

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

**XVI. INTERNATIONALE SPIELWARENFACHMESSE
NÜRNBERG 1965 · 1. TEIL (A-K)**

2. Teil (K-Z)
folgt in ca. 8 Tagen



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

4 BAND XVII
18. 3. 1965

J 21 28 2 E
Preis 2,- DM

Die 2. Hälfte des Messeberichts — Heft 5/XVII — (noch mal 64 Seiten mit weiteren 132 Abb.!) folgt in ca. 8 Tagen!

Vorwort

Als wir den letztjährigen Messebericht mit dem „Aufruf“ an die Hersteller schlossen, mit weniger Neuheiten aufzuwarten, diese dafür aber möglichst gleich nach der Messe zu liefern, zählten wir zu den unverbesserlichen Optimisten. Um ehrlich zu sein: Viel hat sich hinsichtlich der Auslieferungstermine nicht geändert, wenn auch eine kleine Besserung vorzeichnet werden kann. Noch steht Rokal einsam an der Spitze, dessen gesamtes Neuheitenprogramm tatsächlich sofort nach der Messe greifbar ist! Ob wir nächstes Jahr eine weitere Firma oder sogar mehrere lobend erwähnen können? – Nun, wir wissen natürlich auch, daß eine jahrelange Gepflogenheit nicht von heute auf morgen umgeworfen bzw. unser Wunsch nur dadurch erfüllt werden kann, daß einmal keine (oder nur sehr wenige) Neuheiten gezeigt, weitere jedoch im stillen gefertigt und bei der nächsten Messe „ab sofort lieferbar“ deklariert werden! Offenbar scheint Rokal diesen Weg gegangen zu sein, und was dieser Firma seit geraumer Zeit gelingt, sollte anderen mit einigermaßen gutem Willen auch möglich sein!

Unmöglich dagegen war es, daß bereits an dieser Messe irgendeine Auswirkung unseres Artikels über längere D-Zugwagenmodelle zu verspüren gewesen wäre. Erstens braucht die Entwicklung eines Wagenmodells sowieso mindestens 1 Jahr, zum anderen wird die Industrie so schnell nicht anbeißen, da ja als Voraussetzung noch einige größere Gleisbogen und entsprechende Weichen mit aufgelegt werden müßten. Zum dritten spielen bei den großen Firmen noch einige Faktoren mit, die tatsächlich nicht von heute auf morgen beseitigt werden können.

Beseitigt werden können dagegen einige Unklarheiten, die sich im Bezug auf das 9-mm-Gleis eingeschlichen haben, so daß sogar Wiederverkäufer und Hersteller immer noch die Begriffe durcheinander werfen: Die Egger-Bahn ist eine H0-Feld- bzw. -Schmalspurbahn im Verkleinerungsmaßstab 1:87. Da deren Spur in natura der 750-mm-Schmalspur entspricht, sind diese auf 1:87 umgerechnet und gut aufgerundet = 9 mm. Daraus ergibt sich, daß zu der Egger-Bahn jedes H0-Zubehör maßstäblich genau paßt. Dasselbe gilt für die Zeuke-Schmalspurbahn, die gleichfalls im Maßstab 1:87 verkleinert ist. Da hier jedoch ein 1000-mm-Schmalspurgleis zugrunde gelegt wurde, beträgt die Gleisspurweite 12 mm.

Die N-Bahn dagegen stellt eine Verkleinerung des Vorbildes in sämtlichen Teilen (also auch Gebäude, Bäume, Figuren usw.) im Maßstab 1:160 dar; daher beträgt die Spurweite 9 mm (= N-Spur).

Im Zusammenhang mit der Egger-Bahn von einem N-Gleis oder der N-Spur zu sprechen, ist nicht nur

irreführend, sondern falsch. Genau so wenig hat die Zeuke-Schmalspurbahn mit einem TT-Gleis zu tun (auch wenn sie darauf fahren kann!). Die Buchstabenkennzeichnung H0, TT, N usw. ist also eine Bezeichnung für den Verkleinerungsmaßstab (und nicht für die Spurweite)!

Nach dieser vielleicht überflüssig erscheinenden, aber dennoch dringend nötigen Definition noch ein kurzes Resümee: Insgesamt gesehen brachte auch diese Messe wiederum eine reiche Auswahl an Neuheiten (auch N ist weiterhin auf dem Vormarsch und der Trend zum Old-Timer ist zweifellos stärker geworden, trotz mancher gegenteiligen Meinung!), sowie teilweise eine kleine Preiserhöhung bei älteren Artikeln. Ob allerdings die richtigen Wünsche erfüllt worden sind, mag ein jeder selbst beurteilen. Wenn unsere ausländischen Modellbahnfreunde dieses Jahr etwas mehr bedacht worden sind, so wollen wir es ihnen durchaus gönnen. Daß trotzdem einige spezielle „Bonbons“ für deutsche Modellbahner angeboten wurden, wissen Sie vielleicht schon bzw. können Sie nun unserem Messebericht entnehmen. Fassen wir uns daher diesmal kurz mit der ansonsten längeren Vorrede und überlassen wir Sie dem Studium unserer bewährten **Messe-Bildreportage!**

WeWaW.

Abb. 1. Solche Beispiele tragen mit zur Begriffsverwirrung um das 9-mm-Gleis bei: Die Egger-H0-Feldbahndiesellok muß hier ein ausgesprochenes N-Tunnelportal passieren, was ihr logischerweise gerade noch mit knapper Not gelingt. Solche unbedachten Schnitte müssen ja sinnverwirrend wirken und sollten unbedingt vermieden werden!



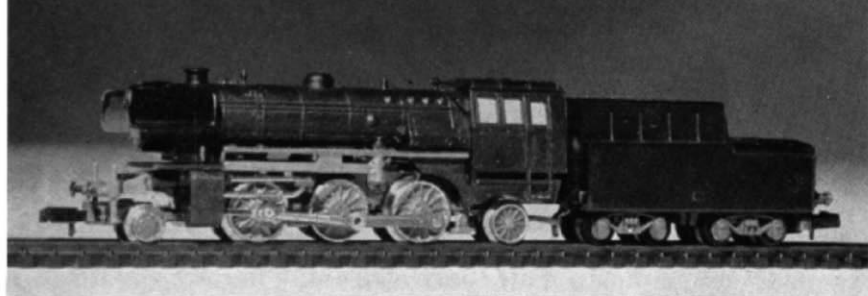


Abb. 2. Das erste industriell gefertigte Schlepptender-Lokmodell in Baugröße N: die Arnold'sche BR 23 mit einer LÜP von 139 mm. Die Führerstandfenster sollen bei der Endausführung noch verglast werden.

K. ARNOLD & CO. Metallspiel- warenfabrik Nürnberg

Über die Arnold-N-Bahn allgemein noch viel Worte zu machen, hieße Wasser in den Rhein tragen. Beschränken wir uns dieses Jahr daher auf die dargebotenen Neuheiten: Die Old-Timer-Personenzugwagen zur T 3 sind nicht nur ab sofort im Handel erhältlich, sondern bekamen als Gefährten noch einen reizenden Gepäckwagen, und zwar einen zweiachsigen PwiPr99, den unsere langjährigen Dauerabonnenten noch von Heft 7/XI her kennen. Die Ausführung dieses Nebenbahn-Personenzuges mit den Gasbehältern, den feinen Leiterchen u. a. m. ist wirklich bestechend; daß die feinen Dachstützen sogar noch durchbrochen sind, mag als Beispiel für die weitgehende und gekonnte Detaillierung gelten.

Ein neuer „Liebling“ der Arnold-Freunde dürfte die kleine Rangierlok der BR 80 werden, zumal der Oberbau aus Kunststoff (Fahrgestell Metallspritzguß) halt doch eine feinere Detaillierung ermöglicht. Gewiß, ein Gehäuse aus Kunststoff ist gleichbedeutend mit einer Verminderung des Reibungsgewichtes, aber erstens handelt es sich bei dieser Loktype um eine Rangierlok, die nicht unbedingt 15–20 Wagon zu ziehen braucht, und zweitens ist jeder verfügbare freie Raum mit Bleiballast vollgepfropft. (Ob das Führerhaus zur Gänze mit Ballast ausgefüllt werden bzw. der freie Durchblick wie bei Abb. 7 gewahrt bleiben soll, konnte an der Messe nicht geklärt werden. Wir selbst plädierten für freien Durchblick, doch vielleicht schrei-

Abb. 3. Die Gleiswaage nebst Wiegehäuschen (nur für gerade Gleisstücke und nur als Bausatz).

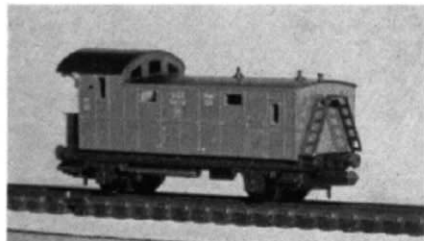
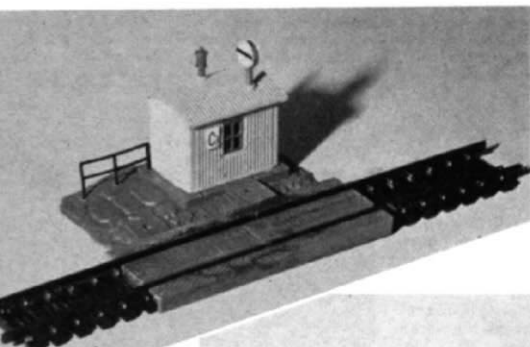
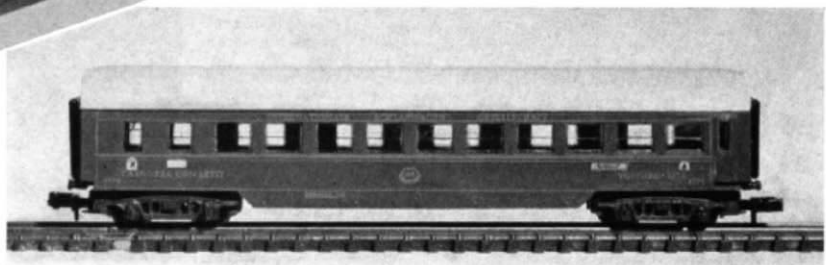


Abb. 4. Der Pwi Pr 99, fein detailliert (einschl. Gaskessel und Leiter), jedoch ohne Verglasung.

▼ Abb. 5. Leider etwas arg kurz wirkend (und geraten): der ISG-Schlafwagen als Arnold-N-Modell.

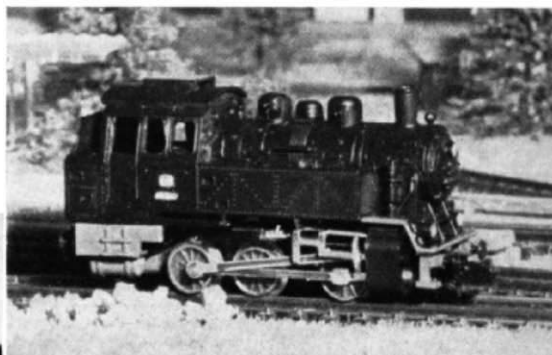
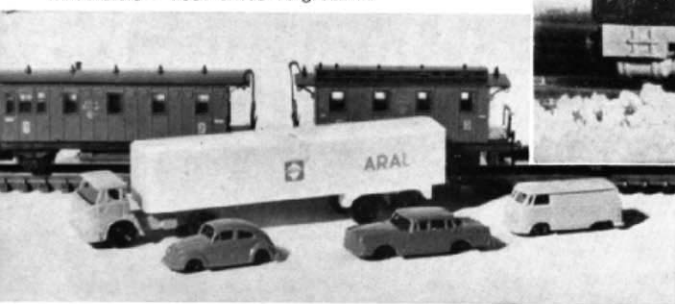




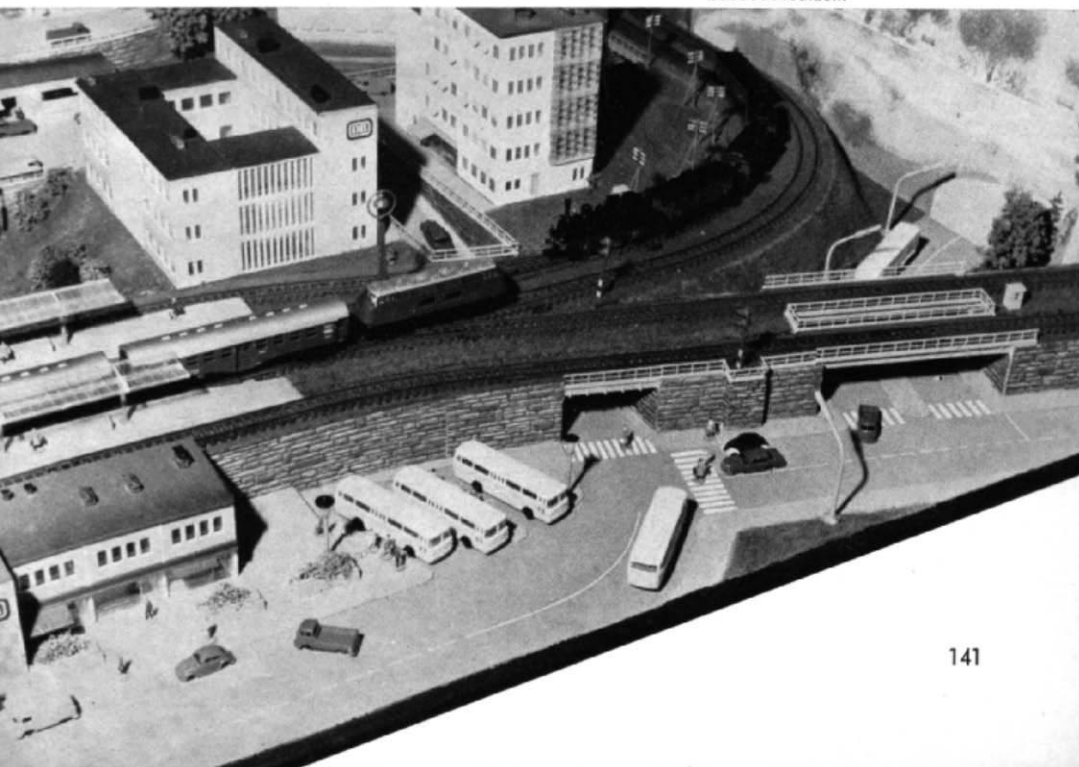
▲ Abb. 6. Ob mit der neuen „80“ bespannt oder mit der bereits bekannten T3, das nunmehr komplette Old-Timer-Züglein ist zweifellos bestens gelungen.

► Abb. 7. Mit ihrer ausgezeichneten Modellierung hat die „80“ alle Chancen, ein neuer N-Spur-Star zu werden. Wegen des Führerstand-Durchblicks: siehe Text!

▼ Abb. 8. Einige der neuen reizenden Automodelle im richtigen N-Maßstab. Vielleicht läßt sich die „Bodenfreiheit“ – wenn auch nur um Bruchteile eines Millimeters – noch etwas vergrößern!



▼ Abb. 9. Auf Anhieb kaum als N-Anlage zu erkennen: ein Ausschnitt aus einer Arnold-Messevorführanlage. Im Vordergrund einige der neuen Busse. Sämtliche Gebäude sind „Kompositionen“ aus den Arnold-Gebäudebausätzen.



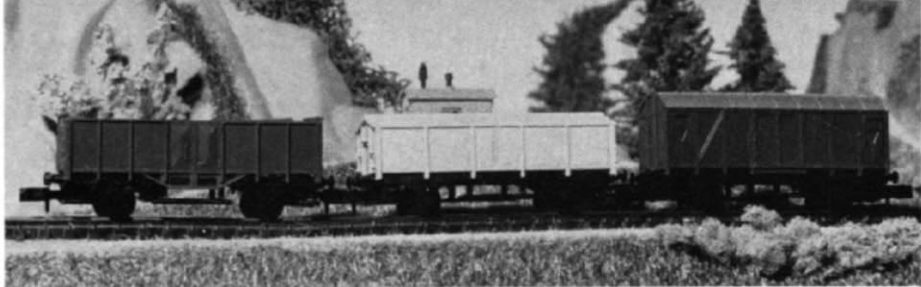


Abb. 10. Die drei neuen Güterwagen der „Junior“-Serie werden trotz (aus preislichen Gründen) fehlender Beschriftung doch manchen „Senior“ zum Kauf anreizen. Ggf. kann man sie ja verhaut-verwittert anpinseln und als Bahndienstwagen deklarieren oder Privatwagen beschriften.

ben die Arnold-Anhänger direkt an die Fabrik, um den leitenden Herren die Entscheidung zu erleichtern!) Die Kupplungen dieser Rangierlok können übrigens gegen die letztjährig vorgestellten Rangierkupplungen ausgetauscht werden.

Mit der BR 23 hat Arnold nun auch ein Schleppender-Lokmodell im Sortiment, das – der Rohform nach zu schließen – gut geraten dürfte. Im Interesse einer größtmöglichen Zugkraft besteht das gesamte Modell aus Metallspritzguß (Preis 49,50 DM, Abb. 2). Auslieferung voraussichtlich Herbst 1965.

Neu im Schnellzugwagenpark: Eine Nachbildung des ISG-Schlafwagens in dunkelblau mit goldgelber Originalbeschriftung. Länge über Puffer – leider! – 12,2 cm – und dabei hätte gerade dieser Wagentyp eine Verlängerung besonders gut vertragen (Abb. 5)!

Die 3 Wagentypen der Juniorserie (Anfangsserie, Abb. 10), die mit 2,50 bis 3,- DM sehr preisgünstig sind, würden wir normalerweise nicht erwähnen, doch sind sie so gut geraten, daß man sie am liebsten – trotz der fehlenden Beschriftung und der etwas plumpen Kunststoffradsätze – gern in den Modellfahrzeugpark einreihen möchte (zumal die Radsätze leicht gegen die üblichen ausgetauscht werden können). Ein Gms neuer Bauart und ein ähnlicher Klappeckelwagen in braun sollen jedoch bald als Modellwagen erscheinen.

Nette und nützliche Kleinigkeiten: das Sortiment Großstück-Ladegut (Abb. 14), die Telegrafmasten mit Telefonbude (Abb. 13), die Schrankenwärterbude mit Warntafel, Kurbelkasten und Schutzgeländer (ähnlich dem Wiegehäuschen unserer Abb. 3). Außerdem: modernes Stellwerksgebäude, das auch als Blockstrecken- bzw. Schrankenwärterhäuschen verwendet werden kann, und ein alter, bohlenverschalteter Prielbock.

Daß Arnold angesichts dieses fein und detailliert

ausgeführten Zubehörs die bisherigen Autos kurzerhand auf die Schrotthalde verbannte und durch neue, maßstabgerechte und ebenso fein detaillierte Kraftfahrzeuge ersetzte, ist begreiflich, aber in Anbetracht der sicher nicht niedrigen Werkzeugkosten besonders lobenswert. Der zweifarbige Mercedes-Linienbus weist sogar Sitze und Fensterverglasung auf (s. Abb. 9).

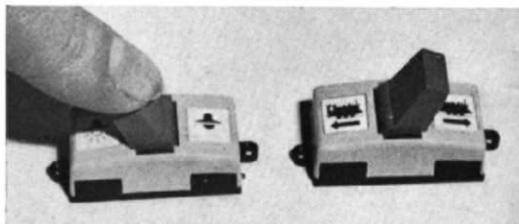


Abb. 11. Der neue zweipolige Universal-Schalter mit verschiedenen Betätigungssymbolen hat eine Grundfläche von nur 15 x 30 mm.

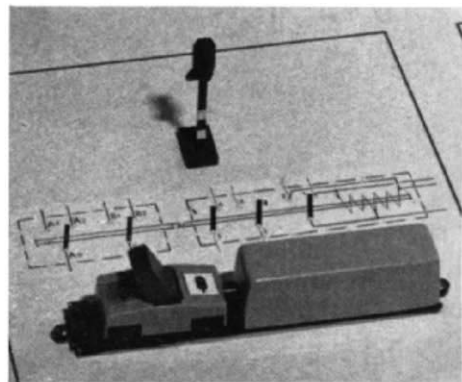
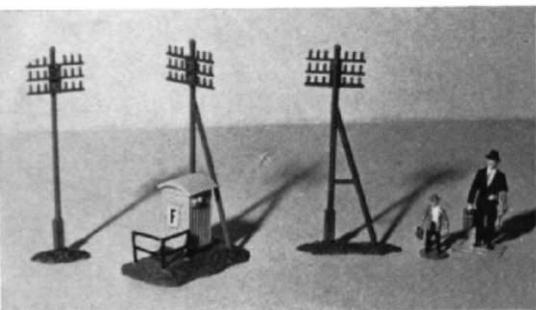


Abb. 12. Das neue Schaltrelais hat Spulen-Endabschaltung, einen Umschalt- und zwei Ein-Aus-Kontakte. Außerdem kann der in Abb. 11 gezeigte Schalter noch mit angekoppelt werden. Das Relais selbst hat Lötösenanschlüsse.

Abb. 13. Zierliche Telegrafmasten und Fernsprechbude in N-Größe. Zum Vergleich: rechts je eine N- und H0-Figur. (Wie fein und maßstabgerecht können demnach H0-Telegrafmasten sein!)



Ausführung durch Federn; bei den Messernustern waren noch Gewichte eingebaut. Kabel und Unterflur-Weichenantriebe finden in den Zwischenräumen des Verstärkungsrahmens genügend Platz. Die Außenflächen der Schränke sind bei der Normalausführung mit Nußbaumholz furniert; auf Wunsch können auch andere Furnierhölzer, Resopal usw. verwendet werden.

Der Hochschrank nimmt nicht nur die Anlagenplatte auf, sondern oben und unten sind noch zusätzliche Fächer mit verschließbaren Türen für die Unterbringung des rollenden Materials bzw. anderer Spiel-sachen vorhanden. Außerdem befinden sich im Innenraum der Schränke noch kleinere Fächer, die eben-

falls zur Aufnahme von Fahrzeugen, Kleinwerkzeug usw. dienen können.

Die Schränke werden grundsätzlich nur in zerlegtem Zustand geliefert und sollen an Hand einer Gebrauchsanleitung unschwer selbst zusammengebaut werden können. Spezielle Wünsche hinsichtlich anderer Abmessungen können berücksichtigt werden, wie auch der Einbau in eine komplette Schrankwand möglich sein soll. Der Preis (je nach Ausführung etwa 700,- bis 900,- DM) scheint (bei oberflächlicher Betrachtung) etwas hoch zu sein, doch dürfte man kaum billiger wegkommen, wenn man ein ähnliches ansprechendes Spezial-Möbelstück bei einem örtlichen Schreiner in Auftrag gibt.

Brawa/Eheim

Alleinverkauf für die Bundesrepublik:

A. Braun – Waiblingen/Württ.

Auf daß die kleine VW-Draisine sich nicht so allein fühle, hat sie Gesellschaft bekommen: Bei der Diesel-Kleinlok Köf II (Abb. 20 u. 21) handelt es sich um eine begrüßenswerte Neuaufgabe des seinerzeitigen Sommerfeld-H0-Modells, das nicht nur durch verschiedene Details ergänzt, sondern auch farblich in ansprechender Weise neu behandelt worden ist (Richtpreis 36,- DM). Eine reizende Neuheit, die viel Gefallen finden wird, ist der Rottenkraftwagen nebst Anhänger (Abb. 27), ebenfalls im H0-Maßstab, gut detailliert, angetrieben vom gut versteckten Marx-Nanoperm-Motor

Abb. 17. Der im Vorjahr als Handmuster vorge-stellte N-Trolleybus ist in seiner endgültigen Aus-führung noch zierlicher geworden (und so nett, daß es einen der Brawa-Tannenbäume glatt umgeworfen hat).

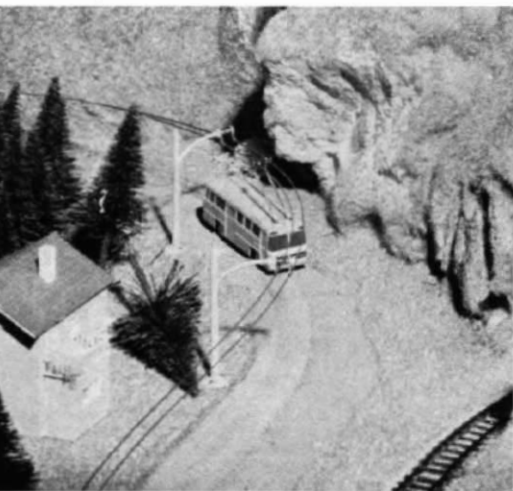


Abb. 18 u. 19. Der Klein-Turmfriedwagen ist nicht nur auf reinen Oberleitungs-Anlagen einsetzbar, sondern durchaus auch – wie hier improvisiert – für (angenommene) Signalreparaturen.

