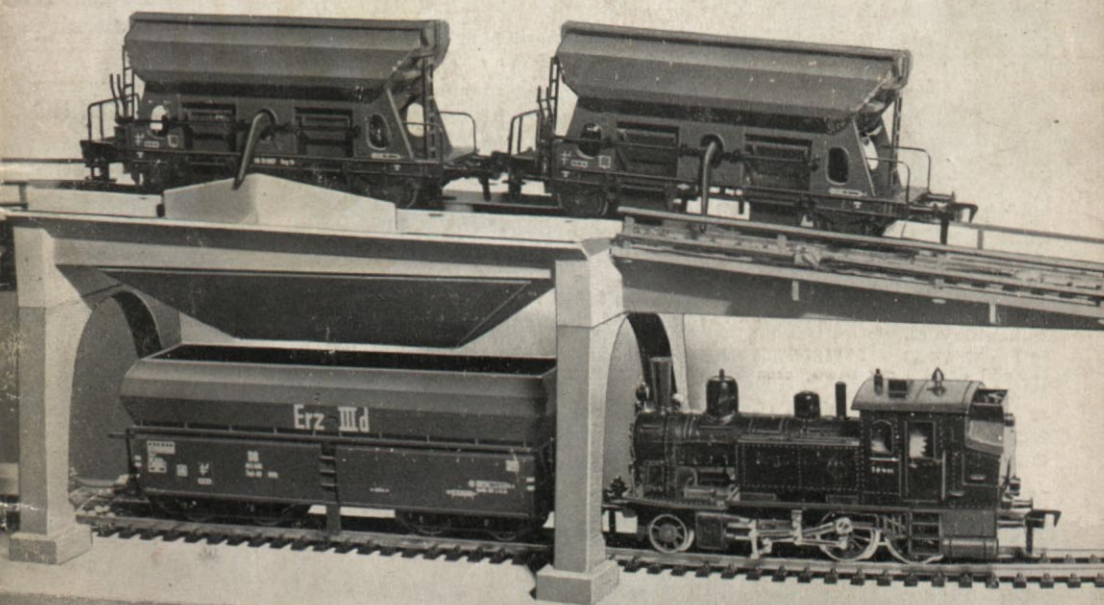


# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

## XV. INTERNATIONALE SPIELWARENFACHMESSE NÜRNBERG 1964 · 1. Teil (A-K)

2. Teil (L—Z)  
folgt in ca. 8 Tagen



MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

**4** BAND XVI  
31. 3. 1964

J 21 28 2 E  
Preis 2.- DM



# Großer Bildbericht über die

# Modellbahn-Neuheiten

## DER XV. INTERNATIONALEN SPIELWAREN-FACHMESSE NÜRNBERG

Die 2. Hälfte des Messeberichts - Heft 5/XVI - (noch mal 60 Seiten mit weiteren 121 Abb.!) folgt in ca. 8 Tagen!

### Vorwort

Wieder ist eine Spielwarenmesse vorbei. Vorbei mit all' ihrem Trubel, ihrer Geschäftigkeit und ihren Anspannungen, vor denen es uns, je größer die Messe wird, immer mehr graust. Ja, wenn sämtliche Modellbahn-Hersteller irgendwie räumlich zusammengefaßt wären ... aber so! Wer allein den herrlich verzwickten Bau des Wieselerhauses kennt, der durch den neuen Anbau (in Verbindung mit einer abermaligen Verlegung verschiedener Firmenstände) fast noch unübersichtlicher und strapaziöser geworden ist, weiß über unseren Stoßseufzer Bescheid. Hinzu kommt das 4-stöckige Max-Scheerer-Haus, zwei große Doppel-Leichtbauhallen, die Messehalle und das Messehaus, insgesamt 37 000 qm Ausstellungsfläche (letztes Jahr 35 000 qm) mit über 1000 Ausstellern, die wir zwar nicht alle zu besuchen hatten, aber an denen wir mehrfach vorbeirasen mußten, weil man die Modellbahn-Hersteller nicht fein gemächlich der Reihe nach abklappern kann, sondern hie und da „ungelegen“ kommt (das Verkaufsgeschäft geht selbstredend vor!) oder nochmals hin muß usw. Nun, das braucht Sie nicht weiter anzufechten; Sie sitzen dafür gemütlich in einem Sessel (sollen Sie auch!) und führen sich unseren Messebericht genüßlich zu Gemüte (sollen Sie erst recht!), ohne zu ahnen, daß wir hierbei (und bei der damit verbundenen Mehrarbeit) fast draufgegangen sind! Daß wir noch am Leben sind, ist reiner Zufall (könnte man meinen), zumal an den ersten Tagen ein geradezu lebensgefährliches Gedränge herrschte (über 16 500 Besucher dieses Jahr!), dem wir ebenfalls nur mit knapper Not entkommen sind.

Nachdem 97 % der Aussteller mit dem Gesamtverkauf zufrieden waren, wollen auch wir es sein, und nachdem es dieses Jahr nicht gerade an Modellbahnneuheiten mangelte, können Sie ebenfalls zufrieden sein (so daß die diesjährige Messe als „Messe der Zufriedengestellten“ in die Annalen eingehen könnte). Durch den Vorbericht im Telegrammstil in Heft 3 (ob wir ihn doch fallenlassen sollten?) sind Sie in groben Zügen ja bereits über die Neuheiten informiert. Da jedoch die Geschmäcker bekanntlich verschieden und die Modellbahner-Wünsche noch verschiedener sind, überlassen wir es Ihnen festzustellen, inwieweit die diesjährige Neuheitenschau Ihre höchstpersönlichen Erwartungen erfüllt.

Der N-Spur (9 mm) ist jedenfalls der Durchbruch vollends gelungen und ihre Bedeutung als zukunfts-trächtige Kleinstbahn durch die Zubehöreinheiten gar mancher namhaften Firma erkannt und unterstrichen worden. Der Firma Arnold gebührt jedenfalls das

bleibende Verdienst, hier ganz entscheidende Pionierarbeit geleistet zu haben!

Einer „Palastrevolution“ gleichzustellen ist das neue Trix-Zweischienen-Gleichstrom-System nach NEM-Normen. Bleibt nur zu hoffen, daß es tatsächlich bald zum Tragen kommt! Die Schwierigkeiten, gleichzeitig zwei Herren dienen zu wollen (den bisherigen Trixisten und den neuen „Internationalen“), sollen nicht verkannt werden, ebenso nicht die Unmöglichkeit, das System schlagartig wechseln zu können. Bis hier eine gewisse Umschichtung stattgefunden hat, werden gut ein bis zwei Jahre vergehen, wobei es sicher eine wesentliche Rolle spielt, daß das neue, nicht unbeachtliche Zweischienenprogramm möglichst bald zur Auslieferung kommt. Vom Modellbahner-Standpunkt aus gesehen, sehen wir diesem zweiten großen H0-Zweischienen-Programm mit ebensolchen Erwartungen entgegen wie seinerzeit dem zweiten deutschen Fernsehen ...!

Diese beiden Herausstellungen dürften die gravierendsten Momente der diesjährigen Messe kennzeichnen (insgesamt und auf die Dauer gesehen). Die übrigen z. T. ebenfalls besonders lobenswerten Neuschöpfungen werden als Einzelleistungen innerhalb des Messeberichtes gebührend hervorgehoben.

Der Umfang der beiden diesjährigen Messehefte (124 Seiten!) sowie des eigentlichen Bildberichts mit 257 Abbildungen (obwohl wir uns auf das Wesentlichste zu beschränken versuchten) kennzeichnet wohl am deutlichsten das große Angebot dieser Messe, und vielleicht ist in diesem Zusammenhang ein kleiner Rückblick mal ganz interessant:

Jahr	Umfang des Messe- berichts	Gesamt- seiten- zahl	Zahl der Abb.	Anzahl der Hersteller
1953	17	30	41	12
1959	59	80	136	27
1964	84	124	257	45

Diese kleine Gegenüberstellung stellt wohl eine so frappierende Aussage über die Entwicklung, Ausweitung und Leistungssteigerung der Modellbahnindustrie dar (MIBA-Verlag miteingeschlossen!), daß jeder Kommentar überflüssig ist!

Doch nun genug der langen Rede! Steigen Sie ein in den Messeexpress und lassen Sie die Neuheiten an sich vorbeiziehen! Bei besonders interessanten Projekten ziehen Sie einfach die Notbremse. Solche Aufenthalte sind im Fahrpreis von nur 2,- DM ja mit inbegriffen! WeWaW

# K. ARNOLD & CO. Metallspiel- warenfabrik Nürnberg

Die Firma Arnold, die bekanntlich die 9-mm-Bahn (jetzt Baugröße N) in des Wortes doppelter Bedeutung „ins Rollen gebracht“ hat, bietet auch dieses Jahr abermals ein reichhaltiges Neuheitenprogramm und es ist nur zu hoffen, daß nicht nur diese Neuheiten baldmöglichst auf den Markt kommen, sondern auch die letztjährigen restlos ausgeliefert werden! Der Elan, mit dem Arnold seine Sortimente so schnell als nur möglich abzurufen trachtet, ist bewundernswert; aber nachdem nun sehr viele namhafte Firmen seit dieser Messe wesentliche „Schützenhilfe“ leisten, kann sich Herr Ernst, der Eigentümer der Arnold-Fabrik, nun viel mehr auf das eigentliche Bahnsortiment konzentrieren. Das Kupplungsproblem, das im Laufe des letzten Jahres wie ein Damokles-Schwert hemmend über der Fabrikation schwebte, ist inzwischen dank des Entgegenkommens von Rokal zu beider Zufriedenheit gelöst worden. Der T 3-Motor ist nun ebenfalls endgültig erprobt, so daß das von vielen bereits ungeduldig erwartete Maschinchen in wenigen Wochen endlich zur Auslieferung gelangt (übrigens nochmals wesentlich verbessert, verfeinert und ergänzt!). Der T 3-Motor wird in ca. 2 Monaten auch einzeln erhältlich sein, was die Modellbauer unter uns besonders begrüßen werden, da er wohl für alle denkbaren Selbstbauten Verwendung finden kann, nicht nur für den N-Modellbau.

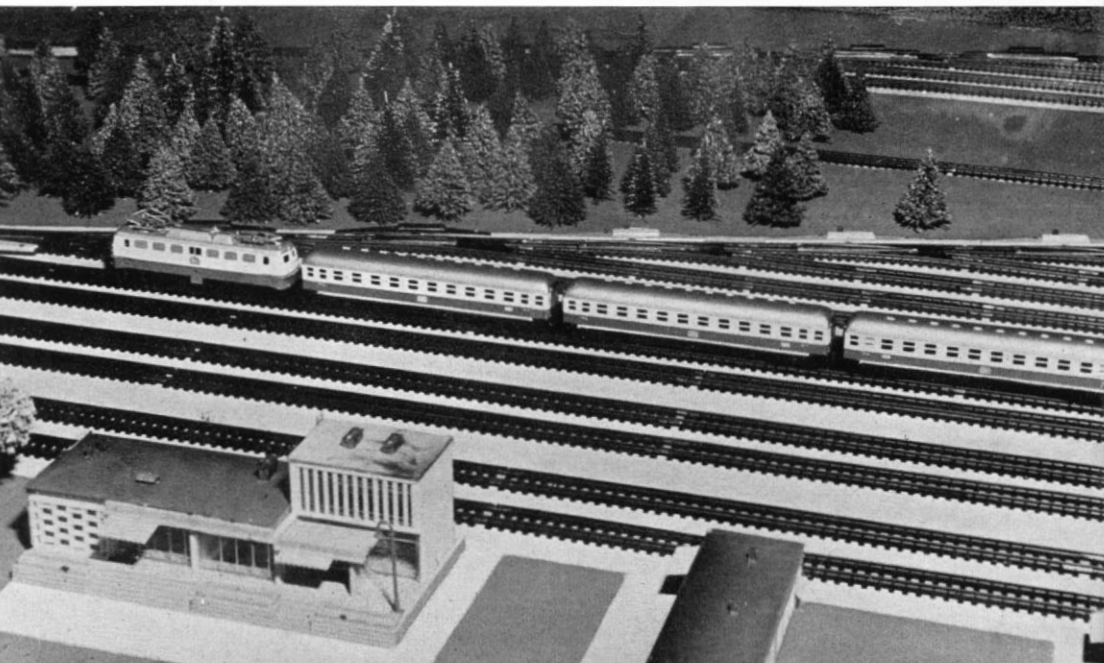
Weil wir gerade von der Kupplung sprachen: sie brachte einen Arnold-Konstrukteur auf eine geradezu genial einfache Idee! Ein kleiner, im Betrieb fast völlig unauffälliger Schleppbügel an der Kupplung

(Abb. 5) erlaubt das Entkuppeln des angehängten Zuges an jeder beliebigen Stelle der Anlage (Erläuterung s. Abb. 6–8)! Wir haben bei der Vorführung nicht schlecht gestaunt und alle möglichen technischen Raffinessen vermutet, nur nicht diese verblüffend einfache Lösung. Diese ab Juni erhältliche Rangierkupplung ist übrigens leicht an jeder Arnold-Lok anzubringen (einfach Kupplungen auswechseln!). Zum Entkuppeln der einzelnen Wagen dient nach wie vor ein Entkupplungsgleis mit einem als Attrappe ausgeführten Gleissperrsignal zur Kennzeichnung der Entkupplungsstellen.

Eine weitere angenehme Überraschung ist die Pseudo-Oberleitung (s. Abb. 2 und 3). Die zierlichen und filigranen Maste weisen Ausleger mit ein- und auswärts gestellten Fahrdrathaltern auf, so daß der (durchgefädelt) Fahrdrath vorbildgerecht im Zick-Zack verlegt werden kann, wie auch in den Gleiskurven eine vorbildgerechte Verspannung möglich ist. Der Fahrdrath besteht aus 0,14 mm dünner verdrehter Kupferlitze, unter dem die Ellok-Bügel in ca. 1 mm Entfernung darunter hinweggleiten, was beim Betrieb überhaupt nicht auffällt. Turmmaste für die Überspannung von Bahnhöfen sind in Vorbereitung.

Eine bislang einmalige Idee ist auch das variable Gleisstück (Abb. 9), das normal 111 mm lang ist, jedoch bis auf 99 mm zusammengeschoben bzw. auf 123 mm auseinandergezogen werden kann! Gewisse Gleislücken, die auch bei noch so genauem Gleisverlegen meist unausbleiblich sind, lassen sich durch das variable Gleisstück leichter und eleganter schlie-

Abb. 1. Warum nicht dem Vorbild mal einen Schritt voraus sein? – Der schicke Arnold-Fernschnellzug in blau-beiger Farbgebung à la „Rheingold“ und „Rheinpfel“ müßte für die BUBA letzter Anlaß sein, auch weiteren Fernzügen dieses Make-up zu geben! – Im Vordergrund das neue Vorort-Empfangsgebäude, das – wie alle Arnold-Gebäudemodelle – nur als Bausatz erhältlich und mit anderen Baulichkeiten kombinierbar ist.





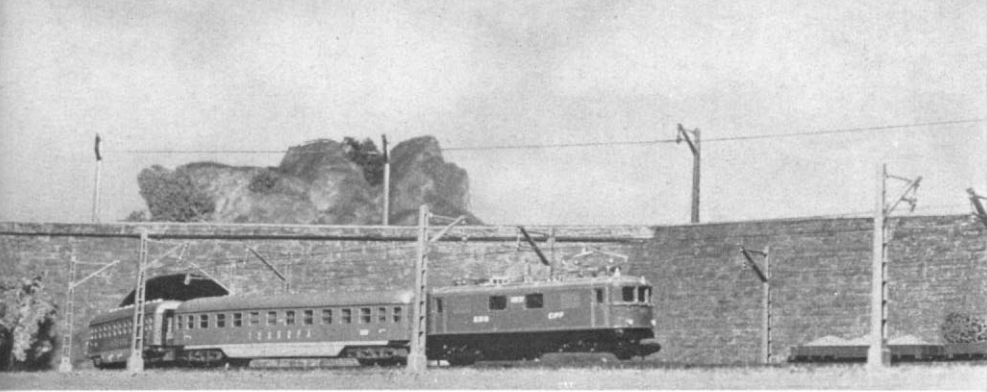


Abb. 2. Dieses Bild spricht nicht nur für die neue Oberleitung bzw. für die Arnold-Bahn als Kleinst-Modellbahn, sondern wohl auch ein klein wenig für den MIBA-Fotografen (und den stets gepredigten richtigen Modellbahn-Betrachtungsstandpunkt)!

Abb. 3. Näher und im grellen Scheinwerferlicht besehen, erkennt man deutlich die zierliche Ausführung der Maste nebst Ausleger und die jeweils versetzte Fahrdrachtaufhängung.

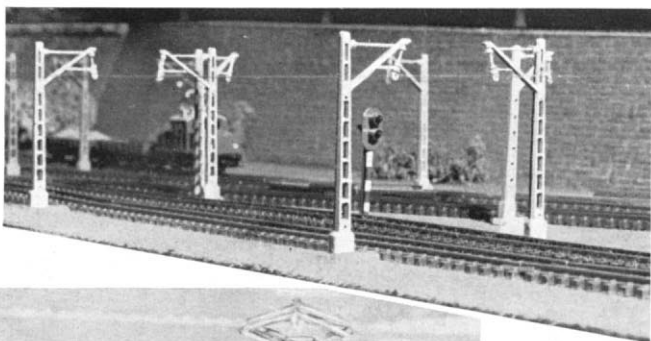
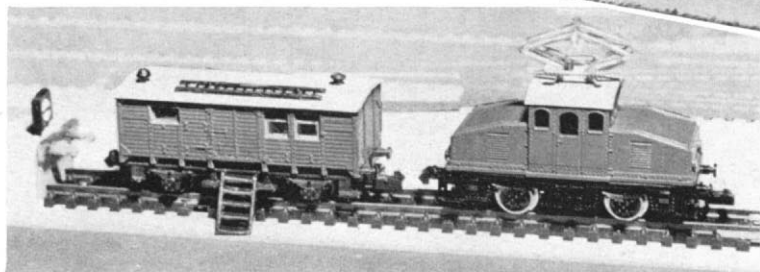


Abb. 4. Der Bauzugwagen (Wohn- und Gerätewagen) mit Treppe; rechts davon das 55 mm lange Modellchen der E 69 04 (mit Allachsantrieb).



▼ Abb. 5. Die neue Rangierkupplung



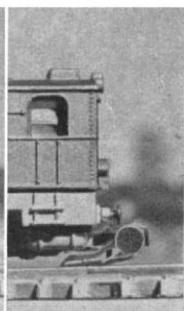
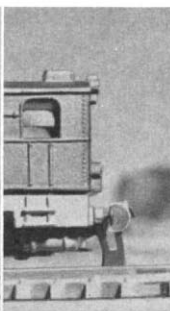
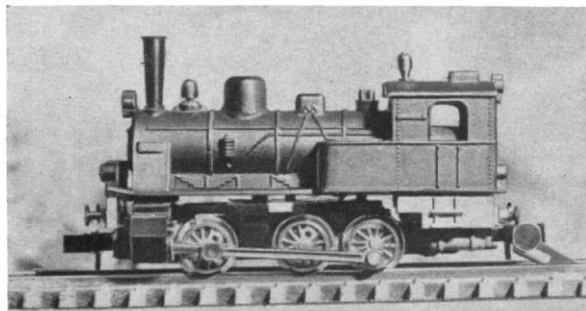
▼ Abb. 6-8. So geht das Entkuppeln an x-beliebiger Stelle vorstatten: Lage des Entkuppelers (= E.H.) bei Stillstand der Lok nach erfolgter Vorwärtsfahrt (Bild 1). ● Die Lok stößt (wie im Großen) etwas zurück; der E.H. stemmt sich gegen die nächste Schwelle (Bild 2) und drückt die Lok-Rangierkupplung (Abb. 5) hoch. Bei Erreichen dieser Stellung wird die Lok nach vorn weggefahren ... die Wagen sind abgekuppelt. ● Ist die Lok über diesen Punkt hinausgefahren, fällt die Kupplung wieder in die Wagenkupplung zurück (Bild 3, zugleich Stellung des E.H. bei Rückwärtsfahrt). In diesem Fall muß man erst wieder ein Stückchen vorfahren und das gleiche Manöver – etwas behutsamer – wiederholen, und zwar solange, bis man den Trick bei diesem Trick heraushat. ● Da diese Rangierkupplung unter Zug nicht wirksam werden kann, erfolgt bei Fahrtrichtungswechsel (nach vorheriger Rückwärtsfahrt) kein ungewolltes Entkuppeln.

Ein Vorschlag an Arnold (wenngleich der E.H. auch so schon ziemlich unauffällig ist): Wie wär's mit einem E.H. aus dünnem Plexiglas oder Cellon (statt Pertinax)?

1

2

3





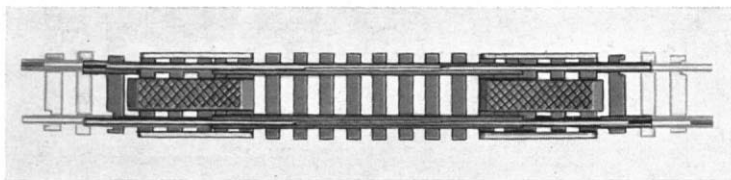


Abb. 9. Das variable Gleisstück: In zwei langen „Schienenverbindern“ werden zwei sich überlappende Schienenprofil-Zungen gegeneinander verschoben (grob ausgedrückt – jedoch fein ausgeführt).

Ben als durch irgendwelche Fünftel-, Sechstel-, Achtel- oder weiß was für x-tel-Gleisstücke (Auslieferung im Sommer). Daß es sowas nicht auch in H0 gibt?!

Nette Lokmodell-Neuheit: die Miniatur-Nachbildung der E 69 04 (17,50 DM), die auch in natura „molliger“ ist als ihre Schwestern und dergestalt den N-Spur-

Belangen geradezu „entgegenkommt“. Der letztjährig angekündigte Schienenbus wurde zwar abermals als „geplante Neuheit“ präsentiert, aber im Hinblick auf eine Fertigungsintensivierung zugunsten der Old-Timer-Wagen zur T 3 (Abb. 13) nochmals zurückgestellt.

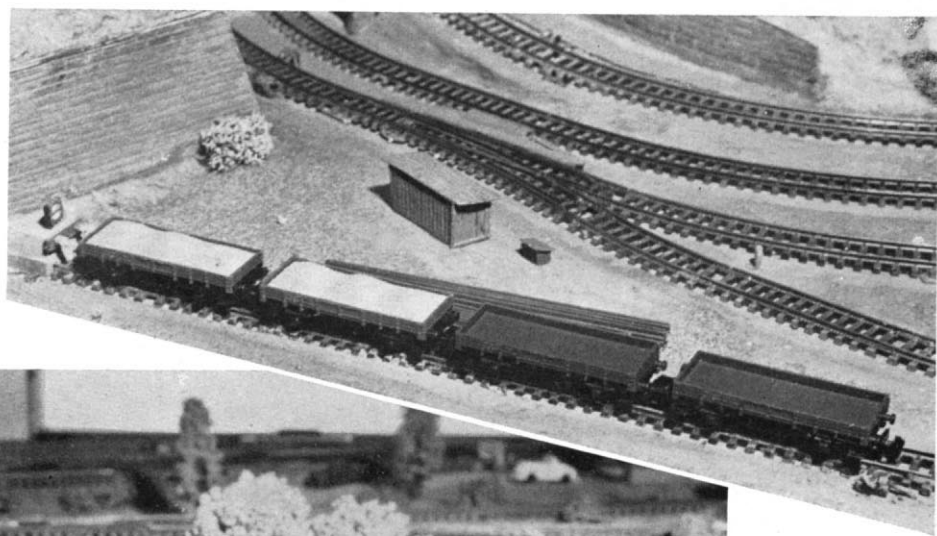


Abb. 10. Einige der Niederbordwagen, 2 davon mit Schotterladung, die im Verein mit dem Bauzugwagen der Abb. 4 eine vorbildgerechte Bauzug-Einheit abgeben.

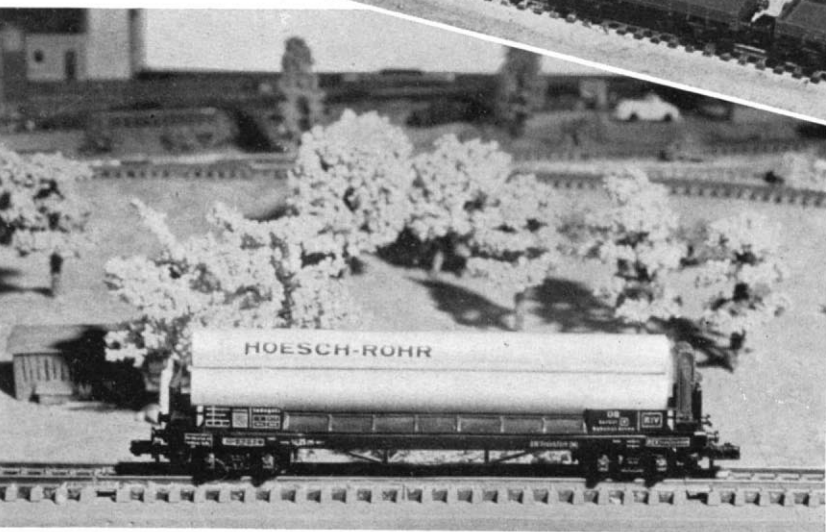


Abb. 11. Röhrentransportwagen mit Bremsenhaus und Großröhren (und Bäumen im Hintergrund, die wegzuschneiden wir nicht übers Herz brachten!).



Abb. 12. Wenn dies Bild für sich allein stünde, wäre die Baugröße wohl nicht auf Anhieb auszumachen! Diesen Eindruck bewirkt nicht nur die eingehende Detaillierung, in Verbindung mit der feoplastischen Ausführung, sondern auch die Tatsache, daß die Verkürzung der Wagenmodelle erfreulicherweise nur 8 Prozent beträgt! – Diese vierachsigen Umbauwagen sind übrigens sofort erhältlich!

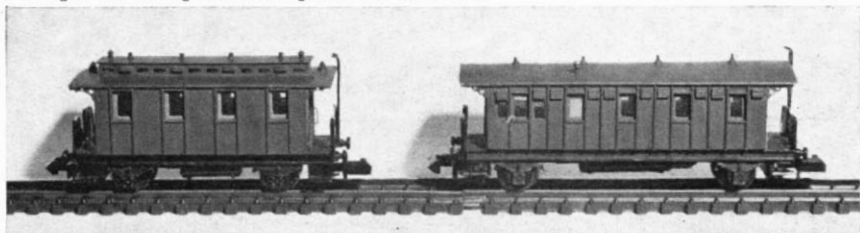


Abb. 13. Zwei nette Gefährten für die T 3: der CiPr 86 (aus Heft 6/IV) und der BCiPr 98a (aus Heft 9/IV) im Maßstab 1 : 160, zwar noch Handmuster (der Achsstand des BCi stimmt auch noch nicht, wie auch die Federpaket-Imitationen länger werden müßten), aber in der Endausführung sicher „reizend“. Wie wär's noch mit einem zugehörigen Packwagen-Modellchen?

