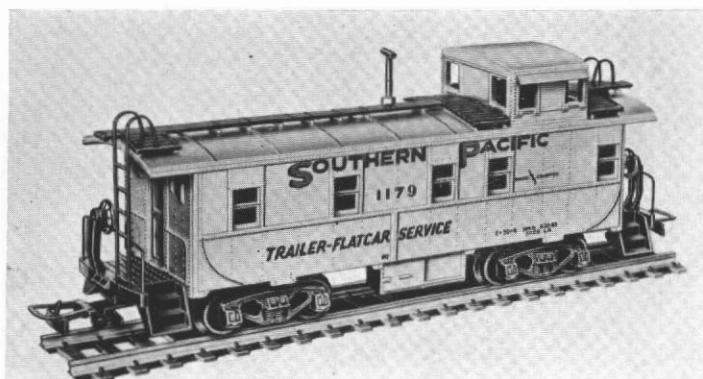


Abb. 127. Der Kühlwagen (Bierwagen) Hg der FS Italia, der sich auch mal auf eine deutsche Miniaturbahnsstrecke „verirren“ darf, auch wenn er kein ausgesprochener EUROP-Wagen ist.

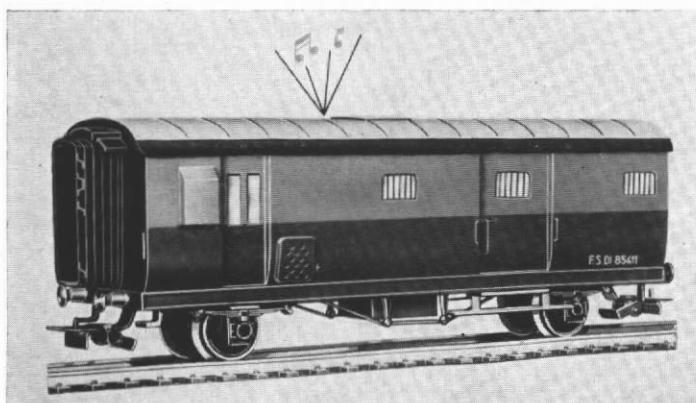
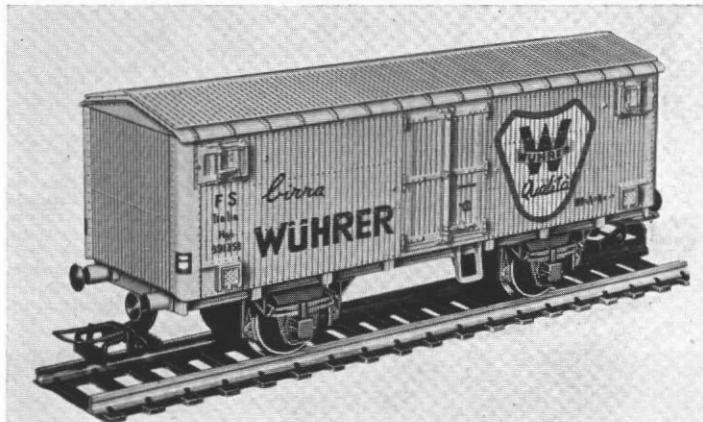


Abb. 128. In diesem Gepäckwagen befindet sich die Pfeifvorrichtung.

Auf diesem Bild ist übrigens deutlich zu sehen, daß die Rivarossi-Kupplung etwas von der Märklin'schen abweicht. Ihr fehlt u. a. der Entkupplungsstift, da Rivarossi magnetisch entkuppelt.



Abb. 129.
Neu in der Stationsgebäude-Serie ist die Nachbildung des modernen Gebirgsbahnhofs „PERGINE“. Die Straßenseite weist eine große Eingangstreppe auf, die schräge Dachfläche wird durch eine gaubenartige Erweiterung aufgelockert.

ihm wieder zu bewundern gilt, sind die ungemein zierlichen, verschönerten Dachstützen. Wir werden diesem Modell nochmals beim ... TRIX-Sortiment begegnen, doch vergessen Sie vor Erstaunen nicht weiterzulesen, Sie werden gleich erfahren, was gespielt wird!

Sehr gut gelungen ist auch der Kühlwagen der „Würher Birra“, der allein schon dank seiner plastischen Ausführung gefällt, auch wenn entsprechende deutsche Wagen anders aussehen (Abb. 127).

Eine Neuheit, die uns sehr interessiert hätte, aber nicht mehr rechtzeitig zur Messe eintraf, ist „der pfeifende Gepäckwagen“. Er soll einen Pfiff ausspielen, der sehr echt klingen soll. Da das Muster, wie gesagt, durch Abwesenheit glänzte, haben uns Herr Rossi und Herr Brunner vorgepufft, in welcher Tonart, Höhe und Lautstärke die Pfeife pfeift. Danach zu urteilen dürfte die Sache in Ordnung gehen; wir glauben es gern, denn der Vorschlag des Herrn Brunner, jedem MIBA-Heft eine Schallplatte mit seiner höchstpersönlichen Pfeiferei beizulegen, erscheint uns doch etwas zu kostspielig ... (Haha, Herr Brunner, nun steht's doch drin!)

Abb. 120 zeigt die ausgezeichnet ausgeführte Ellok-Neuheit Le 428, die ab Oktober dieses Jahres lieferbar sein wird. Beachten Sie nur den ungewöhnlich feindetaillierten Unterbau, dessen filigrane Ausführung auf dem Klimscheiblack noch nicht einmal richtig zur Geltung kommt! Wir könnten verstehen, wenn passionierte Ellok-Freunde solchen Gefallen finden würden, daß sie diese Lok ohne Bedenken ihrem (im allgemeinen sowieso ziemlich stark europäisierten) Fahrzeugpark eingliedern würden. Die Stromabnehmer sind auf Paßsitz gearbeitet und ohne weitere Umstände auswechselbar.

Sämtliche neuen (und auch bisherigen) Lokomotiven mit Drehgestellen sind nunmehr mit kugelgelagerten Drehgestellen ausgerüstet, die lediglich auf eine Achse aufgesteckt und mittels eines Sprengringes in der richtigen Lage gehalten werden. Dadurch können die Drehgestelle mit einem Griff entfernt, gereinigt und wieder aufgesteckt werden.

Angesichts dieser nützlichen Tricks wäre es – schon des Wortspiels wegen – angebracht, auf die Angelegenheit TRIX zurückzukommen. Im Neuheitenprogramm von Rivarossi finden Sie eine ganze Anzahl bekannter TRIX-Modelle (u. a. die Schweizer Ellok Ae 4/4, die V 200, Schweizer D-Zugpersonen- und -Gepäckwagen und einige Güterwagen) in Original TRIX-Ausführung, aber umgestellt auf das Rivarossi-Zweischennen-Gleichstromsystem mit entsprechenden Radsätzen und Kupplungen. – ?? – Die offizielle Lesart der beiden Firmen: Auf diese Weise wird das beiderseitige Fahrzeugprogramm vergrößert und die Interessenten im eigenen Land erhalten die bisher durch den Zoll verteuerten Erzeugnisse der anderen Firma etwas billiger. Wir haben uns erlaubt, uns eigene Gedanken über diesen gewiß hochinteressanten Versuch einer Zusammenarbeit über die Grenzen hinweg zu machen, doch wollen wir hierauf erst bei der Besprechung der TRIX-Neuheiten eingehen.

Zwei neue Bahnhofsmodelle wurden vorgestellt, die eine maßstäblich verkleinerte Nachbildung ihrer Vorbilder vorstellen: „Pergine“ (an der Bahnlinie Trient-Bassano del Grappa-Venedig, Abb. 129) und das kleine Stationsgebäude des ebenfalls italienischen Bahnhofs „Dubino“ an der Strecke Colico-Chiavenna (Abb. 125).

Auf dieser Abb. 125 ist übrigens deutlich zu sehen, daß die beiden Oberleitungsmaste ziemlich weit zurück auf der Gebäudefluchtlinie stehen. Die gewöhnlichen Rivarossi-Oberleitungsmaste werden bekanntlich am Gleis festgeklemmt und stehen ziemlich nahe des Gleises. Normalerweise wäre das auch in einem Bahnhof der Fall, doch störte dieses unschöne Bild die Rivarossi-Konstrukteure. Sie schufen daher einen besonderen Bahnhofsmast mit längeren Auslegern und versahen die Bahnsteige in Höhe der Gebäudefluchtlinie alle 10 cm mit Einstieglöchern, die mit genau passenden Ppropfen gleichen Materials verschlossen werden. Ein reizender Einfall, der nicht nur für das Schönheitsempfinden der Rivarossi-Leute spricht, sondern auch für deren große Liebe zur Sache!



Kleinkunst - Werkstätten

Paul M. Preiser

Rothenburg o. d. Tauber - Steinsfeld

Wie Sie wissen, freuen wir uns jedes Jahr auf die Ausstellungsmotive, die Herr Preiser jun. geradezu meisterhaft „zusammenkomponiert“. Auch diese Motive werden wir als Großbilder in den nachfolgenden Heften nachreichen; es wird für Sie ein Genuss sein, sie zu studieren, Sie werden viel daraus profitieren!

Das Neuheiten-Programm ist dieses Jahr überraschend groß und enthält viele nette und nützliche Säckelchen, die einer Anlage nun mal erst den letzten Pfiff geben.

Die neue Serie „Güterschuppenpersonal“ (die Bezeichnung „Güterschuppenbedienstete“ wäre vielleicht besser) stellen wir Ihnen in Abb. 131 vor. Die armen Kerle sind schwer am Schleppen (bis auf den einen „Angeber“); daß sie eine echte Betriebsamkeit um

den Güterschuppen herum vorzugaukeln imstande sind, steht wohl außer Frage. Damit ihnen die Arbeit nicht ausgeht, stellen Sie noch eine Packung „Ladegut“ daneben (Abb. 137) und – um sie nicht zu sehr zu ermüden – einige der neuen Kleinfahrzeuge (7 bemalte und montierte Schubkarren, Plattformwagen, Kastenwagen und Sackkarren), von denen wir in Abb. 137 einige zeigen. Plattformwagen und Materialkarren gibt es einzeln noch mit Figur, während die Kleinfahrzeugserie sowohl fertig montiert und auch im Bausatz erhältlich ist.

Wer sich noch weitere Wägelchen aller Art basteln will, für den gibt es nunmehr ein Sortiment von äußerst feinen Speichenrädern verschiedener Größe (Abb. 138).

Goldrichtig ist die Idee, Fußballmannschaften zu

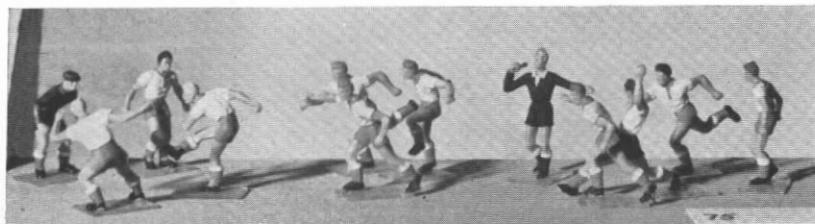


Abb. 130. Sepp Herberger dürfte an einer solch aktiven Elf kaum mehr Gefallen finden als wir an dieser PREISER-Neuheit, die zweifelsohne viel „Leben in die Bude“ (lies: Anlage) bringen wird!



Abb. 131. Fünf arbeiten und einer gibt an! Die neue Serie „Güterschuppenbedienstete“.

Abb. 132. Ohne das Kunststoffspritzen wären solche „Miniaturen“ wie diese Hunde und Katzen einfach unmöglich. Sie sind in Wirklichkeit noch kleiner, als hier (unretuschiert!) wiedergegeben (um 1/5 kleiner!).