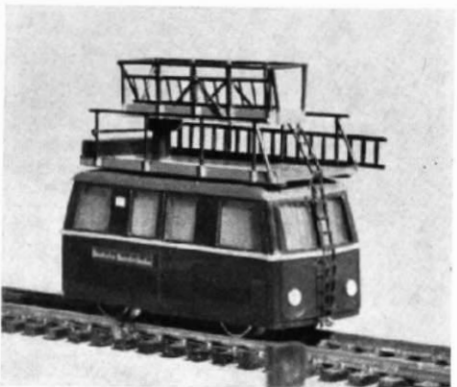


Abb. 20 u. 21. Außer einigen äußerlichen Detailverbesserungen erhält die ehemalige Sommerfeld-Köf II in der Brawa-Neuaufgabe auch einen stärkeren Motor und einen farblich ansprechenderen Anstrich. Die hier im Führerstand noch sichtbaren Zahnräder sollen noch verdeckt werden.

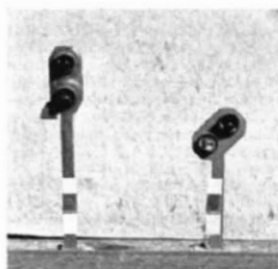


Abb. 22. In der endgültigen Ausführung sicher besser gelungen als diese Muster: vereinfachtes Licht-Haupt- und Vorsignal für N-Bahnen. Im Hinblick auf die (billigeren) Glas-Kolbenbirnchen kaum zierlicher auszuführen. (Die winzigen Micro-Birnchen sind für eine Signal-Großserienfertigung zu teuer).

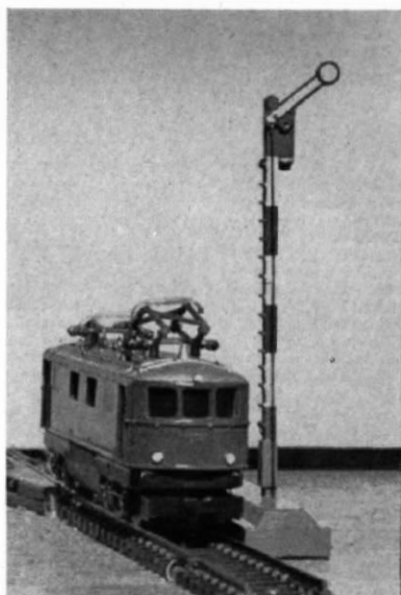


Abb. 23. Ein höchst erfreulicher Anblick: das ranke und schlanke Brawa-Formsignal in N-Größe mit der gut gelösten Signalblenden-Beleuchtung.

Abb. 24. Die Talstation der N-Seilbahn; hinter den Gebäuden nochmals der O-Bus in N-Größe. (Bergstation siehe Abb. 25).

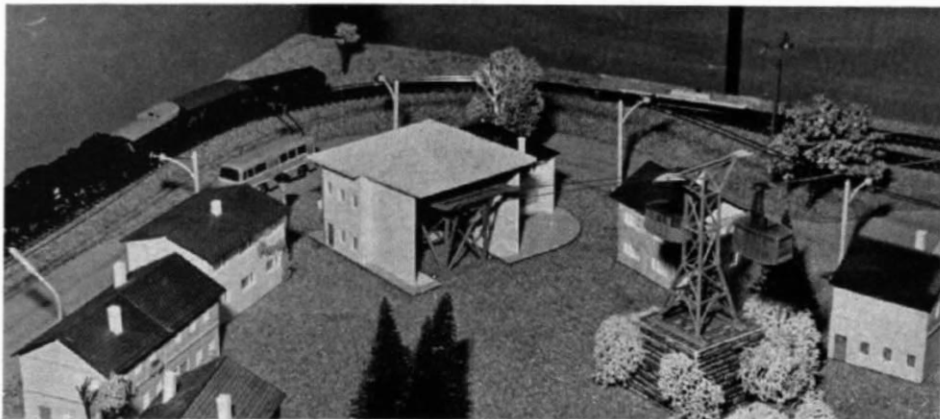
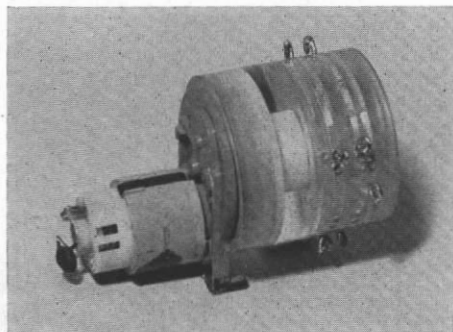


Abb. 25. Zierlich wie die Hand (des nicht minder reizenden Eheim-Töchterchens) ist die N-Personenschwebbahn ausgefallen. Die Gondeln sind nur ganze 25 mm lang und die komplette Bergstation könnte wahrhaft in einer kräftigen Männerhand „verschwinden“.



▼ Abb. 26. Der neue Scheiben- bzw. Walzenschalter wird etwa diese Form erhalten (max. Walzendurchmesser 5 cm). Anstelle der Lötanschlüsse sollen Klemmen oder Buchsen treten.



(Richtpreis einschließlich Anhänger 29,- DM). Ein weiterer guter Einfall: der Klein-Turmtriebwagen R 2 (Abb. 18 u. 19), dessen Vorbild bei der DB bei Fahrleitungsmeistereien eingesetzt ist. Die Arbeitsbühne ist schwenkbar und in der Höhe verstellbar (s. Abb. 18). Beigesellt sind drei kleine Gerätewagen (fahrbare Leiter, Kabelrolle und Plattformwagen). All' die genannten Fahrzeuge sind für das Zweischienen-Gleichstromsystem ausgelegt und stellen in der Tat eine unerwartete und betriebsbelebende Bereicherung des allgemeinen Fahrzeugparks dar.

Viel Gefallen hat auch die neue Seilbahn in N-Größe gefunden, zu der die bekannte Schauinsland-Seilbahn bei Freiburg im Breisgau Pate gestanden hat (Preis 39,- DM). Hinzu kommt noch der Gebäudebausatz für die Tal- und Bergstation (s. Abb. 24 und 25).

Ebenfalls neu im N-Sortiment ist das zierliche Formsignal (Abb. 23), das neben der Flügelanzei-

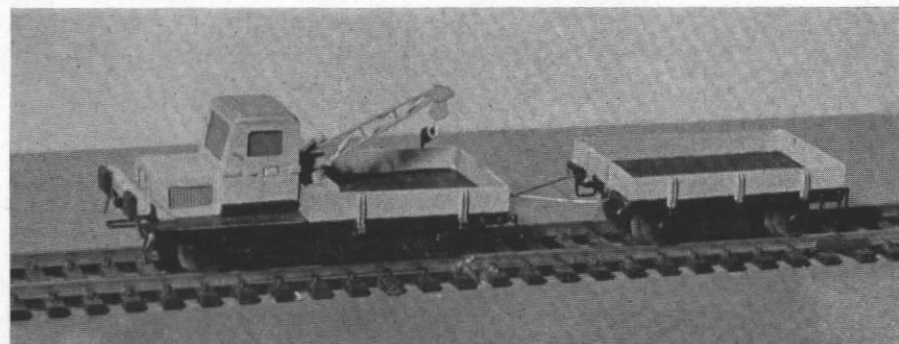


Abb. 27. Kaum zu glauben, daß in dem kleinen Rottenkraftwagen ein Motor samt Getriebe Platz gefunden hat. Auf die Plattformen können auch „zwecks Belebung“ Sitzbänke (mit Arbeiterfiguren) gestellt werden.

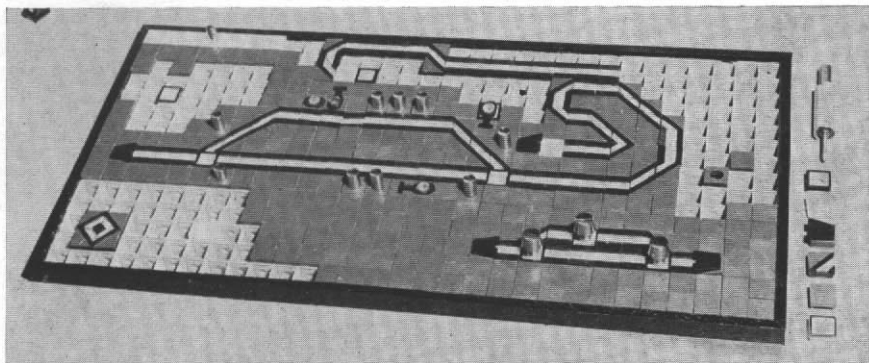


Abb. 28. Das im Vorjahr im Prinzip vorgestellte Mosaik-Gleisbild-Stellpult wird nun etwa ab Mai lieferbar sein. Sobald uns die kompletten Bauteile vorliegen, werden wir nochmals darauf zurückkommen.

vorbildgerecht auch rotes bzw. grünes Signalbild zeigt. Hoffentlich folgt eines Tages noch ein doppelflügeliges und ein (wenigstens vereinfachtes) Vorsignal.

Der Obus in N-Größe ist in seiner endgültigen Ausführung „allerliebste“ geraten und nunmehr bald lieferbar (s. Abb. 17 und 24).

Der letztes Jahr vorgestellte Scheibenschalter hat bei der praktischen Erprobung nicht ganz befriedigt und ist einem neuen Entwurf gewichen (Abb. 26), auf den wir nach Erscheinen näher eingehen werden, zumal er hinsichtlich Größe und technischer Konzeption (bis 10 aufsteckbare Schaltscheiben) vielversprechend erscheint.

Busch & Co. K.G. Plastik-Modelle Viernheim / Hessen

Das im Vorjahr erstmals vorgestellte Sortiment der Gebäudebausätze in N-Größe hat – dem Vernehmen nach – sehr guten Absatz gefunden. Die Bauanleitungen sind jetzt einfacher und zugleich übersichtlicher gestaltet; auch hat Busch größere Schriften gewählt,

Abb. 29. Auch die neuen Bahnsteigleuchten in N-Größe basieren auf dem Busch-Reflex-System. Der Mastsockel mit dem Birnchen ist hier im (bereits diesbezüglich vorbereiteten Busch-) Bahnsteig eingelassen.

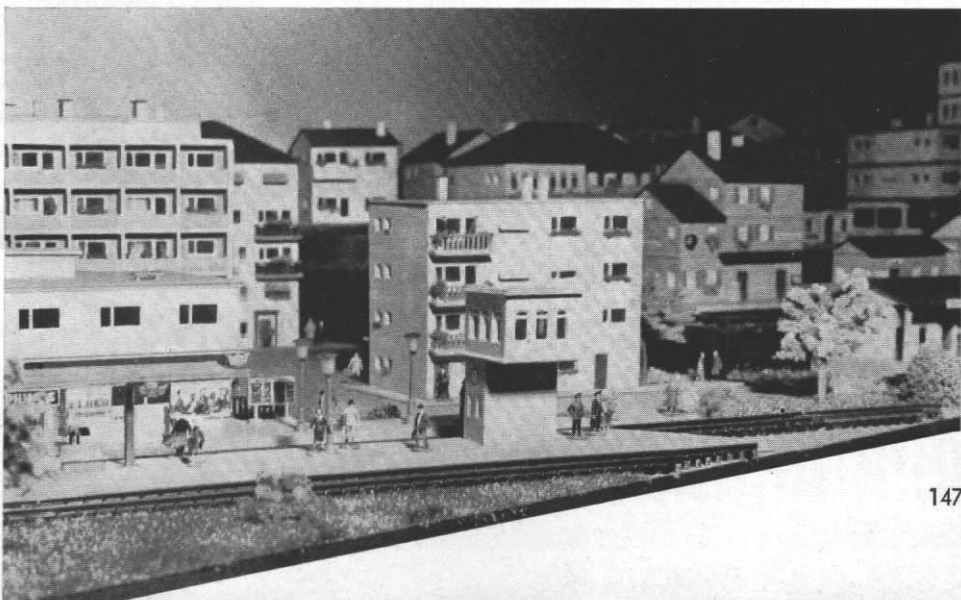




Abb. 30. Links außen die neue Straßenleuchte mit eckigem Lampenkasten und in der Mitte die beleuchtete Normaluhr (mit imitiertem Zifferblatt und MIBA-Zeit „5 vor 5“), im Vergleich mit Lampen aus dem bisherigen Sortiment und H0-Figuren. Ganz rechts – geradezu bescheiden abseits stehend – eine der neuen zierlichen N-Leuchten.

so daß man zum Studium des Textes nicht gleich eine Lupe nehmen muß. Die Verputzfarben können jetzt auch mit Wasser angerührt bzw. verdünnt werden.

Gleich anderen Fabrikaten können die N-Gebäude natürlich auch auf TT- oder gar H0-Anlagen – mehr oder weniger in den Hintergrund gerückt – aufgestellt werden, doch wollen wir auf dieses nicht uninteressante Thema bei passender Gelegenheit einmal gesondert eingehen.

Unter dem vorerwähnten Gesichtspunkt betrachtet, gewinnen die neuen, zierlichen Bahnsteig-Reflexleuchten (Abb. 29 u. 30) in N-Größe (33 mm hoch, 1,95 DM) nicht nur für die N-Spurer Bedeutung, sondern auch für die TTler und in gewissem Maße auch für die H0-Nutzer. Speziell nur für H0 bestimmt ist jedoch die neue Straßenleuchte mit eckigem Lampenkasten (1,95 DM) und die daraus entstandene (beleuchtete) Nor-

maluhr-Imitation (2,25 DM), eine besonders feine und ansprechende Ausführung (s. Abb. 30)!

Gut brauchbar sind auch die hochstämmigen Fichten (Höhe 12 und 14 cm), deren unterer freier (Plastik-) Stamm mit dünnen Ästen besetzt ist; 4 Stück kosten 2,75 DM. Zur Abrundung des Sortimentes gibt es auch noch Tannen (etwa 9 cm hoch), die bis zum Fuß „benadelt“ sind (Preis: 6 Stück 2,75 DM).

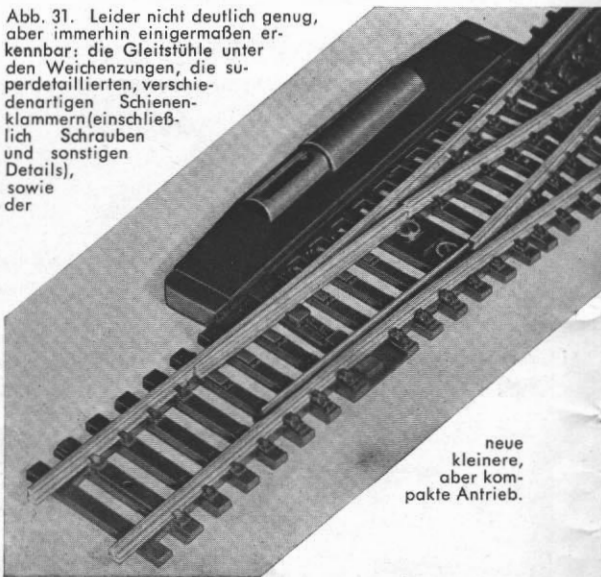
Ohne Löt- und Schrauben kann man Litzen und Drähte in den neuen Miniatursteckern aus Plastik sicher festkleben. Der Draht wird in eine Kerbe des eigentlichen Steckerstiftes eingelegt, umgebogen und dann durch einen Klemmring festgeklemt. Jede Packung enthält 32 derartige Stecker, kostet nur – 75 DM und wird entweder mit gelben und braunen oder mit roten und blauen Steckern geliefert. Eine praktische und vor allem preiswerte Sache!

Casadio H0-Gleise und -Weichen

Bologna/Italien. Bundesrepublik-Vertretung: R. Behrends, Frankfurt

Wenn man die diesjährigen Weichen-Neuheiten sieht, dann bedauert man, daß sich die Verbesserungen und Verfeinerungen nicht auch auf die bisherigen Weichen beziehen! Besonders ins Auge sticht die weitgehende Detaillierung des Schwellenrostes aus Kunststoff (z. B. Nachbildung der Gleitstühle unter den Weichenzungen, der Verschraubungen an den Radlenkern, vorbildgerechte Nachbildung des metallenen Herzstückes u. dgl. m.). Der Antrieb ist abermals verbessert und verfeinert worden und sitzt nunmehr fest und kompakt direkt am Schwellenrost. Der Spulenkörper ist 6,5 cm lang (bei der DKw nur 4 cm), der Durchmesser 8,5 mm, wobei nur 4 mm über die Platte hochragen. Der Stromverbrauch der kleinen Antriebe beträgt 0,3 A und doch ist eine Dauerbelastung von 45 Sekunden möglich, ehe die winzigen Spulen durchbrennen. Dieser „Sicherheitsfaktor“ mag

Abb. 31. Leider nicht deutlich genug, aber immerhin einigermaßen erkennbar: die Gleitstühle unter den Weichenzungen, die superdetaillierten, verschiedenartigen Schienenklammern (einschließlich Schrauben und sonstigen Details), sowie der



neue kleinere, aber kompakte Antrieb.

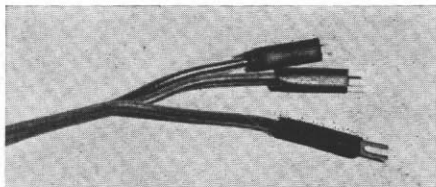
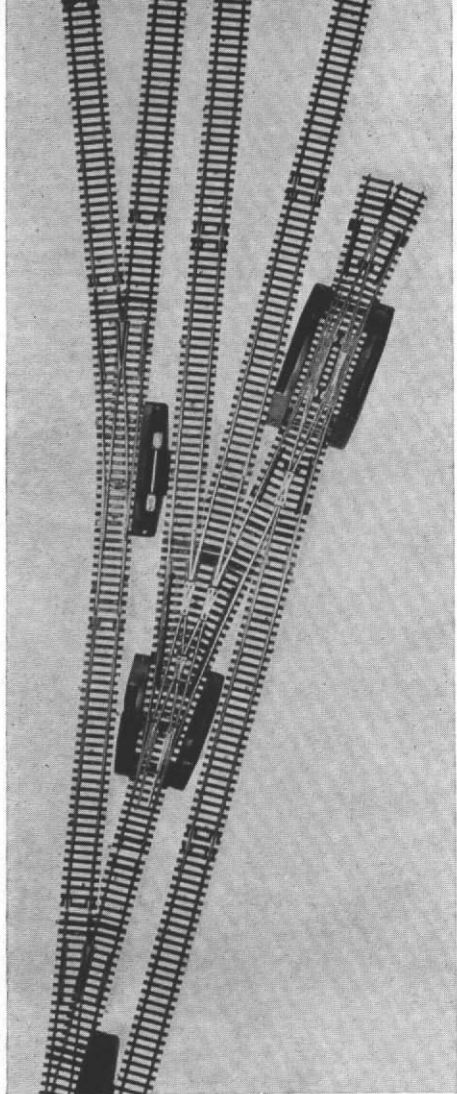


Abb. 32. Die flachen Steckklemmen des Weichenanschlußkabels, die in die im flachen Antriebskasten befindlichen Federkontakte eingesteckt werden – eine gute, nachahmenswerte Lösung!

vielleicht nicht als ideal gelten, aber einen Kompromiß wird man bei Weichenantrieben immer schließen müssen: entweder robuste, dafür um so größere Spulenkörper oder kleinere, dafür eben weniger robuste. Jede Weiche wird vor dem Verpacken elektrisch geprüft, und zwar: Stromdurchgang, Leistungsaufnahme des Antriebes und der Widerstandswert. Diese Werte sind auf der Prüfkurve des jeweils beiliegenden Garantiescheines nebst Prüfdatum aufgeführt (jedoch nur bei den neuen und den letztjährigen Weichen).

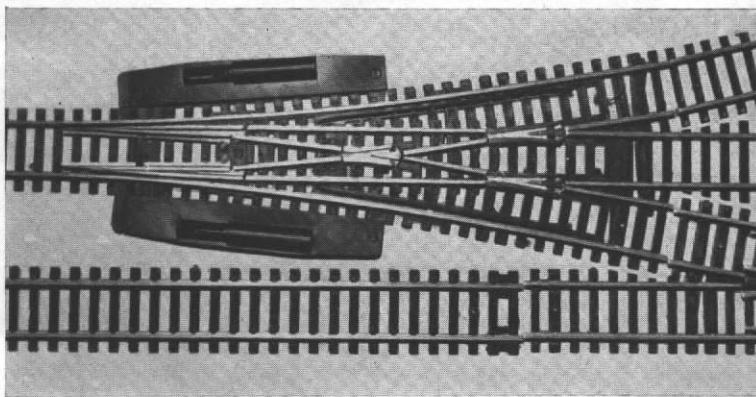
Ach so, um was für neue Weichen es sich überhaupt handelt? – Pardon! Um eine sehr schlanke, symmetrische Dreiweg-Weiche ($9^{\circ}32'$), Abb. 33 u. 34, eine Außenbogen(Y)-Weiche von $11^{\circ}25'$ (Abb. 31) und eine elegante DKw ($9^{\circ}32'$), Abb. 33, alle drei mit automatisch wechselnder Polarität der Herzstücke. Ebenfalls elegant gelöst: die in den flachen Antriebskasten eingelassenen Klemmkontakte und die flachen Steckklemmen (Abb. 32) in Art von Lötflächen.

Neu im Casadio-Sortiment (neben den biegsamen 90-cm-Gleisen) sind 22,8 cm lange gerade und gebogene Gleisstücke (Radius = 45,7 cm) mit gleichfalls fein detaillierten Schwellenkörpern (einschließlich Schraubköpfe der Schienenplatten). Die Neusilber- bzw. Messingprofile werden bereits in der Form mit eingespritzt und sitzen „bombenfest“. $\frac{1}{2}$ -, $\frac{1}{3}$ - und $\frac{1}{4}$ - lange Gleisstücke werden in Kürze ebenfalls lieferbar sein.

Wie gesagt: Schön wär's, wenn auch die älteren Weichenformen im Laufe der Zeit auf das diesjährige, zweifellos sehr beachtliche Fertigungsniveau gebracht würden! („Was nicht ist, kann ja noch werden!“) Da die Profile den handelsüblichen Normmaßen entsprechen, eignen sich die durchweg schlankeren Weichen bestens zur Ergänzung und Erweiterung anderer Gleissortimente (z. B. Fleischmann, Peco, Nemeo usw.).

▲ Abb. 33. Eine elegante Weichenstraße aus verschiedenen Casadio-Weichen (u. a. neue DKw und Dreiweg-Weiche), mit ihren spitzen Weichenwinkeln (und entsprechend großen Gleisbögen) so recht geeignet für enggekuppelte D-Züge (einschließlich langen „Traumwagen“).

► Abb. 34. Die schlanke symm. Dreiweg-Weiche mit den zwei getrennten Antrieben und den mit an den Schwellenkörper angespritzten Radlenkern.



Röckenhof bei Nürnberg

Nachdem das Lichtsignalsortiment seit der letzten Messe vollständig ist, beschränkte man sich in diesem Jahr hinsichtlich der Neuheiten auf die Elektrobau-
teile. Der Fahrstraßendrucktaster bekam einen kleineren Bruder mit 4 Kontakten (LC 1340 / 1,80 DM), der mit den bereits bekannten Ergänzungsteilen noch ausgebaut werden kann (Abb. 36). Es sind auch Ruhekontakte möglich; die Änderung der Kontaktgruppierung kann durch Trennen bzw. Verlöten der Druckschaltungsplatinen erfolgen.

Aus dem Fahrstraßendrucktaster wurde ein Fahrstraßenrelais mit 14 + 4 Arbeits-Kontakten (LC 1260 / 9,60 DM) bzw. 14 Arbeits- und 4 Ruhekontakten (LC 1261 / 9,60 DM) entwickelt (Abb. 35); durch Zusatzbauteile kann das Relais auf maximal 35 Kontakte erweitert werden. Durch Anwendung dieser Relais ist es möglich, das Gleisbild selbst nur mit platzsparenden Einzelkontakt-Tastern auszurüsten und die Fahrstraßenrelais an anderer, besser geeigneter Stelle gemeinsam unterzubringen. Die Kontakte der Fahrstraßendrucktaster und -relais können mit maximal 24 V/1 A Dauerstrom belastet werden.

