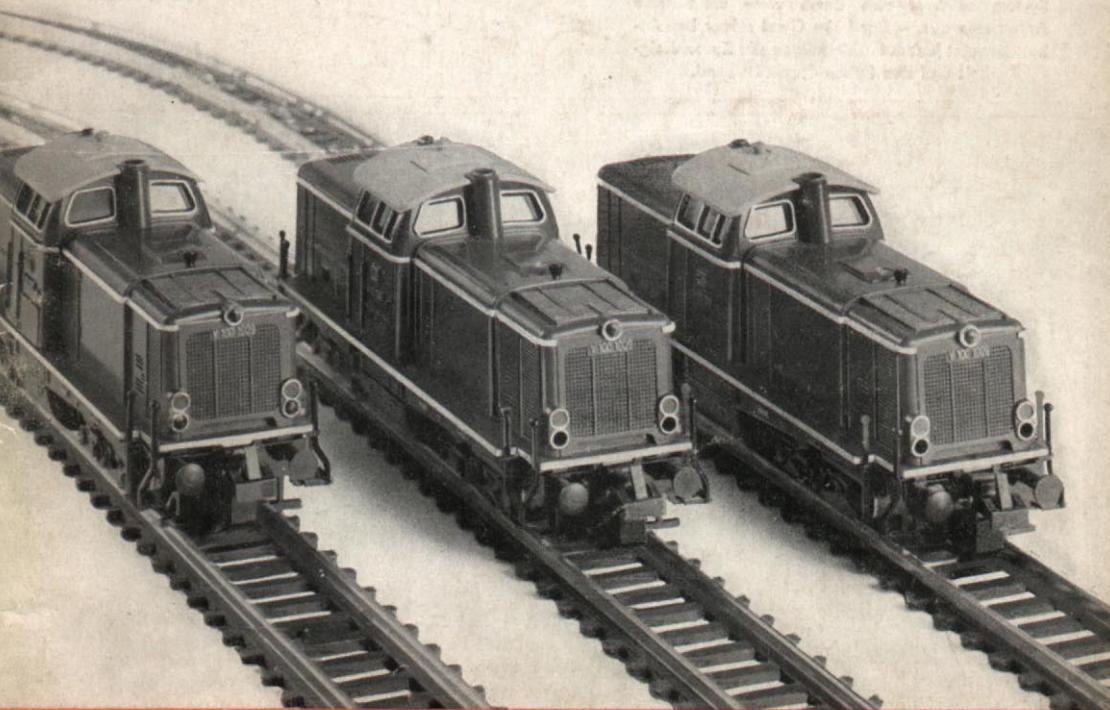


# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

**XV. INTERNATIONALE SPIELWARENFACHMESSE  
NÜRNBERG 1964 · 2. Teil (L-Z)**

1. Teil siehe  
Heft 4



MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

**5** BAND XVI  
6. 4. 1964

J 21 28 2 E  
Preis 2,- DM



# Großer Bildbericht über die Modellbahn-Neuheiten DER XV. INTERNATIONALEN SPIELWAREN-FACHMESSE NÜRNBERG

## 2. Teil und Schluß

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



Spielwarenfabrik

Walter Bücherl, Wien

Das dieses Jahr eigentlich von Liliput erhoffte Güterzug-Lokmodell der BR 56 ist leider ausgeblieben. Dafür werden einige gute Wagenmodelle offeriert, die z.T. als noch etwas unfertige Handmuster beaufgabt werden konnten (und die zu allem Überfluß am Messeschluß auch noch geklaut worden sind!).

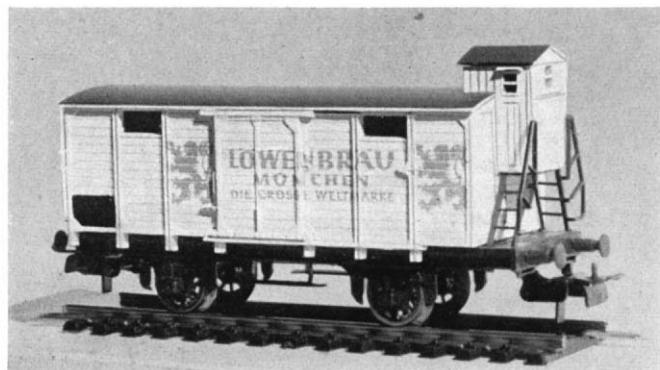
Abb. 137. Das G 10-Modell mit Speichenräder in Mattweiß mit dunkelblauem Dekor als Behelfs-Bierwagen – in seiner exakten, minuziösen Feinplastik ein sehr ansprechendes Liliput-Modell. Die Luken sind bei der Serienausführung verschlossen (ähnlich Abb. 140).

Weitere Bierwagen-Dekors: Henninger Bier, Pschorr-Brau, Stiegl-Bier (Salzburg), eine holländische Firma usw. Auf unsere Anregung hin wird dieses Modell auch als normaler DB-bräuner Güterwagen-Old-Timer geliefert und das Dach matt grau-schwarz (statt schwarz glänzend) gespritzt.

Ein wundervolles und wieder typisches Liliput-Modell ist der gute alte G 10 mit brünierten Speichenräder und mit verschiedenen Dekors als „Bierwagen“ hergestellt (Abb. 137). Und wiederum bei Erscheinen dieses Heftes bereits über die Fachgeschäfte zu bekommen! Preis 8,95 DM.

Der gleiche Wagentyp, jedoch mit Wellblechdach, Vollräder, mit für Schweden charakteristischer Farbgebung (Abb. 140), ist in erster Linie für den Export bestimmt.

Sehr zu begrüßen (im Hinblick auf eine abwechslungsreiche und vorbildgerechte Zugbildung) ist das ebenfalls maßstäbliche 1 : 87-Modell eines ÖBB-Glt, eines großräumigen gedeckten Güterwagens mit 26 qm Ladefläche und mit Stirnwand-Türen, die jedoch beim Modell nicht beweglich sind (Abb. 141). Da der Achsstand dieses Modells 96 mm beträgt,



Heft 6/XVI ist spätestens 8. 5. 1964 in Ihrem Fachgeschäft!

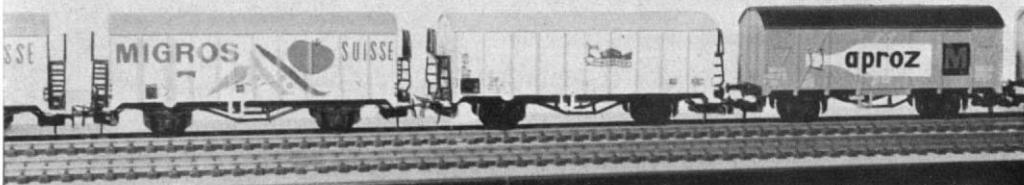


Abb. 138. Der bisherige Kühlwagen sowie der G-Wagen mit verschiedenartiger, farbenprächtiger, im Ausland üblicher Reklamebemalung.

werden im Interesse einer guten Kurvenläufigkeit (im Hinblick auf die landläufigen, kleinen Gleisradien) Lenkachsen vorgesehen. Diesem Güterwagenmodell sehen wir mit besonderer Aufmerksamkeit entgegen. Der Bahndienstwagen älterer Bauart wird als H0-Modell bestimmt seine Abnehmer finden (Abb. 139), ist es doch das einzige Modell dieser Art auf dem Markt! Erfreulich, daß Liliput diesen seltenen, dafür um so dankbareren Wagen „auf Stapel gelegt“ hat!

Das Modell in Abb. 142 stellt eine Nachbildung des SBB-Klappdachwagens dar, eines Umbauers aus der Serie L 7 („für bedeckungsbedürftige Güter, die mittels Kran beladen werden“), ebenfalls genau maßstabgerecht, fein detailliert und mit ausgezeichneter Beschriftung. Die Klappdachhälfte sind beweglich, sollten jedoch während des Fahrbetriebes wie im Großen geschlossen sein.

Der bereits bekannte Kühlwagen hat verschiedene farbenprächtige Dekore erhalten (Abb. 138), wie sie im Ausland mehrfach anzutreffen sind.

Die E 94 ist überarbeitet worden (besser detailliertes Gehäuse, schwenkbarer Vorbau, Beschriftung auch am Rahmen) und somit „die dritte im Bunde“ der diesjährigen Messe. Sie ist wahlweise als E 94 oder als Reihe 1020 der ÖBB erhältlich und ebenfalls wohlweise für das Zweispannen-Gleichstrom- bzw. für das Dreispannen-Gleichstrom-System (mit Märklin-Schleifer) und mit unterschiedlichen Kupplungen.

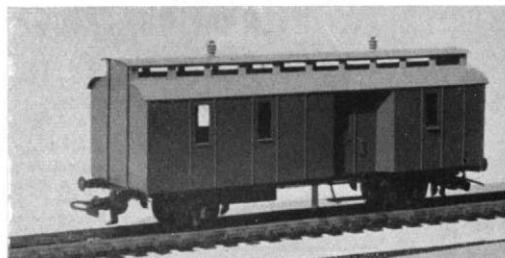


Abb. 139. Handmuster des ÖBB-Bahndienstwagens von 1912 mit zurückgesetzten Klapptüren, den es auch mit einer preuß.-hessischen Bezeichnung geben wird.

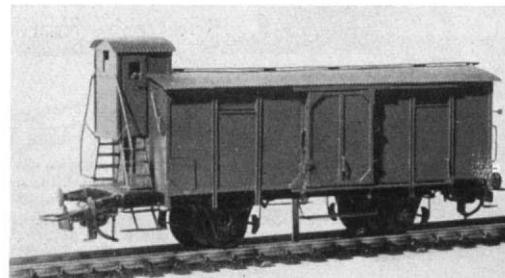


Abb. 140. Handmuster des gedeckten Güterwagens schwedischer Version mit Wellblechdach.

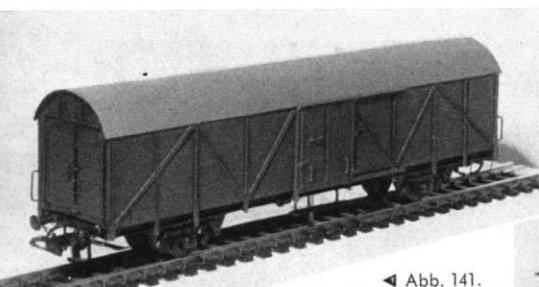


Abb. 141.  
Handmuster  
eines großräumigen  
Güterwagens, der schon lange

im Güterwagensoriment sämtlicher  
Firmen fehlt und große Ähnlichkeit mit dem  
Glt 23 der Deutschen Bundesbahn hat.



Abb. 142. Modell eines schweizerischen Klappdeckelwagens mit beweglichen Dachklappen und feiner Beschriftung.

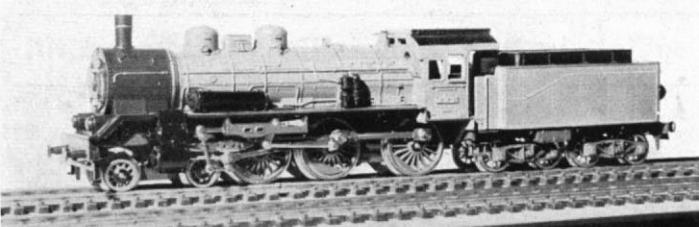


Abb. 143. Die P 8 in  
Länderbahnhafte  
gebung (Fahrwerk rot,  
Rauchkammer und Ten  
deraufsatz schwarz,  
übrige Flächen grün,  
Zierringe messingfar  
ben).

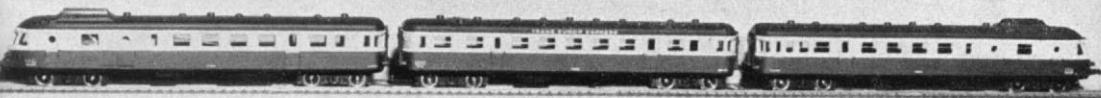


Abb. 144. Der seinerzeit erste TEE der SNCF als preisgünstiges Lima-H0-Modell. LüP = 79,4 cm.

## Lima - H0-Fahrzeuge Vicenza/Ital. BD-Vertretung: R. Finke, München 15

Über die Erzeugnisse der italienischen Firma Lima haben wir erstmals in Heft 1/XV berichtet. Inzwischen hat sich natürlich auch in diesem Sortiment etwas getan und die Freunde ausländischer Modelle können nun einen dreiteiligen TEE-Zug französischer Prägung erstehten, der einen guten Eindruck macht und zudem noch recht preisgünstig ist. Der Preis des gesamten dreiteiligen Zuges in den Farben Rot und Beige beträgt nur 38,30 DM (mit Stirnbeleuchtung 41,50 DM). Bei der Grundausführung ist nur ein Drehgestell angetrieben, was aber bei diesem verhältnismäßig leichten Zug (Plastik) ausreicht. Wer jedoch auch hinsichtlich des Antriebes möglichst „vorbildlich“ sein will, kann ein weiteres Motorgestell zum Einbau in den zweiten „leeren“ Motorwagen kaufen. Mittelwagen und (motorloser) Motorwagen sind auch einzeln erhältlich.

Die neuen Reisezugwagen weisen gegenüber den bisherigen eine feinere Modellierung auf. Es handelt

sich dabei um einen blauen 1.-Klasse-Wagen der niederländischen Staatsbahnen (Abb. 145) und einen grünen belgischen 1./2.-Klasse-Wagen (Abb. 146), beide je 27 cm lang, Preis jeweils 5,50 DM. Wenn man diese Modelle in ihrer wohl ausgewogenen Länge sieht, bedauert man wirklich, daß nicht auch deutsche Wagenmodelle annähernd gleicher LüP auf dem Markt sind.

Alle Lima-Wagen haben übrigens nunmehr Metallräder (für die bisherigen als Austausch-Radsätze erhältlich) und sind mit Ballastplatten versehen, so daß die Laufeigenschaften dadurch wesentlich besser sein dürften.

Die zwei neuen Ellok-Modelle (nach belgischem bzw. holländischem Vorbild) machen rein äußerlich einen guten Eindruck.

## Lone Star 9-mm-Bahn (N), London

Bei dieser Firma haben wir nichts an bedeutenden Neuheiten entdeckt, die wir Ihnen – wenigstens informationshalber, nachdem Lone Star am deutschen Markt nicht mehr interessiert ist – hätten vorstellen können.

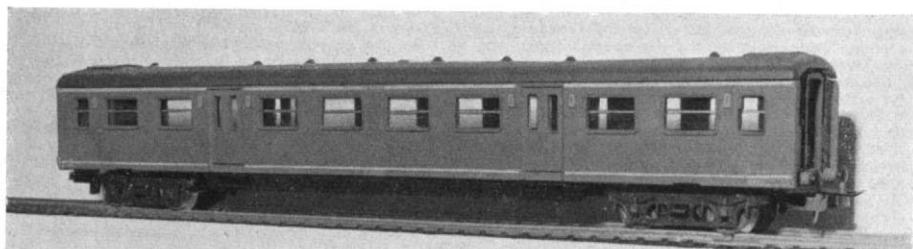


Abb. 145. Vierachsiger Reisezugwagen 1. Klasse der Niederländischen Eisenbahnen. LüP: ca. 27 cm.

Abb. 146. Der belgische 1./2.-Klasse-Wagen, ebenfalls 27 cm lang und gleichfalls in feinplastischer Ausführung.



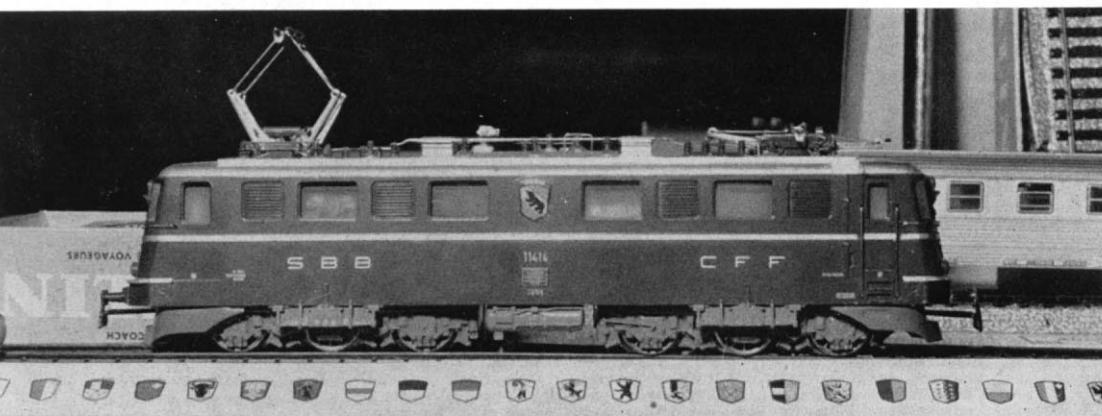


Abb. 147. Das wie beim Vorbild universell einzusetzende Modell der SBB-Ae 6/6. Vorn der jeder Packung bei-liegende Abziehbilder-Streifen mit 22 Paar Schweizer Kantonal-Wappen, das 23. Paar ist bereits an der Lok.

Wenn sich auch die verschiedenen Gerüchte (angefangen von einer angeblichen 9-mm- bzw. 12-mm-Bahn bis zum Zweischienen-Gleichstrom-System) nicht bewahrheiteten, so bot Märklin dieses Jahr dennoch einige Überraschungen, die zweifellos als Fortschritt zu bezeichnen sind. Wir denken da weniger an die verschiedenen Lokmodelle, sondern vielmehr an den ersten Schnellzugwagen mit Kunststoff-Gehäuse, an die neuen Bogenweichen und die neue D-Zugwagen-Beleuchtung, auf die wir noch im einzelnen zu sprechen kommen.

An erster Stelle sei das bestens gelungene Modell der E 94 erwähnt (Abb. 151 und Märklin-Beilage in Heft 3/XVI). Ohne irgendwie schmeicheln zu wollen: es ist sehr weitgehend detailliert (einschließlich Scheibenwischer und Puffersteller-Warnanstrich), sehr sauber im Guß und offensichtlich maßstabgerecht. Preis 55,- DM. Im Hinblick auf die oben erwähnte Beilage können wir uns weitere Worte ersparen, ebenso die bildliche Wiedergabe einiger Fahrzeuge

(z. B. der belgischen und dänischen Diesellok oder der Bausatzwagen).

Auch die Schweizer Ae 6/6-Ellok ist qualitativ besessen ein echtes Märklin-Modell. Eine nette und einmalige Geste: in jeder Verpackung liegend Abziehbilder-Streifen mit 22 Paar Schweizer Kantonal-Wappen. Die Auslieferung erfolgt mit dem Bern-Wappen (Abb. 147).

Bei der bereits erwähnten belgischen Diesellok der Type 204 (in unseren Kreisen als „Kartoffelkäfer“ bekannt) und ihrer dänischen Version fällt u. a. das unwahrscheinlich täuschend echt wirkende Lüftungsmaschengitter an den Lokseiten auf.

Die bisherigen D-Zugwagen haben neue Fenstereinsätze (mit Fensterrahmen!) bekommen und dadurch außerordentlich im Aussehen gewonnen. Daß das Wagengehäuse weiterhin aus Blech besteht, ist nicht mehr oder zumindest kaum mehr zu bemerken (Abb. 148). Außerdem sind nicht mehr alle Fenster geschlossen nachgebildet, sondern z. B. auch halb geöffnet,

## R. Marx-Lüder

### Elektrotechnische Fabrik Gemmrigheim/Neckar

Die diesjährigen Messeneuheiten: die Preise sind geblieben – der letztes Jahr vorgeführte Nanoperm ist ab dieser Messe lieferbar!

Doch Spaß beiseite: Um MURX zu vermeiden, hat MARX den Nanoperm erst noch einmal auf Herz und

Nieren geprüft. Herr Marx hat also keinesfalls „geschlafen“ (das tut er nur in Nürnberg nach allzu langen Messe-„Nachtagungen“)! Das beweist auch ein neues Universal-Getriebe „Richard“, bei dem an der Stirnseite auf genial-einfach anmutende Weise alle möglichen Übersetzungen, sogar bei laufendem Motor, eingestellt werden können! Dieses Wunderding ist noch ein bißchen groß, d. h. für größere Marx-Motore bestimmt, so daß wir es nicht „abphotografiert“ haben. Eine kleinere Ausgabe mit nur 25 mm Durchmesser, die sich vermutlich für H0-Zwecke eignet, ist in Vorbereitung (vorausgesetzt, daß Herr Marx nicht durch allzu viele Messen von einer geregelten Arbeitszeit abgehalten wird . . .).

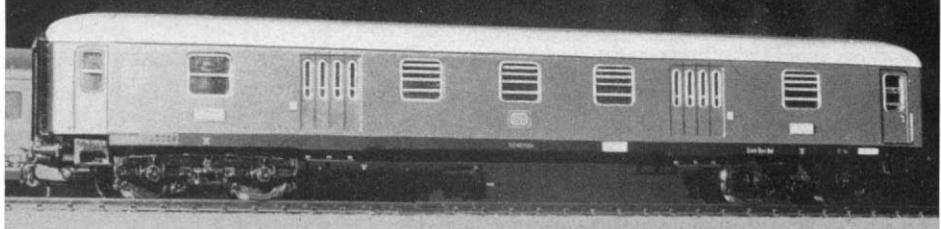


Abb. 148. Der D-Zug-Gepäckwagen Pw4ymg mit eingesetzten Plastik-Fenstern (samt Rahmen) und Schlußbeleuchtung als Beispiel für die übrigen D-Zugwagen-Modelle mit Fenstereinsätzen.

wie sich dies seit geraumer Zeit erfreulicherweise bei vielen Personenwagen-Modellen eingebürgert hat.

