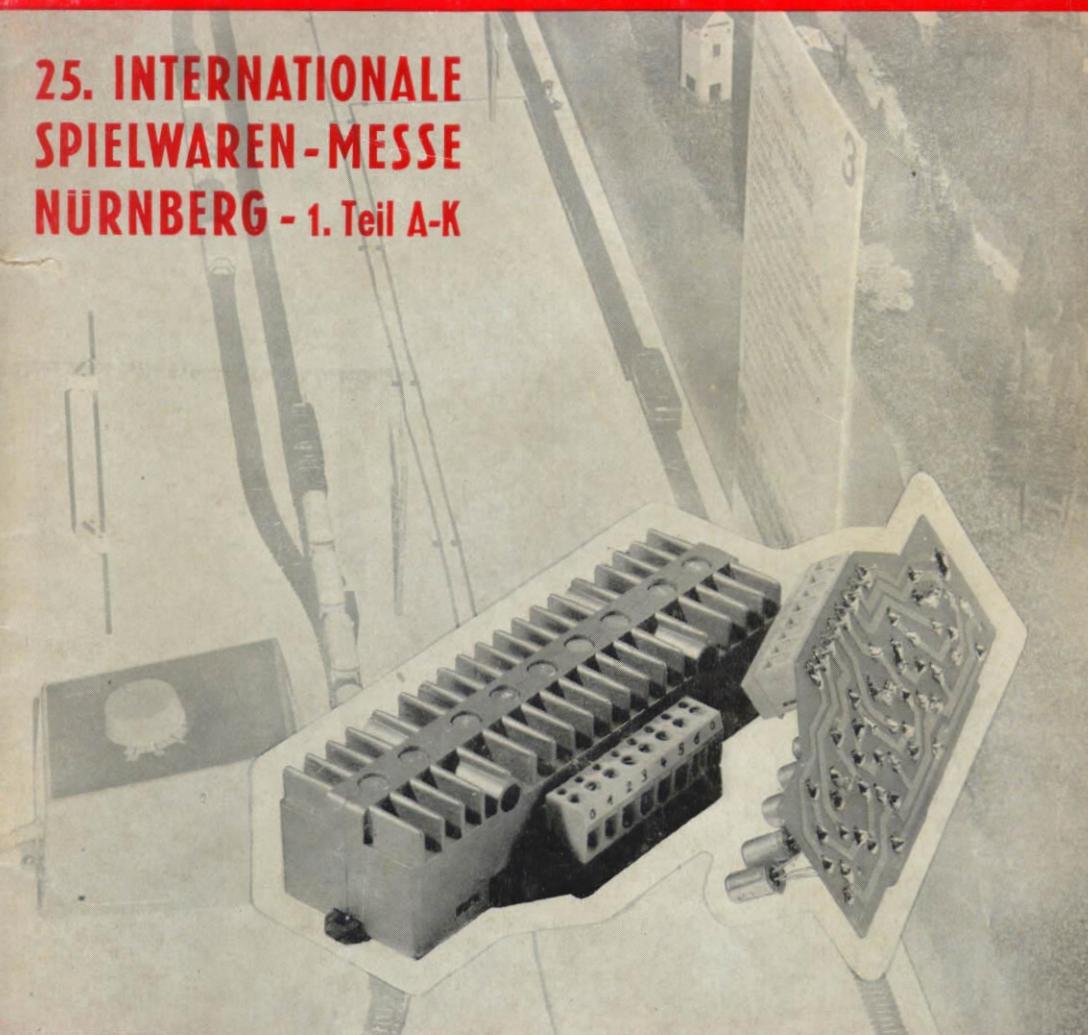


# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

25. INTERNATIONALE  
SPIELWAREN-MESSE  
NÜRNBERG - 1. Teil A-K



**MIBA**

MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

26. JAHRGANG  
MÄRZ 1974

**3**



# Großer Bildbericht über die Modellbahn-Neuheiten

## der XXV. Internationalen Spielwaren-Fachmesse Nürnberg

Die 2. Hälfte des Messeberichts — nochmals 72 Seiten mit weiteren 136 Abb. — erscheint in ca. 8 Tagen

### Teuer — sehr teuer — zu teuer?

Schrieben wir im letzjährigen Vorwort, daß uns unser Hobby „lieb und teuer“ (insbesondere letzteres) sei, war dies in besonderem Maß auf die 0-Freunde gemünzt. Nun — wie Sie wahrscheinlich schon aus der Tagespresse etc. wissen, stand die diesjährige Messe im Zeichen der allgemeinen Preiserhöhung, wobei die Modellbahn-Branche mit am stärksten betroffen ist. Unser Hobby — und heuer trifft es die Anhänger aller Systeme und Spurweiten — wird uns in der nächsten Zeit teurer kommen als (es) uns lieb ist! Die Preiserhöhungen bewegen sich — von einigen „rühmlichen Ausnahmen“ abgesehen, die wir z. T. im Messebericht erwähnen — von mindestens 5—10 % bis zu max. 25—30 %. Wer mit der Anfang dieses Jahres in Kraft getretenen Aufhebung der Preisbindung die Hoffnung auf eine Preissenkung verbunden hatte, sieht sich bitter getäuscht, denn das Gegen teil ist der Fall. Als „offizielle“ Begründung wurden u. a. der allgemeine Kostenanstieg, die höheren Löhne und vor allem die unsichere Lage auf dem Kunststoffmarkt genannt. Wahrscheinlich ist letztere im Zusammenhang mit der „Olkrise“ nicht gerade rosig, vor allem für eine Industrie, für die eben der Kunststoff zu den wichtigsten Rohmaterialien zählt. Inwieweit eine Verknappung tatsächlich besteht bzw. wie hoch sich jeweils die anteiligen Kosten belaufen, läßt sich von Außenstehenden nicht überprüfen. Nachdem jedoch andere Spielwarenartikel mit weit mehr Kunststoffanteil nur geringe Preiserhöhungen aufweisen (ca. 5—6 %), drängt sich der Verdacht auf, daß man bei den Modellbahnen die Gelegenheit beim Schopf gepackt hat, um kalkulatorische und preisliche Unterlassungssünden wettzumachen (wobei vielleicht sogar ein gewisser Käuferschwund bereits mit einkalkuliert wurde). Im Endeffekt heißt es jedenfalls: „Den Letzten beißen die Hunde“ und das ist der Endverbraucher, der jetzt für sein Hobby erheblich mehr aufwenden muß. Welche Folgen die beachtlichen Preiserhöhungen haben werden, läßt sich heute noch nicht absehen; es kann gut gehen, es kann aber auch ins Auge gehen. Der Modellbahner wird jedenfalls in Zukunft, wenn nicht gerade auf den Pfennig, so doch (was gravierender ist) auf die Mark zu achten haben!

Von dieser Unsicherheit geprägt war — zumindest nach unseren Beobachtungen — auch die allgemeine Stimmung auf der Messe. Es ging wesent-

lich ruhiger zu als in früheren Jahren, worüber auch ein bestimmter „Zweckoptimismus“ (die offiziell genannten hohen Besucherzahlen sind hier nicht unbedingt gleichbedeutend mit hohen Auftragserteilungen) nicht hinwegtäuschen kann.

Das erleichterte uns etwas die Arbeit, wobei noch hinzukommt, daß das Neuheiten-Angebot etwas weniger umfangreich war und überdies keine ausgesprochenen „Sensationen“ enthielt. Völlig neue Fahrzeug-Neuheiten tauchten nur spärlich auf, beim Zubehör bzw. der technischen Ausstattung ist dagegen die Elektronik weiter im Vormarsch. Das Angebot hat sich also in gewisser Weise „gesundgeschrumpt“, was vielleicht begrüßenswert sein mag und was Vergleich und Auswahl erleichtern dürfte.

Dennoch haben wir (u. E. mit Erfolg) versucht, auch den diesjährigen Messebericht wieder ausführlich und interessant zu gestalten, wobei wir traditionsgemäß fast ausschließlich eigene Fotos verwenden. Von wiederum an die 900 Aufnahmen wurden auch heuer wieder fast  $\frac{1}{3}$  ausgewählt, um Ihnen, lieber MIBA-Leser, einen möglichst umfassenden Überblick über das gesamte Messeangebot zu vermitteln.

Die Reihenfolge der Firmen ist wiederum an nähernd alphabetisch (Abweichungen sind umbruchbedingt) und stellt keine Wertskala dar. Bei der Lektüre wünschen wir Ihnen viel Vergnügen — trotz der dunklen Wolken am Preis-Horizont, die sich hoffentlich nicht weiter verdichten.

WeWaW/mm



### Titelbild

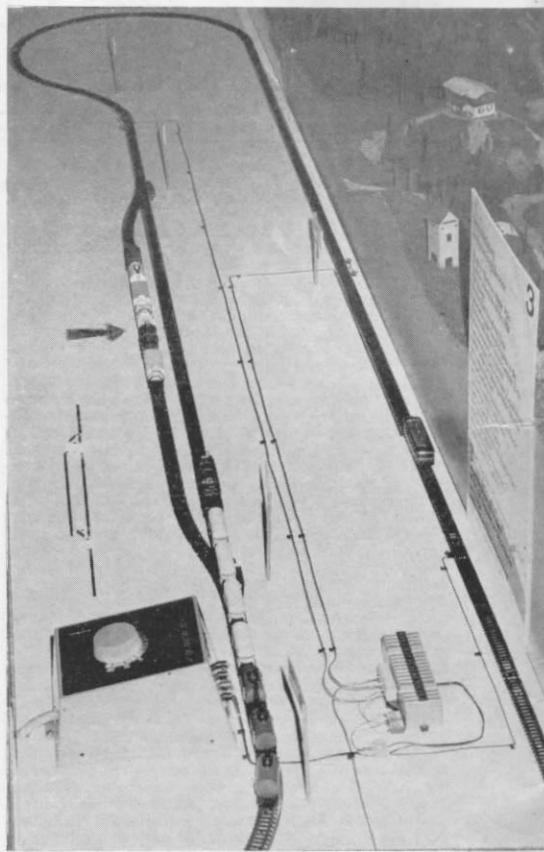
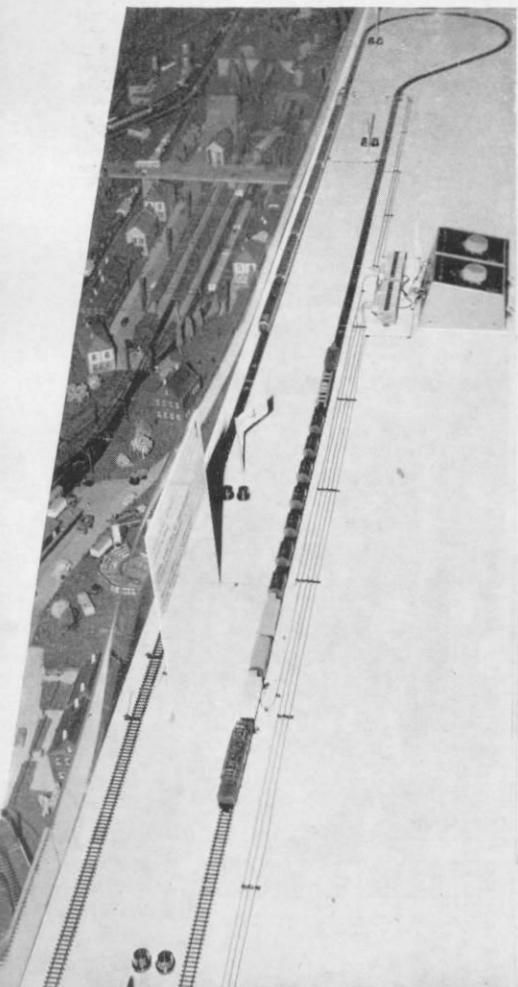
#### Elektronik im Vormarsch

Mit einer der wenigen bemerkenswerten Neuheiten dieser Messe — dem Electronic-Block-System — unterstreicht auch Arnold das weitere Vordringen der Elektronik in den Modellbahnbereich (nähere Details im Messebericht).

# K. ARNOLD & CO. KG · 85 NÜRNBERG

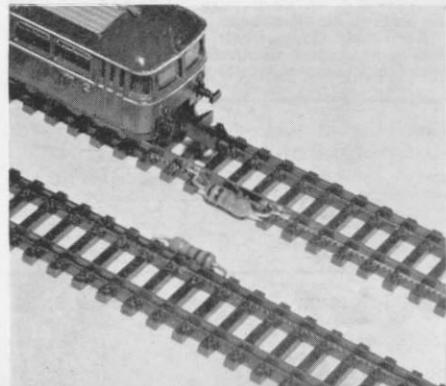
**Z - I:** Die wichtigste Neuheit dieses Jahres ist zweifelsohne der „Electronic-Block“, mit dem sich nun auch Arnold auf dieses aktuelle Gebiet begibt. Grundsätzlich handelt es sich hierbei um einen transistorisierten Kompaktbaustein, der an die Stelle der bisher zur Blockstreckensicherung notwendigen Relais tritt und damit diese und vor allem deren Verdrahtung ersetzt und zudem für sämtliche Gleichstrom-Bahnsysteme der Nenngrößen I, 0, H0, N und Z geeignet ist (soweit die Stromaufnahme des Zuges 1 A nicht überschreitet). Statt komplizier-

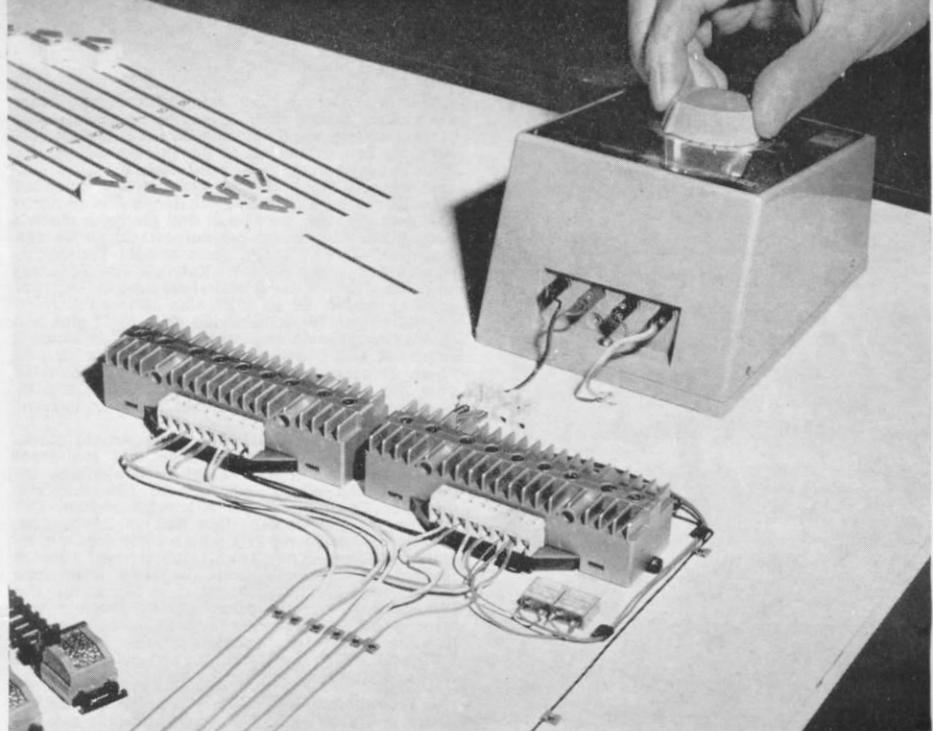
**Z-1** Abb. 1. Demonstration des Arnold-Electronic-Blocks an einer langgezogenen Ringstrecke, die in mehrere Blockabschnitte (6 an der Zahl) aufgeteilt ist (Haupttext, Pos. 1). Von den hierfür erforderlichen zwei Blockbausteinen (vor den Fahrpulten) führen zu jedem Block-Abschnitt nur je zwei Kabel.



**Z-1** Abb. 2. Einbeziehung eines Bahnhofs mit Ausweichgleis (Haupttext, Pos. 2a) in den Block. An der mit einem Pfeil gekennzeichneten Stelle befinden sich ...

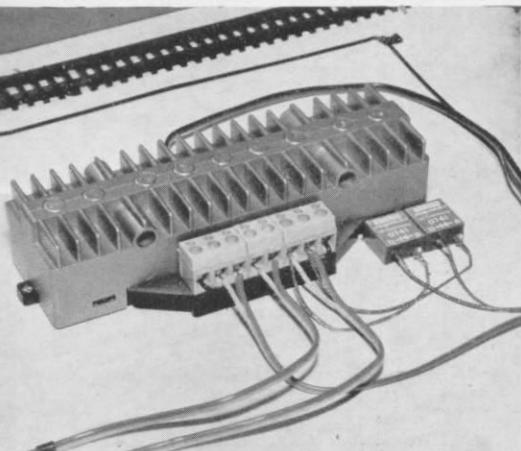
**Z-1** Abb. 3. ... zwei Widerstände zur Trennstellen-Überbrückung (s. Haupttext).





**Z-1** Abb. 4. Zwei der neuen Blockbausteine und deren einfacher Anschluß ans Fahrpult. Mit diesen beiden Blockbausteinen wurde z. B. eine Ringstrecke mit einbezogenem größeren Bahnhof (s. Abb. 7) gesteuert. Werden – für den gleichzeitigen Verkehr von mehreren Zügen – zwei oder mehr Blockbausteine benötigt (s. auch Abb. 1), sind diese entsprechend zu verbinden (die schwarzen Kabel zwischen den jeweils äußeren Anschlüssen).

**Z-1** Abb. 5. Soll z. B. im Bahnhofsgebiet auch rangiert werden, sind zur Umschaltung der Fahrtrichtung zwei Gleichrichter notwendig, die zwischen Blockbaustein und Gleis gelegt werden (s. auch Abb. 2 und 4).



ter „Strippenzieherei“ ist von dem Electronic-Block lediglich ein Kabelpaar zur jeweiligen Blockstrecke bzw. zum Fahrpult zu legen. Mit einem Electronic-Block lassen sich 2 Züge betriebs- und unfallsicher durch 3 Blockstrecken steuern; wird ein weiterer Blockbaustein hinzugenommen, erhöht sich die Anzahl der Blockstrecken auf 6 (es können also 5 Züge verkehren) bzw. 9 bei 3 Blockbausteinen (maximale Zugzahl in diesem Fall: 8), wobei sich die Anzahl der an ein Fahrpult anzuschließenden Blockbausteine nach der Anzahl der Züge richtet, die das Fahrpult „verkraften“ kann.

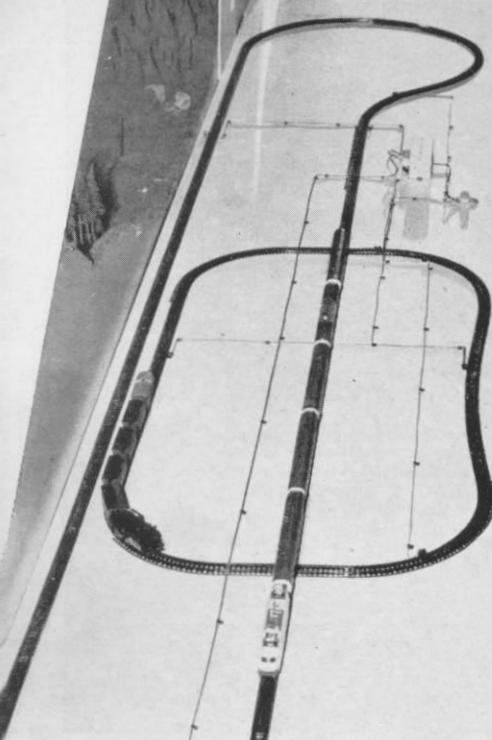
Ohne an dieser Stelle weiter auf die technischen Details bzw. „Innereien“ dieses Blockbausteins einzugehen, sollen kurz die Verwendungsmöglichkeiten aufgezeigt werden:

1. Einfache Ringstrecke mit einem Blockbaustein und zwei Zügen bzw. mehreren Blockbausteinen und entsprechend mehr Zügen (Anzahl der Blockstrecken minus 1) – Abb. 1.

2. Einbeziehung eines Bahnhofs in das Blockstrecken-System, wobei

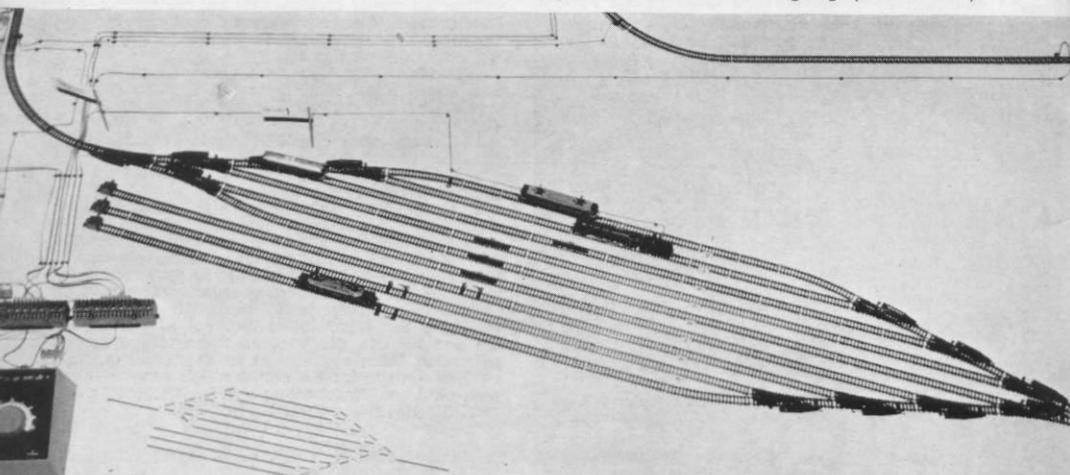
a) ein kleinerer Bahnhof mit z. B. einem Ausweichgleis denkbar ist (Abb. 2) oder

b) ein größerer Bahnhof mit einer ausgedehnten Gleisharfe (Abb. 7), der natürlich genauso gut – oder noch besser – als unterirdischer Abstellbahnhof fungieren kann! Gemeinsam ist diesen beiden Varianten, daß bei Verwendung von Stopweichen – wobei ja ein Schienenstrang unterbrochen wird – jeweils ein Widerstand von  $1\text{ k}\Omega$  zur Überbrückung der Trennstellen benötigt wird (Abb. 3), um den für den Blockbetrieb notwendigen durchgehenden Steuerstrom nicht zu unterbrechen. Soll darüber hinaus im Bahnhofsgebiet rangiert werden, sind zur Umschaltung der Fahrtrichtung noch zwei Gleichrichter notwendig (Abb. 5).



**Z-1** Abb. 6. Hier überschneiden sich (s. Haupttext, Pos. 3) zwei „feindliche“ Stromkreise, wobei der Blockbaustein Zusammenstöße an den beiden Kreuzungen verhindert.

**Z-1** Abb. 7. Dieser mehrgleisige Bahnhof ist z. B. gleichfalls in ein Blocksystem einbezogen (s. die Zuleitung vom Blockbaustein zum obersten Gleis); die Sicherung der Bahnhofgleise gegeneinander erfolgt über Stopweichen (Haupttext, Pos. 2b). Damit im Bahnhofsbereich rangiert werden kann, sind zwischen dem linken Blockbaustein und Fahrpult zwei Gleichrichter eingefügt (siehe Abb. 4).



3. Auch zwei ansonsten „feindliche“ Stromkreise, die sich z. B. an einer Kreuzung überschneiden, können mittels des Electronic-Blocks „friedlich vereint“ werden, wobei dann der Blockbaustein die Kreuzungssicherung übernimmt (Abb. 6).

4. Weitere Möglichkeiten werden sich mit den Signalbausteinen ergeben, mit denen Arnold nächstes Jahr herauskommen will und die dann einfach nur auf die Blockbausteine aufgesteckt zu werden brauchen. Damit können dann sowohl Tageslichtsignale (magnetgetriebenes Zubehör wie Formesignale usw.) als auch Gleisfreimeldungen etc. geschaltet werden. Da es z. Zt. eine optische Anzeige des jeweiligen Blockzustandes noch nicht gibt und auch keine Signale angeschlossen werden können, empfiehlt sich (wenigstens an den jeweils einsehbaren Stopstellen) die Anlage eines Haltepunktes oder die Aufstellung einer funktionslosen Signalattrappe, damit die Züge nicht allzu unmotiviert anhalten bzw. anfahren.

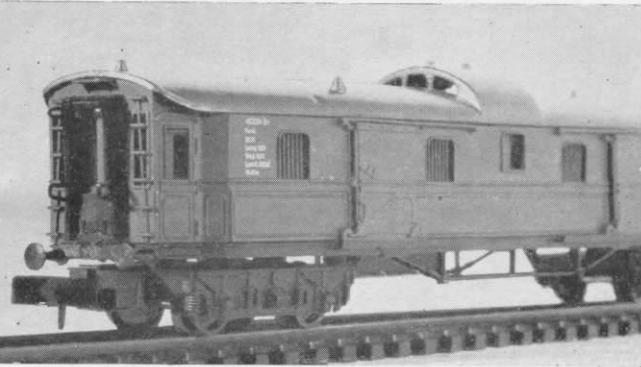
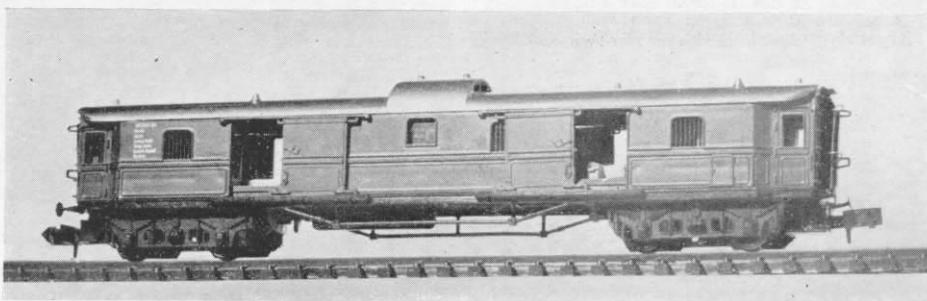
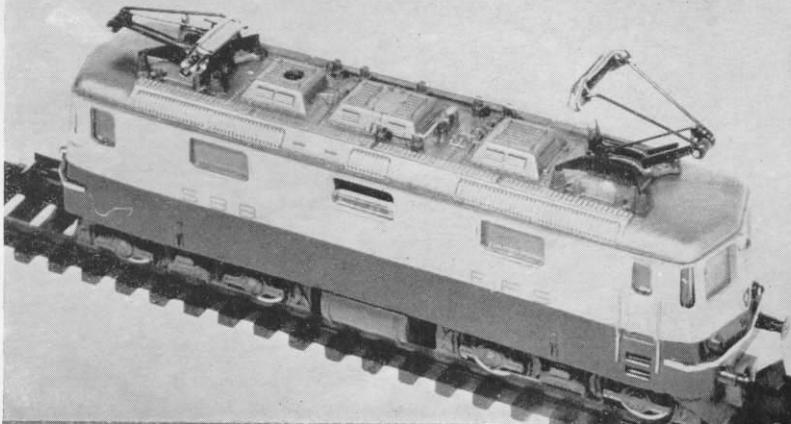
Generell gesehen ist das neue Arnold-Blocksystem also einfach, problemlos und fool-proof (= „narrensicher“), was vor allem denjenigen zugute kommen dürfte, die mit der Elektrotechnik und der Verdrahtung auf Kriegsfuß stehen. Der einzige Wermutstropfen: Das System ist lt. Auskunft von Arnold und Trix nicht mit dem e.m.s.-Mehrzugsystem von Trix kombinierbar. Dieses Manövren kann man allerdings umgehen, wenn man z. B. den Electronic-Block zur Sicherung der Strecke bzw. unterirdischer Abstellbahnhöfe verwendet und das e.m.s. nur im Bahnhofsbereich zum Rangieren benutzt (wobei dann Strecken- und Bahnhofsbereich strikt, d. h. zweipolig getrennt werden müssen).

