



DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

## XX. INTERNATIONALE SPIELWAREN- FACHMESSE NÜRNBERG 1969 · 2. Teil (M-Z)



**MIBA**

MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

21. JAHRGANG  
MÄRZ 1969

**3b**



# Großer Bildbericht über die Modellbahn-Neuheiten

## DER XX. INTERNATIONALEN SPIELWAREN-FACHMESSE NÜRNBERG

### 2. Teil und Schluß

Auch der diesjährige Messebericht mußte wiederum auf zwei Hefte verteilt werden. Der zweite Teil umfaßt somit gleichwertig die Neuheiten der Firmen M—Z (in annähernd alphabethischer Reihenfolge). In diesem Sinne also weiter im Messebericht!

# MÄRKLIN

Gebr. Märklin & Cie. GmbH.  
Fabrik feiner Modellspielwaren

# 732 Göppingen

H0: Die größte Überraschung im H0-Sortiment war zweifellos das gänzlich neue K-Gleis (K = Kunststoff), das in Form und Ausführung zweifelsohne auf den Modellbahner zugeschnitten ist. Auf einer Anlage ist es kaum mehr von einem normalen Zweischiene-Gleis zu unterscheiden, wie die diversen Aufnahmen unter Beweis stellen. Vielleicht sind Märklin auch die dauernden Anleitungen zum „Einsandeln“ der bisherigen Gleise auf die Nerven gegangen. — Wie dem auch sei — über das neue Gleis wird eitel Freude herrschen, wenngleich vielleicht auch eher ein Gleis mit einem kunststoffgespritzten Gleisbettungskörper erwartet worden ist. In den Abb. 159—164 stellen wir Ihnen das neue Gleis so anschaulich wie nur möglich vor. Der Schwellenkörper ist fein detailliert, die Hohlprofil-Schienen sind aus verzinktem Blech, der Mittelleiter ist als breites Leiterband unterseitig eingesetzt und die ca. 2 mm breiten Pukos sitzen ziemlich stramm in den Schwellen und schauen knapp 1 mm hervor. Die Schienen sind elektrisch vollkommen getrennt, der „Masse“-Strom wird lediglich über die Schienenverbinde geleitet, während der Mittelleiter Kontaktflaschen aus Kupferblech hat (s. Abb. 160). Die an das Kunststoff-Schwellenband angespritzten Schnappverschlüsse befinden sich zwischen den Kontaktflaschen und den Schienen und geben gleichzeitig eine zweckdienliche Isolation ab.

Die sehr flachen Antriebe der Weichen (nur ca.

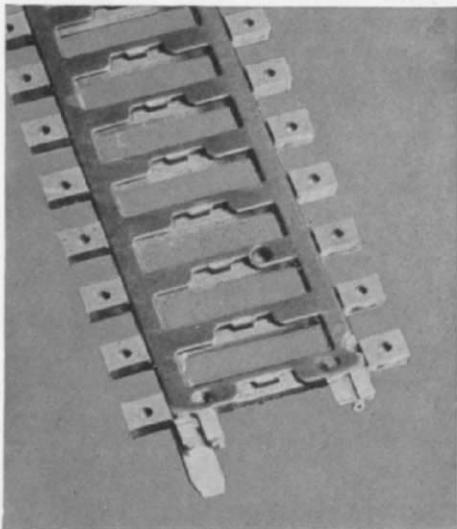


Abb. 160. Bei der Druntersicht ist der bandförmige Mittelleiter mit den durch die Schwellen reichenden Pukos deutlich zu sehen, ebenso dessen kleine stromübertragenden Kontaktflaschen (je 4 an jedem Gleisende).



► Heft 4/69 ist ca. am 23. April in Ihrem Fachgeschäft! ▲

Abb. 161.  
Die Dkw mit einem  
Kreuzungswinkel von  
nur  $22\frac{1}{2}^\circ$  (gegenüber  
 $30^\circ$  bei den M-Gleis-  
en) und mit Doppel-  
spulen-Antrieb.

Im Gegensatz zu  
den Gleisen sollen  
die Weichen elek-  
trisch nicht getrennt  
sein, doch ist dies  
normal bedeutungs-  
los (bei abnormaler  
Ausnutzung der im  
K-Gleis liegenden  
Möglichkeiten wer-  
den d. Betreffenden  
sich zu helfen wissen).

- 1 -

5 mm hoch) mit den winzigen, nahezu maßstäblichen Laternen dürfen formmäßig nicht stören, da diese Flächen leicht getarnt bzw. im Gelände verschwinden (eingesandelt werden) können. Der durch die Antriebe offenbar bedingte Gleisabstand von 6,5 cm (von Mitte zu Mitte Gleis gemessen) wurde von messebeschäftigten Modellbahnhern zwar beanstandet, doch finden wir selbst dieses scheinbare Manko nicht so tragisch. Die Weichen liegen hauptsächlich im Bahnhofsgelände und da ist der Gleisabstand in der Regel größer als auf der Strecke. Der dort meist übliche Gleisabstand von 5 cm dürfte wohl durch Manipulation mit kurzen Gleisstücken erreichbar sein. Im übrigen ist es bei den neuen Weichen wohl kein Kunststück, ein kleines Gleisstück wegzusägen, um auf einen engeren Gleisabstand zu kommen. Gut, es wäre schön gewesen, wenn ..., aber vermutlich lagen wichtige firmeninterne Gründe vor, die Weichen nunmal so und nicht anders auszuführen.

Das Schaltgleisstück ist unauffällig; die Schalt-  
nocke, die die Pukos etwas überragt, ist aus Plexi-  
glas und die Betätigung erfolgt nach wie vor durch  
die Lokschleifer, so daß in beiden Fahrtrichtungen  
verschiedene Impulse ausgelöst werden können.

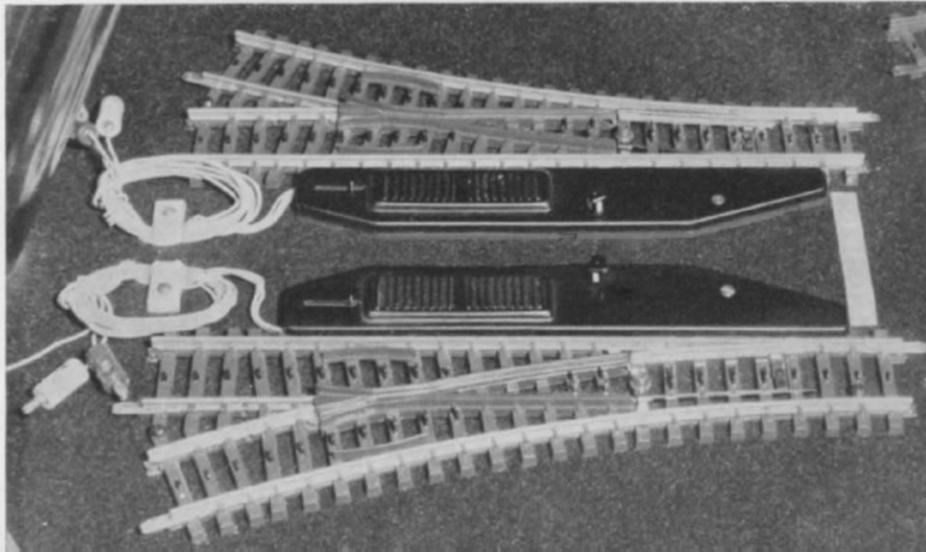
Auch die Ausführung sonstiger Schalt- oder Trenn-

gleise ist nunmehr leichter möglich, und zwar unter Benutzung der Mittelleiter-Isolierstücke und der Massenschlußklemme, die einfach zwischen Schiene und Schwelle gesteckt wird (s. Abb. 164). Für den Mittelleiter-Anschluß gibt es Spezialstücke aus Metall, die formmäßig dem Isolierstück ähneln.

Nicht minder überraschend brachte Märklin ein vollständiges Lichtsignal-Sortiment heraus. Bemerkenswert sind nicht nur die diversen Kombinationsmöglichkeiten, sondern vor allem auch das Konstruktionsprinzip (das geradezu von einem Modellbahner erdacht sein könnte): der Signalmast ist mit einer Schraube am Antriebskasten befestigt und die aus dem Mast führenden Kabel werden seitlich am Antriebskasten angeklemmt. Dadurch besteht die Möglichkeit, den Mast selbst — mittels einer kleinen Befestigungsplatte — auf der Anlage aufzustellen und den Antrieb unter der Anlagenplatte oder im Schaltpult zu installieren. (Es braucht also niemand mehr auszuknöbeln, wie er den Antrieb am besten „versenken“ könnte!).

Für die Verbindung der Signale mit den Metall-  
gleisen bzw. mit den neuen K-Gleisen gibt es 6 spe-  
zielle Bodenplatten, deren Anwendungsmöglichkeiten  
im Katalog sehr genau vermerkt sind, die aufzuzählen

Abb. 162. Ein Paar der elektromagnetischen Weichen mit winzigen, beleuchteten Laternen.



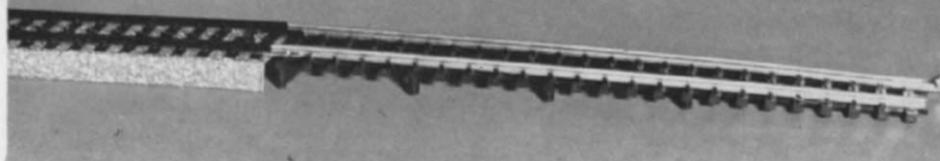


Abb. 163. Das Übergangsgleisstück ist verständlicherweise nur 18 cm lang, doch sollte man zur Vermeidung zu starker Knicke den Übergang über 2 Gleislängen ausführen bzw. — noch besser — die Gleise durchgehend gerade verlegen und einen geländemäßigen Ausgleich schaffen.

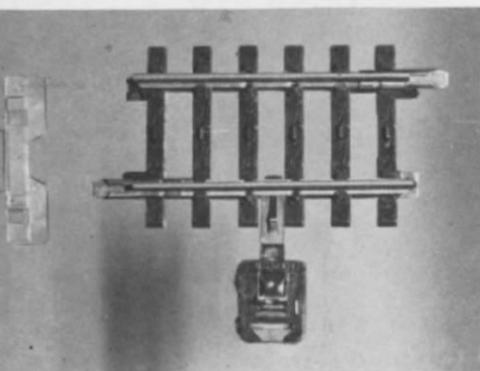


Abb. 164. Hier interessiert weniger das kurze Gleisstück, sondern die Masse-Anschlußklemme, die zwischen Schiene und Schwellenkörper eingesteckt wird (hier nur angedeutet) sowie das Mittelleiter-Isolierstück aus Plexiglas, das bei Trennstellen zur Anwendung kommt.

wir uns aber an dieser Stelle wohl ersparen können. Viel wichtiger ist die Tatsache, daß 3 unterschiedliche Licht-, Vor- und Hauptsignale angeboten werden. Die jeweiligen Bezeichnungen und Angaben sind zwar im Neuheitenprospekt fachtechnisch richtig aufgeführt, aber es wäre wünschenswert, wenn im späteren Katalog — allein schon im Interesse der Laienkäufer — einige Hinweise über Sinn und Zweck der diversen

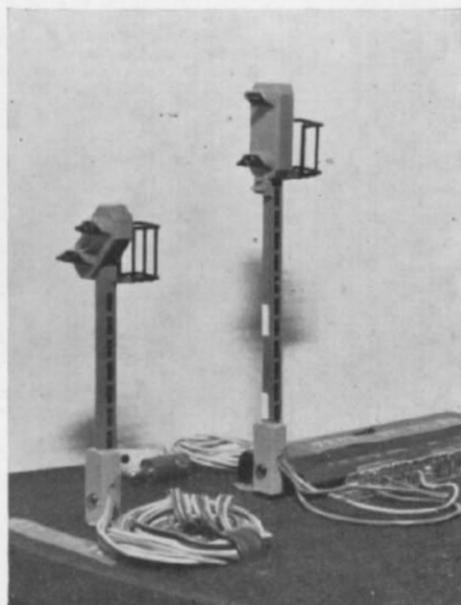
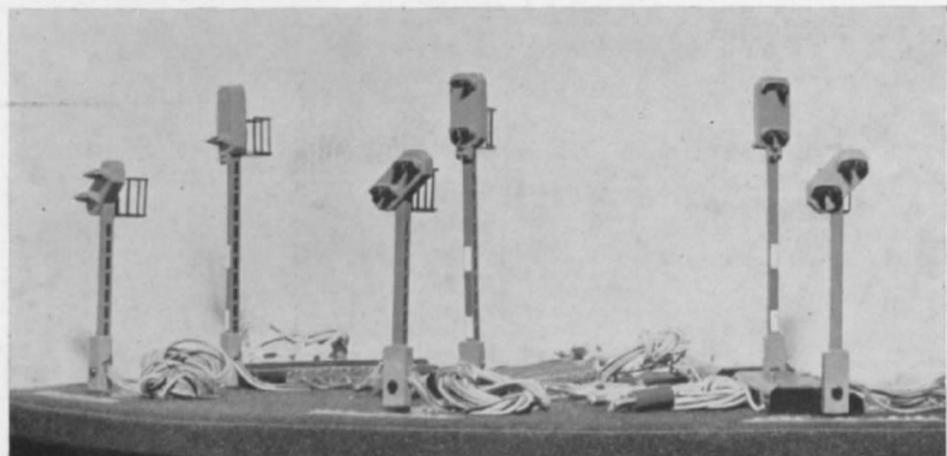


Abb. 165. Bei diesem Bild ist deutlich zu sehen, wie die Signale mittels einer Schraube am Antriebskasten befestigt sind; die Anschlußklemmen kommen einem ziemlich „bekannt“ vor und das Vorsignal, das hier mittels einer kleinen Befestigungsplatte einzeln aufgestellt ist, ist mit langen Striphenn versehen.

Abb. 166. Die neuen Vorsignal- und Hauptsignalpaarungen. V.l.n.r.: Vorsign. 7236 und Hauptsign. 7239, VS 7237 und HS 7240, VS 7238 und HS 7241 (Erläuterungen im Berichtstext).



Kombinationen angeführt würden. (Auch im neuesten Märklin-Magazin steht nichts Diesbezügliches zu lesen.)

Die Märklin'schen Vor- und Hauptsignalverbindungen entsprechen den neuesten Bestimmungen der Signalordnung, wie sie neuerdings bei der DB praktiziert werden. Danach steht das Licht-Hauptsignal, das nur Hp 0 und Hp 1 anzeigt (Märklin-Nr. 7239) an Überholgleisen und bei Bahnhofsausfahrten ohne Abzweigung oder dient als Blocksignal. Hierzu gehört im gegebenen Fall das Vorsignal mit Vr 0- und Vr 1-Anzeige (Nr. 7236).\*)

Das Licht-Hauptsignal mit den Anzeigen Hp 0 und Hp 2 (7240) ist überall dort zu finden, wo auf Grund der Weichenstruktur eine Beschränkung der Geschwindigkeiten notwendig ist, sei es an Bahnhofsein- bzw.-ausfahrten (z. B. in allen größeren Bahnhöfen wie

\*) Als Gedächtnisstütze eine kleine Anmerkung:

Hauptsignal	Vorsignal	Fahrtauftrag
Hp 0	Vr 0	Halt
Hp 1	Vr 1	Freie Fahrt
Hp 2	Vr 2	Fahrt mit Geschw.-beschränkung

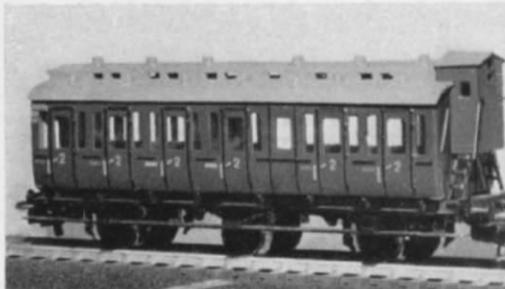


Abb. 167. Erfreulicherweise — im Hinblick auf unseren Doppelwagen in Heft 1/1966 — wieder erhältlich: der Abteilwagen mit Bremserhaus!

München, Nürnberg, Augsburg u. a.). Hierzu paßt bei Bahnhofseinfahrten das Vorsignal mit Vr 0- und Vr 2-Anzeigen (7237).

Das dritte Licht-Hauptsignal im Bunde, Nr. 7241 mit zusätzlicher dritter Betätigungsquelle, ist ein echtes dreibegriffiges Signal, mit dem alle drei möglichen Stellungen (Hp 0, Hp 1 und Hp 2) gezeigt werden können. Zur Anwendung kommt es als Einfahrts- und als Ausfahrtssignal in Durchgangsbahnhöfen, wo einmal mit voller oder mal mit verminderter Geschwindigkeit gefahren werden soll, wodurch also alle drei Signalstellungen möglich sein müssen. Auch das Vorsignal 7238 — im Gegensatz zu den vorgenannten Vorsignalen mit einem Antrieb für die Stellung Vr 2 — kann alle drei Signale Vr 0, Vr 1 und Vr 2 zeigen.

Bezüglich der H0-Fahrzeuge sieht es auch bei Märklin dieses Jahr etwas mau aus. Nichts ist's mit der BR 78 oder der neu aufgelegten „86“ oder E 18 (oder gar mit dem gerüchtet halber „vorausgesagten“ ETA 150-Modell)! Gut, das gesamte Neuheitenprogramm ist wirklich groß (und für die Fa. Märklin kostspielig genug), aber vielleicht hätten 3-4 wirklich neue Fahrzeugmodelle mehr Furore gemacht als die gezeigten allbekannten Typen und die allgemeine Enttäuschung etwas mildern helfen. Nun, sehen sie selbst — in den Abb. 167—174 stellen wir die H0-Neuheiten vor (mit Ausnahme der amerikanischen Diesellok, die vom Typ her ebenfalls schon bekannt ist).

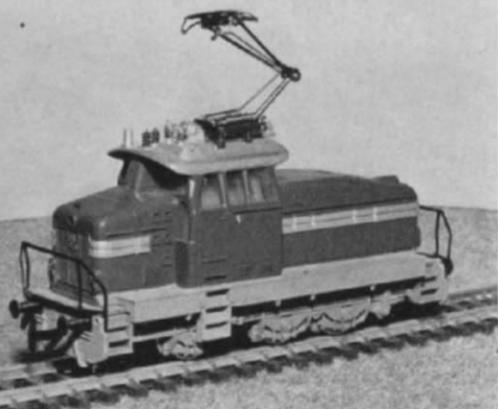


Abb. 168. Diese Diesellok mit Stromabnehmer gibt es tatsächlich, und zwar tut sie in den USA Dienst.

Abb. 169. Ein moderner Schweizer Restaurationswagen mit Einbein-Pantograph.

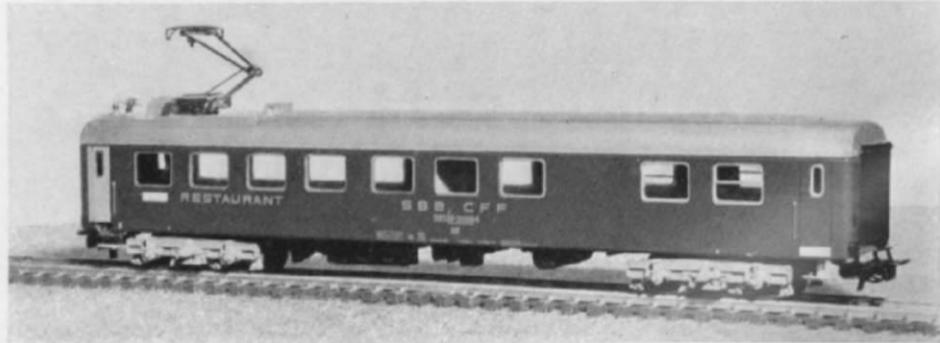




Abb. 170. Brandneu auf den neuen Gleisen im Einsatz: Säure-Behälterwagen (VTG-Ausführung) als fein-detailliertes Märklin-H0-Modell. Ebenfalls neu: der auf dem Bild sichtbare filigrane Turmmast, der den bisherigen Mast ablöst.

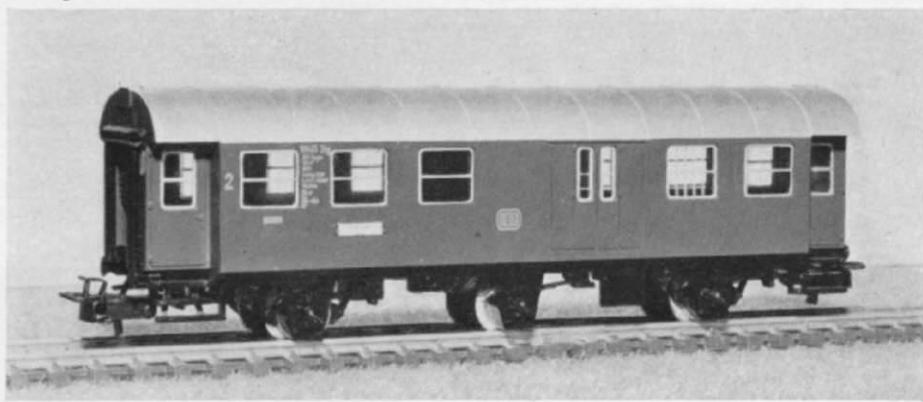


Abb. 171. Das maßstäbliche H0-Modell eines BD 3yge der Deutschen Bundesbahn, fein und gut detailliert nachgestaltet einschließlich feiner Beschriftung.

Abb. 172. Der B3 yge (2. Kl.-Umbauwagen) der DB als Märklin-H0-Modell, mit 15,2 cm LÜP ebenfalls genau 1 : 87. Es ist nur verwunderlich, weshalb die Fa. Märklin nicht gleich noch den 1. Kl.-Wagen (noch besser: einen AB-Wagen) mit herausbrachte, dann wären die Typen komplett.

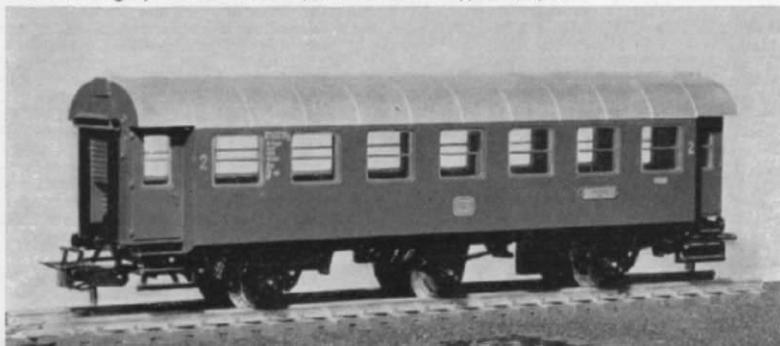




Abb. 173. Vielleicht geht es dem vorerwähnten A 3yge ähnlich wie diesem TEE-Aussichtswagen, der erst 3 Jahre nach dem Erscheinen der TEE-Wagen „nachgereicht“ wurde!?

In Übrigen kann man auf diesem Bild abermals konstatieren, daß die neuen K-Gleise leicht mit „reinrassigen“ Zweischienen-Gleisen zu verwechseln sind!



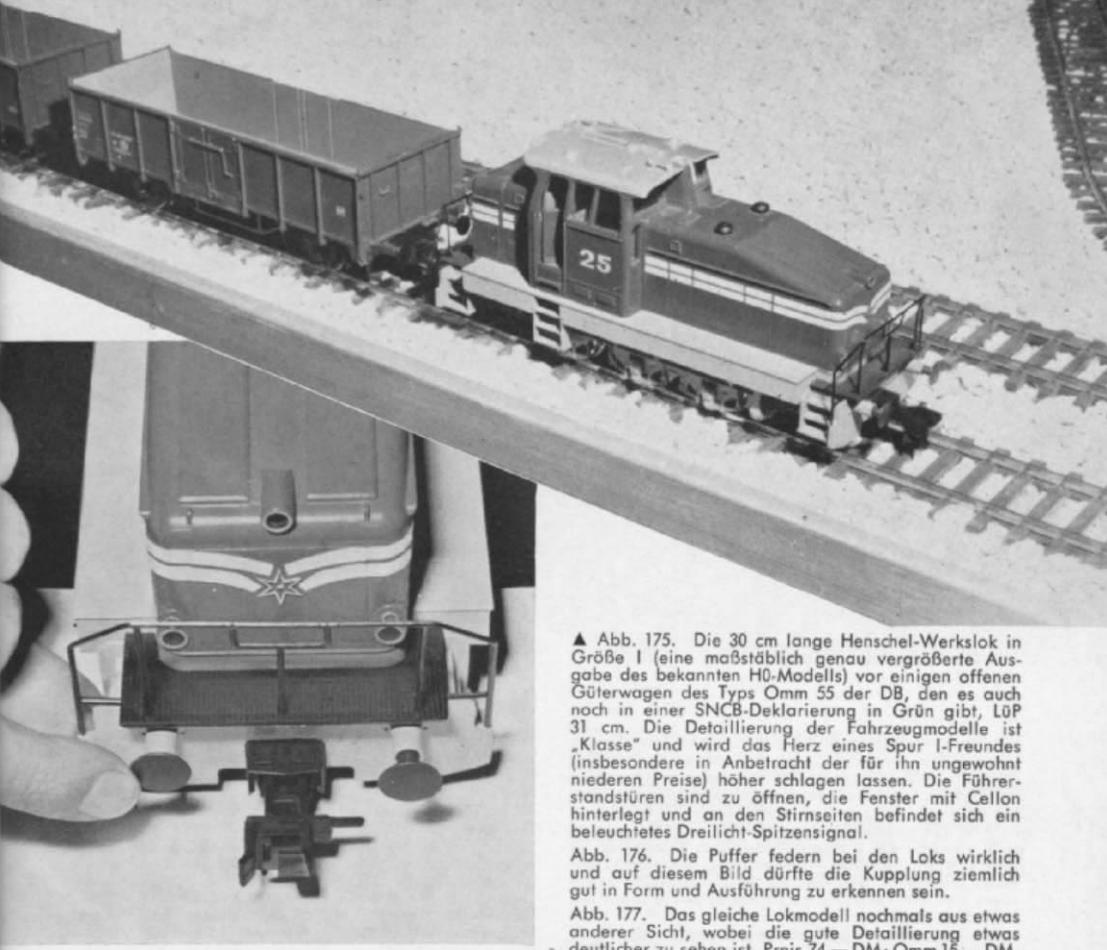
Abb. 174. Nun hat auch Märklin 20'-Container nebst modernem Tragwagen, offenbar einem leicht verkürzten BTmms 58 (LÜP 15,6 cm).