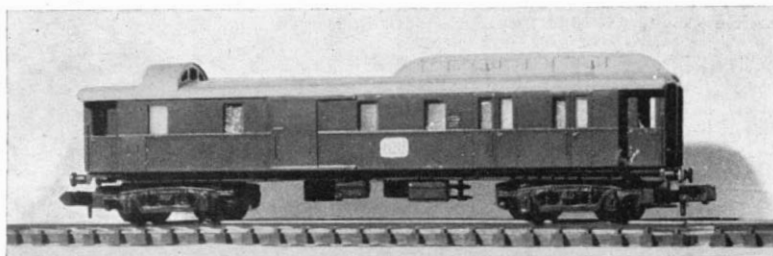


Abb. 14. Daß der PwPost4ü28 aus Heft 1/XIV ausgerechnet in N-Größe auftauchen würde, damit hat wohl niemand gerechnet. – Abb. 15. Gut gelungenes Modell des DSG-Speisewagens WR4üge, sogar mit „Riffelglas“-Fenstern und Rauchabzug beim Küchenabteil! Um wieviel schöner wären diese beiden Modelle (einschl. übrige D-Zugwagen), wenn die Verkürzung nur 8–10 % (statt 25 %) betragen würde! Arnold könnte sich solches in erster Linie leisten! (Auslieferung dieser beiden Modelle ab Mai.)

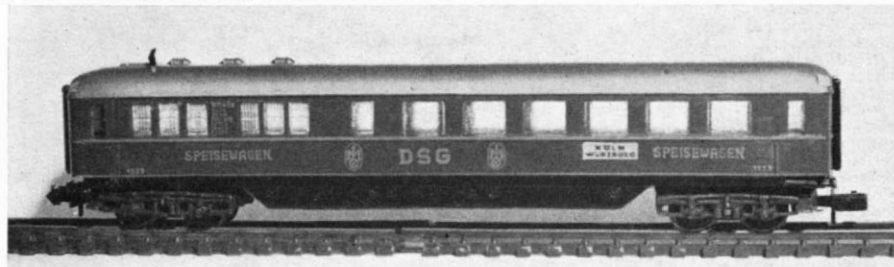




Abb. 16. Eine moderne Trabanten-Stadt en miniature, entstanden aus den verschiedenen Bausatzmöglichkeiten.

Der Aufbau und das Zusammenkleben der Bausatzteile ist einfach und dank gewisser Konstruktionskniffe stets rechtwinklig möglich. Die winzigen Rolläden, um nur ein kleines Detail zu nennen, weisen eine haltbare Knickkante auf und können deshalb auch „ausgestellt“ eingesetzt werden.

Die E 10 ist nunmehr „voll ausgereift“. Dieses Modell offenbart den Weg, den Arnold hinsichtlich seiner Triebfahrzeuge gehen will. Die Detaillierung, die plastische Ausführung und das technische Gesamtkonzept sind in Anbetracht des kleinen Maßstabs als sehr gut zu bezeichnen (Abb. 22 und 23). Die Lok hat überdies automatischen Lichtwechsel und ist voll radio-entsört (Preis: 39,50 DM). Das Modell ist in

Blau als E 10, in Grün als E 40 und in Blau-Beige - als „Rheinpfalz“-ähnliche Zuglok für den blau-beige gespritzten Fern-Luxuszug (Abb. 1) - erhältlich (Auslieferung im Juni).

Neu im Wagensortiment: der vierachsige Umbauwagen B4yge der DB mit Mitteleinstieg und Zugschluß-Signalen (Abb. 12), ein Schnellzugwagen A4üm der DB in Blau bzw. Blau-Beige (sofort lieferbar), ein

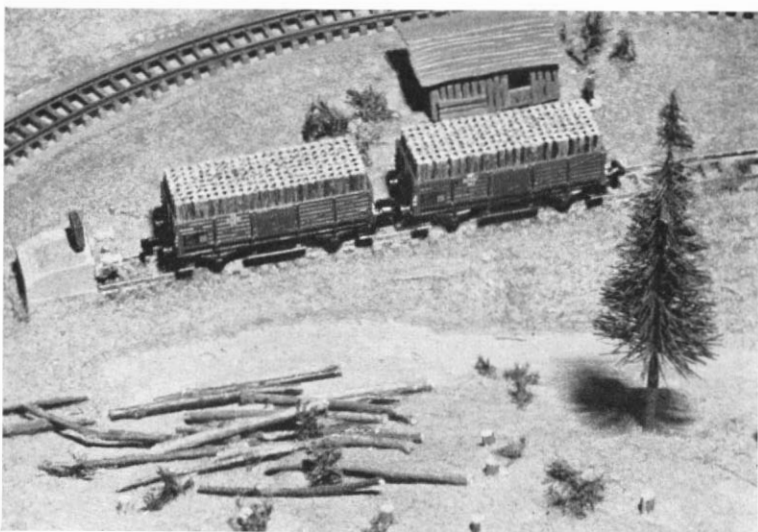


Abb. 17. Als Wagenmodelle nicht neu, aber mit der gutwirkenden Grubenholzladung: der Hochbord-Om mit herausnehmbarem Einsatz (ab sofort lieferbar).

(Nicht zu groß, sondern durchaus maßstäblich richtig: eine etwas zu-recht-„geknautschte“ und dadurch um so natürlicher wirkende „Preiserfichte“ – ein Kniff, den man bei allen Tannen ähnlicher Struktur anwenden kann und sollte!)





Abb. 18. Die USA-Diesel-Doppellok (in N-Größe „selbstverständlich“ mit Elektromotor) mit einigen der neuen Schnellzugwagen. Neu herausgekommen, sowohl mit „Baltimore and Ohio“- als auch mit „Santa Fé“-Beschriftung: Pullmann-, Aussichts- und Schlußwagen, letzterer mit abgerundetem Wagenende.

Abb. 19. Kleines Motiv mit neuem Ellok- bzw. Diesellok-Schuppen, dessen Kipp-tore durch die Loks geschlossen bzw. geöffnet werden (Dach ab-nehmbar). Auf dem hintersten Gleis: Om mit Grubenholz und G 10 (beide neu und sofort erhältlich).

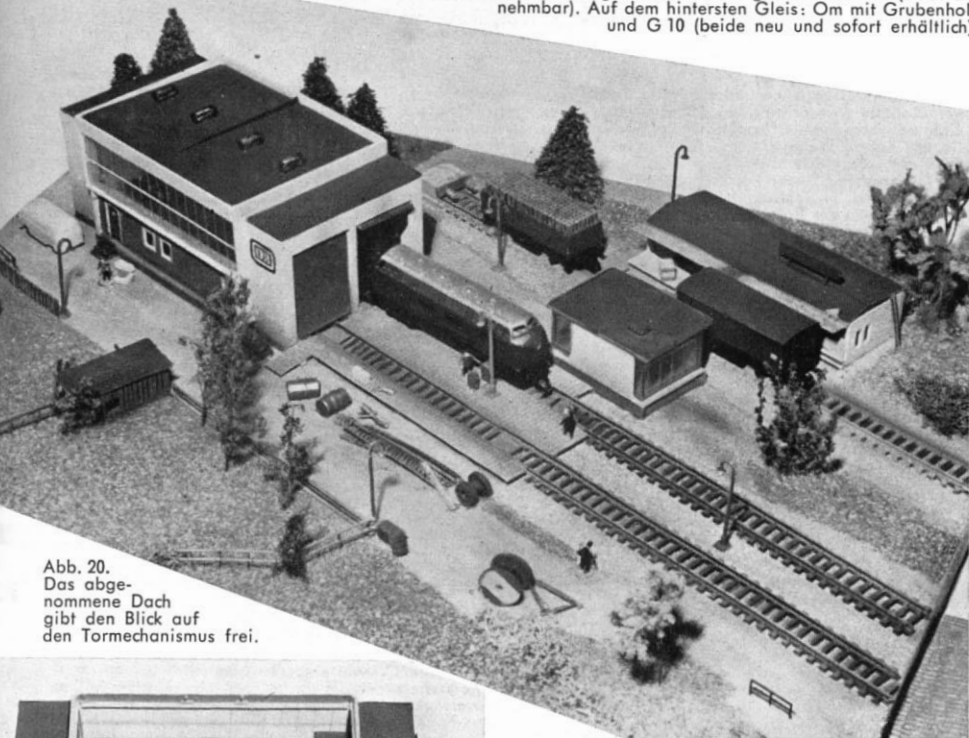
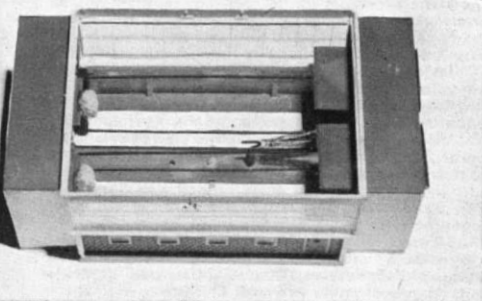
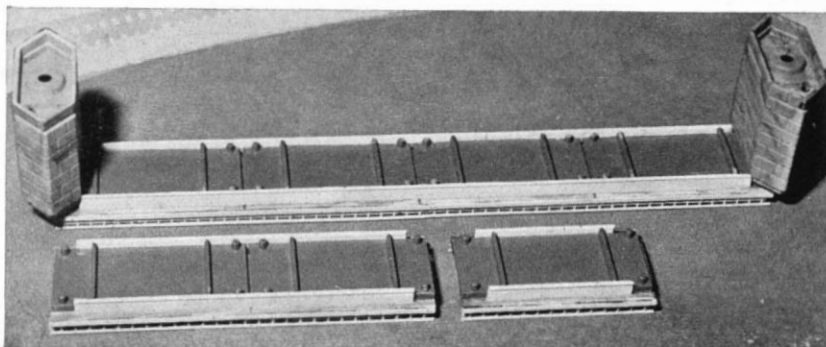


Abb. 20. Das abge-nommene Dach gibt den Blick auf den Tormechanismus frei.



DSG-Speisewagen in Rot (Abb. 15) und – last not least! – der Reisezug-Gepäckwagen mit Postabteil PwPost4ü28 (Abb. 14), der unseren Lesern ja bereits ein Begriff ist (MIBA Heft 1/XIV) und den wir gerne irgendwo in H0-Größe entdeckt hätten! Daß alle diese Wagen verkürzt sind, liegt an der leider zur Gewohnheit gewordenen Geflogenheit fast aller Modellbahnfirmen, auch die D-Zugwagen auf den kleinsten Gleis-Radius abzustimmen. Möge Arnold auch hier mit

Abb. 21. Die gerade und die gebogene Betonbrücke (richtiger wohl „Flachträgerbrücke“) gibt es nur im Bausatz, und zwar aus gutem Grund: Die Brücke ist in drei verschieden lange Stücke zerlegbar (Sollbruchstellen), so daß anhand der gesondert erhältlichen Pfeiler dem individuellen Einbau nichts im Wege steht.



gutem Beispiel vorangehen und zukünftig Schnellzugwagen-Modelle fast originallang herausbringen und im Katalog oben den hierfür zulässigen Mindestradius festlegen! Lange D-Zugwagen fahren ja auch beim Vorbild nicht auf Nebenbahnstrecken mit ihren kleineren Gleisradien! Gerade Arnold könnte dieses Experiment (das u. E. überhaupt keines ist) wagen, da bei der Kleinheit der Bahn weder der Platzbedarf für größere Gleisradien noch sonstige Argumente entgegenstehen.

Um auf die Personenwagenmodelle zurückzukommen: eine Innenbeleuchtung für diese Wagen ist in Vorbereitung (d. h. es wird noch daran „geknobelt“); eines Tages wird auch diese Forderung erfüllt sein (vielleicht sogar zusammen mit einer Inneneinrichtung?).

Im Güterwagenpark sind neu: ein Röhren-Transportwagen (Abb. 11), ein ebenfalls vierachsiger ESSO-Kesselwagen, ein, zweiachsiger Privat-Kesselwagen der Fa. Bayer, ein Hochbord-Güterwagen Om mit herausnehmbarer Grubenholzladung (Abb. 17), ein

gedeckter G 10 mit Flachdach in DB-Braun und dto. in Grau mit EUROP-Beschriftung, sowie Niederbordwagen (Bahndienstwagen der DB) in Grün mit und ohne Schotterladung (Abb. 10); außerdem ein zugehöriger Bauzugwagen (Abb. 4 links), den es allerdings (ebenso wie den rotbraunen Niederbordwagen mit Kfz.-Ladung) nur als Bausatz gibt. Alle diese Modelle entsprechen ebenfalls der bereits bekannten

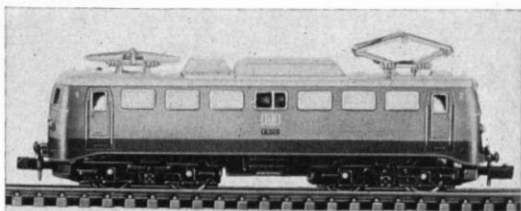
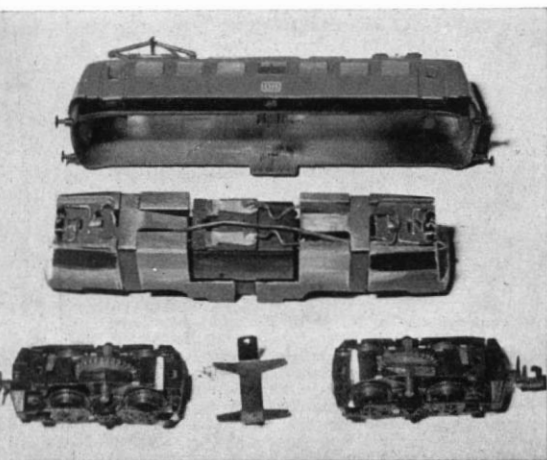


Abb. 22 und 23. Das gut detaillierte E 10-Modell verdient, nochmals vorgestellt zu werden! Höchst interessant: der einfache Aufbau und die Ausnutzung des Innenraums bis in den letzten Winkel! Montage im Bedarfsfall ohne eine Schraube zu lösen.



Modellwagen-Qualität, so daß wir uns ein abermaliges „Loblied“ wohl ersparen können.

In Anbetracht der an dieser Messe allenthalben herausgekommenen N-Gebäudemodelle wollen wir aus dem Arnold-Sortiment nur den neuen modernen Diesellok- und Ellok-Schuppen vorstellen (Abb. 19 und 20), dessen Tore in Art der Garagentore senkrecht schwenkbar sind (bei dem kleinen Baumaßstab ein nicht ungeschickter Ausweg!); sie werden durch die einfahrende Lok geschlossen und beim Ausfahren geöffnet. Die übrigen Gebäudemodelle sind überarbeitet und ergänzt worden (Abb. 16 und 1 vorn).

Bemerkenswert ist noch die Flachträger-Brücke (gerade und gebogen), die entsprechend den Standard-Gleisstücken (222, 111 und 57,5 mm lang) aufgrund eingearbeiteter Soll-Bruchstellen teilbar ist (Abb. 21).

Auf das z. Z. in Vorbereitung befindliche „Gleisanlagen-Buch“ mit bemerkenswert gut ausgetüftelten Streckenplan-Entwürfen, Schau-Skizzen und Verdrahtungs-Angaben gehen wir nach Erscheinen ein.

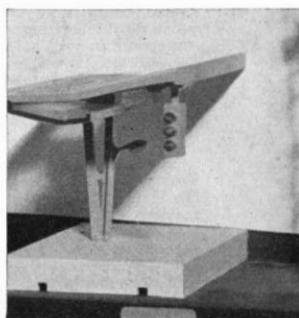
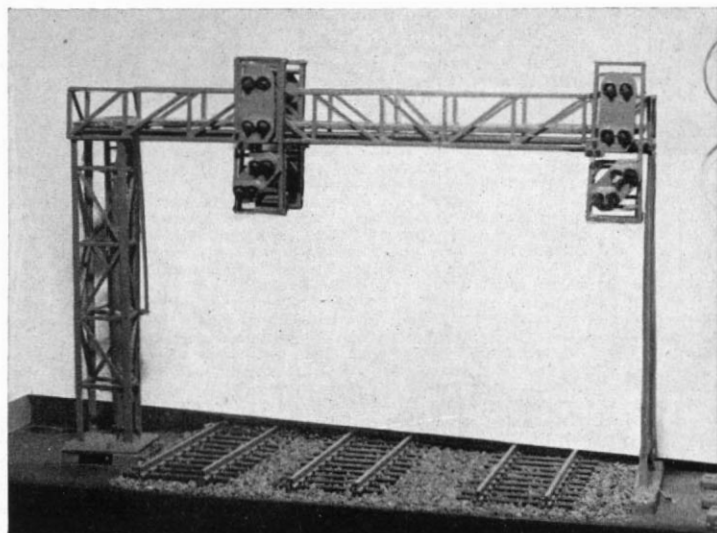


Abb. 24. Bremsprobensignal.

Abb. 25. Handmuster der geplanten Signalbrücke.

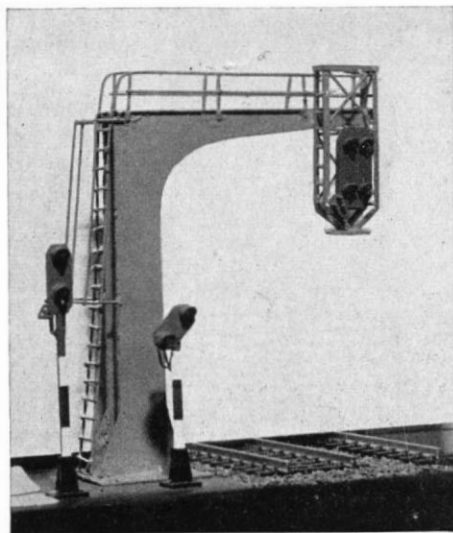
Abb. 26. Signalausleger. Davor zwei der Brawa-Lichtsignale, die bereits in Heft 15/XV besprochen wurden.

## BRAWA A. Braun Waiblingen/Württ.

Entweder hätten wir uns die Bauzeichnung für einen Signalausleger in Heft 2/XVI sparen können oder diese Dinge lagen irgendwie in der Luft, nachdem es nicht nur genügend Lichtsignale gibt, sondern diese Sortimente schon ganz schön abgerundet sind. Daß der von Brawa vorgestellte Signalausleger fast dem Entwurf in Heft 2 entspricht, mag eine reine Zufälligkeit sein. Das Vorbild steht im Stuttgarter Raum und neuzeitliche Konstruktionen werden sich immer in gewisser Weise ähneln. Das Brawa-Modell (Abb. 26) ist aus Kunststoff und abwechslungsreicher mal nicht in Grau, sondern mennigfarblich (orangerot). Es kostet im Bausatz ca. 3,- DM ohne Signalkorb, den es als Zusatz mit drei verschiedenen Signalbildern (fertig verdrahtet) geben wird. Man kann den Signalkorb wahlweise mit Einfahr-, mit Ausfahr- und Vorsignal bzw. mit Blocksinal bekommen.

Die Signalbrücke älterer Konstruktion (Abb. 25) wird ebenfalls in Kunststoff gespritzt und nur als Bausatz geliefert (ca. 6,- DM). Sie reicht – je nach Bahn-Fabrikat und Gleisabstand – über 3–4 Gleise. Ein Verlängerungsstück mit Stütze erlaubt das Vergrößern der Signalbrücke bzw. können bei spiegelbildlicher Anordnung einer zweiten Brücke 6–8 Gleise überspannt werden. Die bereits erwähnten drei unterschiedlichen Signalkörbe dienen auch hier zur Bestückung der Brücke je nach Bedarf.

Neu im Lichtsignal-Programm: ein niedriges Gleissperr-(Rangier-)Signal, das entgegen der Abbildung im Brawa-Katalog einen wesentlich niedrigeren Standfuß erhalten wird (Abb. 30); ein Bremsprobensignal (Abb. 24), auf das wir in Kürze einmal näher eingehen werden und das eine wesentliche und wich-



tige Bereicherung des Zubehörs darstellt, sowie das Nebenbahn-Blinklicht-Überwachungssignal No 10/11 (das in der Serienfertigung etwas kleiner, d. h. vorbildgerecht, und zierlicher ausfallen sollte).

Ein nettes Attribut zur Belebung der Anlagen: die im großen saßsam bekannte, im kleinen jedoch als Anlaß für eine lange Autoschlange besonders begrüßenswerte Baustellen-Ampel mit drei Lampen, von



denen jedoch – im Gegensatz zur ebenfalls erhältlichen Straßenverkehrs-Ampel – nur „Rot“ und „Grün“ umzuschalten sind, wie es auch „draußen“ manchmal der Fall ist (Preis 4,90 DM).

Für die Faller-Autobahn bringt Brawa verschiedene beleuchtete Verkehrszeichen sowie drei Straßenleuchten heraus. Ebenfalls neu: ein Ampelausleger mit zwei Verkehrsampeln, die heute – im Zeichen der immer mehr um sich greifenden Miniatur-Kraftfahrzeugverkehrsstraßen – ebenso willkommen sein werden, wie der bereits bekannte Verkehrsturm, der unter dem Pilzdach nicht nur eine kleine Beleuchtung aufweist, sondern als Clou einen Verkehrspolizisten, der dank eines Magnetantriebs die jeweilige Richtung des Verkehrsstromes bestimmt (fertig, komplett mit Antrieb 8,75 DM).

Mit die wichtigste Brawa-Neuheit ist jedoch das „Mosaik-Gleisbild-Stellpult“ (Abb. 27). Die Grundpackung enthält 16 Längsholme (33 cm lang) und 31 Querholme (16,5 cm lang), die kammartig ineinandergesteckt werden und 450 jeweils 11 x 11 mm große Fächer ergeben (Abb. 29). Die äußersten Holme bilden den Abschluß; sie werden mit Plastikkleber angeklebt, nachdem die überstehenden Teile weggebrochen und befeuchtet worden sind. Zur Befestigung im Schaltpult dienen sog. Aufhänger, die ebenfalls der Grundpackung beiliegen.

Die Schalteinsätze (Einfach- und Doppel-Taster) werden von oben eingesteckt und sitzen unten auf angespritzten Nasen auf. Der Doppel-taster, ein kombinierter Dreh-Druckschalter (Abb. 27, s. Pfeil), dient zur Betätigung der Weichen und zeigt gleichzeitig die jeweilige Weichenstellung optisch an.

Abgesehen von der platzsparenden Konstruktion (450 Felder bei einer Größe von nur 33 x 16,5 cm) ist ein weiterer Vorteil die Tatsache, daß die Kabelzuführung zwar von unten her erfolgt, die Verdrahtungsarbeiten – nach dem Durchstecken der Kabel – jedoch von oben vorgenommen werden können, wodurch ein seitenverkehrtes „Umdenken“ des Schaltbildes entfällt. Nach dem Anschließen der Kabel werden diese nach unten durchgezogen und die Taster, Lämpchen und sonstigen Elemente in die betreffenden Felder eingesteckt.

Für die Ausleuchtung der verschiedenartigen Gleissymbole sind entsprechend konstruierte Lampenfassungen erhältlich. Sollen irgendwelche Gleissymbole von verschiedenfarbigen Birnen ausgeleuchtet werden (z. B. grün, wenn der Gleisabschnitt frei ist, bzw. rot bei Gleisbesetzung), dann werden die Waben-Zwischenwände z. T. herausgebrochen. Die sechs verschiedenen Gleissymbole (siehe heutige Brawa-Anzüge) werden von oben auf die Wabenöffnung aufgesteckt und sitzen so stramm, daß sie nicht festgeklebt zu werden brauchen. Dies hat den Vorteil, daß bei Erweiterung oder Abänderung des Gleisbildes die Symbole entfernt und durch andere ersetzt werden können (von unten mit einem Stift hinausdrücken!). Signalsymbole gibt es extra; sie werden in die Lochabdeckplatten eingedrückt (notfalls darauf festgeklebt). Diese Symbole brauchen keinesfalls, wie auf dem Musterbeispiel der Abb. 27 zu sehen, neben dem Gleis angeordnet zu werden, sondern können ebenso gut direkt auf den Gleisstrang aufgesteckt werden. Ein Vielfach-Schalter bzw. -Taster für Dr-Schaltungen ist in Vorbereitung.

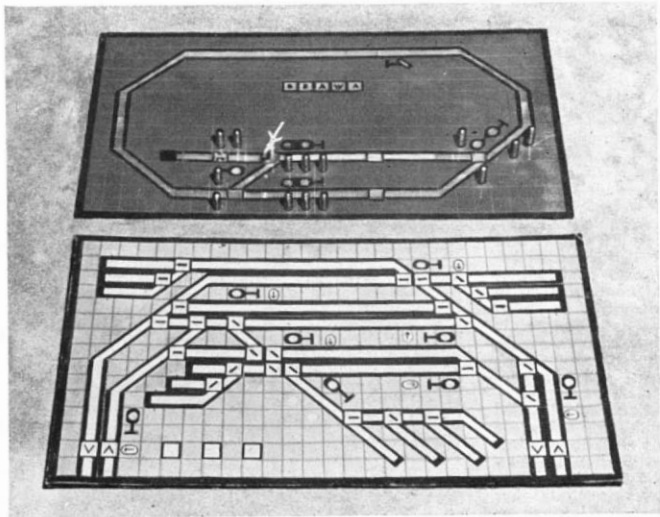
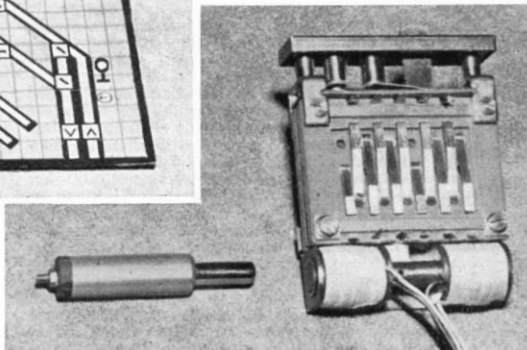


Abb. 27. Auf der gleichen Fläche wie der Grundeinheit (oben) läßt sich, wie das Gleisschema unten beweist, ein für H0-Verhältnisse ganz respektables 20-gleisiges Bahnhofsmodell darstellen, wobei sogar noch Platz für einige weitere Bedienungselemente (z. B. Signale, Kran usw.) übrig bleibt.