N: An Fahrzeug-Neuheiten gibt es heuer nicht allzuviel, bei den Triebfahrzeugen jedenfalls nur Abwandlungen und Verbesserungen: Die Re 4/4 II wird nun auch in Rot/Beige als schweizerische TEE-Lok geliefert (s. Bild). Wie im letzten Jahr die BR 23, wurde heuer die kleine Rangierlok BR 80 „aufgewertet“ und mit feiner Kunststoff-Steuerung den neuen Arnold-Loks angepaßt (s. Bild).

Bei den Wagen wurden die vorhandenen Fahrzeuge durch passende Neuheiten ergänzt: Zu den „alten Preußen“ erschien der passende Packwagen

**N** Abb. 8. Die (nicht neue) SBB-Re 4/4 II in der (neuen) rot/beigen Farbgebung als Schweizer TEE-Zuglokomotive.

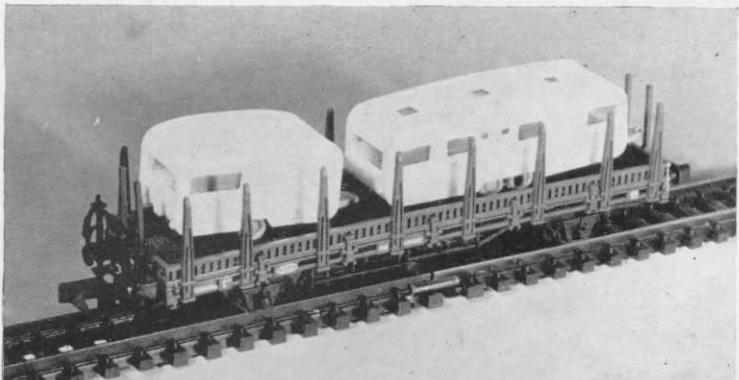
**N** Abb. 9 und 10 (unten). Als Ergänzung zu Arnolds "alten Preußen" erschien der passende, 12,5 cm lange Packwagen in sehr feiner Ausführung mit beweglichen dünnen Schiebetüren etc.



**N** Abb. 11. Gänzlich neu ist auch der äußerst fein detaillierte Rungenwagen (LÜP 8,6 cm), der wie hier mit zwei Caravans oder mit Rohrladung geliefert wird.

Pw4ü mit Zugführer-Dach in der Wagenmitte, Sprengwerk u. a. feinen Details (s. Bild).

Als modernes Pendant kam zu den 16,5 cm-D-Zugwagen der ISG-Schlafwagen vom Typ MU in blauer Farbgebung mit dunkelgrauem Dach und goldenen Zierlinien und Beschriftung hinzu. Die sauber eingesetzten und teilweise geöffneten Fenster haben silberne Rahmen. Auf der Gangseite sind innen die Abteiltüren zu erkennen, auf der Abteilseite sind die Jalousien teilweise „heruntergezogen“.

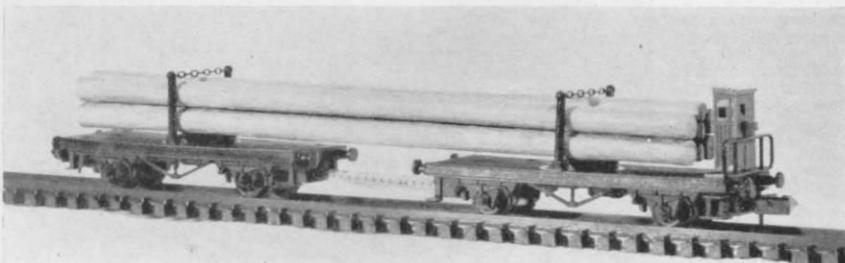




**N** Abb. 12 u. 13.  
Ein „Leckerbissen“ für Oldtime-Anhänger: der „neue“ Güterbahnhof im Stil der Jahrhundertwende (in rotbrauner Ziegelmanier)! Die überdachten Lade-Bahnsteige lassen sich in unterschiedlicher Weise an das Hauptgebäude ansetzen. Für größere Güteranlagen kann man mehrere (der im Hintergrund sichtbaren) Bauten kombinieren.



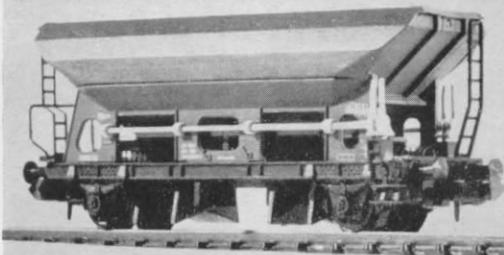
**N** Abb. 14. Die Langholz-Garnitur wird (im Gegensatz zur Abbildung im Neuheitenprospekt) serienmäßig die Verbindungsdeichsel zwischen den beiden Wagen aufweisen (was beim Großbetrieb nach den DB-Vorschriften erforderlich ist, falls die Wagen am Anfang oder in der Mitte des Zuges laufen sollen; ansonsten dürfen sie nur am Zugschluß eingestellt werden).



Bei den Güterwagen kam auch dieses Jahr wieder ein funktionsfähiges Modell hinzu: der Talbot-Seitenentlader Otm 70 (Bild), dessen Ladegut über vier seitliche Rutschen "entweichen" kann. Sehr fein detailliert ist das Geländer der Bühne und die Handbrems-Kurbel.

Den fein gespritzten Rungenwagen (gleichfalls mit hauchdüninem Bühnengeländer) gibt es mit verschiedenem Ladegut (2 Caravans bzw. 3 Hoesch-Rohre, s. Bild), das man – als i-Tüpfelchen – nach MIBA 10-12/73 richtig arretieren sollte. Gleichfalls völlig neu ist der Langholz-Transporter aus zwei Drehschemel-Wagen (Bild), während der EKU-Kühlwagen und der ESSO-Tankwagen nur Dekor-Andeutungen sind.

Beim Zubehör erschienen farbige Anzeigelampen (in Rot, Grün, Weiß und Gelb), die sowohl für selbstgebaute Gleisbildstellwerke als auch zur „Individuellen“ Ausleuchtung von Gebäuden etc. gedacht sind (s. Bild). Für die 16,5 cm-Wagen gibt es einen Innenbeleuchtungs-Stab, der die ganze Wagenlänge ausleuchtet; eine etwas kürzere, aber ansonsten gleiche Ausführung ist für die Eilzugwagen erhältlich.

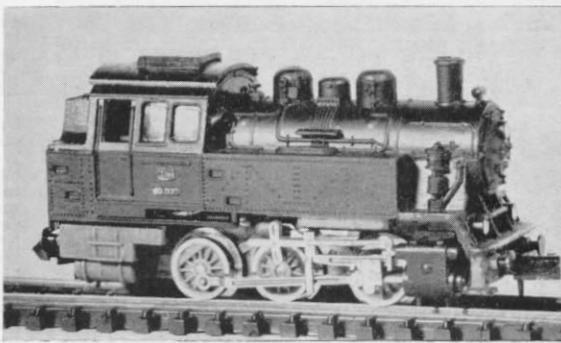


N Abb. 15. Der funktionsfähige Seitenentlader Otm 70, dessen 4 Rutschen über einen Anschlag in Wagenmitte geöffnet werden können.

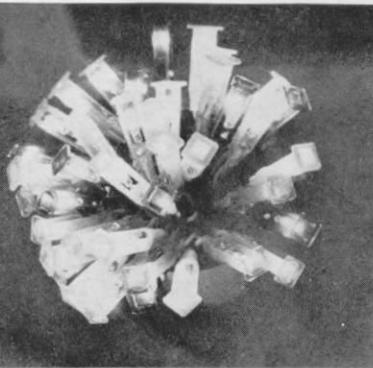
Ein Oldtime-Güterbahnhof in Bausatzform lässt sich unterschiedlich zusammensetzen; d. h. die überdachten Laderampen können je nach Erfordernis an das Hauptgebäude angesetzt oder auch separat aufgestellt werden (s. Bild).



N Abb. 16 u. 17. Die BR 80 erhielt ein neues, feines Steuerungsgestänge, das die Lok gegenüber der bisherigen Ausführung (links) deutlich „aufwertet“.



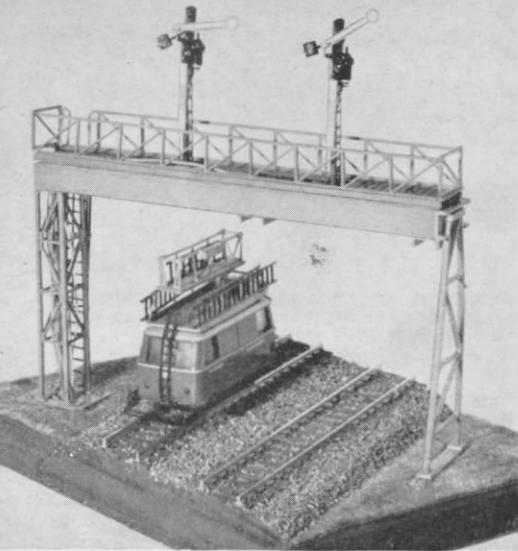
N Abb. 18 u. 19. Eine effektvolle Aufnahme der neuen Anzeigelämpchen, die in Rot, Grün, Gelb und Weiß erhältlich sind und sich für Stellpulte oder zur Ausleuchtung von Gebäuden eignen; rechts eine der 22 mm hohen Leuchten in ca. 1 1/2-facher Vergrößerung.



Die neuen Licht-ideen! Anzeigelämpchen 73



zum Einbau in Ste- und Schalttafeln aller Spurweiten  
ideal zur Innenbeleuchtung von Gebäuden  
Lichtintensität variable Einbaustufen  
Etagenweise  
durchgehendes



**H0** Abb. 20. Die Formsignal-Brücke, deren Signale sich innerhalb des Stegs verschieben lassen; darunter der verbesserte Oberleitungsarbeitswagen.

**H0:** Bei Brawa gab es heuer „net arg viel“ Neues zu sehen; man beschränkte sich im wesentlichen auf eine Verbesserung der Schiebebühne. Das betrifft vor allem den Antrieb; hier wurde die im letzten Jahr gezeigte Spindel – aufgrund von zwischenzeitlichen Erfahrungen – durch zwei Zahnstangen ersetzt (Bild), wodurch die Bühne sicherer und exakter läuft, und zwar auch unter der Belastung schwerer Loks; bei den Container-Kränen wurde – wegen des leichteren Gewichts – der Spindelantrieb belassen. Die Zahl der Gleisab-

Artur Braun

Modellspielwaren

**BRAWA**

705 Waiblingen

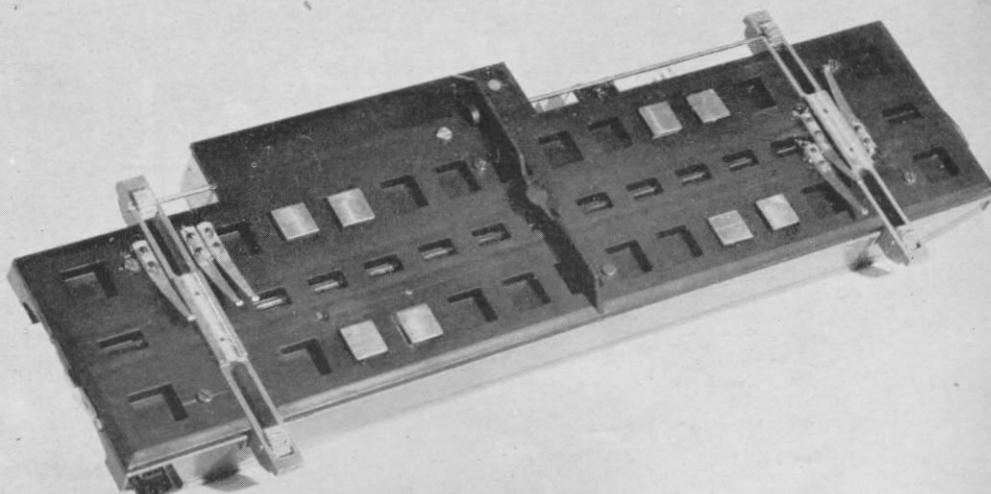
gänge wurde auf 6 je Seite reduziert, und zwar im Abstand von jeweils 58 mm, was zum einem dem Fleischmann-Parallelgleisabstand entspricht und zum anderen genau zu einem 3-ständigen Lokschuppen paßt, den Kibri in Zusammenarbeit mit Brawa bringen wird.

Die Schaltung der Schiebebühne wird im Prinzip derjenigen aus MIBA 2/72 entsprechen; allerdings wird der Schalter linear statt des MIBA-Drehknopfes ausgebildet. Noch nicht fest steht, ob ein Schieber oder einzelne Drucktasten verwendet werden; die endgültige Ausführung von Schiebebühne und Schalter soll it. Brawa im Sommer geliefert werden.

Zur Vermeidung zu großer Hitzeentwicklung der Glühbirnen in den Signalen bringt Brawa einen sog. Reduziertrafo, der aus 16 bzw. 18 V Eingangsspannung – wie sie aus den Magnetartikel-Anschlüssen der Modellbahn-Fahrpulte (z. B. Märklin, Fleischmann, Trix) kommen – eine Ausgangsspannung von 10 bzw. 12 V macht. Das kommt einerseits (wie gesagt) den Kunststoffsignalen zugute, andererseits der Lebensdauer der Glühbirnen (bereits eine 10%ige Unterspannung ergibt eine bis zu 5-fache mittlere Lebensdauer eines Birnchens!) und zum dritten wird deren ohnehin zu hohe Leuchtkraft auf ein vorbildgetreues Maß vermindert; das gilt gleichermaßen für Häuserbeleuchtungen u. ä. Der Trafo kann jedenfalls max. 40 W leisten; die maximale Anzahl der gespeisten Birnchen hängt einerseits von der Leistung des Speisetrafos (bis maximal 3 A), andererseits von der Stromaufnahme der verwendeten Birnchen ab (meist zwischen 0,025 und 0,04 A).

Die bekannte Signalbrücke, die es bisher mit Lichtsignalen gab, wurde heuer mit zwei Formsignalen vorgestellt, wobei die Antriebsspulen in einem länglichen Kasten unter dem eigentlichen Steg untergebracht sind (Bild). Die Antriebe bzw. Signale lassen sich – je nach der Lage der darun-

**H0** Abb. 21. Die Unterseite der umkonstruierten Schiebebühne mit dem Zahnrad-Antrieb; neben den Laufwerken erkennt man die neuen Kontaktschleifer (s. a. Abb. 22 u. 23).



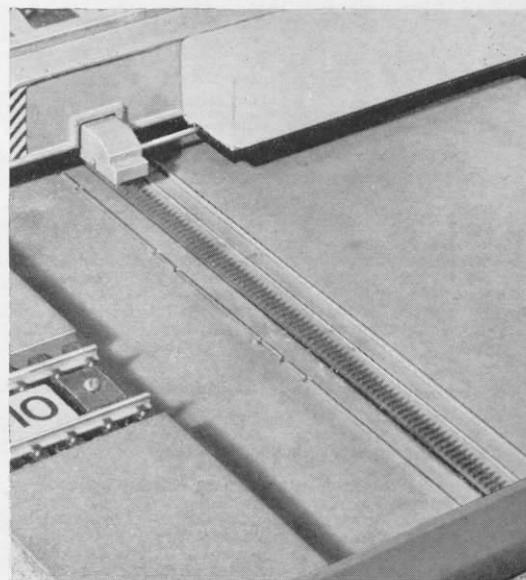
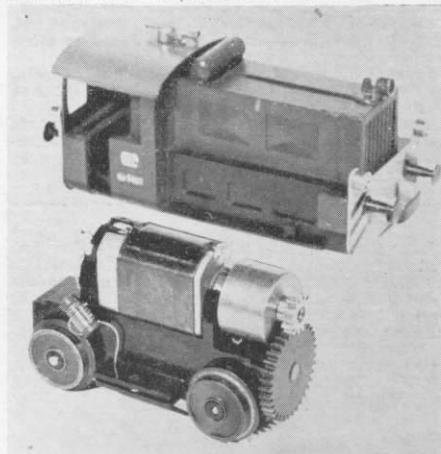


ter hindurchführenden Gleise — innerhalb des Abdeckungskastens (der übrigens kaum störend wirkt) verschieben. Die Anschlußkabel werden seitlich in dem kastenartig ausgebildeten Träger hinuntergeführt, wobei man sie allerdings durch ein grau gestrichenes Ms-Rohr o. ä. tarnen sollte.

Eine u. E. stilistisch nicht ganz glückliche Lösung stellt der Formsignal-Ausleger dar, für den der moderne Lichtsignal-Ausleger verwendet wurde. Aller-

**HO** Abb. 22 u. 23. Die Bühne läuft nunmehr auf 2 Zahnrägen, neben denen die auf den Bildern deutlich erkennbaren Kontaktbahnen für die Betätigung des Schiebebühnen-Motors (unten) bzw. den Fahrstrom (oben) angeordnet sind.

**HO** Abb. 24. Der neue Antrieb der Brawa-Köf II, der auch beim Oberleitungs-Arbeitswagen eingebaut ist, mit der verhältnismäßig kleinen, aber dennoch recht wirkungsvollen Schwungscheibe von 14 mm  $\varnothing$  und 10 mm Stärke.





## Modellbäume

Ein Laubwald  
zum Selbstmachen



## Modellbäume

Ein Tannenwald  
zum Selbstmachen



**N-H0** Abb. 25. Anhand dieses kleinen Demonstrations-Motivs wurden die verschiedenen Zwischenstufen beim Bau von Laub- und Nadelbäumen aus den Busch-Baumbausätzen (jetzt mit Sprühkleber) gezeigt.

# BUSCH

& Co. KG  
Modellspielwarenfabrik  
6808 Vierheim

**N + H0:** Aus dem Busch-Modellbahnbzubehör-Programm sind in diesem Jahr keine Neuerheiten zu vermelden, da sich die Firma mittlerweile zu einem Zweijahres-Turnus entschlossen hat; dies vor allem deshalb, damit die Kataloge eine längere Zeit Gültigkeit haben — ein Standpunkt, der vernünftig und kostensparend ist und den man — Kaufmännisch gesehen — eigentlich nur gutheißen kann.

Die im Vorjahr gezeigten Baum-Bausätze für H0 und N können erst jetzt ausgeliefert werden. Der Grund für diese Verzögerung liegt darin, daß statt des angekündigten „Ponal“-Klebstoffes den Packun-

gen der bekannte Busch-Sprühkleber beigebracht werden sollte, da das Beflocken der Rohlinge damit einfacher zu bewerkstelligen ist. Mitte letzten Jahres tauchte jedoch in den USA ein medizinisches Gutachten auf, das Sprühklebstoffe als gesundheitsschädlich auswies; bis zur Klärung des Sachverhaltes wurde deshalb die Auslieferung verschoben. Nachdem sich mittlerweile aber die Ungefährlichkeit des Klebstoffes eindeutig erwiesen hat, kann die normale Auslieferung der Bausätze erfolgen (Bild).

Zwar nicht speziell für Modellbahner gedacht, aber im Hinblick auf die doch in diesem Jahr schon deutliche „Elektronik-Flut“ dennoch nicht un interessant — sowohl für Modellbahner-Senioren als auch -Junioren — ist das Busch-Compact-Electronic-Labor, da bei diesem Experimentierkasten auch

dings soll es diese Kombination aus „moderinem“ Ausleger und „altem“ Formsignal beim Großbetrieb (u. a. in Berlin) tatsächlich geben; im Modell sollte man zumindest den Ausleger nicht orangefarben belassen, sondern grauswarz streichen.

Beim Sortiment der Bahndienst- bzw. Kleinfahrzeuge wurden verschiedene Veränderungen und Verbesserungen vorgenommen. So erhielt z. B. die Köf II einen völlig neuen Antrieb mit zusätzlicher

Schwungmasse (Bild), mit dem diese kleine Lok jetzt auf isolierten Herzstücken, Schmutzstellen usw. nicht mehr ins Stottern kommt und zudem einen weicheren An- und Auslauf hat. Gleichtes gilt für den Oberleitungs-Arbeitswagen, der das gleiche Schwungradchen hat und u. a. auch eine verbesserte Siebdruck-Beschriftung erhielt.

Den Rottenkraftwagen gibt es jetzt mit Antrieb, wobei der Minitrix-Motor auf die erste Achse wirkt.

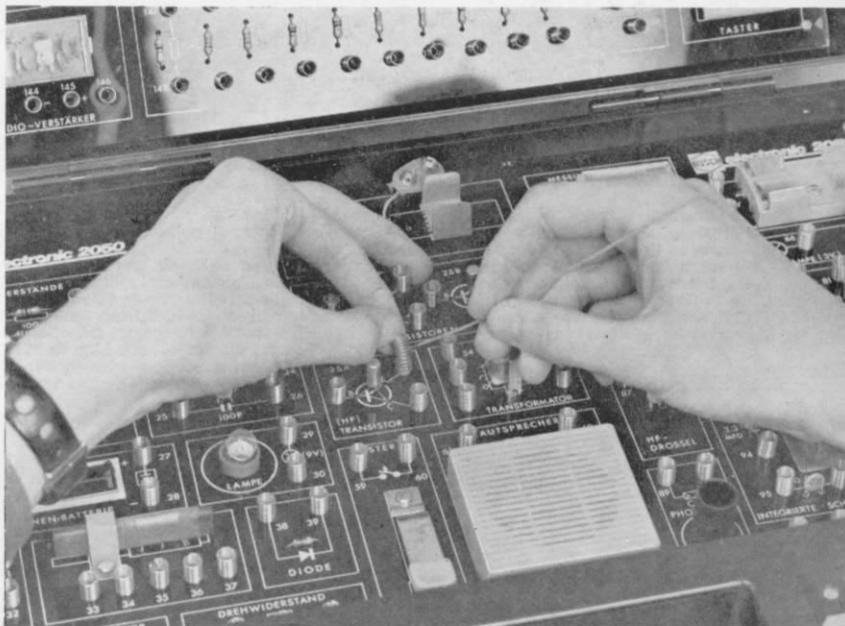
einige „modellbahntypische“ Versuchsaufbauten wie z. B. Dampflokspitze, Lok-Geräuscherzeuger u. a. besonders berücksichtigt sind (Bild).

Gut gelungen erscheint auch der Aufbau des ganzen Kastens, der in drei verschiedenen Ausbau- bzw. Ergänzungsstufen erhältlich ist. In einem kompakten Kunststoff-Koffer ist entweder die gesamte „Oberstufe“ mit über 200 möglichen Geräte- und Versuchsaufbauten untergebracht, oder die darin befindliche „Grundstufe“ läßt sich durch zwei Ergänzungspackungen „peu à peu“ zur „Oberstufe“ erweitern, wobei nur die im Koffer befindlichen Blind-Teile zu entfernen sind.

Sämtliche Bauteile sind auf den Grundplatten fest montiert und die Anschlüsse fortlaufend nummeriert. Dadurch ergibt sich ein zusätzlicher Schutz der Bauteile, da Schalfehler weitgehend vermieden werden können; außerdem können auch keine Bauteile verloren gehen (Bild).

In dem beigegebenen, ausführlichen Anleitungs- buch wird die Funktion der zur Verwendung kommenden Bauteile und ihr Zusammenwirken in der jeweiligen Schaltung genau und verständlich beschrieben, wobei die Wirkungsweise der Einzelteile in den betreffenden Grundlagenversuchen praktiziert wird. Die bei den weiteren Versuchen angegebenen Schaltbilder enthalten die gleichen Anschluß-Nummern wie die Bauteile selbst, so daß auch „waschechte“ Laien selbst kompliziertere Schaltungen leicht aufbauen können. Die Symbole der Bauteile sind auf einem herausnehmbaren Lesezeichen zusammengefaßt, wodurch ein Vergleichen mit dem Schaltplan vereinfacht wird.

Die verwendeten Bauteile sind hochwertige Elemente, wie sie auch bei der industriellen Fertigung von Kofferradios usw. zur Anwendung kommen – einschließlich integrierter Schaltung und einer sog. LED (Lichtemissionsdiode).





**H0** Abb. 28. Die „Grüne Betty“ im Messe-Einsatz auf einer „privaten Privatbahn“.

## Gebr. FLEISCHMANN

Modelleisenbahn-Fabriken  
8500 Nürnberg

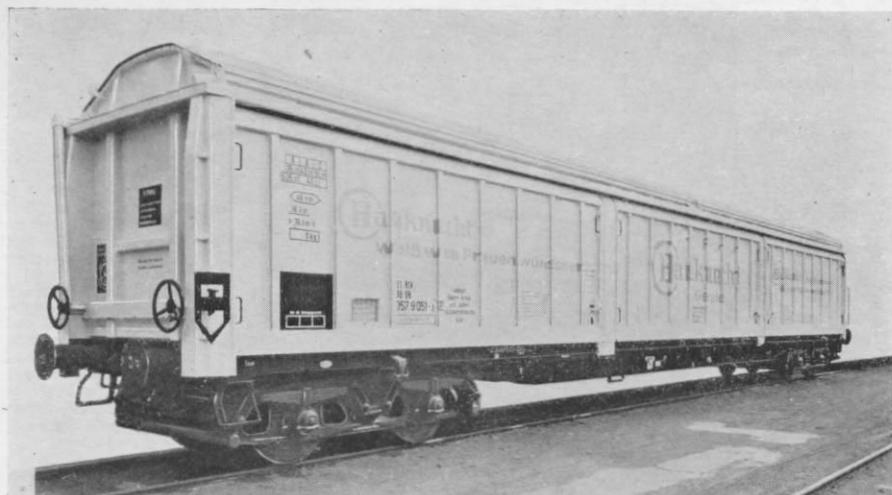
**H0:** Die „Grüne Betty“, eine recht schmuck anzuschauende Kombination der Bn2-Tenderlok (ex „Schwarze Anna“) mit einem zweilachsigen Tender (Bild) hat zwar u.W. kein direktes Vorbild, sieht jedoch in ihrer grün/schwarzen Lackierung irgendwie „echt“ aus und wird vor allem die Liebhaber von „privaten Privatbahnen“ erfreuen.

Auch Fleischmann kommt heuer „nostalgisch“ – die G 8' gibt es jetzt in preußischer Länderbahn-Lackierung (Bild). In der grün/schwarzen Farbge-

bung mit gelben Zierlinien und Beschriftung wirkt sie fast noch besser als im „normalen“ Schwarz (wenn auch ein „epochenbewußter“ Modelleisenbahner die elektrischen Laternen gegen Länderbahn-Laternen austauschen und den Generator abbauen wird).

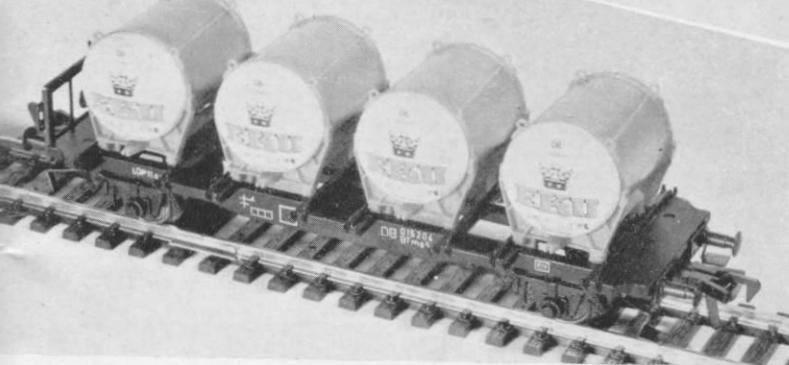
Etwas „reichlicher“ (an den Neuerscheinungen dieser Messe gemessen) sieht es bei den Wagen aus: Die im Vorjahr begonnene Serie der 26,4 cm-Schnellzugwagen wird heuer durch den WLAB-Schlafwagen in Pop- und Normalfarben und durch

**N** Abb. 29. „Bauknecht weiß, was Frauen wünschen“ lautet die Aufschrift dieses Großraum-Güterwagens, den Fleischmann als N-Modell bringen will. Ob Fleischmann auch den Wunsch der H0-Bahner nach diesem Modell – vielleicht schon im nächsten Jahr – erfüllen wird?

