

Minaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

**XVII. INTERNATIONALE
SPIELWARENFACHMESSE
NÜRNBERG 1966**
1. TEIL (A-K)

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



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

4 BAND XVIII
18. 3. 1966

J 21 28 2 E
Preis 2.- DM



Großer Bildbericht über die Modellbahn-Neuheiten

DER XVII. INTERNATIONALEN SPIELWAREN-FACHMESSE NÜRNBERG

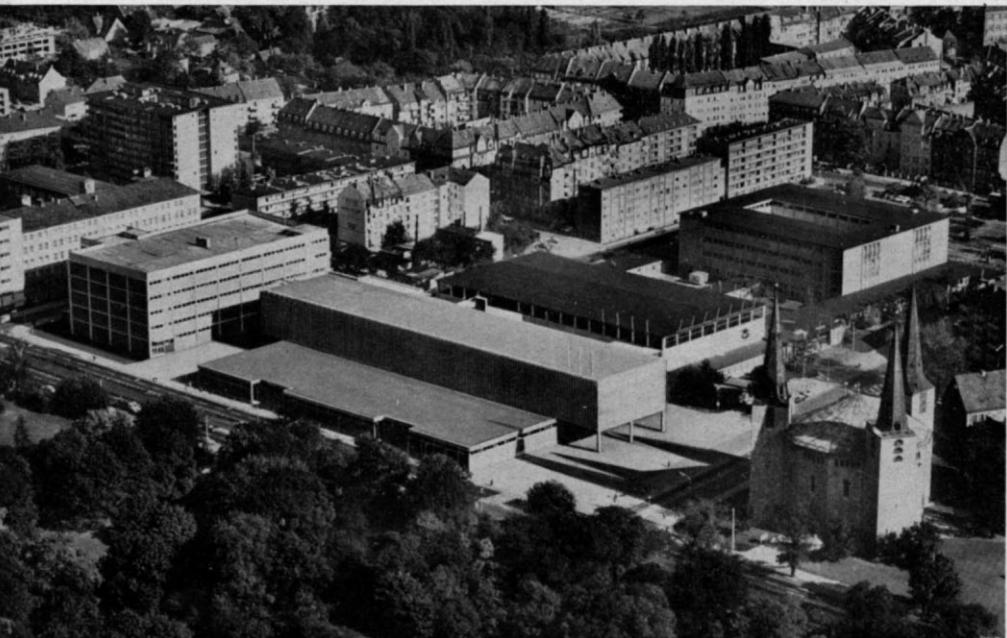
Die 2. Hälfte des Messeberichtes – Heft 5/XVIII – (nochmals 68 Seiten mit weiteren 143 Abb.!) folgt in ca. 8 Tagen!

Vorwort

Wenn unsere diesjährigen zwei Messehefte geradezu an Bildern überquellen (dieses Jahr insgesamt 286 Abbildungen!), so sagt dies mehr als genug aus über das große Neuheiten-Angebot dieser Messe. Aber nicht nur quantitativ füllt es aus dem Rahmen des üblichen, sondern die Messe brachte auch einige Bonbons, die eigenartigerweise nicht direkt sensationell empfunden, sondern eher mit einer geradezu selbstverständlichen Beifälligkeit hingenommen wurden, gleich ob es sich um die ersten HAMO-Zweischiene-Gleichstrommodelle (einschließlich der neuesten E 03) von Märklin handelt oder um die 26,4 bzw. 27,5 cm langen TEE-Wagen von Trix oder um die wundervollen Non-plus-ultra-Old-Timer der glei-

chen Firma oder um die in mancherlei Beziehung bemerkenswerten Neuheiten der Fa. Fleischmann. Das eine oder andere lag irgendwie in der Luft oder man hat dieses oder jenes sowieso erwartet. Letzteres gilt insbesondere für die nur ca. 13 % verkürzten Trix-TEE-Wagen, die bis auf ganz wenige Ausnahmen mit einer Selbstverständlichkeit akzeptiert wurden, die uns selbst (als den Initiatoren längerer Wagenmodelle) am meisten in Staunen versetzte. Bei Arnold hat sich dem Vernehmen nach sogar die gesamte Händlerschaft positiv für die gezeigten 9 % verkürzten TEE-Wagen ausgesprochen, so daß also auch hier nachträglich unser Umfrageergebnis vom Dezember 1965 mehr als genug bestätigt wird. Daß die Trix-Wagen noch nicht mal als lang empfunden wurden und Arnold allen Ernstes sogar die Einführung der maßstäblich richtig langen TEE-Wagen erwägt,

Abb. 1. Damit Sie im Bilde sind, wo wir uns während der Messe überall „herumtreiben“: Ein Blick über das hauptsächlich für die Spielwaren-Fachmesse geschaffene Nürnberger Messegelände: Rechts am Bildrand (direkt über den Kirchturmspitzen) das atriumförmige „Messehaus“ (4 Stockwerke), halbschräg davor die große eingeschossige „Messehalle“ und anschließend das neuerbaute langgestreckte „Europa-Haus“ (3 Stockwerke), links daneben das Max-Scherer-Haus (5 Stockwerke) und ganz links am Bildrand der alte U-förmige „Stammsitz“ der Spielwarenmesse, das „Wieseler-Haus“ (5 Stockwerke). (Foto: Bischof u. Broel, Nürnberg)



entlockt uns ein gewisses Schmunzeln, da solche Reaktionen unserer Erfahrung nach vorauszusehen waren. Daß weitere Firmen ebenfalls längere Wagen herausbrachten (sogar bis 31,5 cm LÜP!), werden Sie im Verlaufe des Messeberichtes noch erfahren. Aber die Liebhaber stärker verkürzter Wagenmodelle kommen weiterhin nicht kurz kurz; wir verweisen z. B. auf die neuen Märklin-TEE-Wagen von 24,3 cm LÜP.

Auffallend war eine allgemeine Verfeinerung und eine noch weitergehende Detaillierung der Modelle nicht nur bei Trix, Fleischmann bzw. Märklin, sondern bei fast allen Firmen unseres Sektors. Ob diese Entwicklung im Zuge der Zeit liegt oder sich im Hinblick auf die Modellbahner bzw. als Folge gesteigerter Ansprüche der breiten Masse oder aller drei Faktoren zusammen heraukristallisierte, mag dahingestellt bleiben. Wichtig ist einzig und allein die gesteigerte Qualität der Endprodukte und mit denen kann wohl nun auch der verwöhnteste 150prozentige Modellbahner zufrieden sein!

Im übrigen haben wir den Eindruck, daß die Firmen doch allmählich bestrebt sind, die Neuheiten so bald wie nur möglich auszuliefern. Was kurz nach der Messe bereits auf den Markt kommt, kennzeichnen wir ab diesem Jahr mit fettgedrucktem „Sofort lieferbar“, die bis etwa August vorgesehenen Auslieferungen in normaler, d. h. magerer Schrift.

Und noch etwas werden wir ab dieser Messe einführen: die von Egger und Poco praktizierte Kennzeichnung der H0-Schmalspurbahn auf 9-mm-Gleis mit „H0-9 mm“. Diese Bezeichnung ist schon deshalb goldrichtig, weil es sich ja um Schmalspurbahnen im

Maßstab 1:87 (also H0) handelt und die nachgestellte Zahl 9 mm (oder auch 12 mm u. dgl.) eindeutig die jeweilige Spur kennzeichnet (750-mm-Schmalspur im großen = 9-mm-Spur im kleinen = Egger-Schmalspurbahn; 1000-mm-Schmalspur = 12-mm-Spur = Zeuke & Wegwerth-Schmalspurbahn usw.). Es wäre gut, wenn die korrespondierenden Normbezeichnungen H0e usw. entsprechend geändert würden.

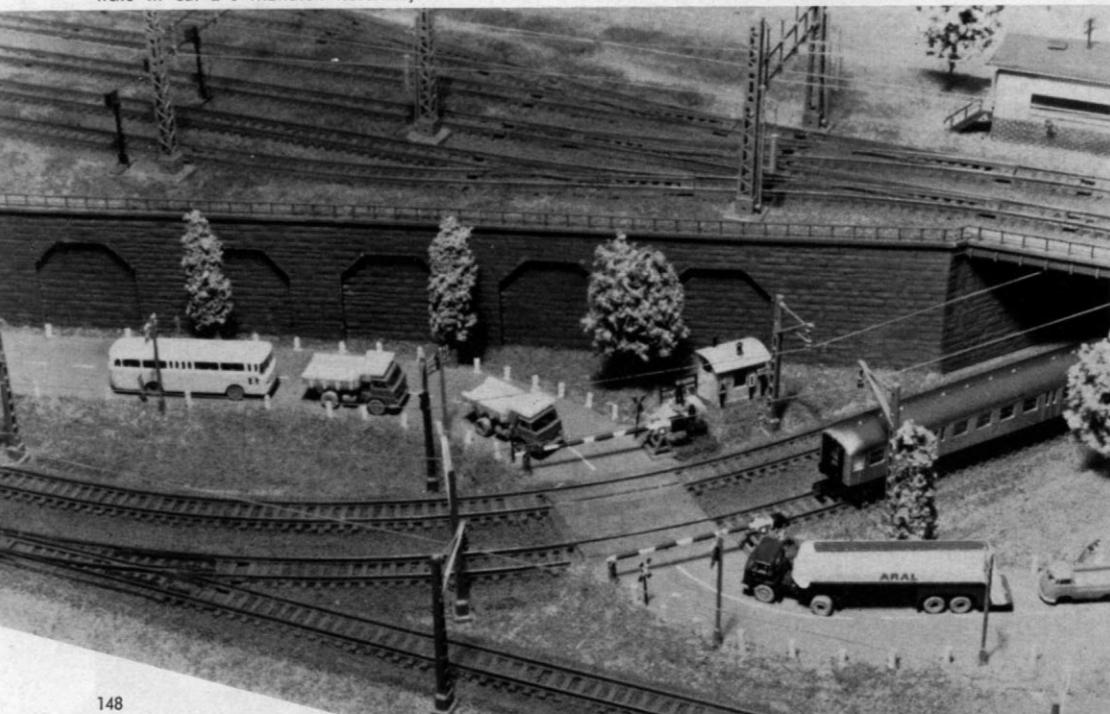
Und eine weitere erfreuliche Tatsache (für die H0-Modellbahner): Die Häuser und die Bäume wurden fas: durchwegs merklich größer, d. h. richtiger im H0-Maßstab für den Vordergrund und nicht mehr zu winzig für den Mittelgrund (sogar bei Faller dieses Jahr)! Eigentlich wäre die Sache sehr einfach, wenn man die im Handel befindlichen H0-, TT- bzw. N-Figürchen als Richtschnur für den jeweiligen Verkleinerungsmaßstab nähme, um in jedem Fall eine gute Harmonie zwischen Gebäuden und Figuren der Umwelt zu haben: für den Anlagenvordergrund 1:87 = H0, für den Mittelgrund 1:120 = TT, für den Hintergrund 1:160 = N. Einen einfacheren und einwandfreien passenderen (Maßstab-)Schlüssel gibt es wohl nicht!

Im übrigen sei es uns als vollkommen unabhängige Fachzeitschrift vergönnt (quasi als Äquivalent zu den firmeneigenen Hauszeitschriften) zukünftig die Interessen der Modellbahner etwas mehr als bisher im Auge zu haben!

Und nun eine gute Lektüre! Mögen Ihnen die Augen übergehen ob all der schönen Dinge, die uns die Industrie in ihrem und unserem Interesse bescherte!

Ihr WeWaW

Abb. 2. Gleich sechs Neuheiten sind auf diesem (äußerst natürlich gestalteten) Arnold-Messe-Schaustück zu finden: 1. Nirosta-Nahverkehrswagen AB 4 nb-59, 2. Parallelgleis mit 40 cm Radius, 3. Oberleitungs-turmmaste, 4. Oberleitungs-Querverspannung, 5. Muldenkipper-Lkw's, 6. Sattelschlepper-Tankwagen (sämtliche in ca. 2-3 Monaten lieferbar).



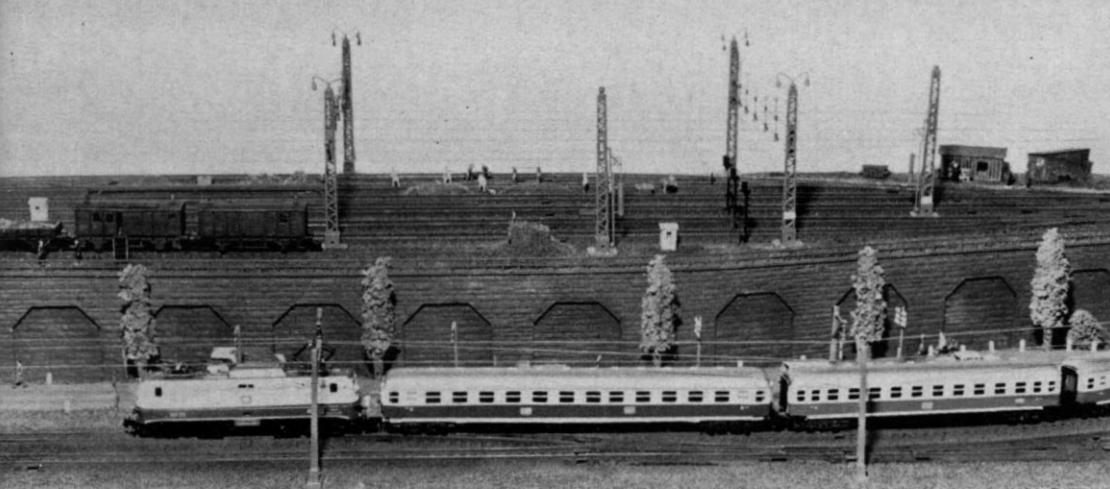


Abb. 3. Ein maßstäblich richtig langer Musterwagen im Zugverband mit bisherigen, stark verkürzten Wagen. Wie wird sich Arnold entscheiden? Für ihn? Oder für ...

K. ARNOLD & CO.

Was uns auf dem Arnold-Messestand als erstes ins Auge stach, war ein langer Zug mit der E 03 und 12 „langen“ weinrot/beigefarbenen TEE-Wagen (Abb. 4). „Lang“ heißt hier, daß diese Modelle nur um 9 % verkürzt sind (gegenüber rund 25 % bei den bisherigen D-Zug-Wagenmodellen). Doch nicht genug damit: An einer anderen Stelle entdeckten wir einen genau maßstäblich langen Wagen (Abb. 3) und in unmittelbarer Nähe den seinerzeit in Heft 16/XVI als Voraussetzung für den Einsatz maßstäblich langer „Traumwagen“ vorgeschlagenen Parallelkreis von 400 mm Radius (Abb. 2). Das alles war natürlich Veranlassung genug, sogleich den maßgeblichen Herren auf den Busch zu klopfen. Das Ergebnis: Man liebäugelt aus verschiedenen Gründen viel mehr mit den maßstäblich richtig langen Wagenmodellen (zumal alle Voraussetzungen hierfür nunmehr gegeben sind und man vorerst sowieso noch verkürzte Modelle beibehalten will). Die endgültige Entscheidung konnte an der Messe noch nicht getroffen werden, nachdem ja auch die E 03 noch nicht unter den diesjährigen Neuheiten rangiert. Fest steht jedenfalls bereits heute, daß die kommenden neuen TEE-Wagenmodelle allerhöchstens 9 % verkürzt sein werden! Über die endgültige Entscheidung werden wir Sie zu gegebener Zeit informieren.

Abb. 4. . . . 9 % verkürzte Wagen, wie sie hier vor dem Arnold-Zukunftsprojekt E 03 zu sehen sind? – Davor die 25 % verkürzten Nahverkehrswagen AB 4nb (8,- DM) und Personenwagen Ci 33 (3,75 DM); letztere beide im Sommer lieferbar.

Metallspiel-
warenfabrik

Nürnberg

Die noch aus der Anfangszeit der Arnold-N-Bahn-Fertigung stammende V 200 wurde durch ein neues, diesmal dem Vorbild besser entsprechendes Modell abgelöst: (Abb. 10). Alle vier Achsen werden angetrieben, wie auch alle acht Räder zur Stromabnahme herangezogen werden.

Während das bisherige E-10-Modell lediglich die federnden Sommerfeldt-Stromabnehmer (s. Heft 1/XVIII) „verpaßt“ bekam (Abb. 7), stellt die für den Spätherbst „in Aussicht gestellte“ Bügelfalten-E 10² (Abb. 9) eine vollständig neue Konstruktion dar. Das neue Modell der SNCF-Elliott BB 9200 (Abb. 11), dessen Einholm-Pantograph (vorerst noch) aus Kunststoff gespritzt wird, ist dagegen sofort lieferbar. Diese Lok wird in Frankreich u. a. auch zur Beförderung von TEE-Zügen eingesetzt, die aus den SNCF-Nirosta-Wagen vom Typ A 8 myfi (Abb. 11) gebildet werden.

Insbesondere die N-Bahnfreunde in der Schweiz werden das Modell des SBB-Einheitspersonenwagens B 4ü 6501 willkommen heißen (Abb. 13).

Weitere Reisezugwagen-Neuheiten sind die bereits anlässlich der IVA entdeckten DB-Silberfische (1./2.-Klasse-Nirostawagen, Abb. 4 u. 12), der zweiachsiges Einheitspackwagen Pwi 28 und der zweiachsiges Ci 33 bzw. jetzt Bi 33 (Abb. 4), letzterer jedoch leider nur in Grün, und nicht – wie von uns in Heft 12/XVII,

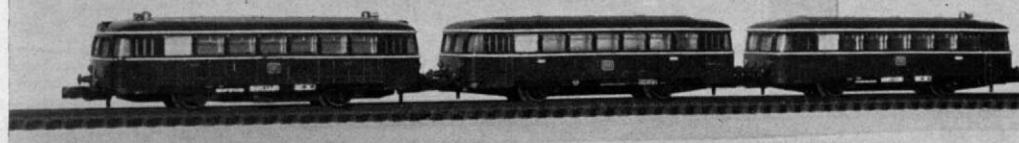


Abb. 5. Der überraschenderweise nun doch aufgelegte VT 98-Zug wird nicht vor Spätherbst lieferbar sein (VT: 29,50 DM; VB 6,50 DM; VS 9,50 DM).

S. 562 angeregt – in der seinerzeitigen zweifarbigem Ausführung (rot/elfenbein).

Daß man sich nunmehr bei Arnold doch noch zur Fertigung des bereits 1963 als „geplante Neuheit“ angekündigten Schienenbus entschlossen hat, mag im wesentlichen auf kaufmännische Überlegungen zu-

Abb. 7. Die bisherigen Loks der Baureihen E 10 und E 40 werden nunmehr mit federnden Sommerfeldt-Stromabnehmern ausgestattet.

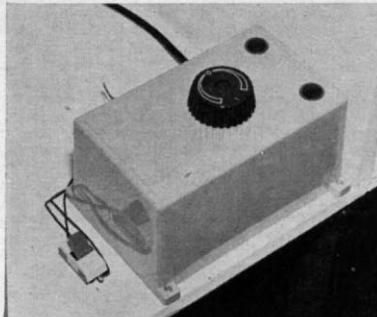
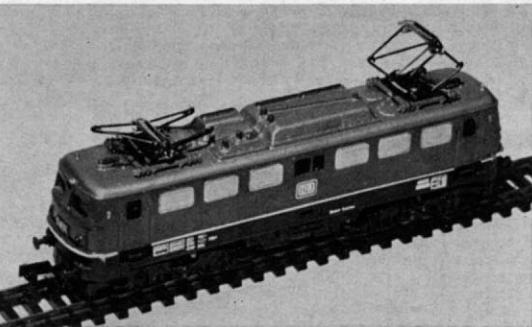
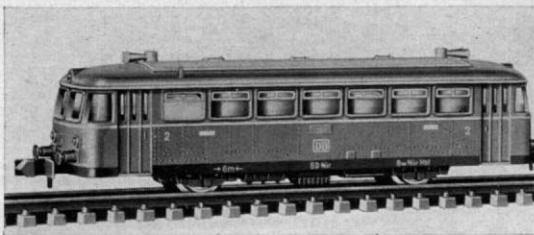


Abb. 8. Das neue Fahrpult (39,50 DM); links daneben der gesondert zu montierende Rangiergangschalter.

Abb. 10. Die neue V 200 (im Vergleich zur bisherigen) hat nunmehr immerhin eine LÜP von 107 mm (maßstäblich = 115 mm), verglaste Führerstandsfenster, autom. Lichtwechsel und Metallspritzgußgehäuse. Lieferung im Sommer (38,- DM).

Abb. 6. Beim Motorwagen VT 98 sind zwei (winzigen) Fenster-Oberseile (vorbildgerecht) nach innen geklappt; weniger aus optischen Gründen als zur Abführung der Motorwärme (Entlüftung).



rückzuführen sein. Vorbild sind die Typen VT 98, VS 98 und VB 98 der DB, wobei man jedoch für den Steuerwagen und den Beiwagen richtigerweise ein leicht differenziertes Gehäuse gegenüber dem VT verwendet: An einem Wagenende des VB und des VS sind die Türen vierteilig und damit auch etwas breiter als die anderen dreiteiligen Türen. (Beim Vorbild führt diese breitere Tür zum Packabteil). Alle drei Modelle haben normale Arnold-Kupplungen, so daß man beliebige Schienenbuszüge zusammenstellen und auch andere Wagen an den VT anhängen kann,

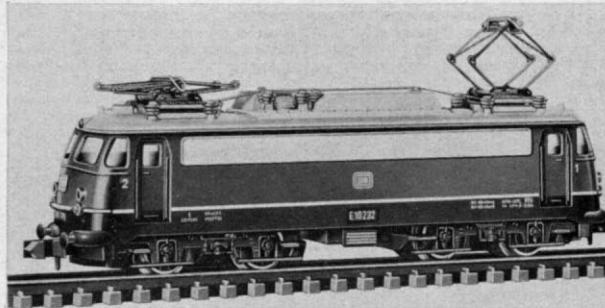
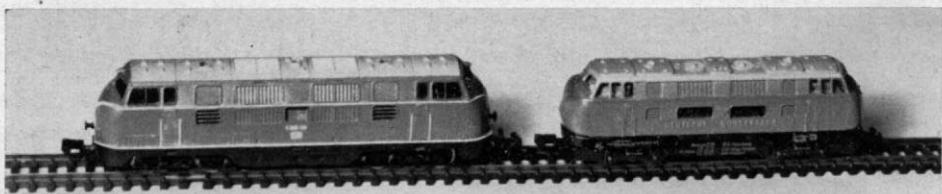


Abb. 9. Die neue schmucke „Bügelfalten“-E 10³ (LÜP 100 mm) mit den federnden Sommerfeldt-Pantographen (Lieferung erst im Spätherbst, da völlige Neukonstruktion! Preis 39,50 DM).



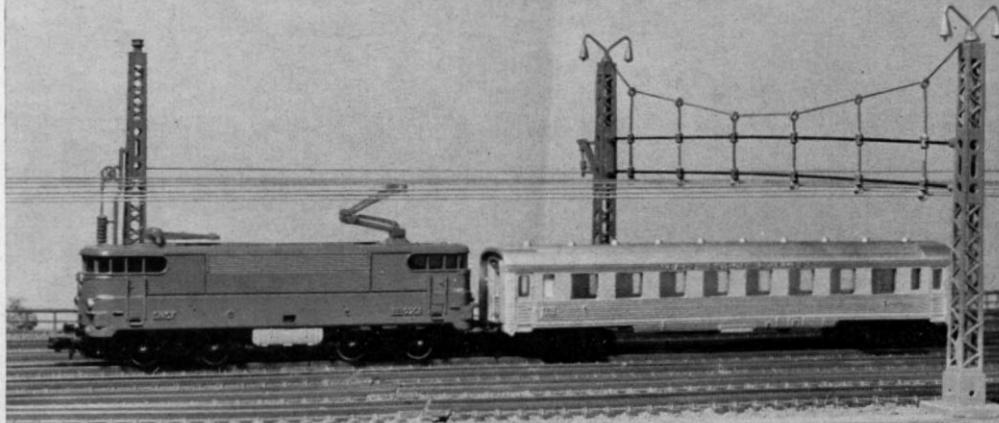


Abb. 11. Sofort lieferbar. SNCF-Ellok BB 9200 (42,50 DM) und TEE-Wagen A 8myfi (8,50 DM). Die türkisblaue Ellok hat ein Kunststoff-Gehäuse und eine LÜP von 100 mm. Mit 122 mm LÜP ist der TEE-Wagen stark verkürzt. Weiterhin gut zu sehen: die neuen Turmmaste mit Oberleitungsquerverspannung (und auch das verkehrt angebrachte Abspannwerk, zu dem wir per Gelegenheit noch etwas zu sagen haben).

selbstverständlich unter Berücksichtigung der Zugkraft des Motorwagens. Letzterer und auch der Steuerwagen haben automatischen Lichtwechsel (3 x weiß/2 x rot); die Schlußbeleuchtung kann ggf. mit einem kleinen verdeckten Schalter an der Unterseite des Chassis abgeschaltet werden.

Interessanteste Neuheit bei den Arnold-Güterwagen: der dreischige Doppelstock-Autotransporter Offehs. 68 der DB (Abb. 15); er wird mit und ohne Autos lieferbar sein. Ferner: zweiachsiger Schotterwagen (Abb. 14), Niederbordwagen mit kleinem Ladekran (Abb. 14) und zwei geschlossene Güterwagen amerikanischen Typs.

Wie bereits erwähnt, wurde zum bisherigen großen Gleiskreis mit 860 mm Durchmesser noch ein Parallelkreis von 800 mm \varnothing (nunmehr von Mitte zu Mitte Gleis gemessen) geschaffen (s. a. Abb. 2), wodurch nunmehr mit dem Arnold-Gleismaterial doppelgleisige Hauptstrecken bestens nachgebildet

werden können (was nicht zuletzt hinsichtlich der sich zweifellos abzeichnenden Längenentwicklung der D-Zugwagen-Modelle von besonderer Bedeutung ist).

Ein neues Fahrpult unterscheidet sich von den bisherigen hinsichtlich seiner Form sowie seiner technischen Gesamtkonzeption (Abb. 8). Es hat einen Polwendefahrregler mit Nullpunktstrahlung, sowie einen Rangierganganschluß. Letzterer basiert auf der Halbwellen-Schaltung. Leider ist der dazu erforderliche Umschalter (vom Streckengang auf Rangiergang) nicht mit in das Fahrpult eingebaut, sondern muß extra angeschlossen werden. Infolge dieser „Unterlassungssünde“ besteht zwar die Möglichkeit, bestimmte Streckenabschnitte fest mit einer Langsamfahrspannung zu speisen (z. B. vor Signalen, La-Stationen usw.), doch wäre es u. E. – vom betrieblichen Standpunkt aus gesehen – besser und zweckmäßiger, wenn man den Hauptfahrtstromausgang direkt am Fahrpult umschalten könnte, denn die Halbwellen-

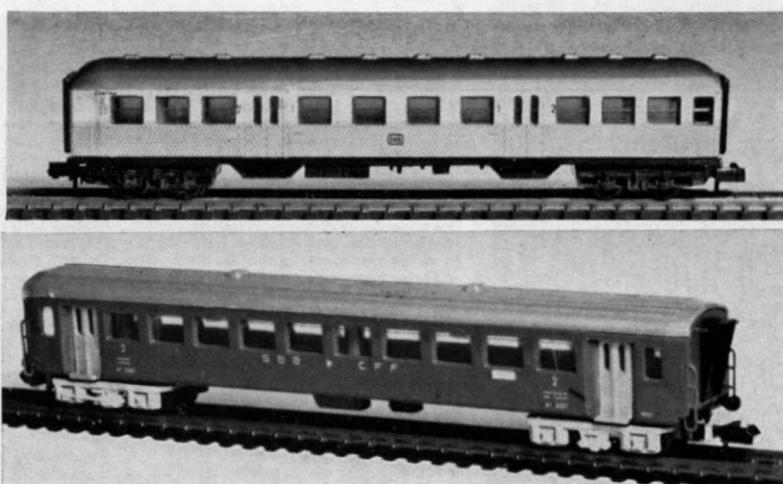


Abb. 12. Die Nahverkehrswagen (LÜP 122 mm) sind im Sommer lieferbar und kosten 8,- DM.