Für Märklin-Anlagen ist ein Langsamfahrwiderstand mit 20 Ohm-Widerstand (LC 1320-20 / 0,60 DM) entwickelt worden, der für spezielle Zwecke auch mit einer Abgreifschelle lieferbar ist (LC 1321-20 / 0,90 DM), mit der die Verminderung der Geschwindigkeit variiert werden kann.

Ein „dicker“ Zusatztrafo mit 150 Watt Leistung (LC 1235) wird von all' denen begrüßt werden, die viele Stromverbraucher auf ihrer Anlage eingebaut haben bzw. die für die Beleuchtung, Schaltautomatik usw. eine gewisse Stromreserve benötigen (s. auch unsere Empfehlungen in Heft 13/XVI, S. 609 und Heft

1/XVII, S. 26). Der Zusatztrafo gibt 12 und 16 Volt Wechsellspannung (10 A) ab und kostet 72,- DM. Ein dazu passender Gleichrichter (LC 1234) in Brückenschaltung kostet 29,10 DM; er ist vor allem für die Fälle gedacht, in denen Weichenantriebe, Magnete und Relaisschaltungen mit Gleichstrom betrieben werden sollen bzw. müssen. Der Trafo ist übrigens durch einen sofort auslösenden Magnetschalter kurzschlußsicher; nach dem Auslösen dieses Schalters kann er durch Knopfdruck wieder eingeschaltet werden.

Die bereits bekannten Stecksockelrelais wurden dahingehend verbessert, daß die „Stecker-Stifte“ (Lötösen) jetzt verstärkt und versilbert sind. Dadurch wurden Haltbarkeit und Kontaktsicherheit wesentlich verbessert. Die Stecksockel werden außerdem mit einer Staubschutzkappe geliefert, die das ganze Relais vor Staub und Beschädigungen schützt. Der Preis für die Stecksockel einschließlich Kappe beträgt

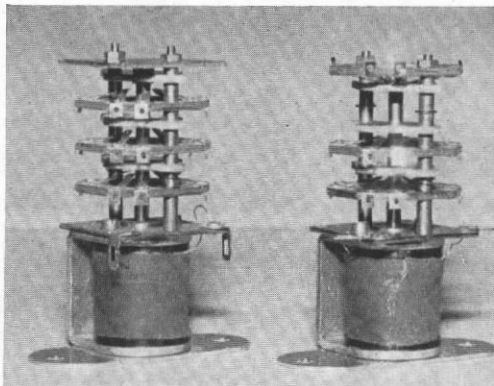


Abb. 35. Die beiden neuen Fahrstraßenrelais; links mit Arbeits-, rechts mit Arbeits- und Ruhekontakten.

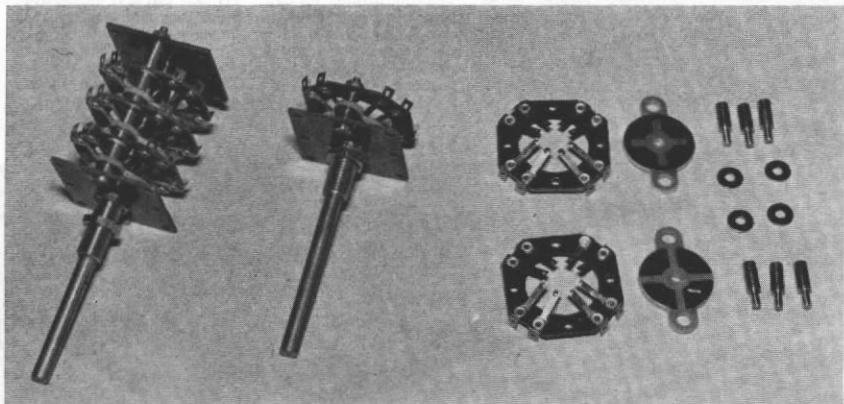
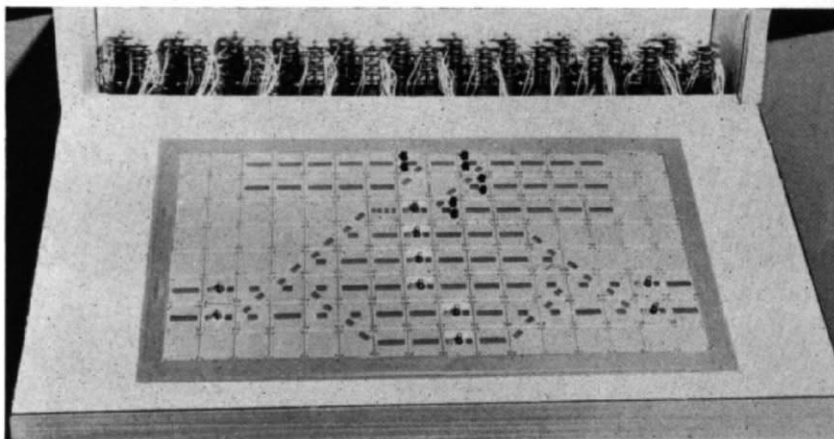


Abb. 36. Links der bereits bekannte Fahrstraßen-Drucktaster, daneben die neue kleinere Ausführung zu 1,80 DM, sowie Bauteile zur Ergänzung bzw. Erweiterung beider Drucktaster- und Relaisarten (s. Text).

Abb. 37. Demonstrationsbeispiel für die Verwendung der Fahrstraßenrelais: vorn das Gleisbildstellpult mit Einzelkontakt-Tastern, hinten die dazugehörige Relaisgruppe.



jetzt 3,- DM (für die Ausführung mit Lötösen) bzw. 5;10 DM (für die Ausführung mit Klemmanschlüssen).

Voraussichtlich ab Oktober wird eine Gleisbremse für den Ablaufberg lieferbar sein. Sie wird elektromagnetisch betätigt und bremst in Ruhestellung. Soll die Bremse gelöst werden, so genügt ein Knopfdruck. Die Bremskraft ist fein einstellbar. Durch Zwischen-

schalten eines Relais mit Ruhekontakt kann man den Bremsvorgang auch umkehren, d. h. die Bremse arbeitet erst dann, wenn der Betätigungsknopf gedrückt wird. Da die endgültige Ausführung noch nicht feststand, haben wir von einer Abbildung Abstand genommen. Der Preis wird voraussichtlich bei 28,- DM liegen.

Zur Eggerbahn: (auf den nächsten Seiten)

Abb. 38. Motive, wie z. B. diesen Balsaholz-verschalteten Stolleneingang, gab es auch in diesem Jahr in Hülle und Fülle am Egger-Stand, doch sind hier die beiden neuen Wagen wichtiger: 4-Achser für Personen- und Gleisbeförderung.





Abb. 39.
8 Neuheiten auf einen Streich und überdies ein reizvoller Anlagenausschnitt dazu: die OEG-Straßenbahnlokomotive neben Personenwagen, und vorn v. l. n. r.: Viehtransporter, Runnenwagen mit Betonmischmaschine, Stirnbordwagen mit Ladegut, Runnenwagen mit Auto, zwei Flachbordwagen mit Milchkannen und leerer Runnenwagen.

EGGER-BAHN

GmbH. & Co. K.G.

München

H0-Schmalspurbahnen auf 9-mm-Gleis

Egger war dieses Jahr auf der Messe in aller Munde. Dazu mag der neue Stand beigetragen haben, in weit größerem Maße jedoch das große Neuheitenprogramm und die damit eng zusammenhängende Propagierung der Egger-Bahn zur „ersten H0-Modellbahn auf 9-mm-Gleis“ („viel kleiner als die „große“ H0 – und dennoch maßstabgetreu 1 : 87“). Ob es gelingen wird, durch kräftiges Rühren der Werbetrommel der 9-mm-H0-Bahn das Odium einer Zubehör-Bahn zu nehmen und sie zu einer gleichwertigen H0-Vollbahn

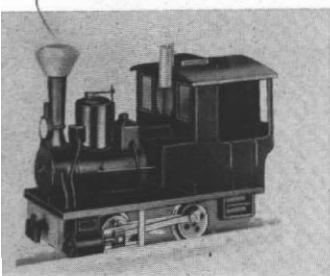


Abb. 40. Nebenbahn-Dampflok, speziell für die neuen Personen- und Güterwagen. — Abb. 41. Schmalspur-Elllok nach einem Siemens-Vorbild.

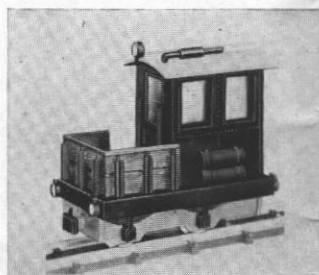
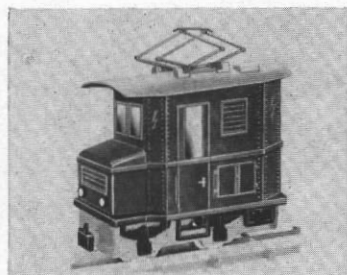


Abb. 42. Bauzug-Diesellok mit kleiner Ladefläche.

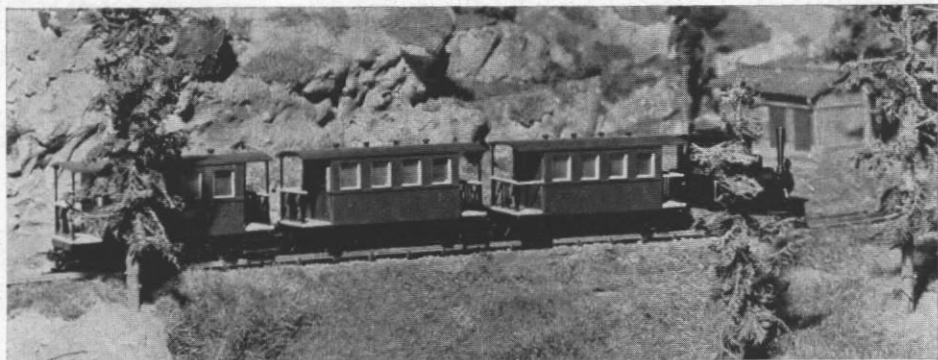


Abb. 43. In der endgültigen Ausführung der zweiaxigen Schmalspurwagen (Vorbild: Bregenzer-Wald-Bahn) werden die Fenster z. T. geöffnet sein, damit die Miniaturreisenden die romantische Umgebung besser bewundern können. Außerdem erhalten die Wagen kleine Gaskesselchen. (Ausliefertermin: Ende April.)

zu machen, wird die Zukunft zeigen. Abgesehen davon, daß sie nach Schaffung der neuen reizenden Schmalspurzüge tatsächlich „interessanter denn je“ wurde, kann ein platzbeschränkter Modellbahner durchaus eine kleine romantische Schmalspurstrecke auf- und ausbauen, da ihm ja eine Fülle besten und

schönsten H0-Zubehörs zur Verfügung steht. Wir wollen also keineswegs skeptisch oponieren, sondern sind wirklich gespannt auf die weitere Entwicklung der Egger-Bahn, zumal die an dieser Messe vorgestellten Neuheiten normaler Weise ein Programm für einige Jahre darstellen. Nun, lassen wir uns überraschen!

Abb. 44. Echt Egger: der alte holzverschaltete Lokschuppen und die flache, „mit Bohlen abgedeckte“ Drehscheibe einschl. Bedienungshäuschen, in dem der Antrieb untergebracht ist.

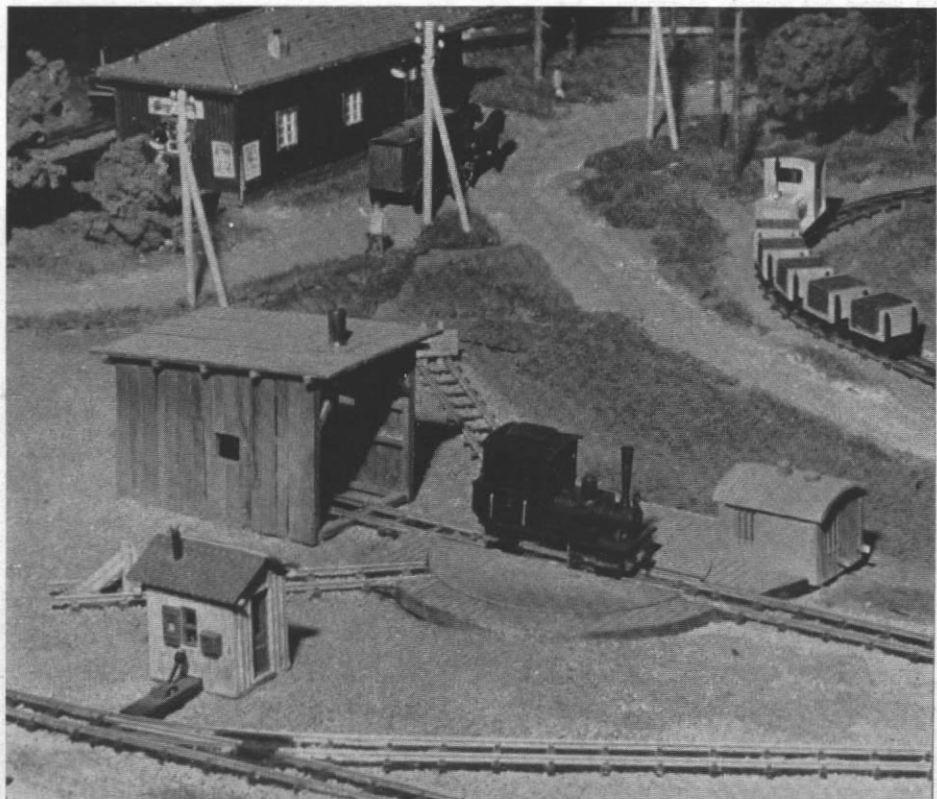




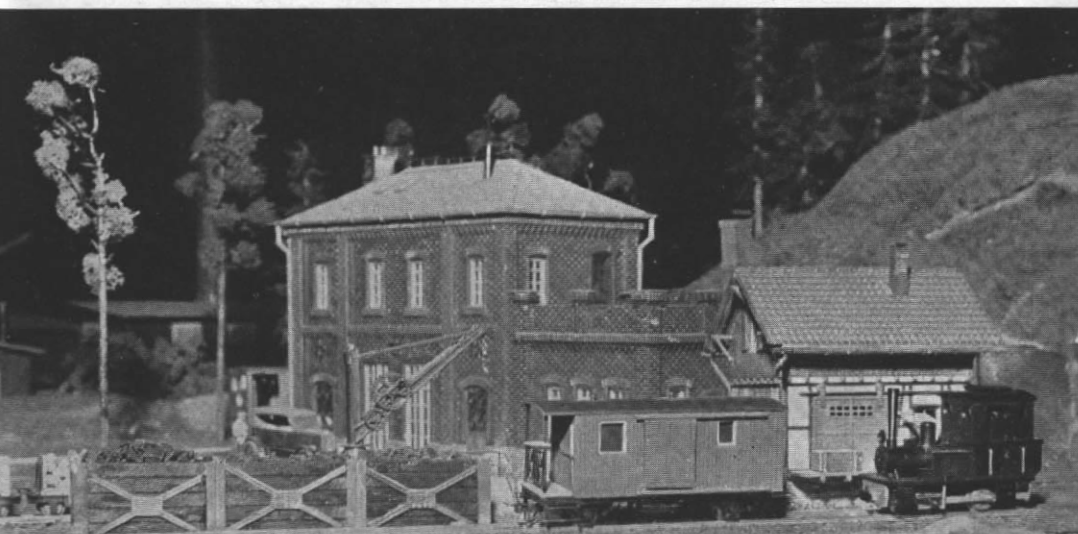
Abb. 45. Gerade aus der weichen Rohform gekommen, im Endeffekt jedoch mit Goldlinien und OEG-Emblem bestimmt ausgezeichnet und einmalig: die aus fahrtechnischen Gründen leicht verkürzte OEG-Straßenbahnlok und einer der originalgetreuen vierachsigen Personenwagen.

Und eine Überraschung besonderer Art war für uns (in diesem Fall wirklich „ahnungslosen Engel“) die OEG-Straßenbahn-Lok einschließlich zugehörigen Personenwagen (Abb. 39 und 45). Bei unserem Artikel in Heft 1/XVII hätten wir uns nicht träumen lassen, diesem wirklich „goldigen“ Schmalspurzüglein auf der Messe zu begegnen! Daß Egger der weltberühmten Zugeinheit der Bergstraße gleichzeitig ein kleines

Denkmal gesetzt hat, wollen wir Modellbahner besonders anerkennend vermerken. Wenn die Modelle auch noch alle Merkmale der Null-Serie aus der weichen Form aufweisen (und in den unretuschierten Aufnahmen also noch nicht ganz akkurat ausschaue(n), so dürfte der Name Egger dafür bürgen, daß die Fahrzeuge im Endeffekt bestens geraten sein werden.

Untermauert wird unsere Prognose durch die bereits

Abb. 46. Das Vollmer-Gebäude setzt den richtigen Maßstab: Die Egger-Bahn ist keine N-, sondern eine H0-Bahn! (Siehe Vorwort!) – Hier hat die Feldbahnlok gerade den neuen Schmalspur-Packwagen abgestellt.



weiter gediehenen Schmalspurwagen nach dem Vorbild der Bregener Waldbahn (Abb. 43, 46 u. 47). Im Verein mit der bekannten kleinen Dampflok steht hier ein Schmalspurzug zur Verfügung, wie er schöner und ansprechender kaum sein könnte: Nur 7 cm lange Personenwagen (bei denen das beim Vorbild etwas unansehnliche Bühnengeländer im Interesse eines besseren Aussehens auf höchst filigrane Art modifiziert worden ist), ein Packwagen, ein G- und ein Niederbordwagen, die sämtlich sowohl in Grün als auch in Rotbraun auf den Markt kommen. Diese Wagen haben – der besseren Kurvenläufigkeit wegen – im Aus-schlag begrenzte Lenkachsen. Die III. Klasse-Schilder bei den Personenwagen sind in echt Plattsold (!) aufgelegt.

Und wenn die Feldbahn-Dampflok nicht zweckdienlich erscheint, dem steht bald eine zweifellos besser passende Nebenbahn-Dampflok mit Kobel-Schornstein (Abb. 40) zur Verfügung oder die einer alten Siemens-Lok nachempfundene Ellok in Grün (Abb. 41). Eine weitere Version der Feldbahn-Diesellok: eine Bauzuglok mit Suchscheinwerfer und Ladebrücke (Abb. 42). Alle Loks haben nunmehr Allrad-Antrieb und dadurch eine bessere Zugleistung.

„Echt Egger“ sind wiederum die kleine Drehscheibe (77 mm Φ) mit Bedienungshäuschen, in dem der Antrieb untergebracht ist, und der kleine Lokschiuppen mit Rauchabzug (Abb. 44). Die Drehscheibe ist sehr flach, dreht sich nur in einer Richtung und bleibt automatisch an jedem Gleisanschlußstück stehen. Die Drehbewegung sollte allerdings langsamer ablaufen, was hoffentlich noch bewerkstelligt werden kann.

Weitere kleine Neuschöpfungen: Kranwagen (mit Handwindenkrän, Werkzeugkiste und Kranfahrer), Rungenwagen mit Bremserstand, d.h. mit Betonmischmaschine bzw. Old-Timer-Autos beladen, Plattformwagen mit Bank (mit und ohne Figuren), Vieh-Transporter, 90°-Kreuzung, Weichen und Entkopplungsgleis

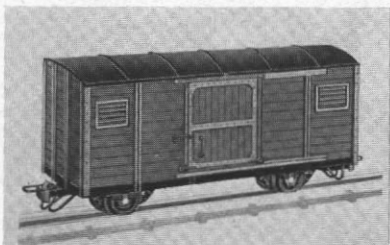
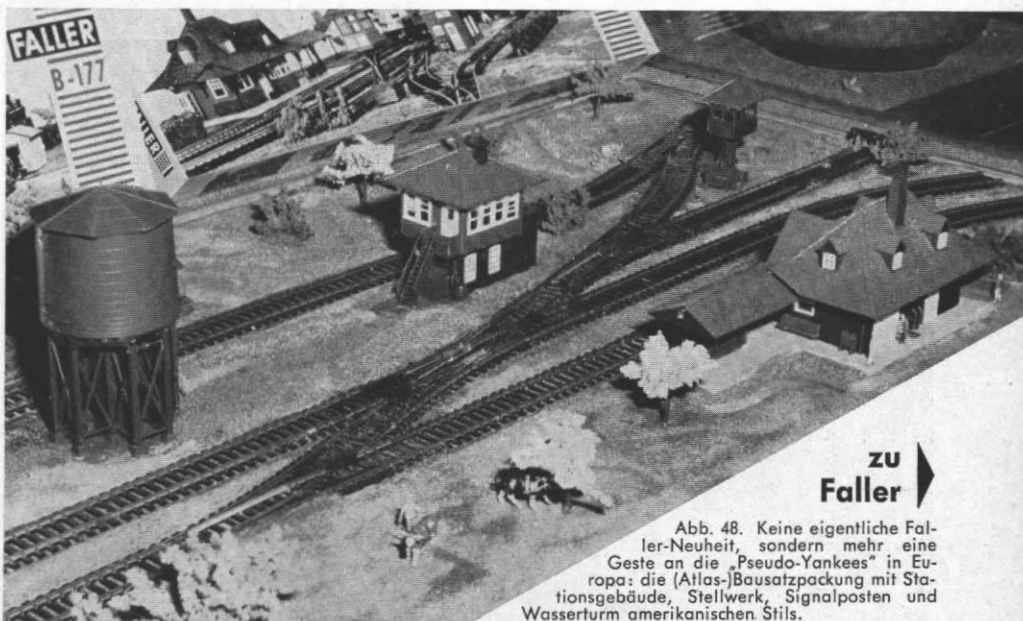


Abb. 47. Auch die zweiachsigen Schmalspur-Güterwagen sind nur etwa 7 cm lang, desgleichen auch die Niederbordwagen. (G- und Pw-Wagen ab Anfang Mai)

für Handbedienung usw. Wir bitten um Nachsicht, daß wir nicht alle diese Dinge bildlich wiedergeben; das eine oder andere ist auf den Abb. 38 u. 39 zu erkennen bzw. später dem Egger-Katalog zu entnehmen.

Als Abschluß nur noch folgendes: So schön die neugeschaffenen Schmalspurzüge sind – Egger wird wohl oder übel ein neues Gleis mit etwas engerem Schwellenabstand und etwas größerem Gleisradius schaffen müssen, besonders wenn dieses Fahrzeugprogramm fortgesetzt wird. Gut, im Augenblick sind die Fahrzeuge weit wichtiger (und wir wollen weder undankbar noch unbescheiden sein!), aber auf die Dauer kann und wird das Feldbahn-Gleis beim Schmalspurbahn-Programm nicht mehr befriedigen. Nun, vielleicht gibt's zur Messe 1966 eine Überraschung in dieser Hinsicht?! Für dieses Jahr war die Überraschung mehr als groß!



zu
Faller

Abb. 48. Keine eigentliche Faller-Neuheit, sondern mehr eine Geste an die „Pseudo-Yankees“ in Europa: die (Atlas-)Bausatzpackung mit Stationsgebäude, Stellwerk, Signalposten und Wasserturm amerikanischen Stils.



Abb. 49. Die neue moderne Kirche und das neue Geschäftshaus sind anscheinend so beeindruckend, daß die beiden Autolenker abgelenkt wurden und dieserhalb einen „Bagatell-Schaden“ verursachten.



Gebr. Faller Fabrik feiner
Modellspielwaren **Gütenbach/Schw.**





▲ Abb. 51. Das mittelalterliche Stadttor. Es bleibt zu hoffen, daß sowohl hier als auch bei der modernen Kirche die Uhrzeiger auf die bereits allgemein geltende MIBA-Zeit „5 vor 5“ gestellt werden.

◀ Abb. 50. Einen reizvollen Kontrast zu den Neuheiten im modernen Stil bilden diese neuen Althäuser einschließlich Stadtmauer.