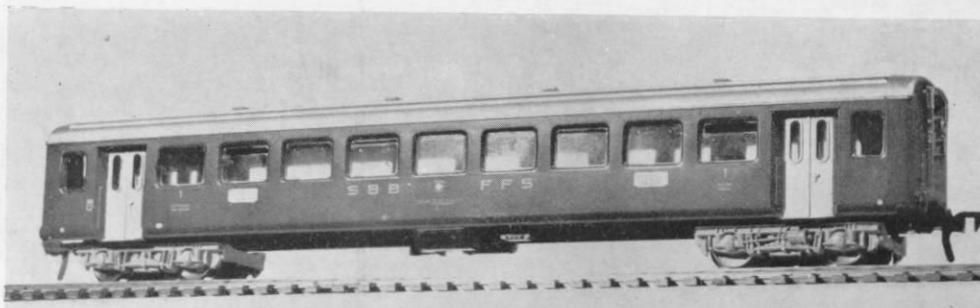




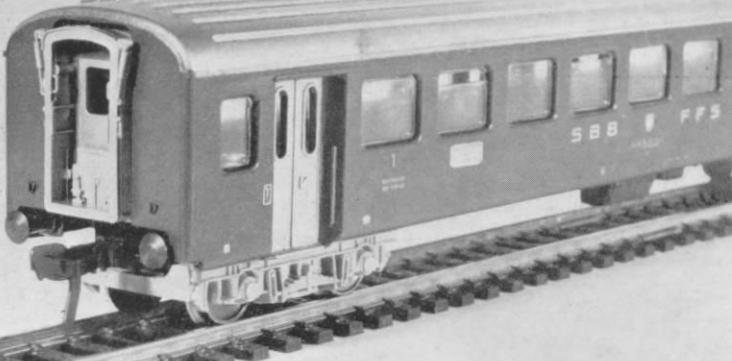
**HO** Abb. 30. Die G 8' wirkt in der grün/schwarzen preußischen Länderbahn-Farbgebung eigentlich weit besser als im tristen Schwarz!



**HO** Abb. 31. Der 13,5 cm lange Behältertragwagen mit vier EKU-Behältern in schmuckem Rot/Weiß.

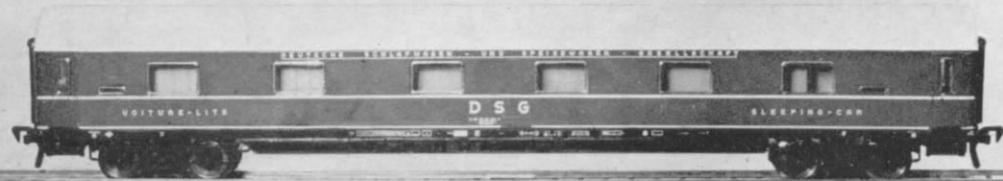


**HO** Abb. 32 und 33. Der SBB-Schnellzugwagen (hier die 1. Klasse-Ausführung) wurde neu aufgelegt und erhielt eingesetzte Fenster, vorbildgetreue Drehgestelle und äußerst fein detaillierte Faltenbalgimitationen sowie eine sauber aufgedruckte und vollständige Beschriftung.

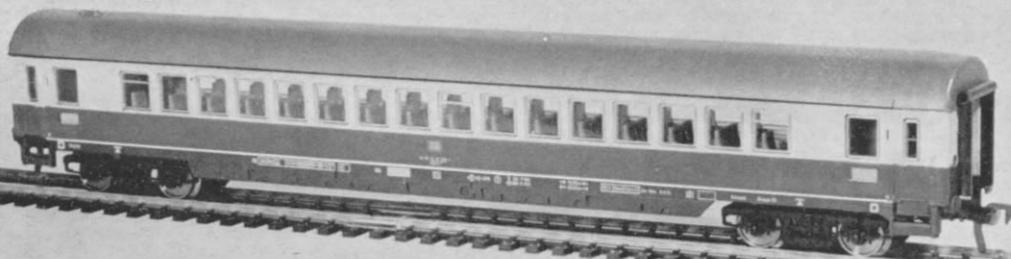




**H0** Abb. 34 u. 35. Der 26,4 cm lange WLAB-Schlafwagen, oben in rot/grauer Pop-Lackierung und von der Abteilseite gesehen, unten die Gangseite der roten Normalausführung.



**▼ H0** Abb. 36. Mit einer LÜP von 26,4 cm gleichfalls im Längenmaßstab 1:100 gehalten: der TEE-Großraumwagen.



den TEE-Großraumwagen ergänzt (Bild). In Pop-Farben (rot/grau) erschien jetzt auch der vorjährige Speisewagen.

Schweizer Modellbahner (oder deutsche „Kurswagen-Fahrer“) werden sich über die wesentlich verbesserte Neuauflage des SBB-Schnellzugwagens freuen, der zudem in A- und B-Ausführung geliefert wird (Bild). Der Aufbau wurde erheblich vereinfacht (eingesetzte Fenster mit vorbildgetreuen schwarzen Rahmen, aufgedruckte Beschriftung, vorbildgetreuen Faltenbalge etc.) und „unten“ erhielten die Wagen richtige, neue Drehgestelle (vorbildgetreut jeweils ein Drehgestell mit Generator).

Bei den Güterwagen kam der vierachsige Niederbordwagen RKlmm-t (Bild) hinzu, im Großbetrieb übrigens – man erkennt es an der Drehgestell-Bauart – ein „Oberbeltsel“ aus der Nachkriegszeit, denn dieser Wagen gehörte zum Park des US-Transportation Corps und wurde von der DB nur

umgebaut (Anbringen von Puffern etc.). Hoffentlich bringt Fleischmann diesen Typ nächstes Jahr im Dienstwagen-Grün, wie er im Großen noch häufig in Bauzügen o. ä. anzutreffen ist.

Ein hochaktuelles Modell ist der gedeckte Schiebewand-Wagen (Bild), dessen Seitenwände sich öffnen lassen; sehr exakt und vollständig ist die winzige und lupenreine Beschriftung auf den Seitenwänden. Der gedeckte Großraum-Güterwagen der Firma „G + H ISOVER“ ist der ehemalige „Sillan“-Großraumwagen; Fleischmann ist damit auch im Kleinen der Namensänderung beim Vorbild gefolgt (Bild).

Völlig neu ist dagegen der zweiachsige Behältertragwagen mit vier sehr exakt detaillierten und beschrifteten Behältern für EKU-Pils in rot/weißer Farbgebung (Bild).

Endlich, endlich erschienen jetzt auch die H0-Weichen (vorerst einfache und Bogenweichen) mit

abknöpfbaren, wahlweise ober- oder unterflur anzubringenden N-Antrieben (Bild). Ähnlich wie bei den piccolo-Weichen können jetzt auch Handweichen nachträglich auf E-Antrieb umgerüstet werden. Diese Neuheit – obwohl „nur“ im Gleis-Sortiment – zählt u. E. zu den wichtigsten und „fälligsten“ Fleischmann-Neuerungen dieses Jahres, und das relativ mühsame nachträgliche Umbauen gehört damit endgültig der Vergangenheit an. Die Stop-Weichen-Funktion wird durch einfaches Entfernen zweier Drahtbrücken (Bild) erreicht, d. h. die Weiche kann wahlweise als Durchfahr- oder Stop-Weiche betrieben werden.

N: Im Maßstab 1:160 gibt es eine echte Triebfahrzeug-Neuheit: Die N-Bahner werden sich über das – auf der Messe nur als Vorbild-Foto (Bild) gezeigte – Modell der 012 (01<sup>10</sup>01) freuen, fahren sie doch mit einem Großserien-Modell dieser Lok preislich wesentlich günstiger als ihre H0-Kollegen,

die für diese Loktype einige hundert Mark berappen müssen! Näheres im Herbst, wenn die fertigen Modelle ausgeliefert werden.

„Auf vielfachen Kundenwunsch“ kommt jetzt die Zahnrad-Elok auch in roter Farbgebung und paßt damit zu dem gleichfalls dieses Jahr in Rot/Weiß aufgelegten Lokalbahn-Wagen. Die neuen Nirostar-Komfortwagen (auch der beim Vorbild erst demnächst zu erwartende 1. Klasse-Wagen) sind jetzt für N erschienen (Bild). Eingesetzte Fenster, Innen-einrichtung etc. sind auch im Maßstab 1:160 mittlerweile obligatorisch; hervorzuheben ist noch die exakte Ausführung der gesickten Dach- und Seitenwandflächen.

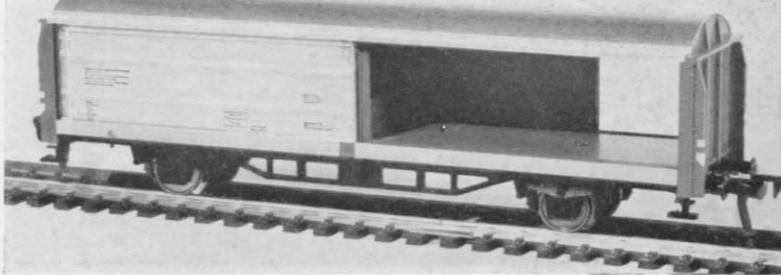
Den vierachsigen Niederbordwagen wird es ab Herbst auch für N geben; auf der Messe war nur ein Vorbildfoto zu sehen. Gleiches gilt für den gedeckten Großraum-Privatgüterwagen der Firma „Bauknecht“.

Geteilter Meinung waren Einkäufer, Modellbah-

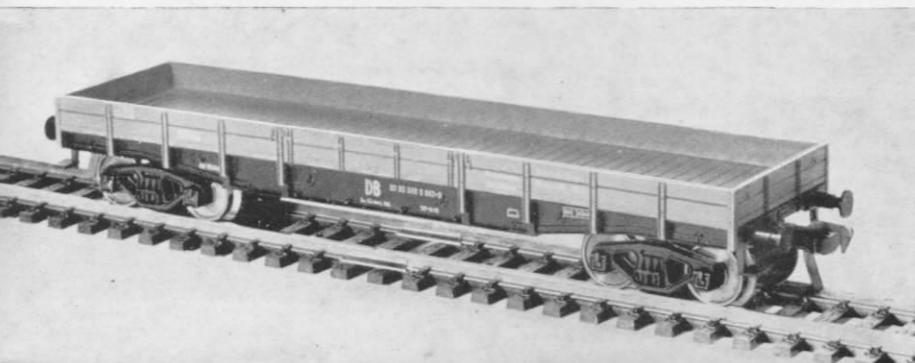
**H0** Abb. 37. Der bisherige „Sillan“-Großraum-güterwagen wurde mit dieser Beschriftung auf den aktuellen Stand gebracht.

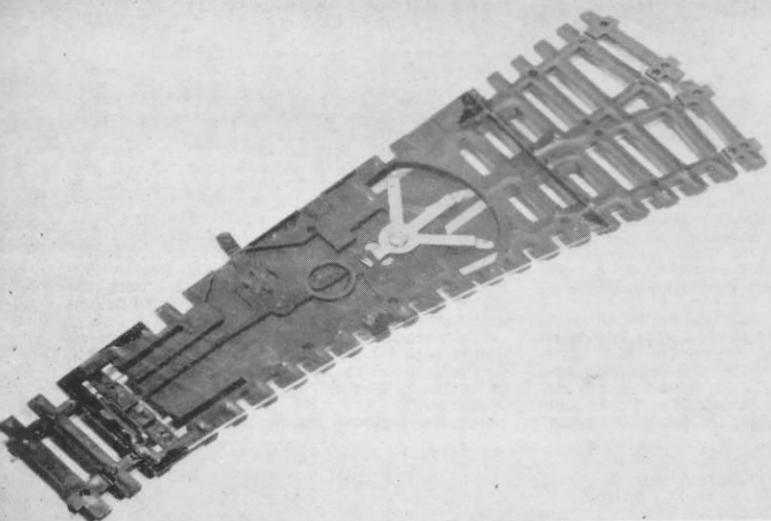


**H0** Abb. 38. Der Hbis der DB als ausgezeichnet gelungenes, 16,1 cm langes Fleischmann-Modell. Die 4 Seitenwandteile (mit vollständiger und lupenreiner Beschriftung inkl. Wiedergabe der Wagen-Bedienungs-anleitung!) lassen sich verschieben.

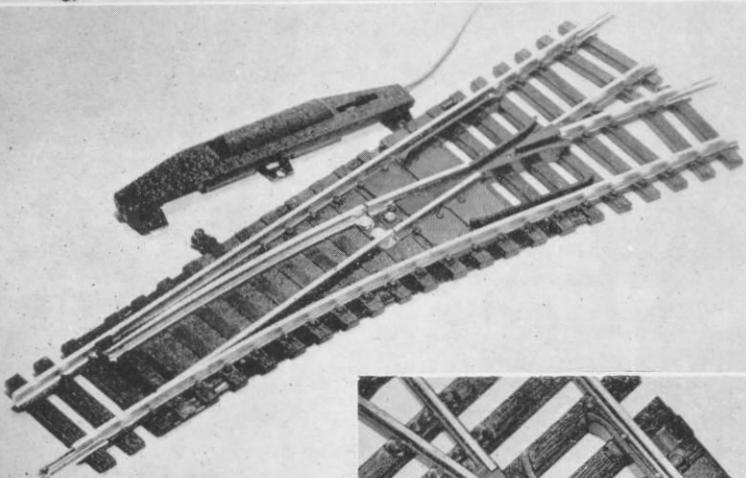


**H0** Abb. 39. Diesen 15,5 cm langen „Yankee“ (einen von der DB umgebauten US-Güterwagen) wird es auch als N-Modell geben.

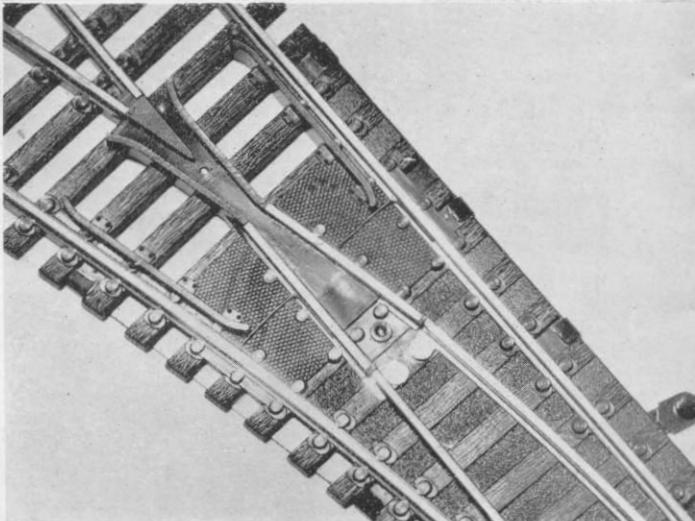




**HO** Abb. 40 u. 41. Die neue Ausführung der Fleischmann-Weichen, in der zunächst die einfachen und die Bogenweichen erscheinen. Hauptmerkmal ist der kleine N-Antrieb (mit Endabschaltung), der sich wahlweise über- oder unterflur einbauen lässt. Abb. 41 zeigt den Stopweichen-Mechanismus zur wechselseitigen Stromversorgung von Stamm- und Zweiggleis. Die zum Schutz bzw. zur Tarnung dieses Mechanismus ausgefüllten Schwellen-Zwischenräume (mit Schotter-Struktur) sind nach dem Einbau der Weiche durch eine entsprechende Farbgebung den übrigen Gleisen anzupassen. Die untere Abdeckung (hier zur Demonstration aus Klarsicht-Kunststoff) wird serienmäßig eine schwarze Blechplatte sein.



**HO** Abb. 42. Direkt vor den Radlenkern (über der Riffelblech-Imitation) erkennt man zwei Drahtbrücken, die zu entfernen sind, falls die Weiche als Stopweiche fungieren soll (wobei nur das Gleis, auf das die Weiche gestellt ist, mit Fahrstrom versorgt wird).

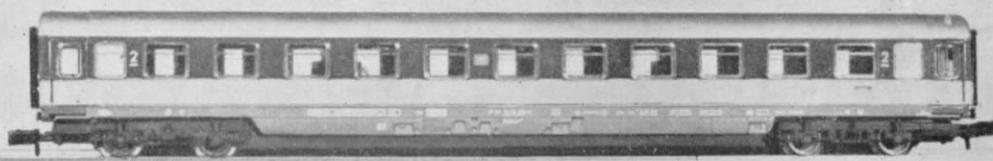




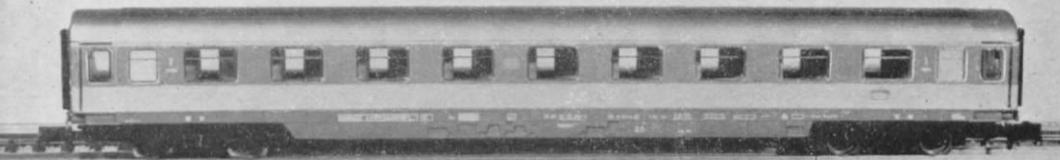
**HO** Abb. 43. Nochmals die „Grüne Betty“ vor einem Lokalbahn-Zug auf der Messeanlage. (Ob wohl im nächsten Katalog die E 10' als „Blauer Bock“ bezeichnet wird?).

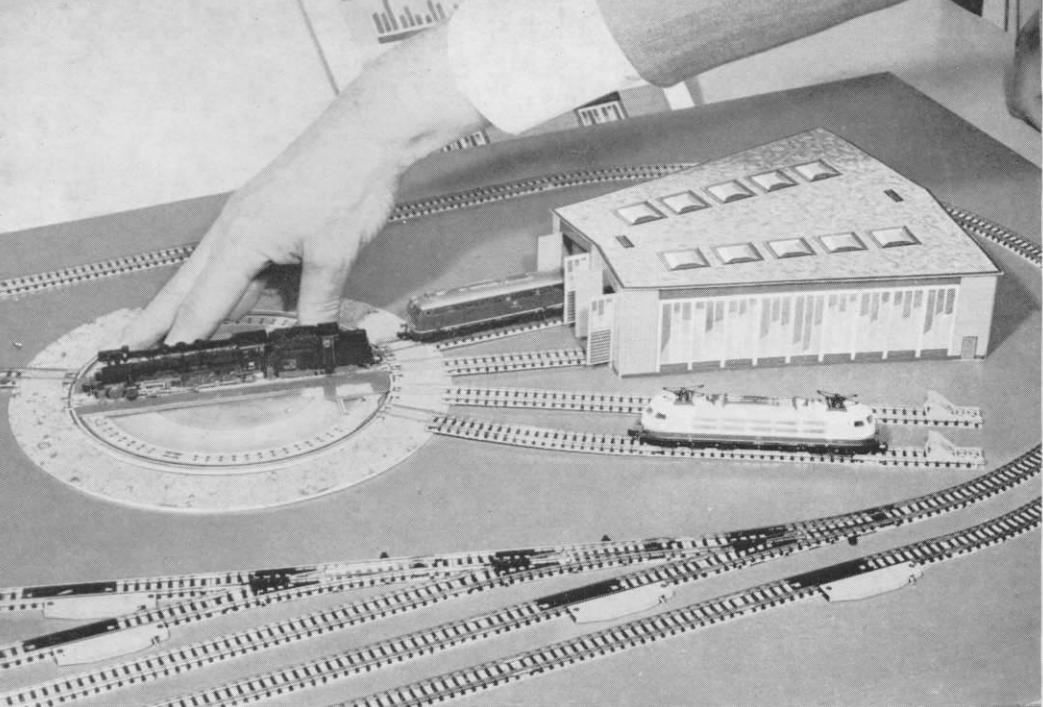
ner und Fachleute über die sog. „Volks-Drehscheibe“ (Bild). Sie besteht aus Polystyrol, ist flach und lässt sich daher mühelos (ohne Einbaugrube) auf jeder N-Anlage installieren. Zusammen mit einem Lokschuppen aus Pappe zum Ausschneiden lautet die „volkstümliche“ Preisempfehlung auf 29,80 DM.

Wir wollen uns einer Stellungnahme über diese eigenwillige Neuheit enthalten, aber bevor man vorschnell urteilt, sollte man die Sache erst einmal selbst beugapfeln; ganz so abwegig – insbesondere im Hinblick auf Juniors-Anlagen – scheint der Dreh mit der „Volks-Dreh-Scheibe“ nicht zu



**N** Abb. 44 u. 45. Die neuen „Wellblech“-Komfortwagen der DB gibt es jetzt auch als 16,5 cm lange piccolo-Modelle. Oben der 2. Klasse-Wagen (blau/silber), unten die 1. Klasse-Version (orange/silber).





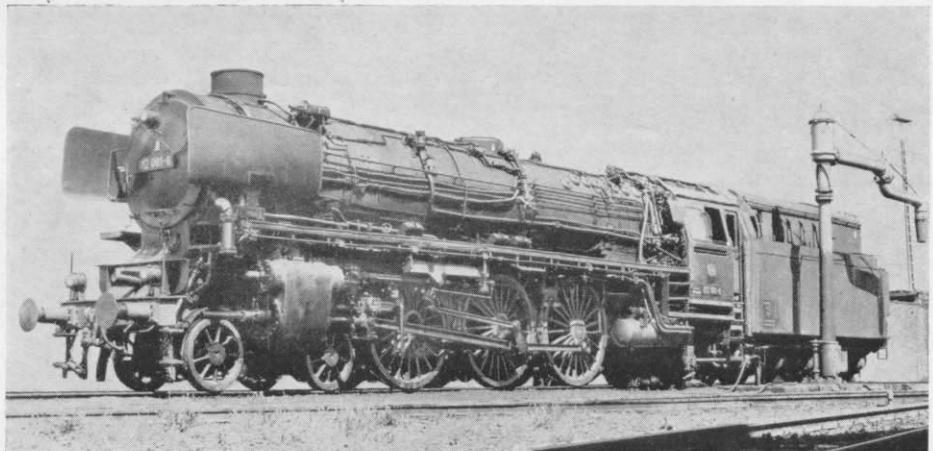
**N** Abb. 46. Das also ist die besagte „Volks-Drehscheibe“ (für Handbetrieb) mitsamt Lokschuppen (die beide jedenfalls sehr fotogen sind). Der Außendurchmesser ist 22,2 cm; die Drehbühnen-Länge von 16,5 cm erlaubt auch das Wenden der längsten piccolo-Dampfloks (inkl. der kommenden 01<sup>10</sup>Ol).

sein! Die Bedienung erfolgt von Hand und das Drehbühnen-Gleis dient gleichzeitig als Anschlußgleis, d. h. beim Einrasten wird das betreffende Gleis mit Fahrstrom versorgt.

An weiterem N-Zubehör präsentierte Fleischmann ein Licht-Haupt- bzw. Vorsignal (5,8 bzw. 4,1 cm hoch) auf Anschraubsockeln und eine Gleisplan-Schablone.

**H0 + N:** Das neue Relais ist ein gepoltes Gleichstrom-Relais, das aber über Dioden mit Wechselstrom betrieben wird; der Stromverbrauch ist nur 30 mA und die Spulen „verkraften“ ohne weiteres auch Dauerstrom, so daß eine Endabschaltung nicht nötig ist. Zwei getrennte Umschalter erlauben eine Vielzahl von Schaltmöglichkeiten. Jeder Schaltkontakt kann mit maximal 2 A belastet werden.

**N** Abb. 47. In Ermangelung eines Modells: ein Konterfei der Schnellzuglok 01<sup>10</sup>Ol, die aber als piccolo-Modell – des sind wir gewiß – der P 8 oder der 50 sicherlich in nichts nachstehen wird!



# GEBR. FALLER

**H0:** Für die „Betriebsfans“ unter den Modellbahnern oder auch als „Junioren-Beschäftigung“ ist das Container-Funktionspiel gedacht, mit dem der moderne Containerverkehr auf der Anlage dargestellt werden kann: Verladen des Containers vom Eisenbahnwagen auf Abstellfläche oder Lkw, Weitertransport mit ams-Lkw zum Empfänger usw. Die Grundausstattung „Container-Terminal“ enthält den elektromagnetisch angetriebenen Kran samt Bedienungspult, einen Container-Tragwagen mit Austauschkupplungen für alle Systeme (den Faller im Interesse der Betriebssicherheit und zur Vermeidung von irgendwelchen Bastelarbeiten an vorhandenen Container-Tragwagen schuf), sowie einen Container-Lkw ohne Antrieb, der allerdings nachträglich motorisiert werden kann. Mit weiteren Packungen lässt sich die Grundausstattung mit motorisierten Lkw's, Fahrstraßen, Abstellrampen usw. erweitern, wobei der Lkw im Gegensatz zu den „normalen“ Faller-ams-Fahrzeugen zum Abstellen der Container auf der Rampe etc. auch rückwärts

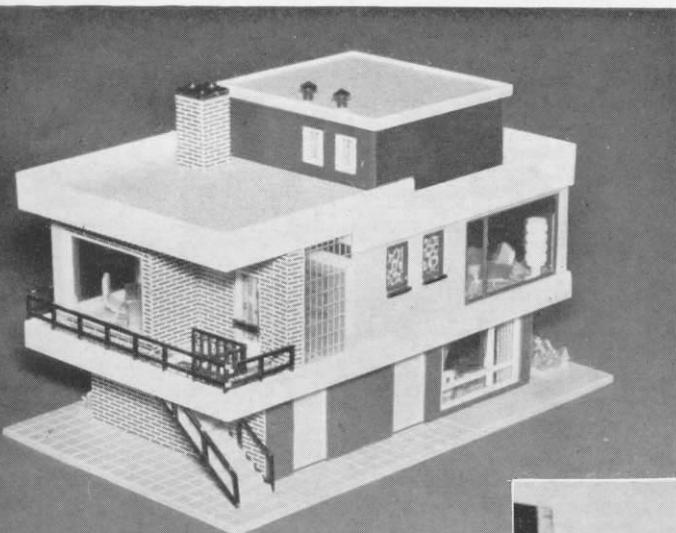
Fabrik feiner Modellspielwaren

7741 Gütenbach/Schwarzwald

fahren kann. Insgesamt eine recht gelungene und „betriebsintensive“ Neuheit, bei der die gute Detailierung des Krans ebenso hervorzuheben ist wie dessen verblüffend einfache und sicher arbeitende Greifer-Mechanik (Bild).

Bei den zwei Gebäude-Neuheiten — einer „gutbürgerlichen“ Fachwerkvilla und einem modernen Haus mit Flachdach, s. Bild — ist die gute H0-Maßstäblichkeit nachgerade auffallend. So beträgt z. B. die Stockwerkhöhe bei beiden Gebäuden 3 cm; die Geländerhöhe des Fachwerkhauses ist mit 1 cm ebenfalls richtig. Der besondere Gag beim modernen Haus: eine komplette Inneneinrichtung, die durch die großen Panoramاسcheiben von außen zu sehen ist (s. Bild)! Die zwei Siedlerhäuschen (Bild) passen größten- und stilmäßig zum bereits bekannten Sortiment.

Die im letzten Jahr erstmal erschienenen Baum-Bausätze wurden heuer durch einen Laubbaum-Set mit „Material“ für 4 Bäume ergänzt. Die fertigen Bäume zeigt Abb. 54. (weiter auf S. 148)



**HO** Abb. 48. Ein „Hit“ im Faller-Sortiment, der in ähnlich gelagerten Fällen (Fabrik-Gebäude, Werkhallen und Häuser mit großen Glasflächen, Fenstern oder sonstigen einsehbaren Öffnungen wie Tore, Durchgänge usw.) der allgemeinen Nachahmung empfohlen sei: ein modernes Haus mit Flachdach, das nicht nur wegen seiner architektonischen Besonderheiten (wie beispielsweise der hier sichtbare Aufgang ins Obergeschoss) ungewöhnlich ist, sondern . . .

