

# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

52 Real.  
70. Dime

**26. INTERNAT.  
SPIELWAREN-  
FACHMESSE  
NÜRNBERG**

**1. Teil A-L**



**MIBA**

MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

27. JAHRGANG  
MÄRZ 1975

**3**



# Die Modellbahn-Neuheiten

der XXVI. Internationalen Spielwaren-Fachmesse Nürnberg

Die 2. Hälfte des Messeberichts – nochmals 72 Seiten mit weiteren 135 Abb. – erscheint in ca. 8 Tagen.

**Das Titelbild** zeigt auf einen Blick drei markante Fahrzeug-Neuheiten der diesjährigen Messe (v. l. n. r.): die „24“ von Fleischmann, den Märklin-„Schienenzepp“ und die „151“ von Röwa in Türkis/Beige (stellvertretend für mehrere „151“ in drei Spurweiten); gleichzeitig symbolisiert diese Aufnahme rund 50 Jahre Eisenbahngeschichte.

## Nürnberg '75: Tendenzen

Die 26. Spielwarenmesse ist vorbei – was hat sie dem Modellbahner gebracht, was gilt es hervorzuheben? Nach dem „Preis-Schock“ des letzten Jahres wird mancher mit Bangen die diesjährige Entwicklung erwarten. Gemessen an den überdurchschnittlichen Preiserhöhungen im Vorjahr ist der jetzige Anstieg von durchschnittlich 6–8 % noch vergleichsweise mild. Der Umsatz soll 1974 – nach Aussage der größeren Hersteller – trotz der Teuerung zufriedenstellend oder gar ansteigend gewesen sein. Dennoch wird sich wohl das Interesse der Modellbahn-Käufer in nächster Zeit verstärkt jenen Firmen zuwenden, die durch ausgesprochen preisgünstige Erzeugnisse oder durch eine stabile Preispolitik das ohnehin arg strapazierte Budget nicht allzusehr belasten. Ansonsten sind hinsichtlich des Neuheiten-Angebots bzw. der Sortimentsgestaltung fünf Tendenzen festzustellen:

1. Die Elektronik ist weiter im Vormarsch; zu bereits vorhandenen elektronischen Mehrzug- oder Blocksystemen erschienen Ausbau- und Ergänzungsteile (wobei besonders der langerwartete e.m.s.-Baustein von Trix zu erwähnen ist); daneben wurden neue Blocksysteme auf elektronischer Basis von verschiedenen Herstellern vorgestellt. Das führt gleich zu „Tendenz zwei“:

2. Noch deutlicher als bei früheren Messen zeigte sich diesmal, daß zumindest die großen Firmen versuchen, ihr Haus-Sortiment so komplett wie möglich zu gestalten – auch wenn die entsprechenden Artikel genauso oder ähnlich bereits von anderen Firmen erhältlich sind. Das gilt z. B. für das neue Blocksystem von Fleischmann (das sich allerdings durch seine konventionelle Relais-technik von der „Elektronik-Konkurrenz“ unterscheidet); mehr noch zeigt sich diese Entwicklung an den Fahrzeugmodellen. Hier scheint z. B. die neue DB-Eilok der BR 151 geradezu ein „Muß“ zu sein; sie tauchte in H0 und N zweimal, in Z einmal auf; mindestens ein weiteres Modell ist für nächstes Jahr zu erwarten. Ähnliches ist für die nächste Zukunft zu befürchten (aus der Sicht des Modellbahners), falls die DB die neue Schnellzug-Eilok der BR 111 endgültig in Serie gehen läßt. Ausgesprochen „in“ und gleichfalls bei mehreren Firmen zu finden sind heuer auch die Kranwagen. Diese Komplettierungstendenz ist wahrscheinlich der auch vom Bundeskartellamt forcierten Belebung des marktwirtschaftlichen Wettbewerbs zuzuschreiben, die in diesem Fall leider auf dem Rücken der Modellbahner ausgetragen wird.