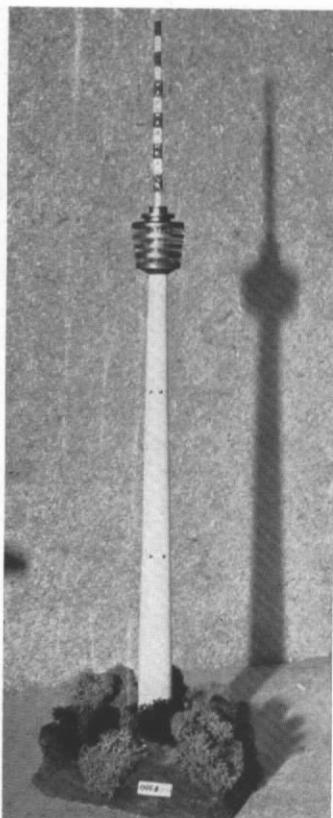


Abb. 133. Der Fernsehturm.

Abb. 135. Wegebaustelle, eines der ersten Geländemotive aus Kunststoff.

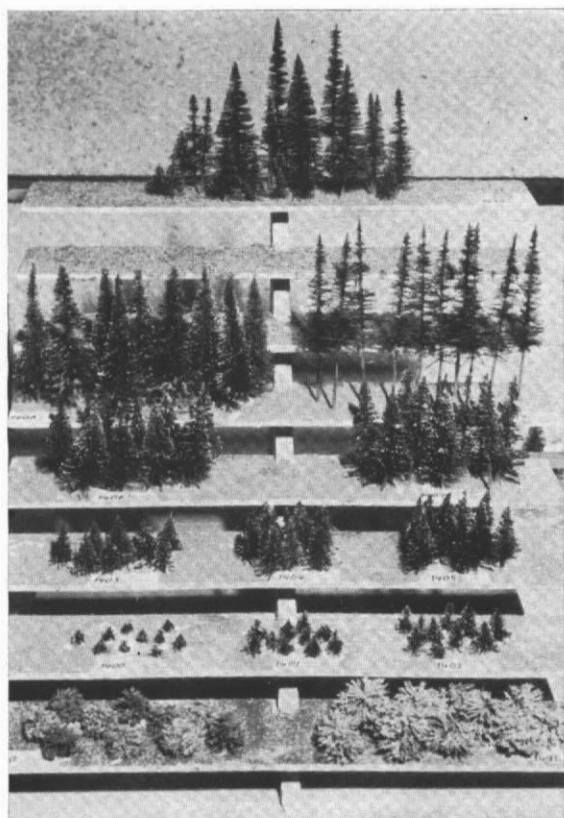
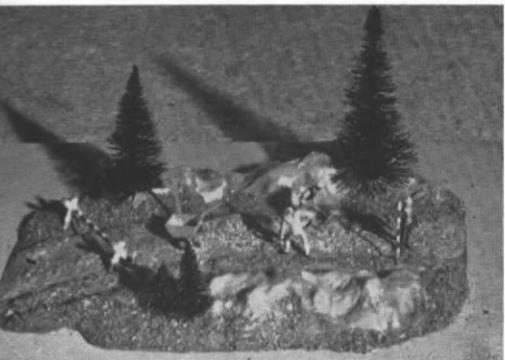


Abb. 134. Das jetzige Tannensortiment (einschl. Kiefern). In der obersten Reihe der Inhalt der Gemischt-Packung (20 Stück).



schaffen nebst Fußballtoren und Spielfeldfahnen. Endlich kann man eine leere Grünfläche zweckmäßig ausfüllen und beleben! Die Fußballmannschaften, die emsig bei der Sache sind (Abb. 130), bestehen aus zehn Feldspielern, einem Torwächter und einem Schiedsrichter und werden in verschiedenfarbigem Dreß geliefert. Die Tore selbst (2 Stück) sind nur als Bausatz zu haben. Für das Zuschneiden des feinen Drahtnetzes ist eine Schablone beigelegt, so daß nichts schiefgehen kann. (Abgesehen davon – unsere Frauen wollen auch mal was zu tun haben!) Zum Ankleben der Netze an die Torlatten empfiehlt Preiser den Klebstoff Patex (den es auch in Tuben gibt), da sich andere Klebstoffe nicht so gut bewährt haben sollen. Nun, ein Versuch mehr oder weniger ist nicht tragisch, da zwei Fußballtore zusammen nur 1.– DM kosten.

Großen Anklang werden sicher die unbemalten Figuren finden, besonders bei den Leuten mit magrem Geldbeutel! Ein Beutel mit 18 verschiedenen Figuren kostet nur 1.50 DM, die gleiche Anzahl fer-

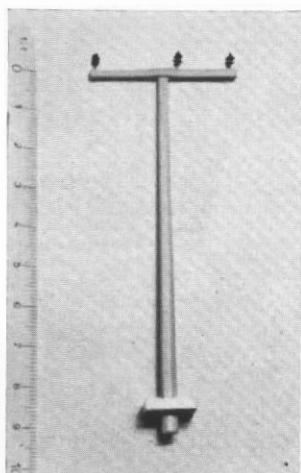


Abb. 136. Spannungsmast.

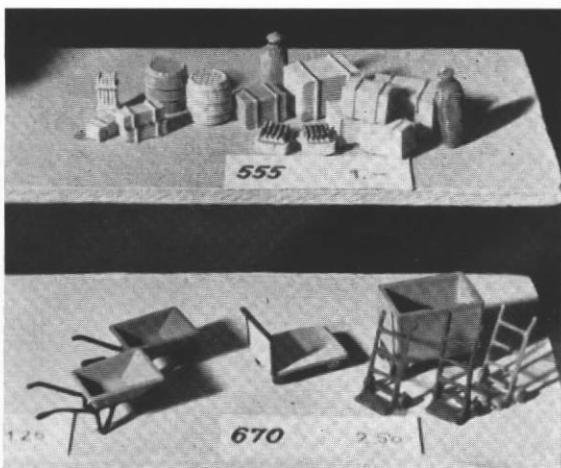


Abb. 137. Obere Reihe: Ladegut, unten sog. Kleinfahrzeuge.

tig bemalter Figuren kostet durchschnittlich vier- bis fünfmal mehr! Vorerst gibt es zwei Beutel, so daß man 36 verschiedene Menschlein besitzt, die nach der beigegebenen Malanleitung mit Faller-Placolor nach eigener Geschmacksrichtung angemalt werden können (ein weiteres Plus dieser „Rohlinge“!).

Die Gruppe der Wald-, Wiesen-, Hof- und Haustiere ist wiederum vermehrt worden und zwar durch 12 Hunde und Katzen (Abb. 132), die das Entzücken eines jeden Betrachters bestimmt in demselben Maß hervorrufen können wie eine ganze Lok! Sie sind wirklich „allerliebst“ in ihrer Kleinheit und Natürlichkeit. Ein Glück, daß irgendeiner einmal das Kunststoffspritzen erfunden hat, sonst wären solche Miniaturen überhaupt nicht möglich. Was haben wir für ein Schwein, besser gesagt „Schweinerei“, denn die Sau hat Junges gekriegt und nachdem es sich um ein neues Preisersortiment von Haustieren handelt, nennen wir es „Muttersau mit Ferkeln“, zu denen sich auch noch Läufer und Milchschweine gesellen (12 Stück an der Zahl). Ebenso „niedlich“ sind die

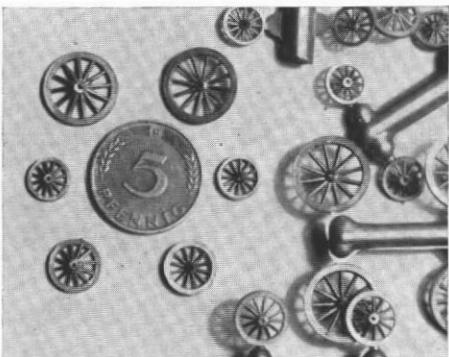
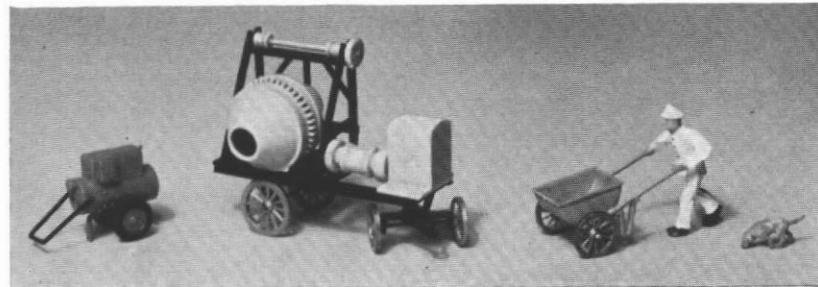


Abb. 138. Ein Teil des Speichenrädersortiments.

Abb. 139 v. l. n. r.: Schweißumformer, Betonmischmaschine, Materialkarren mit Figur.



ROKAL GmbH

LOBBERICHT/RHLD.

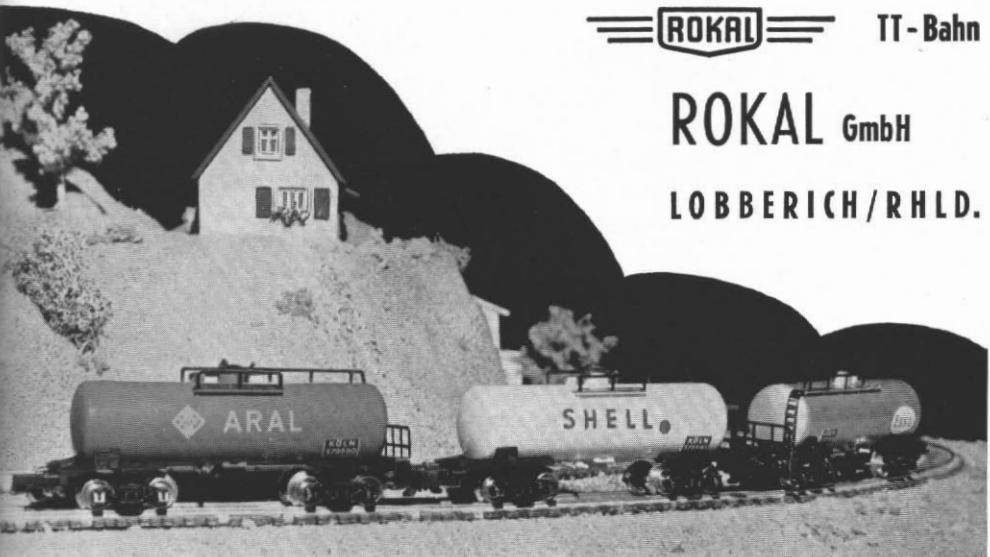


Abb. 140. Die neuen vierachsigen Kesselwagen ARAL, SHELL und ESSO.

Die TT-Freunde haben gut lachen! ROKAL beschert ihnen dieses Jahr neben der verbesserten und verfeinerten 2'C1' eine gut gelungene Nachbildung der BR 24 und darüber hinaus reizende Abteilwagen und 4achsige Kesselwagen.

Die Schnellzuglok ist nunmehr mit dem im letzten Jahr beschriebenen Antriebsaggregat ausgerüstet und wurde im Zuge dieser Maßnahme wesentlich verbessert (s. Vergleichsbild Abb. 143): verfeinertes Gehäuse mit richtiger Domausführung, feinere Räder, zierlichere Heusinger-Steuerung, Dreilicht-Spitzenignal vorn, Beschriftung u. dgl.

Demzufolge ist die „24“ von vornherein schon qualitativ besser und läßt wirklich nichts zu wünschen übrig. Sie ist sehr eingehend detailliert und dem Augenschein nach sehr maßstabgerecht. Einschließlich dieser Personenzuglok besitzen die ROKAL-Freunde nunmehr einen beachtlichen Triebfahrzeugpark: Verschiebe- und Güterzuglok BR 80, Rangierlok BR 89, Personenzuglok BR 24, Schnellzuglok BR 03, V 200, E 05, E 10 bzw. in grüner Version als E 40, Schienenbus mit Steuerwagen, zwei- bzw. dreiteiligen Triebwagen VT 12 und (mit Stromabnehmer) als ET 56 deklariert. Auch der Güterwagen- und Per-

Ziegen mit den spielenden Böcklein, und eine neue Serie Rotwild (Rehe, Gamsen) und Hirsche soll die „Viecherie“ für diesmal beenden.