Unser kleiner Rippenstoß im letztjährigen Messebericht scheint also doch etwas gewirkt zu haben, ja noch mehr: an der Messe wurde der erste Schnellzug-Wagen mit Kunststoffgehäuse gezeigt! Zwar ausgerechnet ein Modell des französischen Inox-Wagens A8myf des „Mistral“ (Abb. 152), aber immerhin der erste „Versuch“ (wobei dieser Ausdruck in Anbetracht der gelungenen Ausführung gänzlich falsch am Platze ist). Möge es noch weitere „deutsche“ Nachfolger finden! Nach dem Motto „Wenn schon, denn schon!“ warteten die Konstrukteure auch noch gleich mit einer weiteren Überraschung auf, um die die unsere französischen Bundesgenossen direkt zu beneiden sind: Für dieses Wagenmodell ist ein Leuchtstab erdacht worden, der einen verblüffenden Beleuchtungseffekt abgibt! Sämtliche Fenster sind wie im Großen gleichmäßig hell erleuchtet. Der 9 x 9 mm  $\square$  starke Plexiglasstab weist verschiedene Einschnitte auf, an deren äußeren Schnittflächen sich das von beiden Enden her strahlende Lampenlicht bricht, wie auf Abb. 153 trotz des nicht vorher zu berechnenden Blitzes noch andeutungsweise erkennbar ist. Nach Zurückziehen der äußeren Hülsen kann ohne weiteres das Aus-

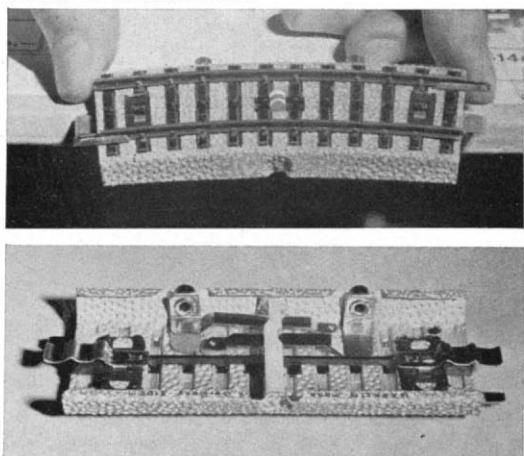


Abb. 149 und 150. Unscheinbare, jedoch äußerst wichtige Neuheit: gebogenes und gerades Schaltgleisstück mit der einfachen, aber doppelt wirksamen Schaltmechanik.

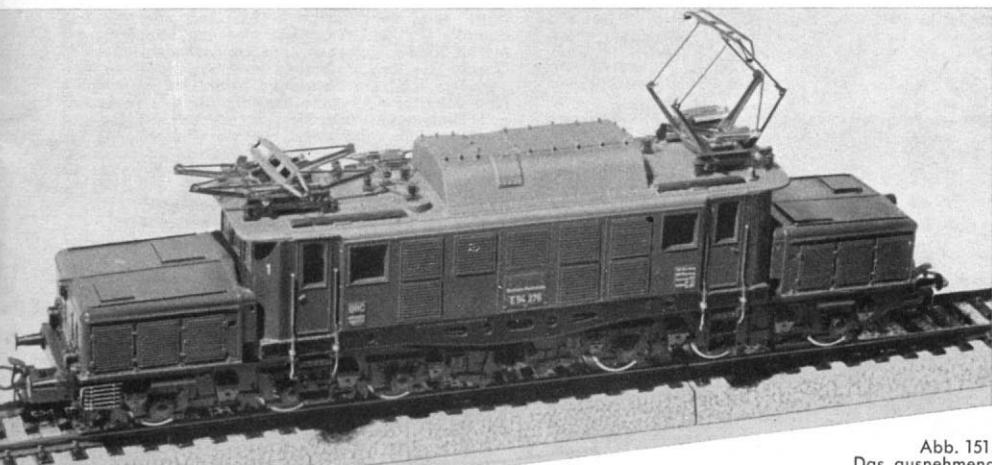


Abb. 151.  
Das ausnehmend  
gut geratene, sehr weitgehend detailierte Modell der E 94 276!

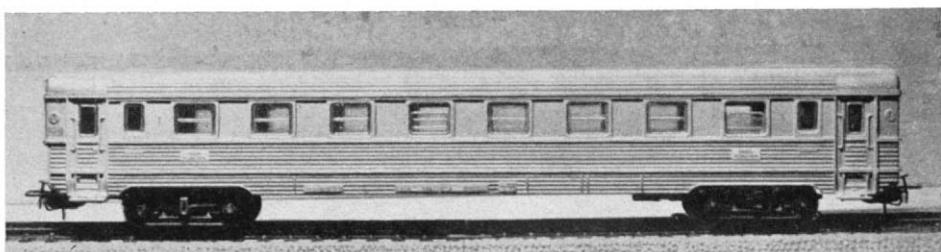
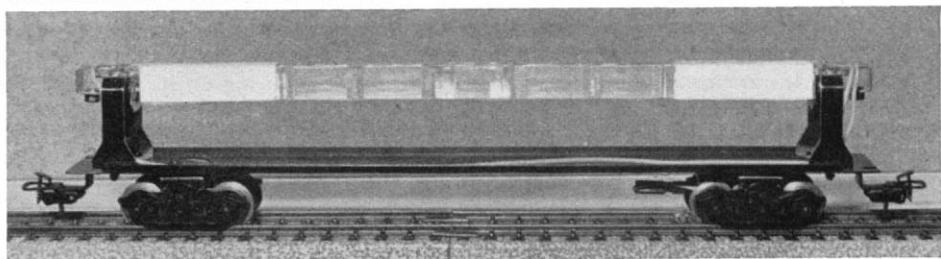


Abb. 152. Das erste Kunststoff-Wagenmodell von Märklin, eine Nachbildung des französischen D-Zugwagens A8myfi aus rostfreiem Stahl. – Abb. 153. Die für dieses Modell entworfene Beleuchtungseinrichtung. Die beiden Birnchen sitzen links und rechts hinter den (verschiebbaren) Hüllen, Ziemlich gut erkennbar (trotz unkontrollierbarer Blitzaufnahme): die Einschnitte und Leuchtfächen im Plexiglasstab.



wechseln der Birnchen vorgenommen werden. (Wir möchten heute bereits wetten, daß diese Wagenbeleuchtungs-Methode sicher einige Modellbahn-Tüftler auf den Plan rufen wird, ähnliche Leuchtbäume für andere Wagenmodelle zu ersinnen. Die einzige Schwierigkeit dürfte darin liegen, die Flächen der Einschnitte wieder spiegelblank zu bekommen, aber vielleicht weiß ein Plexiglas-Fachmann Rat! Das Einfachste wäre, wenn Märklin auch für die anderen

Schnellzugwagen-Typen solche Leuchtbäume herausbrächte. Aber das könnte – günstigenfalls – ja erst in einem Jahr der Fall sein. Bis dahin gilt daher die Devise „Do it yourself“!)

Das Modell des DB-Behälterwagens für Schüttgut (Abb. 154) hinterläßt einen vor trefflichen Eindruck, wozu die geschickte farbliche Behandlung mit beiträgt. Beim Behälterwagen (Abb. 155) sind die fein detaillierten Behälter aufgesteckt und oberseitig mit Metall-Bügeln versehen, um sie mit dem Magnet-Greifer des Krans abheben (und aufladen?) zu können. Der dänische Bierwagen (Abb. 156) ist lediglich eine dekorierte Ausgabe des letztjährigen zweiachsigem Kühlwagens Tehs 50. Gänzlich neu ist dagegen wiederum das Modell des offenen Güterwagens Typ Tow der SNCF, der als EUROP-Wagen also auch auf „deutschen“ Modellbahn-Anlagen rollen kann. Im übrigen ein gediegenes, gut detailliertes und im Betriebseinsatz dankbares Waggon-Modell und eine Be reicherung des modernen Güterwagenparkes.

Daß der Bogenweichen-„Bazillus“ auch Göppingen heimsucht, ist begrüßenswert. Daß aber hierbei auch noch eine gänzlich neue Konzeption heraus kam, ist erfreulich! Wie Sie auf den Abb. 157 und 158 entdecken, ist der Antriebskasten bei der neuen Innenbogenweiche optisch verschwunden, d. h. so flach konstruiert, daß er ohne weiteres im Gleisbettungskörper untergebracht werden konnte. Und erst das Weichenlaternchen! Wir möchten fast behaupten: maßstäblich 1 : 87, zumindest in dieser Gegend herum. (Wir haben geschworen, uns an der nächsten Messe mit Schublehre und Metermaß zu bewaffnen, um solche und ähnlichen Entdeckungen gleich an Ort und Stelle vermessen zu können!) Es wird von unten durch ein flachliegendes und leicht auswechselbares Birnchen beleuchtet. Ob die bisherigen Weichen auch dieses

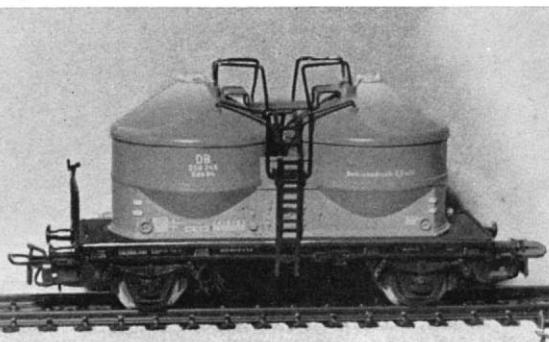


Abb. 154. Der Kds 54 der DB als gut detailliertes, sehr ansprechendes Märklin-Modell.

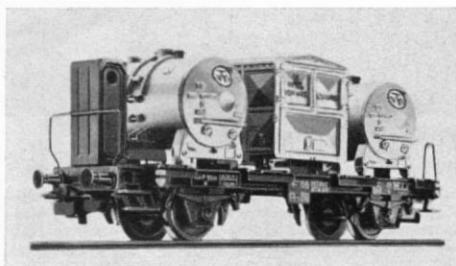


Abb. 155. Behältertragwagen mit sehr gut detaillierten, feinplastischen Behältern. Beim ersten Behälter ist der erwähnte Metallbügel oben gut erkennbar.



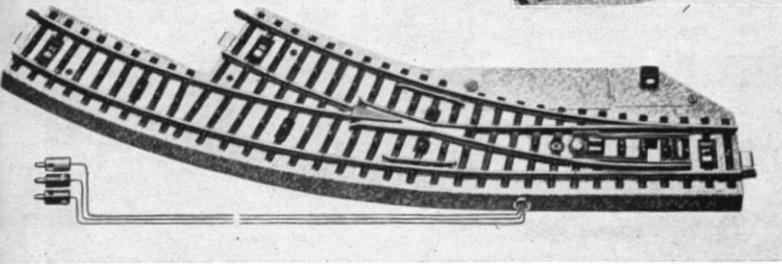
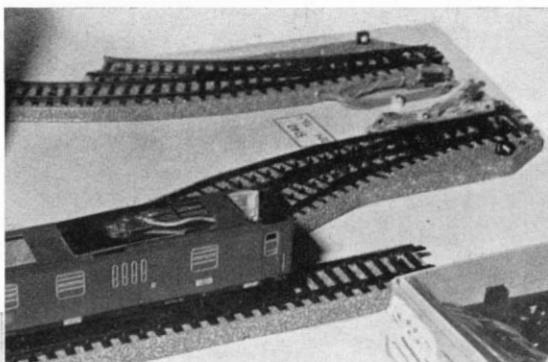
Abb. 156. Ein Bierwagen neueren Datums: ein entsprechend dekorerter Kühlwagen vom Typ Tehs 50.

Abb. 157 und 158. Die neuen Bogenweichen mit den „eingebneten“ Antriebskästen und den kleinen, indirekt beleuchteten Laternen – offensichtlich eine gänzlich neue Konzeption, die sehr erfreulich ist, aber gleichzeitig auch als Symptom dafür gelten kann, daß eine grundlegende Änderung des jetzigen Gleissystems kaum in absehbarer Zeit zu erwarten sein dürfte.

neue Make-up bekommen? Tja, das wissen nur der liebe Gott und die leitenden Herren von Märklin. Ersterer hat vermutlich Wichtigeres zu tun und letztere schweigen sich mit einem vielsagenden (oder auch nichts-sagenden) Lächeln aus. Da aber ein richtungweisender Fortschritt immer eine Aussage darstellt, ist die einzige „Unbekannte“ in diesem Rätsel-Spiel der Faktor Zeit und die schreitet heutzutage bekanntlich schnell vorwärts.

Die neuen Schaltgleisstücke dürften eine Auswirkung unserer diesbezüglichen Abhandlungen in den Heften 10 und 11/XV darstellen, zumal sie im Interesse gewisser lokosteuerter Schaltvorgänge unumgänglich sind. Dank ihrer Konstruktion ermöglichen sie je nach der Fahrtrichtung zwei verschiedene Moment-Kontakte durch den Schleifer der Triebfahrzeuge (allerdings auch durch den Schleifer der beleuchteter Wagen, was jedoch u. U. sogar von Vorteil sein kann).

Die D-Zug-Inneneinrichtung im Beutel, ebenso sitzende Figürchen, stellen eine willkommene Lösung dar, kann man damit doch auch andere Wagenmodelle ausrüsten, für die es keine speziell passende Inneneinrichtung gibt.



**Die viele Redaktionspost,** die infolge vordringlicher Bauarbeiten, der Messe und der damit zusammenhängenden und gegenüber dem Vorjahr noch vermehrten immensen Arbeit leider etwas zurückgestellt werden mußte, wird nunmehr in Kürze aufgearbeitet. Das gleiche gilt für noch ausstehende Honorare. Wir bitten Sie – betroffenenfalls – um Nachsicht und Verständnis!  
WeWoW

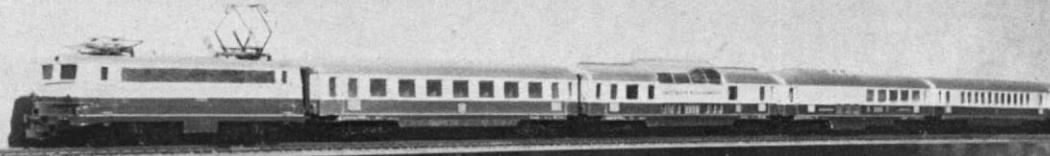


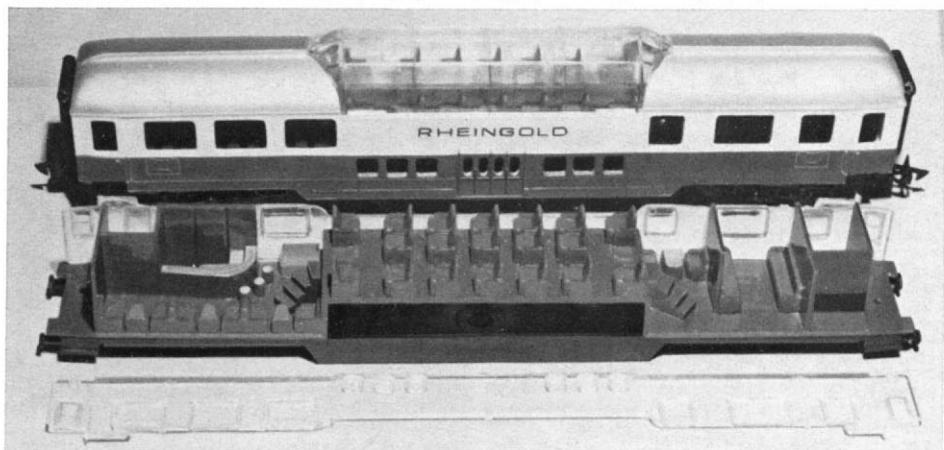
Abb. 159. Endlich komplett: der „Rheingold“-Zug, hier mit einer (von Ruco) modifizierten Märklin-E 41.

## Meccano - Hornby-ACHO Frankreich

BD-Vertretung: H. Bienengräber, Hamburg.

Außer der angelaufenen Auslieferung der von Ruco entwickelten „Rheingold“-Wagen (s. Heft 1/XVI) und einem kleinen BP-Kesselwagen gibt es nichts Neues zu vermelden (von der kürzlich erfolgten Übernahme dieser Firma durch Lines Bros. mal abgesehen). Die wenigen Neuheiten des rein englischen Hornby-Dublo-H0-Bahnsortiments sind kaum nennenswert. Beschränken wir uns daher auf die Abb. 159 und 160, zumal die „Rheingold“-Wagen nochmals in den Bienengräber-Anzeigen abgebildet sind.

Abb. 160. Obwohl sämtliche „Rheingold“-Modelle lobenswerterweise mit der jeweils zutreffenden Einrichtung versehen sind, ist es ratsam, diese einfarbigen Spritzlinge – zumindest beim gut einsehbaren Aussichtswagen – farblich nachzubehandeln und Fußboden, Tische, Bar u. dgl. (wie hier geschehen) farbig abzusetzen.



## Walter Merten Miniatur-Plastiken Berlin-Tempelhof

Da das letzjährige, große Programm an H0-, TT- und N-Figuren noch nicht ganz „derkraftet“ ist, wurden die geplanten Neuheiten nochmals zurückgestellt. Die gerade zur Messe fertig gewordene H0-Schöpfungen sowie die zweite N-Serie zeigen wir Ihnen in den Abb. 161 bis 166. Die noch ausstehenden Neuheiten 1963 werden im Laufe der nächsten Monate folgen und automatisch bei Ihrem Fachhändler eintreffen. Etwaige außerplanmäßige Neuheiten werden wir rechtzeitig in der MIBA präsentieren.

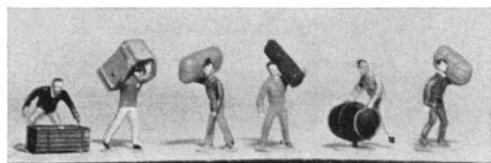


Abb. 161 und 162. Soeben „in Tätigkeit getreten“: 2 Trupps schwer aktiver Transportarbeiter (Box 2234 u. 2240).



Abb. 163. Eine idyllische Gruppe: Drehorgelspieler mit Äffchen und kleinen und großen Zuhörern.

Abb. 165 u. 166. H0-Schneewittchen und 6 N-„Zwerge“ (Box 812 N) sowie weitere 6 Reisende, die auf den Arnold-Zug warten (Box 806 N).

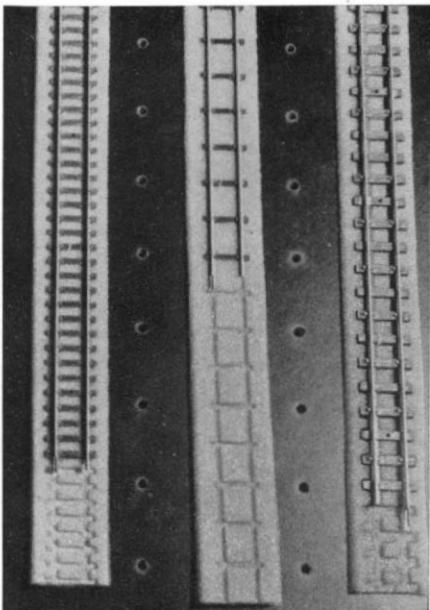


Abb. 164. Auch die Box 2203 mit Eisverkäufer und „Kunden“ eignet sich bestens zur Belebung eines Straßenecks.



## J. Mössmer, Tettnang/Württ.

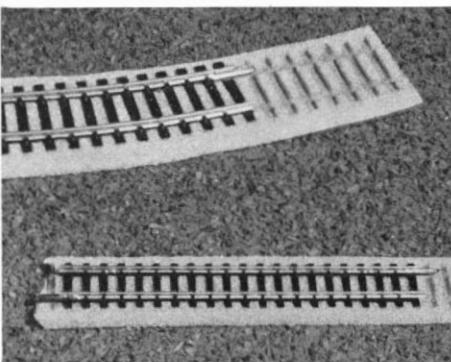
Wilke-Schaumstoff-Gleisbettungen



Die bekannten Willke-Schaumstoff-Gleisbettungen sind nun in insgesamt über 60 verschiedenen Sorten erhältlich, auch für alle neuen 9-mm-Gleise (Arnold, Egger, Trix) sowie für die Heinzel-Zahnstangen-Gleise, für Jouef-Gleise und alle Liliput-Weichen und -Kreuzungen. Für die neuen Trix-H0-Gleise (Zwei- und Dreischienen) werden die Schaumstoffbettungen im Sommer herauskommen. Die Bettung für die Märklin-Gleise wurde so verbessert, daß sie sich nun leichter in den Blechkörper einlegen läßt, wobei die Blechkanten mit auf der Schaumstoffunterlage aufliegen. Außerdem gilt jetzt eine neue Preis- und Mengenstaffelung der Meterware: Für Märklin-Gleise kosten 3 m Schaumstoffbettungen 3,- DM; alle anderen Packungen kosten 4,50 DM und enthalten folgende Längen: H0 - 5 m, TT - 6 m, N - 7,5 m.

Abb. 167. Neue Schaumstoffbettungen für 9-mm-Gleise. V. l. n. r.: Arnold, Egger, Lone Star.

Abb. 168. Eines der neuen Trix-9-mm-Gleisstücke mit Gleisbettung im Vergleich zu einer H0-Ausführung.



