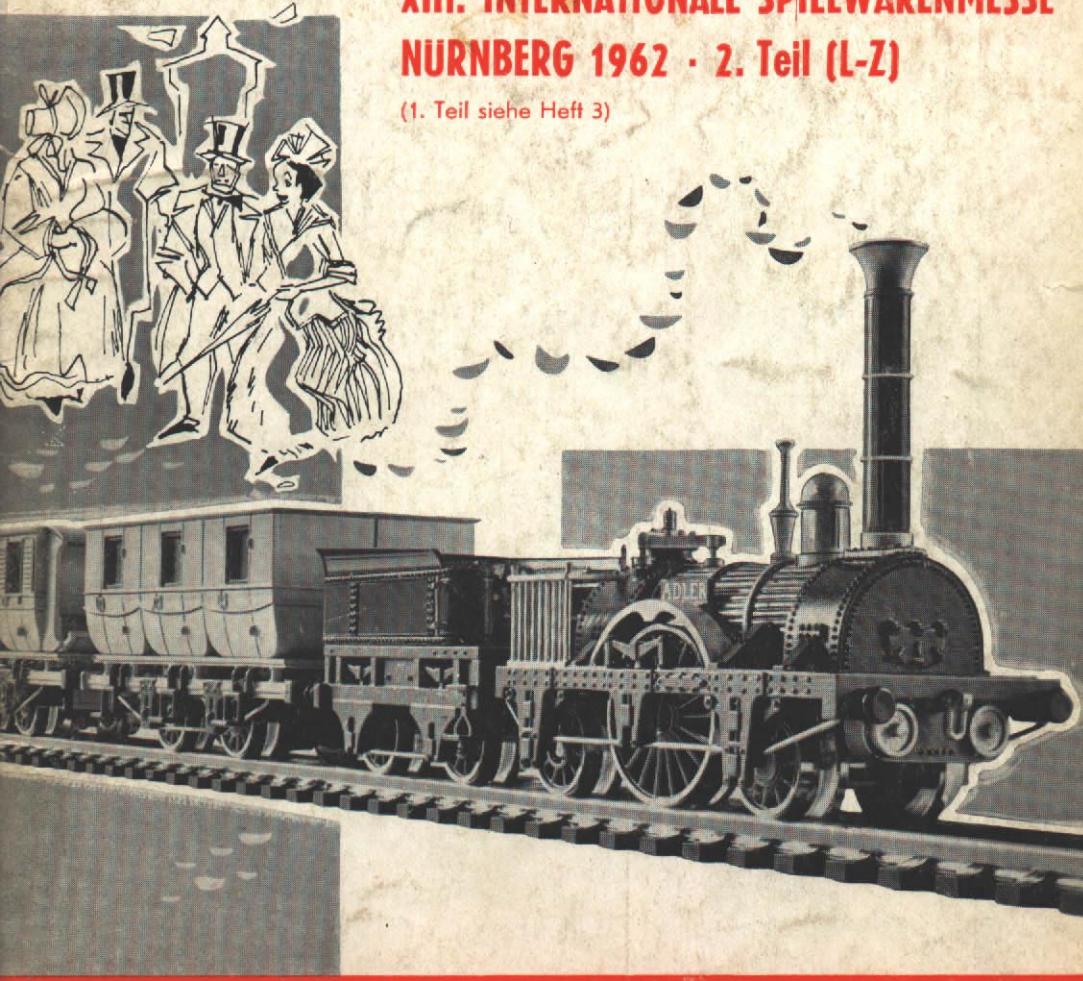


# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

## XIII. INTERNATIONALE SPIELWARENMESSE NURNBERG 1962 · 2. Teil (L-Z)

(1. Teil siehe Heft 3)



MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

4 BAND XIV  
27. 3. 1962

PREIS  
2.- DM



# Großer Bildbericht über die Modellbahn-Neuheiten

## DER XIII. 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 L-Z. In diesem Sinne also weiter im Messebericht:

## Lone Star Products - 9mm-Bahn - Die Casting Machine Tools, Ltd., London



Abb. 89.

Ein Teil der diesjährigen  
Neuheiten: Diesellok in Gelb, Flachwagen mit  
Pkws und vierachsiger Kesselwagen.

Obwohl auch dieses Jahr keine zuverlässige Belegsquelle in Deutschland eruiert werden konnte, wollen wir dennoch kurz auf diese 9-mm-Bahn eingehen, nachdem sie in unserem Leserkreis immerhin einiges Interesse gefunden hat, wie aus gar manchem Brief (im Zusammenhang mit der Arnold 9-mm-Bahn) hervorgeht. Die o. a. Firma führt ihr Kleinsterzeugnis unter der Bezeichnung Treble 0 (= „000“). Neu seit letztem Jahr sind eine Diesellok nach amer-

ikanischem Vorbild (Abb. 89), bei der sämtliche Achsen über Gummiringe angetrieben sind und die es zwecks Bildung einer Doppellok auch ohne Motor gibt. Außerdem neu: ein 100-t-Kranwagen, ein Flachwagen mit Pkw, ein Güterwagen und ein Caboose (ebenfalls sämtliche nach amerikanischen Vorbildern). Zwei typische USA-Pullmanwagen (einer davon mit Aussichtskanzel) sind in Vorbereitung bzw. zur Messe nicht mehr rechtzeitig fertig geworden.

**Heft 5/XIV ist ab 21. April 1962 in Ihrem Fachgeschäft!**

**MÄRKLIN**

**Gebr. Märklin & Cie., Fabrik feiner Metallspielwaren  
Göppingen/Württ.**

Eine Messeüberraschung negativer Art (wenigstens für uns) war die Tatsache, daß es hier keine einzige Neuheit zu vermelden gibt, so leid es uns für die sicher ebenso enttäuschten Märklin-Anhänger tut! Weshalb? – Bitte lesen Sie selbst, was die Firma Märklin ihren Wiederverkäufern mitteilte:

„Im vergangenen Jahr war es uns leider nicht möglich, alle unsere Abnehmer zu beliefern, wie wir dies gern getan hätten. Der Eingang der Bestellungen übertraf bei weitem alles, was wir bisher gewohnt waren.“

Wir haben uns daher entschlossen, im Jahr 1962 keine Neuheiten auf den Markt zu bringen, um unsere ganze Kraft für das bisherige Produktionsprogramm einzusetzen zu können. Dieser Entschluß ist uns

natürlich nicht leicht gefallen, jedoch möchten wir im Interesse unserer Abnehmer dafür sorgen, daß zunächst die sich auf unser bisheriges Programm beziehenden Lieferwünsche möglichst in vollem Umfange erfüllt werden. 1963 werden wir Ihnen dann wieder wie gewohnt neue Lokomotiven und andere Neuerheiten zeigen . . .

Mit freundlichen Grüßen  
Gebr. Märklin & Cie., GmbH  
gez. Safft                            gez. ppa. Ulbrich

Mit diesem Schreiben wurde noch mitgeteilt, welche Artikel in Zukunft entfallen, aber das kann Ihnen ja Ihr Wiederverkäufer erzählen. Hoffen wir also auf die Messe 1963 und harren der Dinge, die da - bei Märklin - kommen sollen!

R. Marx-Lüder

## **Elektrotechnische Fabrik**

## Gemmrigheim/Neckar

Wenn wir Ihnen sagen, daß diese Firma nur eine einzige Neuheit für uns parat hält, so erlaubt dies noch lange keine Rückschlüsse auf die Leistungsfähigkeit oder Bedeutung dieser durch ihre Elektromotoren aller Art fast weltbekannten Firma. Richtig ausgedrückt muß es also heißen: „Eine einzige unser Kreis interessierende Neuheit“ ( denn die Schiffsmodelle und die Großindustrie wissen die Erzeugnisse dieser Firma wohl zu schätzen). Die jetzt jährig vorgestellten kleinen Motoren, die unseren Lokbauern zugute kommen, sind inzwischen mit dem angesetzten Stirnradgetriebe (mit umsteckbaren Zahnrädern) vor kurzem herausgekommen (Abb. 91); dies nur zur Information für diejenigen, die es noch nicht wissen sollten.

Die oben „zitierte“ einzige und dennoch für die Triebfahrzeugbauer sehr nützliche Neuheit ist eine Gelenkrolle (Abb. 90), die aus einem völlig neuartigen Kunststoff hergestellt ist, der die Abriebfestigkeit des bekannten Nylons mit der Festigkeit des Aluminiums vereinigt, praktisch also nur die vortheilhaften Eigenschaften beider Stoffe aufweist.

Im zusammengeschobenen Zustand beträgt die Länge der Gelenkwelle 58 Millimeter; sie läßt sich auf gut 72 mm auseinanderziehen, ohne daß ihre

Funktionssicherheit beeinträchtigt ist. Der maximal zulässige Fluchtinkel beträgt  $\pm 15^\circ$ . Die beiden Wellen sind zwecks Aufnahme der An- bzw. Abtriebsachsen in Längsrichtung mit einer 2-mm-Bohrung versehen; je zwei Klemmschrauben halten die Achsen in dieser Bohrung fest.

Wie Sie an anderer Stelle der Messehefte feststellen konnten, ist die Kraftübertragung mittels Lenkwellen noch lange nicht passé und erlaubt das Lösen von starren, mechanischen Kraftübertragungsformen, wie dies mitunter sehr erwünscht und zweckdienlich sein kann. Die Gelenkwellen ist völlig wartungsfrei und kostet sage und schreibe nur 1,50 DM.

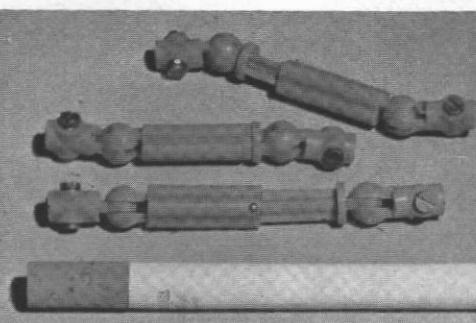


Abb. 90. Eine der neuen Gelenkwellen in verschiedenen Positionen.

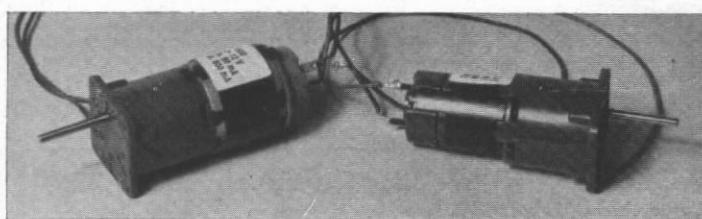


Abb. 91. Die bereits bekannten Kleinstmotore „Milliperm“ (links) und „Micropurm“ (rechts) mit dem angeflanschten, umsteckbaren Stirnradgetriebe (1:2, 1:4, 1:8, 1:16, 1:32).

# Walter Merten

- Miniatur - Plastiken -

Berlin -  
Tempelhof

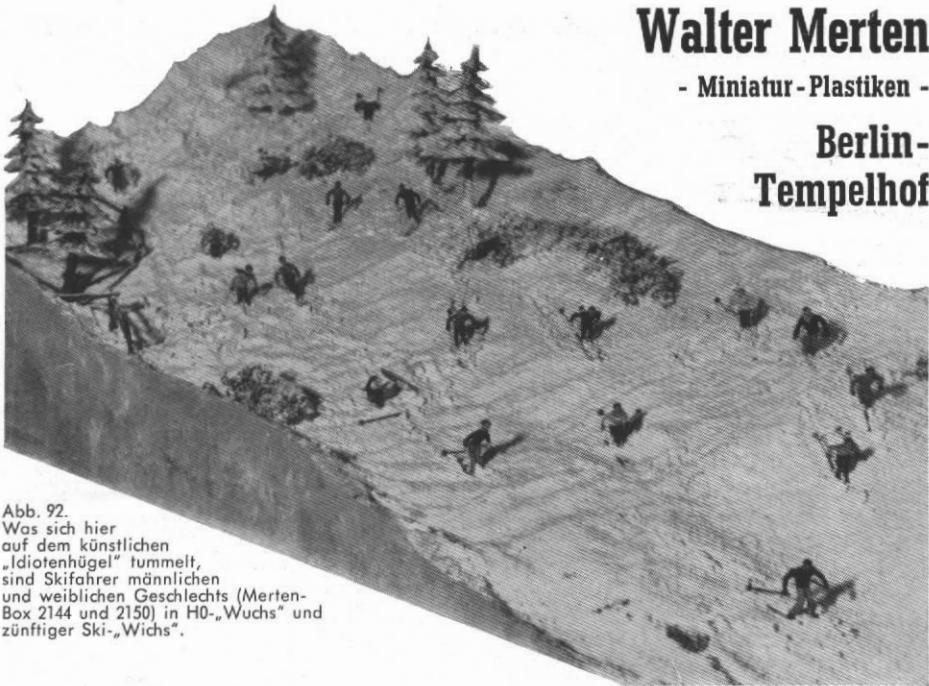


Abb. 92.  
Was sich hier  
auf dem künstlichen  
„Idiotenhügel“ tummeln,  
sind Skifahrer männlichen  
und weiblichen Geschlechts (Merten-  
Box 2144 und 2150) in H0-„Wuchs“ und  
zünftiger Ski-„Wuchs“.

Die Firma Merten hat den diesjährigen langen Winter anscheinend vorausgeahnt, denn anders sind die vier neuen Figurensätze kaum zu erklären: Reisende mit Skiausrüstung und Koffern (Abb. 95), Reisende mit Wintersportgeräten (Abb. 93), männliche und weibliche Skifahrer (die sich gemeinsam auf einem verschneiten Gelände tummelten (siehe Abb. 92).

Das Schaustück war mit Mondamin verschneit (das hinterher angeblich zu einem Pudding für die Geschäftsleitung verarbeitet werden soll), andere nehmen hierzu ATA usw. Diese und ähnliche Materialien ergeben zwar – mittels eines Teesiebes vom „Himmel“ gestreut – eine wundervoll, echt wirkende Schneelandschaft, aber gnade der Lok oder der Weiche, die dieses Zeug ins Getriebe bekommt! Es gibt noch anderen Schnee-Ersatz, der haltbar auf der Anlage aufgetragen werden kann, aber dafür nicht so echt aussieht. Wir werden im Herbst in

einem ausführlichen Artikel einmal auf dieses Problem eingehen und zwar will Herr Helbig, dessen stimmungsvolles Winterbild von einer verschneiten, jedoch voll betriebsfähigen Anlage in Heft 2/XIII veröffentlicht ist, seine Erfahrungen preisgeben. Wir wollen in Anbetracht der reizenden Merten-Skiläufer Ihr Augenmerk inzwischen auf eine andere, gar nicht so schlechte Zwischenlösung lenken: Nehmen Sie eine Frühjahrssituation an. Im Tal, also rund um das Bahngelände und im Wohnviertel sind Eisenbahn, Straßen und Plätze schneefrei, lediglich auf gewissen Abhängen oder Hügeln liegt noch Schnee (egal aus welchem Material), auf dem ein paar Skifahrer ihre Künste ausprobieren können. Auch ein paar „ob der schlechten Schneeverhältnisse enttäuschte“ Reisende mit Wintersportgeräten und Skiausrüstung können Sie ruhig auf dem Bahnsteig staffieren, um so echter wirkt dann die Gesamtsituation.

Vier Serien Förster und Jäger bzw. Wildschützen



Abb. 93. Auf einer kleinen (kalten) Platte stehen hier noch die „Reisenden mit Wintersportgeräten“ (Box 2138), von der sie mit einem scharfen Messer getrennt werden können (und sollten!). Siehe beispielsweise das Motiv der Anzeige Merten.

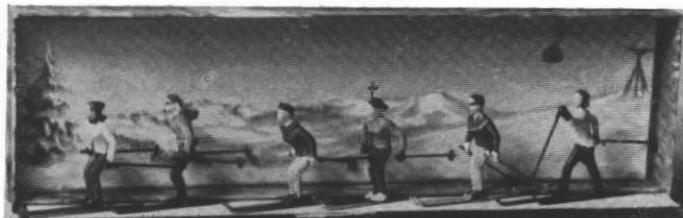


Abb. 94. Nochmals und ausnahmsweise mal in der Verkaufs-Box aufgenommen: die Ski-Haserl „dämlichen“ Geschlechts.

Abb. 95. Männlein und Weiblein mit Ski-Ausrüstung und Reisegepäck befinden sich – bunt gemischt – in der Box 2132.

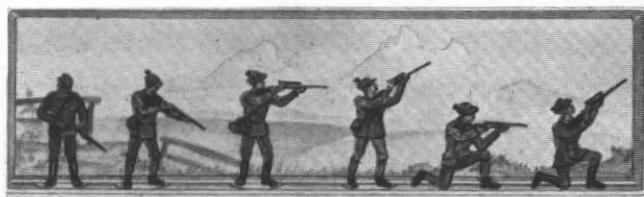


Abb. 96. „Im Wald und auf der Haeide . . .“: Box 2108 mit „schießenden“ Förstern und Jägern. Box 2114 ist zwar mit „Wildschützen“ gekennzeichnet, doch kann man sie auch durchaus als „Sonntagsjäger“ gelten lassen.

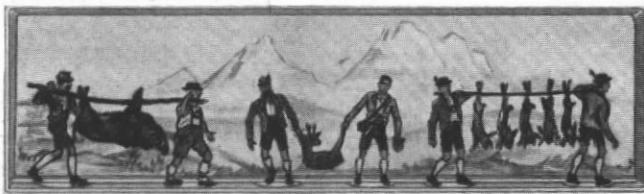
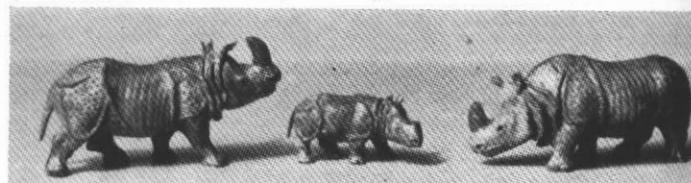


Abb. 97. Eine der beiden neuen Gruppen „Jagdhelfer“ (hier paarweise Beute tragend, Box 2120, während bei der Box 2126 jeder einzelne Jagdhelfer die „Strecke“ auf die Strecke trägt).

Abb. 98. So wie bei den beiden letzjährigen Elefantenfamilien kann man auch bei den heurigen indischen und afrikanischen Nashörnern die anatomischen Unterschiedsmerkmale genauestens konstatieren. (Hier die indische Panzernashornfamilie.)



und Jagdhelfer (Beute tragend) wären zwar schön fix und fertig gespritzt zu bewundern, aber aus Versehen wurden uns am letzten Messestag diese nicht mitgegeben – solche diffizile Aufnahmen können nämlich unmöglich an der Messe gebildet werden, sondern müssen im Verlag nachträglich aufgenommen werden –, so daß wir Ihnen nur zwei Musterbilder aus der farbigen Neuheitenliste wiedergeben können (Abb. 96 und 97).

In der Tierserie sind neu: eine indische Panzernashorn-Familie (Abb. 98) und eine afrikanische Nashornfamilie, sowie 7 Störche in verschiedenen „Posen“ und mit zwei Nestern, die jedoch – wie das eben bei Störchen so üblich ist – erst im Frühjahr aufkreuzen werden.

Von der wiederum sehr bemerkenswerten Schauanlage werden wir im nachhinein noch ein paar Motive veröffentlichen.

# MECCANO

Hornby-Dublo-Bahn  
Liverpool/England

Als Neuheiten sind anzuführen: ein weiterer Pullman-Wagen (Abb. 99) und ein Speisewagen, beide mit Inneneinrichtung, ein gedeckter Güterwagen in Grün, der – wie die übrigen Wagen – sehr gut detailliert ist, sowie ein Zement-Silo wagen in Braun mit Imitation des typisch englischen Handreggsgeträgers (beide Wagen Abb. 100), den es in Grau als Sandtransportwagen gibt und ein Zachsiger Tieflade wagen.

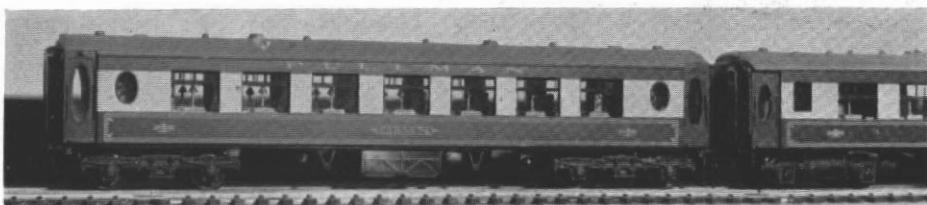
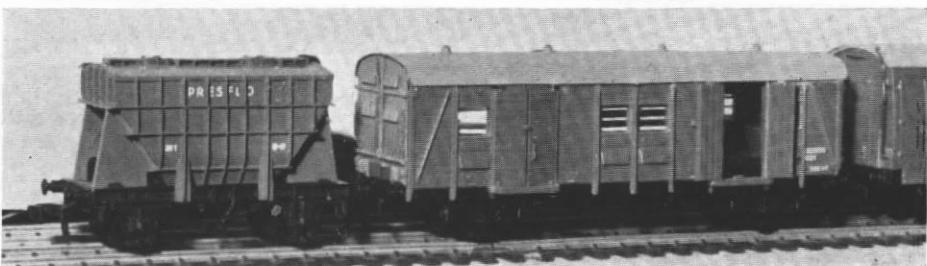


Abb. 99. Pullman-Speisewagenmodell in Braun/Beige mit ganz reizender Inneneinrichtung. Preis war noch nicht zu erfahren. – Abb. 100. Zement-Silo-Wagen und G-Wagen mit aufklappbaren Türen.

