

miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

XIII. INTERNATIONALE SPIELWARENMESSE
NÜRNBERG 1962 • 1. Teil (A-L) 2. Teil (L-Z)
folgt in 8 Tagen



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

3 BAND XIV
19. 3. 1962

PREIS
2.- DM



Großer Bildbericht über die Modellbahn-Neuheiten

DER XIII. INTERNATIONALEN SPIELWAREN-FACHMESSE NÜRNBERG

Die 2. Hälfte des Messeberichts — Heft 4/XIV — folgt
bereits in wenigen Tagen (spätestens am 31. März)

Vorwort

Weit über 15 000 Einkäufer aus aller Welt besuchten laut Abschlußbericht der Messeleitung die diesjährige Spielwaren-Fachmesse, die erstmalig — mit Rückblick auf die New Yorker Spielwarenmesse — vorverlegt worden war. Nicht gerade zur Freude der Aussteller und Hersteller, wie wir aus gar vielen Gesprächen entnehmen konnten. Der seinerzeitige Hinweis der Messeleitung im Einladungsgrundschreiben auf den in dieser Zeit „ausgebrochenen“ Nürnberger Fasching war weder ein Trost noch ein Äquivalent für die durch die Vorverlegung verlorengegangene Zeit, die viele Hersteller gern noch auf das Fertigmachen der Neuheiten verwandt hätten. Und ganz abgesehen davon: Wer hat schon Zeit und Lust für Faschingsveranstaltungen, wenn man abends hundemüde ins Bett fällt, um morgens fit und bei Kräften zu sein? Ausgegangen werden muß mitunter sowieso an jeder Messe, aber meist werden diese Geselligkeiten dazu benutzt, fachzusimpeln, Geschäftsbeziehungen zu pflegen, neue anzubahnen und sich dabei etwas zu erholen und aufzumuntern. So war es also nichts mit „Aha, Helau oder Alaaf“! Ja, dem Nürnberger Faschingsprinzipien samt Folge verwehrte man sogar den Eintritt, „weil es sich bei der Nürnberger Ausstellung um eine Fachmesse und nicht um einen Vergnügungspark handle“. Hm! Aha! Ahaaa!

Bleiben wir also bei den Zahlen! Das letzjährig angekündigte neue Messehaus war gerade noch mit knapper Not fertig geworden (wenn es innen und außen auch noch etwas roh aussieht) und so bestand die Möglichkeit, die Ausstellungsfläche von bisher 27 000 qm auf nunmehr 34 000 qm zu erhöhen. Fast 1000 Hersteller — darunter 270 ausländische Firmen aus 18 Staaten — offerierten wiederum an mehr oder minder großen Ständen ihr reichhaltiges Sortiment und wir waren auch dieses Jahr wieder sehr froh, uns nur um den Modellbahn-Sektor kümmern zu müssen, und Sie werden sich ausmalen können, daß ein allseits interessierter Einkäufer bei diesem Überangebot an Spielwaren alles andere als zu beneiden ist!

Und wie sieht es nun auf dem Modellbahnsktor aus? Gibt es viele Neuheiten? Irgendwelche Sensationen? — Tja, genau genommen ereignete sich nichts Weltbewegendes. Man wird sich in Zukunft darauf einstellen müssen, daß die Neuheitenprogramme allgemein etwas kürzer gefaßt werden, insbesondere was die Triebfahrzeuge anbelangt. Ein bis zwei Lok-

neuheiten pro Jahr werden das höchste der Gefühle sein und auch die Zubehörfirmen dürfen allmählich etwas kürzer treten, weil es sonst in absehbarer Zeit nichts Neues mehr herauszubringen gibt.

Eine kleine Sensation dürfte der „Adler“ von TRIX darstellen, der erstmalig für alle Standard-H0-Bahnsysteme (ohne jeden Mehrpreis) herausgebracht wird (s. Bericht im 2. Messeheft). Daß Märklin keine einzige Neuheit brachte, wird sich inzwischen schon herumgesprochen haben. Mit den so heiß ersehnten B3y-Wagen war es auch noch nichts, doch haben wir so per Zufall hintenherum spitzgekriegt, daß eine Firma bereits daran sein soll und nur noch das Problem der guten Kurvenläufigkeit gelöst werden muß. Hoffen wir also auf die nächste Messe! Außerdem scheint das „Streumaterial-Zeitalter“ zu Ende zu gehen. Unser letztes Jahr ausgesprochener Wunsch ist in Erfüllung gegangen: die geflockten Wiesenflächen größerer Ausmaßes sind Wirklichkeit geworden. zum Teil in fast unwahrscheinlicher Natürlichkeit. Auch sonst gibt es doch wieder allerlei und vielerlei zu berichten und wenn wir auf alles bildlich eingehen würden, bräuchten wir gut drei Hefte dazu. (Schöne und lehrreiche Motive von den verschiedenen Ausstellungsanlagen werden wir wiederum in den nachfolgenden Heften veröffentlichen.)

Erlauben Sie uns noch ein Wort in eigner Sache. Sie werden sich vielleicht gewundert haben, weshalb unsere Messeberichte erst nach verhältnismäßig langer Zeit erscheinen. Abgesehen davon, daß wir in Anbetracht unserer stets sehr eingehenden Berichterstattung während der ganzen Messe mit zwei Teams arbeiten und jede andere Arbeit daher liegen bleibt, müssen danach erst die ganzen Notizen überarbeitet, vervollständigt, ins Reine geschrieben und nochmals korrigiert werden. Die vielen hundert geschossenen Fotos — wir verwenden aus Prinzip nur ganz selten firmeneigene Fotos — müssen ausgewertet und beschritten, zum Teil nochmals neu vergrößert und kliischiert werden, währenddessen die Druckerei die Texte absetzt. Bis der Umbruch des ersten Heftes erfolgen kann, sind wir glücklich in der Woche vom 26.-3.3. Bis die Druckerei das Manuskript umbrochen und eingerichtet hat, vergehen wiederum ein paar Tage, während deren bereits das zweite Messeheft fertig zusammengestellt wird. Nach Durchsicht der Druckerei-Büstenabzüge geht das erste Heft ab 9.3. in Druck. Es muß noch ge-

heftet und beschnitten werden und wenn wir Glück haben, erhalten wir die ersten Hefte ab 16. 3. zur Versandvorbereitung. Spätestens Dienstag, 20. 3., werden sämtliche Hefte (über 13 000) zur Post gefahren und weil wir aus Erfahrung klug geworden sind, gaben wir als Eintrefftermin vorsichtshalber den 23. 3. an. Wenn wir die rund 180 Klischees nicht in der eigenen Klischeeanstalt machen würden, sondern an hiesige Anstalten abgeben würden, könnten wir vielleicht 3-4 Tage einsparen, hätten allerdings das Risiko, daß die Bilder nachher nicht so wären, wie es unsere bewährten und fachkundigen Chemiegraphen erledigen (trotz des Zeitdrucks!). Die Druckerei möchte auch nicht hudeln, sondern einen einwandfreien Druck liefern und so läßt sich also die verhältnismäßig lange Zeit nicht oder kaum verkürzen, sollen die Hefte in der gewohnten Qualität und Sorgfalt erscheinen. Diesen Blick hinter die Kulissen nur einmal, damit Sie sich auch ein Bild machen können von der riesigen Arbeit, die die Messe nach sich zieht!

Anguplas - Mini-Cars-Spanien

Es war einmal ein Modellbahner namens Horst Ostrowski (München), der machte eine Reise nach Spanien, entdeckte dort reizende Old-Timer-Autos im Maßstab 1:87, schickte sie der MIBA ein und diese veröffentlichte sie (Heft 2/XII). Herr Preiser beschaffte sich die reizenden Vehikel, sagte „Aha!“ und „mhm!“ oder ähnlich, suchte und fand die Verbindung und so kam und kommt es, daß uns in Deutschland über die Firma PREISER nun die reiche Auswahl an Anguplas-Straßenfahrzeugen zur Verfügung steht. Es gibt bereits 85 verschiedene Autotypen im Maßstab 1:86,

Nun wollen wir Sie nicht länger auf die Folter spannen, sondern mit der Bildreportage beginnen. Die Reihenfolge der Firmen stellt keine Wertskala dar, sondern ist nur platz- und umbruchbedingt, wobei im Prinzip eine alphabetische Reihenfolge angestrebt ist.

Da wir bei verschiedenen weniger bekannten (insbesondere ausländischen) Firmen nicht in jedem Messebericht Grundsätzliches „wiederkaufen“ können, wird es gut sein, wenn Sie in diesen Fällen nochmals die Messeberichte der vergangenen ein bis zwei Jahre zu Rate ziehen!

Und auch dieses Jahr wieder unsere Bitte an Sie, liebe Leser! Verschonen Sie die einzelnen Firmen mit Anfragen bezüglich des Liefertermins der einzelnen Neuheiten. Ihr Fachhändler wird sie Ihnen eines Tages schon offerieren bzw. wollen wir dieses Jahr erstmalig versuchen, das „Aufkreuzen“ der verschiedenen Neuheiten in der MIBA publik zu machen (schon im Interesse der „Provinzler“ und der ausländischen Modellbahnhfreunde).

Alleinvertrieb für die Bundesrepublik
Paul M. Preiser K.G., Rothenburg o. d. T.

darunter eine Reihe deutscher Typen, wie z. B. der Karman-Ghia, Borgward-Isabella, DKW, 3 Mercedes, Volkswagen, Ford Taunus 1961, von den bei uns ebenfalls geläufigen ausländischen Wagentypen ganz zu schweigen. Jeden Monat kommen zwei neue Typen heraus und bei den neueren Modellen sind sogar die Türen, die Motorhaube und der Kofferraum zu öffnen (s. Abb. 4). Die sechs Auto-Veteranen, durch die Anguplas quasi bei uns bekannt geworden ist (s. Abb. 1), gibt es in einem Geschenkkarton zu sechs Stück. Ansonsten steckt jedes Modellchen in

Abb. 1. „Schnauferl-Parade“ und eine Reihe moderner Kraftfahrzeugtypen – sämtliche im Maßstab 1:86 – auf der Ausstellungsanlage der Firma Anguplas. Die zum Teil nur andeutungsweise erkennbaren modernen Gebäude entstammen der Anguplas-Gebäudeserie „Plastilandia“ (ebenfalls im Maßstab 1:86).





Abb. 2.
Die eine Stirnfront dieser modernen Kirche besteht aus einem bunten, durchscheinenden Fenster in Glasmalerei-Manier. Auf der Straße: weitere Kfz.-Modelle von Anguplas-Mini-Cars.

einer kleinen farbig bedruckten Schachtel, auf der die Maße des Vorbildes angegeben sind. Außerdem enthält jede Schachtel zur Information des Käufers – auf Seidenpapier gedruckt – einen bebilderten „Minitur-Prospekt“.

Das zweite bemerkenswerte Anguplas-Sortiment umfaßt moderne Gebäude im Maßstab 1:86, die

zwar mehr als Kulisse für den Fahrzeugpark gelten, aber sich ebenso als Zubehör für Modellebahnen eignen, wenn auch der sehr moderne Baustil nicht gerade jedermann's Sache sein wird. Lassen Sie sich den farbigen Prospekt von Ihrem Händler zeigen, ein paar Musterbeispiele entdecken Sie auf den Abb. 1 und 2.

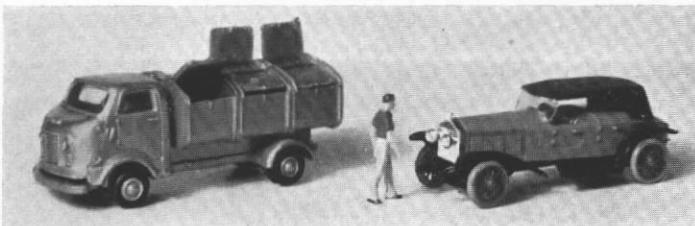
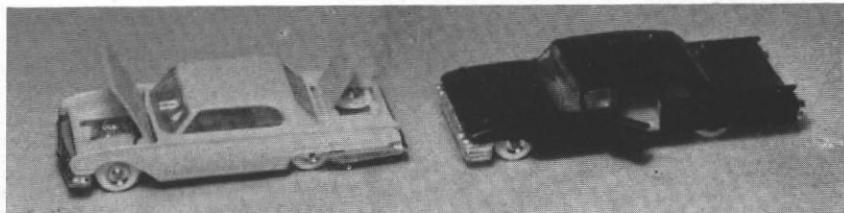


Abb. 3. Zwei 1:86-Neuheiten: ein Sava Basura mit 6 aufklappbaren Deckeln sowie ein alter Rolls Royce mit Speichenräder.

▼ Abb. 4. Beim 1:86-Modell des Ford Galaxie ist die Kühlerhaube und der Kofferraumdeckel zu öffnen (darunter sichtbar Motor bzw. Reserverad), beim Cadillac Fleetwood die Türen.



A. Braun, Waiblingen (Würt.)

Schmalspurbahn, BRAWA-Leuchten,
Geländestücke – Alleinvertrieb der EHEIM-
Artikel (Trolley-Bus u. a.)

Die Firma BRAUN ist nicht allein durch den Deutschlandvertrieb der EHEIM-Erzeugnisse bekannt geworden, sondern seit geraumer Zeit auch als Hersteller des BRAWA-Lampensortiments und durch den Vertrieb der Zeuke- und Wegwerth-Schmalspurbahn. Und gerade bezüglich letzterer können wir heute die erfreuliche Mitteilung machen, daß ab sofort endlich die zugehörigen Gleise und Weichen mit aus-

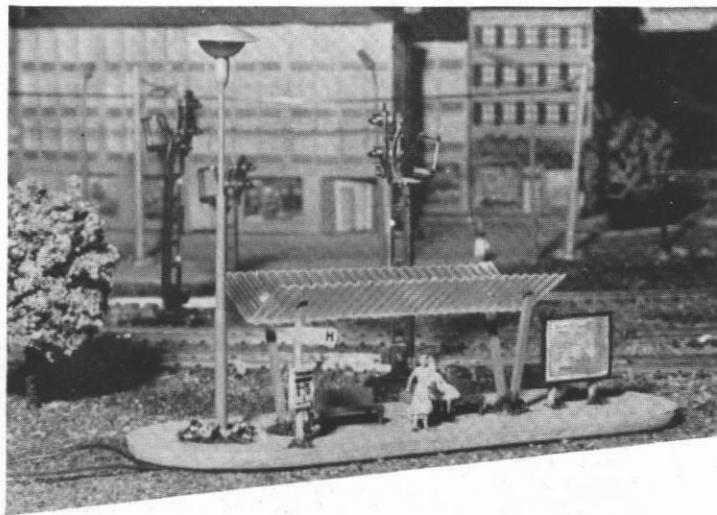
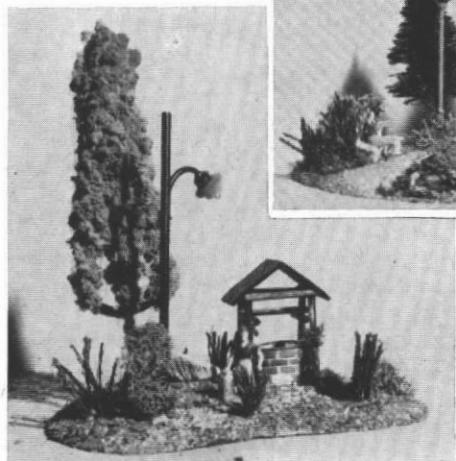


Abb. 5. Die Trolley-Bus-Haltestelle mit moderner, zierlicher, ja fast maßstabgerechter Pilzleuchte. Bei richtigem Einbau im Gelände erfolgt die Zuführung der Kabel natürlich von unten durch die Anlagengrundplatte. (Hier nur provisorisch oben draufgestellt.)

Abb. 6 und 7. Weitere Beispiele von den Kleinmotiven mit Lampen aus dem firmeneigenen BRAWA-Leuchten-Sortiment.



geliefert werden. Für diejenigen Schmalspurfreunde, die bislang infolge Fehlens des passenden Gleis- und Weichenmaterials noch etwas zugewartet hatten, besteht also kein Hindernisgrund mehr für die Beschaffung der wirklich ansprechenden H0-Schmalspurbahn. Auf der Ausstellungsanlage konnten wir augenscheinlich feststellen, welch' reizende Möglichkeiten ein gemischter Voll- und Schmalspurbahnbetrieb bietet (Bild folgt in Heft 4 im Zusammenhang mit der neuen Trolley-Bus-Oberleitung).

Das BRAWA-Lampensortiment wurde durch weitere Typen ergänzt (u. a. moderne Pilzleuchte, Abb. 5,

K. ARNOLD & Co.

Metallspielwarenfabrik Nürnberg

Der Artikel in Heft 12/XIII „8-mm-Bahn – kritisch betrachtet“ hat einen unerwarteten, erfreulichen und äußerst begrüßenswerten Erfolg gehabt! Arnold hat sich jene Ausführungen zu Herzen genommen, die Auswirkungen waren bereits an dieser Messe deutlich erkennbar: einheitlicher Grundmaßstab – in Bezug auf das 9-mm-Gleis – nunmehr 1 : 160, neue maßstabgerechte Wagen mit unwahrscheinlich feiner

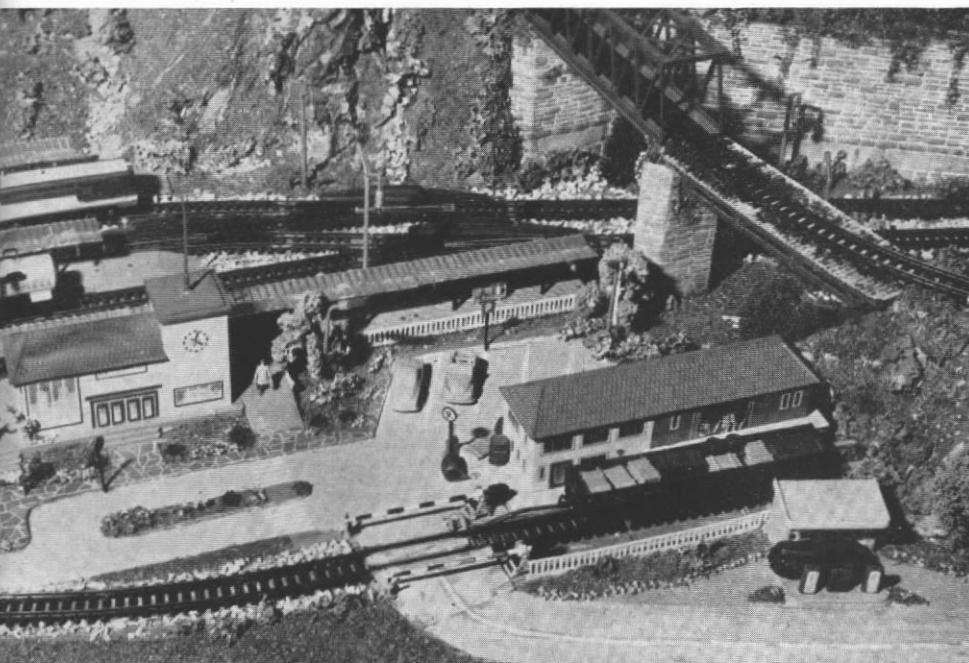


Abb. 9. Dieser Ausschnitt aus einer der ARNOLD-Ausstellungsanlagen läßt kaum vermuten, daß sie im Maßstab 1:160 entstanden ist, bzw. offenbart, daß die ARNOLD-9-mm-Bahn im Begriff ist, sich zu einer echten Kleinst-Modellbahn zu entwickeln! – Neu: die zierliche Bahnschanke für Handbedienung.