I: Und nun zur neuen „Modelleisenbahn Spur I“, die bereits vor der Messe von sich reden machte. Die Anzeigen, das Titelblatt des MM 1/69 und die Messe-Demonstrationsanlage weisen unverkennbar aus, daß es sich nicht um ein „Aufwärmen“ der alten Spur I-Bahn handelt, sondern im Grunde genommen um eine neuzeitliche große Bahn für Kinder, wenngleich auch die Fahrzeuge — wie könnte es heutzutage schon anders sein! — DB-Vorbildern nachgestaltet sind. Und traditionsgemäß wählte man wohl den Maßstab 1 : 32 (Spur I) und den Wechselstrom-Betrieb (jedoch bemerkenswerterweise ein reines Zweischiene-Gleis!). Die beiden Loks — eine BR 80 und eine Werkslokomotive — sind zugegebenermaßen sehr gut detailliert

und wunderschön anzusehen (bis auf die leider allzu-deutlich sichtbaren Zahnräder auf der linken Seite der „80“!) und auch der offene Güterwagen (ein Modell des Omm 55) ist nicht minder gut detailliert (einschließlich der Wagenunterseite). Der Kippwagen mit den zwei Kippmulden dient zweifellos zur Erhöhung des Spielmoments, das auch beim Omm 55 gegeben ist.

Die Loks haben Federpuffer und über die neuartige Klauenkupplung werden wir per Gelegenheit noch etwas zu sagen haben.

Für Rad und Schiene sind — erfreulicher-, vorsorglicher- und lobenswerterweise! — NEM-Normen zugrunde gelegt worden. Die Gleise sind mit rostfreien Chrom-Nickel-Profilen für den Freilandbetrieb bzw.



▲ Abb. 175. Die 30 cm lange Henschel-Werkslok in Größe I (eine maßstäblich genau vergrößerte Ausgabe des bekannten H0-Modells) vor einigen offenen Güterwagen des Typs Omm 55 der DB, den es auch noch in einer SNCF-Deklarierung in Grün gibt, LüP 31 cm. Die Detaillierung der Fahrzeugmodelle ist „Klasse“ und wird das Herz eines Spur I-Freundes (insbesondere in Anbetracht der für ihn ungewohnt niederen Preise) höher schlagen lassen. Die Führerstandstüren sind zu öffnen, die Fenster mit Cellon hinterlegt und an den Stirnseiten befindet sich ein beleuchtetes Dreilicht-Spitzensignal.

Abb. 176. Die Puffer federn bei den Loks wirklich gut und auf diesem Bild dürfte die Kupplung ziemlich gut in Form und Ausführung zu erkennen sein.

Abb. 177. Das gleiche Lokomodell nochmals aus etwas anderer Sicht, wobei die gute Detaillierung etwas deutlicher zu sehen ist. Preis 74.— DM; Omm 15.— DM.



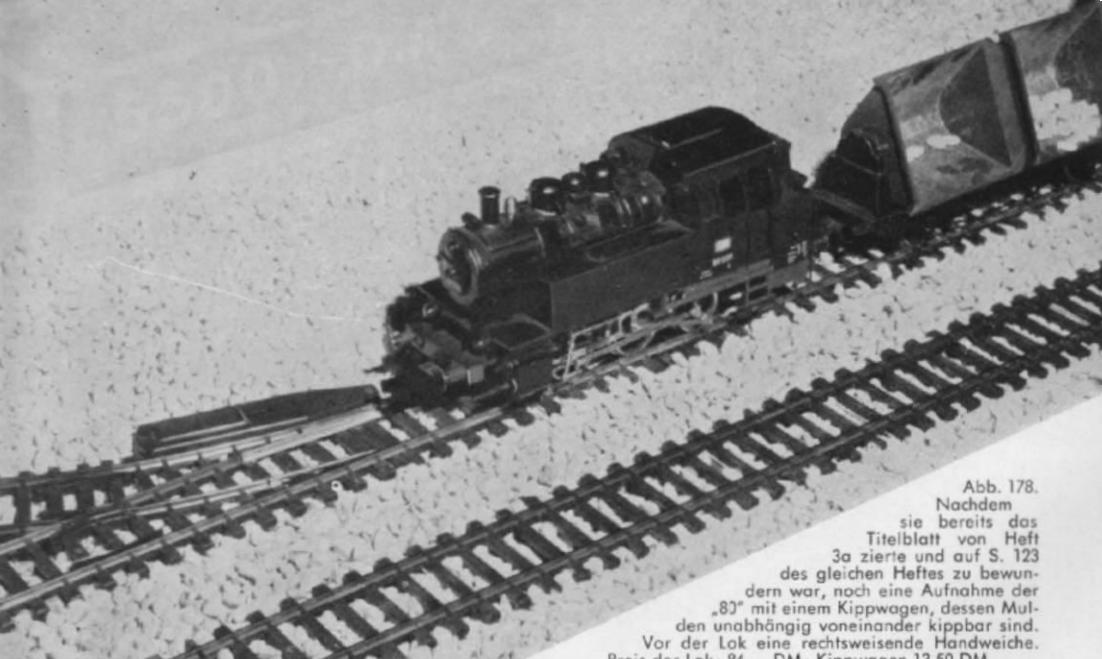


Abb. 178.

Nachdem

sie bereits das  
Titelblatt von Heft

3a zierte und auf S. 123  
des gleichen Heftes zu bewun-

dern war, noch eine Aufnahme der  
„80“ mit einem Kippwagen, dessen Mu-

den unabhängig voneinander kippbar sind.

Vor der Lok eine rechtsweisende Handweiche.

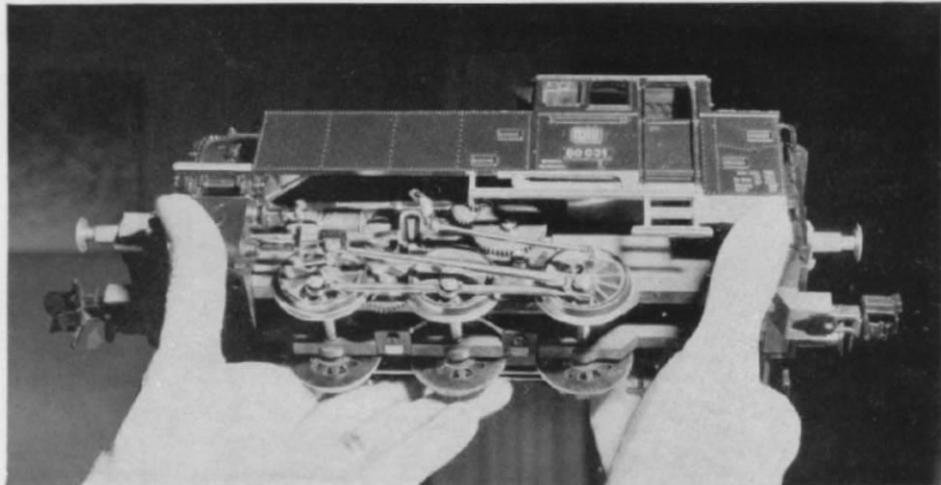
Preis der Lok: 84.— DM; Kippwagen 13.50 DM.

mit stark verzintten Stahlblech-Hohlprofilen für den Hausbetrieb erhältlich, was sich natürlich preislich auswirkt (3,50 DM gegen 2,20 DM bei einem geraden Gleisstück). Die Verbindung der Gleise erfolgt mittels Schienenverbindern und einer im Schwellenband enthaltenen Schnappvorrichtung. Das Gleis sortiment umfaßt ein gerades und ein gebogenes Gleisstück (je 30 cm lang), ein Paar Handweichen, ein kleines gerades Gleisstück, eine Entkupplungsvorrichtung sowie einen auf die Schienen aufschiebbaren Prellbock mit federnden Puffern.

Wie die große Märklin-Bahn ankommt und wie sie

sich entwickeln wird, kann man heute natürlich noch nicht voraussagen. Unter dieser „Modellleisenbahn Spur I“ stellt sich die Firma Märklin offenbar doch etwas anderes vor, als was man in Modellbahnerkreisen in sie hineingeheimst und erwartet hat. Vielleicht lag es auch am Rundschreiben der Fa. Märklin an die Wiederverkäufer (das wir in Heft 16/68 veröffentlicht haben) und in dem sogar etwas von einer „Modellbahn für Liebhaber“ zu lesen war (als die man die gezeigte Bahn aber vorerst doch wohl kaum bezeichnen kann). Kein Wunder also, daß allen möglichen Spekulationen Tür und Tor offen stand.

Abb. 179. Der einzige Schönheitsfehler der „80“: die deutlich sichtbaren, großen Zahnräder, die das Gesamtbild stören und die sich bestimmt hätten in den Rahmen verlegen lassen.



# W. MERTEN

Spielwarenfertigung, 1 Berlin-Tempelhof

Offenbar ist das Sortiment in H0-Figuren so groß, daß es fast als abgeschlossen gelten kann. Auf einem Schaustück wurden diesmal „Menschenmassen“ in H0 vorgestellt, aber das Durcheinander war zu groß als daß es gut gewirkt hätte (Abb. 185). In Wirklichkeit ist es ja meist so, daß entweder alle Personen stehen oder sitzen, also zumindest ein jeder fast die gleiche Pose inne hat (was man von den Miniatur-Menschen auf Abb. 185 kaum behaupten kann), so daß alle zusammen dennoch ein ruhiges Gesamtbild abgeben.

Wie dem auch sei — dieses Jahr gibt es keine einzige neue H0-Figur, zumindest nicht in absehbarer

Zeit, aber in N werden einige Boxen aufgelegt, von denen wir nur ein paar wenige zeigen (die überdies bereits jetzt greifbar sein müßten). Also auch hier bei Merten ein überwiegendes Neuheiten-Angebot in N (was sich nur so erklären läßt, daß in H0 eigentlich nur Ergänzungen gekauft werden, während ein Neubeginner in N quasi einen ungeheueren Erstausstattungsbedarf hat, woraus sich wohl auch der verhältnismäßig große allgemeine N-Umsatz erklärt).

Nun, hoffen wir mit den H0-Anhängern, daß sie auch bei Merten bald wieder mit netten neuen Mini-Menschen bedacht werden!



Abb. 180. Die „fröhlichen Zecher“ sind inzwischen „so klein geworden“ — mit Hut! (Schätzungsweise so an die 11½ mm).



Abb. 182. So massiert in Massen aufmarschiert, wirken die Korpulenten geradezu „massiv“, aber paarweise zwischen den Normalverbrauchern sind sie ein Gedicht (nicht Gewicht!).



Abb. 181. Ebenfalls in N-Größe: die Straßenpassanten (und kaum zu unterscheiden von den H0-Miniaturen inkl. des Schwanzstummels des Pudels!).



Abb. 183. Zwei Vertreter (nebst Fohlen) der 10 Warmblutpferde, die in unterschiedlichen Posen als Box N 2408 erhältlich sind. Bildliche Wiedergabe fast in 1½ facher N-Größe.



Abb. 184. Transportarbeiter in N, von denen es zwei Boxen gibt.

Abb. 185. Das sind die wildbewegten, wogenden H0-Massen, die weder in natura noch bildlich die erwartete Wirkung zeigten. In der ca. 1 m langen Glasvitrine waren abertausende Figuren zu dieser Massendemonstration aufgebettet worden.



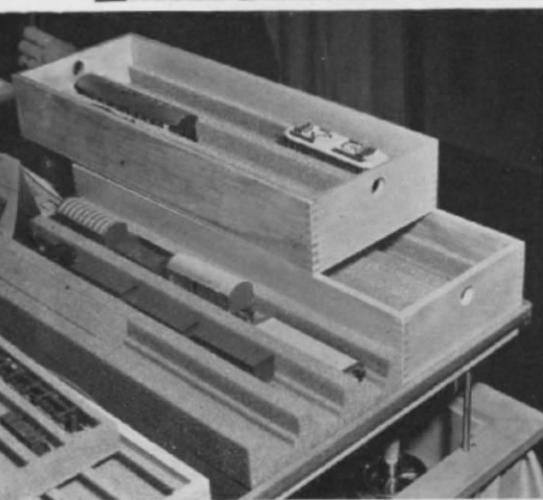


Abb. 188. Die neue transportable H0-Holzkassette.



## J. MÖSSMER

Schaumstoffverarbeitung

7992 Tettnang

Wahrscheinlich um empfindliche Mitbewohner vor den Fahrgeräuschen großspuriger Modellbahnen zu schützen, wurde ein neues Gleisbett für Lehmann-Gleise geschaffen, das mit einer neuartigen Schotterprägung und in der Mitte vertieftem Querschnitt versehen ist.

Etwas überrascht waren wir, daß bereits für das neue Märklin-K-Gleis eine Schaumstoff-Gleisbettung vorgezeigt werden konnte. Das lag daran, daß die Gleisbettung 1700 (für Fleischmann, Jouef, Pilz/DDR, Pullmann und Troy) gleichfalls für die neue Märklin-Gerade paßt. (Ob aus Zufall oder als Anzeichen für eine willkommene Vereinheitlichung, mag dahingestellt bleiben). Für die neuen Märklin-K-Weichen müssen natürlich erst noch passende Gleisbettungen geschaffen werden.

Schaumstoff-Gleisunterlagen gibt es neuerdings auch für Pecco-N und Rivarossi Atlas-N.

Die Bettungen für die Rivarossi- und Pola-O-Bahnen werden ebenfalls die eingangs erwähnte Schotterprägung und Aushöhlung der Gleismitte aufweisen.

Abb. 189. Die Kassette für N-Bahnen (mit zwei Schaumstoffeinsätzen) hat theoretisch Platz für einen insgesamt 4,80 m langen Fahrzeug-Zug".



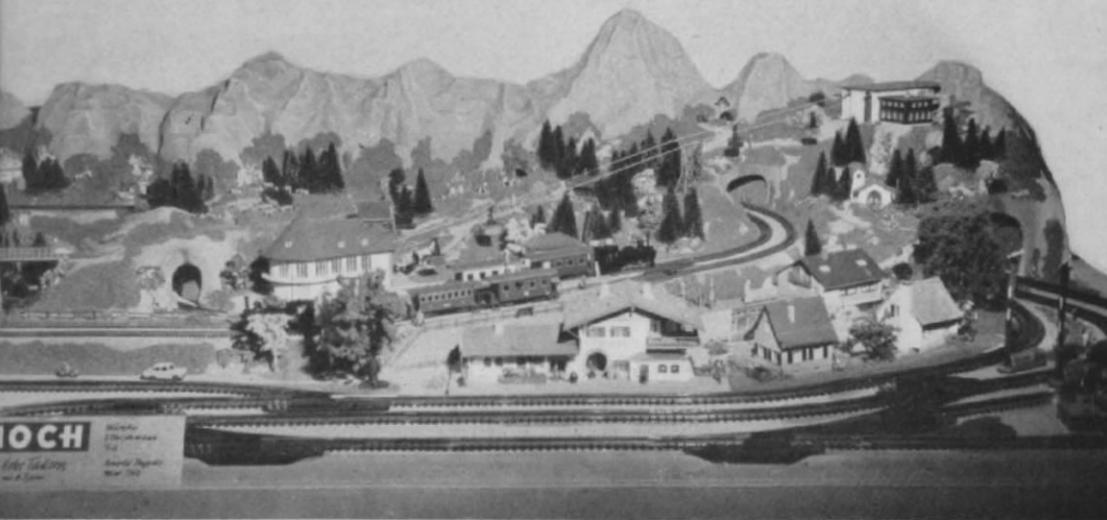


Abb. 190. Die neue Geländeplastik „Hohe Tauern“ (2,00 x 1,20 m groß) für eine H0-Bahn, eine in sich geschlossene H0-9-Schmalspurstrecke und eine Drahtseilbahn auf den 380 mm hohen „Gipfel“.

**O. E. NOCH** Ing.  
Spielwarenfabrik  
7988 Wangen/Allgäu

H0: Bei den Bäumen neu hinzugekommen ist eine Buche (Höhe 13 cm) mit feinem Kunststoffgeäst. Sie wird kahl oder als grüne oder als Rotbuche geliefert. Die Bäume aus dem bisherigen Sortiment sind weiter verbessert worden und werden zukünftig einzeln in Klar-sicht-Beutel verpackt.

Bei der Weiterentwicklung der fertigen Modellbahnen-Gelände wurde Wert auf nachträgliche Erweiterungsmöglichkeiten der kleineren Landschaftsmodelle gelegt. So wurden auch die neuen Geländeteile (Modelle „Birkenfeld“, „See-Alpe“ 120 x 100 cm, und „Hohe Tauern“ 200 x 120 cm mit 9 mm Nebenbahn-Strecke) unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes entworfen. Sie können allesamt mit einem 3 cm breiten Rahmen versehen und durch die ebenfalls neuen Anbau-Laschen beliebig kombiniert werden. Durch ein neu ins Programm aufgenommenes Eck-Anbauteil (100 x 120 cm) besteht jetzt auch die Möglichkeit, L- oder U-förmige Anlagen aus fertigen Geländeteilen zusammenzusetzen.

(weiter auf Seite 210)

Abb. 191. Das neue Tunnelportal für zweigleisige N-Strecken, das bewußt so breit ausladend gehalten wurde.



Zu den bisherigen Mössmer-Zugboxen sind weitere hinzugekommen und zwar einmal (allerdings nur für H0) eine sog. Stapelbox aus Holz (50 x 25 x 7 cm) mit abgesetztem Boden zum besseren Stapeln und innen mit den bekannten Schaumstoff-Zugliegen ausgestattet. Die Einsätze sind auch lose zum Einbau in Schränke, Regale oder Schubladen erhältlich.

Weiterhin: zwei transportable, farblos lackierte, sowie mit abnehmbaren Deckel, Plastik-Tragegriff

und Schnappverschlüssen versehene Holzkassetten. Die eine (40 x 25 x 6 cm) ist für N gedacht, hat ein Fassungsvermögen von ca. 4,8 m Zuglänge und kostet in der vorher genannten Ausführung DM 25,- während für H0 eine etwas größere Kassette (54 x 39 x 6 cm) mit verstellbaren Holzfächern und einem Fassungsvermögen von ca. 3-3,5 m Zuglänge lieferbar ist. Boden und Deckel sind mit Schaumgummi ausgelegt. Der Preis hierfür beträgt DM 29,90.



Abb. 192.  
Zwei Grün-  
und eine Rot-  
buche in H0  
(13 cm hoch)  
mit feinem  
Kunststoff-  
Astwerk.

N: Für die Baugröße N sind ebenfalls neue Fertig-Gelände (nämlich die Modelle „Hinterstein“ 75 x 69 cm, „Immental“ 125 x 69 cm und „Wiessee“ 125 x 69 cm) herausgekommen. Bei diesen gibt es ebenfalls (wie bei den H0-Modellen) vielfältige Anbau-Kombina-

tionsmöglichkeiten, erleichtert durch die vorgefertigten Rahmen-Bausätze. Ein N-Tunnelportal für doppelgleisige Strecken ist leider nicht ganz vorbild- und maßstabsgerecht, sondern speziell auf die Minitrix-Doppelgleise abgestimmt.

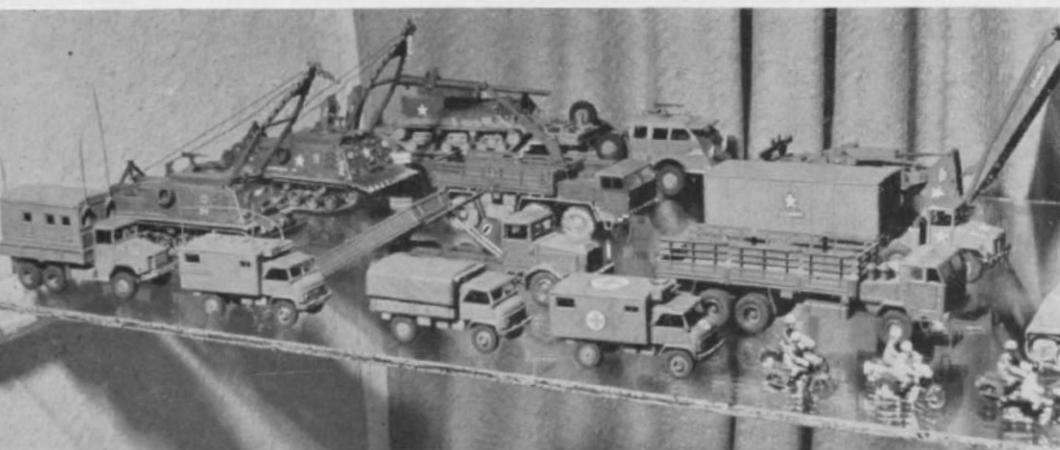


Abb. 193. In einer Reihe vorne aufmarschiert: die vier neuen Kraftfahrzeugmodelle (v.l.n.r.: GMC-Funkwagen, Unimog-Nachrichtenwagen, Unimog-Mannschaftswagen, Sanitätswagen) sowie die Kradfahrer mit Beiwagen.

## Peetzy-Roco-Modelle

J. Ehrenfried · 85 Nürnberg-Reichelsdorf  
(Hersteller: Ing. H. Rössler, Salzburg)

(POLA-N)

Abb. 194. Zwei N-Neuheiten: der alpenländische „Sonnenhof Mayr“ (links) und „dem Schmid Xaver sei' Ladeng'schäft“ (rechts). — Das dritte Haus im Bunde ist noch der Gasthof „Alpenblick“ (nicht abgebildet).



# POLA-N

Modellspielwarenfabrik

8731 Rothhausen

Abb. 195. Die Rico-Station in N mit angebautem Güterschuppen, zwar im Westernstil, aber vielleicht doch . . . ?



Abb. 196. Die Oldtimer-Brauerei, aus deren Gebäude Teilen auch noch das Raiffeisen-Lagerhaus entstand (nicht abgebildet), beide inzwischen auf dem Markt!

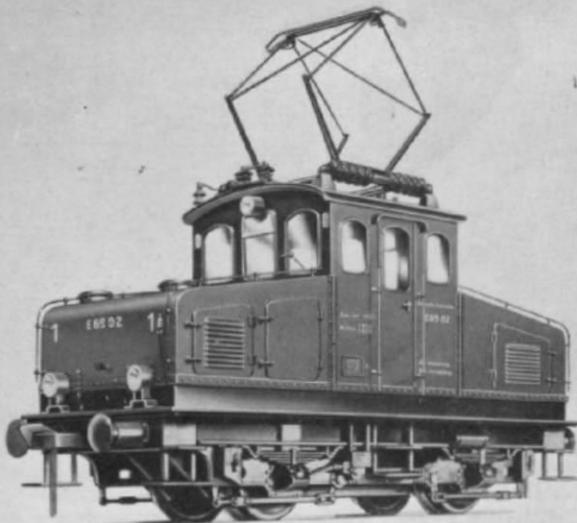
▼ Abb. 197. Etwas für den deutschen N-Bahnfreund: das ländliche Stationsgebäude „Gerhardingen“ mit angebauter Güterhalle, Verladerampe, offener Wartehalle und einem netten (nicht abgebildeten) freistehenden Toilettenhäuschen.



N: Pola ergänzt das bisherige abwechslungsreiche Programm durch weitere z. T. sehr nette Objekte: alte Dorfsmiede (mit vielen netten Details und minuziös nachgebildeter Schmiede, Anbau u. dergl.), Brauerei (mit Sudhaus, Abfüllgebäude, Verlade- und Lagerhaus und Aussparung in der Grundplatte für die Verlegung eines Anschlußgleises), ländliches Bahnhofsgebäude „Gerhardingen“ (mit angebauter Wartehalle und Güterschuppen und freistehendem Toilettenhäuschen), Bahnstation Rico (im Western-Stil), Raiffeisen-Lagerhaus, Wohnhaus mit Garage und Gebirgshäusern (die zwar an sich nach sehr netten Vorbildern entstanden sein dürften, aber maßstäblich irgendwie klein ausgefallen und wohl mehr für den Hintergrund gedacht sind). Ein Teil dieser Neuheiten ist inzwischen bereits erhältlich.