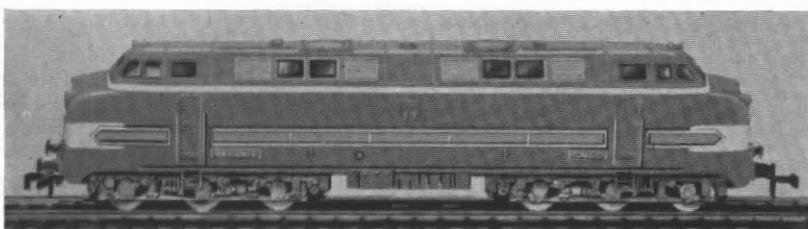


## HORNBY-ACHO-BAHN FRANKREICH

Im Gegensatz zu Hornby-Dublo nimmt sich Hornby ACHO, der französische Zweigbetrieb von Meccano, für ihre 2-Schienen-12-V-Gleichstrombahn französische Loks und Wagen als Vorbild für ihre Modelle. Das qualitativ wirklich sehr ansprechende Sortiment ist bereits bemerkenswert, insbesondere nach Erscheinen der verschiedenen Neuheiten, von denen wir Ihnen deshalb nur einen kleinen Teil vorstellen

können, weil die übrigen erst später erscheinen. Vielleicht ist auch infolge sprachlicher Verständigungsschwierigkeiten nicht alles klar verstanden worden. So wurde uns z. B. die neue Diesellok nach der CC-Lok 060 DB 7 nicht als Neuheit deklariert, so daß wir sie nicht fotografierten und nun nachträglich das Bild dem ACHO-Prospekt entnehmen mußten. Dieses schöne und gut detaillierte Diesellok Modell in seiner blauen Farbe – es erinnert irgendwie an die 6achsige Maffei-Diesellok ML 3000 – darf jedoch unter den in- und ausländischen Diesellokanhängern sicher einige Freunde finden, so daß wir Ihnen das Bildchen nicht vorenthalten wollen, zumal sich der Preis der Lok mit 65.– DM durchaus im Rahmen des üblichen bewegt.

Abb. 101.  
Das gutaus sehende Modell von der Diesellok 060 DB 7 der NSCF, ein ACHO Erzeugnis.



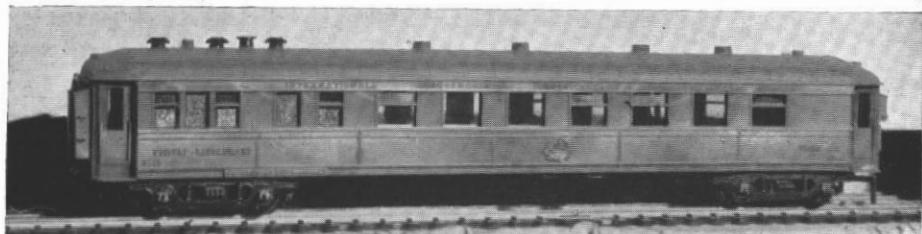
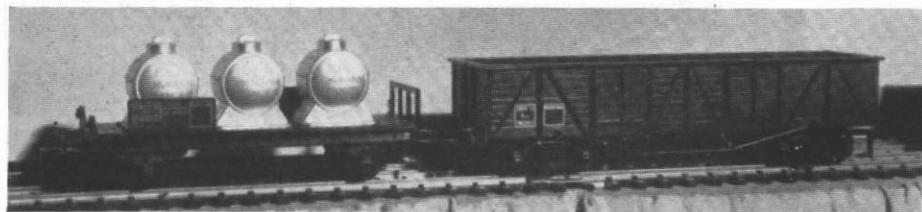


Abb. 102. In natura in seiner blauen Farbe viel besser als hier auf diesem Bild aussehend: das immerhin 28 cm lange Modell eines ISG-Speisewagens mit Inneneinrichtung. — Abb. 103. Zwei neue ACHO-Güterwagen.



Ein internationaler Speisewagen in Blau mit Goldschrift und einer Länge von 28 cm LÜP, fein detaillierte Drehgestelle und mit Inneneinrichtung soll ab Frühjahr lieferbar sein (Abb. 102). Folgen wird ein Postwagen, der jedoch noch nicht zu „besichtigen“ war. Auf ein schönes und sehr ansprechendes Modell eines 1-Klasse-Schnellzugwagens der SNCF mit rostfreiem Stahlgehäuse, ebenfalls mit Wagenoberteil aus Kunststoff, mit verglasten Fenstern, Inneneinrichtung und abnehmbarem Dach wollen wir bei dieser Gelegenheit noch hinweisen, das erst vor kurzem herauskam und daher im letztjährigen Messebericht keine Erwähnung fand.

Von den Güterwagen-Neuheiten können wir Ihnen in Abb. 103 ebenfalls nur zwei vorstellen, die

übrigen – hoffentlich – jeweils nach Erscheinen (falls die zuständigen Herren uns richtig verstanden haben).

Bemerkenswert ist noch eine Bahnsteigeinheit mit drei Bahnsteigen nebst vertieft liegendem Gleisübergang, der über vier Gleise reicht, sowie ein „Verzögerer“ (Bremswiderstand) in netter Form und mit Markierungstafel „R“ (Resistance = Widerstand) versehen.

Das Hornby-ACHO-Sortiment scheint sich zu einer Bahn zu entwickeln, die bereits heute beachtliche Modelle aufweist und an der ein Modellbahner mit europäisch ausgerichteter Anlage kaum mehr vorübergehen kann!

## J. Mössmer Tuttlingen/Württ.

### Willke-Schaumstoff-Gleisbettungen

Hier gibt es eigentlich nicht viel zu erwähnen. Das Sortiment der Schaumstoff-Gleisbettungen, die sich allgemein bestens bewährt und durchgesetzt haben, ist an sich vollständig und wird allen Gegebenheiten gerecht. Neu hinzugekommen sind die Gleisbettungen für die ARNOLD 9-mm-Bahn, das Tri-ang-TT-Gleis und für die Hornby-ACHO-Gleise.

Als Nachtrag zum letztjährigen Messebericht bringen wir nochmals ein deutlicheres Bild von der neuen Schaumstoffbettung für Märklin-Gleise, für deren Befestigung auf festen Anlagen kleine Gummischeiben samt richtig passenden Holzschrauben mit beigegeben werden. Denn was nützt schon das schönste geräuschdämpfende Schaumstoffgleisbett, wenn der Blechkörper des Gleises dann doch wieder mittels x-beliebiger Schrauben direkt mit der Grundplatte verbunden und die Resonanzminderung dadurch wieder illusorisch wird.

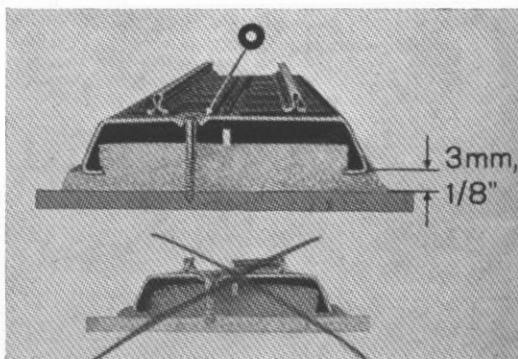


Abb. 104. Oben: So wird ein Märklin-Gleis heute richtig, d.h. unter Benutzung der Gummi-Unterlagscheiben, auf dem Gleisbrett angeschraubt. Unten: ohne Gummischeibe falsch!

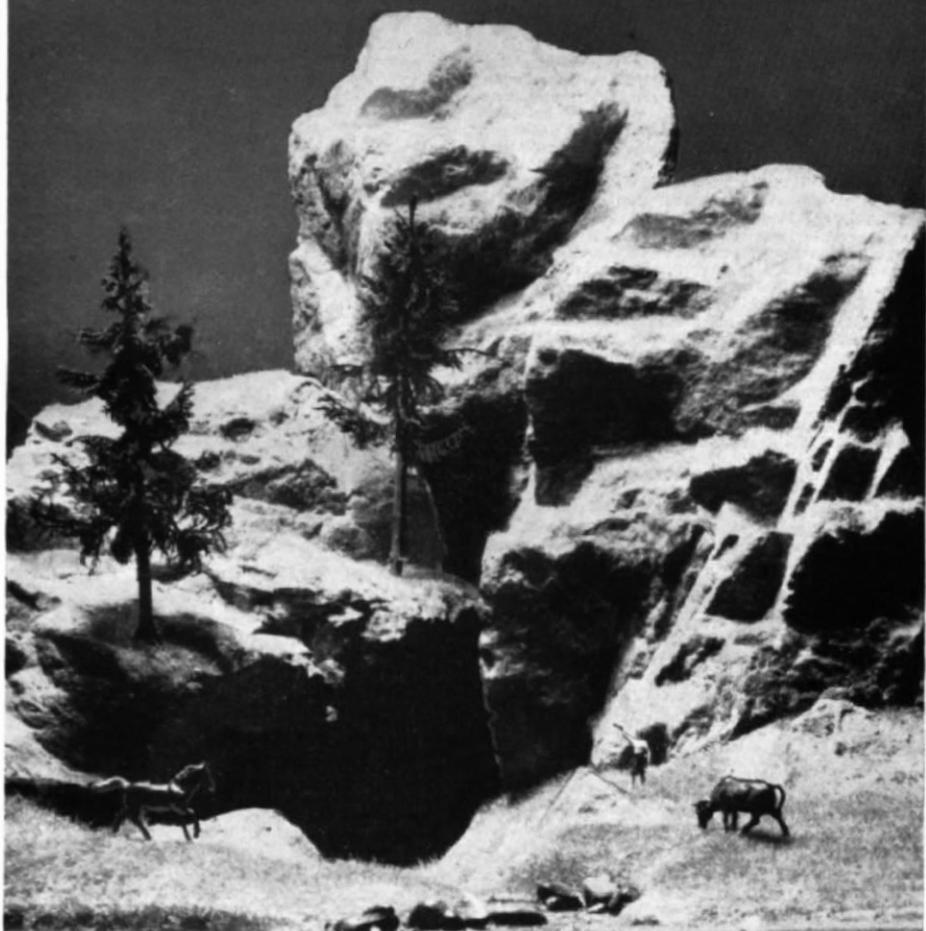


Abb. 105. Ein Motiv, das wohl für sich selbst spricht: Wiesen, Felsen und Fichten der Firma „natural“ (mit Preiser-Miniaturen), wie sie in 1:87 kaum natürlicher darzustellen sind!

(Foto WeWaW)

# natural

Elemente für  
Landschaftsmodelle

G. Klingeberger  
Konstanz/Bodensee

Eine neue Firma, die ihrem symbolhaften Namen mit den ersten vorgestellten Erzeugnissen alle Ehre macht! Man erkennt sofort den alten versierten Modellbahnhafmann, als den wir den Hersteller kennen. Und es ist sicher nicht von ungefähr, daß er sich als erstes drei Problemen widmet, die alten Modellbahnhern schon seit Jahren am Herzen liegen: Felsen (die so „real“ wie nur möglich aussehen), Fichten (die so „natürlich“ wie nur möglich aussehen) und Wiesen aller Art (die so „natur-real“ wie nur möglich aussehen).

Die Vegetationsmatten (nach einer Art Flockverfahren) sind tatsächlich äußerst naturgetreu bzw.

realistisch geraten und wenn Sie Gelegenheit gehabt hätten, das Schausstück mit dem See zu beugapfeln, dann wären Sie zweifelsohne ebenso hell begeistert wie wir. Auf diesem kleinen Schausstück (Abb. 107) waren sämtliche verfügbaren Arten des Vegetationsmatten in künstlerisch vollendet Komposition verarbeitet: Wiesen mit verschiedenen langen Gräsern und farblich sehr natürlich wirkend, Moor, Heide, Kornfeld (mit Ähren!), Stoppelfeld und Schilf (mit Kolben!). Die Matten der vorerwähnten Vegetationsarten gibt es in verschiedenen großen Stücken, über die Sie sich bei Ihrem Fachhändler informieren wollen. Das „Moor“ und der „Schilfsee“ sind auf

Cellon gearbeitet; die frei belassenen Flächen stellen die durchsichtige Wasseroberfläche dar, unter der nur noch der Untergrund modelliert und farblich getönt zu werden braucht. (Siehe Artikel „Gewässer auf Modellbahnanlagen“ in Heft 7/XIII., in dem einige diesbezügliche Anleitungen enthalten sind.)

In der Fertigungsgruppe „Geländeteile“ wurde erstmals dem Problem „Felsen“ zu Leibe gegangen und „natural“ beschritt den einzigen wahren Weg, um eine echte Felsstruktur zu erreichen: Passendes Felsgestein wurde gesucht, davon Formen abgenommen, der Pseudo-Felsen aus Styropor geschäumt und dieser in täuschend natürlicher Farbe gefärbt. Es ist wohl jeder Einkäufer reingefallen, der sich anschickte, den angeblich als Vorlage dienenden Felsbrocken aufzuheben. Auf die Schwere eines solch großen Steines eingestellt, schaute man dann ziemlich verblüfft aus der Wäsche ob des unerwartet geringen Gewichts des Brockens. Da die Pseudo-Felsen insgesamt nachgeformt wurden und daher verschiedene Strukturseiten aufweisen, erhält man beim Zerteilen (mittels heißem Draht, scharfem Messer, Säge u. dgl.) mehrere Felsplatten, die – neben- und übereinander in die Landschaft eingebaut – eine Felswand ergeben, die an Natürlichkeit nicht mehr zu überbieten ist! Waagrechte Vorsprünge und Absätze werden mit Wiesen- oder Heidestücken beklebt, was die natürliche Wirkung noch erhöht. Hoffentlich hat Ihr Fachgeschäft das für Werbezwecke bestimmte Schaustück mitbestellt, damit Sie sich in Bilde von dem Gesagten selbst überzeugen können.

Abb. 106. Fichten nochmals in Großaufnahme.

Abb. 107. Seemotiv mit Schilf, Moor, Heide und Wiesen (leider kaum erkennbar) sowie einige Pappein.



Von der Gruppe „Baummodelle“ sind erstmals neu: Fichten und Pappeln im Bausatz. Die Wetterfichten (4 Stück in einer Verpackung) bestehen aus zusammensteckbaren Stämmen (jeweils 11 Teile), die jene knorrigen Aststummel aufweisen, die für solche Bäume nun mal charakteristisch sind (s. Abb. 106). Je nachdem wie man die Stammeile zusammenklebt, kann man eine normale Fichte nachbilden oder solche, die auf der Wetterseite keine Äste mehr haben. Am besten führen Sie sich in diesem Zusammenhang unsere Anleitung in Heft 13/XI zu Gemüte, die Ihnen bei der „Komposition“ der Fichten wertvolle Fingerzeuge gibt. Die einzelnen beigegebenen Zweige bestehen aus licht- und formbeständigen, grüngefärbten Naturmoosen und es bleibt nur noch Ihrem künstlerischen Gefühl überlassen, ob die fertigen Fichten wie Besen oder wie natürliche Fichten aussehen. Ganz so wild ist die Angelegenheit jedoch nicht, zumal jeder Packung noch eine Anleitung beiliegt. Hier können sich unsere Frauen einmal künstlerisch betätigen! Die am schönsten geratenen Wetterfichten stellt man dann eben an besonders exponierten Stellen auf, damit sie ja jedem

Besucher sofort ins Auge springen. Die normale Fichte ist 18 cm hoch, kann jedoch durch Zwischenfügen weiterer Stammeile erhöht oder durch Weglassen solcher Teile verkleinert werden. Der unterste Stamm mit Wurzelfuß ist in zweifacher Art vorhanden: einmal mit senkrecht stehendem Stamm und einmal mit einer ca. 45°-Neigung für die Aufstellung der Fichten an Hängen.

Für das Ankleben der Zweige soll sich – nach den Erfahrungen des Herstellers – UHU-Contact am besten eignen.

Die Pappeln finden Sie im Bausatz bereits fast fertig vor; es ist nur noch der Fuß zu befestigen. Die Höhe der Pappeln ist durch Beschneiden der Spitzen zu variieren.

Der Anfang der Firma „natural“ ist jedenfalls vielversprechend und wenn ein Außenstehender sich vielleicht wundern mag, weshalb wir eigentlich so viele Worte um nicht gerade „lebenswichtig“ erscheinende Artikel machen, so könnte eben nur ein Außenstehender so urteilen, denn die Geländeauer wissen sehr wohl um die grundlegende Wichtigkeit der von „natural“ gelösten Probleme!

## NOREV Lyon-Villeurbane (Rhône)

Abb. 108. Kurz vor der Messe noch herausgekommene O-Modelle: Peugeot 404 mit Schiebedach, gefederten Achsen, aufgezogenen Gummirädern, Inneneinrichtung. Das gleiche gilt für den Renault Fourgon, bei dem auch noch die hinteren Türen zu öffnen sind.



Neue H0-Straßenfahrzeuge können wir Ihnen leider keine vorstellen, sie sind nicht mehr zur Messe eingetroffen. Aus dem O-Sortiment nur zwei neue Beispiele, bei denen ebenfalls Türen und Klappen beweglich sind (Abb. 108).

Dem Mercedes 220 SE (s. Heft 12/XIII) folgt ein Ford Taunus 1961, ebenfalls mit originalgetreuen Klarglasfenstern und in der gleichen Qualität, ein Volkswagen (über dessen Erscheinen wir Sie gelegentlich unterrichten werden), ein Citroën 2CV mit beweglicher rückwärtiger Tür und der Fiat 1500 in der neuen Pontonform, ein Simca Beaulieu, der neue

Volvo-Sport, der neue VW 1500, der neue Simca, der Fiat 600 und der Peugeot 404 mit Wohnwagenanhänger. Schade, daß die Modelle noch nicht vorrätig waren, denn mit diesen bekannten Kraftfahrzeugtypen hätten wir den O-Freunden gern eine kleine Freude bereitet.

Auf dem NOREV-Stand entdeckten wir jedoch eine andere Neuheit, für die Kulenkampff ebenfalls die Deutschlandvertretung hat und die wir vorerst nur rein informatisch erwähnen möchten. Es handelt sich um einen kleinen Zug im Maßstab 1:143, über dessen Zweck wir uns allerdings noch nicht klar ge-



Abb. 109. Der kleine Rail-Route-Zug, der des Maßstabs wegen (1:143) aus dem gewohnten Rahmen fällt.

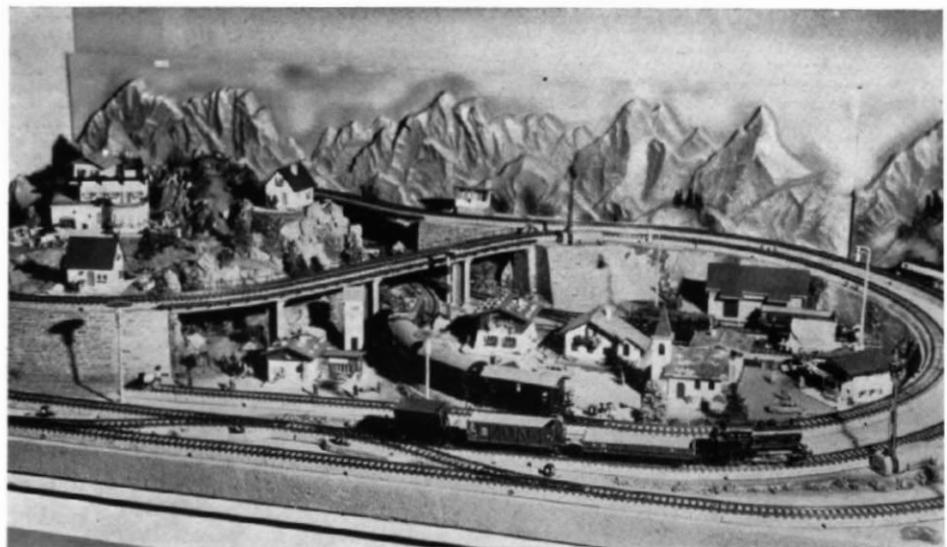


Abb. 110. Die neue reliefartige Hintergrundkulisse aus tiefgezogenem Kunststoff, 1,50 m lang, 40 cm hoch. Das Alpenrelief ist so modelliert, daß dieselbe Platte rechts nochmals angesetzt werden kann. Eine andersgestaltige Fortsetzungskulisse soll gegebenenfalls folgen.

