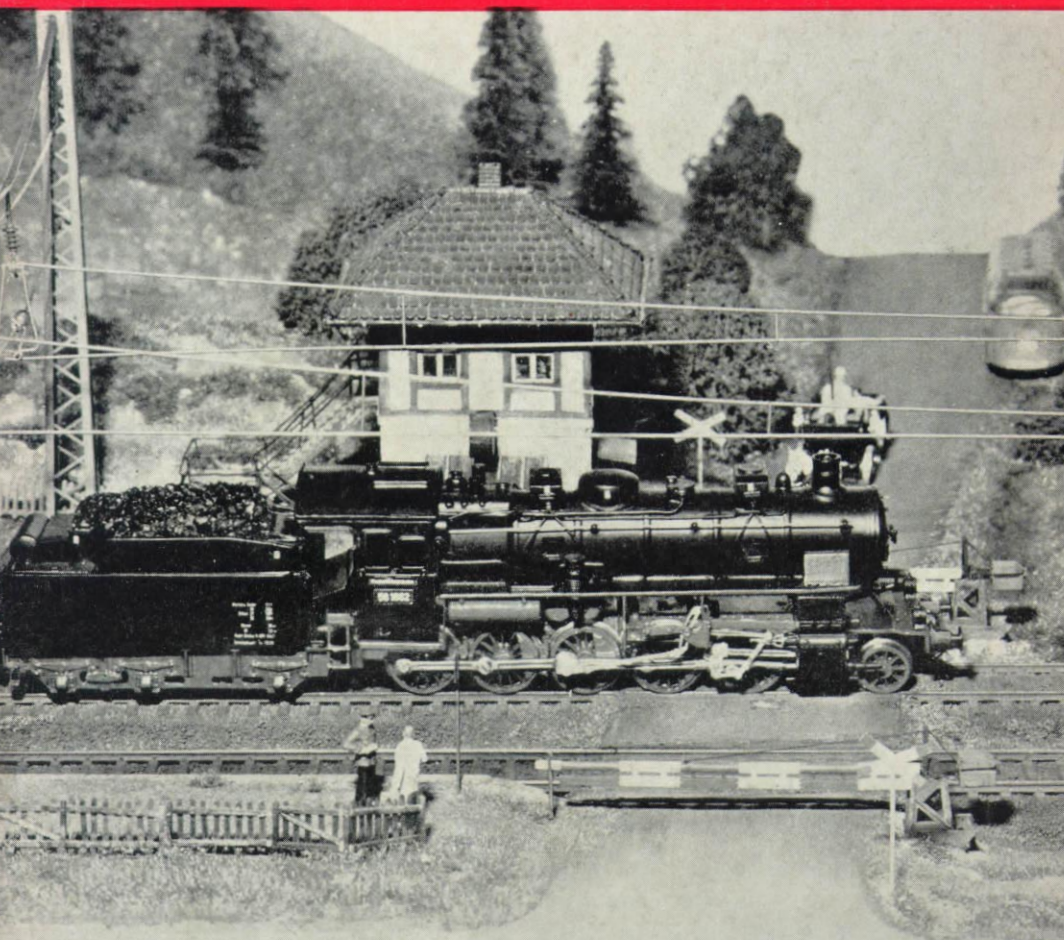


# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



**XXIV. INTERNAT. SPIELWARENMESSE NÜRNBERG - 1. Teil A—M**

**MIBA**

MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

25. JAHRGANG  
MÄRZ 1973

**3**



# Großer Bildbericht über die

# Modellbahn-Neuheiten

## der XXIV. Internationalen Spielwaren-Fachmesse Nürnberg

Die 2. Hälfte des Messeberichts — nochmals 72 Seiten mit weiteren 152 Abb. — erscheint in ca. 8 Tagen

### Vorwort

Auch für das MIBA-Team stand diese Spielwarenmesse ganz im Zeichen des neuen Ausstellungsgeländes in Nürnberg-Langwasser, das nach knapp 17-monatiger Bauzeit buchstäblich in letzter Minute (fast) fertiggestellt wurde und trotz mancher Provisorien von den 1583 Ausstellern und über 25400 Besuchern überwiegend sehr positiv aufgenommen wurde. Erstmals waren auf dem 72 000 m<sup>2</sup> großen Messegelände die verschiedenen Warengruppen branchenmäßig aufgeteilt und untergebracht, was besonders für uns — die wir zusammen mit über 900 weiteren Journalisten aus aller Herren Länder mehr als eine Woche lang quasi „unser Hauptquartier“ auf der Messe hatten — eine spürbare Erleichterung darstellte gegenüber dem „treppauf, treppab“ und „rin in die Kartoffeln, raus aus den Kartoffeln“ auf dem bisherigen Messegelände. Alles, was mit Modellbahnen und -Zubehör zu tun hat, war in einer Halle zusammengefaßt; und wenn sich dieserhalb auch Aussteller, Einkäufer, Fachpresse und (leider) zahlreiche „Sehleute“ bisweilen schier auf die Füße traten, war doch ein rationelleres Arbeiten als bislang möglich. Für unsere Leser bedeutet das:

Unsere MIBA-Messeberichtshefte werden auch dieses Jahr wieder so umfassend, vielseitig, informativ und interessant wie eh' und je sein! Und wir sind uns der Zustimmung unserer rund 30 000 Lesern sicher, wenn wir wiederum bemüht waren, die Neuheiten mit unseren ureigenen Augen zu sehen und nicht einfach (oder nur in den allerwenigsten Ausnahmefällen) die von den Firmen zur Verfügung gestellten Presse-Fotos zu übernehmen (wenngleich dies für uns natürlich viel bequemer gewesen wäre und uns viel Zeit und Arbeit — über 900 eigene Aufnahmen! — erspart hätte).

Und wie eh' und je, so werden wir auch heuer wieder über all' das in Text und Bild berichten, was es auf der Messe an tatsächlichen oder geplanten Neuheiten zu sehen gab. Und wenn auch mal die eine oder andere präsentierte Neuheit nicht realisiert werden sollte (und zwar aus Gründen, die der betreffende Fabrikant allein zu vertreten hat, da das kaufmännische Risiko schließlich sein Bier ist), so ist das modellbahnhistorisch nicht minder interessant und aufschlußreich; außerdem können und wollen wir uns nicht anmaßen, inwiefern der oder jener Hersteller nun berichtswürdig oder -unwürdig ist, nur weil er vielleicht einmal ein Projekt aus für ihn sicher gewichtigen Gründen nicht oder nicht gleich verwirklicht hat — oder weil er als vorsichtiger Geschäftsmann erst einmal

mittels Handmuster das etwaige Interesse bzw. den voraussichtlichen Bedarf testen möchte.

Gerade kleineren Firmen wie z. B. M + F, Günther usw. (und mitunter auch ausländischen Fabrikanten, die im gegebenen Fall erst einmal den deutschen Absatzmarkt abtasten müssen) muß man das zugestehen, denn die Werkzeugkosten für ein größeres Modell gehen in die Hunderttausend Mark, so daß sich eine Fehlinvestition u. U. verheerend auswirken könnte. Kleinhersteller sind schließlich mit anderen Maßstäben zu messen als die „millionenschweren“ Großserien-Hersteller.

Im übrigen wird unser Messe-Bericht auch weiterhin Modell-Fahrzeuge und Zubehör „gleichwertig“ in gleichem Maße berücksichtigen, denn das eine ist nichts ohne das andere und auch kostenmäßig dürften sich beide Sparten die Waage halten. Ohne Zubehör gibt es keine Anlage, wie eine Anlage ohne Fahrzeug-Modelle genau so wenig denkbar ist!

Auch in diesem Jahr haben wir mit besonderer Genugtuung wiederum eine Reihe von Neuheiten vermerkt, die auf MIBA-Artikel zurückzuführen sind bzw. die Verwirklichung von MIBA-Projekten darstellen, allen voran die Brawa-Schiebebühne (nach Heft 8 + 9/70), die „langen“ H0-D-Zugwagen von Fleischmann (als letzte Auswirkung unserer bekannten Kampagne für die „Langen“!), der Pw Post 40 28 von Liliput (nach Bauplan in Heft 1/1962 und 5/1962), die Röwa-G 12 (nach Heft 1/1971 u. 1/1972) oder — last not least — die immer wieder geforderten Oldtime-Automodelle von Wiking und die neuen Vollmer-Stadthäuser (im Sinn unserer wiederholten Ausführungen, zuletzt in Heft 12/1972 u. 1/1973) sowie die H0-Abteiwagen von Trix (siehe Heft 11/72, S. 704).

Darüber hinaus gab es noch viel Neues und Schönes (das werden Sie im Verlauf unseres diesmal höchst umfangreichen Messe-Bildberichts schon noch mitbekommen) zu sehen. N ist dieses Jahr etwas stiefmütterlich bedacht worden, und die großen Spuren stagnieren zum Teil, worüber auch das vermehrte Auftreten von kleineren 0-Spezialwerkstätten (mit ihrem sehr kleinen Kundenkreis) nicht hinwegtäuschen vermag.

Daß auf dieser Messe gleich 3 höchst unterschiedliche elektronische Mehrzugsteuerungen auf-

### Das heutige Titelbild . . .

. . . zeigt das Röwa-Handmuster der G 12, die knapp ein Jahr nach unserem „Aufruf“ tatsächlich in H0 erscheint! Näheres im 2. Messeheft!



Abb. 1. Blick über das neue Messezentrum in Nürnberg-Langwasser mit den eingeschossigen Ausstellungshallen. Daß es sich hier – und zwar nicht allein der Branchengliederung wegen – besser arbeiten läßt als in den alten, weitverzweigten Messehäusern und -hallen, erscheint bei einem Vergleich mit Abb. 1 in Heft 4/66 auch einem Außenstehenden verständlich.

getaucht sind, ist wohl als Zeichen der Zeit zu werten. Wir werden im Rahmen unseres Messe-Berichts nur soweit darauf eingehen, daß Sie, liebe Leser, wenigstens wissen, um was es sich handelt; ansonsten werden wir uns damit erst dann ausführlich befassen, wenn sie in der endgültigen Serienausführung vorliegen.

Im übrigen können wir heuer wirklich zu Recht behaupten, daß uns unser Hobby „lieb und teuer“ ist (insbesondere letzteres), und das gilt in besonderem Maß für die 0-Freunde. Wenn ein solcher etwas Besonderes haben will, dann kommt er nicht – wie die H0-Spezialisten – mit ein paar hundert Mark weg, sondern er muß wahrlich ein Krösus sein oder aber Tantalusqualen erleiden, falls er sich in eines der kostbaren Stücke verschaut hat!

Die Bildausbeute ist dieses Jahr – trotz einer gewissen „Auslese“ – so groß, daß wir gar nicht alles in unseren beiden Messeberichtsheften unter-

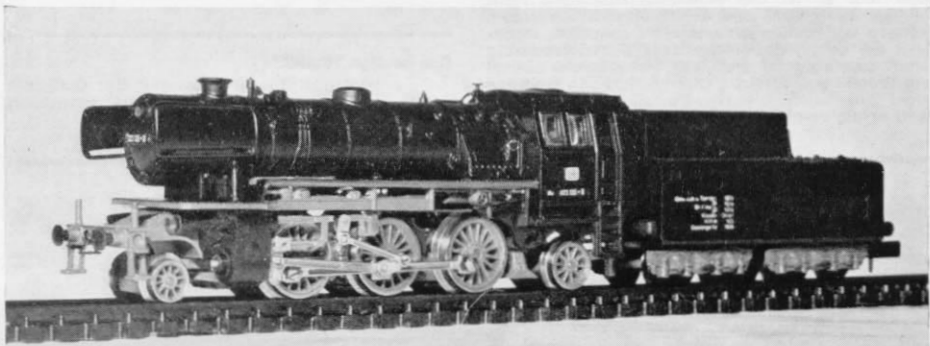
bringen konnten. In der bereits traditionellen „Nachlese“ in Heft 4 bringen wir außer einigen interessanten oder amüsanten Kleinigkeiten am Rande noch eine ganze Reihe schöner und lehrreicher Motive von den diversen Messeanlagen (Arnold, Fleischmann, Preiser, Roskopf, Trix u. a.), die sich dieses Jahr geradezu gegenseitig überboten haben und die wir Ihnen daher keineswegs vorenthalten möchten. Im Gegensatz zu den Ausstellungsanlagen früherer Zeiten handelt es sich heutzutage ja um ausgesprochene Modellbahn-Anlagen, die die Firmen viel Zeit und Geld kosten und die von den Erbauern mit so viel Liebe, Sachkenntnis und Originalität bis ins Kleinste durchgestaltet sind, daß einem Modellbahner das Herz im Leibe lacht!

Doch für heute sollen Sie sich erst einmal am ersten Schwung Messe-Neuheiten ergötzen. In 8 Tagen folgt der zweite (mit nochmals 152 Bildern!).

WeWaW

## [ARNOLD] N

Abb. 2. Die neue BR 23, die gegenüber der bisherigen Ausführung erheblich verbessert wurde. Als Beispiel mögen – neben dem neuen Fahrwerk mit zierlichen, durchbrochenen Rädern – die feinen Windleitbleche mit vorbildgetreuem Ausschnitt dienen.





# K. ARNOLD & CO. KG · 85 NÜRNBERG

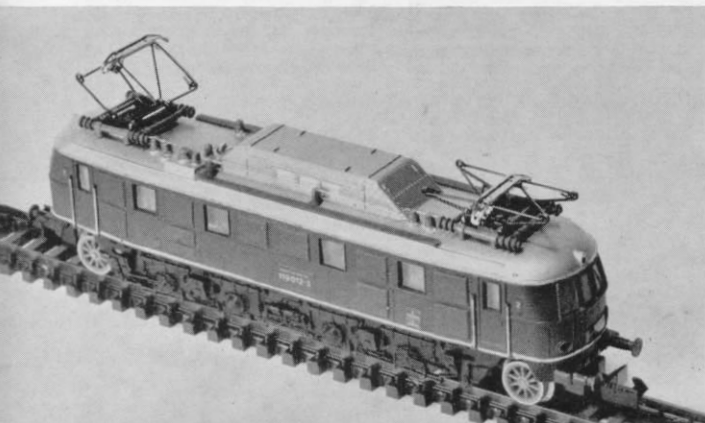
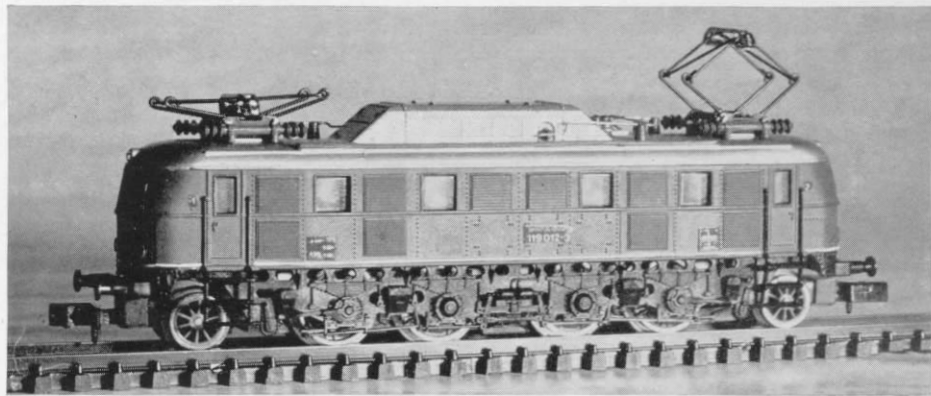
N: Im Mittelpunkt der diesjährigen Arnold-Neuheiten stand zweifellos das 10,6 cm lange Modell der DB-Schnellzug-Elokomotive 119 012-3 (E 19). Obwohl es sich noch nicht um das Serienmodell handelt, war die Detaillierung schon ausgezeichnet, vor allem, was die Nachbildung des Federkopf-Antriebes angeht (s. Abbildungen). Auch Gehäuse und Dach – mit freistehenden Leitungen aus 0,25 mm-Draht! – ließen schon jetzt kaum noch Wünsche offen. Alle 8 Räder des Hauptfahrwerks sind angetrieben; auf einer Demonstrationsanlage zog das Modell einer 119 vor einem Zug aus 50 vierachsigen D-Zugwagen unermüdlich und anscheinend mühelos seine Runden. Höchst erfreulich, daß man sich bei Arnold für diesen eleganten Beinahe-Oldtimer entschied, anstatt einen bereits auf dem N-Markt vorhandenen Typ neu aufzulegen!

„Neu aufgelegt“ worden ist dagegen das Modell der BR 23, das bekanntlich noch aus den „Pionierjahren“ der Arnold-Bahn stammte und nun dem heutigen Standard angepaßt wurde. Ein völlig neues Fahrgestell mit feinen Speichenrädern, filigraner Steuerung samt Kunststoff-Kreuzkopf, verbesserte Detailgravuren, neue Tenderdrehgestelle u. a. m. lassen kaum noch einen qualitativen Unterschied zu den Arnold-Neuschöpfungen der letzten Jahre wie etwa der BR 41 oder der Bn2 erkennen.

A propos Bn2: Der „Benjamin“ der Arnold-Loks wurde heuer in grün/schwarz/roter „Länderbahn“-Farbgebung vorgestellt und wirkt damit noch „goldiger“ als in der schwarzen „Gaswerk“-Lackierung. Weitere Farbvarianten sind die 10-achsige US-Elokomotive und die 4-achsige US-Diesellokomotive samt Wagengarnitur in Lackierung und Beschriftung der amerikanischen „Amtrak“-Bahngesellschaft.

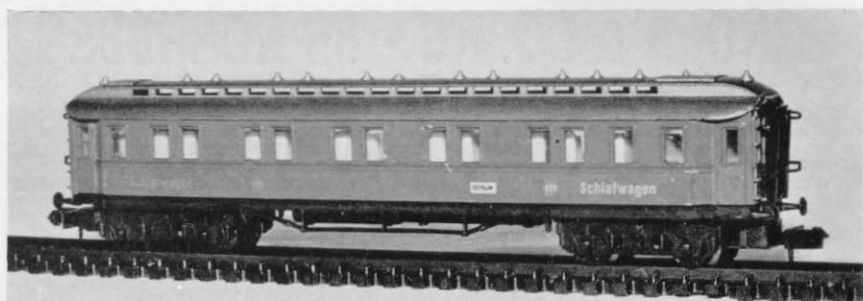
Die wichtigste und u. E. schönste Wagenneuheit ist wohl das 12,5 cm lange Modell eines 4-achsigen preußischen Abteiwagens mit Bremserhaus in grüner Ausführung mit KPEV-Beschriftung. Die Detaillierung ist – vor allem beim Sprengwerk auf der Wagenunterseite und beim Oberlichtaufsatz – ausgezeichnet. Inwieweit es vorbildgetreu ist, daß auch die schmalen Abteifenster neben den Türen die Imitation von Holzrahmen aufweisen, werden wir in Kürze noch einmal gesondert behandeln.

Das bekannte Programm der 4-achsigen preußischen D-Zugwagen mit Oberlichtaufsatz wurde durch einen passenden Schlafwagen (LüP 12,5 cm) in brauner KPEV-Farbgebung ergänzt, der ebenfalls ein fein durchgebautes Sprengwerk und einen durchbrochenen Oberlichtaufsatz besitzt und außerdem – wie auch der neue Abteiwagen – mit der Imitation der alten Länderbahn-Puffer ausgestattet ist. Etwas „jünger“ – vom Vorbild her – ist

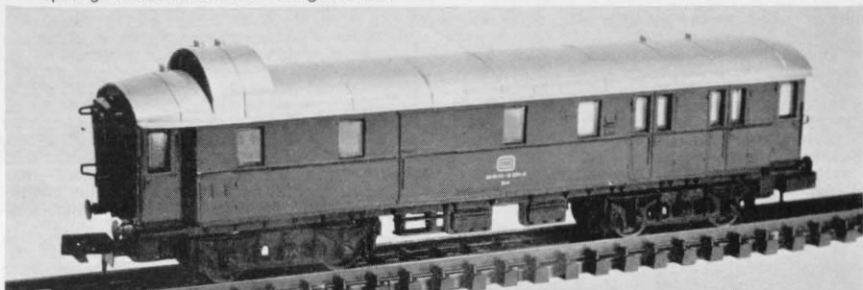


N Abb. 3 u. 4. Jetzt steht auch den N-Bahnern eine Schnellzug-Elokomotive älteren Typs zur Verfügung: das „bildschöne“ Arnold-Modell der 119 (E 19) bestach schon an der Messe durch eine hervorragende Detaillierung des Federkopf-Antriebes, eingesetzte Fenster, großformatige Nieten- und Lüfterreihen und freistehende Dachleitungen. Auf einer Demonstrations-Anlage stellte das 10,6 cm lange Modell vor 50 D-Zugwagen seine Zugkraft augenscheinlich unter Beweis.

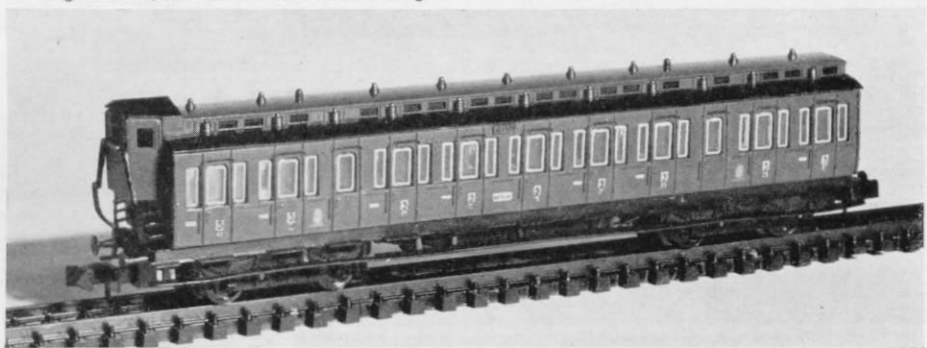




**N** Abb. 5. Der Oldtime-Schlafwagen der KPEV in brauner Farbgebung mit feinem Oberlichtaufbau und Sprengwerk zwischen den Drehgestellen.

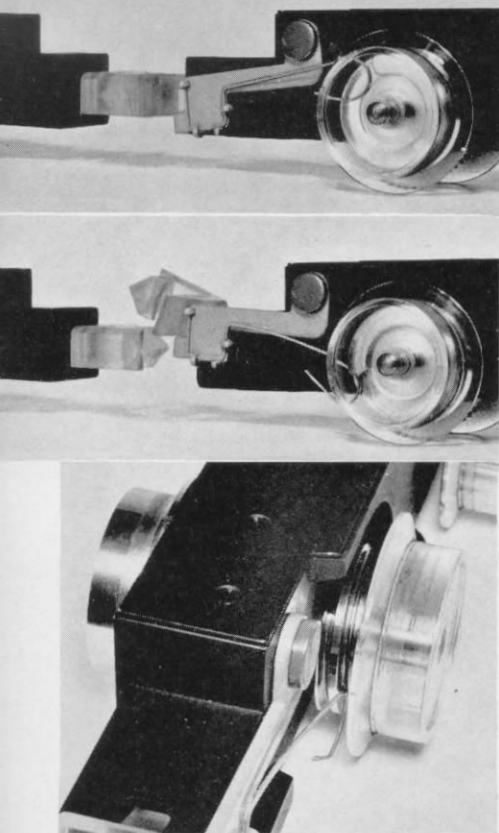


**N** Abb. 6. Auf dem Fahrgestell des Arnold-Pw Post 4ü 28 entstand ein kurzer Eil- bzw. D-Zug-Gepäckwagen mit 10,5 cm LüP und UIC-Beschriftung.



**N** Abb. 7. Der vierachsige preußische Abteilwagen mit Bremserhaus.  
Abb. 8. Mit aktuellem „Amtrak“-Dekor: die bekannte 10-achsige US-Elllok.





**N** Abb. 12 u. 13. Die erläuterten Kupplungsstellungen in der Praxis bei dem N-Modell der BR 217.

Abb. 9–11. Funktion der Arnold-Simplex-Rangierkuppung: Über die abgerundeten Enden einer  $1\frac{1}{2}$ -gängigen Steuerschnecke (an einem Rad) wird ein federnder Drahtbügel bei Rückwärtsfahrt nach unten gedrückt und hebt über ein Umlenkstück (nur ein einziges Mal) die Kupplung an. (Die Lok ist abgekuppelt und kann vorwärts abgezogen werden).

Auf Abb. 9 befindet sich die radseitige „Nase“ der Schnecke soeben kurz vor dem Stellbügel. Bei weiterem Rückwärtsfahren wird der Bügel nach unten und demgemäß die Kupplung hochgedrückt (Abb. 10) und beide verbleiben den gesamten Schneckenumfang (ca. 2 cm weit – Abb. 11) in dieser Stellung; dann jedoch fällt der Bügel auf der Gehäuse-Seite der Schnecke aus der Führungsrille – die Kupplung ist wieder waagrecht. Bei nunmehriger Vorwärtsfahrt wird der Drahtbügel an der inneren Schnecken-Nase hochgedrückt (wobei die Kupplung waagrecht bleibt), läuft die Führungsrille zurück und fällt außen wieder ab. Durch erneutes geringes Rückwärtsfahren ist (nach max. ca. 1 cm) dann wieder ein Anheben der Kupplung möglich. Etwas Übung macht auch hier den Meister!

der kurze Eil- bzw. D-Zugwagen (LüP 10,5 cm), der auf dem Chassis des bekannten, nicht 100%ig reinrassigen PwPost 4ü 28 aufgebaut wurde. Last not least ist für die Bildung vorbildgetreuer moderner

Schnellzüge noch das 16,5 cm-Modell des BRym erschienen; dieser „Halbpeisewagen“ ist allerdings nur eine „Halbneuhheit“, denn er entstand aus dem normalen Büm-Schnellzugwagen. Die Fenstereinteilung entspricht jedoch dem Vorbild; beibehalten wurde lediglich die Sitzwagen-Innen-einrichtung.

Bei den Güterwagen ist der 6 cm lange Niederbordwagen mit Bremserhaus das erste N-Modell dieses Typs überhaupt; hoffentlich ist dieser sehr universell zu verwendende Wagen, der heuer nur als grüner Arbeitswagen (X) gezeigt wurde, nächstes Jahr auch in der „normalen“ braunen Ausführung zu sehen! Gleichfalls gänzlich neu ist das 6 cm lange Modell des gedeckten Güterwagens mit Tonnendach und Bremserhaus (Gr 20, ex „Kassel“), ebenso der „Transfesa“-Kühlwagen in silberner Lackierung mit lupenreiner Beschriftung und äußerst filigranen Stirnseiten-Bühnen aus Metall. Der FS-Güterwagen mit Spitzdach ist jetzt in Braun und mit „hauchdünnen“ Lüftungsgittern aus Metall erhältlich, während der Schlackenwagen und der Flachwagen mit Übersee-Kisten nur Varianten bereits bekannter Modelle darstellen.

Das Zubehör-Sortiment wurde in diesem Jahr durch eine gebogene Parallelbrücke (für die Radien R 1 und R 2, zwei Stück im Bausatz) und durch eine höchst effektvolle, 33,3 cm lange Unterzug-Fachwerbrücke mit feiner Detaillierung der Windverbände etc. ergänzt.

„Freizügiges Entkuppeln an jeder beliebigen Stelle der Anlage“ war wohl der Leitgedanke bei der Konstruktion der neuen Arnold-Simplex-Ran-



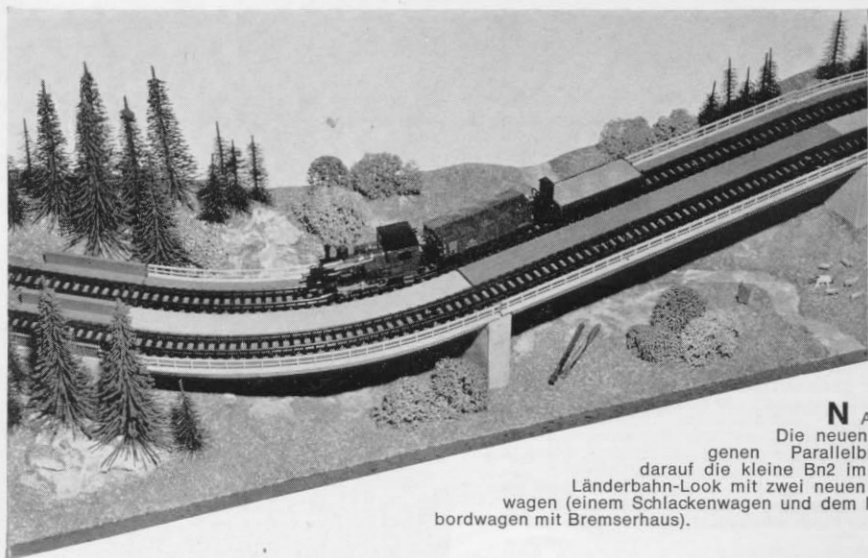
**N** Abb. 14. Die neue, höchst filigrane Unterzug-Fachwerkbrücke mit einer Spannweite von 33,3 cm (Gesamtlänge 44,4 cm). Darüber „donnert“ gerade die neue BR 23 mit dem gleichfalls neuen „Halb-speisewagen“ BRym.  
Abb. 15. Das Bw der diesjährigen Arnold-Messeanlage, die ein Modellbahnclub erbaute.