3. Dennoch ist das Neuheiten-Angebot wider Erwarten umfangreich, lediglich bei den Triebfahrzeugen ist ein gewisses „Kurtztreten“ festzustellen; dies ist jedoch nicht weiter verwunderlich, da

„massenwirksame“ Vorbilder allmählich rar werden. Zum guten Glück (für die Hersteller) verhilft die DB mit der nunmehr offiziellen Türkis/Beige-Farbgebung jedenfalls zu einer optischen Ausdehnung des Fahrzeug-Angebots in den Neuheiten-Prospekten.

4. Die allgemeine Nostalgie-Welle macht sich auch bei den Modellbahnen immer mehr breit; richtiger gesagt, hat sie bei unserem Hobby schon lange Fuß gefaßt, da die meisten Modellbahner mit ihrem „Oldtime-Hand“ schon seit langen, langen Jahren „nostalgisch“ sind und auf dem „Stechenpferd“-Sektor durchaus als „Vorreiter“ dieser Strömung bezeichnet werden können! Ausdruck dieses Trends ist wohl auch das Schienenzepp-Modell von Märklin, das jedoch vom Design her durchaus auch zu den modernen Modellen paßt. Die Kleinserien-Hersteller haben sich verstärkt den „alten Preußen“ verschrieben; die G 4 tauchte zweimal auf, ebenso die P 4; von der ein drittes Modell nebst anderen preußischen Loks der Jahrhundertwende bereits angekündigt ist. Diese ausgesprochenen Länderbahn-Loks sind indes wohl eher für die Vitrinen der Fahrzeugsammler bestimmt; denn die realistische und stillichere Gestaltung einer Anlage der Länderbahn-Epoche dürfte aufgrund des fehlenden spezifischen Zubehörs (Signale, Einrichtungen, Kfz.-Modelle, Figuren etc.) wenigen Spezialisten vorbehalten bleiben. Bei Gebäuden usw. verhält es sich etwas anders, denn hier geht das Angebot schon seit geraumer Zeit „quer durch die Epochen“. Zu den „alten“ Lokschuppen, Stellwerken, Empfangsgebäuden, Häusern etc. sind auch diesmal wieder einige „Bonbons“ hinzugekommen. Ansonsten liegt das Schwergewicht wieder auf der bewährten (und beliebten) Fachwerk/Patrizier-Linie. A propos Gebäude:

5. Ob das auf dieser Messe unverhältnismäßig große Angebot an Bauten und Bausätzen zur L.G.B. der tatsächlichen Nachfrage entspricht, wagen wir zu bezweifeln, zumal sich die Bahnbauten vom architektonischen Stil her kaum unterscheiden, dem Käufer also wenig Alternativen bleiben. Was „Versuchsballon“ war und was nicht, wird sich spätestens an der nächsten Messe herausstellen.

Mit diesem Überblick über die wichtigsten Tendenzen sei es für heute getan; hinzuzufügen ist lediglich noch die traditionelle Bemerkung, daß die Reihenfolge der Firmen in der Berichterstattung keine Wertung darstellt, sondern – von umbruchsbedingten Änderungen abgesehen – annähernd alphabetisch ist. Bei der Lektüre unserer Messehefte wünschen wir Ihnen viel Spaß und Entspannung; und falls Sie der „Messe-Service“ der MIBA interessiert: Wir haben auch diesmal wieder über 30 Filme verknüpft und aus den mehr als 1000 eigenen Aufnahmen rund 260 für diese Messehefte ausgewählt. mm/WeWaW



**N** Abb. 1. 15 Jahre Arnold-N-Bahn! Welch' ein Unterschied zwischen der Pseudo-V 200 des Jahres 1960 (links) und dem maßstabsgenauen 1:160-Modell der BR 221 von heute — deutlich kann die Entwicklung vom Spielzeug zur echten Modellbahn wohl kaum demonstriert werden.