Abb. 198. Bei der alten Dorfsmiede in N ist tatsächlich das Innere der Schmiede nachgebildet und auch ums Haus herum sind eine Reihe netter Details zu entdecken.



## Pola Maxi Spur 0-Bahn

0: Über die Spur 0-Bahn („Pola Maxi“, wie sie vom Hersteller genannt wird) konnte man sich an der Messe noch kein endgültiges Bild machen, da die Loks noch Handmuster waren und mit den Abbildungen im Prospekt noch nicht „konkurrieren“ konnten. Auch die Wagen waren gerade erst aus der weichen Spritzform gekommen und ebenfalls erst noch handschriftlich beschriftet. Hier gilt es erst einmal die ersten Serienstücke abzuwarten, bevor man ein endgültiges Urteil abgeben kann. Das plastische Aussehen der Wagen ist nicht schlecht, doch sollen die Formen — nach Aussage des Herstellers — nochmals überholt und die Kunststoffe im richtigen Farnton eingefärbt werden, um eine nachträgliche Bemalung zu ersparen.

Abb. 199. So soll das 0-Modell der E 69 (mit Sommerfeldt-Stromabnehmer) nach den Unterlagen des Herstellers im Endeffekt aussehen, was sehr erfreulich wäre! Der Achsstand ist um wenige Millimeter kleiner als maßstäblich richtig, aber dadurch soll gleichzeitig ein Triebdrehgestell für eine geplante größere Elelok gewonnen worden sein (wofür man Verständnis haben kann). — Preis der E 69: 39.75 DM.

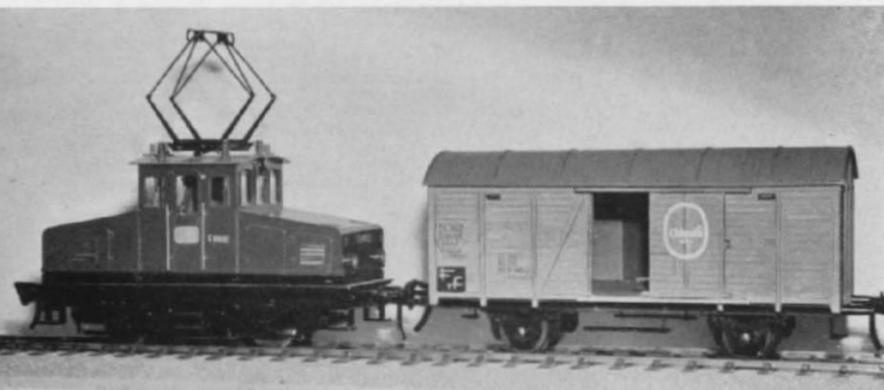


Abb. 200. Die Handmuster-E 69 mit einem gelben Chiquita-Bananenwagen, LÜP 20,7 cm, mit Schiebetüren.

Abb. 201. Auf die T 3 (für 49.75 DM) werden wir nochmals eingehen, wenn ein Serienmuster vorliegt. Der CiPr 86 (im Neuheitenprospekt fälschlicherweise mit 2. Klasseschildern) ist sehr nett gelungen, wird jedoch noch verbessert und die Schrift verfeinert Preis 18.75 DM).

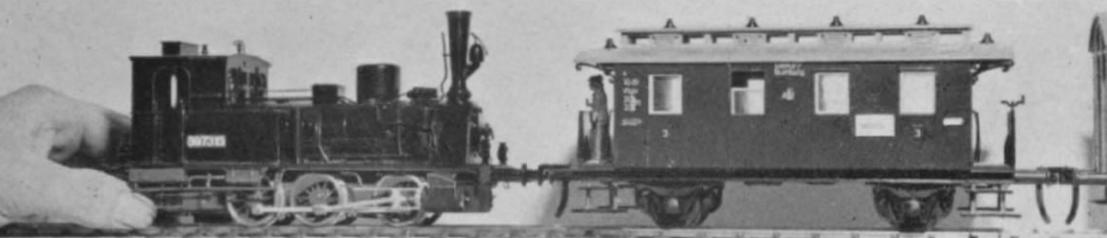
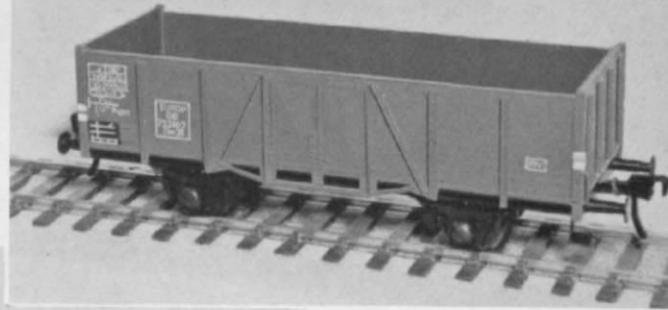
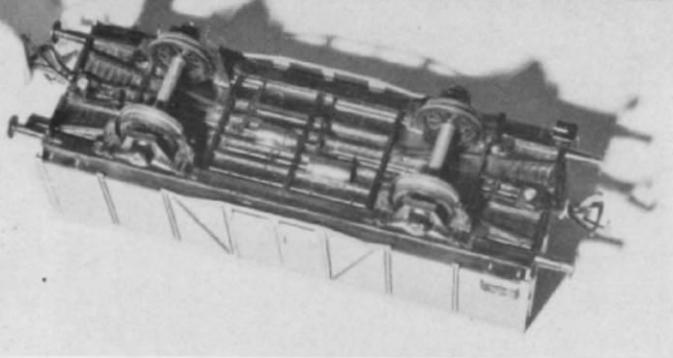


Abb. 202 u. 203. Der offene Güterwagen ist gut detailliert, auch unterseitig und die Rückstellung der Kupplung à la Fleischmann (nur entsprechend vergrößert) erfolgt mittels zweier Kunststoff-Federn.

Nicht abgebildet sind ein Niederbodewagen X 05 der DB, der gedeckte Güterwagen Gklim der DB



(im Prospekt mit G 20 statt G 10 bezeichnet) und der Löwenbräu-Bierwagen mit Flachdach (entsprechend Abb. 205).



▼ Abb. 204. Der Schemelwagen mit Bremserhaus (11.75 DM), zu dem es natürlich noch das Gegenstück ohne Bremserhaus (für 9.75 DM) gibt.

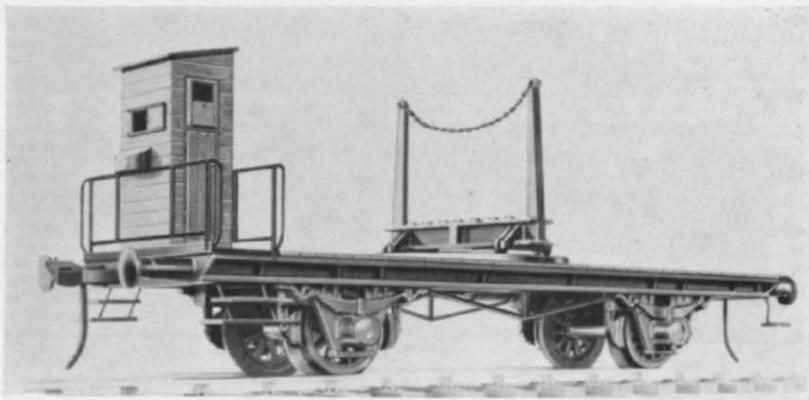
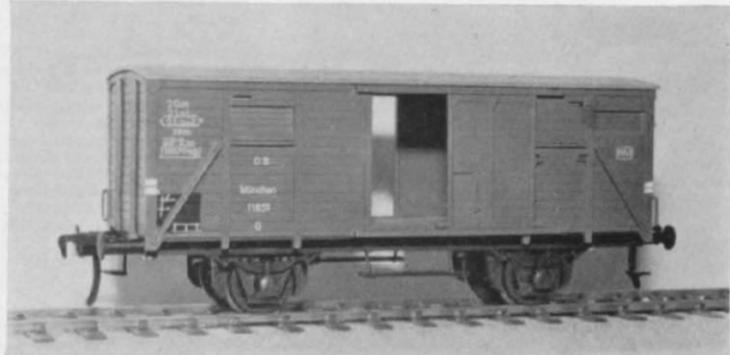


Abb. 205. Der gute alte „München“ (G 10) mit beweglichen Schiebetüren, und durch Verwendung des „Einheits-Chassis“ ebenfalls 20,7 cm lang. Preis 14, 75 DM.

Sämtliche Wagen haben Speichenräder (sogar der G 20 und der Öm 21), jedoch die ältereueste Beschriftung!



# Paul M. PREISER KG

Kleinkunstwerkstätten

8803 Rothenburg o. d. T.



Abb. 206. Zwei der Figuren mit beweglichen Armen: der Aufsichtsbeamte mit der Kelle und der Bahnwärter mit der Flagge. Der Sockel der Figuren wird bis zur Platte (noch besser: einschließlich Standplatte) in den jeweiligen „Fußboden“ versenkt und an den dünnenen Zapfen der Luftschauch angegeschlossen, der zu einer kleinen Luftpumpe mit „Druck“-Knopf führt.



## (Pola Maxi ...)

Auch soll für die Räder ein härterer Kunststoff verwendet werden, da der jetzige einen zu großen Abrieb ergibt, wodurch die Schienen zu stark verschmiert werden. Die Trittbretter sind aus biegsamen Nylon, damit sie beim Betrieb nicht zu leicht abbrechen.

Die Loks — ein T 3- und E 69-Nachbildung — werden durch einen drei-poligen Zöller-Motor angetrieben, der bereits bei 2 Volt anläuft. Die Kraftübertragung erfolgt bei der T 3 über ein Kronenrad (Untersetzung 1 : 20), bei der E 69 über schrägverzahnte Schraubenräder (Untersetzung 1 : 18). Als Fahrtradio kann jedes handelsübliche 12 V-Gleichstrom-Fahrpult verwendet werden. Die Herausgabe eines eigenen Fahrpults ist vorerst nicht geplant.

Die Gleise und Weichen werden mit Rivarossi-Lizenzen gebaut, doch ist das gebogene Gleissstück bei Pola für einen 1,22 m-Kreisdurchmesser (statt 1,60 m) ausgelegt. So erfreulich die Tatsache ist, daß bezüg-

lich der Gleise mit dem zweiten O-Hersteller Rivarossi eine Übereinstimmung getroffen wurde, so bedauerlich ist es, daß sich dies nicht auch auf die Kupplung bezieht. Aber nachdem Pola die Wagen für den italienischen Markt mit der Rivarossi-Kupplung ausrüsten muß, wäre es doch wohl das Beste, wenn Pola auf die eigene Kupplung à la Fleischmann — im Interesse einer Vereinheitlichung — gleich von vornherein verzichten würde! Man könnte diese Forderung natürlich auch umgekehrt erheben, aber die Klauenkupplung erscheint uns im Hinblick auf die kommenden Mittelkupplungen zukunftsträchtiger als die Pola-Kupplung. Die O-Bahn-Interessenten würden eine diesbezügliche Vereinheitlichung sicher entsprechend honorierten. Die Kupplungen sind zwar austauschbar, aber wozu eine solche „Unsitte à la HO“, wenn ein Neuanfang alle Verständigungsmöglichkeiten offen läßt? (Siehe in diesem Zusammenhang auch Abb. 233 auf S. 222!).

Wie das funktioniert? — Nun, „ganz einfach“ mit Druckluft. Von einer kleinen Pumpe wird über eine dünne Schlauchleitung ein „Kölbchen“ im Sockel der Figur und von dem wiederum ein feines Drahtchen in deren Inneren in Bewegung gesetzt, das dann über eine Umlenkung den Arm bewegt.

Die Figuren gibt es in fünf verschiedenen Ausführungen; als Bahn-Aufsichtsbeamter und Verkehrspolizist mit Kelle sowie als Bahnwärter, Starter für Autorennen und Warnposten mit Flagge ausgerüstet. Sie werden grundsätzlich mit 50 cm Schlauch und dem pneumatischen Antrieb (Preis DM 4,95) geliefert, als Ergänzung noch ein Verlängerungsschlauch (1 m lang, DM —,60). Wie wir erfahren konnten, sind weitere bewegliche Figuren in Vorbereitung.

Neu in der Standard-Serie sind Boxen mit Bahn-

Abb. 207. Es ist möglich, daß diese zeitungslesenden H0-Figuren (Box 104) bereits jetzt schon im Fachgeschäft erhältlich sind.

Abb. 208. Auch diese H0-Serie 248 „Am Bergbauernhof“ wird bereits im März ausgeliefert.



Abb. 209. Ausschnitt aus der diesjährigen Ausstellungsanlage, von der wir in Kürze noch weitere Motive zeigen. Verlegt ist die neue 7 cm breite flexible Straße (lieferbar im Sommer) und die Leitplanken sind Teile der Faller-AMS-Autobahn. Der Bach entstand aus Gießharz und die diversen Vegetationsmatten (Kartoffelacker, Stoppelfeld; Waldboden usw.) stammen ebenso wie die Kiefern aus dem Preiser-natureal-Programm.

personal (eine Zusammenstellung verschiedener Bahndienstete, die öfter gebraucht werden), Waldarbeiter und Tankstellen-Personal.

Die Exklusiv-Serie bringt ebenfalls neue Figuren, nämlich sitzende Personen für Gasthaus und Speisewagen (ab Herbst lieferbar), Zeitungleser (schon ab März lieferbar), Industriearbeiter (ab Herbst) und ländliche Figuren „am Bergbauernhof“.

Die N-Figuren werden jetzt in neuer Sortimentierung und Verpackung geliefert. In diesem Jahr sind hinzugekommen: gehende Gleisbauerarbeiter, sitzende

Personen für Gasthaus und Speisewagen und Industriearbeiter (sämtliche ab Juni lieferbar).

Aus dem Preiser „natureal“-Programm sind ebenfalls Neuheiten zu vermelden. Aufgrund starker Nachfrage sind mit Leitlinien bedruckte flexible Straßenbänder für H0 (7 cm breit) und N (4 cm breit) entwickelt worden. Dieses Straßenmaterial ist leicht zu verarbeiten; es erfordert nur einen festen Untergrund und kann auf diesen z. B. mit UHU-por aufgeklebt werden.

Ausschließlich für H0 gedacht ist ein einspuriger



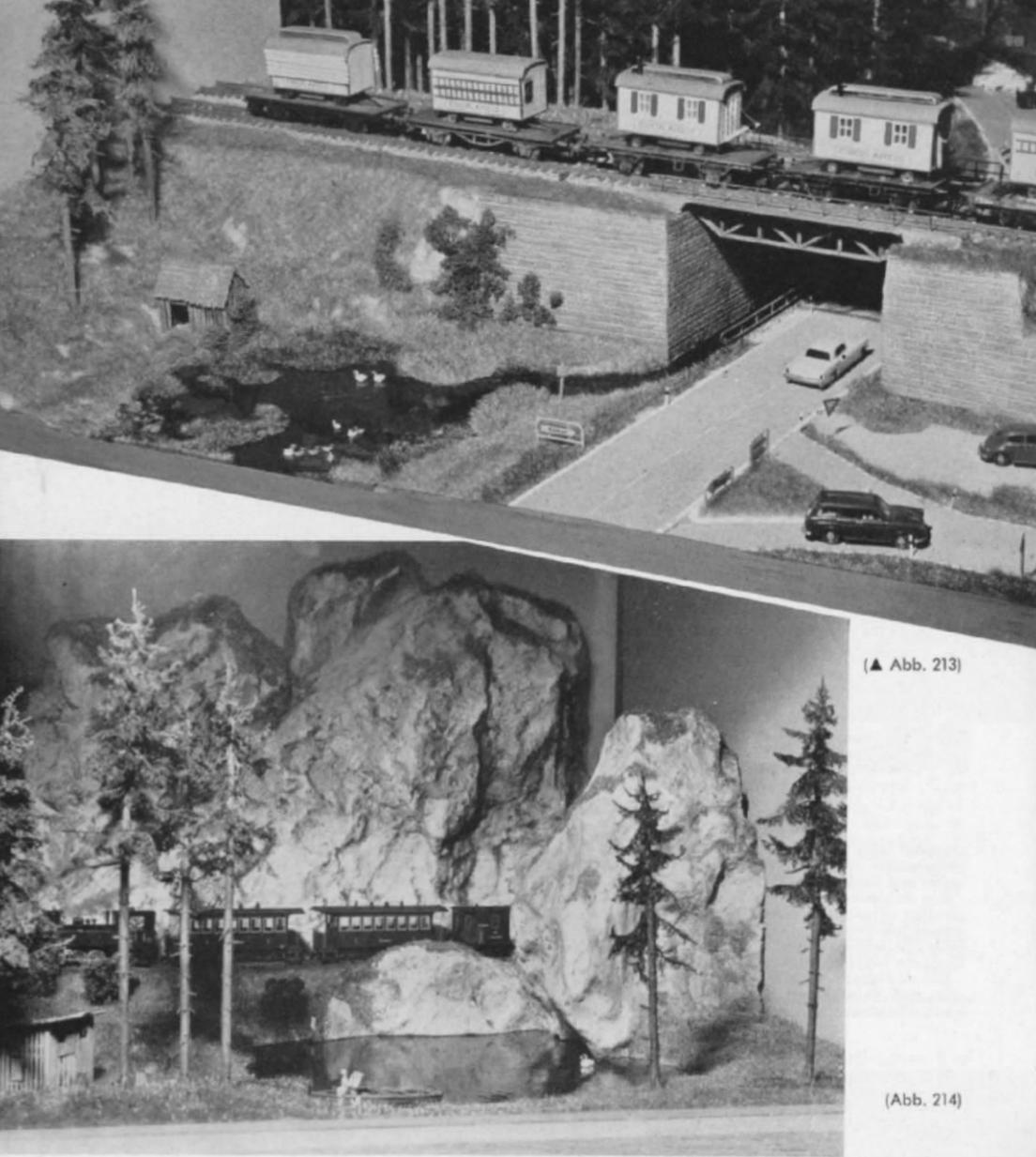
Abb. 210. Juchhei! — Aber keine Veitstänzer, sondern Industrie-Arbeiter in N (Box 9105)! — H0-Box Nr. 105.



Abb. 211. Keine Krakowiak-Tänzer sondern „Sitzende für Gasthaus und Speisewagen“ in N (Box 9103)! — H0-Box 103.



Abb. 212. Auch die gehenden Gleisbauerarbeiter (N-Box 9096) sind wie die beiden anderen N-Serien ab Juni 69 lieferbar (in H0 erst ab Herbst).



(▲ Abb. 213)

(Abb. 214)

Abb. 213. Ein weiterer Ausschnitt aus der H0-Anlage mit einem kleinen Gewässer aus Gießharz.

Abb. 214. Im Vergleich dazu der kleine „Berg-See“, der mittels der Seen-Platte gestaltet wurde. Der Mann im Kahn schaut gerade in seiner Zeitung nach, welcher Methode er den Vorzug geben soll . . .

Feldweg (Meterband, drei Grasstreifen und Fahrspuren). Recht nett ist auch die Seen-Platte, eine Kunststoff-Platte in den Farben des Wassers gehalten. Leider lassen sich bei den gelieferten Abmessungen von 25 x 25 cm nur kleine Gebirgsseen oder

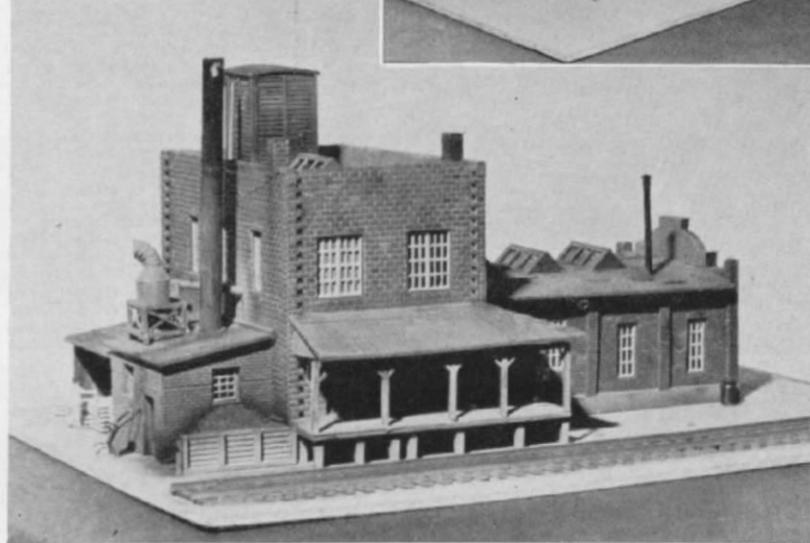
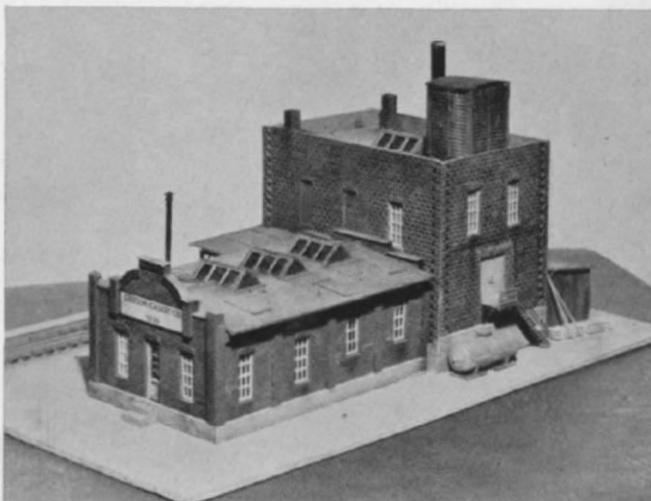
Bäche gestalten. Zudem sind gewundene Bachläufe nur sehr schwer auf diese Art und Weise nachzubilden. Es wäre wünschenswert, wenn die Firma Preiser sich der für solche Fälle besseren Gießharz-Methode preisgünstig annehmen würde!

# QUICK

Modellspielwarenfabrik

8731 Maßbach

Abb. 215 u. 216. Nicht zu groß, nicht zu klein (auch nicht vom Maßstab her): ein Fabrikbau, wie er für die Jahrhundertwende typisch und hier wie dort noch zu finden ist, insbesondere in Vororten, ländlichen Gemeinden usw. In seiner vergammelten roten Backsteinmanier paßt er bestens zur letzjährigen Brauerei oder zur alten Ziegelei u. ä.



H0: Die alte Brauerei und die Ziegelei erhalten nunmehr eine würdige Gesellschaft: eine Maschinenfabrik in Backsteinmanier, die offenbar einem Vorbild nachgestaltet ist und ein weiteres begrüßenswertes Zubehör darstellt.

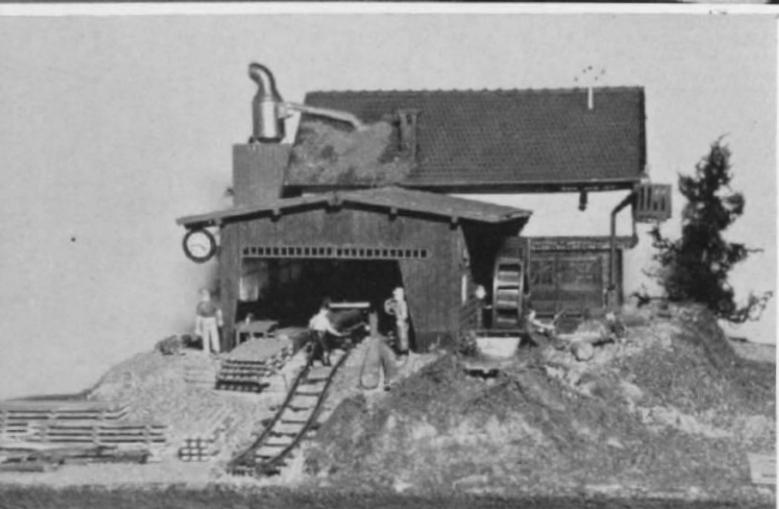
Das Sägewerk der Abb. 218 ist nicht minder gut getroffen und weist allerlei Details auf.

Das Stationsgebäude Rico und der Drugstore sind zwar amerikanischen Stils, doch kann man sie — wenn man einen Gefallen an ihnen gefunden hat — ohne weiteres an einer Nebenstrecke oder an einer Privatbahnlinie aufstellen. Gewieften Bastlern wird es nicht schwer fallen, die Modelle so umzumodeln, daß sie den fremdländischen „Akzent“ verlieren. ►

Fotos bitte mindestens 9 x 12, schwarz-weiß, glänzend!  
Bestellungen und Redaktionspost bitte getrennt halten!