Wir sind aber noch nicht am Ende mit den Messe-neuheiten. Für Baustellenmotiven gibt es nunmehr Absperrböcke, Baustellentafeln, eine Betonmischnmaschine (fertig und als Bausatz, s. Abb. 139), Baugerätewagen, Baustellenzäune (nur Bausatz), einen fahrbaren Schweißumformer und Baugerüsteile (Stangen, Sprossen und Bretter) zur Selbstanfertigung von Gerüsten u. dgl.

Die Leitungsmaste (im Bausatz 4 Stück) sind – im Hinblick auf das KIBRI-Umspannwerk und die Busch-Ortsbeleuchtung – gerade zur rechten Zeit erschienen. Sie eignen sich sehr gut für die Leitungsverlegung vom Umspannwerk zum Trafohäuschen einer Gemeinde. Die drei Isolatoren sind zur Weiterleitung der dreiphasigen 20-kV-Spannung (in H0 = 3 dünne Kupferlitzen).

Der Fernsehturm – eine unmaßstäbliche Nachbil-

dung des Stuttgarter Vorbildes – ist immerhin an die 70 cm hoch und wird nur als Bausatz gebracht. Ein Blinklicht und die Beleuchtung des Gaststätten-„Korbes“ ist geplant.

Auch Preiser geht bei seinen Landschaftsmotiven auf tiefgezogenen Kunststoff über. Die ersten beiden Modelle der neuen Geländeserie (nur als fertig gestaltete Motive erhältlich) liegen vor: die Wildfütterung und eine Straßenbaustelle (Abb. 135).

Ein Nachtrag zu unserer Anlagenbau-Broschüre: Unter den Lieferanten von Isländisch-Moos ist nunmehr auch Preiser nachzutragen. Nach langwierigen Versuchen ist es Herrn Preiser gelungen, eine Präparierung zu finden, die dem Moos eine lange Lebensdauer garantiert. Es ist mehrfach imprägniert und lichtfest gefärbt. (Beutelweise in den neuen Farben erhältlich: natur, gelblich, orange, hellgrün, mittelgrün, dunkelgrün, blaugrün, rotbraun, dunkelbraun sowie gemischt sortiert in einem weiteren Beutel.)



Abb. 141. Gut gelungen und fein detailliert: das Modell der BR 24, das Ihnen vom Titelbild von Heft 4 her bereits bekannt ist.

sonnenwagenpark ist reichhaltig sortiert und sehr bemerkenswert.

Die bereits bekannte E 10 hat ebenfalls den neuen Motor bekommen und dabei einen wesentlichen Preissturz „erlitten“ (46,- DM statt bisher 52,- DM). Nachdem auch die V 200 neu „motorisiert“ wurde, müssen die Lokselbstbauer den beliebten Rundmotor UPM3 als passée abschreiben. (Nur gut, daß zur gleichen Zeit der Marx-Motor „Milliperm“ aufgetaucht ist, der den UPM gut ersetzen dürfte).

Der 3achsige Abteilwagen ist so gut gelungen (vor allem sehr fein detailliert und auch bezüglich der plastischen Wirkung sehr bestechend), daß wir den Messestand erst verließen, als wir einen davon „kassiert“ hatten.

Mit der Serie der neuen 4achsigen Kesselwagen

in den Firmenfarben SHELL, ARAL und ESSO können ROKAL-Freunde nun – im Verein mit den bereits vorhandenen 11 Zweiachsern – farbfrohe, imposant wirkende, lange Kesselwagengüze bilden.

Eine Messeüberraschung besonderer Art ist das neue Modellgleis, das als „K-Gleismaterial“ geführt wird. Der Gleisunterbau ist aus schlagfestem Polystyrol, während bei dem bisherigen P-Gleismaterial Elektro-Pappe verwendet wurde. Statt imitierter Holzschwellen sind beim neuen ROKAL-Gleis – wohl erstmals und einmalig – Betonschwellen nachgebildet, wodurch gleichzeitig erreicht worden ist, daß die Gleishöhe nunmehr mit den Weichen übereinstimmt (was beim P-Material leider nicht der Fall war). Die Profile sind verstärkt worden und bestehen aus nikkelplattierteem Blech.

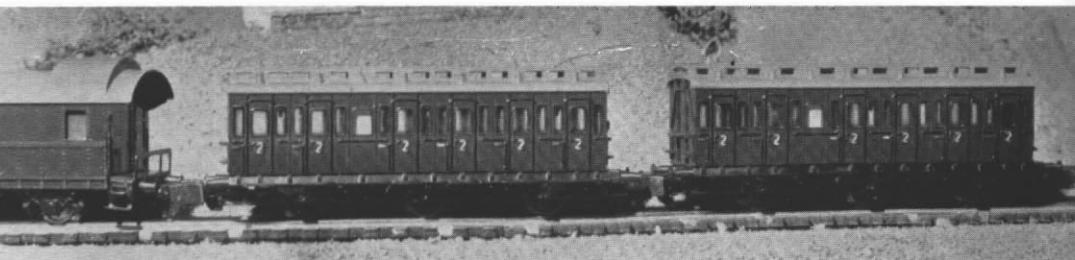


Abb. 142. In Wirklichkeit noch „goldiger“: die 3achsigen Abteilwagen.

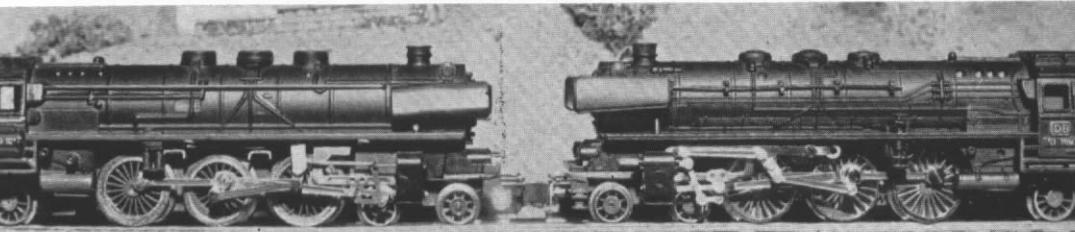


Abb. 143. Eine interessante Gegenüberstellung: links die bisherige 03, rechts die jetzige verbesserte Ausführung. Man beachte das Gehäuse, die Dome, die Steuerung und die Beschriftung. (Die auf der linken Lokseite überflüssige Öse – über der mittleren Treibachse – entfällt beim Serienmodell!)

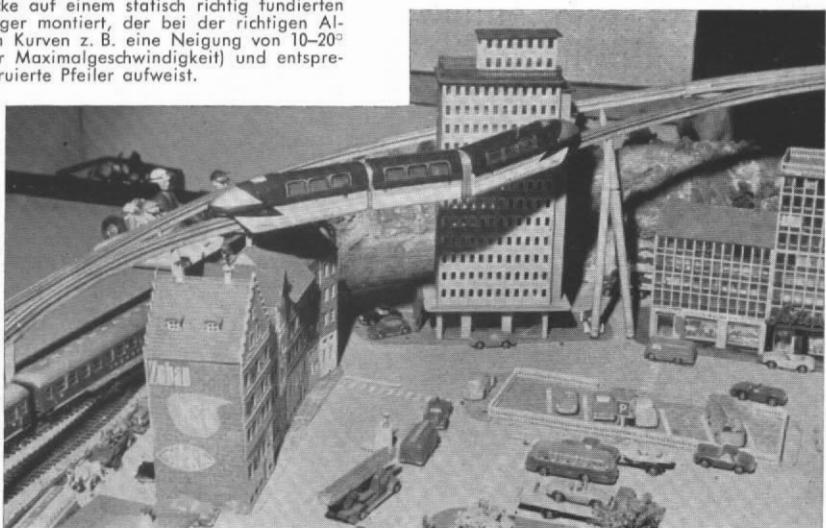
Schuco Nürnberg

Disneyland - Alweg -
Einschienenbahn HO

Wenngleich Schuco in seinem Neuheitenprospekt 1961 große Hoffnungen darauf setzt, daß gerade die Modellebahner an ihrer Einschienenbahn Gefallen finden müßten, weil viele platzbeschränkte Anlagenbesitzer sowieso nur noch „in die Luft gehen“ könnten, sind wir dennoch – mit Verlaub zu sagen – anderer Ansicht (wobei wir aber ausdrücklich betonen wollen, daß unsere Meinung nicht unbedingt maßgeblich zu sein braucht). Gewiß, die Disneyland-Alwegbahn ist ganz nett erdacht, aber wir erinnern an die Ostermann'sche Alweg-Bahn in HO-



Abb. 144 und 145. Das ist die Schuco-Einschienenbahn, die ein Interessent dann vielleicht auf einer Modellbahnanlage einsetzen kann, wenn er die Schienenteile auf einem statisch richtig fundierten Fahrbansträger montiert, der bei der richtigen Alweg-Bahn in Kurven z. B. eine Neigung von 10-20° (je nach der Maximalgeschwindigkeit) und entsprechend konstruierte Pfeiler aufweist.



Größe der Messe 1954 (Heft 4/VI), die weit mehr der Kölner Versuchs-ALWEG-Bahn (einschl. Fahrschieneenträger) entsprach und dennoch nicht Fuß fassen konnte, sondern bereits nach einem Jahr wieder von der Bildfläche verschwand. Als Ergänzungs-Kombination zur Schuco-Variante-Verkehrsanlage entzieht sie sich unserer Beurteilung, aber ein einigermaßen sachgebietkundiger Modellbahner wird sich kaum mit der Disneyland-Einschienenbahn der jetzigen Ausführung

und Konstruktion anfreunden können. Sie ist zweifelsohne vielmehr (wie Schuco eingangs selbst schreibt) ein „hochwertiges, technisches Modellspielzeug“. Die Neuheit hätte uns überhaupt nur am Rande interessiert, wenn Schuco sich im Prospekt nicht mit so beredten Worten an den Kreis der Modelbahner wenden würde, so daß wir wohl oder übel – zweck Vermeidung diesbezüglicher Anfragen – dazu Stellung nehmen müßten.



Abb. 146. Einige Neuheit unter den Militärfahrzeugmodellen der Fla-Panzer M 42 (Bildmitte).

Die einzige Neuheit der Militär-Fahrzeugserie ist auf Abb. 146 zu sehen. Unsere Aufmerksamkeit wurde allerdings auf ein anderes, neues Sortiment gelenkt, das zwar auch wieder „kriegerischen“ Charakters ist, aber – weil von historischem Wert – einer anderen Betrachtung bedarf. – Es handelt sich um „Geschütze der Vergangenheit“ in einheitlicher 0-Größe (1 : 45), zu denen die 4 cm hohen historischen Figuren der einschlägigen Herstellerfirmen (z. B. in besonderem Maß der Firma Merten, Berlin) bestens passen. Diese Geschütze werden zu einem begehrten Sammlerartikel werden, da sie durch Form und Ausführung geradezu zum Sammeln verleiten. Die Geschützrohre sind in Bronze gegossen und in Handarbeit fertiggestellt. Die Lafetten sind aus Plastik, so daß alle Details bis zu den Muttern, Bolzen- und Schraubenköpfen herab nachgebildet werden können. Eine geschmackvolle kleine Druckschrift mit vielen Abbildungen ist Anleitung und Belehrung zugleich.

Im Grunde genommen hat diese Serie mit der Modelbahnen wenig zu tun, es sei denn, Spur-0-Freunde hätten dafür Verwendung im Zusammenhang mit einer vorhandenen Burg oder beabsichtigen – angeregt durch die Modelle selbst – eine „1000-Jahrfeier“ unter den 0-Bewohnern zu inszenieren. Wie dem auch sei – wir wollten Sie auf alle Fälle über den Beginn der neuen RMM-Serie informieren.