# O. E. NOCH

## Spielwarenfabrik Wangen/Allgäu

Als wir letztes Jahr auf den Kleinmotiven ein verblüffend echt wirkendes „Gras“ entdeckten, bedauerten wir, daß man nicht ganze „Wiesen“ erstehen kann und meinten resignierend: „Das wär' ja auch zu schön, um wahr zu sein!“ – Knapp ein Jahr ist vergangen und heute können Sie bereits ganze Grasmatten erstehten (95 x 30 cm und 95 x 60 cm) und zwar in Grün, Herbstfarben oder als blühende Wiese. Außerdem in kleineren Stücken und ebenfalls in verschiedenen Farbschattierungen. Und als Streugras in einer praktischen Sprüh-Flasche. Die so aufgebrachten Grasbüschel sind in der Wirkung natürlich nicht so gut wie das auf den Matten elektrostatisch aufgerichtete Material, das aufrecht, eben wie das natürliche Gras, steht. Nun,

vielleicht haben Sie sich schon eines jener erwähnten Kleinstgeländemotive von NOCH zugelegt und wissen daher um das natürliche Aussehen der Grasmatten. Ansonsten verweisen wir auf Abb. 111, aus der das Aussehen der Wiesen in etwa – wir betonen: in etwa! – hervorgeht. Die Struktur, dazu noch ohne den Reiz der farblichen Schattierungen, läßt sich auf einem Klischee kaum richtig erkennen. Der Preis? – Noch nicht einmal hoch; eine Rasenfolie von 95 x 30 cm kostet 2,60 DM, womit man – wenigstens bei Gelände-Teilen im Vordergrund einer Anlage – schon allerhand anfangen kann. Gelände, das weiter im Hintergrund liegt, kann man ja immer noch, falls Schmolhans im Geldbeutel Küchenmeister spielt, in gewohnter Weise bestreuen.

Die bereits mehrfach beschriebenen „Leer“-Anlagen unterschiedlicher Größe werden jetzt gänzlich aus tiefgezogenem Plastik hergestellt; und zwar entweder als komplette Anlage oder aufgeteilt in einzelne, zusammenpaßbare Stücke (Abb. 112). Die Ziehlinge werden jedoch nicht roh ausgeliefert, sondern bereits farblich getönt mit Wiesen, Wegen, Bächen und Seen.

Ebenfalls in Plastik tiefgezogen ist die als Neuheit offerierte reliefartige Hintergrundkulisse (Alpenmotiv) in der Größe 1,50 x 0,40 m (Abb. 110).

worden sind. Auf dem Programm stehen 120 Loks und Wagen, die im Laufe der Zeit herauskommen sollen. Allem Anschein nach dürfte es sich um ein Sammlersortiment à la Minitrix oder um eine Spiel-eisenbahn für Kinder handeln. Wie die Abb. 109 zeigt, ist die Ausführung nicht schlecht – die nett

detaillierten Fahrzeuge weisen sogar Puffer auf, die Lok Speichenräder, Lampen- und Glockenimitation –, aber der Maßstab fällt so total aus der Reihe, daß erst einmal die weitere Entwicklung abgewartet werden muß, zumal am Stand selbst auch nichts Definitives zu erfahren war.



Abb. 111. Nur mit dem Blitz geschossen, aber dennoch ist die natürliche Struktur der Grasmatten erkennbar.

**Neue Geländestücke und Tunnelpartien, ebenfalls alle in der neuen Kunststoffmanier, runden das Neuheitenprogramm ab und obwohl sie durch das neue Herstellungsverfahren an sich schon preisgünstiger liegen, sind sie noch besser und reichhaltiger ausgestattet worden.**

◀ Abb. 112. So sehen die nunmehr tiefgezogenen Geländeteile der in den Messeheften schon mehrfach beschriebenen Leeranlagen aus.

Abb. 113. Das gleiche Stück auf einer der Anlagen, fertig ausgestaltet und mit durchbrochenen Tunnelöffnungen.



# META - Model-Engineering-Trade-Association

## „Britische Modellbahn-Ausrüstung“ Farnham/Engl.

Erstmals dieses Jahr waren auf einem Gemeinschaftsstand acht englische Firmen (und eine Zeitschrift) vertreten, die Mitglieder der o. a. Vereinigung sind; diese wurde 1944 im Interesse der Modellbahner und zwecks Erreichung und Angleichung (Normung), einer gewissen Standard-Qualität gegründet. Die Aufnahme weiterer Firmen ist im Gange. Wir können aus Platzgründen auf die vielen ausgestellten Artikel, Bausätze, Fertigfabrikate u. dgl. unmöglich eingehen, sondern bringen nur eine gewisse Auswahl, quasi als „Kostprobe“. Der interessierte Bastler und Modellbauer wende sich bitte

direkt an die META (Anschrift am Schluß des Beitrags). Ein deutschsprachiger Übersichtsprospekt „Britische Modellbahn-Ausrüstung“ nebst reichbebilderten Prospekten der angeschlossenen englischen Firmen – insbesondere der dicke W&H-Katalog – stehen zur Verfügung, deren Studium für einen passionierten Modellbahner ein „Festessen“ besonders genübler Art darstellt! Doch sehen wir mal, was es bei den einzelnen Firmen für deutsche Belange besonders Bemerkenswertes gibt:

### W & H (Models) Ltd.

London

Mit Schmunzeln haben wir festgestellt, daß im heutigen W & H-Katalog noch das gleiche Bild von den ausgezeichneten, ringisierten „Romford“-Lokrädern enthalten ist, das wir vor über 13 Jahren in Heft 1/1 S. 5 veröffentlicht haben und das seinerzeit den Anstoß zur Herstellung der ähnlichen Heller-Räder gegeben hat! Nachdem zur Zeit noch die Beschaffungsschwierigkeiten bezüglich der Heller-Räder bestehen, wird gar mancher Lokselbstbauer froh sein, daß sich in dieser Hinsicht nun eine Tür aufgetan hat. Die zur Verfügung stehenden Rad-durchmesser entnehmen Sie bitte dem bereits erwähnten W & H-Katalog (sind in mm-Maßen aufgeführt). Außerdem gibt es noch weitere Lokräder (s. Firma Hambling's Ltd.).

Besonders aufgefallen im W & H-Sortiment sind uns die Metall-Treibräder und ein Teil der Steuerung für den KITMASTER-Bausatz der deutschen Baureihe 23 (Abb. 115), die einen ersten Schritt (und zugleich eine noble Geste an die deutschen Modellbahner) darstellt, KITMASTER-Modelle voll aktionsfähig zu machen.

Für die Spur-0-Freunde entdeckten wir gegossene Achslagerblenden (Abb. 116), die zum Teil durchaus für deutsche Wagenmodelle zu verwenden sind, insbesondere die Old-Timer-Achslager mit den kurzen Federpaketen, die genauso wie die deutschen aussehen.

Für 0-Freunde vielleicht auch noch interessant sind fertige Loks (allerdings englische Typen), sowie Schienenprofile aus Messing. Spur-0-Wagen stellt W & H jedoch nicht her, sondern das ist ein Privileg der Firma Exley.

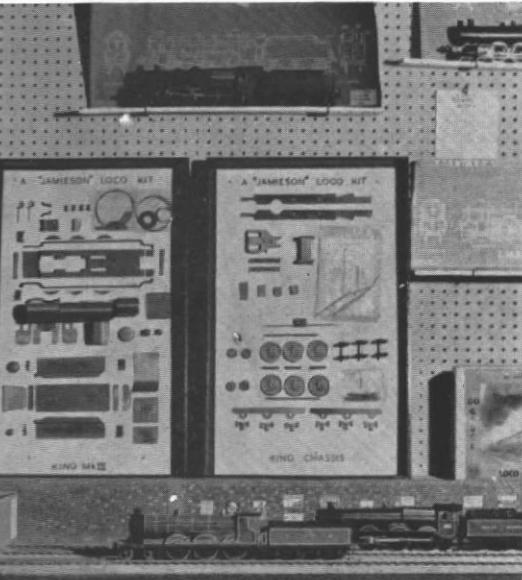


Abb. 114. Ein E.A.M.E.S.-Lokbausatz sowie drei aus anderen Sätzen fertiggestellte Loks.

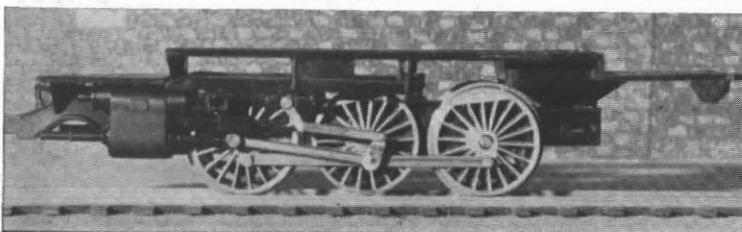


Abb. 115.  
Metall-Treib-  
räder und Steue-  
rung für den  
KITMASTER-  
Bausatz Nr. 19  
(DB-Baureihe 23).

# E.A.M.E.S. (Wholesale & Export) Ltd. Reading Berks

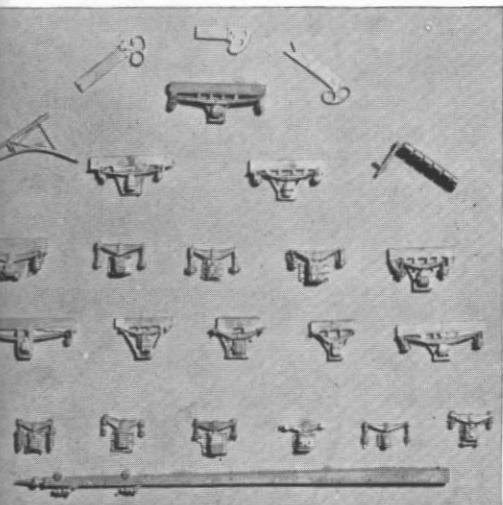
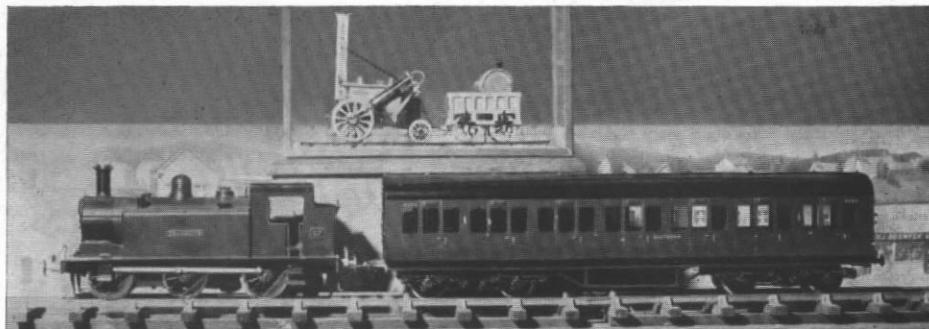


Abb. 116. Eine Auswahl an W&H-Achslagerblenden für Wagen in Baugröße 0 (oben Signalflügel u. ä.).

Abb. 117. W&H-Spur 0-Lok und ein Wagen der Firma E. Exley. Darüber KITMASTER-Rocket.

Abb. 118. Ein typisch englischer Postwagen (mit Postauffangvorrichtung) als 0-Modell der Fa. E. Exley.

Abb. 114 zeigt nur ein Beispiel aus den bestehenden 22 verschiedenen Lokbausätzen, deren Teile aus Neusilber und Messing gefertigt (z. T. ge-  
stanzt) sind und deren Zusammenbau mehr dem fort-  
geschrittenen Bastler vorbehalten bleibt. Sämtliche  
Bausätze sind mit den nötigen Anleitungen und  
Zeichnungen ausgestattet, jedoch ohne Motor, da  
der englische Modellbauer die Möglichkeit hat, zwis-  
chen mehreren im Handel erhältlichen Motoren zu  
wählen. Für deutsche Interessenten wird in der bei-  
gegebenen Zeichnung ein gewisser Motoreinbau vor-  
gesehen und eben dieser Motor mitgeliefert. Je  
nach dem Erfolg auf dem deutschen Markt will diese  
Firma nächstes Jahr Bausätze von deutschen Loks  
herausgeben, und zwar im Maßstab 1:87. Ihre eng-  
lischen Modelle – wie übrigens auch die der ande-  
ren Firmen – sind im Maßstab 1:73 gehalten und  
entsprechen der englischen 00-Spur (auf 16,5-mm-  
Gleis). Das erklärt auch die für europäische Ver-  
hältnisse etwas zu groß erscheinenden KITMASTER-  
Modelle (bis auf den B4yg-Wagen, der bekanntlich  
im Maßstab 1:87 gehalten ist). Die englischen TT-  
Bahnen haben den Verkleinerungsmaßstab 1:100 (je-  
doch wiederum auf 12-mm-Gleisen). Optisch fällt der  
Maßstabunterschied zwischen den englischen 00-  
und den unsrigen H0-Bahnen nicht ganz so kraß auf,  
weil die Ausmaße der englischen Vollbahnen gerin-  
ger sind als die der Festlandbahnen. (Das gleiche  
gilt sinngemäß für die englische TT-Spur.) Dies nur  
nebenbei und als Kurz-Auskunft auf viele eingegan-  
gene diesbezügliche Fragen.



## R. Wills Ltd., Coulsdon

Auch diese Firma stellt 00-Lok- und -Wagenbausätze her (gegossene Teile), die mittels Klebstoff zusammensetzbar und wahlweise mit oder ohne Motor erhältlich sind; einige Modelle sind auf Triang- oder Hornby-Fahrgestellen aufgebaut. Wenn auch diese Bausätze unserer Ansicht nach nicht an die vorgenannten herankommen, so tragen sie dennoch dazu bei, aufzuzeigen, welch' Unmenge an speziellen Lok- und Wagenbausätzen den englischen Modellbauern zur Verfügung stehen. In England scheint sich eine gänzlich andere Entwicklung auf diesem Gebiet angelassen zu haben als auf dem Festland. Außerdem sind im mehrfach erwähnten W & H-Katalog noch eine Reihe anderer Teile zu finden, nach denen deutsche (und auch europäische) Bastler vergleichlich Ausschau halten: alle möglichen Rauchkammertüren, x Schlot- und Domformen, Entlüfter, bestens detaillierte Batteriekästen, fertige Waggonlängsträger samt Achslagern und Bremssehnen usw.

## K's Precision Model Engineers London

Die „K's“-Bausätze von Lok- und Wagenmodellen (Old-Timer um 1920 herum nach Originalzeichnungen und verschiedenen englischen Bahngesellschaften) sind in Ganzmetall hergestellt und können gelötet oder mit UHU-plus zusammengeklebt werden. Die Teile sind gut detailliert, quasi bis zur letzten Niete. Besonders erwähnenswert sind die verschiedenen 12-Volt-Gleichstrommotoren mit 5poligem Anker, von denen uns ein sehr kleiner (der MK II) mit einem Platzbedarf von vielleicht  $1 \times 1,5 \times 3$  cm besonders ins Auge fiel. Die Motoren sind mit verlängerter Welle versehen, um ein für jede Lok passendes Schwungrad aus Messing aufsetzen zu können.

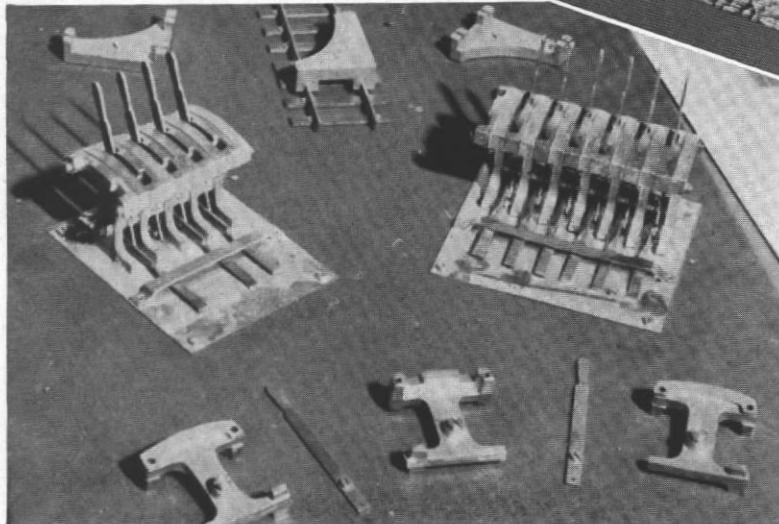
## Eduard Exley Ltd., Baslow

(Deutsche Vertr.: K. Müller, Bonn, Dreieck 7)

Die auf Abb. 117 und 118 ersichtlichen Spur-0-Wagen stammen von dieser Firma, die außerdem noch eine ganze Reihe von 00-Wagen und sonstiges Eisenbahn-Zubehör herstellt.

Abb. 119. Alte Steinbrücke und Gemäuer der Firma Hambling's Ltd.

▼ Abb. 120. Handhebelstellpulte (und deren Einzelteile) der Fa. Hambling's, wie sie in dieser Form bei englischen Modellbahnhern sehr beliebt sind.



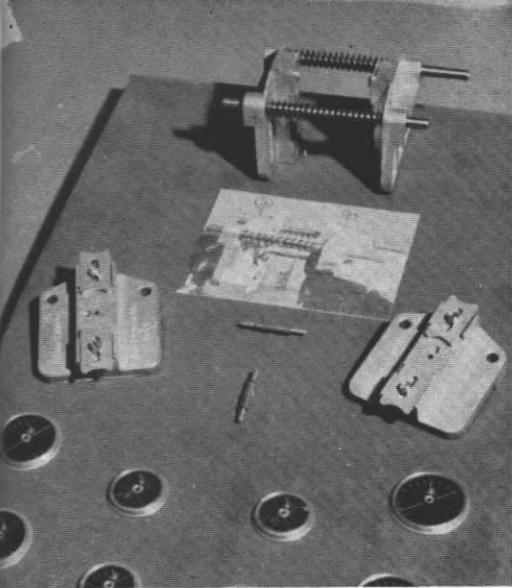


Abb. 121. H0-Lokräder und Hilfsvorrichtung zum akuraten Zusammenpressen der Radsätze.

#### PECO (The Pritchard Patent Prod. Co. Seaton)

Da die Erzeugnisse dieser Firma bereits in Heft 3 (Schreiber, Fürth) kurz besprochen worden sind, brauchen wir an dieser Stelle wohl nicht mehr darauf eingehen.

#### Hambling's (Models) Ltd., London

Die Lokräder dieser Firma besitzen Laufkränze aus Messing und Plastikspeichen. Zwecks leichteren und vor allem genauen Zusammenfügens der Achsen gibt es eine spezielle Hilfsvorrichtung (Abb. 121). Eine große Auswahl an Metallguß-Lokkesseln kommen ebenfalls dem Lokselbstbauern zugute; ebenso die Achslagerblenden. Die Ausschneidebogen zur Herstellung von Gebäuden usw. sprechen uns weniger an, dafür aber die Handhebel-Stellpulte (in 5 verschiedenen Größen), die aneinandergereiht werden können. Außerdem gibt es diese sowohl für die manuelle Betätigung der Weichen und Signale mittels Seilzug als auch in abgeänderter Art mit Momentkontakte (für Weichen) oder Dauerkontakten (für Signale usw.). Die Hebel sind aus federndem Messing und rasten in beiden Endstellungen in entsprechende Kerben ein (s. Abb. 120).

Ganz reizend, romantisch und malerisch: die alte Steinbrücke und verschiedene Mauern von ausgeprägter Plastik und aus einem undefinierbaren schweren Material (Abb. 119).

#### Killick Model Railway Prod., Sussex

... stellte Landschaftszubehör aus, Natursträucher in verschiedenen Farben, Streumaterial u. dgl., aber dafür haben wir ja in Deutschland genügend Firmen, so daß diese Sparte kaum von Interesse ist. Vielleicht eher die Gleise und Weichen mit 2,5 mm hohen Neusilber-Profilen, die es noch in einer außerordentlich schmalen Profilierung gibt, die den Ausmaßen alter englischer Schienen entsprechen sollen (bei uns in dieser Form gänzlich unbekannt sind).

**META-Anschrift:** Modell Engineering Trade Association  
26, Grove End Road, Farnham (Surrey/England)



Abb. 122.

#### Plasty-Airfix-Bausätze für Modellbahnen

werden dieses Jahr zum erstenmal von uns beleuchtet (s. nächste Seite). Hier der neue Eisenbahn-Kran, ein Kohlenwagen und einige Häuser (alles nur als Bausatz erhältlich).

# Plasty-Airfix

Verkaufsgesellschaft m.b.H.  
Neulussheim/Baden

Auf die Airfix-Baukästen sind wir im Laufe des vergangenen Jahres aus den Kreisen unserer Leser immer wieder hingewiesen worden, so daß wir uns – nachdem Airfix dieses Jahr einen eigenen Stand hatte – dort einmal umsehen. Die Bausätze sind wirklich sehr preiswert. So kostet der Bausatz für die auf Abb. 124 ersichtliche Drehscheibe nur 4.50 DM; ein fügiger Bastler kann schon etwas daraus machen, wobei es ratsam ist, die Bühne unterseitig zu verstärken, damit sie auch schwere Loks zu tragen imstande ist; außerdem wirkt sie in einer vertieften Grube besser.