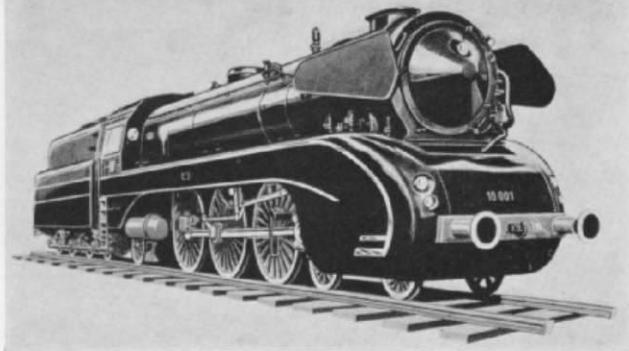
Abb. 217 u. 218. Auch dieses alte Sägewerk paßt sehr gut in das Quick-Spezialitäten-Programm. Die offene Sägehalle ist mit Inneneinrichtung versehen und das Wasserrad dreht sich mittels Motor. Dem Bausatz liegen ausreichend Bretter und sonstige Utensilien bei. Die Grundplatte ist 20 x 29 cm groß.



▼ Abb. 219. Vielleicht mehr eine Kostprobe aus dem großen USA-H0-Programm von Quick als für den deutschen Markt bestimmt: das Stationsgebäude Rico und der Drugstore amerikanischen Stils, aber dennoch irgendwie interessant und faszinierend. An der dem Stationsgebäude gegenüberliegenden Wand des Drugstore-Gebäudes befindet sich eine große Feuerleitstiege und auf der Straßenseite Schaufenster und Eingang zum Drugstore.



Abb. 220. Mit Spannung erwarten wir das N-Modell der letzten deutschen Dampflok-Type BR 10 und hoffen, daß nicht nur das Gehäuse, sondern auch das Steuerungsgestänge vergleichsweise dem Niveau der heutigen deutschen N-Bahnen entsprechen möge!

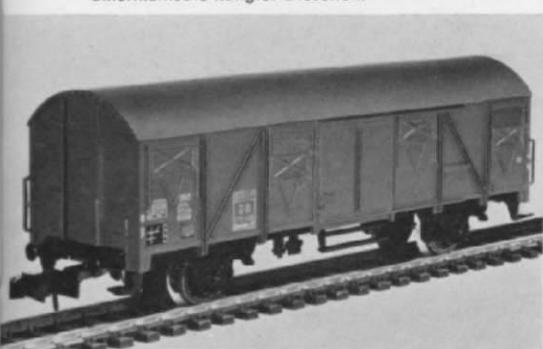


## Rivarossi S. P. A.

Modellbahn-Fabrikation *Como / Italien*  
BR-Vertrieb: Perma GmbH, 85 Nürnberg



Abb. 221. Fast neu und ein nettes Maschinchen: die amerikanische Rangier-Diesellok.



N: Das Rivarossi-Atlas-N-Programm ist auch dieses Jahr wieder beachtlich (wenigstens im Bezug auf amerikanische Fahrzeugtypen) — vorausgesetzt, daß tatsächlich alles erscheint, was angekündigt wird! Die DB-V 60 vom letzten Jahr war beispielsweise immer noch nicht als Modell zu erblicken; sie läuft jedoch ebenso erneut unter der Rubrik „Neuheiten“ wie das letztfährig angekündigte N-Modell der italienischen Schnellfahrlok E 444. Auch bei Rivarossi wäre es gut, wenn weniger vorangekündigt, dafür aber umso mehr an bald lieferbaren Neuheiten gezeigt würde!

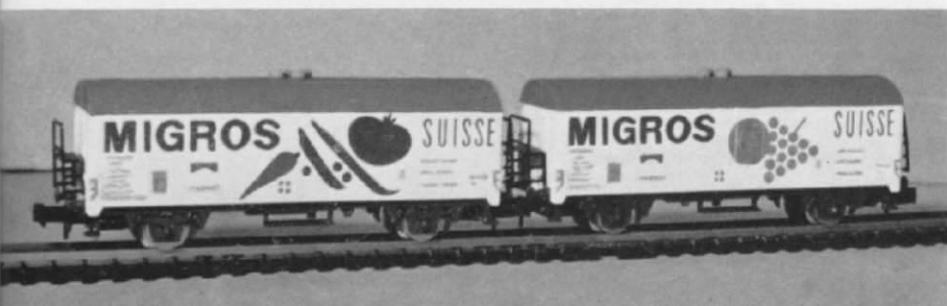
Den Clou der N-Neuheiten stellt zweifellos die Dampflok der BR 10 dar, von der im letzten MIBA-Heft 2/69 gerade die Rede war! Also in dieser Beziehung ein Sonderlob für Rivarossi, denn auf die BR 10 warten in Deutschland die H0-Freunde schon lange vergeblich, und die N-Anhänger hätten so schnell sowieso nicht dran gedacht. Gut, wir können auch von diesem Modell vorerst nur ein Bild vorzeigen und nur hoffen, daß dieses Lokmodell besonders gut ausfällt und tatsächlich bis zum angekündigten Auslieferstermin (Sommer 69) fertig ist (was wir jedoch auf Grund der bisher üblichen Gepllogenheiten zu bezweifeln wagen).

An europäischen Wagenmodellen werden im Frühjahr erscheinen: einige Kühlwagen mit unterschiedlichem Dekor (z. B. „Spatenbräu München“, „Migros Schweiz“, „STEF“), im Sommer ein gedeckter EUROPA- sowie ein offener italienischer Güterwagen.

Aus dem großen amerikanischen N-Programm geben wir bildlich nur einige wenige Beispiele zu besten.

◀ Abb. 222. EUROPA-Güterwagen Glimmehs 57 der DB als Atlas N-Modell, lieferbar im Sommer.

Abb. 223. Diese beiden Migros-Kühlwagen (in N) sollen bereits in Kürze auf den Markt kommen.



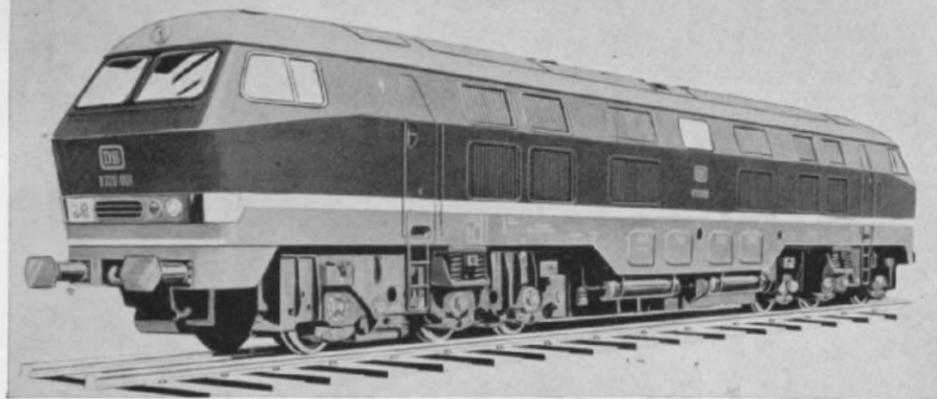


Abb. 224. Der zweite Rivarossi-Schlager für die deutschen Modellbahner: Die V 320 von Henschel in HO. Mit ihr wurde zwar ein bis jetzt einzelter Prototyp zum Vorbild genommen, aber das soll der Liebe keinen Abbruch tun, zumal das 27 cm lange Modell eine imposante, wuchtige Maschine darstellt!

**H0:** Erfreulich, daß wenigstens Rivarossi an die deutschen H0-Freunde gedacht hat! Das Modell der V 320 mit einer LÜP von 27 cm war leider noch nicht zu begutachten, doch soll es bereits bis zum August 69 ausgeliefert werden. Nachdem die Qualität der Rivarossi-Modelle seit geraumer Zeit nichts zu wünschen übrig läßt, dürfte die V 320 als H0-Modell sicher nicht enttäuschen. Mögen sich die deutschen Zweischiene-Gleichstromanhänger — nachdem sie dieses Jahr offensichtlich zu kurz gekommen sind — wenigstens an diesem wuchtigen und imposanten Lokmodell schadlos halten!

Die zweite H0-Neuheit betrifft die Ellok G.G.I der Pennsylvania RR, die eigentlich bereits als Oldtimer gelten kann, jedoch sicher nur für die USA-Spezialisten von Interesse sein dürfte.

Die schon bekannten italienischen Oldtimer-Personenwagen gibt es nun in Rot, als DB-Oldtimer deklariert; sie sollen bereits in Kürze lieferbar sein.

**O:** Auch Rivarossi ist bestrebt, den Markt der Garten-, Terrassen- oder Dachbodenbahn für sich zu gewinnen (und gleichzeitig den O-Anhängern in der ganzen Welt etwas Neues zu bieten), wobei sich Rivarossi vollkommen bewußt ist, daß der letztere Kreis ziemlich klein und keinesfalls eine „Hausse in 0“ zu erwarten ist. Auf dem Fertigungsprogramm stehen vorerst die V 160, die italienische Schnellfahrlokomotive E 444, die amerikanische „Casey Jones“, italienische, französische und deutsche Schnellzugwagen, FS-, DB- und USA-Güterwagen — also ein beachtliches Programm, von dem allerdings erst die „Casey Jones“ sofort lieferbar ist.

Die V 160 sowie den Prototyp eines Schnellzugwagens können wir bereits bildlich als Handmuster vorstellen. Fertig ist jedoch schon eines der Motordrehgestelle (Abb. 213), das einen sehr gediegenen Eindruck macht. Bei der V 160 wird zwar nur ein Drehgestell mit Motor versehen sein, doch läßt sich im Bedarfsfall das zweite leicht gegen ein weiteres Motor-Drehgestell austauschen.

Das Gleissortiment umfaßt ein 20 cm langes gerades Gleisstück, ein gebogenes Gleis (für einen Kreisdurchmesser von 1,60 m), zwei kleinere Gleisstücke (9,4 cm) sowie eine handbediente Linksweiche, die durch einen besonderen Antrieb elektrisch betätigt werden kann. Die Gleisverbindung erfolgt mittels Schienenvorbinde- und Spezial-Schnappverschlüssen. Dieses Gleis ist — wie bereits an anderer Stelle vermerkt — mit dem von Pola kombinierbar.

V 160, Schnellzugwagen und Gleise sollen bereits

im April/Mai erhältlich sein, die Weiche und die Güterwagen erst im Sommer.

Der Bausatz der „Casey Jones“ (mit Rädern aus Kunststoff) kostet 46.— DM. Wer sie jedoch richtig fahren lassen will, muß sich noch einen Motorisierungssatz für 69.— DM beschaffen, in dem sich außer dem Antrieb noch Radsätze mit Metallrädern befinden. Das fertige Lokmodell kostet übrigens 230.— DM.

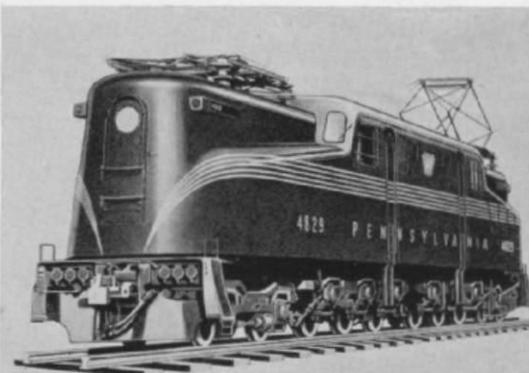


Abb. 225. Die Ellok G.G.I der Pennsylvania RR, in HO 30 cm lang.

Abb. 226. Der bekannte Oldtimer in Rotbraun und mit deutscher Beschriftung.

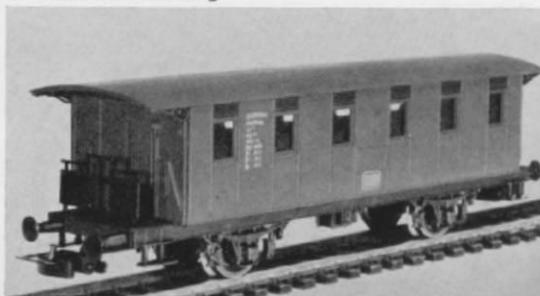




Abb. 227. Neu in H0 (links), neu in N (rechts): Spatenbräu-Bierwagen als kleine Reverenz an die deutschen Modellbahner (oder als Souvenir für italienische Deutschland-Besucher?).

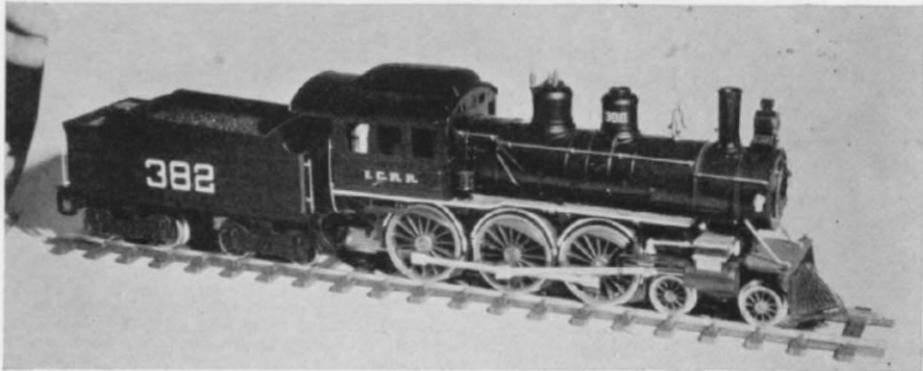


Abb. 228 u. 229. Die „Casey Jones“ in Größe 0 [Länge etwas über 38 cm] und ihr Bausatz, der aus über 200 Teilen besteht. Auf dem Plan steht die Schachtel mit dem Motorisierungs- und Beleuchtungssatz samt Metallräder und Motor (obenauf liegend). Siehe in diesem Zusammenhang auch Abb. 233.

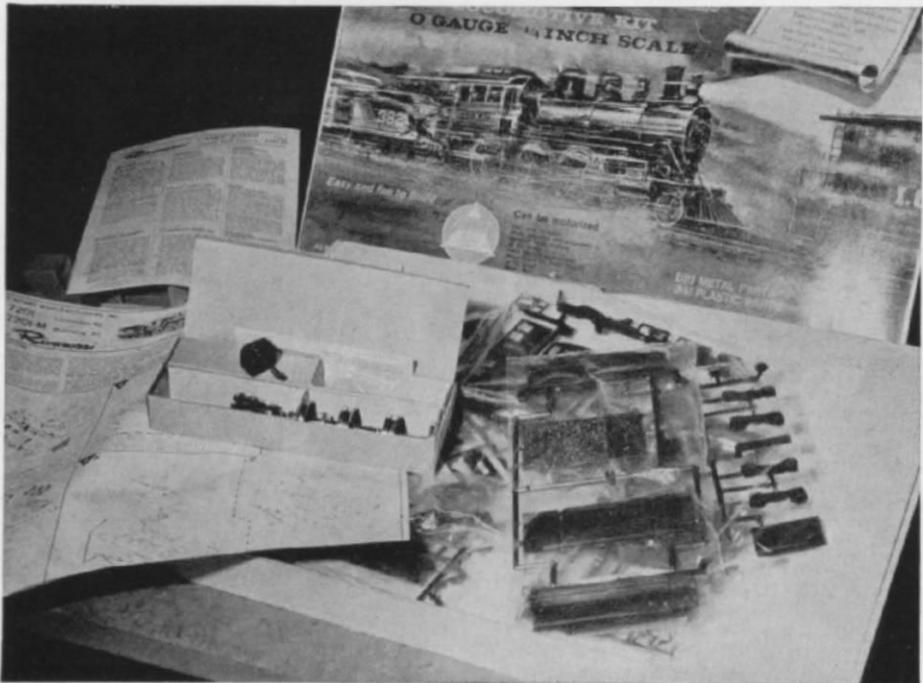




Abb. 230. Einer der mit 59 cm LÖP maßstäblich richtig langen UIC-Schnellzugwagen (hier der FS), darüber H0-Modelle und ganz oben Atlas N-Wagen, also zugleich ein anschauliches Bild der Größenverhältnisse.



Abb. 231. Die V 160 in Größe 0, LÖP 35,6 cm, für den 12 V Gleichstrom-Zweischienebetrieb — im Endeffekt sicher eine wuchtige, bestens detaillierte Maschine. (In der zweiten Etage wiederum H0-Modelle aus dem amerikanischen Rivarossi-Sortiment).

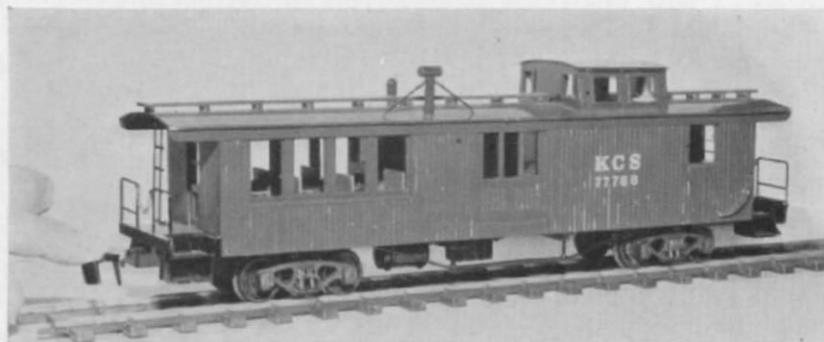
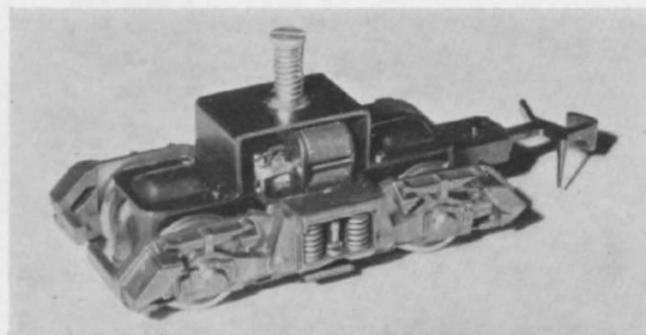


Abb. 232. Zur „Casey Jones“ kommen voraussichtlich noch 4 amerikanische Wagen hinzu, von denen wir den Caboose (Begleitwagen) vorstellen.

Abb. 233. Das Motor-Drehgestell der V 160, das insgesamt einen sehr gediegenen Eindruck macht, auch bezüglich der nachgebildeten Feinheiten. Gut erkennbar die Klaenkupplung, die eine frappierende Ähnlichkeit mit der Lima-0-Kupplung hat (vergl. Abb. 147 in Heft 3a/69).



**Röwa** Plastic GmbH

7441 Unterensingen/Neckar

(Siehe auch das heutige Titelbild)

H0: Diese Firma, die sich letztes Jahr überraschend mit der V160, einem Behältertragwagen und diversen Containern vorstelle (s. Heft 13/68), hat offenbar sofort das Modellbahn-Terrain erobert und stellte an dieser Messe zum ersten Mal aus. Und wieder sind die Hauptmesseschläger dem Thema „Container-Verkehr“ gewidmet. Den Container-Verladekran aus Heft 15/68 werden Sie auf dem Titelbild bereits erkannt

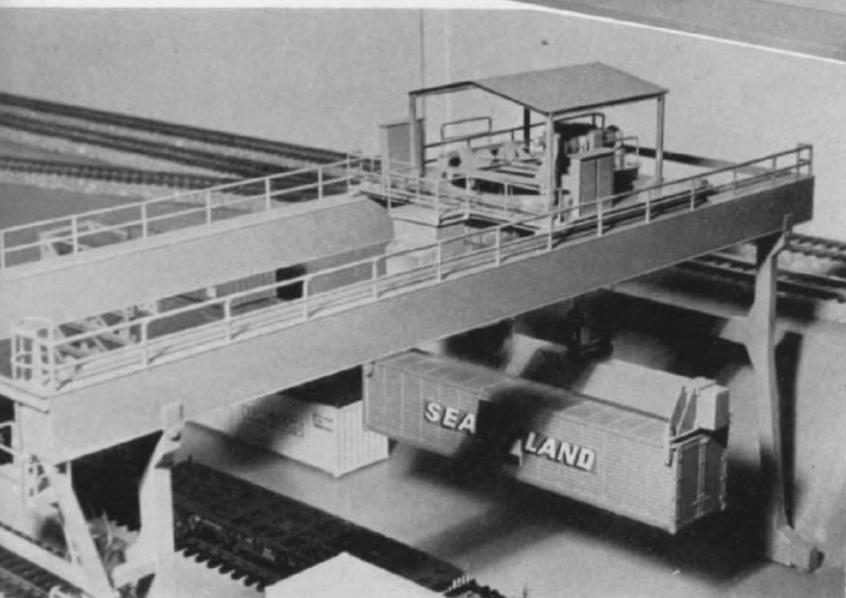


Abb. 234 u. 235.  
Ein wundervolles  
Zubehörstück, der  
Container-Kran!  
Nicht nur, weil  
die MIBA ihn als  
Bauprojekt ver-  
öffentlicht hat!

Die Container  
stammen aus dem  
großen Behälter-  
Sortiment, die es  
in verschiedenen  
Farben und mit  
5 verschiedenen  
Beschriftungen  
gibt (von den  
ganz neuen  
40-Schiebewand-  
Schiebedach-  
Containernmodell-  
len ganz  
abgesehen).



Abb. 236. Das Vorbild des zweiachsigem Selbstentladewagen-Modells in HO-Größe, mit abklappbarem Geländer und als Privatwagen der Farbwerke Hoechst AG. deklariert, im Herbst erhältlich. LÜP 10,7 cm.

Wegen des ebenfalls neuen Schweröl-Kesselwagens mit 18,2 cm LÜP siehe heutige Röwa-Anzeige (S. 261).

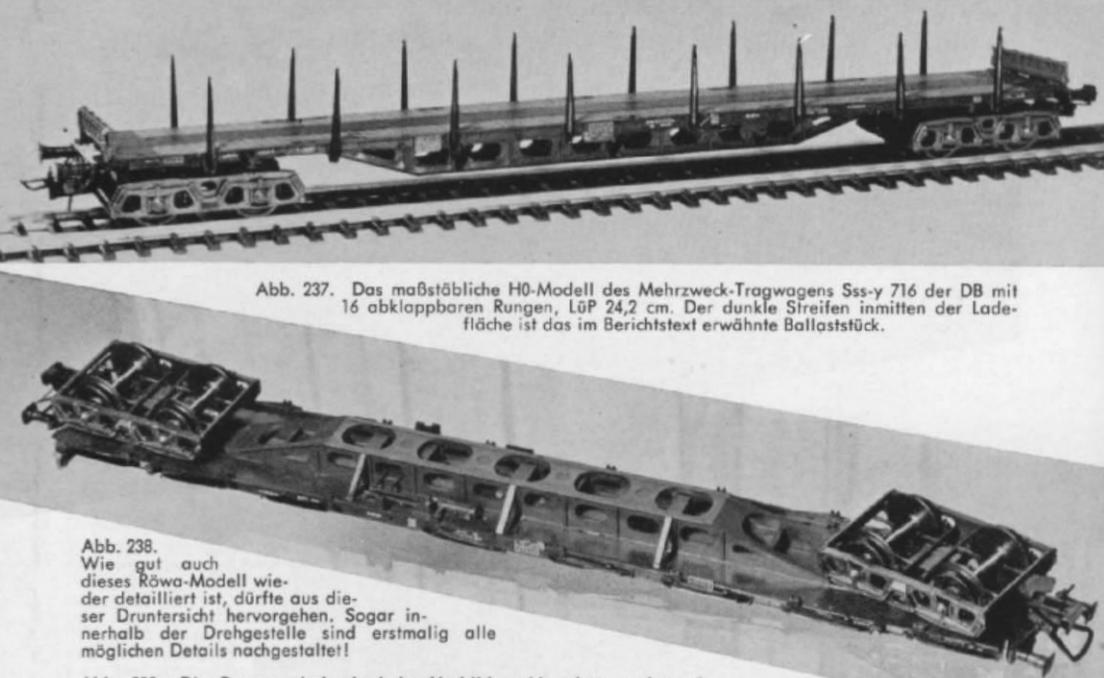
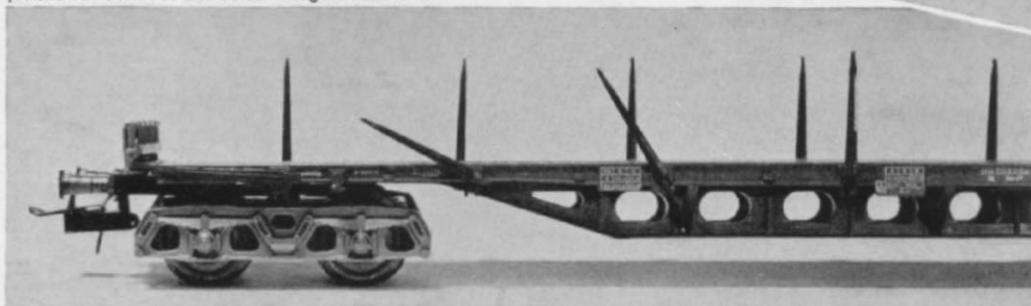


Abb. 237. Das maßstäbliche HO-Modell des Mehrzweck-Tragwagens Sss-y 716 der DB mit 16 abklappbaren Rungen, LÜP 24,2 cm. Der dunkle Streifen inmitten der Ladefläche ist das im Berichtstext erwähnte Ballaststück.

Abb. 238.  
Wie gut auch  
dieses Röwa-Modell wie-  
der detailliert ist, dürfte aus die-  
ser Druntersicht hervorgehen. Sogar in-  
nerhalb der Drehgestelle sind erstmalig alle  
möglichen Details nachgestaltet!