Abb. 13. Das Modell des nur leicht verkürzten SBB-Einheitspersonenwagens ist erfreulicherweise immerhin 138 mm lang (LÜP; 8,50 DM) lieferbar im Sommer.

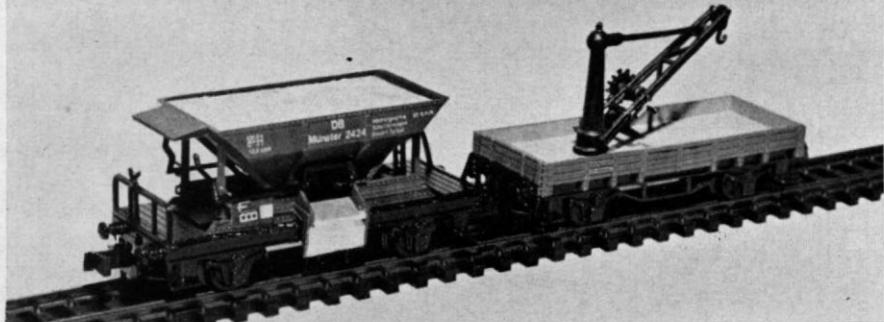


Abb. 14. Schotterwagen Otm (LÜP 55 mm, 6,50 DM) und Niederbordwagen mit drehbarem Kran (4,75 DM).

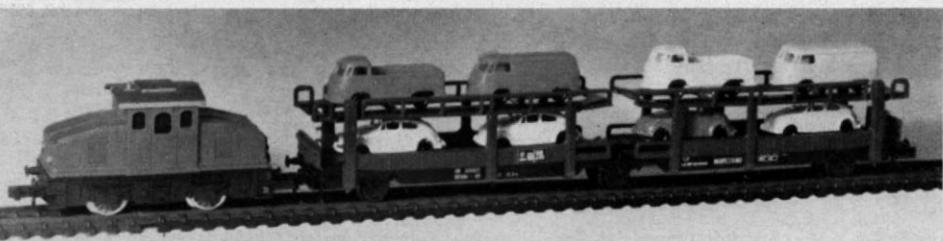
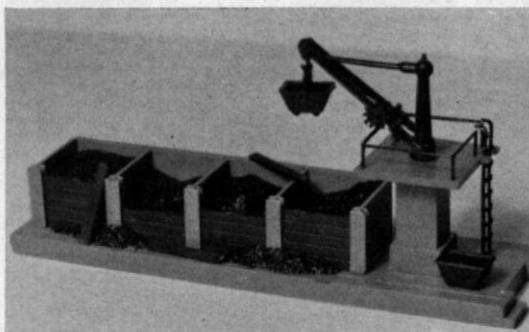
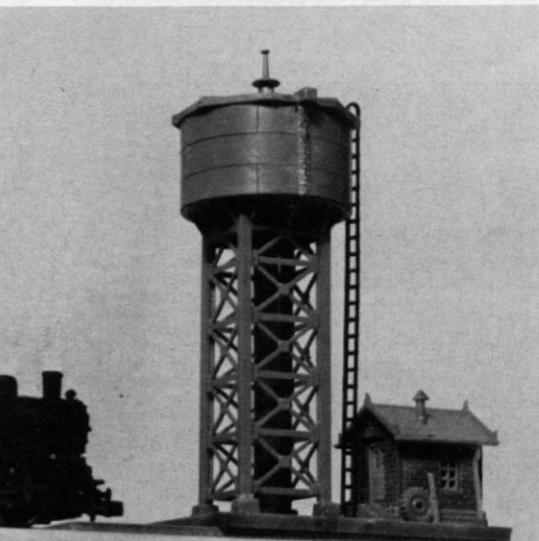


Abb. 15. Beim Doppelstock-Autotransporter mit 150 mm LÜP (12,50 DM, ohne Autos 8,50 DM) können die Autos leicht aufgesteckt bzw. abgenommen werden. Die kleine Industrielok (für die Jünioren) ist ebenfalls eine Neuheit (19,50 DM). Beide sollen in Kürze lieferbar sein.

Abb. 16 [rechts]. Der Kran der kleinen Bekohlungsanlage ist drehbar. Die Wände zwischen den Gefachen sind herausnehmbar.

Abb. 17. Der Wasserturm mit dem filigranen Fachwerk-Unterbau ist etwa 9 cm hoch und wird mit dem kleinen Pumpenhäuschen (samt altem Zahnräder usw.) im Sommer geliefert.



schaltung benötigt man doch viel mehr beim Rangieren (also beim „Arbeiten“ mit dem Fahrregler), während Langsamfahrstellen wohl einfacher mittels 1-2 Vorschaltwiderständen erzielt werden können. (Glücklicherweise ist im Fahrpultgehäuse noch genügend Platz für die Unterbringung eines Umschalters!) In der vorgestellten Ausführung (Abb. 8) wird bei der Fahrreglerbetätigung eine der Kontroll-Lampen zwangsläufig von der Hand abgedeckt. Arnold sollte deshalb den Regerknopf (mit Markierung) um 90° gedreht anordnen (damit beide Lampen „oben“ sind) oder – was noch zweckmäßiger wäre – die jetzt untere Lampe in die linke obere Ecke verlegen. Außerdem Fahrstromausgang mit 0,8 A Belastbarkeit ist noch ein getrennter, gleichstarker Wechselstromausgang (für Weichenbetätigung usw.) vorhanden.

Schließlich ist noch ein sogenannter Universal-Stadt-Bausatz als Neuheit zu erwähnen. Er enthält eine größere Anzahl Gebäudebauteile der verschied-

(Schluß auf S. 196)

Abb. 18. Äußerst lebensrecht: die Karambolage vor dem Zebra-Streifen sowie das Gefunkel der Fußgänger-Ampeln von Brawa. Am linken Zebrastreifen zwei doppelseitige, am rechten vier einseitige Fußgänger-Überweg-Blinkleuchten in H0.

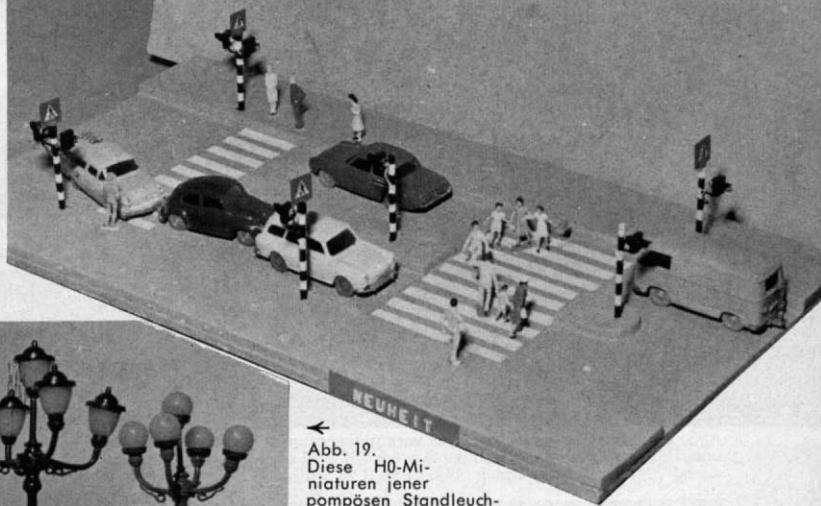


Abb. 19.
Diese H0-Miniaturen jener pompösen Standleuchten aus der guten alten Zeit werden sicher mehr als genug Liebhaber finden! Auslieferung August.



Brawa/Eheim

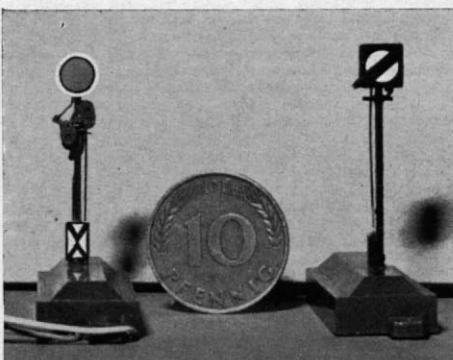
Alleinverkauf für die Bundesrepublik

A. Braun – Waiblingen/Württ.

Zu den im Vorjahr vorgestellten H0-Bahnmeistereifahrzeugen – die nunmehr in Bälde endlich lieferbar sein sollen – kommt noch ein weiterer Bahnmeistereiwagen hinzu (Abb. 25). In der Form entspricht er etwa dem Klein-Turmtriebwagen des Vorjahrs (der ebenfalls noch etwas geändert worden ist, siehe Abb. 23), hat jedoch mehr Fenster als dieser und auf dem Dach nur eine Ladeplattform.

Das Lampensortiment wird durch 1-, 3- und 5armige

Abb. 20. Wie fein und zierlich das (beleuchtete) Form-Vorsignal und -Gleissperrsignal in N-Größe ausgefallen ist, erkennt man im Vergleich zum „Groschen vom Dienst“!



Old-Timer-Standleuchten mit verschnörkelten Masten ergänzt (Abb. 19). Diese Leuchten sind ca. 8 cm hoch und entsprechen in etwa den Kandelabern, wie man sie früher u.a. in den Residenz-Städten auf Plätzen, vor Repräsentationsbauten und in Parks aufgestellt hat und wie sie heute hier und dort noch zu finden sind.

19 cm hoch ist ein Hochspannungsmast für die (imitierte) Bahnstromfernleitung (nur zwei Leitungs-

Abb. 21. Das Innere der betreffenden Signal-Antriebe (mit Zugbeeinflussungskontakt) hinterläßt einen nicht minder guten und bestechenden Eindruck!

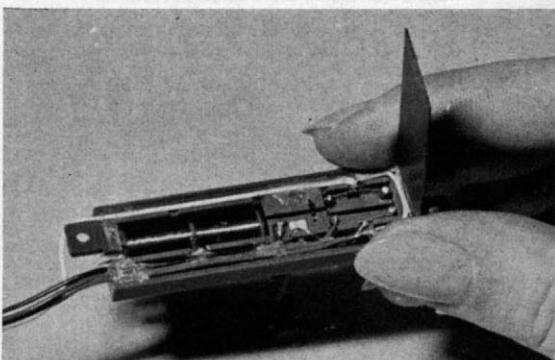




Abb. 22. Eine Eheim-Neuheit: das verhältnismäßig unauffällige Oberleitungskreuzungsstück (10 x 10 x 4 mm) für den Trolley-Bus in N-Größe (1,90 DM).

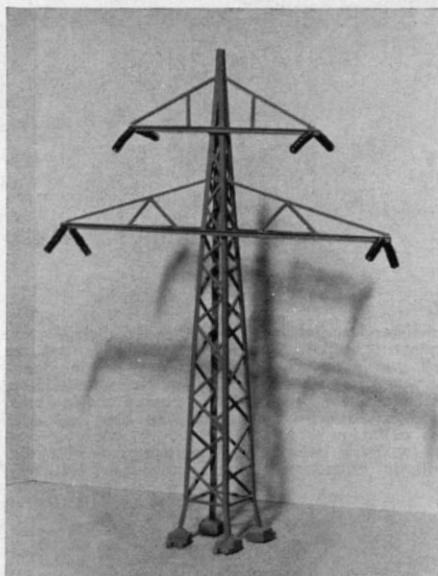


Abb. 24. Der 19 cm hohe Hochspannungsmast (H0) für die Bahnstrom-Fernleitung (ca. 3,50 DM).

Abb. 25. Der neue Bahnmeistereiwagen zu 24,- DM.

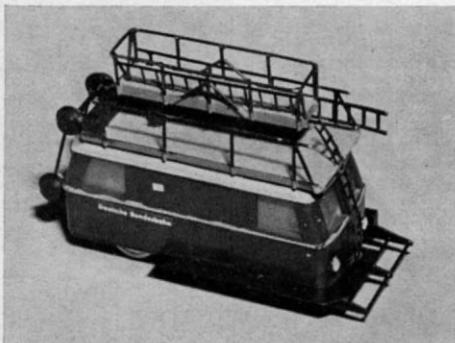
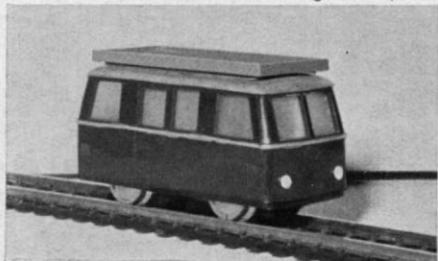


Abb. 23. So also — mit weniger Fenstern, Trittbrettfummierung und aufgehocktem Rottenwagen — wird der Klein-Turmtriebwagen aussehen, wenn er (dem Vernehmen nach „bald“) zur Auslieferung gelangt.

aufhängungen pro Auslegerseite) in H0-Größe, der z. B. eine interessante Ergänzung zum Kibri-Umspannwerk darstellt (Abb. 24).

Für die Fußgänger-Überwege (mit Zebrastreifen) in den H0-Städten wird es sehr ansprechende Blinkleuchten mit aufgesetztem blau-weißem Fußgänger-Überweg-Schild geben (Abb. 18). Sie sind insgesamt 3,5 cm hoch und werden sowohl mit einseitigem als auch mit zweiseitigem Blinklicht erhältlich sein. Das Schalten der Blinkerei kann mit dem Brawa-Blinkgeber erfolgen. Ein Warte- bzw. Vorrücksignal für H0 mit zwei Lämpchen ist in Vorbereitung.

Zum Form-Hauptsignal in N-Größe gesellen sich noch ein geradezu „goldiges“ Form-Vorsignal und ein Form-Gleissperrsignal (Abb. 20). Beide sind beleuchtet (!), für 12-Volt-Betrieb ausgelegt und die Antriebsspulen (Abb. 21) haben Endabschaltung. Das Gleissperrsignal hat außerdem einen Zugbeleuchtungsschalter. Der Antriebskasten nimmt wie beim Hauptsignal nur eine Grundfläche von 42 x 12 mm ein. Beim Vorsignal ist das längere „Ende“ des Antriebskastens richtigerweise nach vorn verlegt, so daß es verhältnismäßig nahe an ein Hauptsignal herangestellt werden kann, wie dies beim Vorbild häufig der Fall ist.

Die Seilbahn in N-Größe wird neue Gebäude für Berg- und Talstation erhalten, die dem Vorbild der Schauinsland-Bahn entsprechen sollen.

Das Gleisbildstellwerk wurde aufgrund der Ergebnisse von Dauerbetriebsversuchen nochmals verbessert und dabei die Fertigung gleichzeitig auf hitzebeständiges Makrolon umgestellt. Damit ist die Gewähr gegeben, daß auch bei stundenlangem Betrieb der Lämpchen keine Wärmeschäden durch Schmelzen des Kunststoffes auftreten. Die „Rippen“ sind etwas stärker geworden und die einzelnen Abdecksteine nunmehr auf der Oberseite leicht geriffelt. Auf einer Fläche von 33 x 17 cm lassen sich 450 Einheiten unterbringen. Jedem Bausatz wird eine ausführliche Bauanleitung mitgegeben. Das Gleisbildstellwerk soll nunmehr endgültig bald nach der Messe ausgeliefert werden.

E. Barrenschein Modellbahn-Möbel

Diese Firma stellte in diesem Jahr nicht mehr aus. „Nachfolger“ (als Klappschrank-Hersteller für Modellbahnanlagen) ist quasi die Firma G. Zopp, Sieversen (s. 2. Teil des Messeberichts).

Busch & Co. KG.

Plastik-Modelle

Viernheim/Hessen

Abb. 26. Einige der neuen Busch-N-Gebäudeplatten, die mehrere Stockwerke umfassen und entsprechend den rückseitigen Einkerbungen horizontal und vertikal gebrochen werden können. Rechts oben einer der bisherigen eingeschossigen Wand-spritzlinge.

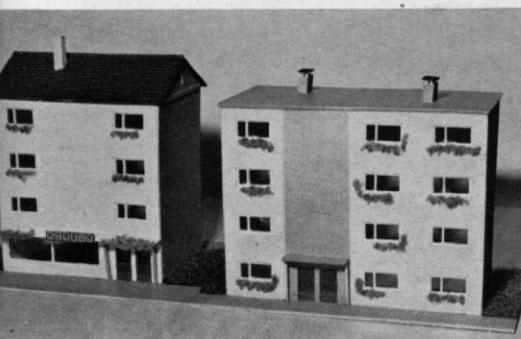
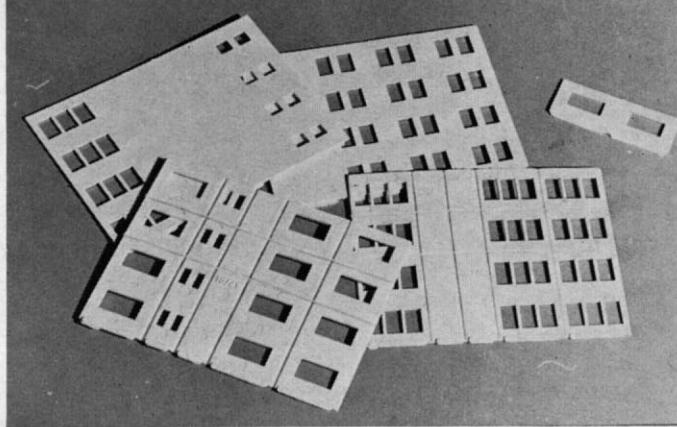


Abb. 27. Zwei der neuen mittleren Stadthäuser modernen Baustils. — Sämtliche N-Gebäudebausätze sollen im Juni lieferbar sein.

Abb. 28. (rechts): Das Rex-Parkhotel mit seinen 7 Geschossen hat die für N-Verhältnisse durchaus richtige, aber dennoch recht respektable Höhe von 130 mm (H0 = 24 cm!). Bausatzpreis: 6,95 DM.

Abb. 29. Ein stattliches Eckhaus und ein weiteres gutes Beispiel für die gesteigerte Qualität der neuen N-Häuser von Busch.



Die N-Gebäudebausätze des Busch-Stadtbausystems wurden nicht nur umkonstruiert, sondern auch vollständig neu zusammengestellt; außerdem werden die einzelnen Packungen künftig im allgemeinen nur noch die Teile für je ein einzelnes Gebäude enthalten. (Die bisherigen Kombinations-Bausätze entfallen!) Die Fassaden werden jetzt nicht mehr aus Einzelstockwerk-Platten zusammengesetzt, sondern es sind jeweils bis zu vier Stockwerke zu einer Platte zusammengefaßt. Der Zusammenbau der Gebäude ist dadurch nicht nur wesentlich einfacher geworden, sondern die Fassaden erhalten so auch ein sauberes Aussehen (keine Klebefugen usw. mehr). Darüber hinaus werden die Fassadenplatten gleich im Werk farbig gespritzt, wobei es begründet wären, jeden Haustyp in verschiedenen Farbtönen auszuliefern. Die Platten sind auf der Rückseite stockwerkweise eingekerbt (Abb. 26), so

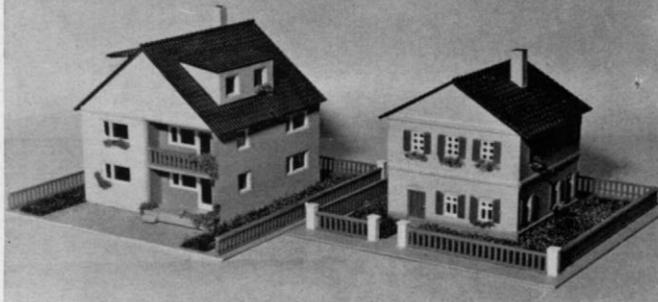
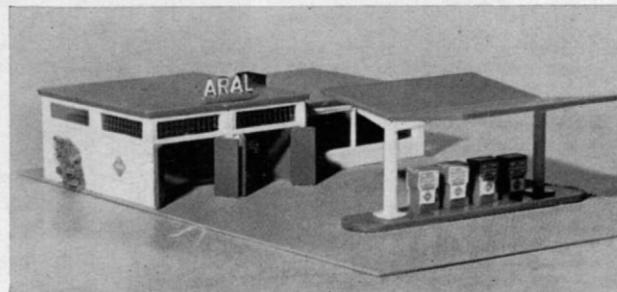


Abb. 31. Eine moderne ARAL-Tankstelle rundet das Sortiment ab und kostet als Bausatz 3,50 DM.

Im übrigen werden sämtliche neuen Gebäude auch als Fertig-Modelle erhältlich sein. Weiterhin sei besonders anerkennend vermerkt, daß alle diese Modelle offensichtlich auch in der Höhe keine Maßstabseinbuße erleiden müßten! Vielleicht lernen die Hörer angesichts der bei N durchwegs geläufigen Maßstäblichkeit um und verlieren dadurch allmählich den Horror vor maßstäblichen Höhen!

Abb. 30. Auch das neue Busch-N-Gebäudesortiment enthält neben mehrstöckigen modernen Gebäuden wiederum Modelle von ein- und zweigeschossigen Wohnhäusern älteren Baustils und solche, die sich zur Schaffung ganzer Straßenzüge eignen (wie z. B. die Typen der Abb. 27), sowie einige Bahnhofsgebäude verschiedener Größe, Lagerhäuser usw.



daß auch weiterhin die Möglichkeit zum Bau individueller Gebäudeversionen besteht, ggf. unter Kombination mehrerer Einzelbausätze.

Neue Möglichkeiten für die nichtstationären Anlagen zeichnen sich mit den Bahndamm- und Tunnelbausätzen ab, die zwar speziell für HO-Anlagen gedacht sind, die Verwendung auf N- oder TT-Anlagen aber nicht ausschließen, wenigstens im Prin-

zip. Bei den Tunnelbausätzen, die man vielleicht mehr als Bergbausätze bezeichnen sollte, wird aus tiefgezogenen Plastikteilen ein leichtes, aber doch stabiles Geländegeurst in Relief-Art zusammengeklebt und mit den im Bausatz enthaltenen Geländematten überzogen. Dabei besteht durchaus die Möglichkeit, durch verschiedene Anordnung der Gerüstteile die Geländeformation beliebig zu gestalten (Abb. 37 bis 39).

Die Bahndammbausätze (Abb. 34 u. 35) sind für Fleischmann, Märklin und Trix-Gleise universell verwendbar (lediglich für die Trix-Bogengleise gibt es einen speziellen Bausatz). Jeder Bausatz ist auf die Länge von drei Gleisstücken abgestimmt. Die Auflageflächen für die Gleise sind \square -förmig tiefgezogene Plastikteile, desgleichen die „Fundament-Auflagen“. Jeder Bausatz enthält einen Satz Stützrahmen (Abb. 35) sowie einige Muffen zum Zusammenstecken dieser Rahmen. Mit vier Bausätzen lassen sich insgesamt 12 cm Steigungshöhe erreichen, ohne daß zusätzliche Teile benötigt werden. Für den Fall, daß man noch höher hinaus will, gibt es noch eine Packung mit zusätzlichen Stützrahmen. Die zusammengeklebten Bahndammgerippe können ebenfalls mit Geländematten überzogen werden, die im Bausatz mitgeliefert werden. Sowohl beim Bahndammbausatz als auch beim Tunnelbausatz lassen sich die Plastikteile leicht mit einer Schere zerschneiden, so daß man weitgehend unabhängig von den Grundformen ist. Dem Vernehmen nach soll dieses „Relief“-System noch weiter ausgebaut werden, mit dem Endziel, schließlich eine ganze Anlage nach dieser Methode erstellen zu können (was gewiß manchen, der sich beim Aufbau eines Anlagengerüstes aus Holzleisten usw. schwer tut, etwas hoffnungs voller in die Zukunft blicken läßt).

Besonders lobend sei erwähnt, daß nun auch Busch einer MIBA-Anregung gefolgt ist und eine Serie hoher Bäume herausgebracht hat (Abb. 33).

Abb. 32. Das 165 mm hohe Verwaltungsgebäude der „Universal AG“ (in H0 wären es 30 cm!).





Abb. 33. Zugegebenermaßen eine Folgeerscheinung unserer ständigen Kampagne um richtigere Größenverhältnisse: neue, nicht zu kleine „Supermodell-Bäume“ mit Stämmen und Astwerk aus Kunststoff. V.l.n.r.: Laubbbaum mit Starkasten (und Star!), Apfelbaum (beide 11 cm hoch), Birke, Pappel und Tanne (ca. 15 cm hoch).

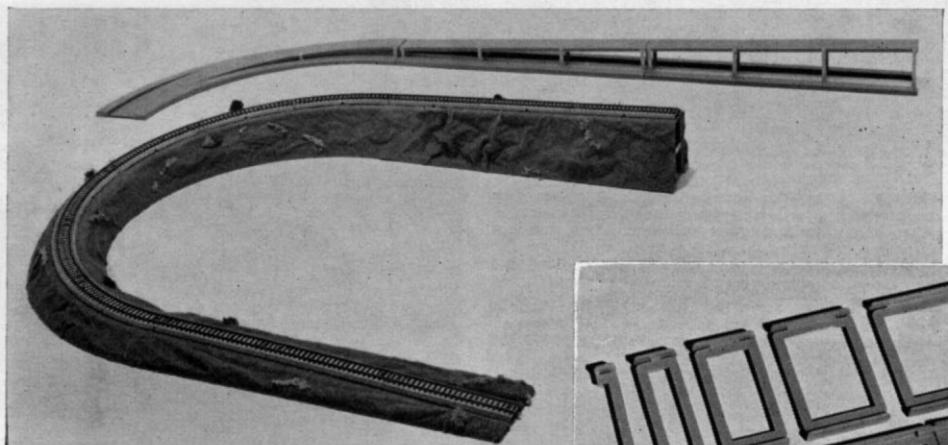
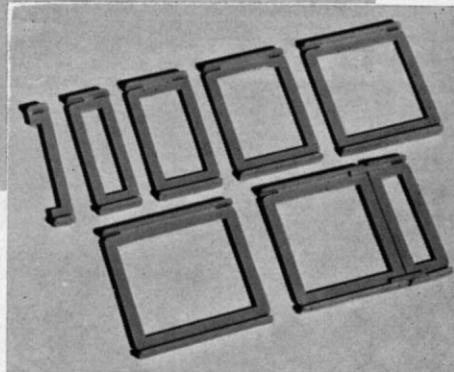


Abb. 34 u. 35. Hinten eine Rampe der Bahndamm-Bausätze im Rohbau, vorn mit Geländematte überzogen. Rechts ein Satz der Stützrahmen, die zwecks Erzielung größerer Höhen nach Belieben zusammengestellt werden können (wie z. B. untere Reihe, ganz rechts).

Die Stämme dieser exquisiten Bäume sind aus Kunststoff gespritzt. Neu ist auch eine Geländematte mit herbstlich braun-grünen Grasflocken, während die bisherigen Matten nunmehr dichter befolkter bzw. die Sägemehlmatten mit einem feineren Material bestreut werden.



▼ Abb. 36. Drei verschiedene Sortiment-Packungen „Straßengeländeteile für die Faller-Autobahn“ ermöglichen unzählige Kombinationsmöglichkeiten ähnlich der hier gezeigten.