Roskopf

Miniatur - Modelle

Traunreuth / Obb.

Abb. 147. Nur rein informatorisch: die ausgezeichnete Nachbildung einer Nürnberger Feldschlange im Maßstab 1 : 45 (Baugröße 0).

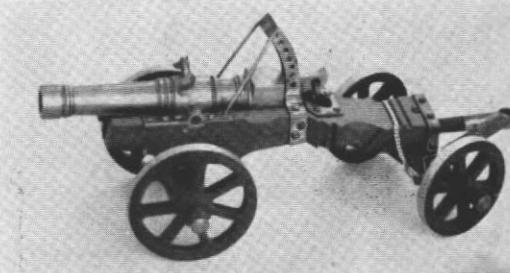




Abb. 148. Ausschnitt aus der KITMASTER-Vorführanlage. Rechts schiebt der motorisierte englische Güterwagen eine Diesellok, links ein D-Zugwagen mit Drehgestellmotor die Prärie-Tenderlok, u. zw. anstandslos.

Rosebud Kitmaster Ltd. Rounds/Nordhamptonshire

Auf einer kleinen Vorführanlage wurde augenscheinlich unter Beweis gestellt, daß die Kitmaster-Lokmodelle aus Ganzplastik eigentlich ganz gute Laufeigenschaften besitzen, wenn sie von einem motorisierten „Gespensterwagen“ geschoben werden. Die „Schieber“ waren in dem einen Fall der letztes Jahr angesagte englische Güterwagen mit dem eingebauten 12-V-Gleichstrommotor, im anderen Falle ein D-Zugwagen, dessen eines Drehgestell durch das Motordrehgestell ersetzt worden ist.

Wir haben die Gelegenheit der Messe benutzt, um festzustellen, weshalb das vor wenigen Monaten erschienene Modell der Bundesbahn-Baureihe 23 etwas

zu groß geraten ist. Die Modelle sind maßstäblich der in England noch weit verbreiteten 00-Spur angepaßt, die – wie bereits an anderer Stelle erwähnt – 18 mm beträgt, was einem Maßstab von 1:78 entspricht. Die Angabe H0 und 00 auf den Kitmaster-Packungen will besagen, daß die Modelle – durch entsprechendes Verschieben der Räder auf der Achse – sowohl auf H0- als auch auf 00-Gleisen laufen.

Die uns diesmal besonders interessierende Messe-Neuheit, ein vierachsiger B4yge-Umbauwagen der DB mit Endeinstieg und eingesogenem Mitteleinstieg (s. Bauplan in Heft 9/X), ist zum guten Glück genau im Maßstab 1:87. Dies ist um so erfreulicher, als dieses Modell bislang noch in keinem Wagensoriment der maßgebenden Fabrikate zu finden ist und ausgerechnet wieder einmal eine ausländische Firma (diesmal eine englische und Kitmaster dazu) uns ein solch' gefragtes Modell beschaffen muß! Vielleicht kommen die noch fälligeren 3achsigen B3yge-Umbauwagen nächstes Jahr aus Spanien oder von sonst woher zu uns, nachdem der

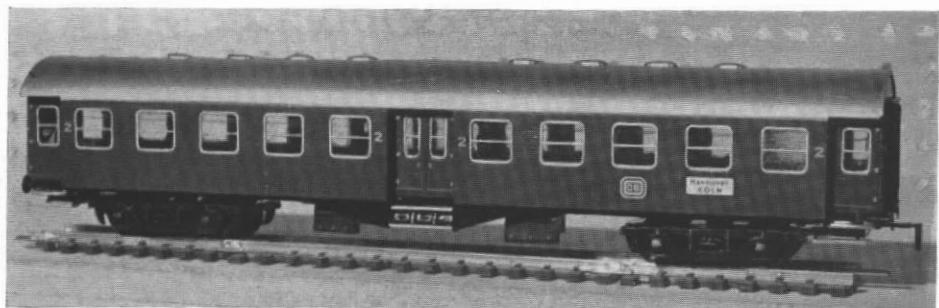


Abb. 149. Der in wenigen Wochen greifbare B4yge ist sehr gut geraten und im Maßstab 1:87!

letzte, kaum übersehbare „Lockruf“ nach diesem Wagentyp in Heft 15/XI ebenfalls noch keinen Wilderhall bei der deutschen Industrie gefunden hat!] Wie gesagt, es ist erfreulich, daß der Kitmaster-Umbauwagen so gut ist, daß man ihn nach Anbringen der Kupplungen (und vermutlich ohne Radsetzaustausch) ohne Bedenken in mehrfacher Stückzahl dem jeweiligen Wagenpark angliedern kann.

Eine ebenfalls bemerkenswerte Neuerscheinung ist der für diesen Sommer angekündigte „Midland-Pullman-Luxuszug“, eine Nachbildung des modernsten englischen Reisezuges, bestehend aus Motorwagen,

Küchen- und zwei bis drei Luxuswagen. Da die englischen Fahrzeuge schmäler und niedriger als die europäischen sind, dürfte der sicher wiederum im Maßstab 1 : 78 entworfene Zug vielleicht dennoch sehr gut zu einer reinen H0-Bahn passen.

Eine interessante neue Type ist eine Beyer-Garratt-Lok, die sehr imposant aussieht und den Loksammler besonders ansprechen dürfte. Für diejenigen, die den Kitmaster-Prospekt 1961 in Händen haben, ein Hinweis: sämtliche Fahrzeuge bis zur Katalognummer 27 einschließlich sind sofort lieferbar, auch der Drehgestellmotor und der Motorwagen.

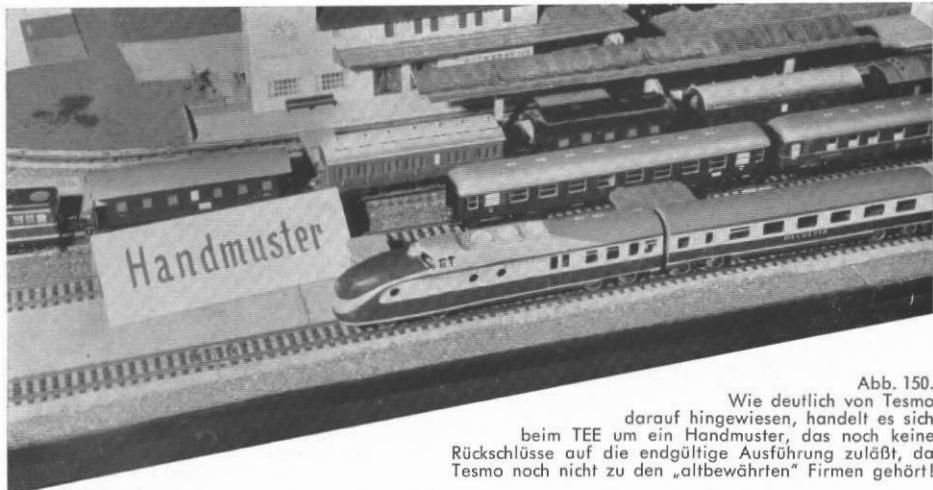


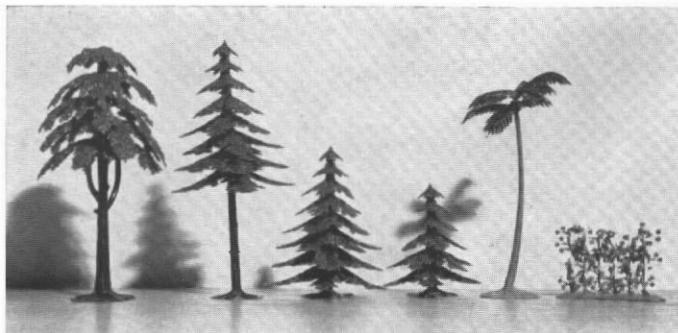
Abb. 150.

Wie deutlich von Tesmo darauf hingewiesen, handelt es sich beim TEE um ein Handmuster, das noch keine Rückschlüsse auf die endgültige Ausführung zuläßt, da Tesmo noch nicht zu den „altbewährten“ Firmen gehört!

TESMO

Plastikmodellbau · Karlsruhe

Über Tesmo gibt es nicht viel Neues zu vermelden. Der ausgestellte Maschinenvagen und ein Mittelwagen des TEE waren nur flüchtige Handmuster; bei ersterem fand das Motordrehgestell der V 80 Verwendung, dessen arg enger Achsstand dem Gesamtbild des Maschinenvagens jedoch Abbruch tut. Hier heißt es also „abwarten und TEE trinken . . .“!



Siku

R. Sieber & Söhne
Lüdenscheid

Abb. 151. Das große Sortiment an Fahrzeugen aller Art ist infolge des zu großen Maßstabunterschiedes nichts für uns H0-Modellbahner — bis auf die Bäume und Hecken, die aus feingliedrigem gummiartigem Kunststoff bestehen.

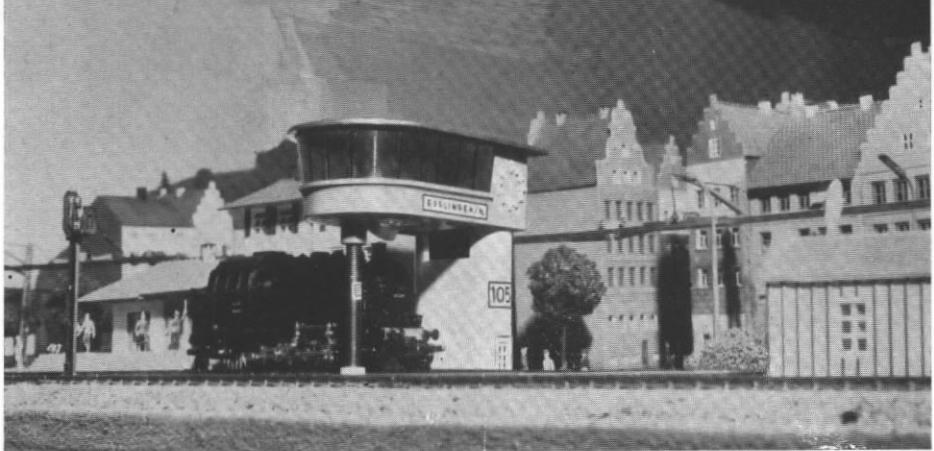
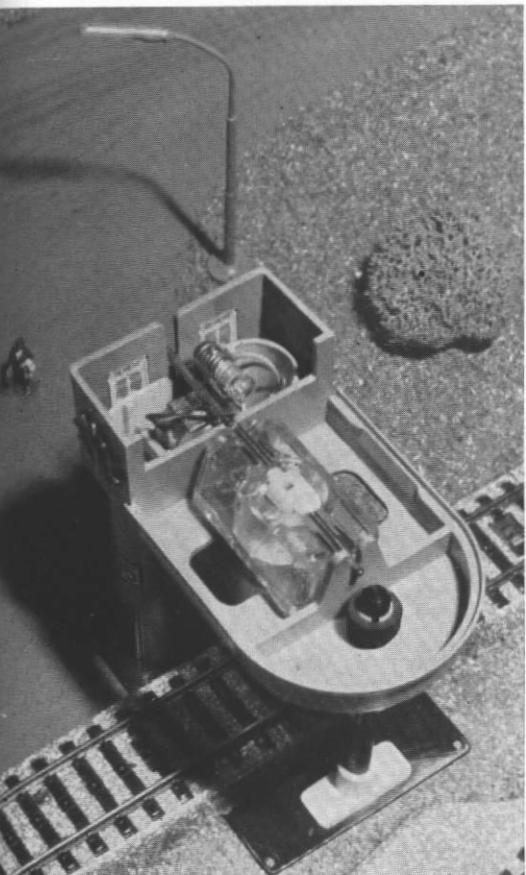


Abb. 152. Der diesjährige Seuthe-Schlager: die automatische Ölbesickung in Stellwerkform.



