

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



**XIV. INTERNATIONALE SPIELWARENFACHMESSE
NÜRNBERG 1963 · 1. Teil (A-M)**
2. Teil (M-Z)
folgt in ca. 8 Tagen

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

3 BAND XV
18. 3. 1963

PREIS
2,- DM



Großer Bildbericht über die

Modellbahn-Neuheiten

DER XIV. INTERNATIONALEN SPIELWAREN-FACHMESSE NÜRNBERG

Die 2. Hälfte des Messeberichts — Heft 4/XV — (abermals 56 Seiten stark und nochmals 100 Abb.!) folgt in ca. 8 Tagen!

Vorwort

Wiederum waren es über 15 000 Einkäufer — darunter rund 4000 ausländische Interessenten —, die die größte internationale Spielwarenmesse der Welt in Nürnberg besuchten! Dabei ist zu berücksichtigen, daß offiziell keine „Schleute“ eingelassen werden, sondern nur ernsthaft interessierte Einkäufer von Fachgeschäften bzw. Großhandelsfirmen. Die Zahl 15 000 scheint aber irgendwie das Optimum darzustellen, wenn man die Besucherzahlen der letzten zwei Jahre vergleicht. Gar mancher deutscher Wiederverkäufer ist allerdings dieses Jahr nicht mehr persönlich aufgekruzt, sondern hat schriftlich die Neuheiten bestellt, so daß sich die Besucherzahl sonst vielleicht

auf 16 000 erhöht hätte. Auf jeden Fall haben dieses Jahr erstmalig über 1000 Hersteller ausgestellt, so daß die Ausstellungsfläche um 1000 m² auf 35 000 m² vergrößert werden mußte.

Ein Gesamtesimee kann ich mir ersparen, Sie sind durch unseren kurzen Vorbericht immerhin einigermaßen informiert und wissen bereits, ob und inwiefern Ihre Erwartungen und Hoffnungen erfüllt wurden oder nicht. Statt dessen möchte ich kurz auf das Phänomen „Auto-Rennbahn“ eingehen. Diese Rennbahnen haben in kürzester Frist einen rasanten Aufstieg zu verzeichnen — es gab gut an die 20 verschiedene Ausführungen zu sehen — und in den USA sollen sie geradezu zu einem neuen Volkssport geworden sein.

Wir haben nicht vor, auf dieses neue Hobby irgendwie näher einzugehen, doch können wir nicht umhin, wenigstens jene Autobahnen zu besprechen, die unsere H0-Bahnanlagen größen- und ausstattungsmäßig tangieren, sich also sehr gut als Ergänzung unserer Bahnanlagen eignen (wie z. B. die neue Faller'sche Autobahn oder die von Tri-ang, von Heras einmal ganz abgesehen). Dieser Autorennbahn-Boom mag uns Modellbahner nicht weiter anfechten, aber es kann gut sein, daß der Massenumsatz der großen Eisenbahnfirmen einen gewissen Abstrich erfährt, je mehr sich der Rennbahn-Fimmel unter der Jugend breitmacht. (Der Umsatz an Modellbahnen und Autorennbahnen soll in den USA bereits 50 : 50 betragen, wenn man den Aussagen eines New Yorker Grossisten Glauben schenken kann.)

Auf die Besonderheiten dieser Messe (den Umbauwagen von Fleischmann, die Entwicklung der Arnold-Bahn zur kleinsten Modellbahn, die neue 9-mm-Feldbahn und die Zahnradbahn) gehen wir bei den einzelnen Firmenbesprechungen ein und da wir infolge des reichlichen Bildmaterials sowieso unter Platzmangel leiden, wollen wir dieses Jahr gleich in medias res gehen. Ab Heft 5 werden wir noch einige schöne Motive folgen lassen, die wir bei den verschiedenen Firmen geschossen haben.

Und noch etwas: Auf Grund zahlreicher Zuschriften wollen wir den Wünschen um Preisangabe bei den Neuheiten etwas mehr Rechnung tragen als in den vergangenen Jahren.

Und nun gute Unterhaltung beim Studium des Messeberichtes!

WeWaW



Nicht „grantig“ — kritisch wird beschaut,
Was hier als Neuheit aufgebaut.
Der Staatsanwalt möcht' zu gern wissen
(Und WeWaW wird „gestehen“ müssen),
Ob das Produkt da gut, ob miese,
Denn: „Sag' die Wahrheit!“ ist Hans Sachs'ens
Grunddevise!

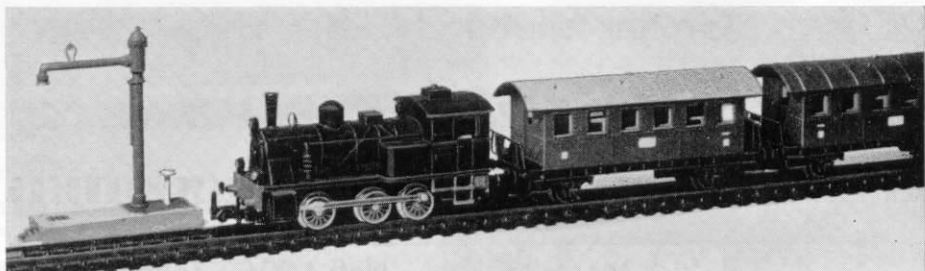


Abb. 2. Die kleine T3 mit zwei Ci Bay 30 vor dem schwenkbaren Wasserkran.

K. ARNOLD & CO. Metallspiel- warenfabrik Nürnberg

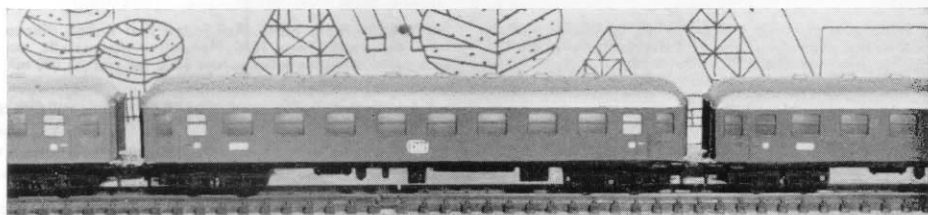


Abb. 3. Ein paar der neuen Modell-Schnellzugwagen B4üm, LÜP 122 mm.

Als vor zwei Jahren die damalige „Rapido 200“ auftauchte, hat noch niemand ahnen können, daß sich jenes Spielzeugbähnchen in so kurzer Zeit zu einer vollblütigen Kleinst-Modellbahn entwickeln würde (am wenigsten der Hersteller selbst!). Der MIBA-Leserkreis war jedoch rührig und Herr Ernst, der Fabrikant der Bahn, nahm die Anregungen wirklich ernst und so steht heute ein Kleinstbahn-Sorti-

ment zur Verfügung, das nicht nur ungemein reichhaltig, sondern darüber hinaus äußerst beachtenswert ist, insbesondere was die neueren Schöpfungen anbelangt!

Für die kleine T3 (Abb. 2) wurde ein besonderer, kleiner Motor entwickelt; sie ist – der „Größe“ und den technischen Schwierigkeiten entsprechend – bestens gelungen und weist – sogar ohne Plastikreifen! – eine ausgezeichnete Zugkraft auf! Auf einer Demonstrationsstrecke zog das kleine Löklein unentwegt Tag für Tag 25 Wagen hinter sich her (zwischenzeitlich sogar 50!). Normale Steigungen schafft es gut mit 10–12 Wagen. Preis der T3 30.– DM.

Die E 10 in Blau – siehe Titelbild – (in Grün als E 40) ist ebenso wie das Modell der Dampflokom BR 66 (Abb. 10) gänzlich neu überarbeitet worden, nunmehr modellgerecht und fein detailliert (auch die Zinkspritzguß-Drehgestelle der E 10). Auf dem Fahrwerk des letztjährigen E 10-Entwurfs ist die in natura ebenfalls kürzere SBB-Re 4/4 entstanden (Abb. 6). Die keineswegs als Modell anzusprechende bisherige V 200 wird im Laufe der Zeit entweder durch eine modellgerechte Ausführung ersetzt oder gar durch die V 320,

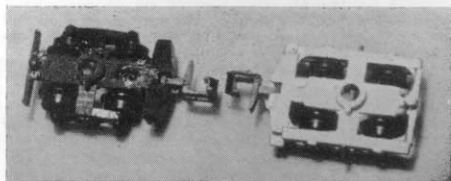


Abb. 4 und 5. Die neuen Drehgestelle (links amerikanischer Bauart, rechts Minden-Deutz), zwar etwas vereinfacht und verkürzt, jedoch trotz der Kleinheit gut detailliert, beide mit der neuen Kupplung; beim MD-Drehgestell ist der obere Pinn für die bisherigen Kupplungen weggeknipst worden.



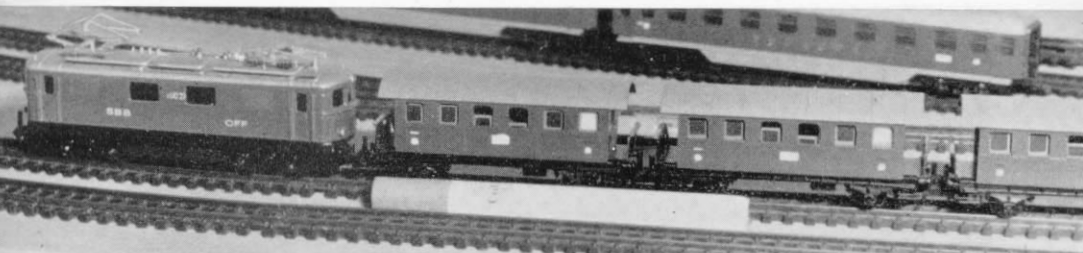
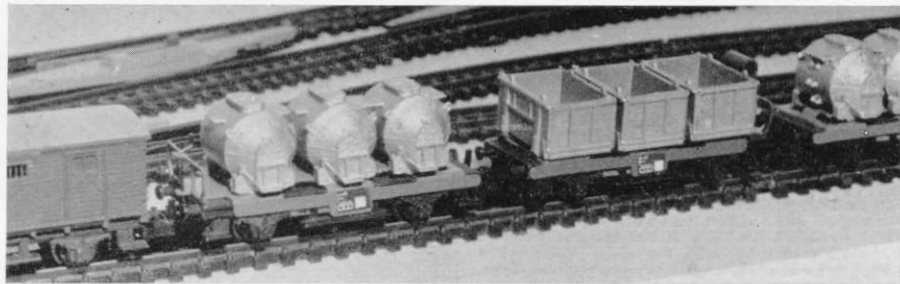


Abb. 6. Die SBB Re 4/4 (LüP 8,4 cm) mit cellonverglasten Fenstern, die z. T. 25 der neuen Modellreisezugwagen „spazieren fuhr“. Preis 28,— DM.

Abb. 7. Die neuen, weitgehend und feinplastisch detaillierten Behältertragwagen.



falls die DB sich zu deren Serienfertigung entschließen sollte. (Eine V 60 sowie eine E 63 soll in Vorbereitung sein, was wir aber möglichst nicht verraten sollen, also bitte nicht weitersagen!). Daß ein modellgerechter Schienenbus nebst Anhänger bereits in der Nullserie (als erste Spritzlinge aus der ungehärteten Form) fertig ist, ist ein offenes Geheimnis: sie standen bescheiden im Eck einer Glasvitrine, waren jedoch noch nicht fotogen genug. Auf die Abbildung der ebenfalls neuen amerikanischen Doppel-Diesellok haben wir verzichtet, da diese Type als H0-Ausführung mehr als bekannt und in der Hauptsache für den Export gedacht ist (ebenso wie das zugehörige neue Güterwagensortiment, einschließlich Caboose).

Bei den Wagen ist nunmehr zwischen Modell- und Standardwagen zu unterscheiden; letztere in der bisherigen einfachen Ausführung mit der bisherigen Kupplung, erstere dagegen in modellgerechter Ausführung mit: detailliert nachgebildeten Fahrgestellen, 6-mm-Rädern und neuer vollautomatischer Kupplung (Abb. 4). Diese neue, im Verhältnis wirklich kleine Kupplung dürfte mit die wichtigste Neuerung sein, denn sie ermöglicht erst einen Betriebsablauf, wie er einer Modellbahn entspricht. Sie kuppelt und entkuppelt nicht nur leicht, sondern gestattet zudem das vertikale Herausnehmen eines Fahrzeuges aus einem Zugverband ohne jedwede Kupplungsverhedderei. Der an der Kupplung nach oben ragende Stift dient

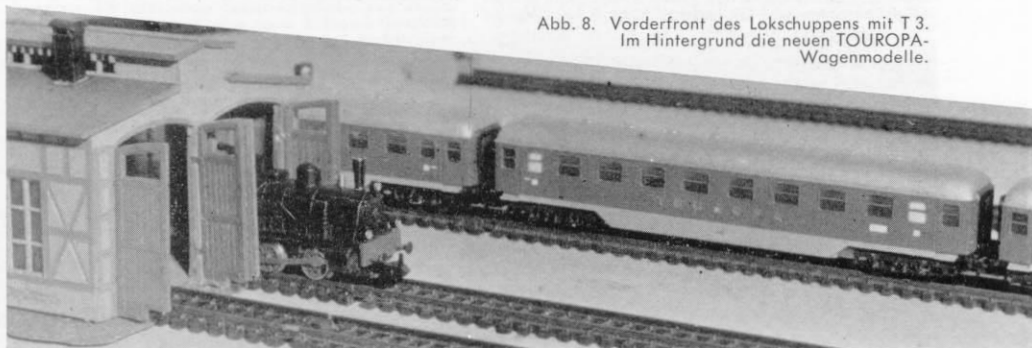


Abb. 8. Vorderfront des Lokschuppens mit T 3. Im Hintergrund die neuen TOUROPA-Wagenmodelle.

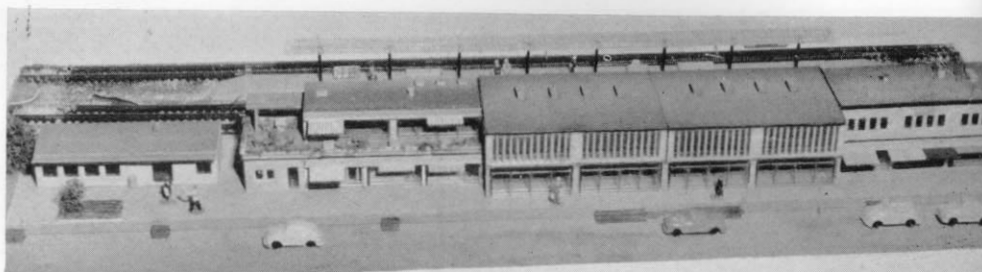
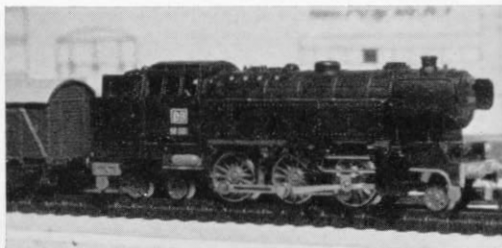


Abb. 9. Aus mehreren Gebäude-Bausätzen zusammengestellt: Großes Bahnhofsgebäude mit Terrassen-Café.

Abb. 10. Das neue Modell der Dampflokomotive BR 66 (LüP 9,6 cm) für 48.- DM.



lediglich zum Ankuppeln der Standard-Wagen. Bei ausschließlicher Verwendung von Modellwagen kann er weggeknipst werden!

Bei den Modellwagen bestehen die neuen grünen Schnellzugwagen B4üm und die blauen TOUROPA-Reisezugwagen (Abb. 3 und 8). Gewiß, die Wagen sind – wie es auch bei dieser Bahn infolge der geringen Kurvenradien nicht anders sein kann – in der Länge gekürzt, bezüglich der Höhe, Breite, der Fenstermaße usw. jedoch maßstabgerecht. Auf diese Weise sehen die Wagen so aus, wie ein DB-Wagen gleichen Typs, jedoch geringerer Länge aussehen würde! Wir halten eine solche Verkürzung – wenn schon gekürzt werden muß – für richtiger als ein verkürzter Wagen, der zwar die richtige Anzahl Fenster aufweist, deren charakteristische Form jedoch durch das „Zusammenstauchen“ verfälscht wird. (Ob es nötig war, die Wagenlänge um ein Fünftel zu kürzen, wodurch gleich drei Fenster entfielen, steht auf einem andern Blatt und soll hier nicht weiter untersucht werden.) Die Qualität der neuen Wagen, insbesondere auch hinsichtlich der fein detaillierten Drehgestelle (Abb. 5), ist jedenfalls ein bemerkenswerter Fortschritt und dürfte richtungsweisend sein für das kommende Programm. Das

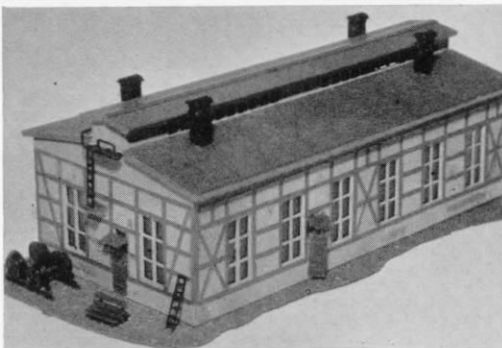
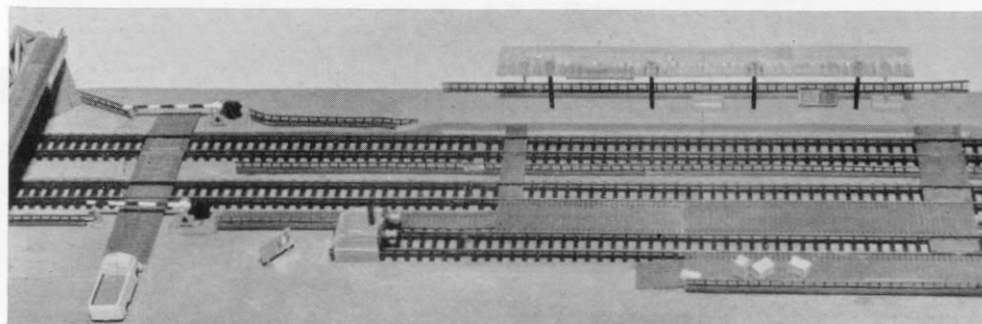


Abb. 11. Die Rückansicht des besprochenen Lokschuppens.

Abb. 12. Bahnsteigpartie, gebildet aus der neuen Gleisübergang- und Geländerpackung à 1.- DM.



merkt man auch an dem Ci Bay 30 (Abb. 2 u. 6), dem zweiachsigen Personenwagen, der mit dem vor einem Jahr gezeigten Muster fast nichts mehr gemein hat (größere LÜP, längerer Achsstand, verglaste Fenster-rahmen z. T. halb geöffnet, detaillierte Achslager-blenden); er ist in Rot für den Vorortverkehr und in Grün für Nebenbahnstrecken zu haben. Preis: 6.25 DM.

Gut gelungen und für die Kleinheit sehr gut plastisch detailliert und fein beschriftet sind die beiden Behälter-Tragwagen (Abb. 7). Der BTs 50 mit den 3 Behältern Efkr (mit beweglicher Handbremskurbel!) ist nur als Bausatz (6.- DM) erhältlich. (22 Teile! Alle Teile lackiert, Schrift-Etiketts liegen bei.)

Als Bausatz sind ebenfalls nur erhältlich 20 verschiedene Gebäude im Maßstab 1 : 160 (z. B. Postamt mit Vordach, kleines Bahnhofsgelände mit Warteraum, Dienstgebäude und Güterhalle, Terrassen-Café mit Markisen, Ladenfront, Pergola, Stühlen und Tischen; Ladenanbau, Verwaltungsanbau, kleine und große Halle, Hochhaus usw. usw. Alle Gebäude sind untereinander kombinierbar, so daß der eigenen Phantasie kaum Grenzen gesetzt sind (s. beispielsweise Abb. 9). Schön wäre es, wenn die hier von Arnold vorexerzierte Idee der kombinierbaren Stadthäuser auch in H0 im gleichen ausgeprägten Sinne Schule machen würde! Bleibt noch zu erwähnen: das Schuppensortiment nebst Tannenbaum, Bänken und Kästen.

Der Clou unter den Gebäudeneuheiten ist jedoch der Rechteck-Lokscheune, ein besonders gelungener Entwurf und in einer Ausführung, wie sie in H0-

Größe kaum besser sein könnte! Siehe beispielsweise seine Rückansicht (Abb. 11). Auf dem Bild nicht so richtig erkennbar: die Holzmaserung des Fachwerks, die Stellen mit dem abgebröckelten Putz, an denen die Ziegelsteine zum Vorschein kommen, der Bretterbudenanbau mit der Latentür u. a. m. Die grünen Tore sind beweglich und zeigen ebenfalls die feine Holzmaserung. Die Fenster werden noch durch breitere Sprossen unterteilt, da Herrn Ernst die jetzigen Scheiben zu großflächig sind. Bausatzpreis: 9.80 DM.