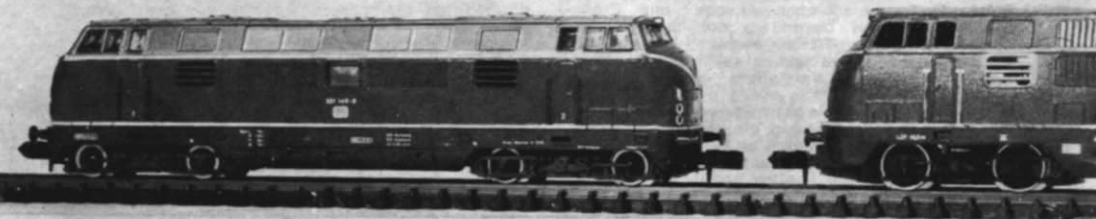
## K. ARNOLD & CO. KG · 85 NÜRNBERG

**N:** Haben Sie gewußt — daß Arnold's N-Bahn heuer bereits 15 Jahre alt geworden ist? Zu diesem Jubiläum hat sich „der Pionier der N-Spur“ wieder einige recht interessante Neuheiten einfallen lassen. Welchen Fortschritt die Arnold-Bahn in dieser Zeit gemacht hat und wie sie sich vom „Juniorenspielzeug“ zu einer vollwertigen Modellbahn entwickelt hat, demonstriert wohl am besten die Triebfahrzeug-Neuheit dieses Jahres: das Modell der Diesellok 221 (V 200<sup>o</sup>), das mit dem „Spielzeug“ des Jahres 1960 nichts mehr gemeinsam hat (Bild). Das genau maßstäbliche und sehr exakt detaillierte Modell erhält übrigens die Simplex-Rangierkupplung (s. MIBA 3/73).

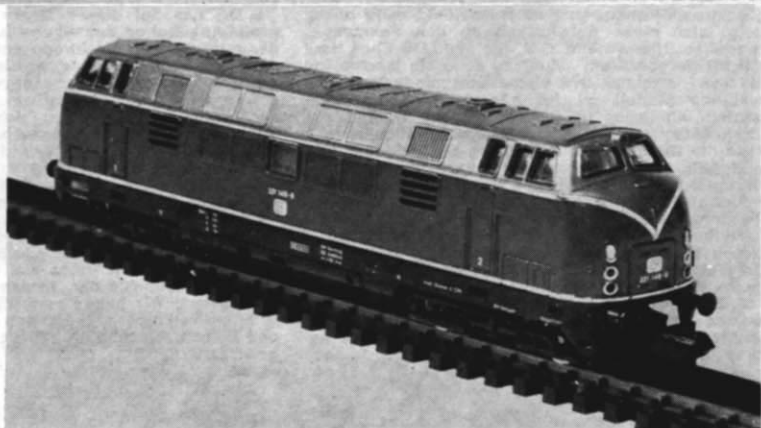
Die N-Bahner dürfen sich — im Sinne unseres „Plädoyers“ in Heft 1/74 — freuen; ihnen stehen jetzt immerhin schon zwei Versionen der Universallokomotive BR 41 zur Verfügung, denn erwartungsgemäß bringt Arnold heuer das Modell auch mit Witte-Windleitblechen und DB-Beschriftung (Bild).