Abb. 239. Die Rungen sind wie beim Vorbild umklappbar, und zwar jeweils von der Mitte aus zu den Wagenenden hin.



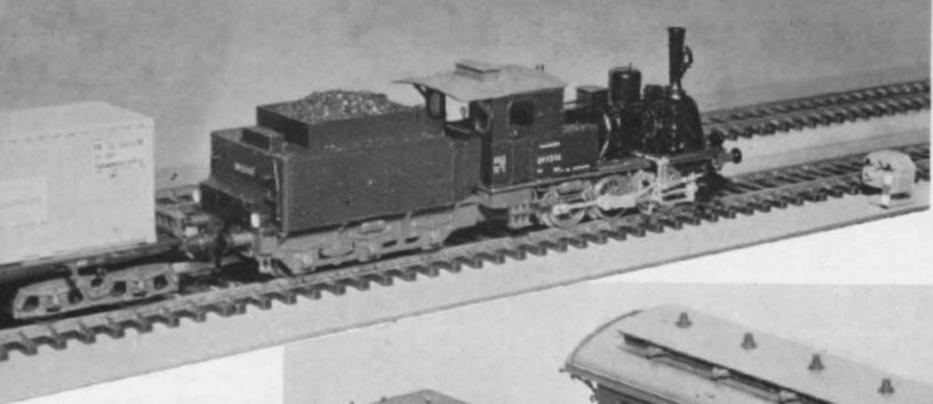


Abb. 240. Die T3 mit Schlepptender, eine Nachbildung der DR-Lok 89 6009 (die derzeitige Nr. 7314 der Solo-T 3 wird noch geändert), erhältlich Ende Mai. Durch Wegfall der kleinen Schleifer (Stromabnahme über die Tenderräder) wurde die Zugkraft wesentlich verbessert (sie zieht nunmehr beispielsweise — obwohl sie's gar nicht bräuchte! — 6 D-Zugwagen eine 8%ige Steigung hoch!).

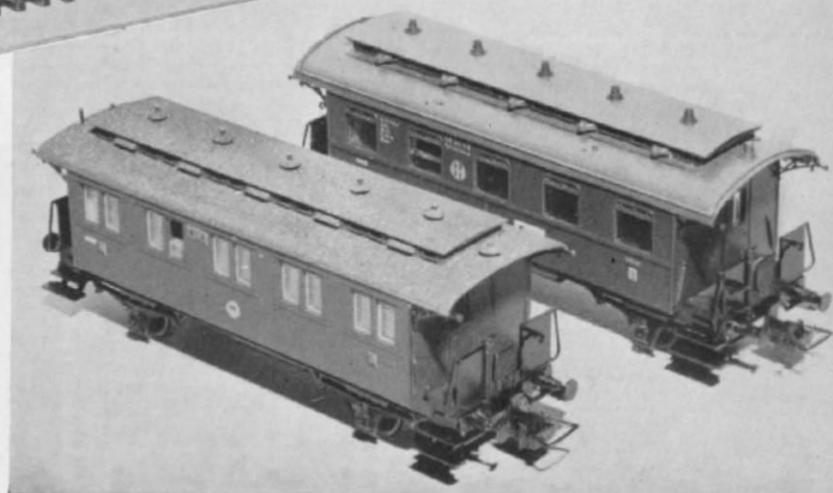


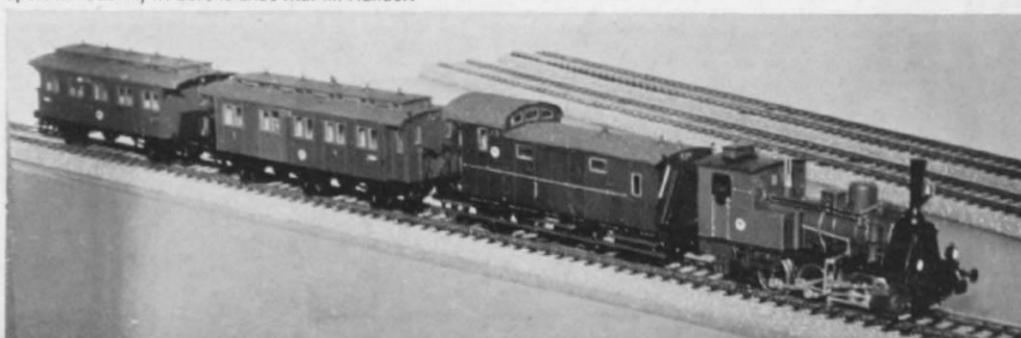
Abb. 241. Die Wagen des preußischen Nebenbahnzugs haben nicht nur die Originalfarben der preußischen Eisenbahnverwaltung erhalten, wie sie um die Jahrhundertwende üblich waren, sondern darüber hinaus — echt Röwa! — noch Dächer mit einer Dachpappen-Imitation, die unglaublich echt wirkt, wie dieses Vergleichsbild ziemlich gut erkennen läßt!

haben und den neuen Mehrzweck-Tragwagen stellen wir in den Abb. 237—239 vor. Der 35 t-Portalkran zur Container-Verladung (eine Konstruktion der Fa. Hensel, Berlin) war zwar nur als (präzises) Handmuster zu bewundern, dürfte jedoch in der bereits bekannten Röwa-Qualität ein effektvolles Zubehör-„Prunkstück“ abgeben. Er ist nur als Bausatz erhältlich (20.— DM), doch dürfte der Zusammenbau sicherlich kinderleicht sein und keine Probleme aufwerfen. Das Modell ist so konstruiert, daß die Antriebsätze für die Laufketze und den Greifer (35.— DM) ohne

viel Mühe nachträglich eingebaut werden können. Ein weiterer Antriebs-Bausatz für 18.— DM dient für die Fahrbewegung des Krans selbst. Durch diese Dreiteilung der Bausätze ist auch dem weniger Betrachten geholfen, denn er kann sich die Bausätze „etappenweise“ zulegen. Leider müssen die Interessenten noch bis zum Herbst warten (unsere Bauzeichnungen sind eben zu spät veröffentlicht worden).

Das Modell des neuen Mehrzweck-Tragwagens Sss-7/16 der DB mit abklappbaren Rungen ist wiederum ein echtes Super-Modell. Es ist wieder sehr fein und

Abb. 242. Der preußische Nebenbahnzug in Länderbahn-Farbgebung (mit dachpappenimitierten Dächern und Speichenräder!) ist bereits Ende Mai im Handel!



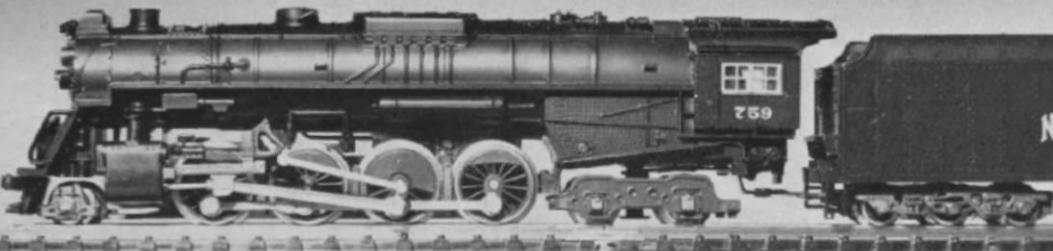
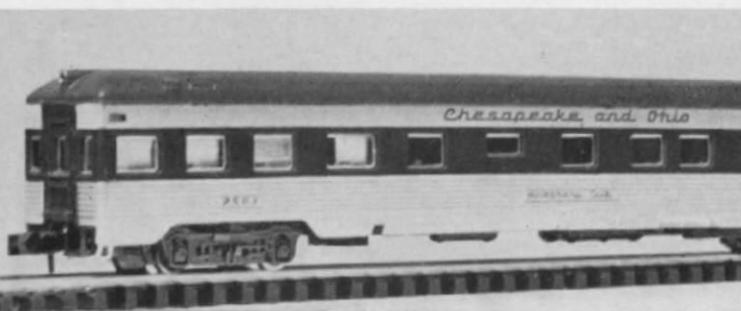


Abb. 243 u. 244. Nein, kein H0-Modell, sondern die erste N-Lok von Röwa! — die äußerst akkurate Nachbildung einer 2-8-4 Dampflok vom Typ „Berkshire“ der „Nickel Plate Road“, mit 6-achsigem Tender, und so gut detailliert und ausgeführt wie ein H0-Modell. Der Motor befindet sich im Lokkessel, daher die Imitation des Führerhausinnenraums (s. Abb. 244).

Abb. 245 u. 246. Die Wagen (Reisezugwagen, Schlafwagen, Aussichtswagen und Schlafwagen) haben allesamt eine Inneneinrichtung, eingesetzte Verbindungsbalge, silbern geprägte Fensterrahmen und die exzellentesten N-Drehgestellblenden, die es je gab!



weitgehend detailliert: sogar Bremsbacken und Bremsgestänge im Drehgestell, einzeln eingesetzte Verstrebenungen beim Spannwerk und umklappbare Rungen in der neuesten UIC-Ausführung en miniature. Die Rungen sind ab Wagenmitte jeweils zum Wagenende hin umklappbar. Die Pufferbohle schwenkt mit und zwar unabhängig von den Drehgestellbewegungen, so daß das 24,2 cm lange Wagenmodell sämtliche gängige Kurven durchläuft (mit Ausnahme des Märklin-Kleinstradius). Das Oberteil der Pufferbohle zeigt den Gelb-schwarz-Warnanstrich. Die Lauf-eigenschaften des Modells sind sehr gut (auch ohne Container-Beladung), da in der Mitte des Modells über die gesamte Länge des Wagens ein Druckgußstück als Ballast eingesetzt ist.

Eine weitere Neuheit (und offenbar die Verwirklichung einer ebenfalls wichtigen MIBA-Anregung): der Huckepack-Wagen mit Sattelaufliegern (s. Heft 10/68), wird vorerst nochmals zurückgestellt, da der

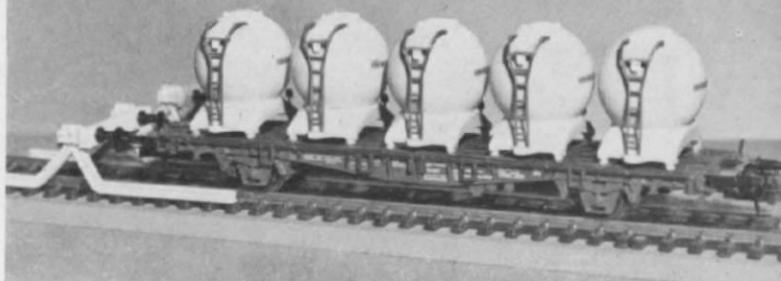
geplante Wagentyp inzwischen bei der DB „gestorben“ ist. Wir kommen zur gegebenen Zeit darauf zurück!

Eine gute Idee (unter Ausnutzung des bereits vorhandenen DB-Behälter-Tragwagens Lbs 598) ist die Schaffung von pa-Kugelbehältern, die auf dem genannten Tragwagen eingeklipst werden können. Dieses Modell kostet keineswegs 56.— DM wie das seinerzeitige Modell des Herrn Puttitz („Der teuerste Wagen meines Lebens!“, s. Heft 1/67), sondern nur 16.— DM (von der mit jenem Modell nicht vergleichbaren, excellenten Qualität ganz abgesehen!).

Auf dem Neuheiten-Programm steht noch ein Öl-kesselwagen und ein Selbstentlader, die beide jedoch nur als Vorbildfoto vorgezeigt wurden.

Entsprechend unseren Anregungen in Heft 6/68 und 12/68 hat Röwa erfreulicherweise unser jüngstes Lieblingsprojekt, die T 3 mit Schlepplender (BR 89<sup>12</sup>) verwirklicht (Abb. 240), und zwar mit dem 3 T 12-Tender,

Abb. 247. Der bereits bekannte Container-Tragwagen, jedoch nun mehr auch noch mit 5 (abnehmbaren) pa-Kugelbehältern beladen erhältlich.



den die „89 6009“ z. B. hinter sich her zog. Eine erfreuliche Nachricht für die Märklinisten: dieses Lokmodell gibt es auch für Mittelleiter-Wechselstromsystem!

Und weil wir gerade bei der T 3 sind: In einer Geschenkpackung ist der preußische Nebenbahnzug der Abb. 242 in Länderbahnfarbgebung erhältlich. Wie genau Röwa es nimmt, erhellt die Tatsache, daß die Länderbahn-T 3 neue glatte Führerhauswände bekam, weil die erhabenen Schilderflächen der DB-Ausführung mehr als nur störend gewirkt hätten. Kessel und Zylinderblock sind übrigens grün, das Fahrwerk und die Bremsbacken rot, Rauchkammer-Partie einschließlich Schlot, Umlaufblech und Puffer schwarz, Leitungen, Dampfpfeife usw. messinggelb.

Der Packwagen ist rot, Rahmen und Fahrwerk schwarz und ist — wie alle Länderbahn-Wagen — mit Speichenräder ausgerüstet. Außerdem gibt es hierfür — wohl erstmalig — Austausch-Kupplungen *à la* Fleischmann.

Der 2./3. Klasse-Wagen ist grün/braun, der 3. Klasse-Wagen vollkommen braun und beide sind mit römischen Klasse-Ziffern versehen. Die Dächer sämtlicher Wagen weisen eine Dachpappen-Imitation auf, die verblüffend echt wirkt (s. Abb. 241).

Daß es die vorgenannten Wagentypen auch in normaler DB-Ausführung (mit Kupplung à la Märklin) gibt, sei nur am Rande erwähnt.

Im Herbst 69 werden auch noch erscheinen: die Nirosta-Wagen für den Nah-Schnellverkehr („Silberfische“), Lü 26,4 cm, und zwar 2./1./2. Klasse-Wagen AB 4n, reiner 2. Klasse-Wagen B 4n sowie Steuerwagen BD 4nf (mit Steuer-, Gepäck- und 2. Klasse-Abteil), letzterer mit vollfunktionsfähigem Lichtwechsel je nach Fahrtrichtung, sämtliche Modelle mit Inneneinrichtung ... und wahrscheinlich noch eine Neuheit, die mit M (wie MIBA 12/68) anfängt!

N: Der erste Zug in N soll in erster Linie den amerikanischen Markt ansprechen, für den die „Berkshire“-Lok schon seit einigen Monaten (als MRC-Fabrikat) ausgeliefert wird. Dieses Lokmodell besticht durch seine Akkuratesse und seine brillante Ausführung, die besonders in Abb. 243 gut zur Geltung kommen! Die Wagen sind nicht minder fein detailliert gestaltet und daß alle Wagen eine Inneneinrichtung haben und ebenfalls genau im 1 : 160-Maßstab sind, ist bei Röwa wohl selbstverständlich. Alle N-Fahrzeug-Modelle sind übrigens ab Juni 69 erhältlich.

## Roskopf

Miniaturmödelle

822 Traunstein



Abb. 248.  
Eine mit Roskopf-N-Fahrzeugen beliebte Hauptstraße (Teil des Ausstellungsstückes).



Abb. 249.  
Drei der  
8 neuen  
Zivil-  
Führerwerke  
im N-Maß-  
stab 1 : 160.

N: Auch bei Roskopf dominieren in diesem Jahr die N-Modelle. Erfreulicherweise sind einmal LKW-Typen zum Vorbild genommen worden, die nicht überall zu sehen sind. Auf dem Fahrgestell eines Mercedes-LKW's (auch in der Ausführung „International“ mit Schlafkabinen-Führerhaus) werden die Fahrzeuge mit verschiedenen Aufbauten ausgestattet. So gibt es den LKW mit normaler Pritsche, mit Gitteraufbau, sowie u. a. mit Kastenaufbau (siehe Abb. 249). Alle Modelle sind genaue Nachbildungen in den Originalfarben und mit verglasten Fenstern. Besonders nett ist die Ausführung des Mercedes-LKW's mit Rindviechern beladen als Viehtransporter (Abb. 250).

H0: Für H0 gibt es heuer als Ergänzung des bisherigen Programms weitere neue Panzer-Fahrzeuge (neueste Typen der Bundeswehr): u. a. den Kanonenjagdpanzer, Raketenjagdpanzer und Nachfolger des Schützenpanzers HS 30.

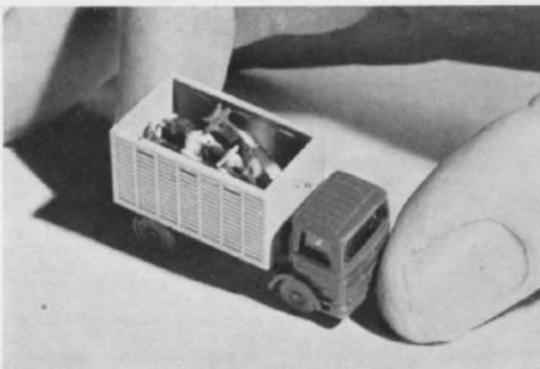


Abb. 250. Der „Fingerbeweis“ für die N-Größe. Auf die Frage, ob die Rindviecher ebenfalls mitgeliefert würden, leistete sich Herr Roskopf einen unfreiwilligen Witz, als er antwortete: „Nein, wir haben keine Rindviecher, die gibt es nur bei der Fa. Preiser und Merten ...“ (womit zweifelsfrei die N-Rindviecher gemeint gewesen waren!).



Abb. 251. Neu im H0-Programm „Militär-Fahrzeuge“: Kanonenjagdpanzer (vorne links), Raketenjagdpanzer (rechts) und Schützenpanzer.

## J. F. Schreiber-Verlag

73 Esslingen/Neckar

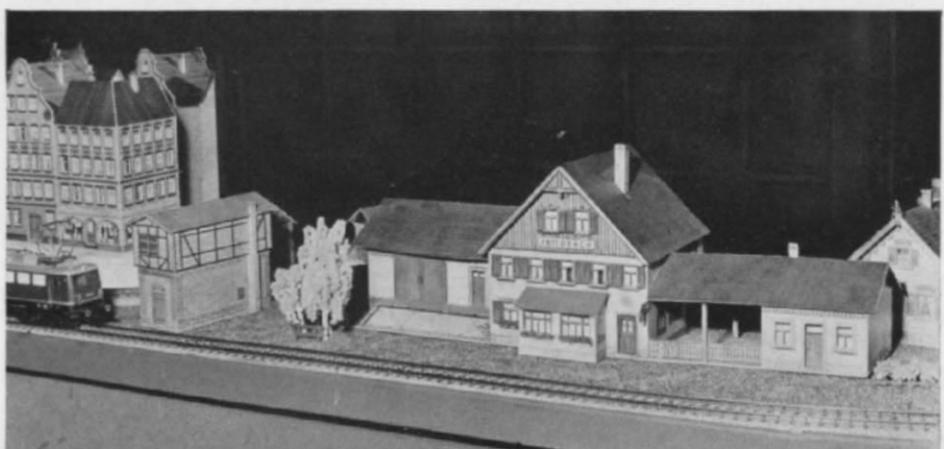


Abb. 252. Das Nebenbahnhöfchen „Friedbach“ nebst Stellwerk „Stahringen“ in H0-Größe als Gebäude-Modellbaubogen bzw. Vorlage für den Nachbau in Holz (entsprechend Heft 12/67 S. 588).

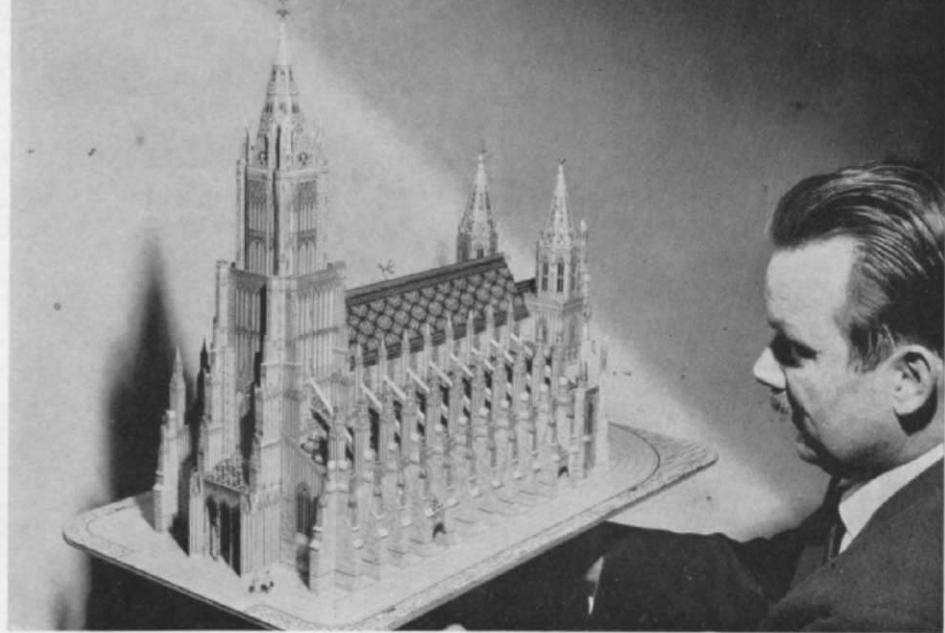


Abb. 253. JoKI präsentiert das aus 12 Modellbaubogen entstandene Ulmer Münster, das nicht H0-maßstäblich ist (s. Vergleichsfiguren beim Portal), aber dennoch in seiner imponierenden Größe das Prunkstück des H0-Domplatzes darstellen könnte!

Der Schreiber-Verlag, bekannt durch seine Ausschnitte-Modellbogen, bringt aus diesem Programm auch ein paar für die H0-Bahn geeignete Gebäude-Modelle. Zu erwähnen sind ein nettes Nebenbahnhöfchen „Friedbach“ (ein maßstabgetreues und mo-

dernes Gebäude), sowie ein kleines Stellwerk „Stahringen“.

In kleinerem Maßstab, aber dennoch ziemlich groß und wuchtig gibt es auch Bausätze (12 Bogen, ca. DM 9.60) vom Ulmer Münster und vom Stephans-Dom.

**ROT**  
R. R. Dinter  
Electron. Prod. **69 Heidelberg**  
Alleinvertrieb: Walter Buri, Apparatebau  
**7 Stuttgart-S**

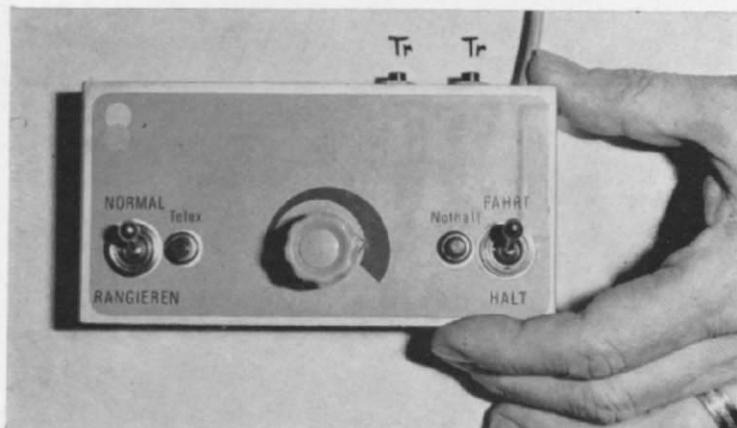


Abb. 254.  
Die Steuereinheit S2-S zur Steuerung einer Lok mit manueller und vollautomatisch gesteuerten Anfahren und Bremsen. Das klingt wohl reichlich kompliziert, ist aber im Grunde recht einfach und funktioniert im Prinzip wie die schon bekannten elektronischen Fahrpulte. Die besagte Steuereinheit S 2 - S

Tr = Trimmer.



Abb. 255. Der bisherige Einheits-Personenwagen von Rokal (links) mit einer LÜP von nur 9,3 cm und der neue von Zeuke übernommene von 11,6 cm LÜP.

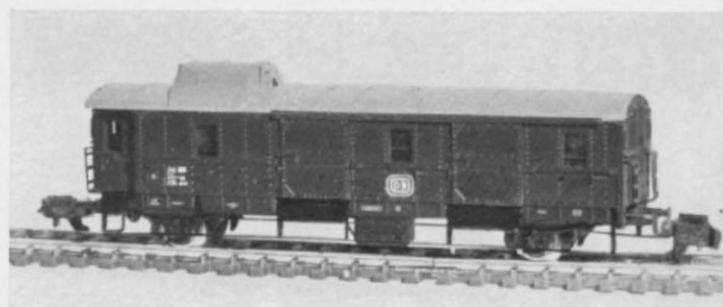


Abb. 256. Der Gepäckwagen, der ebenfalls aus dem Zeuke-Sortiment stammt, LÜP 11,6 cm.

## ROKAL GmbH TT-Bahnen 4054 Lobberich/Rheinland

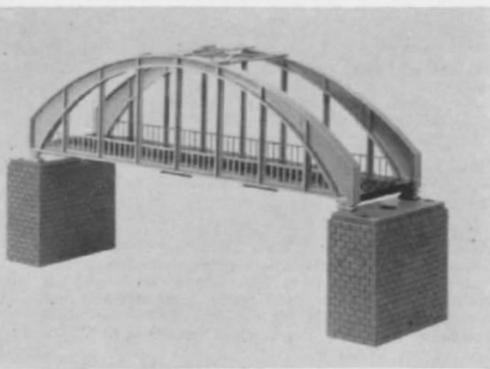


Abb. 257. Die Bogenträgerbrücke, die ebenso wie die Blechträgerbrücke 22,8 cm lang ist und die es ebenfalls nur als Bausatz gibt.