Nett und nützlich ist auch die 12teilige Gleisübergang- und Geländepackung (die es noch nicht einmal in H0 gibt!) und über deren Verwendungszweck Abb. 12 einiges aussagt.

Gerade noch zur Messe aus der Spritzmaschine gekommen: der schwenkbare Wasserkran (s. Abb. 2), der mit 1 Gelände und 1 Laufsteg 2.- DM kostet. Die Bodenplatte (mit Stufenaufgang) weist imitierte Steinfließen auf, sowie eine Riffblechplatte und Schutzgitter über der Tropfstelle.

Doch nicht genug damit! Der Ablaufberg-Betrieb erfolgte an Hand einer Lichtschranken-Entkupplungsvorrichtung, die nicht mehr als 10.- DM kosten soll, deren endgültige Ausführung jedoch noch nicht feststeht. Wir werden zu gegebener Zeit darauf näher eingehen! Auf jeden Fall eine glänzende Idee, die in der Praxis ausgezeichnet funktioniert!

Alles in allem: ein wohl äußerst bemerkenswertes, reichhaltiges und vielfältiges Neuheitenprogramm, verbunden mit einer beachtlichen Qualitätssteigerung!

Nachdem die Firma Preiser den Alleinvertrieb hat, werden wir über diese Erzeugnisse zukünftig unter Preiser berichten.

Anguclas-Mini-Cars - Spanien

A. Braun, Waiblingen

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

Das bekannte Brawa-Lampensortiment ist durch 4 Typen erweitert worden (insbesondere Autobahnleuchten für die neue Falter-Autobahn und Neonleuchten). Hinzukommt eine neue Reihe: beleuchtete Ge- und Verbotsschilder in runder und rechteckiger Form, Warnschilder, Hinweisschilder und Ortstafeln in zierlicher Ausführung und ohne erkennbare Lampenfassung (Abb. 13). Zu den Fußgänger- und Autoverkehrsschildern (mit Rot-, Orange- und Grün-Lampen), deren Handmuster nicht fotogen genug waren, ist ein Walzenschaltwerk in Vorbereitung.

Die Kleingeländeserie wurde erweitert und ist nunmehr grasbefleckt, während die Mini-Serie (Pola-Plastik) mit dem reizenden Modellbahnzubehör gänzlich neu ist. Sie weist vorerst verschiedene kleine Brücken auf (Bachbrücke, Steinbrücke, überdachter Holzsteg, Abb. 16) und verschiedene Brunnen (Stadtbrunnen, Ziehbrunnen, Brunnen mit Pumpe). Den Verkehrsturm in dieser Serie werden Sie auf einem Trolleybus-Anlagenmotiv im nächsten Heft „in voller Aktion“ sehen. Diese Mini-Serie wird fortgesetzt.

Sehr gut aussehend und nützlich sind die hochstämmigen Fichten (Abb. 14), die es in drei verschiedenen Größen gibt (10, 12 und 15 cm hoch).

Die von Brawa herausgebrachten beflackten Grasmatten auf dünner Kunststoffolie weisen der Abwechslung halber mal kurze „Grashalme“ auf und eignen sich daher nicht nur für H0-Zierrasen, sondern auch und insbesondere für TT- und Arnold-Anlagen.

Eine Neuheit, die sicher gut ankommen wird, sind die Drucktastenschalter, die zu einer langen Schalterreihe aneinandergesteckt werden können (Abb. 17).

Die Wagen der Zeuke & Wegwerth-Schmalspurbahn sind nunmehr auch in rot/beiger Farbgebung erhältlich und sehen so (zugegebenermaßen) viel „freundlicher“ und romantischer aus. Neu (wenigstens für Westdeutschland) ist der Rollbock (Abb. 15); gedeckte und offene Schmalspurgüterwagen - leider wiederum vierachsrig! - werden in Kürze folgen.

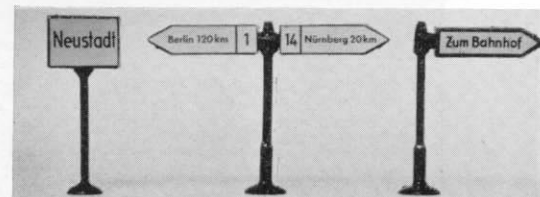


Abb. 13. Muster aus der Reihe beleuchteter Hinweis- und Ortsschilder ohne verunstaltende Lampenfassungen.



Abb. 14. Wie gut sich die neuen BRAWA-Fichten machen und wie gut man sie – wie in natura – ineinander verschachteln kann, offenbart dieses Ausstellungsstück. Es sind 50 an der Zahl (kaum zu glauben!), die im Bedarfsfall ein ca. 25.- DM großes Loch in den Geldbeutel reißen.

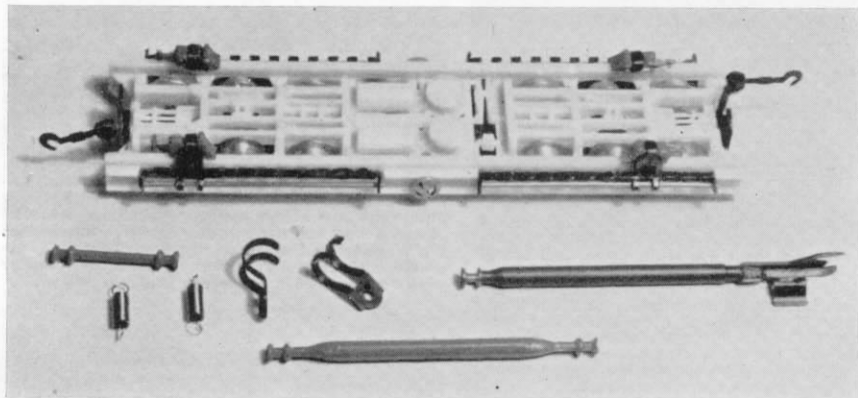


Abb. 15. Der sehr eingehend und vorbildgetreu nachgebildete Rollbock der Zeuke & Wegwerth-Schmalspurbahn, ein Pseudo-Sechschacher, denn unterseitig ist es ein Zweiachser, die übrigen Räder sind knapp über SO abgeschnitten! Bei der hellgrauen Tönung kommen zwar die Feinheiten besonders gut zur Geltung, doch sollten sie nach dem Kauf „betriebssecht“ angestrichen werden. Die Hemmschuhe sind längsverschiebbar und klappbar und je nach dem Achsstand des darauf befindlichen Vollspurwagens einzurasten. Dieser wird mittels der beiden Klauen und der beiden Federn, die in die beweglichen (hier abstehenden) Befestigungshaken eingehängt werden, arretiert. Die kurze und lange Kuppelstange (Bild mitte und links) sind erforderlich, je nachdem ob die Rollböcke bei Leerfahrt kurzgekuppelt oder bei Beladung mit H0-Wagen lang gekuppelt werden sollen. Die Kurzkuppelstange ist auch vonnöten, wenn vierachsige H0-Waggons auf 2 Rollböcken befördert werden. Die metallene Kuppelstange rechts mit der Gegenklaue dient zum Ankuppeln der Lok. Alles weitere siehe Gebrauchsanweisung, die jeder Packung beigegeben ist.

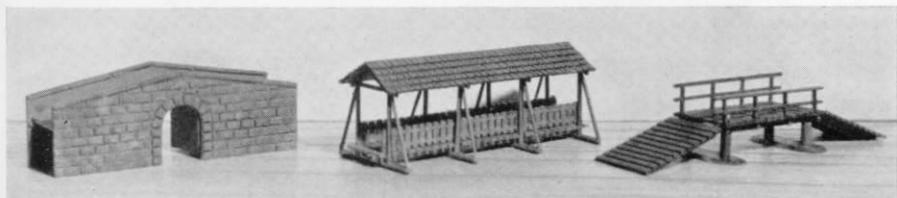


Abb. 16. Eine kleine Auswahl aus der neuen Mini-Serie: Kleine Brückchen und Holzstege, zu Nutz und Frommen der Geländegestalter, die solche nützlichen „Nebensächlichkeiten“ wohl zu schätzen wissen!

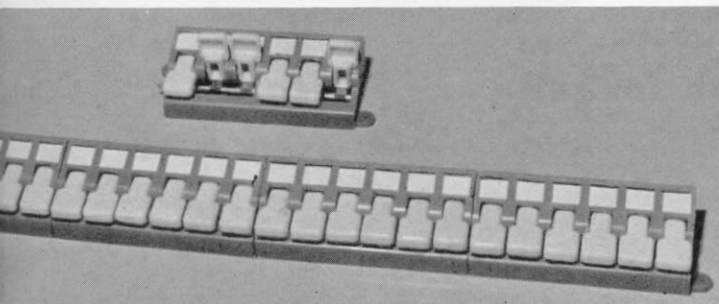


Abb. 17. Wie die „Klaviatur“ eines modernen Musikinstruments wirken die zu einer langen Reihe zusammengesteckten neuen BRAWA-Drucktastenschalter. Momentkontakte werden durch kurzes Antippen der Tasten gegeben, Dauerkontakte durch Senkrechtstellen der Taster (siehe Einzel-„Instrument“ über der Reihe) – eine sehr begrüßenswerte Vereinigung beider Funktionen in einem Schalter.



Abb. 18. „Stausee“ mit Auffangbecken als Ecktunnel mit eingebauter Wasserpumpe à 32,75 DM (ohne letztere 22,- DM).

BUSCH & CO. K.G.

Plastikmodelle für Bastler
und Modelleisenbahner

Viernheim / Hessen

Busch hat hinsichtlich der Straßenlamphenherstellung eine Idee verwirklicht, die wir vor Jahren in Hefi 7/IV („Perplexe Wirkungen durch Plexiglas“) und 2/XI, S. 69 aufzeigten: zierliche Straßenleuchten aus Plexiglas, die von unten beleuchtet werden. Dieses neue „Reflex-System“ ist gut durchdacht und konstruktiv zweckmäßig und formschön ausgeführt. Die Leuchtquelle (eines der bekannten kleinen Glaskolbenbirnchen) befindet sich in einem Sockel, der als Teilstück eines Bürgersteigs ausgebildet ist. Bei einem defekten Birnchen wird dieser Sockel durch einen neuen ersetzt; er kostet ja nur 1,12 DM, also ungefähr soviel wie ein sonstiges Glaskolbenbirnchen. Zur Ergänzung des Bürgersteigs gibt es Packungen mit rechteckigen und gebogenen Gehwegplatten, so daß zwei Fliesen mit einer Klappe geschlagen werden: einmal die Schaffung eines Bürgersteigs (der auf den Modellbahnanlagen sowieso meist fehlt), zum andern die Schaffung von Straßenleuchten mit zierlichen Lampenköpfen (Abb. 19). Die Leuchtintensität mag zwar dem einen oder anderen – im Verhältnis zu den üblichen Scheinwerferlampen – etwas gering erscheinen, ist jedoch völlig ausreichend und wirklichkeitsnah. Die Lampenmaste könnten z. T. (wenigstens bei den kleineren Standlampen) nach unten hin noch etwas dünner sein, ohne daß dies der Leuchtkraft abträglich wäre.

Abb. 19. Ausstellungsmotiv mit einigen der neuen Plexiglaslampen und zugehörigen Bürgersteigen.

Abb. 20. Freibad mit Schwimmbecken, Kasse, Kabinen, Aborte, Kiosk, Sprungturm, Figuren usw. in der von BUSCH gewählten netten Art zusammengestellt (23.75 DM).



Die Gehwegplatten haben Brechmarkierungen, so daß der Bürgersteig jeder Straßenform angepaßt werden kann. Das Lampensortiment ist „riesengroß“: 4 kleine Bogenlampen, 10 verschiedene kleine Standlampen, 9 große Standlampen, 4 große Bogenlampen sowie 2 unterschiedlich große Peitschenlampen. Abb. 19 zeigt daher nur eine ganz kleine Auswahl. In der Tat eine nette Sache, diese alte Idee in neuem Gewand, auf die wir zu einem späteren Zeitpunkt nochmals zurückkommen werden!

Von den neugeschaffenen Landschaftsteilen können wir infolge Platzmangels nur zeigen: das Freibad mit Schwimmbecken (Abb. 20) und das Staubecken-Eckteil (Abb. 18). Bemerkenswert sind auch noch der große „See“ mit Strandbad (Kabinen, Kiosk, Sprungturm, Figuren, beleuchtete Springbrunnen-Fontäne, befleckte Grasflächen, Bäume und Ziersträucher) sowie die 50 x 100 cm große, komplette Anlage für die Arnold-9-mm-Bahn und die für diese Bahn passenden 2 Tunnelportale.

L. Conrad Elektro-Bauteile

Conrad überraschte durch ein Lichtsignalsortiment aus Kunststoff (Mast aus Blech, Korb aus Draht), das in Wirklichkeit (obwohl erst in Nullserie) schöner, exakter und zielicher aussieht als auf der blitzgeschossenen, unretuschierten Abb. 21. Diese Signale in fast maßstäblicher Größe sind fertig mit Birnchen bestückt oder als Bausatz erhältlich. Herr Conrad hat sich durch die Signalausführung des Herrn G. Freitag in Heft 11/XIV S. 485 anregen lassen und bringt die Glaskolbenbirnchen liegend in einem geschlossenen

Röckenhof b. Nbg.

Signalkasten unter, der durch Zwischenstege unterteilt ist (wie in Heft 2/XV S. 72/73 beschrieben). Außer dem Vorteil einer teilweisen Birncheneinsparung wirkt die Rückseite des Mastschildes ruhig und geschlossen. Man kann hierüber natürlich geteilter Meinung sein, aber uns erscheint diese Lösung gefälliger, konstruktiv einfacher und zweckmäßiger. Außerdem ist die Bestückung mit Birnchen unproblematischer, zumal sich am Kastendeckel Lötstützpunkte befinden, die den Anschluß der Birnchen erleichtern. Statt einzelner

Drähte liefert Conrad ein mehradriges Kabel, das durch den Mast nach unten geführt wird (Abb. 23).

Wer die Birnchen nicht liegend unterbringen will, kann sie auch nach vorn durchstecken (und dafür den Lichtkasten schmaler feilen), nur muß er in diesem Fall die Farbblenden entfernen und statt der (billigeren) weißen Birnchen farbige verwenden.

Der Mastschild sowie der Vorsignalkasten sind auf- bzw. ansteckbar, was die Birnchenmontage noch mehr erleichtert. Die Abdeckplatte mit den Lötstützpunkten wird einfach eingeknipst (Schnappverschluss).

Ebenfalls gut gelöst ist der Anstecksockel mit Klemmen. Er kann entweder unter der Anlagengrundplatte (Abb. 24) oder über der Platte befestigt werden (Abb. 23). Das Signal wird nachträglich stramm passend eingesteckt. Wie man sieht, sind die Conrad-Lichtsignale in jeder Hinsicht gut durchdacht und darüber hinaus preiswert. Das Selbstblocksignal mit Vorsignal (Abb. 21 erstes von links) kostet im Bausatz (ohne Birnchen) 3.— DM, fix und fertig mit Lampen bestückt 11.10 DM, das Vorsignal allein (ohne Birnchen) im Bausatz 2.40 DM, fertig bestückt 8.40 DM, das Ausfahrtsignal mit Gleisperrsignal und Vorsignal (Abb. 21 zweites von rechts) als Bausatz 4.20 DM, fertig bestückt 14.80 DM. Ein 16-V-Glaskolbenbirnchen (Länge 7 mm, ϕ 2 mm) in Weiß kostet 1.— DM. Sobald wir die ersten Muster der Serienfertigung in Händen haben, werden wir nochmals eingehender auf die Bestückung mit Birnchen eingehen.

Weitere Neuheiten beim Elektro-Bauteilsortiment: Weichendrucktaster für DKW, der in einen Gleisbild-

Abb. 21. Der erste Schwung der neuen CONRAD-Lichtsignale, gerade aus der Nullserie gekommen und daher noch nicht ganz so fotogen. Sie sehen aber trotzdem in Wirklichkeit weit besser und zierlicher aus als auf diesem geblitzten und gänzlich unretuschierten Schnappschuß-Foto.

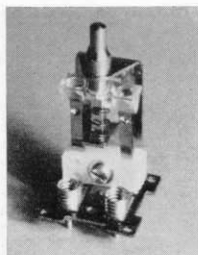
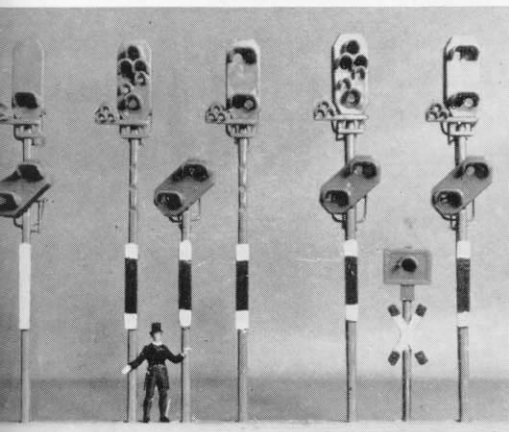


Abb. 22. Neuer Entkupplungstaster zum nachträglichen Einbau in Gleisbildbausteine, mit 2 zusätzlichen Kontrolllampen.

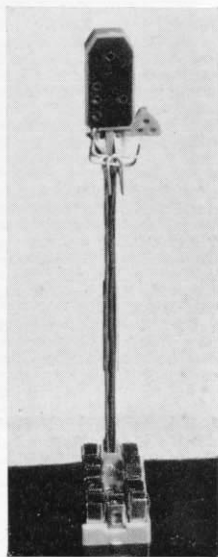
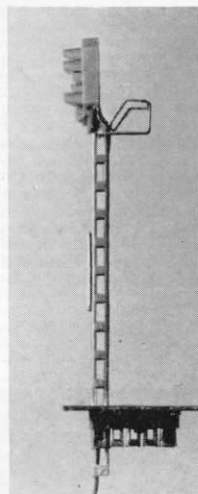


Abb. 23 und 24. Seiten- und Rückansicht eines Signals, Sockel mit Klemmanschlüssen einmal über, einmal unter der Platte montiert.

baustein montiert ist, mit zwei zusätzlich eingebauten Signallampen zur Weichenrückmeldung; ein Entkupplungstaster (Abb. 22), entweder in einen Gleisbildbaustein montiert oder solo, sowie einen Drucktastenschalter (Einknopfbedienung) z. B. zur Betätigung der Lichtsignale. An beide Taster kann eine Lampenhalterung für zwei Rückmeldelämpchen (Glaskolbenbirnchen) zur Ausleuchtung vorbildgetreuer Symbole angeschraubt werden.

Neu im Gleisbild-Bausteinsortiment: Gleissymbole mit schrägen Aussparungen, mattierte Celluloid-Abdeckungen zum Hinterlegen der Gleissymbole, Befestigungsbleche zur zusätzlichen Befestigung der einzelnen Bausteine, sowie ein Zweispulen-Umschaltrelais mit 4 Umschaltkontakten und automatischer Selbstabschaltung (8.50 DM).

Heutiges Titelbild:

Frl. Monika Ernst, die Tochter des Fabrikanten der Arnold-9-mm-Bahn, präsentiert mit strahlendem Lächeln die neue E 10. Joki, WeWaW und Allö waren von ihrem reizenden Aussehen so bezaubert (wir sprechen vom Modell, meine Herren!), daß sie keinen Blick mehr für das nicht minder reizende Laufgestell (der E 10) mit den detailliert nachgebildeten Spritzguß-Drehgestellen hatten. Wir werden ihr baldmöglichst wieder einen Besuch abstatten, um sie uns nochmals genau anzusehen (die E 10!).



Gebr. Faller

Fabrik feiner
Modellspielwaren

Gütenbach/Schw.

Der Hauptschlager der Firma Faller war dieses Jahr die Herausgabe einer reichsortierten Autobahn in H0-Größe. Wie schon im Vorwort kurz gestreift, handelt es sich hierbei nicht um eine reine Spielautobahn, wie sie in allen möglichen Größen und Ausführungen Mode geworden sind, sondern um einen wohlgelegenen Kompromiß zwischen Modellbahnzubehör und reinem Autosport. Der Ausstattung und Qualität nach scheint sie sogar eher zur Modellbahn hinzuneigen, zumindest wird der Autosportanhänger in die Lage versetzt, seine Rennstrecke in ein ansprechendes, natürliches Gelände zu verlegen, wenn nicht gar Eisenbahn und Rennstrecke in einem zu vereinen. Vorbilder für Rennstrecken, die normalerweise als Verkehrsstraßen dienen, gibt es ja genügend. Es ist also durchaus denkbar, daß die Modellbahnanlagen zukünftig als Ergänzung eine Faller-Autobahn erhalten, wobei der Senior seinem Bahn-Hobby frönt, während der Junior sich auf den Straßen austobt! Faller hat bewußt den zugehörigen Bahnschrankenübergang nicht automatisiert, sondern der „Kraftfahrer“ (z. B. H0-Ralley-Fahrer oder normale „Autofahrer“) muß wie in natura aufpassen, ob die Schranken geschlossen sind oder nicht. (Für die Schranke gibt es übrigens ein spezielles Gleisstück, das für Märklin-, Fleischmann- und TRIX-Gleise anschußmäßig paßt und das die für den Autoverkehr erforderlichen Rillen und Kontaktstreifen aufweist.)