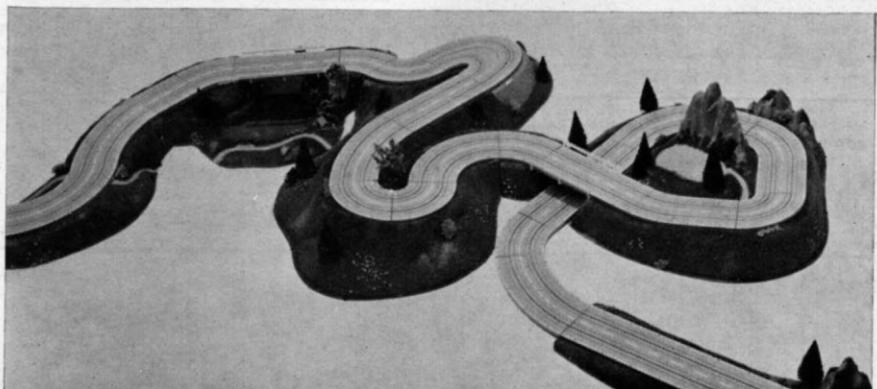


Abb. 37 (rechts). Aus zwei Tunnelbausätzen der Abb. 39 läßt sich dieser Halbkreistunnel erstellen (Bäume usw. im Bausatz enthalten).
 Abb. 38. Von unten gesehen bietet der Halbkreistunnelberg dieses Bild.



Abb. 39. Der Gerüstaufbau erinnert an die Darstellung eines Gebirges mittels Höhenschichten.

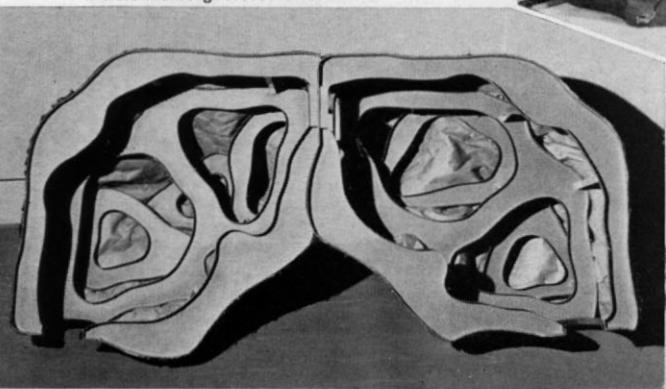
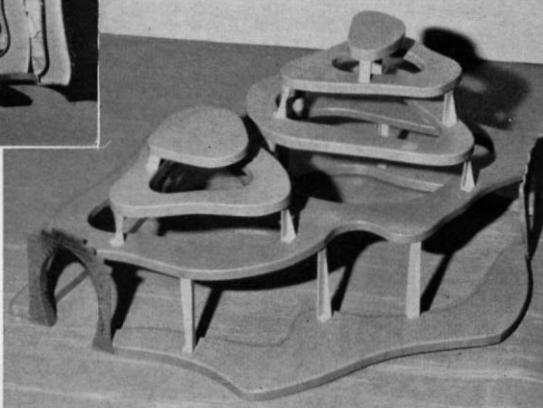
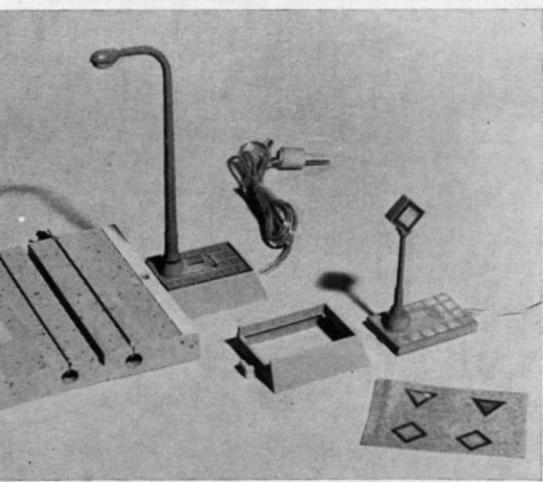


Abb. 40. Mittels der Zusatzsockel (links neben dem Hauptverkehrsstraßen-Schild) können nicht nur die neuen beleuchtbaren Reflex-Verkehrszeichen, sondern auch normale Busch-Straßenleuchten direkt an die Faller-Autobahn angesteckt werden. Im Vordergrund einige der in jeder Packung enthaltenen zusätzlichen Selbstklebe-Etiketten mit anderen Verkehrszeichen bzw. -schildern.



Eine Ergänzung des Busch-Reflex-Lampen-Sortiments stellt eine Serie von 6 beleuchteten Verkehrszeichen dar. Mittels eines Zusatzsockels können diese direkt an die Faller-Autobahn angesteckt werden (Abb. 40). In jeder Packung sind zwei Verkehrszeichen sowie einige zusätzliche Selbstklebeetiketten zur Umwandlung in andere Zeichen enthalten. Die Betriebsspannung für die Birnen beträgt 14-16 Volt.

Für die Faller-Autobahn werden drei verschiedene Sortimente mit Straßen-Geländeteilen herausgebracht. Die einzelnen Teile können beliebig zusammengesteckt werden, so daß man die Straßenführung nach Belieben variieren kann (Abb. 36). Weiterhin gibt es einige neue Landschaftsteile, z. T. mit verblüffend echt wirkender künstlicher Wasserfläche (s. Anzeigebild im kommenden Heft 5).

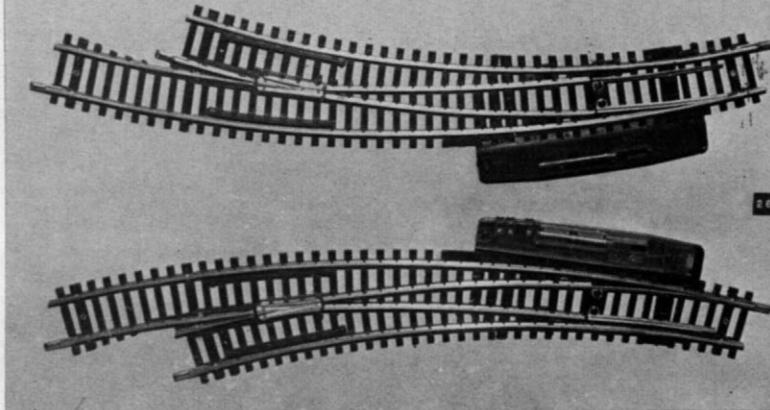
Beachten Sie bitte die heutigen Beilagen der Firmen:

- **EGGER-BAHN-GmbH. & Co. K.G., München**
- **WOLFRAM VOLLMER, Stuttgart-Zuffenhausen**

Casadio

Modellbahn-
Gleismaterial
Bologna/Italien
Bundesrepublik-Vertre-
tung: R. Behrends KG.,
Frankfurt/M.

Abb. 41. Zwei Bogen-
weichen (Radius 457 mm
bzw. 559 mm) mit den
neuen kleineren Antrie-
ben.

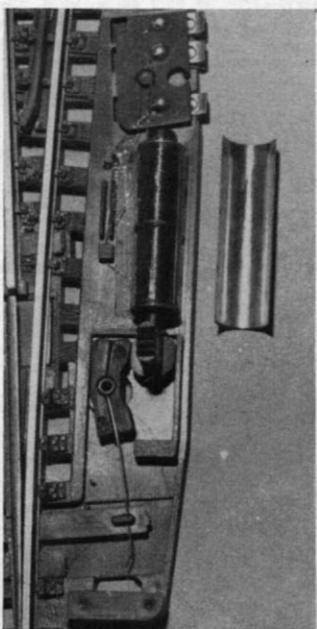


„Schön wär's, wenn auch die älteren Weichenformen im Laufe der Zeit auf das diesjährige, zweifellos sehr beachtliche Fertigungsniveau gebracht würden!“ – so schrieben wir im vorjährigen Messebericht. Es freut sicher nicht nur uns, daß man bei Casadio offensichtlich der gleichen Meinung war, denn sämtliche Weichen haben jetzt die im Vorjahr erstmal vorgestellte Superdetailierung und auch die Radlenker sind jetzt bei allen Weichen- und Kreuzungseinheiten mit dem Schwellenrost zusammen ein einziges Plastikspritzstück. Die Spurrollenbreite (der Abstand zwischen Radlenker und Schienenprofil) wurde um etwa $\frac{4}{10}$ mm erweitert, so daß die Weichen usw. nunmehr von allen Radsätzen

mit einer lichten Weite zwischen den Rädern von 14,0 bis 14,5 mm anstandslos durchfahren werden können. Bis auf einige wenige Ausnahmen ist damit der Fahrbetrieb aller wichtigen europäischen Modellbahnfahrzeuge auf Casadio-Weichen möglich.

Von der umschaltbaren Herzstückpolarität ist man wieder abgegangen und die Herzstücke sind jetzt grundsätzlich stromlos. Es hat sich nämlich in der Praxis gezeigt, daß die Weichen bei Stumpfahrt und „falscher“ Weichenstellung nicht – wie es eigentlich richtig wäre – umgestellt, sondern vielfach (aus Bequemlichkeit) einfach aufgeschnitten werden. In diesen Fällen hat das Herzstück aber die falsche Polarität und es kommt zu Kurzschlüssen, deren Ursache manchem elektrotechnischen Laien nicht bewußt wird. (Das Herzstück besteht jedoch weiterhin aus Metall, so daß es die „Fachleute“ mit Hilfe eines zusätzlichen Umschaltkontakte auch „polarisieren“ können).

Der Antriebsmechanismus wurde ebenfalls verbessert und in sogenannten „Schaltermühlen“ sollen mit der neuen Ausführung über 380 000 Schaltungen ohne wesentliche Abnutzungerscheinungen erreicht werden sein. Durch Verwendung eines dünnsten Drahtes für die Magnetswicklung wurde die Stromaufnahme von bisher 1 A auf nunmehr nur 0,3 A herabgedrückt. Das hat zur Folge, daß bei unveränderter Trafoleistung etwa 3mal soviel Weichen als bisher gleichzeitig betätigt werden können (wichtig bei Gleisbildstellwerken mit Fahrstraßenschaltung!), daß die Spulen auch nicht mehr so stark erwärmt werden und daß sie nunmehr 1½ Minuten unter Strom stehen können. Man konnte deshalb auf eine Endabschaltung verzichten. Die bisher schwarzen Antriebdeckel werden auf unsere Anregung hin voraussichtlich noch in diesem Jahr in schotterfarbenem Kunststoff gespritzt, so daß die Antriebe auch ohne besondere Tarnung weniger auffallen. (Wir schlagen weiter vor, mit dem Antrieb wenigstens noch einen kleinen Umschaltkontakt für Rückmeldung, Herzstückstromversor-



► Abb. 42. Es ist verständlich, daß Casadio diesen zierlichen, bestens ausgetüftelten Weichenantrieb mit Weltpatenten sicherte. Einfacher, sicherer und zweckdienlicher geht es nicht mehr! Der Anschlag des Weichenmagneten wird durch ein Langloch kompensiert, die Zunge ist unverrückbar gestellt, aber dennoch aufschneidbar. Die Abnutzung der beweglichen Teile ist minimal.

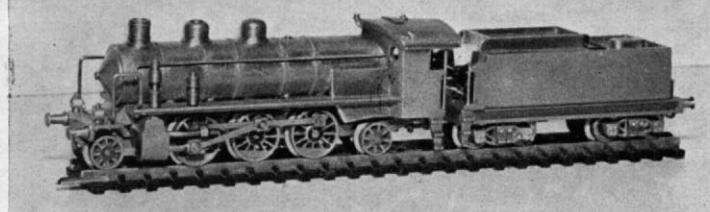
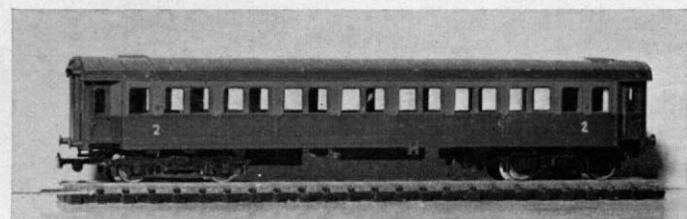


Abb. 43. Nur als unlackiertes Tibidabo-Messing-Handmuster vorgestellt: 1'C1'-Schleppptdrolok, Baureihe S 685 der FS Italia (mit durchbrochenen Speichenräder!).

Abb. 44. Zu diesem 2.-Klasse-D-Zugwagen (mit 122 mm LÜP leicht gekürzt) wird es auch noch den passenden 1.-Klassewagen und den Packwagen geben. Es ist noch nicht geklärt, ob die Fenster eingesetzt oder nur hinterlegt werden. Besser wäre zweifellos das erstere.



gung usw. zu koppeln). Im übrigen wurde der Antrieb bei allen Weichen usw. so schmal gehalten, daß ein Gleisabstand von 5 cm garantiert ist.

Erstmals wurden von Casadio auch N-Gleise vorgestellt, und zwar je drei gebogene und gerade Einheiten. Der Bogenradius beträgt 248 mm und die Gleise sind mit normgerechten Laschen ausgestattet, können also z. B. mit Trix-Gleisen ohne weiteres kombiniert werden. Ein Weichenpaar soll noch in diesem Jahr geliefert werden; außerdem ist beabsichtigt, alle von Casadio in H0-Ausführung hergestellten Gleis- und Weichtypen auf für N herauszubringen, darunter auch flexible Metergleise. Das N-Gleismaterial wird nur in Neusilber geliefert werden. (Bei diesem Gleismaterial handelt es sich übrigens um eine Art Co-Produktion mit der Fa. Tibidabo, Turin, die N-Fahrzeuge herstellen wird. Man will sich sowohl hinsichtlich der Gleise als auch der Fahrzeuge genau an die NEM-Normen halten).

Tibidabo N-Bahn-Fahrzeuge Turin

Nachdem Casadio und die auf dem deutschen Modellbahnmärkt neue Firma Tibidabo hinsichtlich der N-Bahn-Produktion eng zusammenarbeiten und in Deutschland gemeinsam durch die Firma Behrends vertreten werden, können wir hier wohl von der alphabetischen Reihenfolge abweichen und diese Erzeugnisse gleich mit vorstellen. Das Fahrzeugprogramm ist verständlicherweise noch nicht allzu groß, und vorerst ausschließlich auf italienische Typen beschränkt. Die gezeigten Muster versprechen aber nichts Schlechtes; die in Plastik-Spritzguß hergestellten Gehäuse sind recht gut detailliert. Was uns aber besonders erwähnenswert erscheint: Man wird bei Tibidabo ebenfalls nach Norm polen und aller Wahrscheinlichkeit nach ebenfalls die Arnold-Kupplung verwenden! Wir werden in dieser Hinsicht jedenfalls „am Drücker bleiben“!

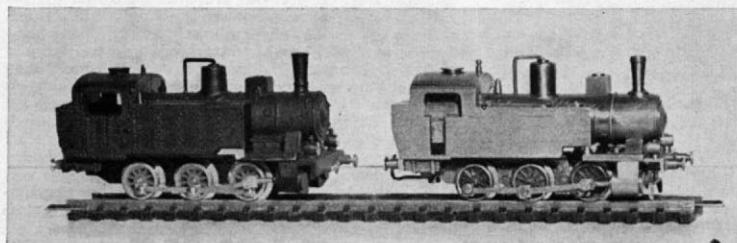
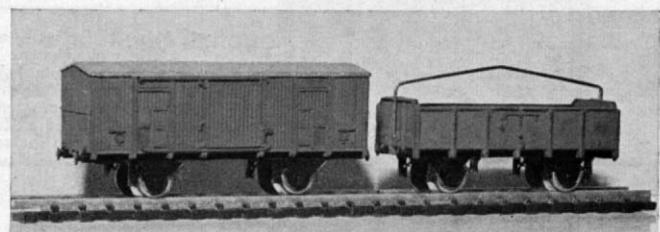


Abb. 46. Zwei der Tibidabo-N-Güterwagen nach italienischem Vorbild. Außer diesen wird es noch einen weiteren offenen Güterwagen sowie einen Kesselwagen geben. (Fehlt nur noch die passende — lies: Arnold — Kupplung!).

Abb. 45. Die kleine C-Tenderlok — hier im Vergleich mit dem Messing-Handmuster — machte einen recht guten Eindruck. Die vorderen Laternen sind freistehend, die kleinen Speichenräder durchbrochen und das Gehäuse ist gut dezielliert.



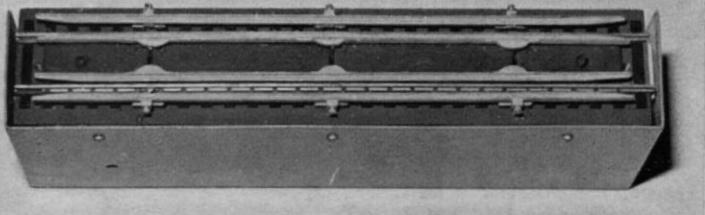


Abb. 47. Die Bremsbacken der Gleisbremse werden durch einen unter dem Gleis montierten Magnet betätigt und fassen die Räder von der Seite, so daß die Wagen nicht angehoben werden. Die Länge entspricht einem Fleischmann-Gleisstück: 204 mm.

L. Conrad

Elektro-
Bauteile

Röckenhof bei Nürnberg

Für das Conrad-Gleisbild-Stellwerk gibt es nun mehr neue Abdeckplatten, die wesentlich besser dem Aussehen der DB-Gleisbildstellpulte angeglichen sind. Die bisherigen Pappabdeckungen sind verschwunden. Statt dessen bestehen die neuen Abdeckungen (insgesamt 18 verschiedene) aus voll durchgefärbiertem grünen Kunststoff (lichtecht) mit eingelegten schwarzen Symbolzeichen und matten Leuchtfeldern (Abb. 48). Erfreulicherweise können die bisherigen Abdeckungen ohne weiteres gegen die neuen ausgetauscht werden. Preis pro Stück: 1,20 DM.

Bei den Elektrobauteilen wird im Laufe des Jahres noch ein spezieller Gleiskontakt herauskommen, der nach dem Wippenprinzip arbeitet: durch einen am Fahrzeug zu befestigenden Anschlag wird der Kontakt geschlossen. Dabei hebt sich gleichzeitig eine Wippe, die dann nach einigen Zentimetern Fahrt von dem gleichen Fahrzeuganschlag wieder heruntergedrückt wird und dabei den Kontakt wieder öffnet. Auf diese Weise wird eine für alle Zwecke ausreichende Kontaktsschluß-Dauer erzielt.

Neu ist weiterhin ein Gleichtreiber in der sogenannten Verdoppler-Schaltung, der insbesondere für den automatischen Lichtwechsel in Gleichstromfahrzeugen Verwendung finden soll. Wie der Name sagt, kann man mit diesem Gleichtreiber auch eine Wechselspannung verdoppeln, was aber im allgemeinen nur für die speziellen Elektro-Knobler von Interesse sein dürfte. Die Strombelastbarkeit dieses Gleichtreibers beträgt 300 mA.

Die im Vorjahr angekündigte Gleisbremse (Abb. 47) ist z. Z. noch nicht lieferbar, soll aber im Laufe dieses Jahres nun doch noch erscheinen. Da viele Mo-

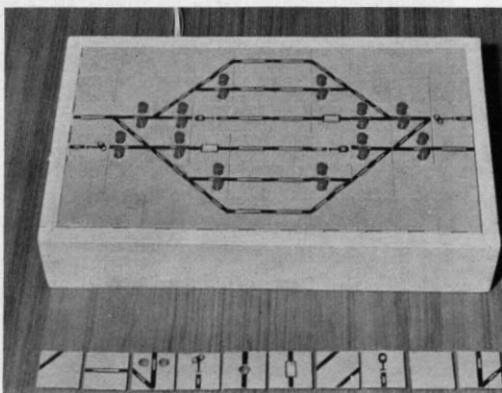


Abb. 48. Zweifellos kommt das neue „Gesicht“ des Conrad-Gleisbildstellwerkes dem Vorbild nunmehr wesentlich näher. Vorn eine Serie der neuen Abdeckungen.

dellbahnfreunde aber überhaupt froh sind, wenn ihre Wagen wenigstens einigermaßen einen Eselsrücken hinabrollen, ist eine richtig arbeitende Gleisbremse wohl nur etwas für Spezialisten mit großen Anlagen und speziellen Ablaufberg-Wagen. Man überlegt sich deshalb bei Conrad noch, ob man die Gleisbremse nicht in zwei Ausführungen herausbringen wird: einmal funktionsfähig und einmal als Attrappe, die dann als „totes“, aber dennoch belebendes Ausstattungsdetail in die Anlage eingefügt wird.

Zur Egger-Bahn: Abb. 49. Ein großer Teil der Egger-Neuheiten auf einem Bild vereint: hinten Abteilwagen mit und ohne Bremsenhaus, vorn (v.l.n.r.) Niederbordwagen mit Kran, extrem kurzer Niederbordwagen, Schotterwagen, kurzer G-Wagen, Flachwagen mit Milchtank (sowie noch einer der kurzen Niederbordwagen).

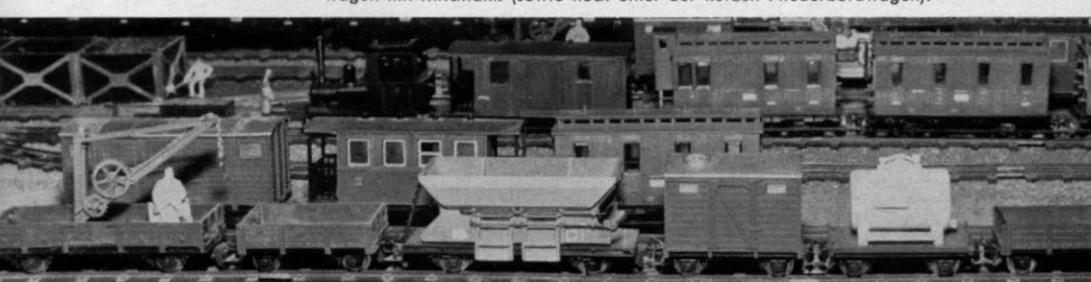




Abb. 50 u. 51. Dank der „Magnakraft“-Ausrüstung der kleinen Feldbahnlokschleppere diese den Zug von immerhin 8 Wagen über eine Steigung von 6 cm auf 1 m Länge. Eine andere Magnakraft-Lok demonstrierte ihre Steigfähigkeit im Dauerbetrieb-Alleingang auf einer 30-%-Steigung.

Im übrigen achte man auf die bereits im Vorwort angeführte Kurzkennzeichnung „H0-9-mm“ für die Egger-Schmalspurbahn im H0-Maßstab auf dem 9-mm-Gleis (entsprechend dem 750-mm-Schmalspurgleis).

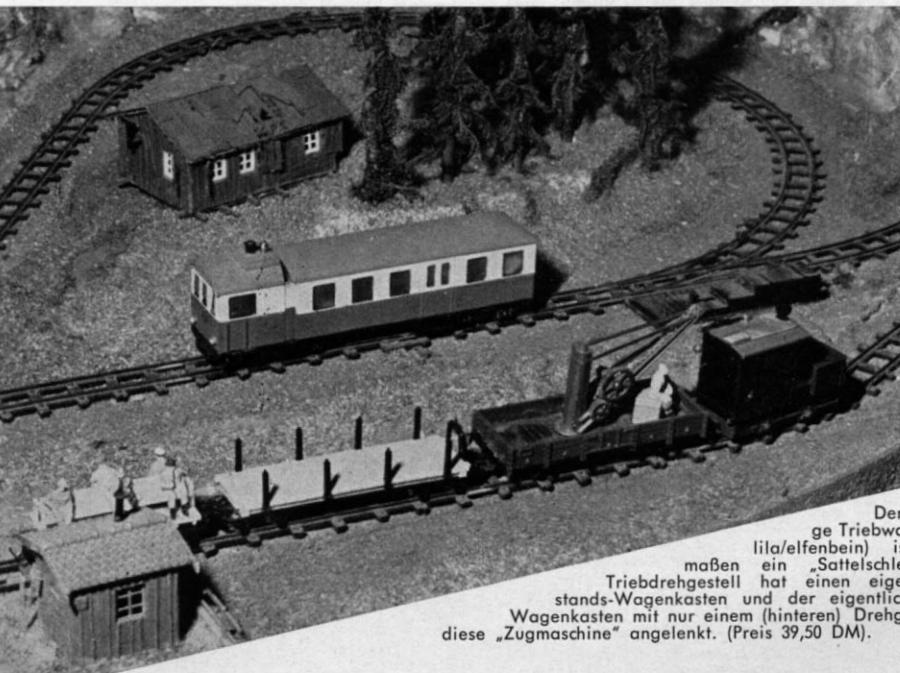


Abb. 52.
Der 110 mm lange Triebwagen (in blau-elfenbein) ist gewissermaßen ein „Sattelschlepper“: Das Triebdrehgestell hat einen eigenen Führerstands-Wagenkasten und der eigentliche Fahrgast-Wagenkasten mit nur einem (hinteren) Drehgestell ist an diese „Zugmaschine“ angelenkt. (Preis 39,50 DM).

EGGER-BAHN

GmbH. & Co. K.G. München

H0-Schmalspurbahnen auf 9-mm-Gleis

Wir könnten die Egger-Neuheiten ohne jeden Kommentar aufzählen und es damit bewenden lassen; aber nachdem die Mehrzahl unserer Leser von uns auch eine gewisse Stellungnahme zu dem unmittelbar Geschauten erwartet, müssen wir uns mit den diesjährigen Egger-Neuheiten etwas „auseinandersetzen“. Im Sinne unserer Bemerkung in Heft 4/1965, S. 152, scheint man tatsächlich bestrebt, das Schmalspurenprogramm sehr weitgehend auszubauen und es durch kleine Konzessionen an die breite Masse bzw. durch Hereinnahme gewisser Spielelemente (wie beispielsweise die „Winnetou“-Lok mit „Western“-Personenwagen, s. Abb. 58, und andere) auf eine breitere Basis zu stellen. Das ist das gute Recht der Fa. Egger, sehr vernünftig und alles andere als eine Abwertung des Modell-Sortiments. Vor den kritischen Augen eines nüchternen, kompromißlosen Modellbahnhofs mögen ein paar der diesjährigen Neuheiten nicht ganz bestehen können, aber es gibt ja auch noch andere Standpunkte (nicht zuletzt den der „privaten Privatbahn“) und überdies einige bemerkenswerte neue Ideen! Möge sich jeder selbst ein Urteil bilden bzw. seinen Geschmack sprechen lassen, bei Egger spielen jedenfalls kaufmännische Gesichtspunkte eine nicht minder wichtige (Film-)Rolle.

Mit dem Modell des Dampftriebwagens der Ruhr-Lippe-Kleinbahnen – einem netten, nicht allzulangen Fahrzeug aus der guten alten Zeit – wurde sicher ein Wunsch der HO-9-Freunde nach einem Schmalspuren-Triebwagen erfüllt (s. Abb. 52).

Weitere neue Fahrzeuge, die für die Modell-Schmalspurbahn geeignet sind: ein sogenannter Coupé-Wagen (Abteilwagen), der nach einem Vorbild der Snowdon-Zahnradbahn in Wales (England) gestaltet sein soll, sowie ein dazugehöriger kombinierter Pack-Personen-Wagen mit Bremserhaus (Abb. 53 u. 54). Letzteres scheint uns zwar für Schmalspurbahnen nicht ganz stilecht zu sein, doch ist – wie es sich schon mehrfach erwiesen hat – bei der Eisenbahn

nichts unmöglich. Gleicher gilt auch für den Güterwagen „Kaiser-Friedrich-Quelle“, der offensichtlich in Anlehnung an den Normalspur-HO-Wagen gleichen Namens von Liliput entstanden ist. Nach wirklichen Vorbildern sollen weiterhin der Nebenbahn-Niederbordwagen, der Milchtankwagen und der superkurze gedeckte Güterwagen entstanden sein.