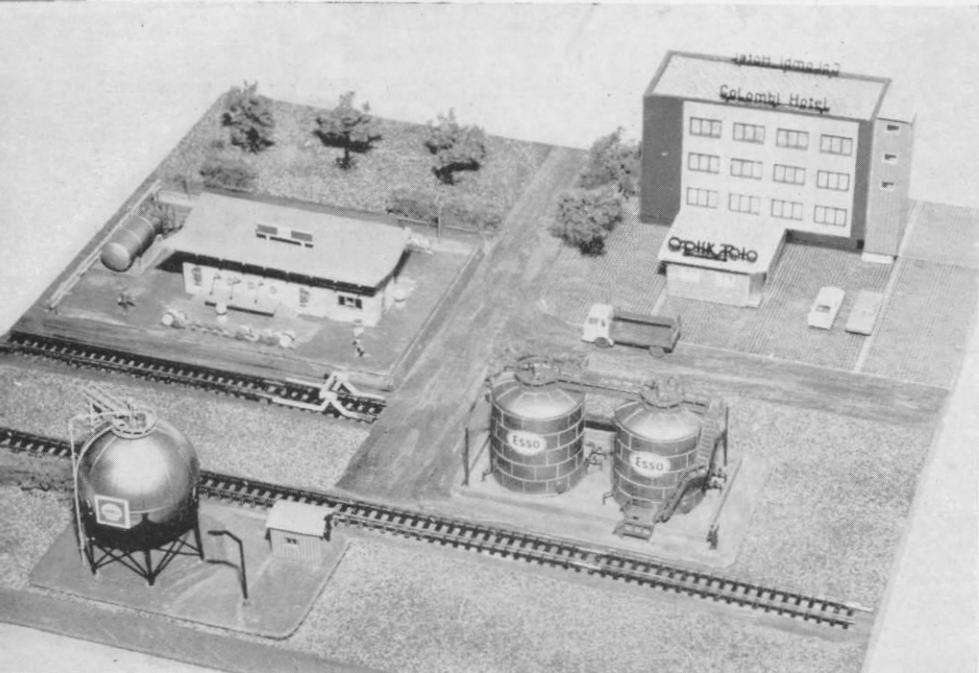


**HO** Abb. 49. . . . hauptsächlich im Hinblick auf die komplett und fein ausgeführte Inneneinrichtung (einschließlich Wandschränken im Flur), die durch die großen Fenster deutlich sichtbar ist! Beim Zusammenbau des Häuschen kann man so auch gleich die Bewohner mit einplanen.



**HO** Abb. 50. „Modernes Einfamilienhaus mit Balkon und Terrasse“ nennt die Firma Faller dieses Gebäudemodell, das ganz offensichtlich auch nach einem existierenden Vorbild entstand.

**N** Abb. 51. Gleich vier Neuheiten sind auf diesem Schaustück vereint: das moderne „Colombi“-Hotel, die beiden Hochtanks, der Gasbehälter mit Geräteschuppen und die Abfüllstation mit Zubehör.





**HO** Abb. 52. Der neue, voll funktionsfähige Containerkran entstand nach einem Vorbild, das bei der Speditionsfirma Dietrich in Offenburg zu finden ist. Das Absetzen und Aufnehmen der Container erfolgt sehr sicher und exakt durch eine nach dem „Kugelschreiber-System“ funktionierende Greifermechanik.

**HO** Abb. 53. Hier verlässt gerade ein beladener ams-Lkw das Terminal, während ein zweiter (in Bildmitte) an der funktionsfähigen Lkw-Rampe entladen wurde (ähnliche Mechanik wie beim Kran-Greifer).





**N-H0** Abb. 54. Die „Fertigprodukte“ aus dem neu erschienenen Laubbau-Bausatz. Durch das verwendete Beflockungsmaterial ergibt sich eine verblüffend natürliche Wirkung.

**N** Die Ölkrise findet im Maßstab 1:160 nicht statt; jedenfalls offeriert Faller hier zwei Öltanks, die sich mit ihrer kleinen Grundfläche von 13 x 7 cm gut für ein „freies Plätzchen“ an einem Abstellgleis eignen. Für großstädtische Szenerien gibt es jetzt einen modernen Gasbehälter mit Wellblech-Geräteschuppen; der dritte im Bunde der Industriebauten ist eine Ölafüll-Station mit zahlreichem Zubehör

wie Ölfässer, Zapfsäule etc.

Ebenfalls für Stadt-Motive eignet sich das moderne „Colombi“-Hotel mit angeschlossenem Ladengeschäft und Aufzugsschacht in braun/weiß/grauer Farbkombination.

Mehr fürs Dorf oder für Kleinstädte sind ein „ländlich-sittliches“ Schulhaus und ein Zweifamilienhaus mit Veranda und Balkon gedacht.

**H0** Abb. 55. In Donaueschingen befindet sich das Vorbild für diese ländliche Fachwerk-Villa. Auf diesem Motiv ist auch gleich noch eine weitere dazu passende Gebäude-Neuheit zu erkennen: ein kleineres Fachwerkhaus mit Balkon und Dachgaube.





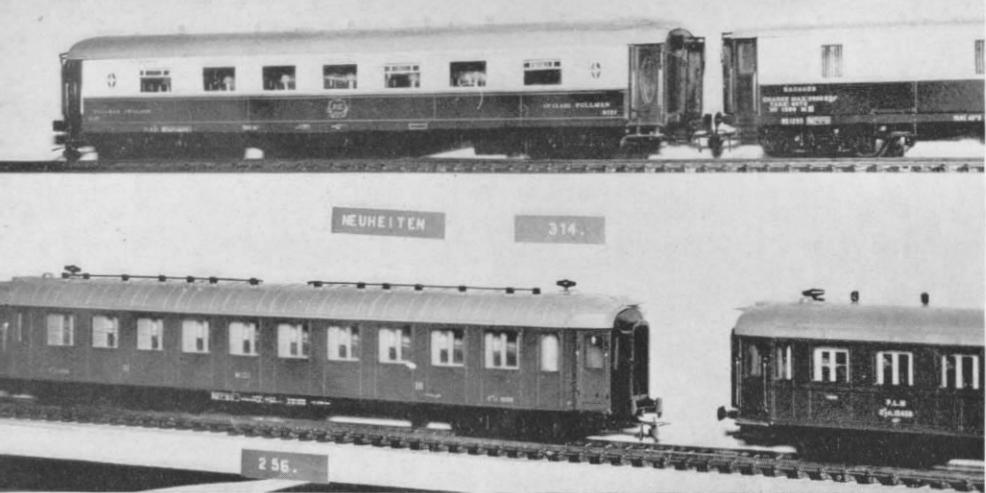
**HO** Abb. 56. Von der anderen Seite betrachtet, fällt u. a. die bei der Fachwerk-Villa vorhandene Holz-Verblendung auf, die beim Modell sehr echt wirkt.



**HO** Abb. 57. Ebenfalls noch einmal eine andere Ansicht des in Abb. 50 gezeigten modernen Einfamilienhauses. Sehr nett macht sich die Aussparung im Dach, die vielleicht selbst den HO-Bewohnern (die, wie die Mutter mit Kind erkennen läßt, hier genügend Kopf-Freiheit haben) einen freien Rundblick ermöglichen soll.

**N** Abb. 58. Vom Stil her bestens für Vor- oder Kleinstädte geeignet ist das neue „Schulhaus“.





**H0** Abb. 59. Der Salonwagen (oben, Nr. 314) des kommenden „Sud-Express“ in Blau/Beige.

## France-Trains

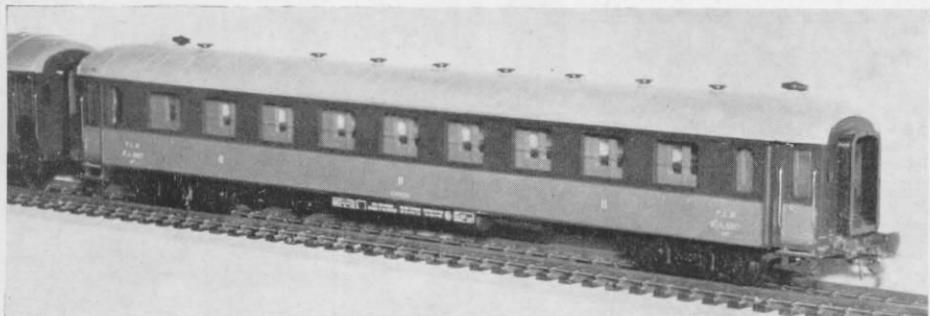
Fabrik feiner Modelleisenbahnen

F-92 Issy-les-Moulineaux

22, Rue J. B. Potin

**H0:** Diese französische Firma, die sich ganz be-wußt auf Wagenmodelle spezialisiert hat, war auch in diesem Jahr wieder mit einem eigenen Stand

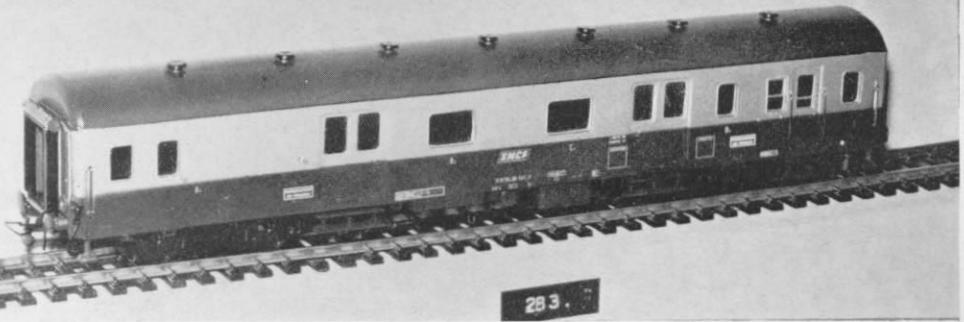
auf der Messe vertreten. Der im Vorjahr angekün-digte „Train Bleu“ ist nunmehr fertig und ab sofort lieferbar. Mancher Liebhaber historischer Luxus-züge wird auch diese Garnitur nicht in seiner Sammlung missen wollen – und sich den kompletten Zug, der immerhin aus Packwagen (Bild), Salonwagen, Speisewagen und vier verschiedenen Schlafwagen besteht, auch einiges kosten lassen. Die passende Zuglok ist etwa die Fulgurex 231 G oder – wenn man's nicht ganz so „dicke“ hat –



**H0** Abb. 60. Der 2. Klasse-Wagen der PLM in „geschweißter“ Ausführung.

Abb. 61. Zwei PLM-Schlafwagen, links in „genieteter“, rechts in der (neuen) „geschweißten“ Version.



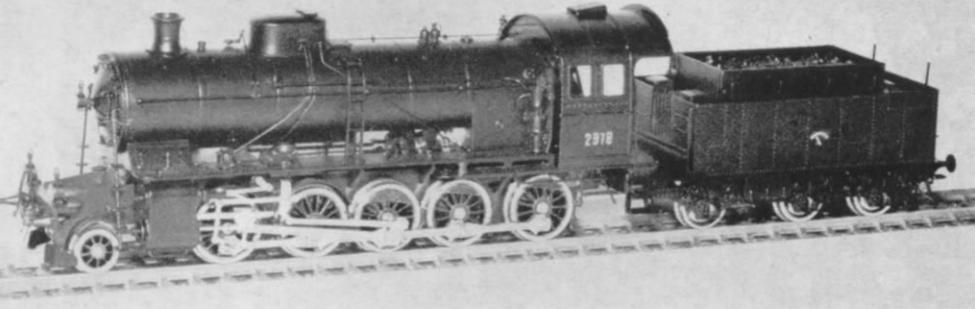


**HO** Abb. 62.  
Gesamtansicht des 23,4 cm-Packwagens der SNCF in Grün/Silber.

**HO** Abb. 63.  
Diese Abbildung offenbart, wie genau es auch France-Trains mit der Wahrung der Vorbildtreue nimmt: Die Fenster bzw. Türen der einen Seite des SNCF-Packwagens sind wie im Großen zum Schutz der Fensterscheiben vergittert (im Innern des Vorbilds befinden sich hier Regale für Pakete und Arbeitsfläche).

**HO** Abb. 64.  
Der Packwagen des nunmehr kompletten und fertigen „Train Bleu“ – wie auch die anderen Wagen dieser Serie mit erhaben aufgesetztem CIWL-Symbol!





**H0** Abb. 65. Die SBB-Güterzuglok C 5/6 ist ganz in Schwarz gehalten, hat extrem feine Rohrleitungen, Original-Kupplungen etc. Der Motor ist schräg im Führerhaus untergebracht; die LüP ist 22,5 cm.

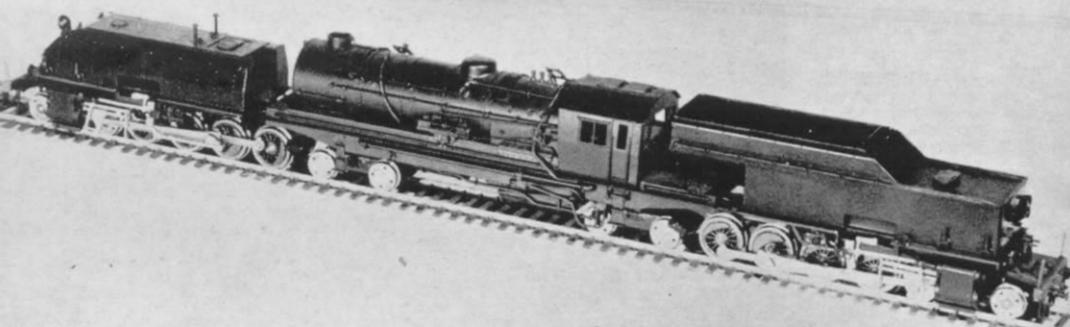
## FULGUREX

**H0:** An „richtigen“ Neuheiten gab es dieses Jahr nicht viel, dafür aber ein ausgesprochenes „Juwele“ – die letzten Jahr angekündigte französische Crampton-Lok (Bild). Mit welcher Raffinesse dieses Modell gearbeitet ist und was für unglaubliche Detailfeinheiten es aufweist, werden wir in der Messe-Nachlese (in Heft 4) noch bildlich demonstrieren. Allerdings: Ob und wie weit sich die

**FULGUREX S.A. · CH-1005 Lausanne**  
Handarbeitsmodelle aus aller Welt

Superausführung des Musters in der Kleinserie verwirklichen lässt, weiß man auch bei Fulgurex noch nicht genau; ebenso steht der Preis noch nicht fest.

Eine weitere „echte“ H0-Neuheit ist die SBB-Ae 3/5 (Bild), ein der deutschen E 44<sup>c</sup> oder E 32 irgendwie ähnlicher Halb-Oldtimer, mit genauer Nachbildung des Buchli-Antriebs an den Radsätzen und einer LuP von 14,1 cm; ein Liefertermin konnte



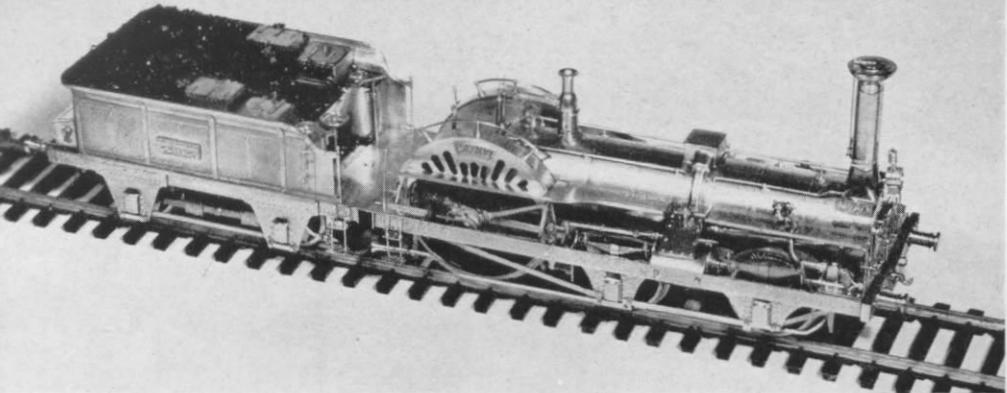
**H0** Abb. 66. Ohne Zweifel eine hochinteressante Loktype – die 38,8 cm lange Beyer-Garratt (mit der Achsfolge 2'D 2' + 2'D 2').

die neue 231 K von Jouef. Nächstes „Luxus-Projekt“ von France-Trains ist übrigens der kaum minder berühmte „Sud-Express“ der CIWL in blau/beiger Farbgebung.

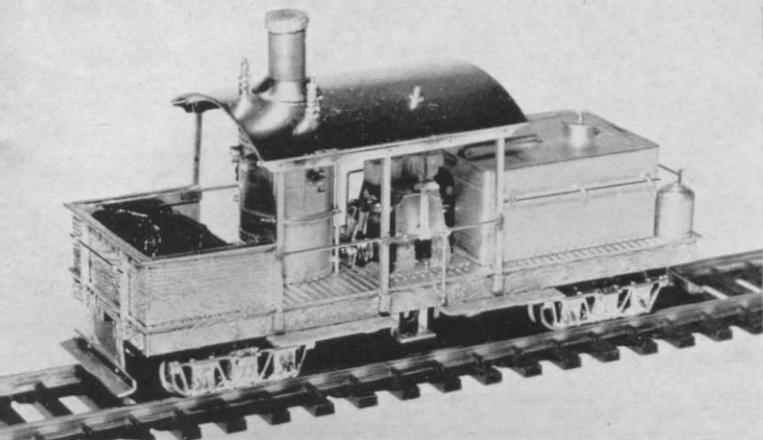
Ansonsten zeigte man heuer zwei PLM-D-Zugwagen (Schlaf- bzw. 2. Klasse-Wagen) nach Vorbildern mit geschweißtem Aufbau (Bild). Ausführung und Lackierung der 26,5 cm langen Modelle – der Schlafwagen ist dunkelrot/dunkelgrau, der Sitzwagen hellbraun/dunkelgrau – ist sehr gut, und daß man mittlerweile bei France-Trains auf echte

Federpuffer verzichtet hat, stellt keinen allzu tragischen „Rückschritt“ dar.

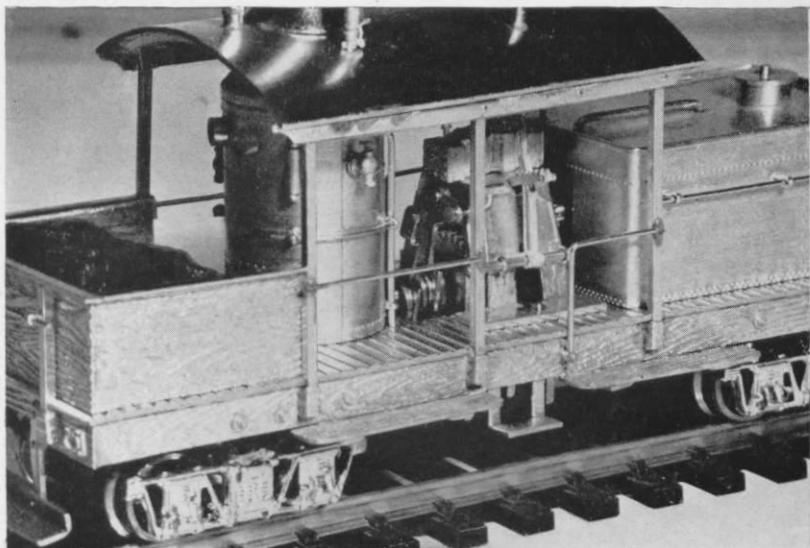
Eine interessante Neuheit ist der moderne SNCF-Packwagen von 23,4 cm Länge, der auf einer Seite „vergitterte“ Fenster hat, da sich hier beim Original die Paket- und Briefregale befinden (Bild). Es gibt ihn in grün/silberner Farbgebung mit Spezialdrehgestellen für (umgerechnet) 200 km/h und in Grün mit „normalen“ Drehgestellen. Bei den Güterwagen erschien lediglich der 4-achsige Steinkohle-Transporter mit neuem Dekor.

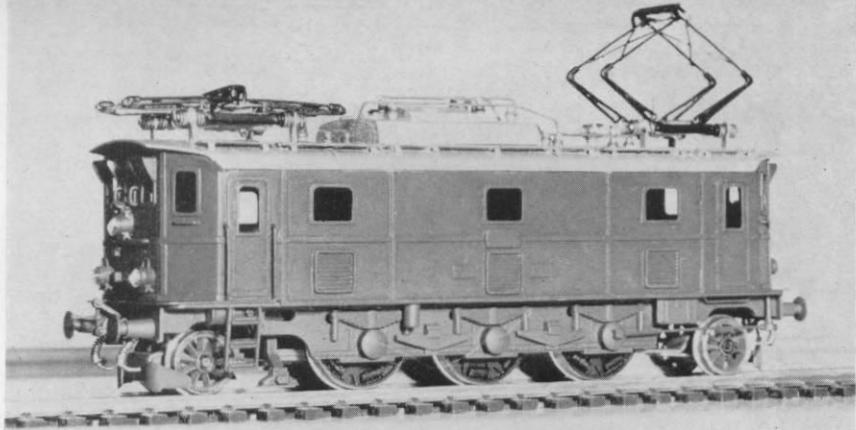


**HO** Abb. 67. Mit Argus-Augen wurde dieses Juwel am Fulgurex-Stand bewacht — die Crampton-Lok, von der wir in der Messe-Nachlese (Heft 4) noch einige aufschlußreiche Detail-Aufnahmen bringen werden!



**HO** Abb. 68 u. 69. Eine weitere "Climax"-Type aus den USA als Fulgurex-Modell (s. letztrjährigen Bericht). Interessante Details sind außer dem minutiös nachgebildeten Stehkessel und dem Gelenkwellen-Antrieb (auf die Drehgestelle) z. B. die "Holzmaserung" an Rahmen und Kohlekarsten (auf dem Ms-Blech) sowie der aus feinstem Drahtgeflecht bestehende Funkenfänger über dem Schlot.



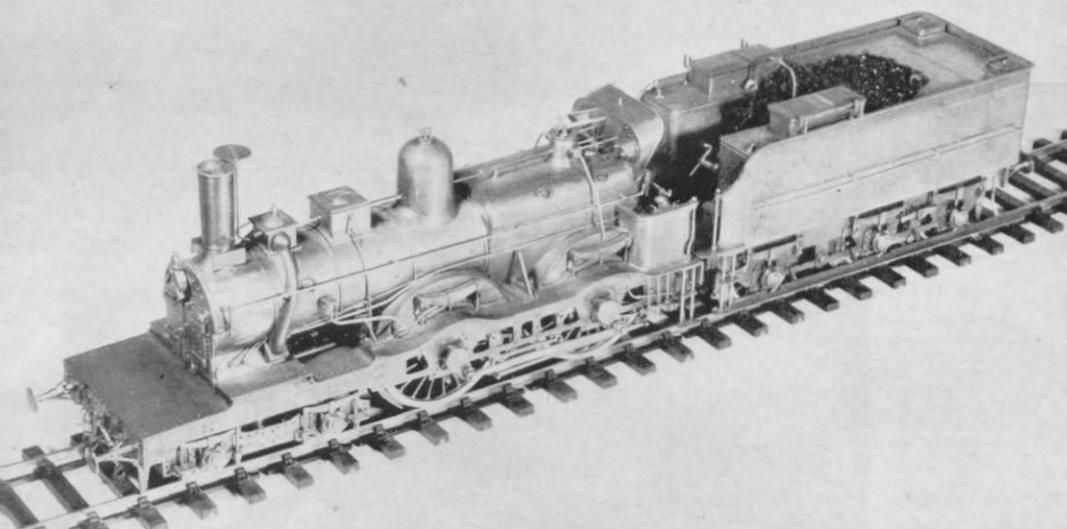


**H0** Abb. 70. Neu: die SBB-Ae 3/5 als 14,1 cm langes Fulgurex-Modell.



**I** Abb. 71. Die imposante und gewichtige 141 R, die allerdings nur für gut „betuchte“ Spur I-Liebhaber erschwinglich sein dürfte!

**0** Abb. 72 u. 73 (rechts). Im effektvollen Messingglanz präsentiert sich hier die bis ins Kleinste nachgebildete „220 Outrance NORD“ im Maßstab 1:45.



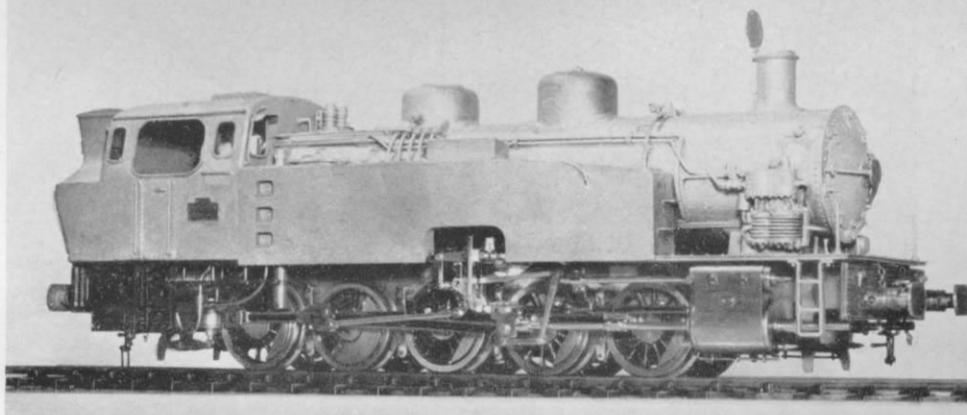


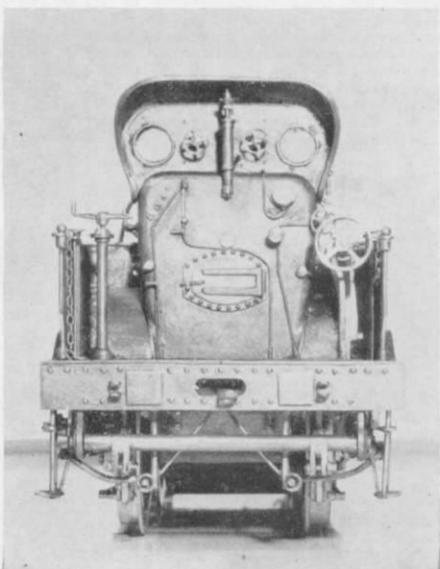
Abb. 74. Das gediegen gearbeitete Modell der schweren E-Tenderdampflok der SNCF sieht nicht nur aus wie eine „Große“, sondern hat ebenfalls einen komplett eingerichteten Führerstand; LÜP = 31,7 cm.

allerdings noch nicht genannt werden. Das gilt auch für die zweite H0-Neuheit nach Schweizer Vorbild, die C 5/6 (Bild).

Die Beyer-Garratt (Bild) ist nicht ganz neu, sondern nur neu aufgelegt und verbessert; wir stellen sie heute nochmals im Bild vor, um – im Hinblick auf MIBA 7/73, S. 455 – zu zeigen, wie interessant sich diese Type (Länge über Puffer immerhin 38,8 cm) auch und gerade im Modell macht! An der französischen 141 F-Lok sind gleichfalls nur einige Detail-Verbesserungen bzw. -Veränderungen (z. B. Windleitbleche) vorgenommen worden.

Die Stehkessel-Climax-Lok, eine weitere interessante US-Type (siehe die andere Climax im

(Abb. 73)



letzten Messebericht) soll für H0 und für H0n3-Schmalspur geliefert werden. Interessant wirkt die imitierte „Holzmaserung“ der Kohlenkasten- und Rahmen-Seitenwände aus Messing. Diese Loks wurden als ganz primitive „Holzfäller“- bzw. Waldbahnmaschinen tatsächlich unter Verwendung von Holz gebaut!

Das H0-Gleismaterial wurde durch eine Bogenweiche mit den Radien 90/60 cm ergänzt, die vorerst allerdings nur in 2,5 mm-Profilhöhe geliefert wird; die neue Y-Weiche des 1,8 mm-Programms hat 60 cm Radius.