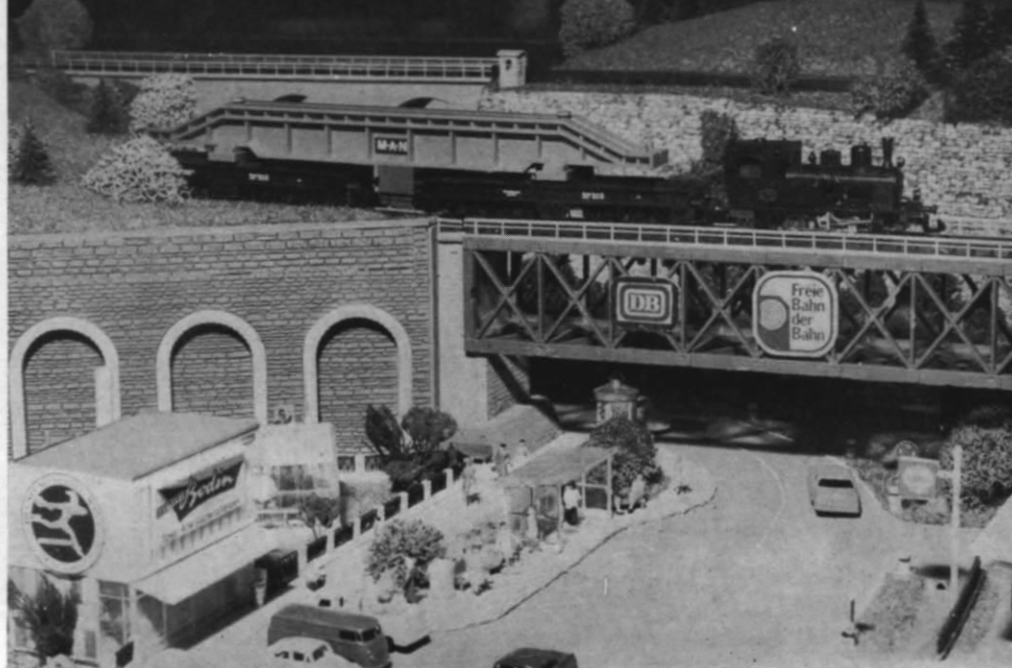
Nicht völlig neu aufgelegt, sondern nur überarbeitet wurde das Modell der Bo-Ellok E 69, die jetzt mit verbessertem Fahrwerk (Bild) und Gehäuse als rote 169 erschien. Lediglich eine Simplex-Kupplung „verpaßt“ bekam dagegen die kleine Bn2-Dampflok, an der ansonsten nichts verändert wurde. Außerdem sind noch zwei Umlackierungen zu vermerken: die V 218 im hochaktuellen Türkis/Beige (nebst den passenden A-, B- und Gepäckwagen) und die letztjährig erschienene TEE-Ellok Re 4/4II der SBB, die nunmehr auch in normalem Grün zu haben ist.

Eine echte Wagenneuheit, die freudig aufgenommen werden dürfte: der zweifarbige Halbspeisewagen vom Typ AWRüm (Bild), der die Bildung kürzerer D-Züge mit maßstäblich langen Wagen ermöglicht, da ein Extra-Speisewagen eingespart wird. Ansonsten entspricht das Modell den bekannten 16,5 cm-Wagen, die übrigens im Laufe der letzten zwei Jahre „stillschweigend“ verbessert



**N** Abb. 2 u. 3. Nochmals das Modell der maßstäblichen BR 221 (auf Abb. 2 im Vergleich mit ihrer bezüglich Maßstabstreue nicht ganz befriedigenden Vorgängerin). Neben dem verbesserten „Finish“ fällt vor allem der nunmehr richtige Raddurchmesser von 5,8 mm (früher 7,5 mm) auf. LÜP = 11,5 cm.





**N** Abb. 4. Zwei Neuheiten auf einem Blick: der zweiteilige Schwerlastwagen mit Brückenträger-Ladung (s. auch Abb. 19) und der nunmehr mit Simplex-Kupplung versehene „Benjamin“ unter den Arnold-Loks, die Bn2.

wurden: Alle Wagen haben jetzt – vorbildgetreu – schmalere Drehgestelle, da die früher 16,6 mm langen Achsen nunmehr generell durch 14,5 mm-Achsen ersetzt werden.

Das „traditionelle“ Funktionsmodell bei den Güterwagen-Neuheiten von Arnold ist diesmal ein schwerer Brocken: ein insgesamt 18,6 cm langer Schwerlastwagen (Bild), dessen zwei Tragwagen mit je 6 Achsen durch das Brückenträger-Ladegut verbunden sind. Dieses ist abnehmbar und läßt sich z. B. als Behelfsbrücke auch in die Anlage einbauen (Abb. 19).

Nicht neu, sondern nur um eine Dekor-Variante vermehrt, ist der zweiachsige grüne Kesselwagen mit BP-Emblem.

Das Schlußlicht des diesjährigen Wagensortiments bildet ein solches: der Schlußlicht-Einsatz (Bild), der unter den im Vorjahr erschienenen Innenbeleuchtungs-Stab gesetzt wird, dessen Licht „anzapft“ und dieses über Lichtleitfasern mit roten Enden zum Wagenende leitet.