Abb. 52. Keine ausgesprochene Neuheit: Bahnübergang mit zweibahniger AMS-Straße. Wer bei geschlossener Schranke die Autos automatisch halten lassen will, muß den Straßenabschnitt vor und hinter der Schranke vom übrigen Stromkreis trennen (metallene Verbindungsstifte durch isolierte ersetzen) und diesen Abschnitt ggf. schrankengesteuert über Relais speisen.

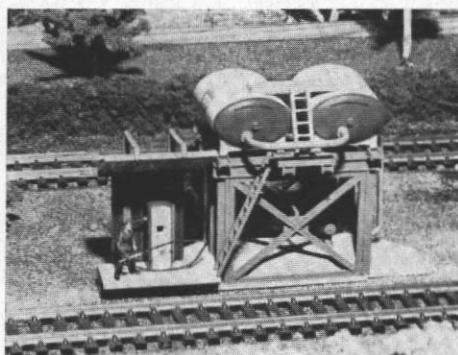
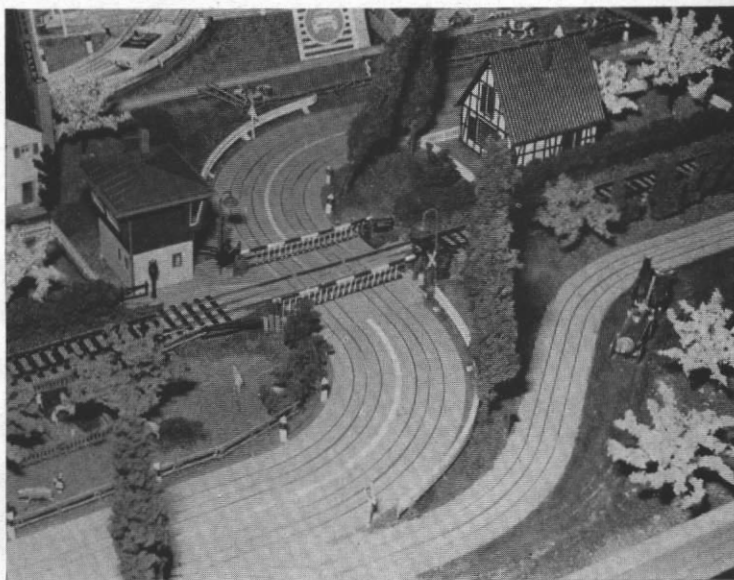


Abb. 53. Das vielseitig verwendbare und ausbaufähige Modell der Dieselloil-Tankanlage.

Wir wissen, daß gar manche Modellbahner mit den in der Höhe etwas arg gestauchten Gebäudemodellen der Firma Fallert nicht ganz einig gehen – wir selbst gehören auch zu diesem Kreis –, doch können die Herren Fallert dem entgegenhalten, daß dieser „typisch modellbahnerische“ Standpunkt von der großen Käuferschicht keinesfalls geteilt oder zumindest nicht empfunden wird. Vielleicht kommen diese Gebäude im „kompakt-Stil“ auch den Belangen der Fallert-Autobahn sehr entgegen, wie der neugeschaffene Alt-

stadtblock, die Stadtmauer, das Stadttor, der Wohn- und der Geschäftshausblock fast vermuten lassen. Gut, die Parterre-Partien entsprechen durchaus oder zumindest annähernd H0-Maßstäben, aber ist es wirklich unbedingt nötig, die oberen Geschosse so zu verkleinern, daß sie notfalls höchstens von TT- oder gar N-Figuren bevölkert werden können? U. E. würden größere, d. h. maßstabgerechtere Bauten sogar noch besser zu den Automodellen passen, die ja – technisch bedingt – größer als 1 : 87 sind. Nun, im Hinblick darauf, daß die Faller-Gebäude infolge ihres kleineren Baumaßstabs gegebenenfalls gut dazu geeignet sind, eine gewisse optische Tiefe in eine Miniaturstadt zu bringen, ist das angeschnittene Problem vielleicht garnicht so tragisch, zumal man über dieses „Problem“ mit Andersgesinnten tatsächlich stundenlang debattieren kann.

Die neuen Gebäudeschöpfungen sind an sich z. T. geradezu romantisch, wie sich auch die Enge einer nicht kriegsbeschädigten Altstadt geradezu treffend wiedergeben läßt (s. Abb. 50).

Daß die moderne Kirche einem Vorbild nachgestaltet wurde, ist unverkennbar. Überrascht waren wir lediglich über den Umstand, daß dieses moderne Gotteshaus in ... Gütenbach selbst steht! (Abb. 49; lieferbar ab Mai).

Ein willkommenes Eisenbahnzubehör ist die Dieselöl-Tankstelle, die im Zeitalter der Dieselloks auf keiner Anlage fehlen sollte. Nachdem sie nur als Bausatz erhältlich ist (2,50 DM), kann sie ohne weiteres variiert (verkleinert oder vergrößert bzw. abgeändert) werden. Selbstverständlich kann sie auch in einem Benzinlager oder an einer Autobahnwerkstätte aufgestellt werden. (Abb. 53; lieferbar im Mai.)

Sehr ansprechend und gut maßstäblich: Eine kleine zweigeschossige „Pension“, die sich infolge ihres Baustils jedoch sehr gut auch als Reihenhause eignet.

Bei dem AMS-Autobahnsortiment sind einige Straßenteile neu hinzugekommen, so daß nun auch dreibahnige Fahrwege möglich sind. Die Fahrzeuge selbst sind nunmehr entört worden. Sämtliche Autos gibt es jetzt auch als Bausatz ohne Motor (zur Darstellung des ruhenden Verkehrs auf Straßen und Parkplätzen), sind aber nachträglich durchaus motorisierbar, entweder mit fertigen „Austaschmotoren“ oder mit solchen, die man selbst aus einem Baukasten (ohne jede Schwierigkeit) zusammensetzt.

Das im letzten Jahr angekündigte N-Dörflein ist wirklich gut geraten und weist z. T. andere bzw. weitere Haustypen auf. Wir werden es Ihnen allerdings erst in Heft 6/XVII im Rahmen eines Messenachtrags vorstellen.

W. VOLLMER K.G. Stuttgart-Zuffenhausen

Die Anhänger der modernen Linie scheint Vollmer besonders ins Herz geschlossen zu haben, denn ihnen wird abermals ein Empfangsgebäude moderner Stils besichert: Bf. „Rheinburg“ mit viel Glas und gutem Einblick ins Gebäudeinnere mit Zwischenwänden, Fahrkartenausgabe, Wandgemälden, Bänken, Blumenkästen u. dgl. m. (Abb. 55 bis 57). Der Entwurf ist angelehnt an vorhandene Vorbilder im süddeutschen Raum, jedoch für die Modellbahnbelange besonders zugeschnitten (geringer Platzbedarf, Aufteilung des Gesamtgebäudes in zwei kleinere Einheiten). Mit einer Standfläche von 64 x 14 cm beansprucht dieses Großstadt-Empfangsgebäude wirklich keinen übermäßig großen Platz. Auf jeden Fall ist es Vollmer gelungen, einen guten Kompromiß zwischen den Platzwünschen der großen Masse und den Modellbahnforderungen zu finden. Gebäude in unmittelbarer Nähe der Bahn sollten und dürfen einfach nicht verniedlicht werden, wenn die Proportionen auch nur einigermaßen gewahrt bleiben sollen!

Ähnliche Probleme tangieren auch den Wasserturm mit Kugelbehälter nach einem Bundesbahn-Vorbild, der wohl maßstäblich, jedoch insgesamt verkleinert worden ist. Wem er mit 17,5 cm Höhe zu niedrig erscheint, postiere ihn – wie bei Abb. 58 geschehen – auf einer kleinen Anhöhe. U. E. wäre es aber dennoch vorteilhaft, den Behälterdurchmesser von derzeit 7 cm um einige mm zu vergrößern, da die Turmhöhe je nach den Geländegegebenheiten zwar variabel, der Rauminhalt des Behälters jedoch den Verhältnissen und der Turmkonstruktion entsprechen sollte (siehe in diesem Zusammenhang beispielsweise den Wasserturm von Bebra in Heft 7/XIV). Im übrigen handelt es sich um ein sehr ansprechendes Modell, das abwechslungsreicher mal nicht in Backsteinmanier ausgeführt ist, sondern in Betonmanier mit Mauersockel. Der silberfarbene Kessel (mit den geländerbewehrten Umläufen und den Steigleitern) wird entsprechend den Vollmer-Hydrierwerk-Kesseln patiniert werden. Preis: fertig 8,90 DM, im Bausatz 4,50 DM.



Abb. 54. In Stil und Form zum vorjährigen Bahnhofsbau „Freistadt“ passend: zwei moderne Stellwerke in ausgesprochenem N-Maßstab und daher nicht ohne weiteres für TT verwendbar! Auslieferung im Juli.



Abb. 55, 56 u. 57. Das moderne Empfangsgebäude „Rheinburg“ solo „en face“ (unten), wodurch eine Reihe Details des Interieurs zum Vorschein kommen, sowie inmitten des gutgestalteten Messemotivs (oben und Mitte), wodurch es so gut zur Wirkung kommt, daß ein eingefleischter Old-Timer-Saulus direktemang zu einem Paulus der Modernität bekehrt werden könnte! — Der linke Gebäudeteil einschl. Halle ist einzeln als „Bf. Hochstadt“ erhältlich (und gibt fast noch besser ein Verwaltungs- oder Ausstellungsgebäude ab), der rechte als „Bf. Emswald“, der tatsächlich für sich allein sehr gut als schmales kleines Stationsgebäude bestehen kann (wie Ihnen der Vollmer-Prospekt im nächsten Heft vor Augen führen wird). Auch diese Modelle sind im Juli lieferbar.

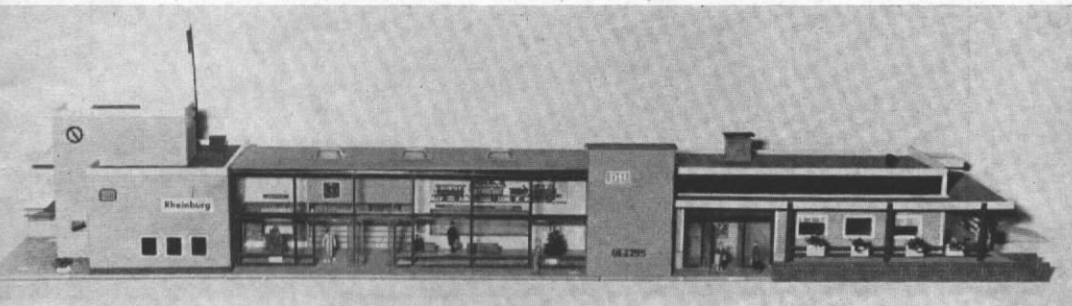
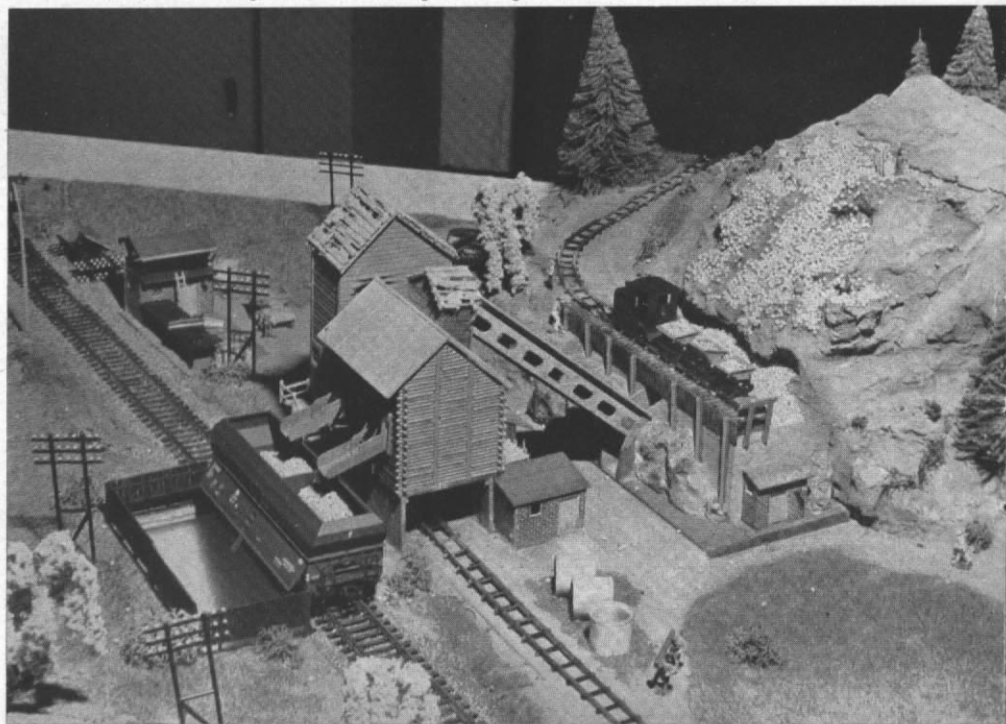




Abb. 58. Etwas in den Hintergrund gerückt und auf eine kleine Anhöhe gestellt, wirkt der neue Wasserturm zweifelsohne gut. Offenbar hat unser Rippenstoß in Heft 1/XVII, S. 21, doch noch in letzter Minute gewirkt. An Hand eines zweiten größeren Handmusters (und eines zufällig vorhandenen maßstäblichen Modells unseres bekannten Wasserturmes „Süssenbrunn“) wurde uns klar, daß die Herausgabe eines solchen maßstäblichen „Ungetüms“ – weil gänzlich ungewohnt – als „Massenartikel“ tatsächlich (noch) zu riskant wäre.

Abb. 59. Eine der mannigfachen „unsichtbaren“ Einbaumöglichkeiten für den Förderband-Behälter. – Die Silberhirse-Körner sind hier nicht versehentlich verstreut, sondern zieren den Hang als „H0-Mineral undefinierter Herkunft“, das über Tage von Miniatur-Bergleuten abgebaut wird.



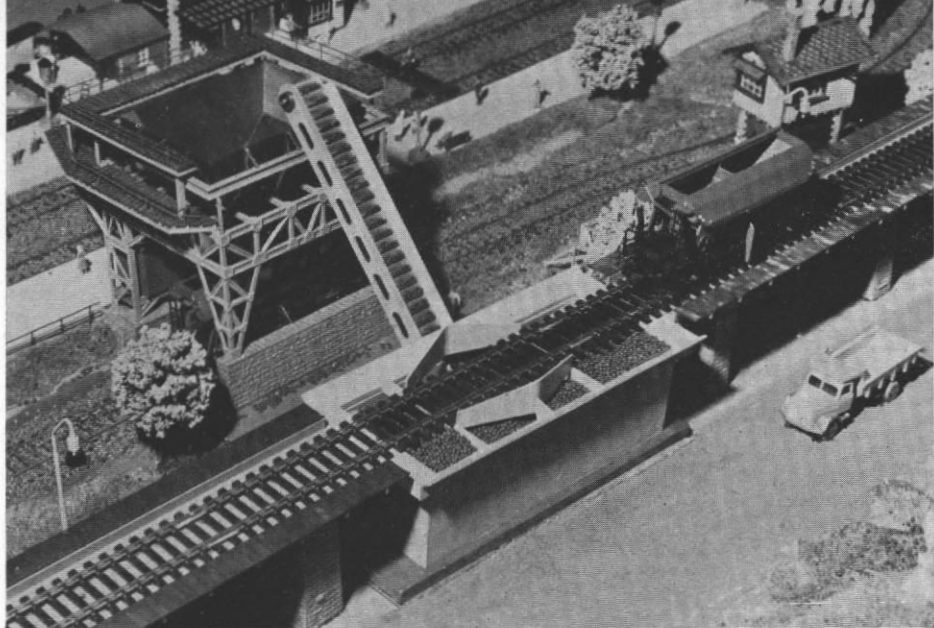
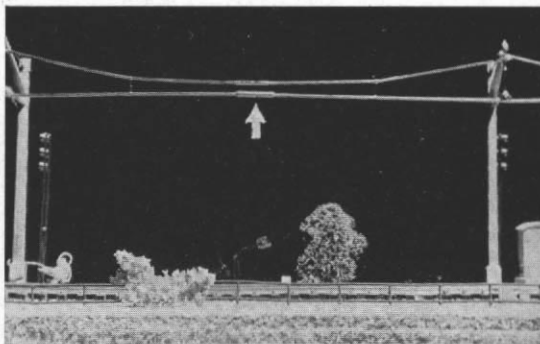


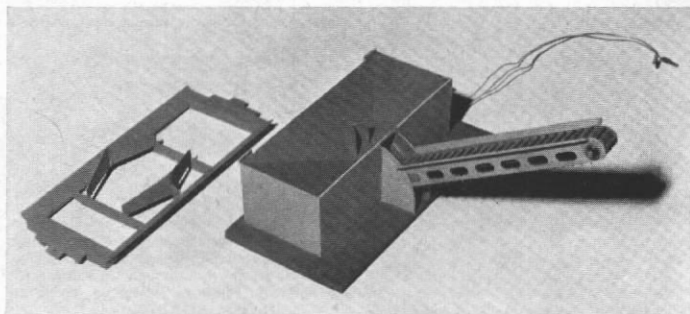
Abb. 60. Entladevorrichtung, Förderband und Kohlenhochbunker bilden den Grundstock für eine größere Lok-Bekohlungs-Anlage bzw. eine Verladeanlage für Schotter, Erze usw. Als Ladegut wurden hier übrigens die dunkleren, kleineren und weniger auffälligen Rapskörner verwendet (als Vollmer-Artikel erhältlich).

Die Entladebühne und die Selbstentladewagen der Firma Fleischmann brachten Vollmer auf die Idee, die Ent- und Belademöglichkeiten im Hinblick auf das Kieswerk und den Kohlenbunker noch zu erweitern, und zwar durch ein motorisch angetriebenes Förderband samt Behälter (s. Abb. 62). Das Förderband ist 18 cm lang und bis 45° Neigung verstellbar. Einige Einsatzmöglichkeiten zeigen die Abb. 59 u. 60. Bei waagrecht liegendem Förderband können die Waggons auch direkt beladen werden. Demonstriert wurden die verschiedenen Vorgänge mittels des von Fleischmann eingeführten Vogelfutters, das zwar den Vorteil hat, sehr leicht zu sein, dafür aber auch den Nachteil, unnatürlich auszusehen und mehr als genug in der Gegend herumzu-



▲ Abb. 61. Die Oberleitungsmuffen (Pfeil) sind nur wenig stärker als der Oberleitungsdraht und fallen deshalb kaum auf.

Abb. 62. Die „nackte“ Förderband-Einheit; die Neigung des Förderbandes ist variabel: Eine Rasteinrichtung an den Bunker-Segmenten hält es in der jeweiligen Lage fest. Links der Entladeaufsatz. Dieser sowie der Bunker sind betongrau, die Förderband-Wangen dagegen stahlblau.



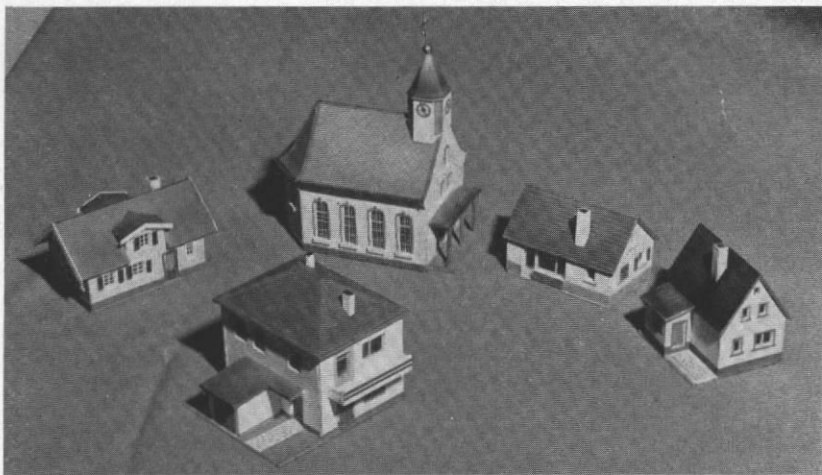


Abb. 63. Das komplette Sortiment der Vollmer-N-Dorfbauten. Dem Charakter nach sind die Wohn- und Siedlungshäuser aber ebensogut (wenn nicht noch besser) für eine Stadtrand-Siedlung geeignet.

fliegen und zu liegen. Besser geeignet sind augenscheinlich die dunkelbraunen Rapskörner (Abb. 60), da sie kleiner sind als die Körner der hellen Silberhirse und auch im Gelände nicht so auffallen, wenn sie mal daneben gerollt sind. Der ebenfalls leichte Korkschorter ist leider so gut wie ungeeignet, da die Stückchen zu sehr aneinander haften und bei der Entleerung der Wagen bzw. Bunker nicht einzeln nachrollen, sondern höchstens klumpenweis. Schweres Material (z. B. Sand) bedingt stärkere Verschlüßfedern bei den Fleischmann-Selbstentladern und eine Erhöhung des Wagengewichts, so daß die Wagen einschl. Ladegut viel zu schwer werden. Wer weiß da Rat?

Dem Fördergutbehälter kann ein spezielles Entladestück à la Fleischmann aufgesetzt werden (Abb. 62), das für alle möglichen H0-Gleise vorgesehen ist. Die Auffahrtshöhe (Schwellenunterkante) beträgt 6 cm. Preis der Förderbandeinheit 29,50 DM (als Bausatz 19,90 DM), des Entladestücks 1,50 DM. Auslieferung im September.

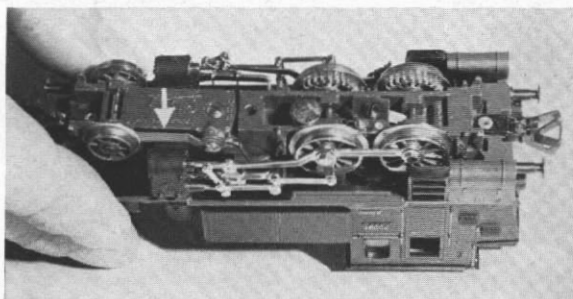
Auch auf dem N-Bahn-Sektor hat sich einiges getan: 2 Stellwerke (Abb. 54) und ein komplettes Dörfchen (Abb. 63), die zwar genau dem N-Maßstab entsprechen, bedingt aber auch für TT und ggf. als Hintergrundgebäude einer größeren H0-Anlage verwendbar sind.

Das heutige Titelbild:

Das Kittel-Dampftriebwagenmodell der Firma Heinzl KG., Reutlingen, vor dem „Müllerner Stellwerk“, das Herr H. Kuchenbecker nach unserem seinerzeitigen Bauplan schuf. Beide Modelle stehen insofern miteinander in Beziehung, als der Original-Kittel-Triebwa-

gen bis vor wenigen Jahren zwischen Müllheim/Baden und Neuenburg am Rhein eingesetzt war, zuletzt ebenfalls in schmuckem Weinrot.

(Unsere Messe-Titelbilder stellen übrigens in keiner Weise die Bevorzugung irgendeiner Firma dar, sondern wir versuchen lediglich, auch in dieser Hinsicht abwechslungsreich zu sein, wobei meist auch noch die bildliche Qualität der von uns geschossenen Motive mit eine Rolle spielt. Dies nur mal nebenbei.)



(zu Fleischmann)

Abb. 64. Dieser Pfeil zeigt auf die wunde Stelle der „70“, die unser erster „Pfeil“ (in Heft 1/XVII, S. 19) aufgerissen und die Fleischmann nunmehr auf diese Weise geschlossen hat. Der vordere Radsatz wird mittels der seitlich angebrachten Schleiffeder mit zur Stromabnahme herangezogen, so daß nun auch die Weichen äußerst langsam befahren werden können.

Zwei wichtige Punkte sind es, die uns in diesem Jahr bei den Fleischmann-Neuheiten am bemerkenswertesten erschienen:

1. Die neuen Modelle sind dem internationalen H0-Bahn-Maßstab buchstäblich besser angepaßt als bisher, d. h. man hat sich bei Fleischmann endlich und erfreulicher Weise zu einem Maßstab von wenigstens 1 : 85 „durchgerungen“ (bisher 1 : 80 bis 1 : 82). Der Sprung auf 1 : 87 wäre im Hinblick auf den bestehenden eigenen Fahrzeugpark vielleicht tatsächlich etwas zu sprunghaft gewesen. So aber ist der Unterschied zwischen 1 : 85- und 1 : 87-Modellen optisch kaum mehr auffallend, wie andererseits die vorerst noch eine gewisse Übergangszeit in Kauf zu nehmende Diskrepanz zwischen den bisherigen und den neuen Fleischmann-Modellen abgemildert wird.