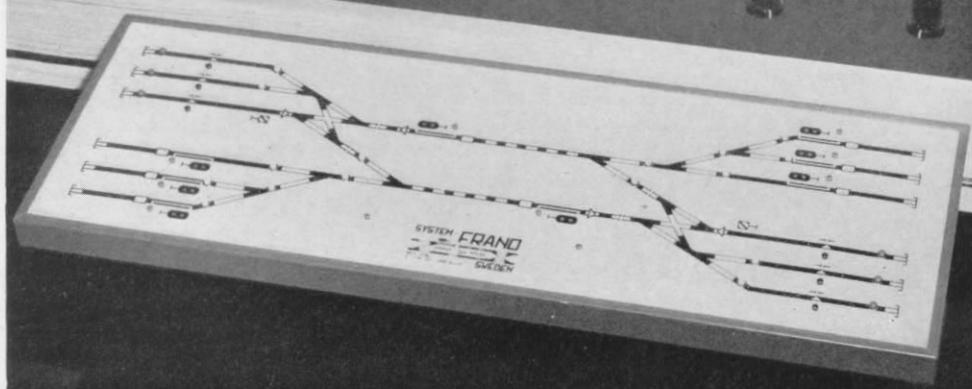
Für unsere Schweizer Leser dürften die typischen SBB-Formsignale von Interesse sein. Für ein Warnkreuz wird auch ein Blinkgeber geliefert; die beiden Lichter des Warnkreuzes blinken wechselweise.

0: Hier gibt es eine französische E-Tenderlok ähnlich der deutschen „94“ (Bild) mit spitzer Rauchkammertür in sehr „gediegener“ Ausführung (französische Bezeichnung 050 TQ 2).

Für Ultra-Oldtime-Fans: die französische 2 B-Schlepptenderlok (Bild) mit Finessen wie Schlotdeckel, Federung und Innensteuerung. Die LÜP ist 38 cm; der Motor befindet sich im Tender und treibt dessen zwei äußere Achsen an.

Die französische CC-Elllok (s. MIBA 3/71) ist jetzt lieferbar und als besonderer Gag auf sämtliche Systeme (Zweisilinen-Gleichstrom, Dreisilchen-Wechselstrom etc.) umschaltbar. Außerdem ist sie für eine Hochfrequenz-Beleuchtung über ein entsprechendes Spezialfahrrpult vorgesehen.

I: Hier gibt es in einer begrenzten Serie von nur 25 Exemplaren die französische 141 R (Bild), ein ganz gediegenes schweres Stück (im wahrsten Sinne des Wortes, denn allein die Lok wiegt 7,5 kg!), das seine Liebhaber allerdings gut 8000 Fr. kostet! Das Modell hat kaum Gußteile, alles ist sehr fein gedreht. Alle Verbindungen sind hart und sehr stabil gelötet; die Lok läßt sich tatsächlich (wie der gerade anwesende Modellbauer demonstrierte) an einem Trittbrettfach hochheben! Sämtliche Details sind vorhanden; man glaubt gar nicht ein Modell vor sich zu haben, sondern eine verkleinerte „echte“ Lok! Dazu trägt auch das typische „schwere“ Fahrgeräusch bei – man spürt und hört förmlich die schwere Last an den Schienenstößen!



**Z-Ilm** Abb. 75. Das Muster-Gleisbildstellpult der Fa. Frano, das in der hier gezeigten Ausführung (im Original übrigens sehr elegant und effektvoll!) etwa DM 1800,- kosten würde. Allerdings werden die Pulte mit zunehmender Größe nicht unbedingt im gleichen Verhältnis teurer; lediglich die Grundausstattung kostet fast ihren Preis — weswegen man auf die angekündigten Bausätze (die preislich günstiger liegen) gespannt sein kann!

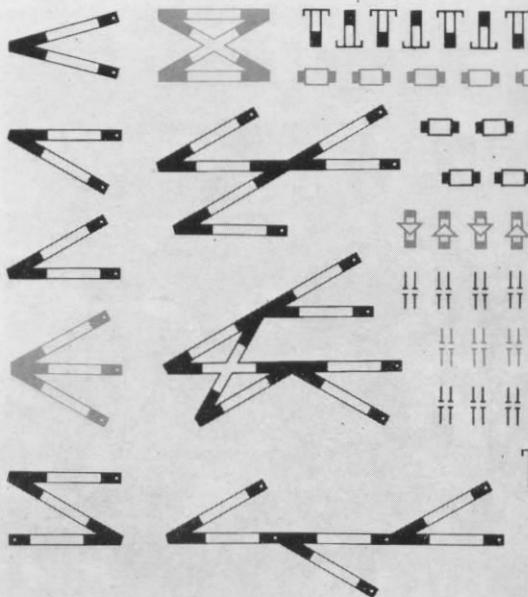
Frantisek Novak · S-17 524 Järfälla

**Z-Ilm:** Zum ersten Mal auf der Messe vertreten war diese in Schweden ansässige Firma, die sich mit der Kleinserien-Herstellung vorbildgetreuer Gleisbild-Stellpulte befasst. Die Ausführung ist äußerst exakt und „gedeckt“. Das Oberteil (aus zwei Kunststoff-Folien mit dazwischenliegendem Film) zeigt sämtliche zur Bedienung des Stellpults notwendigen Symbole und die Drucktaster; die Gleis-, Weichen- und Signalsymbole werden „punktgenau“ und ohne Streulicht ausgeleuchtet. An der Unterseite sind die Halterungen für die Miniatur-Glühlampen und die Drucktaster sowie die komplette elektrische Schaltung befestigt; der dazwischenliegende Rahmen dient zur Befestigung von Ober- und Unterteil und zur Abdeckung der Verbindungsselemente. Das komplett montierte Stellpult hat — u. a. aufgrund der verwendeten gedruckten Schaltungen — eine Gesamthöhe von nur 15 mm und kann direkt auf der Anlage, darunter geschoben, abklapp- bzw. abnehmbar (Bild) oder aber in beliebiger Entfernung von der Anlage aufgestellt werden; die Verbindung erfolgt in diesem Fall mit Mehrfachkabeln.

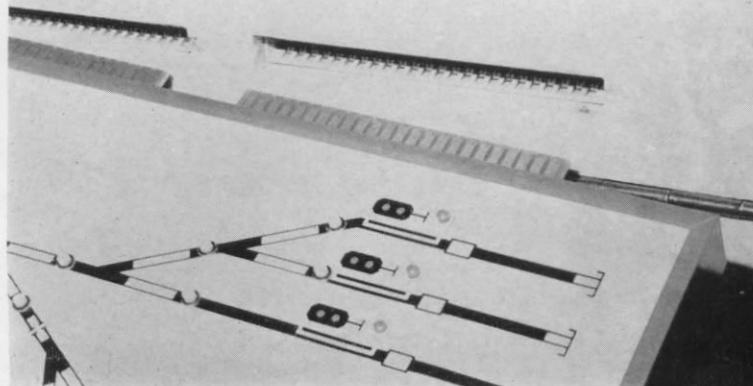
Die Fa. Frano kann lt. eigener Aussage jedes gewünschte Gleisbildstellpult in jeder gewünschten Ausfertigung fertigen. Auf Anforderung erhält man zum Preis von ca. DM 40,- (werden beim Stellpult-Kauf verrechnet) die erforderlichen Symbole in  $\frac{1}{4}$  Größe samt Wachspapier zum Aufkleben (Bild); wenn man den damit angefertigten Gleisbild-Entwurf wieder zurückschickt, folgt erst einmal die Preis-Offerte der Firma. Sonderwünsche (wie z. B. Einbeziehung der Fahrregler ins Stellpult, echte Dr-Fahrstrassen-Technik mit Einzel- und Gruppentaste bzw. Start/Ziel-Taste usw.) können natürlich berücksichtigt werden, sind jedoch genau anzugeben. Die maximale Größe eines Stellpult-Elements

## FRANO

**Z-Ilm** Abb. 76. Derartige Haftsymbole in unterschiedlichen Farben (hier eine kleine Auswahl) dienen zum Eigenentwurf des Gleisbildstellpultes (Wiedergabe in  $\frac{1}{4}$  Originalgröße).



**Z-IIIm** Abb. 77. So z. B. kann das fertige Stellpult (Gesamthöhe 15 mm) an der Anlagenkante angebracht bzw. eingesteckt werden; bei größeren, schwereren Pulten müssen natürlich Stützen oder dgl. angebracht werden, um die Anschlußplatinen nicht unnötig zu belasten. In den Weichen- bzw. an den Signal-Symbolen erkennt man die Miniatur-Drucktaster.



beträgt 1,00 x 0,60 m; größere Stellpulte lassen sich aus mehreren Einzelelementen zusammensetzen.

Ab Jahresende '74 will man auch die einzelnen Miniatur-Taster (mit vergoldeten Kontakten und nahezu unbegrenzter Lebensdauer!) sowie einen Einzelteil-Katalog für Selbstbauer herausbringen;

ab 1975 soll dann das Stellpult-System auch in Baukasten-Form erscheinen. Nachdem die fertigen Gleisbildpulte nunmal ihren Preis kosten (was wir nicht verhehlen wollen), wären die geplanten Baukastenteile vielleicht erfolgversprechender und einer breiteren Käuferschicht zugänglich, was im Interesse der Sache wünschenswert erscheint!

## HEINZ GEBAUER

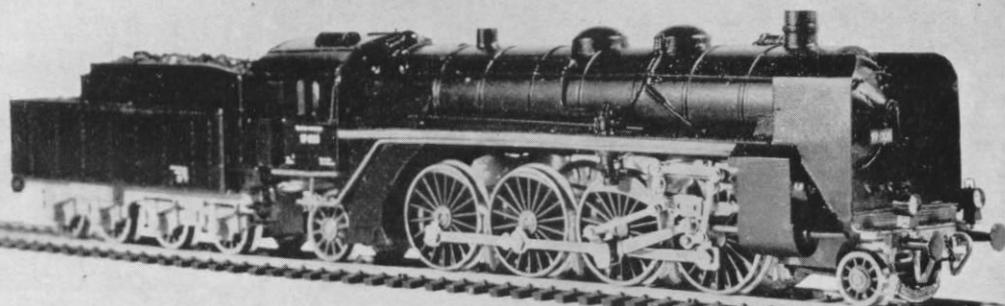
Modellbau · Kleinserien · 4021 Metzkausen

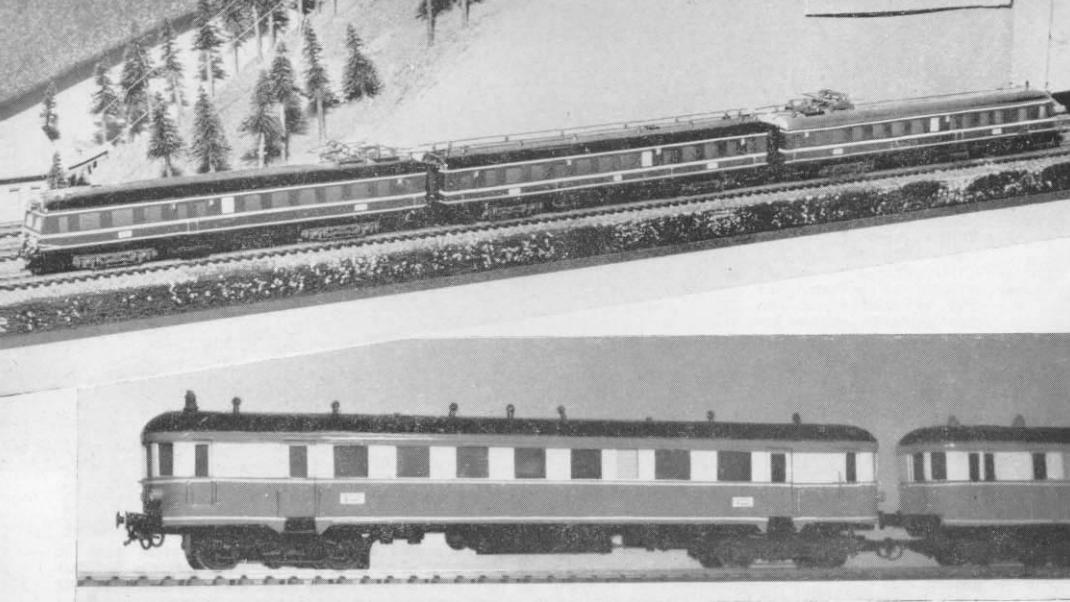
**H0:** Dieser in Modellbahnerkreisen nicht mehr unbekannte Modelbauer war zum ersten Mal mit einem eigenen Stand auf der Messe vertreten; neben eigenen Kleinserien-Modellen befägt sich die Fa. Gebauer vor allem mit dem Zusammenbau und der Abwandlung von M+F-, ZUBA- und Günther-Bausätzen bzw. Umbauten und Verbesserungen von Großserien-Modellen. Unter den Kleinserien-Modellen befinden sich einige Leckerbissen,

die vor allem die Triebwagen-Freunde erfreuen dürften, so z. B. der ET 25 bzw. ET 55 (Bild) oder der Diesel-Triebwagen VT 137 (Bild). Welche Modelle im einzelnen geliefert werden können (lt. Fa. Gebauer kann jedes gewünschte Modell in verschiedenen Ausführungen gefertigt werden), erfragt man am besten beim Hersteller; einige Beispiele zeigen wir in den Abbildungen.

Fast noch interessanter für den „Durchschnitts“-Modellbahner sind dagegen die Umbauten von Großserien-Modellen; so liefert z. B. Gebauer eine BR 57 (aus der Fleischmann-55) in „Superausführung“ (Bild) oder eine mit neuer Steuerung, hinterdrehten Rädern und freien Rahmendurchblick versehene M+F/Fleischmann-01°Ol (Bild). Auch hier empfehlen sich Detail-Anfragen bei der Fa. Gebauer über die jeweils gewünschte Ausführung.

**H0** Abb. 78. Der „Sachsenstolz“ (sächs XX HV, DR-Baureihe 19°) als Kleinserienmodell der Fa. Gebauer.





**HO** Abb. 79 (oben). Etwas für die (stark vernachlässigten) Triebwagenfreunde: der 76,5 cm lange ET 25 bzw. ET 55 in HO.

Abb. 80 (Mitte). Kaum minder interessant (und bisher ebenfalls nicht erhältlich): der VT 137.

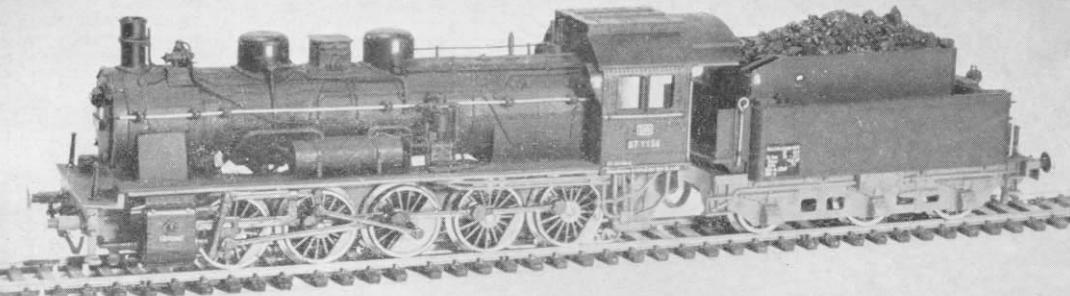
Daneben liefert man für diverse Loks wesentlich verfeinerte Räder mit hinterdrehten und von Hand einzeln ausgefeilten Speichen (à la Methode Bredel, MIBA 12/69), so z. B. für die Märklin-S 3/6 und die Fleischmann-50, oder fertigt jede gewünschte Steuerung, lt. Hersteller zum „Einheitspreis“ von DM 100.— (egal, ob man z. B. eine Steuerung für die 64 oder die 96 wünscht).

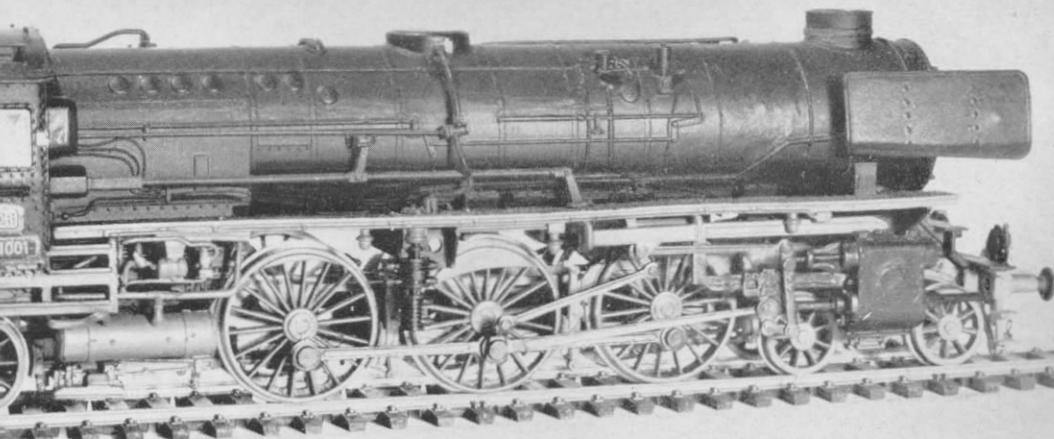
Erwähnenswert ist noch das Puko-Gleisortiment; die Fa. Gebauer will z. B. das komplette Gleisprogramm der Firmen Peco, Pilz und Fulgurex/Shinohara mit Punktkontakte in den Schwellen (ca. 0,5 mm über Schwellenoberkante) liefern, wobei auch sämtliche Weichen umgerüstet werden (Bild). Der Hersteller empfiehlt übrigens alle 2 m eine Fahrstrom-Einspeisung, da sonst der Widerstands-

wert des dünnen Mittelleiters so groß wird, daß die Lok nach wenigen Metern zum Stehen kommt – ein Umstand, den man sich bei großen Anlagen z. B. bei Langsamfahrstrecken oder vor Signalen zweckdienlich (langsamer Auslauf) zunutze machen kann.

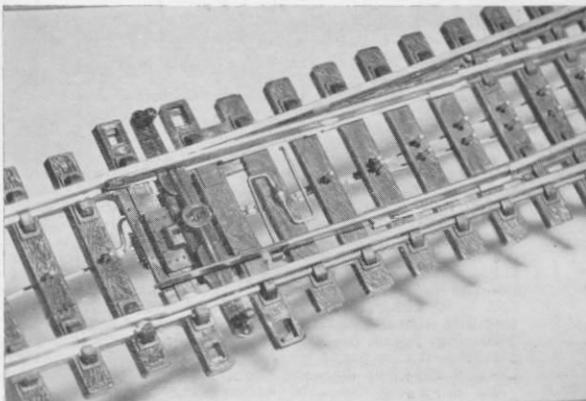
Zur Geschäftspraxis dieses „Newcomers“: Jedes gewünschte Modell wird zunächst mit Rechnung geliefert und kann bei Nichtgefallen zurückgegeben werden; außerdem werden z. B. bei einem Umbau die nicht verwendeten Teile zurückerstattet. – Auf jeden Fall hat sich die Fa. Gebauer einiges vorgenommen; das umfangreiche und durchaus begrüßenswerte Programm kann hoffentlich „durchgehalten“ und auf der nächsten Messe wieder in Augenschein genommen werden.

**HO** Abb. 81. Auf der Basis der Fleischmann-55 entstand diese BR 57 (DM 290.–), die mit diversen Zusatzelementen und einer zierlichen Steuerung verfeinert wurde.

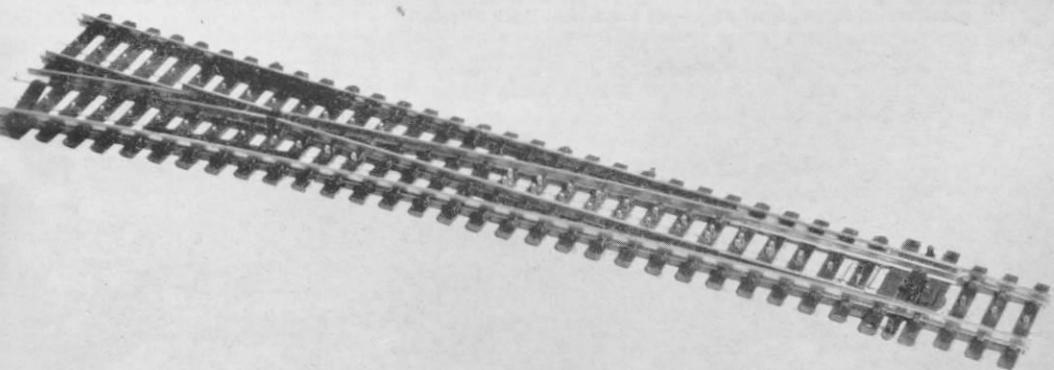


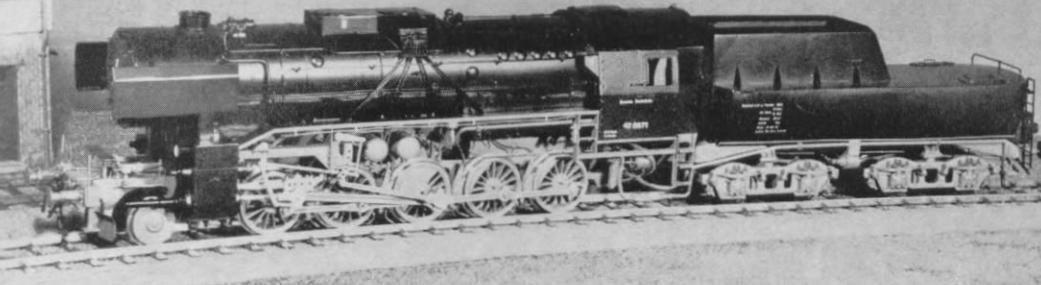


**HO** Abb. 82. Die 01<sup>o</sup>, der die filigranen, hohen Räder allerbestens stehen. Unwahrscheinlich, wie diese den Gesamtein- druck des Modells verbessern! Die Räder sind von hinten ausgedreht und die einzelnen Speichen nachgefeilt (s. Haupttext). An diesem Lokmodell war darüberhinaus die Steuerung äußerst echt „mit Öl verschmiert“; auf Wunsch werden die Gebauer-Steuerungen auch so geliefert.



**HO** Abb. 83 u. 84. Eine von Gebauer mit Pukos ausgestattete schlanke Zwei- schieneweiche (Peco). Durch die federnde Drahtbrücke am Zungenanfang werden die Zungenschienen wechselweise mit Fahrstrom versorgt, weshalb der Lok-Schleifer nicht mehr mittels erhöhten Pukos über jene hinweggeführt zu werden braucht.





0 Abb. 85. Zwar nicht gerade billig, aber dafür auch ein wahres Prachtstück – die BR 42 von Gebauer. Auf der Abbildung leider nicht zu erkennen: der richtige Barrenrahmen dieses Modells!

#### Gemeinschaftsstand

**H. Gebauer**  
**W. Hübner**

7441 Aich

72 Tuttlingen

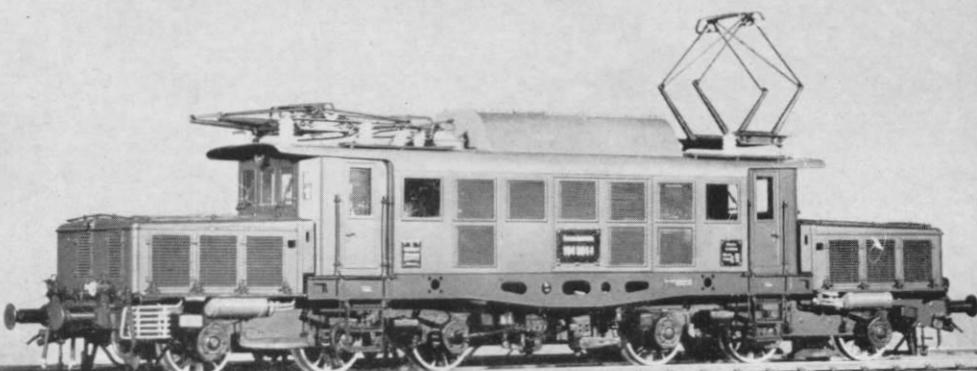
0: Der Gemeinschaftsstand der Firmen Gebauer/Hübner war auf dieser Messe ein Treffpunkt der „Großspurigen“: Im Mittelpunkt stand das neue Modell der BR 42 (Bild), eine ganz aus Metall gearbeitete, 53 cm lange Maschine mit einem Gewicht von 2,5 kg. Angetrieben wird das Modell von einem 5-poligen Motor, der über eine Spiralfeder auf die Treibachse (3. Achse) wirkt; die Kraftübertragung auf die anderen Achsen erfolgt über die Kuppelstangen. Die Gesamtausführung der BR 42 – die ab Februar '75 zum Preis von DM 2 600.– lieferbar sein soll – ist äußerst exakt, und „selbstverständlich“ sind alle Achsen abgefedert, der Führerstand komplett eingerichtet, die Sandstreurohre bis kurz über die Schienenoberkante geführt usw. Auch die Lackierung lässt keine Wünsche offen.

Wie ein Zwerg nahm sich neben dieser Maschine

die „kleine“ T 3 aus, die vor Jahren (s. MIBA 4/69) von der Fa. Wiedling, München, gefertigt wurde und nunmehr von Gebauer mit verbessertem Rahmen, neuem Antrieb und abgefederten Achsen wieder neu aufgelegt wird. Das gute Stück soll ab Herbst dieses Jahres zum Preis von ca. DM 1 800.– bis 2 000.– erhältlich sein.

Modellbau-Hübner zeigte einen kompletten Zug aus Einheits-Personenwagen samt Packwagen (Aie, Bie, Cie und Pwie), der bestens zur Gebauer-P 8 passen würde – wenn diese noch lieferbar wäre (was leider in absehbarer Zeit nicht der Fall sein wird)! Die ganz aus Metall gearbeiteten Wagen sind jedenfalls (mit abgefederten Achsen, Inneneinrichtung, beweglichen Übergangsblechen usw., detaillierter Unterseite inkl. Bremsanlage und Abfallrohren etc.), bestens gearbeitet und jeweils 32 cm lang. Die Serienausführung – die noch gespritzte Fenster samt feinen Rahmen usw. erhalten wird – wird ab Februar '75 erhältlich sein, und zwar als kompletter Zug zum Preis von DM 2 200.–; zur „Verlängerung“ wird es die Wagen aber auch einzeln geben. Obrigens: Die Hübner'sche E 94 (s. letzten Messebericht) ist jetzt in sehr guter Ausführung fertig und ab April dieses Jahres lieferbar!

0 Abb. 86. Die Hübner'sche E 94 (s. vorjährigen Messebericht) – gleichfalls bestechend und mit ausgezeichneten Fahreigenschaften – ist nunmehr ab April lieferbar.



0 Abb. 87. Der komplette Personenzug der Fa. Hübner (aus Einheits-Personenwagen inkl. der bekannten „Donnerbüchse“) wird etwa in einem Jahr erhältlich sein.

0 Abb. 88.  
Die excellent gearbeitete und  
bis ins kleinste  
detaillierte  
ehemalige  
Wiedling-T 3  
(s. MIBA 4/69),  
die von  
Gebauer neu  
aufgelegt wird.