Der Pfeil im oberen Gleisbild zeigt auf den kombinierten Weichen-Dreh-Druckschalter, der auch ohne Ausleuchtung der Symbole optisch die jeweilige Weichenstellung anzeigt.

Abb. 28. Rechts außen der vielseitig verwendbare, stabile (zu stabile) Signalschalter mit angebautem Zweispulen-Magnet und Beleuchtungssatz. Ein Plexiglasschutzdeckel über den Federkontakten wäre u. E. empfehlenswert. – Links daneben der einpolige Drucktaster für das Gleisbild-Stellpult ( $\phi$  etwa 10 mm).



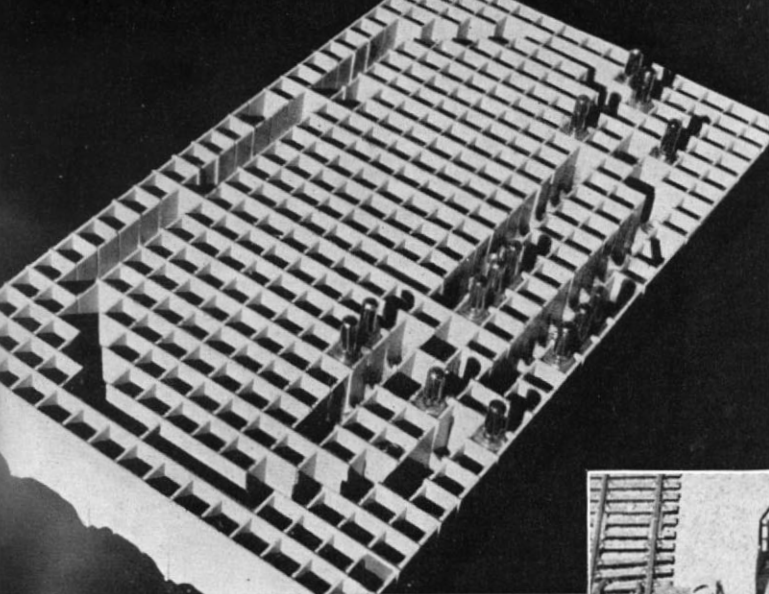


Abb. 29. 450 Felder auf einer Fläche von 33 x 16,5 cm kann wirklich nicht anders als platzsparend bezeichnet werden. Außerdem erlaubt diese Lösung größere Gleisbildstellpulte mit einer beträchtlichen Anzahl von Gleissymbolen auf einer erträglichen Fläche. - Deutlich zu erkennen: die an Sollbruchstellen herausgebrochenen Stege. (Der hier abgebildete Prototyp ist etwas kleiner und hat nur 405 Felder.)

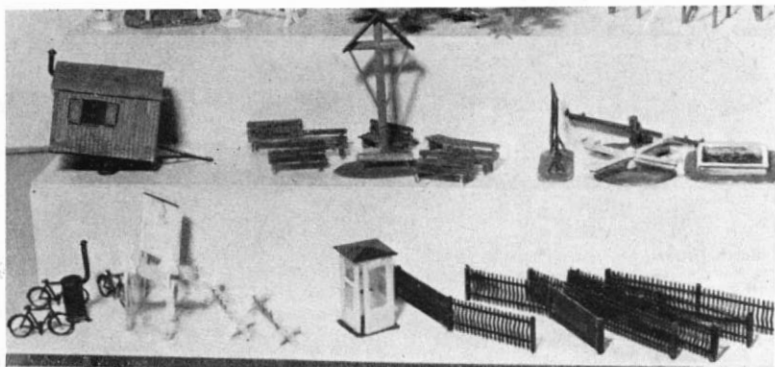
Eine Grundausrüstung umfaßt außer den erwähnten Holmen Deckplatten für ein einfaches Gleisoval mit Abzweigungen und Leerfeldern, zwei einfache und zwei Doppel-Taster, 10 Lampenfassungen, Signalsymbole und die Aufhänger. Preis noch nicht genau feststehend, jedoch ca. 35,- DM.

Schön wär's gewesen, wenn der Lichtsignalschalter (Abb. 28 rechts) in seiner nunmehr endgültigen Ausführung so bemessen gewesen wäre, daß er genau in vier (wenn nicht gar drei) Felder des vorerwähnten Gleisbildstellpultes gepaßt hätte. (Eine Verringerung der Ausmaße hätte er ohne Beeinträchtigung der Stabilität und Zuverlässigkeit ohnehin vertragen.) Diesen äußerst soliden Signalschalter mit seinen 22 Kontakten gibt es für Handbetätigung bzw. mit elektromagnetischer Betätigung. Und hier wiederum jeweils in drei Ausführungen: 1. als Signalschalter (12,90 DM),



Abb. 30. Das neue niedrige Zwerg-Gleissperrsignal auf der (gegen Messeschluß noch mehr verstaubten) Vorführanlage. Rechts neben der V 60 die Normalausführung des Gleissperrsignals.

Abb. 31. Eine Auswahl aus den Neuheiten der Mini-Serie: Fahrräder, Teerofen, Straßenbau-Absperrungen, Zäune, Kinderspielfeld, Bänke, Bauhütte auf Rädern u. dgl. m.



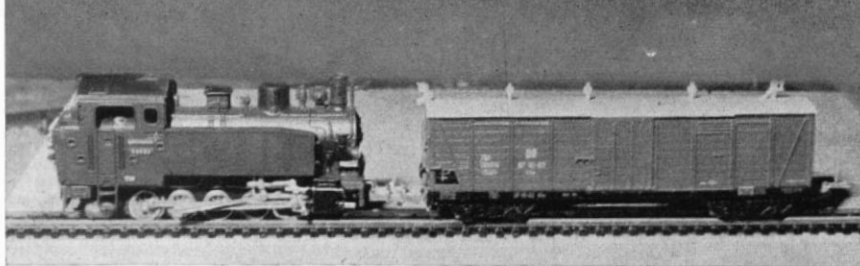
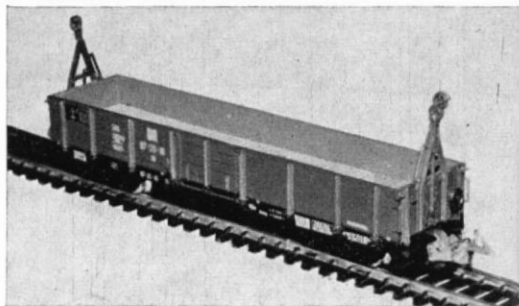


Abb. 32 und 33. Von den Schmalspurfreunden sicher besonders begrüßt: die kürzeren Vierachser GGW (oben) und OO (nebenstehend), beide gut detailliert (einschl. extra eingesetztem Handrad an je einer Stirnseite und den für die Heberlein-Bremse charakteristischen Vorrichtungen, deren Imitation besonders beim OO besonders deutlich in Erscheinung tritt).

2. als Universalschalter (12,90 DM) und 3. als Fahrstraßenschalter (13,40 DM). Seinem Verwendungszweck nach ist er eigentlich nur voll ausnutzbar mit Magnetspulen (Preis hierfür 4,75 DM) und mit Beleuchtungssatz (Rot- und Grün-Lampen, 4,75 DM). Beigegeben ist in jedem Fall eine Einbauanweisung mit Kontaktbezeichnungen und Zahlen. Eine Broschüre mit allen möglichen Schaltungsbeispielen ist in Vorbereitung und gesondert erhältlich. Wenn diese erschienen ist, werden wir noch einmal ausführlicher auf diesen zweifelsohne hochinteressanten und für gewisse Schaltungen höchst brauchbaren Schalter eingehen.

Für die Schmalspurfreunde sind zur Messe zwei Drehgestell-Güterwagen erschienen (Abb. 32 und 33), die – im Gegensatz zu den Personenwagen – erfreulicherweise nur 11,5 cm lang sind (ohne Kupplung gemessen).



Brawa hat sich ebenfalls der 9-mm-Bahnen angenommen und bringt für diese Nenn-Größe vereinfachte Lichtsignale, Straßenlampen (mit Birnchen) und Gittermastleuchten heraus (letztere auch in TT-Größe).



Abb. 34. Moderner Bungalow in Baugröße N.

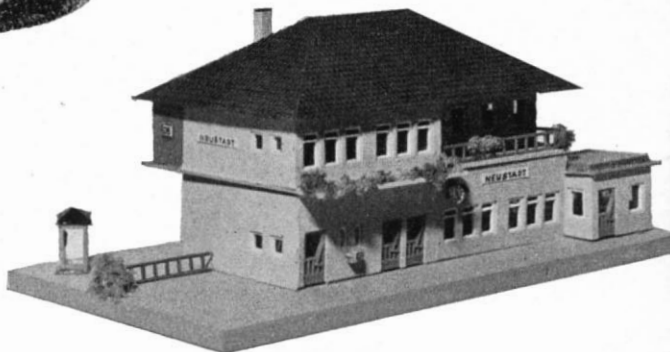
Busch überraschte mit einem erstaunlich großen Gebäude-Sortiment in Baugröße N! 30 verschiedene Bauwerke, angefangen vom Bahnhofsgebäude bis zur Telefonzelle, werden ab August d. J. lieferbar sein:

## BUSCH & CO. K.G.

Plastikmodelle für Bastler  
und Modelleisenbahner

**Viernheim / Hessen**

Abb. 35. Ein reizvolles Projekt in N-Größe: Bf. „Neustadt“, liebevoll mit kleinen Details ausgestattet wie Uhr, Briefkasten, Blumenkästen, Telefonzelle usw.





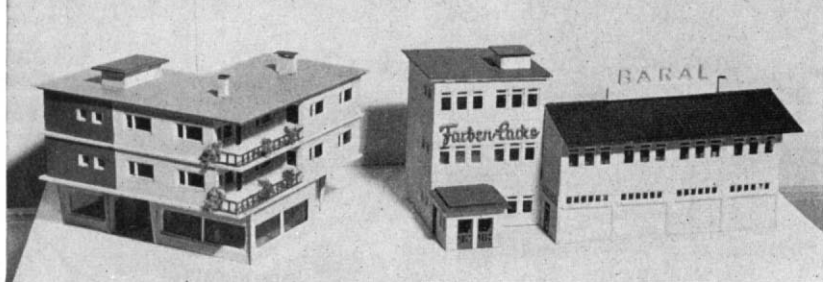


Abb. 36. In Anlehnung an gute Vorbilder entstanden: Geschäftshaus mit Läden sowie Fabrik mit Bürohausanbau, ebenfalls im Maßstab 1 : 160.



Abb. 37. Moderner Wohnblock, Mehrfamilienhaus und ländliches Wohnhaus.

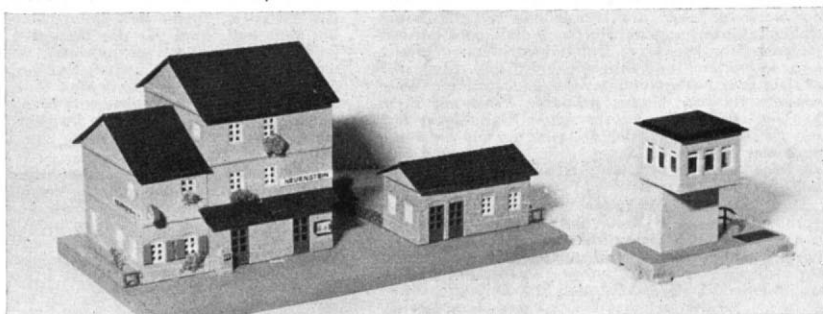


Abb. 38. Stationsgebäude „Neuenstein“ für einen ländlichen Bahnhof sowie ein kleines Stellwerksgebäude in modernem Stil (wie alle übrigen N-Neuheiten etwa ab August lieferbar).

Abb. 39. Außer den Wohnblocks und Mehrfamilienhäusern, die zu noch größeren Komplexen zusammengebaut werden können, verfügen die N-Anhänger auch gleich noch über Reihenhäuser, auf die die Hanuller jahrelang haben warten müssen.

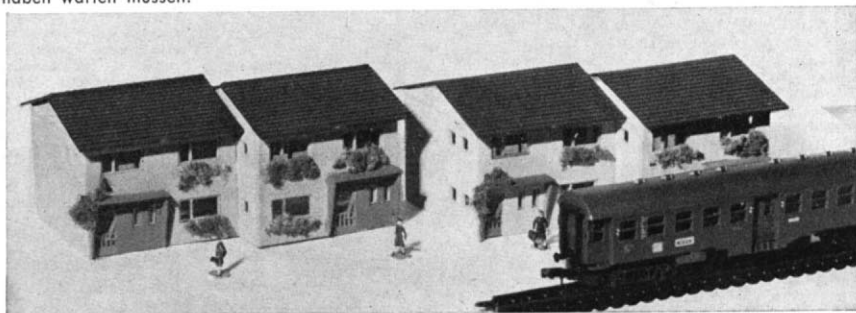




Abb. 40.  
Bf. „Oberhausen“ nebst  
einigen bereits vorgestellten  
Gebäudetypen, sowie die neuen über-  
dachten Bahnsteige mit Niedergängen, Kiosk,  
Lautsprecher-Imitation und zwei eingebauten Kleinst-  
Reflex-Leuchten (s. mittlerer Bahnsteig, rechts) – alles in N-Größe.

6 Bahnhofsgebäude, Bahnsteige, 2 Güterschuppen, Stadthäuser, Wohnblocks, Siedlungshäuser, Fabrikgebäude, Villen, Hotel usw. Neben der differenzierten und wohlthuend vorbildgerechten Architektur der einzelnen Bauwerke ist ebenso die (geplante und zum Teil bereits aufgezeigte) Detaillierung frapperend (Postbriefkasten, Blumenkästen, Lampen, Uhren, Lautsprecher usw.). Trotz des kleinen Baumaßstabes wird eine Ausführung angestrebt, an die man vor Jahren bei H0 kaum zu denken wagte. Im Hinblick auf die Schaffensfreudigkeit der Modellbahner versteht Busch die Hauswände mit „Sollbruchstellen“ (Einkerbungen), die das individuelle architektonische Schaffen neuer Gebäudevariationen erleichtern. Begrüßens- und lobenswert ist, daß Busch nicht nur ein in sich abgerundetes Gebäudesortiment schuf, sondern darüber hinaus größeren Wert auf Mehrfamilien- und Reihenhäuser sowie Wohnblocks legt, wie sie im H0-Sortiment bislang so gut wie nicht bzw. auch erst seit dieser Messe zu finden sind (und ohne die eine realistische Stadtplanung geradezu undenkbar ist)!

Daß die N-Baulichkeiten ebenso gut als Hintergrundmodelle auf TT- und H0-Anlagen fungieren können, versteht sich eigentlich von selbst. In Vorbereitung: Laubbäume in „Wachstumsgröße“ N!

Die im Vorjahr erstmals vorgestellten Reflex-Strassenlampen sind zwischenzeitlich schon im Handel erschienen und wurden bereits von Anfang an in einer Ausführung mit etwas größerer Helligkeit als bei den ersten Mustern geliefert. Um dies auch in der Serienfertigung sicherzustellen, mußte ein spezielles Edelmetall-Beschichtungsverfahren für die Lampenmasten entwickelt werden, da bei den in Frage kommenden großen Stückzahlen das hinsichtlich der Reflektion günstige „Einwickeln“ mit Silberpapier viel zu zeitraubend und damit zu teuer wäre. Die kleineren Typen der Reflex-Lampen lassen sich übrigens evtl. auch für die Baugröße N verwenden (z. B. auf dem Bahnhofsvorplatz), vor allem dann, wenn man die Sockel „unterirdisch“ einbaut (s. Abb. 40 rechts). Zu diesem Zweck sind übrigens die Bahnsteige des N-Gebäudesortiments bereits entsprechend durchkonstruiert: Vorgekerbte Durchbrüche erleichtern im Bedarfsfalle das Installieren der kleinen Reflex-Leuchten.

Das Freileitungs-Lampensystem wurde durch eine Eindraht-Strassenüberspannung ergänzt: An einer Hängeleuchte (Schirmleuchte oder Leuchtröhre) sind nur zwei einpolige Zuleitungen befestigt, die jeweils mit ihren Enden in einen der Metall-Rohrmaste an der Spitze eingeführt und mit einem Mastzierkopf

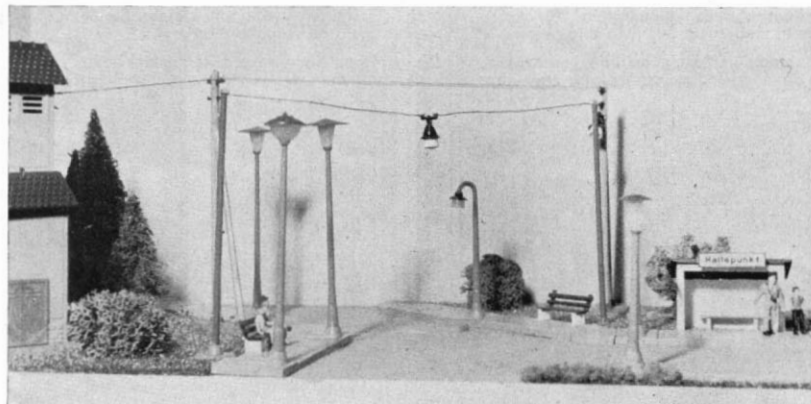
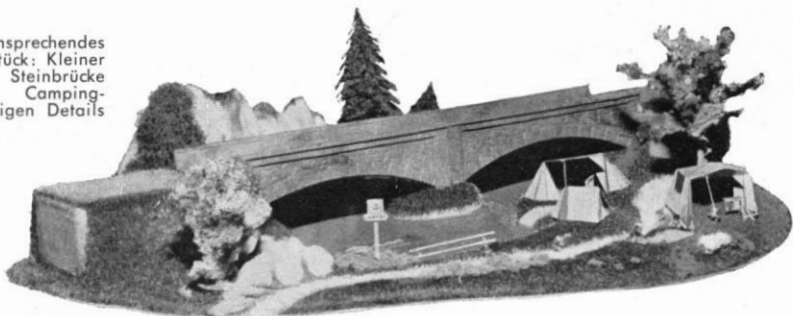


Abb. 41. Nicht in N-, sondern in H0-Größe: Einige der zierlichen Reflex-Lampen, auf die es uns aber dieses Jahr weniger ankommt als auf die im Text beschriebene neue Eindraht - Strassenüberspannung mit Schirmleuchte. Der in die beiden Mastspitzen links und rechts eingeklemmte Draht war anfänglich genau so straff gespannt wie die übrige Freileitung, aber nachdem allzu viele Leute unbedingt auch mit den Fingern „sehen“ müssen, haben sich die Maste etwas gelockert.

Abb. 42. Ein ansprechendes neues Geländestück: Kleiner Weiher mit Steinbrücke (Bahnüberfahrt), Campingplatz und sonstigen Details (13,95 DM).



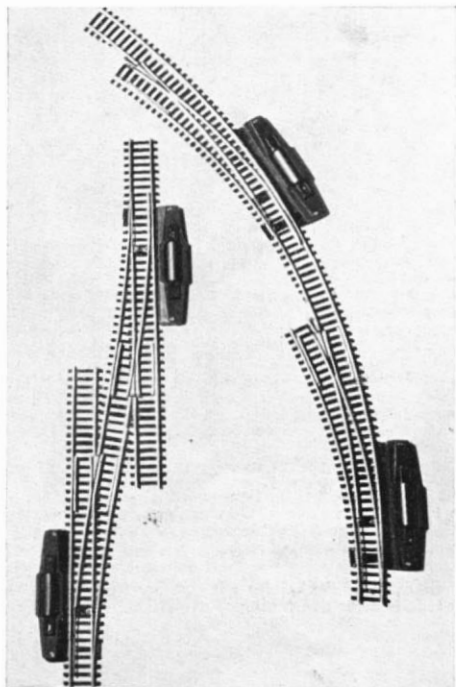
dort festgeklemt werden (s. Abb. 41). Die Leitungen zur Stromquelle können dann „unsichtbar“ unten am Mastfuß angebracht werden. Die bisher notwendige zweipolige Stromleitung entlang der ganzen Straße entfällt also jetzt und es ist nur noch die „Aufhängung“ (alias Stromzuführung) der Leuchten zu sehen. Preis pro Leuchte: 2,95 DM (einschl. zwei Masten und Draht).

Einige neue H0-Geländeteile runden das Programm der Neuheiten bei Busch ab. Sie sind zwar z. T. nicht für die Supermodellbahner bestimmt, sondern mehr für den Schnellaufbau einer Anlage für den Filius (zu Weihnachten oder ähnlichen pressanten Gelegen-

heiten). Eine ganze Reihe Kleinteile aus diesen fertigen Geländestücken sind auch für sich in Sortimentsbeuteln zu haben und für den Einsatz auf hochwertigen Modellbahnanlagen gut verwendbar.

Außerdem gibt es noch eine verbesserte und vergrößerte Grasmatte (75 x 100 cm, 3,95 DM) mit einer besonders haltbaren Beflockung (die sogar einem intensiven Fingernagel-Schaben standhielt!). Falls man in eine solche Matte noch Wege, Straßen usw. „einbauen“ will, braucht man eigenartigerweise die entsprechenden Stellen nur mit Wasser zu benetzen: nach etwa 30 Minuten kann man dann den Grasbelag leicht abschaben.

Abb. 43. Zwei der neuen schlanken Innenbogen-Weichen mit 45,8-cm und 55,8-cm-Radien sowie der ebenso schlanken 9°32'-Weichen (je 30,5 cm lang).



**Casadio** H0-Gleise und -Weichen

**Bologna/Italien**

Bundesrepublik-Vertretung:

**R. Behrends, Frankfurt**

Neu im Rahmen unserer Messeberichte, aber nicht mehr ganz neu auf dem Markt: die Casadio-Modell-Gleise und -Weichen. Die ersten Stücke wurden an der letztjährigen Messe gezeigt, entsprachen damals jedoch noch nicht ganz unseren Forderungen. Inzwischen sind sie verbessert und sogar ergänzt worden und wirklich geeignet, ihren Platz auf dem internationalen Markt zu behaupten. Sie sollen nach Angaben des Herstellers den NEM- und NMRA-Normen entsprechen, doch dürfte dies wohl mehr so zu verstehen sein, das Modellfahrzeuge mit Norm-Radsätzen die Casadio-Weichen befahren können. Eine genaue Überprüfung an Ort und Stelle war nicht möglich, doch haben kurze Versuche im Verlag die Richtigkeit unserer Vermutung bestätigt. Die Schienen-Profilmaße entsprechen in etwa den Normen, doch ist der Schienenfuß um einige Zehntel-Millimeter breiter, so daß man beim Zusammenstecken mit anderen ähnlichen Gleisen etwas „nachhelfen“ muß (entweder Befestigen des Schienen-Fußes oder Erweitern der Schienen-Verbinder). Die Profilhöhe beträgt etwa 2,7 mm und paßt also zu sämtlichen ähnlichen Profilschienen. Man kann die Casadio-Weichen also durchaus mit anderen Fabrikaten paaren, wozu ihre größeren Gleis-Radien und ihre verschiedenen Weichenformen geradezu reizen. Gewiß, Casadio hatte bestimmt nicht eine solche Gemischt-Verwendung seiner Wei-



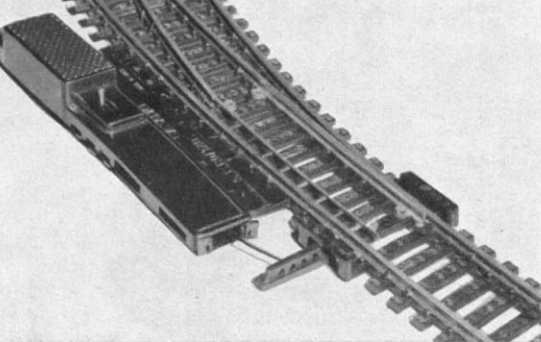


Abb. 44. Die bisherige Ausführung der Weichen mit umsteckbarem, allerdings nicht besonders stabilem Antriebsmechanismus, der nunmehr durch einen kompakteren, festsitzenden Antrieb ersetzt worden ist (s. Abb. 43). Da die Casadio-Weichen von Grund auf überarbeitet und verbessert worden sind, werden wir per Gelegenheit nochmals eingehender darauf zurückkommen.

chen im Sinn, denn man liefert ja ein in sich geschlossenes Gleis- und Weichensortiment, aber nachdem es dieses Sortiment sowohl mit Messing- als auch Neusilber-Schienen gibt (neuerdings sogar noch mit Kup-

ferbronze-Profilen), ist die zusätzliche Verwendung insbesondere der schlanken Weichen inzwischen bereits gang und gäbe.

Besonderen Anklang finden die diesjährigen Neuheiten finden, von denen die schlanken einfachen Weichen, die Innenbogenweichen und die „begehrte“ DKw besonders hervorgehoben werden sollen. Eine einfache Kreuzungsweiche, eine symmetrische Dreifach-Weiche sowie eine symmetrische Außenbogen-Weiche sind in Vorbereitung und werden das Programm abrunden.

Die Gleiskörper sind aus Kunststoff gespritzt und weisen ebenfalls eine Holzmaserung, Schienenklammern und Zungenaleitstühle auf. Die Herzstücke sind jeweils aus Metall, ebenso die Radlenker. Der Antrieb wird mit Wechselstrom getätigt und zusätzlich eingebaute Kontakte gewährleisten eine automatische Fahrstromschaltung. Der Antriebs-Mechanismus kann nicht mehr hängend ammontiert und der Federdruck der Zungen an der Stellschwelle mittels des Stellsfeder-Drahtes justiert werden.

Informationshalber kurz die in Bälde verfügbaren Gleise und Weichen: gerades (biegsames) Gleisstück, 90 cm lang, drei einfache Links- und Rechts-Weichen ( $7^{\circ}09'$ , 35,5 cm lang –  $9^{\circ}32'$ , 30,5 cm lang –  $14^{\circ}15'$ , 22,9 cm lang), Innenbogen-Weichen mit 55,8- und 45,8-cm-Gleis-Radien und eine 30,5 cm lange DKw ( $9^{\circ}32'$ ). Alle Weichen sind so ausgelegt, daß jeweils ein Gleisabstand von ca. 5 cm erzielt wird (von Mitte zu Mitte gemessen).