**N** Abb. 16. Ein weiterer Ausschnitt aus der Messeanlage mit einer großzügig gestalteten Hafenpartie. Die imposante Brücke im Vordergrund entstand aus mehreren Stahlbeton-Bogenbrücken von Arnold. In Heft 4/73 werden noch einige weitere Anlagenmotive folgen.



**N** Abb. 17. Die neuen gebogenen Parallelbrücken; darauf die kleine Bn2 im neuen Länderbahn-Look mit zwei neuen Güterwagen (einem Schlackenwagen und dem Niederbordwagen mit Bremserhaus).

N: Aus der motorisierten N-Straßenbahn ist nichts geworden, es gibt die Strab nur unmotorisiert für die bekannte minilife-Modellstraße mit dem in Heft 3/70 beschriebenen Antrieb.

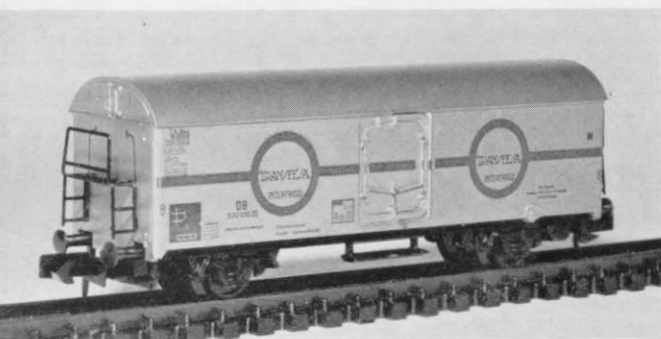
Neu geschaffen wurden 3 Zusatz-Lichtsignale (Abb. 25) sowie ein spezielles Kleinrelais mit Endabschaltung und Rückmelde-Möglichkeit zur Betätigung sämtlicher Brawa-Signale mit Stecksockel mittels Drucktaster oder Gleiskontakten. Zur Handbetätigung der Signale am Stellpult hat Brawa die Druckstastenschalter der Abb. 23 ins Verkaufsprogramm übernommen.

H0: Auch dieses Jahr hat Brawa wiederum einen MIBA-Bauplan in die Wirklichkeit umgesetzt: die moderne Schiebebühne der Fa. Voegele, Mannheim (s. Hefte 8 u. 9/70). Auf das spätere Serienmodell werden wir zur gegebenen Zeit näher eingehen, nur soviel für heute: Die Schiebebühne ist für alle bekannten Gleissysteme vorgesehen und kann an die Rechteck-Lokschuppen der Firmen Falter, Kibri und Vollmer angeschlossen werden. Die Grube (38 x 37 x 11 cm) weist am Rande je 7 Gleisabgänge auf (der 8. dient als Durchfahr- oder Umfahrgleis), und zwar sind die entsprechenden Vertiefungen fabrikseits mittels Steckplatten zugeeckt, die unterseitig Einkerbungen aufweisen; mit den äußeren Teilen werden Schwellenbandgleise (Fleischmann, Märklin-K-Gleise u. a.) „zentriert“, und der Mittelstreifen wird zwischen den Schienen eingesteckt. Der Antrieb geht aus Abb. 21 u. 24

hervor; eine breite Mutter mit aufgezogenem Zahnrad bewirkt mittels eines kleinen Perma-Motors und einer feststehenden Spindel das Verschieben der Bühne (s. Abb. 24). Die Bewegungsgeschwindigkeit der Bühne ist sehr langsam, jedoch auf Grund des Antriebs zügig und stotterfrei! Beim beigegebenen Steuergerät kann vorerst nur von Gleis zu Gleis geschaltet werden. Ein Gerät mit Gleisvorwahl ist erst in der Planung, soll aber bald folgen.

Der bisherige H0-Container-Kran (nach MIBA 15/68) ist nunmehr als (vollfunktionsfähiges) Standmodell sowie als Statistmodell (ohne Antrieb) erhältlich. Infolge Schaffung einer Ladestraße, die – aus Fabrikationsvereinfachung – sowohl für den N- als auch für den H0-Kran verwendbar sein soll, ist der H0-Container-Kran verbreitert worden und überspannt jetzt entweder 3 H0-Gleise oder 2 Gleise und eine Autostraße (z. B. Falter-ams). Außerdem ist er um 11 mm erhöht worden, weil der Spielraum beim Heben und Senken zu gering war. Lediglich dieser verbreiterte Kran kann auf der Ladestraße hin- und hergefahren werden. Die Spindel ist bei beiden funktionsfähigen Kran-Modellen feststehend, wodurch die früheren unschönen und zittrigen Bewegungen beseitigt worden sind. Die Stromzuführung erfolgt über gedruckte Leiterplatten, und zwar (anstelle der bisherigen Rutschkupplung) mit Dioden-Endabschaltung, die

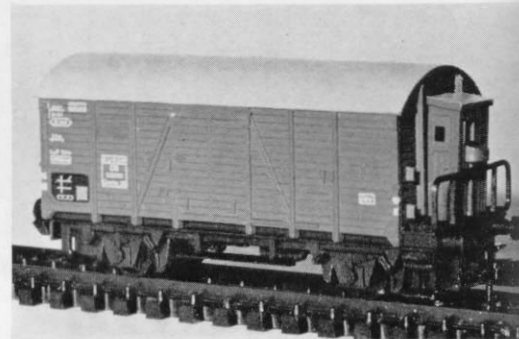
(weiter auf Seite 132)

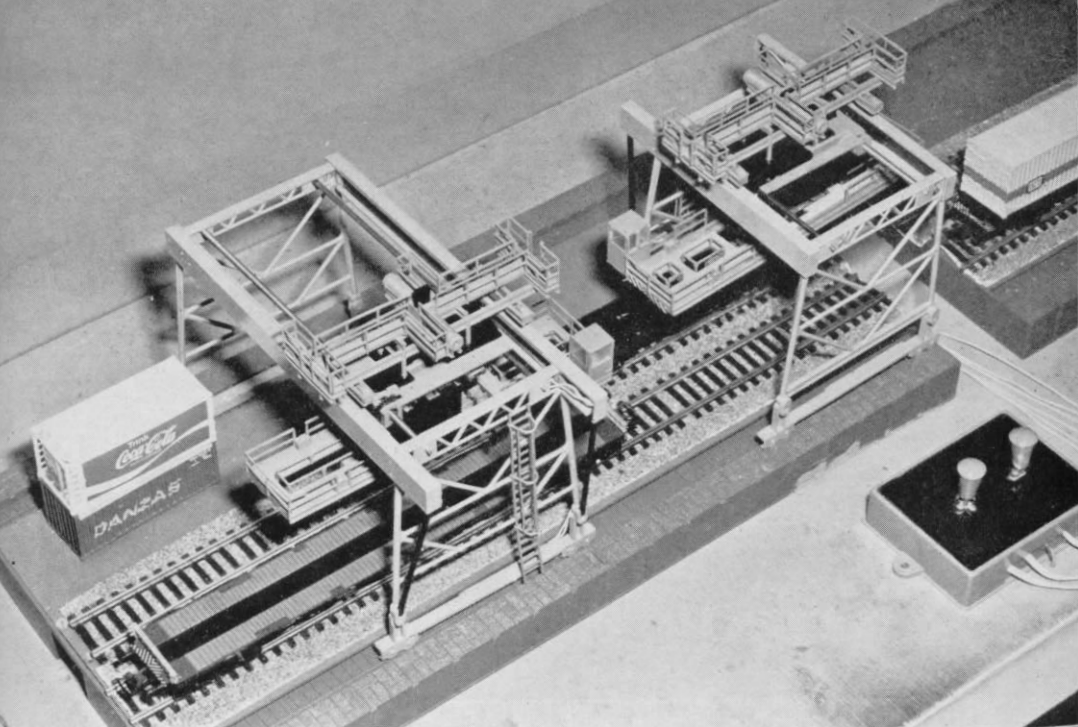


## [ARNOLD]

N Abb. 18 u. 19. Zwei Güterwagen-Neuheiten mit bemerkenswerten Details: Beim modernen, silbergrauen Transfesa-Kühlwagen (links) sind es die sehr feinen Metallbühnen an den Stirnwänden (die wagenseitigen Handläufe sind aufgedruckt), beim Gr 20 der DB die Bremserhaus-Bühne mit imitiertem Riffelblech-Belag. Die Beschriftung beider Modelle ist großentrichtig und lupenrein.

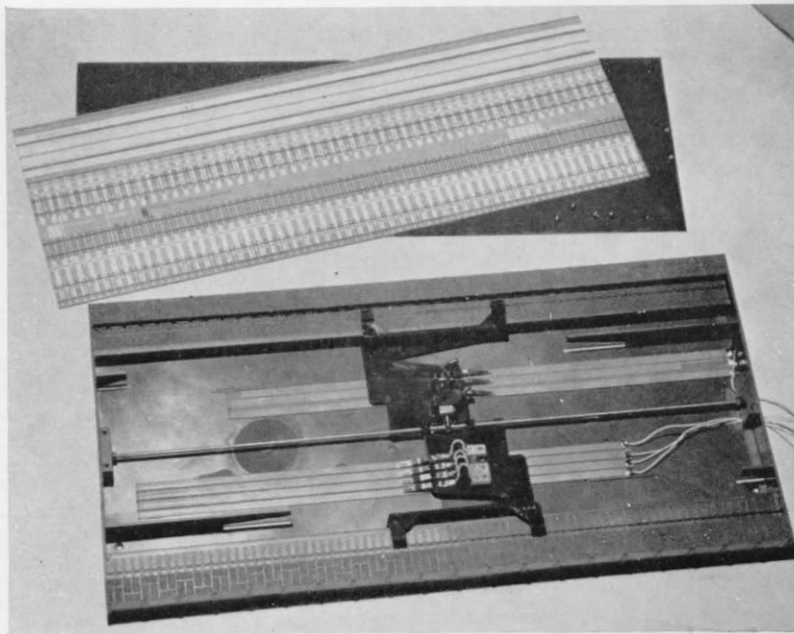
gierkupplung, die die obige Forderung tatsächlich auf verblüffend einfache Weise erfüllt. Ganz ohne Elektrotechnik, sondern einfach durch eine Federstange, die von einer innen am Lokrad sitzenden Scheibe gesteuert wird und – nach einiger Übung tatsächlich genau an der gewünschten Stelle – bei „Kriechfahrt“ die lokseitige Kupplung hochhebt und damit den Wagen bzw. Zug abkuppelt (siehe Abbildungen). Vorerst ist nur das 217-Diesellok-Modell mit dieser speziellen Kupplung ausgerüstet; bei dieser Gelegenheit wird die 217 übrigens auch noch neue Drehgestellblenden und andere Detailverbesserungen erhalten.



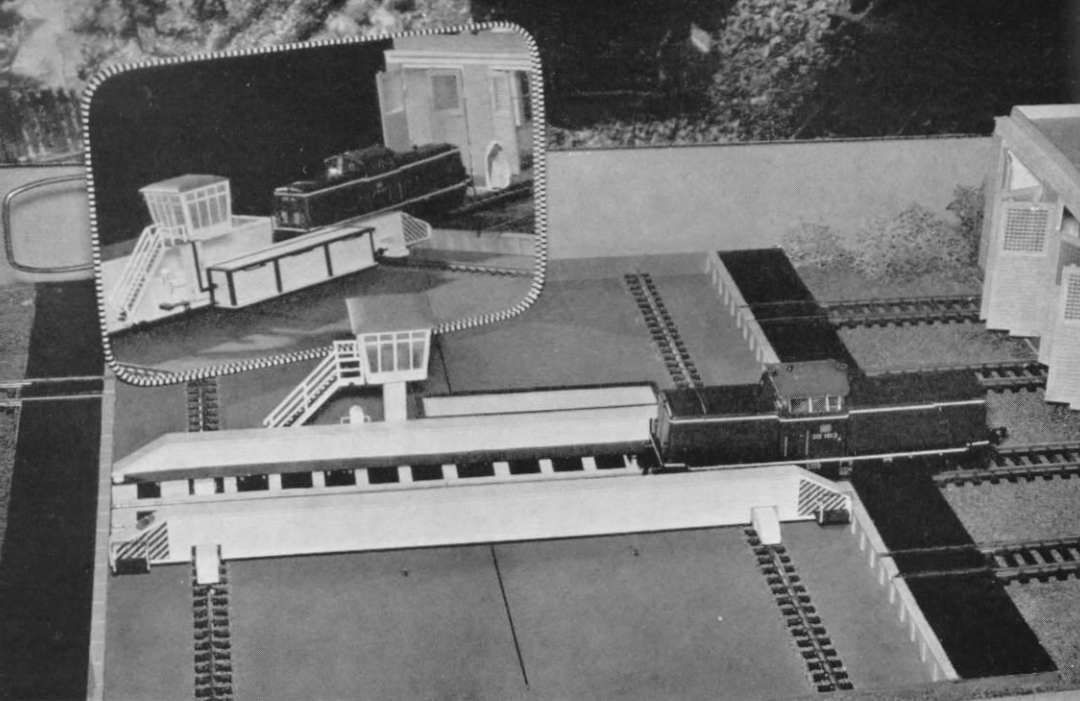


**H0** Abb. 20. Der neue, breitere Brawa-Containerkran (vorn), der nunmehr zwei Gleise und eine Lkw-Fahrbahn überspannt, im Vergleich zur bisherigen Ausführung. Beide Modelle sind etwas höher geworden. Die „Ladestraße“ mit dem Antrieb zum Verfahren des Krans (s. Abb. 21) wird entweder versenkt in die Anlagen-Grundplatte eingebaut oder darauf montiert und in diesem Fall mit entsprechenden Auffahr-rampen versehen.

**H0 + N** Abb. 21. Die völlig neu konzipierte und funktionssichere „Ladestraße“ für den H0- und auch N-Containerkran. Man erkennt den Antrieb mit der (feststehenden) Spindel und die Kontaktbahnen für die verschiedenen Funktionen. Darüber liegt (auf der Abdeckplatte) die mitgelieferte Schablone mit den Einbauvorschlägen für H0- und N-Gleise, auf die gleich rückseitig eine genaue Einbau- und Bedienungsanleitung gedruckt ist.





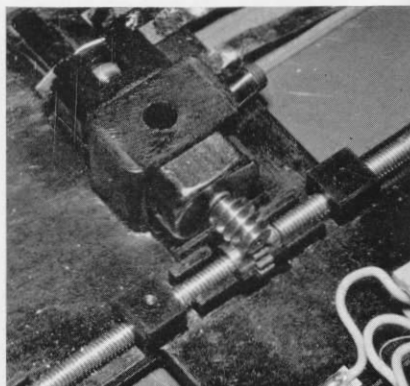
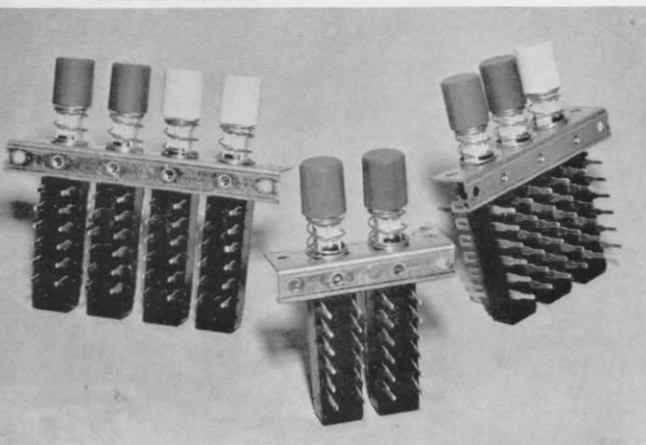


**H0** Abb. 22. „Unsere“ Vögle-Schiebebühne aus Heft 8 u. 9/70 als vielversprechendes Brawa-H0-Modell. Durch den „Spiegeltrick“ sieht man auch die Rückseite der Bühne mit dem „Rucksack“, in dem beim Vorbild die Antriebsaggregate untergebracht sind. Im Gegensatz zu diesem Messmuster wird das Serienmodell je 8 Gleisabgänge aufweisen (siehe Haupttext).

bewirkt, daß die Laufkatze in den Endstellungen nicht mehr aufläuft, sondern anhält und nur bei entgegengesetzter Polung wieder anläuft.

Die unter N erwähnten Zusatz-Lichtsignale gibt es auch in H0-Größe, und daß das Relais sowie die Drucktasten auch hierfür geeignet sind, versteht sich fast von selbst.

**0-Z** Abb. 23. Die Brawa-Drucktastenschalter mit gegenseitiger Auslösung sind in 4-er, 3-er und 2-er Kombination erhältlich.



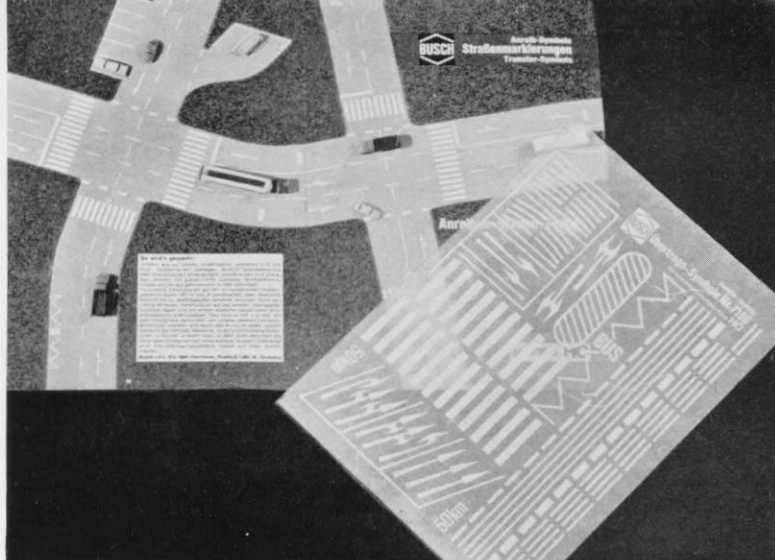
**H0 + N** Abb. 24. Konstruktionsdetail des neuen Brawa-Antriebs für Containerkräne und Schiebebühne: die breite Spindelmutter mit aufgezogenem Zahnkranz, in den die Antriebsschnecke eingreift. Der „Antriebsschlitten“ befindet sich bei den Kränen auf der Oberseite (s. Abb. 21), bei der Schiebebühne unterseitig und nimmt diese beim Verfahren mit. Als zusätzliche Führung dienen in beiden Fällen die seitlichen Schienen (s. Abb. 21 u. 22).

# BUSCH

& Co. KG

Modellspielwarenfabrik  
6808 Viernheim

**H0 + N** Abb. 27. Eine praktische Idee sind die Busch-Straßenmarkierungen in Form von Aufreibe-Symbolen, die für beide Baugrößen geliefert werden. Im Bild hinten eine Reihe von dicht aneinandergesetzten Straßenmarkierungen.



**H0 + N:** Das vor zwei Jahren creierte Busch-Toporama-Programm (siehe MIBA 3/71) hat sich mittlerweile bestens eingeführt, was wohl dadurch deutlich wird, daß jetzt unter anderem auch Firmen wie Fleischmann, Märklin (auch schon für Spur Z) und Trix speziell für ihre Systeme ausgelegte Toporama-Modelllandschaften anbieten. Bei Busch selbst waren in diesem Jahr nur zwei Toporama-Kleinstanlagen speziell für die Verwendung von Märklin-M-Gleisen sowie diverse N- und H0-Tunnelplastiken zu entdecken.

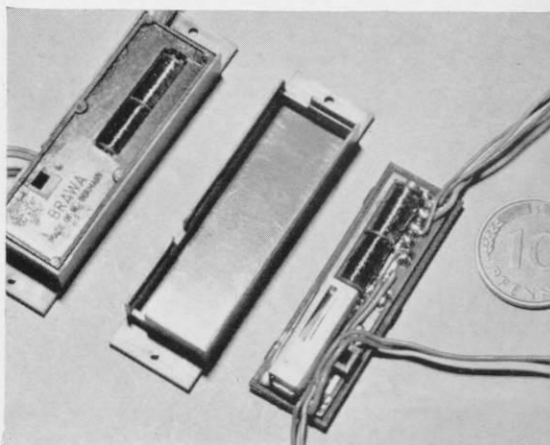
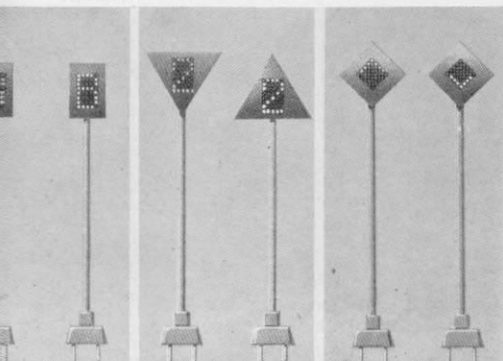
Das Baum-Programm wurde wieder durch neue Super-Modellbäume für Spur N (Pappel, Birke und Laubbaum — 70 und 90 mm hoch) erweitert — und für diejenigen, die auch ihre Bäume selbst anfertigen möchten, gibt es jetzt einen „Wald zum Selbstmachen“, quasi eine praktische Nutzanwendung diverser MIBA-Anregungen. Lieferbar sind vier verschiedene Packungen für H0-Tannen- und Fichtenwald (ca. 30 Bäume), H0-Laubwald (ca. 20 Bäume), N-Tannen- und Fichtenwald (ca. 50–55

Bäume) sowie N-Laubwald (ca. 35 Bäume). Neben diversen Tannen-Rohlingen in verschiedenen Durchmessern (H0: 25, 35 und 45 mm, N: 10, 15 und 20–25 mm) enthalten die Nadelwald-Packungen auch noch eine ausreichende Menge an Stämmen und Wurzeln sowie außerdem noch je eine Tube Pattex zum Einkleben der Drähte in die Wurzelstöcke, und Ponal zum Beflocken der „zurechtgestutzten“ Nadelbäume. Den Laubwald-Packungen ist neben den verschiedensten Stämmen und Ästen aus zähem Plastik-Material, das in weiten Grenzen verbogen werden kann, auch das benötigte Beflockungsmaterial und ebenfalls der Klebstoff beigelegt.

Eine echte Erleichterung für alle N- und H0-Modellbahner sind ohne Zweifel die Straßenmarkierungssätze, die in der Art wie die bekannten Aufreibe-Buchstaben ausgeführt sind. Neben verschiedenen Richtungspfeilen enthalten sie auch Mittelstreifen, Parkbuchten, Bus-Haltestellen-Markierungen, Zebra-Streifen usw., jeweils im Maßstab

## [BRAWA]

**H0 + N** Abb. 25 u. 26. Die Zusatz-Lichtsignale (v.l.n.r.: Richtungs-, Geschwindigkeits- und Beschleunigungs- bzw. Verzögerungs-Anzeiger) gibt es für H0 und N: das neue Kleinrelais (rechts) ist für alle gängigen Bahnanlagen verwendbar.



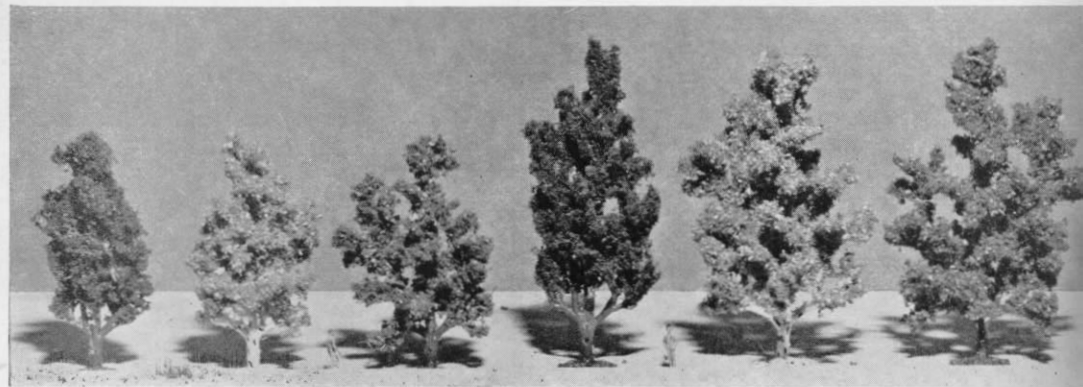
## H0-N

Abb. 28 u. 29. Links im Bild eine Bausatz-Packung für Nadelbäume mit den „Wurzelsbüsten“ als Rohlinge, rechts eine Laubbaum-Packung. Hierzu gibt es in kleinen Tütchen die entsprechenden „Blätter“. Unten: Aus dem Nadelbaum-Bausatz lassen sich „normale“ Tannen und solche mit Hochstamm zusammensetzen.

1:160 bzw. 1:87. Alle Zeichen können leicht mittels eines nicht zu spitzen Bleistiftes oder eines Kugelschreibers durch leichtes Aufreiben auf sämtliche Unterlagen (vorausgesetzt, daß diese nicht „bröseln“) aufgebracht werden. Durch anschließendes Fixieren (nochmaliges Anreiben durch das beigelegte silikonhaltige Schutzpapier) ergibt sich eine ausreichende Abriebfestigkeit. Mit den geraden Mittelstreifen lassen sich außerdem auch leicht durchgehende Mittelstreifen für gebogene Straßen erzielen: Ein Stück Mittelstreifen wird zunächst angerieben und dann die Trägerfolie leicht angehoben. Dadurch hebt sich der lange Streifen ab und kann dann im gewünschten Radius verlegt werden (Siliconpapier auflegen und Stück um Stück den im Bogen verlegten Mittelstreifen mit einem abgerundeten Stift festreiben). Auf diese einfache Weise lassen sich alle gängigen Straßenmarkierungen in maßstäblicher Größe schnell und gestochen scharf herstellen.



**H0-N** Abb. 30. Die „Super-Modellbäume“, die als Pappel, Birke und „Laubbaum“ in Höhen von ca. 7 bzw. 9 cm erhältlich sind und wohl für sämtliche Bahnen zwischen H0 und N geeignet sind.





# Gebr. FLEISCHMANN

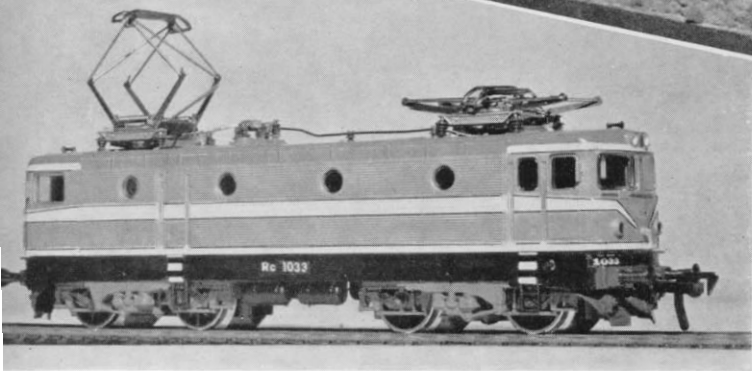
Modelleisenbahn-Fabriken  
8500 Nürnberg

H0: War im Vorjahr das maßstäbliche H0-Modell der BR 64 der „Star“ der Fleischmann-Neuheiten, so sind es heuer ganz gewiß die „Langen“ — d. h. die 26,4 cm langen Schnellzugwagen im Längenmaßstab 1:100 — im übrigen 1:87! —, mit denen sich Fleischmann jetzt auch auf dem Wagensektor dem „Trend zur Maßstäblichkeit“ anpaßt. Mit den 27 cm-Wagen, die Märklin im Vorjahr präsentierte, haben damit jetzt alle „Großen Drei“ längenmäßig akzeptable D-Zugwagen-Modelle im Programm — und das wohl nicht zuletzt auf Grund der ständigen Appelle in den Fachzeitschriften, und besonders in

der MIBA, die sich bekanntlich schon vor über 10 Jahren zum Vorkämpfer für die „Langen“ machte. Besten Dank an die Firma Fleischmann für diesen Schritt, der von den Modellbahnern sicher mit einem entsprechenden Umsatz belohnt werden dürfte!