2. Daß Fleischmann nun auch einige neue Wagenmodelle mit Inneneinrichtung ausstattet, ist mehr als erfreulich und ein weiterer Beweis dafür, daß man sich den Wünschen aus Modellbahnerkreisen keineswegs verschließt (siehe auch Maßstabsverkleinerung!).

Wenn wir Ihnen die diesjährigen Neuheiten fast ausschließlich auf Anlagenausschnitten präsentieren, so hauptsächlich deswegen, weil Fleischmann diesmal auf die fast schon traditionell gewordene sachlich nüchterne Vorführanlage verzichtet hat und mit einer von Karl Kührt bestens durchgestalteten Landschaftsanlage aufwartete und weil die Fahrzeuge inmitten einer Anlage u. E. irgendwie besser bzw. ansprechender wirken, auch wenn gewisse Details etwas verlor-

ren gehen. Darüber hinaus liegt dem zweiten Messeheft sowieso der Fleischmann-Neuheitenprospekt bei, so daß Bildwiederholungen auf jeden Fall vermieden sind. Doch nun genug der langen Vorrede, gehen wir in „medias res“.

Den Reigen der Neuheiten führt die blaue E 10³ der DB an, zusammen mit der zweifarbigten Rheingold-Version E 10¹³ (Abb. 65, 66, 67). Es sind Modelle der neuesten E 10-Bauart der DB, kenntlich an den durchgehenden Lüfterblenden an den Lokseiten und der „Bügelalte“ an den Stirnseiten (s. Heft 3/XVI). Die Führerstandfenster der Modelle werden eingesetzt, so daß sie mit der Gehäuseaußenwand fast fluchten (und die Wanddicke nicht mehr stört). „Selbstverständlich“ sind auch Scheibenwischer-Imitationen an den Stirnfenstern vorhanden. Die Stromabnehmer haben neue, vorbildgerechtere Montagegerahmen erhalten und die Dachleitungen, Isolatoren usw. sind zierlicher ausgefallen als bei den bisherigen Elloks (s. Abb. 67). Hinsichtlich der Konstruktion ist zu erwähnen, daß alle neuen Lokmodelle jetzt einen sogenannten Montagegerahmen haben, d. h. sie sind auch ohne Gehäuse betriebsfähig, da die Drehgestelle und elektrischen Einrichtungen an eben diesem Rahmen montiert sind, auf den dann das Gehäuse (bei den neuen E 10 aus Zinkdruckguß) aufgesetzt wird (und ebenso leicht abgenommen werden kann). Die Pufferbohlen sind nunmehr fest am Gehäuse, so daß der bisher etwas störende Spalt verschwunden ist und die bauchig heruntergezogene Stirnfrontschürze „ihre volle Wirkung entfalten“ kann.



Abb. 65. Eine rassige Ellok, nicht nur im Original, sondern auch als Fleischmann-Modell: die E 10³ in Blau, hier auf der großen Messeanlage vor einem FD und – nachdem man's nun weiß – merklich kleiner im Maßstab!

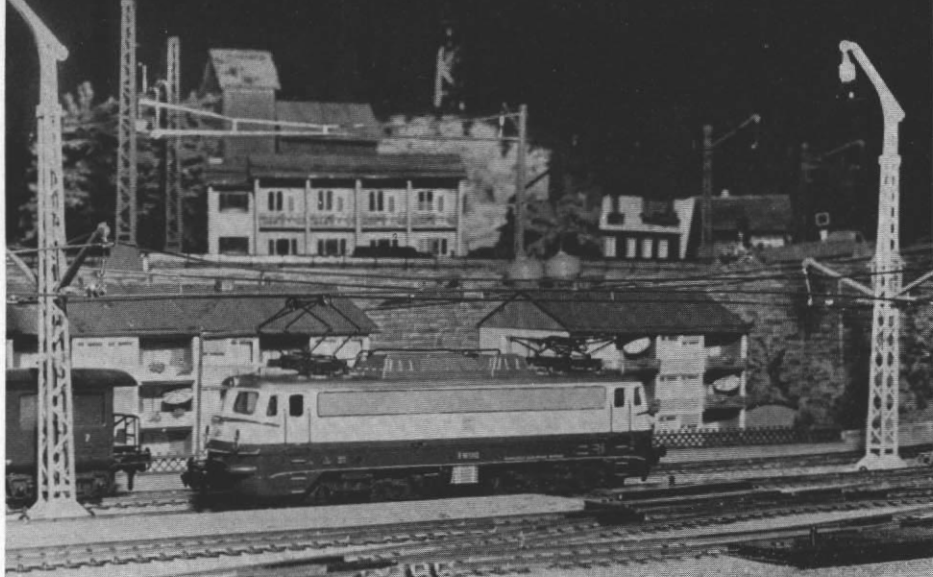


Abb. 66. Bei dieser Aufnahme von der Rheingold-E 10 ist die tief herabgezogene Schürze gut zu sehen und der Maßstabsunterschied im Vergleich zu einem bisherigen 1 : 82-Wagen bei genauem Hinsehen wiederum un-
verkennbar. (Umso besser passen sie nun – erfreulicherweise – zu 1 : 87-Modellen!)

Abb. 67. Hier erkennt man deutlich die neuen Montagerahmen der Stromabnehmer und die feiner modellierten Dachaufbauten und Isolatoren. Beide E 10 haben mit der Fahrtrichtung wechselndes Dreilicht-Spitzen-signal. Alle vier Räder des angetriebenen Drehgestells haben Plastik-Be-
reifung.

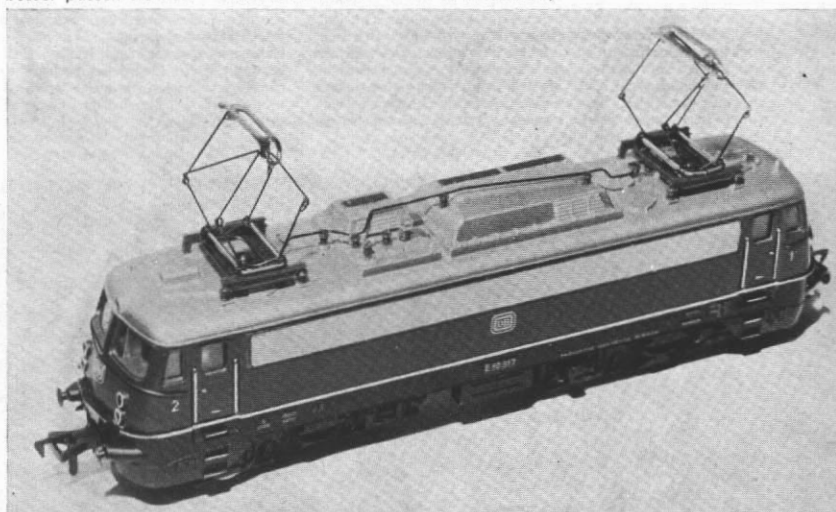
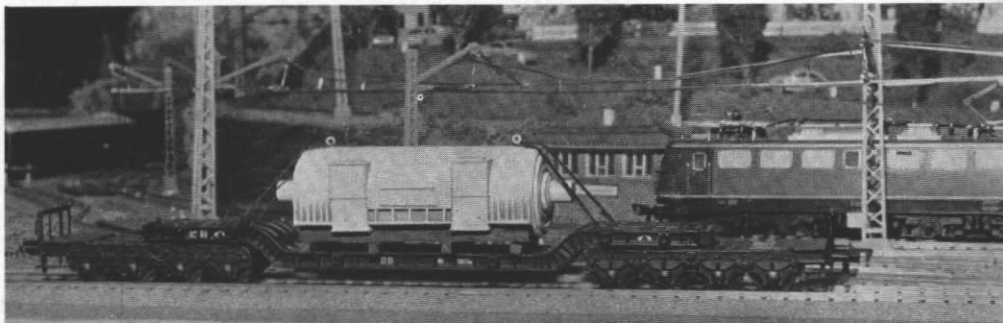


Abb. 68. Der bereits bekannte SSt 34 a mit dem neuen Ladegut in Form eines (abnehmbaren) Generators. Außerdem liegen auch diesem Tieflader wiederum 12 einsteckbare Rungen bei.



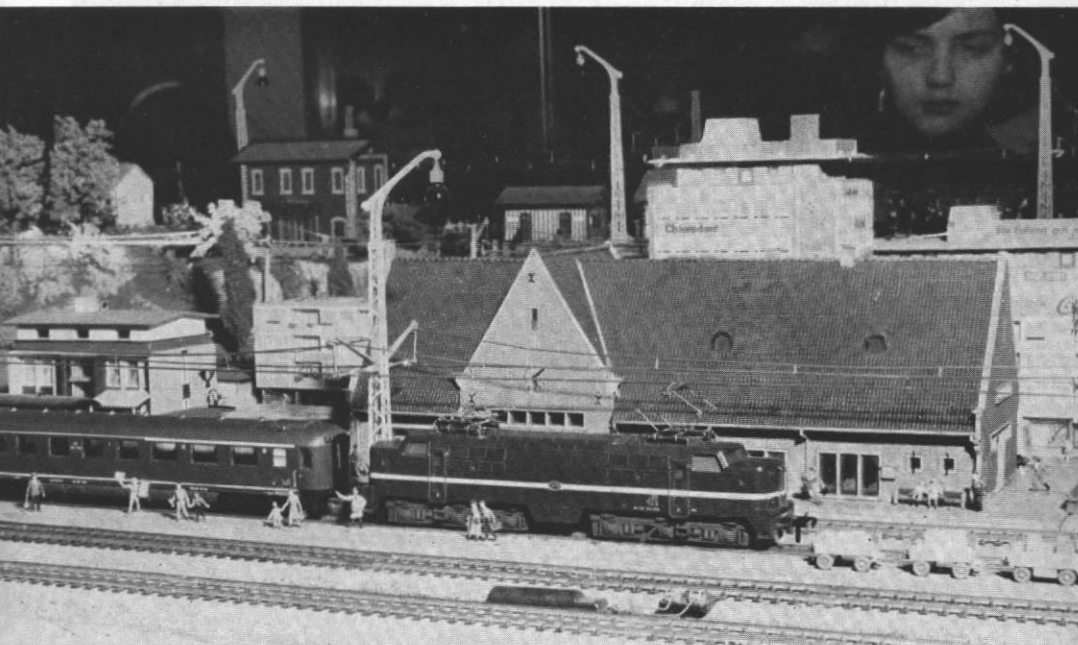


Abb. 69. Inmitten einer Anlage wirkt diese niederländische Mehrzweck-Elloktype (für Reise- und Güterzüge) sogar für einen deutschen Modellbahner irgendwie faszinierend. Dieser schwere, sechsachsige „Brocken“ zeigt je nach der Fahrtrichtung ein Spitzensignal in seitenverkehrter L-Form.

Ein bildschönes Modell ist auch die V100²⁸ (Abb. 71), die bei extremen Schnellfahrversuchen auf der Versuchsanlage ihre geradezu unwahrscheinliche „Strahlenlage“ unter Beweis stellte, wohl ein Resultat der tiefen Schwerpunktlage durch Metallrahmen und Plastikgehäuse. Die Verwendung des Plastik-Werkstoffes für das Gehäuse hat sich auch auf die Detaillierung dieses Modells positiv ausgewirkt. Auch bei der V100 ist die Pufferbohle nicht schwenkbar und zudem aus einem elastischen Kunststoff zusammen mit Griffstangen, Trittbrettern usw. hergestellt; diese meist etwas empfindlichen Teile brechen also nicht mehr so schnell bei unsachgemäßer Behandlung (Kinderhand!) ab. Übrigens ist bei der V100 die Befestigung des Gehäuses am Fahrgestell-Rahmen ohne die sonst übliche und störende Dachschrube gelöst worden. Die V100 kostet 36,50 DM.

In Deutschland wohl weitgehend unbekannt, dafür aber für den Export wichtig, dürfte das Modell der niederländischen Co'Co-Ellok 1215 sein (Abb. 69). Ein „schwerer Brocken“ für den Reise- und Güterzugdienst, der auch im Modell durch seine Ganzmetallausführung die nötige Zugkraft für die Beförderung von schweren Zügen auf die Schienen bringen dürfte. Alle neuen Lokmodelle haben übrigens automatischen Lichtwechsel.

Bei den Wagenmodellen sind an erster Stelle die vierachsigen „Silberfische“ alias DB-Nirosta-Nahverkehrswagen zu nennen. Zunächst gibt es den AB 4 nb (9,- DM) und den BD 4 nf (15,- DM). Letzterer ist der bekannte Steuerwagen mit Gepäckabteil (D in der

Typenbezeichnung = Dienst- bzw. Packabteil) für den Wendezugbetrieb. Beide Wagen haben ein Kunststoffgehäuse mit einer Nachbildung des bekannten Pfauenaugen-Schliffs in der unteren Hälfte des Wagenkastens und die bereits eingangs erwähnte Inneneinrichtung, der Steuerwagen zusätzlich Lichtwechsel (3x weiß „A“ 2x rot). Selbst wenn unsere „maßstabgebende“ Veröffentlichung in Heft 16/XVI zu kurze Zeit zurückliegt, als daß ein Großbetrieb wie Fleischmann hätte „schnell noch“ darauf eingehen können, so ist es doch schade, daß diese beiden Wagen wiederum nur 24,5 cm lang sind – es wäre ein schöner (innerbetrieblicher) Anfang gewesen, diese „alleinstehende“ Wagengruppe wenigstens etwas länger zu machen. Vorbei...

Für den belgischen Fleischmann-Zug ist das neue B 4 – RIC – D-Zugwagenmodell 1521 bestimmt, das in Form und Ausführung zum bisherigen 1. Klasse-Wagen gleicher Bauart paßt (9,- DM).

Ein reizvolles und farbenfrohes Fahrzeug ist die österreichische Version des bekannten DB-Schienenbus in blau-weißer Lackierung als ÖBB-VT 50. Sicher wird diese Garnitur nicht nur in Österreich viel Anklang finden, sondern wegen ihres luftig-farbigem Aussehens auch in Deutschland. In Konstruktion und Form entspricht der VT 50 dem Schienenbus VT 98 (Fleischmann-Nr. 1372/2) und es wird auch eine entsprechende Beiwagen garnitur (14,50 DM) zur Ergänzung als Vierwagenzug geliefert (1373/2).

Die Modelle der dreiachsigen französischen Nahverkehrswagen haben wir anfangs etwas skeptisch be-

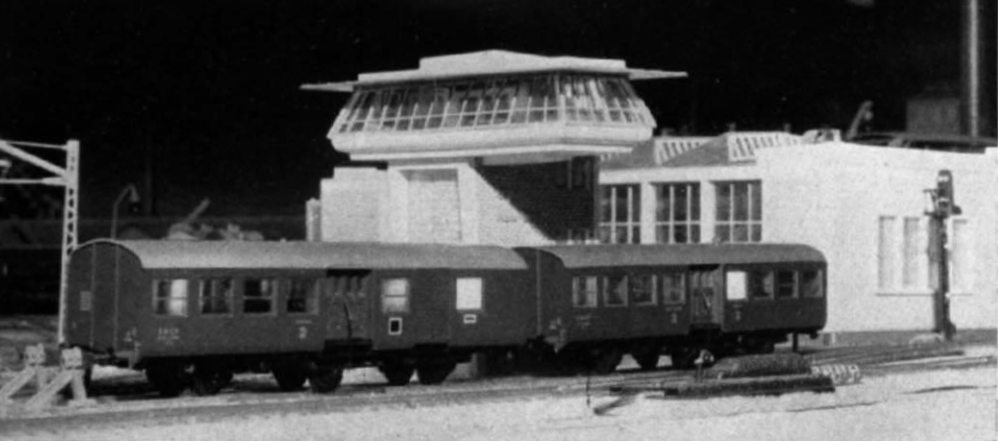


Abb. 70. Die beiden Modelle der französischen Nahverkehrswagen (deren Vorbilder übrigens wie die 3 yg-Wagen der DB aus älteren Wagen umgebaut wurden). Die Mittelachsen sind seitenverschieblich, die Endachsen stellen sich bei Bogenfahrt radial ein.

trachtet, da ihre ganze Form für deutsche Augen doch reichlich ungewohnt ist. Insbesondere stört bei Betrachtung eines einzelnen Wagens der große Überhang der Wagenenden. Dieser Eindruck wird noch durch den in Wagenmitte liegenden Einstieg und die bis zu den Wagenenden vorgezogenen Fenster verstärkt. Eigentümlicher Weise wirken diese französi-

schen Kollegen der deutschen 3yg-Wagen im Zugverband und vollends auf einer Modellbahnanlage „mit Umgebung“ plötzlich doch recht interessant (Abb. 70). Es gibt zwei verschiedene Modelle, den 2. Klasse-Wagen 8⁴tm und den 2. Klasse-Wagen mit Gepäckabteil 8⁴Dtm. Beide Wagen haben Kunststoffgehäuse und kosten je 8,50 DM. Die äußeren Achsen stellen sich

Abb. 71. Das Modell der V 100²⁰ im emsigen Arbeitseinsatz auf der Fleischmann-Vorführranlage.





Abb. 72. Die drei in ihrer Grundform bereits bekannten Druckgas-Kesselwagen mit neuer Beschriftung (Hoechst-Frigen, Ruhr-Stickstoff AG. und Shell).

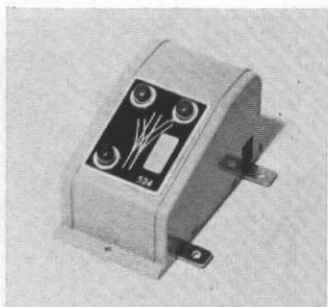


Abb. 73. Der „narrensichere“ Spezialschalter für die Dreiweg-Weiche.

radial zur durchfahrenen Kurve ein; die Mittelachse ist seitenverschiebbar.

Bei den Güterwagen-Modellen sind drei neue Druckgas-Kesselwagen zu verzeichnen (Abb. 72), d. h. neu ist nur die Beschriftung (Hoechst-Frigen, Ruhr-Stickstoff-AG, Shell); die Wagentype ist die gleiche wie beim Wagen 1499. Der 8-achsige Tiefladewagen wird nun auch mit einem BBC-Generator geliefert (Abb. 68). In der billigen Güterwagenserie ist ein neuer DSB-Kühlwagen (Carlsberg) zu verzeichnen.

Mehr noch als im vergangenen Jahr die Bogenweichen wird diesmal die neue unsymmetrische Dreiweg-Weiche das Interesse der Modellbahner finden (Abb. 74). Der Längengewinn bei der Entwicklung einer Weichenstraße ist damit doch recht erheblich; er könnte mit dazu beitragen, die Scheu vor maßstäblich richtig langen D-Zugwagenmodellen beiseitezuschieben, indem man den gewonnenen Raum eben für die größere Länge verwendet. (Von dem engen Bogenradius der allerdings kurzen Bogengleise sei hier abgesehen.) Die Länge des geraden Stammgleises beträgt 204 mm und entspricht

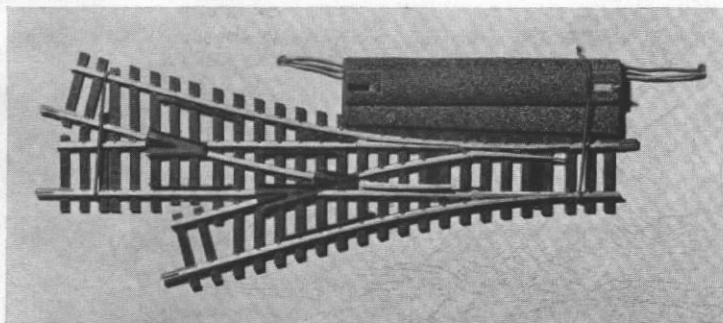


Abb. 74. Die in der Tat viel Platz sparende unsymm. Dreiweg-Weiche mit Doppelantrieb, die es nur in dieser Form (also nicht auch noch spiegelbildlich) geben wird, eine unerwartete und äußerst zweckdienliche Neuheit!

damit einem $\frac{1}{2}$ -Fleischmann-Gleis. Der Abzweigwinkel beider Zweiggleise beträgt 15° ; das entspricht einem $\frac{1}{2}$ -Bogengleis 1701. Die Versetzung der beiden ineinander verschachtelten Weichen kann durch ein gerade Gleis 1700/5 ausgeglichen werden. Wie bei allen Fleischmann-Weichen sind die Plastik-Herzstücke gegenüber den anschließenden Schienenprofilen leicht vertieft; damit ist eine sichere Auflage der Räder auf den Profilen und so auch eine sichere Kontaktgabe gewährleistet.

Die Dreiweg-Weiche hat zwei getrennte Antriebe, die durch den neuen Spezialschalter 1726 A (Abb. 73) gegebenenfalls auch gemeinsam betätigt werden. Eine vollkommen getrennte Betätigung beider Antriebe, z. B. im Rahmen einer Gleisbild-Dr-Schaltung, ist jedoch möglich.

Haug & Co. KG. Fabrik feiner Kleinmodelle

Echterdingen b. Stuttgart

Im Rampenbau-Sortiment (Styropor-Bauteile) sind die Auffahrtrampen für den kleinen Märklin-Kreis hinzugekommen. Bei einem Außendurchmesser von 64 cm und einem Innendurchmesser von 48 cm sind diese Rampen gleichzeitig auch für TT verwendbar. Für N-Bahnen sind entsprechende Rampen in Vorbereitung. Die bisherigen Styropor-„Berge“ sind – unten abgeschnitten – nunmehr auch für N-Anlagen verwendbar (Abb. 75).

Zum Bekleben der Seitenflächen der Rampen gibt es jetzt selbstklebende Mauersteinfohlen. Auf dem gleichen Prinzip basieren die beidseitig klebenden Haftfix-Abschnitte, mit denen Gleise, Häuser, Bäume, Lampen usw. auf Styropor- und sonstigen Flächen fest, aber jederzeit lösbar ohne zusätzlichen Klebstoff befestigt werden können. Zum rutschfreien Verlegen von Märklin-Gleisen gibt es spezielle Befestigungspilze (s. Abb. 76).

Als Ladegut für Schwertransportwagen bzw. Tieflader werden ein BBC-Turbinenläufer mit Transportkiste und ein Voith-Turbinenrad auf Holztragegestell als Bausatz für 2,75 DM lieferbar sein (Abb. 77).

Hinsichtlich des Haug-Tempo-Sortiments ist zu erwähnen, daß laut ausdrücklicher Firmenauskunft nur noch die V 160 ausgeliefert wird. Die anderweitig annoncierten Neuheiten auf „N-Spur“ entfallen.

Abb. 76 (rechts). Die Befestigungspilze für Märklin-Gleise haben Schlitz für den Mittelleiter. Die Haftfix-Abschnitte werden in Rollen geliefert.

Bei der neuen Gleisplan-Zeichenschablone (Nr. 88/6,- DM) ist man davon ausgegangen, daß es meist nicht genügt, die Gleismittellinie aufzuzeichnen, sondern daß vielmehr auch Weichenantriebe, Anschlußklemmen und oft auch die Breite der Gleise selbst sehr wichtig sind und bei der Planung berücksichtigt werden müssen. Deshalb ist die neue Schablone so ausgelegt, daß man die Umrisse der einzelnen Gleiseinheiten aufzeichnen kann. An „kritischen“ Punkten, z. B. Weichen, kann zusätzlich der Verlauf der Mittellinie exakt markiert werden. Außer den Gleisen enthält die Schablone auch noch Ausschnitte zum Zeichnen von einfachen Schaltplänen usw.

Alle Neuheiten sollen etwa ab August lieferbar sein.

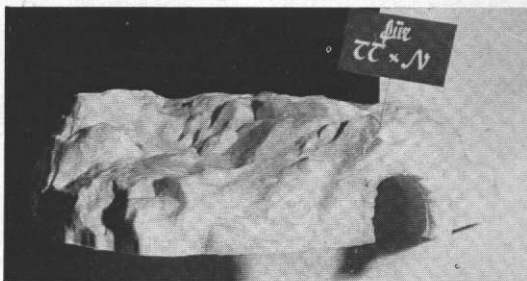


Abb. 75. Die unten abgeschnittenen H0-Styropor-„Berge“ lassen sich auch für TT und N verwenden.