## L. Conrad

Elektro-Bauteile

### Röckenhof bei Nürnberg

Da die Kunststoff-Lampenkästen der letztjährig vorgestellten Lichtsignale bei nicht sachgemäßer Lampenstrom-„Dosierung“ teilweise zu Beanstandungen führten, hat Conrad sämtliche Signale nunmehr mit Lampenkästen aus Metall-Spritzguß gleicher Abmessungen versehen, die zudem den Vorteil aufweisen, zugleich als Masse-Leiter mit herangezogen werden zu können. Ein weiteres Plus: Durch die neue Maß-

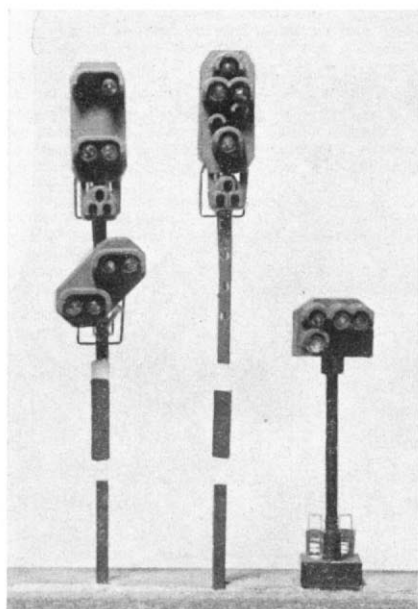
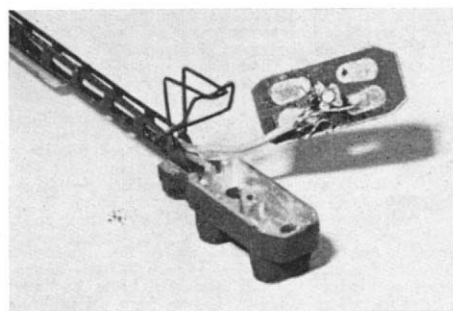


Abb. 45. So sehen die Conrad-Lichtsignale in Metallspritzguß nunmehr aus. Gänzlich neu ganz rechts das Gleissperrsignal. Die bisherigen Signale aus Kunststoff (mit seitlichem Zusatzsignal) bleiben lieferbar.

Abb. 46. Die Deckplatte mit den „gedruckten“ Kontaktflächen für den Mittelpol der Steckbirnen.

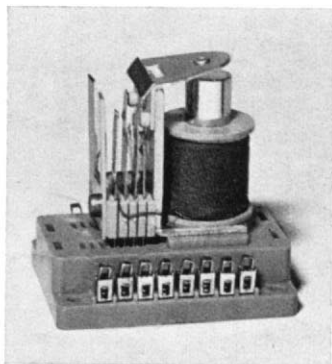
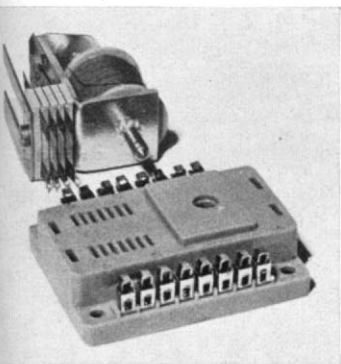
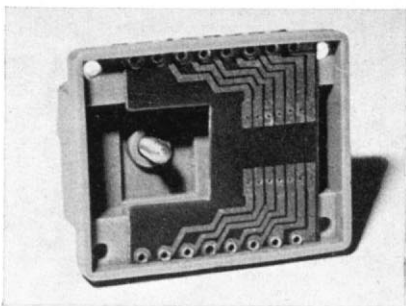


Abb. 47 (links). Neuer Stecksockel für die Conrad-Relais, mit federnden Klemmanschlüssen und Einsteckschlitten zur Aufnahme der Relaislötflächen, die nunmal so heißen, obwohl es nichts mehr zu löten gibt, denn ...

Abb. 48. ... das Relais wird einfach aufgesteckt! Die durch die Schlitze eingeführten Relais-Kontaktflächen sitzen so fest zwischen den klemmenden Gegenkontakten, daß sich eine zusätzliche Befestigung erübrigt.

Abb. 49. Drunteransicht mit den gedruckten Leiterbahnen, die zu den Klemmanschlüssen führen.



nahme können Stecksockel-Birnen Verwendung finden, die ein schnelles und lötfreies Auswechseln durchgebrannter Birnen erlauben. Das rückseitige Abdeckplättchen der Signal-Köpfe ist mit einer gedruckten Schaltung versehen (Abb. 46) und wird nur mit einer kleinen Schraube von hinten gegen die Birnen gedrückt, wodurch gleichzeitig sämtliche Anschlüsse aller Birnen eines Signales hergestellt werden. Das Ersatzsignal befindet sich jetzt direkt unter dem Signal-Schild und nicht mehr wie bisher daneben. Das entspricht durchaus der neuen DB-Bauweise, die ab 1. 1. 1964 gelten soll. Ergänzt wurde das Signal-Sortiment durch das Gleis-Sperrsignal mit und ohne Mast, sowie durch das Nebenbahn-Blinklicht-Überwachungssignal (dessen Schild zu groß ist). Die Spritzguß-Signale erscheinen hinsichtlich der Blenden etwas kräftiger ausgefallen als die der bisherigen Kunststoff-Schilder, doch soll dies technisch nicht zu umgehen sein (Abb. 45). Diese neuen Signale bekommen den richtigen RAL-Farbtönen, während die Signale der Kunststoffserie, die auf Wunsch weiterhin erhältlich sind, hellgrau bleiben.

Daß auch Conrad eine Signalbrücke bzw. deren Hälfte als (konstruktiv etwas anfechtbaren) Signalausleger herausbringt, kann wohl nur als „Duplizität“ der Ereignisse bezeichnet werden. Die Signalbrücke von Conrad (Abb. 50) ist in ihrer Grundform für die Überbrückung von zwei Gleisen gedacht und mit zwei Einfahrt- und zwei Vorsignalen (ohne Lämpchen bestückt). Die Auslieferung soll etwa vier Wochen nach der Messe erfolgen, und zwar sowohl als Bausatz (LC 1700 B, 14,10 DM) als auch als fertig montierte Brücke (LC 1700, 42,- DM). Durch einen Erweiterungssatz kann die Brücke um je eine Gleisbreite verlängert werden (LC 1701, 3,- DM). Die Grundausführung der Signalbrücke kann auch ohne viel Schwierigkeiten zu zwei Signal-Auslegern umgewandelt werden. Daß man bei Conrad im Zeitalter der Metall- und Kunststoff-Spritzgußtechnik bei der Konstruktion der Signalbrücke auf die gestanzte Blechausführung zurückgegriffen hat, ist uns – offen gesagt – unverständlich, insbesondere wenn man bedenkt, welch' filigrane und doch stabile Gitter-Bauwerke man in Plastik heute auszuführen in der Lage ist.

Zur Bestückung der Signalbrücke bzw. der Signalausleger mit anderen als in der Grundausstattung vorgesehenen Signalen gibt es noch einzelne Signaleinheiten (auch als Bausatz): Einfahrtssignal, Ausfahrtssignal, Blocksinal und Vorsignal.

Für sämtliche Conrad-Relais gibt es jetzt auch einen Stecksockel (LC 1255; 2,70 DM): Er hat Klemmanschlüsse und gedruckte Schaltung (Abb. 47-49), so daß man nun auch die Relais in eine Schaltung nicht unbedingt einzulöten braucht, was besonders die „Laien-Lötkünstler“ begrüßen werden. Aber auch diejenigen, die schnell mal eine neu ausgekoppelte Schaltung „fliegend“ aufbauen und ausprobieren wollen, bekommen mit diesem Stecksockel ein praktisches Instrument in die Hand, mit dem man die bei Versuchen so oft notwendigen Verdrahtungsänderungen schnell und bequem vornehmen kann.

Neue Verteiler-Klemmplatten in Druckschaltungstechnik erlauben durch beliebiges Trennen der Druckschaltungsstege vielseitige Einsatzmöglichkeiten. Ein neuer Vielkontakt-Drucktasenschalter (Abb. 51) wird vor allem die Spezialisten der Dr-Technik erfreuen. In der Grundausführung hat er 7 einpolig und 4 zweipolig (für DKW's) getrennte Kontakte. (Die Trennung kann durch entsprechende „Behandlung“ der Druckschaltungsplatinen verändert werden.) Er kostet 6,60 DM und kann durch Erweiterungssätze mit je vier zweipolig getrennten Kontakten beliebig erweitert werden (2,10 DM). Ein Aufenthaltsschalter für die Eggerbahn (LC 1213) kostet 3,30 DM. Nur als Handmuster ohne Antrieb wurden einschlägige und gegenslägige Bahnschranken und auch eine Halbschranke mit vier Warnlichtern gezeigt. Die Betätigung soll elektromotorisch erfolgen. Desgleichen bei einem

**Weichenantrieb.** Sobald diese Dinge in ihrer endgültigen Form vorliegen, was etwa Mitte des Jahres der Fall sein soll, werden wir ggf. noch darauf zurückkommen.

Abb. 50. Die Conrad-Signalbrücke aus gestanzten Blechteilen. Da diese kleine Lappen aufweisen, die in entsprechende Schlitze eingesteckt und verschränkt werden, erübrigt sich jede Lötarbeit.

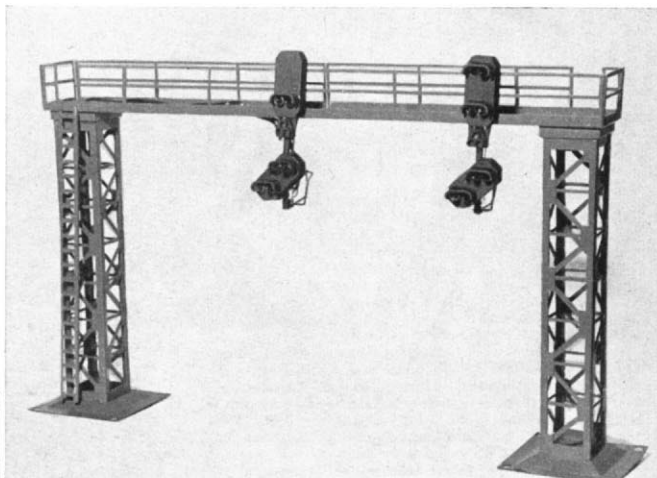
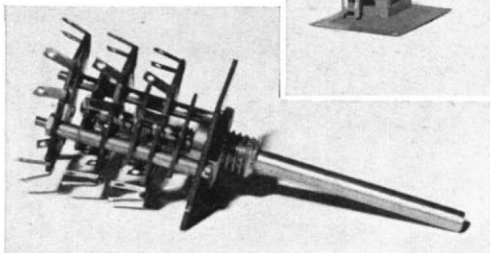


Abb. 51. Der Vielkontakt-Schalter wird als Fahrstraßenschalter mit 7 + 4 Arbeitskontakten offeriert (6,60 DM). (Nach Änderung der Platinen können bis zu 14 Kontakte gleichzeitig betätigt werden!) Mittels aufsteckbaren Zusatzteilen kann er nach Belieben erweitert werden. (Kein Dreh-, sondern ein Druckschalter mit Zentralbefestigung.)

## Gebr. Egger KG. H0-Feld- und Industriebahnen auf 9-mm-Spur München

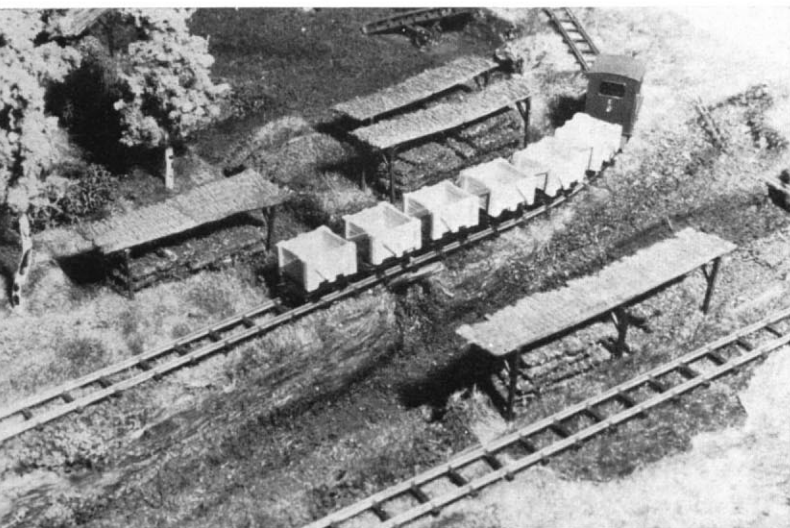


Abb. 52. Ein kleiner Ausschnitt aus der Torf-Landschaft mit dem bereits „guten, alten“ Diesellokchen und einigen der neuen offenen Kastenwagen, deren Bretterverschlag gut plastisch imitiert ist.

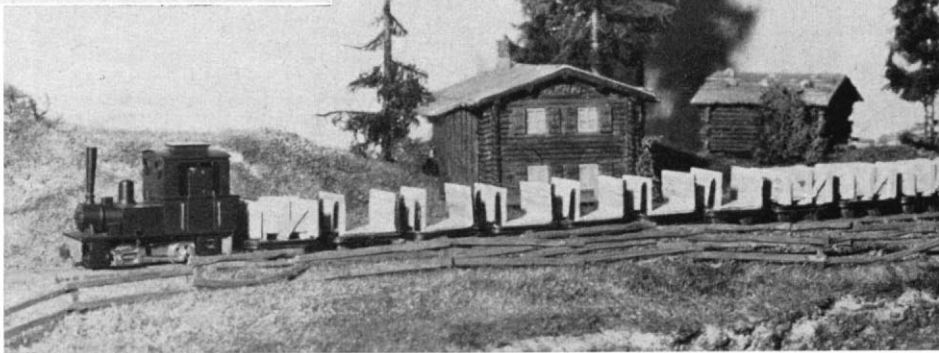
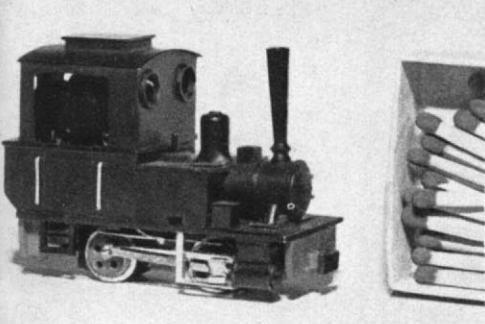
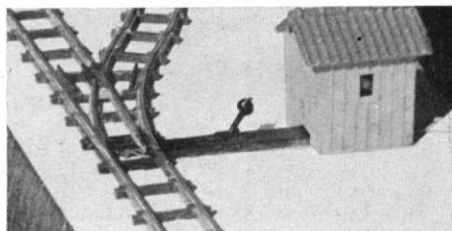


Abb. 53 und 54. Bilder, die für sich sprechen: die wiederum reizende B-Dampflok und in der Wagenschlange einige der ebenfalls neuen Stirnbordwagen.



Abb. 55 und 56. Die Egger-Weiche, deren Antriebsblock mit diesem gesondert erhältlichen Häuschen oder anderswie gefarnt werden kann.

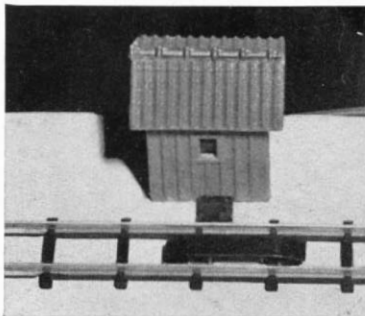


Die Haupt-Messeneuheit, die kleine Feldbahn-Dampflok nach einem Orenstein & Koppel-Vorbild, ist Ihnen durch die Egger-Anzeige in Heft 3/XVI bereits „in etwa“ bekannt. In Wirklichkeit sieht sie allerdings viel „goldiger“ aus, wie Sie nach Abb. 53 und 54 selbst beurteilen können. Sie hat Allradantrieb, ist 4,9 cm lang, sehr fein detailliert und kostet 29,50 DM. Die neuen Kasten- und Stirnbord-Wägelchen sind auf den Abb. 52 und 54 zu entdecken. Sie kamen auf den von einem wirklichen Künstler geschaffenen idyllischen Vorführanlagen besonders gut zur Geltung. Wir haben eine ganze Reihe schöner und anregender Motive geschossen, die wir aber infolge Platzmangels erst in den kommenden Heften veröffentlichen können.

Ein typische Egger-Konstruktion (weil mit viel Liebe und Modellbahn-Sachverständnis entworfen), ist die Weiche (Abb. 55 und 56). Das Gleis ist frei von je-

Abb. 57. Zweizugfahrpult (rechts), Preis 23,50 DM, und Stellpult (links), Preis 17,- DM.

Abb. 58. Die Entkuppungsbohle wird vom gleichen Antrieb wie die Weiche betätigt und gleichermaßen getarnt (4,50 DM).



dem illusionsstörenden Antriebskasten. Der Magnet sitzt in dem Häuschen neben der Weiche. Die Betätigung der Zungen erfolgt über einen Stelldraht innerhalb einer Bohle, die außerdem eine Feder verbirgt, die das Aufschneiden der Weiche erlaubt. Der kleine Handstellhebel spielt keineswegs nur eine Statistenrolle, sondern stellt sich bei der Weichenbetätigung mit um und zeigt dadurch optisch die jeweilige Stellung der Weiche an. Das tarnende Weichenwärter-Häuschen ist gesondert zu haben; man kann den An-



trieb ebenso gut mit einem Sandhaufen, einem Bretterstapel oder mit einem Gebüsch tarnen bzw. in einer nahestehenden Mauer, in einer Felswand o. ä. verstecken.

Die gleichen Möglichkeiten sind bei dem Entkuppungs-Gleisstück gegeben (Abb. 58). Die Entkuppungsbohle (2 x 0,5 cm) wird mittels einer kleinen Kurbel angehoben.

Ein neues Zweizugfahrpult (Abb. 57 rechts) ist eine platz- und geldsparende Lösung, um bei Betrieb von zwei Feldbahnen (auf getrennten Stromkreisen) nicht zwei Fahrpulte der Type F1 aufstellen zu müssen. Preis des Zweizugfahrpultes 23,50 DM. (Die Reglerknöpfe könnten allerdings etwas größer sein und damit ein handlicheres und feinfühligeres Regeln ermöglichen.) Als Stromquelle zur Betätigung der Weichen und für Beleuchtungszwecke dient in diesem Fall ein ebenfalls neues Trafo-Stellpult (Abb. 57 links) mit Momentkontakt-Knöpfen, Leistung 16 V/600 mA.

## G. Eheim Modellspielwaren

Deizisau/Württ.

BR-Alleinverkauf: A. Braun, Waiblingen

„Ach wie reizend! Ach ist das süß!“ Solche und ähnliche Ausrufe, insbesondere aus Frauenmund, galten dem Trolley-Bus in N-Größe samt schlanken Vollmasten und dünnen Fahrdrähten (Abb. 59). Die Geschenkpackung umfaßt 10 Maste, einen Obus und ca. 1,80 m Fahrdrabt. Preis 36,- DM. Betriebsspannung 6-16 V Gleich- oder Wechselstrom, steuerbar mit dem

Abb. 59. Der Trolley-Bus in N-Größe, der im Vergleich zur Arnold-Lok sogar noch etwas kleiner sein dürfte.

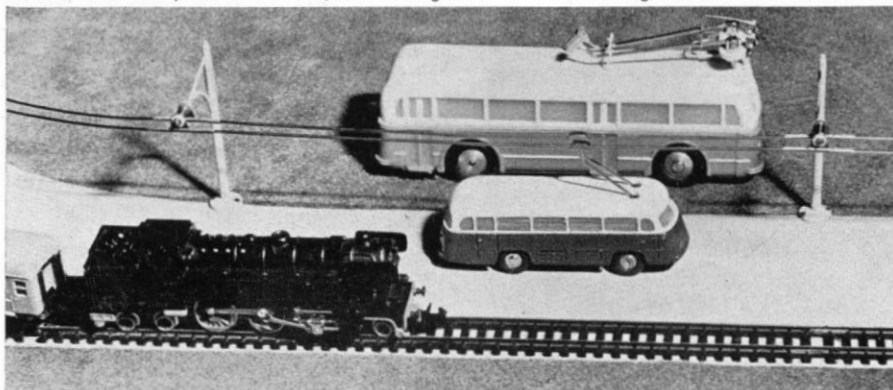






Abb. 60. Die neue H0-Lorensseilbahn nebst zugehörigen Gebäuden auf der Braun'schen Messeanlage. (Wer ähnliche Situationen nachbilden will, vergesse nicht, die Schutzgitter über Straßen und Gleisen anzubringen.

Abb. 61. Die Fortsetzung des gewaltigen, äußerst natürlich gestalteten Hügelmassivs mit dem ausgedehnten Waldgebiet, dem dahinterliegenden Eheim-Sessellift und – ganz im Hintergrund – der Kanzelwandbahn, die als letztjährige Messeneuheit zumindest zur Messe hätte auf den Markt kommen sollen. Hoffentlich erleiden die beiden neuen Seilbahnen nicht dasselbe „Schicksal“. Eisen sollte man bekanntlich schmieden, solange sie noch heiß sind!





# Gebr. Fallner

Fabrik feiner  
Modellspielwaren

Gütenbach/Schw.

Obwohl diese Firma alle Hände voll zu tun hat, um ihr großes Autobahn-Programm unter Dach und Fach zu bringen und auszuliefern, wartet sie dieses Jahr mit ein paar Gebäude-Neuheiten auf. In erster Linie, weil gerade besonders aktuell, seien die Miniatur-Baulichkeiten in Baugröße N genannt: ein Dorfbausatz (Abb. 70) und ein Satz Bahnbauten (Abb. 69), beide 1 : 160-Versionen bereits vorhandener H0-Modelle; außerdem zwei Tunnelportale mit Flügelmauern. In Ermangelung vorhandener Original-N-Modelle (sie sollen bereits am Freitag vor Messe-

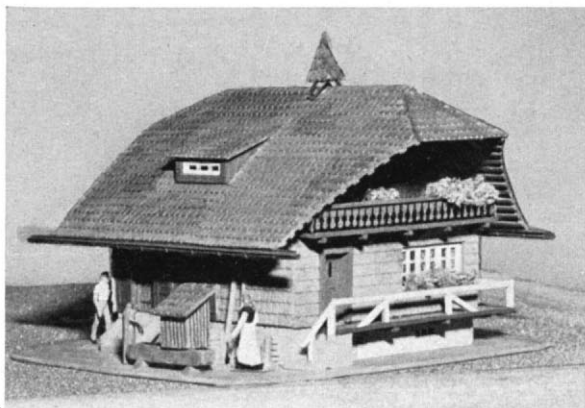


Abb. 64. Das reizende Schwarzwaldhausmodell.

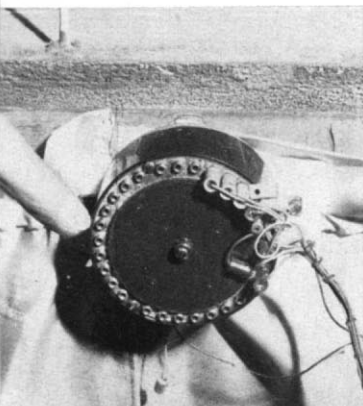
normalen Trolley-Bus-Fahrtrafo oder jedem anderen passenden Fahrpult. Lieferung angeblich ungefähr im Herbst dieses Jahres.

Zur Kanzelwand-Seilbahn (die leider immer noch nicht lieferbar ist) gesellte sich eine Material-Lorenseilbahn (Abb. 60) mit dem neuen Motorantrieb der Kanzelwandbahn und gut gewählten Endgebäuden. Das gleiche gilt für die gänzlich neue Sesselliftbahn (Abb. 61), deren End- und Talstation gebäudemäßig jedoch noch nicht endgültig sind, deren Sessel aber ebenso wie die Kabinen der Kanzelwandbahn mit Figuren „bemannt“ werden sollen. Die Berg- und Talstations-Gebäude für alle drei Seilbahnen werden nur im Bausatz erhältlich sein. Als Antrieb dienen nicht mehr die früheren Schwinganker-Motoren, sondern neue Allstrom-Motore.

Der in Abb. 62 ersichtliche Scheibenschalter weist 20 kleine federnde Kontaktstifte auf, die in Verbindung mit den mitgelieferten Drehscheiben (Abb. 63) alle möglichen Betriebsabläufe steuern (z. B. grüne Wellen, Dreiphasen-Verkehrssampeln, Beleuchtungseffekte usw.). Außer den Drehscheiben mit verschiede-

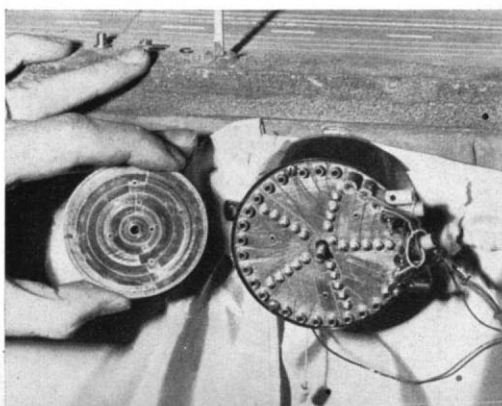
nen aufgedruckten Schaltbahnen wird noch eine Vollscheibe mit beigegeben, aus der individuelle Schaltbahnen herausgearbeitet werden können. Die Umlaufgeschwindigkeit der Scheiben kann mit einem kleinen Potentiometer von 0,5–2 U/min geregelt werden. Um einen noch größeren Regelbereich zu erzielen, ist die Herausgabe eines Zwischengeleges geplant, da dieser Scheibenschalter vermutlich noch für manche anderen Zwecke Verwendung finden kann, die erst dessen praktische Erprobung erschließen wird (vielleicht als Drehscheibenantrieb o. ä.). Das wird aber wohl erst Ende des Jahres festzustellen sein, wenn der Scheibenschalter in den Handel kommt. Preis bei Messeschluß noch nicht feststehend.

Nützlich ist auch der Blinkgeber neuer Konzeption (kein Bimetall-Schalter), der sich – wie wir uns überzeugen konnten – durch eine äußerst konstante Blinkfrequenz und hohe Kontaktleistung auszeichnet. Die Blinkfrequenz ist regelbar zwischen 1,5 und 15 Perioden pro Sekunde. Ein Fehlschluß ist unmöglich (ebenso das Durchbrennen des Antriebs, wodurch er als narrensicher bezeichnet werden kann). 2,95 DM.



◀ Abb. 62. Der Eheim'sche Scheibenschalter. (Der Knopf des kleinen Drehpotentiometers befindet sich unten.)

Abb. 63. ▶ Bei abgenommener Drehscheibe sind die darunter angeordneten federnden Kontaktstifte gut erkennbar.