(A. Braun . . .)

Bahnhofsuhren, vier verschiedene Straßenleuchten einschl. Verspannungspfählen u. a. m.). Außerdem kommen Kleinmotive in den Handel, die mit BRAWA-Leuchten bestückt sind, überall im Gelände mit eingebaut werden können und gar manche Gestaltungsarbeit ersparen (Abb. 5, 6 und 7).

Abb. 8. Das ist die neue Schmalspurbahn-Weiche. Wie das betreffende Gleis aussieht, geht aus diesem Bild ebenfalls hervor.

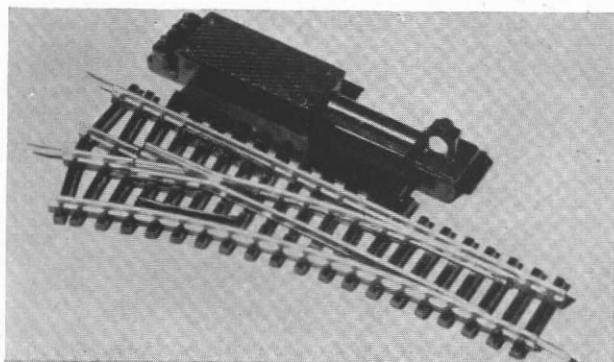




Abb. 10. Die letzjährig angekündigte E 10 blau (in Grün = E 40) ist die erste Lok, die zur maßstabsgerechten Linie zählt (alle Achsen angetrieben, verbesserter Motor, Puffer). Die Stromabnehmer sind nicht federnd, sondern im Interesse einer zierlicheren Ausführung starr. Außerdem ist bei ARNOLD eine nur optisch wirkende, funktionslose Oberleitung geplant.

Detaillierung und in verfeinerter „optischer Plastik“ (s. z. B. Abb. 11)! Eine Verkürzung längerer Fahrzeugtypen (wie dies ja auch bei den übrigen Bahnen industrieller Fertigung üblich ist) soll nur dann erfolgen, wenn dies aus funktionstechnischen Gründen erforderlich wird. Im Sinne dieser Neuorientierung hat ARNOLD die für diese Messe geplanten Lokneuheiten nochmals zurückgestellt, da sie es mit ihrem Grundsatz, die 9-mm-Bahn zu einer richtigen kleinen Modelleisenbahn zu machen, die in jeder Hinsicht – auch im technischen Zubehör – einer größeren Bahn gleichkommt, sehr ernst meint. Die E 40 (E 10) entspricht bereits den neuen Grundsätzen. Es ist erfreulich zu hören, daß eines Tages auch das automatische Entkuppeln der Fahrzeuge möglich sein wird.

Die neue Serie der Zweiachsler (Abb. 11, 12 und 13), von denen einer auf der Messe unter einem großen Vergrößerungsglas zu betrachten war, ist in der Tat vielversprechend und offenbar, welchen Weg die Firma ARNOLD zu gehen bereit ist. Wie schon gesagt, ist die Detaillierung in dieser Kleinheit geradezu unwahrscheinlich (bis zu den Nieten, Türgriffen, Profilen, Beschriftung u. dgl.) und auch die Untergestelle aus Spritzguß weisen nun nicht nur Puffer auf, sondern auch detaillierte Achslagerblenden und Trittbretter und kleinere maßstabsgerechte Räder (6 mm Ø statt bisher 7,5 mm, Spurkrankhöhe 1 mm). Auch der Abstand Mitte Puffer : SO entspricht mit 7,3 mm den

Gegebenheiten beim Vorbild.

Ebenfalls neu in der 1:160-Serie ist der Bi-Personenwagen (eine Nachbildung des bayBi 30), den wir zwar als „Rohling“ fotografieren konnten, dessen Spritzgußformen jedoch noch nicht endgültig ausgearbeitet sind (Abb. 12). Ebenso fehlen noch am Bünnengeländer die bis zum Dach reichenden Stangen.

Das bereits letztes Jahr vorgestellte neue Gleis sortiment ist erweitert worden durch einen Parallelkreis von 44,4 cm (zum 38,4-cm-Ø-Kreis), was einen Gleisabstand von 3 cm ergibt. Ein Spezialkreis von 78,4 cm Ø hängt mit der 15°-Weiche und der neuen 15°-Kreuzung zusammen, um auch hier eine Parallelgleisverlegung im 3-cm-Abstand zu ermöglichen. Außerdem kann man mit Hilfe dieses Spezialkreises die Strecke in „sanften“ Bogen verlegen.

Neu ist auch ein Unterbrechergleis (im ARNOLD-Katalog verschriftlicht als „Trenngleis“ bezeichnet), während ein besonderes Stromanschlußgleis entfällt. Die Stromzuführung erfolgt mittels Klemmen, deren fester Sitz und einwandfreie Kontaktgabe konstruktiv gewährleistet ist und die an jeder Stelle des Gleises befestigt werden können. Die gleichen Klemmen, in Verbindung mit einem Streckengleichrichter und dem vorerwähnten Unterbrechergleis, erlauben eine sichere Kehrschleifenschartung.

Eine nützliche Neuheit, die auch H0- und TT-Freunden zugute kommt, stellen die kleinen Weichenschalter dar, mit deren Hilfe Gleisbildstellpulte ausgestattet werden können. Der Weichenschalter enthält zwei Tastkontakte, deren erfolgreiche Betätigung sinnvoll aus der Stellung der jeweiligen Drucktaste hervorgeht. Wie gut sich die kleinen dreieckigen Schalter in oder auf einem Gleisbildstellpult einbauen lassen, geht aus den Abb. 14 und 15 hervor.

Eine Neuheit besonderer Art stellt die ARNOLD-Schmalspurstraßenbahn dar: die bekannte Viking-Straßenbahn auf 9-mm-Gleis, was also umgerechnet einer 860- bzw. 900-mm-Spur des Vorbildes entspricht. Wie nett sich diese H0-Straßenbahn ausnimmt, beweist Abb. 16. (Ein weiteres noch anschaulicheres Motiv folgt in Heft 5.)

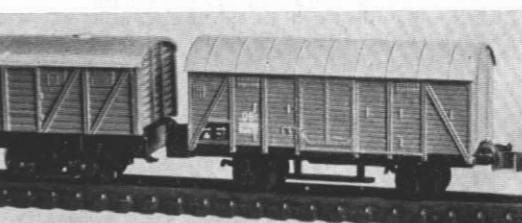
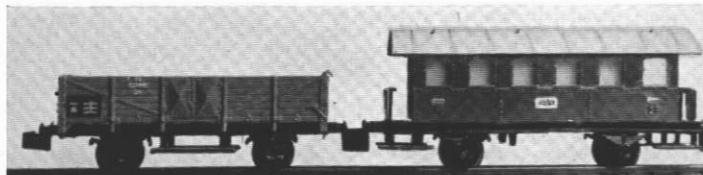


Abb. 11. Diese (unrechtscheite) Aufnahme des neuen Modells eines „Gmh39“ zeigt – im Vergleich mit einem GG bisheriger Ausführung – auf, daß die Plastik feiner und detaillierter geworden ist.

Abb. 12. Hochbordwagen (mit Ladegut) und (Roh-)Modell des bay Bi 30.



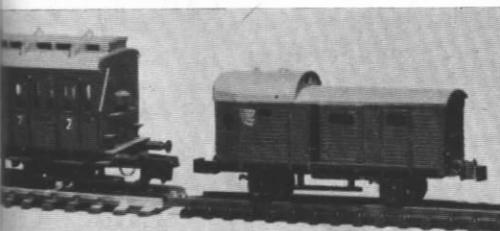


Abb. 13. Der neue Pwg Essen im Größenvergleich mit einem TT-Wagen. Der Pwg ist wirklich unwahrscheinlich eingehend und fein detailliert. Auf der einen Seite steht die Schiebetür etwas offen, auf der anderen Seite ist sie geschlossen. Infolge der dunkelgrünen Farbe des Wägelchens können all die Feinheiten auf dem Bild nicht zutage treten.

Abb. 14. Ein schematisches Gleisbildstellpult mit den neuen Gleisschaltern (Länge 2,5 cm, Breite 1,8 cm, Höhe 9 mm), die bei diesem Stellpult auf der Platte befestigt sind.

Eine Reihe weiterer Schaustücke auf dem ARNOLD-Stand zeigte auf, daß durch geschickte Auswahl unter dem handelsüblichen TT- und sogar H0-Modellbahnzubehör gar manches gut zur 9-mm-Kleinbahn paßt, wenn dieses darüber hinaus noch etwas zurechtgestutzt wird (Abb. 17 und 18).

Auf einer besonderen Anlage demonstrierte ARNOLD einen unabhängigen Zweizugbetrieb, auf den wir jedoch erst zu gegebener Zeit eingehen werden.

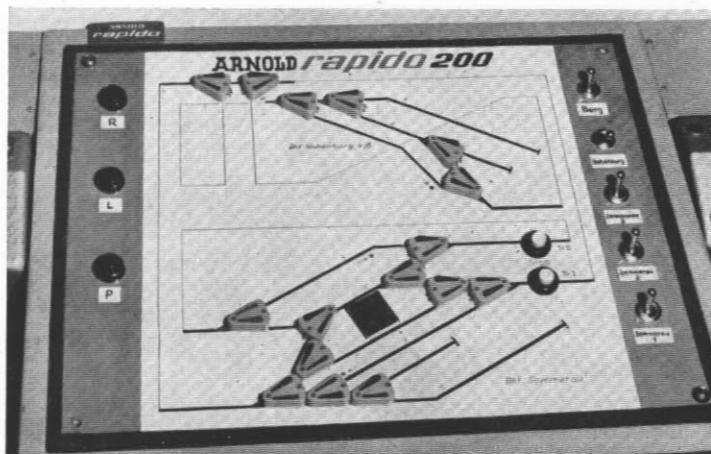
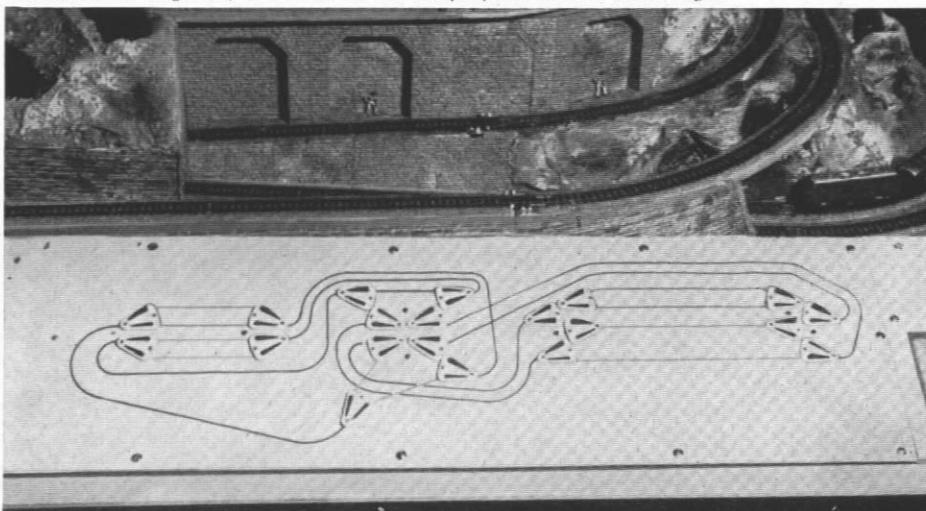


Abb. 15. Eleganter wirkt natürlich eine solche Lösung: Die Strecken sind „schwungvoller“ dargestellt und die Weichenschalter eingebaut, so daß sie mit der Stellpultplatte in einer Ebene liegen.



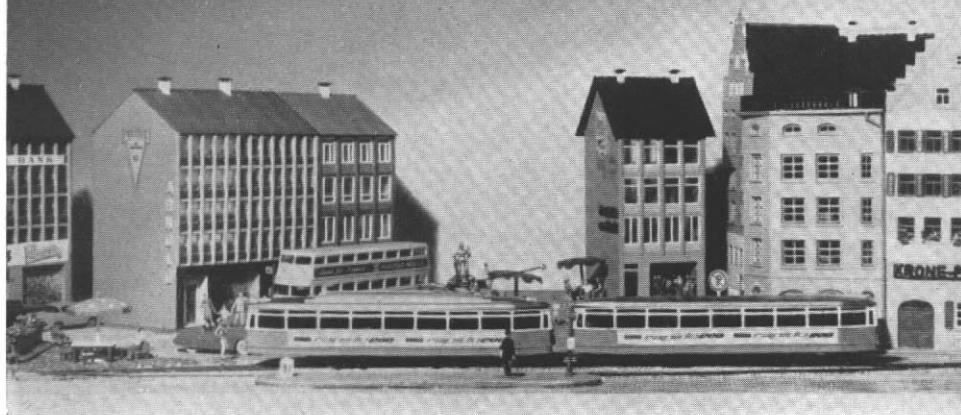


Abb. 16. Die neue ARNOLD-Straßenbahn (Wiking) auf 9-mm-Gleis, käuflich viel Interesse und Gefallen fand. Besonders in Gesellschaft gehaltenen Wiking-Straßenfahrzeuge nimmt sie sich besonders sehr reichhaltige 9-mm-Gleissortiment erlaubt von Gegenverkehrsstrecken, Weichen, Das Fehlen einer Oberleitung störend. Notfalls

die bei den Wiederver-
der im gleichen Maßstab
gut aus. Das nunmehr
außerdem das Verlegen
Kreuzungen u. dgl.
wirkt noch nicht einmal
genügt eine einfache
funktionslose Ober-
leitung, die nur ange-
deutet zu werden
braucht.



Abb. 17 und 18.
Zwei Musterbeispiele,
daß geschickt ausgesuchtes und etwas
zurechtgemachtes H0-Bahnzubehör durchaus zur
ARNOLD-9-mm-Bahn passen kann.

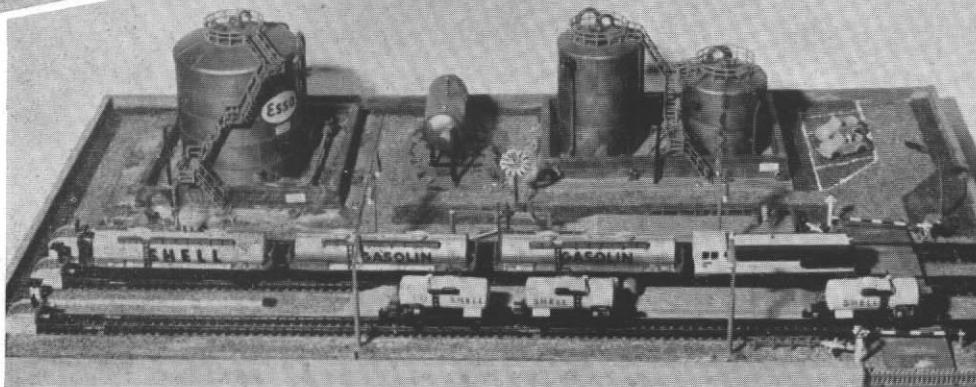




Abb. 19. Sechs verschiedene Hinweisschilder (z. T. wundervoll fein ausgeführt!) sind neu. Ganz rechts, sarkistischerweise mit abgebrochenem Pfahl, die Hinweistafel „Bürger schützt Eure Anlagen!“

Die letztjährig besprochenen Landschaftsteile sind nunmehr gänzlich mit Grasimitation nach dem Flockverfahren versehen, auch die kleineren Gelände-motive. Das „Gras“ ist darüber hinaus in Spezial-mischungen verschiedener Färbung erhältlich, ebenso als Grasteppich zum Überziehen des Geländes.



Abb. 20. Kleine Bäumchen (an Stützpfählen angebunden) und eine Kostprobe aus der neuen Serie „Campingfreuden“ (Zelte, Lagerfeuer, Stühle, Tisch, Luftmatratzen usw.).

Abb. 21. Das Parkstück mit Springbrunnenterrasse.



Zwei reizende Neuheiten: 1. Ein Parkmotiv mit Springbrunnen und terrassenartig angeordnetem Auffangbecken, blühenden Bäumen, Sträuchern aus is-ländischem Moos und sonstigen Natur-Ziergräsern, Kieswegen, Kiosk, geflockten Grasflächen, ca. 10 Fi-gürchen und eingebauter, anschlußfertiger Wasser-pumpe (Abb 21).

2. Ein Seenstück mit permanentem Wasserumlauf (Abb. 22); auf der Insel Camping-Zelte in verschie-denen Ausführungen und Farben (ebenfalls Neuheiten!) nebst entsprechenden Figürchen; auf der Was-serfläche bewegen sich – infolge des ständigen Was-serlaufes – Schlauchboote, bemannte Luftmatratzen und Schwäne (je nach Lust und Laune). Wasser einfüllen und Trafo anschließen – mehr braucht es nicht bei diesem Seenstück.

Die neue, sehr kleine Kolbenpumpe „MINI“, die in diesen Landschaftsmotiven eingebaut ist, stellen wir Ihnen in Abb. 23 vor. Sie schafft pro Stunde 35 l bei einer Förderhöhe von 35 cm. Sie besitzt keine umlaufenden Teile mehr, benötigt daher kei-nerlei Wartung (vorausgesetzt, daß Sie sauberes Wasser verwenden). An der Ansaugseite sitzt ein Filter mit einer Drosselklappe zur Einregulierung der Wasserdurchlaufmenge.

Das im letzten Jahr ausführlich beschriebene Orts-beleuchtungssystem hat lediglich insoweit eine Ände-rung erfahren, als daß die Lämpchen infolge Ferti-gung mit neuen Werkzeugen noch zierlicher und akurater ausfallen sollen. Neu in diesem Sortiment:

16 V-Kleinstglühbirnen von 2,2 mm Ø und 6,5 mm Länge mit freien Drahtenden, sowie eine 12 mm lange Kleinstsoffit von ebenfalls nur 2,2 mm Ø und freien Drahtenden, beide zum Einbau in Selbstbauprojekte.

Reizend und äußerst filigran ausgeführt: die Hinweisschilder (Abb. 19) und die an Stützpfählen angebundenen Bäumchen, an denen auch TTler viel Gefallen finden werden (Abb. 20).