Um die Zugkraft der kleinen, leichten Loks zu erhöhen, sind zukünftig alle Egger-Triebfahrzeuge unterseitig mit Spezialmagneten ausgerüstet. In Verbindung mit den nunmehr aus einer eisenhaltigen Legierung bestehenden Schienenprofilen ziehen diese Magnete die Fahrzeuge an das Gleis und erhöhen somit die Reibung. Dieses „Magnakraft“-Prinzip (wie es Egger nennt) ist an sich nicht neu (siehe Heft 11/1961), aber es wurde bisher in Deutschland nicht

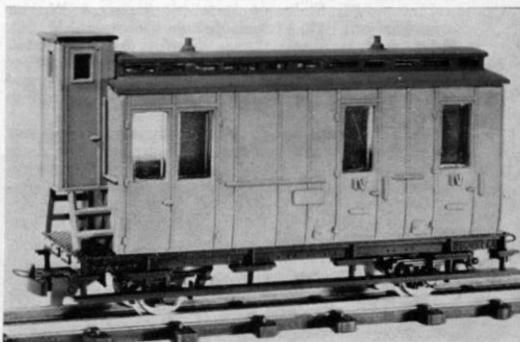
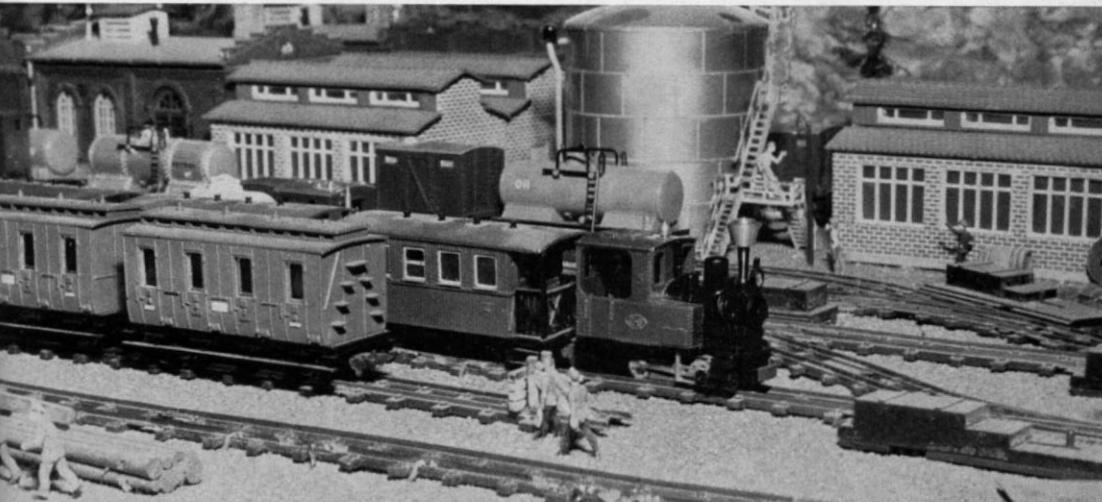


Abb. 53. Kombinierter Pack-Personenwagen, LÜP 75 mm [Preis 6,50 DM].

Abb. 54. Die neuen (grünen) Schmalspur-Abteilwagen (zu denen noch der Pack-Personenwagen der Abb. 53 gehört) werden im Mai ausgeliefert. Diese Wagen (zu 5,90 DM) wird es auch noch mit dunkelblauem Wagenkasten geben. Die Nebenbahn-Dampflok des Vorjahres wird nicht mit schwarzem, sondern mit blauem Führerhaus geliefert. Rechts am Bildrand zwei der Weichenantriebskästen des neuen Schmalspurenleises.



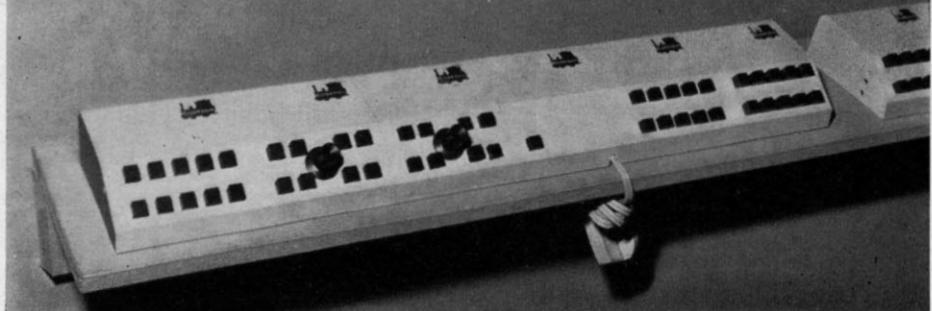


Abb. 55. Durch einfaches Aneinanderstecken der diversen Steuergeräte läßt sich eine elegante Steuer- und Schaltzentrale aufbauen. Weitere Einzelheiten entnehmen Sie bitte der heutigen Egger-Beilage! (Wir möchten jedoch nochmals darauf hinweisen, daß das Fahrpult 4001 zwar mit den Schalt- bzw. Stellpulten kombinierbar, ansonsten jedoch hauptsächlich als Anfangs- bzw. Junior-Fahrpult gedacht ist).

angewendet. Man soll damit aber immerhin eine Steigerung der Zugkraft um etwa 300 % erzielen (Abb. 51). Das bedeutet zum Beispiel, daß man auf einer 4 %-Steigung statt mit bisher 4 Wagen nunmehr mit 12 Wagen fahren kann (Abb. 50). Oder anders: man kann die Strecken – insbesondere die verdeckten – nunmehr wesentlich steiler anlegen (bei gleicher Wagenzahl wie bisher) und ist damit in der Gleisplangestaltung wesentlich freier.

Die Schienenprofile bestehen – wie gesagt – aus einer eisenhaltigen Legierung. Damit sie aber nicht rosten, werden sie in einem speziellen Vakuum-Verfahren mit einer dunklen, elektrisch leitenden Schutzschicht versehen, die den Profilen außerdem ein recht natürliches Aussehen gibt (nicht mehr silberblank*).

Die kleine, bereits bekannte Schmalspur-Ellok soll mit einer sogenannten „Permalicht“-Einrichtung versehen werden: Die beiden Stirnlampen würden dann unabhängig von der gerade eingestellten Fahrspannung mit gleichbleibender Helligkeit leuchten.

*) Angesichts der Ausrüstung der Loks mit Permanagneten könnte man auf den Gedanken kommen, diese Magnete gleich noch zur Auslösung von SRK-Gleiskontakten heranzuziehen. Das ist jedoch nicht möglich, denn durch die magnetisch leitenden Schienenprofile wird eine Art Kurzschluß der Magnettaktfilien hervorgerufen, so daß diese nicht mehr auf den SRK wirken können.

Diese Sache ist aber noch nicht endgültig spruchreif – also lassen wir uns zu gegebener Zeit überraschen!

Alle Fahrzeuge (außer denen mit Loren-Fahrgestell) erhalten ab sofort eine neue Kupplung. Zu dieser Maßnahme hat man sich vor allem im Hinblick auf die Verbesserung der Betriebssicherheit längerer Züge entschlossen. Die neue Kupplung wurde aber so konstruiert, daß sie mit der bisherigen einwandfrei zusammenarbeitet.

Eine neue Serie von Schalt- und Fahrpulten besticht durch ihren übersichtlichen Aufbau und die moderne Formgebung der Gehäuse. Im einzelnen sind es: ein einfaches (und daher preisgünstiges) Anfangsfahrpult mit Polwenderegler (nicht abgebildet), dessen Leistung ausreicht, um drei Loks und eine Weiche o. ä. gleichzeitig zu betätigen; ein Universaltrafo als Stromquelle für eine größere Schalt- und Steuerzentrale; ein Fahrregler (zum Anschluß an den Universal-Trafo) mit Polwenderegler und vier eingebauten Fahrstromkreis-Schaltern (mit denen Abstellgleise usw. je nach Bedarf zu- oder abgeschaltet werden können); ein Stellpult mit 10 Moment-Drucktastern; ein Schaltpult mit 5 Drucktasten-Schaltern für Dauerkontakt. Alle diese Einheiten sind mit unverwechselbaren Seitensteckern bzw. Steckbuchsen ausgestattet und können in nahezu beliebiger Anzahl ineinandergeriebt werden – eine elegante und vor allem sparringsparende Lösung (s. Abb. 55).

Im Vorjahr hatten wir am Schluß des Egger-Berichtes nach einem speziellen Schmalspurgleis gerufen. Wenn man bei Egger diesem Ruf auch nicht bis zur

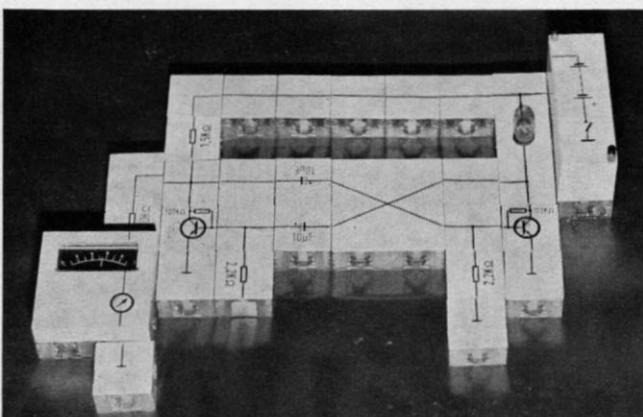


Abb. 56. Der Elektronik-Baukasten „Lectron“, bei dem die einzelnen Schaltelemente auf einer metallischen Grundfläche (auf dieser und aneinander magnetisch hafrend) verschoben werden, interessiert uns z. Z. nur im Prinzip. Eine Erweiterung durch eisenbahntechnische Schaltelemente (zwecks experimenteller Erprobung ausgeknobelter Schaltungen wäre u. E. wünschenswert).

letzten Konsequenz gefolgt ist, so ist das neue Gleismaterial im „verhauten“ Old-Timer-Stil dennoch ein Fortschritt. Obgleich der Abstand von Schwellenmitte zu Schwellenmitte gleich geblieben ist, so hat man doch durch die Verbreiterung der Schwellen den Eindruck eines standfesteren Gleises zu erzielen gewußt. Radien und Weichenformen sind im wesentlichen gleich geblieben, jedoch sind die Weichenantriebe nicht mehr in den kleinen Wärterbuden versteckt, sondern dichter am Gleis plaziert und in imitierten Holzkästen untergebracht. Nach wie vor bleibt dennoch zu hoffen, daß Egger eines Tages doch noch ein echtes, rechtes Schmalspurgleis mit schlankeren Weichen, engeren Schwellenabständen und größeren Gleisradien herausbringt. (Neues Gleis s. Abb. 52 u. 54).

Eine brillante Idee ist der Lokradreiniger (Abb. 57). Er wird einfach auf das unter Strom stehende Gleis gesetzt und die Lok per Hand mit ihren Rädern auf die beiden Metallbürsten gehalten. Diese Metallbürsten sind mit den Kontaktblechen auf der Unterseite des Bürstenhalters verbunden und leiten so den Strom vom Gleis zu den Lokrädern. Diese drehen sich folglich, wobei sie von den Drahtborsten abgekratzt, d. h. gereinigt werden. Schön wäre es, wenn Egger diesen äußerst praktischen und nützlichen Lokradreiniger noch für die Verwendung bei normalspurigen H0-Bahnen usw. ausbauen würde. Mit einer dritten Bürste wäre das durchaus zu

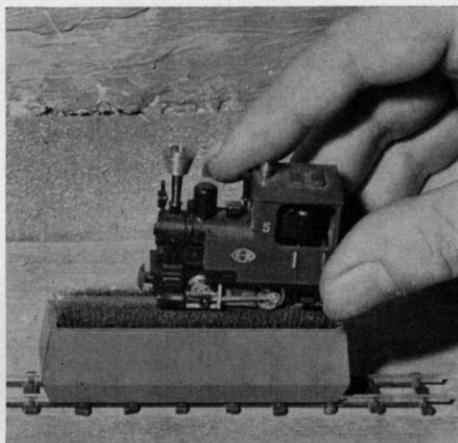


Abb. 57. Der Lokradreiniger wird einfach auf ein unter Strom stehendes Gleis gesetzt und die Lok leicht auf die Drahtbürsten gedrückt.

Abb. 58. Eine feine Sache für Ihren Junior: der „Western-Zug“ mit der „Winnetou“-Lok inmitten einer wildromantischen Felshandschaft der „Rocky Mountains“! (Preise: Lok mit Tender 38,50 DM; Wagen 6,30 DM; Auslieferung im Mai).

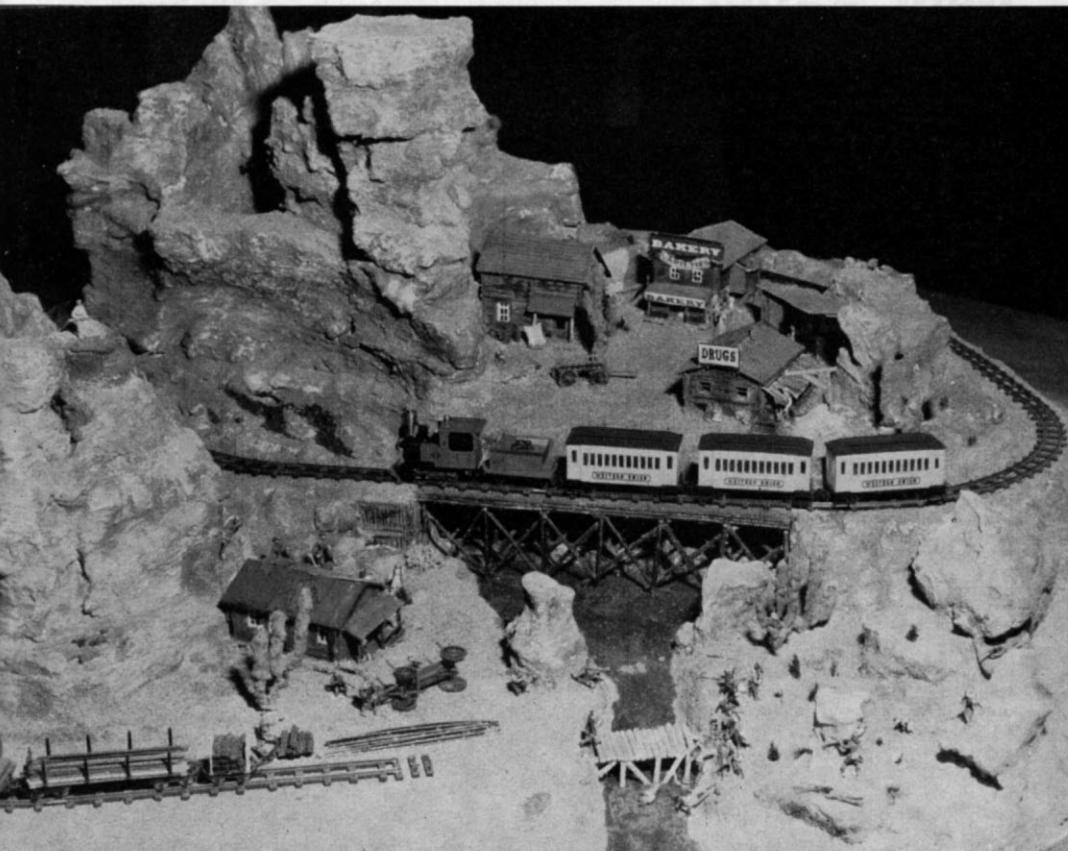




Abb. 59. Auch wenn die neugeschaffenen Tanzpaare von Preiser mit schuld sein sollten – das neu aufgelegte Café-Restaurant hat diejenigen Größenrelationen, die wir und tausende Modellbahner gern bei Faller in vermehrtem Maße verwirklicht sehen möchten!

Gebr. Faller

Fabrik feiner
Modellspielwaren

Gütenbach/Schw.

Wenn man die letztjährigen und die diesjährigen Neuheiten vergleicht, so fällt zweierlei auf: 1. die Tatsache, daß sämtliche 1966er Neuheiten bestehenden Vorbildern nachgestaltet sind, 2. daß die neuen Modelle nicht mehr so stark „verniedlicht“, z. T. sogar H0-maßstäblich sind! Und das trotz des firmeneigenen „Protestartikels“ im Faller-Magazin Nr. 50! Oder vielleicht doch wegen des Umfrageergebnisses in der MIBA (Heft 16/1965)? Die lichte Etagenhöhe beträgt dieses Jahr jedenfalls um die 20 mm herum, letztes Jahr waren es noch 15–16 mm! Auch die neuen Fachwerkhäuser sind in wohlwender Weise nicht mehr so winzig wie die letztjährigen, wenn auch das Parterre noch etwas zu niedrig (für H0-Menschen) gehalten ist. Die Liebhaber dieser bestehenden Gebäudeminiaturen werden daher – falls sich nicht doch noch etwas ändern sollte –

in unmittelbarer Gebäudenähe TT-Figuren aufstellen müssen, soll die ganze schöne (von Faller selbst gepräsene) Illusion nicht illusorisch sein!

Wie gesagt, die Tendenz nach einer größeren Maßstäblichkeit ist also auch bei Faller bemerkbar. Das eklantteste Beispiel ist das in bester H0-Maßstäblichkeit gehaltene Modell des modernen Empfangsgebäudes von „Neustadt“ alias Goch am Niederrhein (s. Abb. 62 und 64). Auch die Farbgebung ist schlicht und wenig aufdringlich und die lichtdurchflutete Halle sowie das möblierte Restaurant harren einer zahlreichen „Bevölkerung“ (s. Heft 3/XVIII, S. 99)!

Auch das wieder neu aufgelegte Café-Restaurant (nunmehr in Ganzplastik) entspricht weit mehr den Wünschen der Modellbahner als den besagten Ausführungen im Faller-Magazin. Im Anbau des so gut

(Schluß Egger)

machen: die beiden äußeren dienten dann der Stromabnahme bzw. Reinigung der Lokräder, die innere einmal der Stromabnahme und –übertragung bei Mittelschiengleis, zum anderen der Radreinigung bei Schmalspurgleisen. Wenn man den Lokradreiniger umdreht, kann man die Drahtbürsten ggf. auch als Hand-Schienenputzer verwenden. (Etwas Vorsicht ist allerdings bei der Reinigung von plastikbereiften Radsätzen geboten, damit diese Bandagen nicht durch die Drahtbürsten beschädigt werden.)

Schließlich und endlich ist hinsichtlich der eigentlichen Egger-Bahn-Neuheiten noch das Ladegut-Sortiment zu nennen. Es besteht aus je vier Ladungen Holzstößen, Milchkannen, Kohlen und Schotter. Jede dieser Ladungen paßt in die entsprechenden Feld-

bahn-Loren, die übrigens (aus preislichen Gründen) zukünftig generell nur noch ohne Ladegut geliefert werden.

Etwas abseits des bisherigen Egger-Programms liegt eine komplette Autorennbahn namens „Egger-Silberpfeil“, sowie ein neuartiges Elektronik-Baukastensystem „Egger-Lektronic“ (Abb. 56). Wenn dieses Baukastensystem vorerst auch nur für angehende (und auch ausgelernte) Elektroniker usw. gedacht ist, so dürfte bei entsprechendem Ausbau auch eine Verwendung für die Modellbahn-Praxis denkbar sein (zum Ausknobeln und Überprüfen von Schaltungen). Man stellt bei Egger bereits entsprechende Überlegungen an, so daß man zur nächsten Messe vielleicht schon mehr darüber sagen kann.



Abb. 60. Besser, d. h. richtiger wäre die Relation zwischen Gebäudemodellen und Figuren, wenn statt der H0-Bewohner solche im Maßstab 1:120 (TT) beigestellt worden wären.



Abb. 61. Höchst
reizvolle Miniatu-
ren: die bekannten
Vorbildern nachgestaltete
fränkische Häusergruppe
(darunter Dürerhaus Nürnberg),

Bäuerlinsturm
Dinkelsbühl (immer-
hin 17,5 cm hoch),
Weinhaus Nusch Ro-
thenburg). Kompl. Bausatz
9,75 DM.

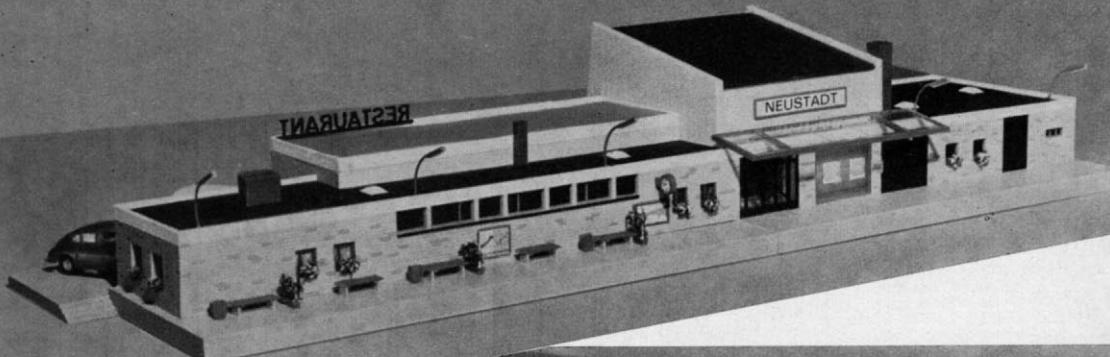


Abb. 62. Die Gleisseite des sehr ansprechenden modernen Bahnhofs-Gebäudes nach dem Vorbild Goch.

Abb. 63. Bei dem Bankgebäude hat Faller einen sowohl für "Maßstäbler" als auch für "Illusionisten" annehmbaren Kompromiß geschlossen. Mag die Grundfläche auch im Maßstab 1:150 sein, der Höhenmaßstab dürfte jedenfalls etwa um 1:110 herum liegen. (Bausatz 9,75 DM). Vorn und hinten je einer der neuen AMS-Gran-Tourismo-Wagen.

Abb. 64. Das neue Bahnhofsgebäude hat immerhin eine Grundfläche von 53 x 16 cm; die Eingangshalle ist umgerechnet etwa 14 m hoch! (Bausatz 12,75 DM).

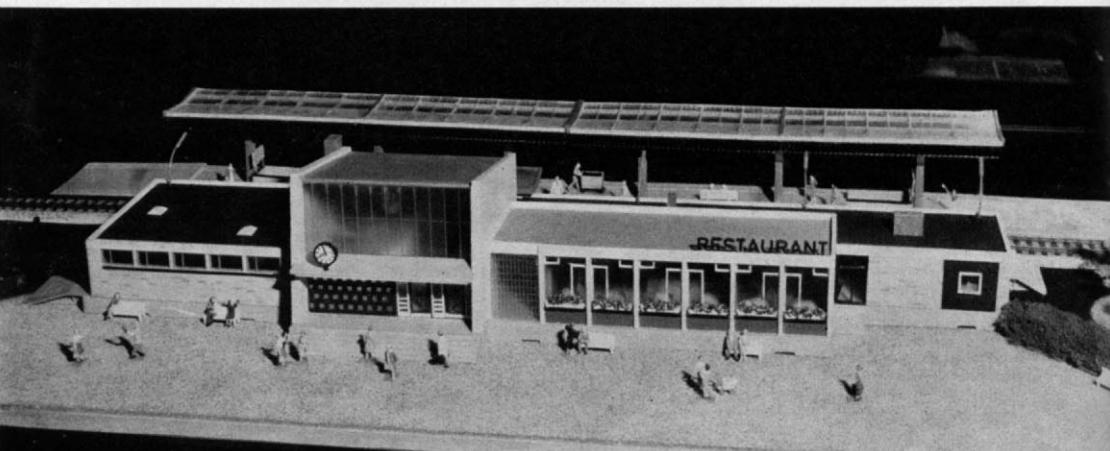
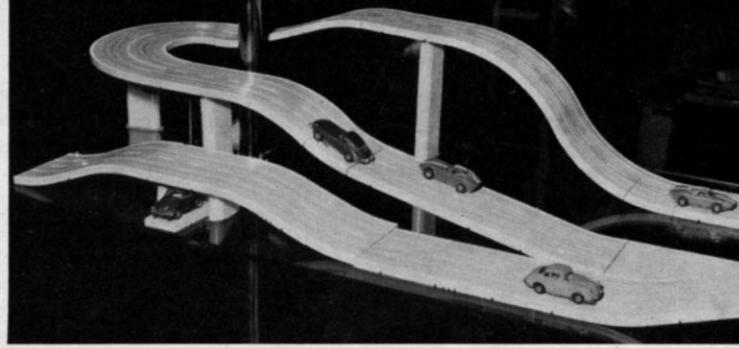


Abb. 65. Die aufwärts bzw. abwärts gewölbten Fahrbahnstücke zur AMS-Autobahn werden in 5 cm langen Stücken geliefert. Um noch schwächer angesetzte Steigungen oder Gefälle zu erzielen, sollen noch kürzere Wölbungsstücke folgen.

Abb. 66. Solche gewellten, dem Gelände angepaßten Fahrbahnen wie hier bei der Unterführungsstraße waren bisher kaum bzw. nur unter Inkaufnahme unschöner Fahrbahn-Knicke möglich.



wie maßstäblichen Modells können die neugeschaffenen Preiser-Tanzpaare tatsächlich tanzen, ohne die Köpfe an der Decke anzuschlagen, ja sogar auf der Terrasse können sie sich ergehen (Abb. 59).

Daß man sogar im H0-Berghaus „fensterln“ kann, beweist Preiser im 2. Teil, und gegen das Bankgebäude (Vorbild: Volksbank in Weinheim/Bergstraße) wollen und können wir ebenfalls nichts sagen, denn die lichte Balkonhöhe beträgt hier immerhin schon 20 mm (Abb. 63), und eine TT-Figur im vierten Obergeschoß ist noch durchaus akzeptabel. Der alte Stadtturm („Storchenturm“ von Lahr/Baden) ist immerhin 15 cm hoch und ein ganz schöner Brocken, in dessen unmittelbarer Nähe die H0-Menschlein wenigstens nicht wie „Riesen“ aussehen (s. Abb. 68). Die Behauptung im FM, daß im ersten Stock durchaus ein N-Fräulein dem vorbeifahrenden H0-Autofahrer zuwinken könnte, scheint also doch nicht so ernst gemeint! Unsere Anerkennung, daß Faller dieses Jahr etwas mehr den Anlagen-Vordergrund im Auge behalten hat und auch die neuen wunderschönen Nachbildungen fränkischer Baulichkeiten größtmäßig nicht zu sehr in den Hintergrund verbannte.

Diese vier Nachbildungen bekannter fränkischer Baudenkmäler sind auf den Abb. 60 und 61 zu sehen. Schade, daß die Häuser selbst nicht noch eine Kleinigkeit größer ausfallen sind, denn diese Kleinode mittelalterlicher Architektur stellt man ungern in den Mittel- oder gar Hintergrund und die Beistellung von TT-Figuren löst das Problem allein auch nicht. Insbesondere das Parterre sollte in diesem speziellen Fall etwas höher sein, damit eine starke Diskrepanz zwischen H0-Figuren und Gebäudemäßig verhindert wird. Vielleicht läßt sich noch einiges korrigieren – schön wär's! (Schon im Interesse der Preiser-Stadtmusikanten in H0-Größe!) – (Auf den erwähnten Artikel im Faller-Magazin werden wir per Gelegenheit mal zurückkommen.)

Bei der AMS sind uns besonders aufgefallen: die gewölbten Fahrbahnstücke (Abb. 65), die zur Verlegung im Gelände besonders gut geeignet sind (Abb. 66); noch schwächer Neigungen und Steigungen sollen folgen. Weiterhin: langsamere Autos (mit Doppelschnecken-Antrieb), die sich für den normalen Straßenbetrieb besser eignen; ein neues Universal-Schaltgerät sowie verschiedene beleuchtete Verkehrsampeln, Warnkreuze und Bogenlampen.