Wenn wir auf das ganze Faller-AMS-System eingehen wollten, bräuchten wir mehrere Seiten dazu. Wir wollen uns daher nur auf ein paar wesentliche Punkte beschränken. Außerdem dürfte die Firma Faller in ihrem Magazin wohl sehr ausführlich ihr neues Autobahnssystem in Wort und Bild behandeln. Nur noch soviel: Die (nicht ganz maßstabgerechten) Automodelle – 6 verschiedene Typen zu nur je 5,75 DM – können auf einer Fahrbahn zu zweit hintereinander herfahren, da der zum Betrieb verwendete Wechselstrom durch Einweggleichrichter – in den Autos und im Fahrpult – aufgeteilt wird. Auf dem Fahrerstand (Abb. 25) wird sich zukünftig – abweichend von der gezeigten und im Prospekt beschriebenen Ausführung – rechts vorn ein Schiebeschalter befinden, durch den wahlweise Auto 1 oder 2 dem Fahrer zugeschaltet wird. Pro Fahrbahn sind somit bei unabhängig voneinander gesteuerten Autos je 2 Schaltpulse erforderlich. Wenn man aus einem der Autos die Gleichrichterzelle entfernt, kann dieses vor und rückwärts gefahren werden. Als Trafo kann entweder der neue Faller- oder jeder andere 16-V-Wechselstromtrafo benutzt werden.

Abb. 25. Das ansprechend ausgeführte Fahrpult (für ein Faller-Auto), das vorn noch mit einer Plexiglaswindschutzscheibe ausgestattet werden wird.

Abb. 26. Nürnberg – Start und Ziel im kleinen. Links der Dunlop-Turm mit elektr. Rundenzähler.

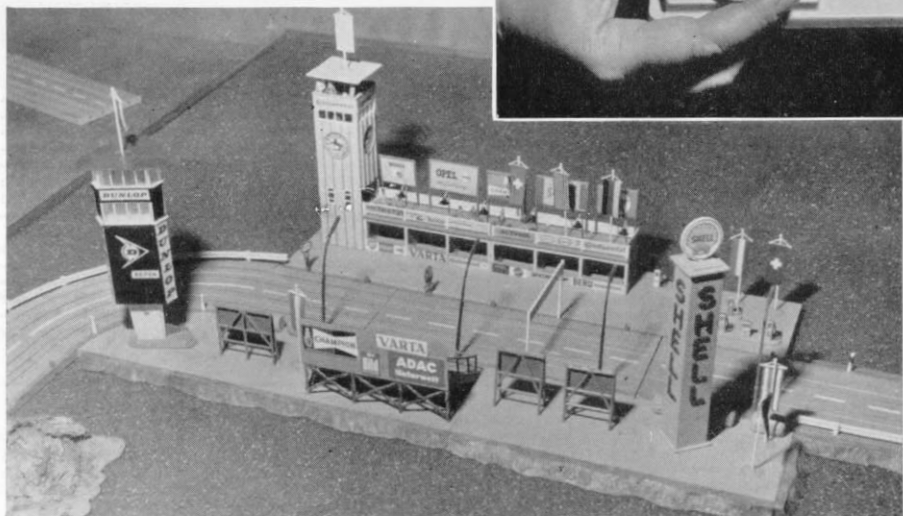
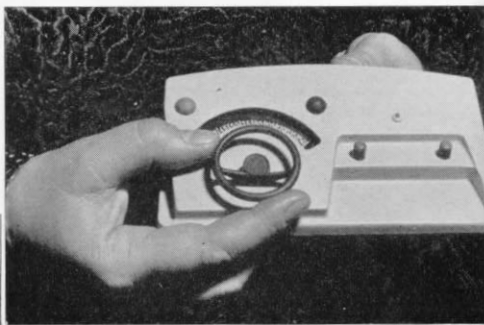




Abb. 27. Doppelbahnige Kehrschleife mit rechtwinkliger Straßenkreuzung, ausgestellt mit verschiedenen Ausschmückungsteilen (wobei das Geländestück in der Mitte einen Vorgriff auf die Neuheiten 1964 darstellt!). Im Hintergrund einige Fahrbahnteile, die mittels stramm passender, metallener Steckklammern aneinander-gesteckt werden, wobei gleichzeitig die elektr. Verbindung hergestellt ist. — Abb. 28. Ausschnitt aus der großen Vorführanlage: Tankstelle mit dreiteiliger Bodenplatte zum Ansetzen an gerade oder gebogene Fahr-bahnen, Autobahn-Mittelstreifen usw.



Die vielfältigen Fahrbahnteile, von denen wir in Abb. 27–29 nur ein paar zeigen, erlauben jede denkbare Straßenform, auch auf Steigungen und Gefällstrecken, lassen sich also in jede Modellbahnlandschaft einbetten. Hinzukommt ein Sortiment Ausschmückungsteile (Randsteine, Begrenzungspfähle, Leitplanken, Böschungen, Autobahnmittelstreifen,

Abb. 29. Ein paar der ausgefalleneren Fahrbahnteile (neben x = „gewöhnlichen“ geraden, gebogenen und Teilstücken). Einbahnige Fahrbahnbreite 3,5 cm, doppelspurige 8 cm.



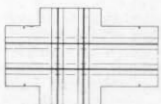
Abzweigung,
1-spurig
4710 (rechts)
1 Paar



Abzweigung,
2-spurig (+ A, B)
4715 (rechts)
1 x (1964)



(entsprechend
Abzweigung,
2-spurig
4716 (links);
nicht abgebildet)



Doppelkreuzung
4722 1 x



Fahrbahnwechsel, 2-spurig
4728 2 x (1964)



Engstelle
eine Spur abweichend
4726 1 x

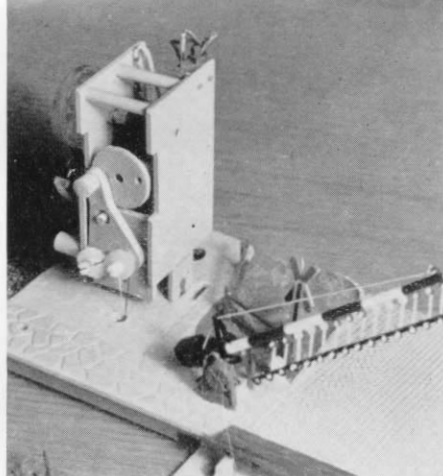


Abb. 30. Die wesentlichsten neuen Teile der abgeänderten Bahnschranke.

Lampen und Verkehrszeichen), sowie sinngemäße Nachbildungen von Bauten des Nürburgrings (Abb. 26) und eine Reihe bisher schon vorhandener Gebäude (Bus-Haltestelle, Tankstelle, Raststätte und Sporthotel), deren Grundplatten auf die Verlegung in den Straßenkurven abgestimmt wurde.

Die Bahnschranke ist konstruktiv verbessert und abgeändert worden. Die beiden Übergänge werden nunmehr fest miteinander verbunden. Auch der Antrieb ist geändert; die Schrankenbetätigung erfolgt nicht mehr mittels Schieber, sondern mittels Perlonfäden, die über Fadenwickler einreguliert werden (Abb. 30). Außerdem befindet sich an der Schranke eine angespritzte feine Rückstellfeder, die den hochstehenden Schrankenbaum aus der senkrechten Stellung heraus abwärts drückt. Die rote Verstellfeder am Antrieb für die Geschwindigkeitsregulierung des Motors ist durch einen elastischen und bruchfesten Einsteller ersetzt worden. Das Schrankengestell ist ebenfalls abgeändert und ergänzt worden und braucht nur noch in die passenden Schlitzte eingesteckt zu werden.

Gebäude-Neuheiten sollen nächstes Jahr wieder folgen.

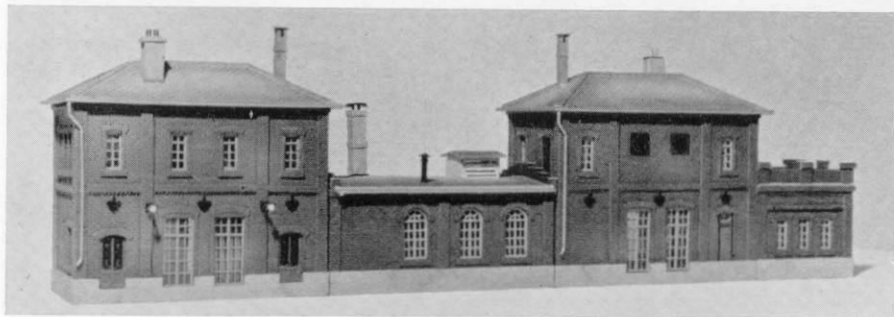


Abb. 31. Eine von vielen Kombinationsmöglichkeiten für die diesjährigen Vollmer-Neuheiten.

W. **VOLLMER** K.G., Stuttgart-Zuffenhausen

Um den Anhängern der modernen Linie entgegenzukommen, hat Vollmer einen Ellokshuppen herausgebracht, der stilistisch zu den modernen Stellwerken paßt (Abb. 32). Erfreulicherweise handelt es sich nicht um einen allzu nüchternen modernen Zweckbau, sondern um einen sehr ansprechenden „luftigen“ Entwurf, aufgelockert durch eine Reihe verglaster Oberlichter, Entlüfter und Treppenanbau. Die seitliche Fensterfront weist bewegliche Kippfenster auf und die Uhr zeigt „5 vor 5“! Die nachgebildeten Kachelwände sind hellgelb und weiß, das Dach grau. Der Tormechanismus entspricht dem der Dampflokshuppen. (Nur als Bausatz erhältlich, Preis 17,50 DM.)

Mit eine der zweckdienlichsten Neuschöpfungen der letzten Jahre ist u. E. das Fabrikgebäude (Abb. 35, Bausatzpreis 7,80 DM) nebst Anbau (s. Abb. 31-33, B.-Preis 3,90 DM) und die Maschinenhalle (Abb. 34, B.-Preis 5,80 DM)! Die plastisch gut ausgeführte Backsteinimitation entspricht derjenigen der Lokshuppen, wie die Gebäude stilistisch und farblich überhaupt eine prachtvolle Ergänzung zum letztjährigen Lokshuppensortiment darstellen und so recht dazu geeignet sind, eine echte Eisenbahn-Atmosphäre zu er-

zeugen. Wiederum bemerkenswert: die ungemein filigranen Ziergitter vor den verglasten Eingangstüren und an der Gebäudefront (Abb. 34 u. 35), die Ventilatoren, die Laternenimitation und die verschiedenen Schornsteine und Kamine, die einzeln erhältlich sind.

Das wesentliche Merkmal dieser Neuschöpfungen beruht jedoch darin, daß die einzelnen Gebäude beliebig kombiniert werden können, so daß man jede Art von Bahndienstgebäuden, Betriebsgebäuden, Fabriken usw. gestalten kann. Auch die Dächer des Fabrikgebäudes und der Maschinenhalle können ausgetauscht werden, da beiden der gleiche Grundriß zugrunde gelegt ist. Die einzelnen Gebäude passen genau aneinander, da die etwas hervorstehenden Steinfriese (als Berührungstellen) aufeinander abgestimmt sind. Die Maschinenhalle kann ebenfalls beliebig lang aneinandergereiht werden, da das Dach des Standard-Modells soweit in die abschließenden Stirngiebel hineinragt, daß sich die Dächer bei Fortfall der Zwischenwand berühren. Beim Aneinanderreihen mehrerer Fabrikgebäude zu einer langen Gebäudefront müssen allerdings neue Dachlängsseiten

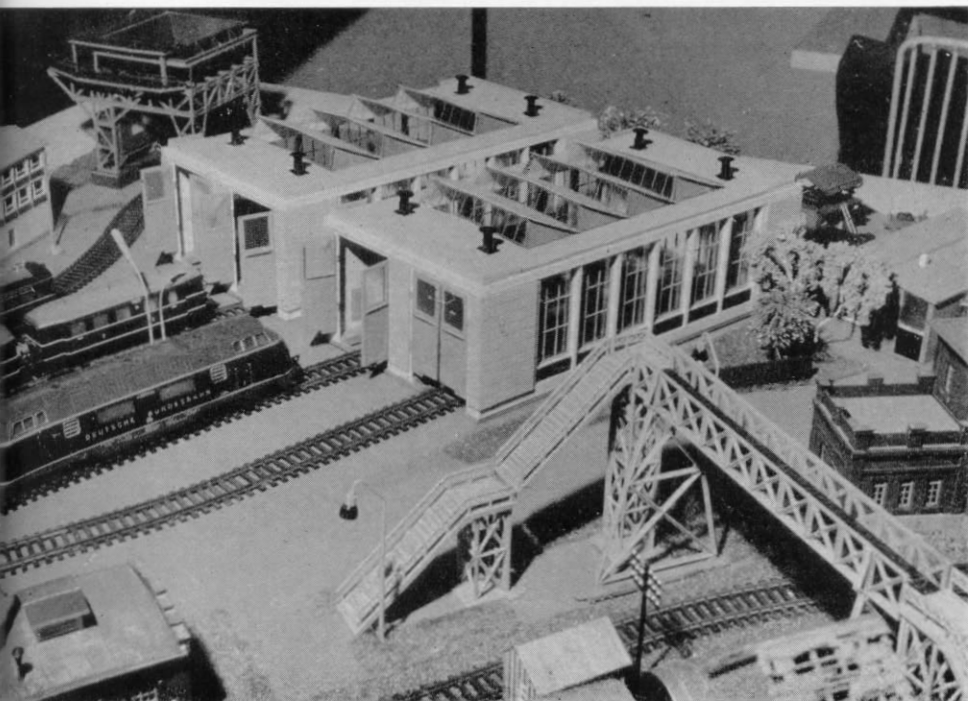
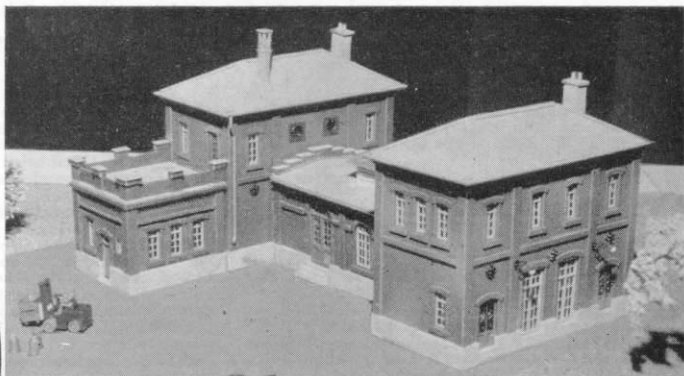


Abb. 32. Der neue Ellok- oder Diesellokshuppen, der jedoch auch ohne Zwischenraum an einen zweiten „angebaut“ werden kann.

Abb. 33. Ein weiterer Vorschlag, wie die neuen (alten) Gebäude kombiniert werden können. (Links der Anbau.)

Abb. 34. Die Maschinenhalle, solo und mit variierten Dachaufsätzen. Man beachte die fein detaillierte Ausführung!

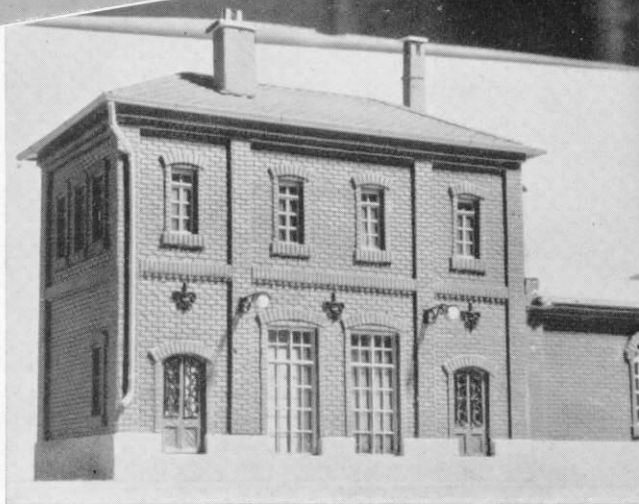
Abb. 35. Vorderfront des Fabrikgebäudes. Auf diesem Bild tritt nicht nur



die Backsteinmanier besonders gut in Erscheinung, sondern auch weitere Feinheiten (insbesondere die Ziergitter) sind gut und deutlich erkennbar. Es fehlen lediglich die anzusetzenden Treppeinstufen, siehe Abb. 34. (War unser Verschulden! D. Red.)

aus der ebenfalls neuen Dachplattenfolie 6030 zurechtgeschnitten werden. Die Abb. 31 und 33 zeigen nur ein paar wenige Beispiele für die Kombinationsmöglichkeit der neuen Gebäudeserie. Der Messeheft 4 beiliegende Falzprospekt der Firma Vollmer bietet ebenfalls noch einige Anregungen; die teilweise dort abgebildeten kleinen Anbauten sind jedoch nicht in den Bausätzen enthalten, sondern nur Beispiele, wie die Gebäude noch individuell ergänzt werden können.

Um beim Zusammenbau zweier Ringlokschuppen eine durchgehende Halle ohne störende Zwischenwand zu erhalten, gibt es nunmehr einen gesonderten Dachträger (3 mm breite Profile), der an Stelle der massiven Zwischenwand tritt.



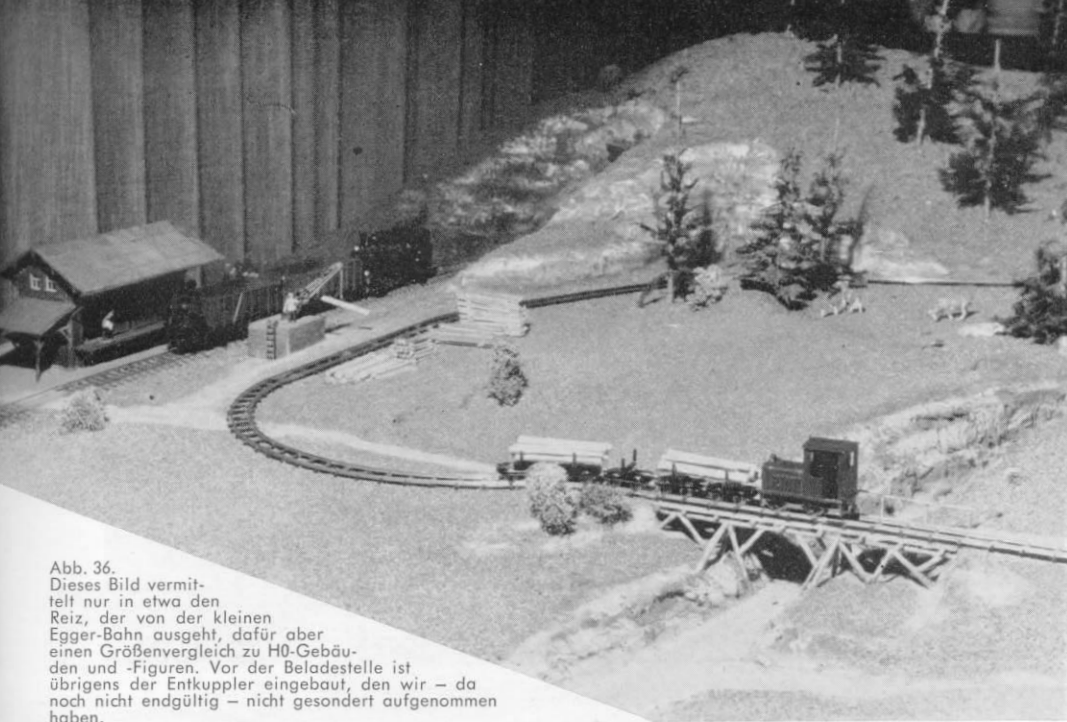


Abb. 36.
Dieses Bild vermittelt nur in etwa den Reiz, der von der kleinen Egger-Bahn ausgeht, dafür aber einen Größenvergleich zu H0-Gebäuden und -Figuren. Vor der Beladestelle ist übrigens der Entkupppler eingebaut, den wir – da noch nicht endgültig – nicht gesondert aufgenommen haben.