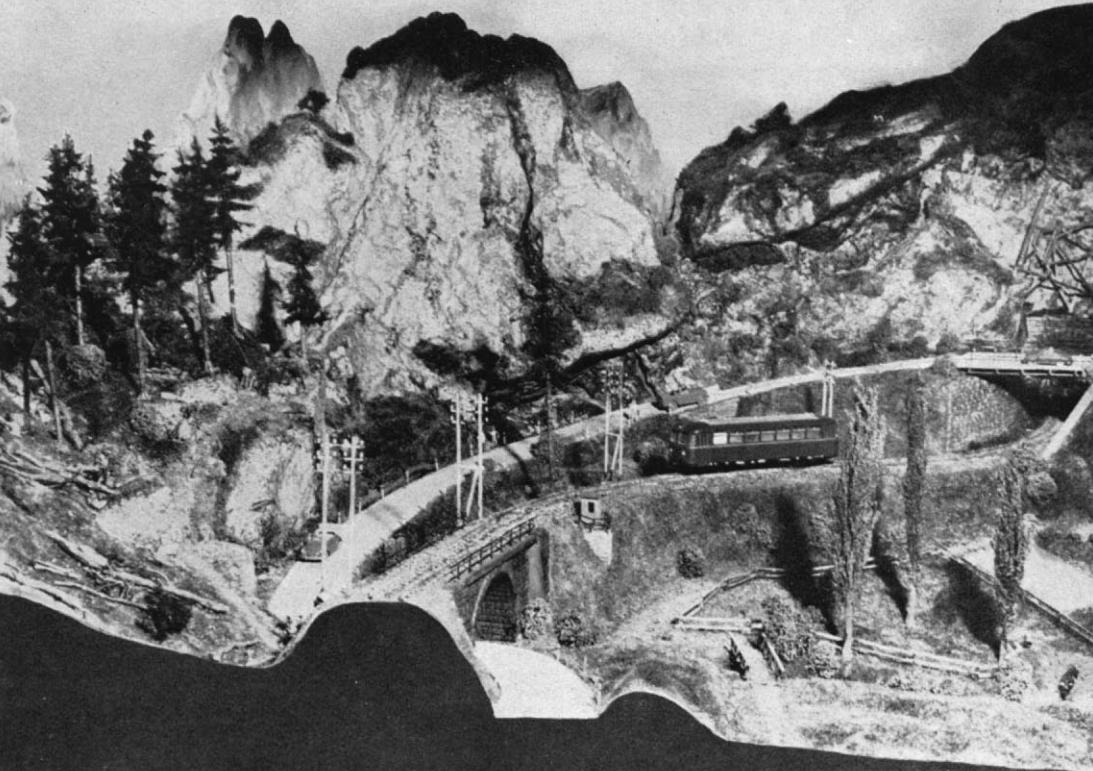


Abb. 169. Ein „natural“-Messeschaustück, das zeigt, wie natürlich man eine Miniaturlandschaft mit natural-Utensilien (Felsen, Fichten, Pappeln, Rampen, Matten usw.) gestalten kann.

# natural

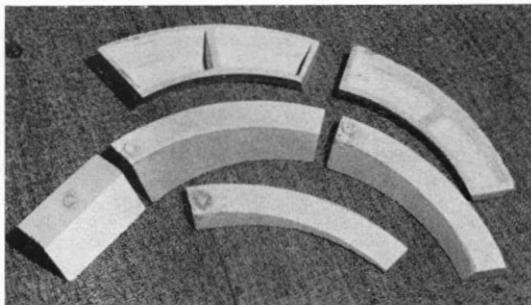
Elemente für Landschaftsmodelle

G. Klingeberger, Konstanz/Bodensee

Nach den Styropor-Felsen der vergangenen Jahre erscheint nunmehr eine abermalige Neuheit aus diesem Material. Allerdings handelt es sich diesmal nicht um Felsen, sondern um Bahndämme, bei deren Entwicklung man sich offensichtlich einige Gedanken gemacht hat. Man ging bei natural davon aus, daß reine Rampenauftaufen bei der großen Eisenbahn doch nicht allzuoft vorkommen, viel mehr dagegen Bahndämme über Geländesenkungen. Man empfiehlt deshalb bereits von Seiten des Herstellers im Interesse einer naturalistischen Landschaftsnachbildung, die neuen Bauteile bevorzugt zum „Überbrücken“ der Geländesenkungen zu verwenden (eine Empfehlung, der wir uns voll und ganz anschließen), obgleich man als Sachbezeichnung für die neuen Teile das nunmal eingebürgerte Wort „Auffahrten“ gewählt hat. Selbstverständlich kann man die Dammteile auch als Auf-

fahrten verwenden, aber auch – und das scheint uns interessanter Motive zu bieten – als Einschnitte. Die Dammteile sind nämlich hohl und nach dem Heraustrennen der Versteifungswände hat man einen fertigen Geländeinschnitt in der Hand, der nach dem Einbau in die Anlage nur noch ausgestaltet werden muß (Abb. 174). Die Seitenschrägen der Dammteile (bzw. Einschnitte) entspricht den mit Gras bewachsenen Erddämmen des Vorbildes. Für Steinwälle dürfte die Schrägen jedoch zu flach sein, wenn man nicht auf die berühmten Ausnahmefälle zurückgreifen will. Die Grundpackung (Abb. 170) besteht aus je einem rechten und linken Bogenstück und einem geraden Mittelstück (letzteres 180 mm lang, also etwa einem der üblichen geraden Gleistecke entsprechend). Der Radius der Bogenstücke ist so gewählt, daß er sowohl für Märklin-Gleise (5100) als auch für Fleischmann-Gleise (1601/1701) paßt. Die größte Höhe ist mit 77 mm angegeben. Zum gleichen Preis wie die Grundpackung gibt es auch noch die Parallelkreis-Packung, die jedoch kein gerades Mittelstück enthält. Wenn die Strecke an eine Fels- oder Bergwand angelehnt wird (Abb. 173), kann man auch den Parallelkreis allein verwenden. Er ist im übrigen auf die den obengenannten Gleisen entsprechenden Parallelgleise abgestimmt.

Bei den Geländebaumatten sind zwei Neuerungen bemerkenswert. Die Schilfmatte ist jetzt mit einem



◀ Abb. 170.  
Teile der  
Grundpak-  
kung. Die  
hinten lie-  
genden sind  
umgedreht,  
um den „Ein-  
schnitt“ zu  
zeigen.

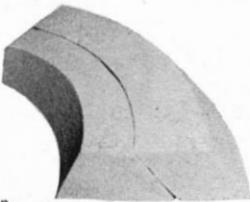
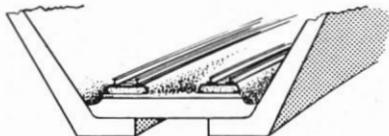


Abb. 171. ▶  
Normal-Bogen-  
stück plus Parallelstück schaffen weitere  
Verwendungsmöglichkeiten.

▼ Abb. 172. Soll ein umgedrehter Bahndamm als Böschung an einer zweigleisigen  
Strecke verwendet werden, wird sie vorher  
längsseits halbiert.



Spezialkleber hergestellt, der sich von der Grundfolie leicht ablösen läßt, aber trotzdem die einzelnen Schilfhalme noch zusammenhält. Dadurch kann man den gerade bei Schilf so wichtigen Übergang zur Wasserfläche viel natürlicher nachgestalten, als dies bisher der Fall war. — Bei der Kornfeld-Matte sind die „Ahren“ jetzt wesentlich länger, so daß der Charakter eines richtigen Kornfeldes besser getroffen ist. Im übrigen können die Flocken bei allen Matten mit Azeton o. ä. gelöst werden, falls mal ein Weg durch die Wiese „getrampelt“ werden muß.

Ein gewisses Problem bei der Anwendung neuer Werkstoffe bilden erfahrungsgemäß die jeweils richtigen Klebstoffe. Manch' einer weiß nicht, welchen Klebstoff er für welchen Kunststoff verwenden soll oder darf. Deshalb läßt „natural“ spezielle Konfektionierungen für seine Werkstoffe in den UHU-



Abb. 173. So wird mit den neuen Rampenstücken eine geschlängelte Trasse entlang einer (natural-)Felswand verlegt.

Werken herstellen. Es sind dies insbesondere der preiswerte Kleber 203, mit dem die Geländematten auch auf Styropor festgeklebt werden können, sowie der Kleber 200 in der praktischen Pinseltube. Diese ermöglicht ein hauchdünnes Streichen ohne „pappende“ Finger, was bei diesem hochwertigem Kontaktkleber wichtig ist, besonders wenn er zum Kleben der flexiblen Straßen verwendet wird. Der Kleber 200 ist übrigens mit Benzin gelöst und greift daher Styropor nicht an, was insbesondere bei sichtbaren Klebestellen von Bedeutung ist.

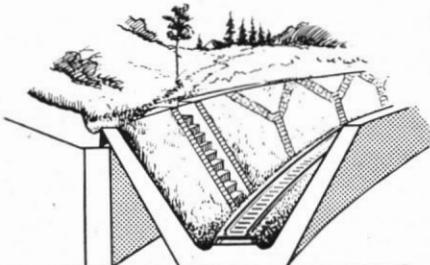


Abb. 174. Eine anregende Skizze zur Verwendung und Ausgestaltung einer umgedrehten Rampe bei der Verlegung einer eingleisigen Strecke in einem Ge- lände-einschnitt.

Achtung! Dieses Heft enthält eine  
**Beilage der Fa. Gebr. Fleischmann, Nürnberg!**

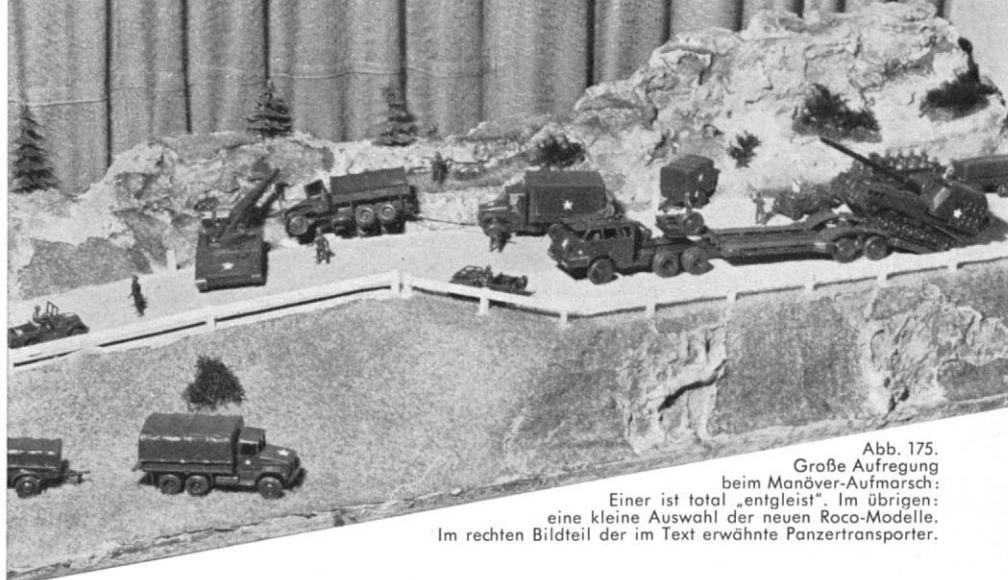


Abb. 175.  
Große Aufregung  
beim Manöver-Aufmarsch:  
Einer ist total „entgleist“. Im übrigen:  
eine kleine Auswahl der neuen Roco-Modelle.  
Im rechten Bildteil der im Text erwähnte Panzertransporter.

## Peetzy-Roco-Modelle J. Ehrenfried Nbg.-Reichelsdorf

Wir haben zwar auch heute noch seit damals den Kanal gestrichen . . . , trotzdem doch wieder etwas Militärisches, speziell für diejenigen, die daran ihren Spaß haben. Ob „daran“ oder an den Modellen, jedenfalls können Sie mit dem hier gezeigten Panzertransportzug (komplett für nur 2,20 DM) Ihre Autobahnstrecke schön mobil . . . pardon! – „motorisiert“ beleben. Im übrigen: siehe vorjährigen Messebericht!

Überdies und außerdem: Diese Modelle im Maßstab 1 : 87 sind so ausgezeichnet detailliert, daß man an solchen Miniaturen durchaus Gefallen finden kann, ohne gleich ein eingefleischter Militarist zu sein! Die Vorbilder existieren nunmal und sollen durch die Miniatur-Nachbildungen doch wohl keinesfalls „verherrlicht“ werden – ganz abgesehen davon, daß die Geschmäcker eben verschieden sind und nur der vieles bringt, der jedem etwas bringt.

## O. E. NOCH Spielwarenfabrik, Wangen/Allgäu

Zusätzlich zu den Grasmatthen hat die Firma Noch nun noch drei weitere Kunststoff-Folien zur Geländegestaltung herausgebracht, von denen uns insbesondere die Felsmatte recht gut geeignet erscheint, auf Modellbahnanlagen zur Gestaltung von „Individual“-Felsen herangezogen zu werden. Diese Folie ist sehr schmiegsam und hat trotzdem noch eine gewisse innere Steife, so daß sich beliebige Felsformationen schnell „knüllen“ lassen. Die Oberfläche ist in Färbung und Struktur den natürlichen Felsen angepaßt. Die Sand-Matte eignet sich insbesondere für Sandstein-Felsen, eine Gesteinsart, die man auf Modellbahnanlagen bisher noch recht wenig zu Gesicht bekam. Geklebt werden die neuen Folien mit handelsüblichen Kontaktklebern.

Im vorjährigen Messebericht stellten wir auch den Baum-Baukästen der Firma Noch vor. Er hat heuer einen Bruder in Form eines größeren Baumes bekommen. Auch dieser wird aus drei Segmenten zusammengesetzt und hat typischen Ahorn-Karakter. Durch wahlweise Zusammenstellen der drei einzelnen Baumteile kann man wiederum die verschiedenartigsten Baumformen „wachsen“ lassen (Abb. 177).



Abb. 176. Die knüllbare Plastikfolie mit typischer Fels-Färbung und -Oberflächenstruktur.

Zu den kompletten-Anlagen-Geländeplastiken aus tiefgezogenem Plastikmaterial sind noch einige weitere hinzugekommen, so daß jetzt 14 verschiedene Anlagen mit Längen von 1,50 m bis 2,75 m zur Auswahl stehen. Bei den neueren Ausführungen können bereits auch Faller-Autobahnen mit eingebaut werden. Diese Anlagenplastiken sind insbesondere für die ganz Eiligen oder ganz Bequemen von Interesse, die dafür eine gewisse Uniformität in Kauf nehmen.



Abb. 177. Der größere Baukasten-Baum, mit und ohne Laub.

Abb. 178. „Fundament“ des Geländes (einschl. Staumauer) dieser Anlage: ein einziges tiefgezogenes Plastikteil. Die neuen Geländeplastiken sind bereits für den Einbau der Faller-Autobahn vorgesehen.

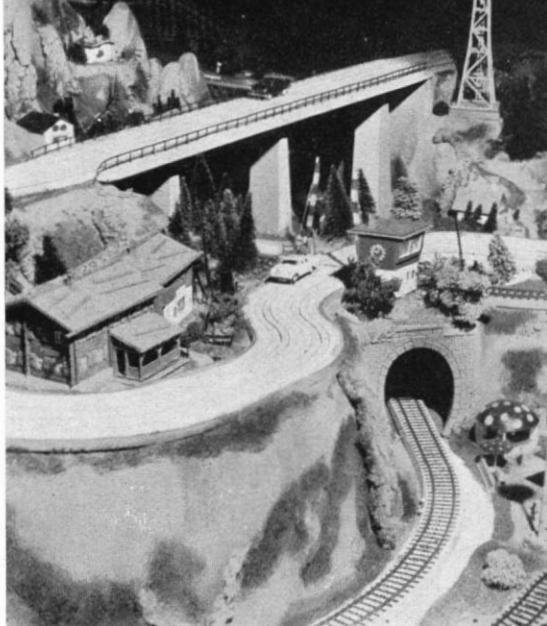
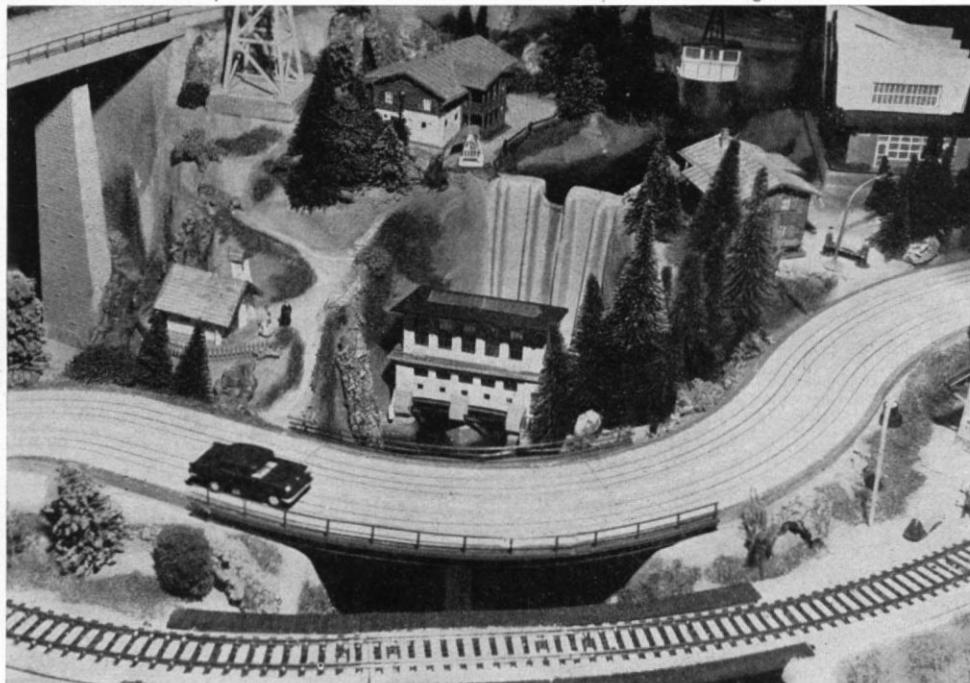


Abb. 179. Ein weiteres Motiv aus der in Abb. 178 gezeigten Anlage.



Abb. 180.  
Eines der vielen Kleinstmotive als Musterbeispiel.

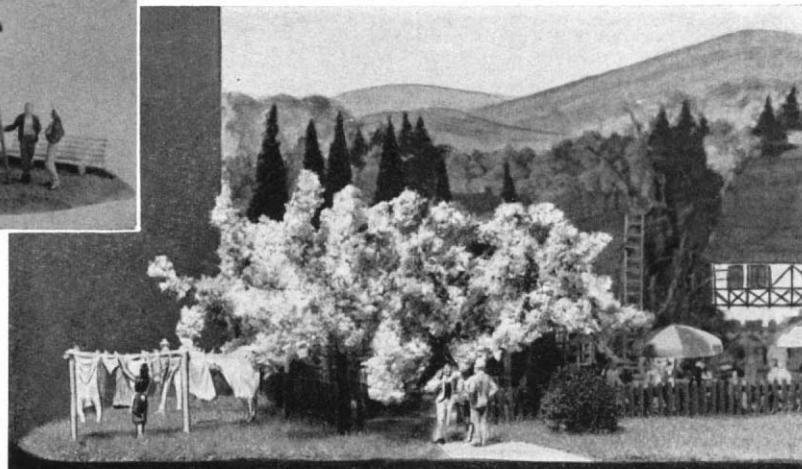


Abb. 181. Solch' stimmungsvolle Idylle (wie hier die Ecke einer ländlichen Gartenwirtschaft) lassen sich mit den neuen Figuren beleben. Diese blühenden Bäume stammen aus dem Schwarzwald (Faller).



## Paul M. Preiser KG. Kleinkunstwerkstätten Rothenburg o. d. Tauber-Steinsfeld

Die „Preiser-Familie“ hat sich dieses Jahr ganz gewaltig vermehrt: um insgesamt 126 neue Figuren der Exklusiv-Serie (21 neue Sätze), von denen wir nur ein paar wenige bildlich vorstellen wollen und können. Die Standardserie ist um 6 Serien aus dem Exklusivprogramm (jedoch in einfacher Ausführung) erweitert worden. An Gelände-Kleinmotiven sind gleich 55 neue Stücke entstanden, von denen wir, da letztes Jahr eingehend behandelt, diesmal nur ein einziges Motiv stellvertretend für die vielen anderen bildlich wiedergeben (die da beispielsweise sind: Frau mit Kindern auf einer Wiese, Obstpflücker, Hühnerhof, Marktbusen, Paar unter blühendem Baum, der Landbriefträger, Blick über Zaun usw. usw.). Zum ersten Mal sind auch winterliche Motive dabei (Weihnachtsmarkt, Christbaumverkauf, „stilles Ortchen“ im Schnee, Wildfütterung usw.), die entweder auf einer verschneiten Anlage mit „einkomponiert“ werden können oder zumindest zur Erstellung eines speziellen Weihnachts-Schaustückes beste Dienste leisten.

Wir haben natürlich auch von den beliebten Preiser-Schaustücken wieder Aufnahmen gemacht. Wir werden sie Ihnen per Gelegenheit unterbreiten (Motiv „Entwicklungshilfe“ baldigst, da hochaktuell, Motiv „Gartenwirtschaft“ etwas später, wenn's wärmer ist und Motiv „Weihnachtsmarkt“ noch später, wenn's wieder kalt wird).

Die bekannten Fichten gibt es nunmehr in drei Ausführungen: wie bisher (Abb. 186 links), mit Nadeln befolklt (Abb. 186 rechts) und dto., aber verschneit (Abb. 186 ganz rechts, aber auf dem weißen Papier leider nicht mehr erkennbar – auf!). Die einzelnen Größen sind nicht mehr in gesonderten Packungen erhältlich, sondern nunmehr – vernünftigerweise, von unserem Standpunkt aus – in Gemischtpackungen (Preis jeweils 3,75 DM). Die Kleinstfiguren werden gleichermaßen gemischt sortiert für die N- und TT-Anlagenausstattung herausgebracht, obgleich sich auf einer N-Anlage – wie Abb. 17 in Heft 4, Seite 144, beweist – auch größere Fichten bestens ausnehmen.



Abb. 182. Jörgl Thoma, der Schwarzwald-Briefträger, beim Fahrrad-Training (Nr. 81).



Abb. 183. Stück(len) um Stück(len) wird nun auch bei uns Hanullern die Post durch die Post befördert (Nr. 80).



Abb. 184. Verschiedene Berufe (neu).



Abb. 185. „Auf Ihr Spezielles!“ ... diese speziell für Autobahnen gedachte Serie, die es in verschiedenfarbigem Dreß gibt (BV, BP usw.).



Abb. 186. „Alte“ Steckfichten (links) und neue, nadelbeflockte (rechts), die man am besten „mixt“.