Es handelt sich insgesamt um 12 neue Modelle im Längenmaßstab 1:100, und zwar um die „Grundausstattung“ zur Schnellzugbildung (Äüm, Büm, WRümh und Packwagen Düm), die jeweils in Normal- oder Pop-Lackierung angeboten werden. Hinzu kommen nach DB-Vorbild noch die neuesten Nirosta-Komfortwagen („Wellblechwagen“) in

H0 Abb. 31. Kleine Lok-Parade auf der Fleischmann-Messeanlage; rechts die holländische Co'Co'-Ellok in neuer, grau/gelber Lackierung, daneben die bekannte TEE-Re 4/4 II der SBB.

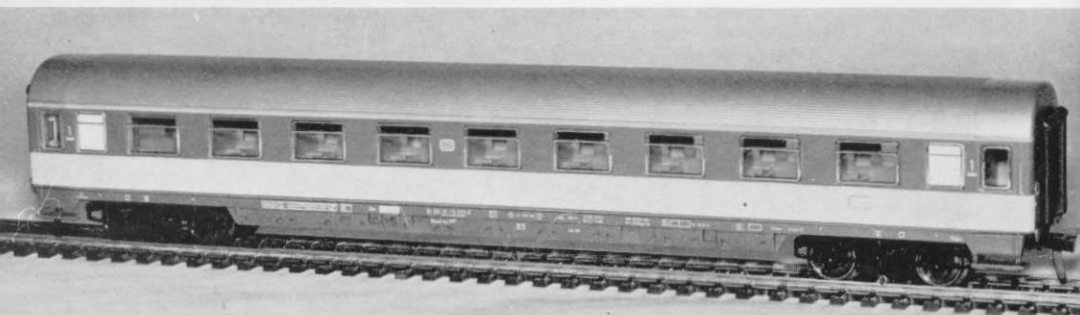
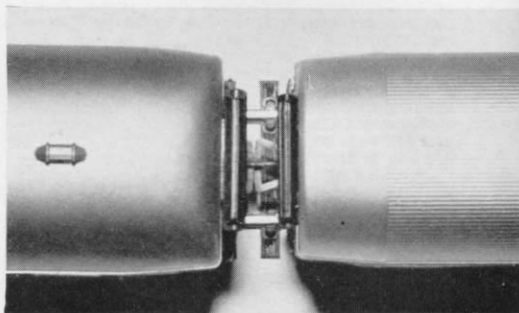


H0 Abb. 32. Neu ist das 17,9 cm lange Modell der Thyristor-Ellok der Reihe Rc 3 der Schwedischen Staatsbahnen, das in anderem Design auch als OBB-1043 fungiert.



**H0** Abb. 33 u. 34. Der Unterschied zwischen den „alten“ 1:82-Wagen und den neuen 1:87-Modellen mit 1:100-Längenmaßstab – hier der neue 1. Klasse-TEE-Wagen – ist sowohl von der Seite als auch von oben augenfällig!

Orange/Silber bzw. Blau/Silber als Awüzm bzw. Bwüzm, sowie der TEE-Speisewagen mit Pantograph. Österreichische Modellbahner werden sich über das 1:100-Modell des silberblauen ÖBB-Komfortwagens freuen. Zugleich mit der „Streckung“ der neuen Modelle wurden diese auch in Gesamtausführung und Detaillierung dem heutigen Standard angepaßt; Inneneinrichtung, lupenreine Beschriftung und akurate Detaillierung des Wagenunterbodens, der Drehgestelle etc. lassen den Unterschied zu den bisherigen 1:82-Modellen noch deutlicher werden. Als Beispiel zeigen wir in Abb. 36 die feine Gravur der Schürzen des DB-Komfortwagens; alle neuen D-Zugwagen-Modelle



**H0** Abb. 35. Einer der neuen „Langen“ (stellvertretend für die vielen Neuschöpfungen, die wir unmöglich alle bildlich wiedergeben können): DB-Komfortwagen 1. Klasse als exzellentes Fleischmann-H0-Modell, LUP: 26,4 cm!

**H0** Abb. 36. Diese Nahaufnahme offenbart zahlreiche Feinheiten (bemerkenswert feine Fensterrahmen, Schürzendetails sowie eine vielfältige, größenrichtige, feine und exakte Beschriftung).



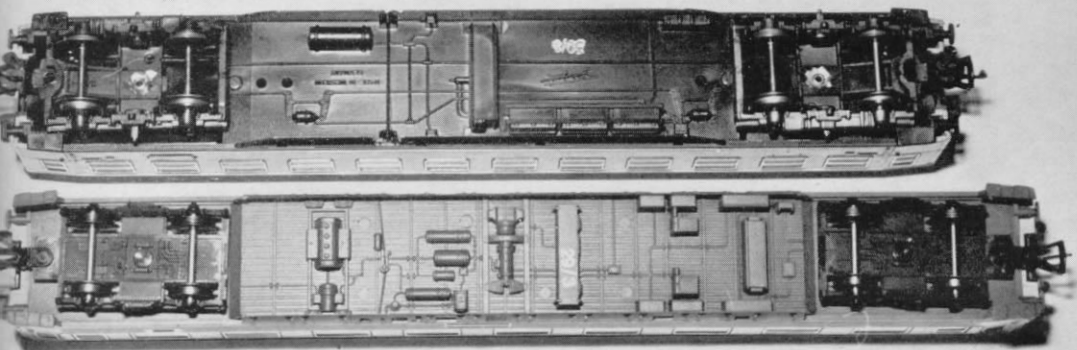


**H0** Abb. 37. Das neue Modell des Autotransporters DDm, der mit 26,4 cm LÜP ebenfalls im Längenmaßstab 1:100 gehalten ist, in mehrfacher Auflage im Zugverband auf der Fleischmann-Messeanlage.

sind übrigens mit dem neuen Minden-Deutz-Drehgestell für eine V<sub>max</sub> von 200 km/h (beim Vorbild!) ausgerüstet. Dieses Drehgestell besitzt eine — auch im Modell nachgebildete — Magnet-Schienenbremse und Scheibenbremsen, was auch im Kleinen durch ein „D“ (für „disque = Scheibe“) am Längsträger erkennbar ist. Zur vorbildgetreuen Bildung von modernen Auto-Reisezügen erschien als „Dreingabe“ noch das Modell des — ebenfalls

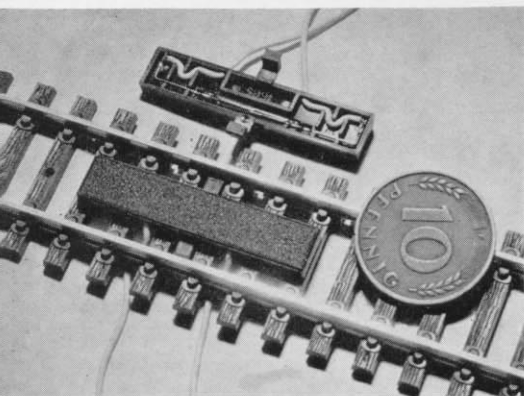
mit Reisezugwagen-Drehgestellen ausgerüsteten — Auto-Transporters DDm, mit 26,4 cm LÜP gleichfalls im Längenmaßstab 1:100 gehalten und unbeladen oder mit 8 Wiking-Autos erhältlich (Abb. 37). Weitere Neuerungen im Wagenprogramm sind zwei Farbvarianten bereits bekannter Modelle als roter Niederbord-Wagen bzw. als grüner Gerätewagen Gvs, z. B. für den Fleischmann-Kranzug oder Gleisbauzüge etc.

**H0** Abb. 38. Auch die Detaillierung der Wagenunterseite (inkl. Drehgestelle) wurde bei den neuen 1:100-Schnellzugwagen (unten) erheblich verbessert und dem heutigen Niveau angepaßt. Auch hier sieht man, wie lang und schmal die neuen 1:87-Modelle wirken.

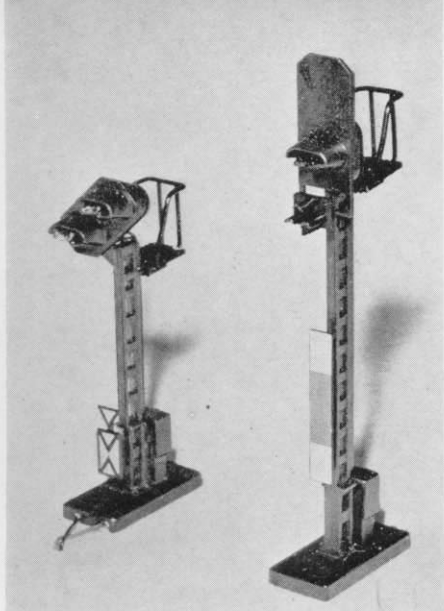


Neben den 1:100-D-Zugwagen — der u. E. wichtigsten Fleischmann-H0-Neuheit dieser Messe — tritt natürlich die diesjährige Lok-Neuheit etwas in den Hintergrund — nicht ganz zu Recht, denn es handelt sich um ein 1:87-Modell der modernen Bo'Bo'-Thyristor-Ellok, Typ Rc 3 der Schwedischen Staatsbahnen, die ob ihrer hochmodernen Technik und der ausgezeichneten Fahreigenschaften auch von der ÖBB als Reihe 1043 übernommen wurde. Von Fleischmann sind ebenfalls die SJ-Version und die orangene ÖBB-Variante erhältlich — zwei moderne Maschinen, die den Ellok-Fan besonders ansprechen werden und schon als Messemuster durch sehr gute Detaillierung und saubere Farbgebung auffallen. Erhältlich werden diese Loks und das gesamte Wagenprogramm etwa im Oktober sein, während die dritte Triebfahrzeug-„Neuheit“ — das bereits bekannte Modell der NS-Ellok 1200, jedoch in der neuesten grau/gelben Lackierung der NS gehalten — bereits im Juli im Fachgeschäft sein soll. — Auf dem Zubehör-Sektor wurde das bisherige Lichthauptsignal — endlich! — durch eine

**H0** Abb. 39. Der „gekapselte“ SRK-Schaltkontakt zum Einbau in H0-Gleise.



**N:** Die kleine Schienenreinigungs-Ellok („Putzliesel“) der Messe '72 wurde heuer zur „Zahnrad-Ellok“ umfunktioniert und erhielt neben einer neuen Farbgebung und Beschriftung als Privatbahn-Maschine ein völlig neues C-Fahrwerk samt Blindwelle und einem echten Zahnrad-Antrieb. Gleichzeitig erschien ein flexibles Zahnstangen-Gleis von 22,2 cm Länge mit 1,6 mm breiter Kunststoff-Zahnstange, das besonders leicht zu verlegen ist, da die Länge der Zahnstange immer gleich bleibt und nur die Schienenprofile entsprechend dem jeweiligen Kurvenradius abzulängen sind. Zusammen mit der M + F-Schmalspurbahn im Maßstab 1:160 sind die N-Freunde damit heuer um eine weitere, betriebsbelebende „Ergänzungs“-Bahn bereichert worden. Die Fahr- und Stellegeigenschaften der Zahnrad-Ellok sind ausgezeichnet und das Einlaufen in die Zahnstangen-Strecke sowie das Fahren auf der Zahnstange erfolgen — wie wir uns selbst überzeugen konnten — völlig ruck- und taumelfrei. Erhältlich sollen Lok und Zahnstangen-Gleis bereits im Juni sein. Erst zum Jahresende

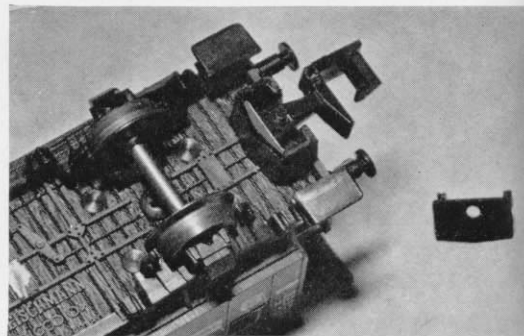


**H0** Abb. 40. Die neue Ausführung der Lichtsignale mit vorbildgerechter Lampen-Anordnung.

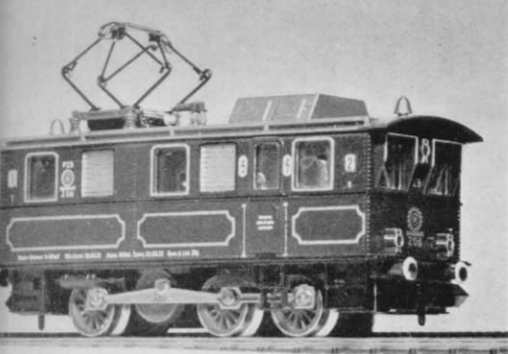
neue Ausführung mit vorbildgetreuer Anordnung der Lampen und ein gleichfalls verbessertes Lichtvorsignal abgelöst. Der neue SRK-Schaltkontakt (universell für alle H0-Gleise verwendbar) wird durch den im Vorjahr neu herausgekommenen N-Schaltmagneten Nr. 9426 betätigt.

Noch ein wichtiger Hinweis: Die bisherigen 1:82-D-Zugwagen-Modelle entfallen — ebenso wie u. a. das Modell der BR 65 — aus dem Fleischmann-Programm und werden nicht mehr neu aufgelegt; wer sich eines dieser Modelle — ein genaues Verzeichnis der auslaufenden Artikel hat der Fachhändler — aus „historischen“ Gründen zulegen will, möge sich beeilen!

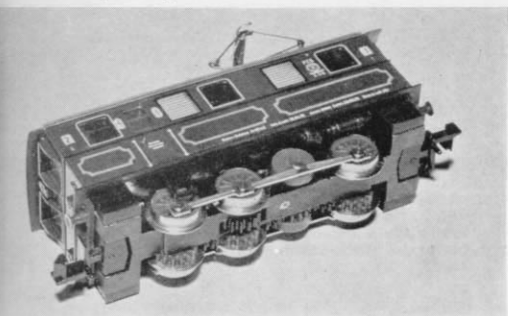
**N** Abb. 41. Der Längs-Federweg (sowie der Federkasten) der piccolo-Kupplung wurde durch eine (neue) Blattfeder merklich verkürzt, wodurch der bekannte „Ziehharmonika-Effekt“ bei längeren Zügen (insbesondere beim Anfahren bzw. Abbremsen) fast vollkommen beseitigt wurde.





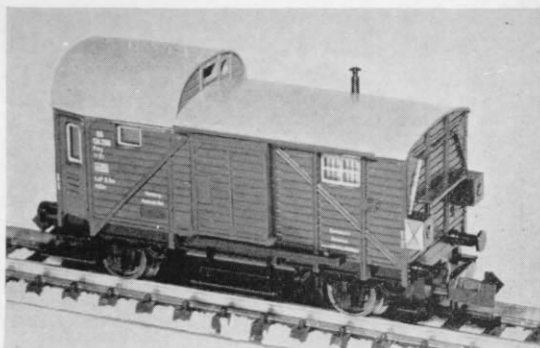
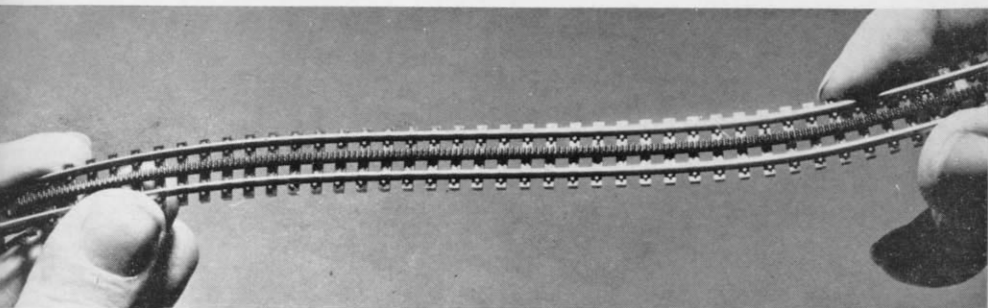


**N** Abb. 42 u. 43. Die kleine Zahnrad-Ellok mit dem neu konzipierten C-Fahrwerk mit Blindwelle und zusätzlichem Zahnrad-Antrieb (unten). Steigvermögen: 25 ‰!



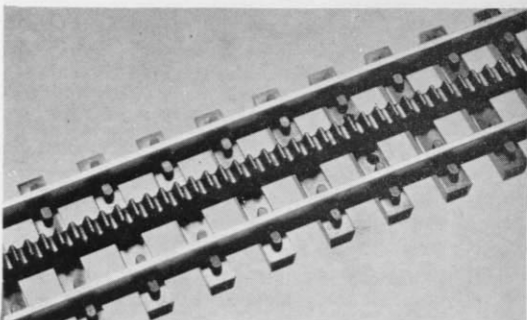
hofft man dagegen bei Fleischmann, die neuen Bo'Bo'-Elloks der DB-Baureihe E 140<sup>s</sup> und 110<sup>i</sup> ausliefern zu können, die auf der Messe nur in Form von Vorbildfotos bzw. rohen Handmustern vorhanden waren. Daß die Serienausführung der Loks — die der neueren DB-Ausführung ohne „Regenrinne“ entsprechen — jedoch dem Super-Modell der 103 in nichts nachstehen werden, dürfte jetzt schon sicher sein. — Die zwei neuen 17 cm-D-Zugwagen sind vom Vorjahr bekannt (der DB-Liegewagen wurde heuer mit „Touropa“-Design vorgestellt, der TEE-Speisewagen in rot/grauer Pop-Lackierung und ohne Pantograph), ebenso die Container-Wagen, die „Zuwachs“ in Form von

**N** Abb. 45 u. 46. Das flexible Zahnstangengleis (ohne Bettungskörper) mit der nur 1,6 mm breiten und 2,8 mm hohen, sehr exakt ausgeführten Zahnstange. Beim Verlegen im gewünschten Radius (kleinstmöglicher Radius: 20 cm) bleibt die Länge der Zahnstange konstant, lediglich die Schienenprofile sind entsprechend zu kürzen.



**N** Abb. 44. Der Güterzug-Begleitwagen Pwg als 5,2 cm langes piccolo-Modell mit Innenbeleuchtung und beleuchteten Schlußlaternen.

„Coca-Cola“- und „Fürstenberg Pilsener“-Containern erhielten. Gänzlich neu wiederum ist der 5,2 cm lange Güterzug-Begleitwagen Pwg, ein nett anzusehender „Beinahe-Oldtimer“ mit Inneneinrichtung und Innen- und Schlußbeleuchtung. Diese N-Neuheiten werden bereits im Juni im Fachgeschäft sein, während es bis zur Auslieferung des 8,8 cm langen Schiebewand-Wagens Hbis, von dem nur ein Foto gezeigt wurde, wohl Herbst oder Winter werden wird.



# GEBR. FALLER

**Fabrik feiner ModellsSpielwaren**  
7741 Gütenbach/Schwarzwald

H0: Bei Falter wurden dieses Jahr nur die H0-Modellbahner mit Neuheiten bedacht. Allerdings machte man auch firmenseitig keinen Hehl daraus, daß sich die Gebäude-Neuschöpfungen genauso gut für den H0-Hintergrund bzw. für TT-Anlagen eignen. Und aus diesem Blickwinkel betrachtet hat man sich bei Falter auch heuer wieder recht hübsche Vorbilder herausgesucht: Das Holz-Ferienhaus der Abb. 53 dürfte sich – besonders wenn man gleich mehrere Modelle „locker im Gelände verteilt“ – sehr gut an einem Waldrand oder See ausnehmen. Der Bausatz enthält zwei verschiedene Typen (nach Original-Vorbildern der Berliner Fertighaus-Fabrik NURDA gestaltet) in brauner Holz-



**H0** Abb. 49. Ebenfalls genau nachgestaltet: das etwas abseits stehende, überdachte „Backhaus“ des Schwarzwald-Bauernhofes.

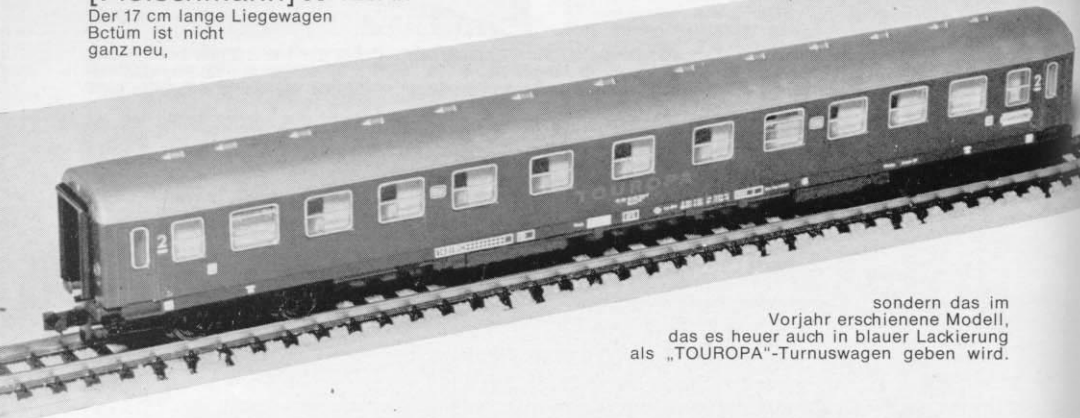


**H0** Abb. 48. Geradezu eine kulturhistorische Dokumentation stellt das beim Schwarzwald-Bauernhof befindliche „Milchkühlhäuschen“ überm Brunnen dar (und ist heutzutage in natura wohl nur noch höchst selten zu entdecken). Über dem ständig von frischem Quellwasser durchflossenen Brunnen bleibt die Milch schön kühl!

manier mit grauem Dach (Wellleternit-Imitation). Einem tatsächlich existierenden Vorbild im Schwarzwald wurde auch der Bauernhof der Abb. 50 nachgebaut, der neben der bekannt liebevollen Faller-Detaillierung noch zwei besonders stilleuchte Accessoires aufweist: Einmal das sog. Backhaus (Abbildung 49) mit gemauertem Backofen und Holzüberdachung (im Schwarzwald wird auch heute noch mancherorts Bauernbrot in „Kleinserie“ hergestellt), zum anderen das „Milchhäuschen“ (Abbildung 48), dessen Vorbild man als den „Kühlschrank“ unserer Vorfäter bezeichnen kann. Der

[Fleischmann] **N** Abb. 47.

Der 17 cm lange Liegewagen  
Bctüm ist nicht  
ganz neu.



sondern das im Vorjahr erschienene Modell, das es heuer auch in blauer Lackierung als „TOUROPA“-Turnuswagen geben wird.



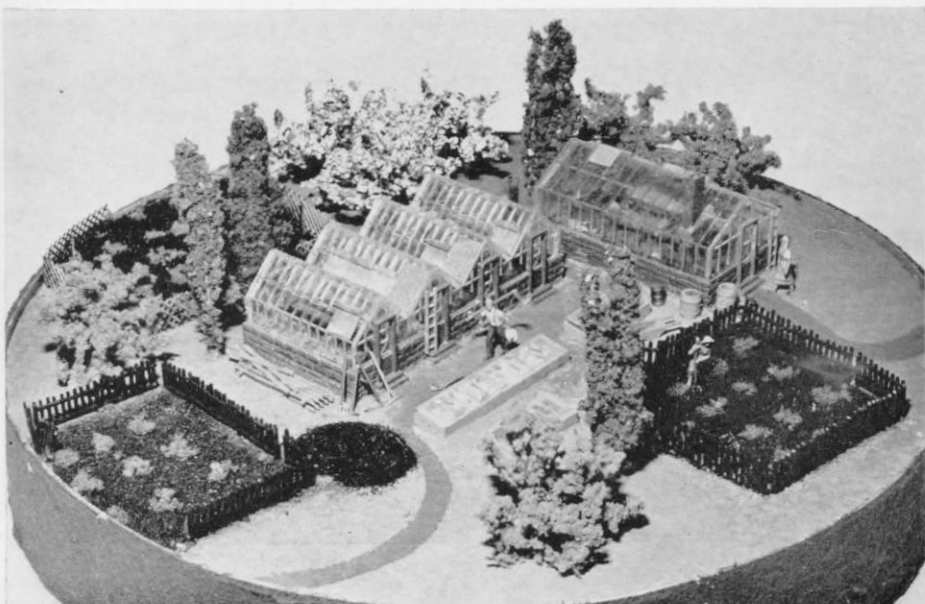
**H0** Abb. 50. Der einem realen Vorbild nachgebaute Schwarzwald-Bauernhof von Faller ist etwa im Maßstab 1 : 120 gehalten und somit mehr für den H0-Hintergrund geeignet. Anstelle der H0-Figuren würden sich daher TT-Figuren besser machen!

gesamte Bauernhof macht sich (bei einer Türhöhe von 18 mm eher dem TT-Maßstab entsprechend) im Hintergrund einer H0-Anlage sicher sehr nett. Neu im Faller-Gebäudeprogramm sind des weiteren ein „Renchtaler Fachwerkhaus“, gebaut nach einem Vorbild im Badischen und das durch seine harmo-

nische Farbgebung gefallende Wohnhaus mit Freitreppe und Balkon (Abb. 52), dessen Original im Elsaß zu finden ist.

Die bereits bekannte Fachwerkhaus-Gruppe nach historischen Vorbildern („Dürerhaus“, „Weinhaus Nusch“ u. a.) wurde — einem Kundenwunsch Rech-

**H0** Abb. 51. Kleines Ausstellungsmotiv mit der neuen kleinen Gärtnerei mit Gewächshäusern, Zäunen und allerlei nützlichem „Kleinzeug“ wie Sensen, Spaten u.a.m.





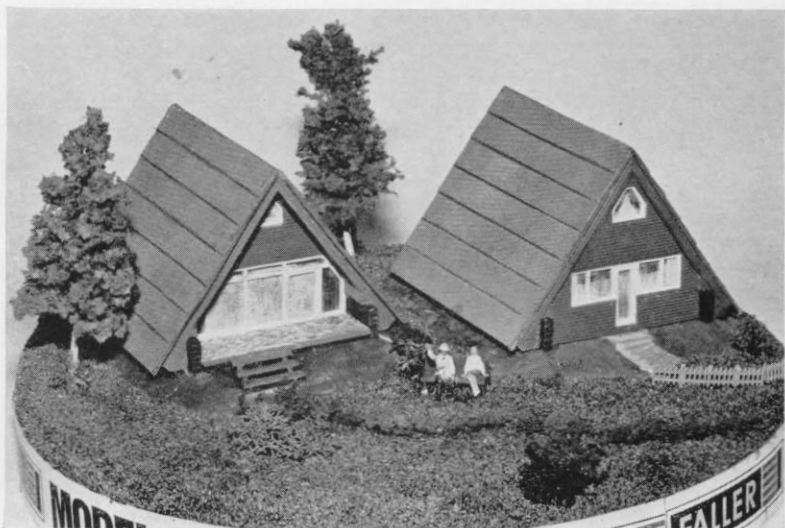
**H0** Abb. 52.  
Sehr nett in Form und Farbgebung (Parterre graublau, 1. Stock weiß, Dachgeschoß braun, Holzgeländer rot, Dach schieferfarben) ist das „Wohnhaus im Elsaß“, das jedoch genauso gut auf einer „süddeutschen, schweizerischen oder österreichischen“ Anlage stehen kann, allerdings mehr im Mittel- oder Hintergrund.

nung tragend — in insgesamt 4 Einzelgebäude mit separaten Grundplatten „aufgelöst“; gleichzeitig wurden bei dieser Gelegenheit verschiedene Detailverbesserungen vorgenommen (Abb. 56).

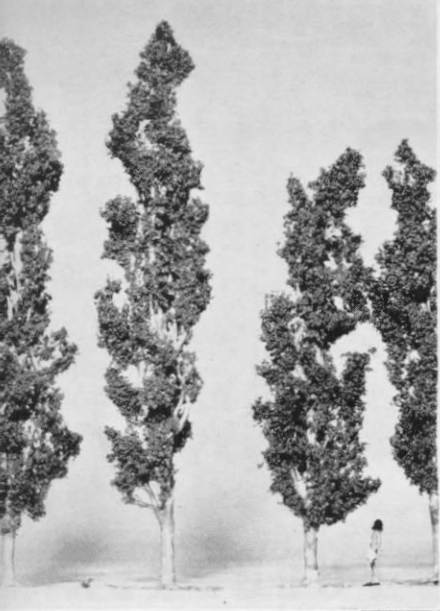
Anklang bei „Landschaftsarchitekten“ dürften die neuen Baum-Bausätze finden, die den individuellen Selbstbau von jeweils 4 Pappeln oder Kiefern bzw. 5 Birken ermöglichen. Stamm und Astwerk werden als Plastik-Spritzlinge geliefert und sind

vom Bastler zusammenzustecken und entsprechend „hinzubiegen“. Die Begrünung erfolgt dann durch die beigelegten Flocken, entweder mit Plastikkleber oder mit einem speziellen Beflockungsleim. Behandelt man diese Selbstbau-Bäume noch farblich nach („verwettern“), kann man nicht nur preisgünstige Baumgruppen oder Wäldchen, sondern auch Einzelbäume an exponierten Stellen der Anlage erstellen.