Neu im Baukästensortiment ist der Schienenbus englischer Prägung, den man durchaus motorisieren kann (wie auf einer Vorführanlage unter Beweis gestellt wurde) und eine C-Diesellok, für die das gleiche gilt. Wenn die Fahrzeuge optisch etwas größer wirken, so hängt dies mit dem an anderer Stelle bereits besprochenen englischen 00-Maßstab = 1:73 zusammen. Daß sie dennoch ganz gut auf eine kontinentale H0-Anlage passen, beweist Abb. 42 (Heft 3) der VOLLMER-Anlage, auf der sich der Airfix-Schienenbus gut ausnimmt.

Die übrigen Neuheiten sind auf den Abb. 122 und 123 zu sehen. Inwieweit die Airfix-Baukästen-Modelle dem persönlichen Geschmack entsprechen, mag jeder einzelne für sich entscheiden. Die Qualität ist – besonders im Bezug auf die niedrigen Preise – kaum zu beanstanden.

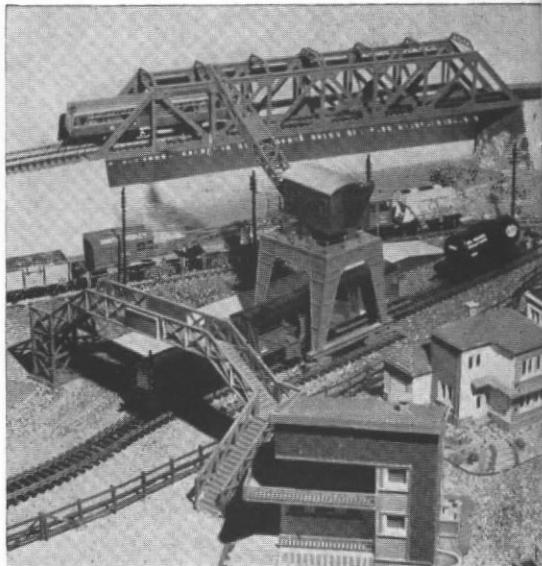
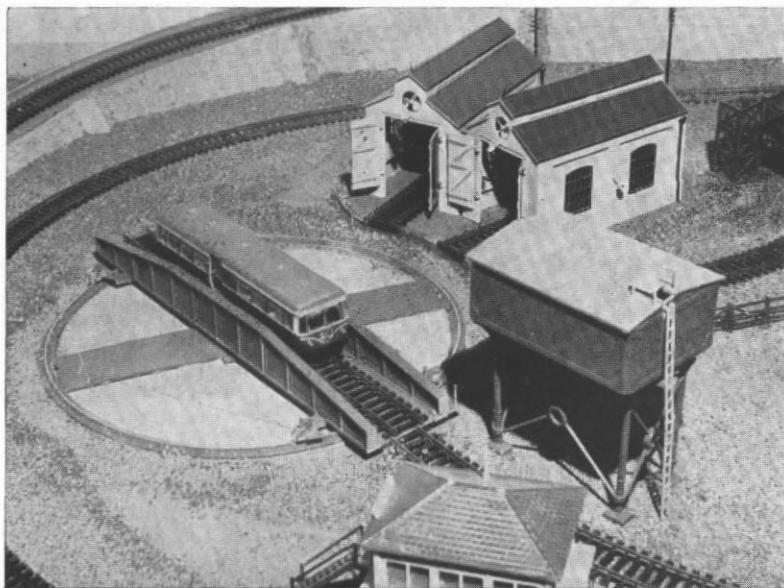


Abb. 123. Brücke, neuer Portal-Verladekran, Fußgängersteige, einige neue Güterwagen u. a.

Abb. 124. Der neue englische Schienenbus (Bausatz, ohne Motor, nur 2.75 DM), auf der vor kurzem herausgekommenen Drehscheibe, kleine Lokschuppen und sonstige Bauten.





Kleinkunst - Werkstätten

# Paul M. Preiser

## Rothenburg o. d. Tauber – Steinsfeld

Der neue Figurensatz „Verschiedene Berufe“ (Zeitungsvorüber, Zeitungsträgerin, Straßenkehrer, Mechaniker, Verkäuferin und Schornsteinfeger) kommt leider erst im zweiten Halbjahr 1962 heraus, so daß wir sie Ihnen vorerst leider noch nicht vorstellen können. Die Eisenbahner und Reisenden um 1860, Figuren also, die uns in Anbetracht des TRIX-Adler sehr gelegen kommen, können wir Ihnen wenigstens im Entwurf zeigen (Abb. 127). Diese Figuren kann man sehr gut gebrauchen, wenn man auf einer Anlage eine 125-Jahrfeier im Kleinen arrangieren will, wozu man schließlich auch ein paar Männerlein und Weiblein in historischen Gewändern braucht. Außerdem hat Herr Preiser zugesagt, für den „Ludwigszug“ wenigstens den Zylinder-bewehrten Wilson, seinen Heizer und ein paar Bockensteine (Bremser usw.) zu schaffen, ohne die man sicher ungern den „Adler“ fahren lassen möchte. Die Fahrten des „Adler“ während der Jubiläumstage vom Nürnberger Hauptbahnhof nach Mögeldorf und mittenmang zwischen den modernen Zügen hindurch, haben geradezu einen Präzedenzfall dafür geschaffen, wie man den „Adler“ auf einer Modellbahnanlage einsetzen kann. Und da das Fahrpersonal hierbei stets in historischen Gewändern fuhr, ist die Zusage des Herrn Preiser sehr zu begrüßen.



Abb. 125. Hochaufragend: das Reiterdenkmal!

Die Soldaten des amerikanischen Bürgerkrieges 1861–1865 passen dagegen schlecht als Statisten für den „Adler“, trotz ihrer malerischen und historischen Uniformen, aber dafür wurden sie ja auch nicht geschaffen, sondern speziell für Exportzwecke. Auf Abb. 130 ist so ziemlich alles gruppiert, was es in dieser Serie Neues gibt (einschließlich Kavallerie) und wir bitten lediglich um Nachsicht, daß wir nicht wissen, ob es sich um die Nord- oder Südstaatler handelt und ob die drei Reiter von der kanadischen Polizei mit darunter sind! Reizend sehen die Soldaten und Reiter jedenfalls aus und man kann das Gegenteil von einem Militaristen sein und wird den-



Abb. 126. Einige der neuen Geländestücke aus tiefgezogenem Plastik. Vorn: der mit Wasser zu füllende Weiher.



Abb. 127 u. 128.  
Die Formen für  
die „Altvordern“  
von 1860, in H0-  
Größe wieder-  
gegeben. Na,  
passen die nicht  
zu unserem  
Jubiläumszug  
„Adler“?



noch seine Freude an einer so nett gruppierten Szenerie wie Abb. 130 haben!

In diesem Zusammenhang seien die historischen Soldaten der Firma „MINIPLOMS“-ALYMER erwähnt, deren Alleinvertrieb die Firma PREISER ebenfalls übernommen hat. In einem bis jetzt 200 Serien umfassenden Programm wird die Entwicklung aller Heere der Welt dargestellt (von der prähistorischen Zeit über die Antike bis zur Jetzzeit). Die Figuren, augenscheinlich im H0-Maßstab, sind aus Blei gegossen (daher nicht für Kinder bestimmt) und sorgfältig bemalt. Ihr Preis ist daher nicht gerade niedrig, weshalb die Lieferung nicht ab Lager, sondern nur anhand eines in Kürze erscheinenden Gesamtverzeichnisses erfolgen kann. Wir erwähnen dieses Sortiment eigentlich mehr aus der Erwagung heraus, daß sich aus diesem Sortiment gar manche historisch Uniformierte dazu eignen dürften, als malerische Statisten vor einer Ehrentribüne für den TRIX-„Ludwigszug“ Verwendung zu finden.

Recht gut macht sich das neue Denkmal mit dem bronzenfarbenen Reiterstandbild (Abb. 125).

Ein feines Stück ist der Baukran mit Betonschüte (Abb. 129), den es nur im Bausatz gibt (ab Sommer). Der lange, aber zierliche Ausleger ist ungemein fein ausgeführt, die Leiter aus Metall, der Ausleger vertikal schwenkbar und der gesamte Kran drehbar. Der Drehzapfen ist ziemlich lang gehalten, damit der Kran leichter „motorisiert“ werden kann. (Wir werden im Laufe der Zeit einmal Versuche unternehmen, inwieweit die verschiedenen Bewegungen fernsteuerbar betätigt werden können, was bei einem so zierlichen Modell natürlich nicht ganz so leicht sein wird.) Im Verein mit dem bereits vorhandenen Baustellenzubehör wie Betonmaschine, Baustellentafeln, Absperrböcken, Materialkarren, Baugerüsten und Wasserwagen läßt sich bereits sehr gut eine „betriebsame“ Baustelle imitieren (entsprechendes Ausstellungsmotiv im nächsten Heft).

Abb. 126 zeigt neue Geländeteile in Bogenform, die zwar auf den Märklin-Kreis zugeschnitten sind, an die jedoch auch andere Gleisbögen passen. Etwaige Lücken zwischen Gleis und Geländestücken lassen sich ja leicht „zuflicken“. Der Weiher kann

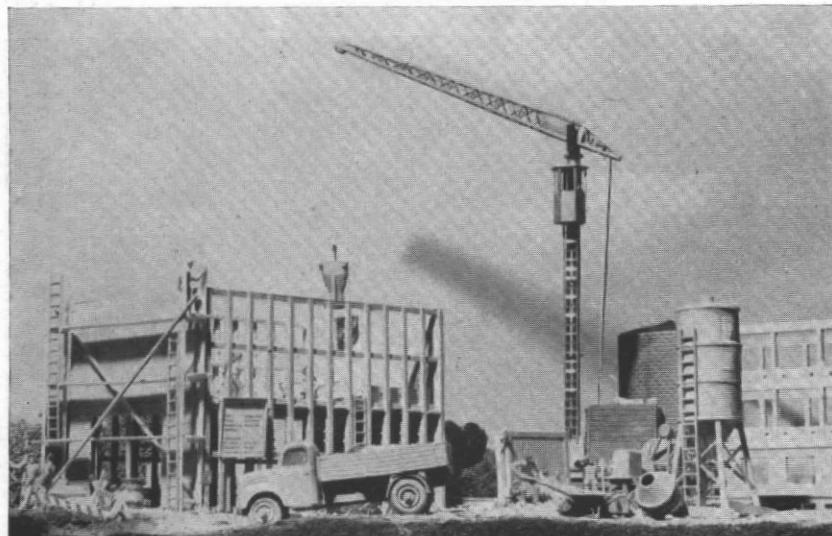


Abb. 129. Äußerst filigran und bestens zum bisherigen Baustellenzubehör passend: der bewegliche und rollbare Baukran. Höhe des Mastes 14 cm, Länge des Auslegers fast 12 cm.



Abb. 130. Für Exportzwecke geschaffen: Soldaten, Offiziere, Berittene, Fahnenträger und Trommler aus dem amerikanischen Bürgerkrieg in originalgetreu bemalten Uniformen. Der Fahne nach zu urteilen handelt es sich hier um „Nordstaatler“ (deren „Invasion“ – wie die der ebenfalls erscheinenden „Südstaatler“ – erst in einigen Wochen erfolgen wird).

mit richtigem Wasser gefüllt werden, da diese Landschaftsteile aus Kunststoff tiefgezogen sind.

Die letztes Jahr begonnene Serie kleiner Geländemotive (aus Kunststoff) sind durch weitere neue Motive ergänzt worden und werden jetzt in einer schützenden Klarsichtpackung geliefert. Leider war es nicht möglich, die festgenagelten Motive durch die Zelloverpackung zu fotografieren, so daß wir sie nur textlich „behandeln“ und aufzählen können: Camping-Szene, Idyll „Auto-Panne“ mit dem Anguplas-Auto der Abb. 41. (Heft 3), Holzfahrer an der Arbeit, Ziegenhirte vor einer Bude. Der Reiz dieser kleinen Landschaftsmodelle liegt bekanntlich darin, daß man sie an jeder passen-

den Stelle der Anlage einbauen kann, so daß diese im Lauf der Zeit eine Reihe wirklich reizend durchgestalteter Motive aufweist, ohne die eine Anlage nun mal leer und tot wirkt.

Die billigen Rohfiguren zum Selbstbemalen haben großen Anklang gefunden. Weitere Sortierungen (Pferde und Kühe, kleine Haustiere, Bürgerkriegssoldaten und die letztyährigen Fußballspieler) sind hinzugekommen.

Fünf niedliche Sonnenschirme tragen mit dazu bei, den Gärten und Cafés auf unseren Anlagen ein neues belebendes Moment zu geben.

Die versprochene Blinkereinrichtung und der Beleuchtungssatz für den Fernsehturm kommt in Kürze heraus.



TT-BAHN

ROKAL GmbH  
Lobberich/Rhld.

„Was dem einen recht ist, ist dem andern billig“, sagte sich sicher Rokal im Hinblick auf das Auslandsprogramm der H0-Firmen. So steht das diesjährige Neuheitenprogramm ganz im Zeichen der Exportpflege.

Für Frankreich gibt es ein gut geratenes Modell der französischen Schnellzug-Elllok BB 9211, die mit Scherenstromabnehmern ausgerüstet ist (im Gegensatz zur formähnlichen BB 16 mit ihren eigenartigen

„Froschschenkeln“-Stromabnehmern, siehe Hornby-ACHO-Modelle im Messeheft 5/XIII S. 174). Bis auf die (beim Vorbild recht eigenartige) Pufferform ist das Modell sehr genau nachgebildet, einschließlich den gut detaillierten Drehgestellen (Abb. 135).

Die Umschaltung der je zwei Flutlichtscheinwerfer bei Vor- und Rückwärtsfahrt erfolgt selbsttätig. Wahlweise (mittels Umschalthebel) kann mit Oberleitung oder Unterleitung gefahren werden. Eine

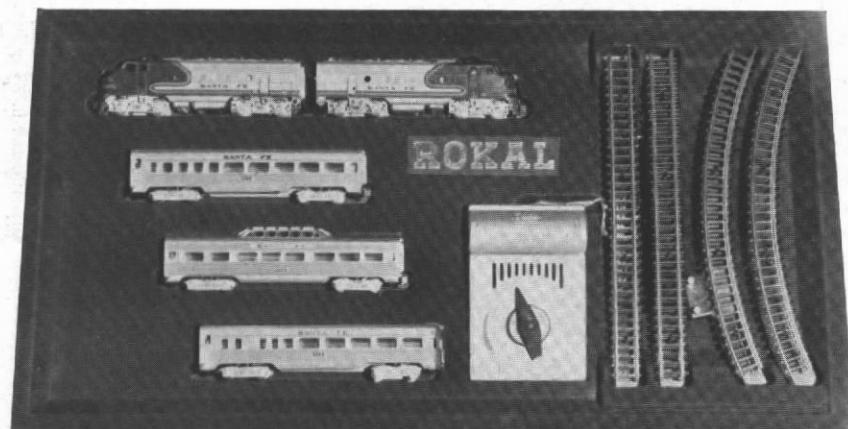
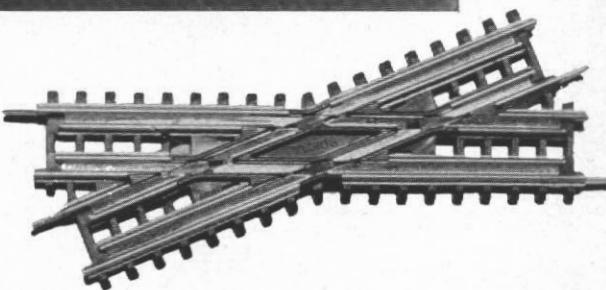


Abb. 131. Die neue, sehr gediegene Art der Zugpackungen, hier eine Santa-Fé-Packung mit 9 geraden, 8 gebogenen Gleisen (einschl. Anschlußgleis) und Fahrpult für 120.— DM insgesamt.

Abb. 132. Die neue Kreuzung mit den hier deutlich sichtbaren Auflaufblechen, die ein anstandsloses Befahren gewährleisten.

Abb. 133 und 134. Union Pacific-Doppellok nebst Pullman-Wagen (beidmalig angeschnitten), Vista-Dome-Wagen („mit Rundsichtkanzel“) und Aussichtswagen.



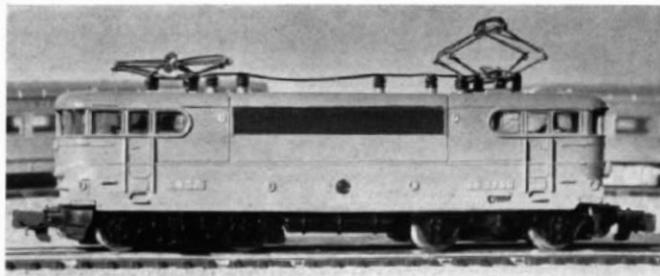


Abb. 135. Modell der französischen Schnellzuglok BB 9211 der SNCF, dem Triebfahrzeug des bekannten Express-Luxuszugs „Mistral“. Die Vorläuferin, die 9004, hat übrigens 1955 mit 331 km/h Höchstgeschwindigkeit einen Rekord aufgestellt.

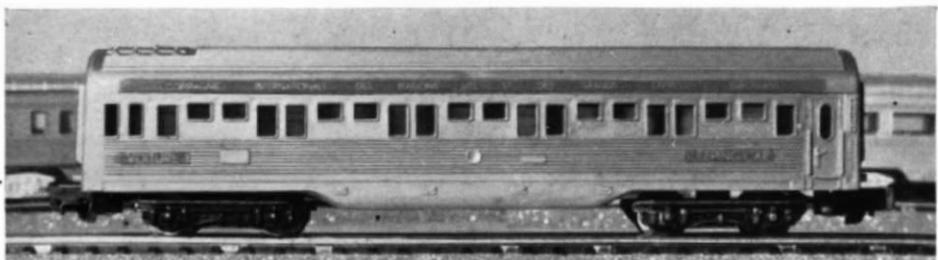


Abb. 136. Fein detaillierte (jedoch verkürzte) Nachbildung des franz. ISG-Schlafwagens der sog. „Spezial-Klasse“.

Plastikbereifung trägt zur besseren Zug- und Steigungsfähigkeit bei.

Nicht gerade „zugehörig“, jedoch durchaus „passend“ ist der Schlafwagen nach dem französischen Ganzmetallwagen Typ P, silberfarben mit blauen Streifen als Untergrund für die Goldschrift. Weitere Wagentypen dürften folgen.

Das amerikanische Sortiment ist etwas größer. Die Nachbildung der Diesellok Typ F 7 der General Motors gibt es in unterschiedlicher Farbgebung (entsprechend den Geftügheiten der amerikanischen Bahngesellschaften) für die Atchinson Topeka und Santa Fé Railroad sowie für die Union Pacific Railroad. Obwohl unsere Aufnahmen nur geblitzt sind und die vielen Feinheiten bei einer so kleinen Wiedergabe wie Abb. 133 ziemlich „flören“ gehen, kann man dennoch erkennen, daß sie qualitativ gut gelungen sind. Auf Abb. 133 und 134 sind auch die drei zugehörigen Wagentypen zu sehen: ein Pullman, ein sog. Vista-Dome-Wagen (mit Aussichtskanzel) und ein „Observation Car“ (Aussichtswagen mit abgerundeter Endstirnwand). Auch diese Wagen gibt es mit

verschiedenen Aufschriften, während die Modelle selbst silbern sind.

Bei der Diesellok wird ein Drehgestell über Zahnräder angetrieben, das plastikbereifte Räder hat. Zwecks Bildens einer Doppellok gibt es noch eine separate, motorlose Maschine.

Auf Abb. 131 ist das neue Fahrpult zu sehen. Zur Ableitung der Wärme in den bekanntlich sehr flachen ROKAL-Schaltplatten sind die neuen Gehäuse mit Entlüftungsschlitzten versehen. Aber das ist nicht die wesentliche Änderung, denn diese erfolgte im Innern. Der Umschalter ist entfallen, die Umschaltung erfolgt durch sinnvolle Anbringung von Schaltsegmenten. Die betreffenden Schleifer sind aus Bi-Metall, die sich bei zu großer Erwärmung von den Kontaktbahnen abheben und dadurch sofort den Strom unterbrechen. In diesem Zusammenhang ist noch der neue 35 Watt-Trafo zu erwähnen, für 1- bis 4-Zugbetrieb, mit 2 getrennten Sekundärwicklungen und 4 Anschlußstellen für je 14 V Wechselstrom und je 1 A max. Stromabnahme.

Bei der Kreuzung haben wir eine kleine konstruk-



# Rosebud-Kitmaster Ltd.

## Rounds/Nordhamptonshire

Hier gibt es dieses Jahr nicht viel zu vermelden. Die Neuheiten gehen aus den Abb. 137-139 hervor. Da die Qualität der KITMASTER-Bausätze bekannt ist und die Anfragen bezüglich des allgemein üblichen Maßstabes der 00-Fahrzeuge an anderer Stelle schon behandelt worden sind (der letzjährige B4yge-Wagen ist dagegen ausnahmsweise im Maßstab 1:87), können wir uns weitere Ausführungen ersparen.