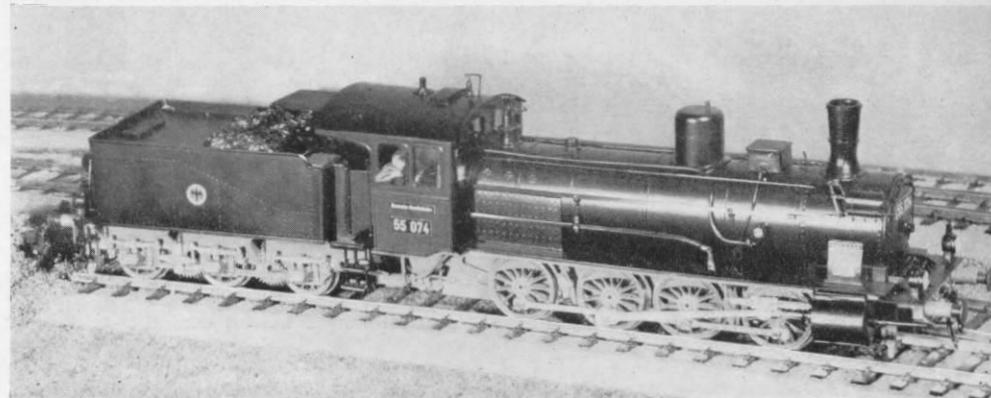
## HEHR

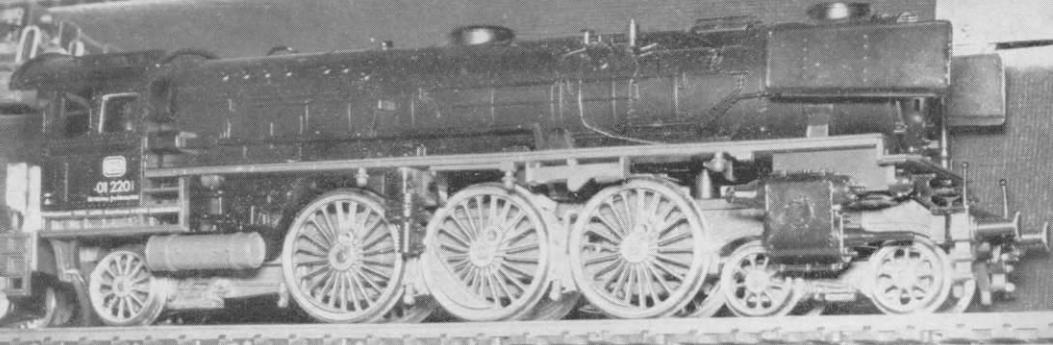
Modellbau  
7000 Stuttgart

Vertrieb: Fa. C. Blumhardt + Cie  
7000 Stuttgart 1 · Königsbau

0 Abb. 89. Ein richtiges „Arbeitspferd“: die preußische G 7<sup>2</sup> als sehr sauber gearbeitetes 0-Modell der Fa. Hehr, die auf Nebenstrecken auch als Zuglok für den obigen Personenzug fungieren kann.

0: Auch dieser Kleinserien-Hersteller war am Gemeinschaftsstand Gebauer/Hübner vertreten; der Vertrieb der Hehr-Modelle erfolgt jedoch über die Fa. C. Blumhardt + Cie, 7 Stuttgart 1, Königsbau.  
Die diesjährige Neuheit ist das Modell der BR 55<sup>7-13</sup> (pr G 7<sup>2</sup>), die zwar auf den ersten Blick etwas „nackt“ wirkt, aber tatsächlich das typische



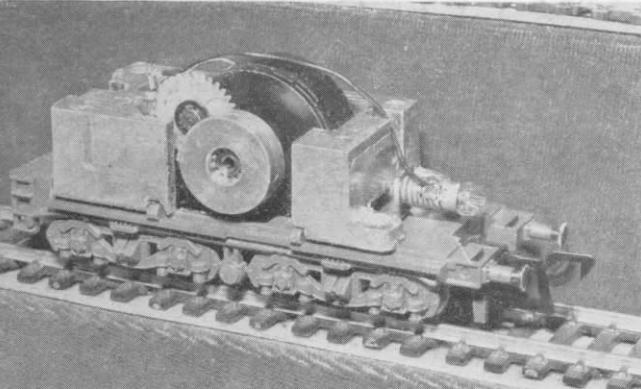
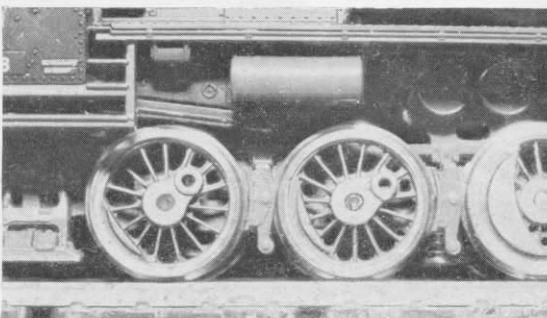


**HO** Abb. 90. Die Fleischmann-01 mit den großenrichtigen und feinen Gerard-Rädern (mit richtiger Speichenzahl und genau herausgearbeiteten Gegengewichten). Die passenden Bremsklötzte stammen gleichfalls von Gerard; will man diese nicht verwenden, sind von den werkseitigen Bremsklötzten – wegen der großenrichtigen Räder – ca.  $\frac{3}{10}$  mm abzuteilen.

## Gerard Labor f. Feingußtechnik

Spezialanfertigungen · A-1080 Wien

**HO:** Die Kleinserien-Herstellung superfeiner Lokräder hat sich offenbar recht gut angelassen, denn die Firma Gerard offeriert heuer eine ganze Auswahl neuer Räder für Großserien-Loks. So gibt es z. B. Räder für die Fleischmann-01 (Bild), die mit einer  $\frac{1}{10}$  mm starken Folie ringsolisiert sind (die Isolierung wurde mit einer Stromstärke von ca.



(Hehr . . .)

Aussehen der preußischen Güterzugloks um die Jahrhundertwende repräsentiert. Der Antrieb des 38 cm langen Modells befindet sich im Tender und treibt alle drei Achsen an. Auch dieses 2 kg schwere Modell ist sehr sauber gearbeitet, wobei besonders die exakten Niet-Imitationen und die feine

**HO** Abb. 91. Gerard-Räder an der Fleischmann-50 (15 Speichen, 16,1 mm  $\varnothing$ ). Herr Gerard nimmt es zuerst genau mit der Vorbildtreue: Der Unterschied zwischen dem Gegengewicht des letzten und vorletzten Radsatzes ist zwar minimal, wurde aber bei der Fertigung peinlich genau berücksichtigt! Das gleiche gilt sinngemäß für die vorbildgetreue richtigen Verstärkungs- „Häute“ zwischen den Speichen!

**HO** Abb. 92. Die für den Triebtender der Fleischmann-01 erhältliche Schwungscheibe, die in Blei-Ausführung DM 20.– kosten soll (Preis für Messing-Ausführung auf Anfrage).

Ausführung der Rauchkammertür hervorzuheben sind. Ab 2. Halbjahr '74 will man diese Maschine zum Preis von DM 1400.– liefern.

Eine kleine Anregung zum Schluß: Zu dieser Lok würde sich etwa ein alter „Kessel“ (G 10) mit oder ohne Bremserhaus bestens machen!

4 A getestet) oder für die Märklin-03 (samt Zahnkranz – s. MIBA 4/73, S. 299), für die übrigens auch Vorlaufräder im richtigen Durchmesser von 9,8 mm angeboten werden. Desgleichen sind Räder mit richtig nachgebildeten Gegengewichten für die Fleischmann-50 und die Märklin-44 (mit Zahnkranz) erhältlich, sowie für die in Heft 1/74 vorgestellte 44 auf der Basis der Fleischmann-51, wobei im letzten Fall gleichfalls die unterschiedlichen Gegengewichte nachgebildet sind. Sämtliche Räder sind bekanntlich wahlweise mit Spurkränzen nach RP 25 (0,64 mm) oder NEM (1 mm) lieferbar.

Von besonderer Bedeutung im Hinblick auf die Abhandlung in MIBA 9/73 ist eine Schwungmasse für den Fleischmann-01-Triebtender mit einem Durchmesser von 22 mm und einer Stärke von 6 mm

(Bild). Zur Montage wird einfach (nach Aussägen einer entsprechenden Aussparung im Bleiballast) das werkseitige Ritzel abgezogen und das Gerard-Ritzel samt Schwungmasse aufgesteckt. „Schwungscheibe“ ist in diesem Fall wohl richtiger; durch die genannten geringen Abmessungen ergibt sich gerade das richtige „Trägheitsmoment“, das zum Überfahren von isolierten Herzstücken, Schmutzstellen usw. sowie für einen weichen An- und Auslauf erforderlich ist. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn die Fa. Gerard derartige Zusatz-Schwungräder demnächst auch noch für andere Großserien-Modelle liefern würde!

Hinsichtlich Liefermöglichkeiten und -fristen sowie weiterer Informationen setzt man sich am besten mit dem Hersteller selbst in Verbindung.

## HEGOB MODELLBAHN

D. Hettler + G. Obst · 4021 Metzkausen

Das an „Hego“ angehängte „b“ ist kein Druckfehler! Wie uns anlässlich der Messe mitgeteilt wurde, mußte die Firmenname geändert werden, damit eine Verwechslung mit der bekannten Spielzeugfirma „Lego“ vermieden wird.

0: Es hat zwar runde drei Jahre gedauert, aber jetzt ist sie wirklich und wahrhaftig fertig: die E 44. Für die 0-Freunde hat sich aber das lange Warten gelohnt, da das Modell nicht nur in der Detailierung, sondern auch bezüglich der Fahreigenschaften (die natürlich bei Modellen dieser Größenordnung besonders augenfällig sind) bestens ausgefallen ist. Obrigens (für Käufer): Die eine unfertig wirkende Drehgestellblende ist in dieser Ausführung tatsächlich richtig, da beim Vorbild die ursprünglich hier angebrachten Sandkästen später wieder abgebaut wurden (auch Hegob nimmt's sehr genau!).

0 Abb. 93. Lokparade auf der Hegob-Vorführanlage: Gleich dreimal präsentiert sich hier die – jetzt endlich lieferbare – E 44.



*Jordan* Modellbahnzubehör

Margrit v. Jordan · 8491 Wilting/Bay.

H0 Jordan zeigte drei recht nette Blockhütten in leicht unterschiedlichen Größen, wobei die eine auch als „Waldkapelle“ o. ä. fungieren kann, sowie Streumaterial in insgesamt 10 verschiedenen Farben. An dem preisgünstigen Laub- und Nadelbaumsortiment hat sich nichts geändert.

**HO** Abb. 94.  
Der Turm-  
triebwagen VT 55,  
den Günther auf der  
Basis des Märklin-  
bzw. Trix-Schienen-  
bus' bringen will.



**HO** Abb. 95  
(Mitte).  
Ein weiteres  
Günther-Projekt:  
der kurze Tender  
2'2 T 30 (mit dem  
einige Lok-Bau-  
reihen zum Wenden  
auf kurzen Dreh-  
scheiben aus-  
gerüstet waren).

## H. Günther

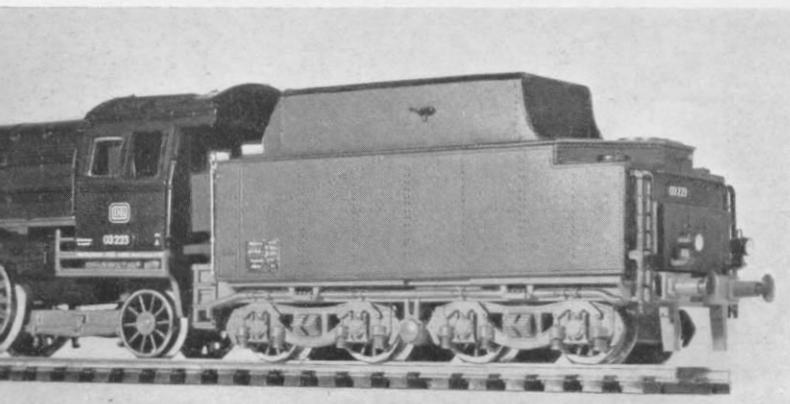
Modellbau  
741 Reutlingen

**HO:** Zunächst einiges zu den schon vor einiger Zeit angekündigten, aber noch nicht ausgelieferten Neuheiten: Infolge Zuliefer-Schwierigkeiten sind hier einige Verzögerungen eingetreten; die Köf II – die in ausgezeichneter Ausführung gezeigt wurde – soll nun ab April, die E 52 ab Jahresmitte erhältlich sein.

Für den Triebtender der Fleischmann-01 (an dem offenbar kein Kleinserien-Hersteller „vorbei kann“) liefert Günther ab Ende April/Mai einen Gehäusebausatz, mit dem der Fleischmann-Tender in einen Nieten-Tender des Typs 2'2 T 32 verwandelt werden kann (Bild). Dieser ist nicht nur die passende Ergänzung für die Fleischmann/Günther-03, sondern lässt sich auch für die Bauarten 01, 41 und 44 verwenden. Eine weitere Tender-Variante – der „Kurztender“ 2'2 T 30 für die 01, 03, 41 und 44 – ist (mit und ohne Antrieb) geplant und war vorerst als Vorbildfoto vertreten. Das gilt auch für die zwei Günther-Ankündigungen, von denen der Turm-



triebwagen VT 55 (auf Trix- bzw. Märklin-Basis) besonders interessant erscheint (Bild). Dieser Ellok-Oldtimer E 73 (bayer. EG 1) wird dagegen völlig „in eigener Regie“ von Günther gebaut werden, allerdings nur für das Zweisilbigen-Gleichstrom-System.



**HO** Abb. 96.  
Die Nieten  
dieses neuen  
Günther-  
Tenders vom  
Typ 2'2 T 32  
wirken zwar  
auf den ersten  
Blick fast zu  
fein, sind aber  
genau größten-  
richtig und  
überaus exakt!

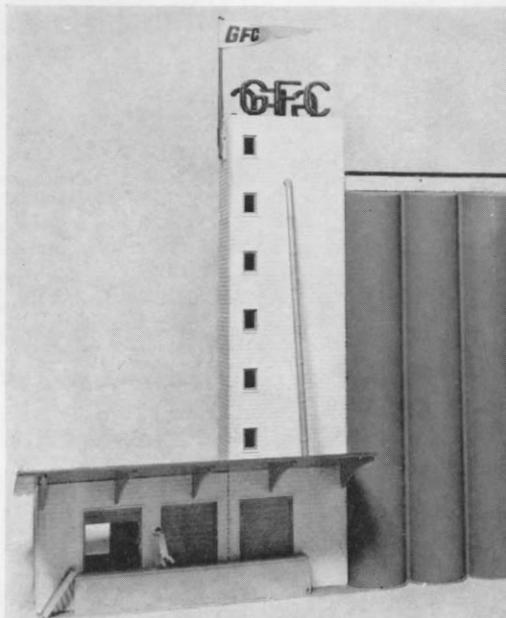
# Heijan

Modellbahnzubehör  
Vertrieb: H. Kleinhanß  
65 Mainz-Bretzenheim

N und HO: Heijan ließ sich heuer etwas Neues einfallen und überraschte mit Fabrikgebäuden, die sowohl von der Vorbildwahl als auch von der Ausführung her gut gefallen (Bild). Sie haben richtig gelesen — „N und HO“ bedeutet, daß die Bausätze für beide Bahngrößen gelten und mit HO- und N-Toren bzw. -Türen ausgerüstet sind (die kleinere N-Tür weist z. B. ein zusätzliches Oberlicht auf oder eine Durchfahrt für N-Eisenbahnfahrzeuge ist in HO ein Tor für Kfz-Modelle). Die Stockwerkhöhe spielt in diesem Fall keine Rolle, da (zumal ältere) Fabriken mehr oder weniger hohe Werkhallen haben können. Das einzige Maßstabs-„Problemmchen“ ist das Geländer der Feuerleiter, die man entweder weglassen, abändern (verkleinern) oder selbst anfertigen muß.

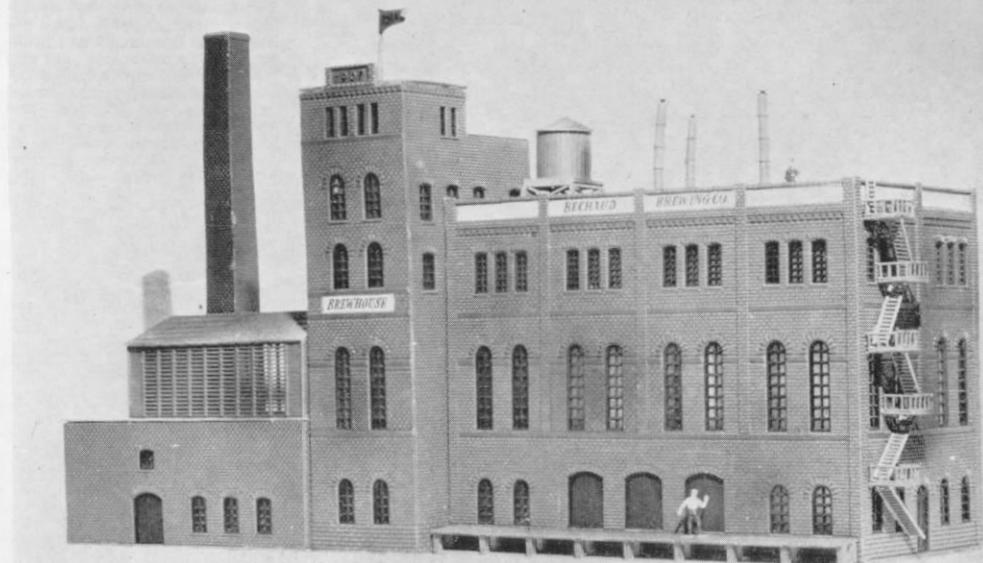
„Offiziell“ handelt es sich bei den Vorbildern zwar um US-Brauereigebäude (Sudhaus und Abfüll-Anlage); die Modelle können aber ebenso gut als Eisengießerei oder sonstige Fabriken deklariert werden, zumal die wuchtige Ausführung mit den großen Wandflächen und den hohen Fenstern mit vielen Einzelscheiben, die Kamine und Dachaufsätze etc. genau das Bild von den Fabriken der Jahrhundertwende wiedergeben, wie sie auch bei uns noch häufig anzutreffen sind. Vor allem bei Kombination mehrerer Bausätze dürfen sich äußerst imposante Fabrikkomplexe zusammenstellen lassen. Übrigens: die Bausätze sind sofort erhältlich!

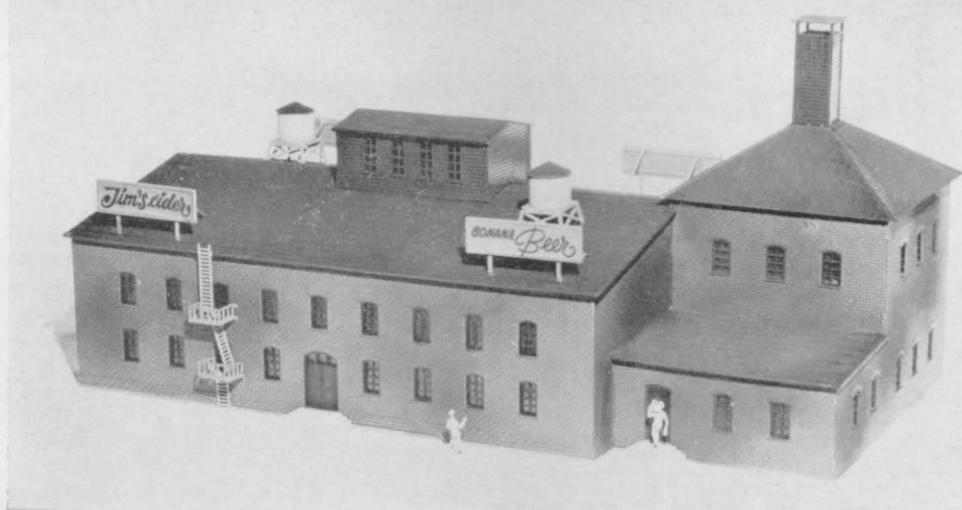
Die im letzten Jahr angekündigte Drehscheibe für Handbetrieb — passend zum entsprechenden Heijan-Ringlokschuppen — ist jetzt gleichfalls für beide Baugrößen erschienen (Durchmesser 35 bzw.



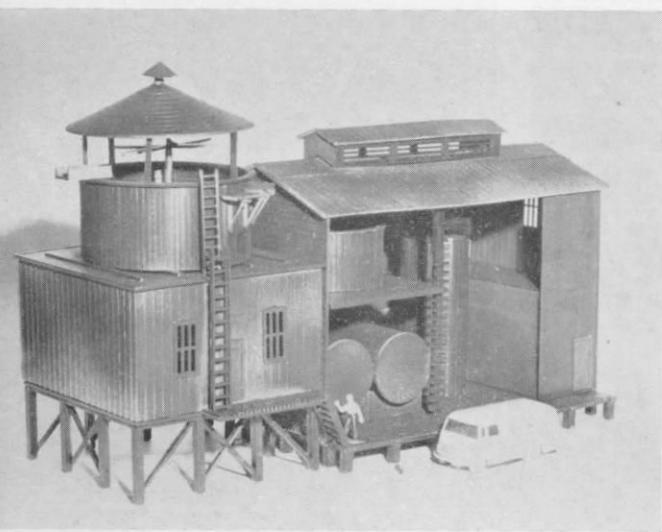
HO Abb. 97. Der moderne Kornspeicher ist beachtliche 31 cm hoch!

N + HO Abb. 98. Das große Oldtime-Fabrikgebäude, das immerhin 43 cm lang ist (und sich — entsprechend „gealtert“ — noch besser machen darf).



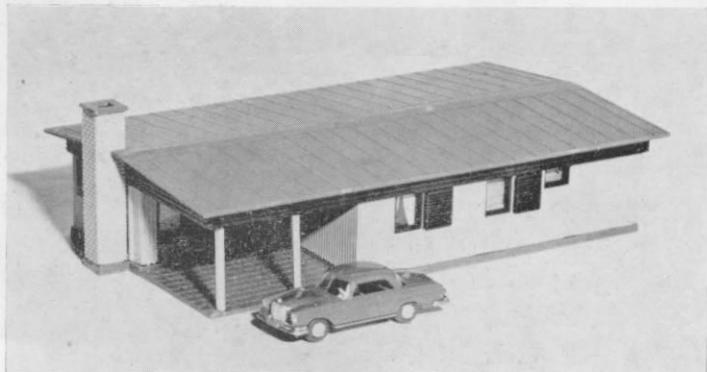


**N + HO** Abb. 99. „Offiziell“ fungiert dieses Gebäude als „Abfüllanlage“, lässt sich aber auch als ein anderes Fabrikgebäude deklarieren. Die Länge ist 40 cm.



**HO** ▲ Abb. 100.  
Die alte „Sirup-Kocherei“, die bereits werkseitig „gealtert“ geliefert wird.

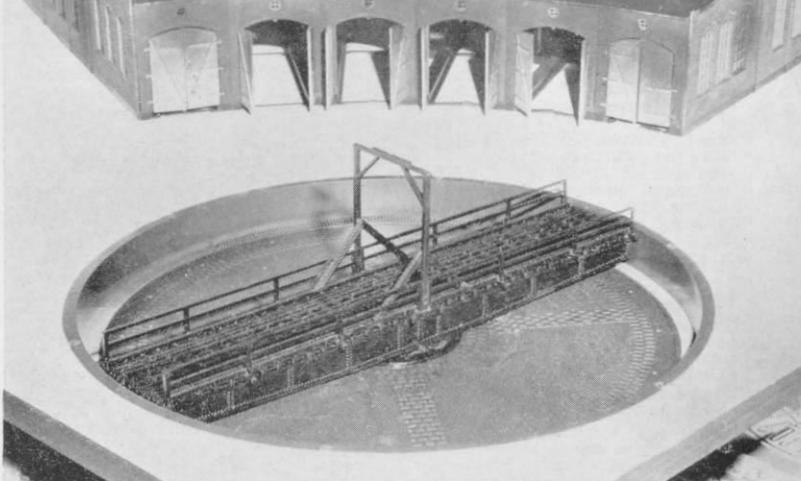
25 cm), wobei Abgangsgleise, Verriegelung, Stromversorgung usw. vom Bastler selbst zu installieren sind (Bild). Der Antrieb erfolgt über einen Drehknopf, dessen Lenkrolle über einen Spezial-Nylonfaden mit der entsprechenden Lenkrolle der Drehscheibe verbunden ist. Zur Montage wird der Nylonfaden zuerst doppelt durch die Rollen von Drehknopf und Drehscheibe gezogen und auf die jeweils erforderliche Länge gekürzt; dann werden die Enden nebeneinander gehalten und mit einer kurz darunter gehaltenen Feuerzeugflamme o. ä. „nahtlos“ verschweißt (zusammenknüpfen genügt nicht, ergibt nur Pannen!).



**HO** Abb. 101.  
Ein schmuckes „Wochenendhaus“ in gelber Holzmanier mit blaugrauem Dach.

## N + HO

Abb. 102. Die im Haupttext beschriebene Drehscheibe für Handbetrieb, deren mittleres Portal man – für europäische Verhältnisse – abbauen kann (obwohl es ähnliche Portal-Drehscheiben auch in Deutschland gegeben hat).



**HO:** Vorerst nur als HO-Muster vorgestellt war ein weiteres imposantes Industriegebäude (das aber auch für N geplant ist): der Kornspeicher (Bild), ein immerhin – inkl. Fahnenstange – 31 cm hohes „Trumm“, das für die Freunde von Industrie-Gleisanschlüssen sicherlich eine willkommene Abwechslung zu den gewohnten Schotter- oder Kieswerken darstellt und den „Hafen- und Bahn“-Liehabern wie gerufen kommen dürfte (s. z. B. MIBA 9/73).

Schließlich und endlich erschien noch eine „Sirup-Kocherei“ (Bild), die aber nicht unbedingt

als solche zu fungieren braucht, sondern sich in ihrer verwitterten Farbgebung bestens als Ausgangsbasis für eigene Entwürfe von Oldtime-Fabriken etc. eignet.

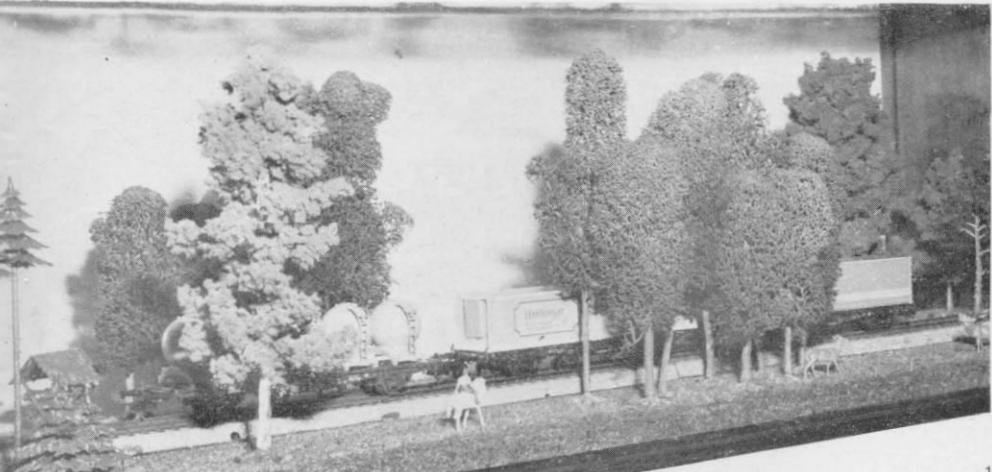
Obrigens: Die im letzten Messebericht monierte „marmorkuchenartige Schlierenzeichnung“ einiger Hejlan-Gebäude wurde aufgrund unserer Kritik mittlerweile beseitigt – ein Zeichen dafür, wie aufmerksam man auch in Dänemark die MIBA studiert! Mange tak! (Was – wenn wir uns nicht täuschen – auf dänisch so viel wie „Besten Dank“ bedeutet).

## HEKI

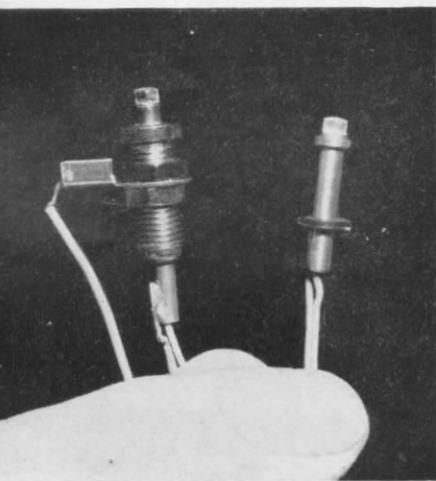
H. Kittler & Co. OHG  
Modellspielwaren  
7551 Wintersdorf

**N + HO:** Bei Heki war in diesem Jahr nur eine einzige für den Modellbahner interessante Neuheit zu entdecken: ein Satz mit flexibler Hecke, verschiedenen Büschen und kleinen, blühenden Bäumen, die in bekannter Heki-Manier sehr nett ausgesehen sind.