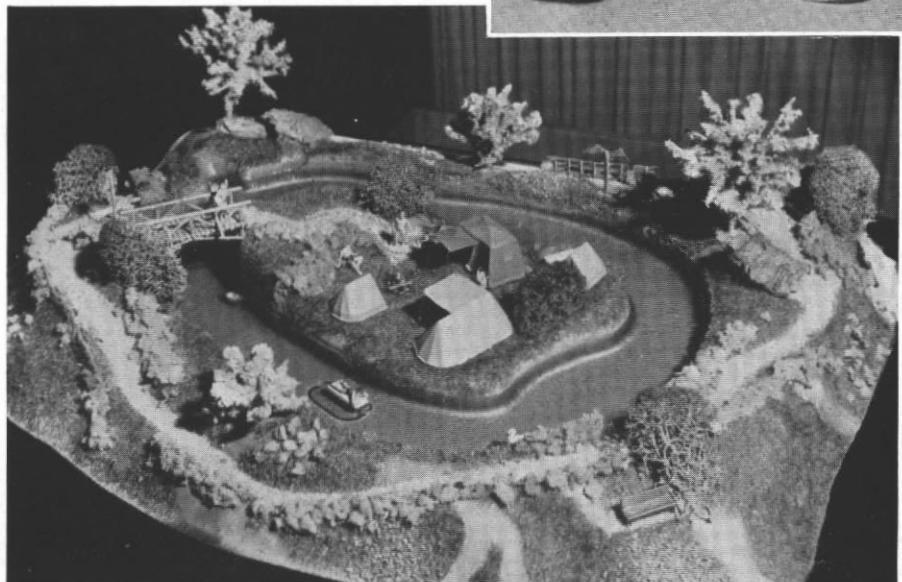
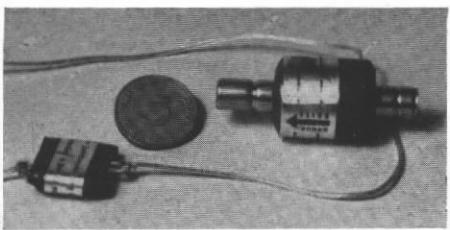


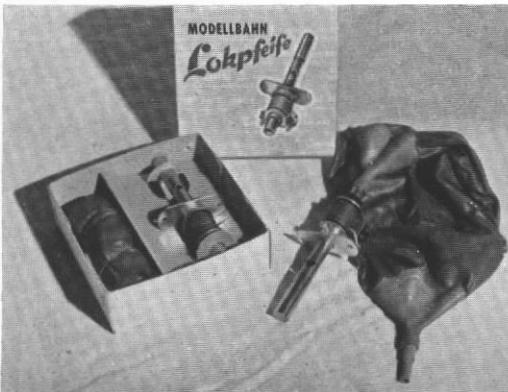
Abb. 22. Das Seensstück mit permanentem Wasserumlauf. Auf dem Wasser eine Luftmatratze mit Badefigur und Schwäne (beides neu), auf der Insel die Camping-Zelte.

Abb. 23. (oben). Die neue Kleinstpumpe „MINI“, die nicht mit Gleichstrom, sondern mit Wechselstrom (16 bis 18 V!) und mittels des beigegebenen Frequenzwandlers betrieben werden kann, ist in den beiden Gelände-Stücken der Abb. 21 und 22 bereits – von außen unsichtbar – fest eingebaut.

L. Conrad ELEKTRO-BAUTEILE Röckenhof bei Nürnberg

Diese – wenigstens für unseren Kreis – neue Firma ist unseren Lesern indirekt bereits bekannt: Sie ist der Hersteller jener Lok-Pfeife, über die Sie jüngst durch eine Beilage informiert worden sind (s. Abb. 24). Die Anregung hierzu entnahm der Hersteller übrigens dem MIBA-Heft 1/XIII und da er selbst nicht

Abb. 24. Die an sich bekannte Lok-Pfeife hat folgende Änderungen erfahren: Statt der Lufballons ist eine solide Gummiblase beigegeben, die mit einer (neuen) elektr. Luftpumpe oder sonstwie aufgeblasen wird. Wir werden auf diese Lokpfeife nochmals in Kürze gesondert eingehen!



▼ Abb. 25. Diese Aufnahme soll den Nimbus des mystischen Geheimnisses zerstören und den unkomplizierten Aufbau der Bausteine demonstrieren. Oben links ein komplett ausgerüsteter Baustein für eine Weiche. Er wurde aus einigen der hier "verstreut herumliegenden" Teile zusammengesetzt. Oben Mitte der blanken Baustein, rechts davon der Einsatz mit den Weichenschalttasten und den Fassungen für die Rückmeldelämpchen. — Rechts außen zwei Abdeckplatten aus dem Gleissymbol-Sortiment. — Die Lämpchen auf dem Universal-Montageboden (unten links) könnten gegebenenfalls Schaltern weichen, da sich dieser Montageboden zur Aufnahme aller Einbauteile eignet.

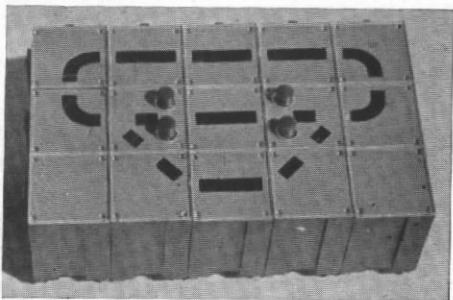
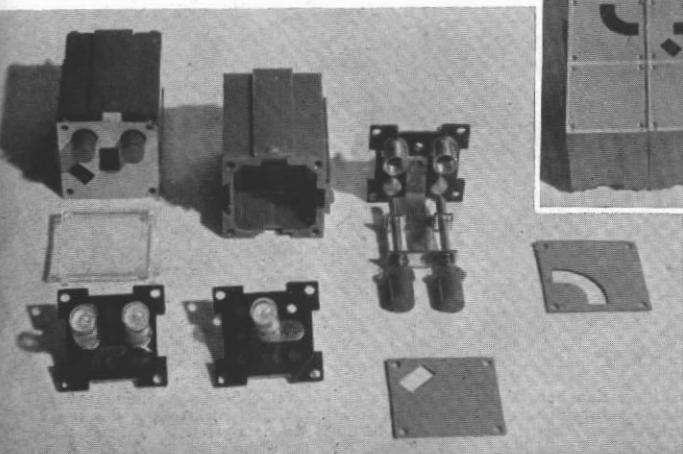
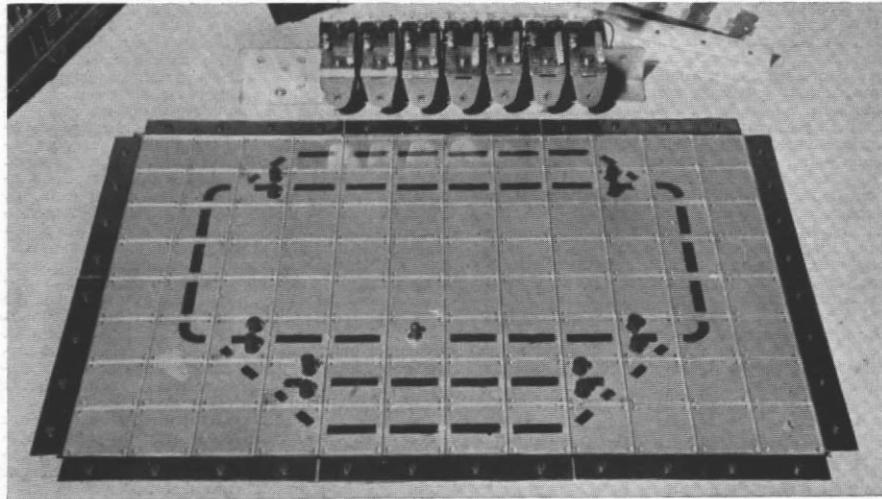


Abb. 26. Aus 15 Bausteinen zusammengesetztes „Kleinst“-Gleisbildstellpult. Mit den 4 Tasten werden die Weichen gestellt.

Ein Beutel à 7.80 DM umfaßt 16 Bausteine, inkl. Abdeckplatten und 1 Paar Einbau-Rähmchen, wie sie auf Abb. 27 ums Stellpult herum zu sehen sind.

Abb. 27. Dieses Gleisnetz der Vorführranlage (bestehend aus 96 Bausteinen) war beispielsweise in 7 Blockstrecken eingeteilt, die jeweils über das zugehörige Stromrelais angeschlossen waren und während der Durchfahrt des Zuges aufleuchteten. (Die Relais waren nur zu Demonstrationszwecken über dem Gleisbild angeordnet; ansonsten werden solche Dinger natürlich "unsichtbar", d. h. innerhalb eines Stell- oder Schaltpultes installiert!). Nach dieser einfachen hier praktizierten Methode ist allerdings nur ein fahrender Zug zu überwachen. Über weitere raffiniertere Möglichkeiten gelegentlich mehr!



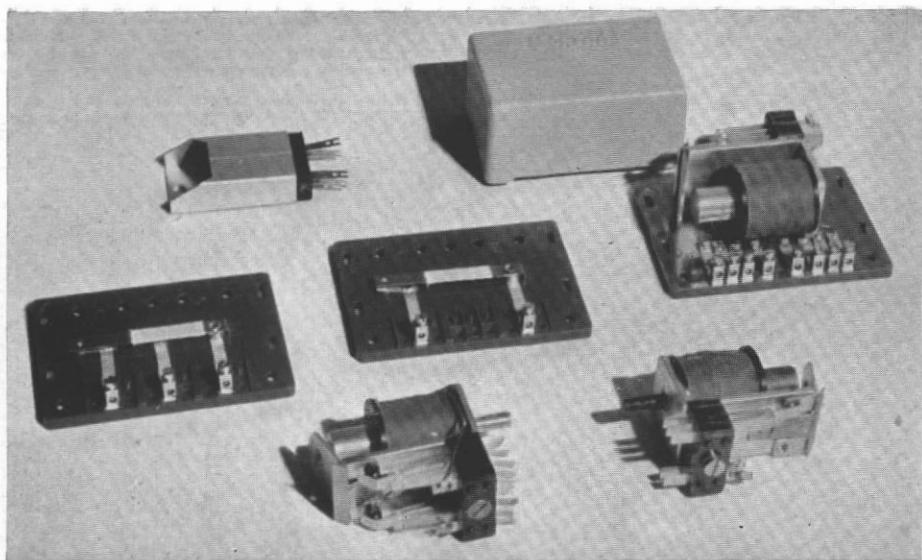


Abb. 28. Oben links Einweggleichrichter, daneben Abdeckkappe des Universal-Gehäuses, in dem Relais, Widerstände u. dgl. staubgeschützt untergebracht werden können. Mitte v. l. n. r. (auf Bodenplatte des Universalgehäuses): Langsamfahrwiderstand mit Abgriff, desgl. ohne Abgriff, Spannungsrelais. Unten links sog. Schwachstrom-(Spannungs-)Relais, rechts Stromrelais.

nur MIBA-Leser, sondern auch Modellbahner ist, weiß er um die bestehenden Lücken im elektrotechnischen Modellbahnbaubehör und hat sich vorgenommen, diese zu schließen.

Als bemerkenswerte Neuheit auf diesem Sektor ist wohl das Gleisbildstellpult in Baukastenform zu nennen. Das Grundelement, der Gleisbild-Baustein (Abb. 25), besteht aus rotem Kunststoff, ist 35 mm hoch und 25 cm \square . Schwalbenschwanzförmige Vertiefungen und Erhebungen ermöglichen das einfache und dennoch haltbare Zusammenstecken der einzelnen Bausteine zu jeder beliebigen Pultform und -größe. Bei größeren Gleisbildstellpulten können funktionslose Leerflächen – mit Rücksicht auf den Geldbeutel – frei bleiben oder mit Balsaholz, Styropor u. dgl. ausgefüllt werden.

Die Bausteine werden nach oben hin mit Gleissymbolabdeckungen versehen (gerade, gebogene Teilstrecken), unten die Speziallampenfassung eingesetzt und angeschraubt, falls eine Gleisausleuchtung erwünscht ist. Für die Weichen gibt es besondere Bausteine mit Weichenschaltern, auch solche mit eingebauten Signallampen für die Weichenrückmeldung. Eine dritte Spezialausführung ist der Ein- und Ausschalter für Beleuchtungen, Gleisabschaltungen u. dgl. Zur leichteren Verdrahtung auf der Rückseite des Gleisbildstellpultes (Querverbindungen) dienen einsteckbare, metallene Verbindungsbrücken. Obwohl diese Angelegenheit technisch wirklich „harmlos“ ist, werden wir dennoch in einem der nächsten Hefte noch einmal etwas näher auf diese Neuheit eingehen.

Die Firma CONRAD hat richtig erkannt, daß ein modernes Gleisbildstellpult ohne Relais nur eine

halbe Sache ist und zu diesem Zweck Relais entwickelt, die den besonderen Strom- und Spannungsverhältnissen auf Modellbahnanlagen Rechnung tragen und zum Teil mit erweiterungsfähigen Kontaktäussern ausgestattet sind. Es handelt sich einmal um das Schwachstrom-Relais (Abb. 28) mit 2 Umschaltkontakten für eine Steuerspannung von 12–16 V und eine Schaltleistung von max. 2 A/24 V, zum andern um das sog. Strom-Relais mit einem Umschaltkontakt, das insbesondere bei einfachen Gleisbildstellpulten eine gewisse Rolle spielen kann. Inwieweit und welche sonstigen Verwendungsmöglichkeiten bestehen, darüber können wir erst Vorschläge unterbreiten, wenn uns die vom Hersteller zugesagten genauen Daten über die Relais zur Verfügung stehen.

Das dritte Relais, mit dem einigermaßen versierter Modellbahner einiges anzufangen weiß, ist das Zweispulen-Umschaltrelais, das mit Endabschaltung versehen ist. Es ist besonders nützlich für Schaltungen, die durch Spannungsimpulse ausgelöst werden und länger andauernde Kontaktverbindungen erheischen. Wir werden es von Fall zu Fall in entsprechenden Schaltungen von nun an erwähnen. Für sämtliche Relais gibt es ein Universalgehäuse aus schlagfestem Kunststoff mit Klemmleisten (Abb. 28).

Weitere nützliche Elektro-Artikel sind: Blinkerschalter (Blinkfrequenz mittels Vorwiderstand einstellbar), Aufenthaltsschalter zur automatischen Fahrunterbrechung an Haltepunkten (Haltezeit einstellbar), Langsamfahr-Widerstand, Thermistoren (NTC-Widerstand, Heißleiter) zum langsamen Anfahren eines Zuges, die im Zusammenhang mit unserem Artikel in Heft 14/XIII S. 566 besonders aktuell geworden sind). Und einiges mehr.



Gebr. Faller

Fabrik feiner Modellspielwaren

Güttenbach/Schwarzw.

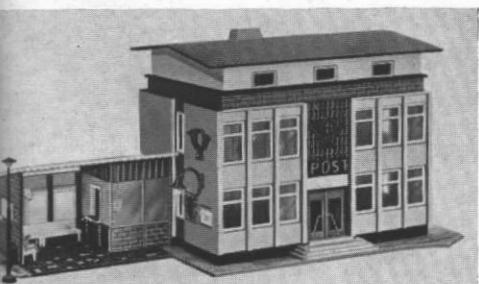


Abb. 29. Das neue Postgebäude mit Bus-Wartehalle.

Abb. 30 und 31. Eine ländliche Atmosphäre umgibt den farblich aufgelockerten Bahnhof „Altenstein“. Oben die Straßenseite, unten die Bahnsteigseite. Sie werden erstaunt sein, welch' Leben ein paar richtig gruppierte Figuren hineinbringen. Allerdings ist dies vor Herbst kaum möglich.



FALLER bringt auch dieses Jahr ein beachtliches Neuheitenprogramm, von dem ein Teil bereits Ostern auf dem Markt sein wird, der Rest im Herbst.

Einen reizenden, romantischen Entwurf stellt Bahnhof „Altenstein“ dar, der nicht nur sehr freundlich in seiner Farbgebung wirkt, sondern mit bemerkenswert vielen Details ausgestattet ist, insbesondere auf der Bahnsteigseite (s. Abb. 31); der angebaute Güterschuppen hat bewegliche Schiebetore. Weniger auffallend ist Bahnhof „Holzhausen“ (Abb. 34) mit seinem verschalteten Obergeschöß.

Gut gelungen in Form und Farbgebung: das neue moderne Postgebäude mit angeschlossener Bus-Haltestelle und Verladerampe an der Rückseite (Abb. 29). Modern, aber sehr geschmacklich sind auch die beiden neuen Ferienhäuser (Abb. 35), die z. T. aus der letztjährigen „Villa Tessin“ entstanden sind.

Als besonders zweckmäßig für Modellbahnbeflange (und daher von uns mit besonderer Liebe bedacht, s. Abb. 32 und 33) erachten wir die vier neuen, verschiedenfarbigen und verschiedenartigen Reihenhäuser, die variationsreich kombiniert werden können, wie die Bilder beispielsweise aufzeigen.

Nachdem die Wassermühle bei der Käuferschaft so guten Anklang gefunden hat, bringt FALLER dieses Jahr zwei weitere Objekte: einen Stadtbrunnen moderner Art (Abb. 36) mit terrassenförmigem Auffangbecken, Treppenaufgang und idyllischem Erholungsplatz mit Bänken und imitierter Lampe. Die Wasserpumpe ist, wie bei der Wassermühle, bereits



Abb. 32 und 33. Wenn Sie diese beiden Bilder betrachten, werden Sie sicher verstehen, weshalb wir mit dieser Neuheit höchst zufrieden sind: Damit ist viel mehr anzufangen als mit einzelnen Villen! Und das Schönste: sie werden – wenigstens als Bausatz – bereits Ostern greifbar sein!

eingebaut und im Preis mit inbegriffen. Den Zierbrunnen mit der Denkmalfigur „Hans im Glück“ (nicht abgebildet) gibt es Solo, doch kann er durch eine Zusatzgarnitur (Wasserwanne, Schläuche, Versteller usw.) „zum Leben erweckt werden“, wobei das Wasser dann aus mehreren Düsen in das halbrunde Becken spritzt.

Gänzlich neu im FÄLLER-Sortiment sind drei Bahnschranken: Ein einfacher Feldwegübergang mit Bahnwärturbude, Drehkreuz und Bedarfsschranke (Abb. 38

links) für Märklin-Gleisbogen. Ebenfalls nur an Gleisbögen anzulegen ist der Bahnübergang mit einfacher Schranke (Abb. 38 rechts) mit Drehkreuzen, Buden usw. ohne elektrisch-magnetischen Antrieb, jedoch mittels Seilzug durch ein beigegebenes Stellpult fernzubetätigen (eine entsprechende Anzahl von Umlenkteilen zum ordentlichen Verlegen der Steuerseile liegt ebenfalls bei).

Das „Paradestück“ in dieser Serie ist der beschränkte Übergang mit Gitterschranken, Bude und



Abb. 34. Unauffällig in Form und Farbgebung, jedoch sicher gut geeignet als Stationsgebäude für einen Landbahnhof ist Bf. „Holzhausen“ mit bahnsteigseitigem Kiosk und angebautem Verschlag, der in seiner grünen Farbe in wohltuendem Kontrast zur braunen Bretterverschalung des Obergeschosses und zum Dach aus roten Ziegeln steht.

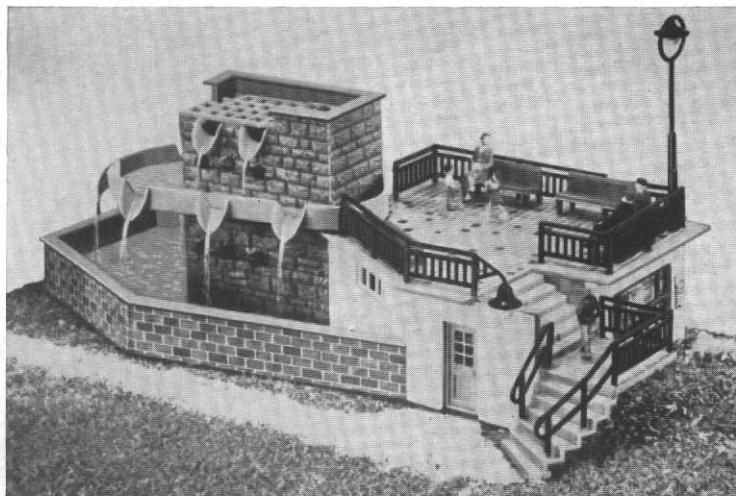
Abb. 35. Trotz sommerlicher Blumenkästen erst im Herbst erhältlich: die 2 Ferienhäuser modernen Baustils.