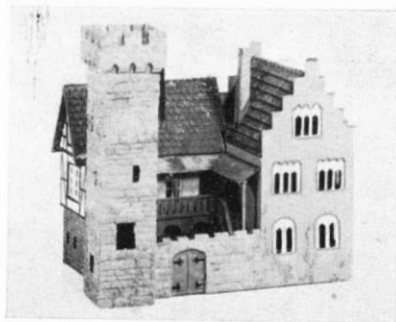
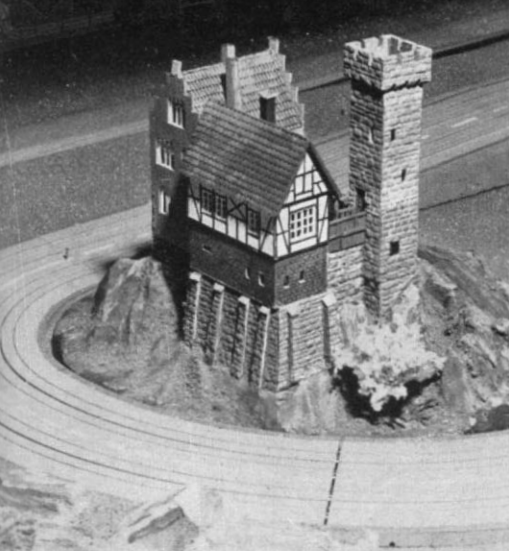


Abb. 65 und 66. Die romantische Miniatur-Burg in zwei Ansichten, sowie einmal mit und einmal ohne Bergteil (Felskuppe mit Stützmauern).

beginn samt einer Kiste mit anderen Teilen „geklaut“ worden sein) haben wir die entsprechenden H0-Modelle fotografiert, damit die N-Spur-Interessenten sich wenigstens einigermaßen ein Bild machen können.

Bei den neuen H0-Gebäuden fiel uns besonders das moderne Reiter-Stellwerk ins Auge (Abb. 67), das wohl bekannte Stilelemente aufweist, ansonsten jedoch einen neuen Entwurf darstellt. Von den neuen Wohnhäuser-Modellen werden stellvertretend gezeigt: eine moderne Villa mit Terrasse und Gartenstück (Abb. 68) und das Schwarzwaldhaus (Abb. 64): ein für Schwarzwaldbesucher anheimelndes Stück, das man selbstverständlich nicht zwischen moderne Villen stellen sollte, sondern möglichst allein bzw. in Gesellschaft passender Baulichkeiten (wie z. B. Sägewerk, Wassermühle, Gehöft, Dortwirtschaft, Försterhaus oder Feldscheune).

Das unter Neuheiten laufende Stationsgebäude „Talheim“ stellt im Grunde genommen lediglich das



▲ Abb. 67. Das moderne Reiterstellwerk. Die für unseren Geschmack etwas zu „laute“ Farbgebung (beige, blau, rot, grau, grün u. braun) läßt sich mit Plastikfarben allerdings „dämpfen“.

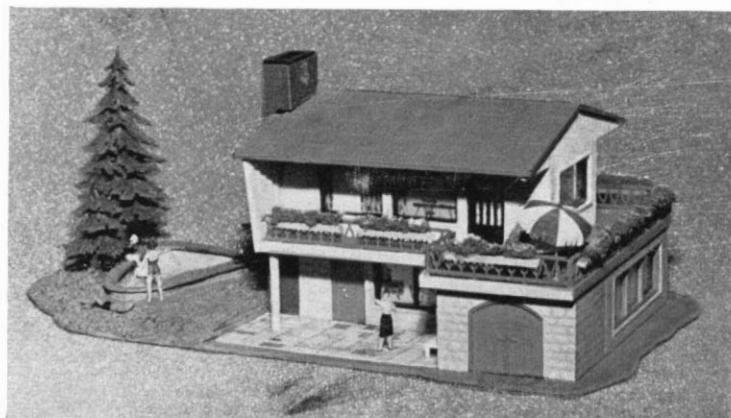


Abb. 68. Ein sehr schmucker Entwurf: die Villa mit Gartenstück, die offenbar einem Vorbild nachgestaltet ist.

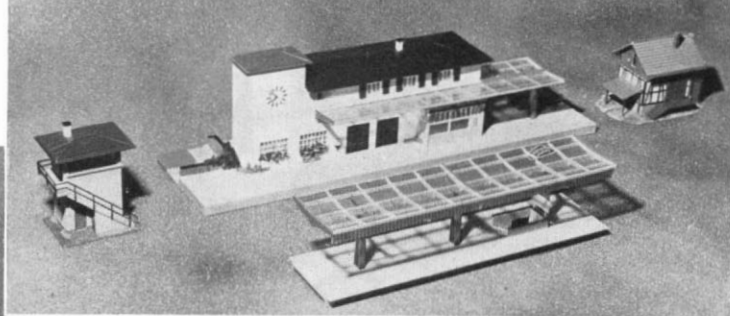


Abb. 69 und 70. Diese H0-Baulichkeiten sollen im N-Maßstab 1:160 erscheinen, wobei gewisse Details verständlicherweise etwas vereinfacht bzw. der Kleinheit wegen vergrößert werden müssen.

▼ Abb. 71. Eines der neuen PKW-Modelle, mit Personen „bemannt“.

Mittelstück von Bf. „Altenstein“ (Nr. 102) dar, jedoch in andersartiger, wenn nicht gar vorteilhafter Farbgebung (Abb. 73 oben links).

Der speziell für Wohnhäuser entwickelte „rauchende Kamin“ ist eine fertige Einheit, die von oben in eine entsprechende Dachöffnung eingeschoben wird und bei der Serienfertigung noch ein Abdeck-„blech“ bekommt (Preis 2,75 DM). Die Selbstanfertigung von Hauskaminen mit Rauchgeneratoren kann also zukünftig entfallen. (Wieder eine Arbeit weniger!)

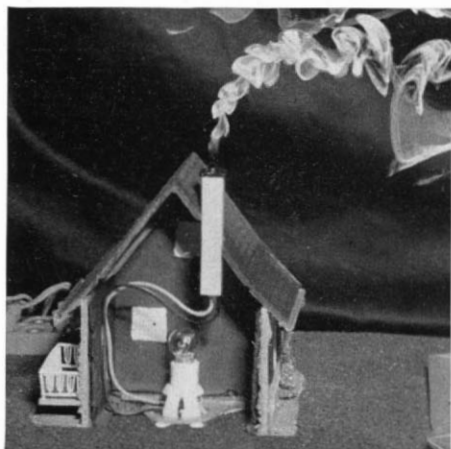
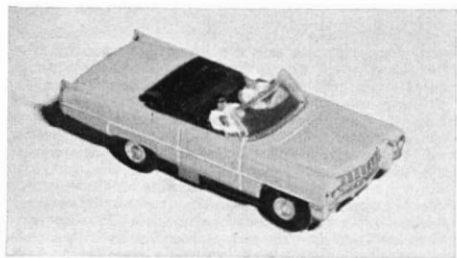


Abb. 72. Der Faller'sche Rauchgenerator für Häusermodelle, noch ohne Abdeckungs-„Blech“.

Zu den neuen Baulichkeiten ist wohl auch die neue Burg zu zählen, die katalogmäßig jedoch unter den Geländeteilen für die AMS-Autobahn geführt wird und sowohl mit Geländeunterteil (Abb. 65) als auch solo zu haben ist (Abb. 66). Dieses romantische Burgmodell wird gar manchen H0-Hügel oder -Berg zieren, wo es sicher noch besser zur Wirkung kommt.

Damit sind wir beim Faller-Autobahn-System angelangt. Auch hier gibt es (außer dem Burggeländestück) noch eine Reihe weiterer Neuschöpfungen: Hügel- bzw. Felsgruppen aus Styropor, eine Eisenbahnüberführung mit neuen Autobahnfeilern sowie eine Straßenüberführung, verschiedene neue Ein- und Zweispur-Autobahnstücke (Überholfahrbahn, Abzweigung für rechte Spur, 180°-Kehre usw., von denen wir in Abb. 74 und 75 ein paar markante Stücke vorstellen).

Alle offenen Autotypen sind nunmehr mit jeweils 2 Figuren ausgerüstet (Abb. 71), die geschlossenen Typen wenigstens mit dem Fahrer. Zur Verfügung stehen nunmehr 18 Typen in verschiedenen Farben. Eine gute Idee, die Autos in stabilen Klarsicht-Behältern auszuliefern, die bewußt als Behälter für Kleinteile gedacht sind und hinterher dementsprechend verwendet werden können. Vielleicht bringt Faller später sogar noch ein Gestell heraus, in dem diese Behälter ordentlich aufbewahrt werden können.

Abb. 73. Ob eine Bogenbrücke samt Vorflutbrücke derart verlegt werden darf, war in „Hoffmann's Erzählungen“ nicht nachzulesen. (Da gefällt uns das Motiv im Faller-Neuheiten-Prospekt weit besser!)

Die Bogenbrücke ist 36 cm lang, die Vorflutbrücke 18 cm. Der Pfeilersatz umfaßt zweiwanzig Teile zum Aufeinander-schichten.

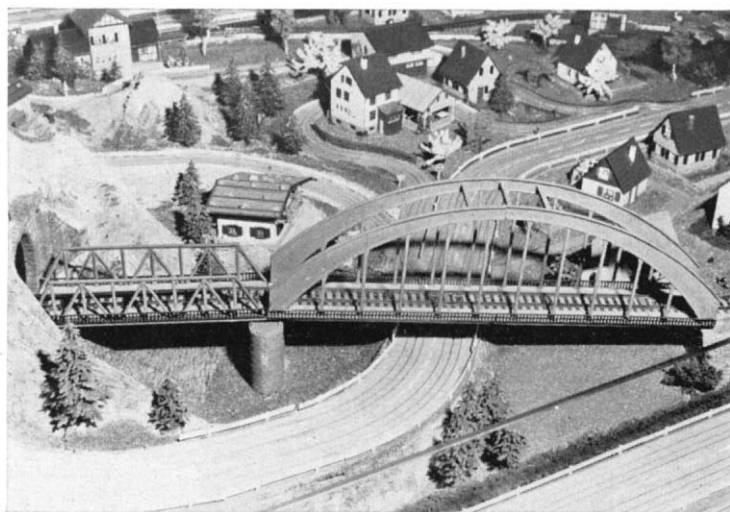


Abb. 74. Höchst verschlungene Serpentinstraßen sind durch gewisse neue Autobahn-Fahrbahnteile möglich. So „zerfällt“ z. B. die zweispurige Kehre (siehe Pfeil) in zwei Teile, die umgekehrt aneinandergesetzt eine unsymmetrische S-Kurve ergeben (links, untere Fahrbahn).

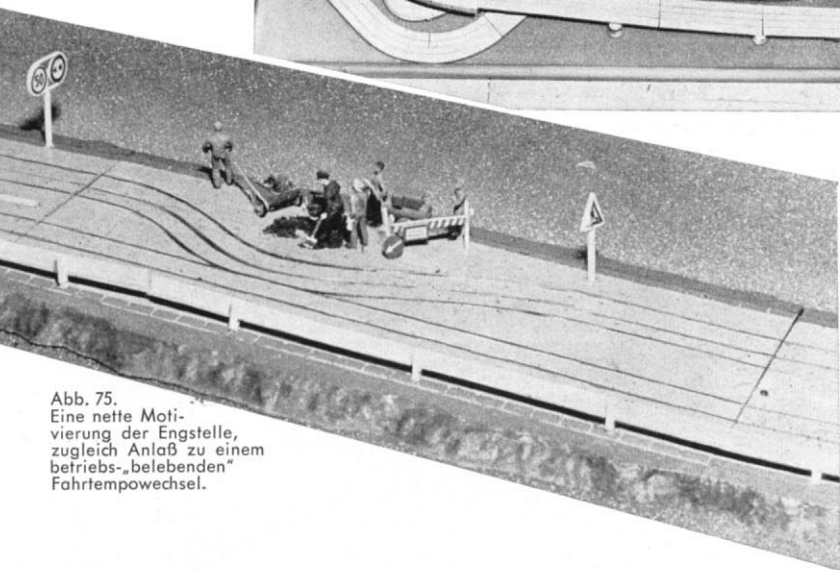
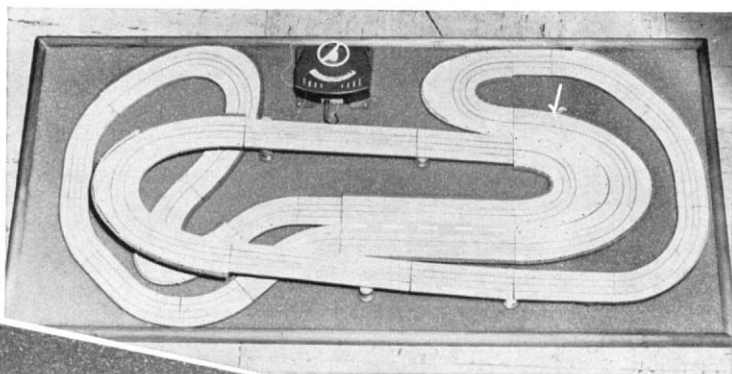


Abb. 75. Eine nette Motivierung der Engstelle, zugleich Anlaß zu einem betriebs-„belebenden“ Fahrtempowechsel.



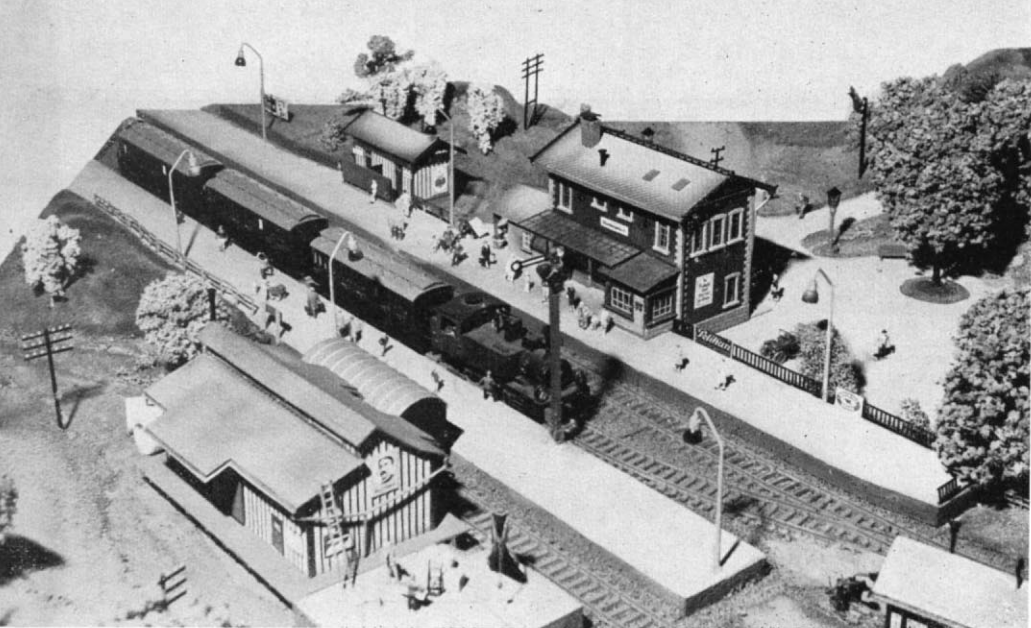


Abb. 76. Dieses Bild vermittelt nur in etwa den Reiz des alten Stationsgebäudes mit seinen Anbauten und dem „malerischen“ Abortgebäude. Weitere Motive, insbesondere mit der nicht minder reizvollen Straßenseite, folgen in späteren Heften. Diese Vollmer-Schöpfung stellt quasi die Verkörperung all dessen dar, was einem echten Miba(h)ner unter einem Stationsgebäude älteren Baustils bislang vorschwebte (wie Sie selbst noch feststellen werden)! Siehe auch Bild in der Vollmer-Anzeige.

## W. **VOLLMER** K. G.

### Stuttgart-Zuffenhausen

Nach F wieder mal das traditionelle V! Wie schon seit längerer Zeit erwartet (und von den Vollmer-Anhängern gefordert), hat sich diese Firma endlich der zu ihrem sonstigen Sortiment passenden Bahnhofsgebäude angenommen. Sowohl das moderne Empfangsgebäude „Seeburg“ (Abb. 79) als auch das Old-Timer-

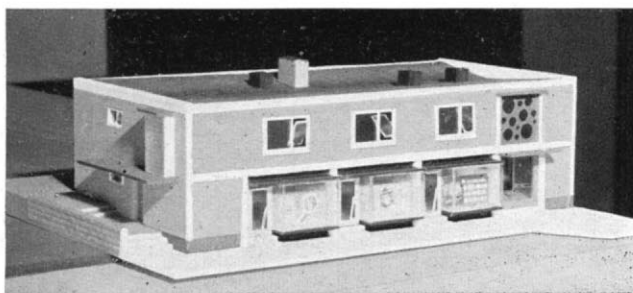
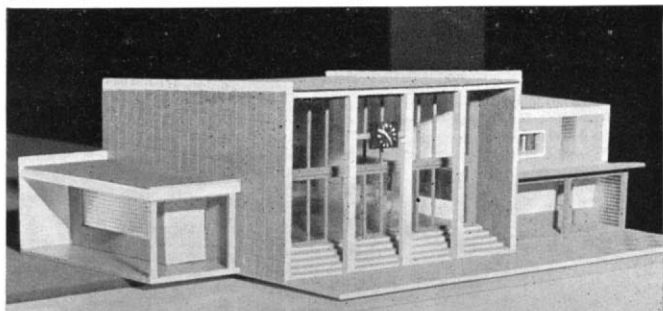


Abb. 77. Moderner Haltepunkt „Büsnau“ – für einen solchen Verwendungszweck vielleicht etwas zu „pompös“, aber in einem „maßlosen“ Miniatur-Wirtschaftswunderland sicher tragbar.

Abb. 78. Bf. „Kreuzeck“ – laut Vollmer-Prospekt –, für den das eben Gesagte nicht zutrifft, denn hier fehlen zur repräsentativen Empfangshalle eigentlich gewisse Nebenräume. Und deshalb werden wohl gar viele ...



Stationsgebäude „Oberbaumbach“ (Abb. 76) stellen jeweils eine stilistisch bestens passende Ergänzung zu den bereits vorhandenen Baulichkeiten dar. Mit der Vollmer eigenen Stil-Sicherheit sind wiederum äußerst ansprechende Vorbilder ausgesucht worden: das moderne Empfangsgebäude besteht eigentlich aus zwei Stücken (Abb. 77 und 78), deren beide Vorbilder im Stuttgarter Bereich zu finden sind und offensichtlich den gleichen Architekten zum geistigen Vater haben. Bei diesem Bahnhofsgebäude sind nicht nur die Türen zum Öffnen und die Fenster zum Kippen eingerichtet, sondern es weist auch die Innenwände und in gewissen Grenzen eine Inneneinrichtung auf (Empfangshalle mit Kiosken, Fahrkartenschaltern, Pulten, Wandrelief usw.). In den Schaufenstern auf der Straßenseite prangen Auslagen und die Uhr wird bei den Serienstücken selbstverständlich die MIBA-Standardzeit „5 vor 5“ anzeigen. Die Farbgebung dieses modernen Gebäudes ist äußerst geschmackvoll und geradezu elegant und eigentlich mit Worten schlecht zu schildern.

Genau wie die Anhänger der modernen Linie (wie wir an der Messe wiederum von mancher Seite spitzgekriegt haben, sollen diese allmählich in der Überzahl sein!) ihre Freude an diesem neuzeitlichen Bauwerk haben werden, genauso (wenn nicht noch mehr) werden die Herzen der Old-Timer-Freunde beim Anblick von „Oberbaumbach“ aufgehen! Es entstand nach Vorbildern an der Strecke Stuttgart–Horb und ist ein typischer Vertreter der Zeitepoche um 1910, die den Nebenbahn- und Old-Timer-Anhängern besonders liegt. Dieses Stationsgebäude in all seinen Einzelheiten (verschnörkeltes Vordach auf der Straßenseite, Balkon, Gitterwerk, altem Abort usw.) zu beschreiben, würde nicht nur zu weit führen, sondern wohl auch nichts nützen. Wir haben von dem malerischen Ausstellungs-Motiv einige Bilder rund herum geschossen, die wir Ihnen in Kürze zu Gemüte führen werden. Nehmen Sie für heute mit Abb. 76 fürlieb (Sie wissen: Platzmangel!); nur noch soviel: die neuen Bahnhofsgebäude sind erfreulicherweise konsequent im Maßstab 1 : 87 gehalten und nicht in der

Abb. 79. ... beide Gebäudeteile als Bf. „Seeburg“ zusammengefaßt erstehen, da sie erst in dieser Form eine harmonische, elegante und dennoch nicht zu aufwendige Einheit darstellen. Platzbedarf der Grundplatte (einschl. Steinfliesenvorplatz und Bahnsteig) = 50 x 24 cm.



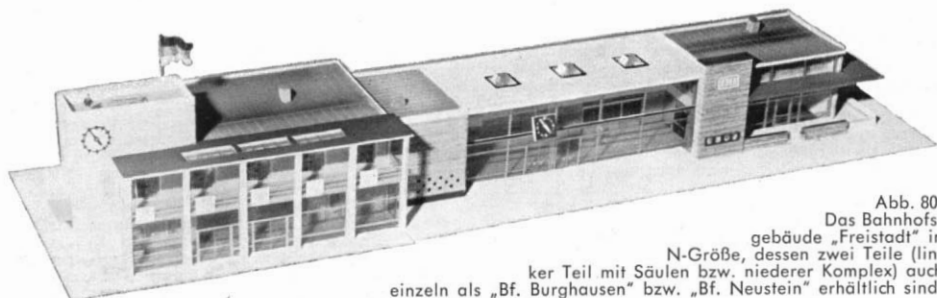


Abb. 80.  
Das Bahnhofs-  
gebäude „Freistadt“ in  
N-Größe, dessen zwei Teile (lin-  
ker Teil mit Säulen bzw. niederer Komplex) auch  
einzeln als „Bf. Burghausen“ bzw. „Bf. Neustein“ erhältlich sind.

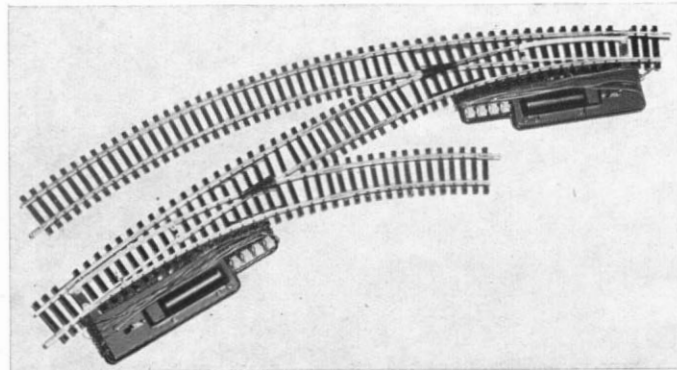
Abb. 81. Ein Teil des niederen Gebäudekontrakts von der Bahnsteigseite aus gesehen. Zur Veranschaulichung der „Größe“ als Vergleichsgegenstand eine Zigarettenpackung. – Preis des fertigen Bahnhofsgebäudes = 34,20 DM, als Bausatz 17,40 DM.



Höhe „gestaucht“ (wofür wir der Firma unser spezielles Lob aussprechen, da wir schon eh und je die Meinung vertreten, daß Bauten in unmittelbarer Bahnnahe unbedingt maßstabgerecht sein sollten)!

Nach dem Motto „Wenn schon, denn schon“ hat Vollmer auch noch mit einer sog. „Kleinserie“ an die TT- und N-Spurler gedacht. Das Empfangsgebäude „Freistadt“ der Abb. 80 besteht ebenfalls aus zwei einzeln verwendbaren Bahnhofsgebäuden eigener Katalog-Namen und -Nummern und ist so konstruiert, daß es sowohl auf TT- als auch N-Anlagen paßt. Auf den ersten Blick scheint das nicht gut möglich zu sein, aber wir konnten uns überzeugen, daß dieser Versuch durchaus akzeptable Ergebnisse zeitigt: die Grundfläche ist im Maßstab 1 : 160 gehalten, die Türen sind einschließlich Oberlichter im TT-Maßstab, ohne Oberlichter genau 1 : 160. Wenn also bei den Türen und Fenstern das Oberlicht und der Mauersockel unten um den gleichen Betrag weggebrochen werden (vorgekerbt), erhält man ein durchaus zufriedenstellendes 1 : 160-Modell. In Anbetracht des im Verhältnis zu H0 noch nicht allzu großen Interessenten-Kreises, scheint der von Vollmer beschrittene Weg nicht nur verständlich, sondern auch gangbar. Die endgültige Antwort auf dieses Experiment wird allerdings erst die Praxis bringen.

**Das heutige Titelbild** zeigt gleich vier Fleischmann-Neuheiten auf einmal: die „70“, die gerade einen der Großraum-Selbstentlade-Wagen OÖtz 50 unter die hochgesetzte Entladebühne gefahren hat; auf der Bühne selbst zwei ebenfalls neue Selbstentlade-Wagen mit Schwenkdach vom Typ Ktmvms 65, deren erster beim Befahren der Bühne bereits über den Auffangtrichter in den OÖtz 50 entladen worden ist.



(zu Fleischmann)

Abb. 82. Zur Erzielung des richtigen Parallelgleisabstandes bei Verwendung zweier Bogenweichen muß ein Gleisstück 1700/5 dazwischengesteckt werden.

Bogenweichen bedeuten nicht nur einen z. T. beachtlichen Raumgewinn, sondern auch eine elegantere Linienführung bei Weichenstraßen und Gleisharfenentwicklungen. – Radius des kleinen Bogens: 372,5 mm (1703). Radius des großen Bogens: 865 mm (15°).