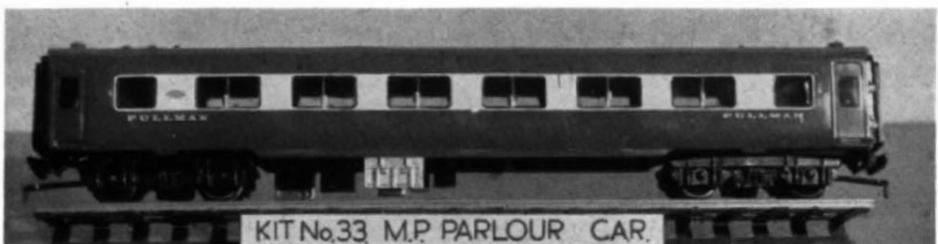
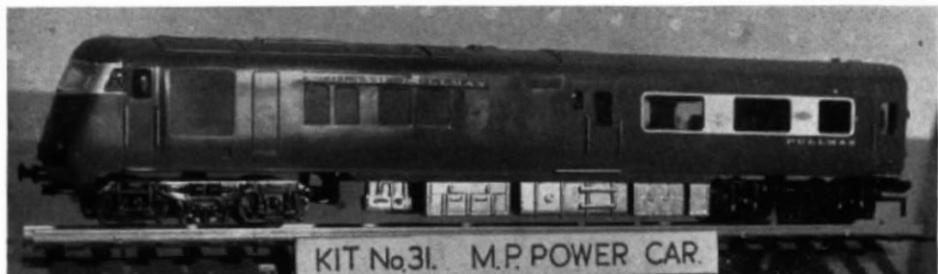


Abb. 137-139. Neue KITMASTER-Modelle, deren Typenbezeichnung aus den Schildern hervorgeht.

tive Änderung entdeckt, die aber nicht unwesentlich ist. Sie weist nunmehr Auflaufbleche auf, so daß ein einwandfreies Befahren der Kreuzungen gewährleisten ist; die Leitschienen sind darüber hinaus stromführend.

Auf einer besonderen Anlage wurde ein vollautomatischer, Tonbandgesteuerter Betriebsablauf demonstriert. Bei der Festlegung des Programms ist ein Dia-Impulsgeber der Firma SABA erforderlich, so daß nachher die Auslösung der jeweiligen Schaltstöße

auf ein Schrittschaltwerk scheinbar durch die aufgenommenen Geräusche, in Wirklichkeit jedoch durch die auf das Tonband aufgebrachten Kontakte erfolgt. Eine ähnliche Sache ist einmal in der „Hobby“-Nr. 14/November 1961 beschrieben worden, doch meinen wir, daß der Aufwand und die Kosten in keinem Verhältnis stehen zum Erfolg, der damit erreicht wird. Nur eine einzige Panne (Entgleisung u. dgl.) und der Salat ist fertig, da das Tonband ja weiterläuft und immer weitere Betriebsvorgänge auslöst.

# Rivarossi S. p. A. – Modellbahnfabrikation – Como/Italien

Das Neuheitenprogramm ist diesmal etwas kurz geraten, denn die bereits letztes Jahr gezeigten, aber jetzt erst herausgekommenen Loktypen können wir schlecht nochmals unter den Neuheiten aufführen.

Wirklich neu ist das Modell der „Pacific“-Dampflokomotive GR 691 der FS, die als Schnellzuglokomotive eingesetzt

ist. Das Modell ist fein detailliert, also in der gewohnten Rivarossi-Qualität. Da es als Neuheit dieses Mal hinter Glas in einem mit rotem Samt ausgeschlagenen Kasten lag und die Scheibe nicht zu entfernen war, konnten wir es 1. schlecht beaugapfeln und 2. ebenso schlecht fotografieren (Beweis siehe Abb. 144). Damit Sie aber einen besseren Eindruck gewinnen, geben wir noch ein von Rivarossi gefertigtes Bild als Zugabe (Abb. 143).

Die V 36 aus dem TRIX-Sortiment, jedoch in Braun mit schwarzen Rädern, ohne Aufsatz und mit Spurkränzen an allen Achsen, ist in dieser Aufmachung kaum wiederzuerkennen und wird in dieser Version gewiß vielen 2-Schienen-„Fritzen“ gut gefallen.

Neu im Wagensortiment ist eigentlich nur ein netter Old-Timer in Grau, mit Schiebetüren, alten Achshaltern und ohne Bremsbacken, da der Originalwagen von 1862 auch keine hatte. Unterseitig ist das Modell fein detailliert (einschließlich der Holzmaserung der imitierten Wagenbodenbretter). Es ist vielleicht interessant zu wissen, daß einige dieser Wagen noch bis vor einem Jahr bei einer Privatbahn ihren Dienst versehen haben. Ein Lebensalter von 80 Jahren für solch' ein Fahrzeug ist immerhin sehr beachtlich, wenn nicht gar einmalig!

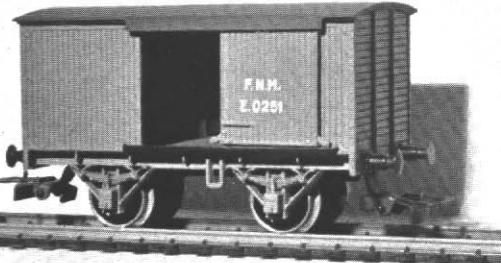
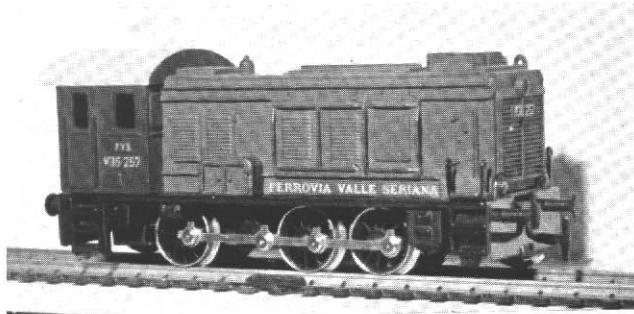


Abb. 140. Kurz, aber sehr gut in der Ausführung: der Güterwagen-Veteran von 1862 mit Schiebetüren und originalgetreu imitierten Achshaltern und -lagern.

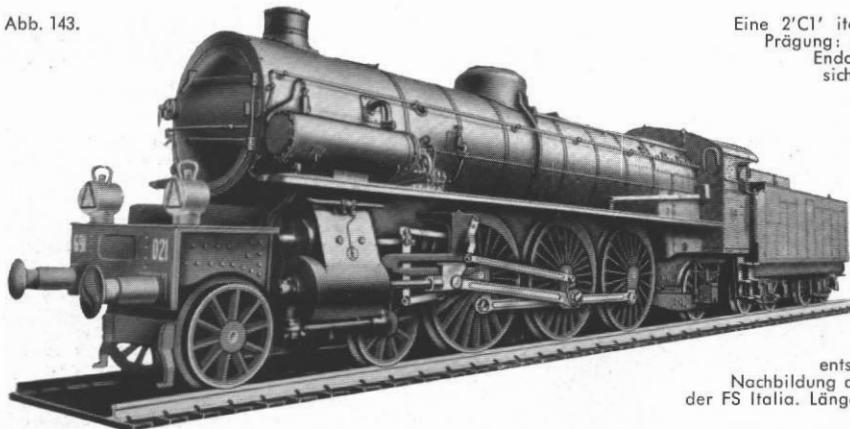
Abb. 141. Ein ungewöhnliches Bild: die TRIX-sche V 36 ohne Führerhausaufsatz mit schwarzen Rädern a la Rivarossi.

Abb. 142. Wir können es nicht unterlassen, wir müssen Ihnen einfach zeigen, wie wundervoll die TRIX-sche „42“ mit den feinen Rivarossi-Rädern aussieht! Außer



dem ist sie ja eine der ersten für die motorlose Baukastenserie „tren H0bby“ ausgewählten Loktypen und kostet diesergestalt 56.– DM. Sie braucht nur zusammengeschraubt zu werden, die hauptsächlichen Teile sind bereits fertig farbgespritzt.

Abb. 143.



Eine 2'C1' italienischer  
Prägung: die in der  
Endausführung  
sicher diesem  
Bild

entsprechende  
Nachbildung der GR 691  
der FS Italia. Länge 28,7 cm.

Diejenigen Wagentypen, die aus dem TRIX-Programm übernommen und auf das Rivarossi-Gleisystem umgestellt worden sind, seien für etwaige Interessenten nur kurz aufgezählt: der Muldenkippwagen, die 3 Behälterwagen und 3 D-Zugwagen.

Neue Gedanken gedenkt Rivarossi mit der Serie „tren HOBBY“ zu verwirklichen. Alle möglichen bisherigen Lokmodelle werden in Baukastenform herausgegeben, als erstes die 42, zwei weitere, ital. Dampfloks, die ital. Ellok 428 und eine amerikanische Dampflok. Rivarossi will damit erstens jenem Kreis entgegenkommen, der nur Lokmodelle sammelt (wie z. B. die KITMASTER-Modelle) und daher auf einen eingebauten Motor verzichtet. Zweitens jener Gruppe, die nun mal gern Fahrzeuge selbst zusammenbaut. Die dritte Möglichkeit fiel uns ein, als wir die ausgestellten Musterkästen beugapfeln: Diese motorlosen Modelle sind gerade das richtige

für einen Vorspannbetrieb – zwei „42“ hintereinandergekuppelt müssen doch ein phantastisches Bild ergeben! – oder bei einer Kombination Dampflok plus Ellok (über die die Herren Tappert und Kesting soeben in Heft 2/XIV berichtet haben), da irgendwelche Komplikationen bezüglich Motorgleichlauf und Getriebedifferenzen *a priori* vermieden sind.

Der Gedanke, den Rivarossi hier verwirklicht, hat tatsächlich etwas für sich. Außerdem kann eine solche Baukastenlok später einmal ohne viel Umstände motorisiert werden, da die hierfür erforderlichen Zahnräder bereits schon auf den Achsen sitzen. Auch die nachträgliche Anbringung der Beleuchtung bedeutet kein Problem. Motor und Beleuchtungsausrüstung gibt es als Ergänzungsbausatz.

Zum Abschluß wollen wir auf den neuen, reich bebilderten Rivarossi-Katalog hinweisen, der insbesondere die Ersatzteilbeschaffung künftig wesentlich erleichtert.

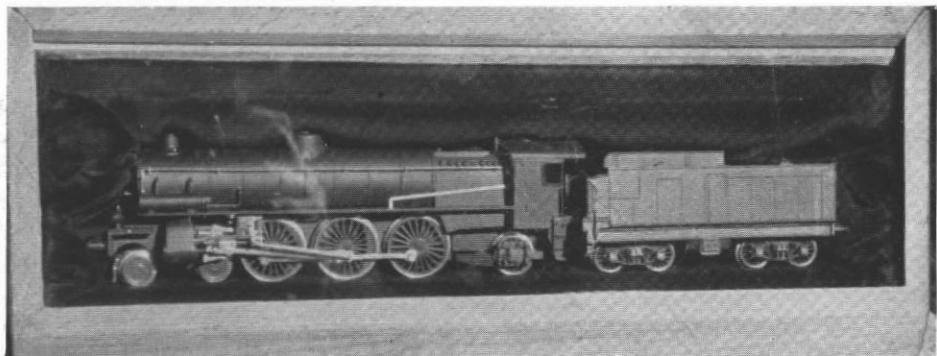


Abb. 144. Das als Handmuster vorliegende Modell der obigen GR 691 (das beim vorderen Laufgestell noch Scheibenräder aufweist) konnte nur im sichtausgeschlagenen Etui fotografiert werden, weil kein Mensch die Sichtscheibe entfernen konnte (oder wollte). Dies nur als Beispiel, daß man's manchmal nicht einfach hat, besonders wenn man es sich in den Kopf gesetzt hat, die Modelle weitgehend so zu fotografieren, wie sie an der Messe gezeigt werden und nicht einfach Katalogbilder abzuklatschen.

# Roskopf - Miniatur-Modelle - Traunstein/Obb.

Die „Anti-Militaristen“ werden sich ins Fäustchen lachen, daß wir die diesjährigen Roskopf-Neuheiten (2 Kanonen, 1 Haubitze sowie 4 Panzer) nicht fotografieren konnten, weil sie noch durch Abwesenheit glänzten und kaum vor Mai d. J. (aber gerade noch rechtzeitig zu den „Frühjahrsmäzövern“) herauskom-

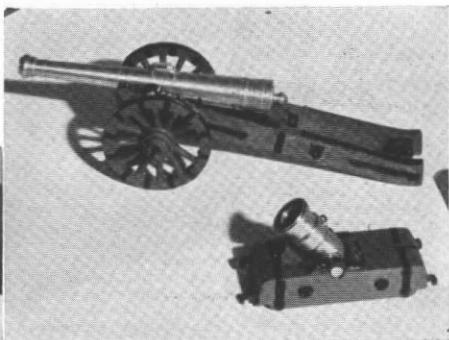
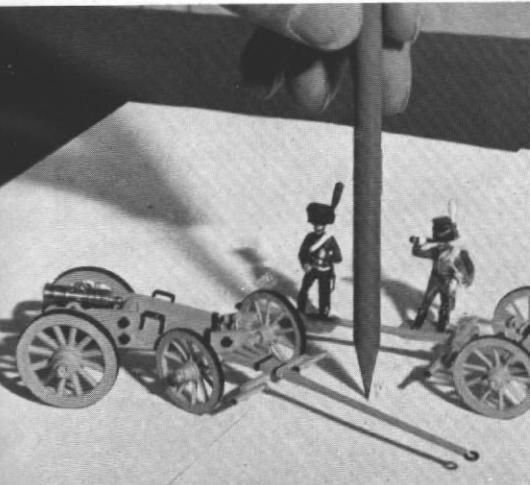


Abb. 145. Eine sog. „Halbe Kartäuse“ von 1638 und ein preuß. 50pfündiger Mörser (18. Jahrhundert) in 0-Größe.

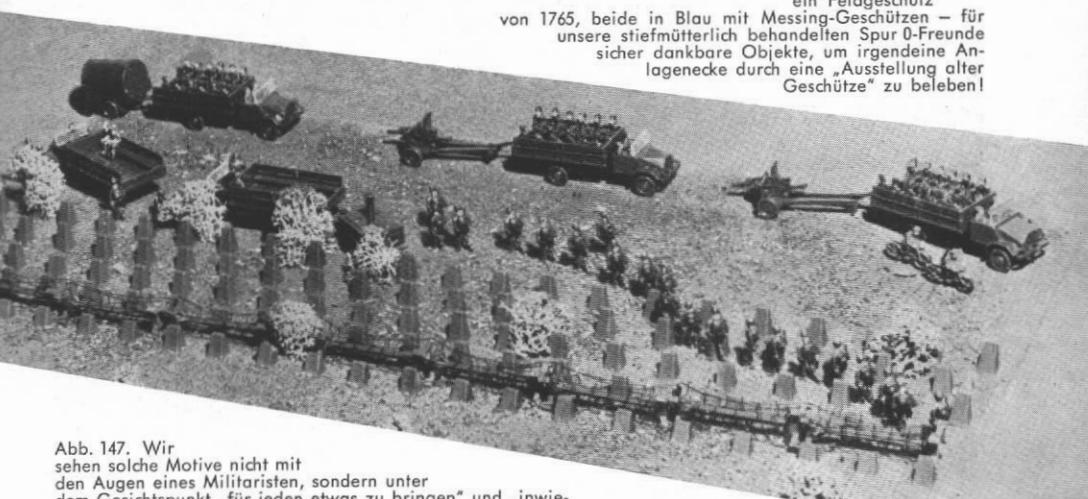


Abb. 147. Wir sehen solche Motive nicht mit den Augen eines Militäristen, sondern unter dem Gesichtspunkt „für jeden etwas zu bringen“ und „inwiefern solche Dinge sich zur Ausgestaltung irgendeiner (bisher leeren) Anlagenecke eignen“, falls es thematisch vertretbar ist. Und – Miniaturen bleiben eben Miniaturen und sind in dieser Form wohl immer anziehend und „reizend“, egal was sie zum Thema haben!

Abb. 146. Aus der gleichen Serie „Geschütze der Vergangenheit“ zwei weitere reizende Beispiele: eine preuß. Haubitze von 1758 (links) und ein Feldgeschütz

von 1765, beide in Blau mit Messing-Geschützen – für unsere stiefmütterlich behandelten Spur 0-Freunde sicher dankbare Objekte, um irgendeine Anlagenecke durch eine „Ausstellung alter Geschütze“ zu beleben!

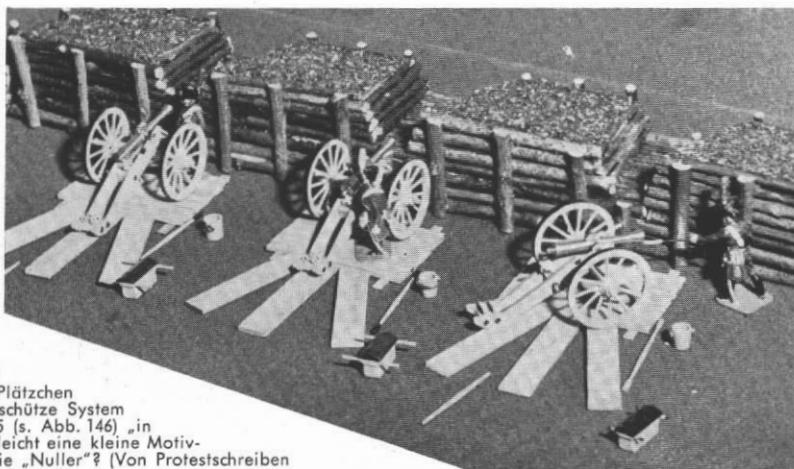


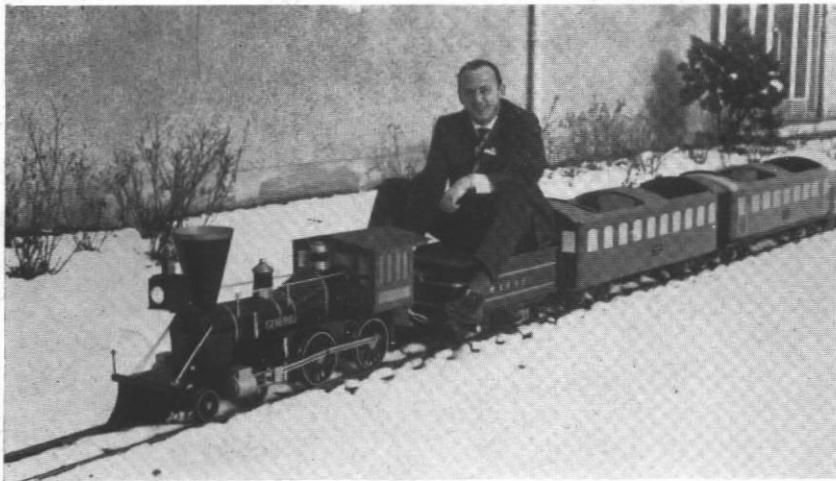
Abb. 148. Weil  
grad noch ein Plätzchen  
frei ist: Feldgeschütze System  
Gribbeauval 1765 (s. Abb. 146) „in  
Stellung“ – vielleicht eine kleine Motiv-  
Anregung für die „Nuller“? (Von Protestschreiben  
bitte Abstand nehmen!)

men werden. Bei den Panzer-Modellen handelt es sich um Berge-, Abschlepp-, Kran- und Sanitätspanzer (nicht in einem Typ vereint, sondern natürlich jeder ein Typ für sich!).

Wir können es uns jedoch nicht verkneifen, wenigstens ein paar Bilder von der weitergeführten Serie „Geschütze der Vergangenheit“ (im Maßstab 1:45) – schon den O-Freunden zuliebe – zu bringen. Außer-

dem sind diese Dinger zu allerliebst! Die Sammler werden ihre helle Freude haben, zumal es jetzt noch passende Kanoniere englischer Herkunft gibt.

Halt! Fast hätten wir noch etwas vergessen – die Panzerhindernisse und Stacheldrahtsperrern und die nunmehr bemannt lieferbaren Mannschaftstransport-Lkws, die auf Abb. 147 idyllisch und friedfertig vereint sind.



● **Die Schwingel'sche Gartenbahn** (s. Bericht in Messeheft 5/XII) hatte es auch dieses Jahr wieder Allö angefan, der trotz Kälte und Schnee (oder vielleicht gerade zur Abkühlung) zwischendurch mal schnell wieder eine Runde mit der alten „General“ fuhr. – Außerdem einigen konstruktiven Verbesserungen und Einbau stärkerer Motore in die bereits bekannten Loktypen gibt es hier nichts Neues zu berichten.

# TRIX

Vereinigte Spielwarenfabriken · Ernst Völk K. G.