Gebr. Egger K.G. H0-Feld- und Industriebahnen auf 9 mm-Spur München

Eine neue Firma und eine neue Bahn: eine H0-Lorenbahn auf 9-mm-Gleisen! Sie wurde – wohl infolge ihrer „Niedlichkeit“ – in der Tagespresse als „kleinste Bahn der Welt“ ziemlich sensationell herausgestellt, z. T. schon vor der Messe. Nun, die kleinste industrielle Bahn ist eigentlich die Arnold-9-mm-Bahn mit dem Verkleinerungsmaßstab 1 : 160. Die Egger-Bahn ist dagegen im Maßstab 1 : 87. Die Spurweite müßte richtig etwas über 8 mm liegen, aber die Firma Egger hat – im Interesse einer gewissen Einheitlichkeit – darauf verzichtet und sich für das 9-mm-Gleis entschieden. Aufgrund der geringen Ausmaße einer Loren- bzw. Feldbahn wirkt das Modellbähnchen in der Tat äußerst niedlich, zierlich und „goldig“ und hat die Herzen der Einkäufer (insbesondere deren Frauen!) im Sturm erobert. Man muß dieses Bähnchen, ob mit Loren oder mit Langholz-Drehschmelwagen, fahren gesehen haben, um dieses „Entzücken“ zu verstehen. Es wird nach Erscheinen auf dem Markt wohl im Nu auf unzähligen Modellbahnanlagen zu finden sein, denn es stellt in der Tat ein reizendes Zubehör zu jedem Schotterwerk, Steinbruch oder Sägewerk dar, läßt sich dank des Kurvenradius von 140 mm auf kleinstem Raum unterbringen, ja gewinnt sogar an Reiz, wenn das Gleis extra etwas „geschlängelt“ verlegt wird. Die Wannen der Loren sind abnehmbar, kippbar und nach beiden Seiten entleerbar, so daß mit dem in der Entwicklung befindlichen Lorenkipper ein weiteres Spielmoment hinzukommen wird.

Die im Betrieb vorgeführten Handmuster werden bei der Serienausführung noch weitere Details auf-

weisen (z. B. Griffstangen, Handgriffe usw.). Der Motor – bei den Mustern ein Marx-Mikropem, bei der Serienausführung voraussichtlich der neue Marx-Kleinstmotor Nanopem – ist stehend im Führerhaus angeordnet, um die Proportionen des Diesel-Lötkchens mit der niedrigen, schmalen Motorhaube nicht zu beeinträchtigen. Eine liegende Anordnung des Motors hätte (nach Aussage des Konstrukteurs) eine Vergrößerung des Triebfahrzeuges und eine „Vermanschung“ des Gesamteindrucks bedeutet. Kompromisse müssen nun mal leider bei so kleinen Modellen geschlossen werden, aber nachdem im Führerhaus noch Platz für einen Fahrer ist, finden wir die Egger'sche Lösung des Motoreinbaus weder tragisch noch störend. Das Lok-Gewicht beträgt ca. 50 g. Dank einer schwingenden Ausgleichslagerung ist nicht nur eine einwandfreie Vor- und Rückwärtsfahrt, sondern auch eine sichere Stromabnahme über die Räder gewährleistet.

Sämtliche Räder sind aus Metall, die Achsen spitzenförmig gelagert und beidseitig isoliert und zwar mittels Plexiglas (wie es auch Herr Owart bei seiner kleinen Lorenbahn getan hat, die wir in Heft 16/XIV S. 697 zeigten und der sich sicher freuen wird, daß seine Anregung so unerwartet verwirklicht worden ist). Die Spurkranzhöhe der Räder beträgt 0,8 mm, die Laufkranzbreite 1,5 mm, die Spurkranzdicke 0,5 mm, Spurkranz 5° konisch ansteigend.

Die zierliche Kupplung (mit dem Entkuppplungsbügel unter dem Rahmen) ist unauffällig und entkuppelt mittels der vorgeführten Entkuppplungsvorrichtung spielend leicht.

Die 1,8 mm hohen Schienen aus Neusilber sind pro-

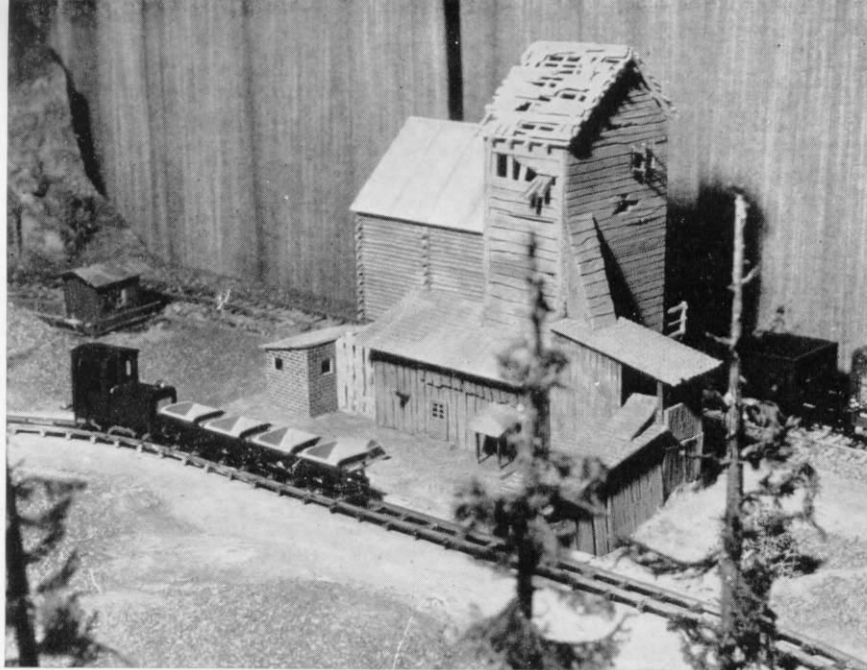


Abb. 37. Die Egger-Lorenbahn kurz vor der Entladestelle zum Vollmer-Kieswerk.

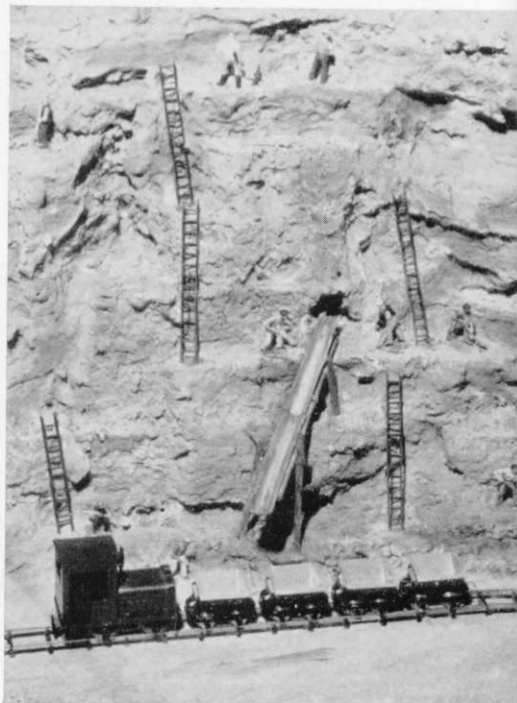
Abb. 38. Die Loren harren im Steinbruch der Beladung! Die Details des Bähnchens kommen beim Bild in der Egger-Anzeige deutlicher zutage als bei unseren unretuschierten, geblitzten „Schnellfotos“.

filiiert (Schienenfuß 1,8 mm, Steg 0,7 mm, Schienenkopfbreite ca. 1 mm). Die entsprechend einem richtigen Feldbahngleis in größerem Abstand verlegten Schwellen sind 1,6 mm stark. Die Firma Egger hat uns zugesagt, die Schienen auch einzeln in 50-cm-Stücken und die Schwellen in Beuteln abzugeben, was Gleisselbstbauer (und vielleicht sogar Arnold-Anhänger) freuen dürfte. Das fertige Gleis ist in $\frac{1}{1}$ - und $\frac{1}{2}$ -Teilstücken erhältlich (gerade und gebogen), doch ist es aufgrund des Schwellenabstandes leicht möglich, erforderliche Kurventeilstücke abzusägen und mittels der Schienenverbinder aus vernickelter Federbronze anzuschließen bzw. das Gleis in der gewünschten Form zu biegen.

Das kleine Fahrpult nach System TRIX (Drehung des Fahrtreglers nach rechts = Vorwärtsfahrt, Drehung nach links = Rückwärtsfahrt) ist für 0-9 V Gleichstrom ausgelegt, entsprechend der Bahngröße ebenfalls „niedlich klein“ und hat stufenlose Geschwindigkeitsregelung.

Die kleine, 45 mm lange Diesellok kostet 22.50 DM, eine Kipplore bzw. ein Langholzwagen (mit drehbarem Runggestell) 2.50 DM, ein 15,4 cm langes gerades Gleisstück – 55 DM, das Fahrpult 17.– DM.

In Vorbereitung sind (außer der auf der Messe bereits vorgeführten Entkupplungsvorrichtung) elektromagnetische Weichen (die hinsichtlich der uns geschilderten konstruktiven Lösung etwas Besonderes darstellen werden) und der erwähnte automatische Lorenabkipper. Nun bleibt nur noch zu hoffen, daß die Egger-Feldbahn baldmöglichst auf dem Markt erscheint – zum Entzücken Ihrer gesamten Familie, einschließlich Tanten, Onkels und Opas!



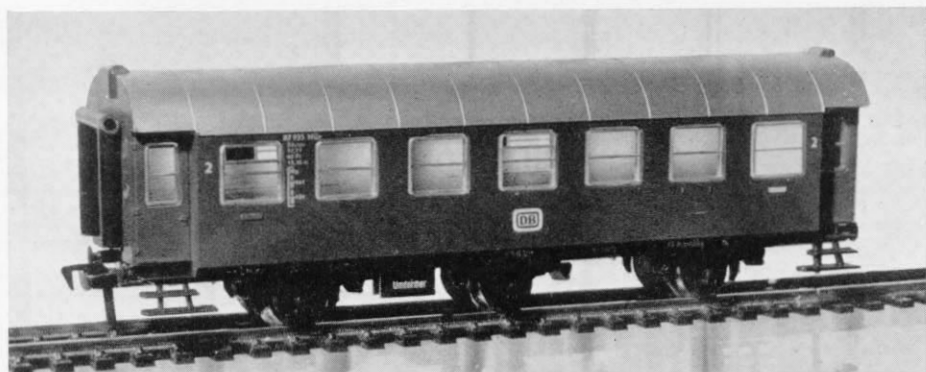
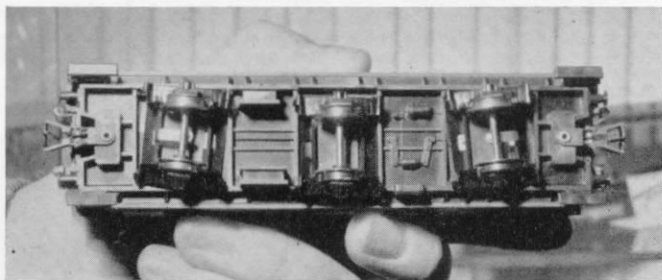


Abb. 39 und 40. Der B3yg-Umbauwagen als wohlgestaltetes Fleischmann-Modell, ungekürzt (wenn auch das Gehäuse aufgrund des bei Fleischmann üblichen Maßstabs etwas volumig wirkt) und mit leichtgängigen Lenkachsen, die – trotz des ziemlich großen Endachstands – einen reibungs- und anstandslosen Kurvenlauf des Dreiecklers garantieren. Das Untergestell ist vorbildgerecht nachgebildet und beschriftet (bis auf die wiederum viel zu kurzen Federpaketimitationen).



Fleischmann bietet ein beachtliches Neuheitenprogramm, wovon allerdings gut die Hälfte dem ausländischen Kundenkreis zugute kommt. Die für uns deutsche Modellbahner wohl wichtigste Neuerscheinung ist der B3yg-Umbauwagen, dessen Erscheinen wirklich schon lange überfällig war! Dank und Anerkennung der Firma Fleischmann, die ihn nicht nur endlich brachte, sondern darüber hinaus ungekürzt (LüP 15,4 cm) und mit „Lenkachsen“! (Die Außenradsätze stellen sich radial ein, die mittlere weicht seitlich aus). Leider kommt das gute Stück nicht vor Herbst dieses Jahres auf den Markt, so daß die Interessenten ihre Geduld wohl oder übel noch bezähmen müssen! Auf jeden Fall ist er da und zwar in einer Ausführung, die wirklich nichts zu wünschen übrig läßt (fein detailliert und beschriftet, Fenster z. T. geöffnet und – dank des schweren Zinkspritzguß-Fahrgestells und der leichtgängigen Lenkachsen – mit ausgezeichneten Laufeigenschaften). Preis 7,50 DM (s. Abb. 39, 40 und 45).

Und noch eine MIBA-Anregung ist Wirklichkeit geworden: der Ellok-Old-Timer E 69 02 aus den Heften

9, 13 und 14/XIII. Diese kleine zweiachsige Lok macht sich vor dem Old-Timer-Zug ganz reizend und kann ebenso gut im Rangier- und Zubringerdienst eingesetzt werden. Die Modellausführung ist sehr gut (trotz des niedrigen Preises von 18,50 DM); die Stirnlampen sind allerdings blind, doch kann ein Bastler dem leicht abhelfen (Abb. 47).

An Reisezugwagen-Nachbildungen sind neu: der 2.-Klasse-Sitzwagen B4üm der DB (Abb. 42), der 2.-Kl.-Liegewagen Bc4üm (Abb. 41) – beide LüP 24,5 cm und jeweils mit 10 bzw. 12 Paar Zuglaufschildern als Haftetiketts –, sowie der internationale 1/2.-Kl.-ISG-Schlafwagen (Abb. 43), alle in der gewohnten Fleischmann-Qualität Preis: je 8,50 DM.

16,4 cm lang ist das Modell eines vierachsigen 62 m³-Druckgaskesselwagens mit Sonnenschutzdach (wie sie heute für den Transport von Ammoniak, Propan und Treibgasen Verwendung finden), dreifarbig koloriert und fein detailliert (Abb. 48).

Das Auslandsprogramm umfaßt folgende Neuheiten: Das Modell der französischen Mehrzweck-Ellok BB 12044 in Blau (Abb. 46), den erwähnten ISG-Schlaf-

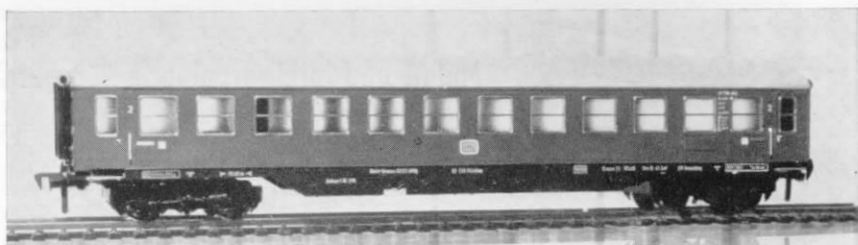


Abb. 41. Modell des 2.-Klasse-Liegewagens Bc4ümg der DB (LüP 24,5 cm) mit der für diesen Wagen (als „verkapptem“ TOUROPA) typischen Schürzenverkleidung und eingehender, feiner Beschriftung.

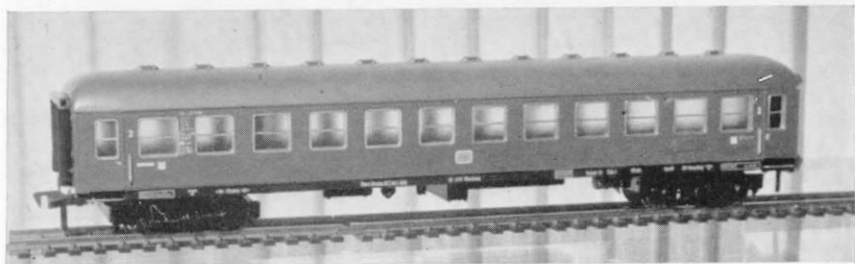


Abb. 42. Modell des 2.-Klasse-Sitzwagens B4üm der DB (LüP ebenfalls auf 24,5 cm verkürzt) ohne Schürzenverkleidung vor den Kunststoff-Armaturen und ebenfalls mit eingesetzten Fenstern und den fein detaillierten Minden-Deutz-Drehgestellen.

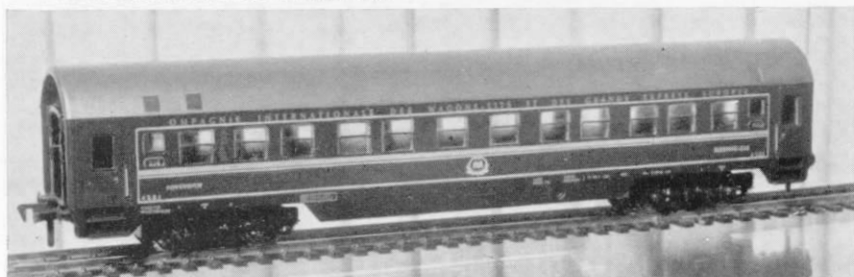


Abb. 43. 1./2.-Klasse-ISG-Schlafwagen in Blau mit Goldschrift als 24,5 cm langes Fleischmann-Modell (ebenfalls noch – bzw. bereits – der Nullserie entstammend).

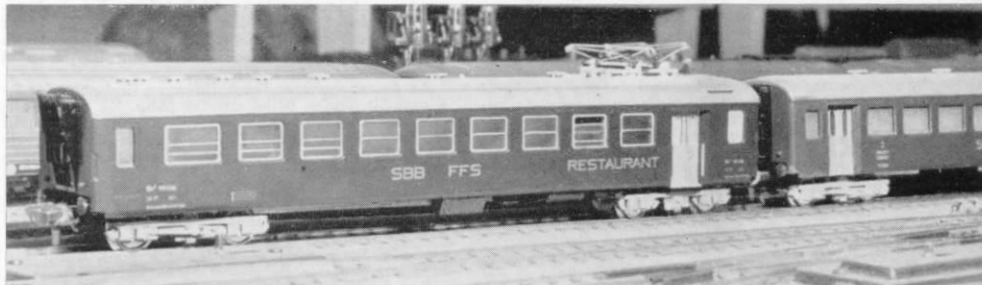


Abb. 44. Schmuck und für Schweizer Modellbahnfreunde eine willkommene Geste: der rote SBB-Restaurant-Wagen Dr 410 136 mit dem Stromabnehmer über dem Küchenabteil, Fenster beim Modell z. T. geöffnet.

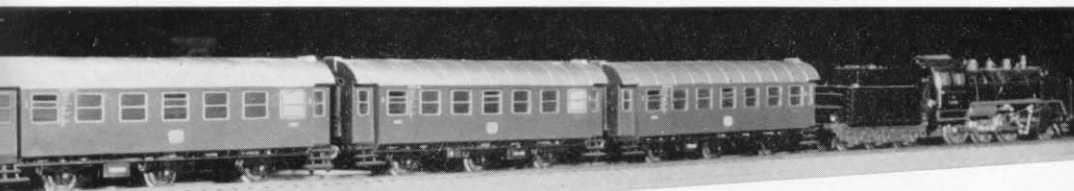


Abb. 45.
„Warte, warte noch ein Weilchen ...“
dann werden solche Züge auf unzähligen Anlagen dahinrollen!

wagen (Abb. 43), eine italienische 2'C1'-Dampflok (nicht abgebildet), einen italienischen Gepäckwagen mit Postabteil in Braun und den SBB-Restaurant-Wagen Dr 410 136 mit Stromabnehmer über dem Küchenabteil (Abb. 44), der beim Vorbild nur bei

Stillstand ausgefahren wird bzw. falls die Küche nicht von einem Triebfahrzeug aus mit Strom versorgt werden kann.

Den bisherigen Kühlwagen der FS ITALIA gibt es nun noch in zwei weiteren Dekors.

Abb. 46. Modell der französischen Mehrzweck-Ellok BB 12 044 in Hell- und Dunkelblau, zwar gut detailliert, jedoch in Deutschland wohl so gut wie unbekannt.



Abb. 47. Die nette kleine E 69, eine Old-Timer-Ellok, die heute noch im DB-Einsatz ist und die dieser Tage ein Leser sogar vor zwei modernen Leichtstahlwagen zwischen Garmisch und Murnau gesichtet hat. LÜP des Modells 9,2 cm, erhältlich in Grün als E 6902 und in Braun für die skandinavischen Modellbahner.



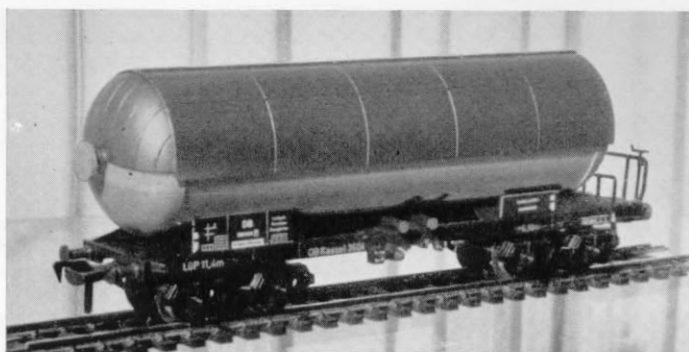


Abb. 48. Der kleinere Bruder des 100-m³-Druckgaskesselwagens: der 62-m³-Typ als 16,4 cm langes Fleischmann-Modell, mit Sonnenschutzdach, dreifarbigem Anstrich und vorbildgetreu nachgebildetem Untergestell (einschließlich Armaturen). Preis 9,50 DM.