SEUTHE & Co. KG. Deizisau-Esslingen/Neckar

Der große Erfolg des Dampfentwicklers hat Herrn Ing. Seuthe nicht ruhen lassen, zumal er beim Öl nachfüllen genauso wie wir anderen Sterblichen ständig danebenspritzte, manchmal auch genau ins Schwarze. Wenn das getroffene Schwarze bellte, dann waren das zweifelsfrei seine beiden klugen Pudel, von denen die Idee mit der automatischen Ölbesickungsanlage in Form eines modernen Stellwerks aber kaum stammen dürfte. Der Tankautomat im Stellwerk ist eine glänzende Idee und konstruktiv ebenso glänzend gelöst. Im Stellwerk ist die Einspritzpumpe drehbar gelagert (eingehängt). Die unten etwas hervorstehende Fangdüse wird durch den Schornstein der Loks mitgenommen und in die entgegengesetzte Stellung geschwenkt. In dem Augenblick, wo die Düse senkrecht über dem Schornstein steht, erfolgt die blitzschnelle Einspritzung von ca. fünf Öltropfen. Mit welchem Druck dies vor sich geht, kann man gut beobachten, wenn man die Einspritzpumpe einmal mit der Hand hin- und herschwenkt. Vorsicht, der kleine Strahl spritzt ca. einen Meter weit! Mit welcher Geschwindigkeit die tankende Lok das Stellwerk unterfährt, spielt keine Rolle (im Schnellzugtempo braucht es ja nicht unbedingt zu geschehen). Der Stellwerkerbau samt Pumpe ist in der Höhe verstellbar, wodurch der Tankautomat für sämtliche H0-Gleissysteme universell verwendbar ist.

Mit dem im Stellwerk seitlich untergebrachten Elektromagneten hat es folgende Bewandtnis: Im vorbeschriebenen Fall würde jede Lok, die in Richtung der Fangdüse unter dem Stellwerk durchfährt, betankt, ohne Unterschied, ob sie bereits aufgetankt

Ab. 153. Nach Abnehmen des Dachoberteils erblickt man die Einspritzpumpe und die Stellwerksleuchte, unter der sich der Elektromagnet befindet, mit dessen Hilfe die Einspritzpumpe in Arbeitsstellung gebracht wird. Im Hintergrund eine BRAWA-Peitschenlampe.

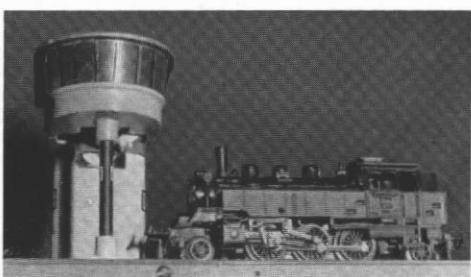
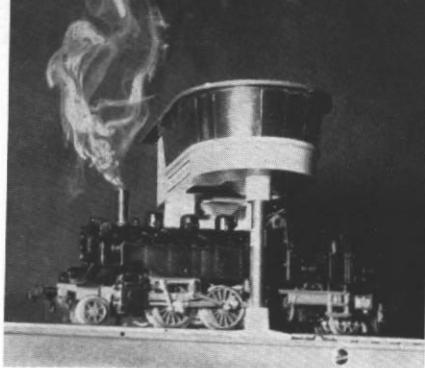


Abb. 154 und 155. Die Lok fährt heran, auf die Fangdüse zu, wird während der Durchfahrt mit Dampföl aufgefankt und „dampft“ gesättigt davon. Die Fangdüse ist auf dem Bild links bereits wieder durch die zurückfahrende Lok nach rechts gestellt.

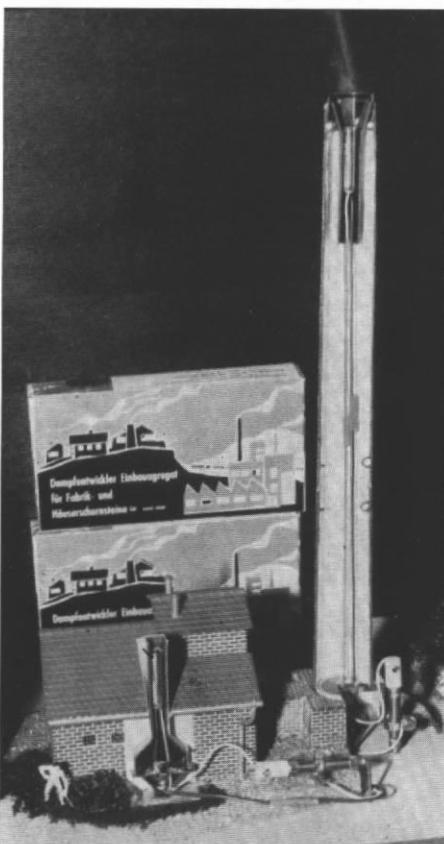


Abb. 156. Zwei Beispiele für die Anordnung der neuen „Dampfausrüstung für Kamine und Schornsteine“ nebst kleinen Regelwiderständen. Wir kommen auf diese Sache nochmals in Heft 6 zurück.

wurde oder nicht. Um dies zu verhindern bzw. um die Betankung zu einem bewußt gesteuerten Vorgang zu machen, ist der Magnet angebracht worden. Eine auftankende Lok stellt nunmehr die Einspritzpumpe außer Tankbereitschaft, so daß jede Lok ungehindert das Stellwerk unterfahren kann. Soll eine Maschine betankt werden, dann wird der Magnet durch einen kurzen Stromstoß betätigt, die Fangdüse fällt herab, die Betankung kann erfolgen.

Sollte die Einspritzpumpe durch die zuletzt betankte Lok in die in diesem Augenblick nicht passende Stellung gebracht worden sein, dann wird die zu betankende Lok unter dem Stellwerk hindurchgefahren, der Magnet betätigt und die Auftankung in entgegengesetzter Richtung vorgenommen. Um die jeweilige Stellung der Einspritzpumpe besser kontrollieren zu können, ist auf der Rückseite des Stellwerks eine Anzeigevorrichtung angebracht.

Die Einspritzpumpe besteht aus unzerbrechlichem Plexiglas. Das Auffüllen geschieht folgendermaßen: Das Stellwerkdach samt Fenster wird abgenommen, die Einspritzpumpe nach oben gedreht und die Fangdüse abgeschraubt. Die nun sichtbare Einfüllöffnung ist groß genug, um das Öl bequem nachfüllen zu können.

Dies ist eigentlich alles. Der Stellwerk-Tankautomat wird anschlußfertig geliefert. Nach dem Auftanken hat die arme Seele Ruh! (mit dem „altmodischen“ Olnachfüllen per Hand)! –

Es war einmal ein Capitaine, der kam mit der Kamínheizerei in Block 5 nicht zurecht. Nach dem fünften mißglückten Versuch „feuerte“ er den „Kamín“ in die Ecke, schrieb wut-„entbrannt“ einen „Brandbrief“ an die MIBA. WeWaW „heizte“ Herrn Seuthe ein, der sich mit „Feuereifer“ über das „brennende“ Problem hermachte, bis es ihm im Oberstübchen „qualmte“. – Das ist in etwa die Vorgeschichte zur „Dampfausrüstung für Gebäudekamine und Schornsteine“. Es handelt sich um dieselben Dampfentwickler wie für die Loks, nur ist noch ein kleiner Regelwiderstand beigegeben und eine Isolier-Preßspannhülse in Form eines Vierkants. Den Regelwiderstand brauchen wir dazu, um die Spannung für den Dampfentwickler so einzuregulieren, daß der Rauch gerade in der gewünschten Dichte abzieht und der etwaige Plastikschornstein nicht zu schmelzen anfängt. Die verschiedentlich an uns herangetragenen Beanstandungen sind nur damit zu erklären, daß die Kamine dauernd mit voller Spannung beschickt werden sind, wodurch eine solche Wärmeentwicklung entsteht, daß ein Schornstein aus Plastik sich zwangsläufig verformen muß. Der Dampfentwickler muß grundsätzlich oben im Kamin sitzen,

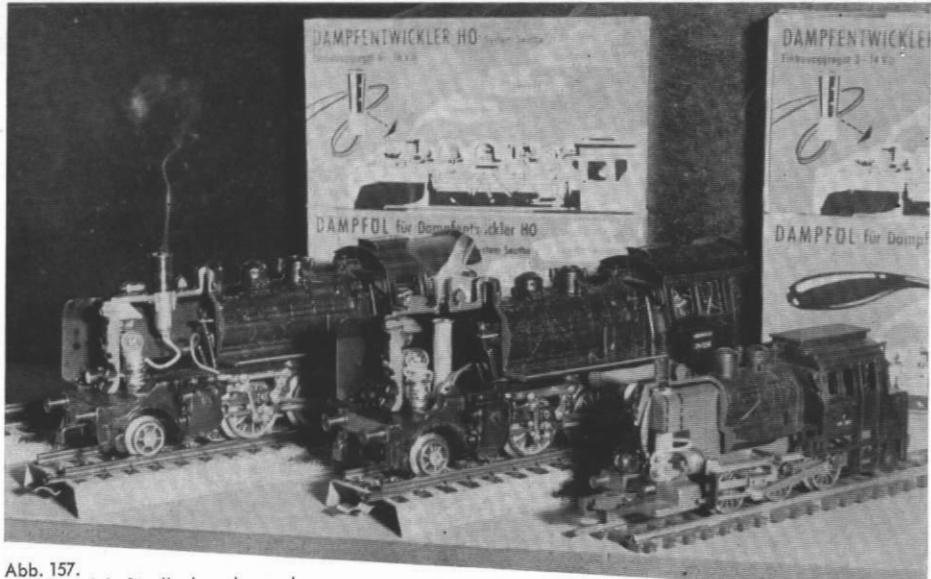


Abb. 157.

Drei Beispiele für die Anordnung der Dampfentwickler in Loks: Mitte und rechts (ROKAL-Lok) im Gehäuse unterm Schornstein.

egal ob es sich um einen Hauskamin oder um einen Fabrikschlot handelt (Abb. 156). Die auf dem Bild sichtbaren Regelwiderstände werden auf einer Anlage selbstverständlich versteckt in den Gebäuden untergebracht. Lötarbeiten sind nicht erforderlich, da

der Widerstand Klemmschraube und Muffe aufweist.

Um den Messebericht nicht durch zu ausführliche Bauanleitungen und Hinweise auszuweiten, gehen wir in Heft 6 an Hand mehrerer Bilder nochmals auf diese nicht unwichtige Angelegenheit ein.

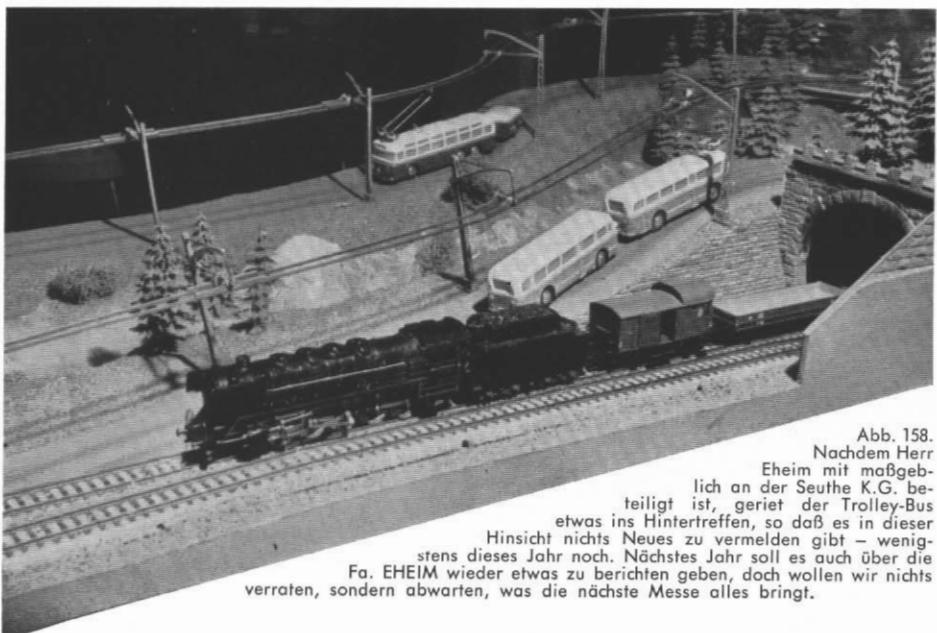


Abb. 158.