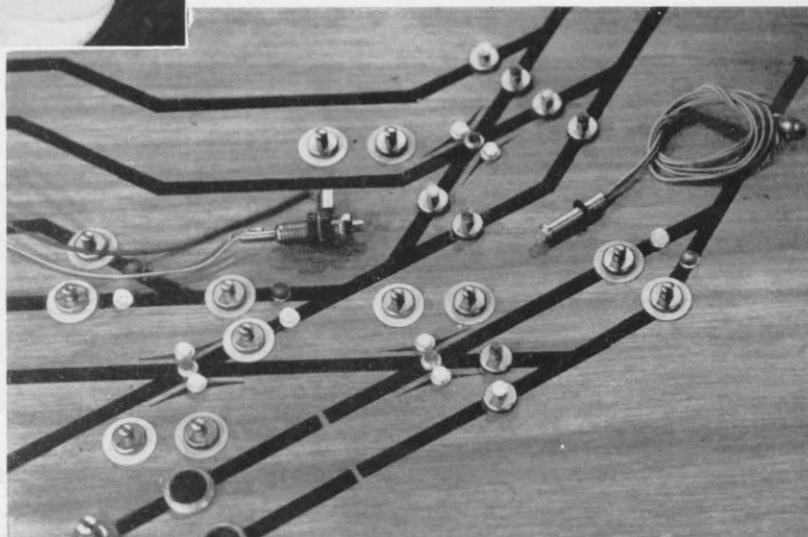
**HO** Abb. 103. Sie wirken immer wieder gut: die hohen Heki-Laubbäume für HO.



**H0** Abb. 104.  
Die diesjährigen  
Neuheiten  
auf einen Blick:  
diverse Bäume,  
Büsche und  
eine flexible  
Hecke.



**Z-Ilm** Abb. 105 und 106.  
Die neuen, beleuchteten  
Herkat-Gleisbildstellpult-Taster  
und Kontrolleuchten  
sind nun merklich  
kleiner geworden.  
In Funktion (und  
teilweise leuchtend)  
zeigt sie die neben-  
stehende Abbil-  
dung.



**Herkat** K. Herbst  
8500 Nürnberg

**Z-Ilm:** Für ihr bekanntes Gleisbildstellpult-System brachte die Firma in diesem Jahr neue Drucktaster und Kontrolllampen heraus (Bild). Die Taster sind nunmehr durch eingebaute Glühlämpchen beleuchtet und in den Farben rot, grün, blau, gelb und weiß erhältlich. Durch das Glühlämpchen kann die bislang bei jedem Schalter anzubringende gesonderte Rückmeldelempfe entfallen; durch das getrennte Herausführen der Lampenanschlüsse ist jetzt je nach Erfordernis eine Dauerbeleuchtung oder eine Rückmeldefunktion möglich. Dabei sind die Abmessungen der Taster nahezu gleich geblieben (Außen- $\varnothing$  7,5 mm, Bohrungs- $\varnothing$  6,2 mm, Einbauteife 28 mm), wodurch sich nunmehr der Platzbedarf für die Taster mit Rückmeldung verringert

und zudem das Gleisbildstellpult auch übersichtlicher gestaltet werden kann.

Zu den genannten Drucktastern passend sind neue Kontrolllampen erschienen, die ebenfalls in den o. a. Farben geliefert werden. Sie zeichnen sich durch die geringen Maße von nur 4,5/3 mm Ø und 20 mm Einbautiefe aus und werden in einfacher Durchsteck-Montage befestigt.

Für die Drucktaster und die Kontrolllampen sind

auch die jeweils passenden Ersatzlämpchen erhältlich.

Speziell zum Schutz der aufgeriebenen Haftdruck-Symbole gegen mechanische Beschädigung dient ein neuer, farblos matter Sprühlack, der sich aber sicher nicht nur zu diesem besonderen Zweck eignen dürfte; denkbar wäre z. B. eine damit erreichbare Mattierung von zu sehr glänzenden Gebäude-modellen.

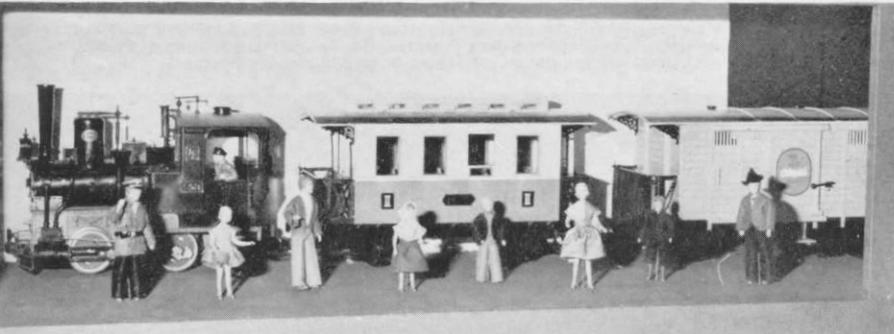
## Hückel OHG

Spielwaren · 8120 Weilheim

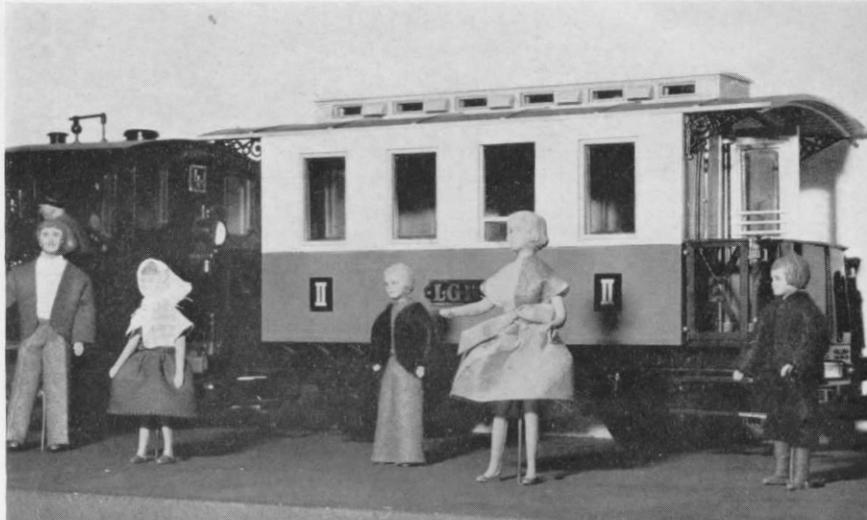
Ilm: Am Rande (der Halle A) entdeckt: nette kleine Figuren, die sehr gut zur LGB passen und deren Glieder biegsam sind. Man kann sie selbst bekleiden (wobei wir besonders an schneidernde

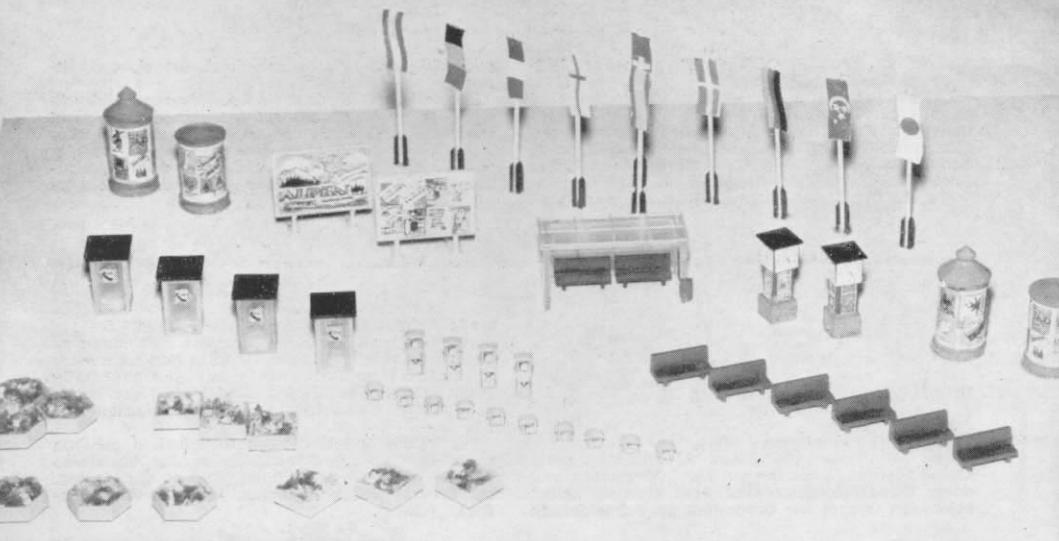
Modellbahner-Ehefrauen gedacht haben, die auf diese Weise vielleicht eine engere Beziehung zu unserem Hobby bekommen können und nicht mehr ganz abseits zu stehen brauchen) oder aber fertig angezogen kaufen. Eine unbekleidete Figur kostet ca. 4,50 DM, eine fertig angezogene zwischen 10.– und 12.– DM.

Für Muttis und Vatis: Diese Figürchen gehören eigentlich zu einem Puppentheater (das Ihre kleine Tochter interessieren könnte). Und so ein kleines, ca. 8½ cm großes Figürchen heißt lt. Werbeprospekt „hübbi“.

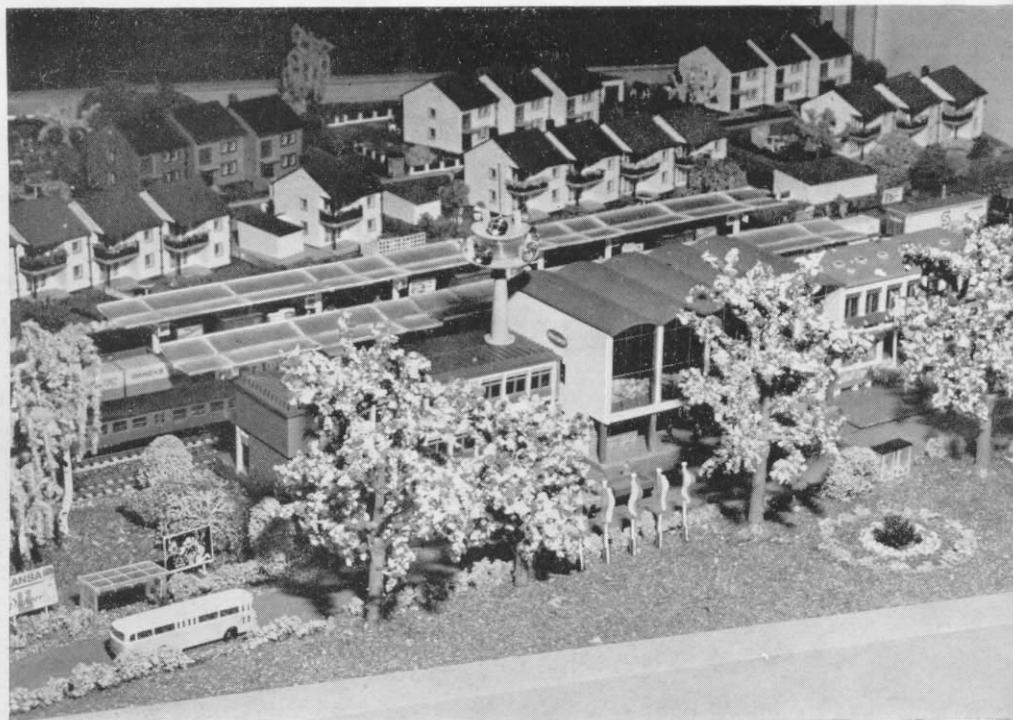


Ilm Abb. 107 u. 108. Wie nett sich die „hübbis“ gerade in Verbindung mit einer Lehmann-Großbahn ausnehmen, mögen diese beiden Abbildungen aufzeigen.





**N** Abb. 109 u. 110. Das Herpa-Stadtensemble, das aus über sechzig Einzelteilen besteht, einmal solo und – jedoch nur zum Teil sichtbar – auf der Messeanlage (unten) eingebaut. So findet man auf dieser Abbildung die kleine Wartehalle, die Fahnenmasten, Plakatwände, Telefonhäuschen usw. wieder, allerdings manchmal etwas verdeckt, und zwar von den neuen (14 cm hohen) blühenden Bäumen.





**N** Abb. 111. Selbst das Heizungs-Häuschen mit dem vorschriftsmäßig hohen Kamin ist bei der kleinen Gärtnerei nicht vergessen worden. Übrigens, die bei diesem Motiv verwendeten Gehsteige sind jetzt als komplettes Sortiment herausgebracht worden (s. unten).

**herpa**

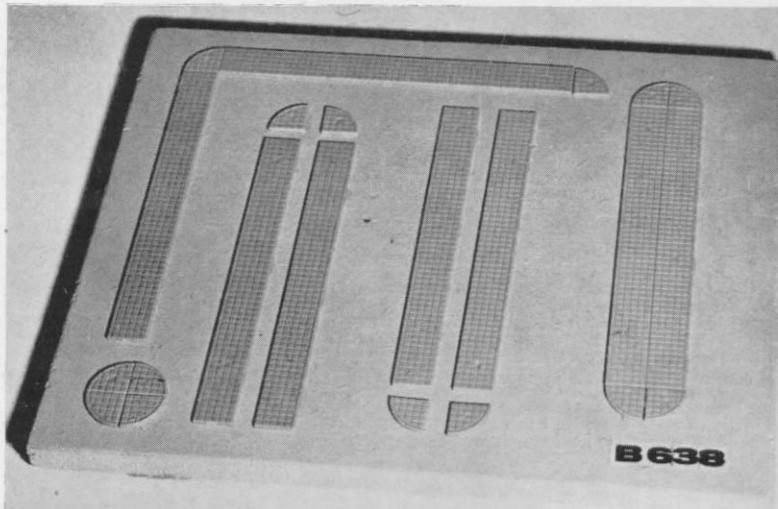
Modellbahnzubehör  
Fritz Wagener  
8501 Dietenhofen

**N:** Nachdem sich die Firma Herpa auf diese Baugröße richtiggehend spezialisiert hat, sind heuer wieder einige ansprechende Gebäudemodelle sowie weiteres nützliches Zubehör erschienen.

Zu den bisherigen kleinen Wohnhäusern passen sehr gut die beiden Backsteinhäuser mit Anbauten und verschiedenen Vordächern. Damit lassen sich auch sehr gut ganze Straßenzüge mit Reihenhäusern aufbauen. Neu sind auch eine kleine Gärtnerei mit einem zweigeschossigen Wohnhaus mit Durchgang und Garage sowie Gewächshäusern und vier Frühbeeten sowie blühende Bäume (Bild).

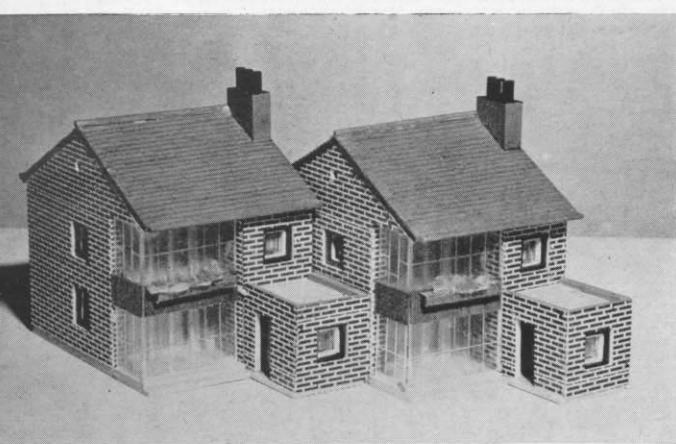
Zur Ausgestaltung von Strecken wurde ein Satz mit Streckenzubehör herausgebracht, der einen kleinen Haltepunkt „Leonrod“ sowie einen Geräteschuppen, vier Fernsprechbuden und zehn Streck-

**N** Abb. 112.  
Eine stattliche  
Gehsteiglänge von  
einem Meter ergibt  
sich, wenn alle  
Teile dieses Sorti-  
ments (das auch  
12 Eckteile enthält)  
aneinander gereiht  
werden.



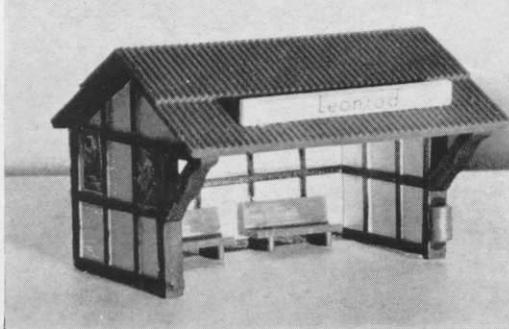


**N** ▲ Abb. 113. Ein weiterer Ausschnitt aus dem Herpa-Messe-Schaustück, bei dem u. a. wieder ein Teil des neuen Stadtortiments zu erkennen ist.

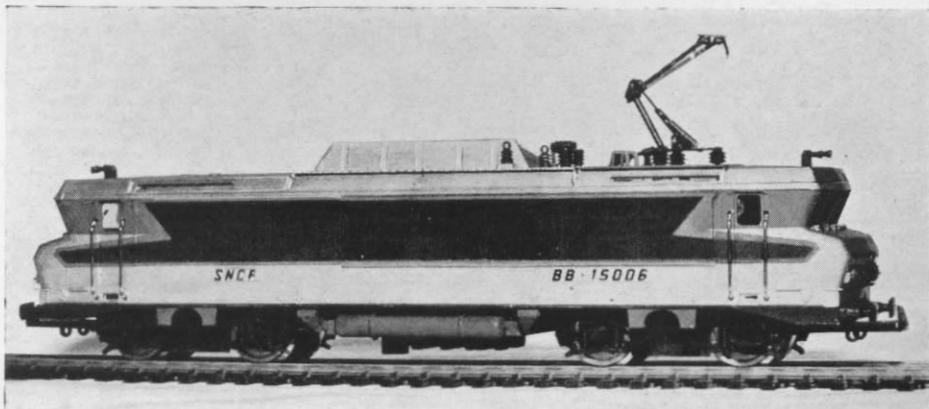


**N** Abb. 114. Um richtig „typische“ Reihenhäuschen handelt es sich bei den „Backsteinhäusern“, die durch die Anbauten und verschiedenen Vordächer recht abwechslungsreich aufgebaut werden können.

kenfersprecher enthält. Und damit es auch in der N-Stadt etwas belebter zugeht, gibt es ein Stadtortiment mit über 60 Einzelteilen wie Litäfassäulen, Telefonhäuschen, Briefkästen, Fahnenmasten mit Fahnen, Plakatwänden u. v. m. „Last not least“ sei auch noch ein Satz mit acht geprägten Gehsteigplatten erwähnt, mit dem sich Gehsteigpartien ohne Aufwand leicht gestalten lassen. Beigeckt sind auch zwölf Eckteile; insgesamt lässt sich mit diesem Satz eine Gehsteiglänge von 100 cm erreichen.



**N** ▼ Abb. 115. Unter das Sortiment „Streckenzubehör“ fällt dieser nette kleine Haltepunkt „Leonrod“, zu dem noch 4 Telefonhäuschen und 10 Fernsprecher gehören.



**H0** Abb. 116. Das Handmuster der französischen BB 15 006 in Silber/Rot.

# JOUEF

Modelleisenbahnen und Zubehör · Paris

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

**H0:** Die im letzten Messebericht vorgestellte Pacific 231 K ist inzwischen fertig und wirklich sehr gut ausgefallen, so daß sie auch den verwöhnteren Modelleisenbahner ansprechen vermag (Bild). Am Kessel sind die Leitungen zum Teil einzeln aufgesetzt, ebenso die Speisepumpe; die Bremsbacken liegen genau in Radeebene. Das Gehäuse ist schwarz/grün mit feinen roten Zierstreifen, die selbst am Windleitblech nicht fehlen.

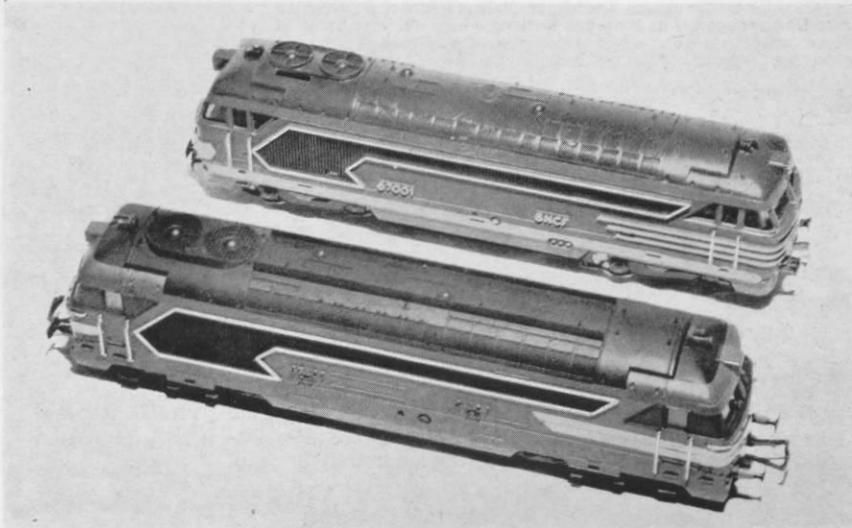
Der Motor sitzt bei der 231 K im Tender, wobei das vordere Drehgestell angetrieben ist. Bemerkenswert sind vor allem die sehr feinen aufgesetzten

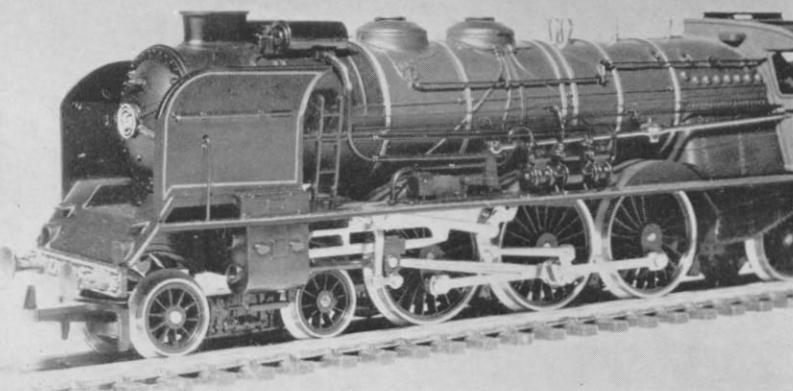
ten Geländer sowie die größeren Nieten-Imitationen. Insgesamt entspricht die Pacific 231 K also durchaus den westdeutschen Großserienmodellen und liegt dabei, wie auch die anderen Jouef-Modelle, preislich recht günstig.

Nicht gänzlich neu, aber völlig überarbeitet und feiner detailliert, erscheint die schon bisher im Programm befindliche Diesellok BB 67 001 jetzt als BB 67 407; der Antrieb erfolgt bei diesem wie auch bei allen anderen Lokmodellen durch einen 5-poligen Elektromotor (Bild).

Eine echte Neuheit unter den Fahrzeugmodellen

**H0** Abb. 117. Die bisherige BB 67 001 im Vergleich zur verbesserten BB 67 407 (vorn). Man sieht, daß z. B. die Gravur des Daches u. a. m. erheblich verfeinert wurde.





**HO** Abb. 118.  
Die Pacific 231 K, die mit ihrer feinen Detailierung, den extra ange- setzten Pumpen, Ventilen usw. und der zierlichen Steuerung das neue Jouef-Niveau repräsentiert.  
— Abb. 119.  
Der Triebtender der 231 K, der gleichfalls zahlreiche De- tails aufweist.

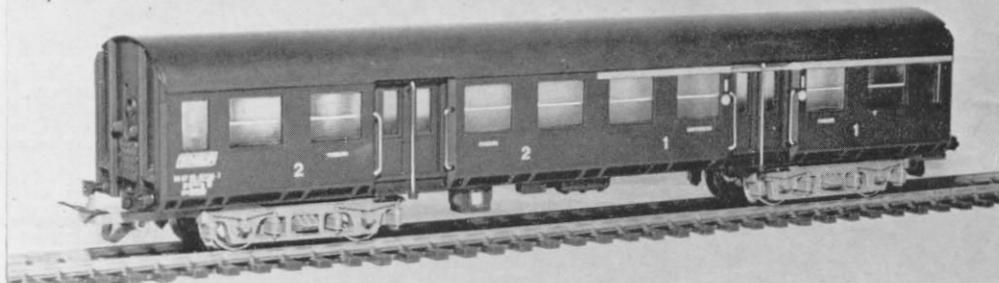
ist die vierachsige BB 15 005-Ellok, die in zwei Farbvarianten, nämlich einmal in Grün und einmal in Silber mit rot abgesetzten Lüfterreihen und gelben Zierstreifen, erscheinen wird (Bild). Heuer war zwar nur das Handmuster ausgestellt; wenn sich aber mittlerweile bei Jouef das bei der 231 K gezeigte Qualitätsniveau allgemein „eingeschlichen“ hat, dürfte auch die endgültige Ausführung entsprechend ausfallen.

Sehr gut gelungen sind auch die vier neuen Reisezugwagen, die unseren 4-achsigen Umbauwagen entsprechen und auch preußische Regeldrehgestelle aufweisen. Erhältlich sind der 1. Klasse-, 1./2. Klasse- (Bild), 2. Klasse- und 2. Klasse-Wagen mit Gepäckabteil. Der gleichfalls gezeigte 2. Klasse-Liegewagen ist nicht neu, sondern nur eine entsprechende Farbvariante des schon vorhandenen UIC-Wagens 2. Klasse.

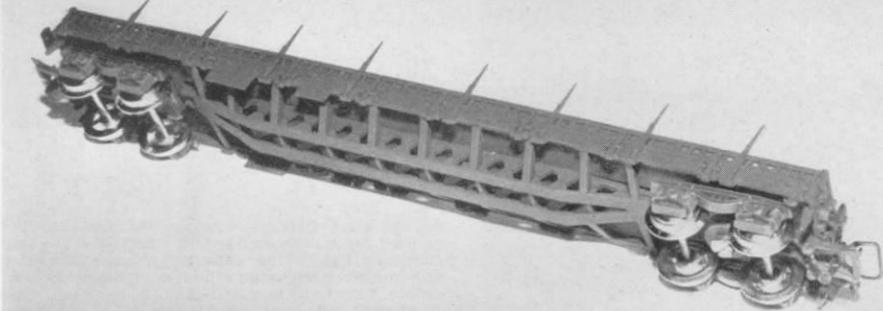
Eine sehr feine und weitgehende Detailierung fällt auch bei den neuen 22,5 cm langen Güterwagen auf. Vorgestellt wurden ein Kühlwagen, ein Flachwagen mit Stirnwänden zum Transport von Paletten sowie ein Rungenwagen mit feinen Rungen (Bild). Neu ist ebenfalls noch ein Schiebewandwagen (LÜP 23,5 cm).



**HO** Abb. 120. Einer der neuen 4-achsigen Nahverkehrswagen (LÜP 21,7 cm), deren Vorbilder — wie unsere Umbauwagen — im Nah- und Bezirksverkehr eingesetzt werden.



**Achtung! Heft 2/74 ist von uns termingerecht zum Versand gebracht worden!**  
Die teilweise verspätete Zustellung ist auf den Februar-Poststreik zurückzuführen  
(der vor allem Bayern betraf)!



**HO** Abb. 121. Der 22,5 cm lange Rungenwagen (auf dem gleichen Fahrgestell wird auch ein Paletten-transport-Flachwagen geliefert) gefällt durch die feindetaillierte Seitenwände mit den zierlichen Rungen und durch die akurate Darstellung der Unterseite mit durchbrochenen Trägern etc.