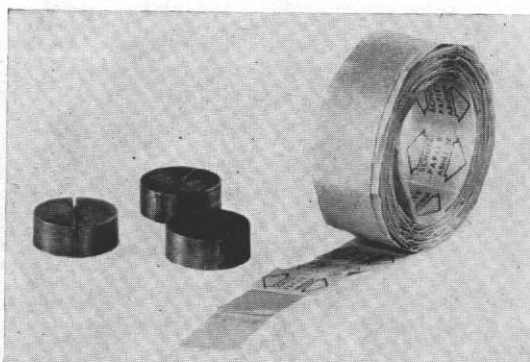


Abb. 77. Auf dem linken Tieflader der BBC-Turbinenläufer in Transportkiste, rechts das Voith-Turbinenrad.



Fulgurex S.A. - Lausanne/Schweiz

Generalvertretung verschiedener Fabrikate aus aller Welt

Abb. 78. Graf Antonio Gian-santi, der Chef der Fulgurex S.A., bei der Übergabe des 1. Preises seines Preisausschreibens an Herrn E. Lamprecht aus Nürnberg. Bei dem in einer schicken Geschenkkassette überreichten Modell handelt es sich um die imposante Olympia 2 DD2-Mallet-Lok „Big Boy“ im Wert von 900,- DM!



Die Firma Fulgurex begann die diesjährige Messe mit einem besonderen Auftakt: mit der offiziellen Übergabe des ersten Preises ihres Katalog-Wettbewerbes (s. Heft 3/XVII, S. 133) an Herrn E. Lamprecht aus Nürnberg (Abb. 78). Daß der junge Mann nicht gerade freudestrahlend dreinschaut, soll nicht bedeuten, daß er über seinen Preis im Wert von 900,- DM nicht überglücklich gewesen ist, aber er war ja so aufgeregt (was durchaus verständlich ist). Als er danach die vielen schönen Lokmodelle begutachtete, hat er sich schnell wieder gefangen – und nun dürfen auch Sie mit uns im Geist auf dem Fulgurex-Stand herumgehen und wenigstens die diesjährigen Neuheiten in Augenschein nehmen:

KTM

Diese Firma, die bekanntlich nur Spur 0-Modelle herausgibt, hat dieses Jahr nur eine Neuheit zu bieten:

Ein wuchtiges, imposantes KTM-Modell in Baugröße 0 von 71 cm Länge: eine ausgezeichnet detailierte und gearbeitete Nachbildung der N&W 1'DD1'-Mallet-Lok der Type Y6B für 12 V-Zweischienen-Gleichstromsystem, die einem 0-Freund das Herz aufgehen (und bei der Nennung des Preises von 1350,- DM vielleicht in die Hosen fallen) läßt. Reich müßte man halt sein! (Und Platz haben!)

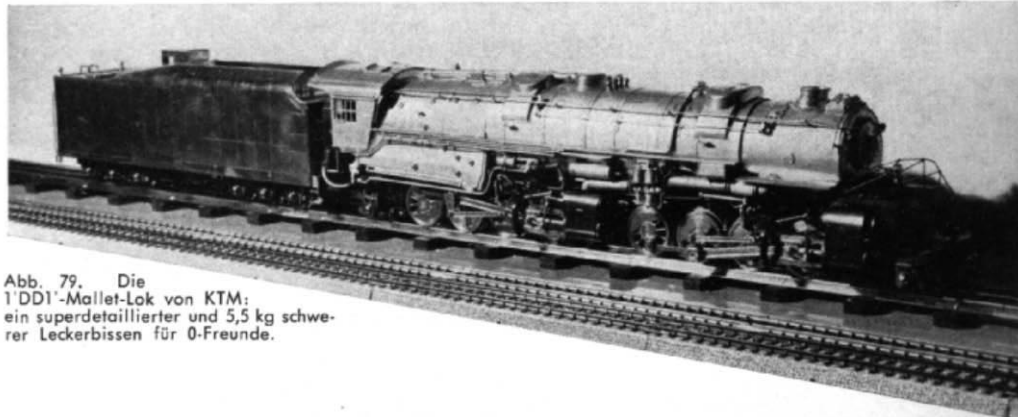


Abb. 79. Die 1'DD1'-Mallet-Lok von KTM: ein superdetaillierter und 5,5 kg schwerer Leckerbissen für 0-Freunde.

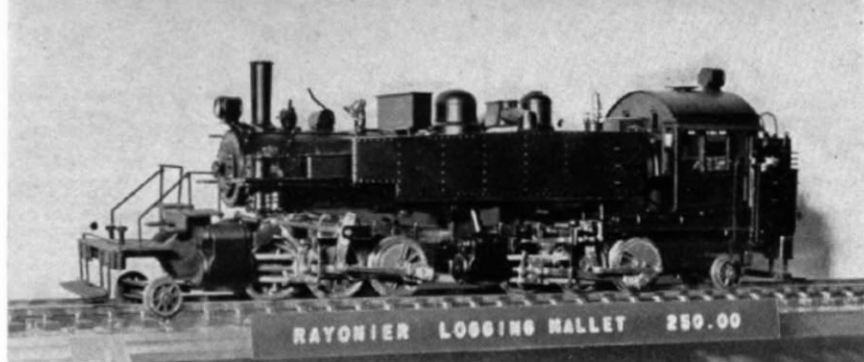


Abb. 80. Auch wenn die vordere Laufachse anders wollte als Lokführer und Fotograf, so spricht diese amerikanische Privatbahn-Mallet-Lok doch durchaus auch den europäischen Geschmack an.

Fulgurex als Fabrikatbezeichnung

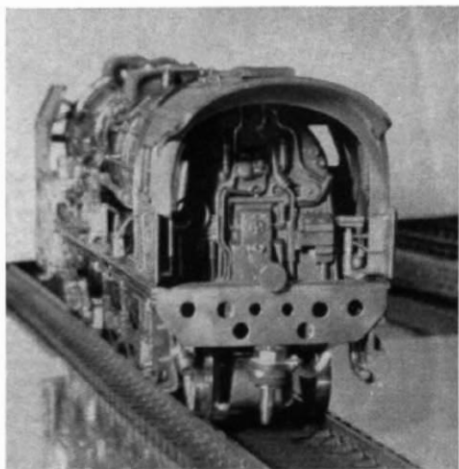
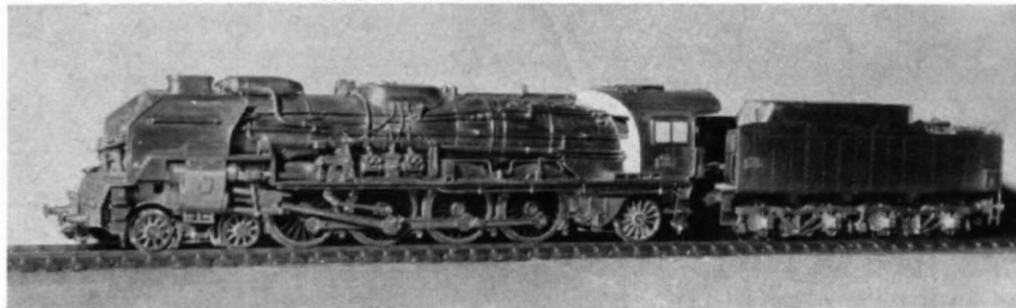


Abb. 81 u. 82. Bei solcher Detailfeinheit ist es eigentlich verständlich, daß die Modellserie der SNCF 241 P trotz ihres Preises von 500,- DM wegging wie warme Semmeln.



Die letztes Jahr vorgestellte französische Old-Timer-Lok PLM „Columbia“ von 1883 ist nunmehr in Kürze lieferbar, was jedoch nicht besonders erwähnt zu werden bräuhete, wenn nicht noch einige zugehörige Personenwagen nebst kombiniertem Post-Packwagen angekündigt worden wären (die wir Ihnen leider bildlich noch nicht vorstellen können, da über deren Fertigung erst nach Eingang der Muster endgültig entschieden wird). Mit diesem Zug würde eine Old-Timer-Einheit zur Verfügung stehen, die nicht nur französische Modellbahner entzücken würde!

Gänzlich neu ist die (das) „Krokodil“ Ce 6/8 (Abb. 85), eine ältere Type als die von Märklin herausgegebene Ellok, maßstabsgerecht mit einer LUP von 22,5 cm. Die Lampen werden bei der endgültigen Ausführung freigestellt, wie auch noch weitere Details hinzukommen werden. Beide Drehgestelle werden von einem Motor angetrieben; außerdem ist die Lok umschaltbar auf Unter- bzw. Oberleitungsbetrieb (Preis 375,- DM).

Das bestens gearbeitete Modell der SNCF-Dampflok der Type 241 P (Abb. 82) ist ebenfalls genau maßstäblich und, wie die Abbildung erkennen läßt, weitgehend detailliert (einschließlich Nachbildung der Führerhausarmaturen, s. Abb. 81). Ausgeliefert wird sie in originalgrünem Farbton. Und wir müssen wohl oder übel darauf hinweisen, daß die aufgelegte (numerierte) Serie so gut wie ausverkauft ist. Preis 500,- DM.

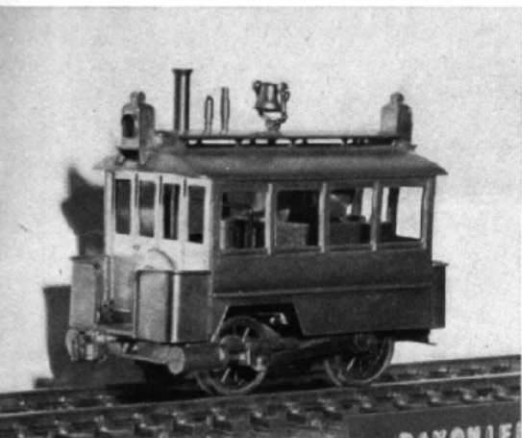


Abb. 83. Das Modell der Baldwin-Straßenbahn-Dampflok, bei dem die Räder ungewohnt groß erscheinen.

Athearn

Informationshalber möchten wir auf die verschiedenen Waggons hinweisen, die es aber nur als Baukasten gibt. Die Gehäuse sind jedoch bereits fertig farbig gespritzt, die 25 cm langen Personenwagen in dunkel-oliv, in blaugrau und silbern, die Güterwagen in verschiedenen Farben (durchwegs amerikanische Typen).

Abb. 84. Ein Vehikel besonderer Art und deshalb etwas für die Liebhaber „ausgefallener Schönheiten“ ist diese „Inspection Engine“, ein typisch amerikanisch-zweckmäßiges Bahnmeisterei-Fahrzeug. Preis: 100,- DM.

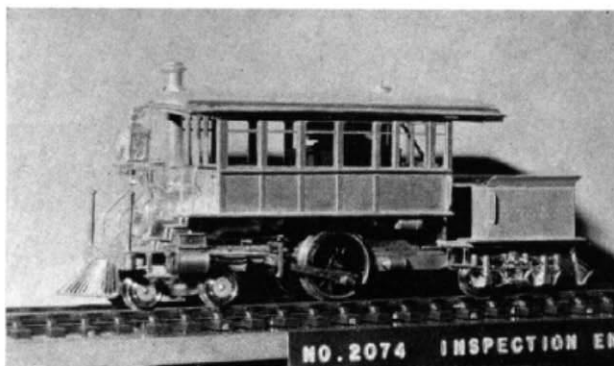
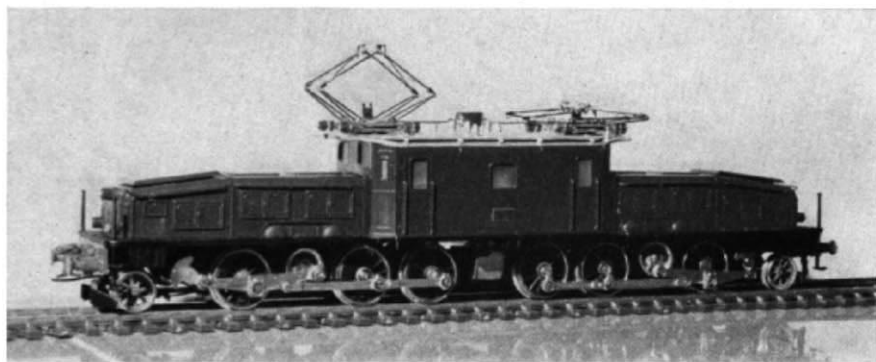


Abb. 85. Bestechend modelliert ist auch diese Nachbildung der SBB-Ellok Ce 6/8 („Krokodil“).



Duplizität der Ereignisse: Auch Fulgurex offeriert dieses Jahr eine kleine sogen. Straßenbahnlokomotive, allerdings amerikanischer Version, und zwar eine reizende H0-Nachbildung der Baldwin-Steam-Dummy (Abb. 83). Sie wird nur in Messing ausgeliefert und kann nach eigenem Geschmack angemalt bzw. gespritzt werden. Preis 55,- DM.

Die „Inspection Engine“ (Abb. 84) ist ein irgendwie originelles amerikanisches Bahnmeisterei-Fahrzeug, das wir mehr informationshalber wiedergeben, da es vermutlich nur die Lok-Spezialisten interessieren dürfte.

Die 1'CC1'-Logging Mallet (Abb. 80) ist ein mit 18 cm nicht zu langes H0-Mallet-Lokmodell. Unsere amerikanischen Modellbahnfreunde sind um ihre vielen Mallet-Loks aller Art (im Großen wie im Kleinen) sehr zu beneiden. Zumindest ist zu bedauern, daß noch nicht eine einzige deutsche Mallet-Lok in H0 bei irgendeiner Firma herausgekommen ist. Kein Wunder, wenn auch deutsche Modellbahner auf ansprechende ausländische Modelle zurückgreifen wie z. B. auf das in Abb. 80 vorgestellte. Es ist sehr gut gearbeitet und detailliert (man beachte auch das feine Steuerungsgestänge!) und kostet 250,- DM.

Tenshodo

Hier gibt es dieses Jahr keine neuen Modelle zu melden.



Abb. 86. Das Modell einer typisch amerikanischen 2'C1'-Schnellzuglok (Southern Railway), fein detailliert gearbeitet, von United herausgebracht.

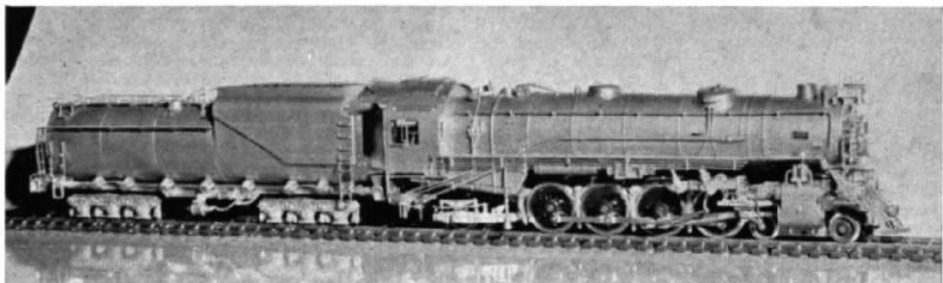


Abb. 87. Eine 2'D1' von Olympia, deren Tender eine besonders interessante Form aufweist.

Elletren

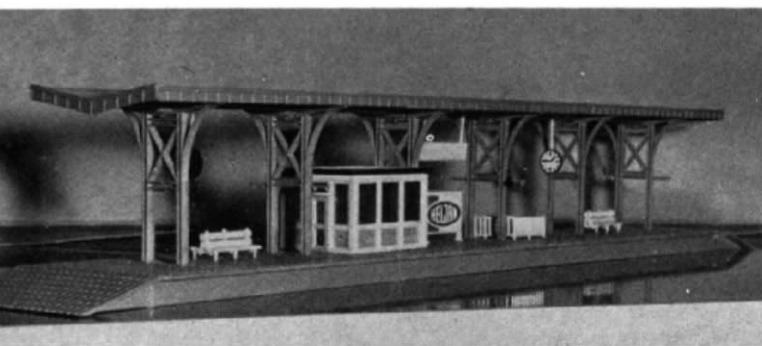
Wesentlich billiger dagegen sind die 0-Wagen dieser italienischen Firma. Die neuen ital. D-Zugwagen 1. Klasse sind wirklich Klasse: 43,5 cm lang und bis in kleinste (einschließlich Fenstereinsätzen in Doppelrahmen!) nachgebildet (Preis 150,- DM, lieferbar Juni). Weitere internationale Wagentypen in blau sowie ein Pullmann-Wagen (alle in Größe 0 und mit 54 cm LÜP offenbar maßstäblich lang) sollen im Laufe des Sommers folgen. Ebenfalls neu: Ein Flachwagen mit einem Mordsdrum von Panzer (kein Wunder bei Baugröße 0) für 110,- DM, sowie ein ital. Trafo-Wagen, den wir Ihnen einmal bei einer anderen Gelegenheit vorstellen werden.

UNITED

Das H0-Modell der SR 2'C1' (Pazifik-Type) ist wiederum weitgehend detailliert und einschließlich des 6achsigen Tenders immerhin auch noch 31 cm lang. Es wird wahlweise in Schwarz bzw. Grün mit grauem Kesselvorderteil geliefert. Abb. 86; Preis 320,- DM.

OLYMPIA

Einzige Neuheit in diesem Jahr: die 36 cm lange C&O-Dampflok mit besonders schönem Tender und vielen feinen Details (Abb. 87). Preis 400,- DM.



(Heljan)

Abb. 88. Die Dachkonstruktion des Heljan-Bahnsteiges wirkt zwar etwas hoch, aber diese gut durchgeformten Stützen reizen eigentlich dazu, sie beim Bau einer hochgelegenen Stadtbahnstrecke o. ä. zu verwenden. Preis des kompletten Bahnsteig-Bausatzes: 9,80 DM.

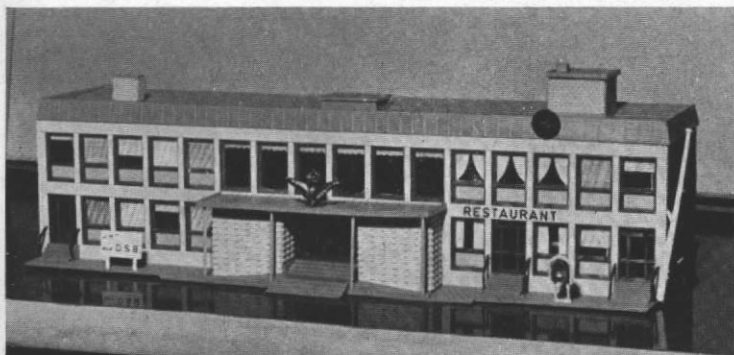


Abb. 89. Neu im Heljan-Sortiment ist auch dieses moderne H0-Bahnhofsgebäude, das nach einem Vorbild der dänischen Staatsbahnen entstanden ist und Grenzanwanner vielleicht interessieren dürfte. Bausatz-Preis: 17,80 DM.

Heljan - Dänemark

Auslieferungslager für die Bundesrepublik:

A. Engel KG., Knittlingen/Württ.

Da die in nordischem Baustil gehaltenen H0-Gebäude-Modelle vermutlich einen nicht unbeträchtlichen Leserkreis in Norddeutschland („und umliegenden Ortschaften“) ansprechen dürften, haben wir uns dieses Jahr das Sortiment etwas genauer angesehen und einige recht bemerkenswerte Neuschöpfungen entdeckt u. a. ein modernes Bahnhofsgebäude (Abb. 89), einen Bahnsteig mit Überdachung und einige weitere gut gelungene Gebäude, die z. T. auf Abb. 90 zu sehen und sämtliche nur als Bausatz erhältlich sind.

Abb. 90. Einige der ansprechenden Heljan-Gebäudemodelle nordischen Baustils (in nicht ganz reinrassiger H0-Größe). Vorn: ländliches Bahnhofsgebäude (14,80 DM), links (am Rand): Wochenendhaus (5,80 DM), Mitte (hinten): Haus mit mehreren Ladengeschäften (14,80 DM), rechts: Wirtshaus „Zum alten Krug“ („Den gamle Kro“) für 10,80 DM.

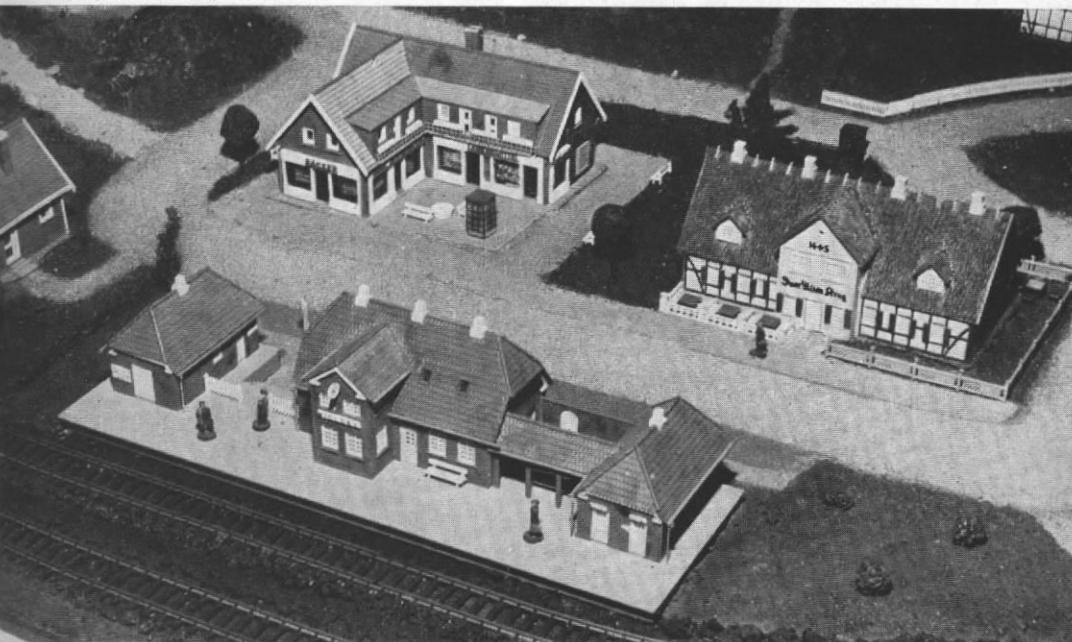


Abb. 91. Nun ist sie wieder da, die berühmte Märklin-E 18, deren allzufrühe „Ausmusterung“ oft genug bedauert worden ist. Sie wird als nunmehriges Hamo-Modell genauso aussehen wie hier auf diesem Motiv von G. Schröder, Kiel, denn sie entsteht ja aus den Original-Märklin-Werkzeugformen, nur eben in kleineren Serien und – um den Märklin-Großbetrieb nicht zu belasten – als Hamo-Fabrikat deklariert.

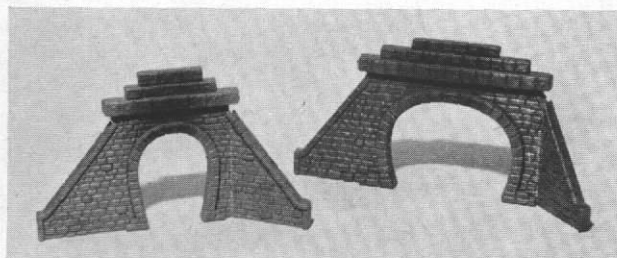


HAMO-

Modellfahrzeuge GmbH.-Nürnberg

Diesmal haben wir bei Hamo nicht mehr „Hano“ gesagt, sondern freuen uns, daß wieder einmal ein MIBA- und Mibahner-Wunsch in Erfüllung gegangen ist. Die weiland Märklin-E 18 „rematerialisierte“ als Hamo-Erzeugnis aus „Original Märklin-Teilen“ zum

Preis von 58,- DM in Grün bzw. Blau (Abb. 91). Damit dürfte es endgültig offenbar geworden sein, daß Hamo die Fertigung bei Märklin ausgelauener Modelle übernommen hat, für die noch eine gewisse Nachfrage vorhanden ist. Auf der gleichen Linie bewegen sich die Co-Co-Diesellok der Luxemburgischen Eisenbahnen (siehe auch Heft 1/XVII) und die österreichische Version der DB-E 94 als ÖBB 1020. Es bleibt zu hoffen, daß auf diesem nun nicht mehr ungewöhnlichen Wege noch andere Raritäten wieder zum Vorschein kommen, auch wenn sie nicht mehr ganz dem heutigen Modellbahn-Niveau entsprechen. Wir denken auch diesmal wieder „an die zwar nicht ganz „rassereine“, aber dennoch vielvermißte BR 86.“



HERPA

Modellspielwaren
Hergenröther & Co.
Nürnberg

Abb. 92. Ein- und zweigleisige Tunnelportale mit abwinkelbaren Stützmauern in N-Größe.