Abb. 67. Diese Vierfach-Drucktaster sind von Fal-
ler zwar für das AMS-Sortiment bestimmt, dürften
aber auch für Modellbahnzwecke bestens geeignet
sein, da sie sich als Momenttaster wie auch als
Dauerkontakt verwenden lassen (Knöpfe drücken und
drehen, wodurch sie einrasten).

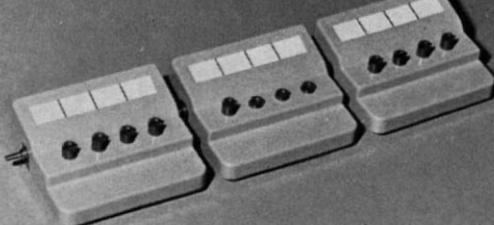
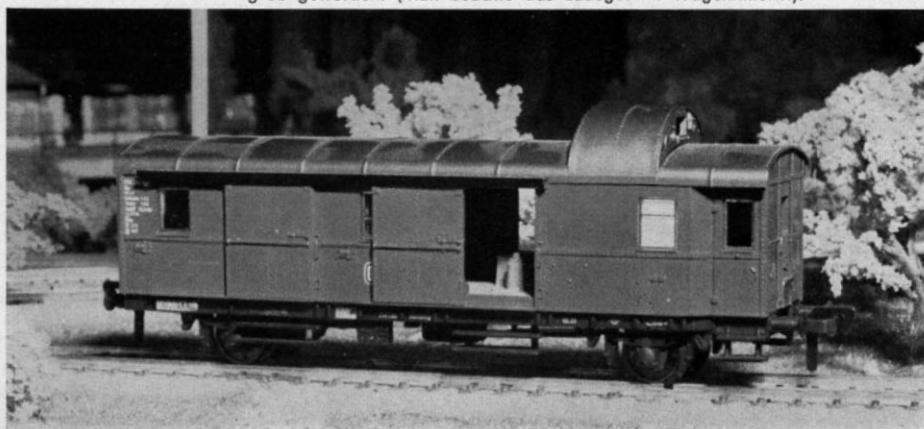


Abb. 68. Beim Modell des Storchenturmes von Lahr wurden ganz offensichtlich die Höhenmaße zu den H0-Menschlein in vernünftigen Relationen gehalten. (Grundfläche 14,4 x 14,8 cm).

Zu Fleischmann: (auf den folgenden Seiten)

Abb. 69. Die neuen Personenzugwagen sind zweifellos Spitzenklasse, jedoch mit einer LÜP von 149 mm ca. 10 % verkürzt. Im Hinblick auf die verhältnismäßig kleinen Gleisradien wäre sonst wohl der Achsstand (jetzt bereits ca. 9 cm!) zu groß geworden. (Man beachte das Ladegut im Wageninnern!).



Mit der Anzeige in Heft 3/XVIII hatte Fleischmann die Katze bereits aus dem Sack gelassen, so daß es mit der Messeüberraschung nunmehr „Essig“ ist! Die „55“ ist gewissermaßen die Erfüllung eines uralten Modellebahnerwunsches und liegt genau in der Linie des Ergebnisses der MIBA-Umfrage 1965. Wenn da auch die Baureihe 56 als Favorit hervorgegangen ist und die „55“ erst einige Plätze dahinter rangierte, so kam doch der Wunsch nach einer mittleren Güterzug-Schlepptenderlok ganz offensichtlich zur Geltung. Und eine solche Lok ist nunmal die „55“ (ganz abgesehen davon, daß ein Teil der 56er Loks durch den Anbau einer Laufachse aus den 55ern alias preußische G 8¹ entstanden ist).

Erstmalig sind bei diesem überaus trefflich gelungenen Modell zwei – zumindest für die deutschen Modellebahner-Großhersteller – neue Konstruktionsprinzipien angewendet worden:

1. Die Lok weist eine bisher in der Lok-Großserienfertigung nicht bekannte Detaillierung auf; das Gehäuse besteht nicht aus einem Stück, sondern die wichtigsten „Outside-Teile“ – als da sind Speisepumpe, Luftkessel usw. – sind extra gespritzt und nachträglich anmontiert.

2. Der Antrieb befindet sich nicht mehr in der eigentlichen Lok, sondern im Tender; die Tenderräder sind also die eigentlichen Treibräder während die Lok selbst vom Tender praktisch geschoben bzw. gezogen wird. Diese Methode erlaubt einerseits die Wahrung des für das vorbildgerechte Aussehen eines Lokmodells so wichtigen freien Durchblicks unter dem Kessel, andererseits eröffnen sich hier Möglichkeiten, die geradezu verlockend sind: Mit einem Tender gleicher Bauart können auch Loks der Baureihen 56 und 57 und noch andere gekuppelt werden. Es steht zu vermuten, daß man auch bei Fleischmann diesbezügliche Überlegungen angestellt hat und darum in den nächsten Jahren wohl noch einige „passende“ Überraschungen zu erwarten sind. Und wenn ein Modellebahner nicht solange warten will, so kann er eine leer laufende Lok zu diesem vorhandenen Triebtender wohl leichter bauen, als wenn er erst noch den gewiß nicht einfachen Antrieb einer Fünfkuppler-Lok zusammenfrieseln muß.

Im übrigen sind bei dem Fleischmann-Modell alle drei Achsen des Tenders angetrieben und um das Reibungsgewicht so hoch wie möglich zu treiben, wurde jedes verfügbare Eckchen innerhalb des

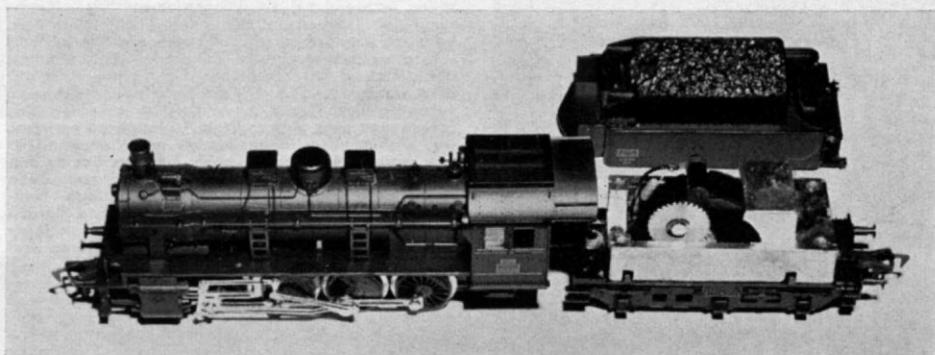


Abb. 70. Der „neue Weg“ im industriellen Modell-Lokbau: Der Antrieb erfolgt durch den Tender, die eigentliche Lok läuft nur leer mit (Tendergehäuse abgenommen, Motor u. Ballastgewicht sind gut zu sehen).

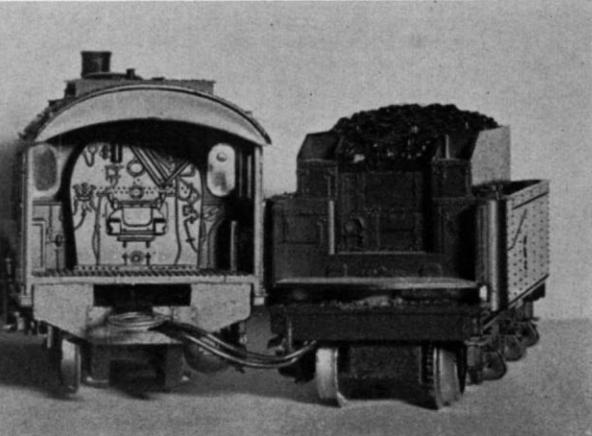
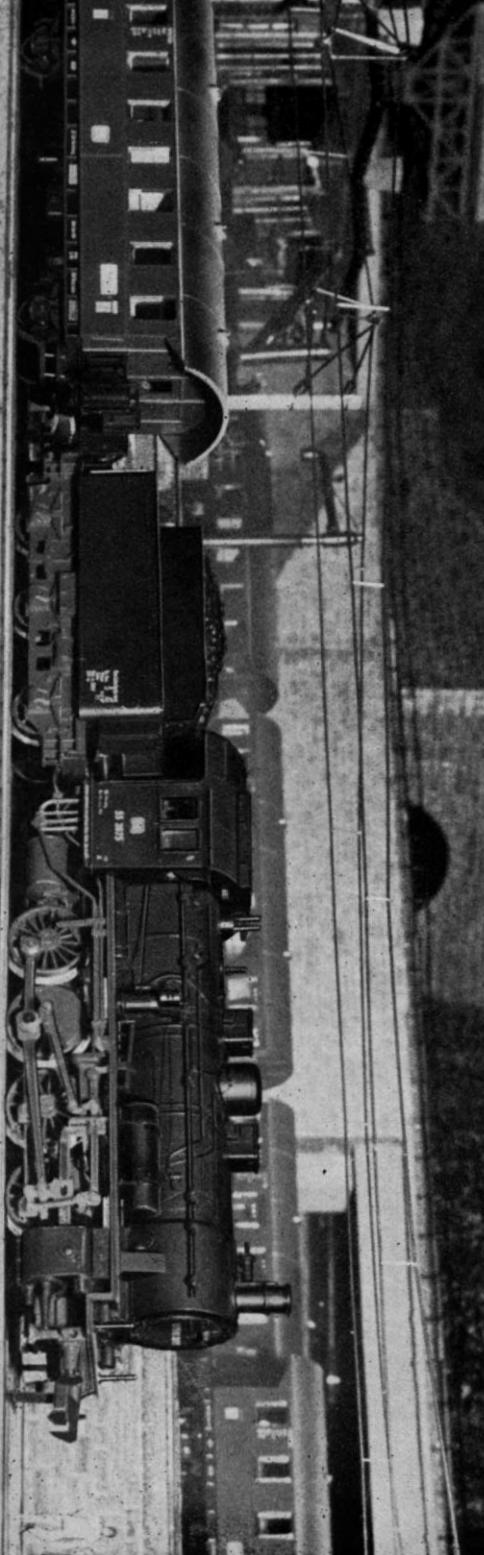


Abb. 71. Bisher bei Großserienmodellen unbekannt: der von Motor usw. geräumte Führerstand mit der bestens modellierten Kessel- bzw. Feuerbüchsrückwand.

Das heutige Titelbild

zeigt die drei wichtigsten Fleischmann-Neuheiten: Einheits-Personenwagen, V 60 „neu“ und – last not least – die „55“ alias G 8¹, letztere gleich zweimal, damit Sie diese von beiden Seiten beaugapfen können (linksseitige Leiterchen stimmen!).



Tendergehäuses durch ein Ballastgewicht ausgefüllt (Abb. 70). Zusätzlich sind alle sechs Tenderräder mit Plastik-Bandagen ausgestattet. Die Zugkraft ist, wie wir uns auf der Vorführanlage überzeugen konnten, sehr beachtlich. Der Fahrstrom wird von den Lokräder abgenommen und über zwei flexible Kabel zum Motor im Tender geleitet.

Während bei Dampflokomodellen bisheriger Art das Führerhaus meist zur Aufnahme des Motors herangezogen wurde, ist dieses nunmehr frei von jeglichen „Fremdkörpern“ und Fleischmann war deshalb in der Lage, auch das Innere des Führerstandes dem Vorbild nachzugestalten (Abb. 71).

Eine weitere kleine Überraschung war die Neuauflage (und Neukonstruktion) der V 60 in verfeinerter und zierlicher Form und im kleineren Maßstab 1 : 85, wie er im Vorjahr erstmals kreiert wurde (Abb. 77). (Die früheren Fleischmann-Erzeugnisse waren bekanntlich im Maßstab 1 : 80 – 1 : 82 gehalten.) Die Details sind in allen Punkten feiner und zahlreicher geworden.

Im Übrigen sind die Räder der neuen Triebfahrzeuge jetzt etwas zierlicher geworden. Man hat die Laufkranzbreite von 3,5 mm auf 3,2 mm verringert und gleichzeitig die Spurkranzschärge von 19° auf 25° geändert. Durch den flacheren Spurkranz schneiden die Räder (insbesondere bei mehrachsigen Loks) in der Kurve nicht mehr so scharf an das Schienenprofil an und der Lauf wird ruhiger. Die lichte Weite zwischen den Rädern (14,0 – 14,1 mm) ist jedoch geblieben, desgleichen die Spurkranzhöhe. Weiter sind die Speichen der Lokräder feiner und die Radnabe im Durchmesser geringer geworden und die Gegengewichte ragen nunmehr gegenüber dem Laufkranz richtigerweise um ein Geringes vor. (Bisher waren sie zurückgesetzt.) Diese Radänderungen beziehen sich aber vorläufig nur auf die Lokräder, während bei den Wagen vorerst keine Änderungen vorgesehen sind. Räder mit Plastik-Haftstreifen behalten ihre bisherige Laufkranzbreite von 3,5 mm.

Eine weitere generelle Änderung, die im Laufe dieses Jahres bei sämtlichen Fahrzeugen durchgeführt werden soll, betrifft die Kupplung. Diese wird zukünftig aus Plastik bestehen, um zwischen den Fahrzeugen eine einwandfreie Isolation zu erzielen, was insbesondere beim Betrieb mit Vorspann-Loks usw. von Bedeutung sein kann. Doch zurück zu den Fahrzeug-Neuheiten. Die alten Personenzugwagen sind durch drei ausgezeichnet detaillierte Neuerscheinungen ersetzt worden, zu denen man Fleischmann (und uns Modellbahner!) nur gratulieren kann. In einzelnen handelt es sich bei diesen drei Wagen um bekannte und für den Modellbahnbetrieb geradezu unentbehrliche DB-Typen: einen 1.-Klasse-Wagen Aiwe (Abb. 76), einen 2.-Klasse-Wagen Biwe mit offenen Plattformen (Abb. 75 u. 78) und einen Packwagen D (Abb. 69). (Packwagen werden neuerdings nicht mehr mit P, sondern mit dem Buchstaben D bezeichnet.) Auch diese Wagen sind in neuen kleineren Fleischmann-Maßstab gehalten.

Um den Wünschen der Fleischmann-Anhänger nach passenden Wagen zur zweifarbigem Rheingold-E 10 entgegenzukommen, werden jetzt zwei der bis-

Abb. 72. Auch vor einem Personenzug ist die „55“ nicht fehl am Platze. Die gesamte LÜF von 223 mm ist zwar etwas mehr, als dem Vorbild entsprechen würde, doch ist das lediglich auf den wegen der kleinen Kurvenradien erforderlichen großen Abstand zwischen Lok und Tender zurückzuführen. Ansonsten sind beide Teile im wesentlichen genau maßstäblich 1:85. Der Preis der Lok, die es übrigens auch in einer französischen (040) und belgischen (81) Version geben wird, beträgt 45,- DM.

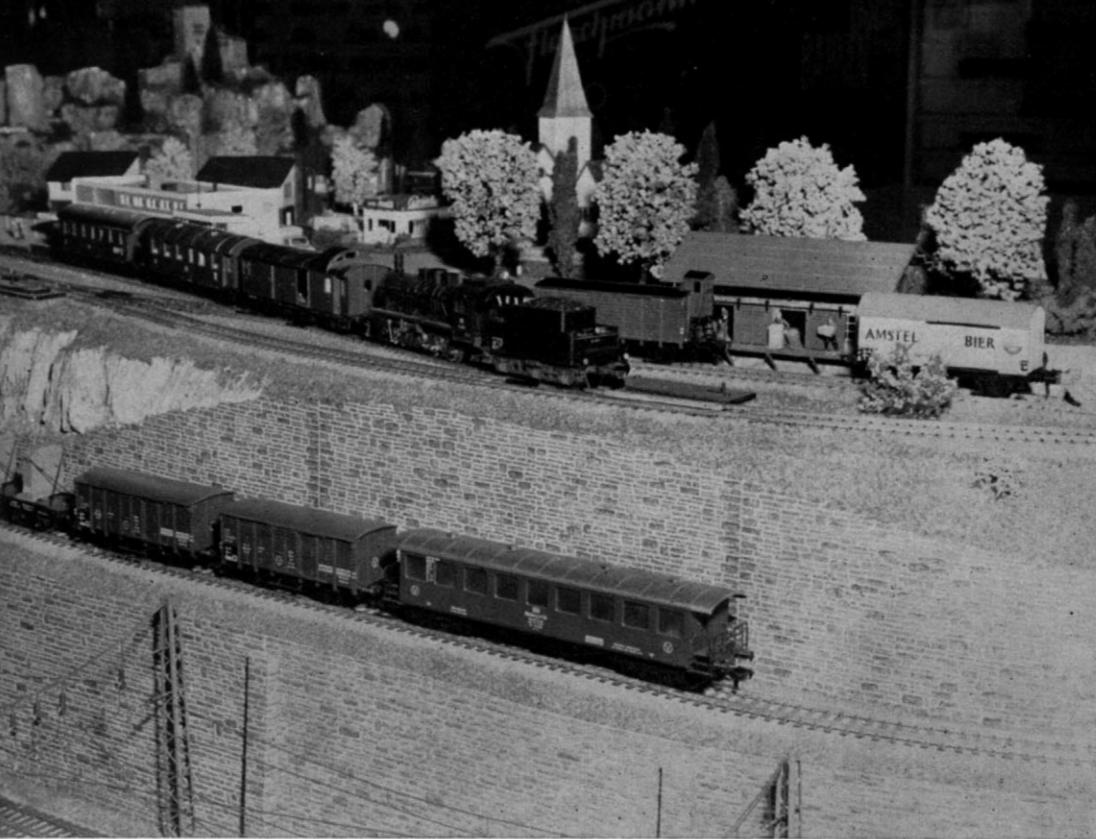


Abb. 73. Fleischmann-Neuheiten im Einsatz auf der Messe-Vorführanlage: vorn der Mannschaftswagen und zwei Gerätewagen zum Kranzug, oben – „rein zufällig“ – nochmal die „55“ mit den neuen Personenzwagen, am Güterschuppen der G 10 mit Bremserhaus und der neue Bierwagen. (Und dahinter die großen Herpa-Bäume, die immer mehr „an Boden“ gewinnen!).

Abb. 74. Der neue schwedische D-Zug-Wagen hat ein braunes Kunststoff-Gehäuse und eine LÜP von 24 cm. Da er sich im Aussehen von den bisherigen schwedischen H0-Wagen erheblich unterscheidet, ist zu vermuten, daß er den Beginn einer neuen Schweden-Serie im Maßstab 1:85 darstellt.





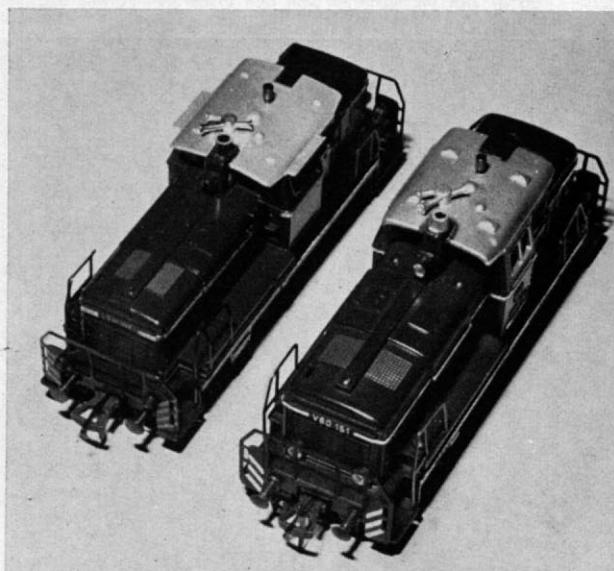
Abb. 75 u. 76. Die neuen wirklich sehr gut ausfallenden Personenwagen (oben der Biw, unten der Aiwe) haben Inneneinrichtung und ein Teil der Fenster ist geöffnet. Angesichts der sauberen Beschriftung wäre es nett, wenn Fleischmann auch diesen (im Eisenbahner-Jargon „Donnerbüchsen“ genannten) Wagen einen Satz Zuglaufschilder mitgeben würde, damit nicht alle Züge nach Köln fahren (womit nichts gegen Köln gesagt sein soll . . .)!



Abb. 77. Diese Vergleichsaufnahme lässt die Unterschiede zwischen der alten und der neuen V 60 ziemlich gut erkennen: LÜP 12,3 cm statt bisher 13,0 cm; Breite 38 mm statt 39 mm, weitauß schmälere Vorbauten, feinere Geländerstreben ohne die störenden Befestigungsschrauben wie bisher, eingesetzte Fenster, gestempelte Beschriftung, Stirnlampen nach vorn in die Geländerbleche verlegt und indirekt beleuchtet, dritte Stirnlampe in den schmalen Vorbauten zwischen den Führerstandsfenstern, sowie – im Bild nicht sichtbar – Nachbildung der Ölheizung durch silbergraues (Extra-)Spritzeil am Chassis! Die neue V 60 wird es auch als Belgische „260“ geben. Preis jeweils 32,50 DM.

herigen 1.-Klasse-Schnellzugwagen „behelfsweise“ in zweifarbigem Lackierung (blau/elfenbein bzw. rot/elfenbein) geliefert.

Weitere neue Fahrzeuge sind ein gedeckter Güterwagen mit Bremserhaus vom Typ G 10, ein Gerätewagen (G 10-Typ ohne Bremser-



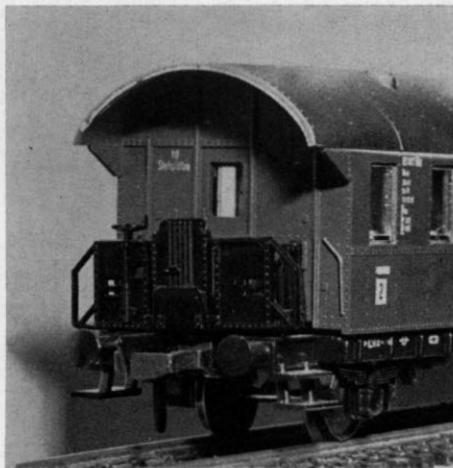


Abb. 78. Die Ausbildung der Plattform-Details des Ci-Wagens. Sogar die Schrift "10 Stehplätze" an der Stirnwand ist nicht vergessen worden!

haus mit neuer Beschriftung) sowie ein vierachsiger Mannschaftswagen für den Kranzug (bisheriger Nebenbahn-Wagen 1417 R mit neuer Beschriftung und in Grün).

Die schwedischen Fleischmann-Freunde werden sich speziell über das neue Modell des 2-Klassen-D-Zug-Wagens vom Typ B 5000 der schwedischen Staatsbahn freuen (Abb. 74). — Wie schon bisher bei den größeren Reisezug-Wagenmodellen werden auch den neuen jeweils einige Sätze Zuglaufschilder-Haftetiketten beigegeben.

Erfreulich — insbesondere im Hinblick auf eine freizügigere Gleisplangestaltung — ist, daß Fleischmann die Idee des in der Länge variablen Ausgleich-Gleisstückes aufgegriffen hat (Abb. 79 u. 80). Dieses ist auf jedes Maß zwischen 85 mm und 120 mm einstellbar und überdies gleichzeitig ein sogenannter "Re-Railer", d. h. eine Hilfseinrichtung zum "automatischen" Wiedereingleisen entgleister Fahrzeuge während der Fahrt. Wenn ein entgleister Radsatz in den Fangbereich dieses Gleisstückes kommt, wird er durch schräge Auflauflächen und Leitkanten wieder in das Gleis zurechtgerückt.

Das eben beschriebene Ausgleich-Gleisstück gehört übrigens zum sogenannten Vario-System, zu dem auch noch eine zweipolige Anschlußklemme, ein Allzweckschaltkontakt und Isolier-Schieneverbindner zählen. Diese drei weiteren Vario-Teile können an beliebiger Stelle der Gleisanlagen ange-

(Schluß auf S. 196)

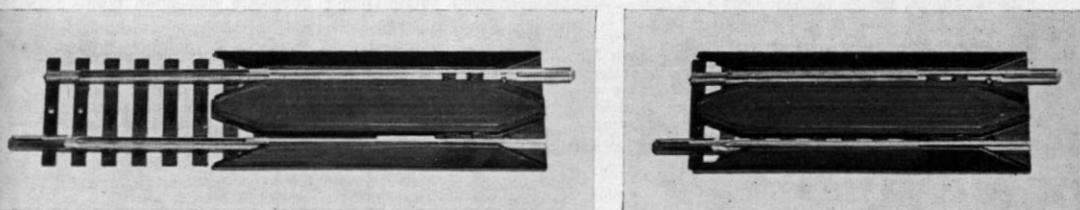


Abb. 79 u. 80. Das Gleislängen-Ausgleichsstück — mit "Re-Railer" (Eingleiser) zwischen den Schienen — in ausgezogenem (links) und zusammengeschobenem Zustand (rechts). An schwer zugänglichen Stellen sind solche "Re-Railer" sehr zweckdienlich, denn es kommt selbst bei genauer Gleislage vor — meist aus unerfindlichen Gründen und heiterem Himmel —, daß eine Achse ihre Spur verläßt und auf dem "Sommerweg" rollt. (Dieser Re-Railer ist keine "Erfindung" der Fa. Fleischmann, sondern auch bei andern, insbesondere ausländischen Firmen schon seit längerem bekannt).

HERAS Modellstraßenfahrzeuge

Assenheimer & Co.
Waiblingen/Württ.

Infolge des tragischen Todes des Herrn Assenheimer im vergangenen Sommer war diese Firma besonders gehandicapt, so daß es im Augenblick nichts Neues zu vermelden gibt. Nachdem es sich bei diesen Straßenfahrzeugen um motorisierte Original-Wiking-Modelle im Maßstab 1:87 handelt, mit denen in der Regel der ruhende Verkehr auf wohl sämtlichen Modellbahnanlagen dargestellt wird, hoffen wir, daß die Heras-Modellstraßenfahrzeuge auf dem Markt bleiben mögen!

Abb. 81. Ausschnitt aus der Heras-Vorführanlage.



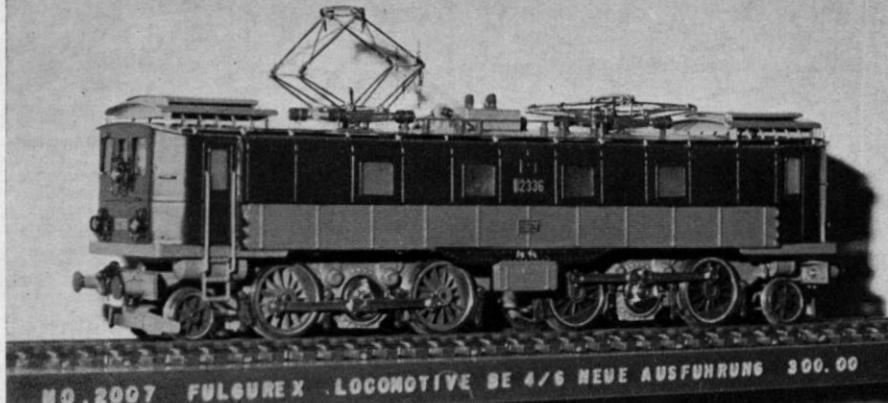


Abb. 82. Das Modell der SBB-Ellok Be 4/6 wurde in verbesselter Ausführung (u. a. feiner und weitgehender detailliert als vor 3 Jahren) neu aufgelegt und entspricht nunmehr der derzeitigen SBB-Ausführung. Ein Motor wirkt über Gelenkkupplungen auf beide Blindwellen; der Antrieb der vier Treibachsen erfolgt über die Stangen. Die Lok hat Lichtwechsel und maßstäbliche, indirekt beleuchtete Laternen.