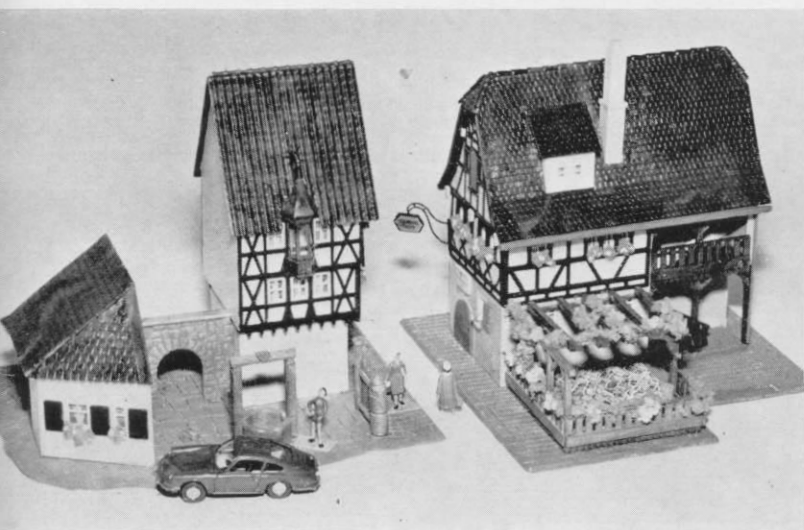
**H0** Abb. 53.  
Mit den naturverbundenen NURDA-Ferienhäusern, die in zwei verschiedenen Ausführungen geliefert werden, lassen sich im Kleinen Waldränder, Lichtungen etc. wirkungsvoll beleben.







**H0** Abb. 54 u. 55. Auch Falter bringt dieses Jahr Baum-Bausätze, und zwar für Pappeln, Kiefern und Birken. Abb. 55 (rechts) zeigt den „Werdegang“ einer Birke, deren Stamm und Geäst aus Plastikteilen zusammengesteckt und zurechtgebogen werden. Anschließend erfolgt die „Begrünung“ mit Leim und Flokken. Die fertigen Bäume – Abbildung 54 zeigt 3 Pappeln – wirken noch besser, wenn sie am Stamm noch mit etwas Farbe nachbehandelt werden.



**H0** Abb. 56. Die fränkischen Fachwerkhäuser, nach historischen Vorbildern, sind jetzt – überarbeitet und ergänzt – auch „solo“ mit separaten Grundplatten erhältlich: rechts das „Weinhaus Nusch“ (dessen Vorbild in Rothenburg o. d. T. steht) mit Gartenlaube, links ein weiteres typisches Fachwerkhäuser fränkischer Provinienz (mit kleinem Gebäude und Durchgang).

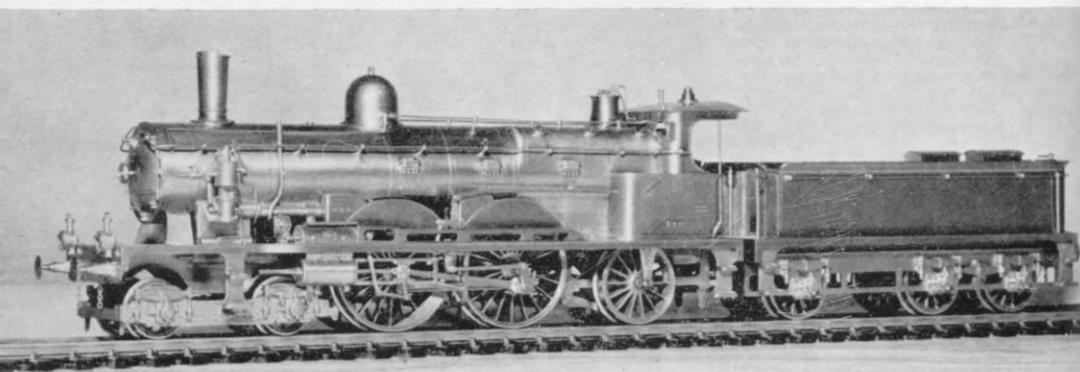


**H0** Abb. 57.  
Das Modell der  
bulligen E-Tenderlok  
nach einem von Krauss-Maf-  
fei für Japan gebauten Vorbild soll  
schon im Sommer erhältlich sein.

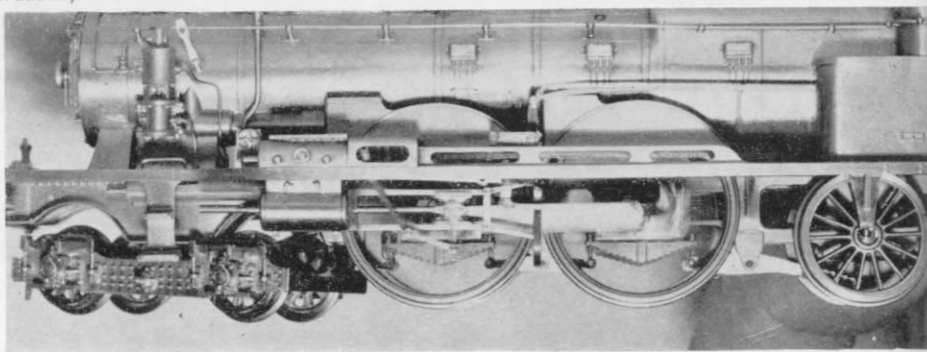
**H0:** Nach dem Motto „Gut Ding will Weile haben“  
ist es mit der bayerischen Mallet (Gt 2 x 4/4, BR 96<sup>o</sup>)  
auch in diesem Jahr noch nichts, da man außerdem  
It. Fulgurex in einem Fabrikations-Engpaß steckt  
und sich ohnehin mit Fertigung und Auslieferung  
der bereits angekündigten Modelle etwas schwer

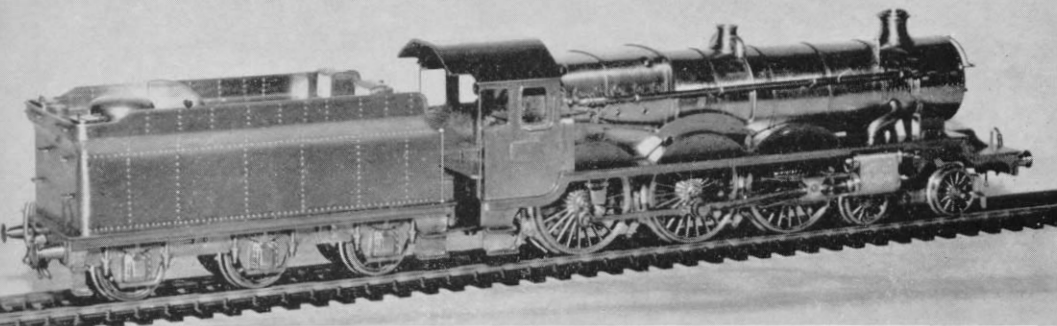
# FULGUREX

FULGUREX S.A. Lausanne/Schweiz · Handarbeitsmodelle aus aller Welt



**H0** Abb. 58 u. 59. Das Modell der französischen 221A ist nicht nur in bekannter Fulgurex-Qualität  
weitestgehend detailliert, sondern weist darüber hinaus einen echten Barrenrahmen auf, von dem  
auf der unteren Abbildung – gesehen durch die „auf Hochtouren“ laufenden, abgefederten Speichenräder  
– einige Einzelheiten deutlich zu erkennen sind (eine raffinierte und effektvolle WiWeW-Aufnahme, finden  
Sie nicht auch?).



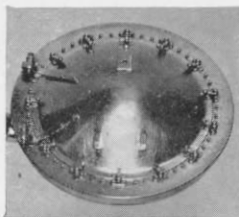
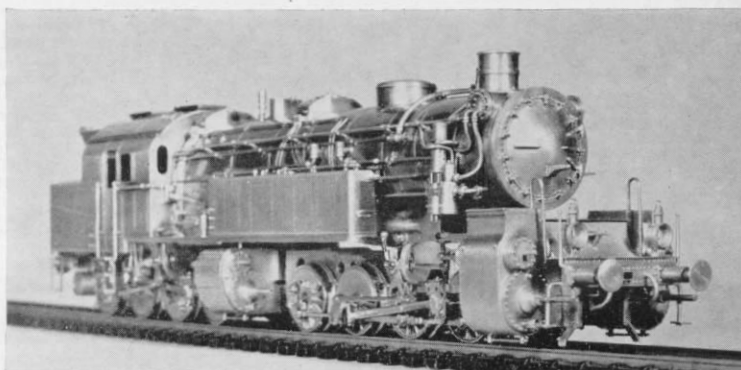
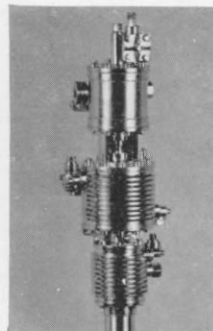
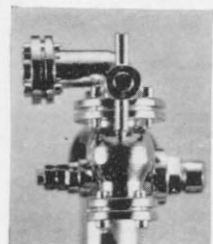


**H0** Abb. 60. Eine elegante Maschine — die englische 2'C-Dampflok der „Castle“-Klasse mit dem typischen dreiachsigen Tender — als Fulgurex-H0-Modell.

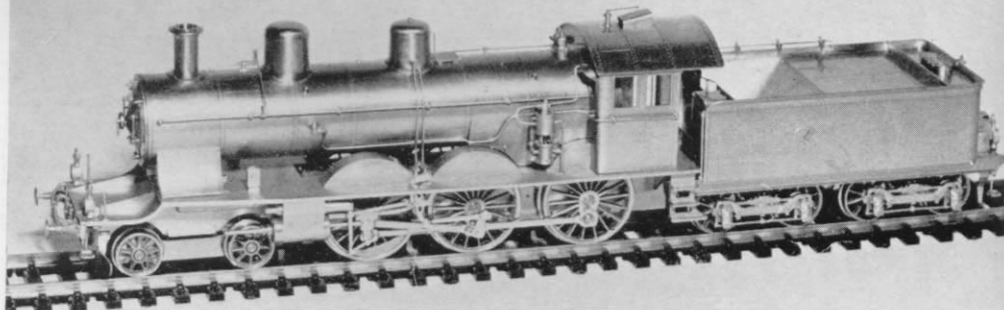
tut. Daß die Mallet bereits seit einiger Zeit in Arbeit ist, sollen unsere Abb. 61–64 beweisen, die einige Fertigteile (übrigens in exzellenter Ausführung!) zeigen; es wird also an diesem Prachtstück weiterhin fleißig gebaut, nur mit der Auslieferung wird es — was man auch bei Fulgurex selbst bedauert — wohl nichts vor der Messe '74! Mallet-Interessenten müssen sich also wohl oder übel noch etwas gedulden. Auch die im Vorjahr als Messing-Muster gezeigte SBB-Doppellok Ae 8/14 mußte nochmals „weitergeschoben“ werden; die Ae 8/14 sowie die zur letzten Messe angekündigte französische 221 A, die heuer als bestens detailliertes Modell in bekannter Fulgurex-Qualität (Abb. 58 u. 59) zu sehen war, werden übrigens — wenn es soweit ist — nur ungespritzt in Messing-Ausführung ausgeliefert. Bei der 221 A (die größtenteils aus Ms-Schleuderguß-Teilen gefertigt werden wird) besteht vor allem die genaue Nachbildung des Rahmens und die einzeln abgefederten Achsen

mit den superfeinen Speichenrädern! Bis jedoch dieses Modell sowie die auf dieser Messe gleichfalls zu „beaugapfelnde“ SBB A 3/5 (Abb. 65) — die übrigens u. U. auch zur Beförderung des historischen u. „Gotthard-Express“ von Lilliput (S. 170) herangezogen werden könnte — in Serie gehen werden, kann gut und gerne noch ein Jahr ins Land gehen. Gleiches gilt für die zweite Neuverstellung dieses Jahres, die englische 2'C-Lok der „Castle“-Klasse, die ob ihres konisch verlaufenden Kessels irgendwie an die bekannte österreichische „Renommier“-Schnellzuglok der Reihe 310 erinnert und dieserhalb vielleicht auch nichtangelsächsische Interessenten ansprechen dürfte.

Bereits einige Zeit im Fulgurex-Programm enthalten und ab Sommer lieferbar ist dagegen eine 5-fach gekuppelte Rangier-Dampflok nach japanischem Vorbild (Abb. 57), die nicht von ungefähr an manch' deutsche Maschine ähnlichen Typs erinnert, denn das Vorbild dieses überaus gediegen wirkenden



**H0** Abb. 61–64. „Geduld, Geduld“ heißt es auch in diesem Jahr noch für die Freunde der gewichtigen bayerischen Mallet-Tenderlok Gt 2x4/4; das Fulgurex-Modell ist jedoch bereits in Arbeit, wie einige fertige, brillante Kleinserien-Einzelteile (Rauchkammertür, Pumpen) in z. T. stark vergrößerter Wiedergabe — beweisen mögen.

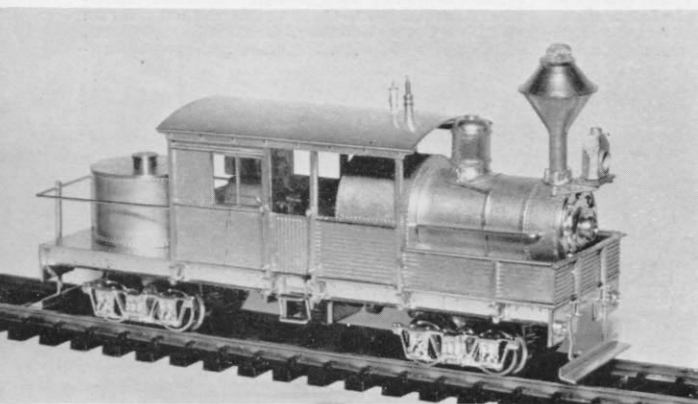


**H0** Abb. 65. Die Schweizer A 3/5 der Serie 700 erinnert durch ihre glatten Formen an manch' bayerische Länderbahn-Bauart. Das Fulgurex-Modell läßt sich ggf. vor dem historischen „Gothard-Express“ von Liliput (S. 170) einsetzen.

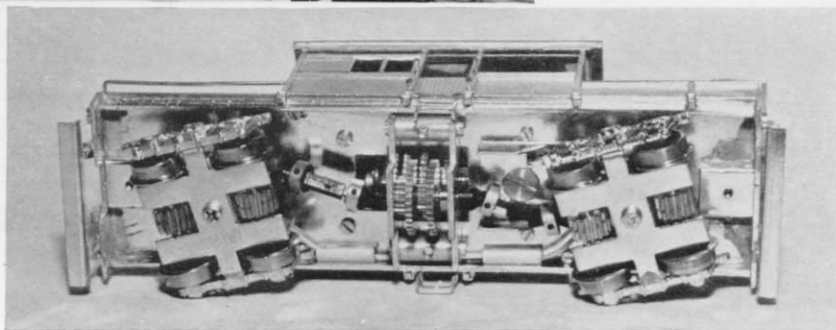
den Modells (mit superfeiner Detaillierung von Armaturen, Steuerung etc.) wurde von . . . Krauss-Maffei in München gebaut!

Etwas „exotisch“, aber hochinteressant wirkt dagegen die ebenfalls im Sommer erhältliche Drehgestell-Dampflok der amerikanischen Bauart „Climax“, deren Prototyp auf nord- und mittelamerikanischen Plantagen- und Waldbahnen zum Holztransport eingesetzt war. Für diese Bahnen mit ihren engen Radien und einem teilweise recht primitiven Oberbau (Holzschienen!) wurden leichte Drehgestell-Dampflokomotiven konstruiert; der Antrieb des Modells erfolgt wie beim Vorbild über Kardangelenke.

Nicht neu im H0-Programm, aber nicht allzu bekannt ist das Fulgurex-Gleissortiment, das sowohl in „Code 100“-Ausführung mit 2,5 mm hohen Profilen als auch in „Code 70“-Ausführung mit 1,8 mm-Profilen geliefert wird und u. a. superschlanke Weichen verschiedener Bauarten, Kreuzungen und Dkw's (Radien von 120, 180 und 240 cm) sowie – im 1,8 mm-Sortiment – kombinierte Vollspur/Schmalspur-Weichen und Gleise enthält. Die „Code 70“-Gleise sind selbstverständlich ob ihrer 1,8 mm hohen Profile mit normalen Industrie-Radsätzen nicht befahrbar, so daß dieses Gleismaterial wohl nur für einen gewissen Kreis von Spezialisten und Kennern in Frage kommt.



**H0** Abb. 66 u. 67. Eine für europäische Augen ungewohnte Loktype ist dieses Modell einer amerikanischen „Climax“-Dampflok mit echtem Drehgestell-Antrieb über Kardangelenke (unten). Auf dem hinteren Drehgestell sitzt die Nachbildung des Wassertanks. Geheizt wurden die Prototypen mit Holz, daher der typische Kobelschornstein mit Funkenfänger. (Leser der amerikanischen Zeitschrift „Model Railroader“ sind diesen Loks schon öfters begegnet.)

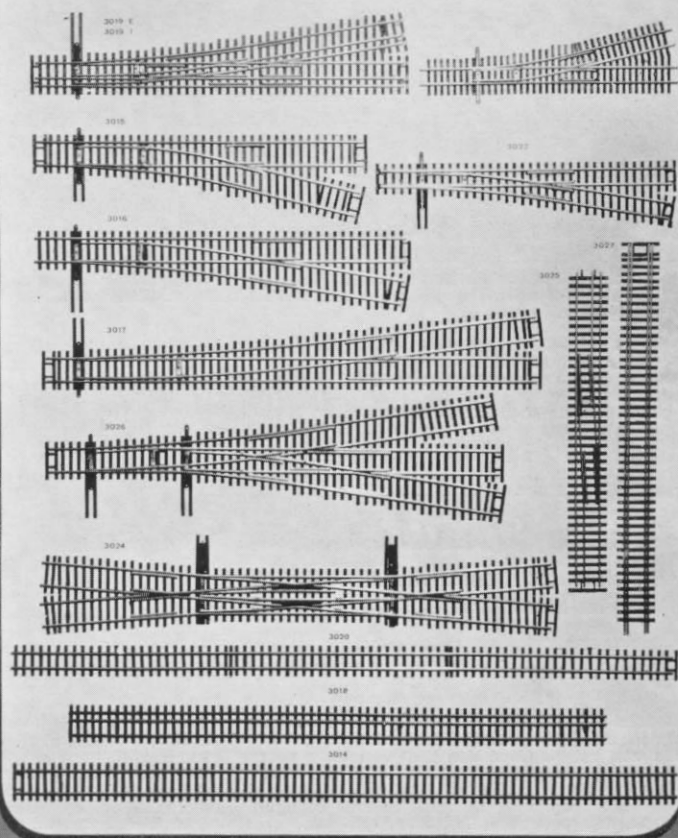




# FULGUREX—

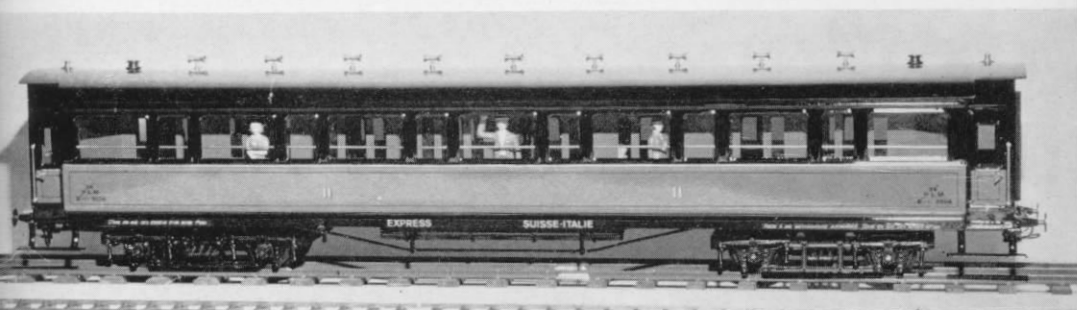
**HO** Abb. 68. Das Fulgurex-Gleisprogramm „Code 70“ mit 1,8 mm hohen Profilen und wunderbaren schlanken Weichen; darunter befinden sich auch diverse Sonderbauarten wie Zweispur-Weichen (oben links) bzw. Gleise für einen kombinierten Vollspur-/Schmalspur-Betrieb. Das linke der zwei senkrecht stehenden Gleise (rechts) dient dem Wechsel der Schmalspur von der linken gemeinsamen Schiene zur rechten bzw. umgekehrt. Die 1,8 mm-Profile erfordern natürlich auch entsprechende Radsätze mit niedrigen Spurkränzen. Für „Normalverbraucher“ sind die Gleise jedoch auch mit 2,5 mm hohen Profilen („Code 100“) erhältlich.

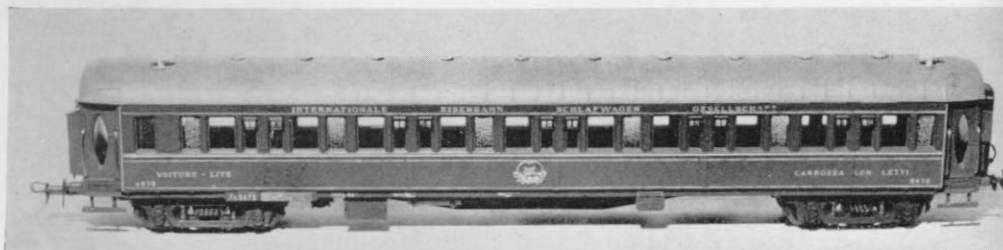
**I** Abb. 69 (unten). Der Beginn einer neuen Serie von 5 Wagen der ehemaligen französischen P.L.M.-Wagen (P.L.M. = Paris-Lyon-Marseille): das 63 cm lange Modell eines Schnellzugwagens mit Inneneinrichtung usw. in gelb/schwarzer Lackierung. Preis: ca. 510,— DM.



**I**: In dieser Baugröße wurde — als Beginn einer entsprechenden Serie — das 63 cm lange Modell eines P.L.M.-Schnellzugwagens in sehr feiner und qualitativ hochwertiger Ausführung gezeigt. Das in P.L.M.-Lackierung gehaltene Modell besitzt Inneneinrichtung, Türen zum Öffnen, gefederte Drehgestelle, Federpuffer etc. und soll noch durch 4 weitere Modelle (Packwagen, Salon-Schlafwagen

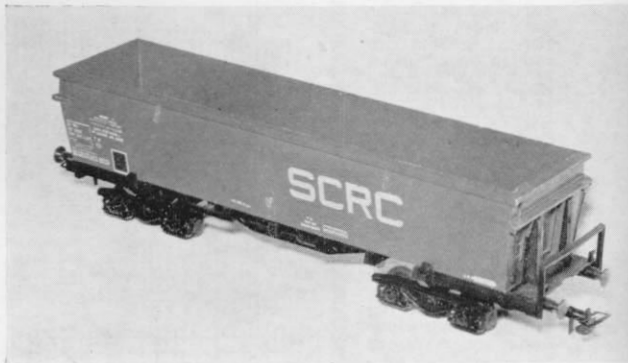
usw.) ähnlicher Bauart ergänzt werden. Über die Lieferfristen läßt sich ebenfalls noch nichts Genaues sagen — Interessenten an diesen und anderen Modellen setzen sich am besten dieserhalb und bezüglich der diversen Ausführungen, Preise etc. selbst mit der Fa. Fulgurex in Verbindung. Näheres vermittelt darüber hinaus die Fulgurex-Hauszeitschrift „Informations Trains“.





**H0** Abb. 70. Der Schlafwagen des berühmten „Train Bleu“ als (bis auf die zu tief sitzenden Fenster) gut geratenes France-Trains-Modell; das messingfarbene CIWL-Symbol in Wagenmitte ist extra erhalten aufgesetzt.

**H0** Abb. 71. Dieses Modell eines französischen Hochbordwagens kann auf deutschen Anlagen als Hüttenwerk-Fahrzeug fungieren oder auch im grenzüberschreitenden Verkehr o. ä. eingesetzt werden.



## France-Trains

Fabrik feiner Modelleisenbahnen

F-92 Issy-les-Moulineaux

22, Rue J. B. Potin

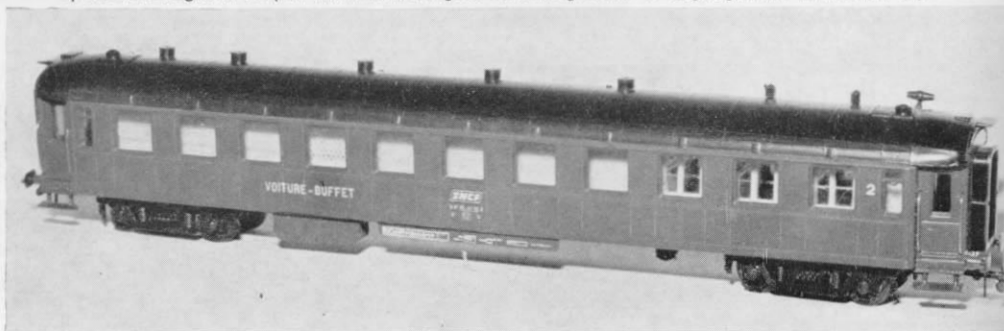
**H0:** Nachdem diese französische Firma im letzten Jahr noch durch einen westdeutschen Importeur vertreten war, hat man nun den BRD-Vertrieb wieder in eigene Hände genommen und liefert direkt ab Paris. Über die o. a. Adresse sind nähere Einzelheiten über Programm, Lieferfristen und Bezugsmöglichkeiten (auch zolltechnisch) zu erfahren.

Aus dem H0-Programm von France-Trains zeigen wir stellvertretend für das gesamte Sortiment in den Abb. 70–72 einige Musterstücke. Offensichtlich ist man bei France-Trains auf Wagenmodelle besonders spezialisiert; diese Einschränkung kommt den einzelnen Modellen sehr zugute, denn Ausführung und Detaillierung sind wirklich gut. Sämtliche Fahrzeuge werden in genau maßstäblichen Abmessungen hergestellt und sind mit Innenein-

richtung, Federpuffern und zahlreichen Einzelheiten wie z. B. zierlichen Faltenbalgen etc. ausgestattet. Zwar handelt es sich verständlicherweise um Modelle nach französischen Vorbildern, doch kann auch ein deutscher Modellbahner das eine oder andere D-Zugwagen-Modell als Kurswagen oder manchen Güterwagen auf „Industriebahnen“ auf seiner Anlage einsetzen.

Die „Renaissance“ der ehemaligen Luxus-Expresszüge „en miniature“ zeigt sich (neben dem „Rheingold“ und dem kommenden „Gotthard-Express“ von Liliput) auch hier: Man hat den kompletten historischen „Train Bleu“ — Frankreichs Renommierzug von Paris an die Côte d'Azur — z. Zt. in Arbeit und hofft firmenseitig mit einer Auslieferung in etwa 3 Monaten.

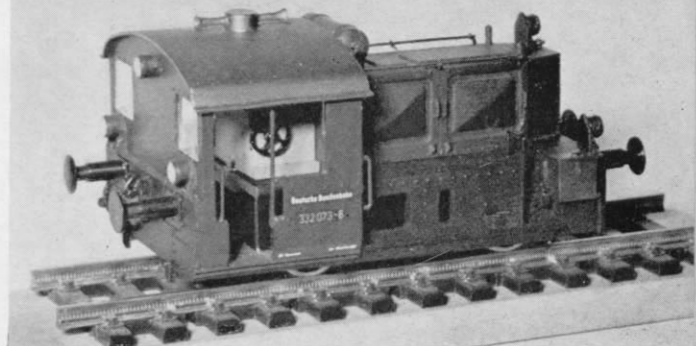
**H0** Abb. 72. Ein interessantes Modell und gut auch mal als Kurswagen einsetzbar — dieser kombinierte Speise-/Sitzwagen in H0 (der im Großen übrigens der einzige SNCF-D-Zugwagen mit 11 Abteilen ist).



**H0** Abb. 73. Das maßstäbliche Günther-Modell der Köf II, hier mit neuer UIC-Beschriftung. Die bereits in Heft 3/72 beschriebenen Köf-Versionen sollen ca. April im Handel sein!