Unser „Aufruf“ in Heft 16/XVI hat doch einigermaßen gewirkt: Die großen Buchen sind wieder aufgetaucht! Zwar nicht ganz so groß wie die ehemaligen, aber immerhin wenigstens 12 cm hoch. Stamm und Geist der Obstbäume sind nunmehr aus Kunststoff gespritzt, um ihnen ein natürlicheres Aussehen zu geben.

Ein neuer Neuhit hat bei den Händlern überraschenderweise besonderen Anklang gefunden: fluoreszierende Leuchtantennen, deren Spitzen in der Dunkelheit mehr oder minder stark leuchten, je nach der sie streifenden Lichtquelle (z. B. nach Vorbeifahrt eines beleuchteten Zuges u. dgl.). Der Leuchtstoff ist gift- und strahlungsfrei (im Gegensatz zu Phosphor); andere Leuchtfarben für Lichtreklamen, Weichenrück-

strahler usw. sind in Vorbereitung. Nun, die Modellbahner mit ihrer Findigkeit werden sicher sehr schnell alle möglichen und unmöglichen Anwendungsgebiete entdecken.

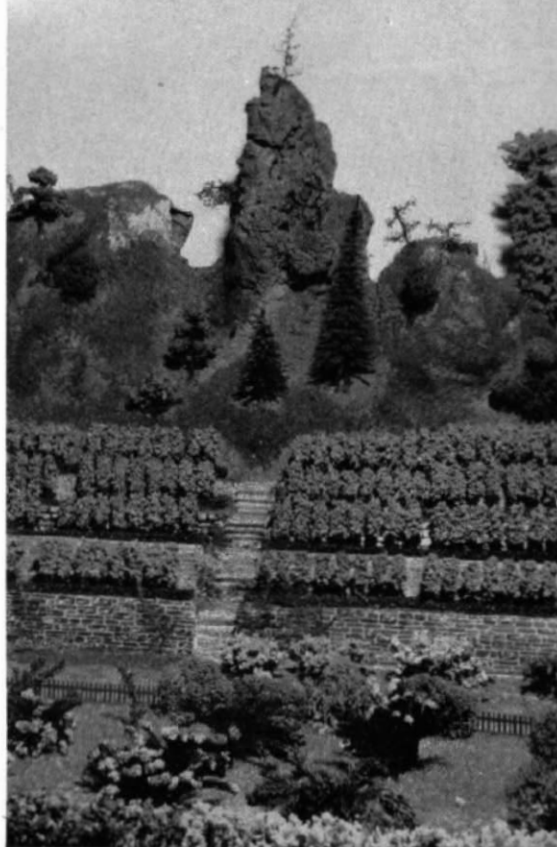
Außer zwei netten gut proportionierten Tunnelportalen in N-Größe (Abb. 92) ist für N-Bahnen ein komplettes Sortiment an Bäumen, Hecken und Steckfichten herausgekommen.

Herpa führt nun auch geflochte Grasmatten, die gut in sich gemustert, farblich jedoch etwas kräftig gehalten sind. Begründung: den allgemeinen Erfahrungen nach wird der Farbton der auf den Anlagen verlegten Matten nach kurzer Zeit durch die Staubeinwirkung sowieso heller und farblich indifferenter (womit Herpa eigentlich gar nicht so unrecht hat). Gleichfalls

neu: die kurzen und etwas längeren Streufasern, die für sämtliche Bahngrößen verwendbar sind und dank einer Sprühdose höchst natürlich auf dem Gelände aufgebracht werden können (s. Abb. 94).

Trotz Grassmatten und Streufasern ist das „traditionelle“ Streumaterial (gefärbte Sägespäne usw.) aber immer noch sehr gefragt. Obwohl nunmehr ein feineres für N-Bahnstrecken herausgebracht wurde, das sich u. E. für H0 noch besser eignet, wurde von der Kundschaft (wie wir mit Kopfschütteln zur Kenntnis nahmen) das größere vorgezogen.

Die geprägte Mauersteinfolie für N-Bahnanlagen weist zwar kleinere Quadersteine auf, doch erscheint uns auch diese Mauer noch besser für TT und H0 geeignet (worüber sich Herpa nur freuen kann, da auf diese Weise ein noch größerer Kreis angesprochen werden dürfte).



▲ Abb. 93. Im Eifer des Gefechtes letztes Jahr übersehen: die von uns bereits 1961 erbetenen Rebstockreihen zur Gestaltung eines Weinberges.

◄ Abb. 94. Mit Hilfe der Streufasern kann man auch dort „Gras wachsen“ lassen, wo Geländematten wegen des Geländes nicht zu „bändigen“ sind.



Abb. 95. Verschiedene Bäume werden jetzt auch mit Plastik-Stämmen und -Ästen (natürlich mit Schaumstoff-Flocken belaubt) geliefert! Die Äste sind selbstverständlich „skurril“ natürlich verformt. Auch Obstbäume mit Blüten bzw. Früchten sind dabei. Rechts zwei der gewünschten größeren Buchen.

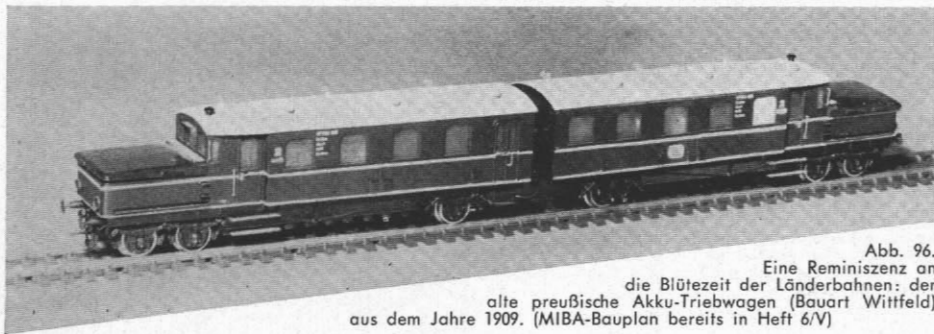


Abb. 96.
Eine Reminiszenz an
die Blütezeit der Länderbahnen: der
alte preußische Akku-Triebwagen (Bauart Wittfeld)
aus dem Jahre 1909. (MIBA-Bauplan bereits in Heft 6/V)

HEINZL K.G. Zahnradbahnen Old-Timer Reutlingen/Württ.

Eine echte Überraschung stellt das diesjährige Neuheitenprogramm der Firma Heinzl dar, nicht nur hinsichtlich der Vielzahl der Modelle, sondern vielmehr auch in Bezug auf die Auswahl der Vorbilder. Der Verkaufserfolg mit dem „Glaskasten“ dürfte keine geringe Rolle beim Entschluß zu diesem umfangreichen Programm gespielt haben. Es ist beabsichtigt, alle neuen Modelle noch im Laufe dieses Jahres zu liefern. Allerdings: Um dieses Ziel zu erreichen, kann von jeder neuen Type (mit Ausnahme des Schienenbus) nur eine begrenzte Stückzahl (Kleinserie) angefertigt

werden. Interessenten tun deshalb gut daran, schnellstmöglich entsprechende Vorbestellungen aufzugeben, denn erstens sind die einzelnen Modelle z. T. bereits auf der Messe fast ausverkauft gewesen, zum zweiten ist es nach Aussage des Herrn Heinzl sehr fraglich, ob später noch einmal eine Neuauflage möglich sein wird. Jedes dieser Kleinserien-Modelle wird übrigens nummeriert und der Hersteller wird auf jedes Stück eine einjährige Garantie geben, vorausgesetzt, daß das betreffende Modell nicht demontiert oder sonstwie „innerlich begutachtet“ wurde. Zu diesem Zweck ist jedes Modell mit einem plombierten Verschuß ausgestattet. (Man scheint also bei Heinzl gewisse „Pappenheimer“ zu kennen!) Außerdem können alle neuen Fahrzeuge (mit Ausnahme des Schienenbus) sowohl für das Zweischienen-Zweileiter-Gleichstromsystem als auch für das Original-Märklin-System (Wechselstrom mit Überspannungs-Fahrtrichtungsumschaltung) geliefert werden.

Das Prachtstück der Neuheiten dürfte zweifellos der Kittel-Dampftriebwagen sein (ein MIBA-Lieblingskind

Abb. 97. Es müßte einer schon ziemlich hartgesotten sein, wenn er das Modell des Kittel-Dampftriebwagens nicht ebenfalls reizend findet (s. a. Titelbild)! Der Fahrgastraum ist bei der Zweischienen-Gleichstrom-Ausführung übrigens freigehalten, so daß man sich ev. noch eine Inneneinrichtung hineinbasteln kann. (Bei der Märklin-Ausführung wird dieser Raum vom Umschaltrelais nebst Gleichrichter beansprucht). Der Lok- bzw. Triebwagenführer ist im Preis des Modells mit inbegriffen.

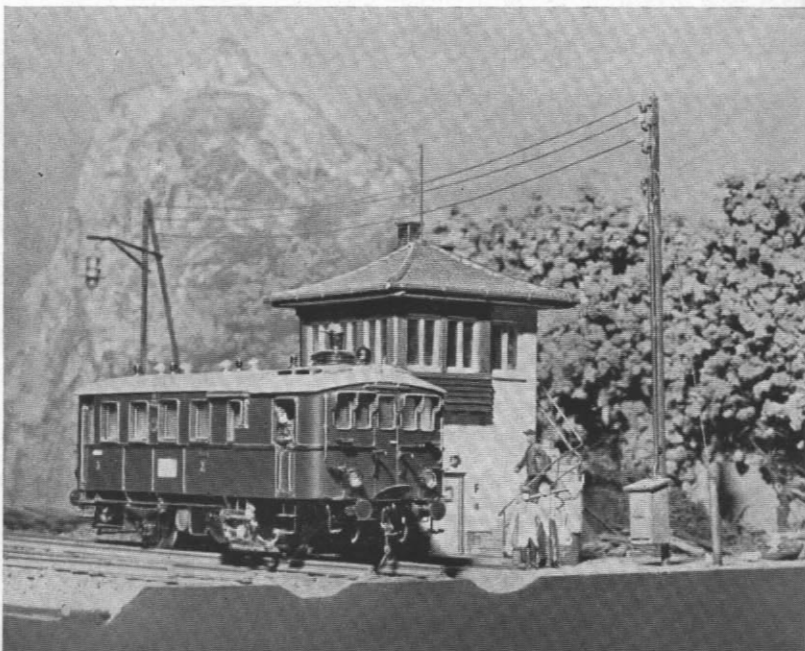




Abb. 98. Ebenfalls ein überaus reizvolles Fahrzeug für Nebenbahnstrecken: der ehemalige DR-Leichttriebwagen in seinem weinrot-cremefarbenen Anstrich (ohne Leiter und Gepäckträger als Schienenbus der Borkumer Inselbahn), beide nur für Zweischienen-Gleichstromsystem.

und bereits in Heft 4 und 5/IX als Bauplan vorgestellt). Wenngleich zur Messe auch nur als Handmuster vorgeführt, verspricht dieses Old-Timer-Fahrzeug mit seinem Plastik-Gehäuse ein weiteres Kleinod zu werden, das sich „würdig“ an den Glaskasten anschließt und ihn nicht nur in punkto allgemeiner Beliebtheit übertreffen dürfte. Schließlich hat ein solcher Triebwagen auch für „Eingeborene“ nördlich des Mains kein zu ungewohntes Aussehen. Hinsichtlich der detaillierten Ausführung sprechen das Titelbild und Abb. 97 Bände. Es werden beide Achsen über je ein Schneckengetriebe angetrieben. Das Antriebsgestänge ist zwar variiert, aber gut gelöst und außerordentlich

zierlich gehalten; Federpuffer, Heinzl-Modellkuppelung und „eingebauter“ Lokführer geben dem Modell eine besondere Note. Geliefert wird der Kittel-Dampftriebwagen etwa ab August sowohl in grüner Reichsbahn-Ausführung als auch anstelle der ursprünglich vorgesehenen und etwas tristen schwarzen Ausführung in Weinrot, wie er zuletzt bei der DB Dienst tat. Eine dritte Version ist in hellerem Grün gehalten und als Bm $\frac{1}{2}$ -Triebwagen der Sensetalbahn deklariert. Der Preis: 108,- DM für die Zweischienen-Gleichstrom-Ausführung und 118,- DM für die „Original-Märklin-System“-Ausführung (also für Dreischienen-Wechselstrombetrieb!).

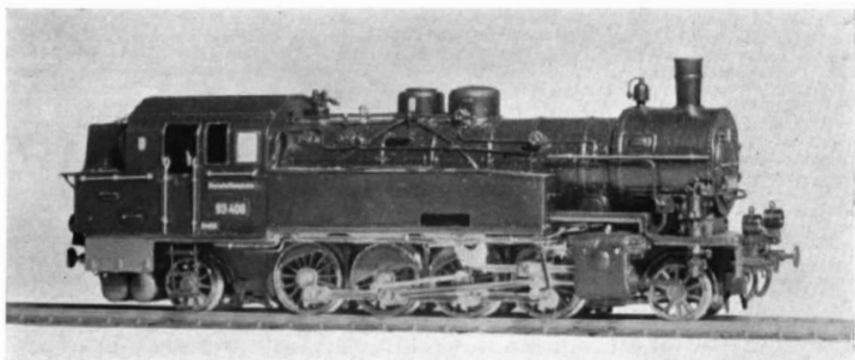


Abb. 99. Endlich eine kräftige, mehrachsige Tenderlok älterer Bauart! Mit der „93“ (preuß. T 14) dürfte Heinzl einen guten Griff getan haben, denn die „93“ ist, betrieblich gesehen, ein „Mädchen für alles“ und kommt somit den Modellbahnverhältnissen besonders entgegen. Modellbahn-Mindestradius = 41,5 cm.

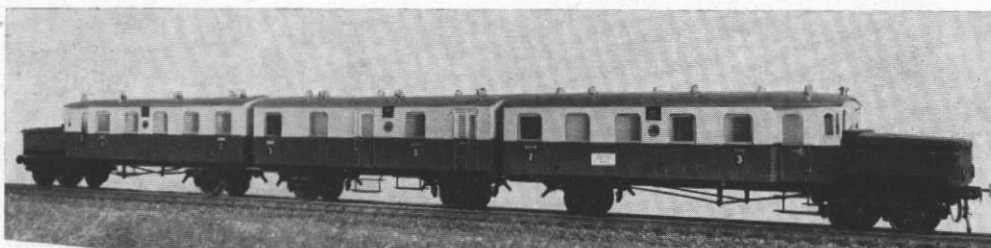


Abb. 100. Auch der dreiteilige ETA 177 ist ein „alter Preuße“. Hier präsentiert er sich im Reichsbahn-„Kleid“. Die zweifarbige Lackierung dürfte wohl mehr ansprechen als die einfarbige rote DB-Ausführung, in der er noch vor seiner Ausmusterung Dienst tat.

Auch die Speichertriebwagen ETA 177 (dreiteilig) und ETA 178 (zweiteilig) stellen die Erfüllung eines langgehegten Modellbahnerwunsches dar. Sie gehören mit zu den markantesten Fahrzeugen aus der Länderbahnzeit, die zum Teil auch heute noch im Dienst der DB stehen. Die Gehäuse werden aus Metall hergestellt und trotzdem reich detailliert sein; dazu kommen noch zierliche Trittbretter, Leitern, Dachlüfter, Federpuffer, Modellkupplung (Haken und Schraubspindel) usw. Zwischen den Einzelwagen sind Faltenbälge à la Schicht (Heft 2/XVI) vorhanden. Beim zweiteiligen Triebwagen (Abb. 96) ist jedoch nur eine Achse (mit Haftreifen) angetrieben, was uns etwas wenig erscheint, zumal das Anhängen von einem oder zwei Beiwagen durchaus vorbildgerecht ist. Vielleicht sollte Heinzl erwägen, wenigstens zwei Achsen anzutreiben. Beim dreiteiligen Zug (Abb. 100) wird das bereits durchgeführt. Der Mindest-Gleisradius für die Akkutriebwagen-Modelle beträgt 41,5 cm, was dem Fleischmann-Parallelgleis entspricht. Beide Triebwagenzüge werden voraussichtlich ab September in Grün, Weinrot und Weinrot-Creme lieferbar sein. In der Zweischienen-Gleichstrom-Ausführung kosten der zweiteilige ETA 178 136,- DM und der dreiteilige ETA 177 166,- die Märklin-Ausführungen 146,- bzw. 176,- DM. Bei zweifarbigem Lackierung wird noch ein geringer Zuschlag hinzukommen.

Und noch ein dritter Triebwagentyp steht auf dem Heinzl-Programm: der vielfach im Volksmund als „Schweineschnüzchen“ oder „Maulwurf“ bekannte Leicht-Schienenbus der ehemaligen Reichsbahn bzw. verschiedener norddeutscher Kleinbahnen (Abb. 98, Bauart Waggonfabrik Wismar). Ein reizendes kleines Vehikel, das in gewissem Sinne als Modell sogar eine Art Preisschlag darstellt: Trotz der von Heinzl gewohnten Detail-Qualität liegt der Preis bei nur 59,50 DM. Deshalb ist dieses Modell auch in der Stückzahl nicht beschränkt, wird nicht numeriert und unterliegt auch nicht der Spezial-Garantie wie die anderen Modelle (was jedoch nicht heißen soll, daß die Herstellung weniger sorgfältig erfolgt!). Der „Maulwurf“ wird nur als Zweischienen-Gleichstromfahrzeug gefertigt und kommt ab September in Weinrot-Creme als Reichsbahn- und auch als Triebwagen der Borkumer Inselbahn zur Auslieferung. Eine blau-weiße Version (Sylt-Inselbahn) wird eventuell ebenfalls geliefert. Die Typen „Borkum“ und „Sylt“ haben übrigens keine Gepäckablage auf dem Dach und auch keine seitliche Leiter. (Die Bahnen auf Sylt und Borkum sind zwar schmalspurig, doch soll dies der Liebe keinen Abbruch tun.)

„Wir hoffen, noch vor Weihnachten“ – sagte uns Herr Heinzl hinsichtlich der Auslieferung der Bau-

reihe 93st, respektive preußische T 14 und französische 141 TA 101. Letztere ist mit der T 14 bis auf wenige Details identisch, da diese Loks nach dem ersten Weltkrieg in recht erheblicher Anzahl an Frankreich ausgeliefert werden mußten. Zweifellos stellen diese 1'D1'-Tenderlokomotiven neben dem Kittel-Triebwagen den Höhepunkt der diesjährigen Heinzl-Neuheiten dar. Über die Ausführung sagt die Abb. 99 genügend aus, so daß wir uns weitere Lobesworte sparen können. Eine Achse wird über ein hochuntersetztes Schnecken- und Zahnradgetriebe angetrieben; die Kraftübertragung auf die anderen Achsen erfolgt über die Kuppelstangen. Der Mindest-Gleisradius beträgt auch hier nur 41,5 cm; trotzdem sind aber Leitern und Kolbenstangenschutzrohre nicht weggelassen worden. Die „93“ wird in schwarz als Bundesbahnausführung und als preußische T 14 in Länderbahnlackierung geliefert (letztere ev. mit einem kleinen Preisaufschlag).

Aus dem D-Triebwerk der T 14 wurde weiterhin ein Modell der schweren Rangiertenderlok E 4/4 der SBB entwickelt. Dieses Modell wird allerdings erst nach der T 14 lieferbar sein. Der Preis bei allen drei Dampfloktypen beträgt für die Zweischienen-Gleichstrom-Ausführung 186,- DM, für die Original-Märklin-System-Ausführung 196,- DM.

Nachdem für die mit Gleichstrom-Motoren ausgestatteten Modelle zu deren Verwendung im Original-Wechselstrom-System eine Zurüsteinheit sowieso erforderlich war, lag es nahe, diese Zurüsteinheit auch gesondert herauszubringen. Es gibt doch eine ganze Reihe Modellbahnfreunde, die das Wechselstromsystem mit Überspannungs-Schaltung beibehalten wollen, aber doch auf gewisse Gleichstrom-Fahrzeuge nicht verzichten möchten. Diese Zurüsteinheit (Umwandler B 050) besteht aus einem Original-Märklin-Umschaltrelais und einem kräftigen Brückengleichrichter. Die Länge der kompletten Einheit beträgt 65 mm, so daß sie bei größeren Schleppenderloks im Tender Platz findet (von Elloks ganz zu schweigen). Gegebenenfalls kann man aber Relais und Gleichrichter auch räumlich trennen bzw. nicht hintereinander, sondern nebeneinander oder Gleichrichter quergestellt o. ä. montieren. Bei kleinen Lokomotiven besteht die Möglichkeit, den Umwandler in den ersten Wagen hinter der Lok einzubauen. Der Preis: 26,- DM für den komplett montierten und verdrahteten Umwandler. (Eine genaue Einbauleitung werden wir bringen, sobald uns die ersten Stücke zugehen.)

Im Heinzl-Bauteile-Sortiment sind neu: Dachlüfter Bauart „Kuckuck“ und „Luftsauger“ (je 12 Stück 1,50 DM), Griff- und Umlaufstangen mit passenden Splintern (1,50 DM) und 3 mm breite Leitern (4 Stück 1,20 DM).

Bei den Heinzl-Zahnradbahnen sind Modelle der Brienz-Rothornbahn mit Zahnrad-Dampflokomotive (!) in Vorbereitung (was wir aber nur informationshalber ver-raten).

Es wird Sie sicher interessieren, was aus der „Ak-tion Baureihe 70“ geworden ist. Nun, die entsprechen- den Zuschriften bzw. Bestellungen haben die Firma Heinzl veranlaßt, die „70“ im Programm der „dring- lichen Neuheiten“ zu belassen. Ein Fertigungszeit- punkt liegt allerdings noch nicht fest.

Noch ein Wort zu den Preisen, die dem einen oder anderen z. T. vielleicht etwas hoch erscheinen mögen: Vergesse man nicht, daß es sich bei den Heinzl-Loks um weitgehend handgearbeitete Modelle handelt, die in Kleinserien aufgelegt werden, und daß in den Preisen ja noch die Händler-rabatte enthalten sind. Genau besehen, kann man sich eigentlich nur wundern, wie Heinzl die wirklich ausgezeichnet ge- arbeiteten Modelle mit den vielen, feinen Details überhaupt zu diesen tatsächlich konkurrenzlosen Prei- sen auf den Markt bringen kann. Man möge uns nach- sehen, daß wir uns für Heinzl vielleicht etwas stark ins Zeug legen, doch gehört es durchaus mit zu unseren Aufgaben als ausgesprochene Modellbahn- fachzeitschrift, eine gute Sache zu unterstützen und zu fördern (wie umgekehrtermaßen Artikel zu igno- rieren, die „geprüft“ – aber zu leicht befunden“ wurden!)

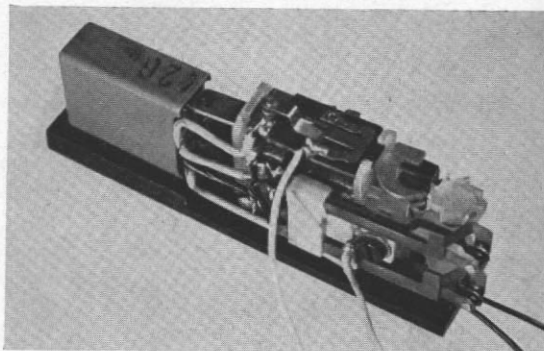


Abb. 101. Mit einem Original-Märklin-Umschaltrelais wird der Umrüstsatz für den Umbau von Gleich- auf Wechselstrombetrieb ausgestattet. Gleichrichter und Relais sind fertig verdrahtet, so daß man nur noch Motor und Stromabnehmer anzuschließen braucht.

Der Gleichrichter (links) ist abnehmbar und kann daher auch anders angeordnet werden.

HERAS - Modellstraßenfahrzeuge

Assenheimer & Co.,
Waiblingen/Württ.