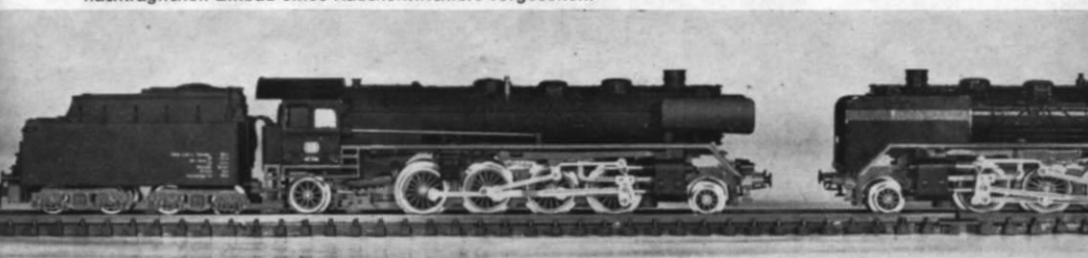
A propos Lichtleitfasern: Erst deren „Entdeckung“ für die Belange der Modellbahn (s. unseren aus-

führlichen Artikel in Heft 1/72) ist es zuzuschreiben, daß die N-Signale nicht nur sehr zierlich und fast maßstäblich ausgeführt werden können, sondern auch störende Kabel u. dgl. entfallen (Bild). Und um die Sache noch mehr zu vereinfachen, haben die findigen Arnold-Konstrukteure die Signale so ausgeführt, daß sie einfach von oben durch eine Bohrung der Anlagenplatte in einen Halter gesteckt werden (dessen endgültige Form allerdings noch nicht feststeht und daher von uns nicht auf den Film gebannt wurde), wodurch der genaue Sitz der Lichtleitkabel-Enden vor den Birnchen gewährleistet ist und keinerlei Anpassungen von Seiten des Käufers erforderlich sind (s. Abb. 10).

An sonstigem Elektrozubehör sind noch das neue Relais (Bild) und ein Ranglerschalter für Simplex-Lokomotiven zu erwähnen (Bild). Im Gleissortiment erschien eine 15°-Kreuzung mit Stromkreistrennung der kreuzenden Gleisstränge (Bild).

Eine der u. E. schönsten Arnold-Neuheiten dieses Jahres war beim Zubehör zu entdecken: der Brückenportal-Bausatz, mit dem sich die typischen „wilhelminischen“ Brückenköpfe nachbauen lassen,

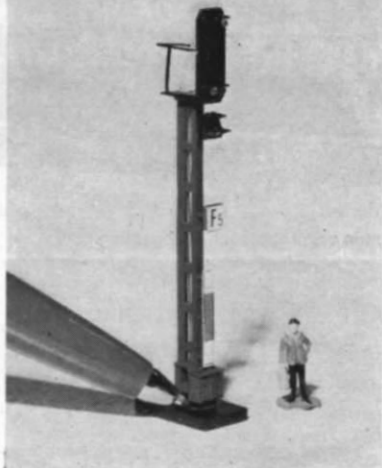
**N** Abb. 5. Die BR 41 (rechts mit den großen Reichsbahn-Windleitblechen) gibt es jetzt auch in DB-Version mit Witte-Windleitblechen und entsprechender Beschriftung (links). Das Modell ist für den nachträglichen Einbau eines Rauchentwicklers vorgesehen.





**N** Abb. 6 u. 7. Zwei Arnold-Motive mit den neuen Brückenportalen, die hier farblich nachbehandelt worden sind (unbehandelte Ausführung s. Abb. 11). Ein Bausatz enthält jeweils 4 Türme und 2 Doppelbrückentore; diese weisen eine Sollbruchstelle auf, damit die Portale wahlweise zweigleisig (unten) oder eingleisig (oben) gebaut werden können.





**N** Abb. 8. Ein Lichtsignal in Originalgröße; es ist aus optischen Anpassungsgründen nicht ganz genau maßstäblich, sondern insgesamt 50 mm hoch und das Signalschild mißt 4,8 x 11,5 mm.



**N** Abb. 9. Drei in die Anlage eingebaute Lichtsignale. Aus WiWeW's „Dämmerlicht“-Aufnahme geht hervor, wie wohlproportioniert und „lichtintensiv“ die Lichtsignale — trotz der winzigen Austrittsöffnungen der Lichtleitkabel — sind.