Entgegen anderslautenden „Gerüchten“ gibt es bei Rokal doch einige neue Fahrzeug-Modelle, wenn gleich diese keine eigentlichen „Neuheiten“ darstellen. Genau genommen sind es nämlich Modelle der mitteldeutschen Firma Zeuke, die auf Grund einer inzwischen vereinbarten Zusammenarbeit beider Firmen übernommen und mit Rokal-Kupplungen versehen worden sind. Für manche TT-Freunde wird es sich aber vielleicht doch um neue (unbekannte) Modelle handeln, so daß wir sie doch vorstellen möchten.

Der 2. Kl.-Einheitswagen sowie ein passender Gepäckwagen, beide mit 11,5 cm LÜP, sind sehr gut detailliert (wenn auch vielleicht die Nieten etwas überbelont sind) und bestens geeignet, die nur 9,3 cm langen Rokal-Wagen (01280/81) abzulösen. Daß sogar die Bremsgestänge sehr fein imitiert sind, möge besonders hervorgehoben werden. Daß auch bei Rokal immer mehr „längere“ Wagen — also mit maßstäblich richtiger Länge — verlangt werden (wie uns erzählt wurde) können wir nur als gutes Zeichen ansehen; unsere Bemühungen um längere Personenzug- und Schnellzug-Wagen scheinen also auch bei den TT-Anhängern auf fruchtbaren Boden gefallen zu sein!

Sehr fein, insbesondere in Detaillierung und Be-

(ROT . . .)

ist als Zusatzerät zum bisherigen ROT-Mehrzug-System gedacht (siehe Abb. 254). Mit dem in der Mitte angebrachten Regler wird die Endgeschwindigkeit eingestellt. Wird dann auf Fahrt geschaltet, so beschleunigt (bzw. bremst — bei entgegengesetzter Schalterstellung) das Fahrzeug bis zum eingestellten Wert. Die Beschleunigungs- oder auch Bremszeit kann mit seitlich angebrachten Trimmern beliebig eingestellt werden. Bei Schalterstellung „Halt“ erfolgt ein langsames Abbremsen bis zum Stillstand. Für „Notbremsungen“ ist ein besonderer, rot gekennzeichneter Schalter vorgesehen. Außer der Normal-Fahrstufe bietet die Steuereinheit noch einen Rangiergang, der

die Geschwindigkeit auf  $\frac{1}{3}$  des ursprünglichen Wertes herabsetzt. Für die Telex-Kupplung ist ebenfalls ein gesonderter Taster angebracht. Der Preis für das Steuergerät S 1 - S (ohne Telex) beträgt DM 70.—, für das S 2 - S mit Telex DM 95.—.

Interessant ist in diesem Zusammenhang vielleicht noch, daß ab 1. 2. 1969 die Firma W. Bur, Stuttgart, den Alleinvertrieb für das ROT-Mehrzug-System übernommen hat. Die neue Preisliste bringt neben ein paar Veränderungen im Sortiment (u. a. entfallen die Steuerzentralen für 10 bzw. 3 Züge zugunsten der 5-Zug-Einheit) insbesondere teilweise erhebliche Preissenkungen.

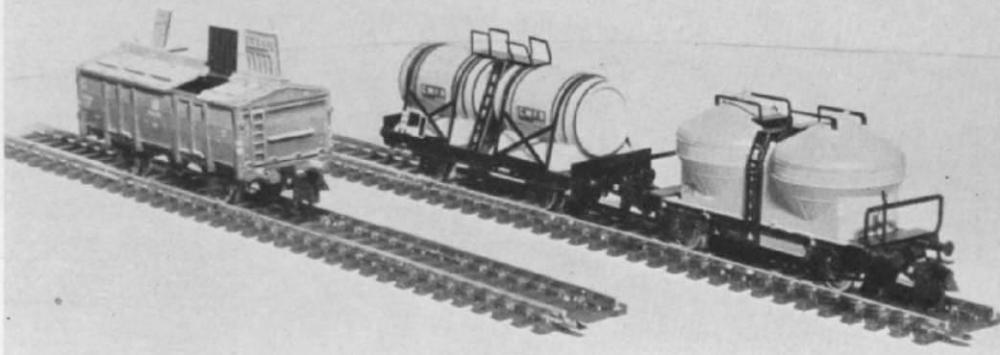


Abb. 258. Drei auf einen Streich: der nette Klapptopfwagen, LÜP 7,6 cm, der Weinwagen der SNCF sowie der Silowagen.

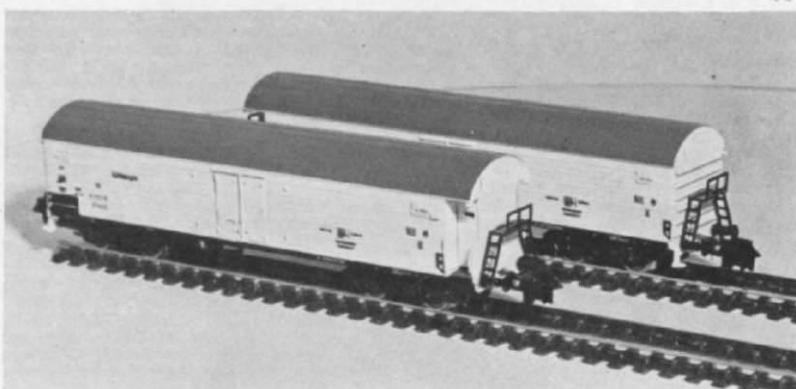


Abb. 259. Der Großraum-Kühlwagen, LÜP 13,7 cm, deren unterschiedliche Stirnseiten hier ziemlich gut zu sehen sind.

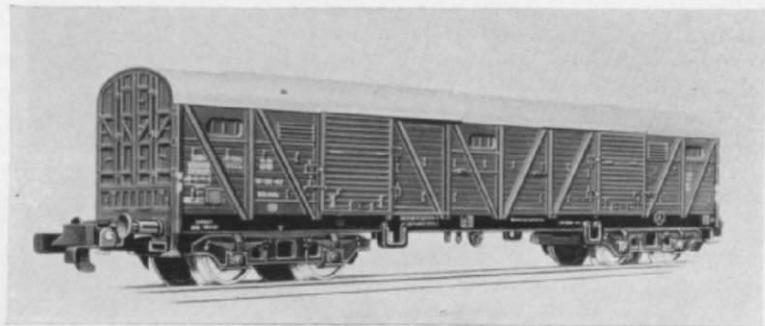


Abb. 260 u. 261.  
Sehr gut detailiert, auch unterseitig, einschließlich Bremsgestänge: der vierachsige gedeckte Güterwagen GGths von 13,2 cm LÜP (ein Zeuke-Modell neueren Datums).

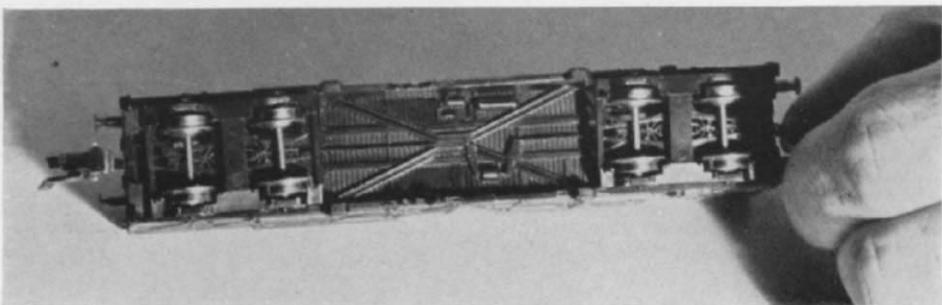




Abb. 262. Die bekannten 24,5 m langen DR-Reisezugwagen (Besprechung der diesbezüglichen H0-Modelle in Heft 12/66), nunmehr bald auch in N-Größe erhältlich (abgebildet als CSD-Wagen). LÜP erfreulicherweise immerhin 14,6 cm.

**R. Schreiber** 851 Fürth/  
Bayern  
Modelleisenbahnen und Spielwaren

Auf dem Schreiber-Stand entdeckten wir auch dieses Jahr wiederum einige nette Neuheiten, teils aus dem „Osten“, teils aus dem Westen.

### Mitteldeutsche Erzeugnisse

N: Die bekannten DDR-D-Zugwagen gibt es bei Schicht nunmehr auch in N (LÜP 14,6 cm) und zwar einen 2. Kl.-Wagen und einen 1./2. Klasse (der an sich aus der gleichen Spritzform kommt und nur über den

1. Klasseabteilen einen gelben Strich bekommt). Die gleichen Typen erscheinen auch mit CSD-Beschriftung (s. Abb. 262).

TT: In TT bringt Zeuke neue D-Zugwagenmodelle (Abb. 263), die vorerst nur als Handmuster zu sehen waren und erst im Herbst 69 auf den Markt kommen sollen. Ebenfalls noch nicht endgültig fertig sind die netten Oldtimer-Personenwagen der Abb. 264 sowie der Säuretopfwagen. Vielleicht tauchen sie übers Jahr bei Rokal auf.

H0: Pike stellte das H0-Modell der DR-E 11 in Dunkelgrün vor (Abb. 267), bei dem jedoch noch einiges verbessert werden soll (insbesondere bei den Drehgestellblenden).

Die letztes Jahr ausführlich besprochene 1-Kuppung (H0) kostet nun endgültig DM 6,50 (2 Paar im Beutel).

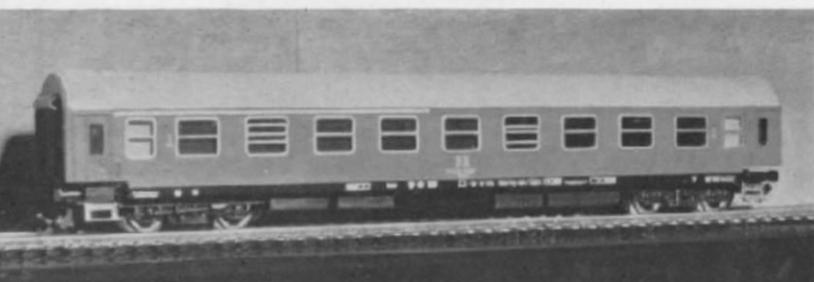
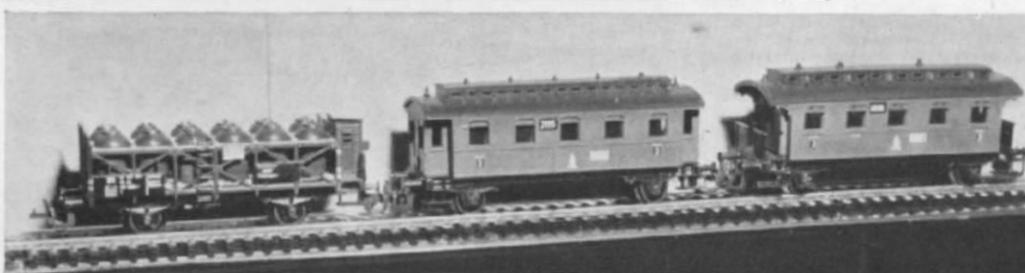


Abb. 236. Bei der Zeuke-TT-Bahn sind die D-Zugwagenmodelle — hier einer der neuesten — wenigstens 19,6 cm lang (gegenüber 17,6 cm bei Rokal). Abb. 264. Die Oldwagen in TT, auf die wir nach Erscheinen nochmals eingehen timer-Personenzugwerden. Ebenfalls neu ist der Säuretopfwagen.

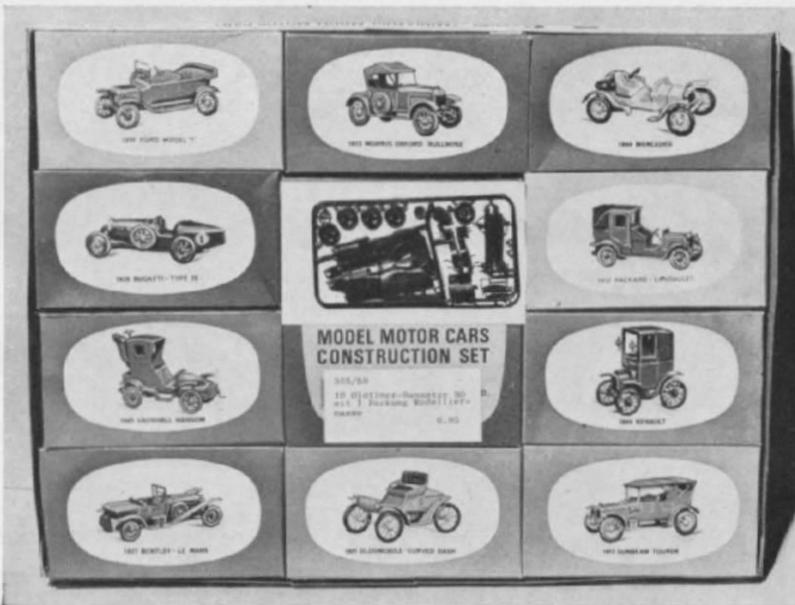


(Schluß Rokal)  
schriftung, ist die Nachbildung des vierachsigen Güterwagens GGths (Abb. 260 u. 261). Ähnliches gilt für das Modell des GroBraum-Kühlwagens TTnfh, und der Klappdeckelwagen, bei dem alle Deckel aufklappbar sind, ist ein Kabinettstückchen für sich (s. Abb.

258). Auch die weiteren 2 Spezialwagen (Silo- bzw. Weinfaßwagen sind auf der gleichen Abbildung zu sehen).

Das ebenfalls von Zeuke übernommene Brückensystem (Blechträger-, Bogen- und Kastenbrücke einschließlich Pfeilern) ist nur als Bausatz zu haben.

Abb. 265.  
 Die „Schnauferl“, die es als zusammensteckbare Repli-cars - 1 : 87 - Modelle gibt. Ausschließliche Eisenbahnfans mögen die „Platzverschwendungen“ (für diese Bildwiedergabe) verzeihen! Anlagen-gestalter stehen jedoch auch auf solch' netten kleinen Nebensächlichkeiten, die von Fall zu Fall urplötzlich an Bedeutung gewinnen können.



## PECO/England

H0 + N: Für beide Größen kommt eine sog. „Abfang-Weiche“ heraus (catch oder trap point), die Peco zwar als große Errungenschaft für den Modellbahnbetrieb preist, für die es jedoch auf dem Festland wohl kein Gegenstück gibt, es sei denn man vergleicht sie in der Wirkung mit den Gleissperren der DB. Der richtige Ausdruck wäre also wohl „Entgleisungsweiche“ oder „Wagentafte“. Neu sind auch Weichen mit kleinerem Gleisradius (= 45 cm).

## REPLICARS

Am Rande haben wir noch 10 verschiedene „Schnauferl“ (Oldtimer-Kraftfahrzeuge) im Maßstab 1 : 87 entdeckt. Diese sind nur im Bausatz erhältlich, doch gibt es nichts zu leimen, man braucht die Teile nur zusammensetzen und zu bemalen (s. Abb. 265).

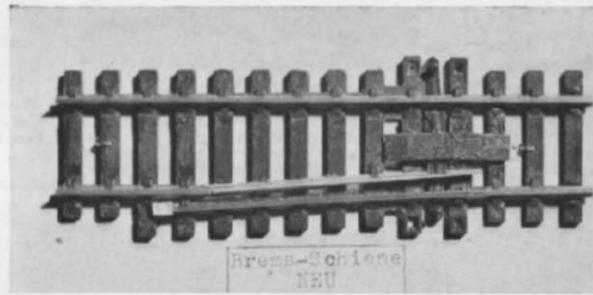


Abb. 266. Die besagte „Abfang-Weiche“ von Peco, die es in H0 und N gibt. Die im Bild gezeigte Stellung der Weichenzunge führt unweigerlich zur Entgleisung des Fahrzeugs, wirkt also wie eine Gleissperre der DB.

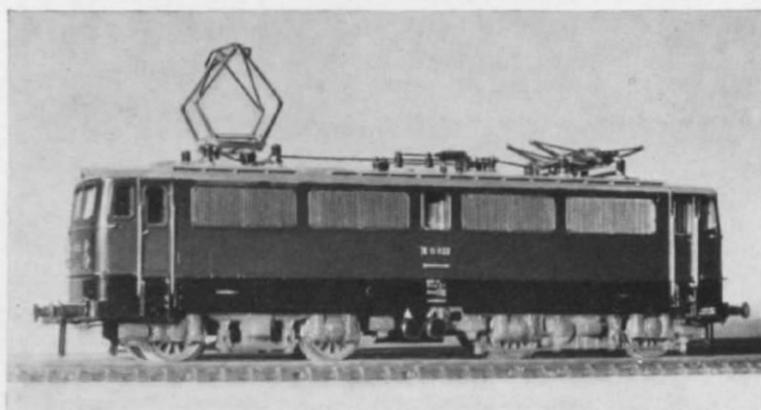


Abb. 267.  
 Die E 11 der DDR-Reichsbahn als noch nicht ganz 100%iges Hand-muster der Fa. Piko.  
 Insbesondere bei den Drehgestell-blenden sollten noch einige Details fehlen.

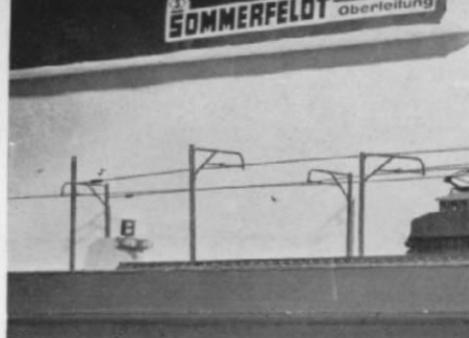


Abb. 268. Die neue Einfach-Fahrleitung für N-Bahnen, die dem Vorbild von Neben- und Straßenbahnen entspricht und bei der das Quertragwerk aus einem einfachen Draht besteht.

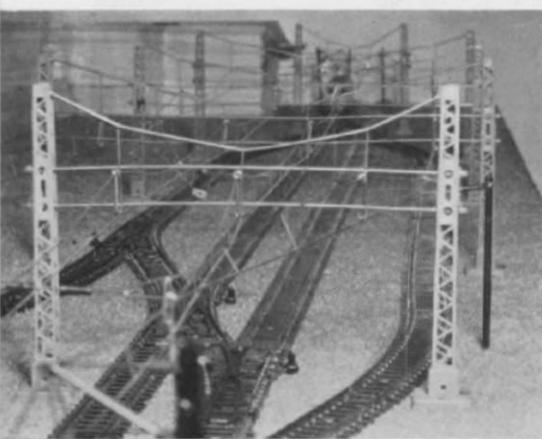


Abb. 269. Wie anders, vor allem: wie filigran sieht dagegen eines der neuen Quertragwerke der Standard-N-Oberleitung aus!

Abb. 270. Ein Quertragwerk aus dem neuen 0-Sortiment. Im Vordergrund vergleichsweise ein Stück Oberleitung in N-Ausführung.

## G. Sommerfeldt

Eisenbahn-Modelle  
732 Göppingen

N: Neu für N ist ein filigranes Quertragwerk aus 0,7 mm Draht, geschweißt (Abb. 269 u. 271). Es kann beliebig verkürzt werden, ist stabil und sehr einfach im Aufbau.

Für Straßen- oder Nebenbahnen eignet sich die neue Einfach-Fahrleitung (Abb. 268), ebenfalls mit verschweißten Metallmästen. Der nur 0,5 mm starke Fahrdräht wird ausschließlich in geraden Stücken verspannt. Die nötige Spannung erhält der Draht durch eine jeweils an den Endpunkten eingehängte Spannfeder.

O: Für Spur 0 ist nun ein komplettes Oberleitungs-Sortiment erhältlich, bestehend aus geschweißten Metall-Turmästen, vier verschiedenen Quertragwerken, Streckenmasten und sechs Fahrdrähtlängen.

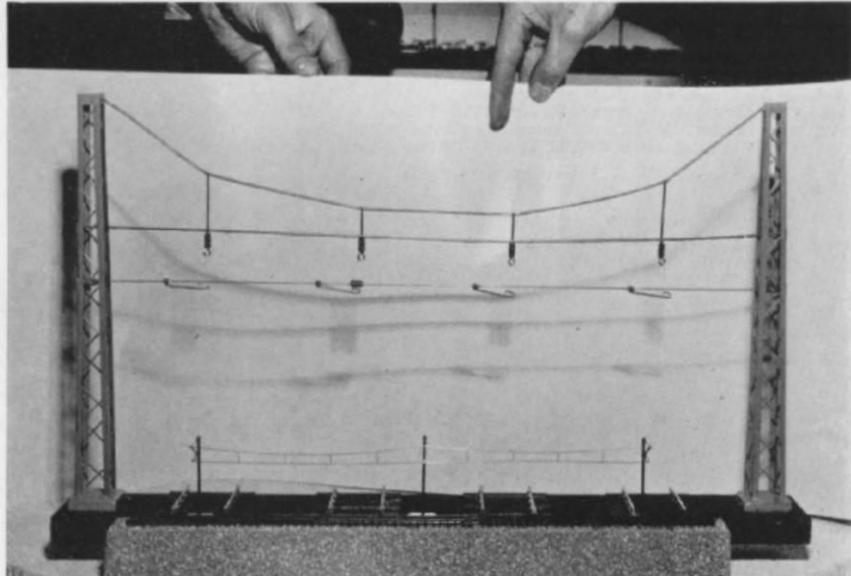


Abb. 271. N-Quertragwerke, 3 und 5 Gleise überspannend. Seien wir ehrlich: Vor Jahren gab es noch nicht mal eine H0-Oberleitung in so feiner und filigraner Ausführung!

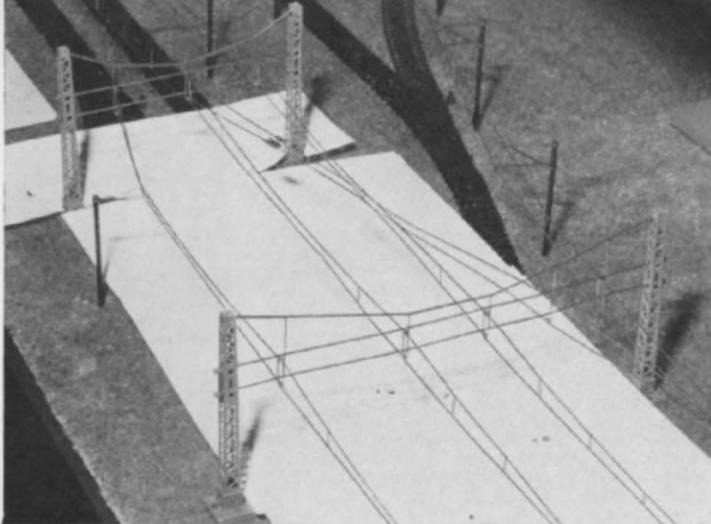
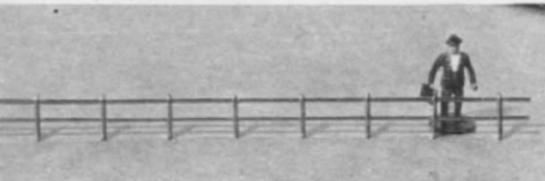


Abb. 272. Das N-Geländer (Wiedergabe in ca. 1/4 Größe).



## Karl Schieck Modellbau 7 Stuttgart

0: Für die Freunde der Spur 0 baut die Firma nun eine V 200. Sie ist dem Original bis in viele Details nachgebildet, hat Federpuffer und die einzelnen Modelle werden fortlaufend nummeriert. Zum Antrieb dient ein Winter-Motor mit einer Leistung von maximal 75 Watt. Dieser treibt über Fliehkraftkupplungen,

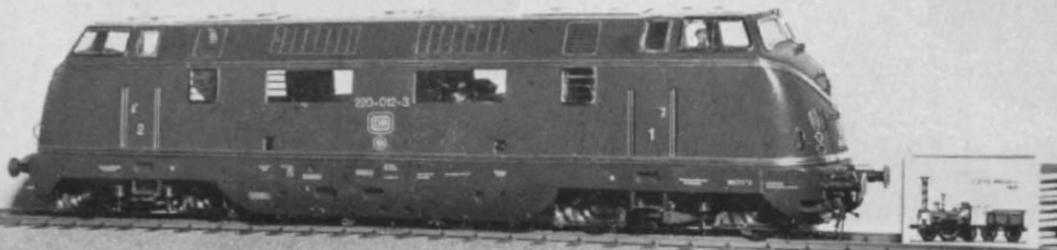
**Ing. M. Schneider** Modellbahnzubehör  
7336 Uhingen/Württ.