Die zur Lieferung im Sommer vergangenen Jahres angekündigte Weiche ist nun endlich da, desgleichen der Parallel-Straßenbogen. Ganz neu sind jedoch 5 cm lange Kontakt-Straßenteile zwecks automatischer Betätigung von Abzweigungen, Relais usw.

Abb. 102. Anregungen für Straßen-Über- und Unterführungen bietet dieser Ausschnitt aus der Heras-Anlage.

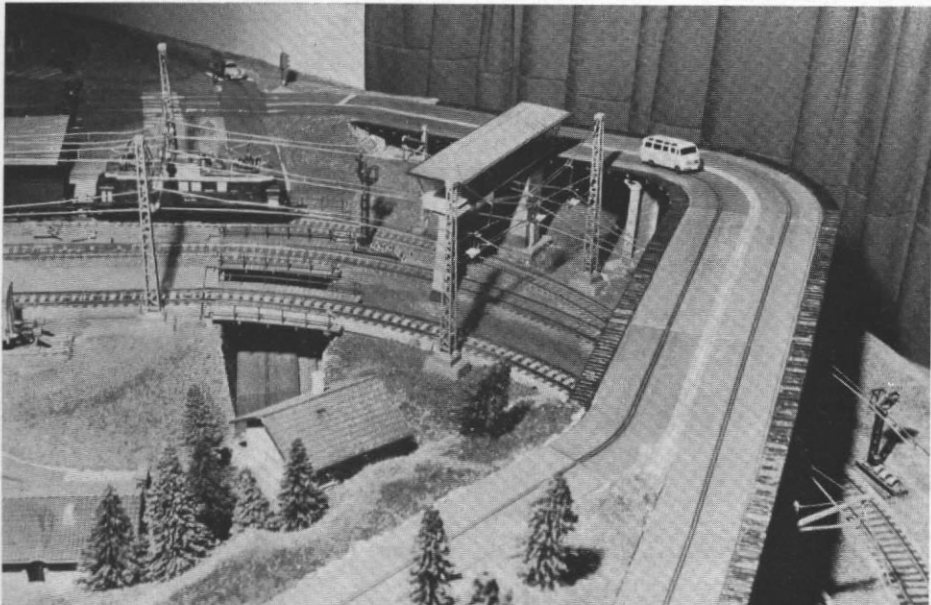




Abb. 103 u. 104. Die Kibri-Burg Branzoll einmal (oben) aus der Minnesänger- und einmal (unten) aus der „Kosmonauten“-Perspektive.

KIBRI

Kindler & Briel

Fabrik feiner Spielwaren

Böblingen/Württ.

Herr Walz hatte mit der Burg Branzoll also tatsächlich recht! Unübersehbar prangte sie auf dem Messestand und wurde von uns selbstverständlich als erstes in Augenschein genommen. Um ehrlich zu sein: Den Bildern in Heft 3/XVII nach hatten wir uns kein richtiges Bild von dieser Burg machen können und müssen anerkennen, daß Kibri wirklich kein schlechtes Vorbild ausgesucht hat (s. Abb. 103 und 104). Sie ist im Maßstab reduziert und dadurch so gut wie auf allen Anlagen „einsatzfähig“; je größer der Bahnmaßstab, desto weiter wird das Burgmodell in den Hintergrund rücken müssen. Als Fertigmodell (Abb. 104) kostet es 29,50 DM, als Bausatz 12,50 DM. Der Burgberg besteht aus zwei genau aufeinander passenden Teilen, die aus Kunststoff gespritzt (nicht gezogen, so daß die Details besser herauskommen) und bereits eingefärbt sind, so daß lediglich Bäume, Sträucher und Grasflächen anzubringen sind. Daß die eigentliche Burg genau so gut an einem Hang oder auf einem Felsvorsprung plaziert werden kann, braucht wohl kaum erwähnt zu werden.

Das imposanteste der neuen Stadthäuser nach nord-deutschen und z. T. holländischen Vorbildern ist zwei-

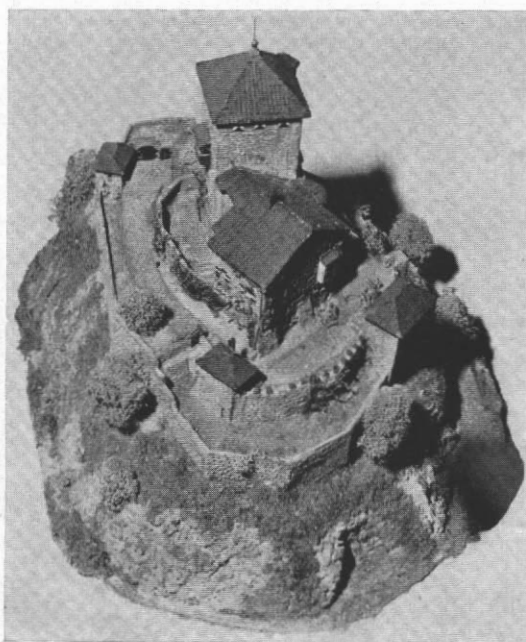




Abb. 105 u.
106. Wohltuend
und maßstäblich richtig
proportioniert sind die Kibri-
Stadthäuser nach norddeutschen bzw.
holländisch-belgischen Vorbildern.



fellos das prachtvolle Rathaus, das Sie auf Abb. 111
und 112 bewundern können. Nicht nur dieses Gebäude,
sondern auch die übrigen Stadthäuser sind erfreu-
licher und lobenswerter Weise konsequent im Maß-
stab 1 : 87 gehalten. Hoffen wir, daß der 1 : 87-Ge-
bäudenachbau immer mehr Schule macht, damit un-
sere Miniaturhäuser endlich auch von H0-Menschen
bewohnt werden können, was sich in der Praxis da-
durch auswirkt, daß sie im einen oder anderen Fen-
ster zu sehen sind oder zum Fenster heraussehen und
dadurch den Eindruck einer wirklich bewohnten Stadt

▼ Abb. 107. Modernes Bahnhofsgebäude (Bausatz: 12,50 DM) und Bahnsteig (Bausatz: 4,90 DM) in N-Größe.

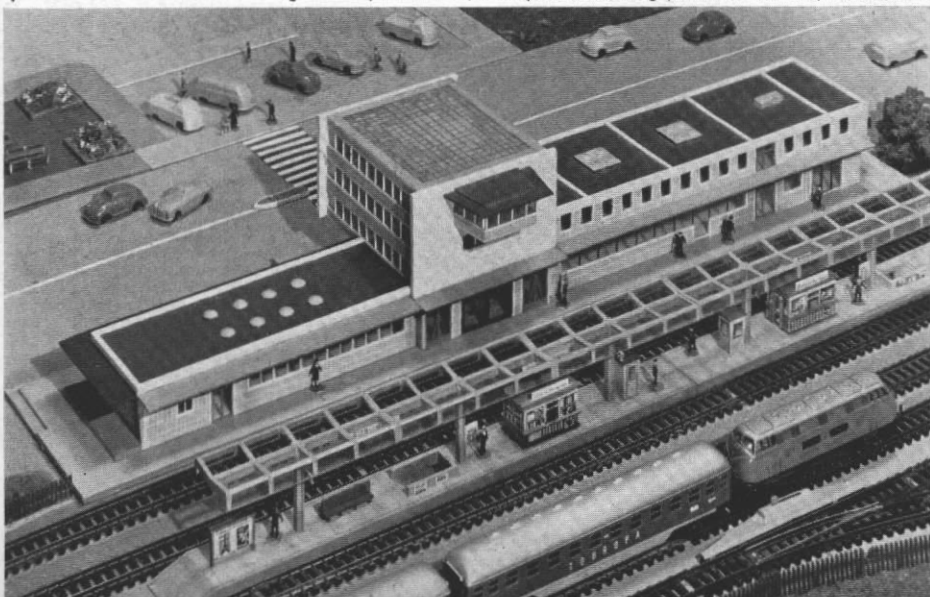




Abb. 108. Diese Blechträgerbrücke ist lang genug, um auch bei schrägem Einbau eine vierbahnige Modell-Autobahn zu überbrücken. Bei schmalere Straßen usw. kann man die Träger ja noch kürzen, falls erforderlich.

erwecken. (Wir können im zweiten Messeheft mit einem höchst anschaulichen Beispiel aufwarten, doch wollen wir hier nicht mehr verraten). Es wird allmählich Zeit, daß Bahn und Gebäude endlich im richtigen Größenmaßstab zueinander stehen, was der Bahn als solcher alles andere als Abbruch tut.

Die übrigen Gebäudemodelle sind z. T. auf den Abb. 105 u. 106 zu sehen und dürften für sich sprechen. Da Vorder- und Rückseite unterschiedlich gestaltet sind, lassen sich mit den insgesamt 5 verschiedenen Häusertypen reizende Gebäudegruppierungen vornehmen (von den Kombinationsmöglichkeiten mit den letztjährigen modernen Stadthäusern ganz abgesehen).

Das Reiterstellwerk der Abb. 110 paßt stilistisch bestens zu den übrigen modernen Kibri-Bahnbauten und weist eine Stellwerkseinrichtung auf. Der kleine Anbau kann wahlweise je nach vorhandenem Platz

angesetzt oder auch solo aufgestellt werden (Fertigmodell 16,50 DM, Bausatz 7,50 DM).

Um bei den Gebäuden zu bleiben: Den N-Bahn-Anhängern steht nun auch im Kibri-Sortiment ein sehr schönes, großes Empfangsgebäude modernen Stils zur Verfügung (Abb. 107). Daß die Grundfläche von 44 x 11 cm in H₀ gut 80 x 20 cm entsprechen würde, dürfte den N-Bahnfreunden mit ihrem verhältnismäßig größeren Platz kaum bewußt werden! Die Bahnsteigüberdachung müßte u. E. – dem Verkleinerungsmaßstab entsprechend – in gewissen Teilen noch etwas zierlicher werden, doch ist auch dieses Zubehör wieder liebevoll mit Treppenniederhängen, Bänken, Kiosken, Telefonbuden, Schildern, Lautsprecherattrappen usw. ausgestattet. Bahnsteigbreite = 2,5 cm.

Die auf Abb. 113 ersichtlichen beschränkten Bahnübergänge sind ebenfalls neu und zwar gleichfalls für N-Bahnen bestimmt.

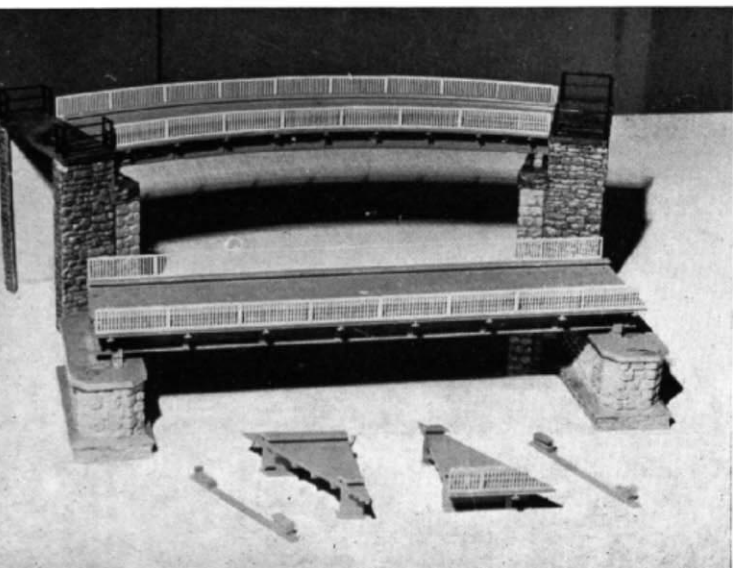
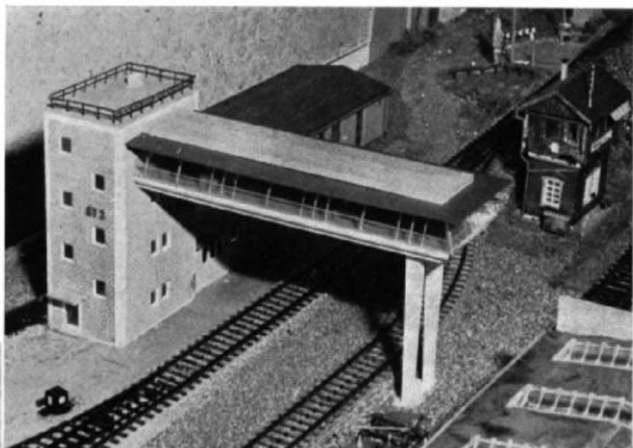
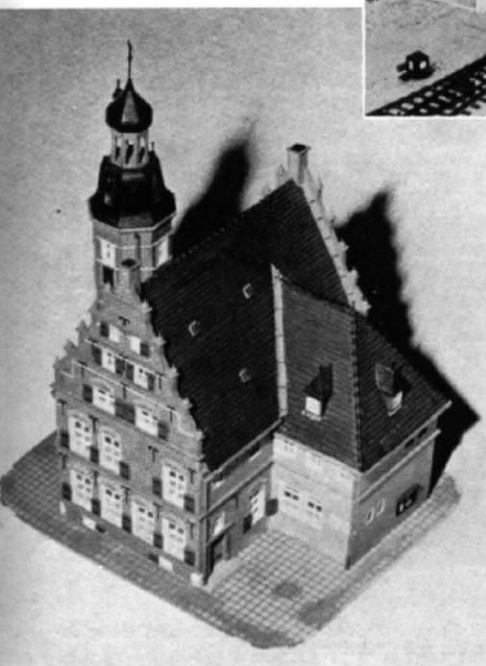


Abb. 109. Die beiden Grundformen der Blechträger-Brücke. Die Pfeiler sind beim Bausatz bzw. auch beim Fertigmodell im Preis nicht mit inbegriffen. Die gerade Brücke kostet als Bausatz 3,75 DM (fertig montiert: 8,75 DM) und die gebogene 3,90 DM (fertig: 8,90 DM). Im Bildvordergrund die Zusatzstücke für den Schrägeinbau. (Für zweifelnde Gemüter: Auch die gebogene Ausführung hat ihr Vorbild! Siehe Heft 12 u. 16/IX.)

Abb. 110. Das moderne Reiterstellwerk im Kibri-Neu-Ulm-Stil. Der dazugehörige Anbau ist hier nach hinten angesetzt. Größe des gesamten Stellwerkes: 20 x 25 x 14 cm.



▼ Abb. 111 u. 112. Das „Prachtstück“ unter den Kibri-Stadthäusern ist zweifellos dieses alte Rathaus. Angesichts dieses Modells (und des Eckhauses von Abb. 105, oben Mitte) kann man nur hoffen, daß Kibri weiß, was die Stunde schlägt (nicht nur „5

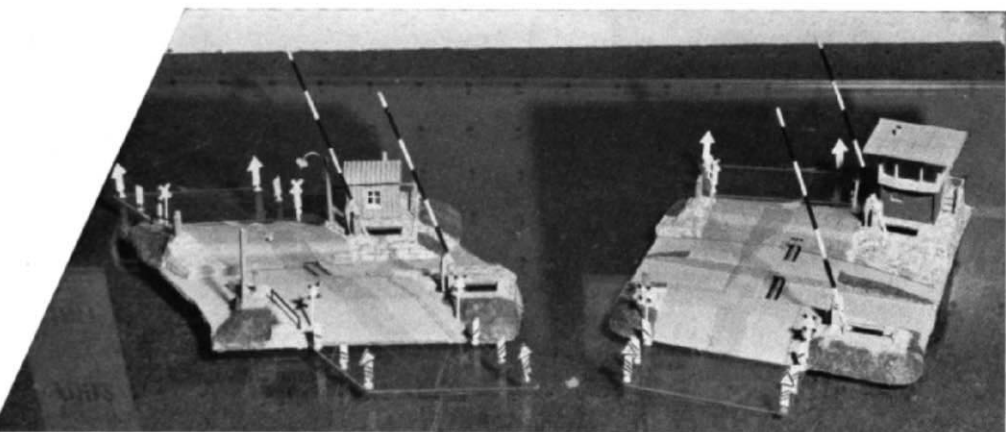


vor 5“) und dieses Sortiment in konsequenter (jedoch nicht extravaganter) Weise erweitert und fortsetzt und weiterhin den kompromißlosen Maßstab 1:87 beibehält!



Doch nochmals zurück zum H0-Sortiment: Die Brückensammlung wurde durch eine Blechträgerbrücke erweitert (Abb. 108 u. 109). Es gibt diese gerade (Länge 27 cm) und gebogen (28,2 cm lang). Beiden Packungen liegen zwei Zusatzstücke für eine etwaige schräge Pfeileranordnung bei, außerdem zwei hierfür erforderliche zusätzliche Auflager. Die Fahrbahn ist für sämtliche handelsüblichen H0-Gleise ausgelegt.

Die Tunnelportale mit angespritzten Felsparien (nicht abgebildet) sollen den Einbau in Styropor-Felsen erleichtern.



(Kibri) Abb. 113. Diese Bahnschranken in N-Größe können dank entsprechender Füllstücke sowohl in gerade als auch gebogene Strecken eingefügt werden. Links: eingleisig (Bausatz: 3,50 DM, fertig: 6,75 DM); rechts: doppelgleisig (Bausatz: 4,50 DM, fertig: 8,75 DM).

JOUEF PARIS

H0-Bahnen und -Zubehör

Deutschland-Vertrieb:

Apex-Spielwaren KG., Nürnberg

Auch die ausländischen Modellbahnhersteller bleiben up-to-date: Jouef liefert Modelle des neuesten lokbespannten TEE-Zuges der SNCF. Die Ellok ist ein Modell der supermodernen CC 40 101 der SNCF mit silberglänzendem Plastikgehäuse. Vier der insgesamt sechs Achsen sind angetrieben. Das Lokmodell ist 24,3 cm lang und anscheinend maßstäblich. Die Detaillierung ist sehr reichlich und auch in der Ausführung beachtenswert!

Zu dieser Lok werden beleuchtete Mittel- und Schlußwagen (26,3 bzw. 22,6 cm lang) mit silberglänzendem

Plastik-Gehäuse (rot ausgelegt) geliefert. Die Wagen sollen nicht verkürzt sein! (Abb. 117)

Ein rot-gelber Dieseltriebwagen (Autorail Unifié 300 CV) der SNCF mit Beiwagen wirkt aus der Nähe betrachtet zwar etwas einfach (was am Vorbild selbst liegen kann), aber als komplette Einheit, aus einer gewissen Entfernung betrachtet, doch irgendwie interessant, insbesondere wohl wegen des einseitigen, hochgesetzten Führerstandes, wie er einigen französischen Triebwagen eigen ist. Zwei Achsen sind angetrieben. (Abb. 115/116)

Die bei Fleischmann und Hornby-Acho vorhandene französische Ellok BB 13 001 ist nun auch im Jouef-Programm zu finden. Das Gehäuse der 17,2 cm langen Lok ist zwar gut modelliert, doch fehlt es am gewissen letzten Schliff, worüber man aber in Anbetracht der verhältnismäßig niedrigen Jouef-Preise vielleicht hinwegsehen kann.

ISG-Schlaf- und -Speisewagen sowie ein französischer Postwagen werden jetzt mit Beleuchtung gelie-

Abb. 114. Die neuen Güterwagenmodelle von Jouef. Von links nach rechts: Güterzugpackwagen, Getreidetransportwagen, sowie zwei Privat-Kühlwagen. Hinten: der besagte Lokschuppen.

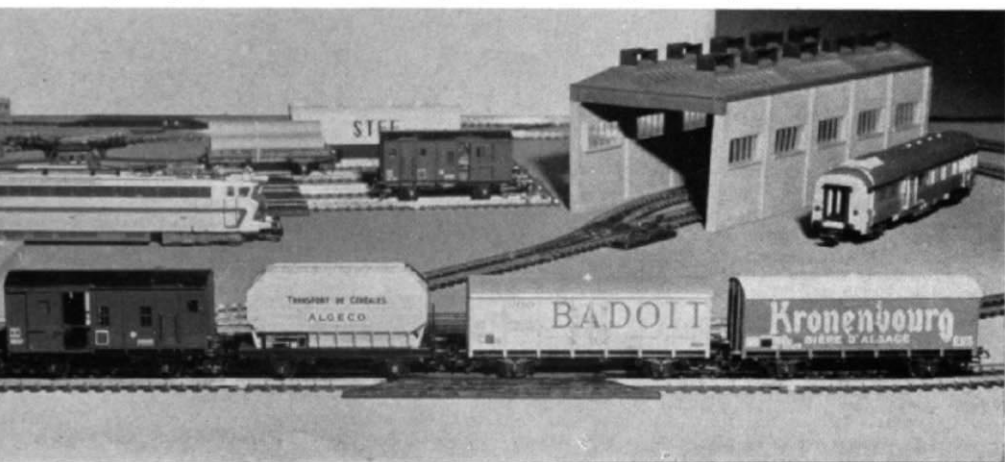
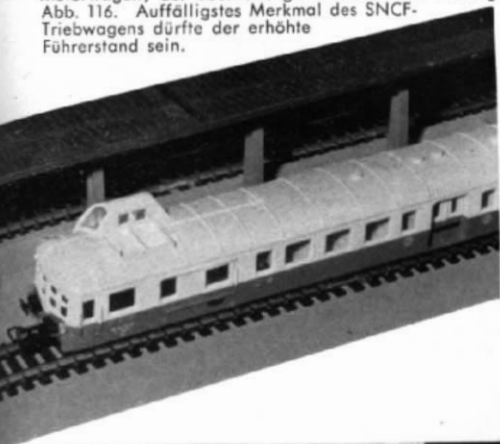




Abb. 115. Der zweiteilige SNCF-Dieseltriebwagen 300 CV in rot-gelber Lackierung; rechts der 24,4 cm lange Motorwagen; der ebenfalls gut maßstäbliche Beiwagen ist 23,4 cm lang.

Abb. 116. Auffälligstes Merkmal des SNCF-Triebwagens dürfte der erhöhte Führerstand sein.



fert (Preise: 5,75, 5,25, 4,75 DM). Bei den Güterwagen sind neu: Getreidetransportwagen (3,25 DM), Güterzugpackwagen (4,25 DM) und zwei Privat-G-Wagen (3,25 DM). Hinsichtlich der Ausführung gilt auch hier das bei der BB 13 001 gesagte. Die Auslieferung beginnt im Sommer.

Nachdem Jouef die Frankreich-Vertretung der Firma Pola übernommen hat, erscheinen deren Gebäudebausätze auch im Jouef-Katalog. Ein spezielles Jouef-Erzeugnis dürfte jedoch ein Lokschuppen französischen Typs sein, der aber hinsichtlich Stil, Ausführung und Größe den deutschen Geschmack kaum treffen wird.

Die neuen Triebfahrzeuge und der TEE-Zug werden allerdings (zumindest vorerst!) nicht von der deutschen Vertretung geführt. Eventuelle Interessenten müßten sich deshalb direkt an die Firma Le Jouet Francais, 72 Rue des Archives, Paris, wenden.

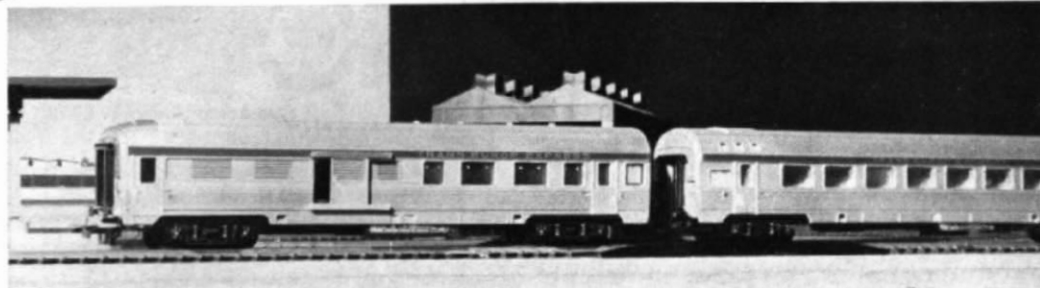


Abb. 117. Der Schlußwagen (mit Packabteil) des SNCF-TEE-Zuges ist – dem Vorbild entsprechend – mit 22,6 cm LÖP kürzer als der 26,3 cm lange Mittelwagen.

Abb. 118. Die supermoderne SNCF-TEE-Ellok hat übrigens 4 (!) federnde Einbein-Stromabnehmer.