Bahnwärterhaus (Abb. 39). Das Prinzip der Schrankenbefähigung mittels Perloneil unter Ausnutzung des Schrankenbaumgewichtes und der Antriebsunterbringung im Bahnwärterhaus entspricht dem Vorschlag des Herrn Schroedel in Heft 13/XIII und 1/XIV (womit nicht gesagt sein soll, daß die Firma FÄLLER dort etwa „abgespickt“ hätte!). Der Antrieb jedenfalls ist ein echter und origineller Einfalls des Herrn Hermann Fäller (Erläuterung siehe Abb. 37). Ein Schrankengestell ist übrigens so ausgeführt, daß die Schrankenbäume entweder gleich- oder gegenschlägig aufgestellt werden können. (Zu Ihrer Information: Grundsätzliches hierüber s. Heft 10/VI). Der Antrieb befindet sich – wie gesagt – im etwas entfernt aufzustellenden Bahnwärterhaus. Das Perloneil verläuft zur einen Schranke gerade, zur anderen über ein Umlenkteil. Die Verspannung der Zugseile ist nicht problematisch. Der Antrieb selbst hat auf der Unterseite eine Haftmasse, so daß er nur auf die Unterlage gedrückt zu werden braucht, während

Abb. 36.
Im Gegensatz zum (nicht abgebildeten) Zierbrunnen „Hans im Glück“ ist dieser moderne Stadtbrunnen (mit eingebauter Pumpe und richtig fließendem Wasser) bereits im Frühjahr lieferbar.

Daß dieses reizvolle Stück etwas mit Bäumen, Gebüsch (und z. B. an eine Stadtmauer angelehnt) aufgestellt gehört, versteht sich fast von selbst.



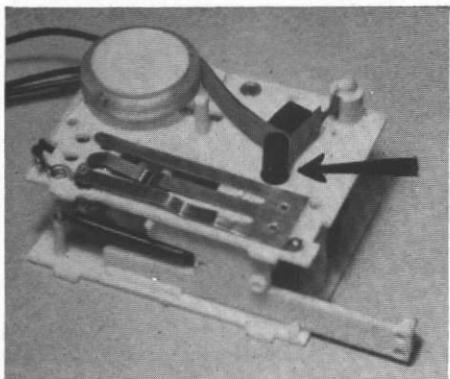


Abb. 37. Der Schrankenantrieb arbeitet nach dem Schwingankerprinzip und ist mittels einer Magnetkern-Schraube (s. Pfeil) regulierbar. Durch Hineindrehen der Schraube wird das magnetische Feld stärker, der Anschlag des hin und her vibrierenden Ankers größer und die Umlaufgeschwindigkeit des Antriebsrades ebenfalls. Für das Herausdrehen der Schranke gilt dies sinngemäß, jedoch mit umgekehrten Vorzeichen. Kurze Kontaktimpulse genügen, um den Antriebsmotor in Gang zu setzen, der den Schieber vor oder zurückzieht. Die eingebaute Endabschaltung sorgt für rechtzeitige Stromunterbrechung, sobald die Schranken eine der beiden Endlagen eingenommen haben.

Abb. 38. Auf einem Bild vereint: der Feldweg-Übergang (links) und der Bahnübergang mit einfacher Schranke, beide nur für Märklin-Gleisbögen.

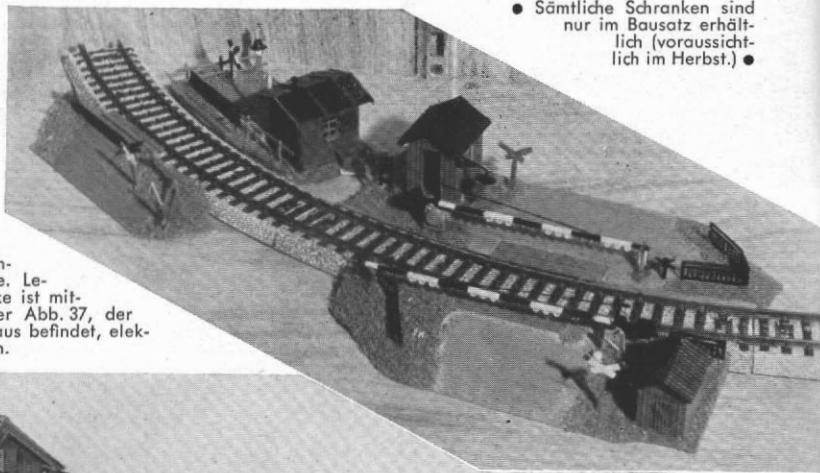
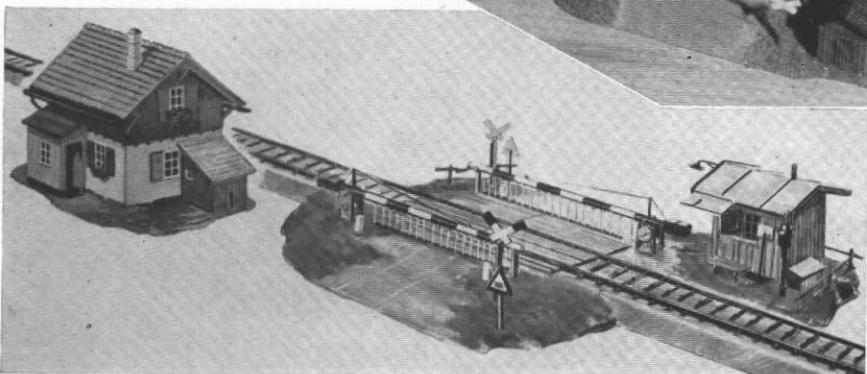


Abb. 39. Beschränkter Übergang mit Gitterschranken, Bahnwärterhaus und Bude. Lediglich diese Schranke ist mittels des Antriebs der Abb. 37, der sich im Bahnwärterhaus befindet, elektrisch fernzubedienen.



die an das Märklin-Gleis anzusezenden Übergangsstücke so konstruiert sind, daß sie zwar mit etwas Gewalt verschoben werden können, ansonsten jedoch unverrückbar festsitzen. Nach Befestigen der Zugseile sind die Übergangsstücke nur so weit zu verschieben – in der Regel handelt es sich vielleicht um 1–2 mm –, daß die Schrankenbäume gerade eben im Widerlager ruhen. Wie aus dem Bildtext der Abb. 37 hervorgeht, kann das Tempo, mit der sich die Schranken öffnen bzw. schließen, individuell reguliert werden. Im übrigen ist es durchaus möglich, an diesen Antrieb auch noch die vorbeschriebene einfache Schranke (für Handbetätigung) anzuschließen. Zwar schließen sich dann beide Bahnübergänge gleichzeitig, aber wenn sie räumlich nicht zu weit auseinanderliegen, ist das durchaus angängig.

Die Schrankengitter sind sehr zierlich ausgeführt; die Gitterstäbe aus dünnem Draht sind – wie von uns in Heft 1/XIV S. 25 vorgeschlagen – am Rückstrahlband befestigt und wenn sie nicht so dicht hängen, wie es eigentlich der Fall sein sollte, so ist dies (verständlicherweise) fertigungsbedingt.

- Sämtliche Schranken sind nur im Bausatz erhältlich (voraussichtlich im Herbst.) ●



Abb. 40. Ein noch eindrucksvolleres Bild vom 6ständigen Ringlokschuppen bietet Ihnen die Aufnahme im beiliegenden VOLLMER-Prospekt, die noch mehr Feinheiten und vor allem farbliche Effekte darbringt.

Weshalb wir im Alphabet dem F (FALLER) das V (VOLLMER) folgen lassen, wollen wir neuhinzugekommenen Lesern erklären: Es ist dies eine kleine traditionsgebundene Geste an die beiden genannten Firmen im Hinblick auf deren gemeinsamen Vertreterstamm (damit sich die Herren bei Kundenbesuchen mit dem Hinweis auf die MIBA-Messebesprechung leichter tun). Weil's vor langen Jahren so Usus war, wollen wir's auch weiterhin so handhaben!

Nachdem sich die Firma VOLLMER letztes Jahr die Stellwerke angelehen sein ließ, nahm sie sich diesesmal der Lokschuppen an (wobei die Tatsache Anlaß gewesen sein mag, daß Märklin die Herstellung des Ringschuppens eingestellt hat. Letzter Anlaß mag auch unsere Bauanleitung in den Heften 8-10/XIII gewesen sein!). Wie Sie aus Abb. 40 einigermaßen erkennen können – in der Beilage zu diesem Heft wird er Ihnen noch farblich vorgestellt – handelt es sich bei dem neuen Ringschuppen um ein in jeder Hinsicht wohlgelegenes Projekt! Der Lokschuppen der Abb. 40 ist aus zwei Baukästen zusammengesetzt; die Grundeinheit (nur Bausatz!) beinhaltet die Teile für einen dreiständigen Lokschuppen und nachdem sich bei jeder Bausatzpackung noch der Werkstattanbau befindet, bleibt bei einem zusammengebaute sechsständigen Schuppen ein Werkstattanbau übrig, bei einem neunständigen gar zwei (die man jedoch zu einem einzigen Gebäude zusammenkleben

oder an eine Mauer anbauen kann). Der Ringlokschuppen ist für Märklin- und für Fleischmann-Drehscheiben ausgelegt und kann Loks bis zu einer Länge von 29 cm aufnehmen.

Der Lokschuppen ist wieder in der bekannten VOLLMER-Manier sehr weitgehend und fein detailliert (einschließlich Uhr, Feuermeider, Laternenattrappen, Leitern, Schneegitter usw.). Statt der gewohnten Entlüftungsaufsätze sind Oberlichter angebracht, weil bei dem zugrundeliegenden Vorbild an der hinteren Wand des Lokschuppens eine Entlüftungsanlage eingebaut ist, Entlüftungsaufsätze in diesem Fall also illusorisch sind. Die Rauchabzugsrohre sind hohl ausgeführt, so daß der Seuthe-Dampf wie in natura entweichen kann.

Der kleine, einständige Lokschuppen (Abb. 41) mit Werkstattanbau ist so ein richtiges Old-Timer-Stück für eine T 3 u. dgl. und wie es gut und gern wohl auf jeder Anlage vonnöten ist.

Der größere zweiständige (bei kleineren Loks auch vierständige) Rechteckschuppen (Abb. 42 u. 43) wurde offensichtlich aus dem kleinen Schuppen entwickelt und bietet mit seiner Länge von 30,5 cm Unterkommen für sehr lange Loks. Mit etwas Geschick können weitere Rechteckschuppen angefügt werden oder mit Teilen des kleinen Schuppens in der Länge erweitert werden. Informationshalber wollen wir noch darauf hinweisen, daß VOLLMER bereits einen speziellen

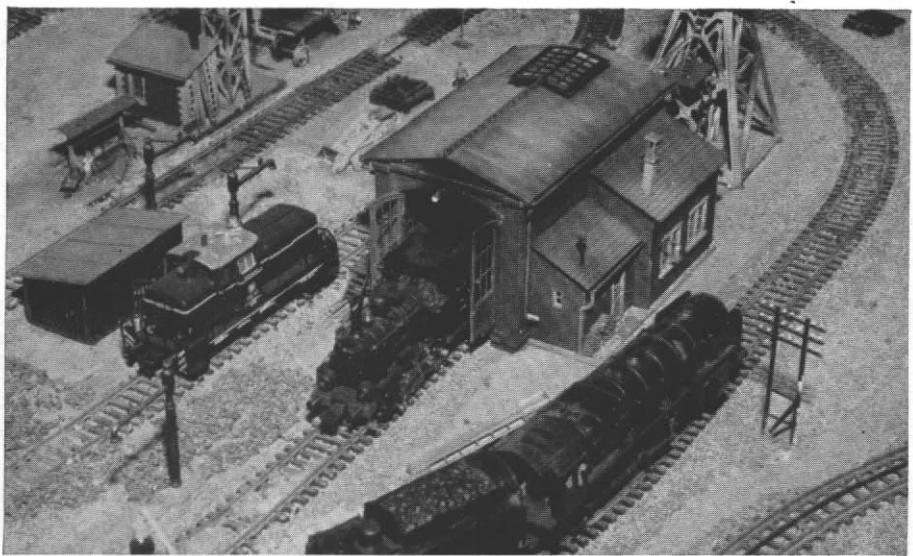


Abb. 41. Rauchgeschwärzt: der einständige Lokschuppen mit Werkstattanbau.

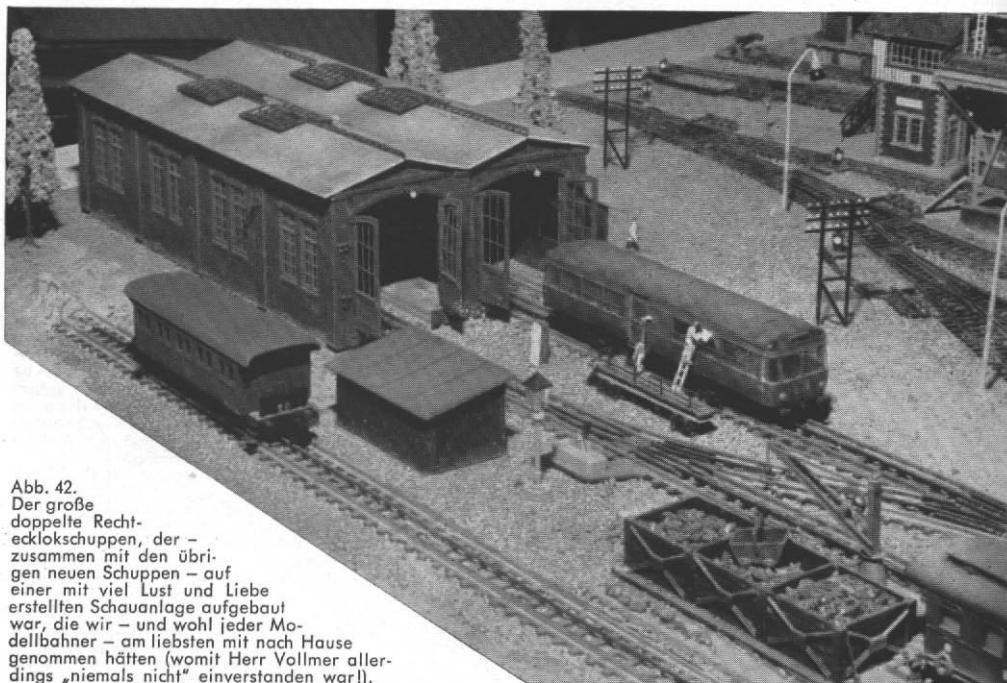


Abb. 42.
Der große
doppelte Recht-
ecklokschuppen, der –
zusammen mit den übri-
gen neuen Schuppen – auf
einer mit viel Lust und Liebe
erstellten Schauanlage aufgebaut
war, die wir – und wohl jeder Mo-
dellbahner – am liebsten mit nach Hause
genommen hätten (womit Herr Vollmer aller-
dings „niemals nicht“ einverstanden war!).

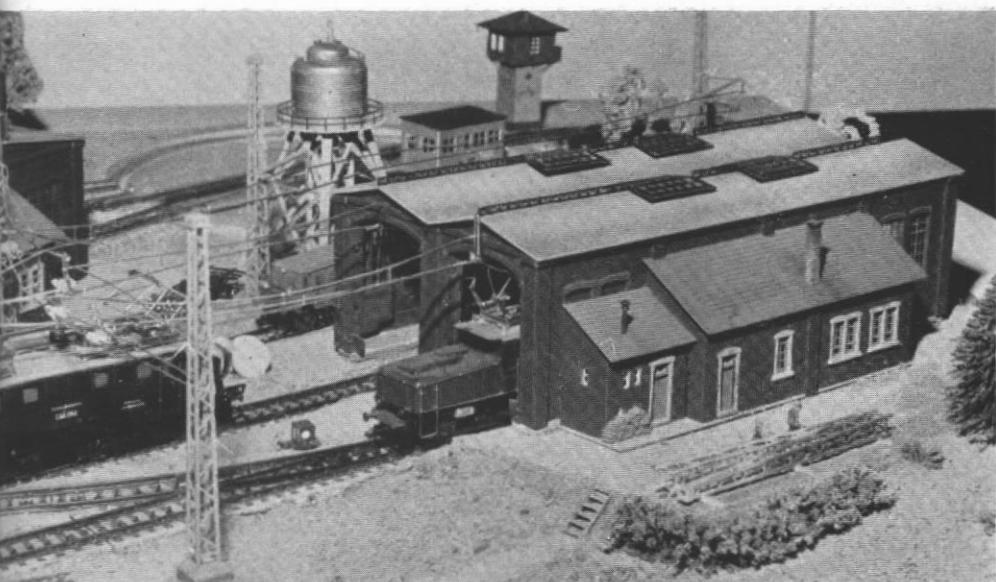


Abb. 43. Nicht nur die andere Seite des doppelten Lokschuppens, sondern auch und insbesondere ein Vorbild für seine Verwendung als Ellok-Schuppen.

Ellok-Schuppen im Lieferprogramm hat, so daß nunmehr eine gute und preiswerte Auswahl zur Verfügung steht. Insbesondere der neue, imposant und zugleich faszinierend wirkende mehrständige Ringlokschuppen wird u. E. eine auf dieses Thema zugeschnittene Umkrepelung gar mancher Anlagenpläne zur Folge haben und die „Umbaueritis“ wird zur Epidemie werden!

Eine Tormechanik ist noch nicht vorhanden, doch dürfte es für einen Bastler nicht allzu schwierig sein, eine solche nach diversen MIBA-Vorschlägen einzubauen. Besonders geeignet erachten wir den Vorschlag des Herrn Moos in Heft 14/XIII S. 583, da 1. die Mechanik sehr einfach ist, 2. jeder x-beliebige billige Motor verwendet werden kann, 3. der Einbau unproblematisch und 4. gleichzeitig der Effekt des

ungleichmäßigen Öffnens und Schließens der Tore gegeben ist!

Als Ergänzung zur bisherigen „gebogenen“ Bogenbrücke ist eine gerade Brücke gleichen Typs erschienen.

Für die bekannten VOLLMER-Fahrbanträger gibt es jetzt (nur als Bausatz) Mauerverkleidungen, die innenseitig im Zentimeterabstand gefugt sind und daher leicht – entsprechend der Höhe der jeweiligen Fahrbanträger – gebrochen werden können.

Eine sicher nette (und schon längst fällige) Neuheit dürfte das Weichenspannwerk sein, dessen Spritzform leider nicht mehr rechtzeitig zur Messe fertig geworden ist und das wir Ihnen erst nachträglich werden bildlich vorstellen können.

Das heutige Titelbild:

Zwei Fleischmann-Messeneuheiten auf einen Streich! Auf der Steigungsstrecke drückt das ausgezeichnete Modell einer 1'D2'-Dampflokomotive der BR 65 einen schweren Zug bergan, während der neue Schienenbus unten vorbeihuscht...

Studieren Sie bitte sehr eingehend sämtliche Firmenanzeigen in den Messeheften!