Fulgurex S. A. - Lausanne/Schweiz

Generalvertretung verschiedener Fabrikate aus aller Welt

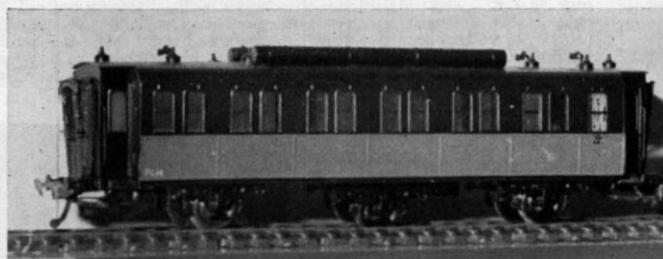
Auch hier gibt es wiederum eine Reihe neuer Modelle, von denen wir aus Platzgründen nur einige vorstellen können. Aus den gleichen Gründen entnehmen Sie alles weitere den jeweiligen Bildtexten. Im übrigen hat die Vertretung sämtlicher europäischer Modelle nunmehr die Fa. Heinzl, Reutlingen (und nicht mehr die Fa. Schreiber).

Eine Spezialität besonderer Art (jedoch nicht abgebildet): Fulgurex liefert (nur direkt!) eine echte Dampflok in 0-Größe mit Spiritus-Feuerung. Der Brennstofftank befindet sich im Tender und sämtliche Räder sind gefedert gelagert. Vorbild ist die Baureihe 01 der DB. Der stolze Preis: 3000,- DM!

Fulgurex

als Fabrikatsbezeichnung

Abb. 83 u. 84. Bei den letztes Jahr angekündigten Wagen zur französischen Old-Timer-Lok PLM "Columbia" (Bild unten) handelt es sich um folgende vollkommen maßstabsgerechte dreiachsig Modelle: dunkelgrüner Packwagen (13,1 cm LÜP, Bild unten), sowie I., II.- und III.-Klasse-Wagen in dunklem Bordeauxrot bzw. Karamellbraun bzw. Dunkelgrün (LÜP jeweils 17,1 cm). Die mittleren Achsen sind seitenschiebbar, die Einstiege wie bei den Vorbildern auf der einen Wagenseite zurückgesetzt, auf der anderen schräg angeordnet. Die Modelle können je nach dem zu befahrenden Mindest-Gleisradius mit kurzen oder langen Kupplungen ausgerüstet werden. Ein Zug aus je einem der genannten vier Wagen kostet ca. 200,- DM.



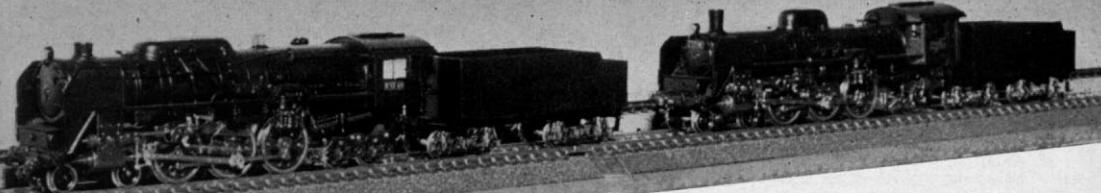


Abb. 85 u. 86. Die drei Dampfloks japanischen Typs mit ihren „altärmlichen“ Windleitblechen würden wohl auch auf europäischen Anlagen kaum als offensichtlicher „Fremdkörper“ wirken: eine 2'C 2' (Typ C 62; 375,- DM), eine 2'C 1' (Typ CL: 320,- DM) – beide im Bild oben – und eine 1'C 2'-Tenderlok (Typ G 11; 165,- DM).

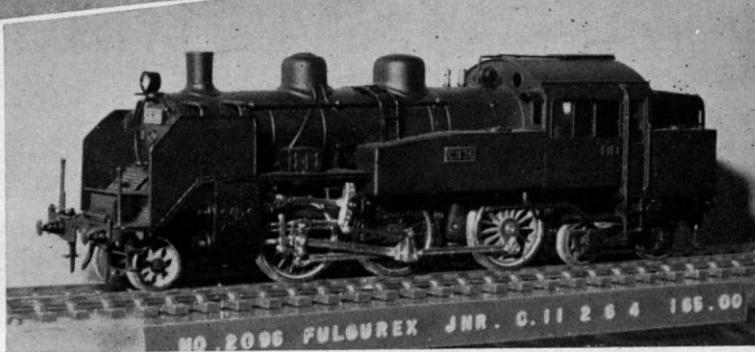
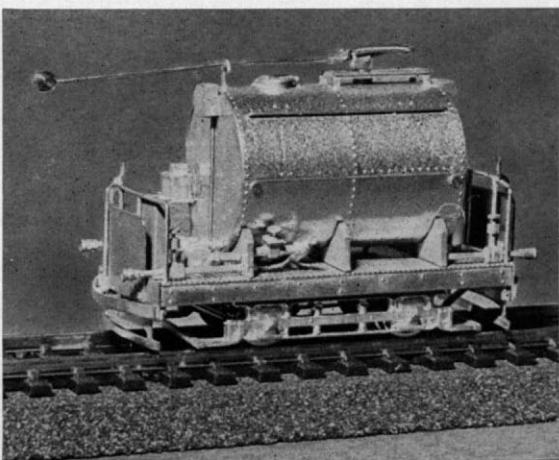
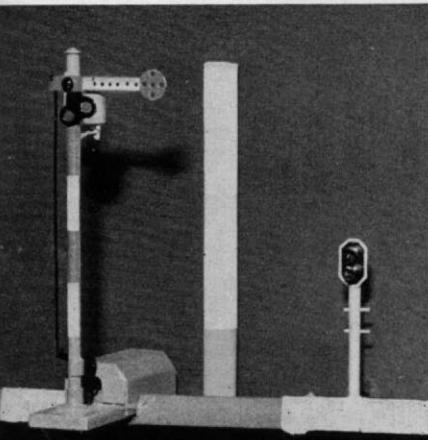


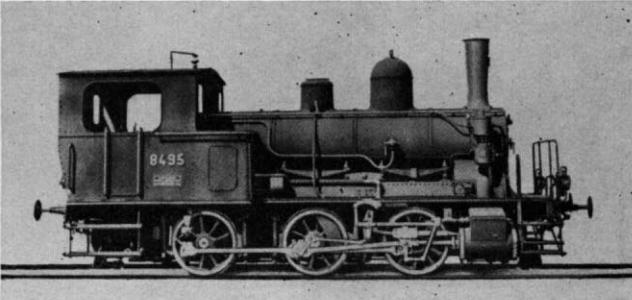
Abb. 87. Speziell für Straßenbahn-Anlagen u. ä. gedacht: ein offensichtlich gut und fein detaillierter Sprengwagen mit eigenem Antrieb.

Das Gleis ruht auf einer 7 mm hohen und ca. 50 mm breiten Korkunterlage, die – im Interesse einer besseren Verlegung im Bogen – in Längsrichtung geteilt ist und pro Meter 1,30 DM kostet (über Heinzel). Dieses Korkgleisbett wirkt tatsächlich (nicht nur hier auf dem Bild) wie echter Schotter, ist durch und durch schotterfarben gefärbt und sehr geräuschaufzuliegend. Das möglichst aufzuklebende Gleis liegt allerdings oben auf und ist nicht eingebettet.

Abb. 88. Das H0-Flügelsignal Schweizer Bauart ist 87 mm hoch, das Lichtsignal in N-Größe nur 42 mm. Ein zweites SBB-Lichtsignal in N-Größe (nicht abgebildet) hat drei Lampen.

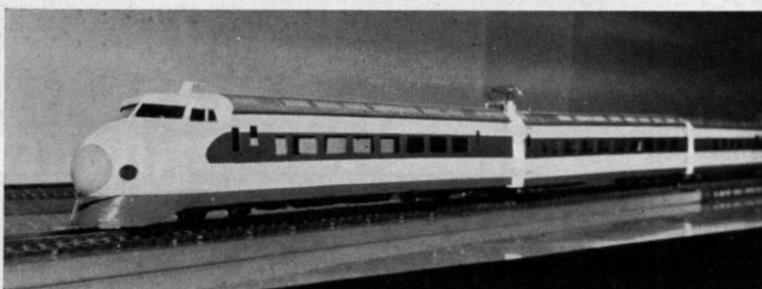


▼ Abb. 89. Die E 3/3 ist gewissermaßen die schweizerische T 3. Sie wurde ebenfalls angekündigt und wird als Modell etwa 150,- DM kosten. (In Ermangelung eines Handmusters untenstehendes Konterfei des Originals).



HAG

Abb. 90. Das Hag-Modell der neuesten Schweizer Ellok Re 4/4 II wirkt – da im Maßstab im 1:82 gehalten – etwas voluminös. Es ist wahlweise für Zweischiene-Gleichstrom- oder für Dreischiene-Wechselstrom-Betrieb lieferbar. (Auslieferung der Hag-Erzeugnisse weiterhin über die Fa. Schreiber, Fürth).

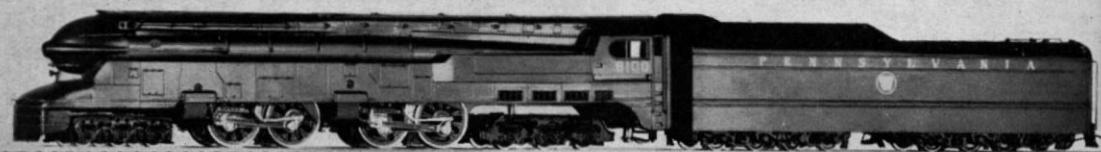


KTM

Abb. 91. Das Modell des 200-km/h-Tokaido-Zuges (mit dem weltbekannten weiß-blauen Anstrich) ist vier- teilig; zwei der Einheiten werden von je einem Motor angetrieben.

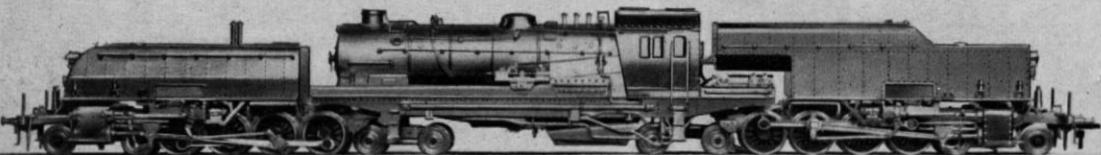
OLYMPIA

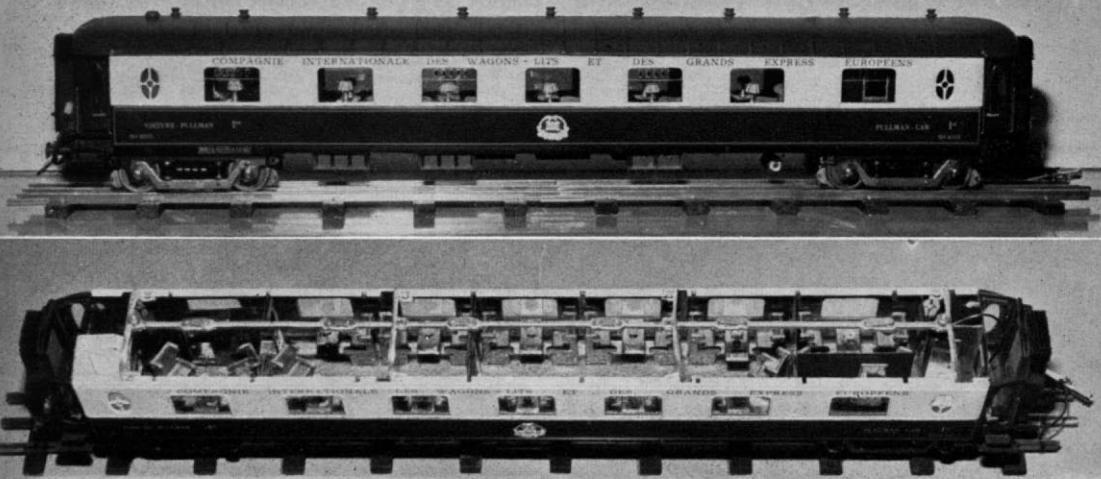
Abb. 92. Die 3'B B3'-Duplex-Lok der „Pennsylvania RR“ soll die zur Zeit größte Stromliniendampflok der Welt sein. Das hier abgebildete H0-Modell von Olympia ist 50 cm lang!



Tenshodo

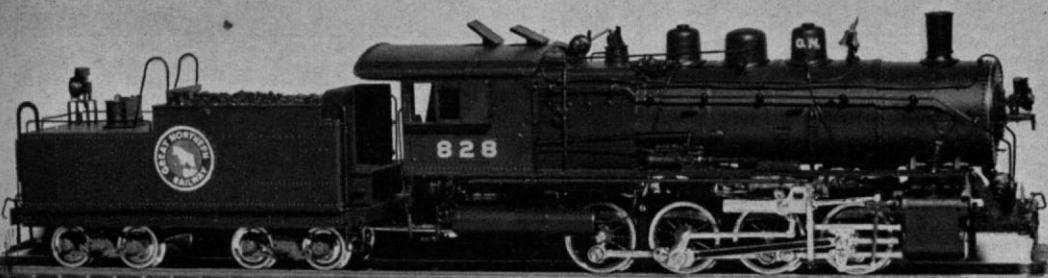
Abb. 93. Ein für Deutschland ungewohnter, aber doch – zumindest für Spezialisten – höchst interessanter Loktyp: die australische 2'D 2' + 2'D 2'-Beyer-Garrat-Lok als sehr gut gearbeitetes Tenshodo-H0-Modell, Preis 700,- DM.





Elletren

Abb. 94 u. 95. **Nicht mehr verkürzt** sind die Pullman-Wagen in **0-Größe**; sie haben eine LÜP von 55 cm. Bei der Inneneinrichtung sind die kleinen Tischlampen sogar mit Stoffschirmchen versehen; die Beleuchtungen sind in der höchsten Dachwölbung installiert (s. Abb. 95). Die Drehgestelle sind richtig gefedert, ebenso die Puffer, und die Faltenbalge gegenüber den früheren Modellen verbessert und verfeinert. Es gibt je einen Schlaf- und Speisewagen (Bild); Preis pro Wagen ca. 300,- DM.



Tenshodo

Abb. 96. Echt Tenshodo-Qualität: das D-Güterzuglokomodell der Great Northern Railway (Klasse C-12); Preis 230,- DM.

Abb. 97. Das Voraus-Handmuster der bayrischen S 2/6 ist noch nicht in allen Details vorgeldgerecht, die Kleinserien-Ausführung wird aber entsprechend geändert. – Von der S 3/6 wird übrigens im Herbst eine neue Serie in den Länderbahnenfarben aufgelegt, nachdem die Erstserie seinerzeit im Handumdrehen vergriffen war!

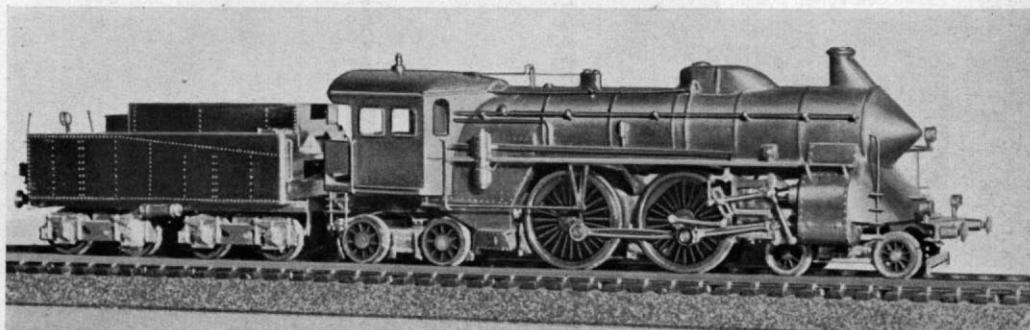
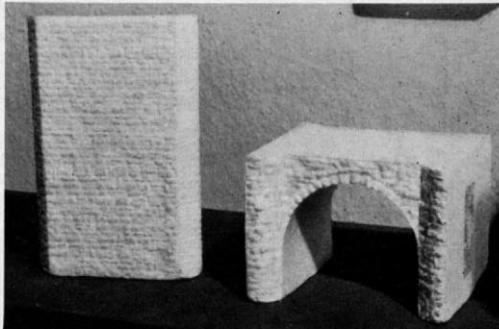




Abb. 99.

Abb. 98.
Eine aus den in Abb. 99 gezeigten Styropor-Bauteilen zusammengestellte, farblich nachbehandelte und zugegebenermaßen sehr gut wirkende Stein-Bogenbrücke! Das Gleis verläuft hier überdies in einer Steigung (was durch die Aufnahme-Perspektive allerdings nicht zur Geltung kommt), die Pfeiler stehen aber trotzdem senkrecht.



Haug & Co. KG. Fabrik feiner Kleinmodelle
Echterdingen b. Stuttgart

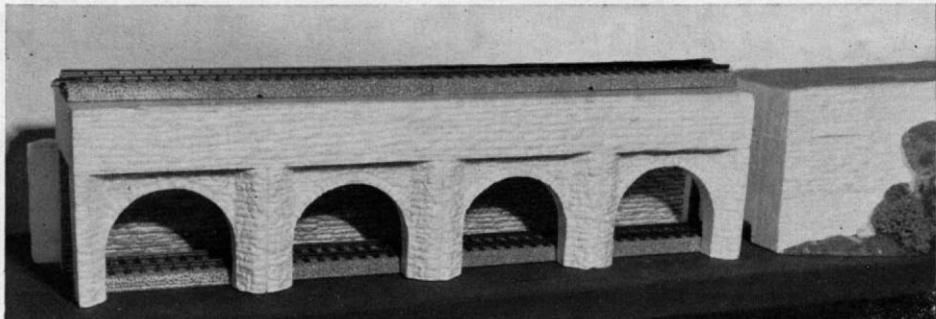
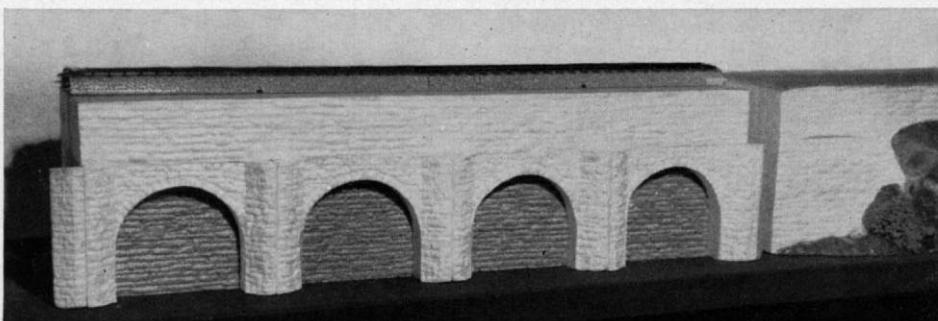


Abb. 99-101. Wenn man die Bogenteile der Abb. 99 in der Mitte teilt, dann sind sie für derartige Überführungsbauwerke bzw. Doppelsockstrecken (à la Stuttgart) sowie Stützmauer-Arkaden verwendbar, die zudem den Vorteil haben, sehr leicht zu sein. Als Bogenfüllung wurden Haug-Mauerplatten Nr. 213 verwendet.



Folgerichtige Ergänzungen des Sortiments der Auffahrtrampen aus Hartschaumplastik (Styropor) stellen die neuen, vielseitig verwendbaren und aus dem gleichen Material bestehenden Bauteile für Steinviadukte in H0-Größe dar. In ihren Hauptabmessungen sind sie an die genannten Auffahrten angepaßt, können aber dank der leichten Bearbeitungsmöglichkeit dieses Materials praktisch allen Gegebenheiten angepaßt werden. Die Außenseiten der Viadukteile sind in Quadersteinmanier gehalten und vermitteln – nach entsprechender Farbgebung – einen recht natürlichen Eindruck. Im einzelnen handelt es sich um einen etwa 90 mm langen und 65 mm hohen Viaduktbogen (mit 60 mm breiter Fahrbahnauflagefläche) und um 120 mm hohe Pfeilerstücke (Abb. 98 u. 99). Diese Pfeilerstücke stellen jedoch jeweils nur einen halben Pfeiler dar; für einen Mittelpfeiler sind also zwei dieser Teile zusammenzukleben. Die Halbierung bringt aber den Vorteil mit sich, daß diese Pfeileite auch als Endauflager für die Viaduktbögen (und auch andere Brücken!) verwendet werden können. Sie lassen sich leicht auf passende Höhe abschneiden. Ein visuell wohltuender Unterschied gegenüber den anderen am Markt befindlichen Steinviadukten besteht darin, daß die Pfeile rund 20 mm breiter sind als die Brückerbogen (Abb. 98 u. 99) und somit etwas Abwechslung in das bisher doch etwas einstöckige Viadukteinerlei gebracht wird. Die Viaduktbögen lassen sich übrigens auch bestens als Mauerarkaden (Abb. 101), Überführungsbauswerke à la Stuttgart (Abb. 100) usw. verwenden.

Die Innenseite der Viaduktbögen ist allerdings – wohl aus herstellungstechnischen Gründen – nicht in Bruchsteinmanier gehalten. Deshalb sollte man diesen Flächen bei der Farbgebung vielleicht das Aussehen eines Verputzes geben (und bei Haug eventuell versuchen, doch noch einen Weg zur „Modellierung“ der Bogenflächen zu finden). Die H0-Haftfolienserie (nichtplastische Wiedergabe natürlicher Gemäuer) wurde übrigens auch erweitert, und zwar durch eine Folie in Bruchsteinmanier (grau-braun) (Abb. 102 unten) sowie eine Folie mit „halbierten“ Pflaster- und Teer- bzw. Betonstraßen



Abb. 102. Die beiden prinzipiellen Mauerarten der Haug-Haftfolien (behauene Steine und Bruchsteine) gibt es in maßstäblich richtiger Größe nunmehr für H0 und N.

(Abb. 104), ebenfalls 420 x 145 mm groß. Letztere enthält auch noch bereits vorgestanzte Zebrastreifen und Richtungspfeile sowie Mittelstreifen-Markierungen. In jeder Straßenfolienpackung sind beide Straßenarten enthalten, von der Kleinflesterstraße sogar je zwei Streifen, um auch eine doppelbreite Straße mit dem fachlich richtigen Pflaster-„Muster“ darstellen zu können. Bei jedem der Straßenstreifen ist übrigens auch eine Straßencke mit vorhanden.

Auch an die N-Freunde hat man bei Haug gedacht und drei entsprechende Mauerstein-Haftfolien herausgebracht (die sich aber ggf. auch für H0 oder TT verwenden lassen dürfen, wenn einmal kleinere Steine vorgetäuscht werden sollen), sowie eine beliebig biegsame Auffahrtrampe aus Weichschaumstoff (Abb. 103). Auf eine Länge von 1,04 m werden 38 mm Höhe erreicht. Die Seitenflächen sind senkrecht, so daß eventuelle Böschungen durch Gelenkmatten usw. nachzubilden sind. Die Rampenbreite von 34 mm läßt sie auch für H0-9-Bahnen geeignet erscheinen. (Eine für H0-Normalspurgleise gedachte gleichartige Rampe mit 65 mm Höhe sowie ein dazu passendes Verlängerungsstück auf die Oberleitungsduurchfahrthöhe 95 mm wurden gleichfalls gezeigt).

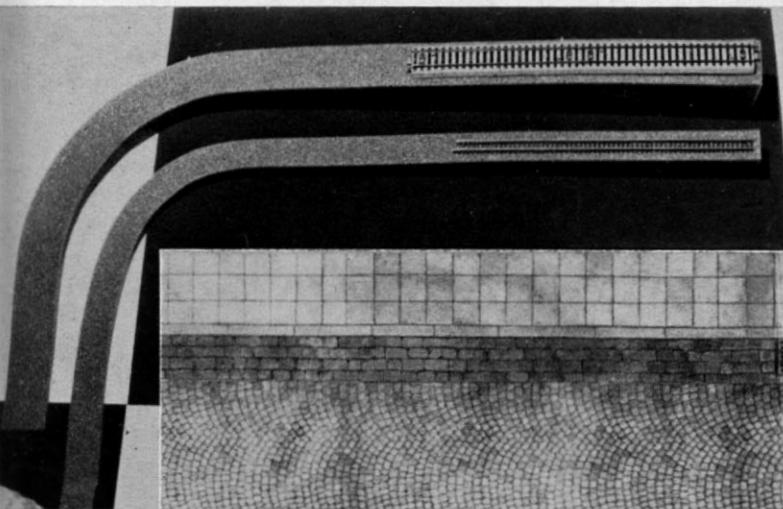


Abb. 103. Die beiden biegsamen Schaumstoff-Auffahrtrampen (für H0 und N) sind jeweils 1,04 m lang und am Ende 6,5 cm bzw. 3,8 cm hoch.

Auslieferung aller Haug-Neuheiten ab Juli.

Abb. 104. (nebenstehend). Ein Stück der zweckdienlichen und begrüßenswerten Straßenfolie mit Kleinstein-Pflaster. Ein Tip von uns: Bürgersteig auszuschneiden und mittels Brettchen erhöht aufzukleben.

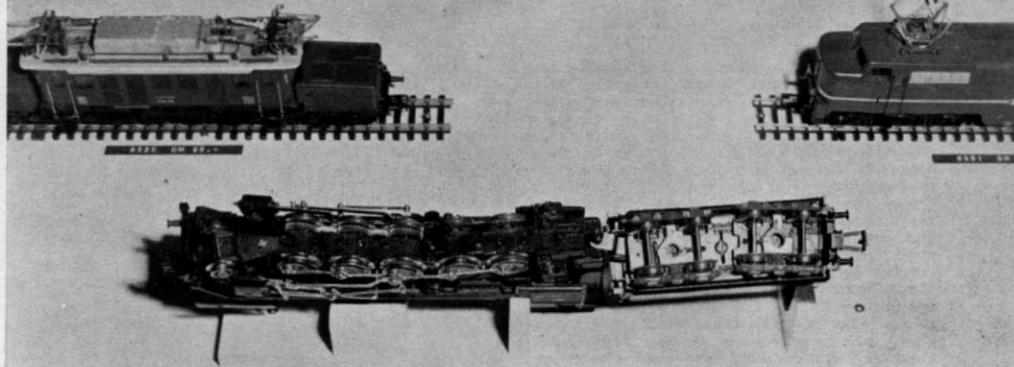


Abb. 105. Drei der Hamo-Zweileiter-Gleichstromfahrzeuge von Märklin: E 94, niederländische CoCo-Ellok 1200, und – zur Demonstration der schleiferlosen Mittelpartie auf's Kreuz gelegt – die BR 44.