# Nürnberg

TRIX hat diese Messe viel von sich reden gemacht! Einmal wegen des „Ludwigszugs“ an sich, zum andern weil es diesen Zug (und auch den dreiteiligen Triebwagen) – erstmalig und ohne jeden Aufpreis! – zusätzlich noch für das Märklin- und Fleischmannsystem gibt! Was bei den Modellbahnhern natürlich ein Freudengeheul auslösen dürfte! Doch gemach – der Reihe nach:

Daß der „Adler“ in H0-Größe einfach „goldig“, „süß“ und „reizend“ ist – Ausdrücke, die man auf der Messe ständig zu hören bekam – dürfte wohl so einleuchtend sein, daß wir hierüber keine weiteren Worte zu verlieren brauchen. Dieses Züglein spricht und wirbt für sich selbst, wo immer es auftauchen wird. Der Verkleinerungsmaßstab ist zwar 1:65, aber wir müssen zugeben, daß die diesbezüglichen Überlegungen der TRIX-Konstrukteure nicht ganz von der Hand zu weisen sind. Es mag durchaus stimmen, daß der größte Teil der Käufer behauptet hätte, er

Abb. 150. Auf diesem Bild, das wir im Hbf. Nürnberg anlässlich der Jubiläumsfeierlichkeiten geschossen haben, ist gut zu erkennen, wie „winzig“ die kutschendähnlichen Wagen des Ludwig-Zugs im Vergleich zu heutigen Wagen sind, auch und insbesondere querschnittsmäßig.

wäre viel zu klein und passe nicht zu H0, wenn der „Adler“ in maßstabgerechter „Kleinheit“ gebracht worden wäre. Wir hatten hier in Nürnberg ja die Möglichkeit, ihn zwischen den heutigen DB-Fahrzeugen fahren zu sehen und waren seinerzeit schon verblüfft über den arg krassen Größenunterschied (wofür wir Abb. 150 als *corpus delicti* beigeben). Außerdem sollen ja noch von PREISER Wilson und „Kollegen“ beigesteuert werden sowie einige sitzende Reisende, und nachdem man diese Figuren nicht so in die winzigen Abteile hineinpferchen kann wie die richtigen Menschen, so hätte es auch in dieser Beziehung ein Debakel gegeben.

Gut, eine Verkleinerung 1:75 o. ä. hätte vielleicht auch genügt, aber das hätte sicher die Entwicklung eines Spezialmotors bedeutet, so daß man in diesem Sonderfall – im Hinblick auf die vorerwähnten Argumente und gewisse fabrikatorische Gesichtspunkte – auch als ansonsten „unerbittlicher Maß-



Abb. 151.

In seiner ganzen Pracht: das TRIX-Modell

des „Adler“ mit I., II. und III.

Klass.-Wagen, aus denen auch der Jubiläumszug bestand. Wie das Original

von 1835 weist das TRIX-Modell keine Lampen auf.

(Der Betrieb wurde damals bei Dunkelheit eingestellt.) Mit

Lampen fuhr der „Adler“ nur 1935 und 1960 während des Einsatzes im Großbetrieb.



Abb. 152. Wer dieses allerliebste, ungemein fein und originalgetreu ausgeführte Züglein zu Gesicht bekommt, wird ebenso hell begeistert sein wie derjenige, der es an der Messe hat fahren sehen (und von denen einer anscheinend den rechten vorderen Holzpuffer als „Souvenir“ mitgenommen hat)!

Abb. 153 und 154. Das Modell des Autotransportwagens, der Deutlichkeit halber einmal unbeladen und einmal im Betriebseinsatz (auf einer der TRIX-Vorführanlagen).



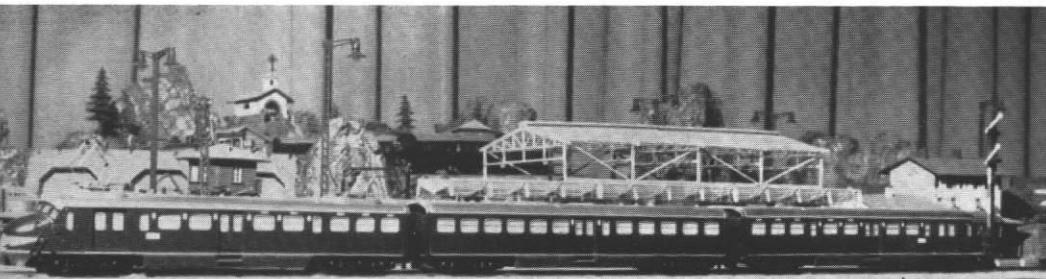


Abb. 155. Als dreiteilige Einheit zweifelsohne elegant und gefällig: der holländische Triebwagenzug der Serie EL D2 als ca. 75 cm langes TRIX-Modell. – Abb. 156 zeigt nochmals deutlich und einprägsam das „Gesicht“ des Maschinenwagens, Gehäuse grün mit gelben Zierstreifen, Dach silbern, Schürzen dunkelgrau.

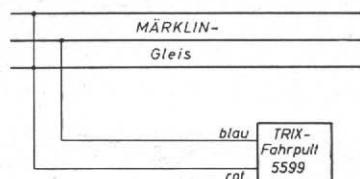
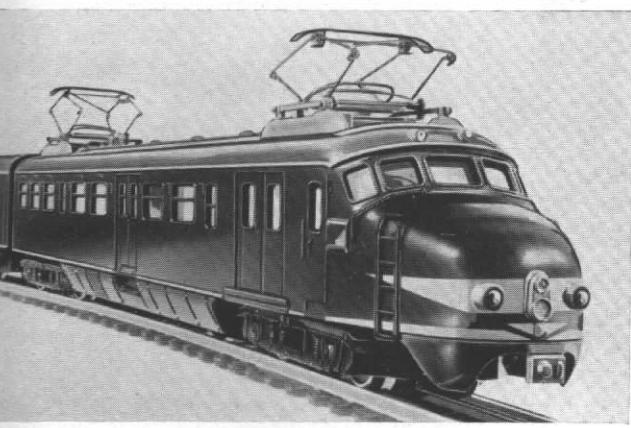


Abb. 157. 3-Schienen-2-Leiter-Gleichstrombetrieb mittels TRIX-Fahrpult.

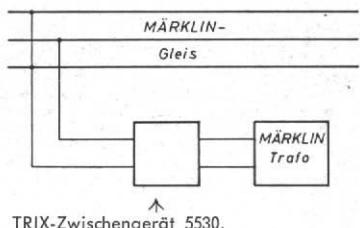


Abb. 158. 3-Schienen-2-Leiter-Wechselstrombetrieb (Original-Märklin-System), wobei das Zwischengerät 5530 erforderlich wird.

4. für das 3-Schienen - Wechselstromsystem (sonst wie 3), wobei zwischen das Original-Märklin-Wechselstromfahrpult und das Anschlußgleis ein besonderes Zusatzgerät von TRIX eingeschaltet wird, und zwar das Zwischengerät 5530 (Abb. 158) mit Gleichrichter 1 A, Polwender, Thermoschalter und Durchschalter (zwecks augenblicklicher Umstellung auf den Original-Wechselstromfahrbetrieb, wenn eine Wechselstromlokomotive die betreffende Gleisstrecke passiert),

Auf gut deutsch und volkstümlich ausgedrückt:

1. für das Original-TRIX-System,
2. für das Original-Fleischmann-System,
3. für das Märklin-Gleichstromsystem (bei dem die Loks – unter Beibehaltung des Originalgleises – lediglich mit Bürkle-Magneten ausgerüstet sind),
4. für das Original-Märklin-System (wobei allerdings das TRIX-Zwischengerät 5530 erforderlich ist).

stabfanatiker“ ruhig ein Auge zudrücken kann, zumal das Zuglein optisch tatsächlich gut zum übrigen H0-Fahrzeugpark paßt, bestens ausgefallen und mit so viel Liebe und Akuratesse ausgeführt ist, daß man bei seinem Anblick nichts anderes als „Liebe auf den ersten Blick“ empfinden kann! – Der „Adler“-Zug ist eine genaue Nachbildung des Originals von 1835 (daher auch ohne Lampen!). Auch die Farbgebung entspricht dem Original. Der Motor befindet sich im ersten Wagen hinter der Lok und treibt die Räder des gleichen Wagens an; es besteht also keine Kraftübertragung zur Lok hin.

Wie schon kurz angedeutet, gibt es den „Adler“-Zug (wie gesagt ohne jeglichen Mehrpreis!) erstmals für folgende Betriebssysteme:

1. für das Original-TRIX-System,
2. für das 3-Schienen-Gleichstromsystem mit Radsätzen à la Fleischmann. (Sollte der „Adler“ eventuell im Rivarossi-Programm auftauchen, stünde er den Zweischeinenzentrifugen auch noch mit NMRA-gleichen Radsätzen zur Verfügung.)
3. für das 3-Schienen - Gleichstromsystem (isolierter Mittelleiter oder Punktkontakte) à la Märklin (Abb. 157), ebenfalls mit den entsprechenden Radsätzen,

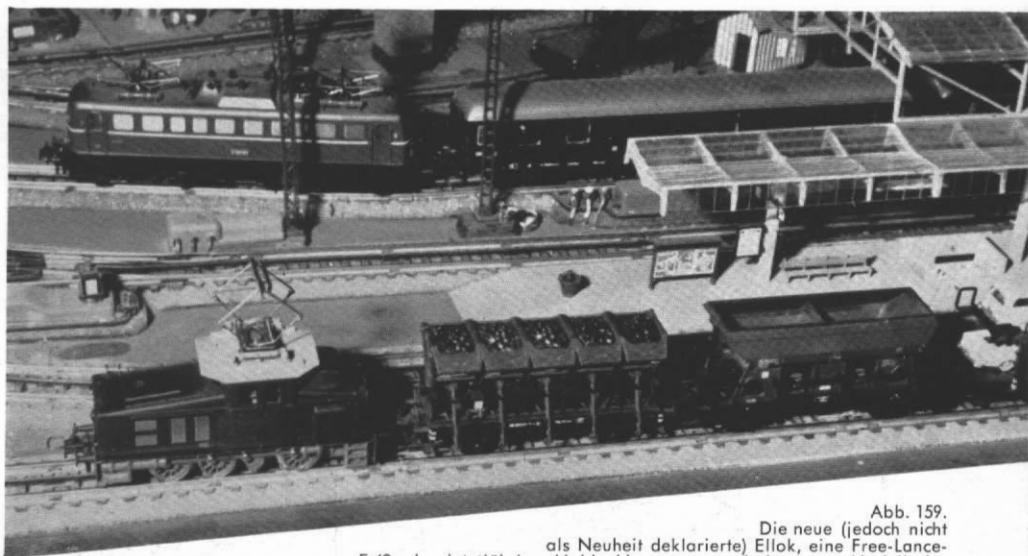


Abb. 159.

Die neue (jedoch nicht als Neuheit deklarierte) Ellok, eine Free-Lance-Selbstentladewagens Fd-52 mit Zwischenwand, das wir in Abb. 160 nochmals vorstellen, da die Feinheiten auf dem Motivbild zu sehr ins Hintertreffen geraten sind. Abb. 160. ▼

Eine zweite wichtige Neuheit ist ein dreiteiliger Triebwagen, wie er an sich von gut einem Drittel aller Teilnehmer bei der Wunschkaktion gewünscht worden ist. TRIX nahm sich aus verkaufspolitischen Gründen einen holländischen elektrischen Triebwagen der Serie EL D 2 zum Vorbild. Er sieht in seiner grünen Farbgebung mit gelben Zierstreifen im „Gesicht“, den dunkelgrauen Schürzen und dem silbernen Dach sehr schmuck und rasant aus, so daß einem nach wenigen Augenblicken sein ausländisches Aussehen nichts mehr ausmacht. Da der Zwischenwagen einzeln erhältlich ist, kann man ihn zu einer vierteiligen Einheit (oder noch mehr) erweitern. Störend empfinden wir die etwas großen Abstände zwischen den einzelnen Einheiten, mußten dann jedoch feststellen, daß zumindest auf den TRIX-Gleisbögen der Abstand der inneren Wagenkanten gerade noch

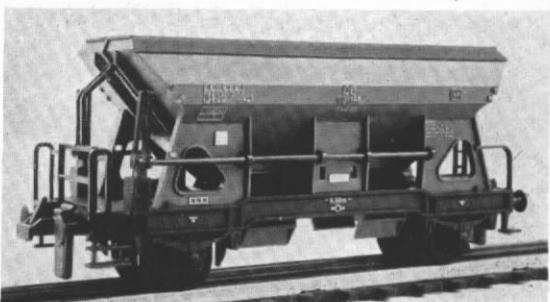
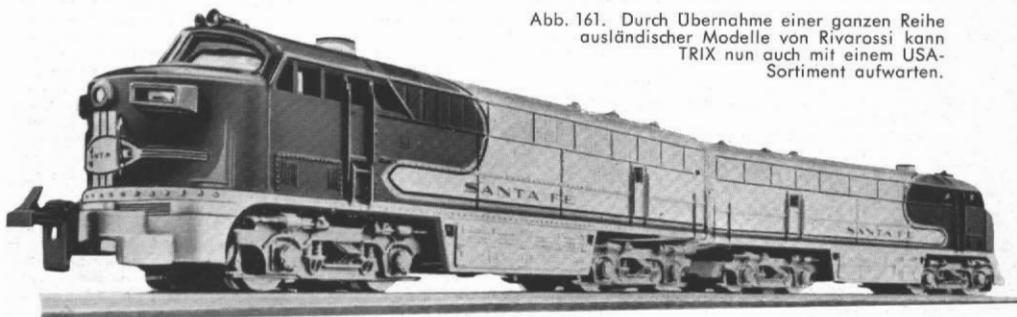


Abb. 161. Durch Übernahme einer ganzen Reihe ausländischer Modelle von Rivarossi kann TRIX nun auch mit einem USA-Sortiment aufwarten.



Hersteller und Export:  
Gunter Eheim, Deizisau

# Trolley-Bus HO

Alleinverkauf in Deutschland:  
Artur Braun, Waiblingen

Ob Sie's glauben oder nicht – die neue Trolley-Bus-Oberleitung ist da! (Es ist uns gelungen, Herrn Eheim dafür den Orden des Nürnberger Festausschusses verleihen zu lassen!) Wie notwendig die neue Oberleitung gewesen ist und wie zierlich die neue gegenüber der alten wirkt, geht aus den verschiedenen Vergleichsfotos wohl klar und deutlich hervor!

Eine Verbindmöglichkeit zwischen der alten und der neuen Oberleitung besteht natürlich nicht mehr, dafür sind beide Systeme zu grundverschieden.

Die Busse dagegen können leicht mit den neuen Stromabnehmern versehen werden, und zwar erfolgt der Austausch nach Herausziehen der beiden Splinte. Der neue Stromabnehmer (in der Art unseres Vorschlags in Heft 1/XIV) kann sogar wesentlich betriebssicherer angesehen werden als der alte, wie auch eine bessere Stromübernahme gewährleistet ist. Der neue, zierliche Schleifschuh ist nur 6 mm lang (hält sich also in den von uns in Heft 1 Seite 12 angegebenen Grenzen), jedoch im Interesse einer größeren Betriebssicherheit 2 mm hoch. Eine etwaige

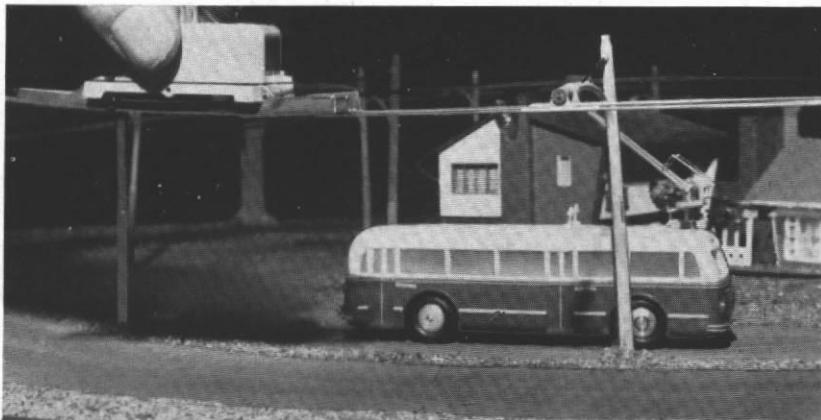


Abb. 162. Ein schlagender Beweis für die Zierlichkeit der neuen Oberleitung: links eine alte Weiche mit den Ansatzstücken der bisherigen Oberleitung, rechts die dünnen neuen Fahrdrähte. (Bus steht auf der Straße dahinter!)

angängig ist. Sogar das Einkleben von dünnen Gummiblenden ist nicht so ohne weiteres möglich. Der Bastler wird nach einer anderen Möglichkeit suchen müssen, um diesem zwangsbedingten Schönheitsfehler in zufriedenstellender Weise begegnen zu können. Vielleicht bringt uns die federnde Verbindungswand der AKANE-Mallett-Lok (Heft 3 Seite 118) der Lösung näher? Das soll uns im Augenblick nicht anfechten, wichtiger ist die Tatsache, daß es auch diesen Triebwagenzug für die verschiedenen Bahnbetriebssysteme, ebenfalls ohne jeden Mehrpreis, im Handel geben wird.

Auf die aus dem Rivarossi-Sortiment übernommenen und auf das TRIX-System zugeschnittenen Loks und Wagen ausländischer Prototypen wollen wir nicht näher eingehen, darüber informiert Sie ja der TRIX-Katalog 1962, der übrigens bereits jetzt schon (und wohl erstmalig) fix und fertig in den Fachgeschäften aufliegt.

Doch nicht genug der Neuheiten, die uns angehen. Ein wiederum gut gelungenes und sehr ansprechendes „Stück“ ist das sehr gut detaillierte Modell des Selbstentladewagens Fd-52 der DB, der unter der Be-

zeichnung Otmm 52 vielleicht bekannter ist. Dieser Wagentyp ist in Anlehnung an die etwas ähnlich aussehenden Talbot-Schotterwagen entwickelt worden, konstruktiv jedoch darauf ausgerichtet, daß erstens alle möglichen Schüttgüter befördert werden können und zweitens durch Einfügen einer Zwischenwand sogar zweierlei Arten Verladegut zur gleichen Zeit (s. Abb. 159).

Ebenfalls, wenn nicht sogar besonders gut gelungen ist das Modell des 3achsigen Autotransportwagens Laes-55 (Offs 55) der DB. Er macht einen sehr gedeckten Eindruck und ist bis zu kleinsten Einzelheiten und Feinheiten (Riffelblech) nachgestaltet. Beladen werden kann er – je nach dem Autotyp – mit 8–10 handelsüblichen Miniaturautos (Abb. 153 u. 154). Daß die neuen Wagenmodelle (einschließlich der letzjährigen Neuheiten) nachgerechnetermaßen im Verkleinerungsmaßstab 1:87 bis 1:88 gehalten sind, wollen wir nur kurz am Rande erwähnen.

Und noch etwas: Das bekannte TRIX-Relais gibt es nun auch – wohl auf Grund des diesbezüglichen Artikels in Heft 16/XIII – mit Selbstabschaltung (und 2 Umschaltern).

Verringerung auf 1,5 mm ist in Erwägung gezogen worden und hängt noch von einigen Versuchen ab.

Die gesamte komplette Oberleitung umfaßt folgende Teile: Streckenmaste, Anschlußmaste, Weichen, Kreuzungen und einen Kontaktgebermast. Die Fahrstromunterbrechung erfolgt lediglich mittels Unterbrecherhülsen, die an einem normalen Streckenmast angebracht sind. Der Mastabstand beträgt 25 cm; genauso lang sind nämlich die Fahrdrähteteilstücke aus 1 mm starkem Stahldraht.

Das Vorbild für den sehr ansprechenden Streckenmast ist zwischen Baden-Baden und Varnhalt zu finden. Innerhalb des Mastes ist ein Metalldraht mit eingegossen, der – oben noch als Stützstab sichtbar – als Stromleiter dient. Ein besonderer Anschlußmast, wie er bei der alten Ausführung erforderlich war, erübrigte sich beim jetzigen System. Als An-

Abb. 163. So sehen die neuen Maste aus, die in ihrer modernen Form weitaus unauffälliger sind als die bisherigen Gittermaste. – Neu und ebenfalls zierlich: Warnkreuz mit Blinklicht. ▶

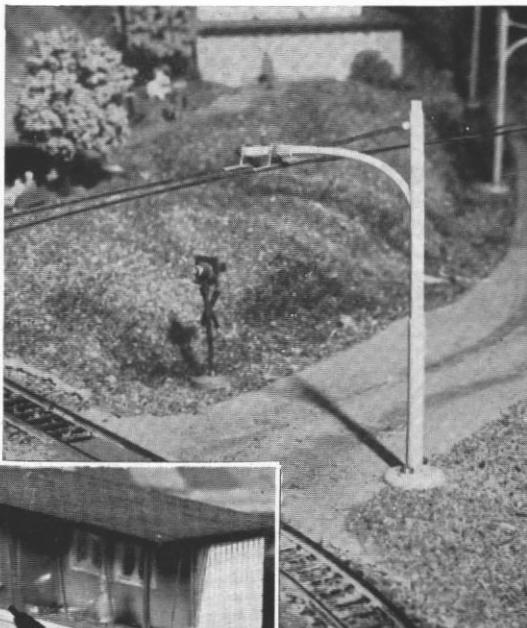


Abb. 164. Ein nettes kleines Selbstzweckfahrzeug: das Modell einer VW-Kombinationsdräisine der DB.

schlußmaste fungieren die normalen Streckenmaste und da die eben erwähnte Stromzuführung einmal auf die äußere Fahrdrähthalterungshülse und einmal auf die innere übertragen wird, sind eben zwei solcher Maste erforderlich. Durch diese elegante Lösung fallen sämtliche bislang sichtbaren Anschlußdrähte nunmehr fort. (Auf diese Idee hätten wir oder Herr Fritsch in Heft 16/XIII auch kommen können, sind es aber nicht, so daß sich nun Herr Eheim mal eins feinen kann!) Die Fahrdrähteteilstücke brauchen nur in die kleinen Haltehülsen gesteckt zu werden, in denen sie stramm passen.