Haug & Co. KG. Fabrik feiner Kleinmodelle

Echterdingen b. Stuttgart

Diese Firma hat sich den Werkstoff Styropor zunutze gemacht und bringt verschiedene Rampenstücke im Baukastensystem heraus, mit deren Hilfe der Aufbau von Steigungsstrecken ermöglicht und erleichtert wird. „Erleichtert“ in doppeltem Sinn, da Styropor bekanntlich ein ungemein geringes spezifisches Ge-

wicht hat. Um die Teile jederzeit wieder verwenden zu können, arbeitet Haug mit Steckverbindungen und Schienenhaltern. Die Bogenstücke sind so gehalten, daß sie für sämtliche gebräuchlichen Gleisradien passen. Die Außenseiten der einzelnen Platten (gerades Rampenstück z. B. 54 x 8 x 3 cm) sind als Mauerwerkimitation geformt und geschwärzt (siehe Abb. 51). Über die näheren Einzelheiten mag Sie der Haug-Prospekt unterrichten (Preis jed. Stücks 2,40 DM).

Eine Neuheit besonderer Art (übrigens in etwas anderer Ausführung auch der letzte Schrei Amerikas!) ist das „brennende Haus“ mit flackerndem Feuer; richtiger gesagt ein abgebranntes Hausmodell mit einer Feuersäule aus Plexiglas, einer Rot- und einer Bimetall-Flackerlampe (Abb. 49). Um die Sache noch realistischer wirken zu lassen, sollten noch ein paar

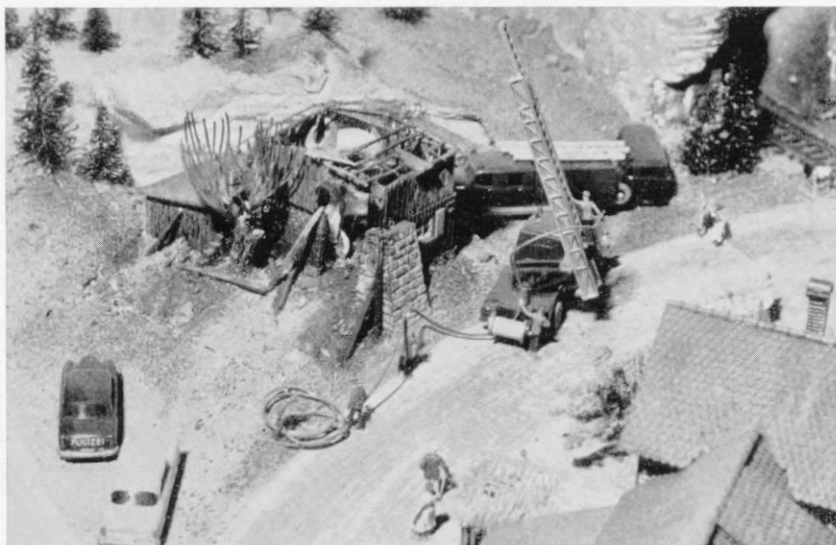


Abb. 49. Noch „züngeln“ und „flackern“ ein paar „Flammen“ aus dem abgebrannten Haus (ein entsprechend geformtes und gefärbtes Plexiglasgebilde), aber die Feuerwehr ist des Brandes Herr geworden. („Brennendes Haus“ nur als Bausatz erhältlich, Preis 7,50 DM.)

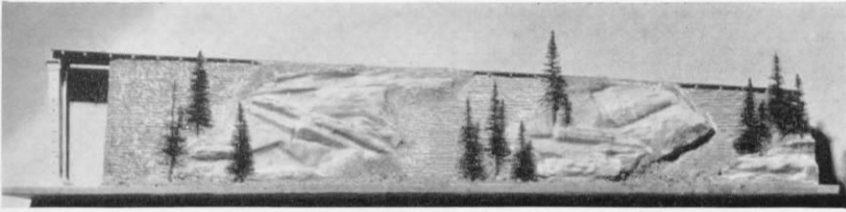
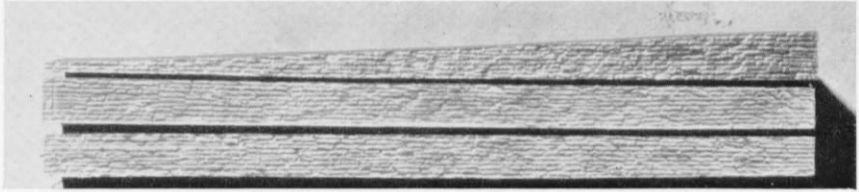


Abb. 50. Anschauungsstück, wie die Rampenstücke, übereinander aufgebaut wie in Abb. 51, mittels der Haug'schen Felsplatten gestaltet werden können.

Abb. 51. Zwei gerade, 3 cm starke, 8 cm breite und 54 cm lange Auffahrtsrampen sowie eine von 5 auf 35 mm ansteigende, wie sie beispielsweise (mittels Steckverbindungselementen) übereinander gepackt werden können.



Seuthe-Qualmentwickler eingebaut werden und der etwas zu automatisch aufblitzende „Feuerschein“ durch einen unregelmäßigen Kontaktgeber ersetzt werden, aber das sind alles Dinge, an denen sich die Phantasie des Käufers „entzünden“ möge.

Haug hat auch den Deutschlandvertrieb der jugoslawischen Firma Mehanotechnika übernommen, die u. a. eine etwas grobe Nachbildung der DB Diesellok

V 160 zeigte, sowie einige Elektromotore. Da wir Motore und Loks weder in Betrieb sahen noch näher untersuchen konnten, können wir über diese Erzeugnisse keine definitive Aussage machen. Nur soviel: Der Gesamteindruck entsprach jedenfalls nicht ganz dem Niveau unserer Qualitäts-Hö-Bahnen. Warten wir also ab, bis die ersten Serienmodelle auf den Markt kommen.

HERAS - Modellstraßenfahrzeuge

Assenheimer & Co.

WAIBLINGEN/Würtf.

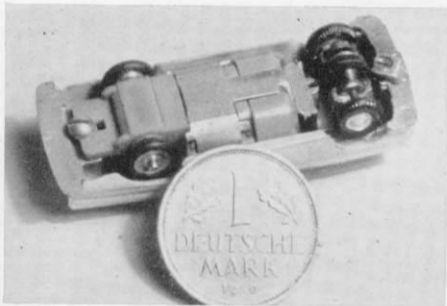


Abb. 52. Offensichtlich in den Wiking-Mercedes 220 S hineinkonstruiert: der neue Marx-Kleinstmotor Nanoperm (s. a. S. 129). Daß so kleine Qualitätsmotore nicht gerade billig sind, versteht sich eigentlich von selbst!

Nun kann das Geheimnis um das winzige Motörchen gelüftet werden (Abb. 52), von dem wir letztes Jahr lediglich den Anker zeigen durften. Den Motor selbst stellen wir bei der Besprechung der Marx-Lüder-Neuheiten vor (s. S. 129). Der letztes Jahr angekündigte Sattelschlepper ist entfallen, dafür sind neu der Wiking-„Kapitän“ und der Mercedes 319 (der alte 3/4 T-Kastenwagen), beide zu sehen auf Abb. 54.

Neu im Straßensortiment ist die Abzweigung (Abb. 53); das Herzstück ist seitlich verschiebbar und der Betätigungsantrieb, obwohl er dank seiner Winzigkeit im Straßenstück untergebracht ist, so unempfindlich, daß er jeder Dauerbelastung standhält, ohne durchzuschmoren; Stromverbrauch hierbei sogar nur 100 mA. Die neuen Straßenteilstücke $\frac{1}{12}$ gebogen, $\frac{1}{4}$ gebogen und $\frac{1}{4}$ gerade sind teilweise erforderlich, um bei der Abzweigung wieder auf den genau passenden Parallelabstand zu kommen, andererseits gestatten sie das Verlegen fast jeder möglichen Straßenform. Um zwei Fahrbahnen ordentlich zu verlegen, gibt es nunmehr ein Verbindungsprofil aus gezogenem elastischem Kunststoff (lieferbar als 6 m langes Band), auf das die Straßenteilstücke links und rechts stramm eingeschoben werden, nachdem das Verbindungsprofil auf der Straßengrundplatte befestigt worden ist.

Die Steckverbindungen zwischen den Fahrbahneinstückchen sind abgeändert und verbessert worden (Abb. 55); sie lassen sich nunmehr ohne irgendwelche Kniffe zusammenstecken und auseinandernehmen.

Das Walzenschaltwerk, das sich in der Entwicklung befindet und nur als Handmuster in Tätigkeit gezeigt wurde, verspricht eine nützliche Angelegenheit zu werden, da es erstens sehr klein in den Ausmaßen

ist und zweitens durch Aneinanderstecken erweitert werden kann. Es weist 6 Kontakte für eine Kreuzung mit 2 Verkehrsampeln auf (rot, orange, grün); bei „Grün“ wird ein Zusatzkontakt für die Fahrstromspeisung betätigt.

Beachtlich sind auch die vorgenommenen Preiserhöhungen: ein mit dem Nanoperm motorisierter Pkw beispielsweise 19.80 DM (bisher 27.50 DM), gerades Straßenstück 1.25 DM (bisher 1.50 DM), Geschenkpackung mit Pkw 33.75 DM (bisher 45.- DM).

Die kleinen Heras-Geländestücke sind nun ebenfalls gras-beflockt und außerdem sind Grasmatten in drei verschiedenen Farben zu haben.

Abb. 53. Zwei spiegelbildlich aneinandergesteckte Abzweigungen ergeben einen Fahrbahnwechsel (1 Paar 19.50 DM).

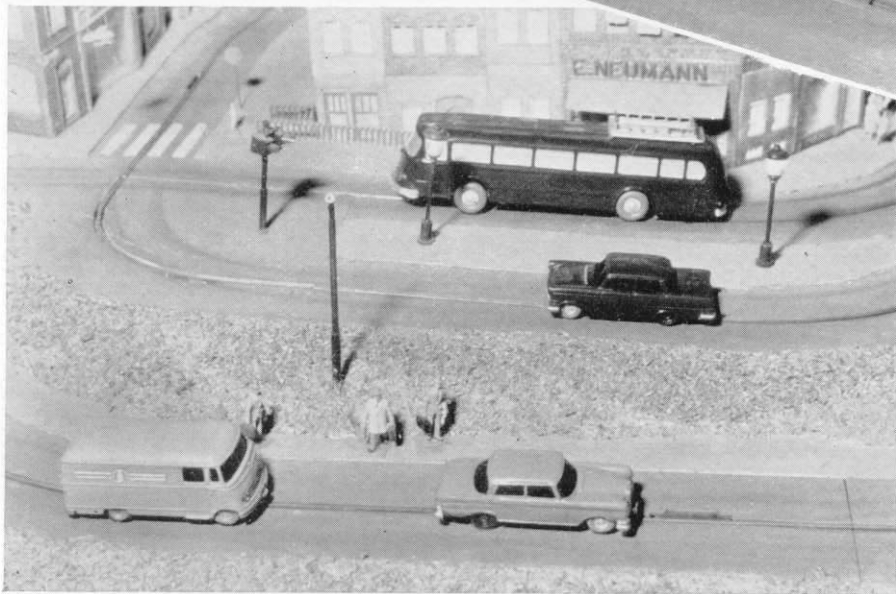


Abb. 54. Der HERAS-Fahrzeugpark umfaßt nunmehr 4 motorisierte Wiking-Kraftfahrzeuge: Omnibus (24.50 DM), Kapitän (neu), Preis 19.80 DM, Mercedes-3/4-t-Kastenwagen (neu), Preis 22.50 DM und Mercedes 220 S (19.80 DM), sämtliche im Maßstab 1 : 90. (Der letztes Jahr in Aussicht gestellte Sattelschlepper ist vorerst einmal zurückgestellt worden!).

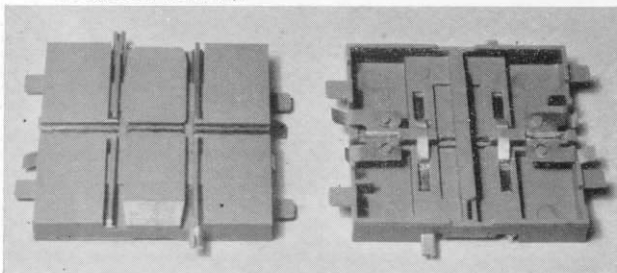


Abb. 55. Das Kreuzungsstück für Bahn- und Straßenfahrzeuge (Größe 5 x 5 cm) von oben und unten gesehen. Der Gleisanschluß des hier gezeigten Bahnübergangs paßt für Fleischmann (5.30 DM), für Märklin passend 5.80 DM).

Deutlich ist hier auch zu sehen, daß die Steckverbindung an den Fahrbahnteilstücken im Laufe des letzten Jahres eine Änderung erfahren hat. Die Teile lassen sich nun mühelos (aber dennoch haltbar) zusammenstecken und auseinanderziehen.

Heinzl KG. Bergbahnen

Reutlingen / Würtf.

Ebenfalls eine neue Firma auf dem Modellbahnssektor, die Bergbahnen und seltene Old-Timer auf das Programm gesetzt hat. In Anbetracht der in der Schweiz häufigeren Zahnrad-Bergbahnen erstreckte sich die Entwicklung auf eine Nachbildung der Brünig-Bahn-Ellok HGe 4/4. Es waren einige konstruktive Schwierigkeiten zu meistern, ehe die Zahnrad-Ellok einwandfrei bergauf und bergab lief. So mußte u. a. die Schneckenwelle verschiebbar und mit Druckfeder ausgeführt werden, damit das Zahnrad beim Übergang auf die Zahnstangenstrecke einwandfrei und ohne Ruck in die Zahnstange eingreift. Das einwandfreie Zusammenspiel zwischen Zahnstangen und Zahnrad war auch mit der Grund für die Herausgabe eines besonderen Gleises. Beim Einstecken der bloßen Zahnstangen in vorhandene Industrieleisstücke könnten sich an den Übergangsstellen Ungenauigkeiten ergeben, die den reibungslosen Zahnradablauf hemmen würden. Die Heinzl-Gleisstücke mit 2,7 mm hohen Messingprofilschienen (Abb. 60) sind an Fleischmann-Gleise u. ä. ansetzbar; die 3 mm breite Kunststoffzahnstange (Modul 0,5) ragt wenig über SO hinaus und ist sam; Gleis so biegsam, daß weiche Übergänge am Anfang und Ende einer Steilstrecke gebogen werden können. Der Hersteller konnte sich an der Messe noch nicht entscheiden, die Gleise auch ohne Zahnstange abzugeben, was vielleicht erwünscht sein könnte, da eiserne Schwellen nachgebildet sind und der eine oder andere diese Gleise als Fortsetzung der Zahnstangenstrecken lieber sähe (statt abrupt auf „Holzschwellen“-Gleise überwechseln zu müssen).

Das Modell der Brünig-Lok (für Zweischienen-Gleichstromsystem) ist sehr gut detailliert (einschließlich Scheibenwischer und feiner Schrift!), hat eine Untersetzung von 30 : 1, automatische Lichtumschaltung je nach der Fahrtrichtung und kann mittels eines versteckt unter dem Chassis angebrachten kleinen Schalters auf Ober- oder Unterleitungsbetrieb umgestellt werden. Beide Achsen des Reibungsdrehgestelles werden über Schnecken- und Stirnradgetriebe angetrieben, wobei 2 Räder zwecks Erhöhung der Adhäsion aus formbeständigem Gummi – unter Wahrung des Radprofils – hergestellt sind. (Wären wir nicht darauf aufmerksam gemacht worden, hätten wir diesen Umstand noch nicht mal bemerkt, so „echt“ sehen diese Gummi-Räder aus!).

Nun, welche Leistung in der über 700g schweren Zahnradlok steckt, wurde an einer (teilweise sogar 46prozentigen) Steigungsstrecke demonstriert (Abb. 57). 3 Fleischmann-Wagen 1417 wurden anstandslos bergauf gezogen. Um bei der Talfahrt Kalamitäten mit verhakenden Kupplungen (infolge der stark nachdrückenden Wagen) zu vermeiden, sind die auf den Steilstrecken einzusetzenden Fleischmann-Wagen mit einer Spezialkupplung à la „Scharfenberg“ zu versehen, die paarweise geliefert werden (1,80 DM) und so ausgebildet sind, daß sie ohne weiteres gegen die Fleischmann-Kupplungen ausgetauscht werden können. Wie dies bei anderen Fabriken bewerkstelligt werden muß, können wir im Augenblick nicht sagen, das müssen praktische Versuche ergeben oder die Herstellerfirma bringt entsprechende andere Kupplungen heraus. Preis der in Kleinserie fabrizierten Brünig-Lok: 148,- DM.

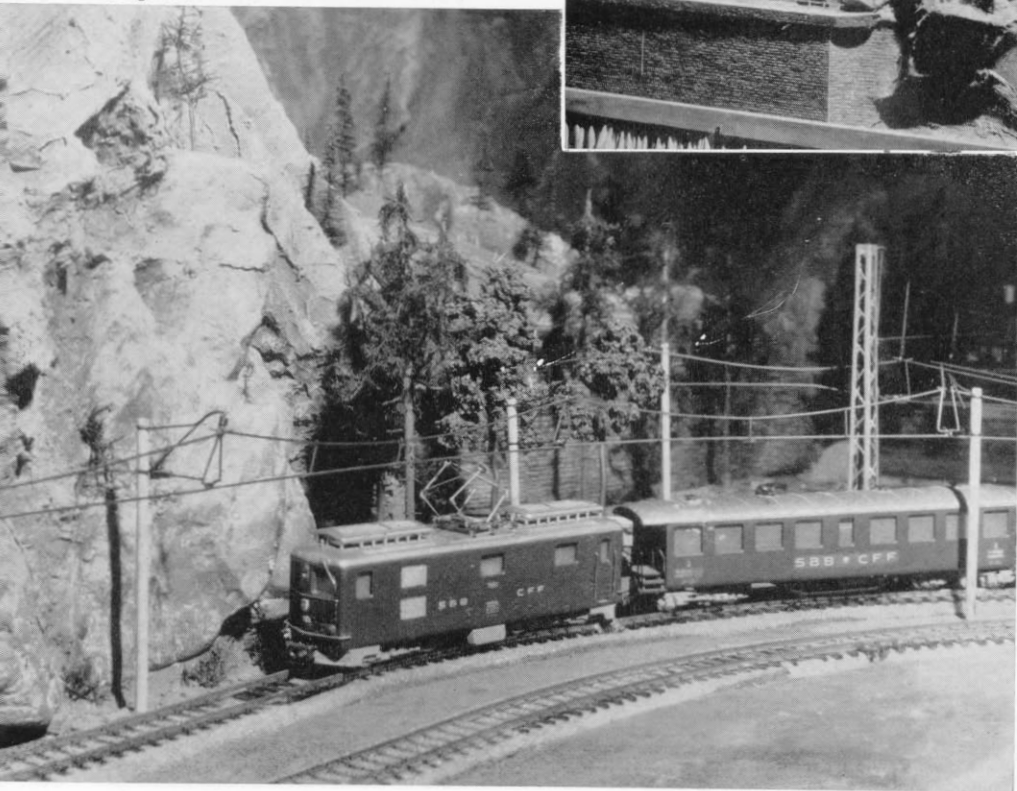


Abb. 56. Der blau-weiße Zugspitzbahn-Triebwagen „klettert“ die hohen Berge der Ausstellungsanlage hinauf. Sie werden ihm auf einem Titelbild nochmals „näher“ begegnen.

Für den Fall, daß jemand eine ähnlich starke Steigungsstrecke nachbilden möchte, gleich ein Tip: Am Ende der Steilstrecke eine gerade Strecke geringerer Steigung anschließen und nicht gleich in eine Kurve übergehen, da durch das Gewicht der angehängten Wagen – in Verbindung mit der ungestüm vorwärtsdrängenden Lok – eine große Entgleisungsgefahr besteht. Nach Möglichkeit bei solchen Strecken die Lok drücken lassen, wie dies beim großen Vorbild ja auch der Fall ist. Damit wir uns jedoch richtig verstehen: Die Brünig-Lok ist eigentlich nicht für allzu steile Zahnradstrecken gedacht (dafür gibt es spezielle Bahntypen wie den Zugspitz-Triebwagen, auf den wir gleich zu sprechen kommen), sondern in der Hauptsache zur Bewältigung etwas steilerer Bahnstrecken, die normale Modellbahnloks nicht mehr oder kaum noch schaffen.