**Beachten Sie bitte die heutige Beilage der Firma
W. Vollmer K.G., Stuttgart-Zuffenhausen!**

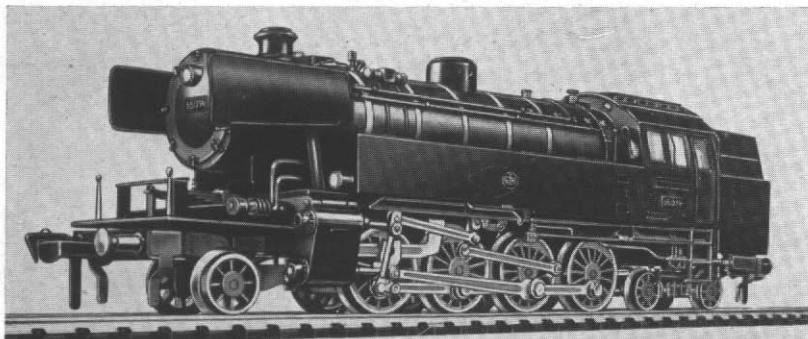
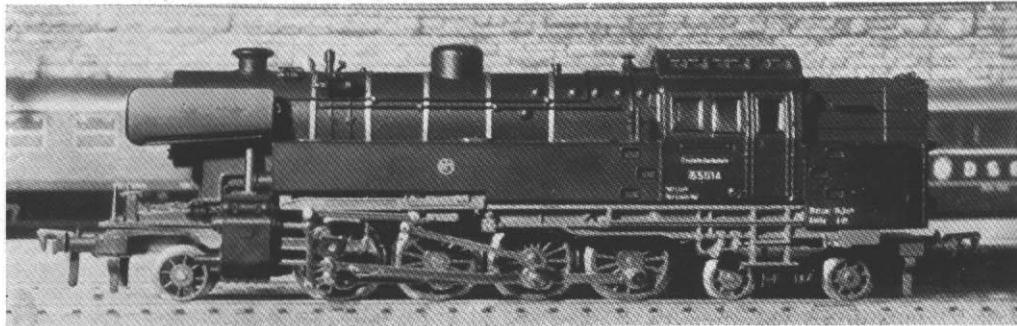


Abb. 44 und 45. Das wuchtige Modell der schweren Personenzug-Tenderlok der BR 65, mit dem ein gewichtiger Wunsch der Modellbahner erfüllt worden ist. Die vier einzeln angetriebenen Treibachsen sind seitenschiebar gelagert. Das 3-Licht-Spitzensignal wechselt automatisch je nach Fahrtrichtung.



Im Gegensatz zum letzten Jahr offerierte Fleischmann diesmal wieder ein beachtliches Neuheitenprogramm. Wie Sie wissen, plädierten bei unserer Wunschkaktion gut ein Drittel aller Stimmen für mehrachsige Personenzugtenderloks. Das schwer und wuchtig wirkende Modell der Personenzugtenderlok BR 65 mit der Achsfolge 1'D2' (Abb. 44) beweist, daß Fleischmann mit der Wahl dieser Loktype durchaus richtig liegt und der Lokpark dadurch wirklich wesentlich bereichert wird. Da im nachfolgenden zweiten Messeheft der Neuheitenprospekt der Firma Fleischmann beiliegen wird, können wir uns ausführlichere Erklärungen ersparen. Nur soviel: Das Modell der 65 ist eine ausgezeichnete Nachbildung des Vorbildes und so weitgehend wie nur irgendmöglich detailliert. Sogar die seitlichen dreieckigen Schutzfenster beim (verglasten!) Führerstand sind nicht vergessen worden und bei der Ausführung des 3-Licht-Spitzensignals hat man im Interesse einer zierlichen Nachbildung einen kleinen, durchaus vertretbaren Trick angewandt: die beiden unteren Lampen sind vorn an den Wasserkästen angebracht (siehe

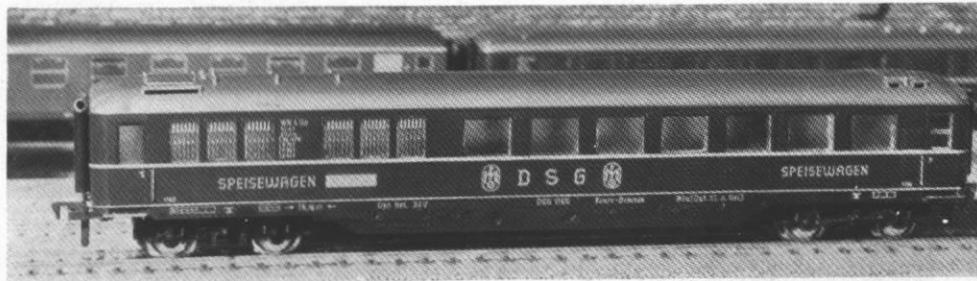
Abb. 44). Erfreulicherweise weisen alle 4 Treibräder Spurkränze auf. Zum Zwecke eines einwandfreien Kurvenlaufs sind sie seitenschiebar gelagert. Der Antrieb erfolgt über ein Stirnradgetriebe auf alle vier Treibachsen. Die Fleischmann-Freunde sind um dieses schöne und äußerst zweckdienliche Lokmodell wirklich zu beneiden!

Gänzlich neu gestaltet (und dadurch ebenfalls als Neuheit zu bewerten) wurde das Modell der leichten Güterzug- und Rangierlok der BR 80. Zwecks besseren Vergleichs haben wir die bisherige „80“ und die neue Ausführung nebeneinander gestellt und fotografiert (Abb. 51).

Die Loks 1350 (BR 24), 1361 (BR 03) und 1364 (BR 41) haben ein neues „Gesicht“ bekommen: Sie erhielten das 3-Licht-Spitzensignal und im Zuge dieser Änderung wurden nicht nur die Lampenfassungen modellgerechter, sondern auch die Pufferbohlen gänzlich neu und modellgerecht gestaltet. Die Imitation des Zughakens wurde soweit getrieben, daß sogar das Links- und Rechtsgewinde des Gehänges nachgebildet wurde (nur mit der Lupe feststellbar!). Diese neuen



Abb. 46 und 47. Modell des DSG-Schlafwagens und des DSG-Speisewagens, beide in Rot mit Goldbeschriftung, beide gekürzt. Bei Zugrundelegung des DSG WLA8ü mit LÜP 22,3 m (statt des gewählten 26,4-m-Wagens WLAB4ü) und des 23,5 m langen WR4ü würde die Modelllänge von 24,5 cm allerdings eher stimmen.



Pufferbohlen sind auch einzeln erhältlich; der Einbau des 3-Licht-Spitzensignals ist bei den gleichen Loktypen bisheriger Ausführung aus konstruktiven Gründen allerdings nicht möglich!

Wie das Titelbild schon verraten hat, ist eine weitere wichtige Neuheit der Schienenbus, und es ist zu begrüßen, daß sich Fleischmann den zweimotorigen VT 98 zum Vorbild genommen hat, der – im Gegensatz zum VT 95 – bekanntlich die normalen Puffer aufweist. In dieser Form ist er für unsere Modellbahnbefolge zweckdienlicher, da er – wie im Großen – auch mal weitere Güter- und Personenwagen mit-

nehmen und in „gebirgigen“ Gegenden eingesetzt werden kann. Die führenden Stirnseiten (des VT 98 und des Steuerwagens VS 98) haben in Fahrtrichtung wechselndes 3-Licht-Spitzenignal und ebenfalls wechselndes rotes Zugschlußsignal. Wer Freude an einem längeren Schienenbus-Zug hat, dem steht ein aus zwei Beiwagen bestehende Zusatzgarnitur zur Verfügung, von denen einer durch Einbau der Spitzen- und Zugschlußbeleuchtung des Schienenbus zum Steuerwagen ausgebaut werden kann und sollte!

Der Wagenpark weist gleich eine ganze Reihe von Neuheiten auf: einen Schnellzugwagen A4ümg (Abb.



Abb. 48.
Eine prachtvolle Neuheit:
der diesel-hydraulische Schienenbus VT 98 mit VS 98.

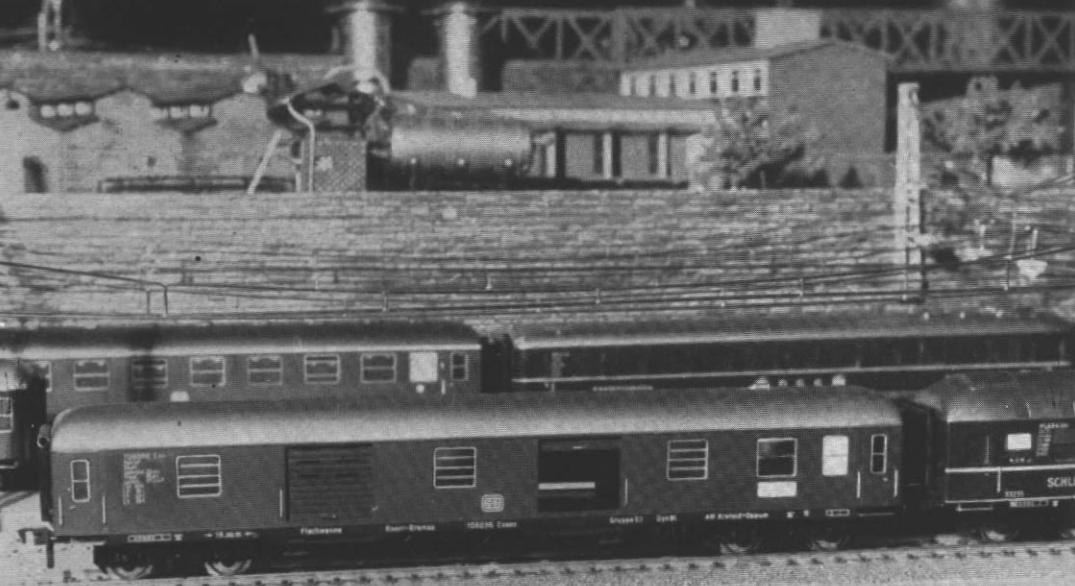


Abb. 49. Ebenfalls in gekürzter Länge: das Modell des an sich 26,4 m langen Pw4ümg mit richtiggehenden Rollschiebetüren. – Abb. 50. Das Modell des Schnellzugwagens A4ümg in Blau, ebenfalls 24,5 cm lang und wie die anderen Wagenmodelle in der bekannten, schon mehrfach besprochenen Detaillierung und Qualität!

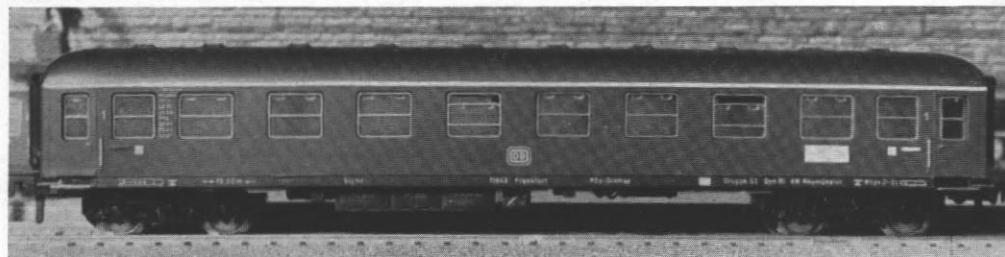


Abb. 51.
Die nunmehrige Ausführung
der BR 80 (rechts im Bild) und daneben
Vorgängerin, die ab sofort „ausgemustert“ worden ist. Die
Änderungen, Verbesserungen und Verfeinerungen sind so offensichtlich,
daß wir wohl nicht näher darauf einzugehen brauchen.



Abb. 52. Die Version „ARAL“ der neuen 2achsigen Kesselwagenserien und das Modell des Heizöl-Transportwagens, dessen Feinheiten bei diesem unretuschierten Schnappschuß fast gänzlich „flöten“ gegangen sind.

50), einen DSG-Speisewagen WR4üe (Abb. 46), einen DSG-Schlafwagen WLA4ümg mit gangseitig breiten, bettsitzig schmalen Fenstern (Abb. 47), sowie einen Schnellzugspackwagen Pwümg mit beweglichen Schieberrolltüren und dem gewölbten Rundblickfenster beim Zugführerarbeits (s. Abb. 49). Diesen Wagen, die wiederum in der gewohnten Fleischmann-Qualität bestens detailliert sind (bis zu den Lichtmaschinennachbildung an den Minden-Deutz-Drehgestellen und der vorbildgetreuen Beschriftung) sind Zuglaufschilder (Haftetikette) für die Beschilderung internationaler und deutscher Zugbildungen beigegeben, die eine so feine und maßstabgetreue Schrift aufweisen, daß sie für viele wohl nur mit der Lupe lesbar ist!

Bei diesen Drehgestellwagen ist die Anbringung der Kupplung konstruktiv etwas anders gelöst als bis-

her: Damit beim Schieben der Wagen ein Aufbauen der Kupplung nicht mehr möglich ist, wird ihr vertikales Spiel durch einen Auffangbügel begrenzt. Außerdem sind die Drehgestellseitenteile nunmehr durch Verbindungsstege fest miteinander verbunden.

Neben einer Serie zweiachsiger Kesselwagen in den verschiedenen bekannten Firmenfarben und Schriftzügen fällt besonders ein Spezialwagen auf, der allgemein noch wenig bekannt sein dürfte: ein Großraumkesselwagen der DB zum Transport von Heizöl, der dem Vorbild ebenfalls bis in sämtliche Details nachgebildet ist (Abb. 52).

Daß mit diesem beachtlichen Neuheiten-Programm die Firma Fleischmann als solche ihr 75jähriges und bezüglich des H0-Bahnsortiments ihr 10jähriges Jubiläum feiert, sei im Rahmen des Messeberichts nur am Rande erwähnt. Unser aller Glückwunsch!

Haug & Co. KG. Fabrik feiner Kleinmodelle Echterdingen b. Stuttgart

Mit dem als „Unfall-Hilfszug“ im Neuheitenprospekt deklarierten und auf einem Schaustück hindurchfahrenden Zug wußten wir auf den ersten Blick nichts Rechtes anzufangen, bis wir auf Befragen folgende Auskunft erhielten: Unter der Bezeichnung „Unfall-Hilfszug“ kommt ein Zubehörsatz zur Aus-

stattung von entsprechenden Güterwagen jeglichen Fabrikats in den Handel. Der Bausatz besteht aus (beleuchtbarem) Scheinwerfer mit Befehlshaus für einen Niederbordwagen, Montagedrehbühne für einen gedeckten Güterwagen und einer Kollektion Ladegüter und Geräte für einen offenen G-Wagen.

Als Neuheit angepriesen wird noch ein Tunnelteil aus Plastikschaumstoff, das aus zwei Teilen besteht und noch bemalt und beforstet werden muß. Hierzu gibt es neuerdings besondere Farben unter der Bezeichnung „Haugolor“, denen Binderleim zugesetzt werden muß.

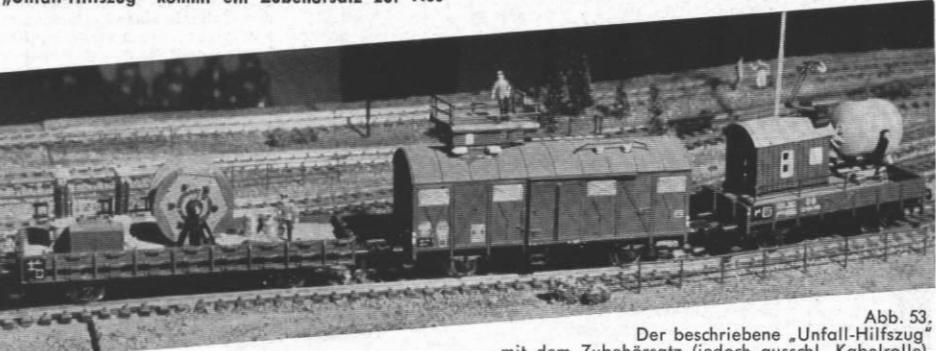


Abb. 53.
Der beschriebene „Unfall-Hilfszug“ mit dem Zubehörsatz (jedoch ausschl. Kabelrolle).

Hegenröther & Co., Nürnberg

Die erwünschten und erhofften Rebstockreihen konnten leider nicht mehr ins Messeprogramm aufgenommen werden, erscheinen aber voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres.

Eine nette scheinbare „Spielerie“ mit durchaus realen Hintergrund sind die sog. „Herpa-Projekte“. Im Maßstab 1:4 sind sie genaue Nachbildungen des gesamten Fleischmann-Gleis- und Weichensortiments (einschließlich Drehscheibe), die zusammengeklippt werden können. Die Fleischmann-Freunde brauchen nun nicht mehr mühselig Gleispläne aufzuzeichnen, sondern können auf geradezu spielerische Art die geplanten Strecken und Bahnhöfe zusammenfügen, abändern und neu verlegen. Der endgültige Streckenplan kann dann in eine Kleinst-Kontroll-Anlage, wie wir sie schon seit Jahren immer wieder empfehlen (s. z. B. Heft 11/VIII), eingefügt werden,

Abb. 55. Ein paar von den „HERPA-Projekten“, genaue Kleinstnachbildungen des Fleischmann-Gleissortiments, sogar mit eingegossenen Original-Katalognummern!

Abb. 56. Zwei Gleispläne, die mit solchen Teilen „projektiert“ worden sind, und ein Sortiments-Ergänzungskasten, wie Sie ihn beim Fachgeschäft vorfinden werden.

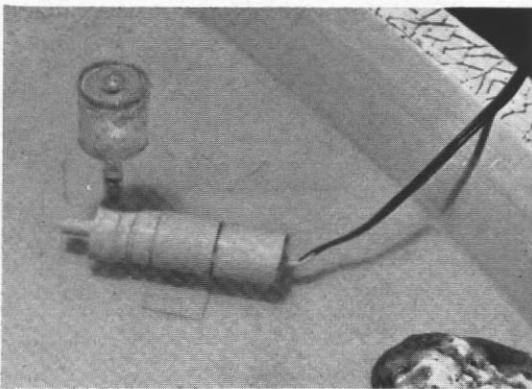
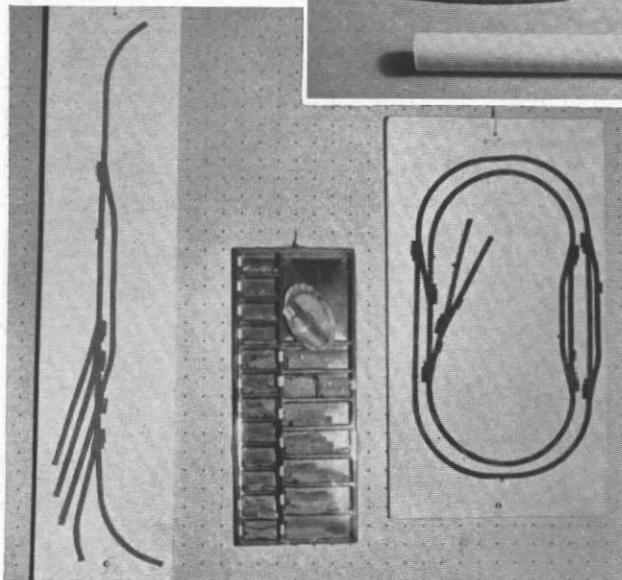


Abb. 54. Die neue total wasserdichte HERPA-Wasserpumpe (samt Motor), die lediglich in das Becken gelegt und angeschlossen wird. Der Düsenkopf ist auswechselbar.

um auf diese Weise auch noch das Gelände einer Vorstellung zu unterziehen. Nach einem solchen Modell geht dann der Anlagenbau im Großen schneller voran (sämtliche abgegriffenen Maße vervierfachen!) und gar viel Arbeit, Zeit und Ärger wird erspart, weil Gleisplan- und Landschaftskorrekturen ja schon im Kleinen vorgenommen werden konnten. Es wäre wünschenswert, wenn das in Vorbereitung befindliche Märklin-Gleisassortiment bald erscheinen und auch die TRIX-Freunde mit einem so nützlichen Hilfsmittel für die Gleisplanerei bedacht würden. Ein Beutel mit ca. 90 Gleisteilen kostet 3.90 DM. Weitere Ergänzungsteile können beim Händler an-

hand eines Sortimentskastens einzeln à 5 Pfg. erstanden werden (Abb. 56).