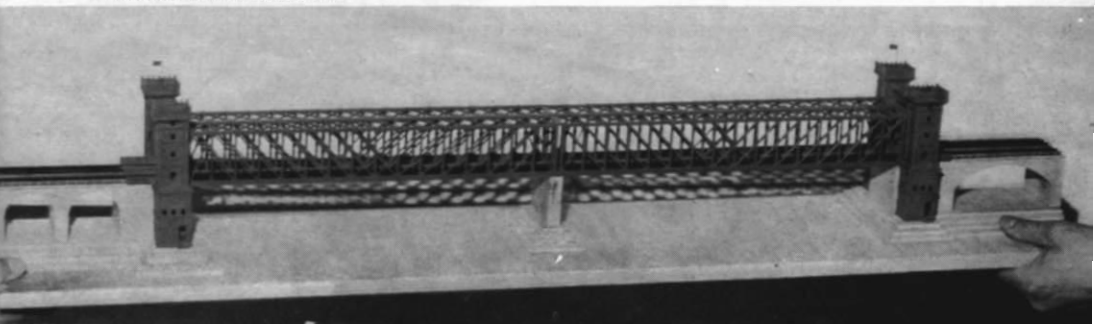
wie sie im vorigen Jahrhundert an zahlreichen Eisenbahnbrücken zu finden waren und z. T. heute noch vorhanden sind (Bild). Ein Bausatz enthält vier Türme und zwei doppelgleisige Portale, ermöglicht also den beidseitigen Abschluß einer doppelgleisigen Brücke; eine Sollbruchstelle in den Portalen gestattet auch den Bau eines eingleisigen Portals. Die Portale sind werkseitig ziegelrot eingefärbt, können aber mit Humbrol-Mattfarben o. ä. nachbehandelt werden, wobei besonders eine farbliche Absetzung der Zinnen und Laibungen recht wirkungsvoll ist (s. Abb. 7). Außerdem kann ein findiger Bastler die Türme auch einzeln als Aussichtsturm o. ä. verwenden.

**Z-I:** Wie beim letztjährigen Erscheinen des AEB-Systems angekündigt, sind heuer die passenden Signalbausteine erschienen. Diese sind allerdings nicht, wie ursprünglich vorgesehen, auf die Blockbausteine aufsteckbar, und zwar im Interesse einer größeren Mobilität und Geldersparnis: Ansonsten hätten nämlich auf jeden Blockbaustein 3 Signalbausteine gehört, obwohl ja nicht bei jedem Block ein Signal gebraucht wird, so z. B. in Tunneln, bei Bahnhofsein- und -ausfahrten u. dgl. Die

**N** Abb. 10. Eines der neuen Lichtsignale samt Stecksockel, an dessen unterem Ende hier noch die Lichtleitkabel zu erkennen sind, die bei der endgültigen Ausführung jedoch exakt fixiert sein werden, um im unterseitigen Lampenhalter genau auf die Birnchen zu treffen.