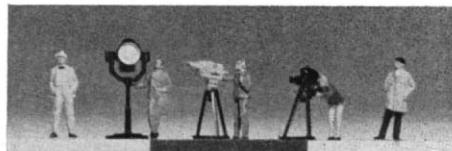
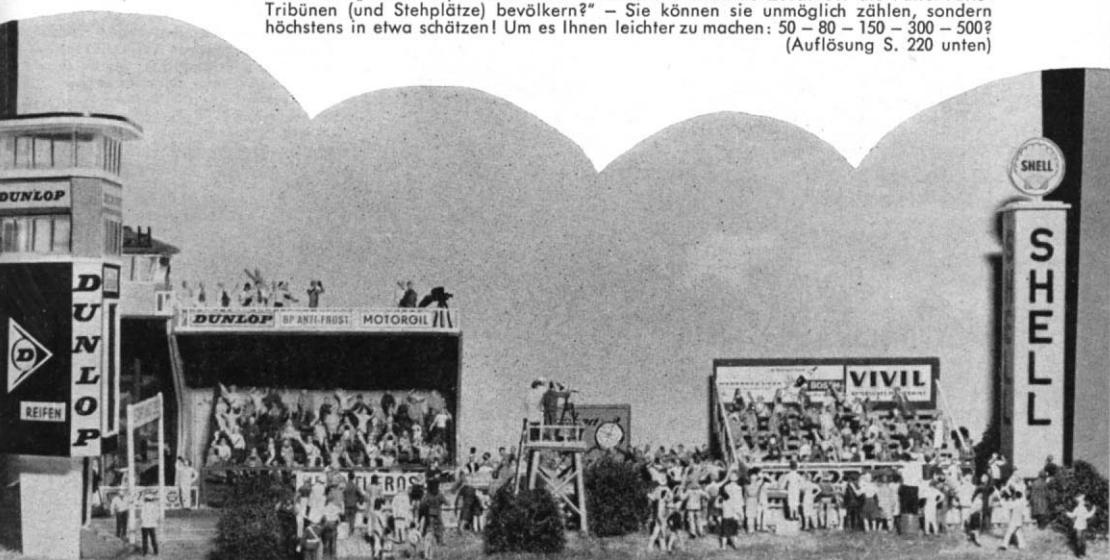


Abb. 187. Film- und Fernsehteam – ganz intim (wie die Posen auszudrücken scheinen ...).



Abb. 188. „Halt, meine Herren, diesmal schreiben wir Sie auf! Ihr Steckbrief hat die Nr. 67 ... !“

Abb. 189. „Weißt Du, wieviel Ste... hende und sitzende Zuschauer die Faller-AMS-Tribünen (und Stehplätze) bevölkern?“ – Sie können sie unmöglich zählen, sondern höchstens in etwa schätzen! Um es Ihnen leichter zu machen: 50 – 80 – 150 – 300 – 500? (Auflösung S. 220 unten)



AUF DEM NÜRBURGRING

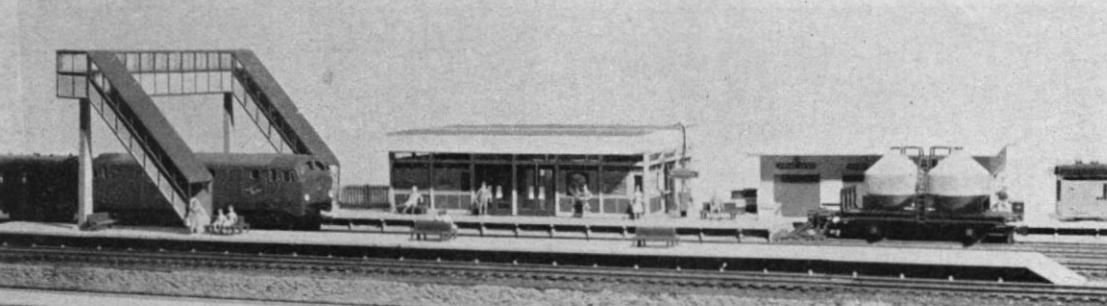


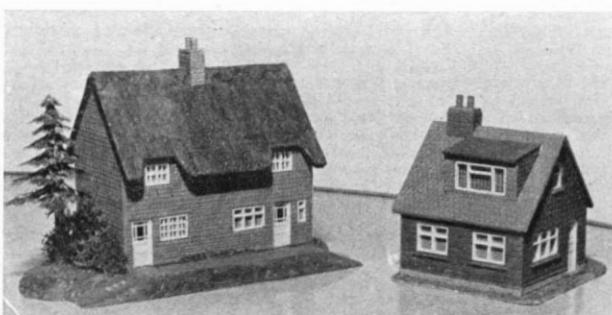
Abb. 190. Vermutlich aus Exportgründen: moderner Bahnhof nach englischem Vorbild mit Fußgängerbrücke, Bahnsteigen, Empfangsgebäude, Güterschuppen und Kran, alles nur im Bausatz erhältlich.

# POLA

Fabrik feiner  
Modellspielwaren  
**Rothhausen**

Abb. 191. Bf. Lecco nach italienischem Vorbild.

Abb. 192. Altenglisches Wohnhaus mit Strohdach sowie Einfamilienhaus.



Nachdem fast sämtliche „deutschen“ Entwürfe z. T. durch die Fa. Vau-Pe bzw. Brawa (Miniserie) vertrieben werden, bleiben nur einige spezielle Pola-Bauten zu besprechen, die hauptsächlich ausländische Gebäudearten betreffen: englische Wohnhäuser (die aber vermutlich auch in Norddeutschland, Dänemark usw. anzutreffen sein dürften), ein italienisches Bahnhofsgebäude (Abb. 191) sowie ein englisches samt Güterschuppen (Abb. 190), vor dem wir allerlei Ladegut entdeckten, das in Packungen sortiert in den Handel kommen soll.

# Rasant

Modell-Autostraße

Reinhard & Co. K.G.

**Gunzenhausen**

Eine neue Auto-Straße im H0-Maßstab, die erweiterte technische Möglichkeiten bietet. Zugrunde gelegt ist das Dreischienen-Dreileiter-Gleichstrom-System, wodurch auf einer Fahrbaahn zwei Autos unabhängig voneinander gesteuert und außerdem noch (dank zweier Führungsstifte) rückwärts gefahren werden können. Dadurch, daß die Leiterbahnen in den Straßenkörper verlegt sind (Abb. 195) und aus den nur 1,2 mm breiten Spurrollen lediglich die Mitnehmerstifte herausragen, auf die die Autos gesteckt werden, können die Wagen maßstabgerecht nachgebildet werden und rollen einwandfrei – und ohne bei schneller Fahrt aus der Bahn zu fliegen – auf ihren

Rädern. Da die Fahrzeug-Modelle darüber hinaus aus Metall-Spritzguß bestehen und (wie Abb. 193 zeigt) zusätzlich mit Blei-Ballast versehen sind, ist ihre Straßenlage bis jetzt unübertroffen. Die jetzigen Modelle sind noch nicht ganz im Maßstab 1 : 87, doch ist bereits ein neuer, noch kleinerer Motor für die genauen 1 : 87-Fahrzeuge in Erprobung. Der jetzige 12-V-Gleichstrom-Motor mit auswechselbaren Bürsten soll dann für schwerere Kraftwagentypen Verwendung finden. Der Motorausbau ist denkbar einfach: Vorn ein Arretierungs-Schieberchen vorziehen, Gehäuse und danach den Motor abheben, Bürstenkappe vorsichtig vorziehen (sonst springt das Federchen weg), Bürsten auswechseln, Deckel zurückziehen und dann den ganzen Vorgang in umgekehrter Reihenfolge. Ein Ersatzmotor kostet (gegen Rückgabe des alten) 7,- DM, ein neuer 9,- DM, ein Automodell zwischen 12,- und 13,- DM, im Bausatz etwas über 10,- DM.

Doch zurück zur Fahrbahn: Die Breite einer aus Kunststoff gespritzten Doppelfahrbaahn beträgt 64 mm (die der einspurigen 32 mm), die Höhe (Dicke) 7,5 mm. Die kleinen, leicht federnden Doppelski-Schleifer (je 2 cm lang, 2,5 mm breit) liegen den Autopackungen bei, sind aber auch einzeln zu haben. (Zum guten Glück, da diese zierlichen Ski-Schleifer einem undefinierbaren „Gefühl“ nach sicher noch für irgendwelche andere Zwecke brauchbar sein dürften.) Im Straßenanschlüsstück (Abb. 196) befinden sich Schlitzte, in die die Schleifer eingeführt werden, wobei darauf zu achten ist, daß die beiden Schleifer für je eine Fahrbahn „einmal so rum und einmal anders rum“ eingebracht werden (die mittlere Gleitbahn ist der gemeinsame Rückleiter für die beiden Stromkreise einer Fahrbahn). Zum Reinigen der Schleiferbahnen im Inneren der Fahrbahnen, an die man nicht rankommt, gibt es einen besonderen „Putzer“ (Schleifer mit auswechselbarem Schmirgelleinen), damit man von Zeit zu Zeit etwaige Abbrandspuren beseitigen kann.

Gefahren wird mittels handlicher Handregler (Vertikal-Potentiometer), an dem der Umpoler und ein kleiner Feststellschieber zur Einstellung jeder gewünschten Dauergeschwindigkeit vorhanden ist. Als Trafo steht ein 12 V/300 mA-Trafo zur Verfügung, doch können die Handregler auch an jede andere passende Gleichstrom-Quelle angeschlossen werden.

Das Straßensortiment ist verständlicherweise noch nicht reichhaltig, doch stehen bereits Fahrbahnwechsel, einspurige und zweispurige Abzweigungen sowie Doppelabzweigungen u. a. m. auf dem Programm.

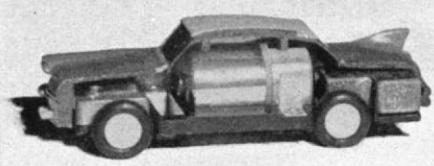


Abb. 193. Der Schnitt läßt Aufbau und Stabilität der Rasant-Automodelle gut erkennen.

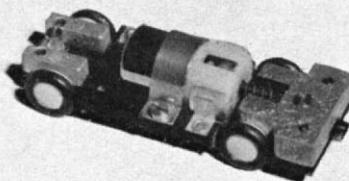


Abb. 194. Chassis mit Motor, Getriebe und Bleiballast. Man beachte die Miniatur-Gummi-Autoreifen!

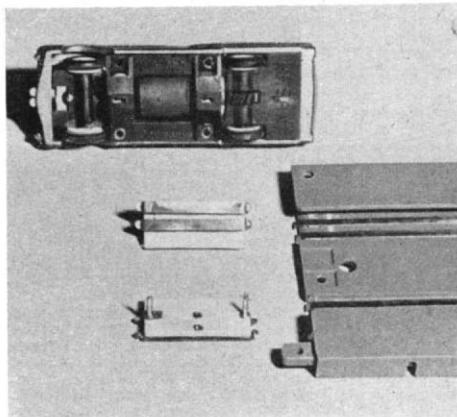


Abb. 195. Geöffnetes Straßenstück, das z. T. die Schleiferbahnen erkennen läßt, sowie zwei der kleinen Ski-Schleifer. – Bei der Auto-Druntersicht ist vorn das besagte kleine (weiße) Arretierungs-Schieberchen deutlich zu sehen (von oben aber kaum zu erkennen).

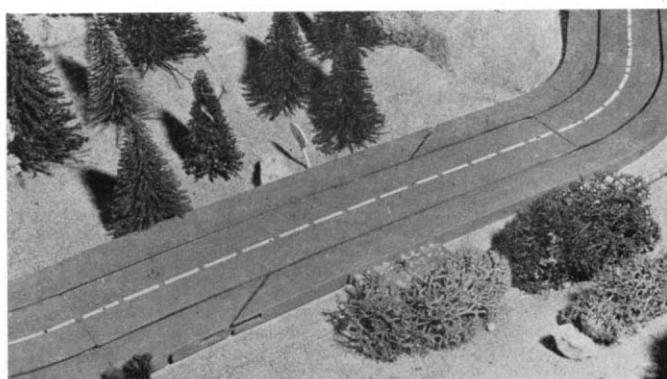


Abb. 196. Das Straßenstück mit Stromanschluß und seitlichen Schlitten zum Einführen der Ski-Schleifer.

Insgesamt besehen (Zwei-fahrzeug-Verkehr pro Richtung mit Rückwärtsfahrtmöglichkeit, unauffällige Führungsrille, maßstäbliche, schwere Autos, Kleinstmotor mit auswechselbaren Bürsten) mit einer der vielversprechendsten Autostraßen für die Modellbahnanlagen.

(Rasant)

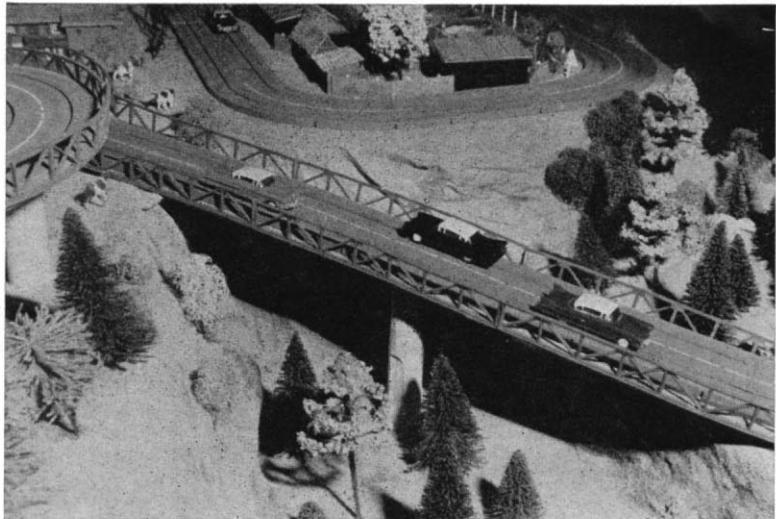


Abb. 197. Ausschnitt aus der Rasant - Vorführanlage.

Dieses Jahr lieferbare Automodelle:  
Mercedes 220 SE und Ford 17 M.

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

Ausgerechnet eine italienische Firma nimmt sich der von Krauss-Maffei, München, entwickelten und gebauten ML 4000 an, über die wir seinerzeit in Heft 8/XIV in Wort und Bild berichtet haben. Sie erinnern sich sicher noch des ganzseitigen Bildes, das diese Lok, mit Puffern versehen, vor einem Versuchszug auf einer deutschen Strecke zeigte. Wir malten seinerzeit aus, wie man diese markante Diesellok begründeterweise im Modellbahn-Betrieb einsetzen kann. Nun ist es soweit! Wer mit jenen Möglichkeiten liebäugelte, kann sie nun mit Hilfe des Rivarossi-Modells verwirk-

lichen. Das Anbringen der Puffer dürfte an Hand jenes Bildes die geringste Arbeit sein.

Weitere beachtenswerte Neuheiten sind in den Abb. 199 bis 201 wiedergegeben. Wir wollen bei dieser Gelegenheit jedoch darauf hinweisen, daß alle Modelle europäischer Fahrzeugtypen – aus firmeneigenen, jedoch sachlich anfechtbaren Erwägungen heraus, auf die wir ein andermal eingehen – durch ihren 1 : 82-Aufbau zwar bestens mit Fleischmann-Fahrzeugen harmonieren, aber weniger gut mit genauen 1 : 87-Modellen.

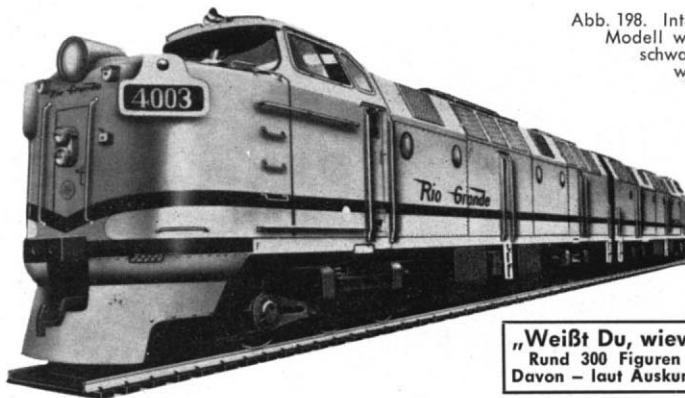


Abb. 198. Interessenten für diese auch im Modell wuchtige Doppellok in Gelb mit schwarzen und silbernen Zierstreifen werden sich noch bis Herbst dieses Jahres gedulden müssen. Preis für die 48 cm lange Doppellok einschl. fernsteuerbar zu betätigendem Signalhorn 67,- DM.

„Weißt Du, wieviel . . . ?“ (zu Abb. 189, S. 217)  
Rund 300 Figuren (wir haben sie gezählt)!  
Davon – laut Auskunft – 30 % Standard-Figuren.

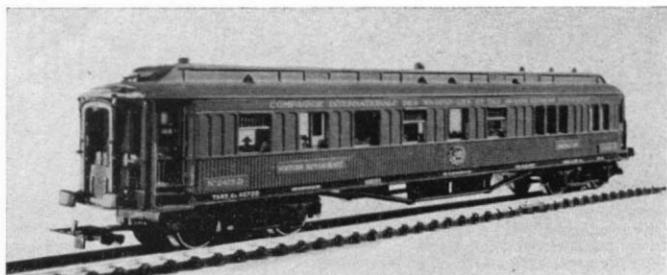


Abb. 199. Bald lieferbar dagegen ist das gut detaillierte und mit Inneneinrichtung versehene Speisewagen-Modell vom Typ des „Waffenstillstandswagen von Compiègne“. (Als wenn's nur diesen einen Wagen gegeben hätte!) Man erinnert im Rivarossi-Katalog „freundlicherweise“ noch an das Jahr 1940, aber dem Preis von 16,90 DM nach scheint es sich dennoch um eine liebe, teuere Reminiszenz in Braun zu handeln (oder um die „Übernahme“ des bekannten Pocher-Modells, nachdem auch diese beiden Firmen nunmehr „engeren Kontakt“ haben?).

▼ Abb. 200. In freundlichem Blau, Rot und Silber schimmert der moderne Triebwagenzug (jede Einheit 26,5 cm lang). Motorwagen 45,- DM, Beiwagen 15,90 DM.

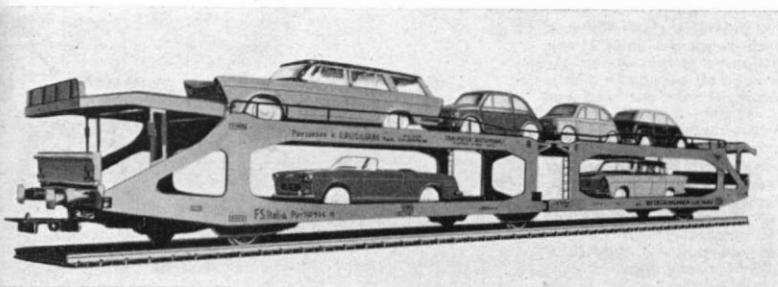
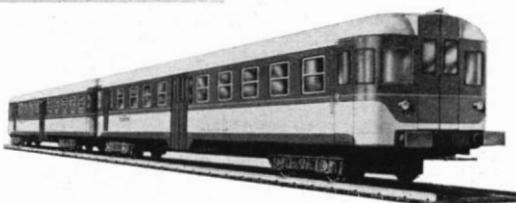


Abb. 201. 30 cm lang und von schwungvoller italienischer Zweckform ist der Autotransportwagen der FS Italia in H0-Größe zu 12,80 DM.

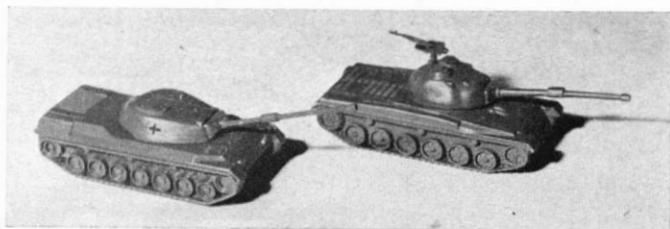
## ROSKOPF Miniatur-Modelle Traunstein/Obb.

Die wichtigste „Neuheit“ dürfte hier eine generelle Preissenkung um ca. 40 % sein, die ihre Ursache in größeren Exportaufträgen und damit verbundener

rationellerer Serienfertigung haben soll. Neuheiten als solche waren in diesem Jahr bei Roskopf nur im Rahmen der Militär-Fahrzeuge zu verzeichnen. Es sind dies der neue deutsche Standard-Panzer „Leopard“ in Kunststoffausführung (-,85 DM) und der schweizerische Panzer Pz 61 in einer speziellen, schweren Metallausführung (wohl für den berühmten Sandkastenkrieg bestimmt) zum Preis von 1,95 DM. Weitere Modelle sollen im Laufe des Sommers erscheinen. „Militäristen“, seid auf der Wacht! („Pazifisten“, . . . auf der Hut!)

Abb. 202. Die beiden neuen Roskopf - Panzerminiaturen: links der deutsche „Leopard“, rechts der Schweizer „Pan...“ nein, nicht „Panther“, sondern ganz schlicht Panzer „Pz 61“.

Schade, daß die Fa. Roskopf ihre seinerzeitige Einführungsserie der zivilen Fahrzeuge nicht mehr fortsetzt! Wenn doch, dann hoffentlich 1 : 87!



Wohl mit das schönste Lokmodell im ganzen Rokal-Bahnsortiment ist das Modell der BR 85, zu der sich Rokal aufgrund unserer Meinungsfrage von 1961 entschlossen hat (Abb. 205). Diese auch im TT-Maßstab noch wuchtig wirkende Maschine ist sehr weitgehend detailliert und, wie die unretuschierte Aufnahme der Abb. 205 erkennen läßt, sehr sauber ausgeführt. Die Räder der mittleren Treibachse weisen entsprechend dem Vorbild einen Spurkranz auf, nur ist er aus Gründen der besseren Kurvenläufigkeit etwas verkleinert. Bei den Loklaternen ist der automatische Lichtwechsel entsprechend der Fahrtrichtung nur halb durchgeführt: Bei Rückwärtsfahrt brennen die Laternen an beiden Enden, bei Vorwärtsfahrt sind die hinteren dunkel. Und das Schönste: Liebe TT-Freunde, steckt 56,- DM in die Tasche und holt euch dieses prachtvolle Modell im nächsten TT-Fachgeschäft – es ist bei Erscheinen dieses Heftes (ebenso wie die übrigen Neuheiten) bereits erhältlich! (Schön war's, wenn man dies von allen Messeneuheiten melden könnte! Der Umsatz aller Firmen würde wahrscheinlich rapid steigen!)