## H. Günther

Modellbau · 741 Reutlingen  
Metzstraße 38a



**H0:** Der schon länger avisierte BR-03-Gehäusebausatz für die Fleischmann-01 ist jetzt (endlich!) im Handel. Daß sich dessen Anschaffung für einen Lok-Liebhaber (trotz der neuen Märklin-003) lohnen kann, werden wir noch aufzeigen.

Neu erschienen sind dieses Jahr mehrere Bauteile wie Ranglerergriffe, Ventile etc.; dazu soll im

Laufe des Jahres noch ein bebildeter Katalog mit genauer Bezeichnung und Verwendungszweck der diversen Günther-Teile herauskommen. — Noch ein wichtiger Hinweis: Im Schriftverkehr mit der Fa. Günther ist unbedingt die vollständige o. a. Adresse anzugeben, damit — in Reutlingen gibt es drei Firmen namens Günther! — „Falschläufer“ vermieden werden!

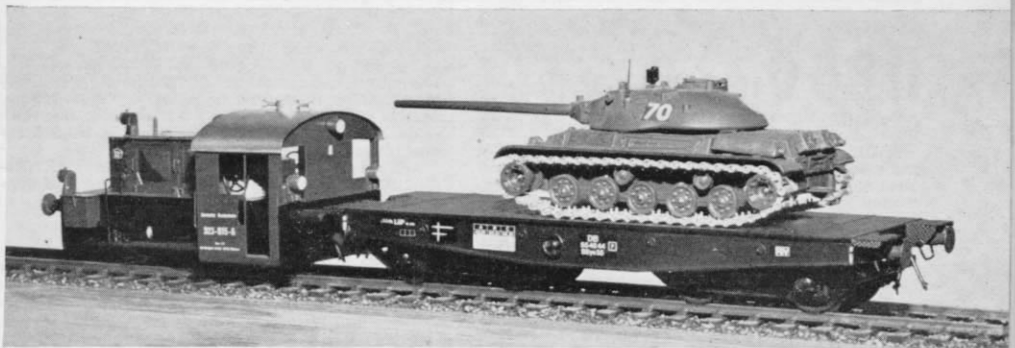
### Gemeinschaftsstand

*H. Gebauer*  
*W. Hübner*

7441 Aich

72 Tuttlingen

**0:** Der 0-Bahn-Kleinserienhersteller H. Gebauer war schon des öfteren auf der Nürnberger Messe vertreten und hat sich im Laufe der Jahre in 0-Kreisen einen gewissen Namen gemacht. Dieses Jahr waren auf einem eigenen Stand (in Gemeinschaft mit einem weiteren 0-Bauer) einige seiner Schöpfungen ausgestellt, insbesondere ein



**0** Abb. 74. Hinter der bereits bekannten Köf II von Gebauer der neue Schwertransporter SSys (für 210,— DM, ohne Panzer); man beachte die Überfahrbleche auf den Puffern.

**0** Abb. 75. Beim VTG-Druckgas-Kesselwagen (420,— DM) sind die genauen Nachbildungen der UIC-Einheits-Drehgestelle echt abgedruckt.





**0** Abb. 76. Ein mächtiges „Trumm Lok“ ist die ganz aus Metall gearbeitete, äußerst fein detaillierte E 94 der Werkstätte Hübner (Mindestradius 2 m); Preis 2000.— DM.

kurzer Plattformwagen SSys 55 (LüP 240 mm) zum Preis von 220.— DM, sowie der Güterwagen „Opeln“ mit gefederten Achsen, Federpuffern, sehr weitgehender Detaillierung und guter Beschriftung, und ein vierachsiger Druckgas-Kesselwagen mit allen Feinheiten, auch in den (gefederten) Drehgestellen, und — wie bei allen Modellen — mit vorbildgetreuer Kupplung.

Das Bauteile-Sortiment ist wesentlich erweitert

worden; interessierte 0-Modellbauer mögen sich die entsprechenden Listen kommen lassen.

Der Werkzeug- und Modellbau Hübner stellte auf dem gleichen Stand eine sehr gut detaillierte E 94 aus, die ganz aus Metall gearbeitet wird; mittels zwei Hermann-Motoren werden insgesamt 4 Achsen angetrieben. Der befahrbare Mindest-Gleisradius beträgt 2 m. Die LüP = 41,6 cm, das Gewicht 3,2 kg, lieferbar Ende November '73.

## HEGO MODELLBAHN

D. Hettler + G. Obst · 4021 Metzkausen

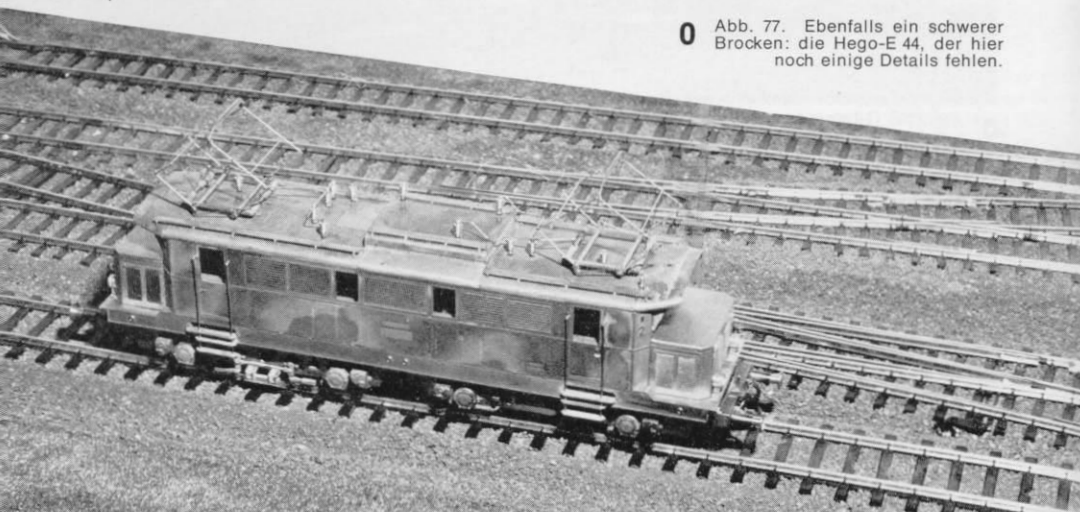
**0:** Die bereits im letzten Jahr vorgestellte E 44 war zwar immer noch nicht völlig fertiggestellt, soll aber nun doch in ca. einem halben Jahr als Fertigmodell lieferbar sein. Bis zum Erscheinen der Bau-

sätze wird es noch etwas länger dauern.

Der Antrieb des Modells erfolgt über zwei Motoren und Ketten; ein Drehgestell ist 3-Punkt-ge-lagert. Sehr fein ausgeführt ist der Pantograph, dessen Oberteil aus nur 0,7 mm starkem Messingdraht angefertigt ist, die Wippe ist in Ms-Schleuderguß hergestellt.

Aus dem 0-Gleis-Programm sind die 1:7,5 (Radius 300 cm) Weichen sowie die einfache und doppelte Kreuzungsweiche jetzt sofort lieferbar.

**0** Abb. 77. Ebenfalls ein schwerer Brocken: die Hego-E 44, der hier noch einige Details fehlen.





# Herkat

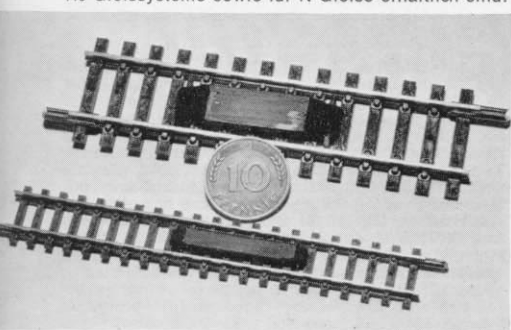
K. Herbst  
8500 Nürnberg

**H0:** Um den Einbau von SRK's in Gleise zu vereinfachen, liefert die Fa. Herkat jetzt fertige, berührungslose Schaltkontakte, die als Schaltelement einen der bewährten Schutzgas-Rohr-Kontakte enthalten und nur auf die Schwellen aufgesteckt zu werden brauchen. Die Anschlußdrähte werden unter dem Schwellenband hindurchgeführt und mit dem zu schaltenden Magnetartikel (Weiche, Signal usw.) verbunden.

Für H0 sind drei verschiedene Ausführungen erhältlich: für Märklin-M-Gleise, für alle Kunststoffgleise mit Punktkontakten, sowie für alle H0-2-Leiter-Gleise. Für die Baugröße N ist eine besonders kleine Ausführung dieser Schaltkontakte lieferbar.

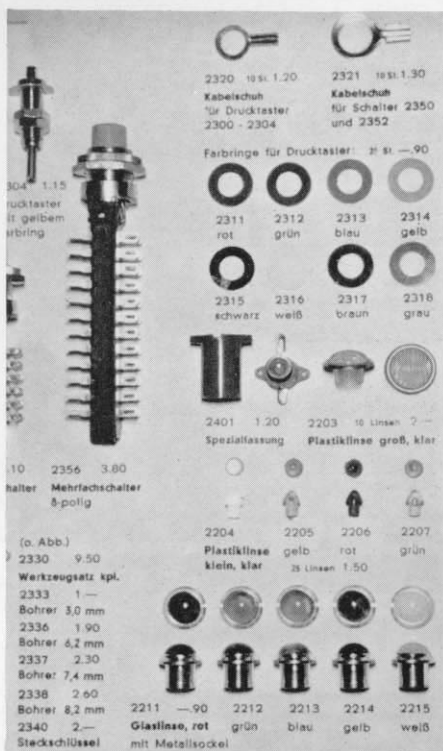
Als Zubehör für den Bau von Gleisbildstellpulten wurden diverse Linsen in verschiedenen Farben vorgestellt.

**H0+N** Abb. 78. Zwei Beispiele der Herkat-Schaltkontakte, die für verschiedene H0-Gleissysteme sowie für N-Gleise erhältlich sind.



**H0+0:** Im Grunde genommen gibt es hier nichts Neues, außer den nunmehr verchromten LGB-Wagenrädern, damit diese bei Freilandbetrieb nicht mehr verschmutzen und einwandfreien Kontakt liefern. Außerdem dürfte die harte Chromschicht der Radsätze noch einen weiteren Vorteil mit sich bringen, nämlich den einer Abriebs-Verminderung, da ja bekanntlich immer dann ein geringerer Verschleiß zu erwarten ist, wenn zwei sehr unterschiedlich harte Metalle verwendet werden (z. B. Stahl und Messing).

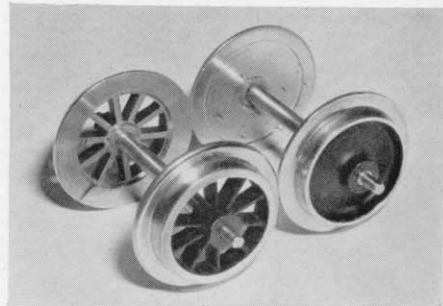
Vielleicht wird es gut sein, bei dieser Gelegenheit einmal darauf hinzuweisen, daß die Fa. Heller sehr wohl mehr als genug Räder ausliefert, aber verständlicherweise erst eine Reihe Bestellungen gleicher Art zusammenkommen lassen muß, um eine gewisse Rendite zu erzielen. Wenn jemand Glück hat und gerade eine angelaufene Kleinserie erwirbt, erhält er seine Bestellung bereits nach 14 Tagen ausgeliefert. Im ungünstigsten Fall muß er jedoch auch 1/2 Jahr Wartezeit in Kauf nehmen. Räder-Interessenten sollten also rechtzeitig und vorausplanend bestellen und sich dann in Geduld üben!



**Ilm-Z** Abb. 79. Ein Ausschnitt aus dem Zubehör-Programm für den Gleisbildstellpult-Selbstbau. Neu sind die unten abgebildeten, verschiedenfarbigen Glaslinsen mit Metallsockel.

## Heller

Modellbahnzubehör  
8481 Erbdorfer



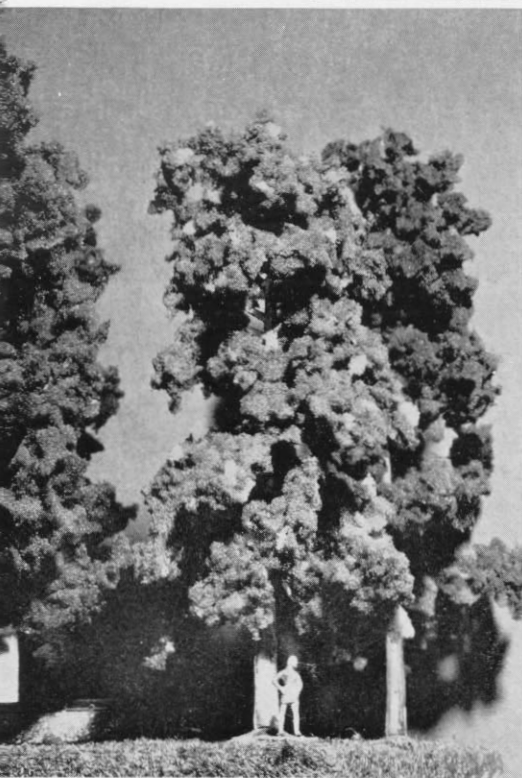
**Ilm** Abb. 80. Jetzt in verchromter, wetterfester Ausführung lieferbar: Wagen-Radsätze für die LGB mit Speichen- und Scheibenrädern.

**H0 + TT** Abb. 81.  
Vor den  
schon bekannten, gro-  
ßen Heki-Bäumen die  
neue Trauerweide, da-  
hinter einer der neuen  
blühenden Bäume.

# HEKI

H. Kittler & Co. OHG  
Modellspielwaren  
7551 Wintersdorf

**H0 + TT** Abb. 82.  
Die  
Trauerbirke mit der  
neuen, verbesserten  
Beflockung. Zum Grö-  
ßenvergleich mag die  
H0-Figur am Stamm  
dienen.

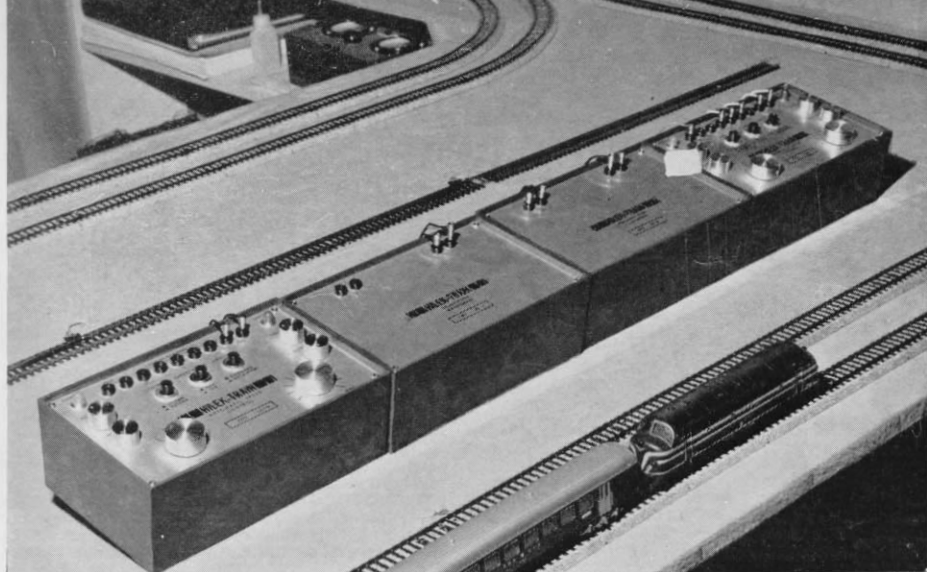


Auf Grund innerbetrieblicher Umstellungen hat die Firma Heki heuer nur ein kleines Sortiment neuer Bäume vorgestellt, die jedoch allesamt wieder recht ansprechend gelungen sind und auch von der Größe her durchaus natürlich wirken. Es sind dies eine Trauerweide (10 cm hoch) und eine Trauerbirke (16 cm hoch); außerdem sind die Nadelbäume jetzt mit einer neuen Beflockung mit besserer „Nadel-Wirkung“ versehen.

Die ersten Muster für Spur Z-Laubbäume waren von der Stärke der Stämme her noch nicht „maßstabgerecht“, was jedoch bis zur Auslieferung im Laufe des Jahres noch geändert werden soll.

**H0 + TT** Abb. 83. Recht ansprechend wirken auch die neuen unregelmäßig geschnittenen Nadelbäume mit zusätzl. Beflockung.





**Ilm-Z** Abb. 84. Verschiedene Hilek-Train-Steuergeräte als „Kommandostand“ zusammengebaut. V.l. n.r.: Hilek-Train-Fahrpult LG 5, Beleuchtungstrafo, Hochfrequenz-Beleuchtungseinheit und ein weiteres Fahrpult LG 5 (mit Außenansteuerung).

# HILEKTROUW

Elektronische Geräte für Modell-Eisenbahnen · Zaandam/Niederlande

Diese holländische Firma zeigt auf dieser Messe erstmals ihr gesamtes Programm an elektronischen Fahr- und Steuereinheiten für die Modellbahn, das sich von verschiedenen Fahrpulten über eine Tonfrequenz-Zugbeleuchtung bis hin zu vollautomatischen Signalbausteinen (s. MIBA 11/70 und 2/71) erstreckt.

Die Fahrpulte arbeiten alle nach dem bisher bei Modellbahnsteuerungen industriell noch nicht angewandten Prinzip der sog. Impulsdauer-Modulation. Dabei wird eine Geschwindigkeitsänderung der Fahrzeuge nicht wie üblich durch Erhöhen oder Vermindern der Fahrspannung erreicht, sondern es wird die volle Fahrspannung in kürzeren oder längeren Impulsen (deshalb auch Impulsdauer-Modulation) dem Motor zugeführt. Diese in der Dauer variablen Schaltimpulse werden in besonderen elektronischen Einheiten erzeugt. Es würde den Rahmen unseres Messeberichts sprengen, darauf noch näher einzugehen; wir werden dies jedoch in Kürze nachholen.

Da bei Elektromotoren das Drehmoment von der Höhe der angelegten Spannung abhängt, ist es mit dieser Steuerungsart auch möglich, Modell-Triebfahrzeuge mit extrem kleinen Geschwindigkeiten – und dabei praktisch stotter- und ruckfrei – fahren zu lassen. Jeder Impuls drückt den Motor ein winziges Stück weiter und überwindet durch die hohe (volle) Fahrspannung sofort die Trägheit und Reibung der zu bewegenden Ankermasse. Ein ähnliches, ruckweises Antreiben des Ankers (und damit auch bessere Langsamfahreigenschaften) erzielt man ja bekanntlich auch mit der Halbwellen-Steuerung, nur wird hierbei die Spannung – und damit wiederum das Drehmoment – verkleinert.

Als Beispiel für mögliche „Geschwindigkeiten“ mag gelten, daß man selbst maßstäblich richtige Vorbildgeschwindigkeiten von ca. 5 km/h (entsprechend 95 cm/min bei H0, bzw. 52 cm/min bei N) er-

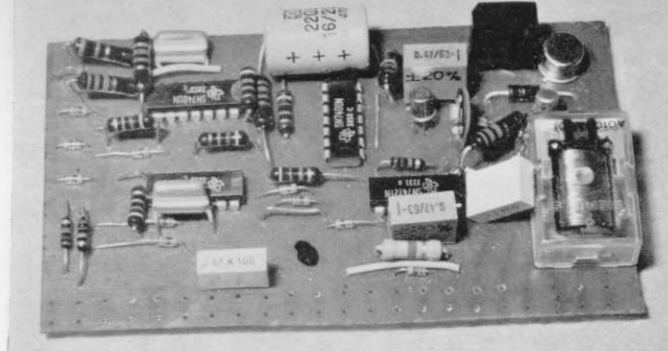
reichen und sogar noch unterschreiten kann. Außerdem ist dieses „Kriechen“ praktisch belastungsunabhängig, was einen äußerst wirklichkeitsnahen Fahrindruck auch auf Steigungen und unter schwerer Zuglast vermittelt.

Das Hilek-Train-Fahrpult ist in fünf verschiedenen Ausführungen lieferbar, die sich nur durch spezielle Zusatzeinrichtungen wie automatische Beschleunigungs- und Verzögerungs-Schaltung (bei zwei Typen durch zusätzliche Widerstände auch extern einstell- und anwählbar), einer Nullpunkt-Einstellung zur Anpassung an verschiedene Loktypen usw. unterscheiden.

Allen Fahrpulten gemeinsam sind dagegen folgende Eigenschaften: Impulsmodulierte Fahrspannung von 12 V (1,5 A), stufenlos regulierbare Geschwindigkeit von 30 cm bis 30 m pro Minute, elektronische Sicherung mit automatischem Wiedereinschalten, abgesicherter, galvanisch getrennter Wechselstromausgang 16 V/0,8 A, Anzeigelämpchen für Netzspannung und Fahrtempo und Fahrlichtungsumschalter (bis auf Typ LG 6). Die Fahrpulte sind für alle Gleichstrombahnen zu verwenden.

Bis auf den schon erwähnten Typ LG 6 können alle Hilek-Train-Trafos aber auch in Märklin-Ausführung geliefert werden, in der sie statt des Umpolers den erforderlichen Überstrom-Schalter besitzen.

Für die Freunde konstanter Zugbeleuchtung ist eine Tonfrequenz-Beleuchtungseinheit gedacht, die mit einem speziell dafür ausgelegten oder jedem anderen, gleich starken Trafo gespeist werden kann (12–16 V, 2,5–4 A). Der Generator liefert eine Dauerleistung von 25 Watt (ausreichend für ca. 60 Lämpchen 14 V/0,05 A), die jedoch durch höhere Speisespannung auf knapp 50 Watt erhöht werden kann. Die Absicherung dieses Gerätes erfolgt mit einer handelsüblichen Radio-Feinsicherung, die auf der Frontplatte leicht auswechselbar untergebracht



**Ilm-Z** Abb. 85. Muster der Schaltung für den automatischen Signalbaustein (Ausführung noch nicht endgültig). Wie man sieht, ist hierfür doch ein beachtlich hoher Aufwand an elektronischen Bauteilen (u. a. vier integrierte Schaltkreise) erforderlich.

ist. Als Zubehör sind verschiedene Drosseln und Kondensatoren zur Speisung mehrerer Stromkreise erhältlich. Von besonderem Interesse ist vielleicht, daß (bedingt durch die recht hohe Ausgangsleistung) bei dieser Zugbeleuchtung auch ein oder mehrere Dampfentwickler selbst bei geringer Fahrt oder im Stillstand voll arbeiten.

Als Verwirklichung der Signal-Baustein-Vorschläge unseres Lesers G. Körrer (s. MIBA 11/70) mögen die elektronischen Hilek-Train-Bahnsicherungseinheiten gelten. Sie sind in Bausteinform in zwei nur vom „Schaltungs-Komfort“ unterschiedlichen Ausführungen lieferbar. Die einfachere Variante LG 21 stellt eine Blocksicherung dar, die über mechanische Gleiskontakte, SRK's oder durch eine eingebaute, elektronische Gleisbesetzungsanzeige angesteuert werden kann. Ist der folgende Blockabschnitt besetzt, wird automatisch die Fahrspannung bis zum Stillstand der Lok vermindert, ist er frei, kann der Zug unbeeinflusst weiterfahren. Eine Handsteuerung der Signale bleibt durch diese Schaltung unbeeinflusst. Neben der Signalsteuerung sowie dem automatischen Bremsen und Verzögern enthält die Bahnsicherungseinheit gleichzeitig noch eine Gleisbesetzungsmeldung, die eine Ansprechempfindlichkeit von nur 50 mA besitzt und so entweder durch den Lokmotor oder beispielsweise auch durch ein Lämpchen bzw. einen Widerstand im letzten Wagen ausgelöst werden kann. Für all diese Funktionen ist keinerlei zusätzliche

Relaisschaltung o. ä. nötig.

Die aufwendigere Signaleinheit LG 22 hat zusätzlich zu den schon genannten Eigenschaften noch die Möglichkeiten einer einstellbaren und für verschiedene Loks durch zusätzliche Schaltkontakte anwählbaren Verzögerung und Beschleunigung. Außerdem ergibt sich in Verbindung mit einem Hilek-Train-Fahrpult wieder die vorteilhafte Impulsdauer-Steuerung.

Als besonderer „Gag“ bleibt in diesem Zusammenhang noch zu erwähnen, daß mittels dieser Einheit LG 22, einem herkömmlichen Fahrpult und einer 4,5 V-Batterie ein thyristor-gesteuertes Fahrpult mit Anfahr- und Bremsautomatik (einstellbar) aufgebaut werden kann. Die Schaltung ist so einfach, daß sie auch von Laien verwirklicht werden kann.

Zu den Bahnsicherungseinheiten gehört schließlich auch noch die Weichen- und Kreuzungsicherung, die von einem LG 21 oder LG 22 angesteuert werden kann. Eine elektronische Überwachung verhindert dann Zusammenstöße. Die elektrische oder Hand-Umstellung von Weichen wird davon nicht beeinträchtigt.

Last not least bietet die Firma Hilektrou für die gesamte elektronische Anlage auch eine Kontroll-Einheit an, mit der gleichzeitig die Spannung und der Strom des gesamten Systems überwacht werden können. Angezeigt werden von zwei Meßinstrumenten die Bereiche bis 20 V und bis 3 A.

*Jordan*

Modellbahnzubehör · 8491 Chammünster



**H0:** Die Firma Jordan hat auch in diesem Jahr ihr Programm an preiswerten Laub- und Nadelbäumen erweitert. Es wurden drei verschiedene große Hochstamm-Tannen (9, 10 und 12 cm hoch) mit Kunststoffstamm vorgestellt, die in Packungen zu 5 und 100 Stück erhältlich sind. Diese neuen Hochstamm-Tannen sowie auch alle anderen Nadelbäume des Sortiments werden gegen geringen Aufpreis auch in verschneider Ausführung geliefert.

**H0-N** Abb. 86. Tannenwald aus einer Jordan-Großpackung.





**H0** Abb. 87. Eine irgendwie echt wirkende „Stadtrand-Staffelung“ mittels diverser Heljan-Stadthäuser. Ganz links neu: das Andersen-Geburtshaus als Eckgebäude.

# Heljan

Modellbahnzubehör  
Vertrieb: H. Kleinhanß  
65 Mainz-Bretzenheim

**H0:** Die dänische Firma Heljan-Plastik war — nach einer Pause im letzten Jahr — heuer wieder auf der Messe vertreten und stellte einen dreiständigen Ringlokschuppen mit Werkstattanbau vor, der sehr gut und weitgehend mit diversen Kaminen, Lüftern usw. detailliert ist; ebenso ist die Innenkonstruktion mit den vielen Dachträgern gut nachgebildet. Allerdings empfiehlt sich eine farbliche Nachbehandlung des Daches, da die Dach-Plastikteile — angeblich dem amerikanischen Geschmack zuliebe — eine unschöne „marmorkuchenartige Schlierenzeichnung“ aufweisen.

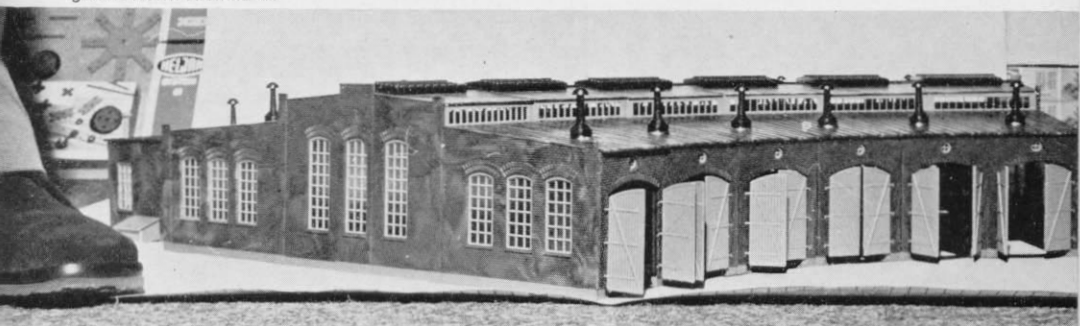
Für diesen Schuppen ist außerdem noch ein ebenfalls dreiteiliger Anbausatz erhältlich, der keine Giebelwände, dafür jedoch die Dachträger enthält.

Die Einteilung des Schuppens ist eine bei uns unübliche 10°-Teilung. Aus diesem Grund kommt auch noch in diesem Jahr eine dazu passende Drehscheibe, die zumindest vorerst nur mit Handantrieb ausgestattet sein wird. Wer jedoch unbedingt auf eine entsprechende elektrisch angetriebene Drehscheibe Wert legt, kann den Heljan-Ringlokschuppen auch mit der Rivarossi-10°-Drehscheibe kombinieren.