Die Betätigung der Weiche erfolgt über ein Umlenk-Hebelgestänge durch einen sehr winzig dimensionierten Doppelspulenmotor, der in einer am

Mast befestigten Fernsprechbude untergebracht ist. Auch diese Lösung ist elegant und lobenswert und beweist, daß die Firma Eheim sich über die neue Oberleitung schon einige gewichtige Gedanken gemacht hat. Damit die winzigen Spulen durch einen etwaigen Dauerstrom nicht durchbrennen, wurde eine spezielle Sicherheitsauslösung geschaffen (ein kleiner Bimetallstreifen, der bei der geringsten Erwärmung sofort die Stromzuleitung unterbricht. Ebenfalls ein sehr glücklicher Einfall, auch wenn ROKAL zufällig beim Fahrpult einen ähnlichen Gedanken verwirklicht hat).

Die „Weiche“ selbst besteht aus durchsichtigem Plexiglas und obwohl sie gegenüber dem bisherigen klobigen Weichenkasten wesentlich zierlicher und

luftiger aussieht (Abb. 167), dürfen wir Ihnen dennoch verraten, daß sie noch zierlicher und unauffälliger werden soll, was durch Fortfall der Anzeigebirchen (von denen wir abgeraten haben, da sie für den Betrieb von untergeordneter Bedeutung sind) erreicht werden kann. Eine Lösung der Weichenfrage im Sinne unseres Vorschages in Heft 1/XIV S. 12 wäre für Eheim – da für ein Industrieerzeugnis zu empfindlich und diffizil – nicht gangbar gewesen. Die Eheim'sche Lösung ist überdies so gut und darüber hinaus sehr betriebssicher, so daß sich jede weitere Diskussion hierüber auch gar nicht lohnen würde.

Wie winzig die neue Kreuzung gegenüber der alten ist, offenbart Abb. 165 mit frappierender Deutlichkeit. Das Mittelstück ist – wie bei unserem Vorschlag – aus Plexiglas, die Befestigung der kreuzenden Fahrdrähte ist in ähnlicher Weise vorgenommen.

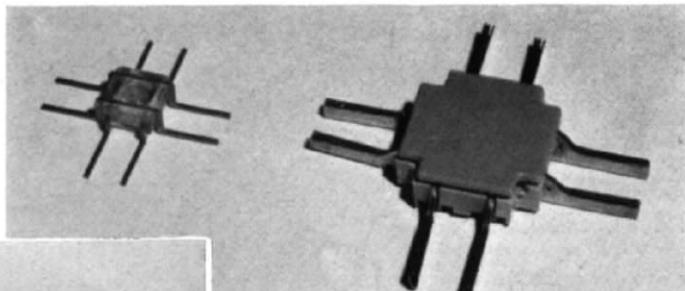
Für die Fahrstromunterbrechung sind künftig nurmehr ein Mast und zwei Unterbrecherstücke erforderlich. Der Kontaktgebermast unterscheidet sich optisch nicht von einem normalen Streckenmast. Die

Kontaktgabe erfolgt lediglich über eine besondere Fahrdrähtöhle mit einer winzigen konischen Konkaktscheibe, die fest mit dem stromführenden Trägerstab verbunden ist.

Wie gut sich die neue Trolley-Bus-Oberleitung ausnimmt und wie gut sie sich – endlich, endlich! – ins Gesamtbild einfügt, soll Ihnen Abb. 168 demonstrieren. Wir freuen uns ehrlich über diese wirklich schon längst fällig gewesene Neuheit und wenn Herr Eheim demnächst aus dem Schlaf aufschreibt ob dem Gepolter, das sich wie ein Bergutsch anhört, dann können dies nur die Steine sein, die vielen Modellbahnnern vor Freude vom Herzen gerollt sind!

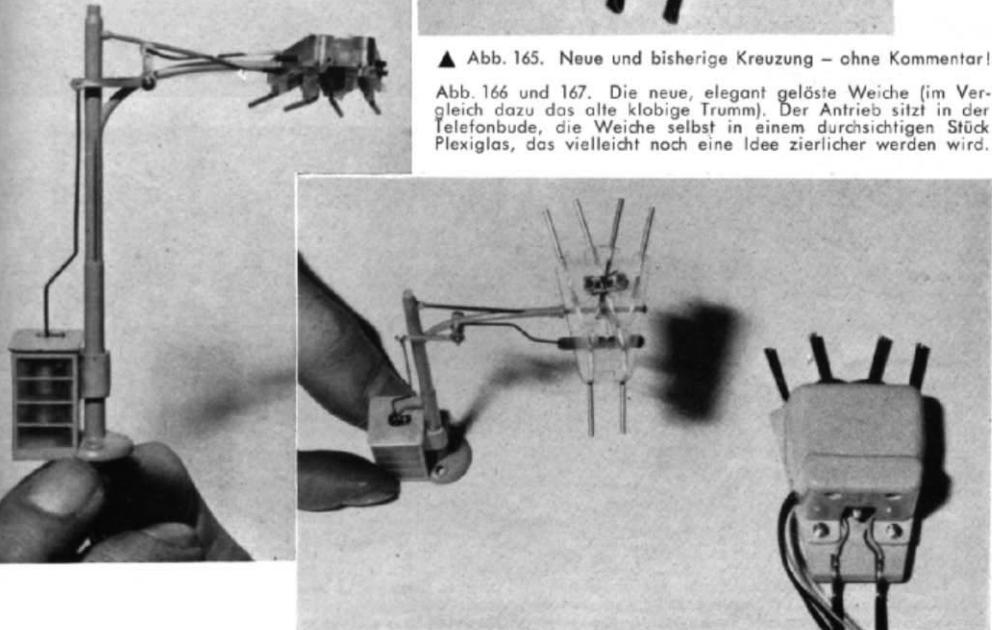
Eine weitere Neuheitenzugabe: Ein kleiner roter „Bahnmeisterbus“ für 2-Schienen-Gleichstromsystem, der jedoch richtiger als „VW-Kombinationsdraisine“ angesprochen werden muß, wie ihn die DB hauptsächlich für den Aufsichtsdienst einsetzt (Abb. 164).

Über die Seutha K.G. gibt es dieses Jahr nichts Neues zu berichten.



▲ Abb. 165. Neue und bisherige Kreuzung – ohne Kommentar!

Abb. 166 und 167. Die neue, elegant gelöste Weiche (im Vergleich dazu das alte klobige Trumm). Der Antrieb sitzt in der Telefonbude, die Weiche selbst in einem durchsichtigen Stück Plexiglas, das vielleicht noch eine Idee zierlicher werden wird.



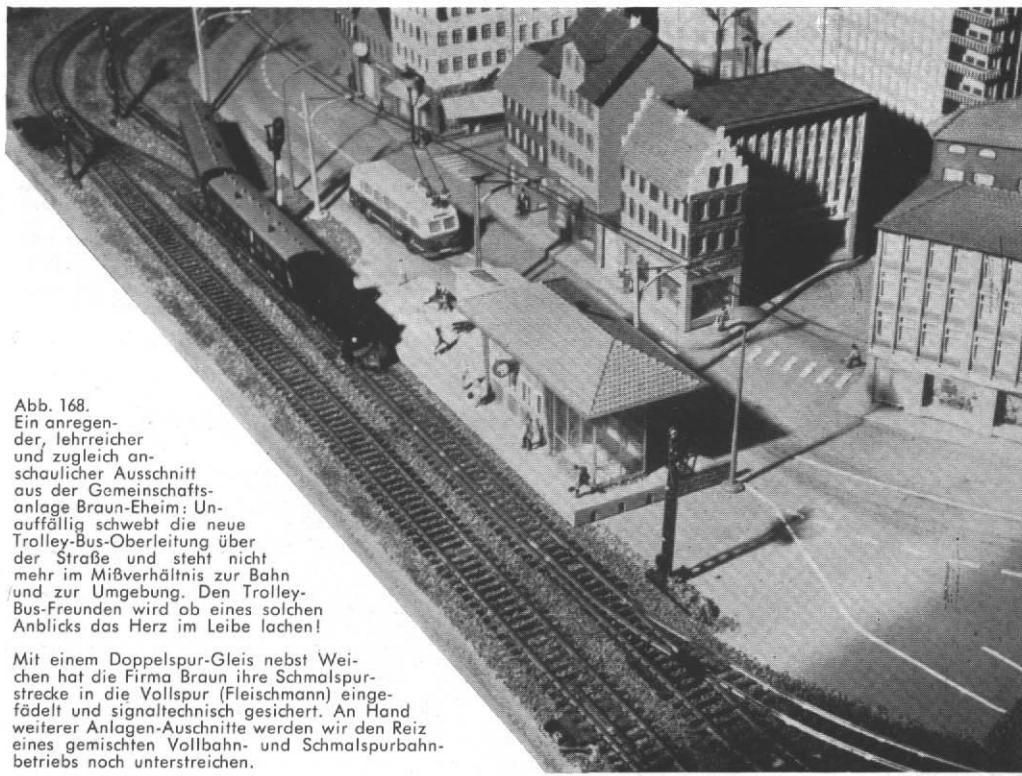


Abb. 168.  
Ein anregender, lehrreicher und zugleich anschaulicher Ausschnitt aus der Gemeinschaftsanlage Braun-Eheim: Ungewöhnlich schwebt die neue Trolley-Bus-Oberleitung über der Straße und steht nicht mehr im Mißverhältnis zur Bahn und zur Umgebung. Den Trolley-Bus-Freunden wird ob eines solchen Anblicks das Herz im Leibe lachen!

Mit einem Doppelspur-Gleis nebst Weichen hat die Firma Braun ihre Schmalspurstrecke in die Vollspur (Fleischmann) eingefädelt und signaltechnisch gesichert. An Hand weiterer Anlagen-Ausschnitte werden wir den Reiz eines gemischten Vollbahn- und Schmalspurbahnbetriebs noch unterstreichen.

## Ing. Schneider, Göppingen

... hat sein Lampensortiment um drei weitere Typen ergänzt: eine einfache Straßenlampe (8 cm hoch), eine einfache Bogenlampe (9 cm hoch) und eine doppelte Straßenlampe in Peitschenform (11 cm hoch).

Als Ergänzung zu den bereits bekannten Einbaudrucklasten für Gleisbildstellpulte gibt es nun noch Kontroll-Lampen mit Fassungen (grün und rot) in sehr günstigen Abmessungen. Die Fassungen ähneln in ihrem Aufbau den üblichen Steckbuchsen für Festmontage, sind aber noch kleiner.

## Friedr. Sander, Wuppertal

... überraschte uns mit einer „Neuheit“ (besser gesagt: „Neugkeit“), die in der heutigen Zeit nicht hoch genug eingeschätzt werden kann. Der Hersteller der bekannten geschmeidigen Geländematten überraschte mit ... Preissenkungen! Zur Nachahmung bestens empfohlen!

## Ing. Sommerfeld, Göppingen

Hier gibt es leider nichts Neues zu vermelden, höchstens unsere Absicht, im Laufe der nächsten Monate im Rahmen eines Artikels über die DB-Oberleitung mal etwas näher auf die vorbildgetreue Sommerfeld'sche Oberleitung einzugehen.

## TESMO Plastikmodellbau Karlsruhe

Im Westen nichts Neues! Vom TEE keine Spur! Um ehrlich zu sein: Erst Ende der Messe tauchten ein paar Gehäusemuster auf, über die es jedoch noch nichts zu sagen gibt. Da nur die Rohgehäuse eingetroffen waren und fast sämtliche anderen mit maßgebenden Teilen fehlten, konnte man sich über das endgültige Aussehen des TEE wirklich kein Bild machen. Der Hersteller bat uns selbst, noch solange mit einer etwaigen Besprechung zu warten, bis er uns das erste fertige Exemplar zur Begutachtung zuschicken kann. Sein Wunsch sei uns Befehl. Es heißt somit weiterhin immer noch: „TEE – abwarten und Tee trinken ... !“

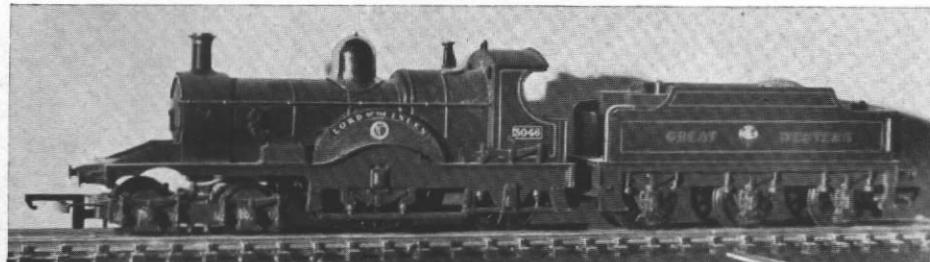


Abb. 169. Die Tri-ang-Old-Timer-Lok „Lord of the Isles“ in H0 mit Magnet-Adhäsion, in Grün mit schwarz-grauer Rauchkammerpartie, rostbraunem Rahmen (einschl. Treibradverkleidung) und messingenem Dom usw.  
(Preis 47.-DM)

## Tri-ang - TT und HO - Lines Bros. England

Bei der bekannten und inzwischen auch in Deutschland beliebt gewordenen TT-Bahn gibt es als Neuheit erstmalig zwei kontinentale Wagentypen! Einmal das Modell eines französischen Schlafwagens in Dunkelblau mit Goldschrift und Zierleisten sowie sehr fein detaillierten Drehgestellen (Abb. 170), zum anderen das eines französischen Leichtstahlwagens, silberfarben und in einer feinen plastischen Ausführung mit geradezu bemerkenswerten Details an den Stirnwänden.

Neue Loktypen konnten wir nicht entdecken, jedoch sind drei Dampflok-Modelle inzwischen mit den Seuthe-Dampfaggregaten fabrikseits ausgerüstet worden. Der Einbau der (etwas kürzeren) Dampfentwickler erfolgte innerhalb des Lokgehäuses (was jedoch nicht bei allen Loktypen möglich ist) und wir

haben wieder bestätigt gefunden, daß der Einbau direkt unter dem Schornstein eine intensivere Rauchentwicklung ergibt.

Die neue Drehscheibe mit elektrischem Antrieb und nur drei Anschlußgleisen ist in ihrer einfachen Ausführung nicht besonders erwähnenswert.

Wie Sie sich vielleicht noch erinnern, ist uns letztes Jahr die VB-TT-Bahn, die uns so gut gefiel, im letzten Augenblick „durch die Lappen gegangen“. Wir wollten darüber dieses Jahr mehr berichten. Leider gibt es nichts mehr zu berichten. Lines Bros. haben zwar VB aufgekauft, aber aus irgendwelchen Gründen deren gesamte Erzeugnisse in der Versenkung verschwinden lassen. Dafür ist in Calais ein neues Zweigwerk unter der Firmierung „Lines Frères“ entstanden (was auf französisch das gleiche heißt wie

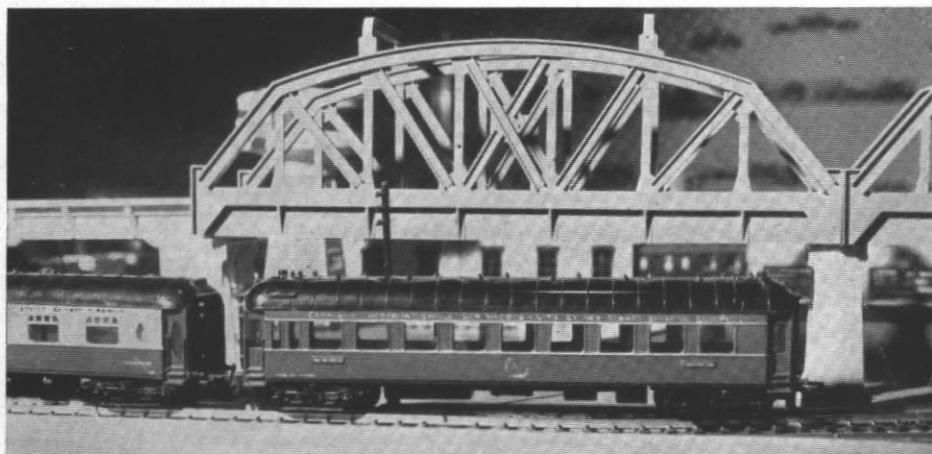


Abb. 170. TT-Modell eines französischen ISG-Schlafwagens in Dunkelblau mit Goldschrift. Trotz seiner Länge von 18 cm – in Anbetracht des englischen TT-Maßstabes von 1:100 – etwas gekürzt.

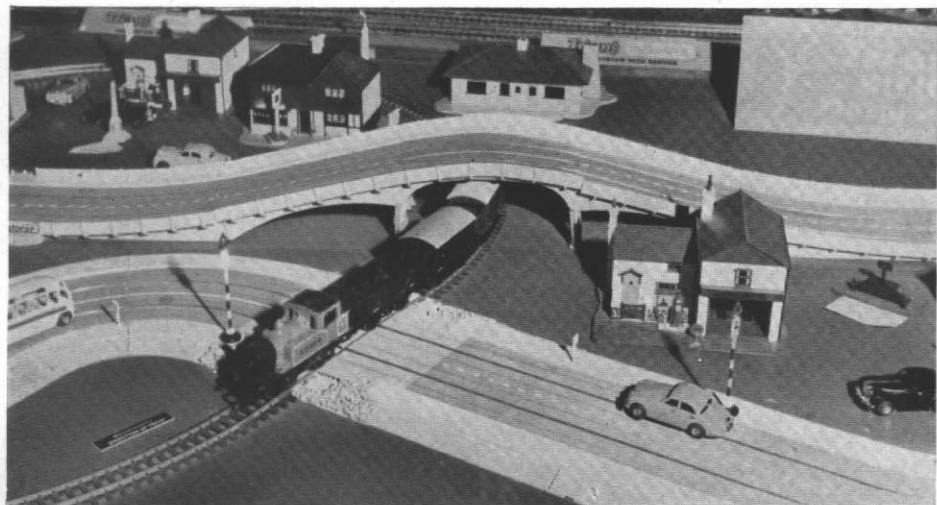


Abb. 171. MINIC-Motorway mit der etwas steilen, aber „schwungvoll“ verlaufenden Bahnüberführung sowie schienengleichem Übergang mit Stopstellen. Die Bahn ist H0, die Autos sind entsprechend zu groß.

Lines Bros. (= Gebrüder Lines). Der Zweck der neuen Fabrik ist die Herausgabe von kontinentalen Fahrzeugtypen, als deren erste Muster wohl die vorbeschriebenen zwei TT-Wagentypen anzusehen sind. Hier scheint sich dieselbe Entwicklung anzubauen, wie sie Meccano mit den beiden Bahnen Dublo und ACHO praktiziert. (Was nur rein informatorisch am Rande erwähnt sein soll.)

Bei der Tri-ang-H0-Bahn, die wir bisher links liegenlassen haben, fiel uns dieses Mal eine irgendwie faszinierende Old-Timer-Lok auf, die es bei näherem Besehen sogar „in sich hatte“. Erstens ist sie ebenfalls mit dem Seuthne-Dampfentwickler ausgerüstet (wie eine Reihe anderer H0-Loks auch), zweitens war sie nur mit Gewalt von den Gleisen zu heben. Nicht etwa, daß sie angebunden gewesen wäre, sondern sie „klebte“ irgendwie am Gleis. Des Rätsels Lösung: Eine ziemlich dicke, gut 7 mm starke Permanentmagnetteplatte ist zwischen dem großen Treibrad und der hinteren Laufachse angebracht und verursacht die außerordentliche Haftwirkung (zu deren Überwindung andererseits wiederum starke Motoren erforderlich sind). Natürlich auch nur deswegen, weil die H0-Gleise aus Stahl bestehen, bei Messinggleisen wäre die Wirkung gleich Null. Inwieweit diese Magnetadhäsion eine erhöhte Betriebssicherheit bzw. Zugkraftverhöhung mit sich bringt bzw. lediglich eine werbewirksame technische „Spielerei“ darstellt, konnten wir bei den daraufhin auf der Ausstellungsanlage vorgenommenen (unzulänglichen) Versuchsfahrten nicht herausbekommen. Die

Lok lief jedenfalls sehr zufriedenstellend und – neugierig gemacht durch das gute Stück – konnten wir den Adhäsions-Magneten noch bei weiteren 7 Loks entdecken, bei denen er meist zwischen den Treibachsen sitzt.