... konnte sich in diesem Jahr aus betrieblichen Gründen dem Modellbahn-Zubehör nicht so stark widmen und zeigte deshalb nur ein Geländer in Baugröße N (s. Abb. 272). Die Sollhöhe ist 5 mm, ca. 85 cm beim Original entsprechend; um zu weites Eindrücken zu vermeiden, ist zudem ein Anschlag angebracht.

gen, Kardanwellen und in den Drehgestellen angeordnete Winkelgetriebe alle vier Achsen an. Zur Kühlung des Motors werden gleich die auch im Original vorhandenen vier Ventilatoren herangezogen, die über Rundriemen angetrieben für ausreichende Lufzufuhr sorgen. Das Gesamtgewicht der Lok beträgt 2800 g, wovon allerdings 600 g Bleiballast sind. Die Lackierung besteht aus eingebrauntem Kunstharslack und ist nahezu kratzfest.

Die Lok wird normalerweise für das 2-Schiene-System geliefert, kann aber auch auf Wunsch und zum gleichen Preis von DM 1280.— mit Märklin-Radsätzen und Mittelschleifer bezogen werden.

Abb. 273. Das wuchtige und gewichtige Modell der V 200 in Größe 0 — mit Fahrer im Führerstand. Die Stromabnahme erfolgt über vier an den Rädern leicht schleifenden Bremsbacken.



# E. SEUTHE

Mikrotechnik + Chemie  
Abt. Modellbahnzubehör

7336 Uhingen

Mit einer neuen Variante eines Dampfgenerators wartete die Fa. Seuthe diesmal auf, und zwar mit einem Aggregat für Loks größerer Spurweiten (z. B. LGB, Märklin, Pola usw.).

Für Reparaturbetriebe bzw. Modellbahner mit einem umfangreichen Fahrzeugpark wurde ein Reinigungs-Sortiment zusammengestellt, bestehend aus einem Reinigungsbehälter, einem Abtropfblech und einer Pinselbürste. Hinzu kommt noch ein spezielles Reinigungsdestillat, das aber nur in 3- bzw. 5 l-Kanistern lieferbar ist. Diese Menge reicht allerdings auch für lange Zeit, da die Reinigungs-Flüssigkeit kaum verdunstet und zudem das o. a. Abtropfblech so gestaltet ist, daß es gleichzeitig noch als Deckel für den Reinigungsbehälter verwendet werden kann.

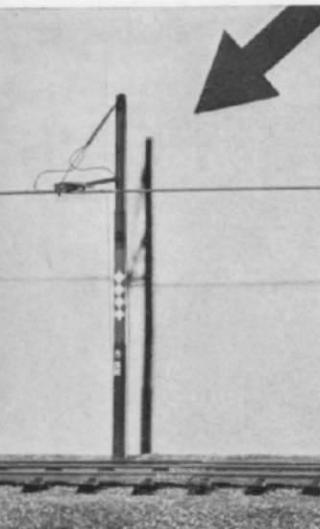
Titan GmbH 717 Schwäbisch Hall

Das im letzten Jahr vorgestellte Trafo-Programm wurde mit neuen, einheitlichen Gehäusen versehen. Fahrpulse neuer Entwicklung wurden nicht gezeigt, die bisherigen Geräte sind jedoch weiterentwickelt und verbessert worden.

**TRAM**

Inh. Klaus Gränert  
Modelleisenbahnzubehör

1 Berlin



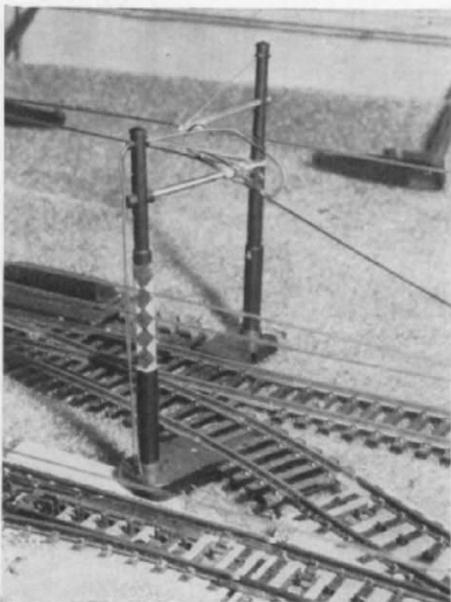
◀ Abb. 275. Der Unterbrechermast in Größe 0 mit Original-Markierung (blauweiße Flächen), Hochspannungszeichen und Mastnummer, sowie mit 2 Anschlußkabeln. In dieser Größe sieht der Mast allerdings alles andere als „plump“ aus, sondern schlank wie sein Vorbild.

► Abb. 276. Der Unterbrechermast in H0: am Ausleger, der übrigens hier am Zusammenstoß zweier unterschiedlicher Gleis- und Betriebssysteme steht, sind die getrennten Fahrdrähte gut erkennbar.



Abb. 274. „Stilleben“ auf dem Seuthe-Messestand: Reinigungsbehälter (LGB-Lok, Weichen usw. sowie Reinigungsdestillat in demselben), Reinigungspinsel (kein Gamsbart!), Abtropfblech und Blumenstrauch (nicht zum Reinigen).

H0 und 0: Die im letzten Jahr als etwas „plump“ angekreideten Maste der Tram-Oberleitung entsprechen zwar einem Berliner Vorbild (Siemens-Oberleitung, Baujahr 1920), doch mußte die Stärke (Dicke) der Maste aus Festigkeitsgründen etwas überdimensioniert werden.



# VAU-PE

Modellbahn-  
Zubehör

Friedrich Poppitz K.G.

3579 Neukirchen/Krs. Ziegenhain

HÜ: „Bei Vau-Pe scheint sich eine neue Linie anzubauen . . .“ schrieben wir letztes Jahr und dieser Eindruck hat nicht getäuscht, denn die diesjährigen Neuheiten übertreffen alle Erwartungen. Vau-Pe überrascht dieses Jahr mit H0-Schöpfungen, die nach richtigen Vorbildern entstanden und darüber hinaus ungewohnt gut H0-maßstäblich sind. Nun, die Bilder mögen für sich reden.

Das Modell der Kirche ist für H0-Verhältnisse ungewohnt „wuchtig“ (Turmhöhe immerhin über 22 cm) und gewinnt noch mehr durch die Tatsache, daß es kein Phantasie-Gebäude ist, sondern der Stadtkirche von Bad Cannstatt nachgestaltet wurde. Und dieses Vorbild ist architektonisch höchst reizvoll und interessant und macht sich daher im Modell erst recht gut. Für unsere Begriffe zählt es zu den schönsten,



Abb. 277 u. 278. Die Stadtkirche von Bad Cannstatt, von einer genauen H0-Maßstäblichkeit (verständlicherweise) zwar weit entfernt, aber dennoch wenigstens auch nicht zu klein geraten (s. a. Portalansicht auf S. 191 in Heft 3a).

zweckdienlichsten und größtmäßig am besten passenden H0-Kirchen, die auf dem Markt sind. Es bleibt nur zu hoffen, daß dieses Modell auch entsprechend gut ausfällt!

Auch das 52 cm lange moderne Bahnhofsgebäude ist kein freier Entwurf, sondern eine gut H0-maßstäbliche und wohlproportionierte Nachbildung des Bf. Seefeld/Tirol mit Zoll- und Lagerhaus. Letzteres ist auch einzeln erhältlich und kann solo aufgestellt werden. Die Halle ist verglast und weist eine Innen-einrichtung auf (s. Abb. 280).

Der Lokschuppen sticht ebenfalls aus dem bisherigen Sortiment hervor (auch größtmäßig) und könnte fast ähnlich irgendwo in Dingsda stehen. Er ist 31 cm lang, in Backsteinmanier, hat einen kleinen Werkstatt-Anbau, einen netten Verladekran und sonstige Details (s. Abb. 282).

sioniert werden. Versuche, die Maste doch etwas feiner auszuführen, sind noch im Gange. In der 0-Ausführung wirken sie natürlich wesentlich schlanker.

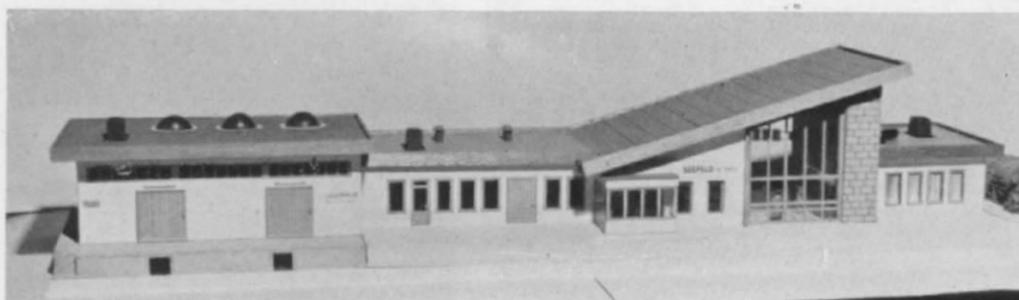
Neu in diesem Jahr: Anschlußmast mit Original-Markierung (blau-weiße Flächen, Hochspannungszei-

chen und Mastnummer) sowie Unterbrechermast für 2 Stromkreise (funktionstätig) und ebenfalls mit Original-Markierung.

N: Der N-Versuchsballon von letzten Jahr ist „geplatzt“ (zumindest vorerst ad acta gelegt).



Abb. 279 u. 280. Das Bahnhofsgebäude von „Seefeld“ (Tirol) als bemerkenswerte H0-Schöpfung von Vau-Pe.



Die kleine Diesel-Tankanlage mit Wellblechbude begrüßen wir (als „Schriftsteller“ für diesbezügliche Ausstattungsstücke) ganz besonders. Wir bekamen zwar nur ein Handmuster zu Gesicht, aber in der Endausführung wird es sicher ansprechend ausfallen und nützliche Dienste auf Anlagen mit Diesellok-Einsatz leisten.

Als Liefertermin für die Neuheiten wurde Herbst 69 genannt.

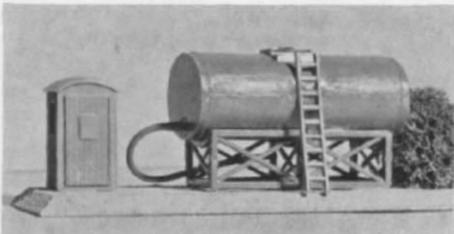
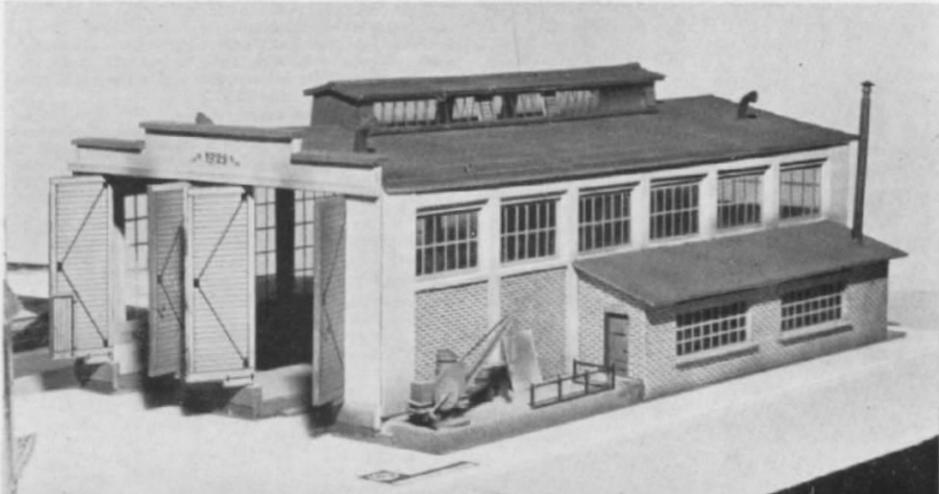


Abb. 281. Handmodell der H0-Dieseltankstelle.

Abb. 282. Der zweiständige H0-Lokschuppen mit Werkstatt-Anbau und sonstigen Details.



# TRIX Vereinigte Spielwarenfabriken Ernst Voelk K.G. 85 Nürnberg

H0: Nun hat auch Trix seine Bügelfalten-E 10 neuester Ausführung als Zuglok für die TEE-Wagen, und zwar eine maßstäbliche Nachbildung der 112 499-9 (LÜP 18,9 cm) in Weinrot und Beige. Nachdem bei dieser Type die bekannte Regenrinne fehlt (worauf wir per Gelegenheit mal näher eingehen werden), geht die Beige-Farbe ins Dach hinein. Nur die Aufbauten sind silbern. Das Modell ist sehr gut detailliert, die für Trix früher „typische“ schwankbare Pufferbohle ist erfreulicherweise vermieden worden.

Das gleiche Modell, jedoch in Blau (Unterteil schwarz), ist als 110 485-5 (E 10<sup>2</sup>) der DB deklariert und dient zum Einsatz vor Schnellzügen.

Und damit das „Quartett“ der V 160 voll werde, hat nun Trix ebenfalls ein eigenes Modell. Zum guten Glück (für die Modellbahner) jedoch eine Nachbildung der 2500 PS starken V 164, die im Original

Abb. 283 u. 284. Die TEE-Elllok 112 (E 10<sup>2</sup>) der DB als gut gelungenes Trix-H0-Modell, und zwar wie alle übrigen Fahrzeugtypen sowohl für Trix-Express-Dreileiter als auch Trix-International-Zweileiter. Daß sämtliche Triebfahrzeug-Modelle wiederum schwarzgetönte Fenster aufweisen, mag konsequent erscheinen, bleibt aber dennoch eine Ansichts- und Geschmacksache, über die sich streiten läßt.

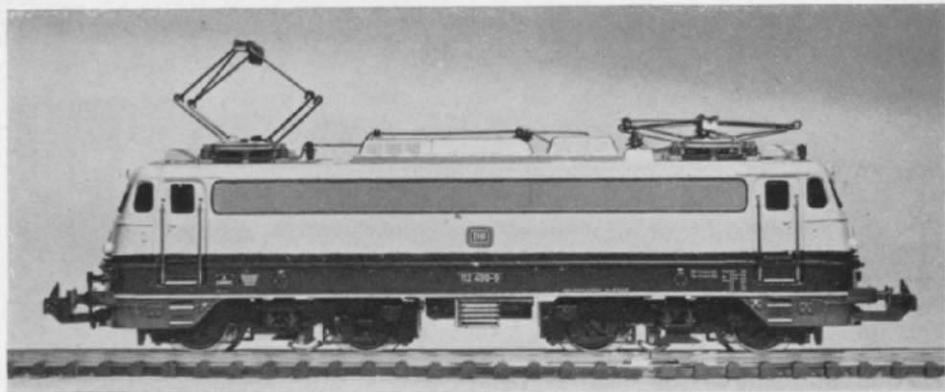


Abb. 285.  
Die H0-Nachbildung der V 164, deren LÜP von 18,8 cm ebenso dem Vorbild entspricht wie einige weitere Details (s. Berichtstext).

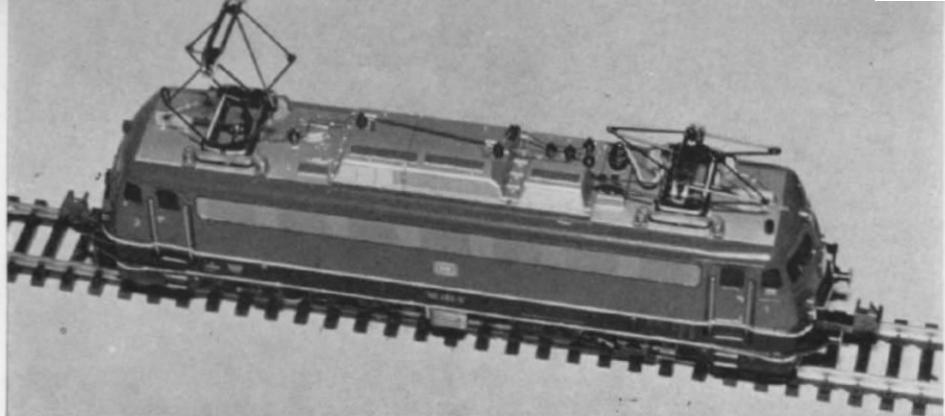


Abb. 286. Die Schnellzug-Elok 110 (E 10) in Blau mit silbernem Lüfterband (H0).

40 cm länger ist als die normale V 160, eine kürzere Ölwanne und einen querliegenden Luftdruckzylinder aufweist, im Lüfterband etwas anders aufgeteilt ist und etwas andere Dachaufbauten hat.

Bei H0 kommt nun auch die Bogenweiche, jedoch nur für das Dreileiter-System. Die übrigen, insbesondere für Trix-International, mußten zu Gunsten anderer Projekte vorerst zurückgestellt werden.

Das ist alles in H0, Wagen-Neuheiten sind keine zu vermelden.

N: Das N-Neuheiten-Programm ist zwar größer als das für H0, aber dennoch gibt es hier für die deutschen N-Interessenten auch nur eine einzige Neuheit: die 184 (E 410) der DB als ein ganz reizendes, fein detailliertes Modellchen mit seinen 4 Stromabnehmern, feiner und feinster Beschriftung (nur die Leitungen auf dem Dach könnten etwas feiner sein).

Die Schweizer N-Freunde können sich dagegen abermals freuen! Sie bekommen von Minitrix einen genau maßstäblichen D-Zug mit der Ae 6/6, den neu-

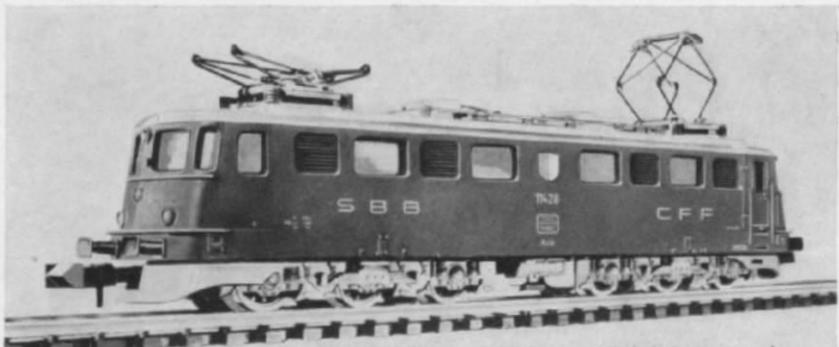


Abb. 287. Das N-Modell der Gebirgs-Schnellzuglok Ae 6/6 der SBB in Dunkelgrün, LÜP 11,5 cm (s. a. Abb 296).

Abb. 288. Ganz allerliebst ausgedacht und ebenso anzusehen: die Vierstrom-E 410 der DB in N.

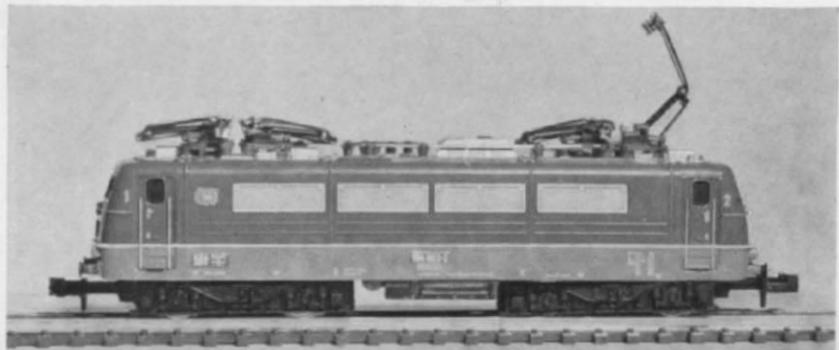




Abb. 289. Ausschnitt aus der Minitrix-Ausstellungsanlage.

Abb. 290. Der 2. Klasse-D-Zugwagen der SBB, UIC-Bauart, LÜP 14,2 cm — ein geradezu eleganter Wagentyp, über den sich die Schweizer N-Bahn-Freunde sicher freuen werden.

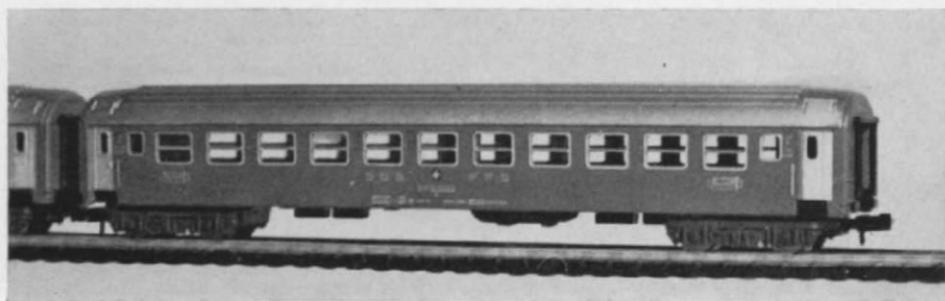
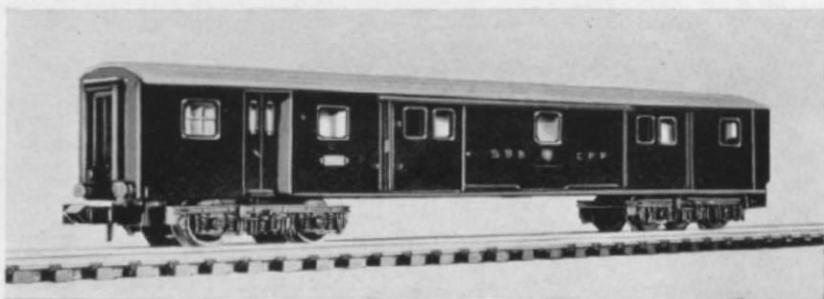


Abb. 291. Das gleiche dürfte sinngemäß für diesen SBB-Packwagen gelten.



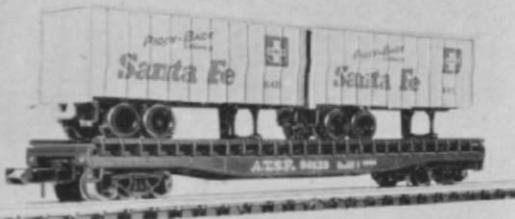


Abb. 292. Aus dem USA-N-Programm: Huckepack-Wagen mit zwei Sattellaufriegern.



Abb. 293. Die englische Mehrzweck-Diesellok in N.



Abb. 294. Einige der englischen D-Zug-Abteilwagen, LÜP 13,4 cm.



Abb. 295. Zwei weitere Vertreter aus dem USA-N-Programm: gedeckter Selbstentladewagen (links) und ein Großraum-Selbstentladewagen (rechts), beide ausgezeichnet detailliert und ausgeführt.

Abb. 296. Als Abschluß des Trix-Programms nochmals der Schweizer Zug in N, gebildet aus der Ae 6/6, dem Gepäckwagen der Abb. 291 und zwei D-Zugwagen der Abb. 290.



esten, elegant wirkenden 2. Klasse-Wagen und einen Packwagen, alle bestechend schön und ansprechend. Schriften auf dem Mittelteil in Gold, Zuglaufschilder (Genf-München) erhaben gespritzt.

Die dieselelektrische BoBo-Mehrzwecklok D 5570 der British Railways ist nur etwas für Spezialisten. Dazu sind 4 englische Wagen erhältlich und zwar in den Farben blau/weiß (wie sie neuerdings bei den BR üblich sind) bzw. maroon (rotbraun) mit Goldzierlinie und als 3. Version braun mit elfenbein der Western Region. Ein Wagen mit Pack- und Bremserabteil (ebenfalls in den 3 unterschiedlichen Farbgebungen) ergänzt das englische Sortiment (das übrigens nicht für den englischen Markt bestimmt ist, sondern von der englischen Firma Trix gefertigt und nach Deutschland geliefert wird).

Das amerikanische Sortiment ist ebenfalls erweitert worden und zwar durch einige gedeckte Güterwagen, Kühlwagen, Selbstentladewagen, sehr nett detailliert, Großraum-Selbstentladewagen und einen Huckepack-Wagen mit 2 abnehmbaren Sattelschleppern.

Die letztes Jahr angekündigte Gleis-Neuheiten (s. Messebericht 68) folgen im Laufe des Sommers; hinzu kommt eine 15°-Kreuzung.



Abb. 297. Ein höchst naturgetreu wirkendes Schausstück, das für sich (und für die Vollmer-Modelle) spricht!

## **W. VOLLMER**

Fabrik feiner Modellspielwaren

7 Stuttgart-Zuffenhausen

H0: Die Hanuller kommen diesmal auch bei Vollmer etwas zu kurz. Die 3 neuen Hausmodelle sind zwar gut und schön und up-to-date, aber eben doch nur „Häuser“, und von Vollmer erwartete man zumindest dieses Jahr wieder einmal etwas Besonderes, irgend ein Fabrikgebäude oder etwas „Bw-liches“.

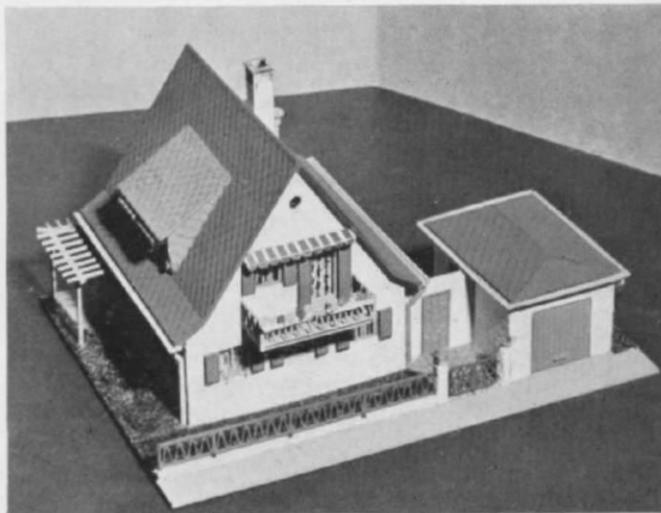


Abb. 298. Das Wohnhaus mit Garage (H0), das ebenfalls auf Abb. 297 zu entdecken ist.