Und wenn Sie schon beim Einkaufen sind: Nehmen Sie auf jeden Fall auch noch gleich die nette kleine V 60 mit (33,- DM). Sie ist zwar etwas länger geraten, als dies umgerechnet der Fall sein dürfte (Abb. 204), aber der Gesamteindruck ist sehr gut (und wer kauft schon seine Modelle mit dem Metermaß ein?). Das V 60-Modell hat – wohl hauptsächlich als Rangierlok gedacht – kein Wechseltisch.

Der Großraum-Güterwagen OOtz 50 vom letzten Jahr hat einen kleineren „Kollegen“ bekommen, einen vierachsigen Talbot-Schottertransportwagen (Abb. 207), der als DB-Bahndienstwagen kein Gattungszeichen aufweist, aber „trotzdem“ als Zugeinheit, beladen mit Schotter, ein gutes Bild abgibt. Dieses Modell ist gut detailliert, sogar bis zur Nachbildung des Preßluft-Aggregates! Preis 8,- DM.

Der 6-achsige Tieflader ist an sich nicht neu, sondern lediglich mit der fein-plastischen und bis in alle Einzelheiten detaillierten Nachbildung eines AEG-Hochspannungs-Trafos beladen worden (Abb. 206).

Das Entkupplungsgleis der Abb. 203 ist ein guter Einfall: Das Entkupplungselement wird überhaupt nicht betätigt, sondern ist lediglich durch seine Form

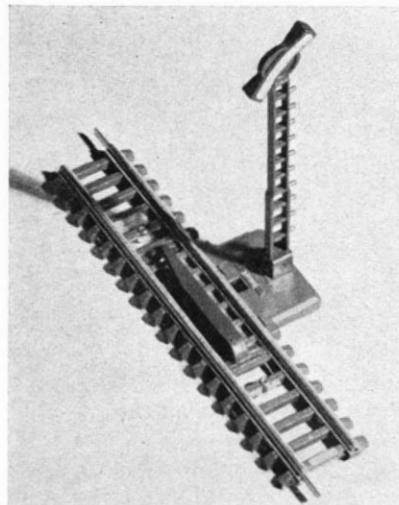


Abb. 203. Der nur einseitig wirksame Entkuppler mit Markierungs-Signal.

einseitig wirksam. Wird es beispielsweise vor einem Ablaufberg oder vor einer Gleisharfe aufgestellt, so braucht der Zug lediglich in Richtung des Signals gedrückt zu werden. Jeder Wagen wird abgekuppelt und rollt seiner Wege. Werden die Wagen abgeholt, so kann diese Stelle passiert werden, ohne daß auch nur ein Wagen abhängt. (Eine einfache Sache – nur draufkommen muß man!)



Abb. 204. Wie bereits schon letztes Jahr lobend hervorgehoben, sind auch dieses Jahr sämtliche Neuheiten sofort nach der Messe lieferbar – also auch die nette „kleine“ V 60.

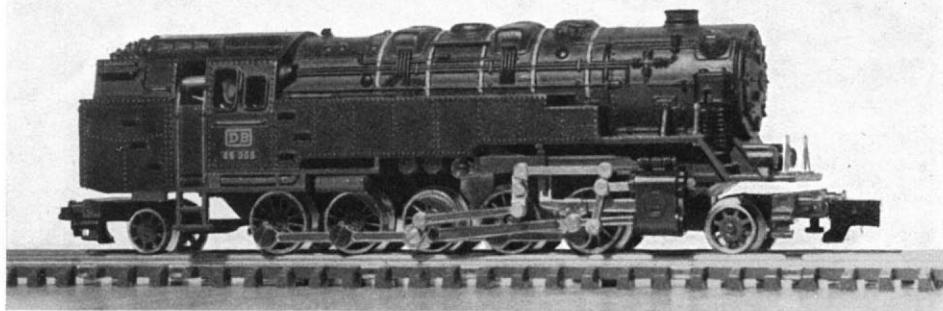
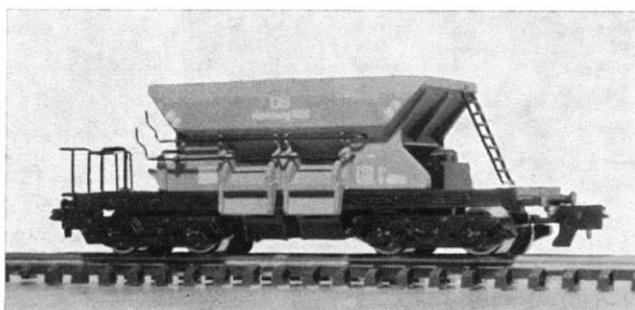
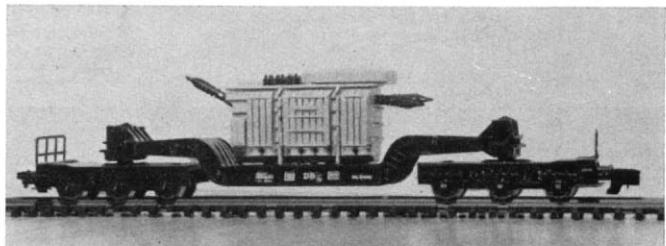


Abb. 205. Das Paradeperd im Rokal-„Gestüt“: das gut geratene Modell der schweren Güterzug-Tenderlok der BR 85, die den Hanuillern schwer „stinken tut“, wenn nicht... siehe Seite 225!

Abb. 206. Tieflader mit sehr fein modelliertem Hochspannungs-Trafo als Ladegut.

Abb. 207. Vierachsiger Schotterwagen als gut ausgeführtes Rokal-Modell.



### (Rokal)

Zum Schluß sei noch die Zugschlußbeleuchtung-Einrichtung erwähnt, die in alle Wagenmodelle mit Gummiwulsten paßt. Sie besteht aus feinen Plexiglas-Stäben, die in bekannter Weise von einem Birnenchen beleuchtet werden und in rote Punkte ausmünden. An sich nichts Außergewöhnliches, aber sehr zierlich und fein in der Ausführung.

## RUCO Modelleisenbahnen      Ruggiero & Co., Zürich

Nachdem die Fertigung des von Roco im Vorjahr gezeigten Rheingold-Zuges nunmehr von Meccano-Hornby-Acho übernommen wurde, wartete die Firma mit einem neuen, kleineren Programm auf. Als erstes ist die neue Ae 4/4-Elok der SBB zu nennen, ein 17,1 cm langes BoBo-Lokmodell. Entgegen den deutschen Geprägtheiten werden die schweizerischen Ellok's jetzt nur noch mit einem Stromabnehmer ausgerüstet, so daß dieses neue Modell einen für uns bei Vollbahn-Loks etwas ungewohnten Eindruck abgibt. Hinzu kommt noch, daß die äußeren Abmessungen trotz der verhältnismäßig großen Leistung von 5700 PS gegenüber anderen gleichstarken Loks klein erscheinen. Das gezeigte Mustermodell (Abb. 208) war sauber ausgeführt; sogar die Imitation der Scheibenwischer ist nicht vergessen (Preis: 79,- DM)!

An Wagenmodellen wurde nur der DB-Kühlwagen Tmehs 50 mit Migros-Bemalung gezeigt. Dieser Typ zählt zum Wagenpark der „Interfrigo“, einer Dachorganisation der europäischen Eisenbahnverwaltung.

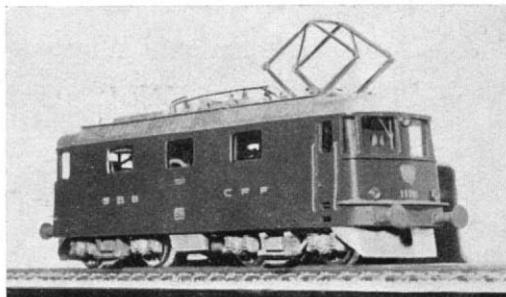


Abb. 208. Neu als Vorbild und Modell: Ae 4/4 der Schweizer Bundesbahn (SBB).

## (RUCO)

gen für die Vermietung von Kühlwagen, so daß solche farblich lustigen Typen mitunter auch auf deutschen Strecken zu sehen sind. Der Preis: 10,50 DM (nicht für die Vermietung, sondern für das Ruco-Modell). – Beide Fahrzeuge sollen in Kürze lieferbar sein.

Außerdem übernimmt nun auch die Firma Ruco das Umspritzen passender Elloks in Rheingold-Loks, wobei gleichzeitig noch ein durchgehendes Lüfterband auf beiden Seiten der Lok aufgesetzt wird. Die Loks müssen an die Firma Ruco Modellbau AG, Stauffacherstraße 27, Zürich 4, Schweiz, porto- und zollfrei (als Muster ohne Wert) eingesandt werden. Das Umspritzen kostet dann einschließlich der Lüfterblende 16,50 DM.



Ab. 209. DB-Interfrigo-Kühlwagen mit mehrfarbigem Schweizer Dekor. LÜP 13,8 cm.



(Sander)

Abb. 210. Kein Staubtuch – obwohl solches auf mancher Ausstellungsanlage öfters am Platze gewesen wäre –, sondern die Sander-Fels-Knällmatte, die sich nicht nur für „zahme“ Felsen wie rechts am Einschnitt, sondern auch zur Darstellung eines „wilden“ Gebirges verwenden läßt.

## Friedr. Sander Nachf.

### Geländematten - Wuppertal

Hier ist eine neue Felsmatte zu vermelden, die auf einem Spezialpapier aufgebaut ist, das durch einfaches Zusammenknüllen Kniffe erhält, die den typischen Felscharakter ergeben (Abb. 210). Die neue Matte ist, wie jetzt auch alle anderen Sander-Matten, 75 x 95 cm groß und kostet 4,60 DM. Durch rationellere Fertigung konnte der Preis für die grüne Standardmatte (Wiese) auf 3,75 DM gesenkt werden.

### Ing. Sommerfeld, Göppingen

Diese Fa. stellte dieses Jahr nicht mehr aus. Über den neuen Einbein-Stromabnehmer berichteten wir bereits in Heft 3/XVI.

## Ing. Schneider, Uhingen/Württ.

Ein einfacher, aber doch recht praktischer Schienenreiniger sei zuerst genannt. Er wird an einem beliebigen Zweirad-Wagen in eine der Achsen eingehängt (Abb. 212) und schleift während der Fahrt mit seinen beiden Filzpolstern auf den Schienen. Damit ist kein besonderes Reinigungsfahrzeug erforderlich (falls man den Reiniger nicht doch für dauernd an einem Wagen belassen will). Die Filze können leicht gegen neue, saubere ausgewechselt werden. Zwei Satz Filze sind jedem Gleisreiniger beigegeben.

Das Straßenlampensortiment wurde bei Größe H0 durch zwei Dreifach-Peitschenlampen ergänzt, bei Größe TT durch zwei Doppel-Lampen. Im übrigen liefert die Firma ab jetzt alle Modell-Lampen mit Gewinde-Sockeln für die Lämpchen anstelle der bisherigen Klemmringe (Abb. 211). Die zierliche Ausführung bleibt jedoch erhalten.

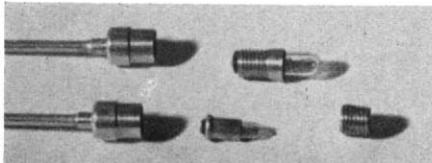
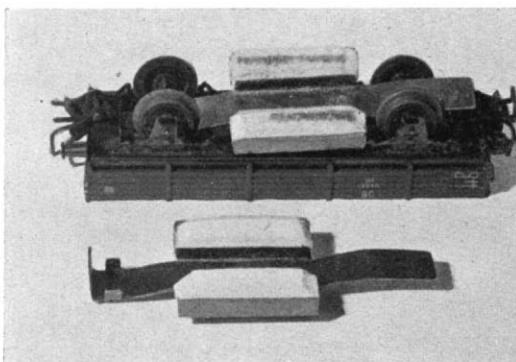


Abb. 211. Lämpchen mit Gewindesockeln und dazugehörige Fassungen (links).

Abb. 212 (rechts). Einfach, aber praktisch: der unter so ziemlich jeden Zweiachser passende Schienenreiniger.



# R. Schreiber, Fürth/Bay.

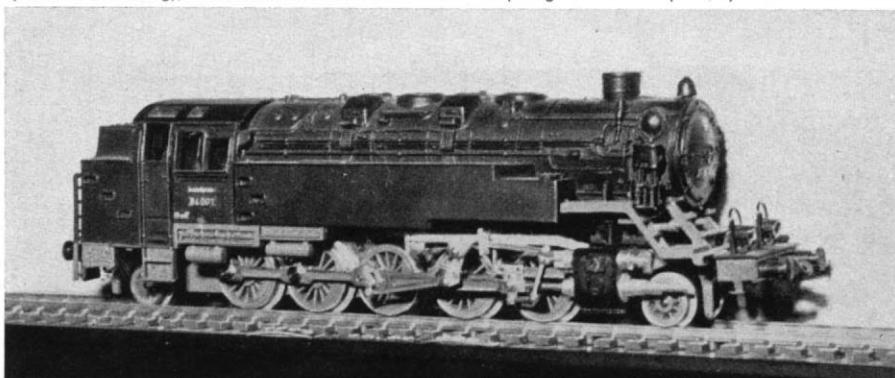
Modelleisenbahnen  
und Modellspielwaren

## Hruska

Das imposante, wuchtige und gut gelungene Modell der BR 84 ist das erste mitteldeutsche Lokomodell, das in jeder Beziehung voll und ganz dem Weltstandard entspricht. Das Gehäuse ist sehr gut detailliert und auch im Aussehen nicht mehr so „unfertig“ wie gewisse andere Modelle. Zwar ist das Führerhaus (noch) nicht verglast, dafür aber die Beleuchtung und die Ausführung der vorderen Loklaternen geradezu mestergültig gelöst: Das Beleuchtungsbirnchen sitzt unten in der Pufferbohle, die Lichtverteilung erfolgt über eine Plexiglas-Brücke zu den auf der Bohle sitzenden, freistehenden zierlichen Loklaternen. Daß die Pufferbohle zu diesem Zwecke gegenüber dem Vorbild etwas breiter ausgeführt ist, spielt angesichts dieser Ideallösung die geringste Rolle. Die Lauf- und Fahr-

eigenschaften sind – wie wir uns an Ort und Stelle überzeugen konnten – ausgezeichnet, wobei u. a. auch der siebenpolige Anker (des 12-V-Gleichstrommotors) sowie die Lagerung der Treibräder in einem Gelenkrahmen mit einer Rolle spielen dürften! Daß der mittlere Treibradsatz keinen Spurkranz aufweist, ist kein Modellbahnpromiß, sondern dem Vorbild entsprechend, das im Erzgebirge als 1'El'-Lok Gleisradien von nur ca. 90 m (!) Radius bewältigen muß (im Gegensatz zum Prototyp der Rokal-„85“, die auf der Höllentalbahn eingesetzt war und keine spurkranzlösen Treibräder hatte). Preis für die „84“ = 48,50 DM. Im übrigen scheint man auch in Mitteldeutschland die Wünsche der Miba(h)ner zu kennen: Bei der Wunschaktion 1961 standen die Güterzug-Tenderloks an zweiter Stelle der gewünschten Dampfloktypen und die „85“ (die der „84“ fast zum Verwechseln ähnlich sieht) wurde von uns als besonders dankbares Projekt herausgestellt.

Abb. 213. Das Hruska-Modell der wuchtigen, gedrungenen Güterzugtenderlok der BR 84 (in der Schwartzkopff-Dreizylinder-Ausführung), das erfreulicherweise bereits ab Mai (übrigens mit Federpuffern) erhältlich sein soll.



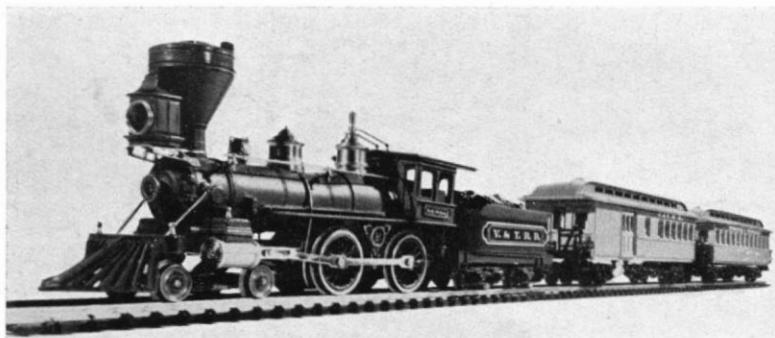


Abb. 214.  
Die Pocher-  
Neuheit 1964:  
Modell der  
alten amerika-  
nischen Lok  
"Genoa" von  
1860.

## Pocher

Die „Bayard“, die wir letztes Jahr als geplantes Luxus-H0-Modell der ersten italienischen Dampfloks vorstellten, ist nun (endlich) lieferbar und zwar nicht nur in Messing, sondern darüber hinaus sogar vergoldet (jedoch ohne die seinerzeit angekündigten Wagen!).

Eine weitere Neuheit für den Übersee-Export: eine alte amerikanische Lok nebst den bereits bekannten amerikanischen Old-Timer-Wagen in neuer Farbgebung (Abb. 214).

## Kadee

Dieser amerikanische Kleinhersteller wartet erstmalig mit einem Caboose und einem Flachwagen auf, die es nur als Bausatz gibt (Preis 17,90 DM) und die ein Modellbahner mit viel Liebe und Sachverständnis zusammengebaut und auf einem kleinen Geländestück staffiert hatte. Diese Aufnahmen können wir Ihnen infolge Platzmangels erst in Heft 6 zeigen, zumal dieses interessante Motiv nicht mit einem einzigen Bildchen abgetan werden sollte.

## OWO

Von dieser mitteldeutschen Firma werden voraussichtlich im Herbst einige Gebäudemodelle geliefert werden. Hinsichtlich Preisen und Qualität werden wir ggf. noch darauf zurückkommen.

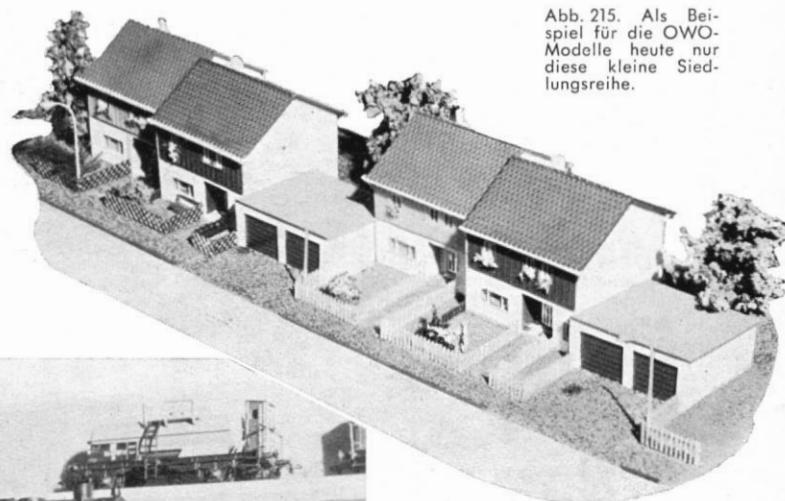
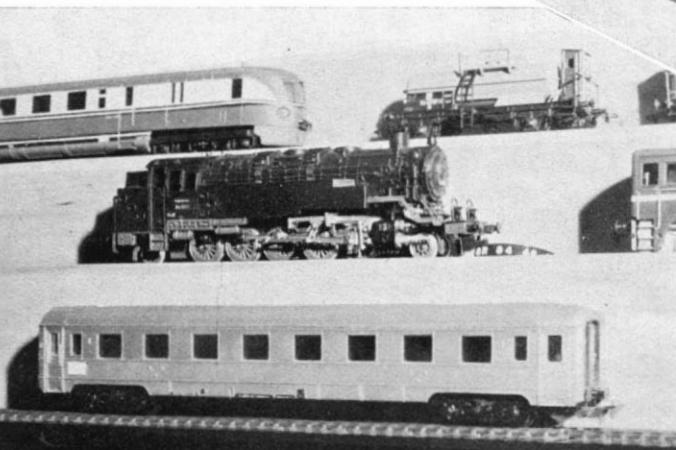


Abb. 215. Als Bei-  
spiel für die OWO-  
Modelle heute nur  
diese kleine Sied-  
lungreihe.



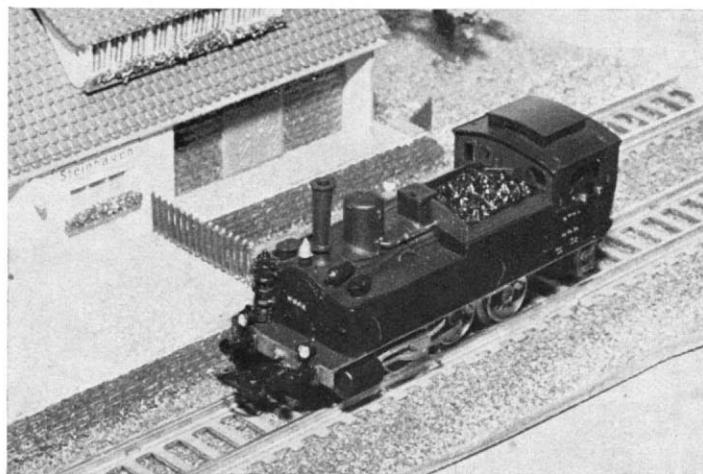
◀ Abb. 216. Vier mitteldeutsche Neu-  
heiten von vier Firmen auf einem  
Bild; links oben: Kopfteil des drei-  
teiligen „Vindobona“-TW (Gützold);  
rechts oben: Kesselwagen (Ehlcke);  
Mitte: BR 84 (Hruska); unten: fran-  
zösischer Inox-Wagen, SNCF-Mistral-  
Typ (Piko).



Abb. 217. Der Piko-Old-Timer, die sächsische VT (BR 89<sup>2</sup>), die nur als Handmuster vorgestellt wurde und noch verbessert wird, vor dem bekannten Piko-Gepäckwagen, den es nunmehr auch in Rotbraun als „Stückgutwagen“ und – endlich! – mit verglasten Fensteröffnungen gibt, und einem neuen, ebenfalls gut detaillierten Güterwagenmodell (hier mit CSD-Beschriftung) mit längeren Achsstand und größerer LüP als die bisherigen Piko-Güterwagen: Anscheinend der Beginn einer neuen Serie.