Für die Freunde steiler Zähne – Pardon! – Zahnstangenstrecken ist der Zugspitzbahn-Triebwagen gedacht, der auf Abb. 56 gerade den Berg hochkeucht (wir werden dieses Modell in Kürze auf einem Titel-

Abb. 57. Streckenweise über 40° Steigung schafft das Modell der Brünigbahnlok samt 3 angehängten Fleischmann-Vierachsern! – Abb. 58. Im Tal beginnt die Fahrt auf Fleischmann-Gleisen, die kurz vor Beginn der Steigung auf die Heinzl-Zahnstangengleise übergehen.



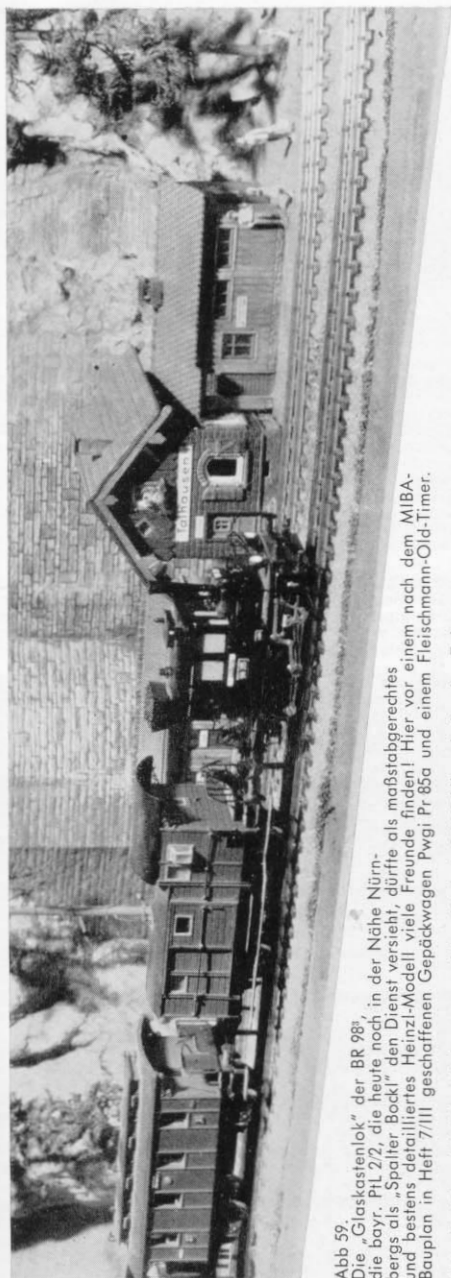


Abb. 59. Die „Glaskastenlok“ der BR 98, die boyr. P1L 22, die heute noch in der Nähe Nürnberg als „Spalter Bock“ den Dienst versieht, dürfte als maßstabgerechtes und bestens detailliertes Heintz-Modell viele Freunde finden! Hier vor einem nach dem MIBA-Bauplan in Heft 7/III geschaffenen Gepäckwagen Pwgj Pr 85a und einem Fleischmann-Old-Timer.

Abb. 60. Die erhältlichen Zahnstangengleise (Preis je 1,10 DM) und einzelne Zahnstange.

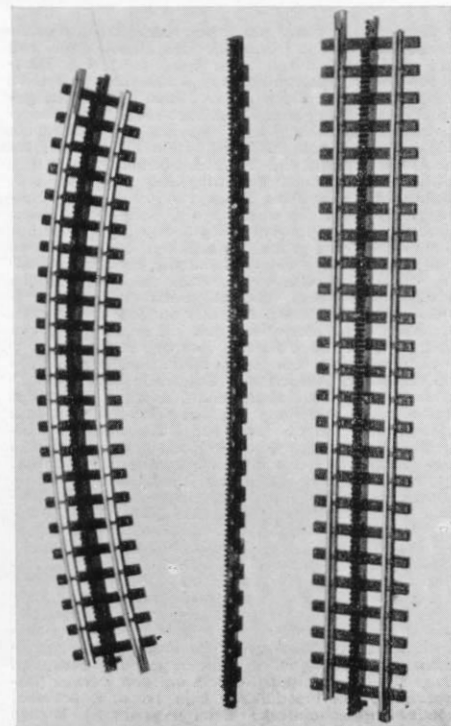


bild nochmals deutlich herausstellen), dem nächsten Jahr voraussichtlich der zugehörige Anhänger folgen wird. Daß das Modell auf das H0-Gleis abgestimmt ist, stört in keiner Weise. Der schucke blau-weiße Triebwagen wird bei den deutschen „Bergliebhabern“ sicher Anklang finden, auch wenn der Preis infolge der Kleinserien-Herstellung 110.- DM beträgt.

Das Old-Timer-Programm führt die „Glaskastenlok“ der BR 98, der „Spalter Bock“ aus Heft 7/VII S. 256 an. Diese modellgetreue Nachbildung, die es für das Zweischienen-Gleichstromsystem sowie mit Mittelschleifer für die Märklin-Gleichstromanhänger gibt, kostet mit Blindwelle 88.- DM, ohne Blindwelle 79.- DM und ist bestens detailliert (Lampen jedoch blind). Abb. 59 dürfte für sich sprechen! Ein Schleifer sowie ein Preiser-Lokführer wird jeder Packung beiliegen (eine reizende und in Europa einmalige Geste!). Gut gelöst ist die Kupplung an dieser Lok: mit dem Haken nach oben kuppeln Märklin-Kupplungen, herumgedreht (Haken nach unten) Fleischmann-Kupplungen!

HAMO-Modellbau (Straßenbahn)

A. Hannemann — Nürnberg

Bei HAMO gibt es nichts Neues zu vermelden, außer daß die Motoren der Straßenbahnmodelle und der beiden Dieselloks verbessert worden sind und nunmehr nicht nur eine äußerst bemerkenswerte Zugkraft aufweisen, sondern auch sehr leise laufen.

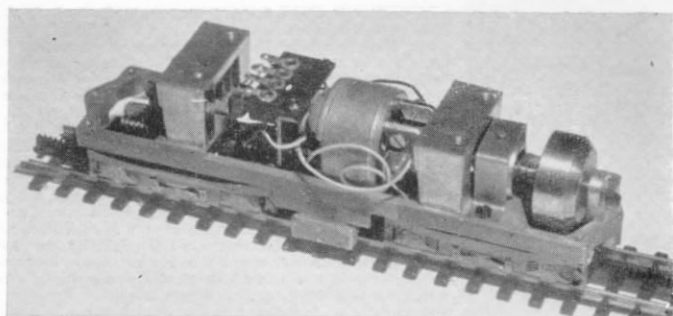


Abb. 61. Die „Innereien“ des Heinzl-Modells der Brünigbahn - Zahnradlok HGe 4/4. Vorne rechts die Schwungmasse, die ein allzu abruptes Halten der Lok verhindert bzw. ein sanftes Anfahren ermöglicht. In der Mitte der leistungsstarke verbesserte HAMO-Motor, daneben Lötösenbrücke zum Verschalten der verschiedenen Kabel, sowie zwei Ballastgewichte.

HERPA

Modell-Spielwaren

Hergenröther & Co.

Nürnberg

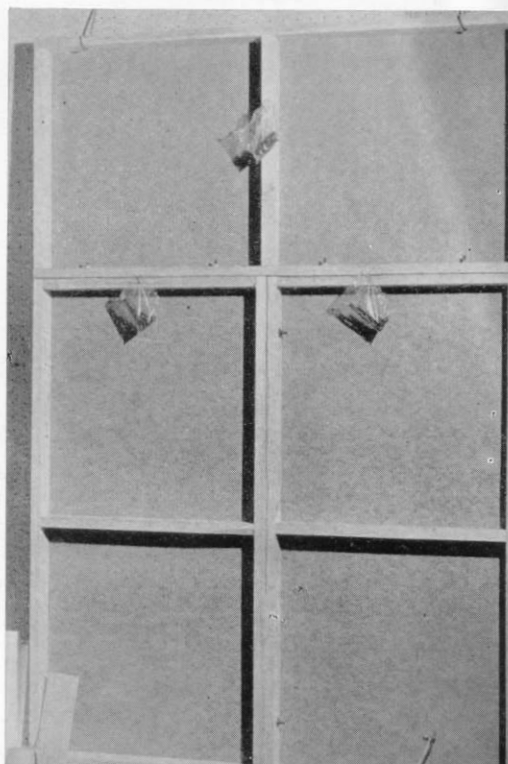
Eine zweifelsohne nützliche Neuheit: die wachsende Grundplatte (Abb. 62). Eine Einheit ist 45 x 90 cm groß, besteht aus einer 4-6 mm starken Hartfaser- oder Sperrholzplatte (wahlweise), verstärkt durch gehobelte Leisten (25 x 50 mm) mit ausgefrästen Kanälen zum Durchführen der Schallungskabel. Zusammengehalten werden die einzelnen Platten durch mitgelieferte Schloßschrauben. Preis einer Grundplatte einschließlich Schrauben 13,90 DM, also eine durchaus erschwingliche Angelegenheit. Untergestelle für diese Grundplatte sind in Vorbereitung. Wer sich die wachsende Grundplatte zunutze machen und entsprechend vorplanen will, braucht nur einige 4,5 x 9 cm große Pappscheiben auszuschneiden und seine Anlage entsprechend diesen Grundeinheiten einzuteilen. Gut ist es, wenn die Aufteilung so vorgenommen wird, daß möglichst einfache Gleistrennstellen entstehen. Notfalls an den Trennstellen Gleisstücke so herrichten, daß sie nachträglich von oben eingesetzt und befestigt werden können.

Neu ist auch ein Baum-Baukasten, der 15 Rohbäume sowie verschiedene Schaumstoff-Flocken einschließlich Spezialkleber enthält. Anhand der jeweils beiliegenden Anleitung werden die Rohlinge mit einer Schere auf die gewünschte Baumform zurechtgeschnitten, danach wird der Leim mit einem Pinsel aufgetragen und erst einmal braune Flocken darauf gestreut, um den Stamm und die Äste zu formen. Danach erneut mit Leim arbeiten und die Blätter- oder Blütenflocken auftragen und diese Prozedur solange wiederholen, bis der Baum das gewünschte Aussehen hat.

Nützlich und zweckdienlich ist das neue Color-Spray, das es in 3 verschiedenen Flaschengrößen und 8 verschiedenen Farbtönen gibt (moosgrün, tannengrün, ackerbraun, orange, steingrau, azurblau, ziegelrot, lichtgelb und Schnee). Es eignet sich besonders gut zum Überholen leicht lädierter oder „verschossener“ Anlagen. Es hält sogar auf Glas und kann nur mit Reinigungsmitteln entfernt werden (insbesondere bei Plastikteilen kein Tri o. ä. nehmen, sondern ganz einfache Reinigungsmittel!). Unsere Versuche mit Schnee-Spray sind nicht ganz zufrieden-

stellend verlaufen. Der Schnee wird mit zunehmender Sprühentfernung etwas grobflockig und zu locker, und das Einschneien aus kurzer Entfernung erfordert einige Geschicklichkeit. Er haftet jedenfalls gut auf sämtlichen Unterlagen, und Ihre eigenen Versuche werden ergeben, wie Sie damit zurecht kommen. (U. E. ist es überhaupt die beste Kompromißlösung, nur ein paar Hügelkuppen mit „Neuschnee“ zu bedecken und in der Ebene „Tauwetter“ herrschen zu lassen (statt einer gänzlich verschneiten Landschaft).

Abb. 62. Die „wachsende Grundplatte“. Grundeinheit oben querliegend, während zwei weitere mit der Schmalseite angefügt sind. Die beschriebenen Kabelkanäle waren bei den Messmustern im Eifer des Gefechtes vergessen worden!



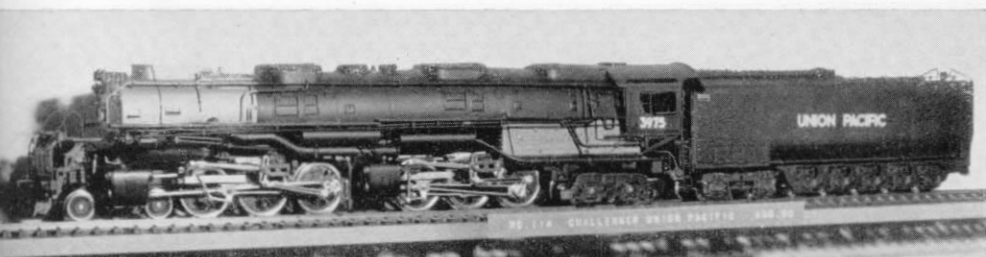


Abb. 63. Das gewaltige Tenshodo-H0-Modell der „Challenger Union Pacific“ zum Preis von 900.- DM.

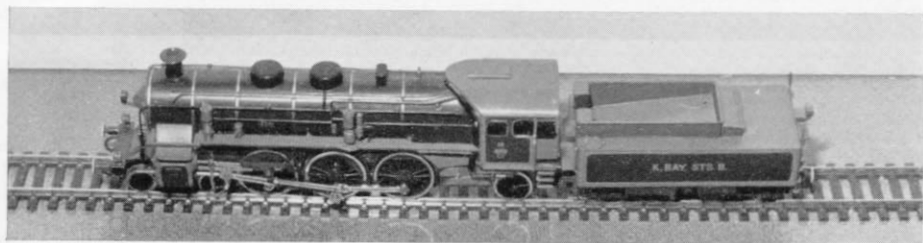


Abb. 64. Das nunmehr fertige S 3/6-Modell in den ehem. Länderbahnfarben, zur Abwechslung mal von oben betrachtet (Seitenansicht des ungestrichenen Vormodells in Heft 3/XIV S. 117).

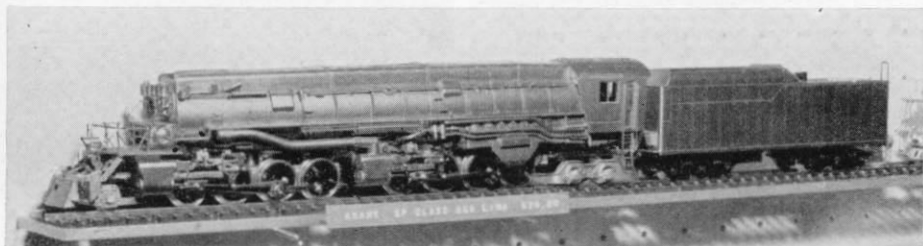
Fulgurex S.A. - Lausanne/Schweiz

► Generalvertretung verschiedener Fabrikate aus aller Welt ◄

TENSHODO - Japan

Am letzten Messtag gerade noch eingetroffen: ein S 3/6-Modell in der endgültigen Kleinserien-Handarbeitsausführung (Abb. 64), das zwar sehr schön geraten ist, aber immerhin nunmehr 350.- DM kostet.

Ein neues Tenshodo-Modell: die Challenger Union Pacific (Abb. 63), eine 2-C-C-2-Mallet-Lok mit einem sehr starken Motor, der beide Triebwerke antreibt. Wiederum so exakt und eingehend detailliert und gearbeitet, daß der Preis von 900.- DM durchaus verständlich erscheint. Diese Lok wurde im großen in den Jahren 1936-44 gebaut und war für Schnellgüterzüge gedacht. Treibraddurchmesser in natura 1,75 m.



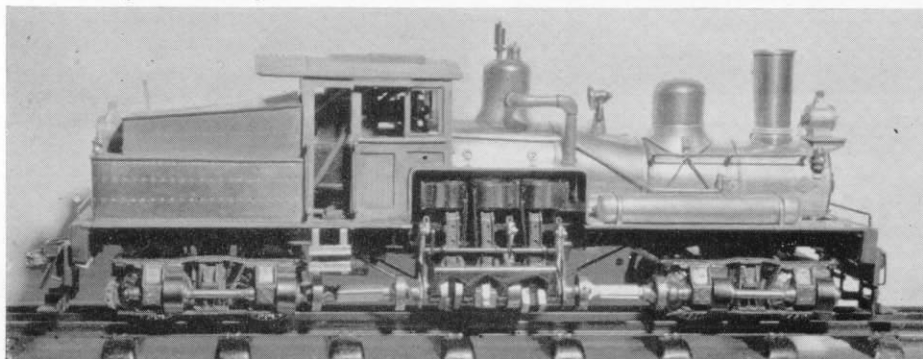
AKANE-Japan

Abb. 65. Die neue Southern Pacific 1-D-D-1 Malletlok Class AC 9 mit Boxpok-Rädern, ein imposantes und wuchtiges H0-Modell, ebenfalls mit einem leistungsfähigen Motor und Kraftübertragung auf beide Triebwerke. Preis 620.- DM.



Abb. 66. Die besprochene Shay-Lok als sehr gut detailliertes und gearbeitetes **United-H0-Modell**. Preis (wie auf dem Schild ersichtlich) 350.- DM.

Abb. 67. Eine etwas andere Shay-Konstruktion in 0-Größe von der Firma **KTM**. Was dieses Modell kostet, haben wir vergessen zu erfragen.

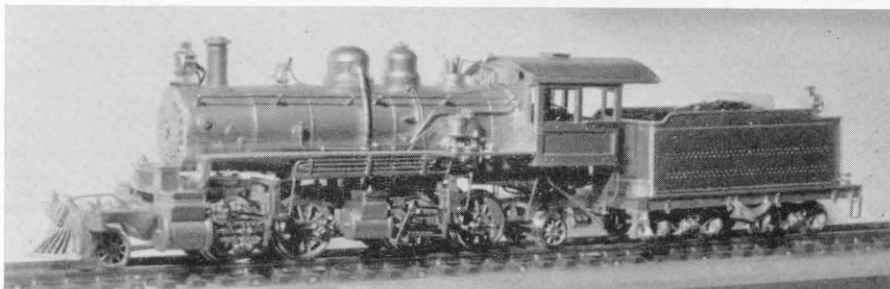


Olympia - Japan

Die in Abb. 68 gezeigte kleine Mallet-Lok der Little-River-Railroad Co. wurde Anfang des 20. Jahrhunderts gebaut (im großen natürlich). Das H0-Mo-

dell ist äußerst fein und eingehend detailliert, besitzt ein unwahrscheinlich feines Steuergestänge und sämtliche 4 Achsen sind angetrieben. Der Preis von 450.- DM ist zwar beachtlich, aber dennoch – im Hinblick auf die wirklich ausgezeichnete Ausführung und Detaillierung – relativ niedrig, zumal die Olympia-Modelle anerkanntermaßen zu den besten handgearbeiteten Modellen gehören!

▼ Abb. 68.



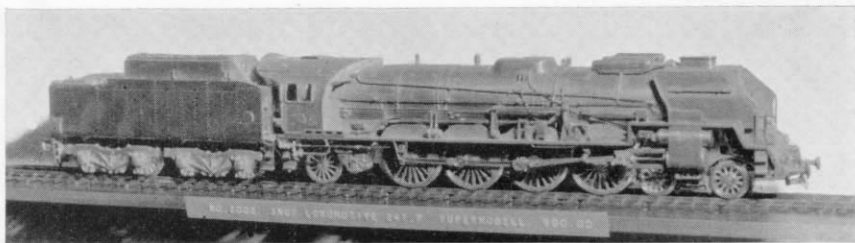


Abb. 69. Ebenfalls ein Supermodell: die H0-Nachbildung der SNCF-Dampflokomotive 241 P, Preis 900.— DM.

Fulgurex S. A. — Schweiz (als Fabrikatsbezeichnung)

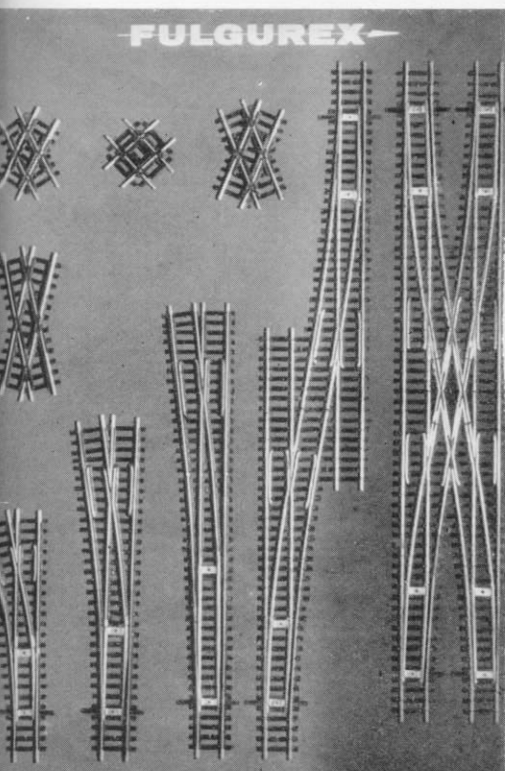


Abb. 70. Das Fulgurex-H0-Gleissortiment japanischer Fertigung: außer geraden und gebogenen Gleisen (3 verschiedene Radien) drei entsprechende Weichen und vier Kreuzungen (30°, 45°, 60°, 90°), sowie eine DKw und eine Dreifachweiche. (Ein Paar Weichen um 15.— DM herum, die DKw ca. 37.— DM, Kreuzungen ca. 6.50 DM).