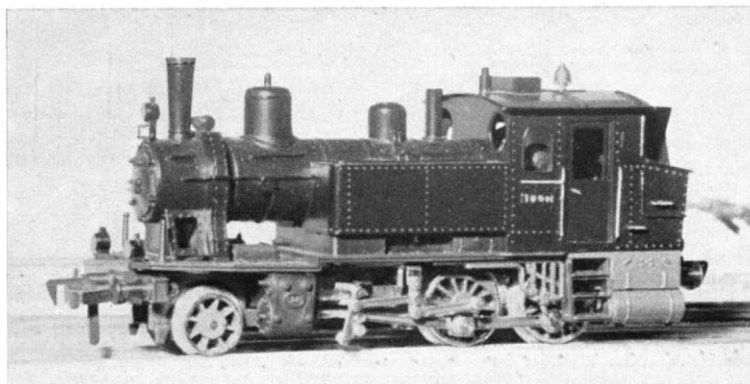
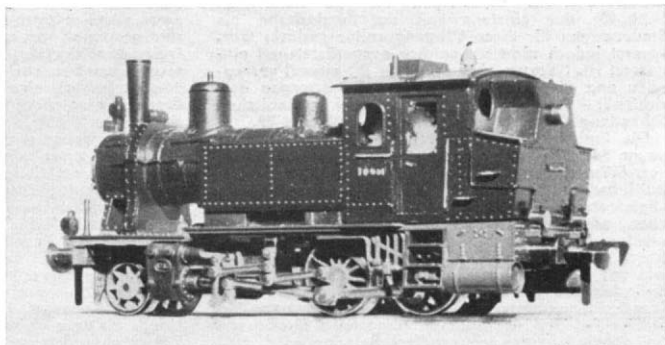


Abb. 83 und 84.  
Obwohl das Ausstellungsmodell der ehem. Königlich-Bayerischen Pfl 2/3 (nachmalige BR 70) noch als Handmuster angesprochen werden muß, macht es dennoch bereits einen sehr guten Eindruck. In Anbetracht der bekannten Fleischmann-Qualität, des feinen Steuerungsgerüsts, der vielen Details und der geplanten Führerhausverglasung wird

im Endeffekt zweifelsohne eine wohlgelungene „70“ in Ihren Besitz gelangen! Man beachte auch den freien, vorbildgerechten Durchblick zwischen Umlaufblech und schlankem Kessel!

Beim Betrachten der Abb. 84 wird Ihnen sicher hinsichtlich der von uns vorgeschlagenen Beleuchtbarkeit der hinteren Loklaternen „ein Licht aufgehen“!



Auch Fleischmann hat bereits in Heft 3 den Vorhang vor den diesjährigen Neuheiten gelüftet, so daß Sie im großen und ganzen eigentlich schon Bescheid wissen. Um irgendwelche Bildwiederholungen zu vermeiden, haben wir die ausgestellten Modelle bzw. Muster von unserer Warte aus unter die Lupe genommen und können uns in Anbetracht der Fleischmann-Beilage im zweiten Messeheft auch textlich etwas beschränken.

Eine echte Überraschung (da bis zur letzten Minute geheimgehalten) bereitete das Erscheinen der bayr. Pfl 2/3-Lokalbahnloks, der BR 70, die uns bekanntlich schon seit Jahren ganz besonders am Herzen lag. Außerdem fällt diese Loktype unter die Klassifizierung „Personenzug-Tenderloks“, für die bei unserer Wunschaktion 1961 fast ein Drittel aller Teilnehmer plädierte. Im Verhältnis zur T 3 erscheint dieses Modell nicht nur kleiner, sondern auch bestens proportioniert und wir sind überzeugt, daß es an Beliebtheit die T 3 weit übertreffen wird. Erfreulich, daß sich

eine große Firma dieser in jeder Beziehung dankbaren Loktype angenommen hat, denn dadurch ist eine weite Verbreitung sichergestellt (was für uns als „70“-Verfechter eine besondere Genugtuung darstellt und was wir keinesfalls verhehlen wollen). Im Interesse einer möglichst vorbildgetreuen Nachbildung sind die zierlichen Frontlampen nur als Attrappen ausgeführt. (Das ist jedoch kein Beinbruch, denn die hinteren Lampen dürften sich ohne viel Mühe plexiglasbeleuchten lassen, so daß man die Lok bei Nachtbetrieb eben mit der Tenderrückseite voraus einsetzen kann. Nach Erscheinen der „70“ werden wir uns gleich über dieses Problem hermachen und Ihnen eine entsprechende Lösung aufzeigen.) – Die vordere Laufachse ist übrigens Bissel-artig angelenkt und das Lokgewicht ruht tatsächlich einwandfrei auf den beiden weit hinten liegenden Treibachsen.

Bei dem neuen Diesellok-Modell nach französischem Vorbild (an das man sich eigenartigerweise sehr schnell gewöhnt, wie wir im Verlauf der Messe an



Abb. 86. Die hier erstmalig angebrachte, seitlich verschiebbare Pufferbohle.

▼ Abb. 85. Das ebenfalls formmäßig noch nicht endgültige Modell der französischen diesel-elektrischen Mehrzwecklok der BR 68 000. LÜP: 20,8 cm.



uns selbst feststellen konnten), entdeckten wir statt einer schwenkbaren Pufferbohle erstmalig eine seitenverschiebbare (Abb. 85 und 86), eine Lösung, die eine besondere Anerkennung verdient! (Die im Neuheitenprospekt angegebene sechsstelligen Seriennummer – 684 000 – dürfte ein Druckfehler sein. Richtiger ist wohl 68 000.)

Die dreiaxigen Umbauwagen des letzten Jahres haben Zuwachs durch den BD 3yge bekommen (Abb. 87), der einstens von der Bundesbahn als Steuerwagen für diese Wagengarnitur gedacht war, vorerst jedoch nicht als solcher ausgerüstet und eingesetzt ist. (Warum aber nicht der DB einmal voraus-eilen und diesen Wagentyp als Steuerwagen her-richten?) – Die neuen französischen und holländischen Schnellzug-Wagen sehen Sie in Abb. 88 und 89.

Die Entladebühne (Abb. 91) im Verein mit dem neuen Selbstentladewagen (mit beweglichen Schieber-schlüssen bzw. Seitenklappen) wird als lebendes Betriebselement wohl bei allen großen und kleinen „Spielrätzen“ Gefallen finden! Die Entladebühne kann, wie in Abb. 91 dargestellt, ebenerdig verlegt werden, wobei ein Schiebefach das Schüttgut auf-fängt (das von Zeit zu Zeit geleert werden muß), oder wie auf dem Titelbild demonstriert. Hier wurde die Entladebühne eine Etage höher gelegt und ein Auf-fangtrichter darunter montiert, dessen Öffnung so be-messen ist, daß der darunter abgestellte Großraum-Selbstentladewagen einwandfrei beladen wird. (Bei

der Messevorführ-Anlage waren die Gleise so ver-legt, daß der entleerte Waggon von der Rangierlok in das untenliegende Gleis gefahren wurde, während der beladene Wagen schließlich oben landete und das Schüttgut in den unteren Wagen entleerte. Wenn Fleischmann nicht am letzten Messtag hätte abbauen müssen, würden diese automatisch gesteuerten Be- und Entladeaktionen wohl heute noch ablaufen.) Als Schüttgut benutzt Fleischmann sog. Vogelfutter, das zwar ziemlich grobkörnig, aber sehr leicht ist. Wir sind gespannt, was alles die Modellbahner später als Ladegut entdeckten bzw. welche Manipulationen er-sonnen werden, um anderes Schüttgut verwenden zu können (wobei eine Verstärkung des Schließfeder-druckes eine Erhöhung des Wagengewichtes nach sich ziehen dürfte, damit der Wagen beim Entleeren nicht angehoben wird).

Abb. 82 zeigt ein paar der neuen Innenbogen-weichen (im Fleischmann-Neuheitenprospekt fälsch-licherweise als Außenbogenweichen deklariert); deut-lich erkennbar zwischen den beiden Bogenweichen das Gleisstück 1700/5, das in diesem Fall zur Erzie-lung richtigen Parallelabstandes erforderlich ist. Im Neuheitenprospekt werden Sie einige markante Zeich-nungsbeispiele vorfinden, die den teilweise sehr be-achtlichen Raumgewinn durch Verwendung der Bogen-weichen darlegen. Daß diese Weichen sowohl für Hand- als auch elektromagnetische Betätigung erhält-lich sein werden, sei nur am Rande erwähnt.

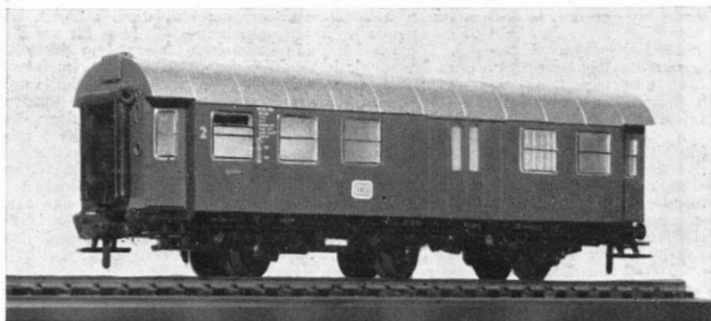


Abb. 87. „Der Dritte im Bunde“ der dreiaxigen Umbauwagen-Modelle: die vortreffliche Nachahmung des BD 3yge, eines 2.-Klasse-Personenwagens mit Gepäckabteil und mit . . . nein, leider noch o h n e Inneneinrich-tung!



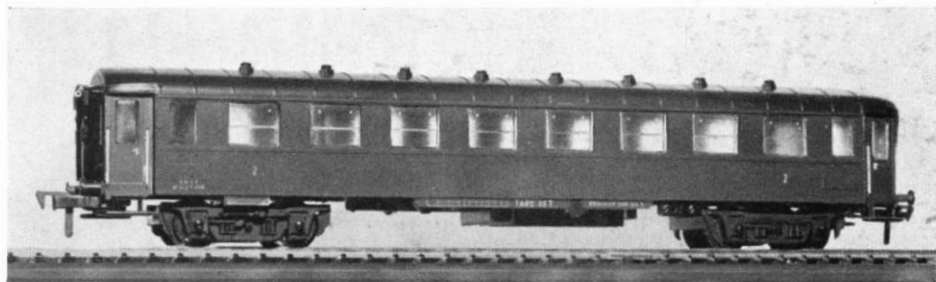


Abb. 88. Ein sehr ansprechendes Schnellzugwagen-Modell nach französischem Vorbild, gut und fein-plastisch detailliert und optisch – trotz „nur“ 24,5 cm LÜP – langgestreckt wirkend.

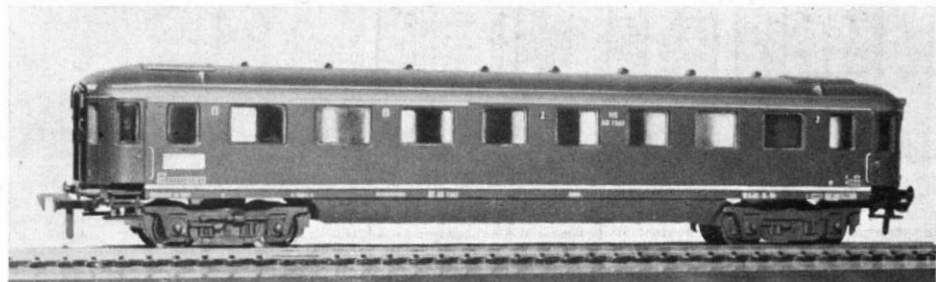


Abb. 89. Ebenfalls gut ausgefallen: das Modell eines holländischen Schnellzugwagens, das ebenso wie sein Vorbild als internationaler Kurswagen auf allen möglichen europäischen Modellbahnen zu finden sein wird.

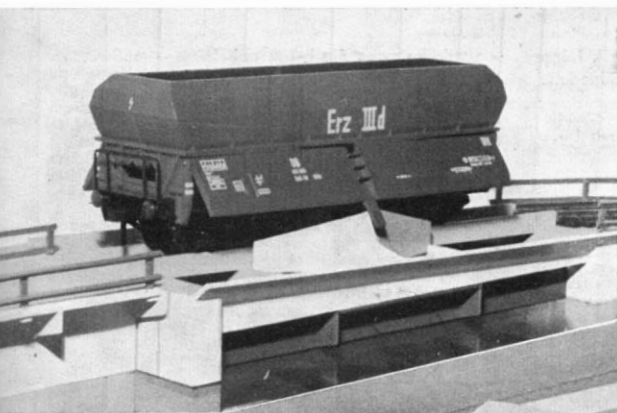
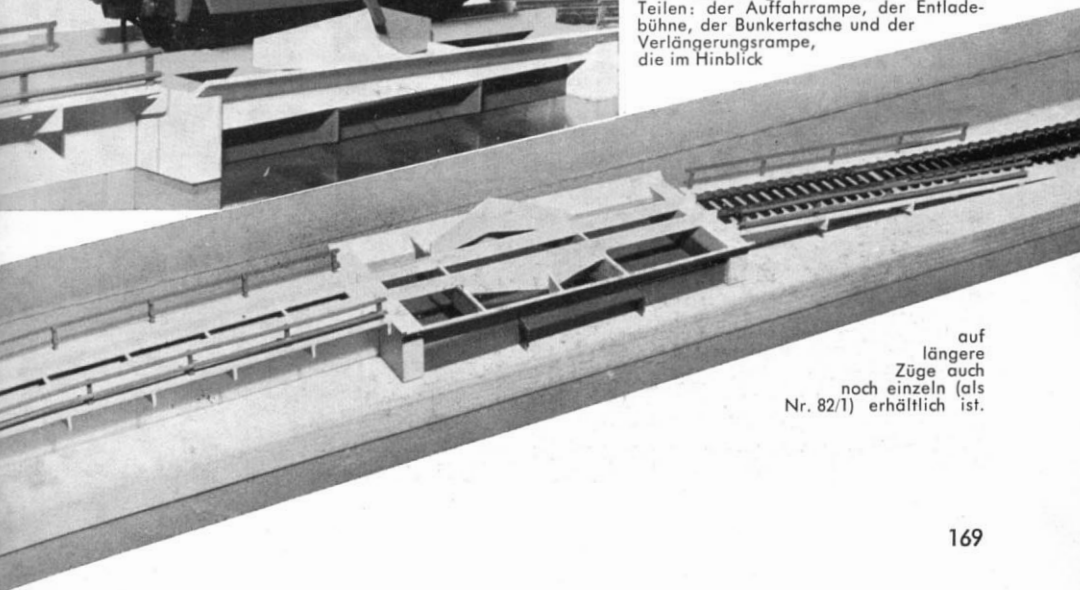


Abb. 90. Der auf die Entladebühne gestellte neue OÖtz 50 demonstriert den Entladevorgang. Die schneeflugförmigen Kulissen beiderseits der Bühne bewirken das Öffnen der Seitenklappen (bzw. der Schieber bei den Zweiachsern; s. Titelbild). Das Ladegut fällt in die Bunkertasche (dunkel abgesetzter Teil mit Handgriff, s. Abb. 91).

Abb. 91. Die Entladebühne in ihrer vollen Ausdehnung. Sie besteht aus vier Teilen: der Auffahrrampe, der Entladebühne, der Bunkertasche und der Verlängerungsrampe, die im Hinblick



auf  
längere  
Züge auch  
noch einzeln (als  
Nr. 82/1) erhältlich ist.

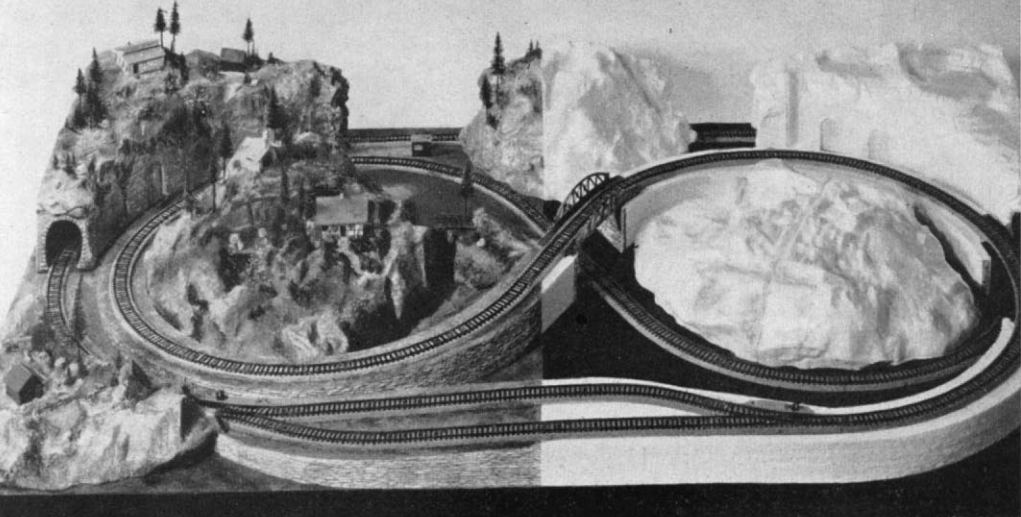


Abb. 92. Einige der neuen Haug-Geländeteile aus Schaumstoff im Rohzustand, wie sie auf den Markt kommen (rechts) und im linken Anlagenteil landschaftlich fertiggestellt. Gewiß, eine anschauliche Gegenüberstellung, aber sie ist auch Anlaß zu folgender allgemeinen Frage: Müssen Schaumstoff-Geländeteile eigentlich unbedingt weiß (statt erdfarben gespritzt) in den Handel kommen? Weiße Geländeflächen irritieren bekanntlich jeden Anlagenbauer, erst recht und insbesondere einen Anfänger. Getöntes Gelände dagegen spricht die Vorstellungskraft viel besser an, von weiteren nebensächlichen Vorteilen einmal ganz abgesehen. Die Hersteller von Schaumstoff-Geländeteilen sollten sich dieses Argument einmal ernsthaft durch den Kopf gehen lassen!

## Haug & Co. KG. Fabrik feiner Kleinmodelle

Echterdingen b. Stuttgart

Das Rampenbau-Sortiment aus Styropor wurde durch ein weiteres Stück für einen Parallelkreis (96 cm Außendurchmesser) erweitert.

Ebenfalls neu sind zwei schalenförmige Styropor-„Brocken“, die so gestaltet sind, daß man sie unter- und miteinander kombinieren und dadurch in gewissem Rahmen verschiedene Berg- und Felsrücken erschaffen kann. Jeder dieser Teile bildet gewissermaßen ein Viertel einer Gelände-Hohlkugel und ist auf der Außenseite felsartig modelliert. Die Hohlseiten eignen sich zur Darstellung kleiner Talkessel oder Senken und ersparen das mühselige Aushöhlen größerer Styropor-Brocken. Die stärker gewölbte Schale ist etwa 50 x 30 x 20 cm groß, die weniger gewölbte etwa 50 x 30 x 12 cm.

Unter dem Namen „Haug-Tempo“ führt diese Firma seit letztem Jahr die Fahrzeuge der jugoslawischen Firma Mehanotehnika, von denen wir in Heft 15/XV die V 160 vorstellten. Neben Fahrzeugen amerikanischen Typs (in Deutschland vorerst nicht lieferbar) gibt es nun noch ein Modell des modernen italienischen Oberleitungs-Triebwagens ALE 601, LÜP: 27 cm (Abb. 93) und zu diesem noch einen Beiwagen (gleiches Gehäuse wie beim Motorwagen, nur ohne Stromabnehmer und Antrieb). Die qualitative Ausführung dieses Triebwagenszugs entspricht etwa der V 160.

Eine Garnitur „Lokalbahnzug“, die ebenfalls auf der Messe ausgestellt war, soll eine Nachbildung der württembergischen Härtsfeldbahn darstellen, ist aber

– zumindest was die B-Lok anbelangt – maßstäblich viel zu groß geraten und steht in keinem Verhältnis zu den Wagen, die zwar kleiner sind, aber ebenfalls nicht dem üblichen Modellbahn-Niveau entsprechen. In Anbetracht des außerordentlich niedrigen Preises mag das Züglein jedoch Ihren Filius erfreuen. Es ist wirklich schade, daß es nicht genau im H0-Maßstab (als 12-mm-Schmalspurbahn) und feiner ausgeführt ist: es hätte vielleicht ein Verkaufs-Schlager werden können!

Neu ist auch eine Serie vierachsiger Kesselwagen (LÜP: 15,5 cm), sowie gerade und gebogene Gleisstücke, Gleichstromfahrpult und Motoren. Im übrigen können die Triebfahrzeuge sowohl für Zweischienen-Zweileiter-Gleichstrom (12 V) als auch (mit einfachen Schleiffedern) für das Märklin-Wechselstrom-System geliefert werden.

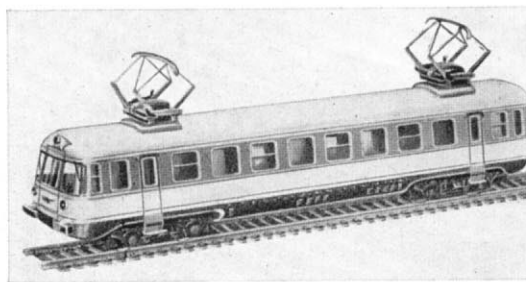
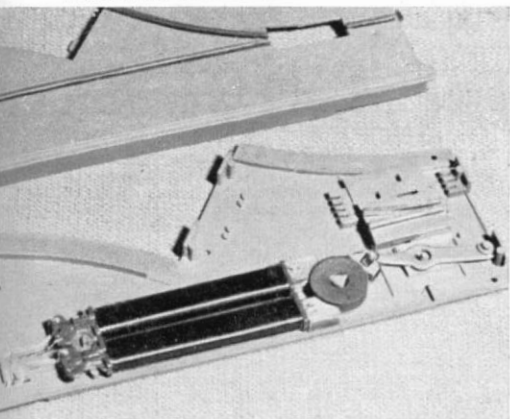


Abb. 93. Oberleitungs-Triebwagen ALE 601 der FS Italia als Haug-tempo-Modell.

# HERAS - Modellstraßenfahrzeuge

Assenheimer & Co.  
WAIBLINGEN/Würtf.

Abb. 94. Der Heras-Weichenantrieb mit den ungewöhnlich flachen Spulen. Rechts davon, etwas dunkler im Ton, der Ringmagnet, an den sich wiederum der Stellmechanismus anschließt.



Die im vergangenen Jahr angekündigte Weiche zum Straßensortiment soll nunmehr spätestens im Sommer lieferbar sein. Der Antrieb dieser Weiche ist bemerkenswert, da hier ein bisher ungewöhnliches Prinzip angewendet wird: ein Zweispulen-System mit Drehmagnet. Der Magnet hat Ringform (ähnlich den Perma-Magneten neuzzeitlicher Modellbahn-Walzenmotoren) und ist sehr flach gehalten. Er kann sich im Magnetfeld der Spulen drehen, die von Gleichstrom durchflossen werden. Dabei addieren sich die Magnetkräfte von Ringmagnet und Spule, so daß ein verhältnismäßig geringer Stellstrom ausreicht, wodurch wiederum die Spulen ohne weiteres unter Dauerstrom stehen können ohne durchzubrennen. Normal ist jedoch die Momentkontakt-Betätigung, um die Stromquelle nicht unnötig zu belasten. Der Ringmagnet bleibt auch nach dem Abschalten in seiner Endstellung und ist infolge seines Magnetfeldes mit dem Spulenkern „verriegelt“. Der Preis für ein Weichenpaar beträgt 19,50 DM. Darin inbegriffen ist eine Abdeckplatte zum Abdecken des bei einer 90°-Abzweigung entstehenden „Loches“ in der Straßenfläche. Bei Bedarf kann diese Abdeckung auch anders passend zugeschnitten werden.

Zum Normalkreis mit 25 cm Radius ist nun auch der Parallelkreis mit 35 cm Radius gekommen, aufgeteilt in 30°-Stücke.

Weitere Wiking-Fahrzeuge wurden noch nicht motorisiert; ein LKW soll in Vorbereitung sein und vielleicht noch bis Jahresende herauskommen.

Die Geländebau-Artikel wurden durch ein Sortiment Tannen bereichert, und zwar sowohl mit Textilfasern befüllte als auch mit normalem Streumaterial „benadelt“, jeweils in heller oder dunkler Tönung. Der Preis bewegt sich je nach Größe (fünffach abgestuft) zwischen 0,30 DM und 0,70 DM pro Stück und ist bei allen Ausführungen gleich.

Abb. 95. Gekoppelt mit den Verkehrsampeln: das Vorrücken der vor dem Bahnhof parkenden Autos und deren Einschleusung in den Verkehrsstrom – vorexerziert auf der Heras-Vorführanlage.



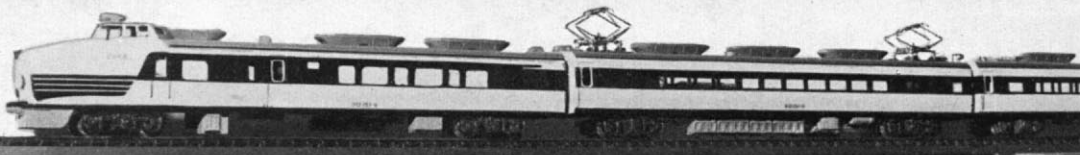


Abb. 96. Ein Teil des aus acht Einheiten bestehenden Tenshodo-Triebwagenzuges nach japanischem Vorbild.

# Fulgurex S.A. - Lausanne/Schweiz

Generalvertretung verschiedener Fabrikate aus aller Welt

Gewiß, die von Fulgurex geführten Lokmodelle japanischer Fertigung sind keine „Massenartikel“, sondern mehr für einen gewissen Abnehmerkreis bestimmt. Aber erstens stellt diese Firma bereits seit Jahren auf der Nürnberger Messe aus, zweitens wollen sich auch Nichtinteressenten (wie wir aus dem Schriftwechsel wissen) gerne an den schönen Lokmodellen erfreuen und drittens sind mitunter sehr preiswerte Modelle darunter, die heutzutage für gar

viele erschwinglich sind (wir wir den vertraulich mitgeteilten Zahlen gewisser Typen entnehmen können). So soll uns also der Platz, den die Wiedergabe der Bilder einnimmt, nicht gereuen!

Im übrigen ist bei Fulgurex ein neuer Katalog in Vorbereitung, der mit einem Quiz-Wettbewerb verbunden sein wird. Die ausgesetzten Preise sollen sich auf einige tausend Mark belaufen!

## TENDSHODO

Zum erstenmal tauchen Lok- und Triebwagen-Modelle nach japanischen Vorbildern auf. Ob nur als Test, wie diese in Europa gänzlich unbekannten Fahrzeugtypen ankommen oder als Zeichen für erste Modellbahnanfänge im eigenen Lande, mag dahingestellt bleiben.