HAMO -Erzeugnisse der Fa. Gebr. Märklin, Göppingen

Es wird sich inzwischen ja bereits herumgesprochen haben, was eine gewisse Messesensation darstellte: das Erscheinen mehrerer Märklin-Modelle – allen voran die brandneue E 03 – für das Zwei-schienen-Gleichstromsystem ohne jeden Preisaufschlag! Gleich aus welchen Gründen Märklin sich zu

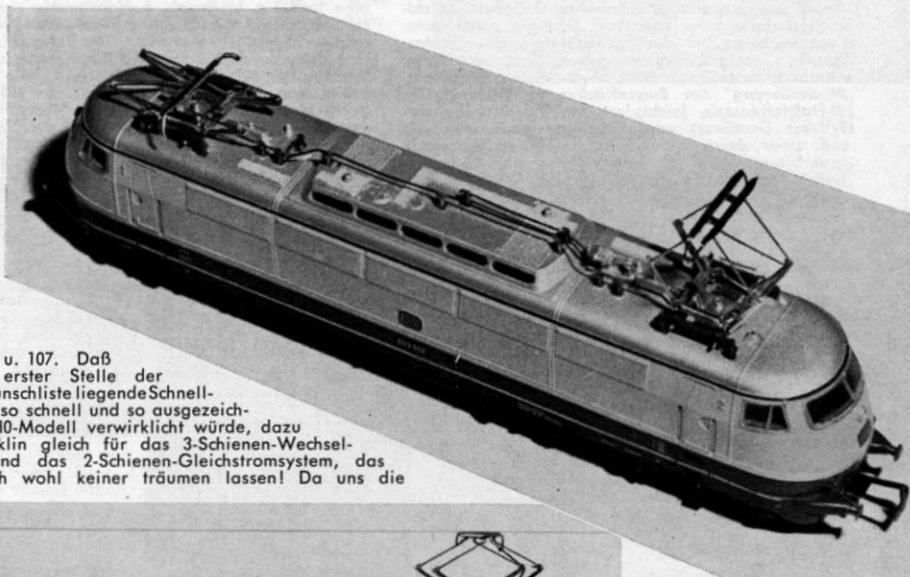
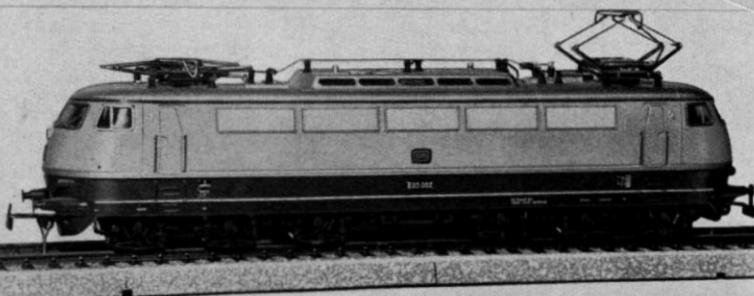


Abb. 106 u. 107. Daß die an erster Stelle der MIBA-Wunschliste liegende Schnellfahr-E 03 so schnell und so ausgezeichnet als H0-Modell verwirklicht würde, dazu von Märklin gleich für das 3-Schienen-Wechselstrom- und das 2-Schienen-Gleichstromsystem, das hätte sich wohl keiner träumen lassen! Da uns die



Seitenansicht-Aufnahme auf dem Hamo-Messestand nicht gut geraten ist, „ersatzweise“ eine auf einem Märklin-Gleis stehende E 03.

diesem Schritt entschlossen hat — wir sind hocherfreut und sprechen der Firma Märklin (wohl im Namen aller Gleichgesinnten) Dank und Anerkennung aus! Wir wollen keineswegs triumphieren (dazu ist dieser Schritt nicht allgemein genug), aber daß uns dieses völlig unerwartete Zugeständnis an die Modellbahner des In- und Auslandes mit einer gewissen Genugtuung erfüllt, werden wohl diejenigen am meisten verstehen, die sich bislang den nachträglichen Umbau der Märklin-Modelle auf das Zweischiene-Gleichstromsystem haben viel Geld kosten lassen! Es bleibt zu hoffen und zu wünschen, daß weitere schöne Triebfahrzeuge von Märklin als Hamo-Gleichstrom-Modelle auftauchen mögen!

Daß diese an sich reinen Märklin-Erzeugnisse durch Hamo in den Handel kommen, soll verkaufstechnische Gründe haben: Etwaige Verwechslungen zwischen Märklin-Wechselstrom- und Märklin-Gleichstrom-Erzeugnissen sollen von vornherein vermieden werden. Hier Märklin-Wechselstrom wie eh und je — die Hamo-Gleichstrom-Zweischiene-Modelle! Nun, wie dem auch sei: diese Zweischiene-Gleichstromfahrzeuge von Hamo können nach Auskunft der maßgeblichen Herren auf allen NEM-normgerechten Gleisen verkehren. Die Motoren sind mit Permanent-Feldmagneten ausgestattet und bei den Ellok's sowie beim TEE-Triebwagenzug wechselt die Stirnbeleuchtung mit der Fahrtrichtung. Jeder Lok wird außerdem ein Kupplungszusatzstück beigegeben (das leider noch nicht in Augenschein zu nehmen war), mit dessen Hilfe das Kuppeln mit Fahrzeugen „fremder“ Fabrikate möglich sein soll.

Verständlicherweise hat man sich auf einige wenige Fahrzeuge beschränkt und insbesondere die Typen ausgeklammert, die von anderen deutschen Firmen bereits als Zweischiene-Gleichstrom-Modelle hergestellt werden, mit Ausnahme der E 94 und der Niederländischen Co'Co'-Ellok 1200. Die restlichen sind: DB-Baureihe 44 (auch als französische 150 X), die SNCF-Ellok BB 9200, der niederländisch-schweizerische TEE-Triebwagenzug und — wie bereits eingangs schon erwähnt — das neueste Märklin-Paradestück, die E 03 (über die im eigentlichen Märklin-Bericht noch einiges zu sagen ist). Auf Wagen hat man (zumindest wohl vorerst) verzichtet, da hier das „Fremdangebot“ genügend groß sein dürfte. (Unter der Nummer 7589 werden jedoch isolierte Radsätze angeboten, die zwar laut Katalog speziell für die neuen Märklin-TEE-Wagen bestimmt sind, sich aber wohl auch in andere Waggons einsetzen lassen).

Abschließend sei informationshalber noch vermerkt, daß die Märklin-E 18 nur ein kurzes Come-back feiern konnte und nun bereits wieder aus dem Hamo-Sortiment gestrichen wird. Hoffen wir, daß wenigstens der dringendste Bedarf endlich gedeckt werden konnte. Auch die unter Hamo erscheinenden Gleichstromfahrzeuge werden z. T. meist nur kurz-

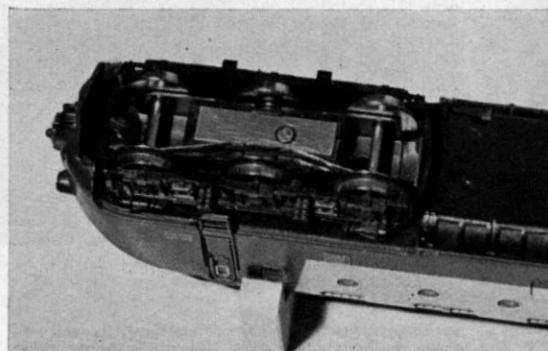


Abb. 108. Weil (nicht nur) uns solche technischen Konstruktionsdetails ebenfalls interessieren: Rad-schleifer-Stromabnehmer am Drehgestell des TEE-Triebzug-Motorwagens.

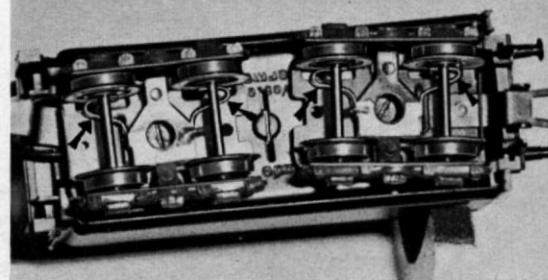


Abb. 109. Bei der BR 44 werden die Tenderräder mit zur Stromabnahme herangezogen. Die Pfeile weisen auf die feinen Schleiffederchen hin.

zeitig auf dem Lieferprogramm stehen und nach einer Häufigkeitsmäßigen kurzen Laufzeit (jedoch nach rechtzeitiger Vorankündigung) wieder „ausgemustert“ werden. Kaufinteressenten werden sich also stets kurz entschließen müssen . . . !

Im Straßenbahn-„Depot“ hatte das Konstruktionsbüro anscheinend Betriebsferien . . . !

HEKI

Heinrich Kittler u. Co. OHG
Landschaftszubehör — Bastelmaterial

Abb. 110. H0-Pappeln, -Birken und -Kiefern von Heki.



Wintersdorf / Baden

Bei dieser Firma, deren Erzeugnisse nun mehr z. T. auch für einen Modellbahner interessant zu werden versprechen, entdeckten wir Baum-Bausätze, deren Konstruktionsprinzip uns irgendwie vielversprechend erscheint. Sowohl der Stamm als auch die Äste sind in Kunststoff gespritzt. Das ist an sich nicht neu; neu sind dagegen die Äste mit ihrer gabelförmigen, elastischen Klammer am stammseitigen Ende, mit der sie an die dünneren Stamm-

Abb. 111. Das Besondere der Heki-Baumbaumsätze — die Schaffung eines dichten Geästs und gleichzeitig der unterschiedlichsten Baumkronen — geht wohl deutlich aus dieser Abbildung hervor. Links ein fertig belaubter Baum.



verlängerungen „angeknipst“ werden können, und zwar an beliebiger Stelle. Da die Äste weiterhin aus einem Material bestehen, das leicht biegsbar ist, kann man dem Astwerk praktisch jedes gewünschte Aussehen geben und so die einzelnen Baumarten ziemlich genau nachbilden. Das Plastikmaterial läßt sich mit einer Schere leicht schneiden, so daß man die Dichte des Astwerkes variieren kann, ganz abgesehen davon, daß man ja nicht alle Einzeläste „anmontieren“ muß. Wenn das Geäst dann fertig gestaltet ist, kann man die Einzeläste noch mit einem Tropfen Plastikkleber am Stamm festkleben. Den vorerst noch kahlen Baum kann man mit im Bausatz enthaltenen Schaumstoff-Flocken oder — was wir für vorteilhafter halten — mit Büschelchen Isländisches Moos „belauben“, wobei das braune Astwerk hier und da noch durchschimmern soll.

Diese Baumbaumsätze gibt es in zwei Ausführungen: einmal für große Bäume (Eichen, Kastanien usw.) bis zu 15 cm Höhe (was uns besonders erfreulich scheint) und einmal für Obstbäume. In jedem Bausatz ist genügend Material für 4 Bäume enthalten. Ggf. lassen sich auch die Äste aus beiden Bausätzen miteinander kombinieren, falls die Art des darzustellenden Baumes dies verlangt.

Die Stämme der großen Bäume erscheinen uns etwas zu stark, wie auch die Äste vielleicht noch etwas feiner (dünner) auslaufen könnten.

Außer den Bäumen der Abb. 110 gibt es noch Tannen und Hochstamm-Fichten, neue Weiden, große Kastanienbäume, große Obstbäume, blühende Sträucher und für die N-Bahn u. a. ein gutgelungenes eingleisiges Tunnelportal, sowie die ersten Anfänge von N-Häusern.

Zu Heinzl:

Abb. 112. Eine reizvolle Bereicherung in mancherlei Beziehung (z. B. als pendelnde „Kurzstrecken“-Zahnradbahn im wildromantischen Anlagen-Hintergrund o. ä.): der Brienz-Rothorn-Bahn-Zug (Gesamtlänge 24 cm). Die (für manchen vielleicht ungewohnte) Lok hat einen schwarzen Kessel, Führerhaus und Rahmen sind grün. Der 16 cm lange Vorstellwagen ist weinrot. Mindestradius 37,5 cm; Preis etwa 250,- DM.



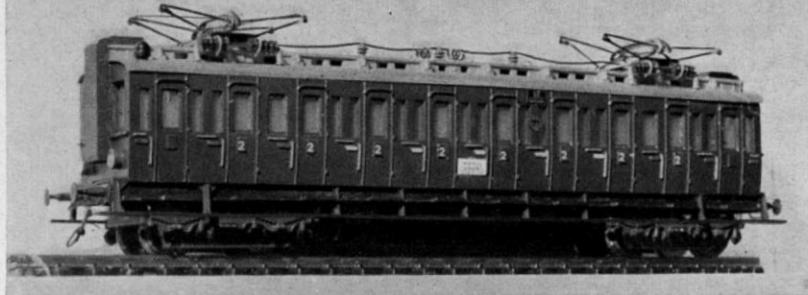


Abb. 113. Mit dem ET 88 wird nicht nur ein MIBA-Vorschlag (aus Heft 5/XIV) realisiert, sondern auch der allgemeine Wunsch nach einem Old-Timer-Oberleitungs-Triebfahrzeug (s. Heft 2/XVIII) erfüllt. Preis für Zweischienen-Gleichstrom: 119,- DM; für Märklin-System 10,- DM mehr.

HEINZL KG H0-Spezial-Modelle

Reutlingen/Württ.

Leider hat man bei Heinzl das gesteckte Ziel, all die vielen Neuheiten des vergangenen Jahres noch 1965 auszuliefern, bei weitem nicht erreichen können. Trotz bestem Willen ist man infolge der heute „allgemein üblichen“ Schwierigkeiten bei der Material- und Werkzeugbeschaffung förmlich überrollt worden, wobei als zusätzliche Belastung noch die Übernahme der Fertigung der ehemaligen Tesmo-Erzeugnisse hinzukam. Zur Zeit sieht die Situation jedenfalls so aus, daß der Schienenbus Typ Wismar nun wirklich in Kürze lieferbar sein soll. (Einige wenige Stücke sind zwar bereits ausgeliefert worden, jedoch noch nicht ganz in der Qualität, wie sie Herrn Heinzl vorschreibt.) Auch der Kittel-Dampftriebwagen soll noch vor Ostern erhältlich sein, während die „93“ und die Akku-Triebwagen kaum vor dem Herbst auf die Reise (zu den Abnehmern) gehen werden.

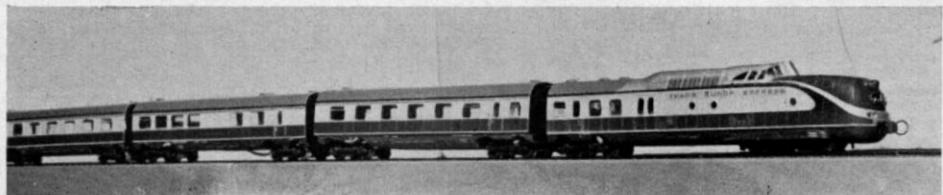
Unter Verwendung des vierachsigen Liliput-Abteilwagens soll weiterhin im Herbst auch noch der ET 88 (Abb. 113) das Licht der H0-Welt erblicken. Da hier das Gehäuse an sich bereits fertig ist, kann durchaus damit gerechnet werden, daß dieser Termin auch einigermaßen gehalten wird. Unbestimmt ist dagegen die Lieferzeit für den gleichfalls als Neuheit vorgestellten „Zug“ der Brienz-Rothorn-Bahn (Abb. 112), bestehend aus der

(im Modell ohne Antrieb leer mitlaufenden) Lok und dem sogenannten Vorstellwagen, in dem sich beim Modell der Antrieb befindet. Für letzteren wurde das gleiche Triebwerkchassis wie bei den anderen Heinzl-Zahnradbahn-Triebwagen verwendet. Lok und Vorstellwagen werden vollständig aus Messing gefertigt sein. Sie sind allerdings im Maßstab etwas vergrößert, was zwar nicht gutgeheißen werden soll, aber auf das Heinzl-Zahnstangengleis mit Normalspurweite und das verwendete Triebchassis zurückzuführen ist. Diese (kaufmännisch verständliche) Kompromißlösung wird bei Kaufinteressenten – weil nicht direkt auffällig – der Liebe wohl keinen Abbruch tun!

Dankenswerterweise hat Heinzl, wie bereits gesagt, die Fertigung der ehemaligen Tesmo-Erzeugnisse – TEE-Triebwagenzug und V 80 – übernommen, so daß die in ihrer Grundkonzeption wohl nicht schlechten Fahrzeuge wenigstens nicht in der Versenkung verschwinden und für spezielle Liebhaber noch erreichbar sind. Da jedoch noch einige Verbesserungen vorgenommen werden sollen (z. B. hinsichtlich einer besseren Auflage der Drehgestell-Vor- und Nachlaufräder beim TEE), wird die Auslieferung nicht vor Juli möglich sein. Es sei aber ausdrücklich vermerkt, daß Heinzl nicht die Garantieverpflichtungen des bisherigen Herstellers übernommen hat, sondern nur für die nunmehr unter dem Namen Heinzl gefertigten Fahrzeuge geradestehen hat. Trotzdem will Heinzl aber versuchen, allfällige Reparaturen an den bisher gelieferten Fahrzeugen gegen besondere Berechnung auszuführen.

Ganz in der Linie des Programms der Heinzl-Spezial-Modelle liegt auch die Übernahme des Deutschland-Vertriebs der Fulgurex-Modelle europäischen Typs. Ihr Fachhändler möge sich also wegen der Lieferung von Fulgurex-Modellen künftig an die Firma Heinzl wenden.

Abb. 114. Daß der DB-TEE-Triebwagenzug wieder erhältlich sein wird, dürften insbesondere diejenigen begrüßen, die seinerzeit nicht „schnell genug“ waren. Preis 218,- DM für Zweischienen-Gleichstrom; für Märklin-System 10,- DM mehr. Die V 80 wird 53,50 DM kosten.



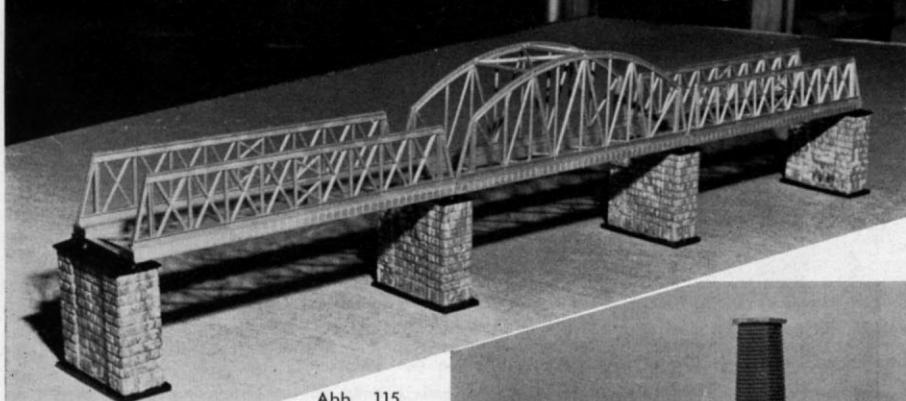


Abb. 115.
Diese dreitei-
lige Heljan-Brücke
ist ca. 74 cm lang und kostet
einschließlich der Pfeiler (als Bau-
satz) etwa 20,- DM.

Heljan - Dänemark

Auslieferung für die Bundesrepublik
A. Engel KG., Knittlingen/Württ.

Abb. 116. Der H0-Bahnbeamte vor dem mo-
dernen Stellwerk als allgemein gültiger Be-
weis für die gute Maßstäblichkeit der neueren
Heljan-Gebäudemodelle. (Bausatz B-123 Stell-
werk 5,95 DM).

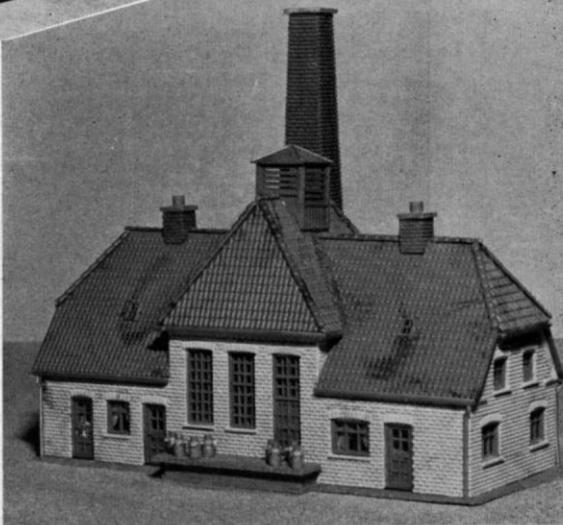


Abb. 117. Die sehr ansprechende Molkerei, die ge-
nau so gut als Fabrikbau verwendbar ist (Bausatz
B-207 12,80 DM). Backsteine gelb, Fenster und Türen
grün, Dach ziegelrot.

Bei den Heljan-Neuheiten dieses Jahr fiel uns auf, daß die Gebäudemodelle augenscheinlich in der Höhe maßstäblich richtig gehalten sind. Man sieht so etwas ja sofort, wenn man ein Figürchen neben Türen usw. stellt, ohne daß man groß mit der Schublehre nachmessen muß (Abb. 116). Wenn auch die Mehrzahl der neuen Gebäude wieder mehr däniischen bzw. norddeutschen Vorbildern entsprechen dürfte, so wird doch insbesondere ein als Molkerei deklariertes Fabrikgebäude (Abb. 117) auch im mittleren und südlichen Deutschland auf ein gewisses Interesse stoßen, da es in seiner Architektur nicht besonders landschaftsgebunden und überdies sehr ansprechend geraten ist. Erstes gilt auch für die Brückenbauteile (Abb. 115), denn solche Brücken gibt es überall.

Herkat Elektrobauteile
K. Herbst, Nürnberg

Die Firma Herkat-Vertrieb stellte erstmalig insbesondere ihr SRK-Programm einschließlich der dazugehörigen Magnete aus. Über diese Elektrobauteile haben wir die MIBA-Leser ja bereits in den Heften 2 und 3/XVIII eingehend unterrichtet. Neue Bauteile sind nicht hinzugekommen.



Abb. 118. Die neuen ein- und zweigleisigen H0-Tunnelportale mit abbiegbaren Flügelmauern.

HERPA - Modellbau

Wilhelm Hergenröther

Nürnberg

Duplizität der Ereignisse: Auch Herpa bringt Bergbausätze heraus, die sich jedoch von denen der Fa. Busch im Aufbauprinzip grundsätzlich unterscheiden. Während Berge à la Herpa bisher aus dem Drahtpapier-„Gerüst“ und zusätzlichen Geländematten gebaut werden mußten, ist in den neuen Bergbausätzen ein bereits befolkter und drahtverstärkter Geländeabgabogen enthalten. Auf der Rückseite dieses Bogens sind die Faltlinien und Tunnelportalausschnitte für jeweils zwei bestimmte Bergformen (für gerades und gebogenes Tunnelgleis) angegeben (Abb. 120), gewissermaßen als „erste



Abb. 119. Der drahtverstärkte Geländeabgabogen läßt sich beliebig zurechtknüllen und ist doch in sich so steif, daß keine zusätzlichen Stützen im Berginnern erforderlich sind. Beim Tunnelportal ist die eine Flügelmauer abgewinkelt, s. a. Text. (Das Häuschen hat auf diesem Berg wohl nichts verloren und kommt sich sicher auch so vor).

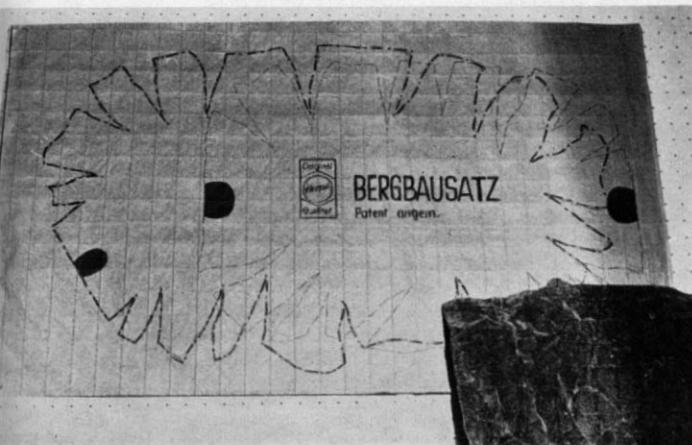


Abb. 120. Die Rückseite eines drahtverstärkten Geländeabgabogens mit den aufgedruckten Schnitt- und Faltlinien. In der Papierkaschierung zeichnet sich auch das Draht-Netzwerk ab, das dem Bogen den nötigen Halt gibt. Bogengröße für H0: 75 x 100 cm, für N: 60 x 100 cm.

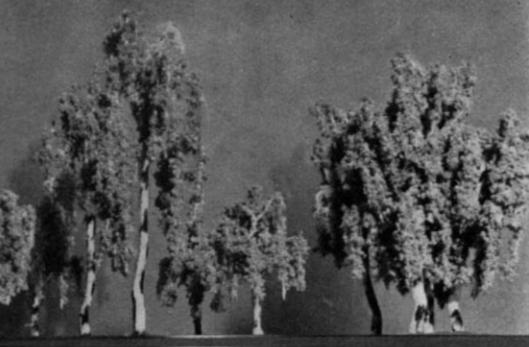


Abb. 121. Offensichtlich weitaus natürlicher im Aussehen: die neuen Birken; Höhe bis zu 12 cm.

Hilfe" für diejenigen, die sich noch nie mit dem Geländebau befaßt haben. Versierteren und experimentierfreudigeren Geländegestaltern stehen jedoch alle Möglichkeiten für eine individuelle Geländeformung offen. In den Bergausäten, die es in vier Versionen gibt (jeweils für zweigleisige bzw. eingleisige Tunnelstrecken in H0- und N-Größe), sind besagter Geländeabogen, Bäume, Isländisch Moos, Feiskork, Klebstoff und Tunnelportale enthalten. Nachdem sich die drahtverstärkte und bereits befolkerte Geländematte aber zugleich universell für

den Geländebau eignen dürfte, wäre Herpa wohl nicht schlecht beraten, wenn diese Matte eines Tages auch solo erhältlich wäre, u. U. sogar mit unterschiedlicher Beflockung.

Nach den N-Tunnelportalen des vergangenen Jahres gibt es nun auch solche für H0, und zwar für eingleisige und zweigleisige Strecken (Abb. 118). Diese Tunnelportale sind aus einem speziellen Plastikmaterial gespritzt, das ein Abbiegen der Flügelmauern (als Stützmauern) nach vorn ohne Bruchgefahr erlaubt. Die Tunnelröhre darf eine Wandstärke bis maximal 2 mm haben und läßt sich dank einer Reihe Paßstifte an der Rückseite der Tunnelportale leicht anbringen.

Bei den Herpa-Bäumen werden die Trauerweiden und die Birken nunmehr mit kunststoffgespritzten Stämmen geliefert, wobei besonders eine sogenannte Dreistamm-Birke hervorgehoben sei. Neu sind auch Baumbaumsätze für Birken, Pappeln und Trauerweiden in H0- und N-Größe, sowie eine Serie Laub- und Obstbäume mit 45 mm Höhe (vorwiegend für N bzw. TT geeignet). Die bisherigen Stecktannen können nun auch mit Plastik-Wurzelbüßen geliefert werden. (Unsere besonderen "Günzlinge", die bekannten großen Herpa-Bäume, sind weiter „in siegreichem Vormarsch“!).

Zur Modellierung von Felspartien ist ein spezieller Felsspachtel gedacht, der auf nahezu allen Materialien haften soll, auch auf Styropor. Bei der Verarbeitung soll man ihn kurz vor dem Abbinden noch mit einem harten Pinsel stutzen, um den richtigen rauen Gesteinscharakter zu erzielen.

JOUEF PARIS

H0-Bahnen und -Zubehör

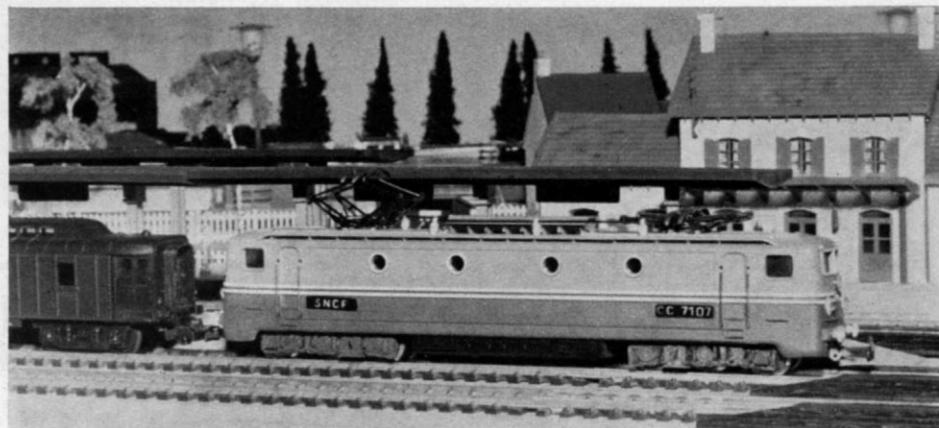
Deutschland-Vertrieb:
Apex-Spielwaren KG, Nürnberg

Glanzstück der diesjährigen Jouef-Neuheiten ist zweifellos der französische 85-t-Dampfkran (Abb. 123 u. 124, im Vorbericht fälschlicherweise als Dieselkran bezeichnet), ein faszinierendes Stück, an dem auch Nichtfranzosen ihren Gefallen finden werden. Die Stützstempel sind ausschwenkbar und verleihen dem

Kran dank der beigegebenen Balkenunterlagen auch in H0 einen besseren Stand. Der Auspuff auf dem Dach dient gleichzeitig als Stellhebel zum Heben und Senken des Auslegers, die höchst unauffällig im Krangehäuse untergebrachte Rändelschraube zum Heben und Senken des Hakens.