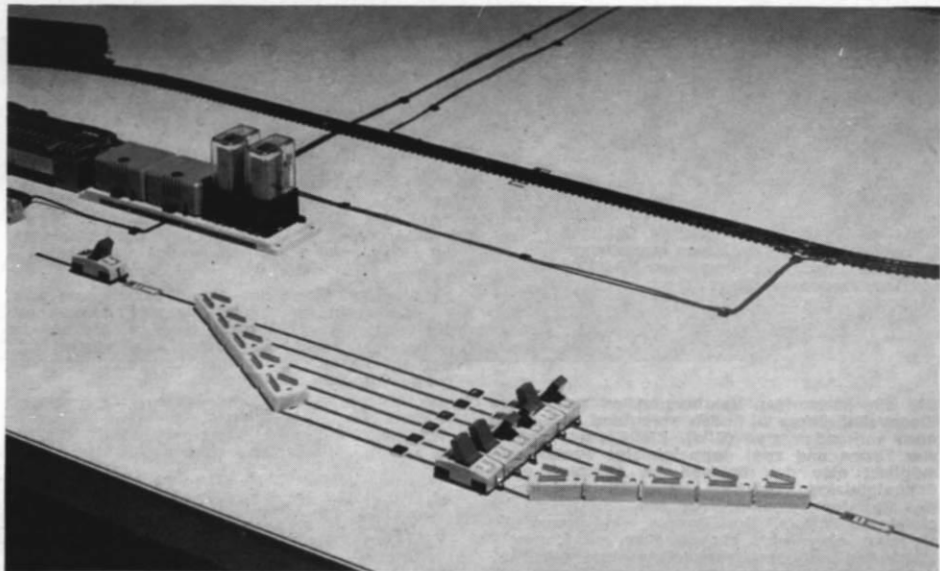


**N** Abb. 11. Ein solch' imposantes Brückenbauwerk kann aus vier Arnold-Kastenbrücken und den neuen Portalen entstehen.



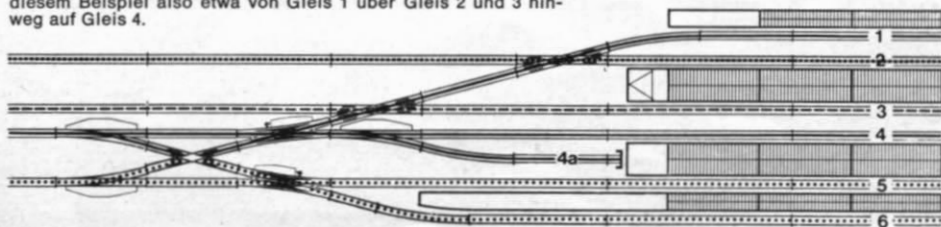


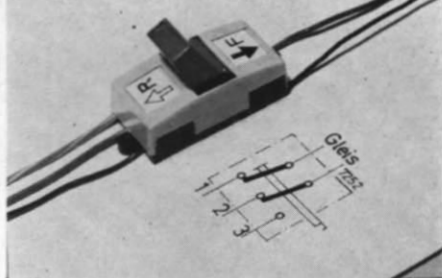
**N** Abb. 12. Der 16,5 cm lange Halbspeisewagen in der bekannten weinrot/blauen Farbgebung.



**Z-I** Abb. 13. Mit dieser elektronischen Überwachung eines verdeckten Abstellbahnhofs verwirklichte Arnold eine MIBA-Anregung und demonstrierte gleichzeitig die vielseitige Verwendungsmöglichkeit der Block- und Signalbausteine. Der 6-gleisige Schattenbahnhof liegt in einem in 6 Blockstrecken unterteilten Gleisoval, zu dessen Sicherung zwei Blockbausteine (ganz links) erforderlich sind. Der Selbstblock-Verkehr auf der Strecke läuft automatisch ab; vor der Bahnhofseinfahrt ist ein Schalter als Einfahrtssperre vorgesehen, ebenso hat jedes Abstellgleis einen Ausfahrtschalter. Ein- und Ausfahrten in die bzw. aus den Gleisen werden über die Gleisbild-Weichenschalter und die Arnold-Stopweichen gesteuert. Die Belegung der Gleise durch abgestellte Züge wird überwacht und optisch ins Gleisbildstellpult zurückgemeldet (die kleinen Lämpchen vor den Schaltern). Eine Einfahrt kann nur in nichtbesetzte Gleise erfolgen; eine Ausfahrt nur, wenn der davorliegende Blockabschnitt frei ist. Die Weichenstraßen der Ein- und Ausfahrt werden elektronisch wie ein Block überwacht und sind bei der Durchfahrt von Zügen verriegelt, d. h. eine Weichenbetätigung unter dem fahrenden Zug ist – vorbildgetreu – ausgeschlossen. Dieser Effekt wird durch die Kombinationsschaltung von Block-, Signalbausteinen und Relais (ganz rechts) erreicht. Sicherer geht's nimmer! Diese und weitere Schaltbeispiele sind in der neuen Arnold-Broschüre „Electronic“ genauestens beschrieben.