Nachdem Herr Eheim mit maßgeblich an der Seuthé K.G. beteiligt ist, geriet der Trolley-Bus etwas ins Hintertreffen, so daß es in dieser Hinsicht nichts Neues zu vermelden gibt – wenigstens dieses Jahr noch. Nächstes Jahr soll es auch über die Fa. EHEIM wieder etwas zu berichten geben, doch wollen wir nichts verraten, sondern abwarten, was die nächste Messe alles bringt.

Nürnberg

Es freut uns für die S 3/6 – für die große wie für die kleine! –, daß sie gerade zu einer Zeit in den Blickpunkt des allgemeinen Interesses trat, als zufällig alle anderen Firmen auf dem Sektor „Dampflokmodell“ eine Verschnaufpause eingelegt hatten. So steht sie während der Messe 1961 allein auf weiter Flur und findet dadurch zwangsläufig eine vermehrte Beachtung [Titelbild und Abb. 160].

Wir begrüßen als Modellbahner ganz besonders dieses gut gelungene TRIX-Modell, denn die S 3/6 haben allzu viele von uns schon lange ins Herz geschlossen, gilt sie doch mit als eine der schönsten Loks nicht nur ihrer Zeit, sondern bis in die Gegenwart hinein.

Hervorgegangen ist sie eigentlich aus der badischen IV f, die 1905 bei Maffei bestellt worden war. Die erste 1908 ausgelieferte S 3/6 stimmte in den meisten Punkten mit der IV f überein, nur die Rohrlänge des Kessels war größer und der Triebadrad-durchmesser betrug 1870 mm statt 1800 wie bei der IV f. Der Tender war eine Neuentwicklung und sein Wasservorrat mit fast 32 cbm lag weit über dem damaligen Normalfassungsvermögen.

Im Laufe der Zeit mußte sie noch einige Änderungen über sich ergehen lassen; so bekam sie einen etwas größeren Kessel, das ehemals windschnittige

Führerhaus wurde schon bald durch ein gerades und später durch ein Einheitsführerhaus ersetzt, und wie sie heute als DB-Baureihe 186 ihren Dienst versieht (wenn auch nicht mehr vor rasanten Schnellzügen), gibt das TRIX-Modell wieder. (Weitere Einzelheiten über die S 3/6 lese man in Heft 1/VII nach).

Das Modell ist weitgehend in allen Einzelheiten nachgebildet, einschließlich der zwei Kolbenstangenschutzrohre unter der Rauchkammer, die von den Hochdruckzylindern herrühren, und dem heute nunmal erforderlichen Dreilichtspitzenignal. Der Tender – der original bayr. 4T31,7 (besser 2'2'T31,7) – ist ebenfalls sehr eingehend detailliert und die aufgesetzte Bretterverschalung zur Vergrößerung des Kohlenvorrats ist auch nicht vergessen, gehört diese doch zur gewohnten S 3/6-Silhouette. Die Modellwerkstätte Schnabel in Wiesau wird gut daran tun, sich gleich nach Aushilfskräften umzusehen, denn erstens werden die Besitzer anderer Bahnsysteme, die sich die S 3/6 zulegen wollen, nicht gering an der Zahl sein und zweitens kommt sie bereits in wenigen Monaten auf den Markt! Oder ein anderer Vorschlag: TRIX gibt die S 3/6 gleich zu Rivarossi, auf daß wir sie von dort schnellstens – umgemodelt für das Zweischiensystem – wieder bekommen!

Das V 36-Diesellokomodell ist nunmehr in den Gehäusefarben Grün, Rot und Schwarz erhältlich, also

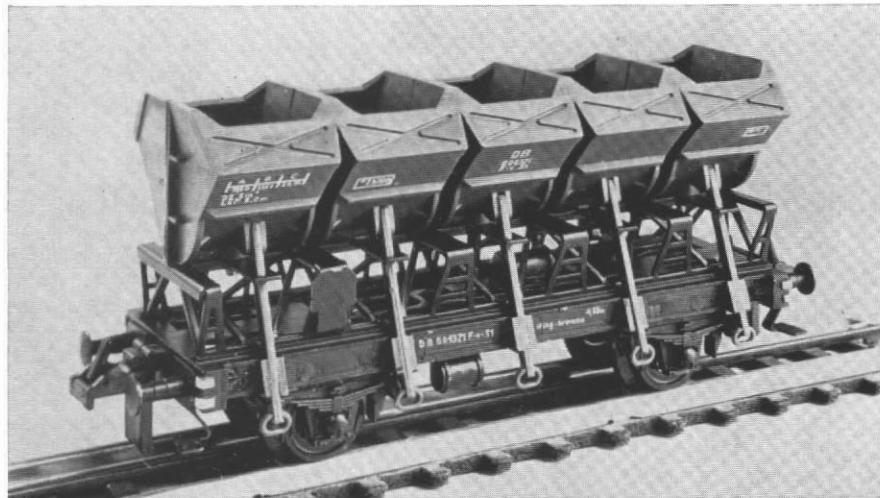


Abb. 159. Nicht nur im großen ein interessanter Spezialwagen (über den Sie im MIBA-Reporter Nr. 5 einiges nachlesen können), sondern auch als H0-Modell gut und filigran wirkend: der Muldenkippwagen Ommi 51 (neue internationale Bezeichnung F-v-51) der DB als ausgezeichnete TRIX-Nachbildung (unretuschierte Aufnahme!).

in den drei Farben, in denen sie auch bei der Bahn vorkommen. Die schwarze Ausführung dürfte in der Regel im Rangierdienst zu finden sein, während die grüne und rote Ausführung sich mit einem Nahverkehrseinsatz vor einem Zug aus grünen oder roten Einheitspersonenwagen samt Packwagen schmuck ausnimmt. (Die rote Version der Einheitswagen ist neu ins TRIX-Sortiment aufgenommen worden.)

Ein „Bonbon“ unter den Wagenneuerscheinungen ist das filigrane Modell des von Orenstein & Koppel entwickelten Muldenkippwagens Ommi 59, dem wir bei seinem Auftauchen im Jahre 1951 im damaligen MIBA-Reporteur gute Zukunftschancen einräumten. Er besitzt fünf nach beiden Seiten kippbare Mulden, die dank ihrer gut durchdachten Konstruktion nach der einen oder anderen Seite abrollen und sich daher in Sekundenschnelle entladen. Weiterer Vorteil die Höhe und der Sitz der Mulden und deren große Ausladung. Das TRIX-Modell (Abb. 159) besitzt keine beweglichen Mulden, dafür aber eine Beschriftung nach den neuesten internationalen Bestimmungen (F-v-51).

Nachdem TRIX bereits den imposant wirkenden vierachsigen Großgüterwagen OOtZ 50 im Sortiment hat, lag die diesjährige „Halbneuheit“ sehr nahe. Um witterungsempfindliches Schüttgut mit den (an sich offenen) Großgüterwagen befördern zu können, wurde bei der BUBA eine Anzahl der OOtZ 50 mit Abdockungen und Deckelverschlüssen versehen und dieser dadurch zum Kkt 57. Das gleiche tat TRIX auch (Abb. 161), nur läuft dieses Modell mit der neuen Bezeichnung Uad-v-57. [Da soll sich ein Mensch noch auskennen!]

Von der neuen Serie der Behälterwagen ohne Bremservaus - drei an der Zahl - zeigen wir zwei Ausführungen in Abb. 164 und 165. Die Seile zum Festzurren der Behälter sind bei der endgültigen Ausführung aus feinem Kunststoff, doch kann sie ein Bastler auch durch dünne Drahtlitzen ersetzen.

Damit sind die wekeigenen Fahrzeugneuheiten eigentlich besprochen. Hinzu kommen noch an die 17 Wagen aus dem Rivarossi-Sortiment und drei bereits bekannte deutsche Wagentypen, die lediglich in farblich anderem Kleid erscheinen (2 Kesselwagen „FINA“, 1 Bananenwagen in Gelb).

Die übernommenen Rivarossi-Wagen, die (mit TRIX-Radsätzen und -Kupplungen versehen) ohne besondere Kennzeichnung (außer der italienischen Beschriftung) im TRIX-Sortiment mitlaufen, sind zum Teil bereits bekannt bzw. sind Neuheiten wie z. B. der gemischte Gepäck-Personenwagen älteren Typs (Abb. 166), der Kühlwagen (mit schwarzer Beschriftung und roten Streifen (der gleiche Typ wie der Wagen der Abb. 127) oder der nette ansprechende Güterwagen mit Bremservaus (Abb. 167). Alle Wagentypen vorzustellen, würde zu weit führen, Sie finden sie ja im TRIX-Neuheitenprospekt.

Ergänzend zu unseren Ausführungen beim Rivarossi-Bericht meinen wir: Welche Beweggründe TRIX und Rivarossi auch haben mögen - diese erste internationale Zusammenarbeit ist ein interessantes Experiment, das darüber hinaus noch den Nutzeffekt mit sich bringt, daß auf diesem „Umweg“ TRIX-Erzeugnisse, insbesondere Triebfahrzeuge, als 2-Schienen-Gleichstrombahnen auf den Markt kommen. Die ersten wirklichen Nutznießer dürften die Schweizer Zweischienen-Anhänger sein, denn über Rivarossi erhalten sie auf diese Weise die Schweizer Ellok samt Wagen von TRIX (Abb. 122).

Neu ist die Kleinbekohlungsanlage (Abb. 162), bestehend aus Portaldrehkran mit Greifer und Bunker, der elektrisch geöffnet und geschlossen werden kann. Die übrigen Bewegungen müssen von Hand ausgeführt werden.

Abb. 160. Man möge uns verzeihen, wenn wir die S 3/6 etwas mehr als andere Neuheiten herausstellen, aber wir sind gewiß, daß gar viele Modelle Bohner (auch wenn sie einer anderen „Fokultät“ angehören) die Begeisterung über die Erfüllung eines jahrelangen Wunschräumes teilen!

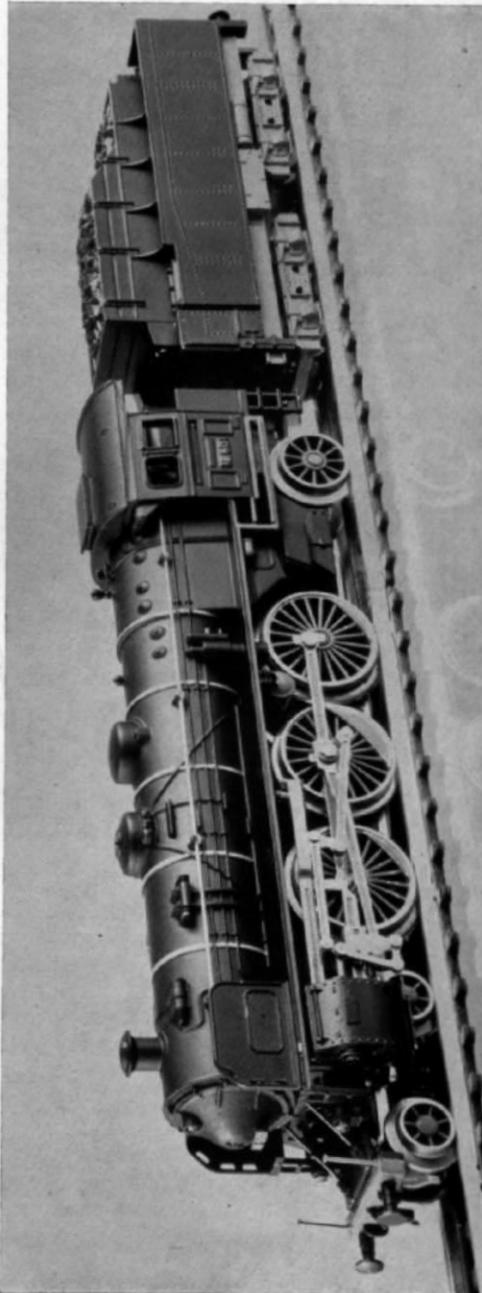




Abb. 161. Aus dem 00t50 ist ein KKt 57 geworden (dessen internationale Bezeichnung Uad-v-57 lautet). Durch das Spritzgußunterteil und das Oberteil (einschl. Deckel) aus Kunststoff besitzt das vierachsige Modell gute Laufeigenschaften.