Der Doppelstock-Aussichtstriebwagen nach einem SNCF-Vorbild (Abb. 125) hat eine (nachgemessene) LÜP von 31,5 cm. Sehr ansprechend ist die Co'Co'-Ellok in Grün als CC. 7107 der SNCF bzw. in Blau für holländische Modellbahner. Ebenfalls neu: die Bo'Bo'-Diesellok BB 66 150 (Abb. 123), sowie zwei Kesselwagen und ein Niederbord-Wagen mit zwei Frei-Haus-Behältern.

Abb. 122. Bei der Co'Co'-Ellok werden vier Achsen angetrieben. Die Drehgestellseitenteile sind sehr gut detailliert. LÜP 21,2 cm; sofort lieferbar; Preis 33,75 DM.



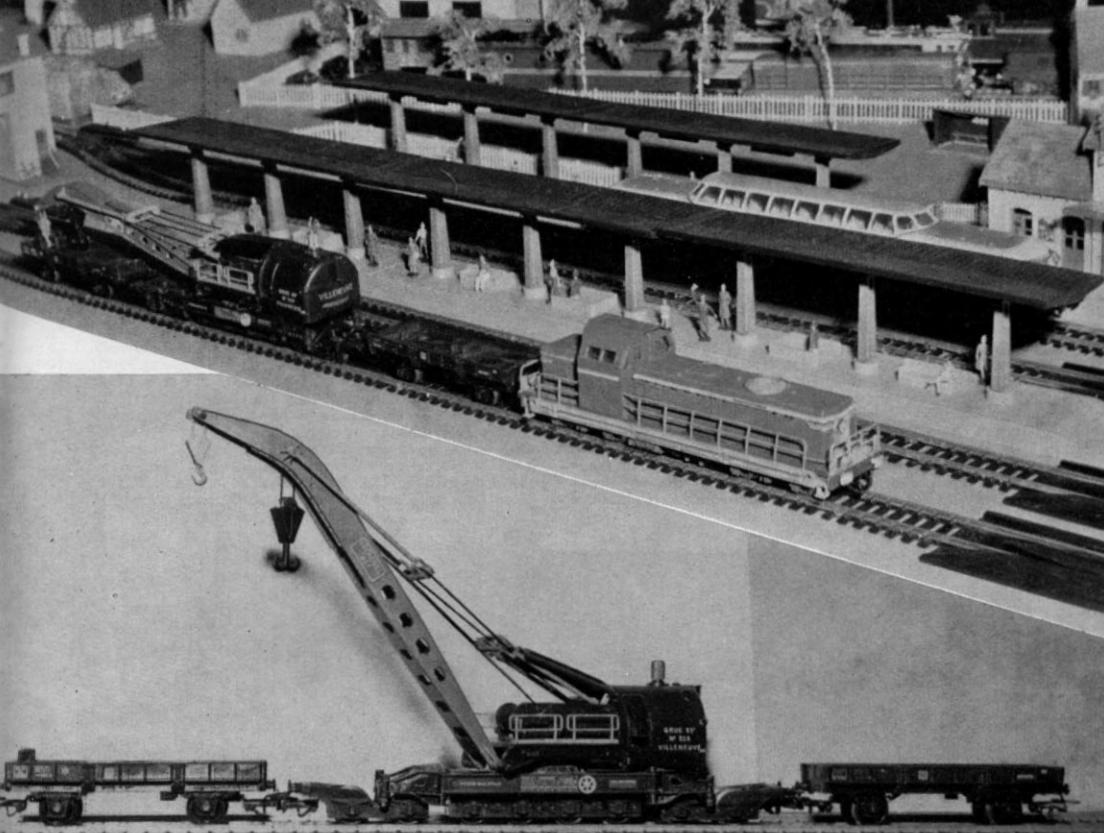


Abb. 123 u. 124. In Transportstellung mit herunter gelassenem Ausleger (oben) ist der Dampfkran 38,5 cm lang. Der Haken an der Spitze des Auslegers ist beim Modell nicht absenkbare, dagegen aber der im Knick des Auslegers aufgehängte große Haken. Im Bild oben ist auch die neue Bo'Bo'-Diesellok zu sehen. (Preise: Kran 26,50 DM, lieferbar im April; Diesellok 33,75 DM).

Abb. 125. Der Aussichtstriebwagen in Rot, Gelb und Grau ist sofort lieferbar (Preis 36,50 DM). Er hat Inneneinrichtung und zwei Achsen werden angetrieben. **LÜP 31,5 cm!** Drehzapfenabstand 20 cm!



KIBRI

Kindler & Briel – Fabrik feiner Spielwaren – Böblingen

Das letztes Jahr begonnene Stadtbauprogramm wurde dieses Jahr wesentlich erweitert, und zwar durch eine Reihe Modelle nach holländischen Vorbildern, die ihrem Architekturstil nach jedoch auch in Norddeutschland (z. T. sogar in südlieheren Gefilden) stehen könnten. Das gilt insbesondere vom Bankhaus und von der Hotelgaststätte (Abb. 127 und 129), vom Eckhaus (Abb. 128) und vom Doppelwohnhaus (Abb. 128). Die etwas arg bläulichen, violetten und rötlichen Farbtöne der Hauswände im Neuheitenprospekt dürften etwas irritieren bzw. das ausländische Aussehen noch mehr unterstreichen, denn eine andere Farbgebung lässt die genannten Haustypen (wie unsere Abbildungen offenbaren) gleich in einem vertrauterem Licht erscheinen. Erfreulich ist wiederum der gute H0-Maßstab. Obwohl auch Kibri nach oben hin mitunter leicht „mogelt“ (was Kibri eigentlich gar nicht nötig hätte!), ist dennoch

der Gesamteindruck bestens und vor allem im Erdgeschoss der H0-Maßstab gewahrt. Im übrigen sind diesen Packungen deutsche und holländische Firmennamen beigegeben.

Auf jeden Fall wird hier (bei den Stadthäusern) wie bei den Villen (Chalets) und Bauerngehöften unsere Forderung in der „Anlagenfibel“ nach Ortschaften im gleichen bzw. zusammenpassenden Baustück erster Ordnung sei in diesem Zusammenhang der Simmentaler Bauernhof genannt, den wir Ihnen unbedingt in drei Ansichten vorstellen müssen (Abb. 131-133)! Ein nicht minder schönes Gegenstück in N ist der Emmentaler Bauernhof der Abb. 138 und 139 (den wir – trotz der großen Dachflächen – allzugern auch in H0 sehen möchten). Die übrigen Neuheiten: siehe Abb. 126, 130, 134, 135 u. 140.

Das Landhaus mit Strohdach und Garage (Abb. 137)

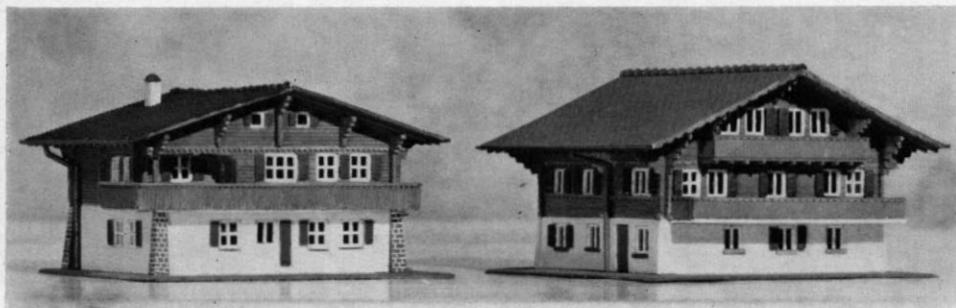


Abb. 126. Ob Sie's glauben oder nicht: Die beiden Chalets sind tatsächlich in N-Größe und haben ein weiß „verputztes“ Untergeschoß und holzverblendete obere Stockwerke mit bräunlich/roten bzw. grünen Fensterläden; Bausatz-Preis für die beiden Chalets „Lenk“ zusammen 4,50 DM.

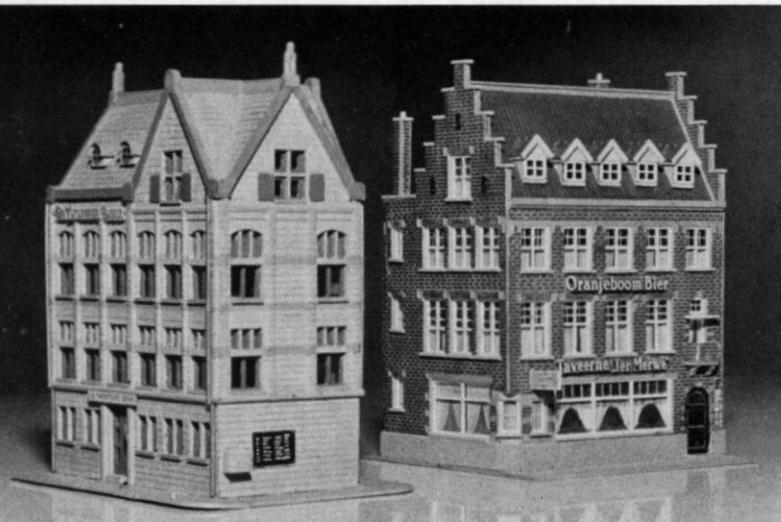


Abb. 127. Das Bankhaus (links) ist in einem grau-grünen Farbton gehalten und 13,5 cm hoch, was in Anbetracht der nur drei Obergeschosse für die gute H0-Maßstäblichkeit spricht! Die Fenster des 1. Stockes reichen auch beim Vorbild bis fast an den Fußboden herab. Ein gleichermaßen dankbarer Haustyp: die rund 14 cm hohe Hotelgaststätte, deren Wände hell verfugte, rötliche Klinker aufweisen. Bausätze 4,50 bzw. 5,50 DM.



▲ Abb. 128.

Das Eckhaus vorn links ist ebenfalls in Klinkermanier mit hellen Fugen gehalten, die Giebelumrandung sowie die unteren Türen und Fenster jedoch in einem etwas zu tristen Stahlblau. Höhe 11,5 cm. Weitere neue Gebäudemodelle auf diesem Bild: Einfamilienhaus (vor dem der schwarze VW parkt), rechts daneben Zweifamilienhaus und am rechten Bildrand die Rückseite des Doppelwohnhauses (Vorderansicht siehe Kibri-Anzeige).

Abb. 129 (rechts). Die Rückseiten der Gebäude von Abb. 127 bieten ein ganz anderes Bild und ermöglichen manche Kombinationen.

▼ Abb. 130. Die beiden neuen H0-Chalets „Sigriswil“ (links) und „Brienz“ (Mitte) passen bestens zum Kibri-Bahnhof „Blausee“. Die Farbgebung ist ähnlich „freundlich“ wie bei den N-Chalets.



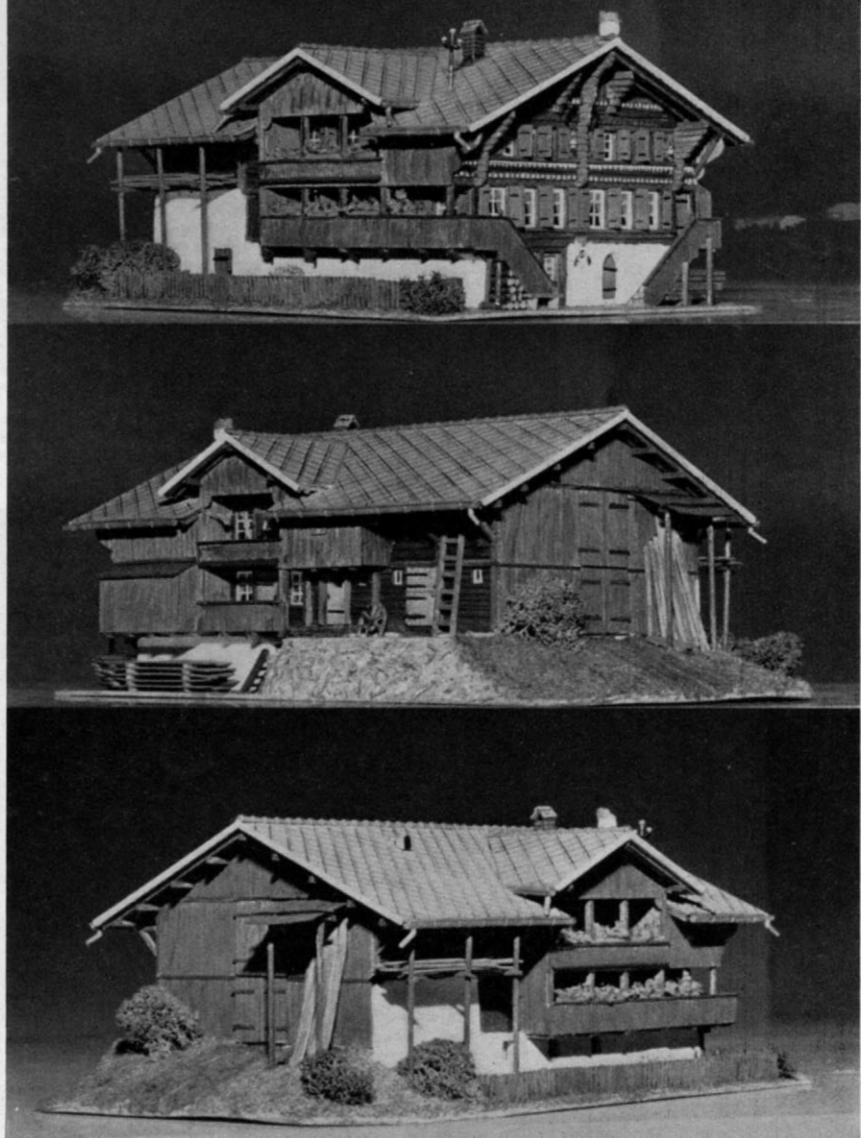


Abb. 131-133. Das Prachtstück der H0-Neuheiten: der Simmentaler Bauernhof in seinen drei Hauptansichten. Die Bilder sprechen für sich, so daß nur zu hoffen bleibt, daß Kibri eine möglichst naturgetreue Wiedergabe des Holzcharakters in der Kunststoffausführung gelingen möge, wobei es insbesondere darauf ankommen dürfte, die Oberflächen matt zu halten und jeden störenden Glanz zu vermeiden. (Bausatzpreis: 9,50 DM, Fertigmodell: 29,50 DM). – Im übrigen kann man nur staunen, was für wundervolle Vorbilder Kibri immer wieder entdeckt! Unsere Anerkennung allein für diesen „Riecher“!

Abb. 134. Die neuen Figuren entsprechen (endlich) dem heutigen Niveau und sollen auf die je 10 „Städter“ und „Landleute“ beschränkt bleiben. (Preis pro Satz 3,75 DM).





Abb. 135. Was man mit den neuen Felsstücken (Abb. 136) anfangen kann, zeigt dieses Bild sehr plastisch auf. Da man die einzelnen Stücke nahezu beliebig plazieren kann, ergeben sich die mannigfältigsten Felswand-Gestaltungs-Möglichkeiten, vorausgesetzt man hat die nötige Phantasie oder man regt sie durch fleißige Studien im Freien (in freier Natur!) an.

fällt stilistisch aus dem Rahmen, wird dafür aber die Bewohner von Norddeutschland, Dänemark, Flandern und Holland um so mehr ansprechen.

Im Geländebau-Sortiment seien die gespritzten Felsstücke genannt (Abb. 136). Welche Wirkung damit zu erzielen ist, läßt Abb. 135 erkennen.

Abb. 136. Diese kunststoffgespritzten Felsstücke werden manchem Anlagenbauer höchst willkommen sein, denn die Modellierung von Felsen ist und bleibt eine knifflige Sache! Bei den Kibri-Felsen hat man übrigens darauf geachtet, daß die charakteristischen scharfen Bruchkanten des Gesteins und eine gewisse Schichtung vorhanden sind. Vielleicht sollte Kibri gelegentlich (zwecks universellerer Abrundung des Sortiments) noch einige verschiedenartige Steinbruch-Fragmente u. a. hinzufügen. (1 Satz = 10 Stück: 4,50 DM).

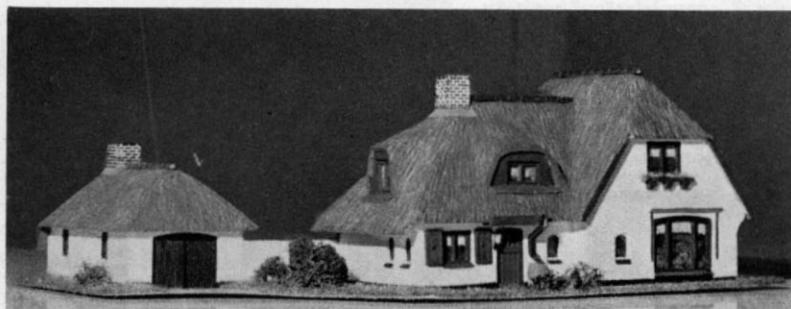
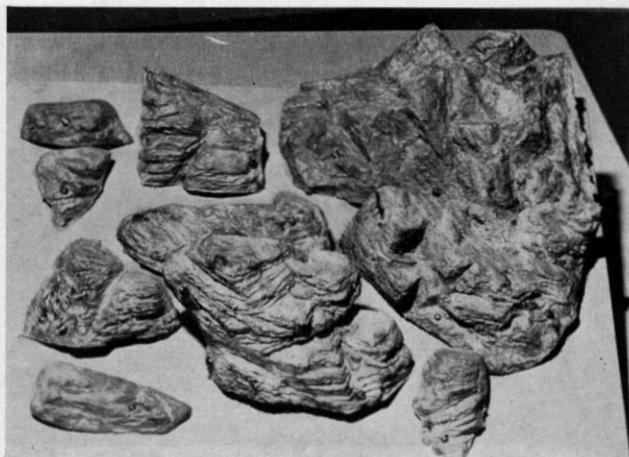


Abb. 137. Das Landhaus im norddeutschen Stil (mit Strohdach und Garage) dürfte unsere norddeutschen Leser sicher besonders ansprechen; Bausatz 8,75 DM.



Abb. 138 u. 139. Gleichfalls ein prachtvolles Stück (mit 4 grundverschiedenen Seiten), aber (leider!) nur in N-Größe: der Emmentaler Bauernhof, breit und behäbig und ländliche Ruhe ausströmend. Interessant (aber im Bergland durchaus üblich): die hochgelegte Zufahrt zum Heuboden. Das Modell nimmt (in N) eine Grundfläche von 18,5 x 13,5 cm ein und ist 9 cm hoch. Bausatzpreis: 7,90 DM; Fertigmodell: 24,50 DM).



Abb. 140. Zum Bauernhof passend: ein in des Wortes doppelter Bedeutung „ausgesuchter“ Heuschober (Speicher „Öschberg“) mit roten und gelben Ziermustern, 6 cm hoch.



MIBA-Verlag Nürnberg

Werner Walter Weinstötter (WeWaW)
Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –
Schriftleitung und Annoncen-Dir.: Günter E. R. Albrecht

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364
Postcheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2,- DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag
(in letzterem Fall Vorauszahlung plus -15 DM Versandkosten).

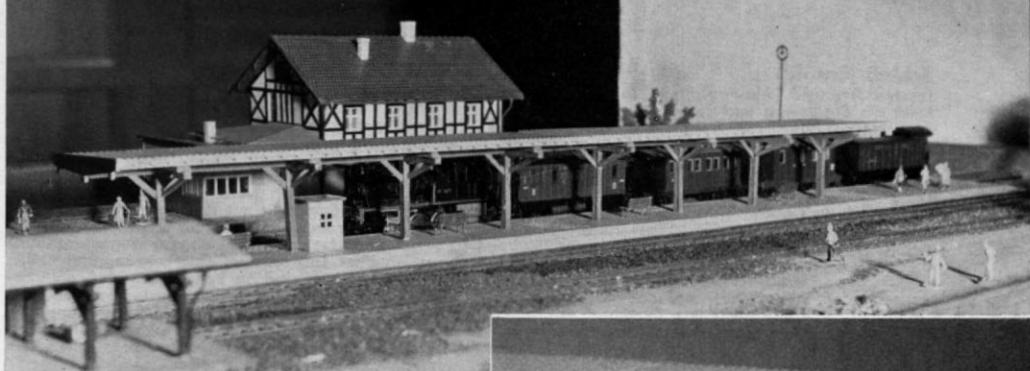


Abb. 141 u. 142. Der neue überdachte N-Bahnsteig mit Sitzbänken und Fahrdienstleiter-Bude. (Bausatz-Preis: 4,80 DM). Auslieferung August.

KleiWe Modellspielwaren

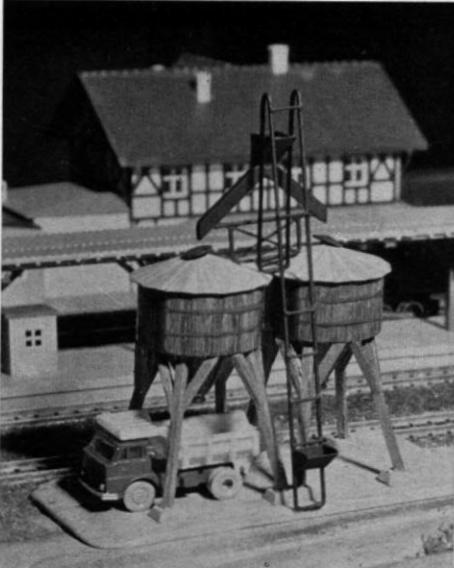
Dieter Blattmann, Emmendingen

KleiWe ist keine neue Firma und das „i“ im Namen auch kein Druckfehler, sondern der bisherige Firmenname Klei-We mußte aus schutzmarkenrechtlichen Gründen in KleiWe geändert werden. Dies jedoch nur als kleine Information am Rande.

Erfreulicherweise hat die kleine Namensänderung jedoch keine Änderung des Sortiment-Charakters mit sich gebracht, so daß auch in diesem Jahr wieder einige nette „Sächelchen“ für die N-Bahn-Freunde zu verzeichnen sind. Bereits im Mai soll ein Bausatz



Abb. 143. Der Schüttgut-Doppelsilo ist insgesamt 8,5 cm hoch. (Bausatz-Preis: 3,75 DM), lieferbar Mai.



für einen überdachten Bahnsteig lieferbar sein. Die Grundfläche beträgt 570 x 40 mm. Die 340 mm lange Überdachung ist eine in Plastik nachgeahmte Holzkonstruktion älterer Bauart (das Vorbild steht in Emmendingen), wie sie auf mittleren Landbahnhöfen oft zu finden ist. Im Bausatz inbegriffen sind drei Bahnsteigbänke und eine Fahrdienstleiter-„Bude“. Ein weiterer Bausatz enthält Teile zur Verlängerung des eigentlichen Bahnsteiges um 285 mm, kann aber auch zum Bau eines nicht überdachten Solo-Bahnsteiges verwendet werden.

Ebenfalls im Mai soll ein Bausatz für einen offenen Güterschuppen lieferbar sein. Dieser offene Güterschuppen entspricht dem offenen Teil der bereits vorhandenen Güterhalle und kann so auch zu deren Vergrößerung verwendet werden.

Der neue Schüttgut-Silo mit zwei Behältern (Abb. 143) mutet zwar etwas amerikanisch an, ist jedoch einem in Emmendingen aufgestellten Vorbild nachgebaut und dient in natura als Streusand-Behälter für städtische Straßenfahrzeuge. Es wäre durchaus denkbar, diesen Silo auch in Verbindung mit einer H0-Feldbahn zu verwenden, da er ja keine wesentlichen, direkt auf den Menschen bezogenen Abmessungen hat. Ggf. müßte man die Durchfahrtshöhe durch zusätzliche Fundamentklötzen den Feldbahn-Loks noch anpassen.

Für diejenigen, die keine Zeit zum Basteln haben, dürfte noch interessant sein, daß das Bahnhofgebäude „Renchen“ sowie das Stellwerk „Emmendingen“ nunmehr auch als Fertigmodelle lieferbar sein werden, allerdings nur in beschränkter Stückzahl.

(Schluß Arnold)

diensten Art (z. B. Mauerplatten), insbesondere gedacht als Ergänzung und Erweiterung zu den bisherigen Häuser-Bausätzen. Beispiele für seine Verwendung sind in der Bauanleitung angegeben.

Im Übrigen hat sich gezeigt, daß nahezu alle auf der seinerzeitigen IVA-Anlage entdeckten „verdächtigen“ Objekte tatsächlich als Messeneuheiten auftauchten. Soweit noch nicht genannt sind dies: Kleinbekohlungsanlage (Abb. 16), Wasserturm (Abb. 17) und Oberleitungsturm mit Querverspannung über 6-8 Gleise (Abb. 3 u. 11). Bei letzterer wird erfreulicherweise ein Ausschneidebogen mit Oberleitungssignalen mitgeliefert. Auf das u. E. sehr filigrane und der Betriebspraxis durchaus genügende Arnold-Oberleitungssystem (einschl. der diesjährigen Neuheiten) gehen wir – aus Platzgründen – in Kürze nochmals näher ein.

(Schluß Fleischmann)

klemmt bzw. eingefügt werden. Die bisherigen Anschluß-, Kontakt- und Trenngleise sind damit überflüssig geworden und man braucht bei der Gleisplangestaltung auf diese Gleisstücke keine Rücksicht mehr zu nehmen, was in vielen Fällen tatsächlich zu einer gewissen Platzersparnis führen kann.

Abschließend seien noch eine neue Klemmplatte zur Kabelverlängerung mit 10 voneinander isolierten Anschlüssen sowie ein kräftiger Zusatztrafo für die Speisung von festen Beleuchtungen, Magnetantrieben usw., erwähnt. Letzterer hat eine Leistung von 50 VA; seine Anschlüsse sind so konstruiert, daß man sowohl normale Bananenstecker einstecken, als auch Kabelenden anschrauben oder anklammern kann. Die Spannung beträgt 14 V und der entnehmbare Strom 3,5 A. – Alle Neuheiten sollen im Herbst (nach den Fleischmann-Betriebsferien) erhältlich sein.

Eine Neuheit von HEKI

Bäume bauen leicht gemacht durch HEKI-System (ges. gesch.)

In jedem guten Fachgeschäft erhältlich.

Informieren auch Sie sich über unser umfangreiches und schönes Baumsortiment, das Sie fertig und im Bausatz erhalten können. Ihr Fachhändler berät Sie gern. Fordern Sie Prospekte an von



H. Kittler & Co. oHG
7551 Wintersdorf



Anfrag. v. Detailgeschäften u. Großhändlern erbeten!

Spielwaren-Verkäufer

mit technischen Kenntnissen
im Verkauf von Modellbahn-Spielwaren
per sofort gesucht.

Spielwaren-Starke

318 Wolfsburg
Postfach 270 - Telefon (0536) 25 93
Gut eingeführtes Spezialgeschäft



KLEIWE

— Neuheiten 1966

Überdachter Bahnsteig Nr. 142

lieferbar im Mai

Bausatz 4,80 DM

Schüttgut-Silo Nr. 130

lieferbar im August

Bausatz 3,75 DM

Bezug nur durch den Fachhandel. Bezugsquellen-Nachweis durch:

D. Blattmann - 782 Emmendingen-2