Die Ellok EF 3012 (Abb. 98) dürfte gar manchen europäischen Ellok-Freund begeistern (und wir geben gerne zu, daß wir selbst mit zu den ersten Auftraggebern gehören). Dieses ausgezeichnete gearbeitete Modell weist sehr viele Details auf (insbesondere bei den Dachaufbauten) und besitzt zwei Motore. Die Stromabnehmer sind zwar nur Attrappen, dafür aber äußerst zierlich in der Ausführung. Die fehlende Verglasung der Führerhausfenster ist zwar durchwegs bei

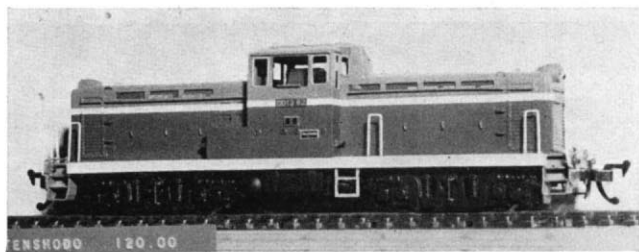
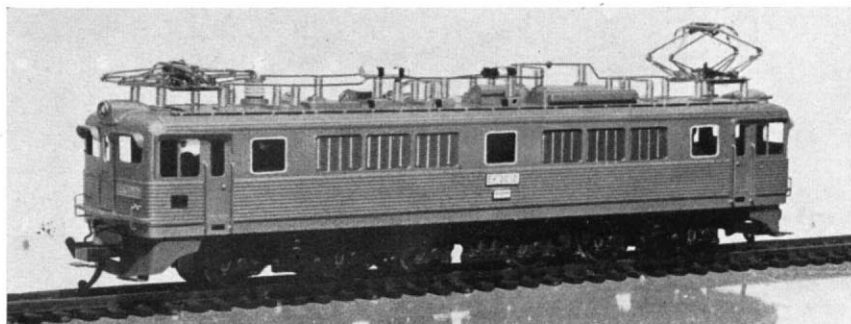


Abb. 27. In Wirklichkeit viel ansprechender: eine japanische Diesellok als Tenshodo-Modell.

Abb. 98. Das bewußte japanische Ellok-Modell, das nicht nur formmäßig, sondern auch hinsichtlich der detaillierten Ausführung Furore machen dürfte! Preis 260,- DM.



den Modellen japanischer Fertigung zu beanstanden, jedoch in Anbetracht der Preise weder gerechtfertigt noch qualitativ vertretbar!

120,- DM kostet die japanische Diesellok DD 1362 (Abb. 97), die in den Farben Orangerot, Grau und Weiß sehr schmuck aussieht und an irgendein europäisches Vorbild (z. B. Bm 6/6 der SBB) erinnert. Das Modell ist ebenfalls sehr sauber gearbeitet, weist sehr feine Lüftungsgitter, Nieten und Metallschilder auf (aber leider wiederum keine Führerhausverglasung). Die Frontlampen müssen gegebenenfalls „europäisiert“ werden, was aber ein etwas beschlagener Modellbahner sicher fertigbringen dürfte.

Eine weitere Diesellok japanischer Version für 145,- DM (nicht abgebildet) spricht den europäischen Geschmack weniger an, wobei vielleicht die etwas arg dunkle Farbgebung, die die Details zu wenig in Erscheinung treten läßt, mit schuld daran sein dürfte.

Der japanische Luxus-Triebwagen-Zug (Abb. 96) ist in seiner Form zwar ebenfalls ungewohnt, aber so schmuck, elegant und rasant im Aussehen, daß Triebwagen-Freunden beim Anblick das Wasser im Mund zusammenlaufen dürfte. Vielleicht wirkt der Preis von

650,- DM wieder etwas ernüchternd, aber dabei ist zu bedenken, daß der 2 m lange Triebwagen-Zug 8 Einheiten umfaßt und mit 2 Motoren ausgerüstet ist, die sich nicht in den Maschinenwagen befinden, sondern im zweiten Wagen (mit den Stromabnehmern) und im vorletzten. Wir haben versucht, die elegant-schnittige „Schnauze“ der Führerstandswagen wirkungsvoll auf die Platte zu bekommen – es ist uns leider im allgemeinen Messetrubel danebengelungen.

Nach der bekannten schwedischen 1'C2'-Tenderlok (s. Messeheft 4/XII S. 139), die damals mit 1000 Stück in die Kleinserien-Herstellung ging, besteht eine solche große Nachfrage, daß sie neu aufgelegt worden ist (mit verbesserter Stromabnahme und besseren Laufeigenschaften!). Interessenten werden sich aber noch eine Weile gedulden müssen, bis sie übers große Wasser geschwommen kommt. Erstens sind Kleinserien-Modelle nicht so schnell fertig, zweitens handelt es sich durchwegs um kleinere Hersteller-Betriebe, drittens werden zu viele unterschiedliche Typen bestellt und viertens ist Europa nicht der alleinige Auftraggeber (außerdem vermutlich der kleinste). Dies nur nebenbei.

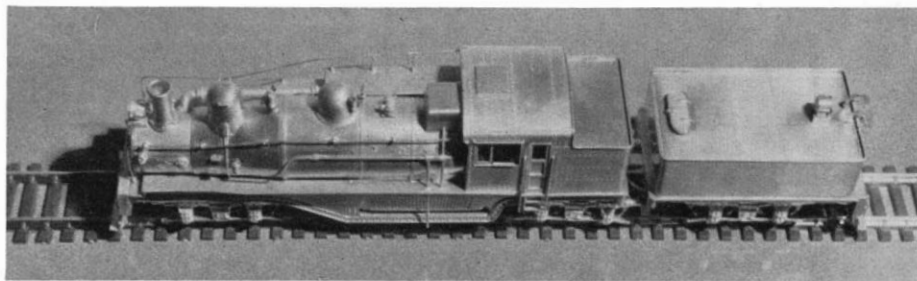


Abb. 99. Die „Shay“ der Abb. 100 von der linken Seite gesehen. Deutlich erkennbar die unsymmetrische Lage des Kessels. Wenn diese Seite der Lok auch „enttäuschend“ wirkt – die andere (Abb. 100) ist um so interessanter!

## KTM

Abb. 100 zeigt den größeren (und stärkeren) Bruder des im letzten Jahr vorgestellten Shay-Modells (von dem übrigens 4000 Stück ihre Abnehmer in aller Welt gefunden haben!). Im Gegensatz zur damaligen 2-Truck-Shay handelt es sich hier um eine 3-Truck-Ausführung (3 Trieb-Drehgestelle); insgesamt wirkt

die Maschine wesentlich bulliger und kraftstrotzender; Preis 395,- DM. Die Lieferzeit soll wie bei der United-„Heisler“ (Abb. 109 S. 176) ziemlich beträchtlich sein, so daß Interessenten unter Umständen lange zuwarten müssen.

Auf Grund verschiedener Anfragen zeigen wir eine Shay in Abb. 99 wunschgemäß mal von der anderen Seite; aus diesem Bild geht auch hervor, daß der Lokkessel unsymmetrisch zur Lokmitte mehr auf der linken Seite sitzt.

Abb. 100. Der stärkere Bruder des letztjährigen United-Modells, die 3-Truck-„Shay“ in der KTM-Ausführung. Ein interessantes Lokmodell für Liebhaber und Kenner eigenwilliger Lokschnitten. – Mindestgleisradius 38 cm.

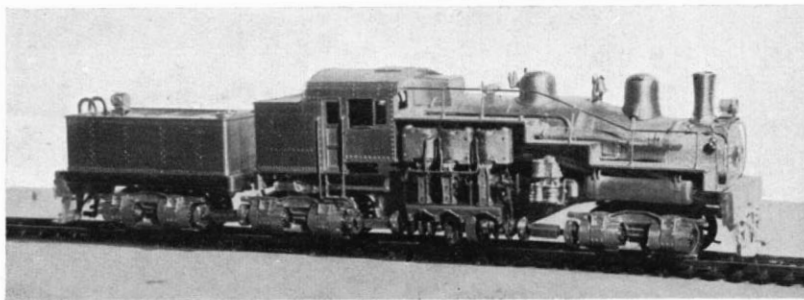






Abb. 101.  
Mit diesem ausgezeichneten H0-Modell der „Big Boy“ hat Olympia in dieser Sparte Tenshodo den Rang abgelaufen! Es ist bis in alle nur möglichen Einzelheiten nachgebildet und ungemein sauber und exakt gearbeitet.

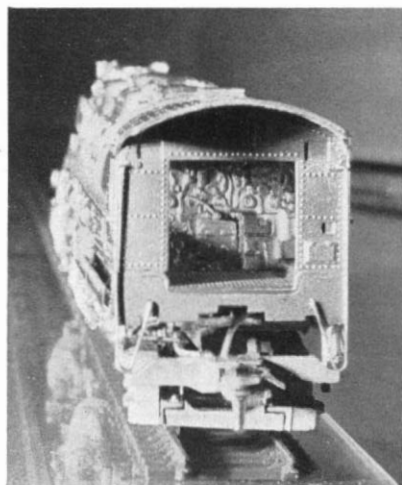


Abb. 102. Ein Blick ins Führerhaus der „Big Boy“: Nicht nur die Kesseldetails einschließlich Armaturen sind nachgebildet, sondern noch weitere Einzelheiten, wie z. B. Lokführersessel u. dgl.

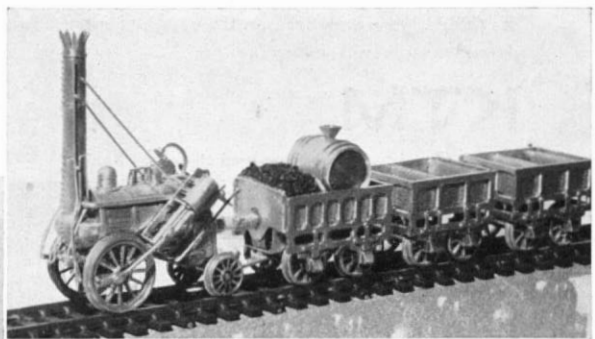
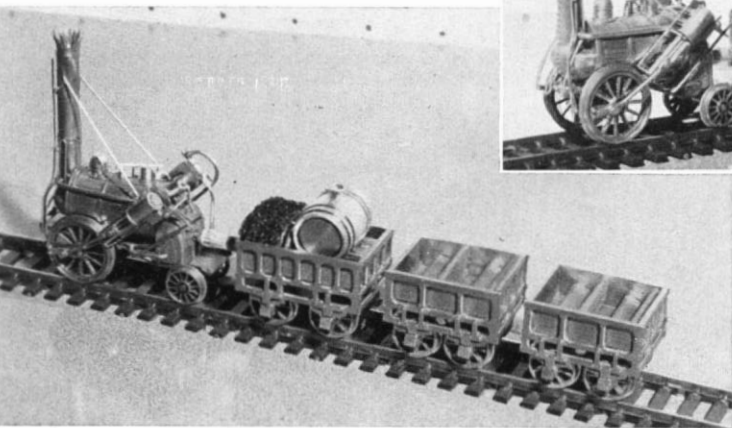


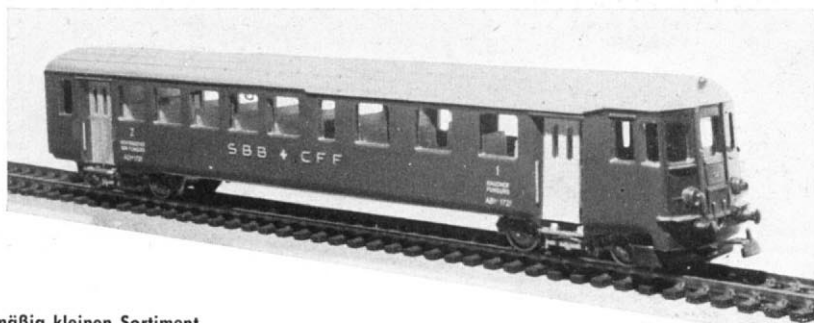
Abb. 103 und 104. Ein in Detaillierung und Ausführung ebenfalls bestechendes Olympia-Modell ist die „Rocket“ nebst Wägelchen, bis jetzt die zierlichste Nachbildung eines allerersten Eisenbahnzuges, die nach dem Trix-„Adler“ nun auch andernorts in Mode zu kommen scheinen.

## OLYMPIA

Ein reizendes Modell (wohl das schönste und maßstabgerechteste Oldest-Timer-Modell): die in Messing äußerst fein und detailliert gearbeitete „Rocket“ mit drei Wagen (Abb. 103 und 104). Preis nur 160,- DM. Es ist geplant, das gute Stück ohne Motor auf einem Gleisstück mit hölzernem Standsockel als Vitrinenstück oder Schreibtisch-Garnitur herauszubringen.

Die Olympia-„Big Boy“ (eine 2'DD2'-Malletlok, Abb. 101) hat im Fulgurex-Sortiment die Nachfolge des inzwischen „ausgemusterten“ Tenshodo-Modells angetreten. Es ist ein typisches Olympia-Modell bester Qualität, wundervoll genau und ungemein weitgehend detailliert gearbeitet und weist einen starken Motor auf, der auf beide Triebwerke wirkt. Der Preis beträgt zwar 900,- DM, aber in Deutschland hergestellt, würde der Gegenwert wohl einem Auto entsprechen. Ein solches Modell kann man kaum beschreiben – man muß es selbst ansehen!

Abb. 105.  
Der Hag-  
Steuerwagen  
für Wende-  
züge mit  
Wechsellicht  
und Innen-  
einrichtung.



# HAG

Im verhältnismäßig kleinen Sortiment der Schweizer Firma Hag fiel uns besonders der neue Steuerwagen für Wendezüge auf, der mit Wechsellicht und Inneneinrichtung ausgestattet ist.

## Fulgurex

(als Fabrikatsbezeichnung)

Abb. 106 und 107. Ein sehr schönes Oldest-Timer-Modell: die französische PLM-Columbia, ebenfalls weitgehend detailliert, wie Abb. 106 zu erkennen gibt.

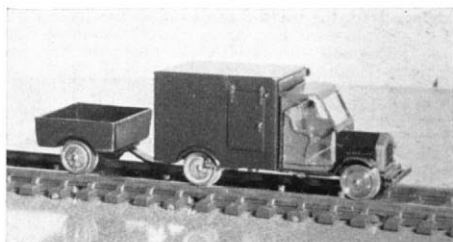
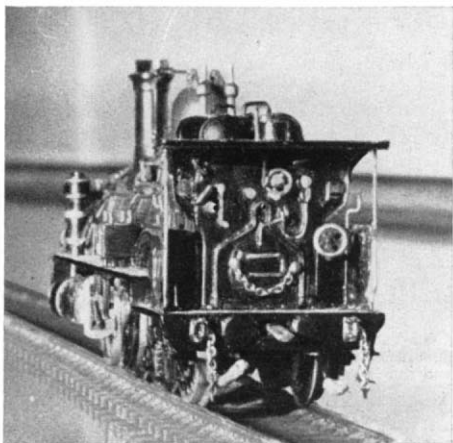
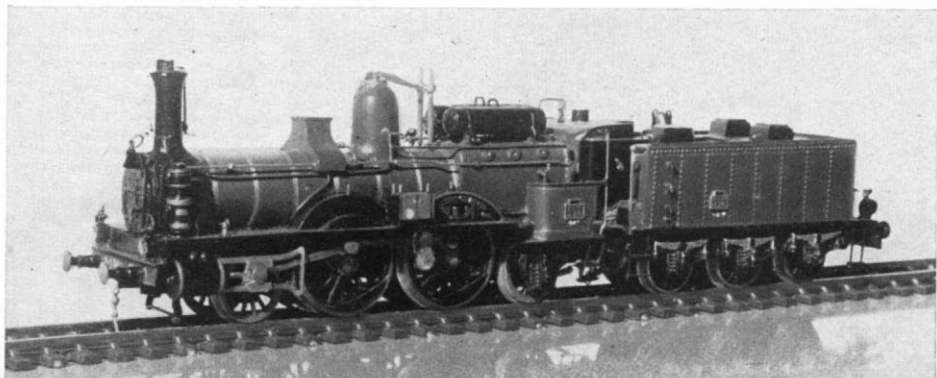


Abb. 108. Die kleine Fulgurex-Draisine älteren Typs, die nur noch eines Fahrers und einigen Beladegutes harrrt.

Etwas für unsere Freunde französischer Old-Timer: eine ausgezeichnete Nachbildung der PLM-Columbia von 1883 (Abb. 107) in Dunkelgrün und Schwarz, mit Messingstreifen und äußerst fein und eingehend detailliert, wie der Blick in das Führerhaus (Abb. 106) erkennen läßt; Preis 250,- DM.

Den zehnten Teil davon kostet das Modell einer Schienendraisine älterer Ausführung nebst Anhänger (Abb. 108); ein nettes, nicht allzu teures Fahrzeug-„Zubehör“, besonders wenn man die Kabine noch mit zwei Figürchen versieht und den Anhänger mit allerlei Bahngeräten belädt.

In Baugröße 0 sind ebenfalls einige neue Modelle erschienen, doch mögen sich Interessenten direkt an die Firma Fulgurex wenden.



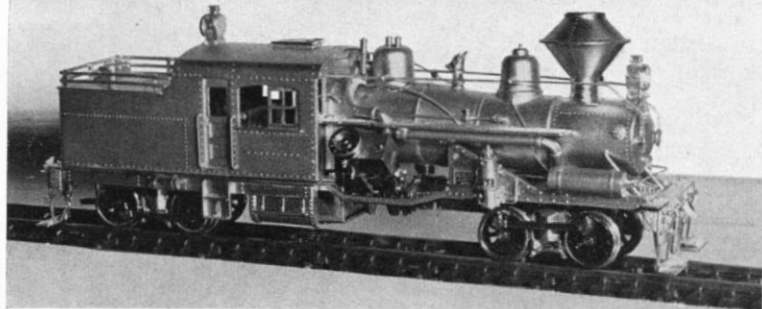


Abb. 109. Der Mindest-Gleisradius für dieses United - Modell einer „Heisler“ wird mit 38 cm angegeben. Deutlich zu sehen: die Zylinderanordnung in V-Form vor dem Führerhaus.

## United

Eine interessante Loktype stellt die „Heisler“ (Abb. 109) dar. Diese B'B'-Maschine wurde im Großen von den Heisler-Locomotive Works of Erie, Pa., gebaut; die Zylinder sind V-förmig vor dem Führerhaus angeordnet; die Kraftübertragung erfolgt mittels Kardanwellen auf das vorn und hinten liegende Trieb-Drehgestell. Dieses Modell ist weitgehend detailliert und sehr sauber in Messing gearbeitet – ein wunderschönes Stück für Lokkenner und -sammler (Preis 350,- DM).

## Akane

... hat die Qualität verbessert. Alle Lokmodelle sind nunmehr feiner detailliert, besitzen gefederte Treibachsen und Bremsklötze sowie im Führerhaus Kesselarmaturen.

## Heljan - Dänemark

Auslieferung f. d. Bundesrepublik  
A. Engel K.G., Knittlingen/Württ.

Die ersten H0- und TT-Gebäudemodelle in Kunststoffausführung aus Dänemark wirken z. T. noch etwas spielzeughaft, so daß wir der Information halber nur dieses nette Bauerngehöft (Abb. 110) zeigen, das uns am meisten angesprochen hat und vielleicht für den einen oder anderen „Hochnord“-Deutschen von Interesse sein könnte. Preis 14,80 DM.

Abb. 110. ►



## HAMO - Modellfahrzeuge G.m.b.H. Nürnberg



Abb. 111. Kennen Sie sie noch, die Märklin-E 44?

Als wir hier – bei der neuformatierten HAMO-G.m.b.H. – die gute alte Märklin-E 44 in Neuauflage und auf irgendeinem Vordruck die Firma Märklin als Mitgesellschafter entdeckten, war unsere erste Reaktion ein echt schwäbisches „Hano?“ – Daß auf der Messe allerlei Sherlock-Holmes-Gerüchte („Kombinieren...“) kursierten, ist wohl nicht verwunderlich, und nachdem sich die leitenden Herren von Märklin kommentarlos hinter einem sphinxhaften Lächeln verschanzten, stehen Vermutungen und Kombinationen Tür und Tor offen. Welche Absichten sich auch hinter diesem ausgemusterten E 44 nochmals fröhliche Urständ' feiert und es bleibt nur zu hoffen, daß noch manch' andere allzu früh ausgeschiedene Märklin-Lok auf dem Umweg über Hamo nochmals das Licht der Welt erblickt. (Wir denken da insbesondere an die E 18 oder auch an die zwar nicht ganz „rasse-reine“, aber dennoch vielvermißte „86“...)

Im übrigen Hamo-Sortiment gibt es – wenigstens z. Z. – nichts Neues zu vermelden.

# Herpa Modell-Spielwaren

Hergenröther & Co., Nürnberg

Herpa hat wiederum einige nützliche „Säckelchen“ aufzuweisen. Für die N-Bahnen einen wundervoll echt wirkenden Schotter (echtes Mineralprodukt!) in drei Farbblönungen (grau-schwarz, rot-braun und beige), die man je nach Geschmack untereinander vermischen kann. Außerdem H0-Schotter gleicher Beschaffenheit und Farbe. In gleichen Plastikbeuteln erscheint ein Sortiment Trockenfarben nebst einem Spezialbinder hierfür (falls man Trockenfarben direkt auftragen will).

In Verbindung mit der Jolo-Gipsbinde zur Geländegestaltung (Abb. 112 bis 115) gibt es nunmehr ein sog. „Drahtpapier“ (50 x 100 cm groß), bei dem Blumendrähte zwischen zwei geteerte Papiere eingearbeitet sind. Man kann mit diesem Drahtpapier das Gelände nach Gutdünken formen. Dank der eingelegten Drähte bleibt diese Form konstant (benötigt also keinerlei Stützen mehr) und wird anschließend mit der erwähnten Jolo-Gipsbinde überzogen und danach als Geländestück fertig bearbeitet. Diese Methode eignet sich auch zur Anfertigung individueller Geländestücke für nicht stationäre Anlagen.

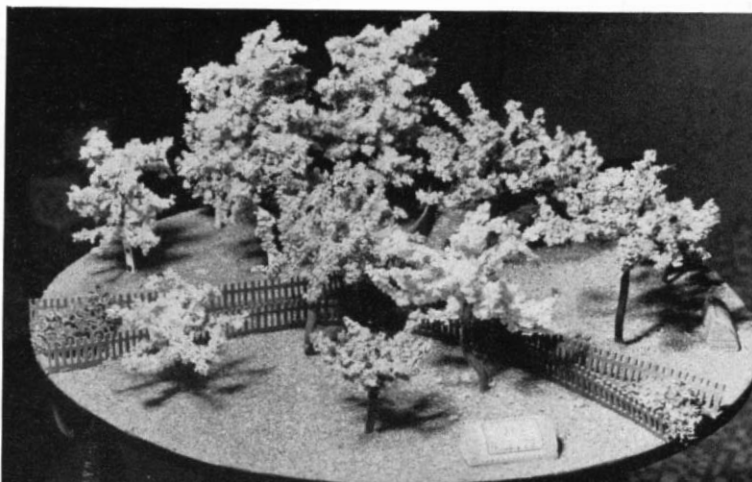
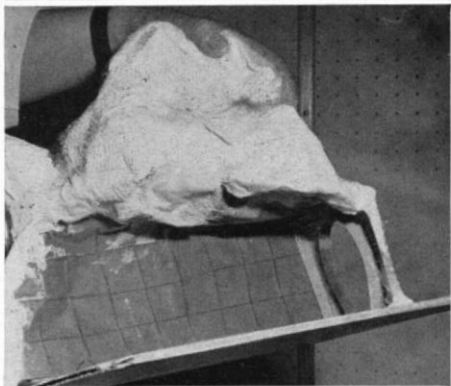
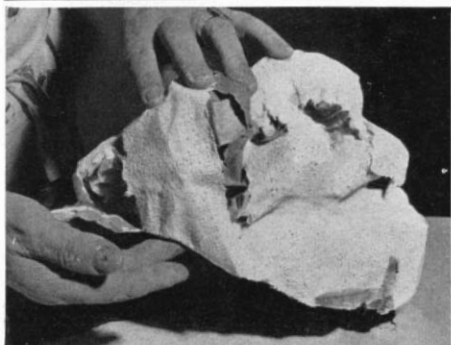
Die Bäume sind nun viel luftiger und natürlicher ausgeführt (Abb. 116) und bei den blühenden Bäumen die Farben etwas kräftiger; die Fichten sind schlanker und dichter geworden, wie sie als Stecktannen nunmehr auch verschieden groß sortiert erhältlich sind (10 Stück 3,90 DM).

Herpa führt nun ebenfalls Grasmatten und zwar auf Pergamin-Papier-Unterlagen, hierzu einen Löser zum nachträglichen Herausarbeiten von Bächen, Wegen usw.

Die wachsende Grundplatte, die wir letztes Jahr bildlich wiedergaben, hat nunmehr die Ausmaße von 0,50 x 1 m; Platten mit den alten Maßen (0,45 x 0,90 m) werden jedoch im Bedarfsfalle noch nachgeliefert.

Abb. 112–115 (v. o. n. u.): Das neue Drahtpapier wird geformt und – mit angefeuchteter Herpa-Jolo-Gipsbinde überzogen. – Stabilität, auch „freitragend“, sehr gut. – Fertiger, innerhalb von 5 Minuten vor unseren Augen entstandener Tunnel-Felsklotz.

Abb. 116. Blühende Bäume bedeuten den „Frühling im eigenen Heim“! – Neue luftig-duftige Herpa-Bäume.



# Heinzi KG.

Bergbahnen  
Lok-Old-Timer

## Reutlingen/Würtf.

Der im Vorjahr bereits angekündigte Glaskasten (Baureihe 98<sup>3</sup>) ist nun sofort nach der Messe in Serienausführung (Zweischienen, 12 V Gleichstrom) lieferbar, wenn man bei dieser Spezialfertigung überhaupt von einer Serienfertigung sprechen kann. Dazu ist bei derartigen Kleinserien doch noch zuviel Handarbeit an jedem einzelnen Stück notwendig. Allerdings liegt der dabei erzielbare Detailreichtum aber auch weit über dem Standard der Großserienfertigung, so daß der etwas höhere Preis für diese Liebhabermodelle durchaus gerechtfertigt ist und im Vergleich mit den auf ähnliche Weise entstehenden japanischen Modellen geradezu niedrig erscheint. Das Modell ohne Blindwelle kostet übrigens 99,- DM und das mit Blindwelle 112,- DM. Neben den rein deutschen Ausführungen können Sie aber auch noch eine schweizerische Ausführung ohne Blindwelle erhalten, die der Lok der Sennetal-Bahn entspricht (und ein entsprechendes Typen-Schild vorn aufweist). Beim Betrachten der Lok eine Lupe zur Hand nehmen: die winzigen Imitationen der Zylinderdeckelschrauben sind tatsächlich sechskantig! Die Laufbleche bestehen aus richtigem Riffelblech, die Laternen sind verglast

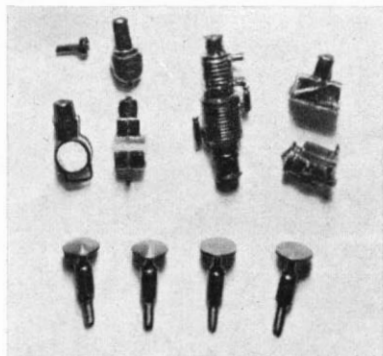


Abb. 119. Ein paar der in Plastikbeuteln erhältlichen Modellbauteile: Verglaste Loklaternen, Old-Timer-Puffer, Speisepumpe, Generator, Glocke, Dachentlüfter usw.

und im Kohlenkasten befinden sich echte Anthrazit-Körner. Die Kupplung kann durch Lösen einer Schraube und Umdrehen des Kupplungsteiles bequem sowohl an Fleischmann- als auch an Märklin-Fahrzeuge angepaßt werden.