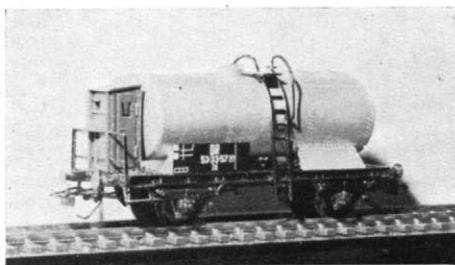
Abb. 218. Die andere Seite der netten Tenderlok mit zusätzlichem Kohlenaufsatzt (Bretterimitationen braun gestrichen). Die maßstäblich kleinen Loklaternen sind (leider oder richtigerweise?) unbeleuchtet. Es wäre wirklich schade, wenn dieser Old-Timer aus preispolitischen Gründen nicht gänzlich zu einem Vollmodell komplettiert würde!

Es wäre wirklich schade, wenn dieser Old-Timer aus preispolitischen Gründen nicht gänzlich zu einem Vollmodell komplettiert würde!



## Ehlcke

Abb. 219. Ehlcke hat sich anscheinend auf Kesselwagen spezialisiert und bringt diesen Zweiachser.



## Piko

Das Programm der diesjährigen Neuheiten wird gleich von vier neuen Lokmodellen angeführt, voran die sächsische VT, eine Tenderlok der BR 89<sup>2</sup>. Bei dieser Lot handelt es sich um eine Art Gegenstück zur preußischen T 3, nur ist sie nicht so bekannt. Dieses Modell stellt jedoch eine wertvolle Bereicherung des zur Verfügung stehenden Old-Timer-Parks dar (Abb. 217 und 218). Die Kurbelzapfen werden noch etwas geringer dimensioniert, die Führerhausfenster verglast und das glänzende Steuerungsgestänge mattiert. Hoffentlich wird die gut 1 mm in der Luftschwabende mittlere Treibachse noch auf S.O. abgesenkt, wie auch das Rahmenwerk noch einige Details vertragen könnte! Wir wollen daher den genannten Preis von 26,50 DM vorerst noch nicht als bindend betrachten.

Hinsichtlich der ebenfalls neu herausgebrachten E 69 05 war die Hersteller-Firma u. E. etwas schlecht beraten, da diese Ausführung infolge der hohen Vorbauten auch in natura etwas arg bullig, wenn nicht gar unförmig, auf jeden Fall nicht gerade ansprechend wirkt (nicht abgebildet). Preis 16,50 DM.

Ebenfalls nicht abgebildet ist das Modell einer CoCo-Diesellok der ungarischen Staatsbahn (ähnlich dem belgischen „Kartoffelkäfer“) sowie der bekann-

ten SNCF-Weltrekord-Lok, die die Firma Schreiber sicher im Laufe der Zeit in einer Anzeige wiedergeben dürfte. Das gleiche gilt für die verschiedenen neuen Güterwagen, insbesondere den zweiaxigen Kühlwagen ungarischer Bauart mit Spitzdach und zusätzlich darüber angebrachtem Sonnenschutzrost in Form eines zierlichen Plastikgitters (das auf unseren Blitz-aufnahmen leider nicht deutlich genug herauskam).

## Peco

Die englische Firma „Pritchard Patent Product Co. Ltd.“, die Herstellerin der bekannten Peco-Gleise, zeigt zwei Neuheiten: eine symmetrische H0-Außengruben-Weiche und das flexible 9-mm-Gleis für N-Bahnen (beide Abb. 220).

Die Außenbogenweiche (Radius je 66 cm) gibt es mit 2,7 mm hohen Messing- oder Neusilber-Schieneprofilen (6,95 DM) und dazu erstmalig einen Antrieb, der von unten in entsprechende Bohrungen in den zwei längeren Schwellen (s. Abb. 220 links) eingerastet wird, wobei der Stellstift in ein Loch der Stellschwelle eingreift. Wenn diese Anordnung nicht erwünscht oder nicht möglich ist (z. B. bei den bisherigen Peco-Weichen), wird der Weichenantrieb in eine kleine Kunststoffplatte eingedrückt und die seitlich herausragende Stellstange in einen der beidseitig der Zungenstellschwelle vorhandenen Nippel eingesteckt. Die Verriegelung der Zungen erfolgt

über eine winzige Schnappfeder, die jedoch „im Ernstfall“ das Aufschneiden der Zungen durch die Lok gewährleistet. (Die bereits vorhandenen Peco-Weichen werden zukünftig entsprechend abgeändert auf den Markt kommen.)

Das Poco-9-mm-Gleis (Abb. 220 unten) dürfte den N-Spurfern sehr willkommen sein, wenn es darum geht, im Gelände die Strecken je nach den Gegebenheiten zu verlegen. Es läßt sich ohne weiteres sowohl mit Arnold- als auch Trix-N-Gleisen zusammenstecken und kombinieren. Die Höhe des äußerst zierlichen Schienenprofils aus Neusilber beträgt 2 mm (bei Trix 2,1 mm), die Breite des Schienenkopfes 0,6 mm (Trix 0,7 mm), die des Fußes 1,4 mm (Trix ebenfalls 1,4 mm) und die „Dicke“ des Steges 45/100 mm (Trix 40/100 mm). Die Kunststoffschwellen weisen eine Holzmaserung und auf jeder Schwelle Schienekrämpfen auf. Die Schwellenlänge beträgt 17 mm (Arnold 16 mm, Trix 16 mm), die Dicke (wie bei Arnold und Trix) 2 mm und der Abstand wie bei Arnold durchschnittlich 3,8 mm (bei Trix ca. 3 mm). Preis pro 92 cm = 3,95 DM.

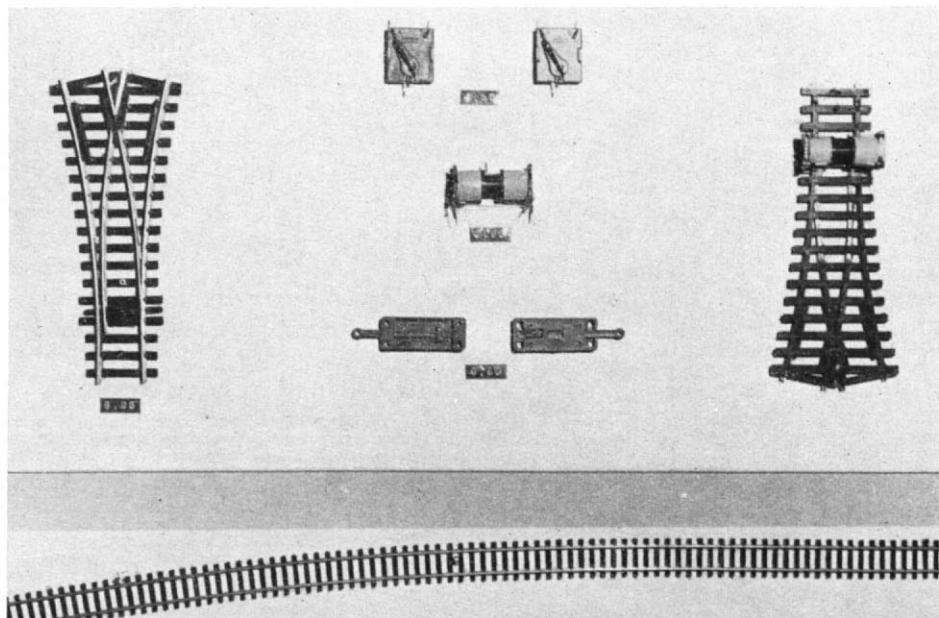


Abb. 220. Fast alle Poco-Neuheiten auf einem Bild: Links die Außenbogen-(Y)-Weiche, rechts desgl., jedoch von unten mit dem neuen Weichenantrieb, der auch einzeln erhältlich ist (Mitte); darunter Montageplatten für seitlichen Antriebseinbau. Mitte oben: Weichenschalter. Ganz unten: das neue flexible 9-mm-Gleis.

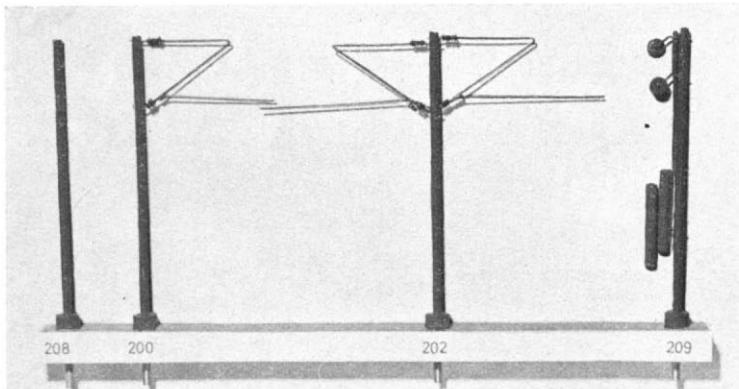


Abb. 221. Neu für Deutschland: die Heless-Oberleitung. Hier die vier verschiedenen Maste (v. l. n. r.): „Solo“-Mast für allgemeine Verwendung, einfacher Auslegermast, Mast mit Doppel-Ausleger und Abspannmast. Unter dem Sockel sieht man noch die Gewindestäbe her vorragen.

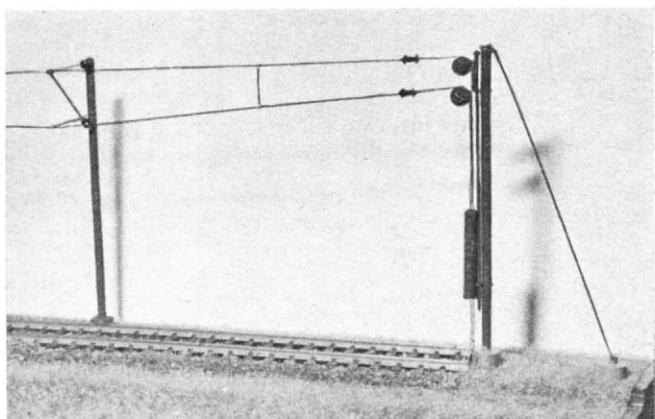


Abb. 222. Beispiel für eine Oberleitungsabspannung am Gleisende. (Allerdings fehlt der Prellbock!) Die Gewichte am Spannmast sind durchbohrt, so daß die Spann drähte durchgezogen und an der Anlagengrundplatte verankert werden können. Die Oberleitung selbst ist in natura weit weniger augenfällig als hier im Foto.

## Heless

Neben den bekannten Lichtsignalen (jetzt übrigens auch fertig bestückt lieferbar!) der österreichischen Firma Heless werden über die Firma Schreiber nun auch die Bauteile für die zierliche Heless-Oberleitung geliefert. Im wesentlichen handelt es sich dabei um vier Mastformen (einen einfachen Auslegermast, einen doppelten Auslegermast, einen Abspannmast und einen „Solo“-Mast für Spezialzwecke ohne Ausleger oder Spannvorrichtung) und um das passende Draht- und Litzenvorrichtung zum Verspannen der Oberleitung selbst, sowie dazugehörige Isolatorlimitionen. Diese Heless-Oberleitung ist kein fix und fertiges System, sondern man muß zumindest die Oberleitung selbst noch zusammenlöten, erhält so aber eine ungemein ansprechende, filigrane und allen Erfordernissen anpaßbare Ausführung. Nachdem man von der seinerzeitigen Rüco-Oberleitung nicht mehr viel hört, dürfte die neue Heless-Oberleitung somit eine gewisse Lücke schließen, insbesondere bei denen, die sich mit den etwas kräftiger ausgeführten (weil auch für Kinderhand bestimmten) System-Oberleitungen nicht befrieden konnten.

Die Maste der Heless-Oberleitung sind in der Be-

ton-Manier (einfache Rundmäste) hergestellt und besitzen unten ein ausreichend langes Gewindestück, um sie auch bei Verwendung stärkerer Anlagengrundplatten durch diese hindurchstecken und mit einer Mutter fest verschrauben zu können (s. Abb. 221).

Die Auslegerarme sind extra lang gehalten, so daß man je nach Belieben eine einfache oder auch extrem windschief verspannte Oberleitung nachbilden kann. Die Auslegerarme sind dann je nach Bedarf auf richtige Länge abzuknipsen. Die Oberleiterdrähte werden bei der Montage einfach um die Auslegerdrähte herumgeschlagen und vorsichtig mit einem Lötklecks oder einem winzigen Tropfen Klebstoff festgelegt. Die Isolatoren sind aus Metall gedreht und sehr zierlich, aber eben nur Attrappen, die über die Auslegerdrähte usw. gesteckt werden. Im übrigen werden die Maste sowohl komplett montiert als auch als Bausatz erhältlich sein. Die Bausatzmontage ist recht einfach: Die vorgebogenen Auslegerdrähte werden in die entsprechenden Bohrungen der Maste eingesteckt und ihre dann überstehenden Enden mit einer Flachzange so gequetscht, daß sie nicht mehr aus den Bohrungen herausrutschen.

## (R. Schreiber)

Abb. 223. Zwei neue G-Wagen von Electro tren (mit und ohne Bremserhaus), die sowohl in grauer als auch rotbrauner Farbgebung geliefert werden. Ein Old-Timer-Personenwagen ist in Vorbereitung.

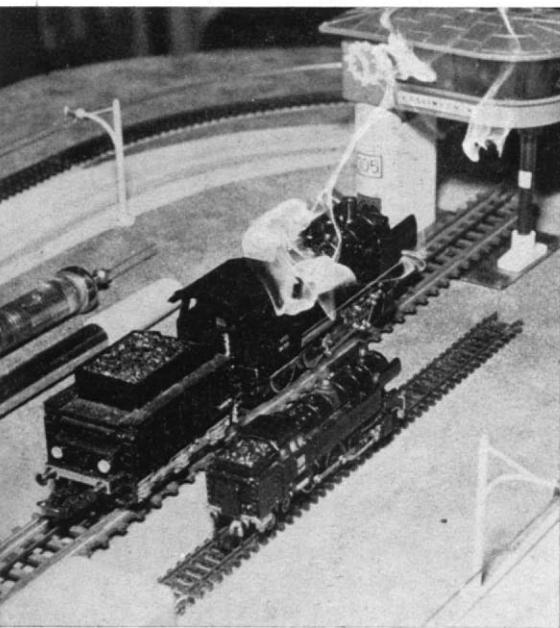


Abb. 224. Ob Sie's glauben oder nicht – der Qualm hier auf dem gänzlich unretuschierten Bild entfleucht einzig und allein der kleinen Arnold-Lok! Die Trix-Lok daneben ward derweil kaltgestellt.

## Electro tren

Die Neuheiten dieser durch Schreiber in Deutschland eingeführten spanischen Modellbahn-Firma, gehen aus Abb. 223 hervor. Die Feinheit der plastischen Detailierung entspricht im allgemeinen bereits dem heutigen Modellbahn-Niveau; immerhin ist bemerkenswert, daß man sogar Nachbildungen der Bremsluftschläuche nicht vergessen hat (was wohl als gutes Zeichen für die künftige Weiterentwicklung dieses Fabrikates gewertet werden kann).

## Tesmo, Karlsruhe

Plastik-Modellbau

Die Drehgestelle des TEE sollen abgeändert und verbessert werden, wobei die Austauschbarkeit mit den jetzigen im Auge behalten werden soll. Neue Modelle wurden nicht gezeigt. Wir werden in einigen Wochen Bescheid bekommen, zu welchem endgültigen Entschluß Tesmo hinsichtlich der nächsten Triebfahrzeug-Neuheit gekommen ist.

## Seuthé K.G., Deizisau

Entgegen anderslautenden Meldungen ist der Dampfentwickler für N-Loks erst noch in der Entwicklung bzw. Erprobung; insbesondere die Arnold-T 3 wirft einige Probleme auf, die im Hinblick auf ähnliche kleine Lokomotiven erst noch gelöst werden sollen, bevor das N-Dampfaggregat serienmäßig hergestellt wird. Näheres zur gegebenen Zeit in unseren Heften.

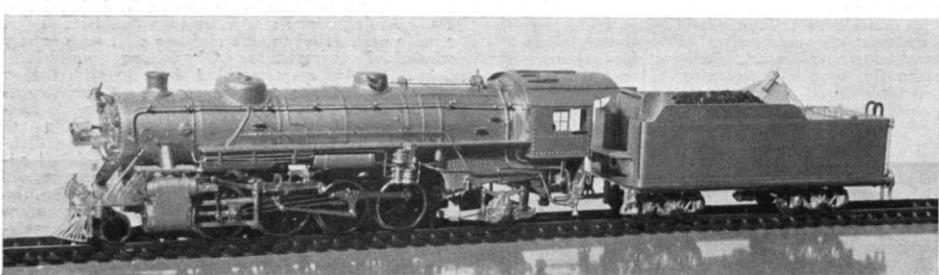


Abb. 225. Weil gerade ein Plätzchen frei ist und die Fa. Schreiber ja auch diese Modelle führt, noch nachträglich das Bild eines der neuen, verbesserten Akane-Lokmodelle („Mikado“, 210,- DM).



Abb. 226.  
Die Grundeinheit  
des Pullman-Dieselzuges,  
die man aber doch noch durch  
einige Mittelwagen ergänzen sollte.

Abb. 227. Der Mittelwagen, näher besehen, damit Sie die minuziös nachgebildete Inneneinrichtung – wohl die beste dieser Art! – besser erkennen können (exakte Sessel und Tische, messingfarbene Tischlämpchen, Tassen und Teller!) und das bei einem Preis von 10,50 DM.

# Tri-ang

Lines Bros.  
England

Markanteste Neuheiten im H0-Modellbahnsortiment dieses englischen Herstellers: ein dreiteiliger Pullman-Diesel-Triebwagen-Zug und die dampfende Rocket! Obgleich letztere – einschließlich der Wagen (ähnlich wie der Trix-Ludwigszug) – etwas zu groß geraten ist, stellt dieses historische Modell doch ein kleines Schmuckstück dar und zog wacker dampfend seine Kreise (Seuthe-Dampfentwickler). Der Antrieb ist in der Lok selbst untergebracht, was wohl auch mit zu der leichten Vergrößerung des Modells beigetragen haben mag. Der Zug, bestehend aus Lok mit Tender, einem Wagen, Heizer und Lokführer kostet 38,- DM. Weitere Wagen (nur ein Typ) können zusätzlich bezogen werden (5,70 DM per Stück).

Der dreiteilige Pullman-Dieseltriebwagenzug in blau-weißer Farbgebung hinterließ einen recht ansprechenden Eindruck. Da das englische Fahrzeugprofil kleiner als das auf dem Festland ist, wird auch der größere Maßstab nicht zu sehr in Erscheinung treten, wenn der Triebwagenzug neben festländischen Fahrzeugen verkehrt. Die dreiteilige Grundeinheit besteht aus zwei kombinierten Motor-Personenwagen und einem Mittelwagen, während beim Vorbild etwa 5 bis 6 Mittelwagen die Regel sind. Deshalb können zusätzliche Mittelwagen auch einzeln bezogen werden. Der Preis für einen Mittelwagen ist 10,50 DM und für die dreiteilige Grundeinheit (einschließlich einem Gleisoval) 74,- DM. Jeder Wagen dieses Zuges ist im Modell 26,5 cm lang und mit einer bestens gelungenen Inneneinrichtung ausgestattet: ausgeprägte Einzelsessel, auf den Tischen sogar Teller und Tassen und kleine messingfarbene Stehlämpchen. Die Motorwagen können ebenfalls einzeln bezogen wer-

den: mit Motor 40,- DM, ohne Motor 10,50 DM pro Stück. Die Auslieferung soll im Sommer erfolgen.

Ebenfalls neu, d. h. im Laufe des Jahres lieferbar: eine blaue Ellok mit Einbein-Stromabnehmer, die (vom Vorbild her) äußerst schlicht und schmucklos wirkt und nur gewisse Kenner ansprechen dürfte.

Eine Klappbühne, die gehoben und gesenkt werden kann, hat uns besonders interessiert, weil ein solches Modell erstmalig ist, aber leider war kein Handmuster vorhanden, so daß wir erst bei Erscheinen der ersten Stücke (voraussichtlich Ende des Jahres) darauf eingehen können.

Für die Tri-ang-Autobahnen gibt es jetzt auch den Parallelkreis und für Steigungsstrecken spezielle geöffnete Teilstücke, die ein besseres Greifen der Autoräder ermöglichen. An neuen Fahrzeugen für diese Autobahn seien nur ein Feuerwehrauto mit Leiter und Blinklicht sowie die echt dampfende Nachbildung eines Dampfmobils genannt (29,- DM).



Abb. 228. Fast anderthalb Jahrhundert liegen zwischen der „Rocket“ und dem modernen Dieselfahrzeug (und gut ein Jahr zwischen Ankündigung und Herausgabe des „Rocket“-Modells mit rauchendem Schornstein).

# TRIX

Vereinigte Spielwarenfabriken · Ernst Voelk K. G. Nürnberg

Trix brachte eine echte und rechte Messe-Sensation: das „Trix-Expres-International“-System, auf gut deutsch: das Zweischielen-Gleichstrom-System nach NEM-Normen! Darüber hinaus die motorisierte Minitrix-9-mm-Bahn und eine ganze Reihe neuer H0-Fahrzeug-Modelle. Doch der Reihe nach:

Das Zweischielen-Gleichstrom-Sortiment ist gänzlich neu. Es ist im Grundmaßstab 1 : 87 gehalten und die wichtigen Grundfaktoren entsprechen den NEM-Normen. Das Gleis besteht aus dunklem Kunststoff-Schwellenrost und Schienen aus 2,7 mm hohen Neusilberprofilen. Sortimentsmäßig entspricht es – leider, von unserem Standpunkt aus! – dem bisherigen mit den 30°- bzw. 24°-Weichen. Bleibt nur zu hoffen, daß eines Tages auch schlankere Weichen hinzukommen mögen! Die neuen Gleise liegen preislich im üblichen Rahmen (trotz NS-Schienen!).