Neue Modelle in diesem Sortiment: Die SNCF-Dampflokomotive 241 P (Abb. 69) mit vielen Details, Federpuffern, Gestängen, Bremschlauchimitation, Kesselarmaturen-Nachbildung. Die letztes Jahr gezeigte Schweizer Ellok Be 4/6 (die sog. Gotthard-Lok, die heute jedoch nur noch vor Güterzügen läuft) ist nunmehr in Kleinserie erhältlich, mit 2 Motoren ausgerüstet und in Grün bzw. Braun lieferbar. Ebenfalls neu: das Modell der letzten französischen Dampflokomotive und eine ausgezeichnete Nachbildung der englischen „King Georg“ zum Preis von 900.— DM.

Von Interesse dürfte auch das H0- und 0-Gleissortiment sein. Die Schienen der H0-Gleise bestehen aus Neusilber (2,5 mm hohes NMRA-Profil), die 1 mm starken Schwellen aus Kunststoff weisen Holzmaserung auf. Entsprechend den 3 verschiedenen Gleisradien von 60, 90 und 120 cm gibt es 3 unterschiedliche Weichen mit spitzen Weichenwinkeln (Abb. 70).

Das Schienenprofil der 0-Gleise ist 5,6 mm hoch, aus Messing gezogen; die Schwellen sind aus Holz und zwar einfach profiliert oder entsprechend dem Vorbild zurechtgeschnitten. Erhältlich sind 2- oder 3-Schienen Gleise, auf Wunsch alle möglichen Radien und sämtliche gewünschten Weichenformen; die Betätigung erfolgt durch die bekannten Tenshodo-Weichenantriebe. Wenn wir richtig verstanden haben, kosten 50-cm-Gleise mit einfachen Holzschwellen 9.50 DM, mit den geschnitzten Schwellen 18.— DM.

United und KTM

Eine recht eigenwillige Lokkonstruktion stellt die „Shay-Twotruck“ dar, die Baldwin für den Holztransport in den amerikanischen Waldgebieten baute. Sie ist für kleine Gleisradien und langsame Fahrt ausgelegt und die Kolben, die hier vertikal angeordnet sind, befinden sich nur auf der rechten Seite (vom Führerhaus aus gesehen). Die Kraftübertragung auf die 4 Drehgestelle und Treibachsen (bei anderen Typen 6 Achsen) erfolgt mittels starker, außenliegender Kardanwellen.

Das United-H0-Modell (Abb. 66) ist äußerst präzise und bis zu den kleinsten Einzelheiten nachgestaltet. So sind beispielsweise die (beim Vorbild hölzernen) Pufferbohlen zwar in Messing ausgeführt, aber so täuschend echt mit einer Holzmaserung graphiert, daß sie wie richtige Holzbohlen aussehen. Das Triebwerk ist sehr präzise gearbeitet und in allen Teilen beweglich.

Eine ähnliche Shay-Type bringt KTM in 0-Größe (Abb. 67). Die Antriebs- und Kraftübertragungssteile sind äußerst exakt und kompakt (massiv) ausgeführt.

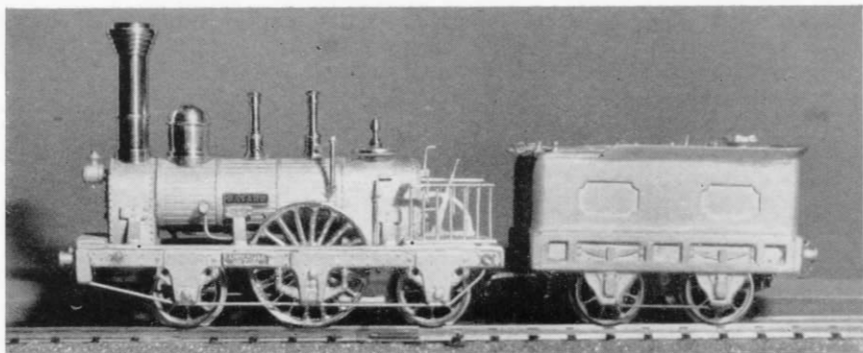


Abb. 71 und 72. Das H0-Modell der ersten ital. Lok „Bayard“. Der Tender scheint infolge des darin untergebrachten kleinen Motors etwas überdimensioniert. Ansonsten ist das Modell bestechend schön und fein gearbeitet!

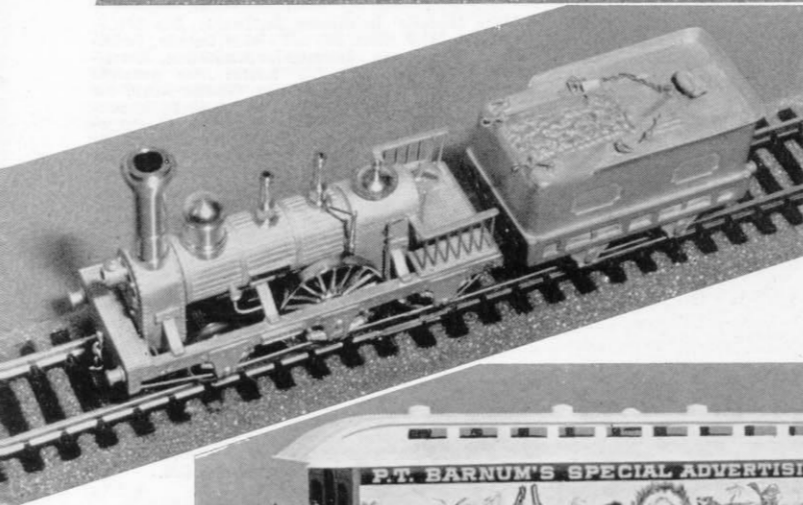


Abb. 73. Der amerikanische Old-Timer im neuen Gewand als Circus-Wagen.



POCHER-ITALIEN

Das erstmalig gezeigte Modell der ersten italienischen Lok „Bayard“ von 1839 ist wirklich bestechend schön ausgefallen. Der kleine Motor sitzt im Tender, der Preis beträgt ca. 250.- DM, da nur eine kleine benummerte und signierte Serie herausgegeben wird. Die Lok kommt unbemalt in ihrem messingnenen Glanz

auf den Markt, um das „goldige“ Aussehen (in des Wortes doppelter Bedeutung) nicht zu beeinträchtigen. Wie fein das Modell gearbeitet und detailliert ist, dürfte aus den beiden Abb. 71 und 72 hervorgehen. Von den zugehörigen Wagen aus Kunststoff waren leider noch keine Muster zu sehen, doch sollen sie bezüglich der Detaillierung der Lok „Bayard“ entsprechen.

Irgendwelche Wagenneuheiten, außer dem Circus-Wagen (Abb. 73), waren dieses Jahr nicht zu verzeichnen.

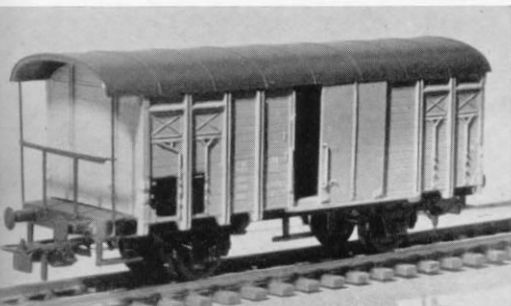


Abb. 74. Der erwähnte PIKO-Wagen mit der unwahrscheinlich dünnen und trotzdem stabilen Schiebetür und weiteren feinen Details! Preis 5.75 DM.

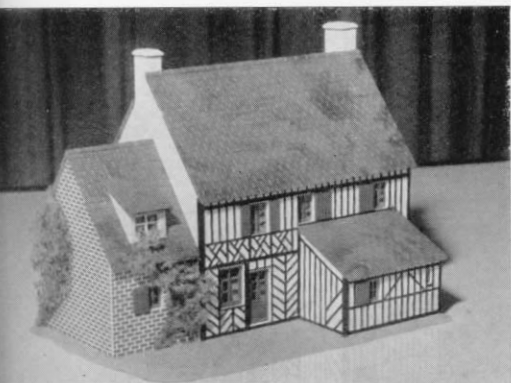


Abb. 75. Das besprochene französische Gebäudemodell „Auberge des 3 Canards“, dessen Vorderansicht fast noch netter gestaltet ist und wohlthuende natürliche Farben aufweist.

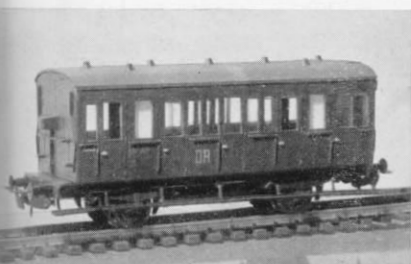


Abb. 76. Der nette zweiachsige Abteilwagen von PIKO, der ohne Bremserhaus 5.75 DM kostet.

Nachdem diese Fürther Großhandlung sich im Laufe der Zeit durch ihre PIKO-, PECO-, Heless- und sonstige Vertretungen selbst einen Namen gemacht hat, wollen wir sie zukünftig gesondert (nicht mehr unter Fulgurex) in der alphabetischen Reihenfolge besprechen. Für diesmal lassen wir es nochmals bei der bisherigen Gepflogenheit.

Das neueste PIKO-Erzeugnis, das Modell eines Schweizer Güterwagens (Abb. 74), besticht nicht nur durch die feine und eingehende Detaillierung, sondern auch und insbesondere durch die unwahrscheinlich dünnen Schiebetüren, die nur 0,5 mm stark sind und sich dennoch einwandfrei hin- und herschieben lassen. Ebenfalls viel Sorgfalt wurde auf den neuen kleinen zweiachsigen Nebenbahn-Abteilwagen (Abb. 76) verwandt, der sehr feine (und entsprechend empfindliche!) Trittbretter aufweist und sowohl mit als auch ohne Bremserhaus geliefert wird. Ebenfalls neu: ein sehr gut detaillierter Säuretopfwagen, den wir als zu bekannten Typ nicht extra fotografiert haben, der aber ebenfalls der neueren PIKO-Linie entspricht.

Als Heless-Neuheiten waren ausgestellt: Warnkreuze nach österreichischen und deutschen Vorbildern (Abb. 77 und 78), die wiederum sehr zierlich und maßstabgetreu und aus Metall gefertigt sind, mit den kleinen Glaskolbenbirnchen bestückt werden können und ab Sommer lieferbar sein sollen.

Unsere besondere Aufmerksamkeit haben die ersten Modelle einer französischen H0-Gebäude-Herstellerfirma (André Porte) erreicht, deren Qualität und farbliche Behandlung wirklich bemerkenswert ist (Abb. 75). So ist zum Beispiel das Fachwerk des abgebildeten Modells „Auberge des 3 Canards“ sehr echt nachgebildet. Fenster (mit Gardinen), Fensterläden und Türen sind fein modelliert und die Hauswände ziemlich stark, damit das Lampenlicht nicht durchscheint. Die Ziersträucher aus Naturmoos sind in einem wohlthuenden natürlichen gelb-grünen Farbton, das Dach in mattem Ziegelbraun (nicht „rot“), wie auch der ganze Entwurf offensichtlich nicht aus freier Phantasie entstanden sein mag, sondern Nachbildung eines vorhandenen Gebäudes darstellen dürfte. Das gilt auch für die Dorfkirche, die – wie die übrigen Häuser – nicht zu klein im Maßstab ist. Sämtliche gezeigten Modelle hinterlassen jedenfalls den denkbar besten Eindruck und beweisen, daß eine sehr kleine Firma allein schon durch wenige gute Modelle auffallen und Freunde finden kann.

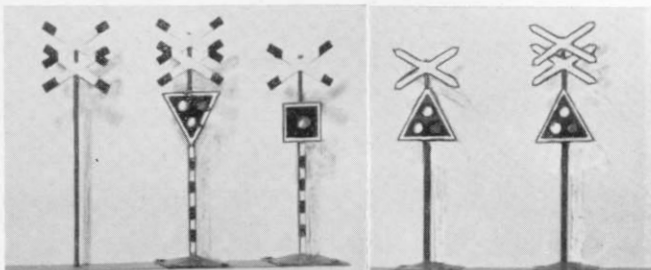


Abb. 77 und 78. Einige der neuen zierlichen Heless-Warnkreuze.

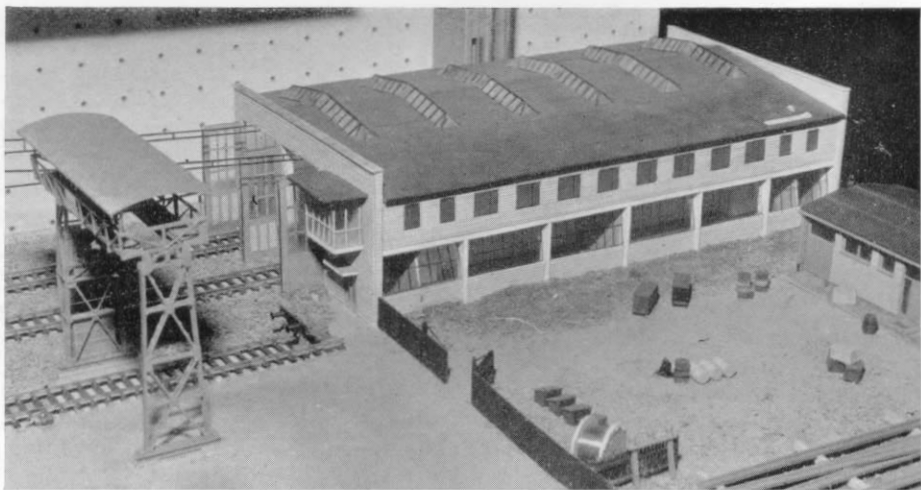


Abb. 79. Der neue Ellokschuppen (33 x 19 cm Grundfläche) mit außenliegendem Kontroll- oder Befehlsraum. (Bausatzpreis 12.50 DM, fertig 19.50 DM.)

Kibri

Kindler & Briel
Fabrik feiner Spielwaren
Böblingen/Württ.

KIBRI faßte einen lobenswerten Entschluß: Statt einige willkürliche Häuser-Modelle zu bringen, wurde gleich ein ganzes Dorf Haus für Haus in H0-Größe nachgestaltet (Abb. 80), richtiger gesagt im Maßstab 1 : 100, da die einzelnen Objekte sonst etwas zu groß würden und das gesamte Dorf zu viel Platz in Anspruch nähme. Auf Grund einer Empfehlung verfiel Kibri auf das alte rhätische Bergisdorf Sertig bei Davos, einem beliebten Ausflugsziel (1860 ü. M.). Nicht



Abb. 80. Das „Dörfli Sertig“ – fertig als Kibri-H0-Ortschaft! Klein, auch hinsichtlich des Maßstabs, aber oho! (siehe Gebäude-Musterbeispiele der Abb. 81 und 85).

nur das alte Dorfkirchlein – es trägt die Jahreszahl 1699 – wurde genau nachgebildet, sondern jedes Haus einschließlich Heustadel, Zaun, Ziehbrunnen und Ortschaftenweistafeln. Aus verkaufstechnischen Gründen erhielten die einzelnen Gebäude wohlklingende Namen wie „Haus Seeblick“, „Edelweiß“, „Sonnenhalde“, „Alpenhof“; die Dorfkirche und das Touristenhaus sowie ein kleiner und ein großer Heustadel, ländliche Zäune, Brunnen u. a. Zubehör vervollständigen die Ortschaft, die alles in allem als Bausatz 28.70 DM kostet (als Fertig-Modelle 57.10 DM). Neben diesen Einzelstücken gibt es noch eine kleinere Bausatzpackung mit der Kirche, 3 Häusern, 1 Heustadel und Zäunen für 14.90 DM. Welch' reizende und malerische Haustypen darunter sind, mag Abb. 85 unterstreichen. Auch der große Heustadel (Abb. 81) verrät mehr als viele Worte über die Ausführung der Modelle. Auf jeden Fall stellt dieses „Dörfli Sertig“ stilistisch eine in sich geschlossene Einheit dar, wie wir sie in unserer „Anlagen-Fibel“ besprochen und gefordert haben. Es freut uns ganz besonders, daß diese unsere Empfehlung so schnell aufgegriffen und gutgeheißen worden ist.

Zwei neue kleine Bahnhofsgebäude werden sicher

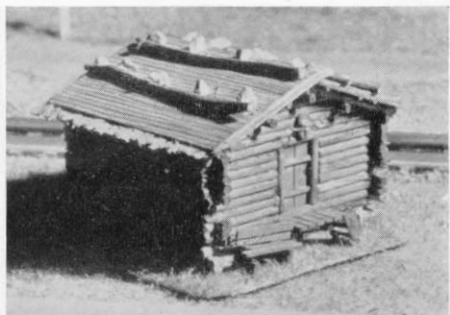


Abb. 81. Der große Heustadel von „Sertig“ – wundervoll im Maßstab 1 : 100 nachgestaltet (einschl. Ge-
weih über der Lattenfür und altersschwacher Sitzbank!).



ebenfalls ihre Abnehmer finden: „Bf. Ibach“ (nach einem Vorbild bei Appenweier/Baden) und „Bf. Willdenranna“ in Ndbay. (Passauer Gegend). Insbesondere das Modell „Bf. Ibach“ stellt ein reizendes Gegenstück zum bekannten „Iselshausen“ dar, weshalb wir es von vorn als auch von hinten vorstellen (Abb. 82 und 83). Erstaunlich, wie Kibri immer solche dankbaren Vorbilder entdeckt! Die Seitenwände sind in Holzschindelmannier gehalten, die Fenster holzbalken-umrahmt und die Vordachstützpfosten sind genau so

Abb. 82 und 83. Ein ungemein ansprechendes Modell: die H0-Nachbildung von „Ibach“ in Baden! Die beiden Bilder dürften für sich sprechen, obwohl noch nicht einmal alle Einzelheiten richtig herauskommen!





Abb. 84. Ein typisch ländliches Bahnhofsgebäude, wie es in dieser oder ähnlicher Form noch gar mancherorts anzutreffen ist: „Bf. Wildenranna“, eine weitere Kibri-Kreation (mit der die Kibri-„Kreaturen“ außen 'rum jedoch und leider nicht konkurrieren können. — Abb. 85. Ein weiteres Beispiel für die Ausführung der „Sertig“-Häuser.



vorbildgetreu nachgestaltet wie der reizvolle Kamin oder die Gitterverzierungen bei den Türenverglasungen. Das Sperrgitter fehlt genauso wenig wie der Wasserhydrant oder der Freileitungsständer oder die Stützbalken, Lampen, Stationsschild u. a. m. Preis: Bausatz 5.90 DM, fertig 11.50 DM.

„Bf. Wildenranna“ mit Güterschuppen und Verladerrampen (bahnsteig- und straßenseitig) weist ebenfalls viele Details auf (Trinkwasserstelle, Papierkorb, Briefkasten, Zaun, Treppchen, Regenrinne und Abfallrohre, Freileitungsständer, Abortentlüftungsröhr usw.). Er dürfte sich besonders für Nebenbahnstrecken und als Schienenbus-Haltestelle eignen (Abb. 84). Bausatz 6.50 DM, fertig 12.50 DM.

Das genaue Gegenstück (hinsichtlich Größe und Stil) ist der moderne Ellok-Schuppen (Abb. 79), der zwar nur als Handmuster gezeigt wurde, in der Qualität jedoch kaum den übrigen modernen Bauten (Neu-Ulm, Güterschuppen usw.) nachstehen dürfte, dafür bürgt schließlich der Name Kibri. Insgesamt ein interessantes Objekt. Die auf dem Bild nicht sichtbare Rückseite des Schuppens ist als durchgehende Fensterfront ausgebildet, unterbrochen durch fünf hochstrebende Pfeiler als Dachabstützungen.

Fast hätten wir noch ein paar Dinge vergessen: einen ausrangierten G-Wagen als Behelfsgüterschuppen sowie einen alten „vergammelten“ Prollbock (wie

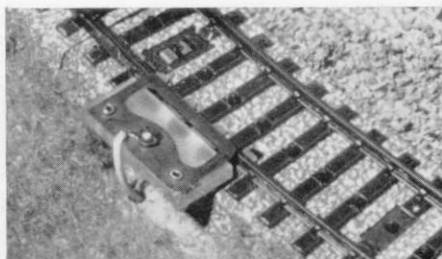


Abb. 86. Der neue Kontaktgeber für Märklin-Gleise.

das Verpackungsdeckblatt verrät, ebenfalls nach einem Vorbild); zwei nette Motive mit diesen beiden Neuheiten folgen gelegentlich. Außerdem ist der im letzten Heft S. 53 in Aussicht gestellte Kontaktgeber für Märklin-Gleise herausgekommen (Abb. 86), so daß man sich die Verbiegerei des bisherigen Schienenkontakts nunmehr ersparen kann.