Der Zugspitzbahn-Triebwagen bekam Gesellschaft in Form der Zahnradbahn-Triebwagen der Arth-Rigi-Bahn und der Bahn Rochers de Naye. Diese beiden neuen Fahrzeuge von Heinzi sind nur für Zahnstangen-Betrieb eingerichtet und kosten deshalb auch etwas weniger als der Zugspitzbahn-Triebwagen (119,- anstelle 128,- DM), da letzterer auch auf Normalstrecken, also im Reibungsbetrieb verkehren kann, und deshalb einige zusätzliche Triebwerksteile benötigt.

Die Kleinserienfertigung bringt es mit sich, daß die Fahrzeuge nicht mit Formen für komplette Gehäuse hergestellt werden wie bei den Großserien, sondern daß man vielmehr nur eine Grundform hat, die mit geeigneten Einzelstücken „dekoriert“ wird. Was liegt da eigentlich näher, als diese Einzelstücke auch solo auf den Markt zu bringen. Folglich werden sich die Fahrzeugselbstbauer sicher freuen, wenn sie nun manches schwierige und diffizile Teil nicht mehr selbst in mühseliger Fummelei herstellen müssen. So gibt es nun Puffer für Länderbahnfahrzeuge (2 Paar 1,- DM), Laternen für Dampfloks (4 Stück 2,- DM), Scheibenwischer für Elloks und Diesel-Loks (4 Stück 1,- DM), Druckluft- und Elektro-Anschlüsse für E- und Dieselloks (1,- DM), Hochspannungspfeile (Miniatur-Abziehbilder) für Loks und Triebwagen (6 Stück 1,- DM), ein Sortiment „Glaskasten“-Armaturen, bestehend aus Generator, Wasserpumpe, Dachentlüfter, Glocke und Handrad, sowie in Kürze Lokräder mit 11,5 mm Durchmesser und Kurbelzapfen und Getriebegehäuse mit Schneckengetriebe 1:15.

Im Rahmen des geplanten Old-Timer-Programms wurde uns ein wundervolles und maßstabgerechtes 1:87-Modell der bayr. „70“ vorgeführt, das aber im Hinblick auf die Großserienfertigung von Fleischmann gleich wieder – leider! – zurückgezogen wurde. (Wir werden es Ihnen jedoch in einem der nächsten Hefte dennoch bildlich vorstellen!) An dessen Stelle tritt nunmehr ein Old-Timer, der einen Leckerbissen besonderer Art darstellt, den wir Ihnen aber – im Interesse des Herstellers – vorerst noch nicht verraten sollen. Wir werden zur gegebenen Zeit darauf zurückkommen!

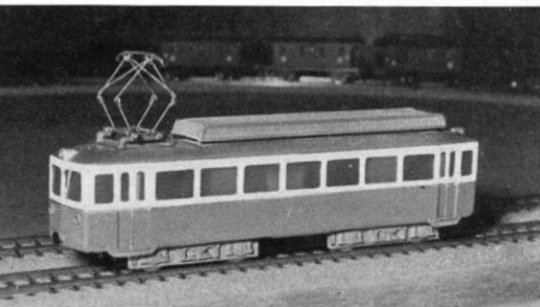


Abb. 117. Zahnradtriebswagen der Arth-Rigi-Bahn.

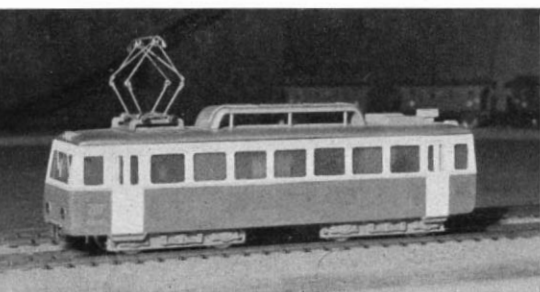


Abb. 118. Dto. der Rochers de Naye-Bahn.





Abb. 120. Eine moderne Kibri-Wohnsiedlung, entstanden aus einigen der (angekreuzten) Grundeinheit 8101 (Etagenwohnhaus) und dem querstehenden Wohnblock 8102. Daß diese Wohngebäude z. T. gleiche Bauelemente wie der moderne Geschäfts-Wohnblock im Hintergrund aufweisen, ist in natura infolge anderer Farbgebung, flachem Dach, Ladenfront u. dgl. kaum merkbar.



Abb. 121. Rückseite des Wohnblocks 8102.

Kibri wartet dieses Jahr mit einem beachtlichen und bemerkenswerten Neuheiten-Programm auf. Mit den Stadtbauten nach echten Vorbildern wird eine bereits seit geraumer Zeit im allgemeinen Häuserangebot bestehende Lücke geschlossen! Die Gebäudetypen sind so gewählt, daß unsere Miniaturstädte endlich ein wirklichkeitsnäheres Aussehen bekommen können. Außerdem scheint sich Kibri unsere letztjährige Messeanmerkung: „Schön wäre es, wenn die von Arnold vorerzehrte Idee der kombinierbaren Stadthäuser auch in H0 im gleichen ausgeprägten Sinn Schule machen würde!“ zu Herzen genommen zu haben, denn diese Stadtbauten sind so durchkonstruiert, daß der individuellen Kombinationsgabe keine Grenzen gesetzt sind und dadurch eine Uniformität der H0-Städte vermieden werden kann (siehe beispielsweise Abb. 123 und Kibri-Anzeige).

Die Grundeinheit der Stadthäuser, das Etagen-Wohnhaus Nr. 8101 ist in Abb. 120 mit einem Kreuz gekennzeichnet. Das davorstehende Zweifamilien-Wohnhaus, wie auch die dahinter hochragenden, etwas versetzt angeordneten Reihenhäuser sind alle aus dieser Grundeinheit entstanden. Da den Bausatz-

## KIBRI Kindler & Briel

Fabrik feiner Spielwaren

**Böblingen/Württ.**

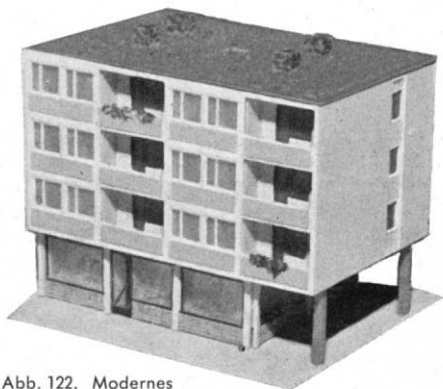


Abb. 122. Modernes Wohn- und Geschäftshaus, das sowohl einzeln stehen kann, als auch mit anderen Gebäuden kombinierbar ist.



Abb. 123.  
Nach modernere  
Stadhäuser, bestens  
geeignet zur Charakterisierung  
eines großstädtischen Bahnhofsviertels,  
bestehend aus Büro- und Geschäftshaus 8200  
(links), Wohn- und Geschäftsblock 8113 (Mitte),  
Geschäftshaus 8111 (rechts hinten), Wohnblock aus  
Teilen des Blocks in der Mitte sowie einem Hochhaus (siehe  
Kibri-Anzeige). – Im Vordergrund einige Gehweg- und Marktplatzgestaltungsteile, die z. T. mehrfach in der  
Garnitur 8170 für 2,50 DM enthalten sind.

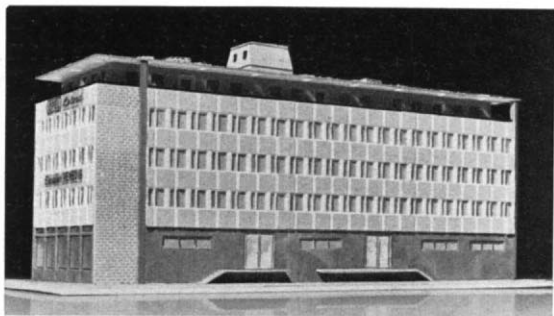


Abb. 124. Die ebenfalls gänzlich anders, d. h. vorbildgerecht ge-  
staltete Rückseite des Büro- und Geschäftshauses 8200.



Abb. 125. Der moderne Wohn- und Geschäftsblock 8113, von der  
Hofseite aus gesehen.

packungen zwei verschiedene Dächer  
(Flachdach und Giebedach) beigegeben  
und die Rückseiten sämtlicher Gebäude  
gänzlich anders aussehen (s. Abb. 121,  
124 und 125), sind abwechslungsreiche  
Kombinationen möglich.

Hinzu kommt, daß der 19 cm lange  
Wohnblock Nr. 8102 (in Abb. 120 quer  
stehend, Rückseite siehe Abb. 121) aus  
der eben erwähnten Grundeinheit (linker  
Teil) und einem zweiten, 8 cm langen  
Wohnhaus besteht, das man im Bedarfs-  
fall abtrennen und für sich allein oder  
zu weiteren Kombinationen verwenden  
kann, da die zugehörigen Hauswände  
mit in der Bausatzpackung enthalten sind.

Weitere Kombinationsmöglichkeiten  
sind durch den modernen Wohn- und Ge-  
schäftsblok gegeben, der 30 cm lang  
und nach einem Vorbild in Neu-Ulm ent-  
standen ist. Auch dieses Gebäudemodell  
besteht wiederum aus drei in sich kom-  
pletten Teilhäusern (dem linken Teil mit  
Arkaden, einem längeren mittleren und  
einem kürzeren dritten Teil (Vorderan-  
sicht mit Balkonen und Ladenanschriften  
s. Abb. 123 Mitte und Kibri-Anzeige,  
Rückseite Abb. 125). Ein weiteres Einzel-  
stück mit rechtsseitiger Arkade (Abb. 122),  
ein fast spiegelbildlich genaues Gegen-  
stück zur Arkadenpartie des vorerwäh-  
nten Wohn- und Geschäftsblocks, ist

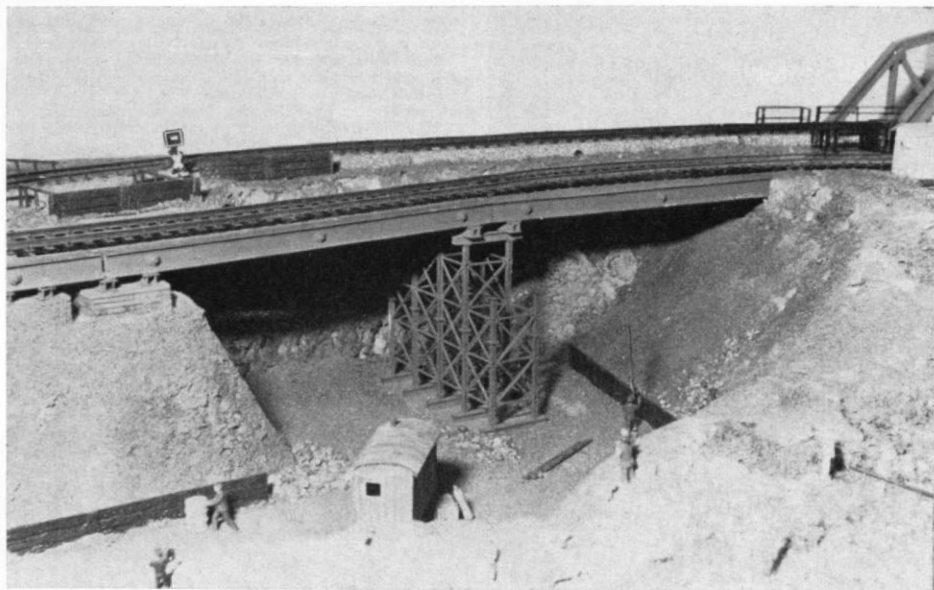


Abb. 126. Eine überraschende Neuheit, an die wohl niemand gedacht hat: die Behelfsbrücke mit dem auch anderweitig einsetzbaren Baugerüst, die verständlicherweise und zum guten Glück nur als Bausatz erhältlich ist, so daß einem individuellen Verwendungszweck nichts im Wege steht. Im Bausatz enthalten: Baugerüst, Eisenträger, Widerlager sowie Zementsockel. Die passenden seitlichen „Pfeiler“ sind gesondert erhältlich.

Abb. 127. Das gesamte Behelfsbrücken-Ausstellungsmotiv nochmals aus der Hubschraubersicht.



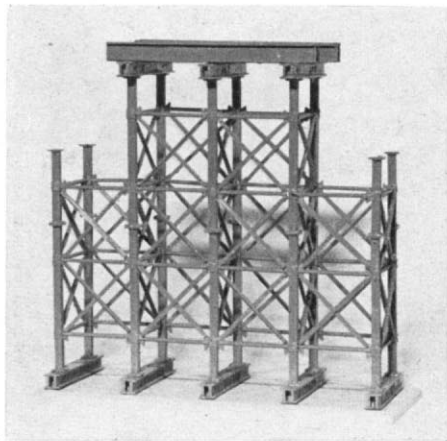


Abb. 128. Das filigrane Baugerüst, ebenso wie der bekannte Kibri-Bockkran ein Musterbeispiel für die Möglichkeiten der Kunststoff-Spritztechnik! So fein und filigran und nicht anders müßten heutzutage Fußgängerstege, Signalbrücken und sonstige Eisengerüste sein! (Abbildung in ca. 1/2 H0-Größe.)

eigentlich mehr ein Zugeständnis an das ästhetische Stilempfinden der H0-Stadtplaner, kann aber durchaus auch für sich allein bestehen, wie Abb. 123 aufzeigt.

Ein weiteres imposantes und vorbildgetreues Gebäude ist die Nachbildung eines Neu-Ulmer Büro- und Geschäftshauses (Abb. 123 links, Rückseite Abb.

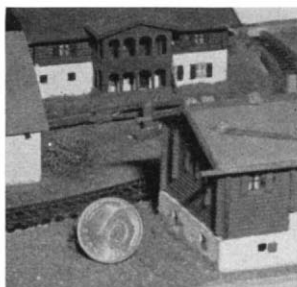


Abb. 130. Zum Beweis, daß es sich tatsächlich um Gebäudemodelle im Maßstab 1:160 handelt (und weit beim Joki nicht gleich bei der Aufnahme der „Groschen“ gefallen ist) noch dieses kleine Vergleichsbildchen mit Groschen und Arnold-Gleisstück.

Abb. 129. Das in des Wortes Sertig-Dörfli in N-Größe ist mancher H0-Anlage „drob'n

doppelter Bedeutung „verkleinerte“ so reizend, daß es wohl auch auf dem Berg“ Aufstellung finden wird.



124), einschließlich Fahrstuhl Aufbau auf dem Flachdach und vorderseitigen Firmen-Reklameschildern.

Daß das auf der Kibri-Anzeige im Hintergrund stehende Hochhaus im Grunde genommen aus diesem Geschäftshaus hervorgegangen ist, fällt kaum auf, zumal es eine etwas andere Farbgebung aufweist.

Eine Gehweg- und Marktplatz-Gestaltungs-Garnitur wird dem Stadtbauer als nützliches Gestaltungsmittel willkommen sein.

Noch ein kleiner Tip in diesem Zusammenhang: Achten Sie darauf, daß nicht alle Fenster dieser (und auch anderer Gebäude) in hellstem Licht erstrahlen! Studieren Sie einmal einen Wohnblock oder ein Geschäftshaus nach Einbruch der Dunkelheit. Gar viele Fenster sind dunkel, die übrigen sind in gänzlich unterschiedliche Helligkeit getaucht. Kellerfenster sind nur mal einzeln beleuchtet und wer es ganz raffiniert machen möchte, nimmt einen oder zwei der neuen Eheim-Scheibenschalter zu Hilfe, auf daß in verschiedenen Zimmern die Lichter an- bzw. ausgehen, was der abendlichen Modellbahnzenerie „effektvolle Lichter aufsetzt“.

„In Ulm, um Ulm und um Ulm herum“ scheint überhaupt das Leitmotiv für Kibri geworden zu sein. So steht also auch das Vorbild des modernen Stellwerks (Abb. 131) in Neu-Ulm. Die schräg nach oben stehenden Scheiben entspringen also nicht der Phantasie der Kibri-Konstrukteure, sondern sind der neueste Bundesbahn-Schrei (s. a. Stellwerk Wanne-Eickel in Heft 9/XV). Abgesehen von der sicher von der BUBA erprobten Zweckmäßigkeit einer solchen Fensteranordnung, findet man – nach einem gewissen anfänglichen „Schock“ – sehr schnell Gefallen an dieser neuzeitlichen Zweckarchitektur. Das Modell ist übrigens mit der entsprechenden Inneneinrichtung versehen, und die Deckenleuchte (die man mit verminderter Helligkeit brennen lassen sollte) hängt auch im Modell direkt an der Decke.

Daß Kibri Modellbahn-Belangen gegenüber sehr aufgeschlossen ist, hat diese Firma schon mehrfach bewiesen. Es wundert uns daher fast überhaupt nicht, daß sie den Vorschlag des Herrn Tappert in Heft 15/XV, die Schrägbrücke, aufgegriffen hat und eine entsprechende (jedoch kürzere) Kastenbrücke herausbringt, die wahlweise schräg wie in Abb. 132 oder rechtwinklig (z. B. als Vorflutbrücke gemäß Abb. 133) eingebaut werden kann. (Entsprechende Teile liegen jedem Baukasten bei.) Unsere Anerkennung und unse-

ren Dank für das abermalige rasche Eingehen auf MIBA-Anregungen!

Doch nicht genug damit: An eine Behelfsbrücke in der vorliegenden Form (Abb. 126 und 127) hat wohl niemand gedacht. Das Stützgerät, einstmals von US-Pionieren eingeführt, wird heute von der Bundesbahn auch als Bauhilfs-Gerüst beim Brückenbau verwendet, so daß die Behelfsbrücken-Bausatzpackung in mehrfacher Weise verwendet werden kann. Das Gerüst selbst (Abb. 128) kann sowohl in der Höhe als auch in der Länge erweitert werden, wie auch die Eisen-träger gerade oder winkelig (bei Gleiskurven) eingebaut werden können (s. Abb. 127).

Wenn Kibri einen Teil des Sertig-Dörfli im Maßstab 1:160 herausgibt (Abb. 129), dann stellt dies nicht nur eine kleine Referenz gegenüber der N-Spur dar, sondern man rechnet ebenfalls mit der Verwendbarkeit dieser Miniaturen für TT-Bahnen bzw. als Hintergrund-Bergdorf auf H0-Anlagen (und schlägt damit ebenfalls drei Fliegen mit einer Klappe).



Abb. 131. Kibri scheint nicht eher Ruhe zu geben, als bis ganz Neu-Ulm in H0-Größe im Kibri-Sortiment vorhanden ist! Auch dieser letzte BUBA-Schrei an modernem Stellwerk ist in Neu-Ulm zu finden und sieht von der andern Seite nicht minder gut aus.

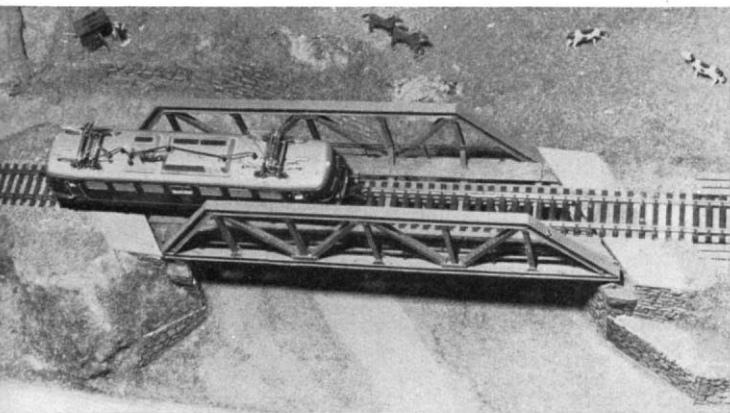


Abb. 132. Die schräge Kastenbrücke à la Tappert, mit eine der wichtigsten und zweckmäßigsten Neuheiten der letzten Jahre (wie die Modellbahner in der Praxis noch feststellen werden), zumal sie darüber hinaus bestens als Vorflutbrücke zur bekannten Kibri-Fachwerkbrücke paßt (s. Abb. 133).

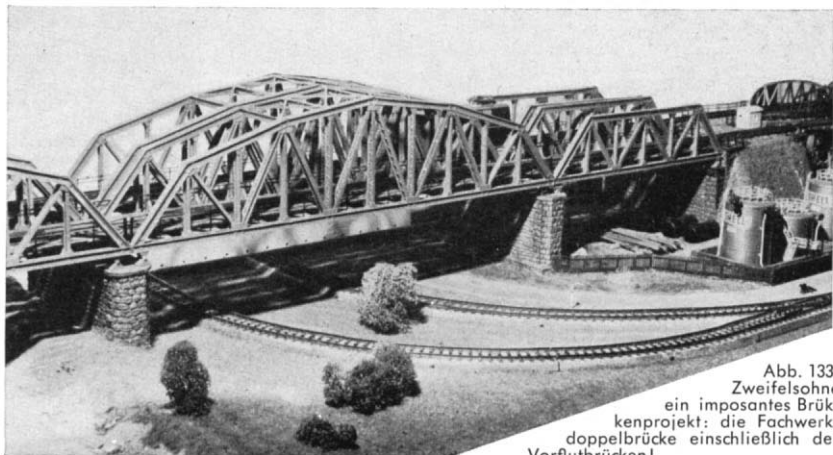


Abb. 133. Zweifelsohne ein imposantes Brückenprojekt: die Fachwerkdoppelbrücke einschließlich der Vorflutbrücken!



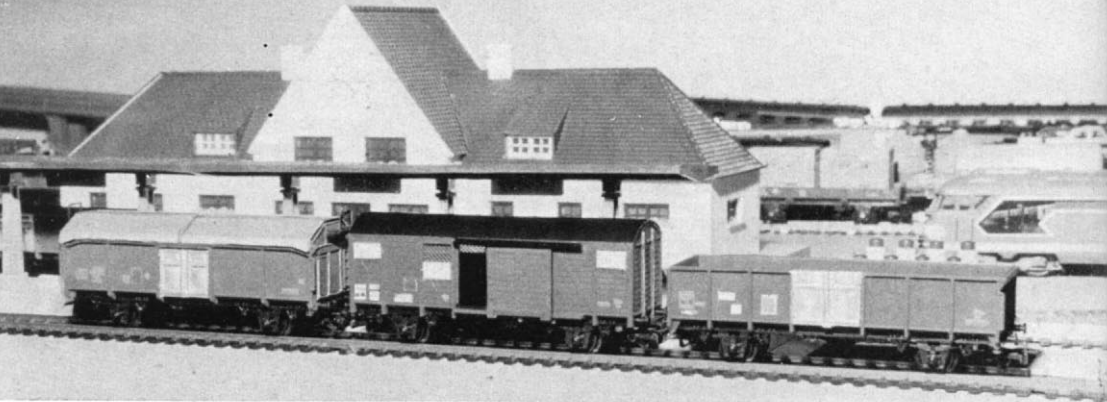


Abb. 134. Die drei diesjährigen EUROP-Güterwagen-Neuheiten von Jouef: sehr gut – einschließlich Unterseite – detailliert (jedoch leider ohne Bremsbacken) und sehr preiswert.

## JOUEF PARIS

### H0-Bahnen und -Zubehör

Deutschland-Vertrieb:  
Apex-Spielwaren KG Nürnberg

Das preisgünstige Sortiment dieser französischen Firma weist als Neuheit vor allem eine moderne Diesellok auf: die BB 67 001 der SNCF (Abb. 135). Das Gehäuse ist aus Plastik und recht gut modelliert. Alle vier Achsen werden angetrieben, wobei man nicht gerade vorteilhafte Kronrad-Getriebe anwendet. Als Antriebsquelle dient ein 12-Volt-Gleichstrom-Motor. Das Modell ist 185 mm lang und für Zweischienen-Betrieb eingerichtet.

Für den deutschen Markt interessant dürften die

drei neuen Güterwagen von Jouef sein: EUROP-Typen, die ja auch in den bei uns verkehrenden Zügen immer häufiger zu finden sind. Im einzelnen handelt es sich um einen offenen Güterwagen (SNCF Type To), einen gedeckten Güterwagen (Type K) und einen Schiebedach-Wagen (Type ITa, s. Abb. 134).

Für den „kleinen Grenzverkehr“ auf Modellbahnanlagen ist die Serie der ISG-Wagen geeignet. Mit diesen fünf Wagentypen läßt sich ein hochinteressanter Luxus-Zug zusammenstellen: Packwagen (neu!), Speisewagen, Schlafwagen, Pullman-Wagen (1. Klasse, große Fenster, zweifarbig) und ein Spezial-Schlafwagen für die durchgehende Verbindung Paris–London mit Fährboot-Abmessungen (in H0 umgerechnet natürlich!). Alle Modelle haben Inneneinrichtung.

Neu im Gleissortiment: ein gebogenes Gleisstück mit 44,5 cm Radius (bereits vorhanden 38,5 und 32,5 cm); im Brückensortiment: gerade und gebogene Auffahrten mit Steinpfeilern.

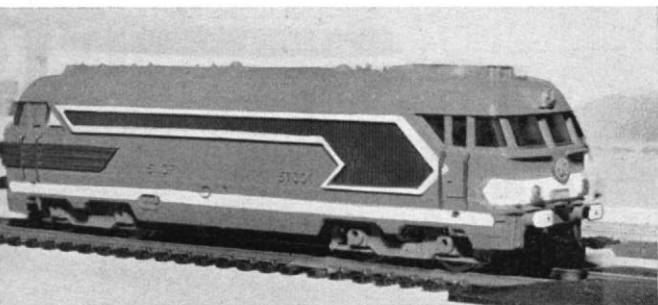


Abb. 135. Das vierachsige Gegenstück zur Fleischmann-Neuheit, das gut gelungene Modell der neuen französischen Diesellok BB 67 001, LÜP 18,5 cm. Etwas ungewohnt bezüglich der Seitenwandlinienführung, aber doch irgendwie „chic“ (unserer persönlichen Meinung nach).

Abb. 136. Als „Muster“ für die übrigen leider ebenfalls etwas stark verkürzten Schnellzugwagen (LÜP zwischen 21,6 und 22,4 cm) eines der an sich gut ausgeführten Modelle mit Inneneinrichtung (Schlafwagen sogar mit Bettabteilen) und bestens detailliertem Wagenboden.