Sämtliche Fahrzeuge dieses Systems werden mit einer neuen symmetrischen Universalkupplung ausgerüstet, deren Muster zwar nicht gerade als besonders

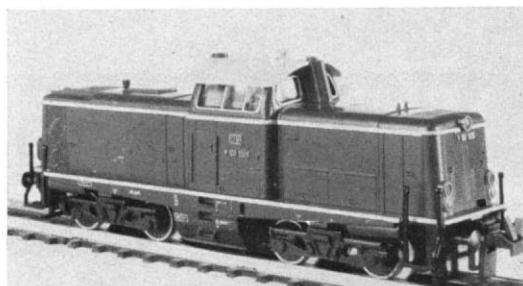


Abb. 229. Die Mehrzweck-V 100 in der MaK-Ausführung als wohlgelungenes, gut beschriftetes Trix-Standart-Modell, abwechslungshalber mal von hinten gesehen (Vorderansicht siehe Titelbild). In der „International“-Version war es leider noch nicht zu fotografieren.

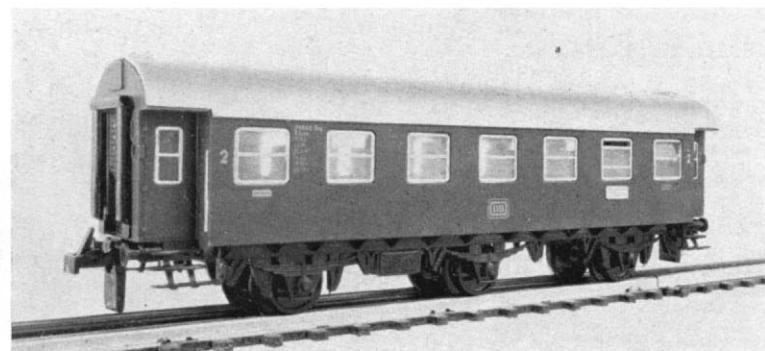
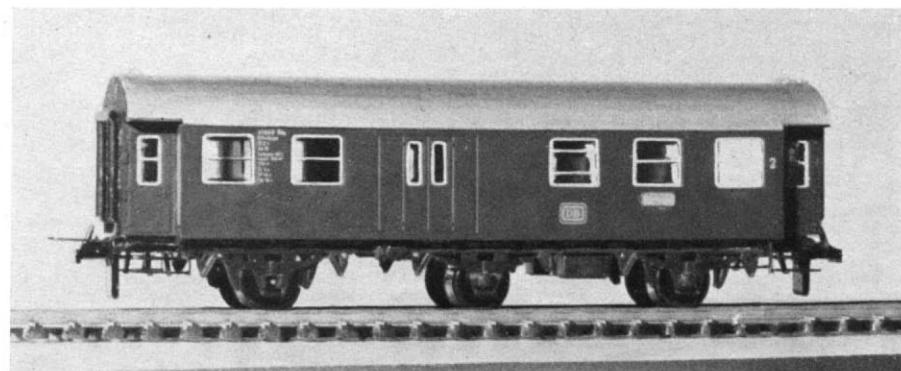


Abb. 230 und 231. Der B3yge und der BPw3yge aus der Umbauwagenserie, die ebenso wie der 1.-Klasse-Wagen maßstäblich genaue Nachbildungen sind und Lenkachsen sowie seitlich verschiebbare Mittellachse aufweisen. Die (feststehenden) Achslagerblenden sind sehr gut detailliert (einschl. vorbildgerecht langen Federpaketen) und die kleinen Stirnfrontfenster sind sogar verglast. Die feine und ungemein weitgehende Beschriftung (hauptsächlich an den Längsträgern) sei besonders hervorgehoben.

Wer den BPw. (wie bereits an anderer Stelle schon angedeutet) zu einem Steuerwagen ausbilden will, halte sich an unsere Bauzeichnung in Heft 16/VIII, aus der die seinerzeit von der BUBA geplante Stirnfront sowie die entsprechende Innenraumbänderung hervorgeht. – Preis der Umbauwagenmodelle übrigens je 8,- DM.



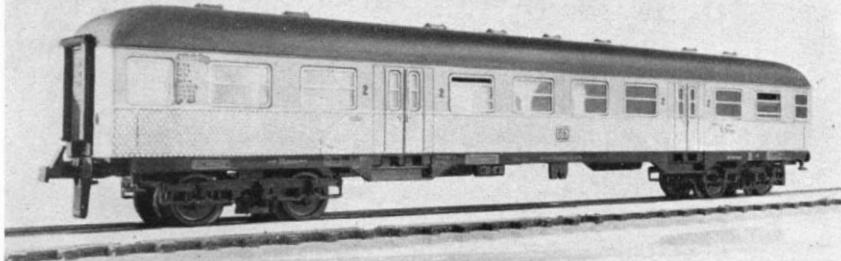


Abb. 232. Modell des Nahverkehrs-Personenzugwagens B4n, stellvertretend für die übrigen zwei (AB4n und BPw4nf), wiederum nur in Standard-Ausführung (Norm-Räder, neue Kupplung und niedrigeres Schienenprofil bitte „dazudenken“!).

zierlich, aber auch nicht als plump anzusprechen ist, dafür aber ohne weiteres mit Original-Fleischmann-Kupplungen kuppelt und auch Märklin-Kupplungen mitnimmt. Das Entkuppeln letzterer soll nicht ganz so einfach sein, solange man nicht den „Dreh“ heraus hat. Auf diese Kupplung werden wir zur gegebenen Zeit ausführlich, auch bildlich, eingehen.)

Daß sämtliche „Trix-Expres-International“-Fahrzeuge Normradäste aus Metall haben werden, ist nach der Eingangsbemerkung eigentlich klar, soll aber im Hinblick auf gar manchen ungläubigen Thomas nochmals besonders betont werden.

Das bisherige Mehrzug-System existiert ebenfalls noch, ja rangiert bei Trix – mit Rücksicht auf den bishierigen Kundenstamm – vorerst noch an erster Stelle. Das Dreischienen-Gleis ist sogar „renoviert“ worden: Es weist nicht nur einen neuen Kunststoff-Schwellenkörper auf, sondern auch 3,3 mm hohe Schienenprofile aus Neusilber, sowie eine neue stabile Verbindung des Mittelleiters (der übrigens herausnehmbar ist). Die Schwellenkörper haben unterseitig Nute zum Durchführen der Kabel. Ein besonderes Übergangs-Gleisstück gewährleistet die Verbindung bishieriger Gleise mit dem neuen Dreischienen-Gleis.

Da fast sämtliche wichtigen Fahrzeuge sowohl für das neue Zweischienen-Normsystem als auch für das bishierige System zu bekommen sind, hat Trix diesem Umstand im neuen Katalog durch eine entsprechende Farbgebung Rechnung getragen. Rosafarbene Streifen kennzeichnen das bishierige System; hellblaue Streifen die neuen Zweischienen-Erzeugnisse. (Hellgrün gilt für die neue 9-mm-Bahn, auf die wir noch zu sprechen kommen.)

Unsere Neuheitenbesprechung gilt somit für beide Systeme; wir brauchen also nicht jedesmal zu be-

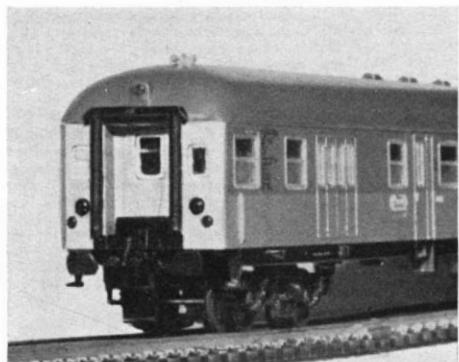


Abb. 233. Das Gesicht des Steuerwagens. Das Stirnwandmittelfenster dürfte nach dem Titelbild von Heft 5/XV noch etwas größer und tiefer herabgezogen sein.

tonen, daß es die neuen Modelle auch für das bishierige Dreischienen-System (mit den dicken Radästen usw.) gibt.

Wir wollen an dieser Stelle nur gleich darauf hinweisen, daß die Neuheiten für das bishierige Trix-System bevorzugt als erste ausgeliefert werden und danach erst die „International“-Version an der Reihe ist. Inwieweit sich diese Reihenfolge später ändern wird, dürfte davon abhängen, in welchem Tempo und in welchem Ausmaß sich die Umschichtung der Stammkunden auf das neue System vollzieht. Daß die Händler nicht gerade davon erbaut sind, zwei Trix-Sortimente nebeneinander her führen zu müssen, ist bei der Lagerraumknappheit und der Verwaltungsmehrarbeit durchaus verständlich. Auf der anderen Seite konnte sich Trix nicht zu einer schlagartigen Umstellung entschließen, da diese nach Lage der Dinge (insbesondere in Anbetracht des großen „anonymen“ Abnehmerkreises) als zu großes Risiko erschien. Nun, die Zukunft wird es weisen, ob wir mit unserer optimistischen Prognose bzw. Trix mit seiner skeptischeren Einstellung recht behalten wird. Doch nun zu den Fahrzeug-Neuheiten:

Mit besonderer Genugtuung haben wir das Erscheinen des V 100-Modells begrüßt (Titelbild und Abb. 229), das zwar – ebenso wie das große Vorbild – nicht besonders schmuck oder interessant wirkt, aber (wie wir in der Bauanleitung in den Heften 15 und 16/XV bereits ausgeführt haben) in Kürze die deutschen Bahnhöfe und Strecken als „Mädchen für alles“ überschwemmen wird. Außerdem wurde es bei unserer

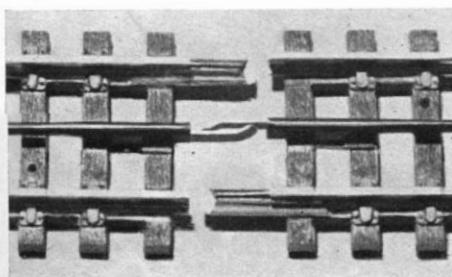
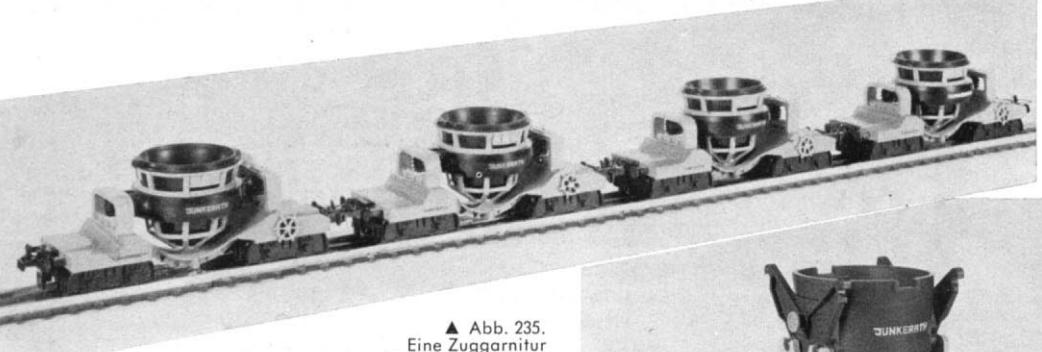


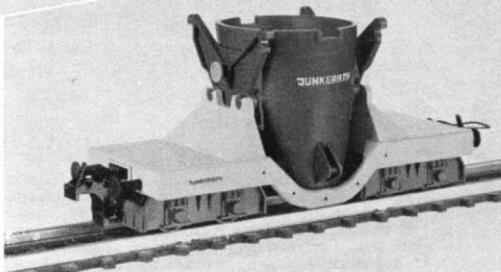
Abb. 234. Die jetzige Mittelleiter-Stekverbinding des renovierten Standard-Gleises (mit 3,3-mm-Profilen aus NS und Kunststoffschwellen).



▲ Abb. 235.  
Eine Zuggarnitur  
neuer Hochofenschlacken-  
wagen mit abroll- und kippbaren Be-  
hältern. — Abb. 236. Die Pfanne dieses eben-  
falls neuen Roheisenwagens ist nicht nur kippbar,  
sondern auch noch zum Abheben.

Wunschaktion in der Kategorie „Dieselloks“ von über 38 % gewünscht. Das Modell ist jedenfalls gut detailliert und wirkt ebenso kraftvoll wie sein Vorbild. Die Stirnlampen sind nicht mit Wechsellicht ausgerüstet, sondern brennen – entsprechend den Gepflogenheiten im Rangierbetrieb – gleichzeitig. Wir werden zur gegebenen Zeit jedoch evtl. aufzeigen, wie man diesem Umstand – evtl. durch Einbau von Selenzellen – begegnen kann.

Die E 94 ist eigentlich nicht neu, sondern erhielt nur ein neues Fahrwerk. Ähnliches gilt für die E 10, die



das Gehäuse der E 40 in Blau verpaßt bekam. Darüber hinaus für das neue Zweischienen-System erhältlich: die E 50, die Schweizer Ellok Ae 4/4 in Grün und Braun und die Tenderlok der BR 80. Weitere sollen folgen, u. a. auch die S 3/6.

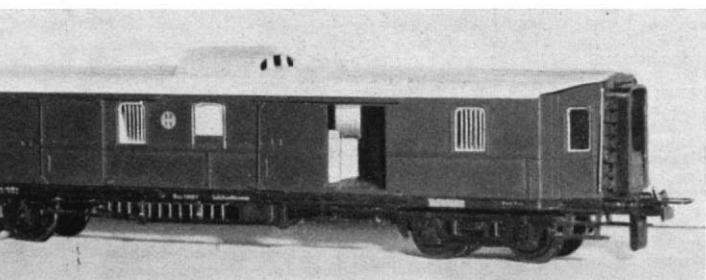


Abb. 238. Dieses maßstabsgerechte Modell des alten preußischen B4yPr1a ist mit seinen, feinen, braunen Fensterrahmen, den verglasten Oberlichtfenstern, den weitgehend nochgebildeten Stirnwänden, der Inneneinrichtung und weiteren Feinheiten tatsächlich das kompletteste und beste Modell der auf dem Markt befindlichen Fabrikate gleichen Typs!

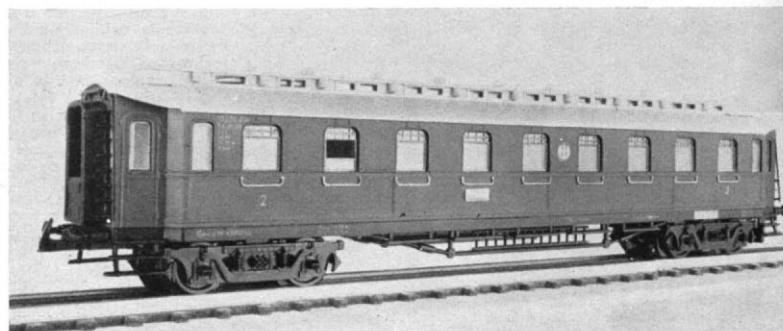


Abb. 237. Das Modell des guten alten preußischen D-Zug-Packwagens Pw4üPr04a ist ebenfalls mit viel Liebe, Sorgfalt und Modellbahnverständnis geschaffen worden. Davon zeugt nicht nur die fein-plastische Ausführung, sondern auch ein netter kleiner „Gag“: Damit man nach dem Öffnen der (sehr dünnen!) Schiebetüren nicht den eisernen Ballastblock zu sehen bekommt, wird dieser durch Kistenattrappen verdeckt.

Die Pufferbohlen sind (wie bei sämtlichen langen Wagenmodellen) seitlich verschiebbar.

An dieser Stelle gleich noch ein wichtiger Hinweis: Die Zweischienen-Lokmodelle sind von Grund auf neu konstruiert, so daß die bisherigen Dreischienen-Triebfahrzeuge nicht so ohne weiteres für das Zwei-schienen-System umgebaut werden können! Interessenten werden die Hilfe einer der speziellen Umbauwerkstätten in Anspruch nehmen müssen; die Trix-Werke müssen ein solches Ansehen [da nicht dafür eingerichtet] ablehnen! Anfragen daher zwecklos!

Sehr beachtlich ist das Programm der Wagen-Neuheiten. Auch diese sind für beide Systeme erhältlich. Besonders hervorzuheben sind die dreiachigen Umbauwagen (AB3yg, B3yg und BPw3yg), um die wir bekanntlich jahrelang „gekämpft“ haben und die nun auch im Trix-Wagenpark glücklicherweise enthalten sind (Abb. 230 und 231). Außerdem weisen nicht nur diese drei Wagenmodelle, sondern sämtliche neuen Personenwagen die passende Inneneinrichtung auf! (Leider läßt sich diese nicht in den früheren Modellen unterbringen!) Sämtliche Personenwagen sind mit unsichtbarem Eisenballast ausgelegt, was den Modellen die nötige Laufschwere und -ruhe vermittelt.

Ergänzt werden die Dreiachsler durch drei vierachsige Umbauwagen (AB4yg, B4yg und BPw4yg),

deren Fehlen wir ebenfalls schon lange moniert hatten (und von denen wenigstens eine Type einmal als Kitmaster-Modell auf dem Markt gewesen war). Die plastische Ausführung ist ebenfalls gewohnte Trix-Qualität und auch diese Modelle weisen außer der Inneneinrichtung einen genau dosierten Eisenballast auf. Die Anbringung der Innenbeleuchtung Nr. 6634 ist ohne Weiteres möglich.

Unsere „Ahnung“ hatte uns nicht getäuscht: Der „füllige“ Steuerwagen (mit automatisch wechselnder, vorbildgerechter 5-Lampen-Front-Beleuchtung) ist erschienen und zwar als Modell des BFW4nf (der in natura mit nichtrostendem Stahlblech verkleidet ist). Obwohl auch dieses Trix-Modell aus Kunststoff besteht, wirkt das aufgedruckte Pfauenauge-Muster täuschend echt und strafft unsere im letzjährigen Messebericht an anderer Stelle gemachte skeptische Beurteilung geradezu Lügen! Gar manchem Modell-Bahner, der noch neidvoll auf das in Heft 3/XVI vorgeführte Steuerwagen-Modell des Herrn Lehmann schielte, wird ein Stein vom Herzen fallen, daß auch diese Bastel-Einheit endlich einen vorbildgerechten Steuerwagen zur Verfügung hat! Vor lauter Freude

Abb. 239.

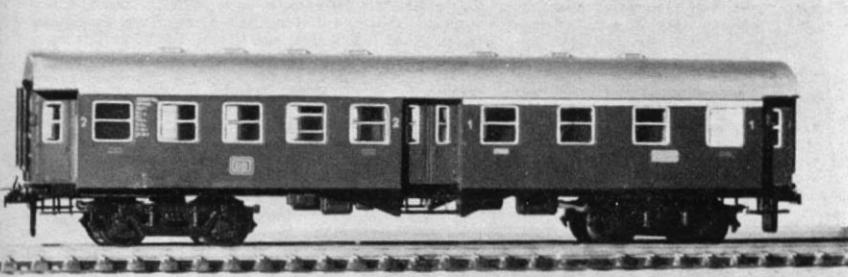


Abb. 239 und 241. Bei den drei 4yg - Umbauwagen - Modellen mit der ungemein weitgehend detaillierten Unterseite (einschließlich Druckluft- und Elektroleitung!) ist eigentlich nur die übliche, wenn auch geringfügige Verkürzung zu beanstanden (19,4 statt wenigstens 21,5 cm), doch wollen wir (noch) nicht päpstlicher sein als der Papst.

◀ Abb. 240. Blick auf die Inneneinrichung des B4yg (Abb. 239). Der Versteifungssteg ist nicht herausnehmbar, aber offenbar bereits zur Anbringung einer Beleuchtungseinrichtung vorbereitet.

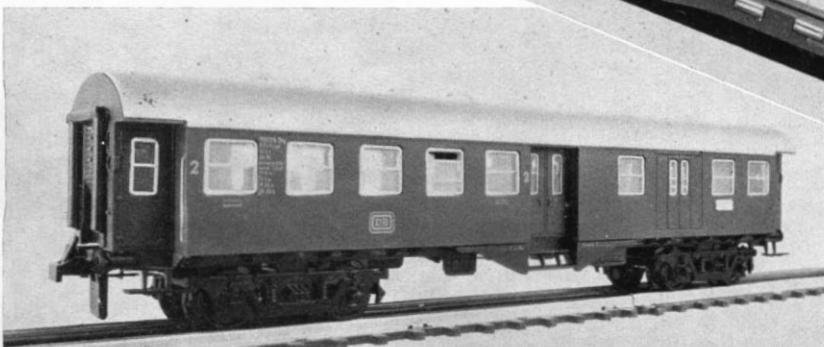
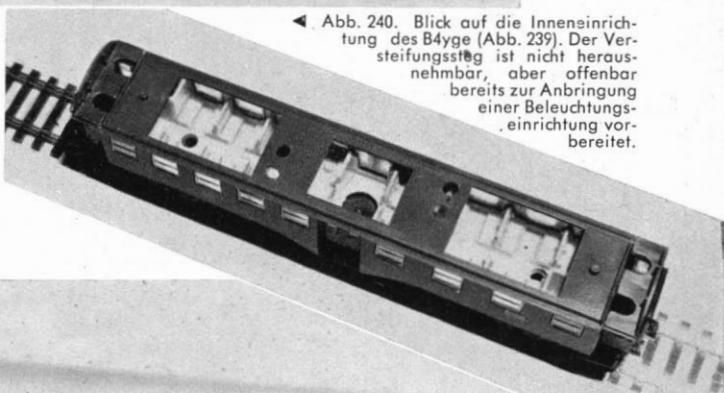


Abb. 241.

hätten wir nun fast vergessen, auf die beiden zugehörigen Modelle hinzuweisen, den AB4n sowie den B4n. Daß auch diese Wagentypen nur 23,5 cm lang sind, ist bedauerlich, muß aber wohl in Bezug auf die üblichen kleinen Gleisradien halt noch hingenommen werden, zumal auch die D-Zugwagen anderer Fabrikate, einschließlich der neuen Rheingoldwagen-Modelle – leider, leider! – ungefähr gleich lang (besser gesagt: gleich kurz) sind.