Ein im wahrsten Sinne des Wortes „geschichtsbeladenes“ Vorbild hat eine weitere Neuheit: die H0-Nachbildung des Geburtshauses von Hans Christian Andersen. Dieses Gebäude paßt bestens zu den bekannten Heljan-Stadthäusern und ergibt in Verbindung mit diesen eine recht vorbildgetreu wirkende Vorstadt-Atmosphäre.



**H0** Abb. 88 u. 89. Der neue 10°-Ringlokschuppen mit den vorbildgetreu nachgebildeten Dachsparren im Innern. Um Anfragen vorzubeugen (Haha!): Der große Fuß (zwecks Niederhaltens der Unterlage) gehört Herrn Kleinhanß.





**Z-Ilm** Abb. 90 u. 91. Mit diesem gelungenen Demonstrations-Motiv hatte die Fa. Herpa ihr gesamtes Baum-Sortiment vorgestellt, das die verschiedensten Laub- und Nadelbäume in den Größen zwischen 2 und 30 cm umfaßt. Man findet also wirklich für jede Bahngröße, von der Märklin-Z-Bahn bis zur LGB, die jeweils passenden Bäume.

**herpa**

Fritz Wagener · Modellbahnzubehör · 8501 Dietenhofen

**N:** Während die N-Bahnfreunde ansonsten dieses Jahr etwas schlecht wegkommen, hat wenigstens die Fa. Herpa zwei sehr nette und ansprechende Neuheiten geschaffen, die in Art und Ausführung bestens zu ihrem sonstigen Sortiment passen. Es handelt sich im Grunde genommen um ein einziges Stellwerk, das in moderner Bauweise in zwei Ausführungen, nämlich als Reiterstellwerk „Neustadt“ und als normales Stellwerk mit vorgesetztem Aufbau „Kirchheim“ erhältlich sein wird.

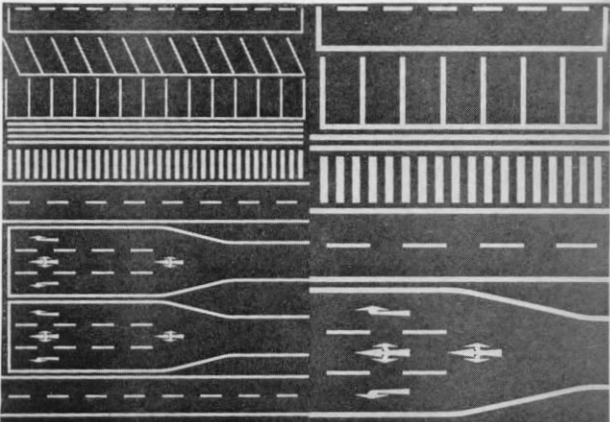
Das im Neuheitenprospekt nochmals angepriesene Reihenhäuser mit Laden und Garage haben wir bereits letztes Jahr bildlich vorgestellt; es ist in der Serienausführung eigentlich noch viel hübscher

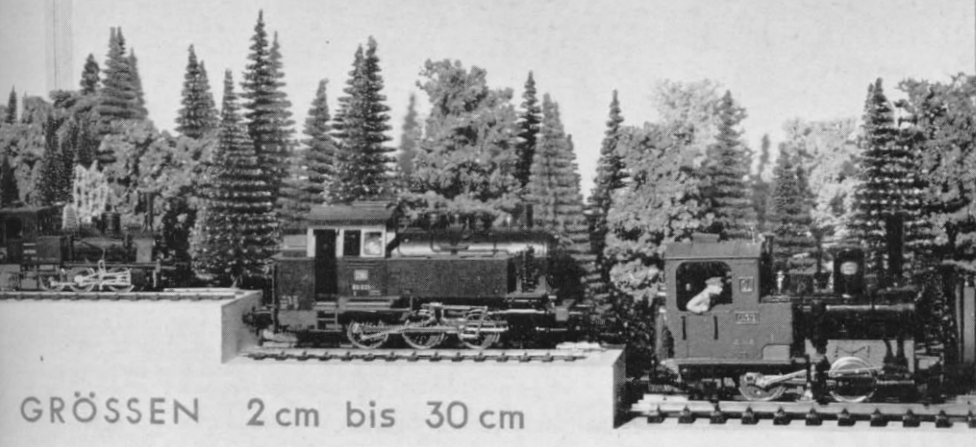


**H0-N** Abb. 92. Neue Laubbäume mit verbesserter Beflockung.

**N** Abb. 93. Das moderne Stellwerk „Kirchheim“ mit vorgesetztem Aufbau.

**H0 + N** Abb. 94. Ebenfalls verbessert: die mit diversen Symbolen versehene Straßenfolie.





und akurater ausgefallen, wie überhaupt die Herpa-Modelle einen eigenen Stil aufweisen und dennoch und vielleicht gerade deswegen höchst wirklichkeitsgetreu wirken.

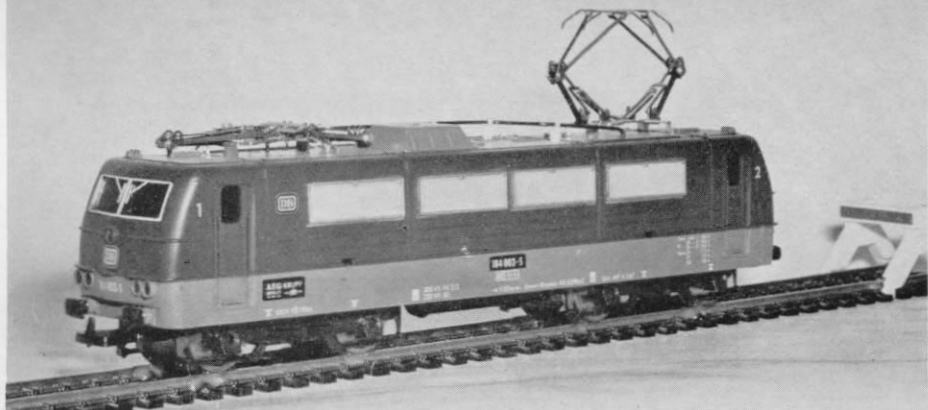
Neu im Baumsortiment ist ein 9 cm hoher Laubbaum mit verbesserter Beflockung. In zwei Messe-schaukästen wurde das gesamte Herpa-Baumsorti-

ment recht anschaulich in den unterschiedlichen, zu jedem Bahnmaßstab passenden Größen dargestellt (s. Abb. 90 u. 91).

H0 + N: Die bisher schon erhältliche Straßen-folie wurde neu überarbeitet und ist jetzt in der verbesserten Ausführung für H0 und N lieferbar (s. Abb. 94).

**N** Abb. 95. Das ebenfalls neue Reiterstellwerk „Neustadt“ (eine Variante des Stellwerks „Kirchheim“). Dieses neuzeitliche Bahngebäude paßt vom Stil her bestens zu den anderen Herpa-Häusermodellen.





**H0** Abb. 96. Neu: die H0-E 410 (LüP 18,5 cm), die besonders von der Preisgestaltung her für manchen Modellbahner interessant sein dürfte. Der fehlende Lichtwechsel kann auf einfache Weise noch nachträglich selbst eingebaut werden.

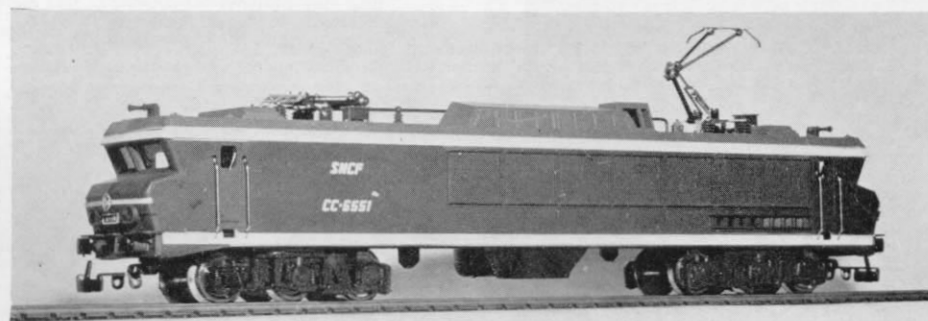
# JOUEF

Modelleisenbahnen und Zubehör · Paris

Vertrieb: Fa. J. Th. Kamlag, Spielwaren GmbH, 4 Düsseldorf

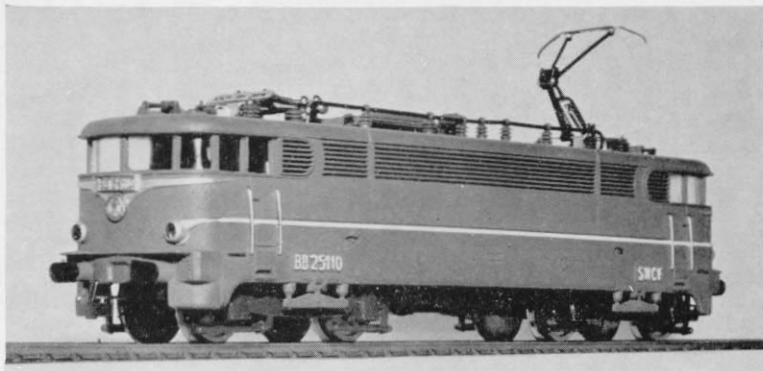
H0: Wie aus dem Kopf zu ersehen ist, ist Jouef endlich wieder in der Bundesrepublik vertreten. Wenn es sich meist auch um Nachbildungen französischer Lok- und Wagenmodelle handelt, so sind erfahrungsgemäß dennoch eine ganze Reihe von deutschen Modellbahnern an gewissen Kreationen interessiert und nehmen in Anbetracht der ver-

hältnismäßig niederen Preise gerne ein paar „Schönheitsfehler“ in Kauf. So entspricht das H0-Modell der deutschen Viersystem-E 410 (für 34,80 DM) nicht ganz dem Qualitätsniveau wesentlich teurerer H0-Modelle (so sind z. B. die Drehgestelle falsch und stark vereinfacht), ist aber dennoch im großen und ganzen sehr ansprechend und weitgehend de-

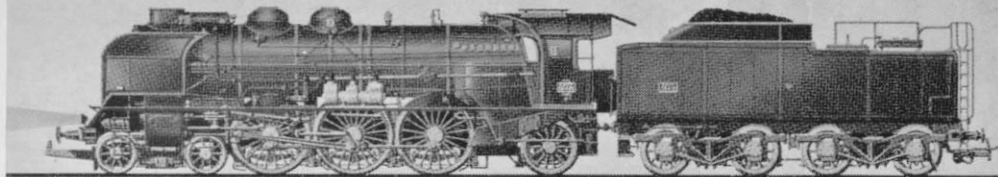


**H0** Abb. 97. Das neue Modell der CC 6551 „Maurienne“ der SNCF in grüner Farbgebung mit weißen Seiten- und Stirnreifen. LüP 22,6 cm.

**H0** Abb. 98. Ebenfalls neu: Modell der Ellok BB 25 110 (LüP 18,5 cm).







**H0** Abb. 99. In zwei Farbvarianten, nämlich in Grün mit schwarzem Fahrwerk und ganz in Schwarz wird dieses Modell der „Pacific“ 231-K erhältlich sein.

tailliert. Auch die Beschriftung ist nicht schlecht, ja sogar als sehr gut zu bezeichnen. Daß kein Lichtwechsel vorhanden ist, dürfte bei dem angegebenen Preis verständlich sein.

Die als neu deklarierten DB-D-Zugwagen (4 an der Zahl) sind keine „reinhässigen Deutschen“, sondern zurechtfrisierte Franzosen mit DB-Emblemen und in den DB-Farben Blau, Grün bzw. Rot/Elfenbein. Dafür sind sie immerhin 27,7 cm (über Puffer) lang! Lieferbar werden sein: jeweils ein Wagen 1. bzw. 2. Klasse (allerdings mit derselben

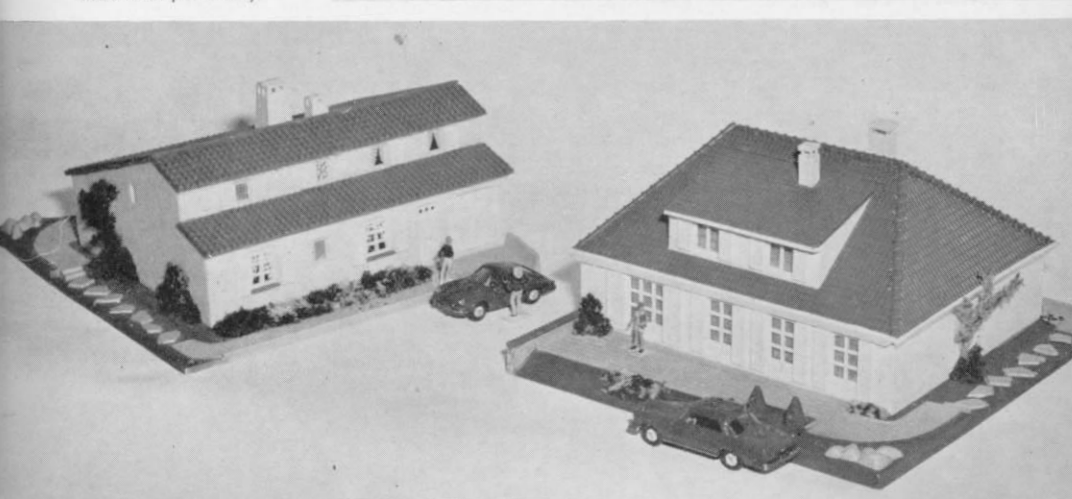
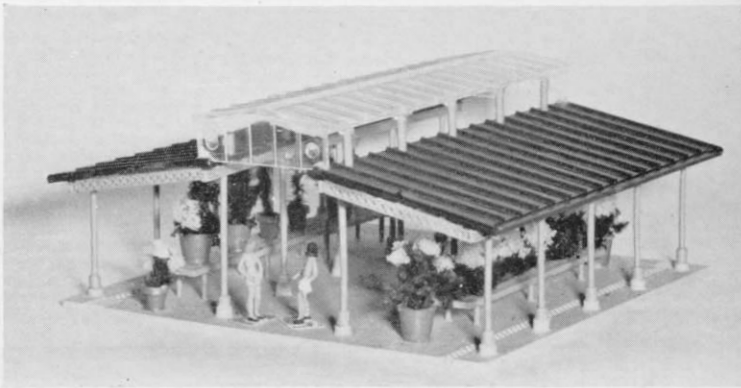
Fenstereinteilung), derselbe Typ als TEE- oder Intercity-Wagen, sowie ein rot/elfenbein-farbener Speisewagen nach französischem Vorbild mit DSG-Emblem.

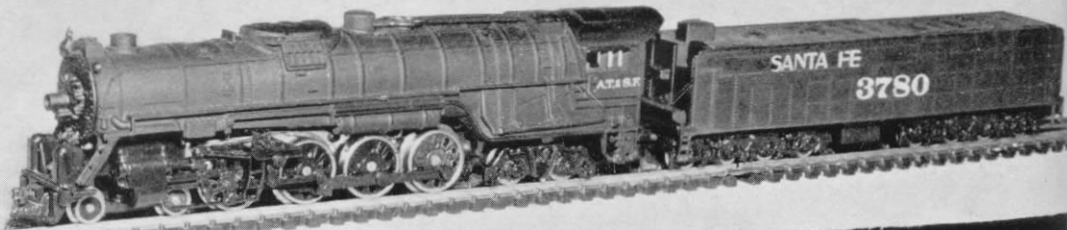
An französischen Modellen sind neu: eine 2'C1' mit einem Spitz-Führerhaus (die berühmte „Pacific 231 K“), die wir leider nur als Katalogbild vorstellen können (Abb. 99) und die ab September dieses Jahres erhältlich sein soll.

Die neue Ellok CC 6551-Maurienne (Abb. 97) basiert offenbar auf dem Fahrwerk der CC 6505,

**H0** Abb. 100. Sehr gut — und auch maßstäblich! — ist dieses Gebäude-Modell einer Oldtime-Markthalle ausgefallen, das sich auch — s. Haupttext — bestens als „Kurahalle“ o. ä. eignen dürfte!

**H0** Abb. 101. Zwei Musterbeispiele aus dem erwähnten Jouef-Gebäude-Sortiment: die Mittelmeer-Villa (links) auf einer Grundfläche von 16,5 x 15,0 cm und die sog. Atlantik-Villa (auf der gleichen Fläche), mit ihren hellroten Ziegeldächern und den hellen, z. T. Efeu-bearbeiteten Wänden sehr ansprechend (und überdies auch noch preiswert).





**N** Abb. 102. Ein Beispiel aus dem Kader-Neuheiten-Programm: die wuchtige 2'D2'-Dampflok „Northern“, die es als Einzelmodell und auch in einer Zugpackung mit Güterzug, Gleisen und Trafo gibt.

## Kader Ind. Company Ltd. HONGKONG

**H0:** Diverse neue Zugpackungen, u. a. den „Metroliner“-Train mit „Amtrak“-Dekor, 8 neue Güterwagenmodelle sowie verschiedenes Zubehörmaterial (Autos, Bäume, Figuren usw.).

**N:** Ebenfalls einige neue komplette Anfangspackungen und diverse Personen- und Güterwagen-

modelle. Die Loks aus den Zugpackungen sind auch einzeln erhältlich, so z. B. eine „Plymouth“-Diesellok und eine 2'D2' „Northern“ mit 52'-Tender. Zwei kleine B-Lokmodelle sind erstmals mit beweglicher Steuerung ausgestattet.

Interessenten dieses amerikanischen Modellbahnprogramms mögen sich an die BRD-Vertretungen Fa. Werner Hochfeld, 1 Berlin 45, Schwatlostraße 31 und A. Neußner, 1 Berlin 65, Dominicusstraße 40 wenden, die Bezugsquellen vermitteln.

(Jouef)

weist jedoch ein gänzlich anderes Gehäuse (in Grün mit gelben Streifen) auf. Neu ist auch die BB 25 110 in Grün mit durchgehenden Lüftern.

29,3 cm LÜP hat der gemischte Gepäck-/1. Kl.-Wagen der „Grand Confort“-Serie der SNCF (für 200 km/h-Tempo), während das (ebenfalls neue) Modell des gemischten UIC-1. Kl.-Wagens mit Gepäckabteil 27,7 cm lang ist und im Großen nur für max. 160 km/h zugelassen ist.

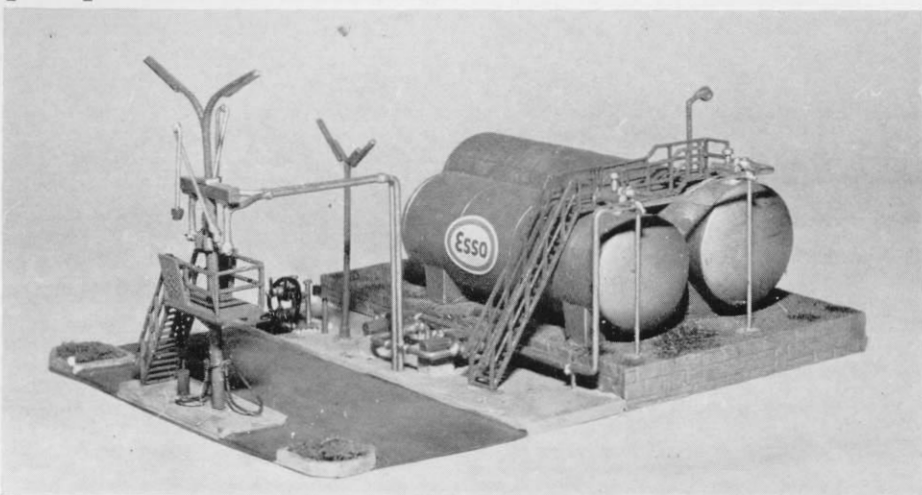
Ein 23 cm langer UIC-Packwagen wirkt für einen deutschen Modellbahner total „fremd“ und dürfte (im Gegensatz zu den modernen, eleganten Confort-Wagen) weniger ansprechen.

Von Interesse für unsere Leser dürften wohl einige der neuen, modernen Wohnvillen sein (Abb. 101) — nicht nur im Hinblick auf deren sehr gute H0-Maß-

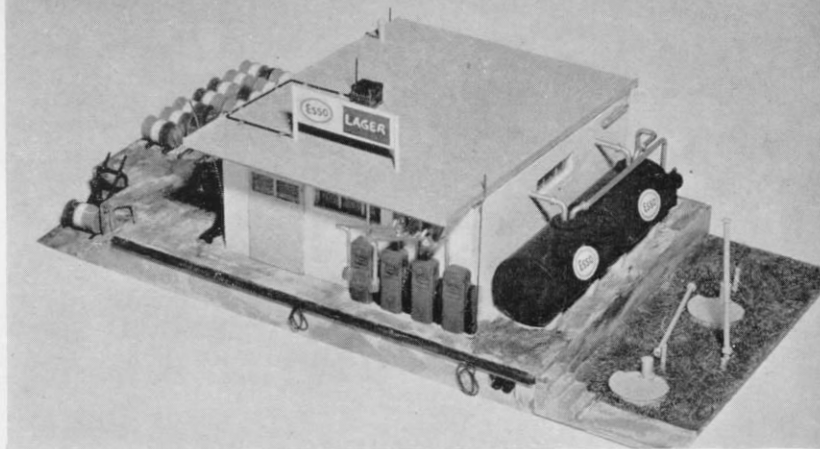
stäblichkeit! Besonders aufgefallen sind uns die „Villa am Mittelmeer“ (Kat.-Nr. 1996), das „Wohnhaus am Atlantik“ (1995), das „Pyrenäenhaus“ (997), die „Villa Ile-de-France“ (1998) und das „Wochenendhaus“ (1011), um nur ganz wenige zu nennen. Die nette Oldtime-Halle der Abb. 100 dürfte bestens zu unserem in Heft 10/72 vorgestellten „Bade- und Kurhaus“ (aus dem Vollmer-Bahnhof „Maxzell“) passen und sich etwa in einem Park mit hohen Bäumen, Spazierwegen etc. bestens ausmachen.

H0e-9: Das Schmalspur-Programm (inkl. der restlichen Egger-Modelle) ist leider inzwischen aufgegeben worden, so daß die seinerzeitigen reizenden Egger-Schmalspurbahnen wohl endgültig passé sind! Als Loren- und Feldbahn-„Lieferant“ kommt somit nur noch die Fa. Roco infrage (s. Heft 3a).

## [kibri] H0 Abb. 103. Text siehe Abb. 106.



**H0** Abb. 104.  
Dieses  
Öllager mit  
Büro dürfte  
sich bestens  
für kleinere  
Industrie-  
Anlagen mit  
eigenem Gleis-  
anschluß  
eignen (z. B.  
auch in Ver-  
bindung mit  
dem Treibstoff-  
lager der Abb.  
103 und 106).

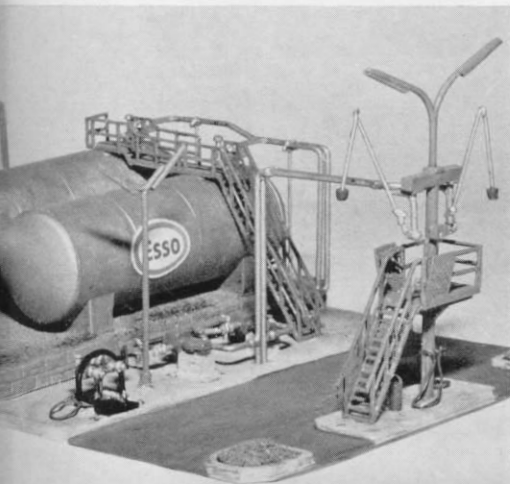


# kibri

Kindler & Briel, Fabrik feiner Spielwaren  
703 Böblingen/Württemberg



**H0** Abb. 105. Auch bei der Vorbild-Auswahl für die Industrie-Modelle zeigt Kibri besonderes Geschick, was u. a. diese Tankwagen-Befüllstation mit dem überaus interessanten und im Kleinen immer wirkungsvollen „Leitungs-Verbau“ deutlich macht.



**H0:** Nach dem umfangreichen Neuheitenangebot des letzten Jahres trat man heuer bei Kibri etwas kürzer und brachte neue Modelle nur für die Baugröße H0. Quasi als ländliches Pendant zur Stadthausserie – einem der „Schlager“ der Messe '72 – präsentierte man 4 Wohn- bzw. Hotelgebäude im echt alpenländischen Chalet-Stil, die bestens zueinander passen und ein weiteres Mal durch die gelungene Vorbildauswahl gefallen. Ganz im Sinne unserer Artikel in MIBA 12/72 und 1/73 sind auch

**H0** Abb. 106 (u. 103). Ebenso wie die anderen Modelle ist auch dieses Treibstofflager bis ins kleinste Detail (siehe z. B. die herumliegenden Schlauchleitungen usw.) liebevoll nachgestaltet.



**H0** Abb. 107 u. 108. Ein größtmäßig (bis auf die beim Handmuster zu niederen oder vielleicht auch nur zu niedrig angeklebten Balkongeländer) sehr befriedigendes H0-Gebäude; das alpenländische „Sporthotel Europa“, in dem sich H0-Gäste wohl richtig wohl fühlen können, zumal sie durch die gute Maßstäblichkeit auch genügend Kopffreiheit haben — ein Objekt, das man ruhigen Gewissens auch in unmittelbarer Bahn-nähe placieren kann!



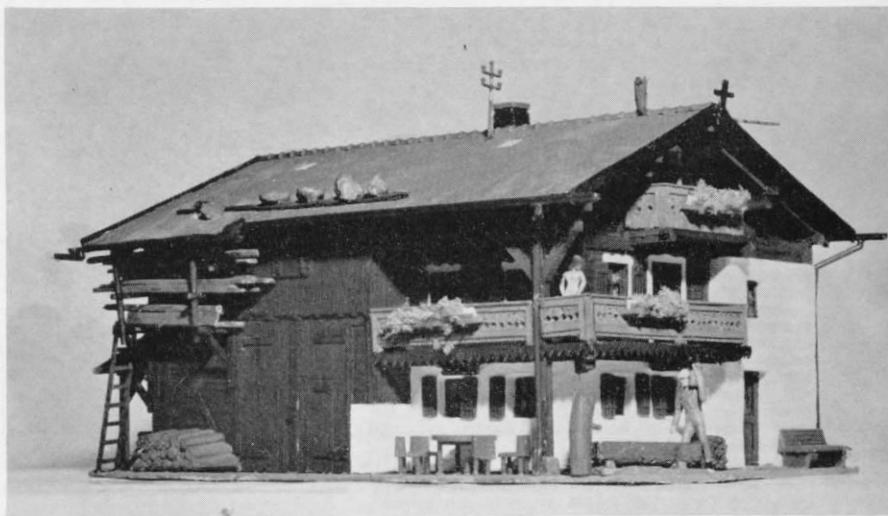
diese neuen Kibri-Gebäude wieder genau maßstäblich gehalten und wirken dennoch nicht zu voluminös. Sämtliche Modelle wurden tatsächlich existierenden Prototypen aus Österreich/Südtirol nachgebaut; die „Rosinen im Kuchen“ stellen dabei das „Sporthotel Europa“ (Abb. 107 u. 108) und der „Tiroler Bauernhof“ (Abb. 110 u. 111) dar. Gleichzeitig mit diesen alpenländischen Neuschöpfungen wurde der bekannte Bahnhof „Blausee“ in mehreren Details verbessert und stilistisch den neuen Häusern angepaßt; so erhielt er u. a. an Stelle des bisherigen durchsichtigen (etwas stilwidrigen) Vordachs ein vorbildgerechteres „gedecktes“ Bahnteildach (Abb. 109).