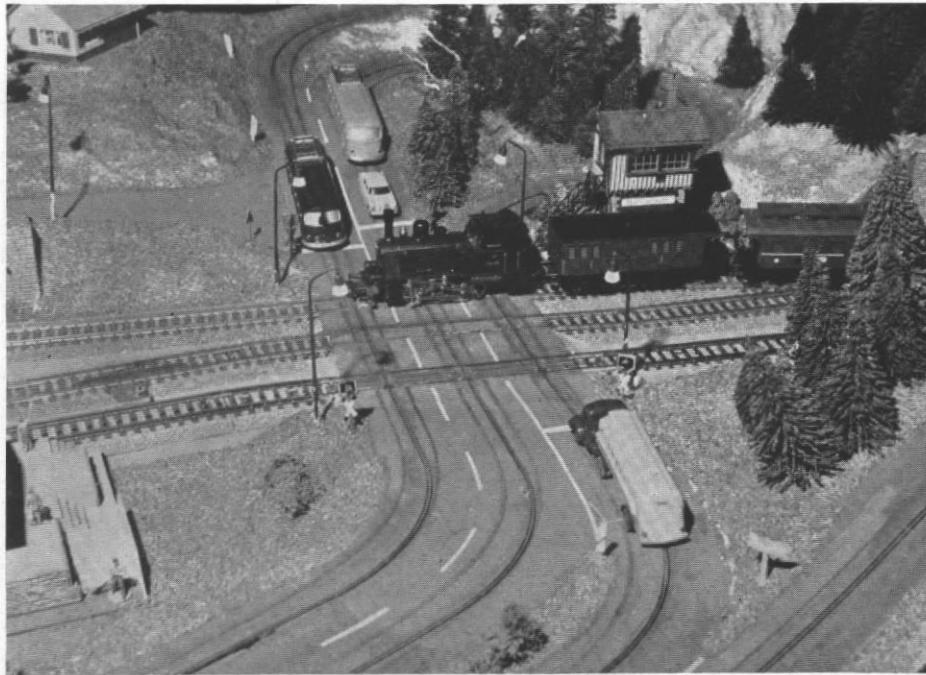
An neuen Folien waren zu entdecken: Dachziegel in Rot und Grau, Biberchwänze samt Firstziegeln Muldenziegel, durchscheinendes Weißglas in Blau, Rot, Grün und Gelb, ebenso eine Blechdachfolie in Metalldruck. Eine Folie mit brauner Holzmaserung eignet sich zum Bekleben von Balsaholz, Sperrholz, Pappe u. dgl., um Zäunen, Schuppen, Bretterbuden usw. jene Holzmaserung zu verleihen, die das Material als solches nicht aufweist und die auch mit Farbe nie und nimmer so natürlich imitiert werden kann.

An Stelle der letzjährig gezeigten Wasserpumpe ist eine solche eigener Fertigung getreten, die den Vorteil hat, daß die ganze Einheit (Pumpe und Motor) im Wasser liegend arbeitet (Abb. 54). Man braucht somit keine besonderen Zu- und Abflüsse mehr. Die Pumpe braucht nur noch an irgendein handelsübliches Gleichstromfahrrad angeschlossen zu werden. Der Motor selbst ist für 3,5-, 6- und 12-V-Betrieb erhältlich und eignet sich in seiner wasserdichten Ausführung ebenso gut als Antrieb für Schiffsmodelle (Stromaufnahme 0,4 Ampere).

Zum Malkasten wird der Airfix-Figurenbehälter zum Selbstbemalen der darin enthaltenen 48 HO-Figuren, 43 Tieren (Haustiere wie Pferde, Schweine, Schafe, Hunde usw.) und fünf Autos. Die beigegebenen sechs Grundfarben-Ampullen sind unter sich mischbar.



Abb. 57. Airfix-Figurenbehälter, der nach dem Bemalen der Figuren, Tiere und Autos zum Malkasten wird.



(HERAS s. nächste Seite)

Abb. 58. Ein interessanter Ausschnitt aus der HERAS-Anlage: Bahnübergang (für Fleischmann- und Märklin-Gleis) und Einmündung einer doppelten Fahrbaahn (mit Überholverkehr) in eine dreibahnige Hauptverkehrsstraße (mit Blinklicht und Warnkreuzen).

HERAS - Modellstraßenfahrzeuge

Assenheimer & Co.

WAIBLINGEN / Würft.

Auf diese Straßenfahrzeuge mit elektrischem Antrieb sind wir bereits in Heft 15/XIII ausführlich eingegangen, so daß wir uns heute auf die Neheiten beschränken können. Ins Auge fiel uns (nicht wörtlich zu nehmen, sondern im übertragenem Sinn) sofort ein Wiking-Modell des Mercedes 220 S, das hurtig und emsig und mit einer geradezu unwahrscheinlich ruhigen „Straßenlage“ durch die Straßen der aufgebauten Stadt rollte. Unser Interesse nach dem Wieso und Warum war sofort geweckt, denn in dem kleinen Dings mußte ja außer der Lenkung noch ein Motörchen nebst Getriebe sitzen! Das Motörchen selbst wollen wir auf Wunsch der Herstellerfirma Marx-Lüders noch nicht zeigen, sondern erst, wenn es serienreif in den Handel kommt. (Nun wird Ihnen unsere entsprechende Anmerkung beim KIBRI-Bockkran gleich verständlicher erscheinen.) Wir konnten es uns jedoch nicht verkneifen, Ihnen wenigstens das winzige Ankerchen zu zeigen (Abb. 59), an dessen Welle noch ein angeflanschtes Winkelgetriebe 1:12 (Schnecke) zu sitzen kommt.

Mit dem gleichen Motörchen ausgestattet ist das weitere neue Straßenmodell, der Sattelschlepper, der auf Abb. 60 (und 58) zu sehen ist.

Abb. 60. Der neue Pkw, der neue Sattelschlepper und der Bus auf der vollautomatischen Anlage.

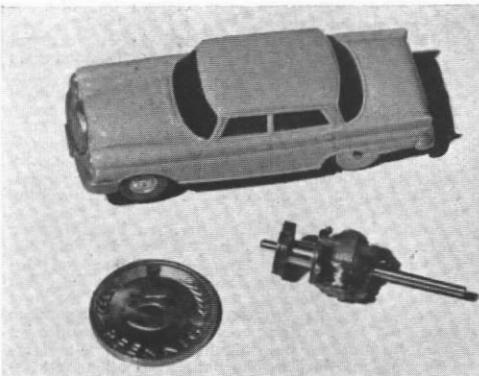


Abb. 59. Der Wiking-Mercedes 220 S und der Anker des eingebauten Kleinstmotors.

Das Straßenteilsortiment ist seit Heft 15/XIII bereits durch $\frac{1}{4}$ -Stück gerade und $\frac{1}{4}$ -Stück gebogen sowie eine 90°-Kreuzung ergänzt worden. Weichen und Bahnhübergänge (letztere vorerst für Märklin und Fleischmann) sind in Bälde serienreif und werden Ihnen sogleich nach Erscheinen in der MIBA vorgestellt werden.



Fulgurex S.A. - Lausanne/Schweiz

► Generalvertretung verschiedener Fabrikate aus aller Welt ◀

Wenn auch die von Fulgurex ausgestellten Modell-loks scheinbar nur einem verhältnismäßig kleinem Kreis zugute kommen, so ist es doch immer ein Genuß, die wirklich hervorragend gefertigten Modelle der Firmen AKANE, TENSHODO, OLYMPIC (und wie sie alle heißen) zu beaugapfeln, und wir bringen schon deshalb gerne eine Reihe von Bildern, weil wir wissen, daß einem echten Modellbahner schon allein beim Betrachten von Bildern schöner Modelle das Herz höher schlägt, auch wenn er sich das eine oder andere Exemplar gar nicht zulegen kann. Beschreiben wir die Neuschöpfungen der von Fulgurex vertretenen Firmen wieder wahllos:

TENSHODO - Japan

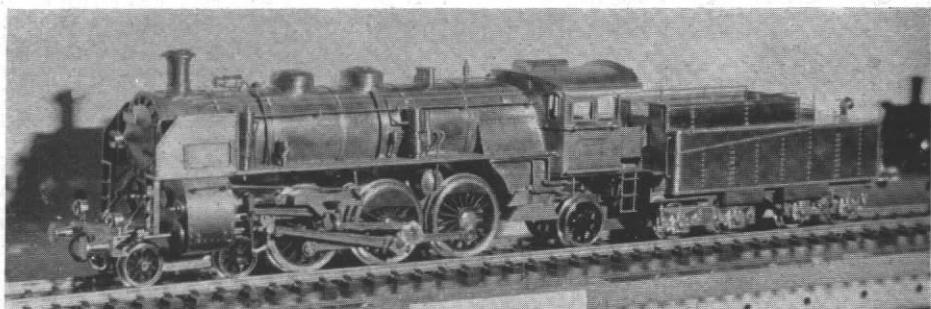


Abb. 61. Die diesmal bereits als Rohmodell gezeigte S 3/6, der noch einige Details fehlen bzw. bei der noch einiges geändert wird (u. a. auch die noch nicht haargenau getroffene Form der Windleitbleche usw.).



Abb. 62. Neu im TENSHODO-Programm – neben einer amerikanischen Diesel-Rangierlok GP 20 – ist auch noch diese 1'D1'-Dampflok „MIKADO“ zum Preis von 196.– DM.

„Gut Ding braucht eben Weile!“ – Das letzjährig angekündigte Modell der Bayr. S 3/6 ist leider noch nicht ganz fertig geworden. Das Modell als solches (Abb. 61) war zwar schon zu bewundern, aber noch ohne Motor. Außerdem fehlen noch einige Feinheiten, wie auch noch verschiedene Details korrigiert werden müssen. TENSHODO setzt seine Ehre darein, die S 3/6 als Supermodell herauszubringen. Sollte sie im Herbst wirklich zur Auslieferung gelangen, werden wir dies sofort ankündigen und näher auf sie eingehen, auch auf den endgültigen Preis.

Neu ist das Modell einer amerikanischen Diesel-Rangierlok G.M. GP 20, bei der vielleicht die unter dem Rahmen liegende Kardanwelle von Interesse ist, durch die die Kraftübertragung auf das zweite Drehgestell erfolgt. (Eine Lösung, die man sich geistig aufzubewahren sollte, für den Fall, daß in einer Ellok oder Diesellok mal der Platz knapp wird. Von wegen Einbau einer Schwungmasse oder einer Fliehkraftkupplung u. dgl.)

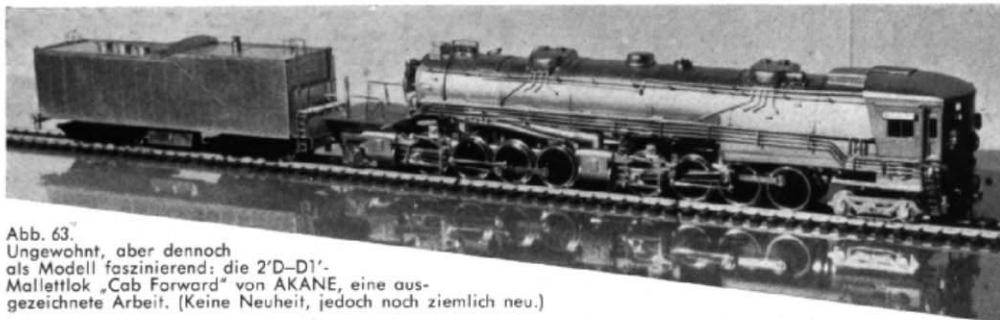


Abb. 63.

Ungewohnt, aber dennoch als Modell faszinierend: die 2'D-D1'-Mallettlok „Cab Forward“ von AKANE, eine ausgezeichnete Arbeit. (Keine Neuheit, jedoch noch ziemlich neu.)

AKANE - Japan

Wie bei TENSHODO werden auch bei AKANE die Modellloks zum großen Teil in handwerklicher Kleinserie hergestellt. Das läßt nicht nur die S 3/6 erkennen, sondern auch das wundervolle Modell der amerikanischen 2'D-D1' Cab Forward (Abb. 63) die – wie der Name schon andeutet – mit der Führerkabine voraus fährt, während der Tender „vorn“ an der Lok angehängt ist. Diese Lok fuhr (bis 1944) auf den besonders tunnelreichen und mit zahllosen Schutzbächen überdeckten Strecken der Sierra Nevada. Frei jeder Sichtbehinderung durch die Rauchentwicklung, ermöglichte die Fahrt mit dem Führerstand voraus dem Lokpersonal stets freie Sicht. (Wie die Kohle zum Heizer bzw. wie der Heizer an die Kohlen herankam? – Überhaupt nicht, denn sie war mit Heizöl befeuert und das schon im Jahr 1928!). Das Modell besitzt einen starken, fünfpoligen Gleichstrommotor, der sämtliche Treibachsen antreibt. Führerstand und Tender weisen eine beleuchtbare, typisch amerikanische Scheinwerferlampe auf.

Ein prachtvolles Stück stellt das Modell der riesigen Mallett-Lok M-4 1'D-D2' Baldwin Articulated der DM & JR (Duluth, Missable & Iron Range) dar

(Abb. 64). Es ist unwahrscheinlich eingehend detailliert und excellent gearbeitet und wird durch einen hierfür besonders konstruierten Motor angetrieben (sämtliche 8 Treibachsen, die zum Teil gefedert sind). Ebenso gefedert sind sämtliche 5 starren Achsen des Tenders und wenn wir Ihnen sagen, daß diese gewaltige Modellok Kurven von nur 51 cm Radius durchfährt, so werden Sie es so wenig glauben wie wir. Ein Versuch hat uns nicht ganz überzeugt, doch dürfen es daran gelegen haben, daß uns keine Original NMRA-(Norm-)Weiche zur Verfügung stand und wir den Versuch auf einer ähnlichen Weiche unternahmen. Einen Radius von 70 cm befährt sie jedenfalls tötsicher und das will schon etwas heißen! Eine sehr geschickte und in der Wirkung geradezu frappierende Lösung ist die federnde Verbindungswand aus dünnem Ms-Blech zwischen Tender und Führerhaus, die auch bei Bogefahrt keinen Spalt freiläßt. Die Federung scheint hier punktförmig gelagert zu sein, denn die Bewegungen der Verbindungswand erfolgen in allen Richtungen gleich leicht.

Jedes der beiden Modelle kostet „nur“ oder „immerhin“ (s' ist schließlich alles relativ!) 430.– DM (wobei unserer Meinung nach im Hinblick auf die landläufigen Preise für Modellokbauden und die wirklich ausgezeichnete AKANE-Ausführung – mit Verlaub zu sagen – die Betonung dennoch mehr auf „nur“ liegen dürfte!).



Abb. 64. Ein unwahrscheinlich preiswertes Stück: die fein detaillierte, riesige Mallett-Lok „Baldwin Articulated“ mit 7achsiger Tender (nicht zu verwechseln mit der ähnlichen B & O-Lok mit 6achsiger Tender), wahlweise in Messing oder gespritzt zu bekommen (gilt für alle AKANE-Modelle).

Fulgurex S.A. - SCHWEIZ
(als Fabrikatsbezeichnung)

Unter der Regie „Fulgurex“ liefern anonyme japanische Kleinwerkstätten einige bemerkenswerte Arbeiten, und zwar eine nette kleine Baldwin 1'B1'-Lok, die jedoch nur als Bausatz zu haben ist und 65.– DM kostet (Abb. 67).

Eine zweite Neuheit ist die Wabash 1'C-Lok mit

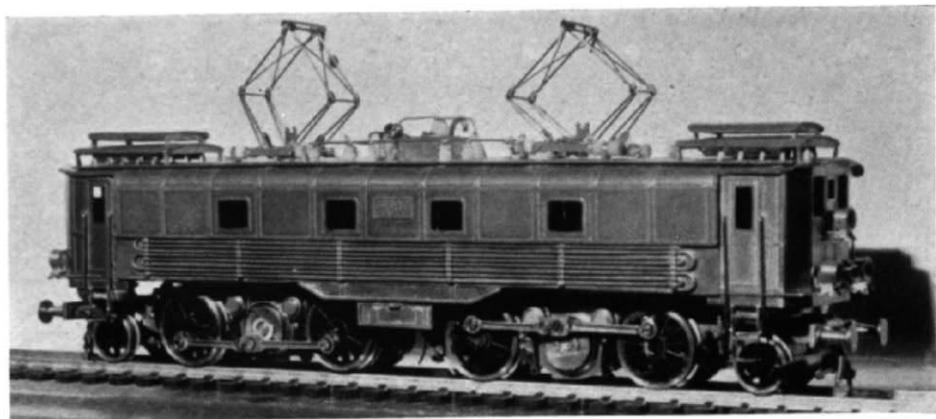


Abb. 65. H0-Modell der Schweizer Ellok Be 4/6, fein detailliert bis zu den Bremsbacken. Es fehlen nur noch die Sonnenschutzbretter an den Stirnwänden.

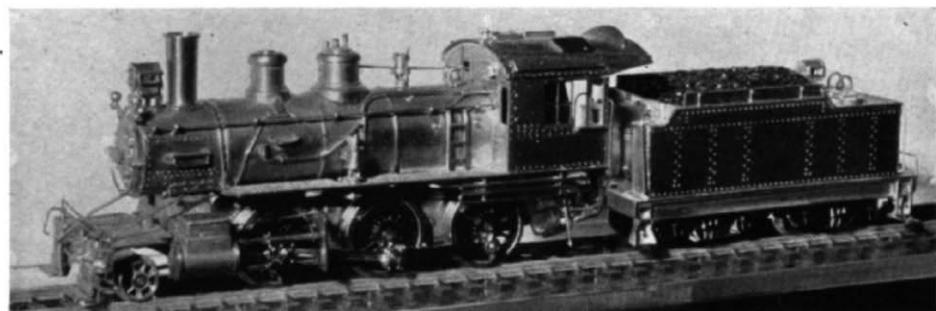


Abb. 66. Die Wabash-1'C-Lok mit Schlepptender, ebenfalls sehr sauber gearbeitet!

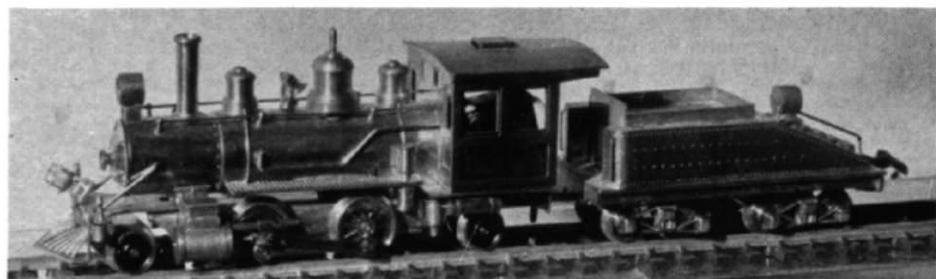


Abb. 67. 65.- DM kostet diese nette kleine 1'B1'-H0-Lok, die nur als Baukasten zu haben ist.