Abb. 162. Die Bunker der neuen Bekohlungsanlage können ferngesteuert geöffnet und geschlossen werden; die übrigen Bewegungen müssen von Hand getätigigt werden. So weit wir flüchtig feststellen konnten, ist die Motorisierung des Portals sowie des Drehkrans selbst ohne große Schwierigkeiten möglich (dank des neuen Microperms von Marx).

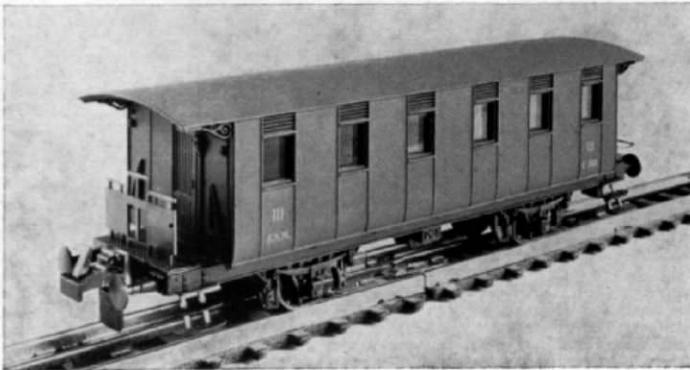
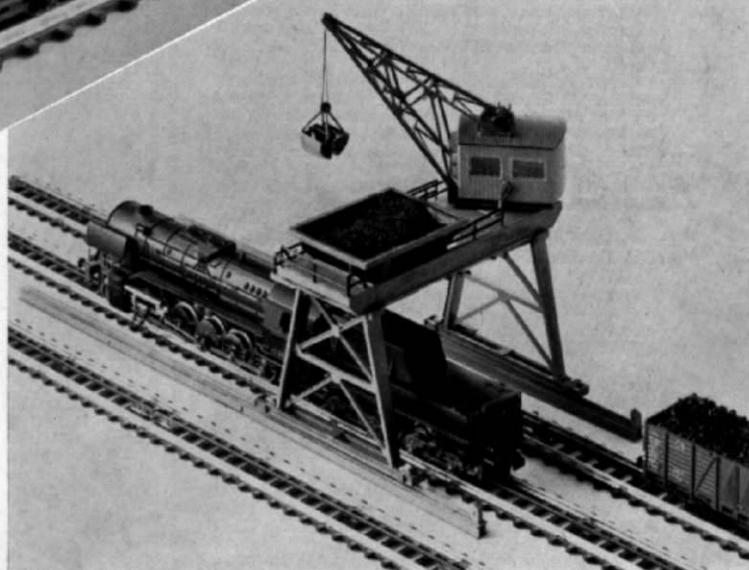


Abb. 163. Dieser Old-Timer italienischen Ursprungs ist ganz gut auf einer deutschen „Privat“-Nebenbahn denkbar, besonders nachdem die feine Detaillierung (man beachte nur einmal die zierlichen Dachstützen und die Achshalterausführung!) nun mal zum Kaufen reizt!

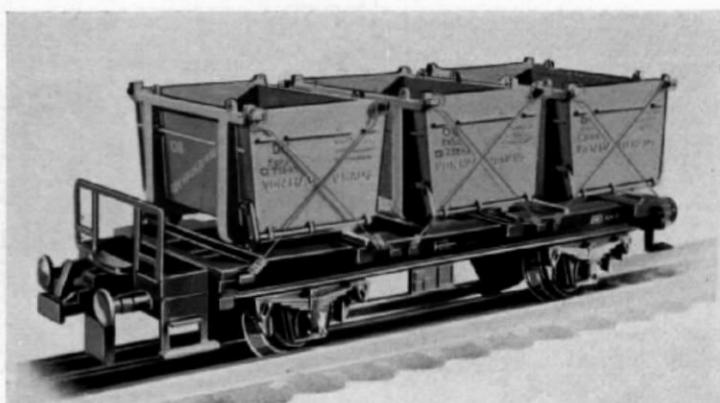


Abb. 164. Dem neuen Muldenkippwagen in Ausführung und Detaillierung ebenbürtig: das Modell des DB-Behälterwagens Lbs 50.

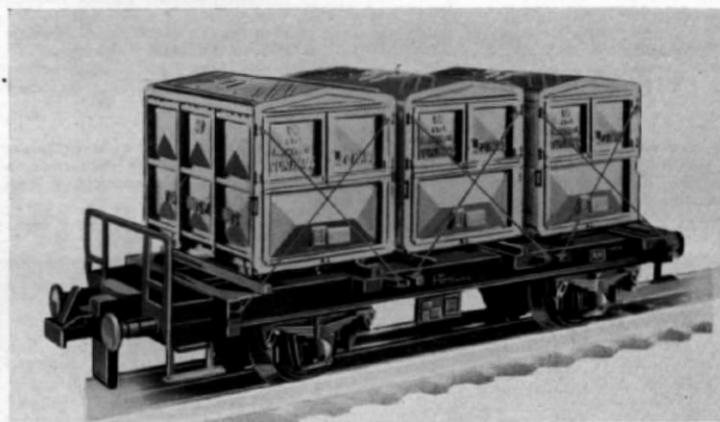
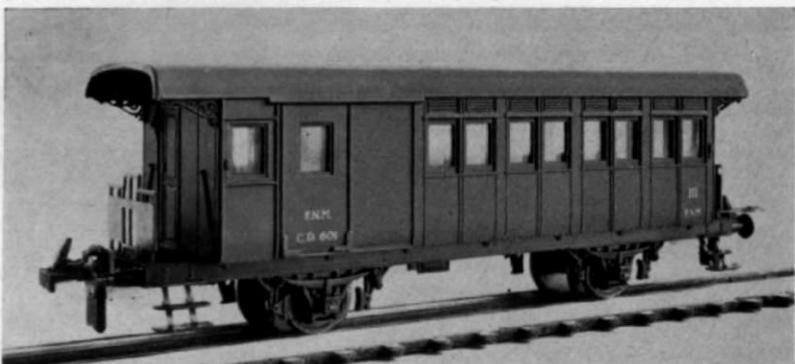


Abb. 165. Ebenfalls (dem Vorbild entsprechend) nur mit 3 Behältern herausgebracht: der Behälterwagen mit geschlossenen Behältern, die ebenso wie beim obigen Modell mit dünnen Stahlseilen festgezurrt sind.

Abb. 166. Bei den diesjährigen Rivarossi-Neuheiten nur kurz gestreift: der gemischte Gepäck-Personenwagen älteren Typs, zu dem es auch noch einen reinen Personenwagen gibt.



Den gleichen Drehkran gibt es noch auf einem gemauerten Steinsockel aus Kunststoff.

Darüber hinaus bringt TRIX unter der Nr. 30/36/2 sog. „Fremdradsätze“. Durch Einsetzen dieser Radsätze laufen die TRIX-Wagen auch „auf anderen Gleissystemen“, Weichen und Kreuzungen, mit anderen Worten: auf Fleischmann-, Nemec- und Märklin-Gleismaterial. Sie sind einseitig isoliert.

Zwei nette kleine Beigaben: ein regelbarer Widerstand für Brems- bzw. Langsamfahrstrecken und Impulskontakte. Letztere können an x beliebiger Stelle des Gleises direkt neben den Mittelleiter gesteckt werden; die Lokschiefer lösen dann die Impulse für automatische Schaltungen aus.

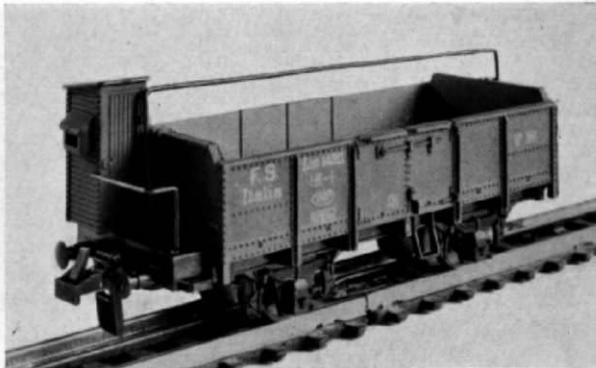


Abb. 167. „Halbneu“: Offener Güterwagen (Ltm 22) der FS Italia mit Bremserhaus.

Vau-Pe

Spielwaren und Modelle
Friedrich Poppitz K. G.

Neunkirchen
Krs. Ziegenhain / Kassel

Diese Firma, über deren Neuheiten wir schon seit Jahren berichten und die sich langsam, aber stetig weiter entwickelt, zeigt dieses Jahr einige bemerkenswerte Neuschöpfungen, die das eben Gesagte deutlich bestätigen. Der neue Stadtbahnhof „Salz-

burg“ (Bild in der Vau-Pe-Anzeige) wirkt in seiner Form gediegen und ist trotz seiner modern-sachlichen Linie gut aufgelockert. Die qualitative Ausführung ist gut.



Abb. 168 und 169. Mal was anderes: Südländliche Stationsgebäude von einer deutschen Firma. Oben Bahnhof Monfalcone, unten Bahnhof Bellaria mit Güterschuppen.



Abb. 170. Strohgedeckte Häuser und Fischerhaus mit zum Trocknen aufgespanntem Netz.



Sehr nett und irgendwie „anheimelnd“ wirken die strohgedeckten Häuschen, u. a. das nordische Heidehaus und das Fischerhaus mit Netzen (Abb. 170), die (wie alle übrigen Modelle) ebenfalls fertig oder als Bausatz in den Handel kommen.

Die Spezialserie „Italienische Gebäudemodelle“ ist neu. Diese Modelle sind Nachbildungen tatsächlich bestehender Vorbilder, was erklärt, weshalb der südländische Baustil so offensichtlich zu Tage tritt.

Da wir nicht alle Modelle zeigen können, mögen als Beispiel der Bf. „Bellaria“ (an der Adria) nebst einem italienischen Güterschuppen dienen (Abb. 169) und der größere Bf. „Montalcone“ (Abb. 168). Sehr nett und reizvoll auch das Modell eines Bahnhörhauses, das für die dortigen Bahnstrecken als typisch gelten kann.

Nun ist auch der kleine Verladeschuppen (Abb. 169 links), ziegelgedeckte Häuser und einiges mehr.

Tri-ang TT-Spur
Lines Bros. England

Tri-ang (sprich: tri-äng) ist ebenfalls eines der ausländischen Fabrikate, das in Deutschland eigentlich erst durch unsere Messebesprechungen bekannt wurde. Leider gibt es dieses Jahr nichts Neues zu berichten, da anscheinend erst einmal das letzjährige Neuheiten-Programm „derkraftet“ werden muß (die ersten Auslieferungen erfolgten erst vor kurzem).