Das Programm der industriellen Bauten erfuhr wiederum eine Erweiterung: die in Abb. 103–106 gezeigten Tanklager- und Abfüllstation-Modelle sollen die bisherigen Tanklager-Bauten nicht ablösen, sondern ergänzen. Insgesamt handelt es sich um 5 neue Bausätze, die sämtlich nach den neuesten Unterlagen der „Esso“ konstruiert wurden. Ein besonderes „Bonbon“ ist die Kfz-Tankwagenbefüllung mit einer äußerst weitgehenden Nachbildung der Leitungen, Armaturen, Tankstutzen und -hähne etc. Diese Modelle — die man natürlich noch farblich nachbehandeln und „verschmutzen“ sollte — eignen sich vor allem zum „betriebs-“  
(weiter auf Seite 164)

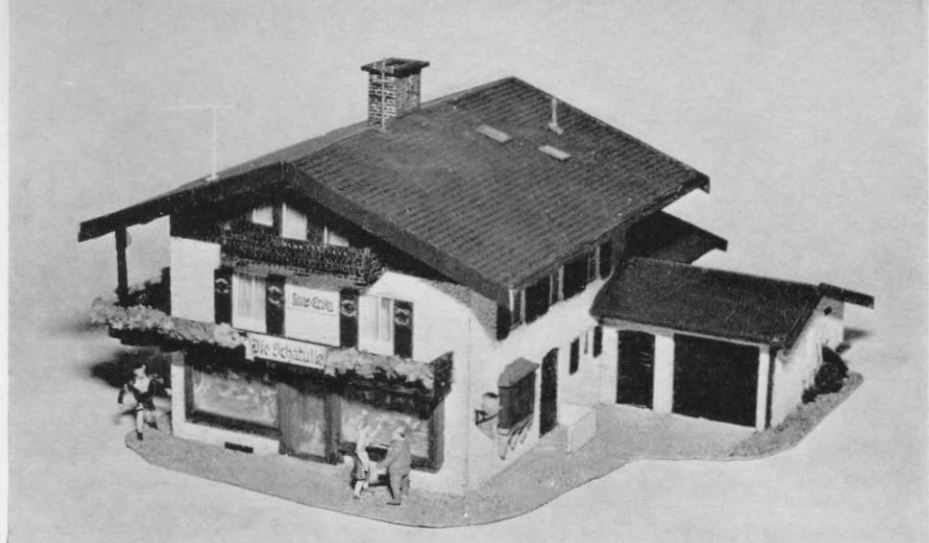




**H0** Abb. 109. Der bereits bekannte Bahnhof „Blausee“ wurde verbessert und stilistisch den neuen alpenländischen Gebäuden angepaßt.



**H0** Abb. 110 u. 111. Ein besonderes Prachtstück stellt dieser Tiroler Bauernhof dar, der durch sehr vielfältige Ausgestaltung auffällt. Auch dieses Gebäude wurde genau nach einem in Österreich existierenden Gehöft geschaffen. Und wiederum gut H0-maßstäblich, wie die Vergleichsfiguren erkennen lassen!



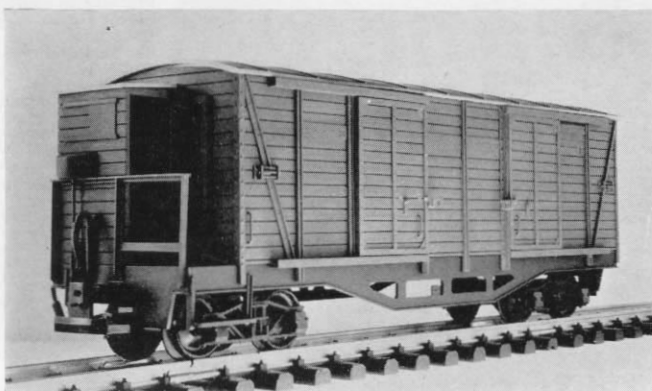
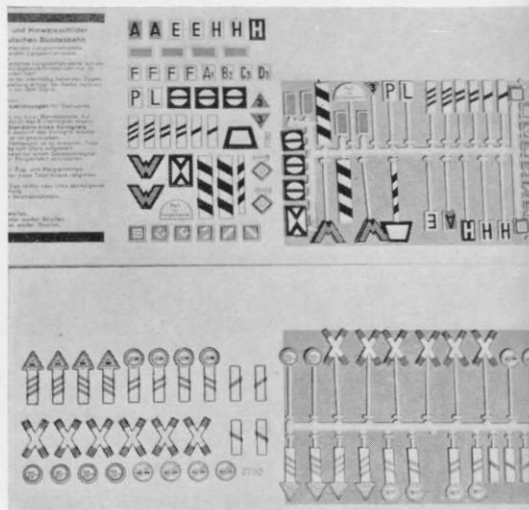
**H0** Abb. 112. In gleichem Stil und in gleicher Maßstäblichkeit: das oberbayerische Ladengeschäft.

gerechten“ Einsatz der diversen Kesselwagen-Modelle.

Zur vorbildgetreuen Ergänzung von Bahnlinien und Straßen bietet Kibri zwei Sätze an, die jeweils die Warn- und Hinweisschilder wie LP-Tafeln, Vorsignalbaken, W-Zeichen etc. bzw. die Bahnübergang-Hinweisschilder enthalten. Die Zeichen sind H0-maßstäblich und werden als weiße Kunststoff-Schilder geliefert, auf die die jeweiligen Symbole (Haftetiketten) aufzubringen sind.

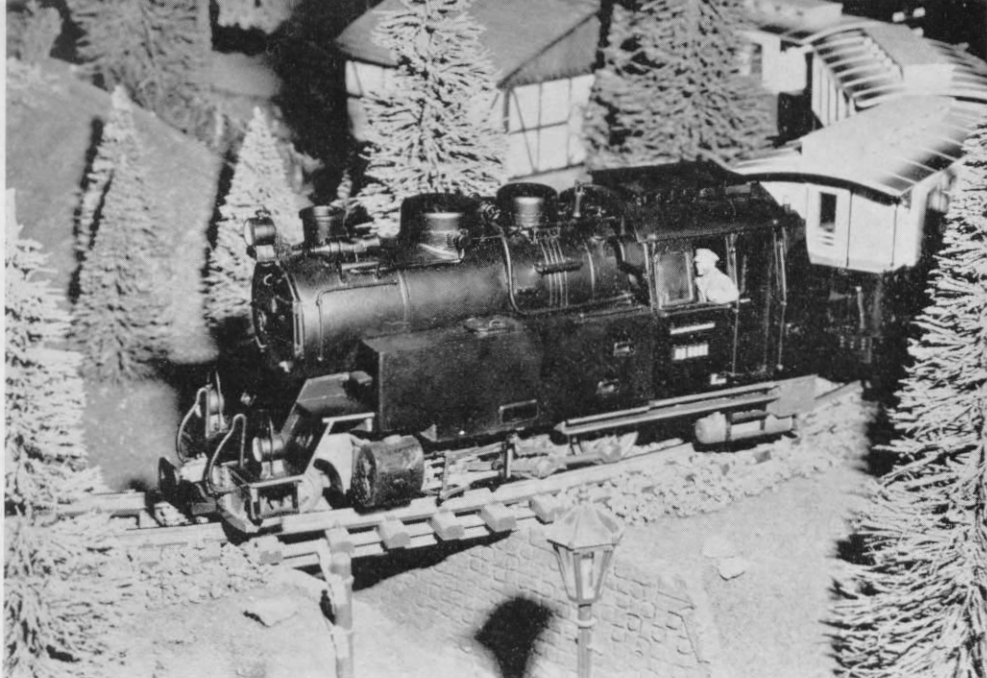
Abgerundet wird das diesjährige Neuheitenprogramm durch vier „blühende“ Bäume, die sich ob ihrer Höhe von 5 cm auch für N eignen dürften, sowie durch 3 neue Dachplatten (Biberschwanz- bzw. Pfannendachziegel und Wellteernit, jeweils mit Firstziegelreihe) und zwei Mauerplatten mit Abdecksteinen sowie eine Gehwegplatte, die bereits abgerundete Ecken zur Darstellung von Straßenecken usw. enthält.

**H0** Abb. 113. Zur vorbildgetreuen Ausstattung von Bahnstrecken und Bahnübergängen sind diese neuen Sätze mit Straßen- bzw. DB-Warn- und Hinweisschildern gedacht.



[LGB]

**Ilm** Abb. 114. Ein neuer, 43 cm langer gedeckter Güterwagen mit Bremsenhaus und Schiebetüren zum Öffnen, nach einem Vorbild der Pinzgauer Lokalbahn.



**Ilm** Abb. 115. „Wenn das man gut geht . . . !“ Die bullige (neue) „99 6001“ der Lehmann-Bahn befährt eine kleine „Behelfsbrücke“ . . .

E. P. Lehmann  
Patentwerk

**L · G · B**

Lehmann-Groß-Bahn  
8500 Nürnberg

**Ilm:** Bei der Lehmann-Bahn gibt es eine neue Dampflok, die zwar vorerst nur als Handmuster ausgestellt war, auf deren Serienausführung man jedoch gespannt sein kann: Es handelt sich um eine 1'C1'-Tenderlok nach dem Vorbild der BR 994000 der Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn (Harzquerbahn), die schon durch ihr bulliges, kraftvolles Aussehen eine echte Erweiterung des bis-

herigen LGB-Dampflok-Programms darstellt. Die 41 cm lange Maschine wird mit Dampfentwickler geliefert werden und zwar — wie man bei den „Lehmännern“ hofft — gegen Ende des Jahres; wir werden auf das Serienmodell dann noch näher eingehen.

Bereits seit einiger Zeit erhältlich ist das zur letzten Messe als Handmuster gezeigte Diesellok-Modell der ÖBB-Baureihe 2095, dessen endgültige Ausführung noch in zahlreichen Details — wie einem akkurat eingerichteten Führerstand (Abb. 117), Bremsschläuchen, Signalhorn etc. verbessert wurde. Das Modell — das jetzt entgegen der ursprünglichen Ausführung in einfarbig roter Lackierung mit silbernen Zierstreifen geliefert wird — wird von 2 Motoren angetrieben und läuft sehr sauber und weich auch im unteren Geschwindigkeitsbereich. Die Spitzenbeleuchtung erfolgt über Lichtleitstäbe von den unterm Armaturenbrett versteckten Lämpchen.

Das Wagen-Sortiment wurde durch drei 4-achsige Drehgestell-Waggons von 43 cm LÜP ergänzt; im einzelnen handelt es sich um einen offenen und einen geschlossenen Güterwagen in brauner Farbgebung nach Vorbildern der Pinzgauer Lokalbahn sowie um einen Langholzswagen nach „eingedeutschem“ US-Vorbild, dessen verblüffend echt wirkende Ladung übrigens nicht aus echtem Holz, sondern aus aufgeschäumtem Kunststoff besteht! Noch ein wichtiger Hinweis zum LGB-Fahrzeugsortiment: In nächster Zeit wird man bei Lehmann eine Programmschränkung vornehmen und zahlreiche Farb- und sonstige Varianten (vor allem bei den Eiloks, wo es in Zukunft nur noch eine Type

**Ilm** Abb. 116. So kann das (beleuchtbare) Zugschluß-Signal bei einem gedeckten Güterwagen zwischen Dach und Wand eingesetzt werden.





geben wird) „eliminieren“, um Platz für neue Typen zu schaffen. Wer sich also noch bestimmte Modelle „auf Vorrat“ kaufen möchte, tut sicher gut daran, sich bei seinem Fachhändler nach Art und Umfang dieser Einschränkung zu erkundigen!

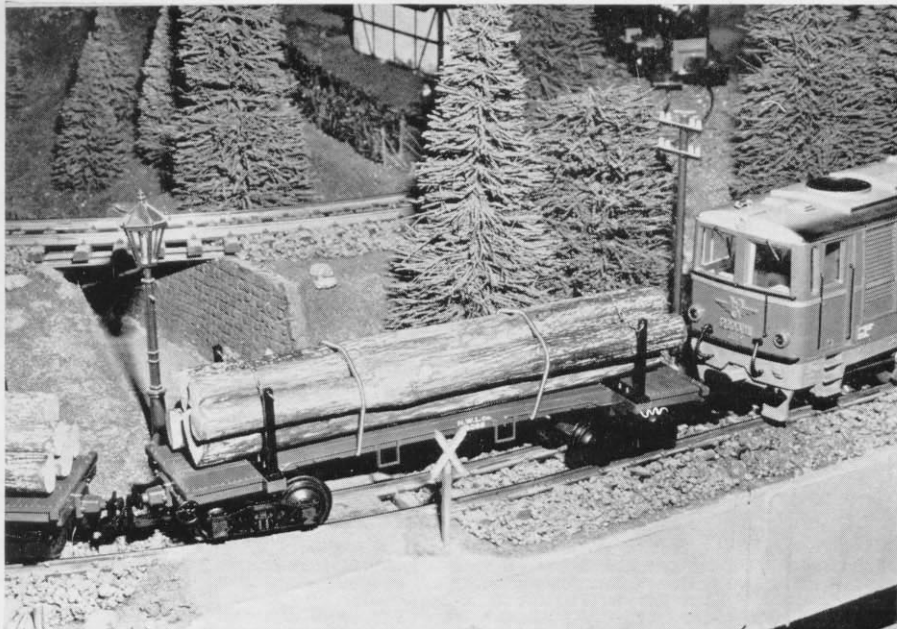
Beim „großspurigen“ Zubehör ist ein elektromagnetisch zu betätigendes Hauptsignal hinzu gekommen, das wahlweise mit bayerischem oder mit „normalem“ Flügel auszustatten ist. Der wetterfeste und verkapselte Antrieb entspricht prinzipiell dem im letzten Jahr gezeigten Freiland-Weichenantrieb, ist nur etwas kleiner als dieser und mit Zugbeeinflussungs-Kontakten versehen. Eine neue Bahnschranke mit Warnkreuzen wird dagegen nur mechanisch durch das Gewicht des darüberfahrenden Zuges betätigt.

Die schon zur letzten Messe angekündigte Zugschlußbeleuchtung ist nun in Kürze erhältlich, und zwar – entgegen der Katalog-Abbildung – in vorbildgetreuer Ausführung. Die Schlußlaterne wird am letzten Wagen (natürlich, wo denn sonst?) befestigt, und zwar bei gedeckten Güterwagen zwischen Dach und Wand, bei offenen Güterwagen auf die Rückwand gesetzt. Bei Personenwagen steckt man sie am rückseitigen Bühnengeländer fest. Die Laterne ist drehbar ausgeführt, so daß jeweils das Tages- oder das Nacht-Schlußsignal gezeigt werden kann. Die entsprechenden Metall-Radsätze gibt es bei Heller (s. S. 151); den zur Stromabnahme gleichfalls notwendigen Schleifer muß sich ein Bastler allerdings selbst anfertigen und diesen dann mit dem an der LGB-Laterne befindlichen Kabeln verbinden.

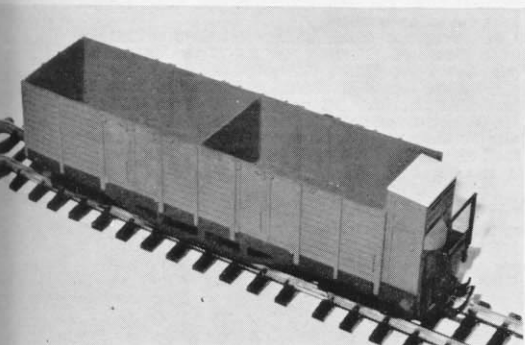
**Ilm** Abb. 117 u. 118. Das Serienmodell der OBB-Diesellok 2095 ist bestens ausgefallen; neben der hervorragenden Detaillierung – links ein Blick in den eingerichteten Führerstand – ist besonders die außerordentliche Laufruhe hervorzuheben. Was man fälschlicherweise für „Dachantennen“ halten könnte, sind . . . ➔







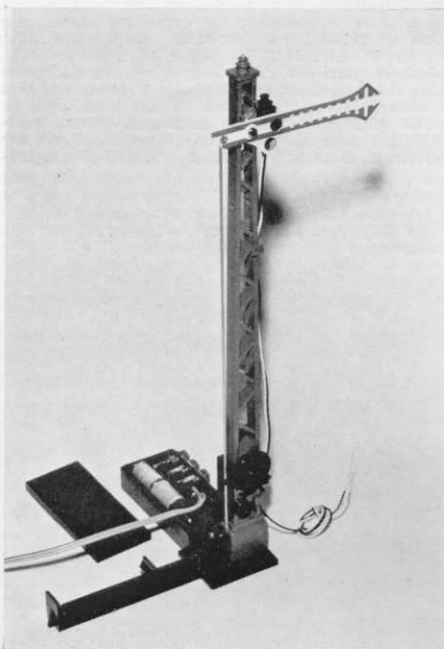
**Ilm** ... Abb. 119. — wie man hier erkennt — Telegrafenmaste, an denen die Lok auf Abb. 118 gerade vorbeifährt. Hinter der Diesellok läuft hier der 4-achsige Langholzwagen, dessen „Holzstämme“ aus aufgeschäumtem Kunststoff bestehen!



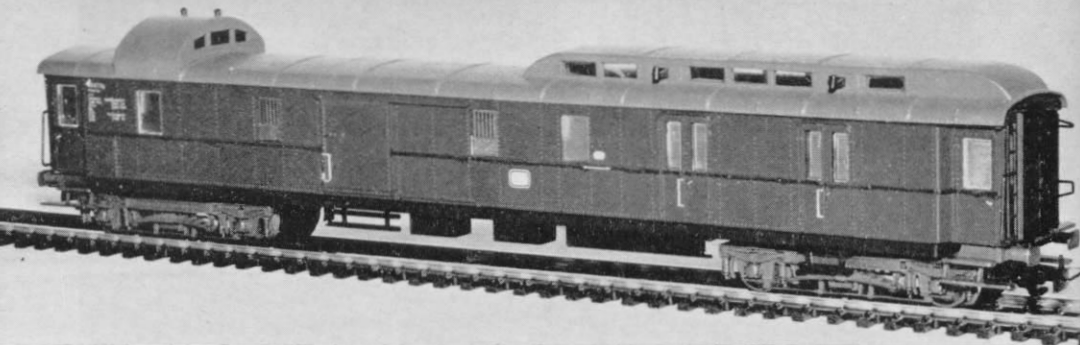
**Ilm** Abb. 120. Der 4-achsige Hochbordwagen (Seitenwandtüren zum Öffnen), gleichfalls nach einem Prototyp bei der Pinzgauer Lokalbahn.

## Lok-Studio Köln

Das Lok-Studio-Köln war dieses Jahr nicht auf der Messe vertreten, soll aber — wie man uns wissen ließ — noch existieren. Genauer war nicht zu erfahren, oder sollte unser Schweizer Kollege E. Klingelfuss recht behalten, der da letztes Jahr über das Lok-Studio-Köln schrieb: „Ein neuer Stern am Modellbahnhimmel — hoffentlich keine Sternschnuppe ...“?



**Ilm** Abb. 121. Wahlweise mit bayerischem oder Norm-Flügel auszustatten: das Hauptsignal mit Elektro-Antrieb und Zugbeeinflussung.



**H0** Abb. 122. Endlich! Der Pw Post 4ü 28 als exzellentes Liliput-Serienmodell in maßstäblicher Länge (LüP 26 cm); die Längsträger-Beschriftung wird bei den ausgelieferten Modellen natürlich vorhanden sein!

Spielwarenfabrik

*Liliput*

Walter Bücherl · Wien

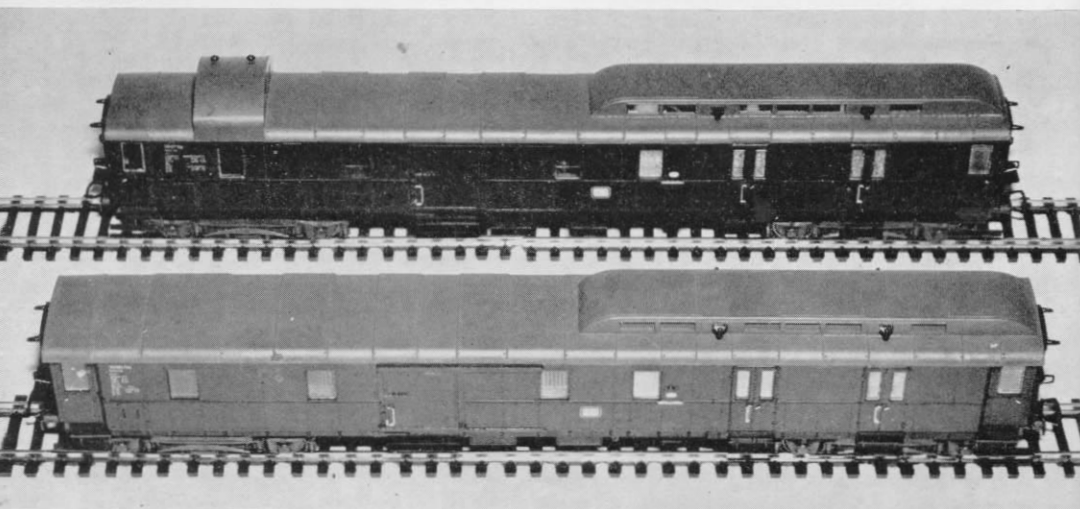
H0: Das „Daumendrücken“ (s. MIBA 3/72, S. 173, Abb. 125) hat geholfen: Das Modell des Pw Post 4ü 28 — ein MIBA-Favorit seit über 10 Jahren und der Industrie (und besonders der Fa. Liliput) immer wieder „ans Herz gelegt“ — ist tatsächlich in Serie gegangen und darüber hinaus bei Erscheinen dieses Heftes bereits als „bildschönes“ Liliput-Supermodell lieferbar!! Gleichzeitig bringt Liliput noch die DB-Umbauversion ohne den Dachaufsatz der Zugführerkabine, so daß ab sofort gleich zwei neue „alte“ Pw-Modelle zur Verfügung stehen, die sich ein Liebhaber sicher beide zulegen wird. Wie bereits in Heft 9/72, S. 584, angedeutet, stellen diese Modelle quasi das „Vermächtnis“ des verstorbenen Liliput-Mitarbeiters Ing. Wilhelm Czerney dar und lassen dessen Arbeit — von seinem Nachfolger zu Ende geführt — deutlich erkennen. Genau maßstäbliche Abmessungen, die feine Darstellung der Nieten an Dach und Seitenwänden und eine lupen-

reine größenrichtige Beschriftung sind bei Liliput zwar längst selbstverständlich, kommen aber bei „unserem“ Pw Post 4ü 28 ganz besonders zur Geltung.

Der im letzten Jahr als Handmuster gezeigte weinrote Gesellschaftswagen WGügKe (ex „Rheingold“) ist nun ab sofort erhältlich; in Kürze wird auch der ebenfalls auf einem „Rheingold“-Wagen basierende DSG-Speisewagen älteren Typs fertiggestellt sein, auf den wir dann ggf. noch einmal kurz eingehen werden.

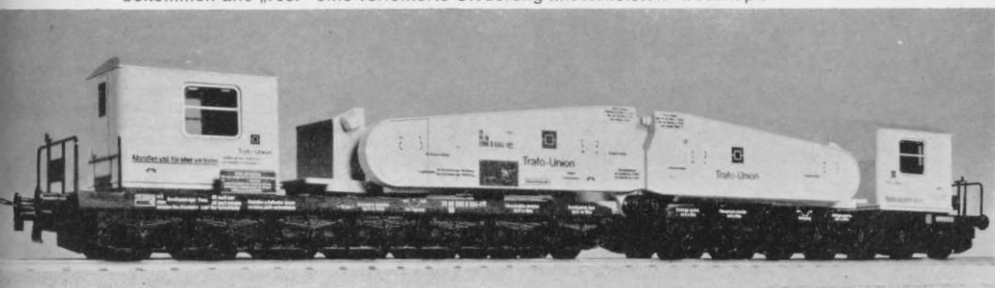
Für deutsche Modellbahner ist darüber hinaus noch eine neue Version der BR 78 von Interesse; mit dem gewölbten Führerhausdach (Abb. 124) sieht diese Lok irgendwie „anders“ aus, ist aber tatsächlich bei der DB so gelaufen (s. z. B. Lok-Magazin Nr. 1, S. 13). Erfreulich ist, daß ab sofort alle 78-Modelle mit einer verfeinerten Steuerung inkl. Kunststoff-Kreuzkopf geliefert werden.

**H0** Abb. 123. Wenn schon, denn schon: Liliput macht es richtig und liefert den Pw Post 4ü 28 auch ohne Zugführer-Kabinendach, wodurch eigenartigerweise sofort der Eindruck eines völlig anderen Wagens entsteht.

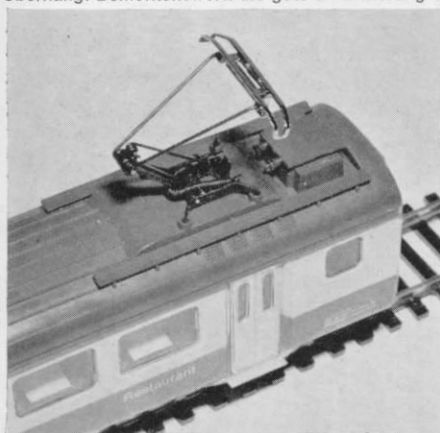




**H0** Abb. 124. Die bekannte BR 78 ist jetzt auch mit Tonnendach-Führerhaus erhältlich; gleichzeitig bekommen alle „78er“ eine verfeinerte Steuerung mit Kunststoff-Kreuzkopf.

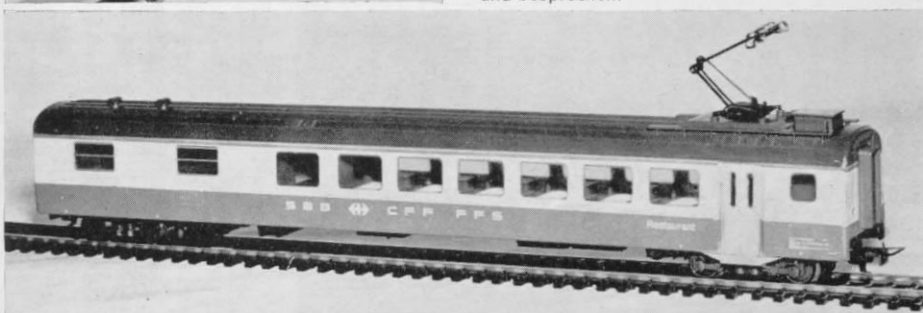


**H0** Abb. 125. Den 14-achsigen Schwerlastwagen zeigten wir mit Großtrafo schon im vorigen Heft; auch ohne Ladung wirkt dieser Typ hochinteressant und hat vor allem auf engen Radien weniger seitlichen Überhang. Bemerkenswert: die gute Detaillierung und die reichhaltige, brillante Beschriftung!



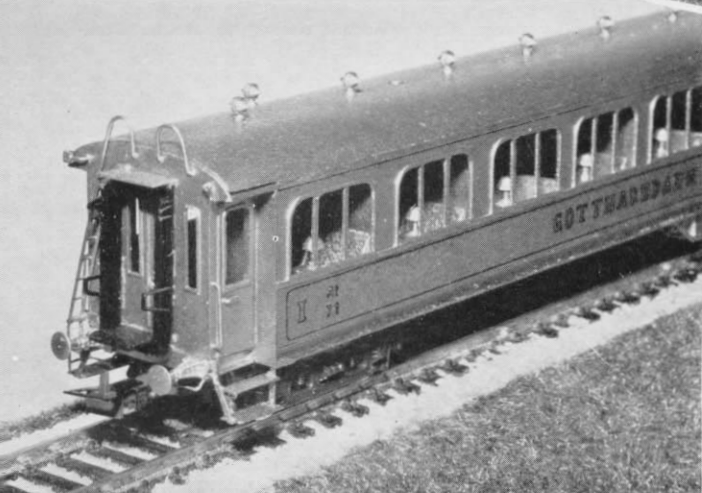
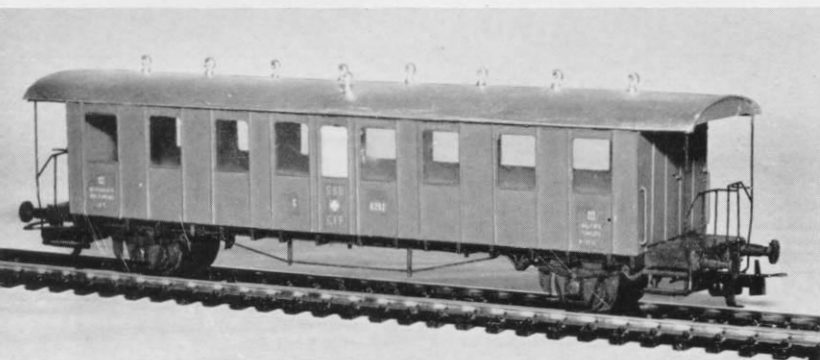
Bereits in Heft 9/72 zeigten wir einen Wagen des Liliput-Städtezugs der SBB, den man in Wien zum 125jährigen Jubiläum der Schweizer Eisenbahnen präsentierte. Die aus drei Einheiten (1. Klasse, 2. Klasse, Speisewagen mit Pantograph) bestehende Garnitur wurde im letzten Jahr rechtzeitig zum SBB-Jubiläum gleichsam aus dem Boden gestampft, wobei bis zur letzten Minute nicht feststand, wie die Originalwagen beschriftet würden. Schließlich übernahm die SBB — als besonderer Gag einmal der umgekehrte Fall! — den Liliput-Beschriftungsvorschlag für ihre Originalwagen!! Nun ist der komplette, offizielle Jubiläumzug als Liliput-Modell lieferbar (Abb. 126 u. 127 zeigt

**H0** Abb. 126 u. 127. Der Speisewagen zum SBB-Jubiläumzug; der zugehörige Sitzwagen 2. Klasse ist in MIBA 9/72, S. 589, abgebildet und besprochen.