Schlepptender, die fertigungsmäßig durchaus den namhaften japanischen Erzeugnissen ebenbürtig ist. Das gleiche gilt für eine vollkommen in Handarbeit erstellte Mallett-Lok gleichen Typs wie Abb. 64, die jedoch über das Doppelte kosten wird.

Ein Ellok-Veteran im Sinne unseres Wunschkationsergebnisses ist das Modell der schweizerischen

Be 4/6 (Abb. 65), eine ausgezeichnete Ausführung mit sehr feinen, federnden Stromabnehmern und 2 Antriebsmotoren. Vielleicht regt dieses Modell eine der deutschen Firmen an, uns doch einmal einen ähnlichen deutschen Ellok-Old-Timer (z. B. die E 91, die E 52 oder zumindest die ES 2) zu bescheren! Schön wär's.

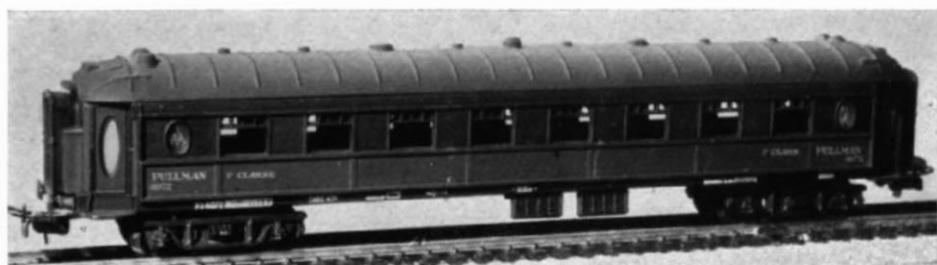


Abb. 68. Ein neues POCHER-Wagenmodell: französischer Pullman-D-Zugwagen.

Abb. 69. Französ. Packwagen in Blau/Beige, eine leicht abgeänderte Version des letztjährigen ISG-Wagens.



POCHER - Italien

Die für Ende letzten Jahres angekündigte 2-Schienen-12-V-Gleichstrom-Version der französischen Weltrekord Ellok CC 7107 ist erst zur Messe fertig geworden. Das im vorjährigen Messeheft 4 S. 150/151 Gesagte gilt sinngemäß. Weitere Worte erübrigen sich also.

An Wagenneuheiten gibt es in der bekannten POCHER-Ausführung einen französischen Packwagen (Abb. 69), den französischen Pullmanwagen 1. und 2. Klasse (mit Inneneinrichtung – s. Abb. 68 – und im Güterwagonsortiment die Nachbildung eines ita-

lienischen Tiefladers in Schwarz bzw. Braun, der mit verschiedenen Lasten beladen, ebenfalls ca. Mitte dieses Jahres erhältlich sein wird.

Ob der Erfolg des TRIX-Ludwigzugs sich so schnell auf der Messe herumgesprochen hat oder handelt es sich wieder einmal um eine Doppelität der Ereignisse? – POCHER zeigte uns jedenfalls ein Foto vom ersten italienischen Zug, der in einer Kleinserie (mit fortlaufenden Nummern markiert) geplant ist. Die dem „Adler“ ähnlich sehende Lok wird in Messing und Holz gefertigt und unlackiert ausgeliefert, während die zugehörigen Wagen in farbigem Kunststoff gespritzt sein werden. Das uns zugesagte Foto ist leider noch nicht eingetroffen, vielleicht können wir das Bild vom ersten italienischen Zug nachbringen.

ELETTREN - Spur 0 - Italien

Hier wäre lediglich zum letztjährigen Text noch das Bild von den gerade zur Messe fertig gewordenen Drehgestellen der Köln-Minden-Bauart nachzureichen. Die Drehgestelle weisen wie das Vorbild richtig arbeitende Federn auf und es ist ein Genuss, diese wundervollen und in des Wortes zweifacher Bedeutung „einmaligen“ Spur-0-Wagenmodelle schwer und rund ruhig dahinrollen zu sehen.

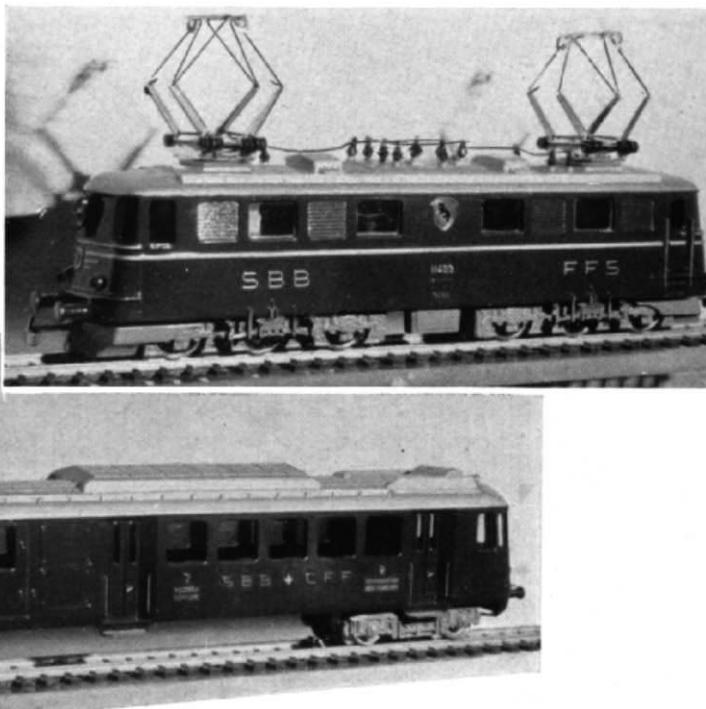


Abb. 70.

HAG-Schweiz

Abb. 71. Die neu aufgelegte Gotthard-Elok Ae 6/6.

Abb. 72. Ganz neu: der BFe 4/4 mit Inneneinrichtung.



Diese Schweizer Firma stellt bekanntlich Triebfahrzeuge (und Wagen) her, die auf das Märklin-System zugeschnitten sind. Die Loks sind zum Teil auch für 3-Schiernen-Gleichstrombetrieb erhältlich, zum Teil nur für Wechselstrom, zum Teil nur für den Gleichstrombetrieb (aber stets für das Märklin-Gleissystem).

Eine Neuheit im Programm ist der Triebwagen der BFe 4/4 (von dem wir in Heft 1/IX eine Bauanleitung gebracht haben). Das Gehäuse besteht aus Spritzguß (was in der Gesellschaft der vorerwähnten Modelle natürlich sofort auffällt); dafür ist dieses Triebwagenmodell jedoch mit Inneneinrichtung versehen.

SUYDAM-USA

Neu im Fulgurex-Sortiment sind die Erzeugnisse des Fabrikats SUYDAM, einer Firma, die sich auf Trams (Vororttriebwagen), Ellos und Personenwagen (insbesondere Old-Timer) spezialisiert hat (Abb. 73). Während die Triebfahrzeuge sich preislich durchaus in tragbaren Grenzen halten (120.- bis 175.- DM), scheint uns der Preis von 85.- DM (?) für einen einzigen Personenwagen sehr hoch. Die Modelle sind aus Ms-Blech, maßstabgerecht (die Länge beträgt teilweise bis zu 30 cm), handgearbeitet und weisen Sachsige Drehgestelle auf.

Der Motor sitzt unter dem Führerstand, wobei das durch die Fenster sichtbare Getriebe eigentlich noch nicht einmal stört. Notfalls kann man ja die betreffenden seitlichen Fenster „milchverglasen“. Das Modell besitzt an Stirn- und Rückseite je drei Lampen (Wechselsichtschaltung) und soll ab Sommer dieses Jahres lieferbar sein.

Das Modell der Gotthardlok Ae 6/6 ist eigentlich keine ausgesprochene Neuheit im HAG-Programm, es ist nur neu (maßstabgerechter und feiner detailliert) aufgelegt worden und nur für das Märklin-Wechselstromsystem erhältlich; die bisherige Ausführung entfällt hiermit.

K.T.M. - Spur 0 und HO - USA

Auch diese Firma, deren wuchtige Modelle unsere Spur 0-Freunde schon einige Male bewundern konnten, kündigt ein paar neue amerikanische Lokmodelle an, von denen wir leider keine Bilder zeigen können.

Zukünftig wird es nun sogar auch noch KTM-Loks in Baugröße H0 geben, über die wir sicher nächstes Jahr berichten können.

Interessenten wenden sich bitte direkt an die Firma Fulgurex betreffs entsprechenden Prospektmaterials.

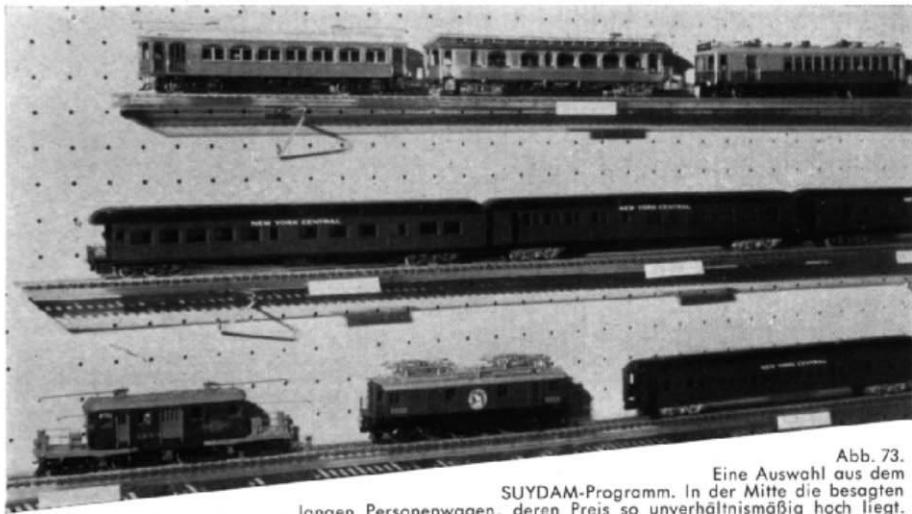


Abb. 73.
Eine Auswahl aus dem
SUYDAM-Programm. In der Mitte die besagten
langen Personenwagen, deren Preis so unverhältnismäßig hoch liegt.

G. Schreiber - Fürth

Deutsches Fulgurex-Auslieferungslager

Mit dem Import der Memoba-Lichtsignale scheint es nicht richtig zu klappen. An deren Stelle wurden zwei Muster von gleichartigen ESTHO-Lichtsignalen gezeigt. Um aber auch in dieser Hinsicht nicht wiege zu falschen Alarm zu blasen, wollen wir abwarten, bis uns ein zuverlässiges lieferbares Sortiment vorgeführt wird, auf das wir dann zur gegebenen Zeit eingehen werden.

Aus dem Aristo-Craft-Sortiment an H0-Loks (amerikanischer Herkunft) stellen wir Ihnen in Abb. 75 lediglich das Modell eines Lok-Veteranen der "Philadelphia & Reading RR" vor. Diese Loks machen qualitativ einen guten Eindruck, zumal die Preise sehr „zivilisiert“ sind (z. B. 40.- DM für das gezeigte Lokmodell).

Aus dem PEKO-Programm, das die Fa. Schreiber in Deutschland vertreibt, wäre als bemerkenswerte Neuheit zu nennen: die Nachbildung eines englischen Zweiwege-Lastanhängers, wie wir ihn in anderer Form als Versuchsfahrzeug der DB auch kennen. Der Prototyp scheint auch in England erst versuchsweise eingesetzt zu sein. Der Baukasten enthält außer dem Lastanhänger auch noch den zugehörigen Sattelschlepper.

Den PEKO-Autoway, ein neues, biegssames Fahrwegsystem mit Abzweigungen und Kreuzungen zum Betrieb für motorbetriebene 00-Kraftwagen (also vermutlich in der Art der HERAS-Straßenfahrzeuge, nur mit anderer Straßenunterlage) haben wir leider nicht zu sehen bekommen, können also hierüber nichts Näheres berichten. Sobald die Firma R. Schreiber, Fürth/Bay., einiges Material erhält, werden wir Sie darüber unterrichten.

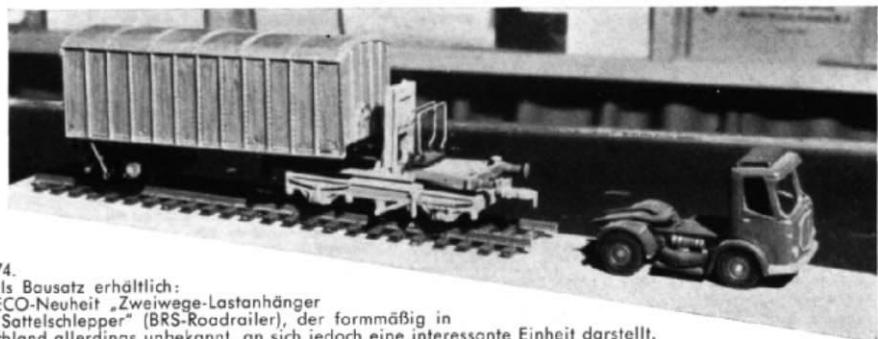


Abb. 74.

Nur als Bausatz erhältlich:
die PEKO-Neuheit „Zweiwege-Lastanhänger
nebst Sattelschlepper“ (BRS-Roadrailer), der formmäßig in
Deutschland allerdings unbekannt, an sich jedoch eine interessante Einheit darstellt.



Abb. 75. Die Kostprobe aus dem Aristo-Craft-Sortiment: der Lok-Old-Timer der „Philadelphia & Reading RR“.

Der letzte Jahr lediglich als Handmuster vorgeführte Darmstädter Straßenbahnentriebwagen aus dem Jahr 1897 war nunmehr als Modell zu sehen. Er sieht wirklich „allerliebst“ aus und hat nunmehr einen federnden Lyra-Stromabnehmer (mit Ms-Bügel) statt des Scherenstromabnehmers beim Handmuster. Das Fahrwerk ist schwarz, das Wagengehäuse (aus Zink-spritzguß) dunkelgrün und das Dach hellgrau; dadurch kommt zwar der Oberlichtaufsatz besser zur Geltung – außerdem wirkt das Modellchen dadurch

etwas freundlicher –, aber unserem Empfinden nach stünde ihm ein dunkel gehaltenes Dach doch besser. Für einen Bastler ist es schließlich eine Kleinigkeit, die Dachpartie mit etwas Farbe dunkler zu tönen.

Dieser HAMO-Old-Timer T 204 ist in Kürze auch als Bausatz erhältlich, außerdem soll es das Modell ohne Motor als Anhänger geben.

Die Triebwerkeinheit des T 204 auf Spritzgußfahrgestell ist auch gesondert lieferbar und zwar für Bastler bzw. Modellbauer (z. B. als Motordrehgestell

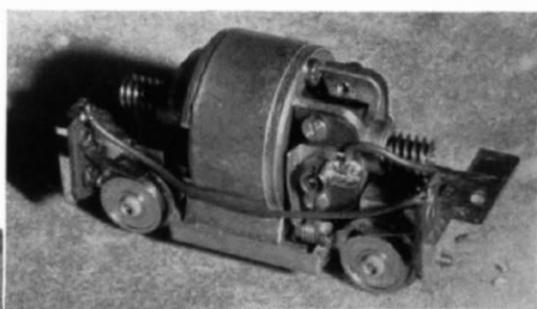
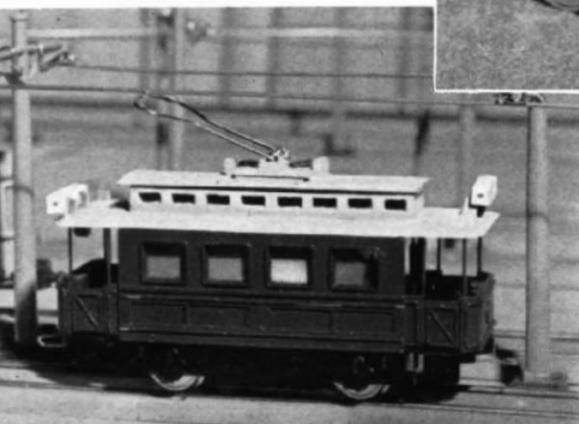


Modellbau

A. Hannemann, Nürnberg

▼ Abb. 76.

Abb. 77. ►



für andere Fahrzeuge, wenn der Radstand dem hier gegebenen entspricht. Radabstand schätzungsweise 4 cm, Abb. 77).

Die neue Oberleitungsquerverspannung ist auf unseren Fotos leider nicht deutlich und klar herausgekommen, so daß wir auf eine Wiedergabe verzichten mußten. Sie werden sich sicher auch so ein Bild machen können, wenn wir Ihnen sagen, daß sie aus 2 Masten (Nr. 90a) und einem Querspannrahrt bestehen, die mittels kleiner Fahrdrähthalter über 2 oder 3 Gleise verlegt wird.

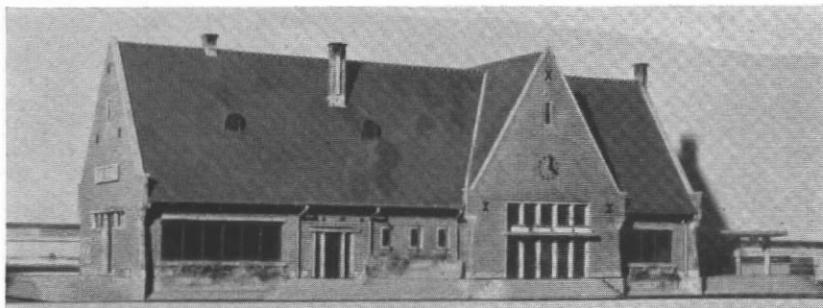


Abb. 78. Die Straßenfront des Empfangsgebäudes von Bf. Knokke in der haargenauen Kopie als Kibri-H0-Modell.

Kibri Kindler & Briel – Fabrik feiner Spielwaren Böblingen

Die auffälligste (weil imposant wirkende) Neuheit ist dieses Jahr eine Fachwerkbrücke (Parabel-Trägerkonstruktion), die – zweigleisig und in doppelter Länge auf einem Schaustück staffiert – unwillkürlich die Blicke auf sich zog (Abb. 84). Das Original, die Zernez-Brücke, steht im Engadin, doch ist diese Konstruktion ebenso in Deutschland und anderen Län-

dern anzutreffen. Die Feinheiten der Trägerprofile, die Knotenbleche, das Schutzgeländer und die in Holzmanier imitierten Laufstegs seitlich der Gleise kommen auf den Bildern nicht richtig zur Geltung, genausowenig die ebenfalls vorbildgetreue Nachbildung des Fahrbahnträgers.

Die Grundeinheit dieser im Endeffekt 45 cm lan-



Abb. 79. Als Empfangsgebäude eines Kopfbahnhofs (hier Bahnsteigseite) bietet sich „Bf. Knokke“ geradezu an und wird dadurch manchen Modellbahner dazu verleiten, sich mit dem Thema Kopfbahnhof doch einmal etwas näher zu befassen.