Angesichts der vorerwähnten Old-Timer-Lok „Lord of the Isles“ und den neuesten maßstabsgerechten (!) und sehr vorbildgetreu nachgebildeten Personenzügen (die wir leider erst hinterher im Katalog entdeckten und daher nicht fotografiert haben) wollen wir nächstes Jahr auf das H0/00-Sortiment doch einmal ein besonderes Augenmerk haben. Es scheint sich auch bei dieser Bahn – entgegen dem bisherigen Anschein – nunmehr doch etwas zu tun.

Die im letztjährigen Messebericht bei der Besprechung der Hähnel-Modellfahrzeuge erwähnte Autobahn nach einem HERAS ähnlichen Prinzip ist erweitert worden durch einen Bahnübergang mit Blinklichtanlage und Stoppsicherung, gewöhnliche Kreuzungen und Weichen. Neu sind auch die auf Abb. 171 sichtbaren gewölbten Überführungen und deren sanfter Gegenbogen (zur Vermeidung scharfer Straßenknicken vor Steigungsstrecken). Die Straßenteilstücke (Doppelfahrbahnen) haben ansteckbare Gehsteige erhalten. Obwohl diese Tri-ang „MINIC Motorways“ sehr preiswert sind, wollen wir nicht verheimlichen, daß sie leider maßstäblich ziemlich groß ausgefallen sind; auch die Fahrzeuge, die gut im Maßstab 1:70 wenn nicht gar 1:60 gehalten sind und daher in einem gewissen Mißverhältnis zu einer kontinentalen H0-Bahn stehen.

**Dem heutigen Heft liegt — außer den nach Schweden exportierten — der Neuheitenprospekt der Fa. Fleischmann bei!**

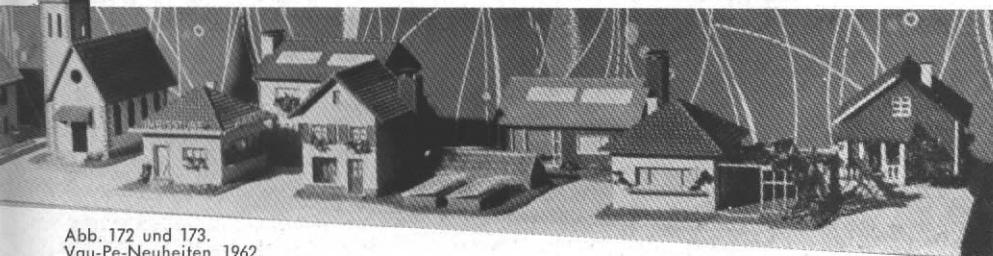


Abb. 172 und 173.  
Vau-Pe-Neuheiten 1962.

Wie um unsere letzjährige Bemerkung zu unterstreichen, tat sich dieses Jahr einiges recht Bemerkenswertes bei Vau-Pe, die neben eigenen Erzeugnissen noch den Vertrieb von POLA-Häusern hat: eine Wassermühle eigenen Stils mit überschlächtigem Wasserzulauf. Dem Bausatz ist eine Wasserpumpe beigefügt, die das Wasser aus einer Bodenwanne zurück auf den Oberschacht pumpt. Diese Idee hatte zwar vor einem Jahr eine andere Firma verwirklicht, aber nachdem Vau-Pe einen gewissen eigenen Kunden- und Einkäuferkreis hat, ergab sich die Herausgabe eines ähnlichen Stücks wohl zwangsläufig.

Das Schotterwerk mit der elektrisch ferngesteuerten Beladevorrichtung ist eigentlich nicht neu, jedoch im Lauf der Zeit so verbessert und umgestaltet worden, daß es nunmehr mit anderen Schotterwerken durchaus konkurrieren kann.

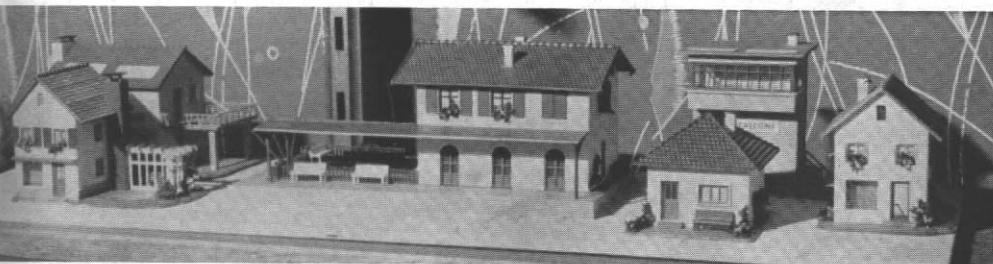
Von den Gebäudeauschöpfungen seien besonders erwähnt: das ländliche Bahnhofsgebäude „Ebelsbach“ (Abb. 173) – eine geschickte Abwandlung des letzjährigen Bf. Bellaria – mit reichhaltigem Blumenschmuck unter den Fenstern, Sitzbänken, Sperrgütern, Bahnsteigdach u. dgl.

Die kleine Dorfkirche mit Sakristeianbau und roten Sandsteineinfassungen ist qualitativ ebenso gut wie die verschiedenen Häuser im Bungalowstil, die Gärtnerei mit Ladengeschäft und abgedeckten Frühbeeten, Haus Elke (alle Abb. 172). Sehr anheimelnd machen sich die Gardinen hinter den Fenstern der Wohnhäuser und daß hinter den Ladenfenstern nun

auch die entsprechenden „Auslagen“ liegen (Buntdruck), wird wohl nicht mehr wundernehmen. Die Verbesserungen in Qualität und Ausführung sind offensichtlich.

Eine Neuheit besonderer Art sind die Baum-Bausätze, wobei jedoch ein anderer Weg als üblich beschritten worden ist. Im Bausatz befinden sich sechs aus einem Stück gespritzte Baumstämme samt Ästen und Wurzeln, die anhand des beigegebenen Streumaterials und bunten Körnern (Obst-Imitation) zu möglichst echt aussehenden Laub- und Obstbäumen gebastelt werden sollen. Selbstverständlich können auf die Äste auch Büschel aus Isländisch Moos geklebt werden. Anhand der gespritzten Rohbäume tut man sich jedenfalls leichter, als wenn man draußen erst passende Ästchen zusammensuchen muß oder das Gerippe aus Litzendraht zurechtdrißt. Leider ist das Foto infolge der Schatten der Äste so „verwirrend“ und undeutlich, daß wir auf eine Wiedergabe verzichtet haben.

An neuem Kleinzubehör sei noch am Rande ein Sortiment Stühle, Tische und Sonnenschirme erwähnt und das Stellwerk „Montfalcone“, das wir fast vergessen hätten und das in seiner modernen Form überall in Deutschland stehen könnte, also keinen ausgesprochen südländischen Stil aufweist (Abb. 173). Das ganze Neuheitensortiment aufzuführen, würde zu weit führen, wir könnten tatsächlich nur die wichtigsten benennen, um Ihnen einigermaßen einen Überblick zu geben.



# Wiking - Modellbau

Berlin-Lichterfelde

Aufgrund vieler Zuschriften, insbesondere aus dem Ausland und aus ländlichen Gegenden, weshalb wir eigentlich nicht mehr wie früher auf die Wiking-Neuheiten eingehen, obwohl diese genauso interessant seien wie die ausländischen Fahrzeugmodelle, wollen wir ab diesem Jahr auch wieder die wichtigsten Neuheiten dieser Firma besprechen.

Nachdem uns der kleine, in einem Wiking-Fahrzeug eingebaute Motor, den wir bei HERAS entdeckt haben, nicht mehr aus dem Kopf geht, dachten wir beim Anblick des neuen Universal-Raupenkran mit drehbarem Oberteil und bewegbarem Ausleger sofort daran, wie man dieses Fahrzeug vielleicht doch irgendwie „aktivieren“ könnte. Das Motörchen würde gut in das Krangehäuse passen und könnte das Zugseil bewegen. Ein anderes müßte man unter dem Anlagengrundbrett anbringen, eine senkrechte Welle

würde die mechanische Verbindung zwischen Motorgetriebe und Kran herstellen... Aber lassen wir das, es geht ja jetzt nur und erst mal um die Wiking-Neuheiten.

Kaum glaublich, daß die Länge der dreifach ausfahrbaren und schwenkbaren Schubleiter des neuen Feuerwehrleiterwagens tatsächlich 235 mm beträgt! Die Mannschaften werden im Feuerwehr-Löschwagen befördert (beide Fahrzeuge s. Abb. 174).

Obwohl wir über die qualitative Ausführung der Wiking-Modelle wohl kein Wort zu verlieren brauchen, wollen wir dennoch auf das bestens nachgebildete Fahrwerk bei der großen Zugmaschine, beim Unimog und beim Mercedes 300 SL hinweisen.

Abb. 176 zeigt die moderne Rundgarage für drei Fahrzeuge und die Parkhalle mit transparentem Dach (gelbes Rillenglas), die in ihrer Form sehr gefällig sind und sich auf unseren Modellbahnanlagen sicher gut ausnehmen.

Weitere Neuheiten sind Jeeps, die neue Fiat 1800-Limousine, VW-Sonderbus, ein englischer Geländewagen und ein Lkw-Anhänger mit Kohlenladung, die wie beim zugehörigen Mercedes-Lkw herausnehmbar ist.

Die Auslieferung der neuen Modelle erfolgt in zwei Gruppen und zwar im Frühjahr und im Herbst.

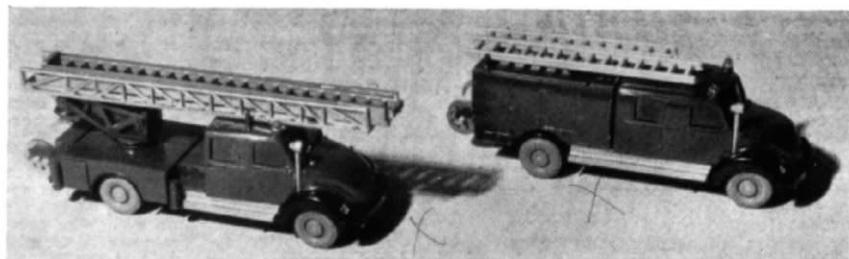


Abb. 174. Die Leiter des linken Feuerwehrwagens ist auf über 23 cm ausziehbar! Rechts der Löschwagen.

Abb. 175. Eine ganze Reihe neuer Wiking-Fahrzeuge, durchwegs deutsche Kraftfahrzeugtypen, bis auf den Fiat 1800 (dritter von rechts).



Abb. 176. Die Parkhalle mit transparentem, gewölbtem Dach und die moderne Rundgarage.

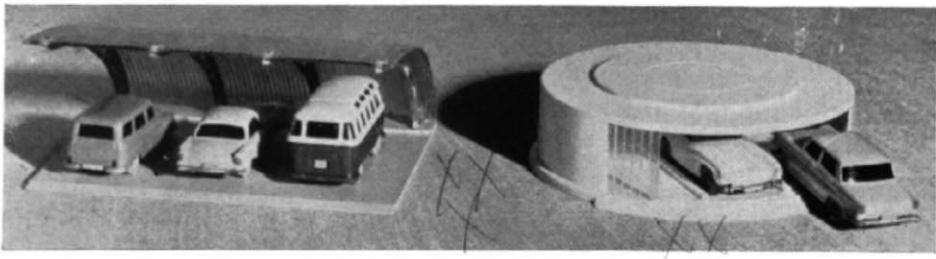




Abb. 177. Weitere Wiking-Neuheiten, insbesondere der Universal-Raupen-Kran mit beweglichem Ausleger (obere Reihe).

**WIAD**

Spielwarenfabrik  
Erich Müller KG

Aichschieß / Esslingen

Im Interesse besserer Liefermöglichkeiten ist WIAD dieses Jahr kurz getreten (wie man so sagt). Das vor zwei Jahren herausgekommene moderne Verwaltungsgebäude hat zwei Erweiterungsbauten bekommen: einen halbrunden verglasten Treppenaufgang mit Treppen, Schutzgelandern und Türen im Innern, sowie einen balkonbewehrten Ergänzungsbau. Als Gesamtkomplex steht ein moderner Bau vor uns, wie wir ihn heutzutage überall antreffen und der unseren Anlagen zweifelsohne eine besondere Note geben kann. Er paßt genauso gut in ein Stadtbild mit

älteren Häusern (als Bank- oder Verwaltungsgebäude) oder alleinstehend als Coca-Cola-Station oder Hotel. Diese Hochbauten sind wahlweise mit oder ohne Motor (für den Paternoster des Ursprungsbauwerks) und mit oder ohne blinkende Leuchtreklame lieferbar. Die Ergänzungsbauten sind erst ab Herbst lieferbar.

Ebenso modern und geradezu „feudal“ ist die zweite Messeneuheit, die moderne Villa im Bungalowstil in kombinierter Holz- und Natursteinbauweise mit offenem englischem Kamin, Planschbecken für Kinder, Terrasse, Garage und UKW-Antenne. Durch die großen Fenster des Wohnraumes und des Wintergartenanbaus kann man einen Blick auf die Inneneinrichtung werfen: Sessel und Stühle, Bodenbelag und Wandschmuck. Auch farblich ist dieses Landhaus gut und geschmackvoll abgetönt und so wohl fertig als im Bausatz erhältlich (Abb. 178).

Jedem WIAD-Bausatz liegen künftig 3 Figuren, 1 Pferd, 2 Gänse und 1 Pudel aus weißem Plastik bei, die selbst anzumalen sind.



Abb. 178. Die moderne Villa im Bungalow-Stil gewinnt natürlich erst richtig in einer entsprechenden Umgebung, eingebettet inbaum- oder gebüschen-bestandenen Grünflächen oder an einem Häng.

Der bereits bekannte Wippkran (s. Heft 5/XIII S. 215) weist nunmehr 4 Motoren auf, wodurch der Kran in der Lage ist, zu gleicher Zeit vier verschiedene Bewegungen auszuführen. Sollen diese gut aufeinander abgestimmt ablaufen, muß man sich durch häufiges Üben im „Knöpfendrücken“ schon eine gewisse Geschicklichkeit aneignen. Die Betätigung mit diesem Wippkran stellt also einen ganz unterhaltsamen Zeitvertreib dar!

Was uns besonders auffiel, war die wirklich verblüffende Automatik des neuen Greifers. Er öffnet und schließt durch seine ausgeklügelte Konstruktion vollkommen selbsttätig. Wir haben's probiert. Leider fanden wir nicht genügend Zeit, uns damit eingehender zu befassen, sonst hätten wir die tadellos störungsfrei funktionierende Mechanik ein bißchen genauer untersucht. Der auch für Krane und Bagger anderer Fabrikate einsatzfähige Greifer wird einfach in den Zughaken eingehängt. Besondere Steuerleitungen oder -seile sind nicht erforderlich. Wenn Sie den geöffneten Greifer in einem „Kohlehaufen“ sinken lassen, so löst die Automatik aus und beim Hochziehen schließen sich die Backen. – Den gefüllten Greifer schwenken Sie über den zu beladenden Wagen, lassen ab und bei Berührung mit dem Wagengrund oder mit bereits im Wagen befindlichen Ladegut öffnet der Greifer sein „Maul“ sehr weit und eine Miniatur-Tonne „Kohle“ rutscht heraus.

Zu erwähnen wäre noch am Rande, daß das Steuercabel des Krans nur noch sechsdrig ist.

---

Nun ist auch diese Messe wieder vorbei und obwohl es sicher manche Überraschung gab, wird mancher dennoch enttäuscht sein, weil vielleicht sein

Lieblingswunsch wieder nicht in Erfüllung gegangen ist. Und wenn wir das komprimierte Ergebnis unserer Wunschkartei daraufhin nochmals besuchen (Heft 8/XIII S. 321), dann sieht das Fazit folgendermaßen aus (ausländische Typen nicht berücksichtigt):

1. a) Güterzugloks: Fehlanzeige  
b) Personenzug-Tenderloks: 1 (Fleischmann)
2. Markante Ellok-Veteranen: Fehlanzeige
3. Diesellok V 100 oder Köf III: Fehlanzeige
4. Auf alle Fälle ein dreiteiliger Triebwagen: 1 (TRIX), TEE (TESMO) im Kommen
5. Unbedingt B3yg-Personenwagen: Fehlanzeige

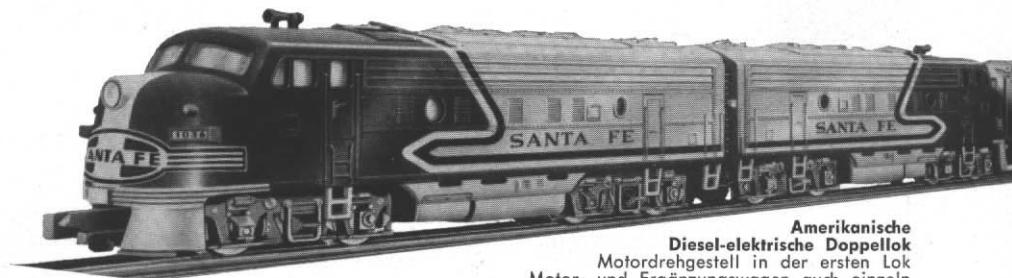
Unerwartet: der „Adler“-Zug von TRIX  
Befriedigend: die verschiedenen Güterwagen und Schnellzugwagen-Neuheiten

Es bleiben für die Spielwarenfachmesse 1963 also immer noch einige wichtige Wünsche offen, aber wir meinen – rein gefühlsmäßig –, daß uns die nächste Spielwarenfachmesse vielleicht doch einige erfreuliche Überraschungen bringen wird. Seien wir mit dem Ergebnis dieser Messe nicht allzu sehr unzufrieden, es waren immerhin doch eine Reihe wichtiger und beachtenswerter Schöpfungen darunter, die uns wieder einen Schritt vorwärts bringen und in kurzer Zeit als selbstverständlicher Fortschritt hingenommen werden. Insgesamt gesehen, haben sich die Firmen auch im vergangenen Jahr viel Arbeit gemacht, um uns etwas Neues zu bieten und das sollten wir dankbar anerkennen!

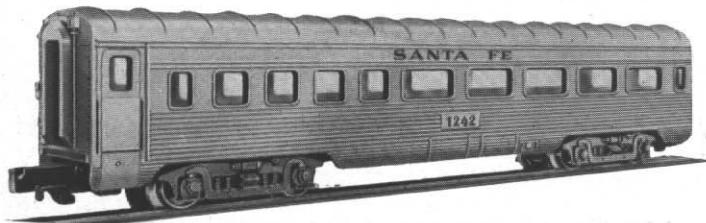
Zum Schluß noch eine Bitte: Es ist in den vergangenen Wochen viel eingegangene Post unerledigt geblieben. Wir bitten um Nachsicht und werden das Versäumte in Kürze nachholen! WeWaW



Abb. 179. Als kleine Zugabe (weil gerade noch etwas Platz ist) noch das zweite Ausstellungsmotiv der Firma „natural“. Als Waldboden fungiert die Vegetationsmatte „Heide“.

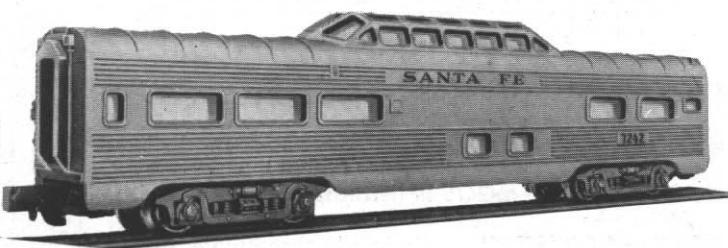


01180 für die Santa Fe-Railroad, silberfarben, rot und gelb  
01181 für die Union Pacific-Railroad, in gelb mit roter Schrift



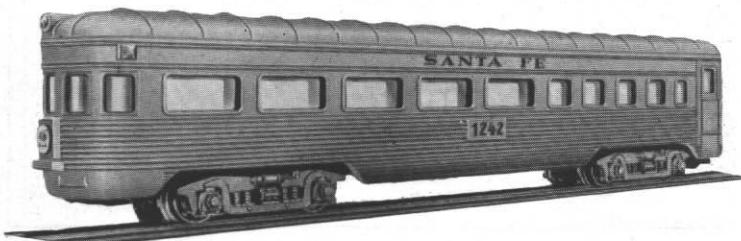
01238 Pullman-  
Wagen mit Auf-  
schrift „Santa Fe“

01244 Pullman-  
Wagen mit Auf-  
schrift „Union  
Pacific“



01240 Vista-Dome-  
Wagen mit Auf-  
schrift „Santa Fe“

01240 Vista-Dome-  
Wagen mit Auf-  
schrift „Union  
Pacific“



01242 Obser-  
vation-Wagen  
„Santa Fe“

01248 Obser-  
vation-Wagen  
„Union Pacific“