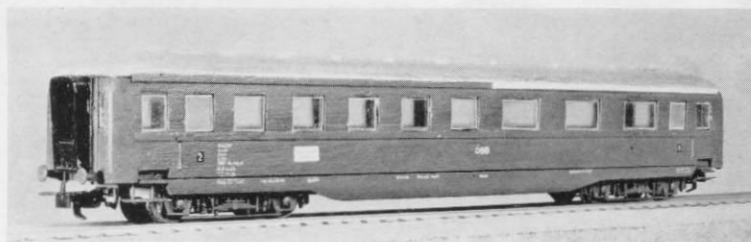


**H0** Abb. 128 u. 129. Das Liliput-Handmuster des zweiachsigen Schweizer Personenzugwagens, der in verschiedenen Farbvarianten erscheinen soll (und den man sich auch gut in einer DR-Version als „undefinierbaren“ süddeutschen Wagentyp denken könnte).



**H0** Abb. 130 u. 131. Liliput hat offenbar eine besondere Vorliebe für die historischen Luxuszüge: nach dem „Rheingold“ soll nun evtl. der „Gotthard-Express“ folgen. Das ausgestellte Messing-Handmuster mit der eigenwilligen Fensteraufteilung und dem „exklusivem Interieur“ läßt in der Tat eine „bildschöne“ Zuggarnitur erhoffen!

**H0** Abb. 132. Ein weiterer Beweis für die Aufgeschlossenheit der Fa. Liliput Modellbahner-Wünschen gegenüber: Der auch von uns seit geraumer Zeit mehrfach geforderte „Schürzenwagen“ – hier das rohe Handmuster eines Bastlers, das lediglich eine ungefähre Vorstellung vermitteln soll – wird tatsächlich in Serie gehen.



gen den Restaurantwagen) und unsere Schweizer Kollegen – ansonsten in punkto Fahrzeugmodelle immer etwas vernachlässigt – werden sich ganz besonders freuen! Der Originalzug wird übrigens von einer Re 4/4 II der 1. Bauserie gezogen, die (im Gegensatz zum Fleischmann-Modell der neuesten Ausführung) mit nur einem Pantographen und UIC-Mittelpufferkupplung ausgestattet ist; ebenso sind die Wagen mit dieser Kupplung und zusätzlich noch mit den normalen Pufferbohlen versehen. Ein Modell dieses Re 4/4 II-Prototyps soll demnächst bei HAG erscheinen.

Um in der Schweiz zu bleiben: Die Abb. 130 u. 131 stellen einen Blick in Vergangenheit und Zukunft gleichzeitig dar. Vergangenheit, weil es sich um ein Modell des kombinierten 1. Klasse/Schlafwagens des historischen „Gotthard-Express“ handelt, den Liliput – quasi als weiteren bedeutenden Luxuszug im Kielwasser des „Rheingold“ – evtl. schon demnächst in Serie gehen lassen will. In gewisser Hinsicht ist dieses Projekt also noch „Zukunftsmusik“; im gegebenen Fall will Liliput jedoch den kompletten Wagenzug auflösen, der aus Post-/Packwagen, 1. Klasse-Wagen, 1. und 2. Klassewagen, 3. Klasse-Wagen und ISG-Speisewagen besteht. Dieser historische Zug (der beim Vorbild auf der Strecke Basel – Chiasso verkehrte und diese Zusammenstellung vereinzelt bis in die 20er Jahre hatte) wäre natürlich ein echter „Knüller“ (das ausgestellte Messing-Handmuster verspricht interessante Odtime-Modelle), zumal wenn sich das Modell einer entsprechenden Zuglok findet. Laut Aussage von Kennern der Schweizer Eisenbahngeschichte soll es nicht 100 %ig sicher sein, daß das Vorbild der Fulgurex-A 3/5 vor diesem Zug gelaufen ist.

Und um das Glück der Schweizer Modellbahner voll zu machen, bringt Liliput auch noch ein H0-Modell eines 2-achsigen Schweizer Personen-

wagens, wie er beim Vorbild um die Jahrhundertwende gebaut wurde und Jahrzehnte hindurch als der Personenwagen das Bild der schweizerischen Personenzüge prägte. Das Modell – mit dem charakteristischen langen Achsstand – wird in verschiedenen Versionen kommen, u. a. mit SBB-Originalbeschriftung und -farbgebung und als Wagen des „Amor-Express“ der Bodensee-Toggenbruger Bahn.

Als stilette Zuglok für diese Wagenmodelle will Liliput auch noch das Modell der 3-achsigen Schweizer Dampflok der Reihe E 3/3 bringen, der – und hier werden sich die deutschen Modellbahner sicher freuen – die bayerische R 3/3 bzw. D II (DR-Baureihe 89<sup>4,7</sup>) fast bis auf's 1-Tüpfelchen gleicht. Diese wiederum ist nahezu identisch mit einer österreichischen C-Lok gleichen Typs, so daß man sich bei Liliput erfreulicherweise entschlossen hat, das Modell in 5 verschiedenen Versionen zu bringen, darunter als bayerische Länderbahn-Lok und als DR- und DB-Maschine. Unsere Abb. 128 zeigt noch nicht das Liliput-Modell, sondern eine ähnliche Fulgurex-Lok, die einen Eindruck vom Aussehen der geplanten Liliput-Neuheit vermitteln soll.

H0e: Bereits Ende Herbst soll lt. Liliput das Modell der OBB-Schmalspur-Diesellok der Reihe 2095 lieferbar sein, das man scherzhaft als „Nachbildung des großen LGB-Vorbilds“ (s. S. 166) bezeichnen könnte. Das gezeigte Handmuster verspricht eine recht gute Ausführung des Serienmodells, auf das wir nach Erscheinen ggf. nochmals eingehen werden. Bei Auslieferung dieses Heftes bereits erhältlich sollen dagegen die 4-achsigen modernen Schmalspur-Personenwagen mit Übersetzfenstern sein, die dann zusammen mit der neuen Diesellok manch' alter, verträumter Schmalspurbahn ein modernes Gepräge geben werden.

## H0e (9 mm)

Abb. 133. Die moderne OBB-Diesellok 2095, die außer LGB auch Liliput als Modell verwirklicht. Liliput bringt zusätzlich noch einen modernen Schmalspur-Vierachser.







**H0** Abb. 134. Und darauf hat man nun so lange gewartet: die Pseudo-BR 39 von Lima. (Falls jemand vergleichen will: unsere Bauzeichnung befindet sich in Heft 11/69).

**LIMA** El. Eisenbahnen  
Vicenza/Italien  
Vertretung für die Bundesrepublik:  
Fa. Sieber & Co. — 8510 Fürth/Bayern

hatte in diesem Jahr an „handgreiflichen“ Neuheiten nicht viel zu bieten — in den schmuck und originell aufgemachten Katalogen wimmelte es dagegen geradezu von bildlich dargestellten „Novitas“. Wann diese (u. a. die BR 80 in H0) das Licht der Modellbahnwelt erblicken, läßt sich jedoch Erfahrungsgemäß bei Lima nicht voraussagen oder voraussehen.

**N:** In N gab es dieses Jahr keine Neuheiten; ab sofort ist jetzt auch das gesamte amerikanische Programm auf dem deutschen Markt erhältlich.

**H0:** Endlich erhältlich ist jetzt das als DB-BR 39 deklarierte (und beschriftete) 1'D1'-Lokmodell, das dem Vorbild aber nur in etwa entspricht: Gegenüber der maßstäblich richtigen LÜP von 26,4 cm weist das Modell 27,4 cm auf, der Achsstand beträgt nur 64 mm, während hier 69 mm richtig gewesen wären — wohl bedingt durch den zu kleinen Raddurchmesser (17,8 statt 20,0 mm). Offensichtlich hat Lima auf das Fahrgestell der französischen „Mikado“ der Einfachheit halber ein ungefähres BR 39-Gehäuse gesetzt. Wäre der anfängliche Preis

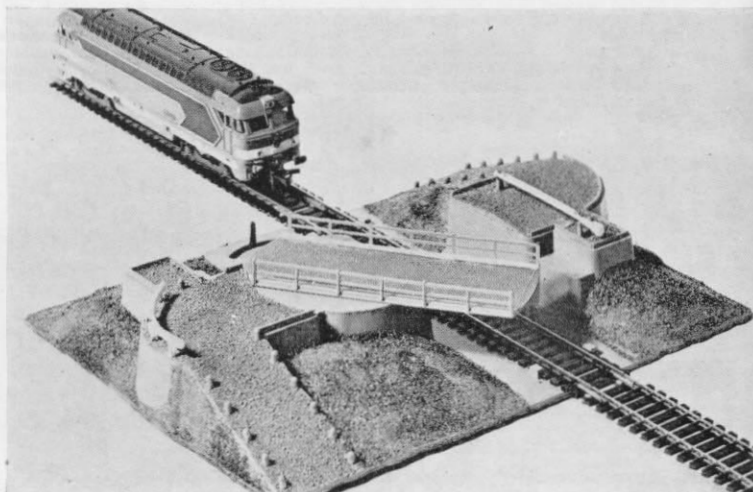
von unter 50.— DM eingehalten worden, hätte man die Lok vielleicht noch als Basis für eine Ummodellung gelten lassen können, aber bei einem heutigen Preis von 69.— DM (der mit der Einhaltung der deutschen VDE-Vorschriften, insbesondere bezüglich der Motore, begründet wird), könnte man wohl ein Modell besserer Qualität erwarten, auf keinen Fall jedoch so minderwertige Tender-Drehgestellblenden, nichtdurchbrochene Treib- und Laufräder, rote Puffer und 1 mm dicke Windleitbleche. Die Steuerung ist für eine BR 39 völlig falsch, außerdem fehlt die Führerhausverglasung völlig, die Beschriftung ist unegal und noch nicht einmal vorbildgetreu.

Eine wirkliche und aus dem Rahmen des Üblichen fallende Neuheit ist eine Straßen-Drehbrücke, die mit einem automatischen Stop-Gleis für den Zug versehen ist; bei geschlossener Brücke wird die Fahrspannung abgeschaltet. Wird die Brücke dann wieder zurückgeschwenkt (von Hand), fährt der Zug automatisch wieder an.

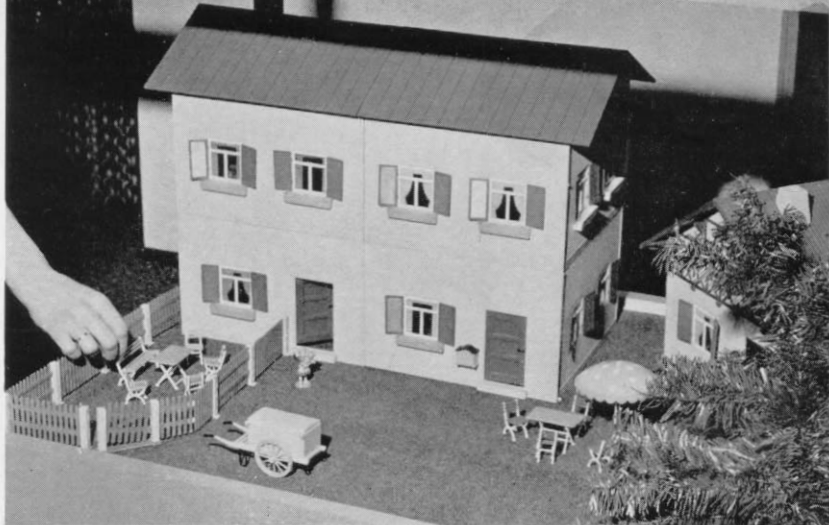
Zur reinen Erhöhung des Spielmoments wurde ein drehbares Gleisstück vorgestellt, dem ein Modellbahner allerdings in Form und Funktion wohl keinen Sinn wird abgewinnen können.

**0:** Auch für Spur 0 wurden verschiedene Neuheiten gezeigt, aber auch wiederum nur in Form von Katalogfotos. Andere, bereits vorhandene 0-Modelle sind jetzt in anderen Dekors erhältlich (z. B. D-Zugwagen in neuen DB-Popfarben).

**H0** Abb. 135. Ein netter Einfall zur Erhöhung des Spielmoments ist die (leider nur von Hand) schwenkbare Straßenbrücke, die in geschlossenem Zustand über einen Kontakt die Stromzufuhr zum Gleis unterbricht, auf daß die Lok nicht dagegenrennt.



**Ilm** Abb. 136.  
Das neue  
Lindberg-Doppel-  
haus mit diversen  
Teilen aus dem  
Garten-Set  
(Zäune, Möbel,  
Sonnenschirm  
etc.); davor steht  
der Postkarren,  
während der zu-  
gehörige Brief-  
kasten am Haus  
neben der rechten  
Eingangstür  
hängt.



## LINDBERG

BRD-Vertrieb:  
Lindberg Verkaufs-Ges.m.b.H.  
8500 Nürnberg

Die vor allem durch ihre Flugzeug-, Schiffs- und Auto-Bausätze bekannte Firma brachte in ihrem bekannten Zubehör-Sortiment für die LGB wiederum einige Neuheiten zur vorbildgetreuen Ausstattung „großspuriger“ Anlagen, darunter, zur Belebung der Bahnsteig-Szenerie, einen zweirädrigen Postkarren (samt am Empfangsgebäude anzubringendem Briefkasten). Bei den Bauten kamen eine Güterhalle (58 x 28 x 24 cm), ein Doppelhaus (58 x 28 x 42 cm) und eine Fernsprechtube neu hinzu.

## Metropolitan sa

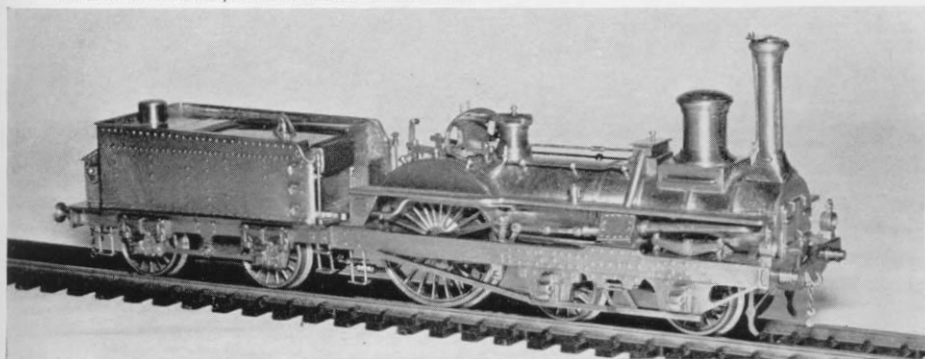
CH-1052 Le Mont sur Lausanne

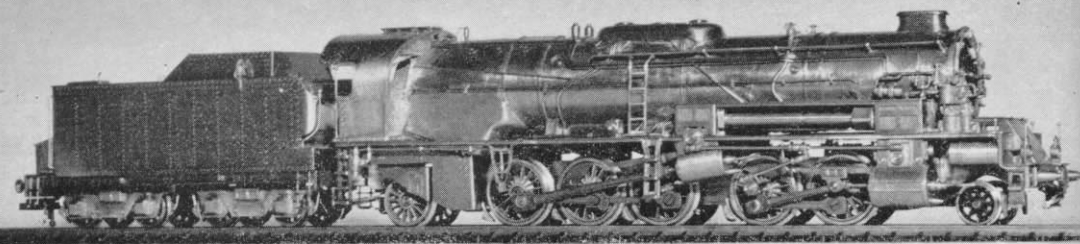
H0 u. 0: Diese Firma aus der Schweiz war zwar ebenfalls zum ersten Mal auf der Messe vertreten, doch ist ihr Chef kein „Branchenneuling“, sondern hat sich — nach langjähriger geschäftlicher Tätigkeit auf dem Modellbahnsektor — vor einiger Zeit entschlossen, eine eigene Produktion ins Leben zu rufen. Die ausgestellten Messingmodelle sind jedenfalls sehr vielversprechend, man gab jedoch firmenseitig ehrlich zu, daß — wie bei solchen

Kleinserien-Modellen offenbar üblich — mit längeren Lieferfristen gerechnet werden muß.

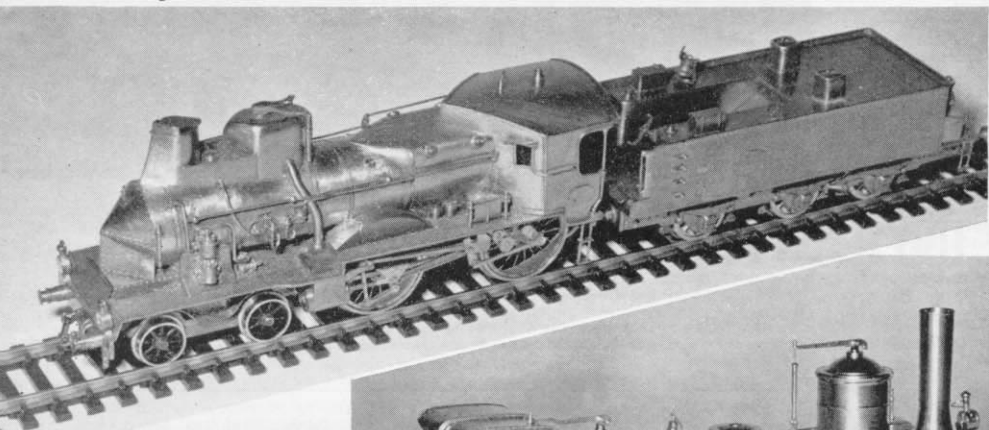
Von den Mustern haben wir einige besondere Spezialitäten herausgesucht, die wir in den Abbildungen vorstellen. Zwar handelt es sich bei den bisherigen Modellen überwiegend um Fahrzeuge nach französischen Vorbildern, doch ist die Superdetaillierung und liebevolle Ausstattung etwa der „Bicylette“ (Abb. 140) mit Handrädern, echter Kohle, Glocke mit Klöppel etc. sicher angetan, Modellbahner jedweder Nationalität zu begeistern. Alle Modelle werden übrigens auf Wunsch auch gespritzt geliefert. Nähere Angaben über die verschiedenen Ausführungen der Modelle, über Lieferfristen und Bezugsmöglichkeiten (Zollbehandlung!) erteilt die im Kopf angegebene Adresse.

**H0** Abb. 137. Mit einem 5-poligen Tendermotor ausgestattet ist dieses Messing-Supermodell einer französischen Crampton-Lok aus dem Jahre 1852.



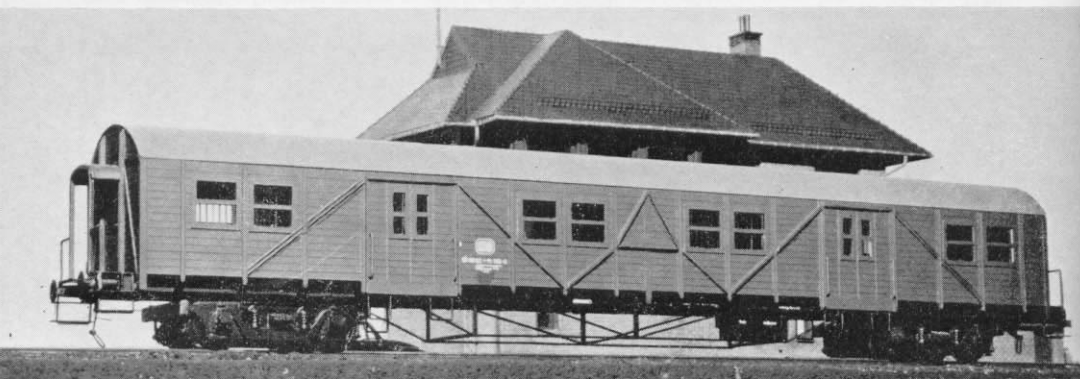
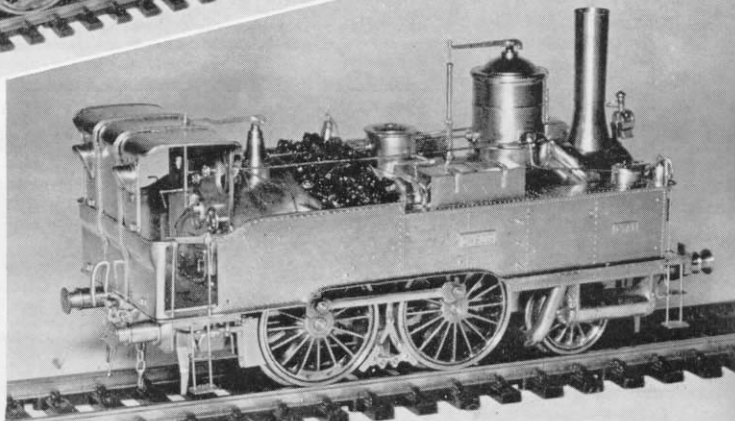


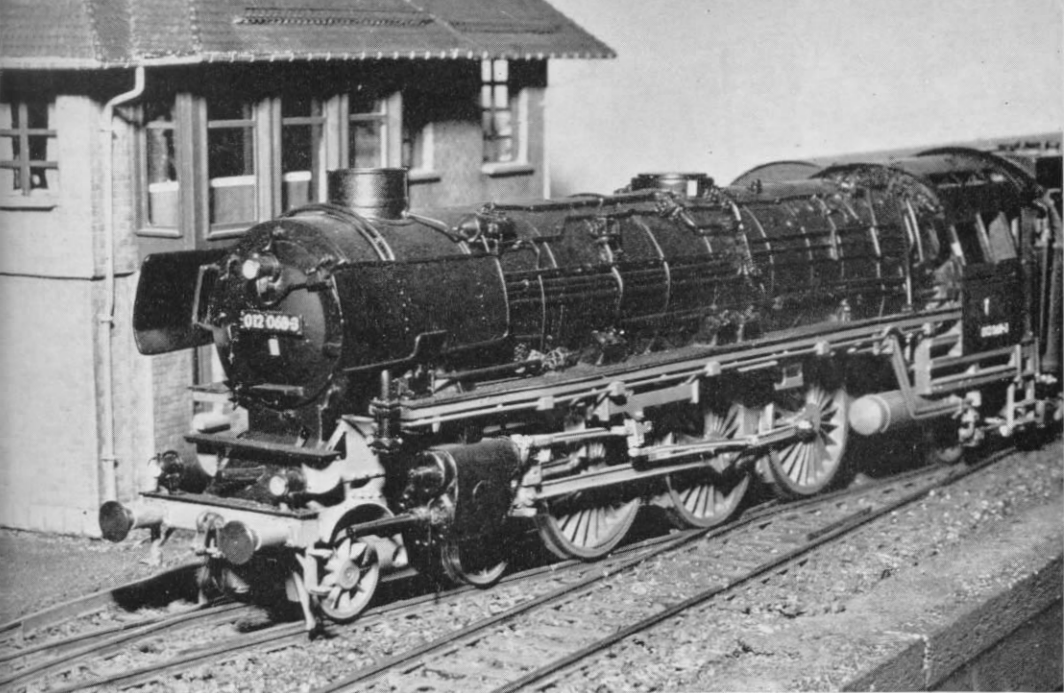
**H0** Abb. 138. Erst im nächsten Jahr lieferbar: das Modell einer P.L.M.-151, die übrigens keine Mallet-Maschine ist, sondern bei der die Hochdruckzylinder außerhalb des Rahmens zwischen 3. und 4. Achse angeordnet sind.



**H0** Abb. 139. Ein weiterer Oldtimer von Metropolitan: das Messingmodell einer 220 A der P.L.M., das ca. 680.— DM kosten soll.

**H0** Abb. 140. Das u. E. „beste Stück“ von Metropolitan: die „Bicyclelette“ zum Preis von ca. 540.— DM. Das Vorbild soll im Pariser Vorortverkehr von 1866–1930 (!) gelaufen sein.





0 Abb. 141. Vorbild oder Modell? Obwohl noch nicht 100 %ig fertig, wurde das MHR-012-Modell von Fachleuten und Laien gleichermaßen bestaunt.

## MHR Modellwerkstätten Hamburg/Rhede 4292 Rhede, Rosenweg 11

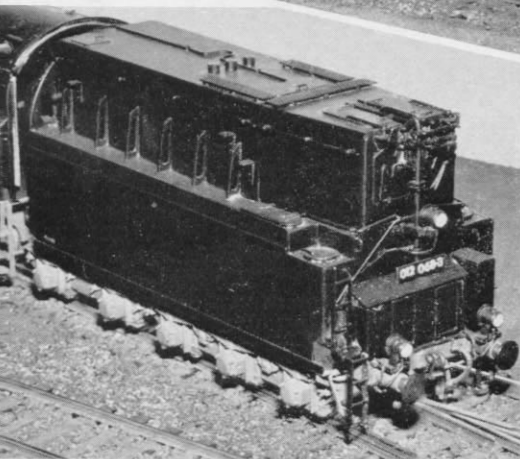
0 Abb. 142 u. 143. Die Wände der MD4i-Wagen (unten der Hilfsgerätewagen, links der Packwagen) bestehen aus 1,5 mm starken, gravierten Kunststoffplatten mit Nemec-Profilen, das Dach aus einer 0,3 mm-Kunststoffplatte.

0: Diese neue und junge Modellwerkstätte war erstmals mit ein paar wenigen, aber vielversprechenden 0-Modellen auf der Messe vertreten. Die Ollok 012 068-3 ist nicht minder bestechend in Qualität und Ausführung als die beiden MD4i-Wagenmodelle. Während der Hilfsgerätewagen (Abb. 143) mit 360.— DM und der Packwagen mit 340.— DM für manchen 0-Fan noch als erschwinglich gelten mögen, muß er für die Ollok immerhin stolze 3 300.— DM auf den Tisch blättern oder zumindest

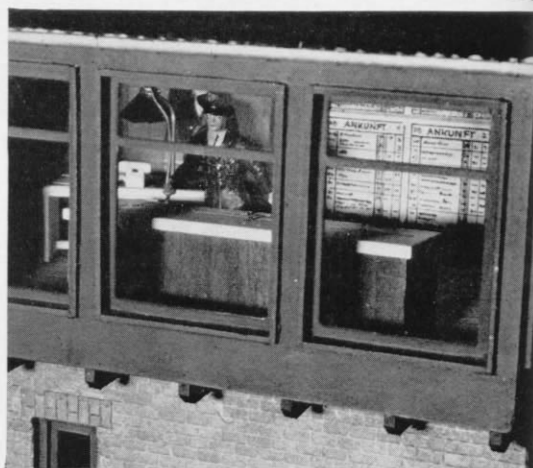


**0** Abb. 144. Ca. 1 Kilogramm wiegt diese Nebenbahn-Diesellok, die von 2 Rivarossi-Drehgestell-Motoren angetrieben wird.

**0** Abb. 145. Der 012-Tender mit den ange-setzten Leitungen, Laufbrettern etc.



**0** Abb. 146 u. 147. Das geradezu minutiös eingerichtete Innere des 600-DM-Stellwerks; wie es von außen aussieht, siehe Abb. 141–144.



1480.— DM für den Bausatz (ohne Räder und Motor), dem zusätzlich — als wohl einmaliger Kundendienstgag — eine ganze Reihe von Detail-Fotos vom Original beigegeben werden. Wie gut die Modelle detailliert sind, geht aus unseren Fotos wohl deutlich hervor; sämtliche Teile sind übrigens entweder gedreht oder gefräst, Gußteile sind bei MHR verpönt!

Die Deutz-Diesellok DH 1200 für Nebenbahnen (mit grauer Pufferbohle) ist in verschiedenen Farben erhältlich und kostet 1200.— DM; die Fahr-eigenschaften sind — wie bei der 012 — ausgezeichnet, auch bei langsamster Fahrt!

Wohl erstmalig in unserem Metier können auch alle möglichen Gebäude-Modelle als Sonderauf-träge bestellt werden. Es wird jedoch gut sein, sich zuvor einen Kostenvoranschlag bei MHR einzu-holen. Das auf den Bildern sichtbare Stellwerk kostet immerhin auch schon 600.— DM (inkl. klei-nem Geräteschuppen und Inneneinrichtung).