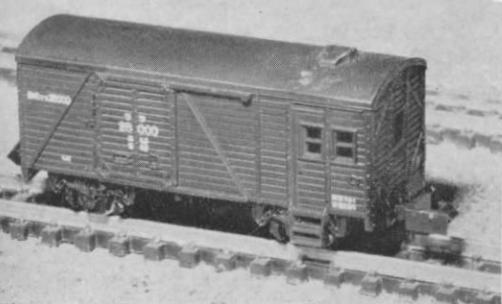
**H0e:** Nachdem im letzten Jahr das Schmalspur-Programm einschließlich der ehemaligen Egger-Modelle endgültig „abgesagt“ worden war, scheint dem Vernehmen nach bei Jouef diesbezüglich doch wieder etwas „im Gange“ zu sein. U. U. sollen mit

völlig neuen Werkzeugen gefertigte Zuggarnituren (also keine Einzelmodelle) wieder angeboten werden – aber leider ist die Sache noch nicht spruchreif. Dennoch scheint dies für alle Schmalspurfreunde doch ein kleiner Lichtblick zu sein!

## Kader HONGKONG

Vertrieb: Fa. W. Hochfeld  
1000 Berlin 45

**N** Abb. 122 u. 123. Diese Güterwagen nach japanischen Vorbildern lassen sich – mit Puffer versehen – auch auf deutschen Anlagen einsetzen.



**N:** Für diese Baugröße sind neu eine japanische Ellok ED 75 in Rot und Weiß, Containerwagen (zwar ohne Puffer, aber diese lassen sich nachträglich leicht anbringen) sowie zweiachsige Kessel- und G-Wagen – genaue Nachbildungen der wenigen zweiachsigen Vorbilder der Japanischen Eisenbahnen (s. Bild), die auf deutschen Anlagen etwa als US-Fahrzeuge aus der Nachkriegszeit fungieren können.

**N** Abb. 124. Die recht ansprechend wirkende japanische Ellok (Typ Bo'Bo') in rot/weißer Farbgebung.





**HO** Abb. 126. Das moderne Stellwerk „Geislingen/Steige“ entstand nach dem gleichnamigen Vorbild.

Kibri präsentierte wider Erwarten (im Hinblick auf den Großbrand Ende letzten Jahres) ein erfreulich großes Neuheiten-Sortiment sowohl in HO als auch in N!

**HO:** Das Schmuckstück der diesjährigen Neuheiten ist zweifelsohne der überdachte Oldtime-Bahnsteig „Detmold“ (Bild); die Ausführung von Dachträgern, Ziergittern etc. ist sehr gut und sicher

werden viele Oldtime-Freunde dieses Modell begrüßen! Als modernes Pendant erschienen die neuzeitlichen Bahnsteige „Altbach“ und „Zell“. Allen drei neuen Bahnsteigen liegen mehrere unüberdachte Zwischen- und Endstücke bei, die zur Verlängerung bzw. zum Ausfüllen der Weichenzwschenräume dienen (Bild). Damit lassen sich die Bahnsteige „Detmold“ bzw. „Altbach“ auf eine Länge von 101,5 cm (bei geraden Endstücken) bzw. 121,5 cm (bei den etwas längeren abgerundeten Endstücken) bringen; der etwas kürzere Bahnsteig „Zell“ kommt auf 47,5 bzw. 67,5 cm. Ein besonders vorbildentsprechendes Accessoire stellen dabei die Zwischenstücke mit abgesenkten Oberfahrten (und entsprechenden Bohlenübergängen) für Gepäckkarren etc. dar.

A propos Gepäckkarren: Als sinnvolle und eigentlich schon längst „fällige“ Ergänzung gibt es ein völlig neu gestaltetes Sortiment von 6 verschiedenen Bahnsteig-Fahrzeugen wie „Mull“, Zeltungs- und Gepäckkarren usw. (Bild). Die kleinen Fahrzeuge eignen sich bestens zur Belebung der Gesamtsszene, und die zu befördernden Gepäckstücke (Bild) werden ebenfalls mitgeliefert.

Neu und gefällig: das moderne Gleisb-Stellwerk „Geislingen/Steige“ (Bild) in hellgelber Ziegelmanier und beachtliche 14 cm hoch, mit Zugfunk-Antenne sogar 25,5 cm! Es paßt so recht an eine elektrifizierte Strecke mit TEE-Betrieb und entspricht – wie einige Kenner schon gemerkt haben werden – tatsächlich dem gleichnamigen Original!

Die bisherigen Bahnübergänge wurden durch zwei neue Ausführungen (Bild) ersetzt (eine davon etwas moderner mit Halbschranken und Blinklichtern). Die Betätigung erfolgt allerdings nach dem Wipp-System rein mechanisch; Bastler werden (weiter auf S. 178)

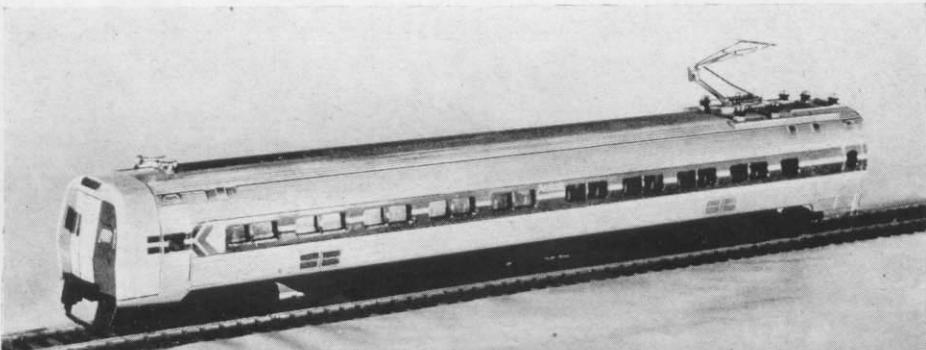
(Kader . . .)

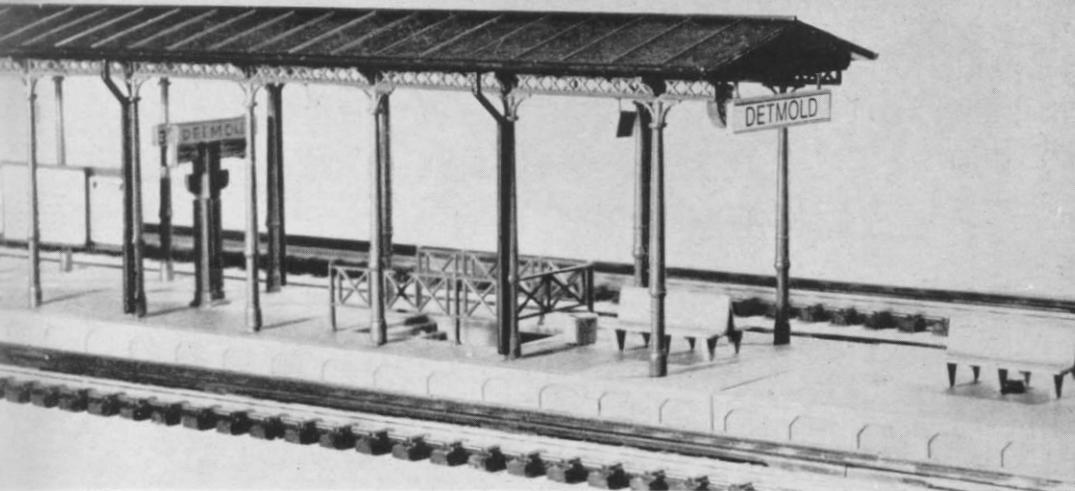
Die im letzten Jahr vorgestellte Northern 4-8-4-Schlepptenderlok wurde mittlerweile überarbeitet und verbessert und wird ab etwa Mitte des Jahres lieferbar sein.

**HO:** Der „Metroliner“ der USA-Bahngesellschaft „Amtrac“ mit Nirosta-Wellblechverkleidung und

blau/roten Streifen ist nunmehr lieferbar und dürfte vielleicht spezielle Triebwagen-Fans ansprechen (s. Bild). Er ist Wahlweise für Ober- bzw. Unterleitungsbetrieb eingerichtet und kann entweder als zweiteilige Einheit laufen oder – ähnlich dem deutschen ET 420 – mit mehreren Zwischenwagen kombiniert werden.

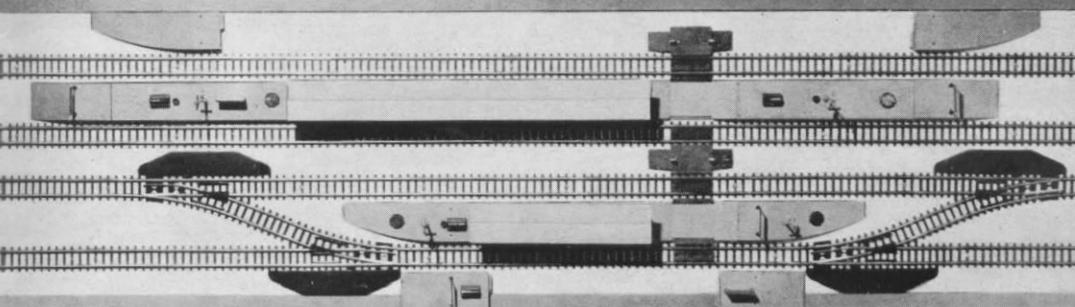
**HO** Abb. 125. 30 cm lang sind jeweils die Einzel-Triebwagen des „Metroliner“, die sich mehrfach kombinieren lassen.



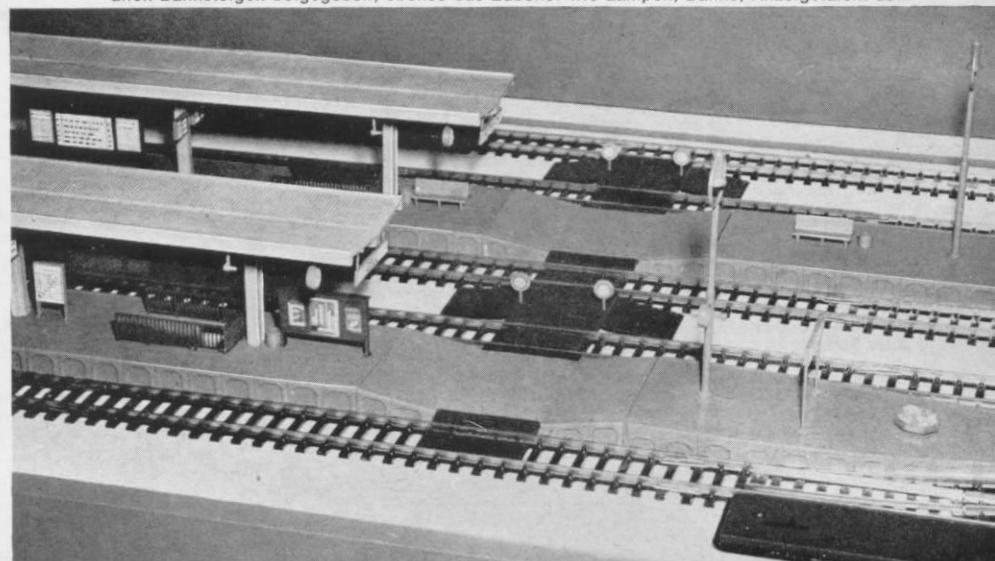


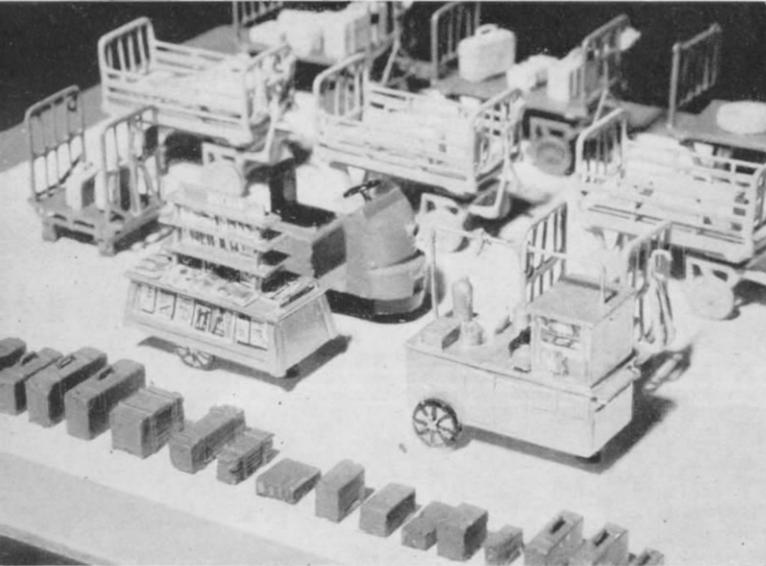
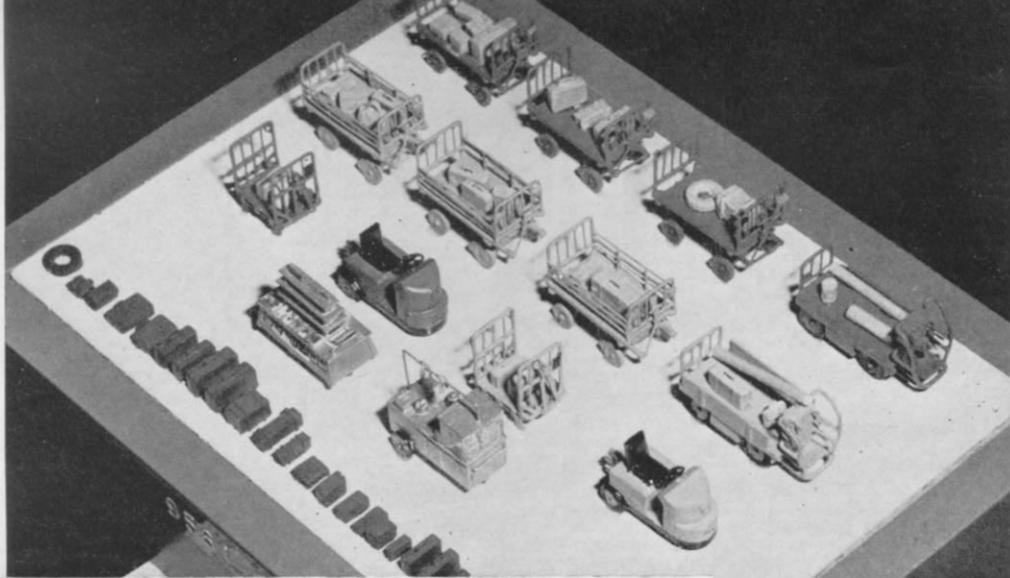
**HO** Abb. 127. Ohne viel Worte: der filigrane und verschönerte Bahnsteig „Detmold“.

**HO + N** Abb. 128. So lassen sich die Bahnsteige beider Baugrößen mit den Ansatzstücken kombinieren, wobei die abgerundeten Endstücke jeweils eine größere Gesamtlänge ergeben.



**HO + N** Abb. 129. Die Zwischenstücke mit den vorbildgerecht abgesenkten Überfahrten sind gleichfalls allen Bahnsteigen beigegeben, ebenso das Zubehör wie Lampen, Bänke, Anzeigetafeln usw.





sich schon zu helfen wissen, wenn sie die Schranken „elektrifizieren“ wollen.

Eine Waldgruppe aus 12 verschiedenen Laubbäumen in Höhen von 8–14 cm erleichtert das „Auf-forsten“ mit größeren Waldflächen; alle Bäume sind unterschiedlich grün eingefärbt und werden in einer Packung fertig geliefert (Bild).

N: Nach der Pause im letzten Jahr gab es heuer auch für die N-Bahner wieder zahlreiche Neuheiten: Die modernen Bahnsteige finden sich – mit Längen von 33 bzw. 66 cm und 3,6 cm Breite – auch

im Maßstab 1:160 wieder, ebenfalls mit zahlreichen Extrateilen wie Bänken, Schildern etc. ausgestattet und dank der unterschiedlichen Ansatzstücke gleichermaßen kombinationstätig.

Auch N-Freunde brauchen auf ein modernes Stellwerk nicht zu verzichten: Nach dem Prototyp in Backnang entstand das 12 cm lange und 8 cm hohe Modell (Bild), gleichfalls sehr gut N-maßstäblich gehalten. Auch hier wählte man die typisch moderne Farbgebung in gelbbrauner Ziegelmanier, blauen Fensterrahmen usw. und Details wie die Zuglunk-Antenne auf dem Dach.

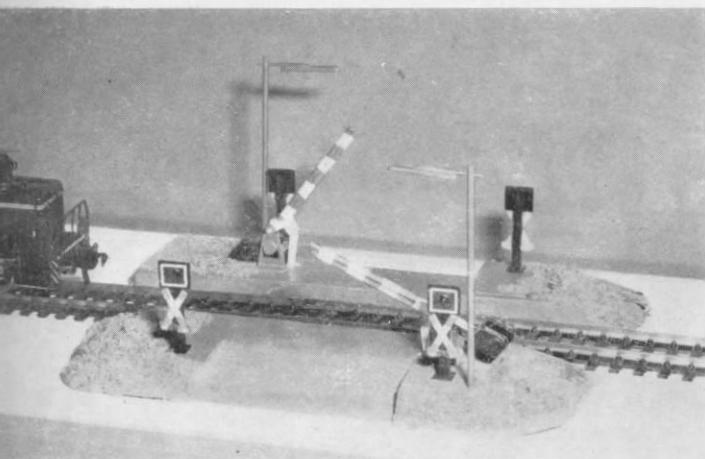
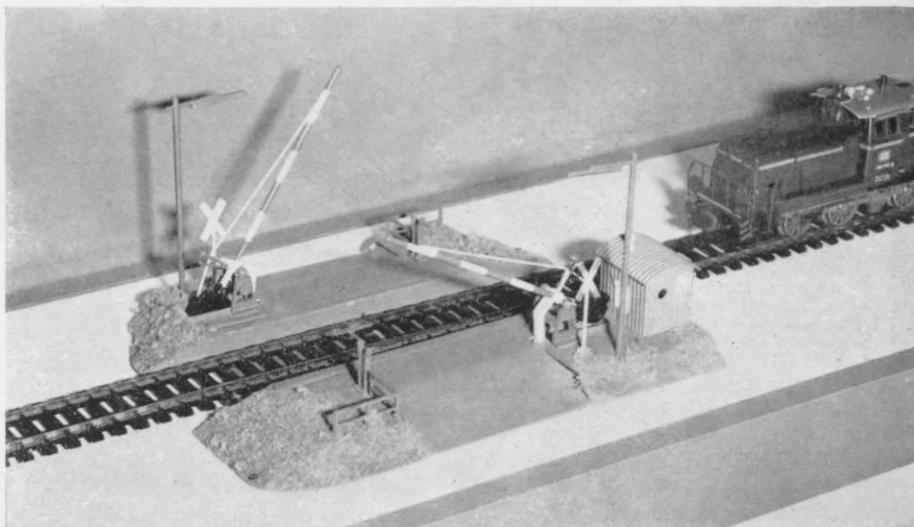
**HO** Abb. 130 u. 131.  
Obwohl „nur“ zum Bahnsteigzubehör zählend, doch eine der wichtigsten Kibri-Neuheiten: das Sortiment der 6 verschiedenen Bahnsteig-Fahrzeuge (die auf den Abbildungen zu passenden „Gespannen“ zusammengestellt sind). Ein Satz enthält jeweils ein Fahrzeug jeden Typs. Eine längst fällige Neuheit – wenn man bedenkt, was für eine „Fieselarbeit“ z. B. der Selbstbau eines Post-Anhängers (untere Abbildung, 3. Reihe von vorn) darstellt, den es auf größeren Bahnhöfen ja „massenweise“ gibt!

Der Bahnhof von Böblingen wurde von Kibri als 46 cm langes N-Modell (Bild) realisiert und lediglich für Modellbahnverhältnisse auf ein normales Maß „gestaucht“; die Stockwerkhöhen sind allerdings genau maßstäblich. Eigenwillig und interessant wirken die Kieslagen-Imitationen auf dem Dach der flachen Anbauten (samt „Oberlicht“-Fenstern) und die rauhe Waschbeton-Nachbildung an der Front des hohen Mittelgebäudes.

Das Stadthaus-Sortiment wurde durch insgesamt sechs neue Typen ergänzt, wobei die vier Gebäude der Abb. 138 jeweils in einem Zer-Bausatz geliefert werden. Auch diese Gebäude entsprechen wieder tatsächlich existierenden Vorbildern in Baden-Württemberg und sind ob der ausgezeichneten Maß-

stabilität zu loben; man ist fast geneigt (so weit ist es also schon gekommen!), sie für etwas klein geratene H0-Gebäude zu halten (so groß wirken sie)! Ganz besonders gilt das für das 19,5 cm hohe Hochhaus (Bild) mit einer Stockwerkhöhe von 17 mm (die gar manchem H0-Gebäude zu eigen ist, obwohl sie eigentlich fast doppelt so groß sein müßte).

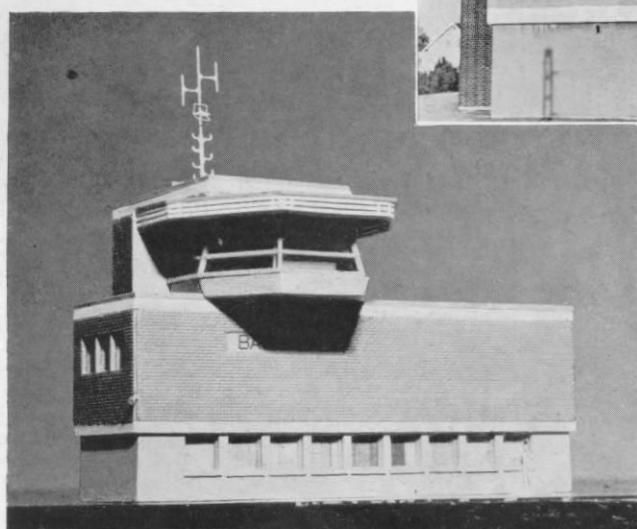
Durch seinen gefälligen Stil besticht das Volksbank-Gebäude in kombinierter Beton/Holz-Bauweise und das Geschäftshaus (Bild) in Waschbeton-Manier und mit Fahrstuhlschacht. Alles in allem – eine ausgesprochen „modellbahngerechte“ Vorbildwahl und Modellausführung, zu der man Kibri beglückwünschen darf!



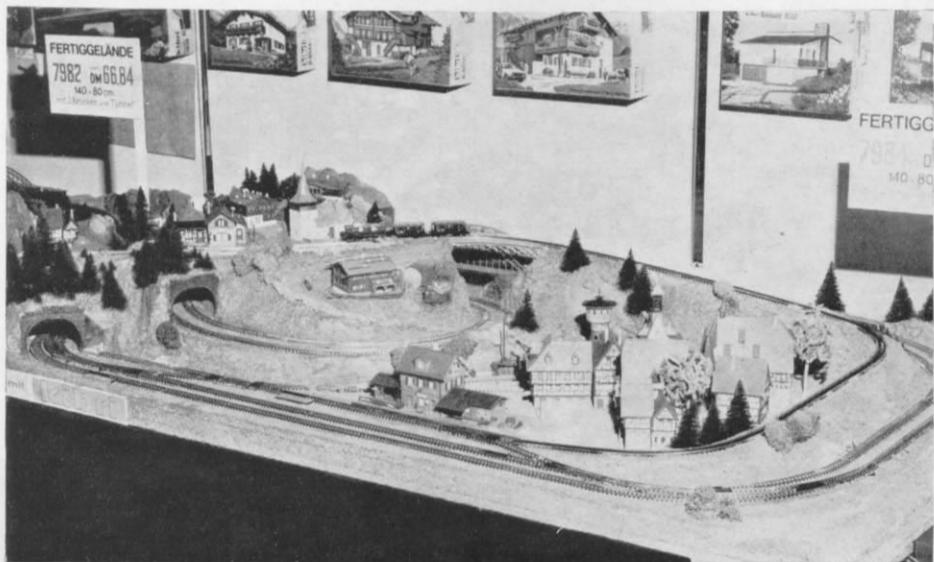
**H0** Abb. 132 u. 133. Die zwei neuen Bahnhöfe (Länge 17 cm). Das Senken der Schranken bzw. Halbschranken erfolgt rein mechanisch durch das Gewicht des Zuges, wodurch das Schließen und Öffnen natürlich „ein bisschen plötzlich“ vor sich gehen. Die Ausführung ist ansonsten jedoch sehr gut und wird manchen Bastler vielleicht dazu verleiten, die Schranken mittels eines langsamlaufenden Elektroantriebs zu betätigen.



**N** Abb. 134. Drei der neuzeitlichen Städtehäuser, über die es eigentlich nur Positives zu berichten gibt – angefangen von der Vorbildwahl über die Maßstäblichkeit bis zur liebevollen Detailsausstattung und Farbgebung! Die Schmalseite des Gebäudes ganz links ist auf Abb. 138 zu sehen (Volksbank).



**N** Abb. 135 u. 136. Vorbild und Modell: das moderne Stellwerk von Backnang und sein Pendant im Maßstab 1:160, das nur eine Grundfläche von  $12 \times 5$  cm beansprucht und daher – wie das Vorbild – auch auf Zwischenbahnsteigen angeordnet werden kann.



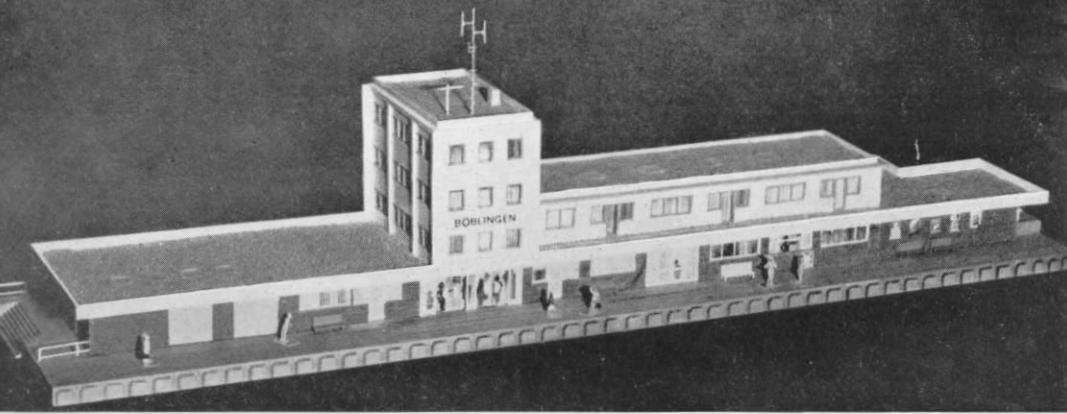
**N** Abb. 137. Ein neues Modell aus dem Programm der Kibri-Fertigelände, das sich – was leider auf dieser Gesamtansicht nicht so recht zur Geltung kommt – durch die natürlich wirkende Geländestaltung wohltuend von anderen Fertiganlagen unterscheidet.

**N** Abb. 138. Moderner Städtebau ist nicht gleichbedeutend mit „kalten“ Betonwürfeln – das beweist Kibri auch mit diesen Stadthaus-Modellen, die gleichfalls nach echten Vorbildern in Süddeutschland entstanden. Durch die gefällige, aufgelockerte Bauweise eignen sie sich auch zur „Verjüngung“ von „emporstrebenden“ Kleinstädten.





**HO** Abb. 139. Die aus 12 verschiedenen und verschiedenfarbigen Laubbäumen (in Höhen von 8–14 cm) bestehende, sehr natürlich wirkende „Waldgruppe“.



**N** Abb. 140 u. 141. Bahnsteigseite (obere Abbildung) und Straßenfront des neuen Bahnhofs „Böblingen“, mit dem die Fa. Kibri „ihren“ Bahnhof als 46 cm langes N-Modell verwirklichte. Daß hierzu das gleichfalls neue Stellwerk „Backnang“ (Seite 180) bestens paßt, braucht wohl kaum betont zu werden!