Hinzu dürfte kommen, daß Lines Bros. die französische Modellbahnfabrik „VB“ übernommen hat, deren Erzeugnisse bislang durch Fulgurex vertrieben und insbesondere durch den silbernen Vorortzug (s. Messeheft 4/XI) und die guten Wagenbausätze bekannt geworden sind. VB schuf inzwischen unter der Regie von Lines Bros. eine neue TT-Bahn mit französischen Fahrzeugtypen. Der erste Zug, bestehend aus einer Lok und einigen Wagen, ist sehr vielversprechend und ansprechend, konnte aber leider nicht mehr fotografiert werden, weil er zu früh auf eine neue Messe verschickt werden mußte. Na, vielleicht gibt es nächstes Jahr dafür um so mehr darüber zu berichten.

Ing. Schneider, Göppingen

... zeigte als diesjährige Lampenneuheiten doppelte und dreifache Peitschen- und Bogenlampen. Die neue Bekohlungsanlage ist nur als Bausatz erhältlich.

Friedr. Sander Nachf.
Wuppertal

... brachte auch dieses Jahr nichts Neues, da deren Geländematten, Bäume und Folien weder einer Verbesserung noch einer Ergänzung bedürfen (wie wir uns haben belehren lassen). Neue TT-Freunde weisen wir auf die vierteilige Hintergrundkulisse. Nachdem Sander die erste Firma war, die den Gedanken der Geländematte aufgegriffen und in die Praxis umgesetzt hat (die heute mehrere Firmen in dieser oder jener Variation ebenfalls herausbringen), weisen wir wunschgemäß gern einmal auf diese Tatsache hin.

Ing. Sommerfeld, Göppingen

Neu zur bekannten Oberleitung sind hinzugekommen: ein Turmmast mit Hebelspannwerk und ein Fahrleitungstrenner. Letzterer ist mit einem Gleitbügel versehen, der das Stehenbleiben einer Ellok bei Langsamfahrt mit nur einem Oberleitungsschleifer (Pantograf) sicher verhindert. Dieser Trenner ist sehr klein gehalten und kann an jeder beliebigen Stelle des Fahrdrahtes eingefügt werden. Außerdem wird er in verschiedenen Fahrdrahtlängen fertig montiert geliefert.

TAM-

Metallwarenfabrik Münster/Westf.

Albert Teschlade

Kinder- und Garteneisenbahnen

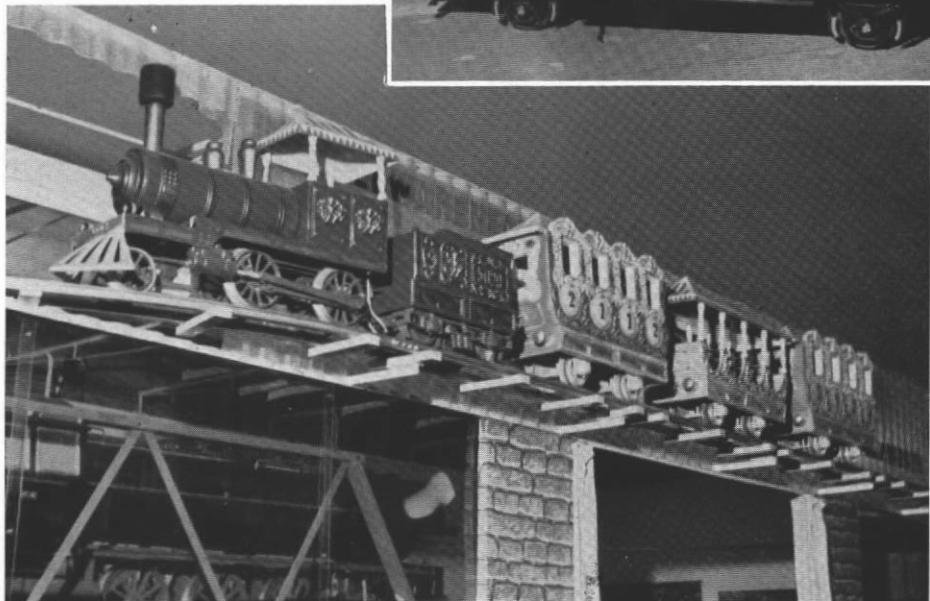


Abb. 171 (oben). Der SHELL-Kesselwagen der 195-mm-Bahn. – Abb. 172 (unten). Die neue 100-mm-Bahn mit malerischen Phantasieaufbauten für Dekorationszwecke.

Das Programm der 195-mm-Spur ist durch einen 2achsigen Kesselwagen mit den Aufschriften SHELL, Esso, BP und ARAL und in den entsprechenden Farben ergänzt worden; außerdem durch einen 2achsigen Bananen-Wagen.

Auf Grund des bisher guten Verkaufserfolges und der Anregungen aus dem Interessentenkreis wurde eine neue vergrößerte Bahn mit der Spur 320 mm geschaffen. Diese insbesondere für Erwachsene gedachte Freilandbahn wird in der gleichen Kollektion wie die 195-mm-Bahn herausgebracht, ist jedoch konstruktiv den höheren Anforderungen angepaßt. So werden z. B. die Triebfahrzeuge mit Verbrennungsmotor ausgerüstet (bis zu 10 PS Leistung, mit Einhebel-Bedienung) und die Waggons weisen ausgeprägte Stützgelegenheiten für die Erwachsenen auf

(nachdem diese bekanntlich anspruchsvoller sind als die Kinder). Die Achslager sind wesentlich verstärkt usw. usw. Gestartet werden die Loks mit einem elektrischen Anlasser und die Einhebelbedienung ist im Nu begriffen.

Die neue 100-mm-Spur-Bahn ist für Bastler und als Dekorationsbahn gedacht. Hier werden nur die fahrbaren Untersätze geliefert, während die Aufbauten nach Lust, Geschmack oder Verwendungszweck selbst gebaut werden können. Außerdem besteht die Möglichkeit, diese Fahrzeuge nach Art einer Schwebebahn fahren zu lassen. Auch die zugehörigen Schienenprofile sind erhältlich. Dank dieser Gegebenheiten rückt eine private Gartenbahn in den Bereich der Möglichkeit.



Abb. 173. Die einzige Gebäudeneuheit: das ländliche Postamt. Nicht extravagant im Typ, sondern zurückhaltend und wohltemperiert in seiner Einfachheit.

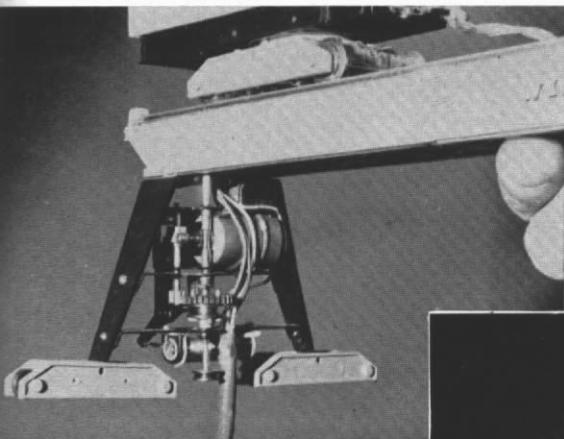


Abb. 174. Antrieb und Getriebe des Wippkranes. In Anbetracht der 6 Funktionsbewegungen ist der Apparaturismus kaum an anderer Stelle unterzubringen und ebenso kaum zierlicher auszuführen. Eine Verkleidung sei dem Bastler überlassen. Abgesehen davon ist der Antrieb in Wirklichkeit keinesfalls so auffallend wie auf unseren besonders aufgeleuchteten Bildern.

WIAD

Spielwarenfabrik
Erich Müller KG

jetzt: Aichschieß / Esslingen

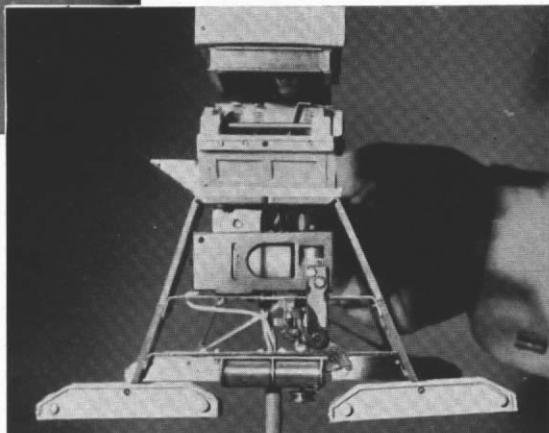


Abb. 175. Das Antriebsaggregat, frontal gesehen. Das Kabel gleitet in einem Schlitz neben der Laufschiene.

(WIAD)

Infolge Verlegung des Betriebes von Plochingen nach Aichtshaus und den durch einen solchen Umzug unausweichlichen Folgeerscheinungen war die Produktion zwangsläufig gehandicapt (Abb. 173). Darüber hinaus lag ja noch der bekannte Wippkran im Rückstand. Die Bahnschranke wird jetzt noch in einer einfacheren Art herausgebracht, die billiger ist. Bei dieser entfällt das Blinklicht und das Läutwerk.

Der Wippkran ist nun ausgereift und kann sechs Funktionen erfüllen:

1. Die Brücke läuft auf zwei Schienen vorwärts und rückwärts.
2. Der Kran selbst läuft auf der Brücke hin und her.
3. Er dreht sich um 360°.
4. Der Ausleger ist in der Ausladung verstellbar.

5. Der Zughaken hebt und senkt sich.

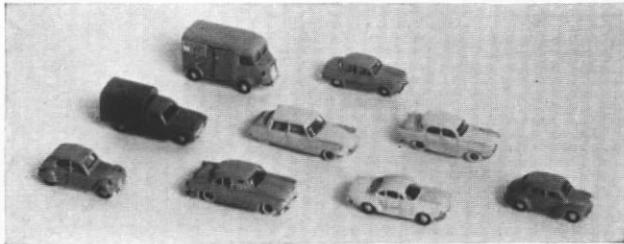
6. Am Zughaken kann ein kleiner Elektromagnet befestigt werden, der das Umladen eisenhaltiger Güter gestattet.

Den Antrieb besorgen zwei kleine Gleichstrommotore, die über fernsteuerbar umschaltbare Getriebe die Betätigung der einzelnen Funktionen gestatten. Die Zuführung der Betriebs- und Steuerströme geht über ein achtpoliges Kabel, das bei den Anschauungsmodellen so geschickt durch einen Schlitz zum Kran geführt war, daß wir es beinahe nicht bemerkt hätten. Daß diese Ausführung des Krans in fertig montiertem Zustand dreimal soviel kostet wie der einfache Kran mit Handbedienung, ist verständlich, doch sei bemerkt, daß beide Ausführungen auch als Bausatz geliefert werden, wodurch sich eine fühlbare Preiserniedrigung (für den Käufer) bemerkbar macht.

Das war's also, was es über die diesjährige Messe zu berichten gab. Gewiß, es waren auch ein paar nebensächliche Dinge darunter, aber abgesehen davon, daß auch kleine unscheinbare Säckchen für gar manchen großen Wert haben, wollten wir Ihnen

ja einen einigermaßen vollständigen Überblick geben, und zwar ohne Anselen der Firma bzw. ohne Wertbeurteilung der einzelnen Neuheiten. Wir hoffen, daß uns dies einigermaßen gelungen ist.

WeWaW



NOREV

Maßstab 1:86, passend für H0-Spur. Naturgetreue Wiedergabe bekannter Autotypen. Aus Rhodialite – Gummiräder – verglaste Fenster. Erweitern auch Sie Ihre Anlage um diesen Artikel. Sehr große Kollektion auch im Maßstab 1:43 (Spur 0).



Fragen Sie Ihren Fachhändler!

Kataloge, Preislisten und andere Spielzeugangebote durch

NOREV-Alleinvertrieb Kulenkampff & Co., Bremen, Domheide 3

Beachten Sie die heutigen Beilagen der Firmen:

- Gebr. Fleischmann, Nürnberg
- W. VOLLMER, Stuttgart-Zuffenhausen