Um der S 3/6 besser passende Gefährten beizustellen, bringt Trix drei „alte (und altbekannte) Preuß“ heraus, sehr gut und feinplastisch detailliert (Abb. 238) und mit Inneneinrichtung versehen. Der Packwagen hat ausnehmend dünne Schiebetüren (ca. 0,5 mm stark), die beim Öffnen den Blick auf zwei Kisten freigeben, die ihrerseits den dahinterliegenden Ballastblock verdecken (Abb. 237). Der dritte dieser Serie, ein MITROPA-Speisewagen mit holzverschalteten Wänden (ein WR4u) ist ebenfalls gut geraten.

In Abb. 235 und 236 stellen wir Ihnen die zwei neuen Spezialwagenmodelle vor: einen Jünkerather-Roheisenwagen (Abb. 236) sowie einige Hochofenschlackenwagen der gleichen Maschinenfabrik (Abb. 235), die zwar nicht gerade populär sein werden, aber durch ihre saubere Modellausführung sofort für sich einnehmen. Was sonst noch an Güter- und Personenwagen für das Zweischielen-System erhältlich ist, wollen Interessenten bitte dem neuen Katalog entnehmen. Nur soviel: Es sind allein 21 der wichtigsten Güterwagen, die von vornherein interessante Zugbildungen gewährleisten.

Die Motorisierung der Minitrix-Triebfahrzeuge wäre seinerzeit eine kleine technische Sensation gewesen, heute wird sie fast als selbstverständlich hingenommen oder mit Verwunderung, daß sie erst jetzt erfolgt. Bewunderung verdient allerdings der kleine 12 V-Gleichstrommotor, der im kaum merklich abgeänderten Führerhaus der bisherigen Minitrix-T 3 untergebracht ist und bereits seit längerem auf Herz und Nieren erprobt sein soll, um „Damischen Messmethoden“ von vornherein zu begegnen. Über dieses Motörchen wird sicher noch einiges zu sagen sein, ebenso über das 9-mm-Minitrix-Sortiment im Maßstab 1 : 160, sobald einige handfeste Muster zur Verfü-

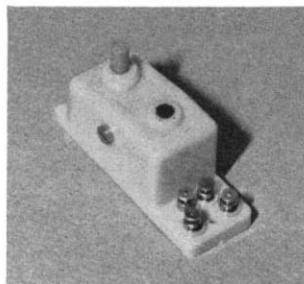


Abb. 242.  
Einer der neuen Schalter, die wie die bisherigen aneinandergesteckt werden können, ebenfalls bereits dauererprobt.

gung stehen. An Hand der ersten Messemuster ein Urteil abzugeben, wäre verfrüht und ist auch schlecht möglich, da erstens nur ein paar gerade und gebogene Gleise verlegt waren und das gezeigte Handmuster des bayr. Personenwagens Cibay 95 (aus Heft 13/XV) dem bayr. Personenwagen Clbay 92/21 (Heft 14/XV) Platz machen wird. Als Packwagen ist der PwPostLi Bay 00 (Heft 10/XV) vorgesehen. Auf jeden Fall sollen die Fahrzeuge auch auf den Arnold-Gleisen und -Weichen laufen können, wie auch die Gleise (s. a. Abb. 168 S. 211) mit jenen kombinierbar sein werden. Unserer diesbezüglichen Bitte in Heft 2/XVI, S. 56, scheint man bei Trix durchaus entsprechen zu wollen. – Wie gesagt: sobald Greifbares vorliegt, werden wir die Trix-N-Bahn nochmals einer eingehenden Würdigung unterziehen.

Doch nochmals zurück zum H0-Programm. Die bisherigen Schalter werden in Kürze neuen weichen (Abb. 242). Es gibt sie als einfache Umschalter sowie (in gleicher äußerer Form) als Schalter mit Druck-

Abb. 243. Die Minitrix-T 3 (Baugröße N) mit einigen bayr. Personenwagen, die aber z.T. – die beiden letzten – nicht mehr zutreffend sind, sondern dem Clbay 92/21 aus Heft 14/XV weichen (s. a. Berichtstext).



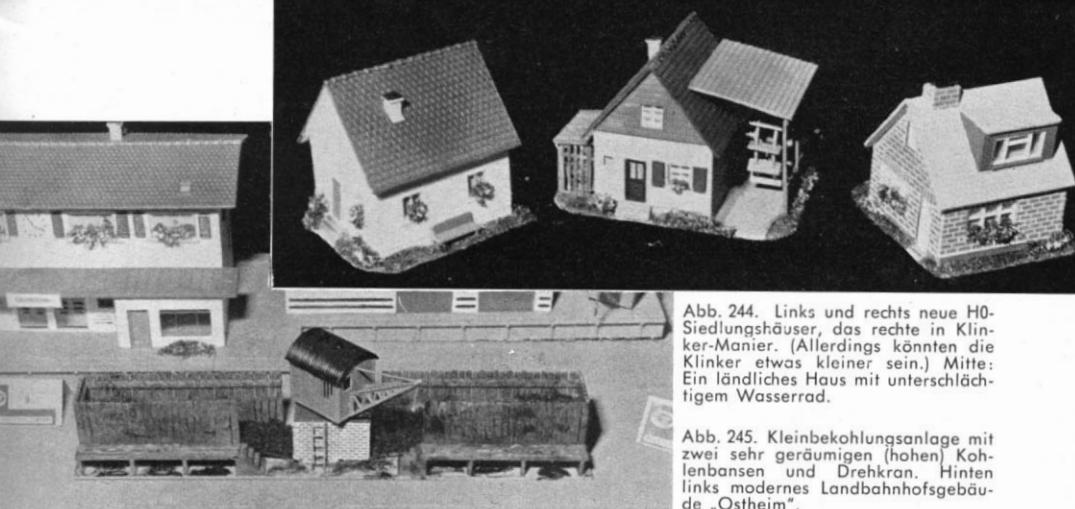


Abb. 244. Links und rechts neue H0-Siedlungshäuser, das rechte in Klinker-Manier. (Allerdings könnten die Klinker etwas kleiner sein.) Mitte: Ein ländliches Haus mit unterschlächtigem Wasserrad.

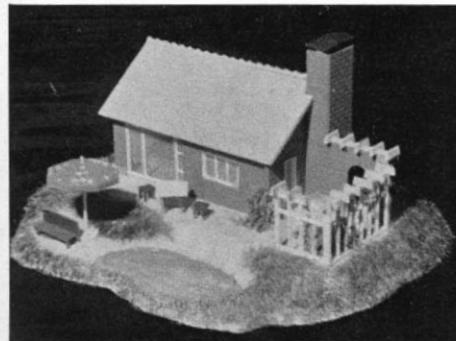
Abb. 245. Kleinbekohlungsanlage mit zwei sehr geräumigen (hohen) Kohlenbansen und Drehkran. Hinten links modernes Landbahnhofsgebäude „Ostheim“.

# Vau-Pe

Spielwaren und Modelle  
Friedr. Poppitz K.G.  
3579 Neukirchen  
Krs. Ziegenhain/Kass.

► Abb. 246. Die sog. Brettmühle mit richtig fließendem Wasser und eingegebauter Pumpe.

Abb. 247. Backstein-Villa mit modernem Kamin und Swimming-Pool.



knopf-Charakter und zusätzlichem Dauerkontakt. Der (regelbare) Bremswiderstand ist nunmehr für 2 Watt ausgelegt. Und zum guten Schluß: Die Trix-Signale sind ab jetzt solo erhältlich (also ohne obligatorisches Gleissstück).

So groß auch das Trix-Programm ist, so bestehen dennoch Aussichten auf baldige Verwirklichung. Wir konnten uns überzeugen, daß ein großer Teil der



Das Neuheiten-Programm war in diesem Jahr im wesentlichen auf das H0-Sortiment beschränkt, aus dem zunächst eine kleine Bekohlungsanlage genannt sei (Abb. 245). Als Bausatz kostet die ganze Anlage 2,95 DM und fertig montiert 4,75 DM. In bereits bekannter Manier hat Vau-Pe bei seiner Mühle den Wasserumlauf gelöst: Unter dem Gebäude und dem angesetzten Geländeteil befindet sich ein flacher Behälter aus Plastik, der das über das Mühlrad herabfließende Wasser auffängt und dem Saugstutzen einer eingebauten Pumpe zuleitet, die den Wasserkreislauf in Gang hält. Die Pumpe kann mit 12-18 Volt betrieben werden. Der Preis als Bausatz 11,50 DM und fertig montiert 19,50 DM. Ein kleiner Wirtschaftswunder-Bungalow mit stilgerechtem Swimming-Pool kostet als Bausatz 3,50 DM und fertig montiert 5,75 DM. Daneben entstanden seit dem letzten Jahr eine Serie kleinerer Wohnhäuser in Klinker-, „Bauweise“ bzw. mit Wandputz, sowie einige Bahnhöfe, darunter auch einer in typisch oberbayerischem Stil.

Neuheiten bereits serienfertig ist, vermutlich sogar schon seit längerer Zeit und evtl. nur im Hinblick auf die Programmumstellung zurückgehalten wurde. – Bis zum Herbst sollen jedenfalls auch die wichtigsten Zweischienen-Neuheiten lieferbar sein. Allzu ungeduldige Interessenten brauchen also nicht zu zweifeln oder gar gleich die Flinte ins Getreide zu werfen!

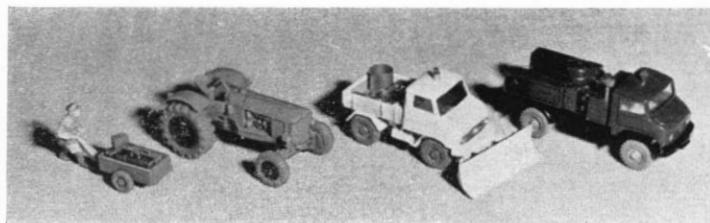
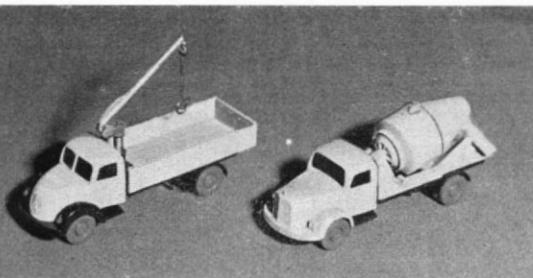


Abb. 248. Drei der neuen Wiking - Nutzfahrzeuge" (v. l. n. r.): Handkarren mit Gepäck und "Schieber", Deutz-Schlepper, Komunal-Unimog mit Schneeflughaken, Pulver-Löschfahrzeug (Unimog-Version).

# Wiking - Modellbau

## Berlin-Lichterfelde

18 neue Fahrzeugmodelle in der bekannt guten Ausführung fanden so schnell Anklang, daß einige von ihnen schon verschwunden waren, kaum daß man den Stand einige Stunden geöffnet hatte. Das dürfte für sich sprechen (aber keineswegs für die „Moral“ gewisser Messebesucher)! Aus der Neuheiten-Serie haben wir auch diesmal wieder nur einige wenige Rosinen herauspicken können: den Betonmischer (der in Abb. 252 gerade seinen Trommelmühln in den Autoschüttler entleert), den rassigen Sportwagen Jaguar E, den Omnibus mit detaillierter Unterseite, Inneneinrichtung und Rädern mit eingelebter und farbig abgesetzter Radkappe, sowie den Gepäckträger mit seinem Handkarren. Neben den Fahrzeugmodellen wurde das Ladegut durch einen Satz Kabeltrommeln (vier Stück als Bausatz) ergänzt.



▲ Abb. 251. Magirus LKW mit Ladekran und Beton-Mixer auf „Selbstfahrlafette“. — Abb. 252. Beton-Mixer bei der Entladung in den gleichfalls neuen Auto-Schüttler (Schüttbeute beweglich).



Abb. 249. Für manchen Wunschtraum und Realität: Jaguar Type E und VW-Variant.

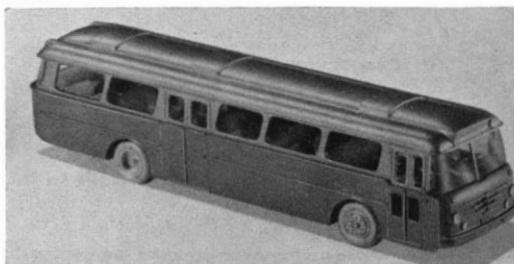
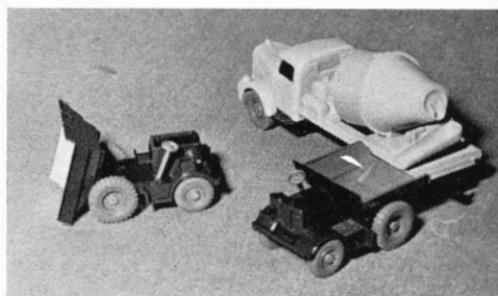


Abb. 250. Büssing-Trambus Typ „Senator“ mit Inneneinrichtung, Radkappen und detailliert. Unteransicht.



## Das Messestreffen Hannover

findet wieder im Künstlerhaus, Sophienstraße (5 Min. vom Hbf.) statt, und zwar am **Sonnabend, dem 2. Mai 1964, um 20.00 Uhr**. Freunde und Gäste – auch Angehörige – werden hiermit herzlichst eingeladen. Bitte bringen Sie Modelle mit! Versuchsstrecke vorhanden!

veranstaltet vom MEC Hannover für alle Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde

**MEC Hannover e. V.**

# WIAD

## Spielwarenfabrik E. Müller K.G. Aichschieß/Eßlingen

Abb. 253 und 254. Ein interessantes Vorbild und dadurch ein wunderbares Modell: das sog. „alte Haus mit Holzbalken“ nach einem Nürtinger Bauwerk.



Das 1963 begonnene Programm romantischer Bau-lichkeiten wird in konsequenter Weise fortgesetzt und zwar mit dem „Stadttor mit Haus an der Mauer“ (Abb. 255) – das alte Stadttor ist auch einzeln, aber nur im Bausatz erhältlich – und dem „alten Hand-werkshaus“ (Abb. 255 links, sowie Abb. 256), dessen Fachwerk-wände etwas schiefwinklig zueinander stehen und das augenscheinlich einem bestehenden Vor-bild nachgestaltet zu sein scheint. Gewiß wissen wir es beim alten „Fürsterhaus“ (Abb. 253 und 254), das im Großen in Nürtingen steht und mit Kennerblick ausgewählt worden ist. Wir zeigen es bewußt und gern von zwei Seiten, damit Sie sich besser ein Bild von den Details dieses wirkungsvollen Gebäudes ma-



◀ Abb. 255. „Stadttor mit Haus an der Mauer“. Abb. 256. Das alte Handwerkshaus mit Fachwerk, schiefwinkligen Wänden und vorspringenden Etagen.

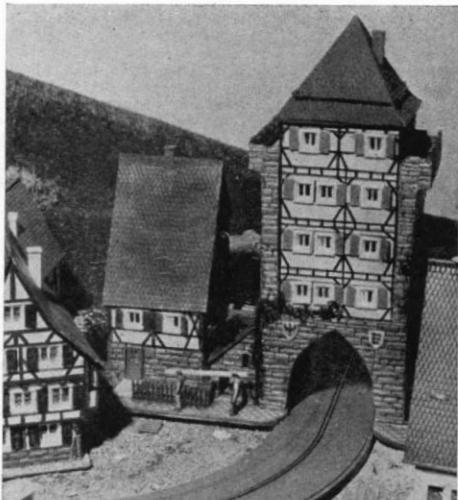




Abb. 257. „Der Blick in die Ferne...“ (auf Schloß Lichtenstein) gilt abschließend auch im Hinblick auf die Spielwarenfachmesse 1965...

chen können. Sie können es im Rahmen einer mittelalterlichen romantischen Kleinstadt als „altes Haus mit Holzbalken“ (Katalog-Bezeichnung) aufstellen oder als „altes Försterhaus mit Hochstand und Futterkrippe“ erwerben, das Sie aber in diesem Fall selbst zusammenbauen müssen (Bausatz 5,20 DM). Einzeln für sich aufgestellt und richtig plaziert wird es auf so gut wie jede Anlage passen, gleich welche Stilrichtung man bevorzugt. Wohl jede Stadtverwaltung würde ein ähnliches Gebäude unter Denkmalschutz stellen und auch innenfertiger Gebäude zu erhalten trachten.

„Hoch droob“ auf dem Berg...“ prangt „Schloß Lichtenstein“ (Abb. 257), für Anlagen kleiner und kleinster Spurweiten gedacht, zugleich aber auch als wirkungsvolle Krönung größerer HU-Hintergrundberge zu verwenden. Das Vorbild steht südöstlich von Reutlingen/Württ. auf der Schwäbischen Alb.

Erstmalig im Wiad-Sortiment: fertige Geländestücke mit verschiedenen Motiven, das bewußte Försterhaus auf größerem Geländestück (mit Steg über kleinen Bach, Fichte, Hochstand, Wildfutterstelle, Jäger, Rehen usw.), sowie Geländebaumaterial (beflockte Geländematten, Korkfeldern u. dgl.).

Über die neuen Wiad-Autostraßen brauchen wir keine weiteren Worte verlieren. Es handelt sich um das Heras-System, trotz der geschmackvolleren Wiad-Verpackungen und der neuen Bezeichnung.

## Schlußwort

Nun, was sagen Sie zu dem diesjährigen Riesenangebot an Neuheiten? Ich meine, wir können alle zufrieden sein und den Firmen Dank und Anerkennung zollen! Und weil es uns nun mal Spaß macht zu überprüfen, inwieweit MIBA-Anregungen und -Vorschläge auf fruchtbaren Boden fallen, wollen wir auch dieses Jahr eine abschließende Übersicht bringen. Diesmal fanden gut 25 Anregungen ihre Verwirklichung (1963 = 15, 1962 = 11). In willkürlicher Reihenfolge sind dies:

Die „70“ von Fleischmann (die wir schon seit geheimer Zeit zu „fordern“ versuchten), der gemischte Pack-Postwagen PwPost4ü28 von Arnold (ebenfalls eines unserer Lieblingskinder), vierachsige Umbauwagen (Arnold und Trix), Bahndienstwagen (Arnold und Liliput), Oberleitung mit Zick-Zack-Fahrdraht-Verspannung (Arnold), Signalausleger und -Brücke (Braun und Conrad), Old-Timer-Stationsgebäude (Vollmer), Wohnblocks (Kibri), Parallelgurt-Brücke für schrägen Einbau (Kibri), Märklin'sche Wagenmodelle aus Kunststoff, Märklin-Schaltgleise, „eingeschotterter“ Weichenantrieb (Märklin), Krauss-Maffei-ML 4000 (Rivarossi), BR 84 (Hruska), BR 85 (Rokal), V 100 (Trix), Steuerwagen (Trix), bayr. Nebenbahnwagen (Minitrix), preuß. Nebenbahnwagen (Arnold), stilistisch einheitliche Stadtbauten (Kibri und Wiad), in gewissem Sinn auch Vollmer, Arnold und Busch), vorbildgerechte Wagenbeleuchtung (Märklin), Personenzugwagen mit Inneneinrichtung (neben bereits bekannten Fabrikaten nunmehr auch Trix) und die Motorisierung der Minitrix-Fahrzeuge.

Sollte auch die eine oder andere Neuerscheinung bereits in Angriff genommen worden sein, bevor die Anregung in der MIBA erschien (die Aufstellung ist schließlich mehr eine kleine Übersichtsbilanz des Erreichten), so kann die Übereinstimmung zumindest als Bestätigung dafür angesehen werden, daß sowohl Verlag als auch Hersteller „richtig lagen“.

Gänzlich überraschende Neuheiten (im Sinne meiner letzjährigen Schlußbemerkung): die Hruska-„84“, die sächsische VT von Piko, die Egger-Feldbahndampflok, das variable Ausgleichsgleis von Arnold, der Trolleybus in N-Größe von Eheim und das übrige N-Zubehör, die Kibri-Behelfsbrücke, die Entladevorrichtung nebst zugehörigen Waggons von Fleisch-

mann, die verschiedenen Innenbogenweichen, die ML 4000 von Rivarossi, das Trix-Zweischielen-System, von der wohl erhofften, aber gänzlich unerwarteten Fleischmann-„70“ ganz abgesehen.

Im übrigen werden Sie vielleicht festgestellt haben, daß wir es nicht nur – wie im Vorwort angegeben – mit 45 Herstellern zu tun hatten, sondern genau genommen mit 57 Herstellern (bei insgesamt 45 Ausstellern)!

So sehr wir alle jedes Jahr mit gespannter Erwartung den Messe-Neuheiten entgegensehen, so sehr wäre es jedoch zu begrüßen, wenn dieses Programm zugunsten einer rascheren Auslieferung der Neuheiten etwas begrenzt würde! Es wäre doch zu schön (um wahr zu sein), wenn die Neuheiten – wie z. B. bei Rokal – samt und sonders wenige Wochen nach Messeschluß bereits bei den Fachhändlern einzutreffen! Die zu lange Wartezeit wirkt einsteils „zermürbend“ auf den Interessenten, zum anderen sicher umsatzhemmend, weil wohl viele dann gleich noch die – nächste – neue Messe abwarten wollen, wenn die Neuheiten erst zum Jahresende oder noch später auftauchen. Außerdem würde der unechte Engpaß um die Weihnachtszeit herum vermieden und die Hersteller könnten die ruhigeren Sommermonate sicher nutzbringender verwerthen. Die Hersteller, zumindest die renommierten, haben es schließlich doch nicht mehr nötig, erst anhand von Handmustern eine etwaige Nachfrage zu testen. Ein solches Vorgehen mag man vielleicht noch neuen oder kleineren Firmen zubilligen, die noch keine festen oder genügend großen Abnehmerkreise haben.

Also, liebe Modellbahn-Industrie:

**Nicht zu viele Neuheiten,  
dafür möglichst gleich  
nach der Messe lieferbar!**

Ob's was nützt? Nun, es sind schon eine Menge MIBA-Anregungen auf fruchtbaren Boden gefallen – vielleicht (und hoffentlich) auch diese (und sei es auch nur peu-à-peu)!  
WeWaW