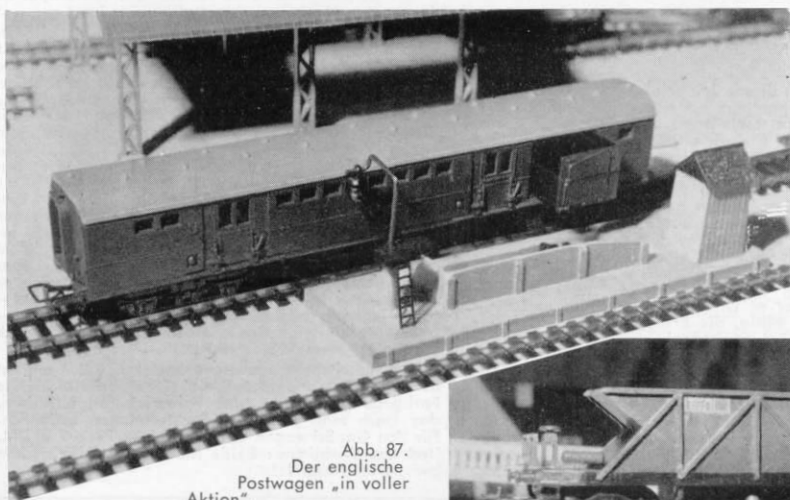


Abb. 87.
Der englische
Postwagen „in voller
Aktion“.

Jouef
Paris

HO-Bahnen
und Zubehör

Deutschland-Vertrieb
Apex-Spielwaren K.G.
Nürnberg, Badstraße 6

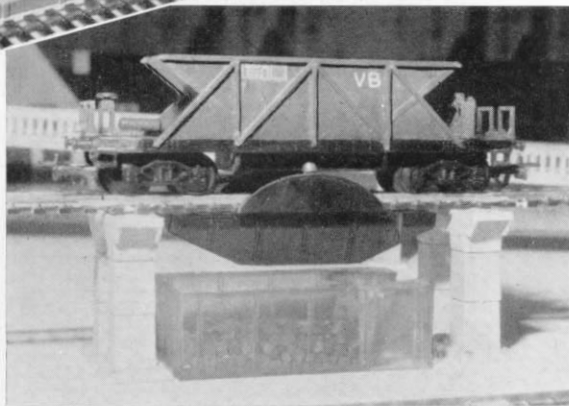


Abb. 88. Selbstentlader und Entladevorrichtung.

Text
nächste
Seite!



Abb. 89.

Vor zwei Jahren – versteckt-entdeckt – heute endlich lieferbar: die P8 mit Wannentender und Witte-Windleitblechen, wie sie unsere Leser populär gemacht u. von Liliput gewünscht haben! (Preis steht noch nicht fest.)



Spielwarenfabrik

Walter Bücherl, Wien

Liliput gelang dieses Jahr ein „Wurf“, der wirklich jedes Modellbahnerherz erfreuen wird: die Nachbildung des älteren Einheitspersonenwagens Ci 25 aus Heft 1/XIII S. 32 (jedoch als Bi 25) und des bestens dazu passenden Pwi 29 a aus Heft 12/XII S. 482! „Wurf“ nicht etwa deshalb, weil wieder einmal zwei dankbare MIBA-Baupläne verwirklicht wurden oder weil diese beiden Wagen genau maßstäblich 1 : 87 gehalten sind, sondern insbesondere hinsichtlich der Ausführung der Modelle. Sie dürften – insgesamt gesehen – z. Z. das Optimum eines industriell gefertigten H0-Wagenmodells darstellen! Wir wollen mit dieser Feststellung in keiner Weise andern Firmen nahe treten, aber es ist uns wohl erlaubt und nicht mehr recht wie billig, die Erzeugnisse einer (kleineren) Firma mit Lob zu bedenken, wenn mal ein Modell besonders gut und richtungsweisend gelungen ist. Daß der Einheitspersonenwagen eine komplette Inneneinrichtung aufweist (einschl. WC-Cabinett), erscheint fast selbstverständlich angesichts der vielen Details! Seien es nun die klar verlasteten, exakt sitzenden Fensterrahmen, seien es all die Nieten, Schraubköpfe, Blattfedern (in vorbildgerechter Länge!), seien es die einmalig gut modellierten Bühnengeländer,

(einschließlich seitlicher Schutzgitter) oder die eingehend detaillierte Wagenunterseite mit Rahmenwerk, Brettergrat, Bremsgestänge, Druckbehälter, Batteriekasten, Abortrohr oder die Bremsklötze – alles ist bestens nachgestaltet! Die Radsätze sind spitzengeleitet und die Räder selbst – wie könnte es anders sein! – brüniert. Alles in allem ergibt eben das eingangs gefällte Werturteil und wir können Liliput zu den beiden Neuheiten nur beglückwünschen!

Für den Pwi 29 a gilt sinngemäß fast das gleiche. Es fehlen lediglich die Inneneinrichtung und die Trittbretter unter der Schiebetür, die zwar nicht zu öffnen, dafür aber auch nicht zu dick ausgeführt ist. Auch müßte der Batteriekasten weiter links sitzen, aber nachdem beide Wagentypen den gleichen Achsstand (71 mm) und die gleiche Wagenlänge haben (13,8 cm), ist es verständlich und wirklich nicht unbillig, daß für den Gepäckwagen das gleiche Untergestell fast unverändert verwendet wurde. Das tun andere Firmen auch und schmälert den Wert dieses Modells in keiner Weise. Wir gehen auch nur darauf ein, um Zuschriften vorzubeugen, falls jemand die Zeichnungen und die Modelle vergleicht und beim Gepäckwagen diese und noch ein paar kleine Abweichungen feststellt. (Außerdem wäre es wünschenswert, wenn der Gepäckwagenaufsatz – schon um das gute Gesamtbild abzurunden – ebenfalls verglast würde! Vielleicht läßt sich dies noch nachholen, meinen Sie nicht auch, Herr Bücherl?!)

Der Einheitspersonenwagen kostet 8.50 DM und ist in Grün, Rot und Blau-Weiß (ÖBB) erhältlich. Die Farbgebung ist matt, das Fahrwerk graphitfarben, das Dach matt-grau, die Fensterrahmen bräunlich. Für den Gepäckwagen gilt das gleiche, Preis 7.50 DM. Und das Wichtigste: Beide Modelle sind inzwischen bereits im Handel!!

(Jouef Paris)

Wie wir aus unserem Schriftwechsel wissen, haben die preislich günstigen Erzeugnisse dieser Firma nicht nur im Ausland Interessenten gefunden, so daß wir nicht umhin können, wenigstens kurz auf deren Neuheiten einzugehen: Eine etwas einfache Nachbildung der französischen 2'C1'-Dampflok 231 C 60 mit vierachsiger Tender (35.– DM), eine kleine zweiachsige Diesel-Rangierlok für 9.50 DM (?), ein zwei- und viergleisiger Rechtecklokschuppen (7.– DM bzw. 11.50 DM), die Nachbildung eines englischen Postwagens (Abb. 87), der – gesteuert durch zwei Betätigungshebel im Wagen und im Gleis – einen Postsack ab-

wirft und auffängt (Preis 8.– DM). Dieses Verfahren ist in England gang und gäbe und offensichtlich arbeits- und zeitsparend, aber auf dem europäischen Festland sicher zu unbekannt, als daß dieser Wagentyp hier viel Interessenten finden dürfte. Dies dürfte nicht für den Selbstentlader gelten (Abb. 88), da dieses Modell etwas dem vierachsigen Talbot-Schotterwagen ähnelt und samt Entladegarnitur nur 7.– DM kostet. Auf die Abbildung der ebenfalls neuen Kesselwagentypen und sonstigen Güterwagen, sowie der sehr einfach ausgeführten Rampen und Brücke haben wir verzichtet, da sie – insbesondere letztere – wohl billig, aber nicht gerade als besonders modellmäßig anzusprechen sind. Interessenten wenden sich bitte an die o. a. nunmehrige deutsche Vertretung.

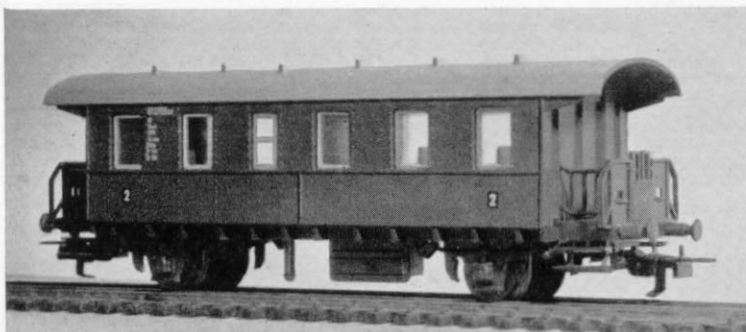


Abb. 90. Das ist das gute Stück, das Modell des Einheitspersonenwagens Ci 25 aus Heft 1/XIII, von dem wir so begeistert sind. Das geblitzte Bild wird seiner Qualität und Ausführung in keiner Weise gerecht. Man muß es gesehen und um und umgedreht und begutachtet haben, um das der Fa. Liliput gezollte Lob voll und ganz verstehen zu können. Nun nachdem beide Wagen bereits erhältlich sind, können Sie diese Modelle ja gleich selbst begutachten!

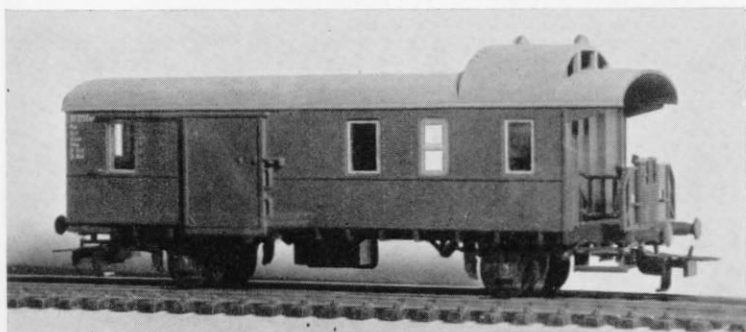


Abb. 91. Der bestens zu den Einheitspersonenwagen passende Pwi 29a gleicher Qualität.

Die P 8 ist nunmehr (d. h. in einigen Monaten) mit Wannentender erhältlich (Abb. 89), das Standardmodell nunmehr auch noch für Old-Timer-Liebhaber in der früheren Länderbahnfarbgebung (Fahrwerk rot, Rauchkammer und Tendaraufsatz schwarz, übrige Flächen grün, Zierringe messingfarben), wie die P 8 anfangs 1900 gelaufen ist. Der Preis für diese Ausführung wird etwas über dem der Standard-P 8 liegen.

Weitere Wagenneuheiten: sechsachsiger Tonerde-

Transportwagen (Abb. 92) in Rotbraun mit der Aufschrift VAW (Vereinigte Aluminiumwerke AG. Maling-Werk) und in Blau (Vereinigte Metallwerke Ranshofen-Berndorf), wie sie in Österreich und z. T. auch in Deutschland laufen (nach Essen zu den Krupp-Werken). Untergestell wiederum graphitfarben, Dach mit sechs Einfüllklappen silbern.

Des weiteren: ein vierachsiger Reisezugwagen N 28 ÖBB (Baujahr 1925) mit WC in der Mitte des Wagens

Abb. 92. Sicher mehr die österreichischen Modellbahner ansprechend: der in Deutschland kaum bekannte, im Modell jedoch gut wirkende sechsachsige Tonerde-Transportwagen. Ein kontrahierendes Gegenstück zum Tonerdewagen Kkds 55 der DB, den Fleischmann vor drei Jahren im Modell herausbrachte.



zwischen 1. und 2. Klasse, Lüp 23,2 cm, dessen Konterfei leider nicht besonders gut geriet und daher weglassen wird. Auch dieser Wagen wird mit Inneneinrichtung geliefert (12,90 DM); danach folgen der Speisewagen des Old-Timer-D-Zugs sowie der Schlafwagen. Wenn danach „die alten Preußen“ an der Reihe sind, die Inneneinrichtung installiert zu bekommen, werden sie bei dieser Gelegenheit – begrüßenswerterweise! – neue Fenster nebst Rahmen (entsprechend der Bi 25-Ausführung) bekommen.

Als Handmuster wurde noch das Modell unseres

100-m³-Druckgaskesselwagens aus Heft 2/XIV S. 66 in maßstäblicher H0-Größe gezeigt, das infolge fehlender Beschriftung jedoch nicht besonders fotogen war und von dem überdies noch nicht feststeht, ob es (in Anbetracht der ähnlichen Fleischmann-Neuheit) überhaupt in Serie geht. Wenn ja, werden wir ihn zur gegebenen Zeit vorstellen.

Ein Teil der bereits vorhandenen Güterwagentypen ist nunmehr auch mit Bremserhaus erhältlich, außerdem die Kesselwagen mit verschiedenen neuen Beschriftungen; dies nur nachrichtlich.

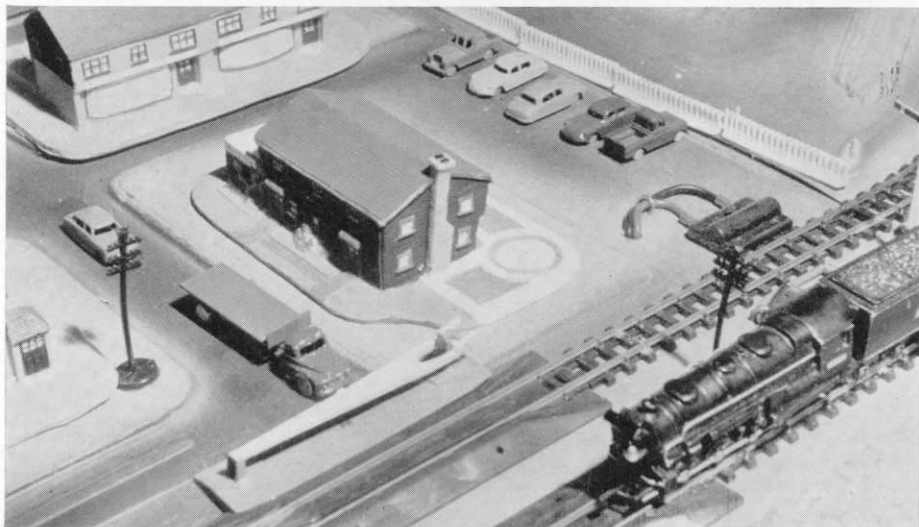
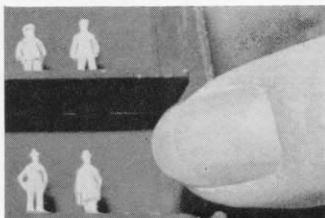
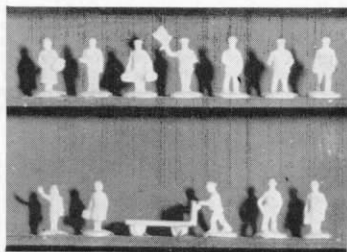


Abb. 93. Die neue Lone Star-Dampfloktype und diverse Automodelle, die Arnold-Anhängern willkommen sein werden.

Abb. 94 und 95. Die ersten Figürchen im Maßstab 1:160 – so klein (ca. 11 mm), aber dennoch „wohlgestaltet“. Sollen in wenigen Wochen bei der Fa. Schreiber, Fürth, samt obigen Autos im Anmarsch sein!

Lone Star Products 9-mm-Bahn Palmers Green, London N 13

Über diese 9-mm-Bahn englischer Prägung gibt es nicht viel zu vermelden. Lone Star stellt in Nürnberg eigentlich nur mit Rücksicht auf die vielen ausländischen Einkäufer aus und ist, wie uns bedeutet wurde, am deutschen Markt nicht interessiert (wohl im Hinblick auf die Arnold-Bahn). Etwaige Interessenten mögen sich direkt an die o. a. Anschrift wenden oder an die Firma Richard Schreiber, Fürth/Bay. Die neue englische Loktype dürfte in der Tat nur angelsächsische Interessenten ansprechen, doch die 14 verschiedenen Figürchen (Abb. 94) sowie die netten kleinen Autos (Abb. 93), ebenso Kleinmaterial wie Fichten (à la Faller), Zäune usw. dürften sogar Anhängern der Arnold-Bahn höchst willkommen sein. Die Figürchen werden voraussichtlich unbemalt geliefert, endgültige Klarheit konnte nicht erzielt werden.



R. Marx-Lüder

Elektrotechnische Fabrik
Gemmrigheim/Neckar

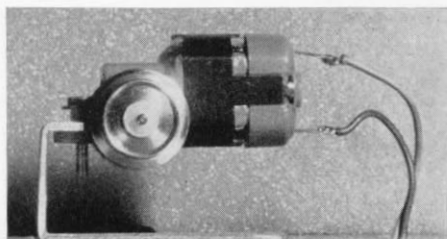


Abb. 96. Der neue Kleinstmotor Nanoperm-Lok mit Fleischmann-Radsatz ca. in 1/1 nat. Größe (Schmalseite zum Beschauer).



Abb. 97. Der Nanoperm in den drei verschiedenen Ausgabungen. Links Nanoperm-Auto (Preis 11.80 DM), Standard-Ausführung (Bildmitte), 8.50 DM, rechts NP-Lok (12.80 DM).

Die diesjährige Motorneuheit, der Kleinstmotor Nanoperm, dürfte in unseren Kreisen einiges Interesse erwecken, stellt er doch den zur Zeit kleinsten und leistungsfähigsten Universal-Motor für alle möglichen Fälle dar. Er eignet sich nicht nur für den Einbau in H0-Autos (Beispiel siehe Heras-Straßenfahrzeuge), sondern auch in kleine und kleinste Loks (Beispiele siehe Egger-Lorenbahn), in Triebwagen, in Drehgestelle, in Krane aller Art, Karussells und sonstige Scherze, als Lokschruppen-Torantrieb und dgl. Die Maße betragen: Länge 20 mm (mit 1:16-Getriebe 27 mm), Breite 13 mm, Höhe 16 mm. Elektrische Daten: Stromaufnahme bei 12 V leer ca. 70 mA bis max. 250 mA (bei Belastung), Nenndrehmoment 5 cm/g und Nenndrehzahl 15000 (also ein entsprechend großes Übersetzungsverhältnis vorsehen oder nicht voll ausfahren). Die Sinterlagerung garantiert eine Dauerschmierung, daher keinesfalls ölen!

Den Nano-Perm gibt es in drei Ausführungen (Abb. 97): als normales Motörchen (Bildmitte), als NP-Auto (links) mit 1:16-Getriebe und als NP-Lok, ebenfalls mit völlig gekapseltem 1:16-Getriebe und beidseitig isoliert befestigten Spurkranzrädern von 11 mm ϕ (Fleischmann-Räder). Falls Räder anderen Durchmessers vorzögen sind, können die Fleischmann-Räder abgezogen und auf die Isolierbuchse andere, entsprechend aufgebohrte Räder aufgezogen werden. Oder man kauft den NP-Auto und zieht dort die erforderlichen Räder auf. Die Befestigung des Motors erfolgt nur mittels einer Schraube (siehe Abb. 96).

Private Kleinanzeigen – Kauf, Verkauf, Tausch

Pro angef. Zeile 2,50 DM
Chiffregebühr 1,50 DM
(s. a. Heft 1/XIV S. 36)

Märklin-Bahnen Spur 0, I, II und III, große Modelle, alte Bing-, Carotte- und Märklin-Kataloge sucht Sammler; auch Tausch gegen neues Liliput- (USA-Sortiment!) und Kleinbahn-Material: Joachim Lieben, Wien I, Mülkerbastei 5.

Biete an: Kauf od. Tausch: MIBA-Hefte Jg. 1948–49 Nr. 2–9, 14–16. **Suche:** Märklin Spur 0 Schienenmaterial (Blechschiene), Lokomotiven, vielleicht 2'CI'. Angebot an: F. Kupsch, Bad Reichenhall, Mayerhof-Straße 4.

Märklin TP 800 (Tenderl. Supermod. 1'CI'), Schnrtwrg. (3025), Krokodil (3015), E 18 (3024), E 44 (3011). **Fleischmann E 32**, teilw. fabrikn., zu verkauf. Suche Märklin-Modellweichen. E. Former, Lübeck, Huxstraße 75.

Schnabel T 3, stark gebraucht oder neuwertig, Zweileiter, gegen Höchstpreis zu kaufen gesucht. Chiffre 129153 W.

Suche guterhaltene **Märklin-Kataloge** aus den Jahren 1930–1939 zu kauf. Preisangeb. Chiffre 315129 S.