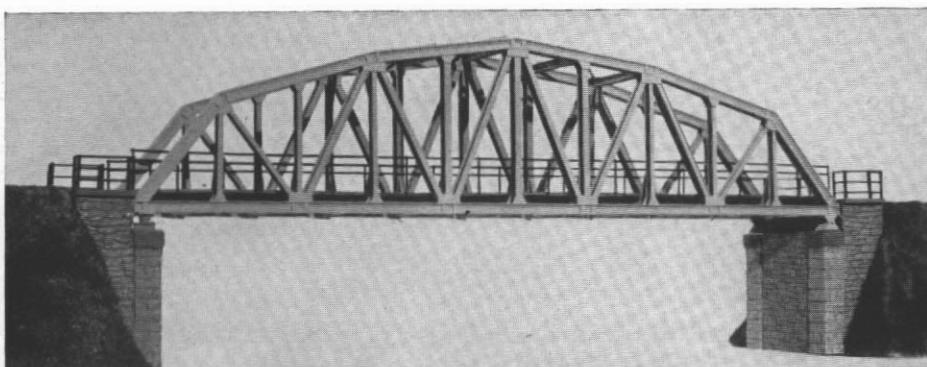


Abb. 80. Die Grundeinheit der neuen Fachwerkbrücke, einschließlich 1 Satz „Brückenköpfe“ (Widerlager), in fertig zusammengebautem Zustand.

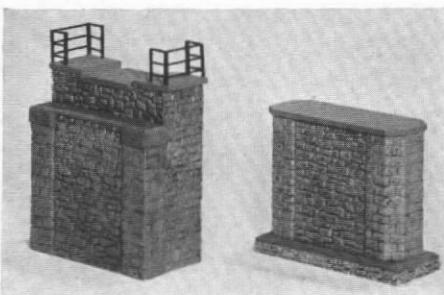


Abb. 81. Einer der „Brückenköpfe“ (Widerlager) von Abb. 80, rechts ein Mittelpfeiler, von denen 2 für eine verlängerte Doppelbrücke nach Abb. 84 – zusammengefügt – erforderlich sind.

gen Fachwerkbrücke ist sowohl als Bausatz als auch fertig erhältlich. Die Brückenpfeiler sind als gesonderter Bausatz erhältlich, einmal paarweise als Endpfeiler mit Brückenauflage, zum andern als Mittelpfeiler für hintereinandergesetzte Brücken. Für eine zweigleisige Brücke (eine Hälfte der Brücke von Abb. 84) sind also erforderlich: 2 Bausätze „Brücke“ (wovon beim Zusammenbau eine Seitenwand übrig bleibt, es sei denn, man baut die Brücken einzeln nebeneinander auf, wie sie beispielsweise im Wiesental anzutreffen sind); außerdem 2 Sätze „Brückenköpfe“ (richtiger wohl „Widerlager“), die allerdings nicht ohne weiteres zusammengeklebt werden können, sondern von denen einer der Pfeiler um eine Stützmauerbreite gekürzt werden muß. Das gleiche gilt für die Mittelpfeiler, wie sie bei einer Brücke nach Abb. 84 erforderlich werden. Bei den Mittelpfeilern müssen je eine der abgeschrägten Kanten weggebrochen und die Restpfeiler gerade zusammengesetzt werden.

Wie in Heft 16/XIII schon angekündigt, hat KIBRI nun tatsächlich unseren Überladebockkran aus Band I als Modell herausgebracht und diesen anhand eines entsprechenden Vorbildes noch ergänzt und verfeinert. Damit ist wieder ein schönes Stück mehr im Handel, das unser Bahnhofsgelände belebt und interessant aussehen läßt. Eine Motorisierung dieses Mo-

dells ist nicht vorgesehen, aber wir werden uns nach Erscheinen der ersten Bausätze darüber hermachen, um Ihnen einen entsprechenden Vorschlag zu unterbreiten. (Bis dahin wird dann sicher auch jener winzige Motor serienreif sein, den wir auf einem anderen Stand zu Gesicht bekamen und der sich ausgezeichnet für solche Zwecke eignet!)

Nachdem KIBRI es sich seit geraumer Zeit zum Grundsatz gemacht hat, nur mehr vorhandene Vorbilder genau und kompromißlos ins Kleine zu übertragen, braucht man sich nicht zu wundern, daß das Bahnhofsgebäude Knokke (Abb. 79) so „echt“ aussieht. Es ist in der Tat eine Nachbildung des Stationsgebäudes Knokke bei Ostende, doch könnte es, dem Stil nach, genauso gut im Holsteinischen oder sonstwo in Norddeutschland stehen. Das Vorbild ist eine offensichtlich gut geglückte Verbindung von moderner und doch bodenständiger Architektur

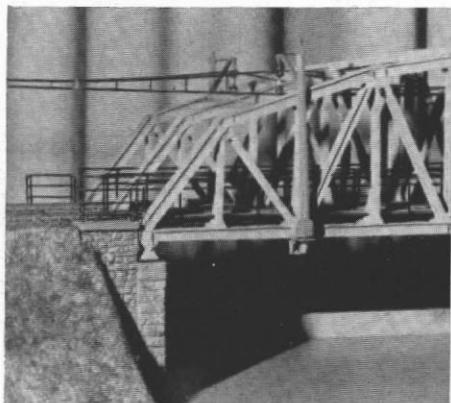


Abb. 82. Anbringung der Kibri-Oberleitungsmasthalter an der neuen Brücke.

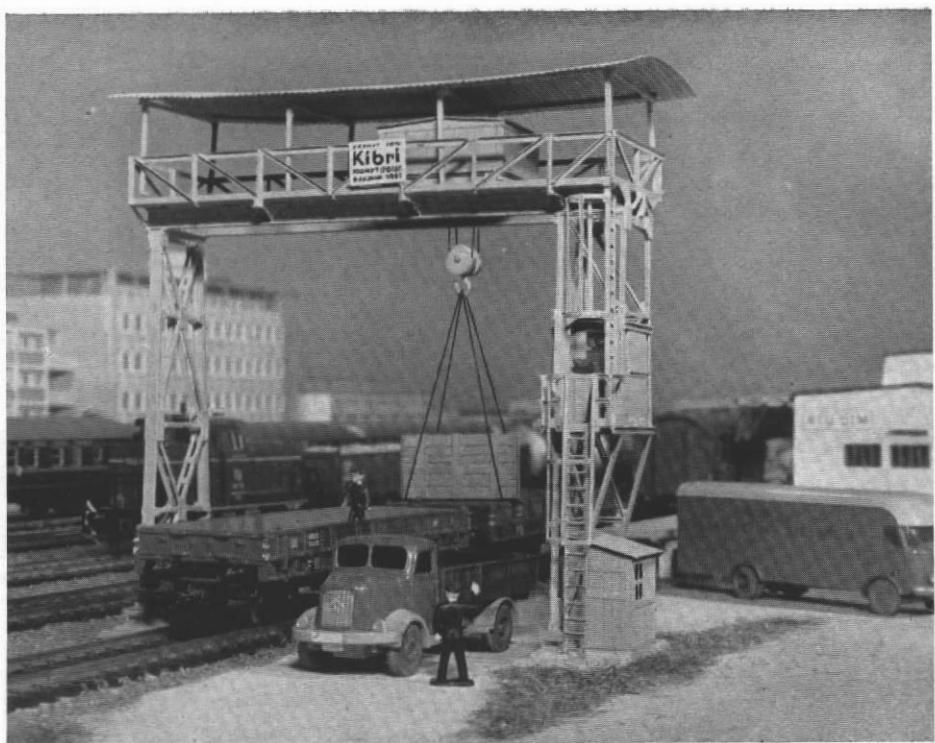


Abb. 83. 5.90 DM wird der Bausatz des Überladebockkrans kosten, fertig 12.50 DM. Wenn uns das vor 14 Jahren, als die Zeichnung in der MIBA erschien, jemand prophezeit hätte, hätten wir ihn vermutlich für „plem-plem“ gehalten, zumal die heutigen Möglichkeiten des Kunststoff-Spritzverfahrens damals ja noch in nebelhafter Ferne lagen. Man verüble uns nicht die Freude über die Tatsache, daß ein so „uraltes“ MIBA-Projekt heute eine so unerwartete Auferstehung feiert!

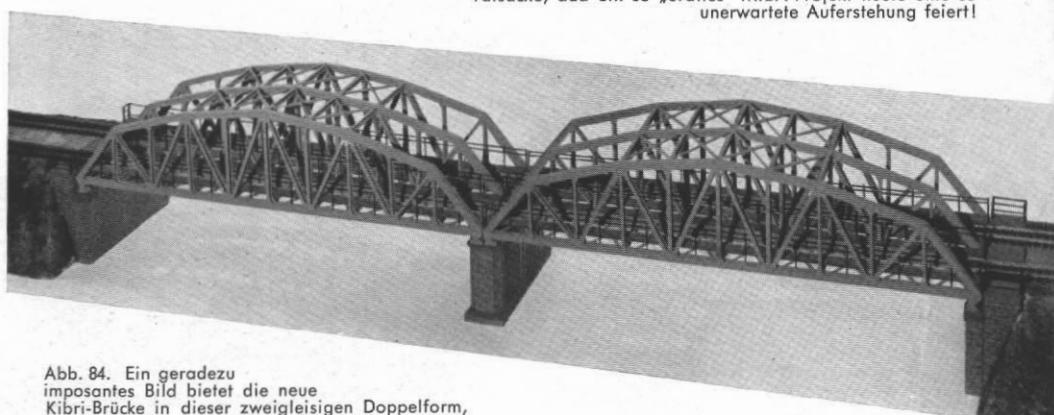


Abb. 84. Ein geradezu imposantes Bild bietet die neue Kibri-Brücke in dieser zweigleisigen Doppelform, finden Sie nicht auch? Man vermeint allein schon beim Hinsehen die Züge darüber donnern zu hören. Und wie gut mag diese Brücke erst aussehen, wenn sie auf „alt“ zurechtgemacht worden ist!

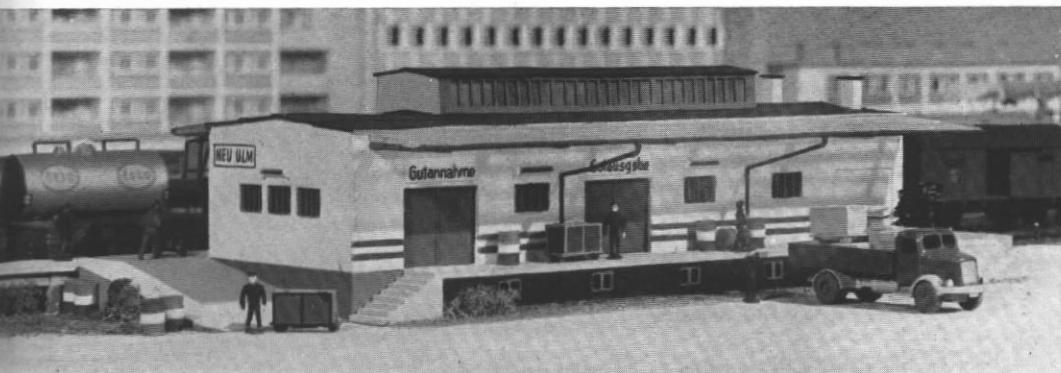


Abb. 85. Der neue moderne Güterschuppen, der auf dem Großbild der heutigen Kibri-Anzeige weit besser zur Geltung kommt, mit den Plexiglas-Neonleuchten über den Fenstern.

(wenigstens unserem Empfinden nach). Das Modell eignet sich sehr gut als Kopfbahnhofsgebäude, aber natürlich auch für einen Durchgangsbahnhof. Da Abb. 79 für sich wirkt, brauchen wir wohl kaum auf die vielen kleinen Details hinzuweisen, wie Briefkasten, Regenrinne, Abfallrohre, Uhr (mit verstellbarem Zeiger!), Grünpflanzen, Blumenkästen, den Originalkaminen, Sperrgittern usw.

Mit dem Erscheinen des neuen Güterschuppens (ebenfalls wie das letzjährige Empfangsgebäude nach dem Vorbild in Neu-Ulm) werden sämtliche bisherigen Schuppen aus dem Sortiment gestrichen, vermutlich um auch in dieser Sparte die Linie der kompromisslosen Vorbildtreue nicht zu stören! KIBRI hat

sich hier mit Geschmak ein dankbares Vorbild ausgesucht. Mit seinem modernen Oberlichtaufsatz, den verglasten Schutzdächern, Kellertreppen und der asymmetrischen Verladerampe ist das Modell geradezu dazu angefertigt, einem den Geschmak an den alten hohen Güterhallen mit den eintönigen großen Dachflächen zu vermiesen.

Das Sortiment der Schranken, die durch das Gewicht der über das Gleis fahrenden Loks betätigt werden, entfällt zukünftig. Diese wurden im Stil der letzjährig beschriebenen Bahnhübergänge neu gefertigt und wie jene geländemäßig naturgetreu durchgestaltet, z. B. mit Steintreppen, Leitplanken, Leuchtpfählen, Handkurbel, Bogenlampen, Drehkreuz usw.

Die letztes Jahr als Neuheiten geplanten D-Zugwagen älterer Prägung liegen nun in ihrer endgültigen Ausführung vor und es verlohnzt sich in der Tat, nochmals kurz auf diese ausgezeichneten Wagenmodelle einzugehen, auch wenn sie keine ausgesprochene Messeneuheit des Jahres 1962 darstellen. Wie genau diese Modelle dem Vorbild nachgestaltet worden sind, beweist nicht nur das plastisch ausgeführte Originalwappen mit Golddruck in der Wagenseite, sondern auch die Tatsache, daß es an dem einen Wagenende die schrägstehende Eingangstür wie das Vorbild aufweist. In den Fensterscheiben aus Plexiglas sind die Lüfter mit eingegossen. Die Küchenfenster des Speisewagens sind in Gelb mattiert. Das Dach wurde neu gestaltet und noch feiner und vorbildgetreuer detailliert und ist mit einem Griff abnehmbar. Die helle Farbe des Daches (das, alten Fotos nach zu schließen, anscheinend ebenfalls hellgrau gestrichen war) läßt die Feinheiten deutlicher zutage treten. Eine dunklere Tönung sei dem einzelnen Modellbahner überlassen.

Abb. 86. Der neue (wohl endgültige) Schienenreinigungswagen in Rot.

Liliput Spielwarenfabrik

Walter Bücherl, Wien



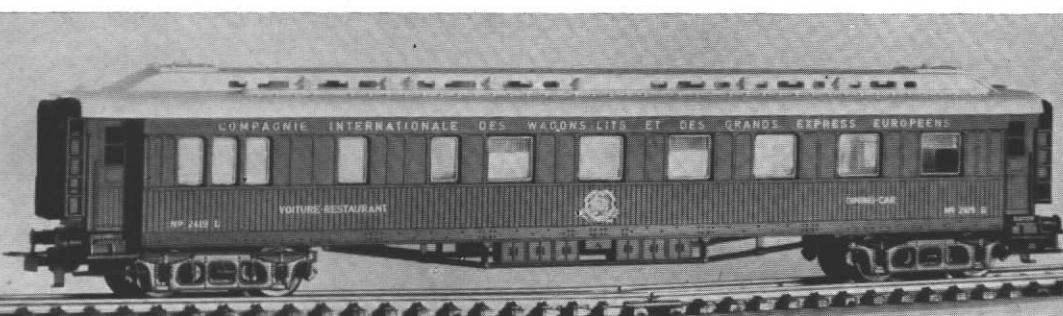


Abb. 87. Tatsächlich wesentlich feiner und detaillierter als letztes Jahr und mit 23 cm LüP (19775 mm beim Original) maßstabgerecht: die alten D-Zugwagen in der endgültigen Ausführung. Hier als ISG-Speisewagen in Braun, dem eigentlich – um das Maß voll zu machen – nur noch die Inneneinrichtung fehlt.

Pufferbohle und Trittbretter sitzen – wie bei den preußischen Wagenmodellen – an den Drehgestellen und schwenken bei Kurvenfahrt mit aus.

Diesen alten Wagentyp mit der Teakholzverschaltung gibt es in sechs verschiedenen Versionen: als Speisewagen, Schlafwagen und MITROPA-Wagen, und zwar in Braun (wie sie bis 1925 gelaufen sind) und in Blau.

Bekanntlich sind die LILIPUT-Wagen wahlweise mit der Fleischmann- oder der Märklin-Kupplung erhältlich; letztere ist bei den Drehgestelltypen nun mit Voreinkupplung ausgeführt.

Zwei neue Güterwagenmodelle: Die Nachbildung eines geschlossenen Güterwagens der Klasse EE II der FS Italia mit Satteldach in Braun bzw. Silber, ebenso fein und weitgehend detailliert wie der weiße INTERFRIGO-(Kühl-)Wagen der DB, die alle unterseitig das Rahmenwerk, Bremsgestänge und den Bodenbelag in feiner Holzmaserung aufweisen. Man kann ohne Übertreibung behaupten, daß die LILIPUT-Modelle mit zu den qualitativ besten gehören, auch bezüglich der ausgezeichneten Beschriftungen!

Der vor einem Jahr in Aussicht gestellte Zachsige Schieneneinigungswagen, durch den die bisherigen entfallen, liegt nun ebenfalls vor (Abb. 86). Er hat an der einen Seite eine Märklin-, an der anderen eine Fleischmann-Kupplung. Die Tropfdüse ist regelbar und der Reinigungsstein, der zwischen zwei federnden Kunststoffzapfen eingehängt ist, kann leicht abgenommen und durch Lockern von zwei Schrauben der Filz ausgetauscht werden.

Während wir uns mit dem Hersteller unterhielten, wurde auf der Vorführanlage eine kleine Demonstrations-Show inszeniert: eine Serienlok der BR 62 zog einen mehrere Meter langen Zug von 128 Achsen (!), ohne jemals zu schleudern, auch nicht beim Anfahren. Die Lokspitze und der letzte Wagen waren hierbei knapp 3 cm voneinander entfernt. Wir haben diesen langen Zug dann rückwärts fahren lassen, sogar über Weichen, ohne daß ein Wagen aus den Schienen gedrückt wurde. Wir hätten der „62“ diese unwahrscheinliche Leistung wirklich nicht zugeschrieben. (Wer hat auch schon ein so großes Oval und so viele Wagen für ein solches Experiment parat!)

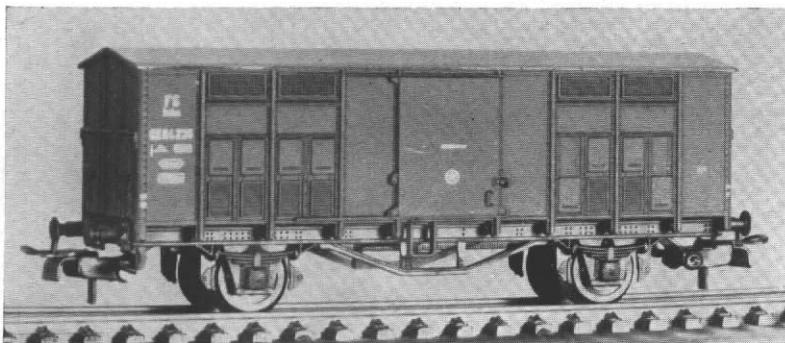


Abb. 88. Ebenfalls in bekannter Liliput-Qualität: der italienische Güterwagen, den es in Braun und Silberfarben gibt. Die Türen sind nicht zu öffnen, dafür jedoch vorgbildgetreu nachgestaltet.