Abb. 299. Einfamilienhaus und Wohnhaus mit ausgebautem Dachgeschoß — zwei weitere H0-Neuschöpfungen.

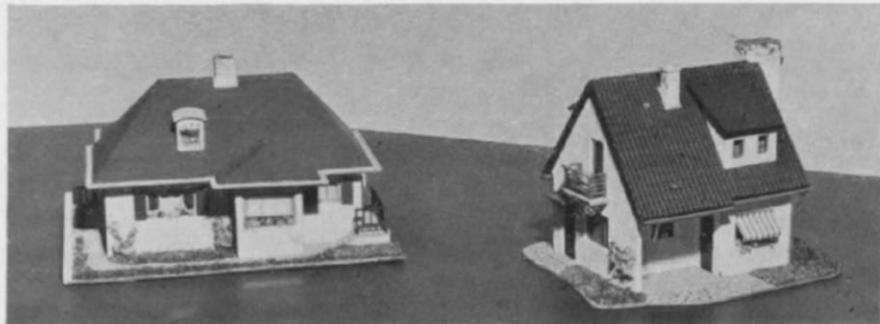


Abb. 300.  
Solche oder  
ähnliche  
Straßenfronten  
können mit dem  
neuen (und den  
bisherigen)  
N-Stadthäusern  
gebildet  
werden  
(s. a. Bild in  
der Vollmer-  
Anzeige auf  
S. 260).



Abb. 301. Das Bankgebäude in N.



Wie gut sich die H0-Häuser allerdings — gekonnt ins rechte Licht gesetzt — in der Landschaft machen, möge der Anlagenausschnitt der Abb. 297 beweisen. Es sind dies das Wohnhaus mit Garage (Abb. 298), ein Haustyp, der sich von sämtlichen Seiten gut ausnimmt und durch Balkone, Pergola, Garage und Einzäunung gekennzeichnet ist; außerdem ein Einfamilienhaus und ein etwas „biederer“ Wohnhaus (Abb. 299), alle im bekannten Vollmer-Stil farblich dezent. — Und das wär's schon in H0!

N: Das Schwergewicht liegt dieses Jahr zweifellos auf N und hier werden nicht nur Wohnhäuser angeboten! Neben Geschäftshäusern in der Art der letzjährigen Stadthäuser gibt es interessante Ausstattungsstücke wie Container-Kran, Verladebrücke und Betonwerk.

Der Container-Kran entstand nach einem Vorbild in Kornwestheim, ist allerdings und verständlicherweise — in Anbetracht der N-Größe — nicht funk-

Abb. 302. Die restlichen 3 der 4 neuen N-Häuser: Haus der Geschenke (li.), Kaufhaus u. Spielwarenhaus (re.).



tionsfähig. Aber auch so ist er bestens dazu geeignet, das Bahngelände zeitgemäß zu „beleben“.

Die Verladebrücke wirkt höchst filigran und stellt eine effektvolle Bereicherung dar, die auch in H0-Größe sehr wünschenswert wäre! (Es liegt im Bereich des Möglichen, daß ein H0-Bastler sich dieses N-Stück kauft und mittels Nemeck-Profilen in H0 nachbaut).

Das Betonwerk sieht als Handmuster zwar noch etwas „gebastelt“ aus, wird aber als Serienmodell — des sind wir gewiß! — eine echte Vollmer-Kreation sein.

Der dreiteilige Bahnsteig mit moderner Glasbedachung weist Kiosk, Bänke, Fahrplatafeln, Uhren, Lautsprecher und Niedergänge auf und ist 49 cm lang. Es gibt noch eine einteilige Bahnsteig-Einheit,

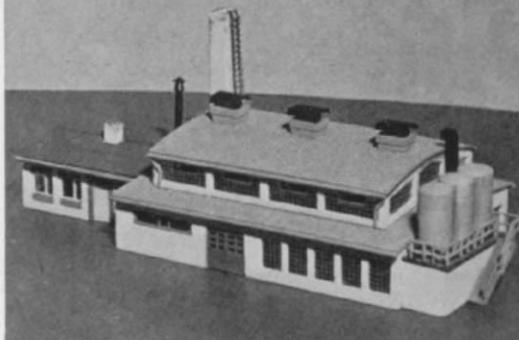
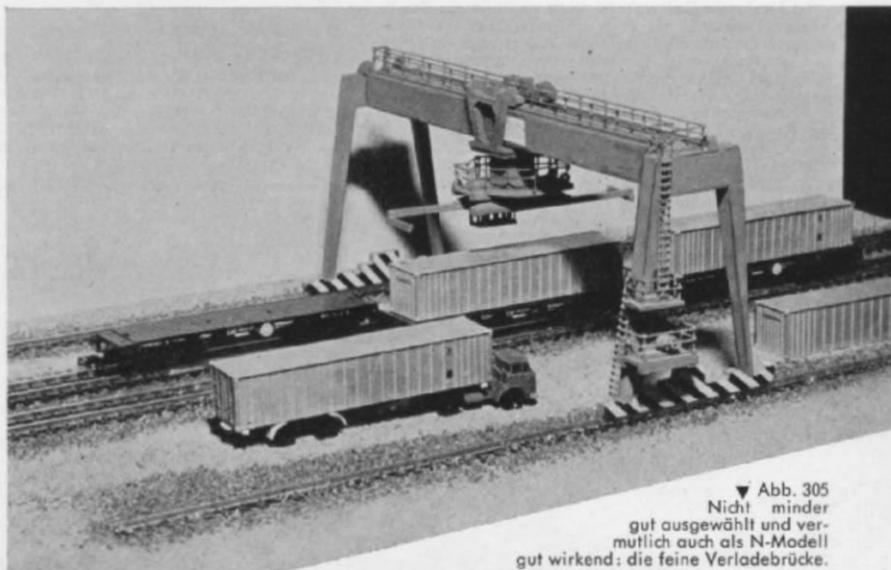


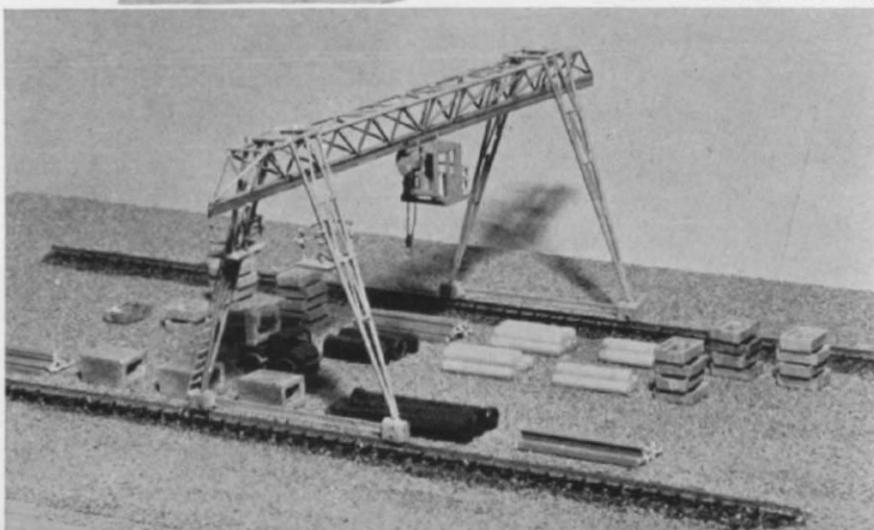
Abb. 303. Handmuster vom Betonwerk in N.

Abb. 304. Der Container-Kran (N) wird als Serienmodell bestimmt ein interessantes und brauchbares Zubehör darstellen.



▼ Abb. 305

Nicht minder gut ausgewählt und vermutlich auch als N-Modell gut wirkend: die feine Verladebrücke.



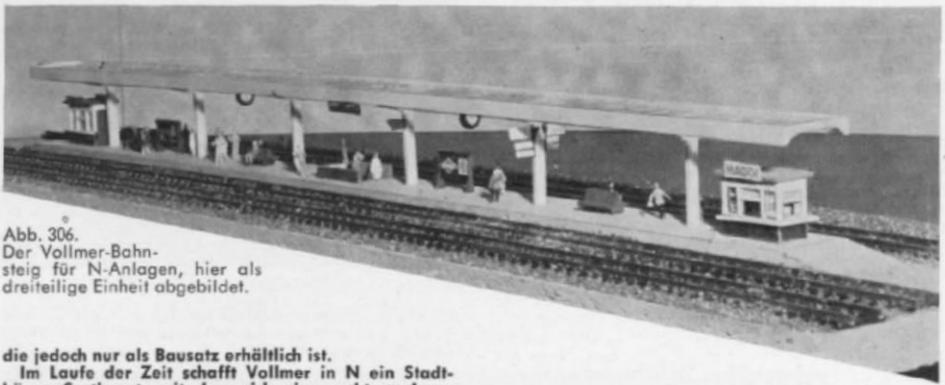


Abb. 306.  
Der Vollmer-Bahnsteig für N-Anlagen, hier als dreiteilige Einheit abgebildet.

die jedoch nur als Bausatz erhältlich ist.

Im Laufe der Zeit schafft Vollmer in N ein Stadthäuser-Sortiment, mit dem sich eine recht moderne Stadt aufbauen lässt, die jedoch keineswegs eintönig, sondern farbig und architektonisch interessant wirkt. Wer den Vollmer-Neuheitenprospekt zu Gesicht bekommt, wird dies feststellen können (wobei er darüber hinwegsehen möchte, daß versehentlich - auch bei der Anzeige S. 260 - H0-Autos das Stadtbild beleben).

Das Vorbild zum „Kaufhaus“ (Abb. 302) steht in

Stuttgart und stellt eine interessante moderne Haus-type dar (farbige Querbänder mit dünnen senkrechten Fensterstegen, Dachwohnung und rückwärtigem Fahrzeuganbau). Auch das „Haus der Geschenke“ (Abb. 302) ist modern aufgelockert. Weitere Neuheiten: Bankgebäude und Spielwarenhaus.

## Wiking Modellbau

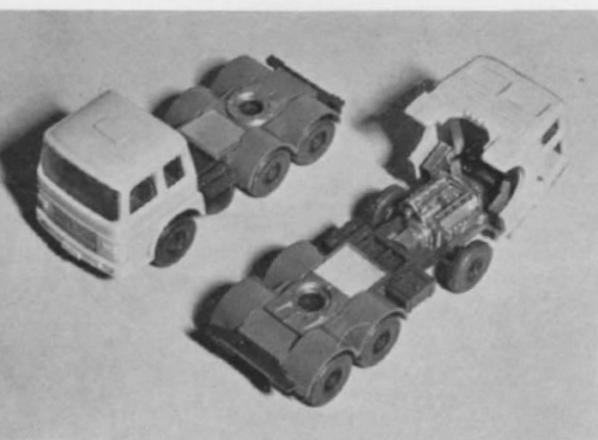


Abb. 307. Die MAN-Dreiachs-Zugmaschine mit kippbarem Fahrerhaus — eine typische Wiking-H0-Miniatur!

Abb. 308. 4 der neuen H0-Pkws: Mercedes 200, NSU-Ro 80, neuer VW-Pritschenwagen und der neue VW 411.



## 1 Berlin (Lichterfelde)

H0: Bei Wiking bereichern dieses Jahr 16 Neuheiten und 10 Verbesserungen die Serie der Verkehrs-Modelle im Maßstab 1 : 87. Darunter sind wiederum einige interessante und ansprechende Fahrzeuge, wie z. B. eine dreiachsige MAN-Zugmaschine mit kippbarem Führerhaus (Abb. 307) oder ein kleiner Container-Sattelzug mit abnehmbarem 20'-Behälter, ein Kühlwagen-Sattelzug, eine Flugplatz-Feuerwehr auf einem Mercedes-Unterbau, ein Heizöl-Kesselwagen auf einem Kurzhauber-LKW, ein Möbel-Transporter mit beweglichen Türen sowie ein Mercedes-Dreiachser mit Kabelrollen, um nur ein paar wenige zu nennen. Bei dem LKW-Angebot wurden die Personewagen aber keineswegs vernachlässigt: angefangen vom neuen VW 411, über den Ro 80 bis zum Mercedes 200, einem kleinen Rotkreuz-Wagen (VW-Variant) und einem Pkw-Anhänger mit Ruderboot.

Abb. 309.  
Der Magirus-  
100 D 7 mit  
Verdeck, nebst  
neuem  
Dreiachs-  
Anhänger  
mit Schwing-  
achsen (in  
natura  
natürlich!),  
sowie der  
Mercedes-  
Dreiachs mit  
Großpritsche  
und Kabel-  
rollen.

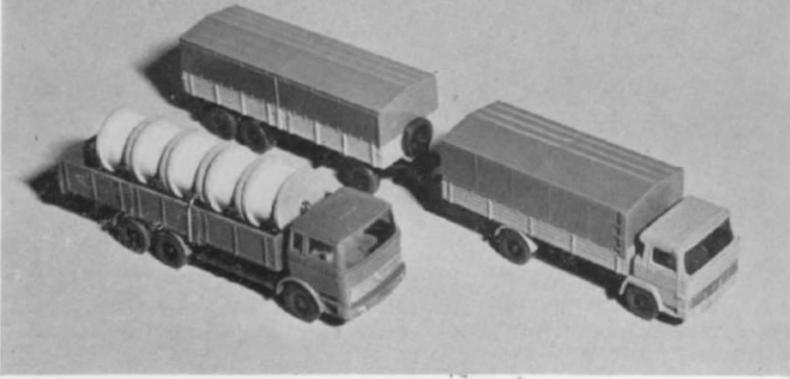


Abb. 310. Kleiner Contai-  
ner-Sattelzug (rechts) und ein  
Möbel-Speditionswagen  
(Mercedes 1317 mit Koffer-  
aufbau). — Auch diese sind  
natürlich wieder und immer  
noch ohne . . . , aber für die-  
ses Jahr haben wir mit Wiking  
eine Art „Waffenstill-  
stand“ geschlossen, um erst  
einmal ein paar wichtige  
Grundfragen bezüglich Fah-  
rer oder wenigstens abnehm-  
barer Fahrerkabinen o. ä. zu  
klären.

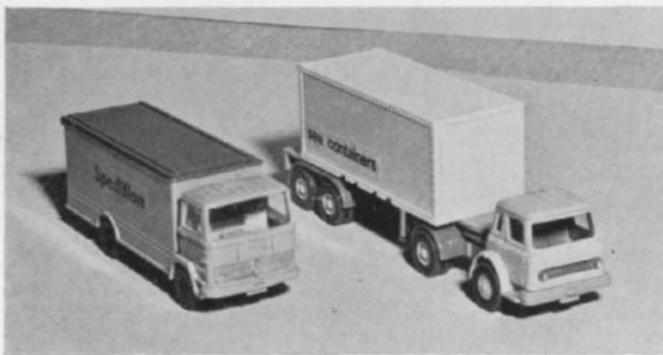


Abb. 311. Das Gegenstück  
zum letztyährigen Wohn-  
wagenanhänger: Ruderboot  
(das schwimmfähig sein soll)  
auf Pkw-Anhänger.

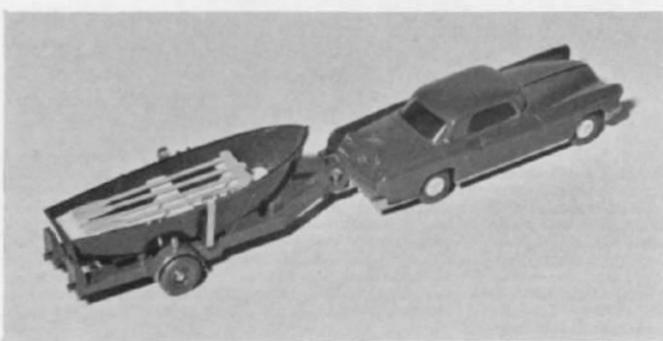


Abb. 312.  
Heizöl-Kesselwagen  
mit Mercedes-  
Kurzhauber (links)  
und Flugplatz-  
Feuerwehrauto (ein  
weiteres Zubehör  
zum Fischer-Sport-  
flugplatz).

Das waren die  
H0-Neuheiten. Nun  
noch die ersten  
Bilder von den  
ersten N-Modellen  
von Wiking. Sie  
brauchen nur umzu-  
blättern!

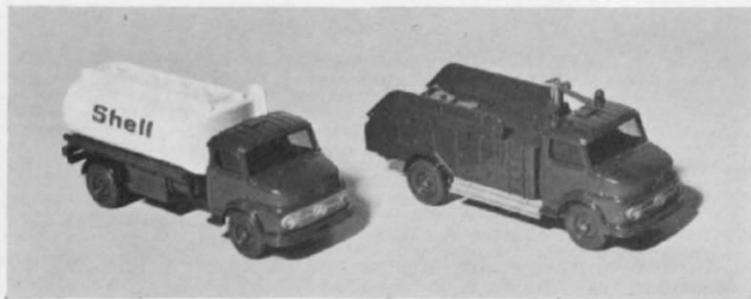




Abb. 313 v.l.n.r.: Mercedes-Sattelzug mit Langpritsche und abnehmbarem Verdeck, Container-Sattelzug mit abnehmbaren 40'-bzw. zwei 20'-Behältern, — alle in N — kaum zu unterscheiden von den H0-Modellen!



Abb. 314. Die 4 Pkws in N-Größe, die sämtliche in der Packung N 1 enthalten sind.



N: Auch Wiking stieg dieses Jahr erstmals ins N-Bahngeschäft ein und zeigte die ersten N-Fahrzeugmodelle in einer bestehenden Qualität. Die Räder sind allerdings nicht beweglich, dafür jedoch exakt in ihrer „angestammten“ Lage, und quasi als Ausgleich sind die Modelle verglast und äußerst akkurat. Wiking meint hierzu: „Die gute Gravur und der exakte Stand der Räder erschienen uns wichtiger als ihr kümmerliches und u. E. sinnloses Rollen“. — Zunächst sind nur 4 Packungen (mit sechs verschiedenen Fahr-

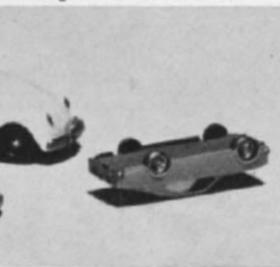


Abb. 315.  
Eine Vergleichsaufnahme mit N- und H0-Modellen, sowie eine Drunteransicht zur Verdeutlichung der angespritzten Räder, die sich von außen so gut machen.

zeugen und drei verschiedenen (Containern) zum Preis von jeweils DM 2.— lieferbar. Weitere Packungen sind jedoch in Vorbereitung. Unter den sechs Fahrzeugen sind neben einem Mercedes-Sattelzug mit Langpritsche und einem Container-Sattelzug ein VW 1300, ein VW-Kombi, ein Opel Rekord und ein Chevrolet Malibu.

Lieferbar sind die gesamten Neuheiten etwa im Mai oder Juni.

## Schlußwort

Tja, das wär's also wieder mal für dieses Jahr! Insgesamt besehen für einen H0-Freund zweifelsohne enttäuschend, aber ... die nächste Messe kommt bestimmt, und mit ihr vielleicht jene Überraschungen, die diesmal ausgeblichen sind, z. B. ein Ellok-Veteran (Fleischmann hat dies ja eigentlich im FK Nr. 31 hochoffiziell versprochen!) oder ein älterer Triebwagen, die „78“ oder die „56“ (wenn nicht gar die „58“) oder die BR 66 (die Nachfrage nach den Zeichnungen auf Grund der Umbauanleitungen in Heft 2/69 ist unerwartet groß!) oder die „86“ als Supermodell von Märklin, von den immer noch fehlenden B- oder BDüm-Wagenmodellen (im Sinne der Leserzuschriften in Heft 16/68) ganz zu schweigen. Es war

vorauszusehen, daß eines Tages die Zahl der echten Neuheiten-Schlager zurückgehen wird, aber es bräuchte nicht in diesem unbefriedigenden Maß erfolgen, wenn sich die Modellbahnersteller entweder absprechen oder wenigstens davon Abstand nehmen würden, einen bereits auf dem Markt befindlichen Fahrzeugtyp zu verzweiten oder gar zu verdreifachen! Mit etwas gutem Willen und Phantasie ließe sich solches sicher vermeiden!

Nun — wie gesagt — die nächste Messe kommt bestimmt ... und mit ihr vielleicht jene Überraschungen, die dieses Jahr ausgeblichen sind! Bis dahin!

Ihr WeWoW

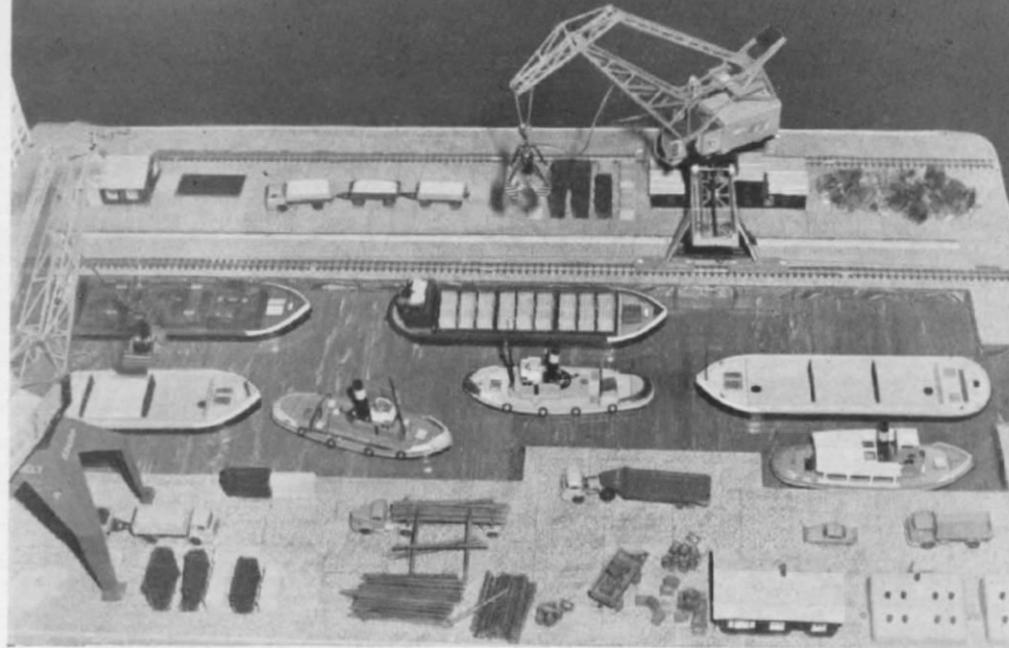


Abb. 316. WIAD-N-Schiffe und H0-Kran.

**WIAD Kopp KG.**

Modellspielwarenfabrik  
7 Stuttgart-Bad Cannstatt

**Wilag AG** Fabrikation und Vertrieb  
von technischen Spielwaren

**Spur I:** Die Modelle dieser Firma sind an sich neu; an der Messe bestand erstmal Gelegenheit, wenigstens eines davon auf dem Fulgurex-Stand persönlich in Augenschein zu nehmen und Herrn Willeboordse (den Inhaber) zu interviewen. Die Fa. Wilag hat es sich zur Aufgabe gemacht, die alten Spur I-Wagen von Märklin aus den Jahren 1936/37 nachzubauen, aber keineswegs eines etwaigen „Spur I-booms“ wegen, sondern lediglich aus dem einen Grund, den Sammlern in aller Welt entgegen zu kommen, die für diese seltenen Stücke 1500.— DM und mehr zahlen müssen. Die Wilag-Nachbauten kosten dagegen zwischen 325.— und 395.— DM (s. Anzeige in Heft 3a).

Auf Grund der Geschäftsübernahme im letzten Jahr durch die Kopp KG wurde nichts Neues gezeigt, sondern lediglich das bisherige WIAD-Programm in etwas verminderterem Umfang (u. a. das vor 2 Jahren vorgestellte ARAL-Parkhaus und die Umladestation).

**CH-5430 Wettingen**

Schwarzmarkt-Geschäfte sind unmöglich, da diese Nachbauten (Kopien) durch eine zusätzliche Kennzeichnung als solche zu erkennen sind. In Deutschland dürfte es nach Schätzungen der Fa. Wilag noch ca. 100 Spur I-Anhänger mit mehr oder weniger großem Fahrzeugbestand geben, wovon wiederum die Hälfte zu dem erwähnten Sammlerkreis gehört. Die übrige Kundenschaft der Fa. Wilag befindet sich in Südafrika, Südamerika, Australien usw. — auf der ganzen Welt.

Es ist beabsichtigt, eigene Spur I-Modelle in Kleinstserie herauszubringen, um dem erwähnten Kreis der Spur Iler noch etwas mehr zu bieten.

Abb. 317. Der AB4ü 19411 — originalgetreu nachgebaut einschließlich Märklin-Kupplung!