**N** Abb. 14. Demonstrationsbeispiel für die neue 15°-Kreuzung (hier in den Gleisen 2 und 3 „eingebaut“). Aufgrund der elektrischen Trennung der sich kreuzenden Gleisstränge – im Gegensatz zur Dkw (Gleis 3 und 5) und zur 30°-Kreuzung (zwischen Gleis 4 und 5) – können ohne jede weitere Abisolierung Fahrten über „feindliche“ Stromkreise durchgeführt werden, in diesem Beispiel also etwa von Gleis 1 über Gleis 2 und 3 hin- und zurück auf Gleis 4.



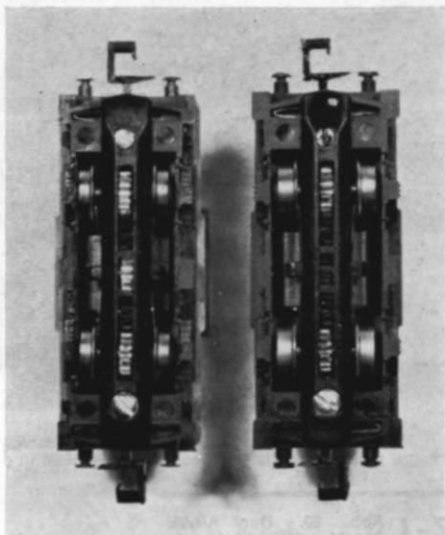


**N** Abb. 15. Dieser „bedienungserleichternde“ Zusatz-Schalter für die Simplex-Kupplung wird zwischen den Halbwellen-Anschluß des Fahrpults 0709 und das Gleis geschaltet. Beim Umliegen auf Stellung R = Rangier-Rückwärtsfahrt wird der Fahrstrom umgepolt und zugleich die Halbwelle eingeschaltet, worauf die Lok (z. B. beim Lokwechsel) im „Kriechgang“ rückwärts fährt, um abzukuppeln. Wird anschließend wieder auf F = Fahren geschaltet, fährt die Lok „solo“ und wieder auf Vollwelle mit der zuvor am Fahrpult eingestellten Geschwindigkeit vorwärts weiter.

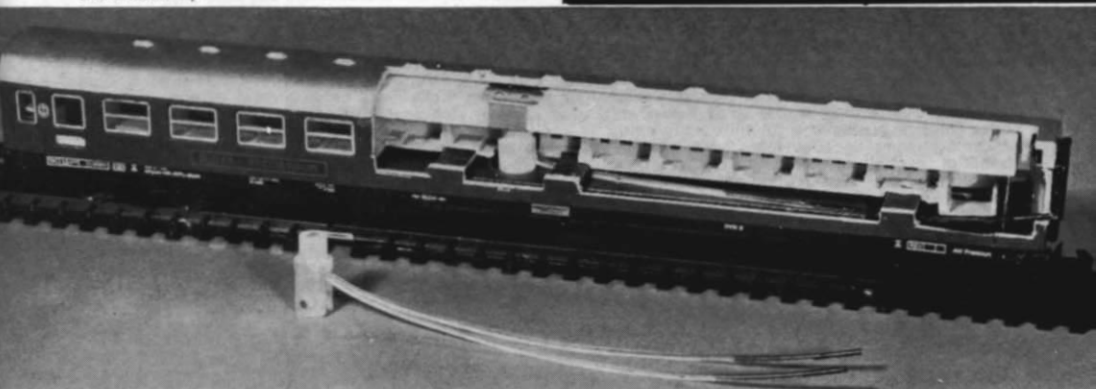
nunmehrigen Signalbausteine, die gemäß der beigefügten Anleitung zu verdrahten sind, gestatten den Anschluß eines Selbstblock-Signals bis 300 mA Dauerlast; für das Schalten von magnetgetriebenen Flügelsignalen mit Endabschaltung können kurzfristig, d. h. während des Schaltvorgangs, doppelt so hohe Strombelastungen zugelassen werden. Wird der Signalbaustein an Wechselstrom angeschlossen, wird pro Blockstrecke ein Vorschaltgleichrichter benötigt. Der Einbau der Signalbausteine erfolgt entweder am Stellpult, wobei besetzte Blockabschnitte durch ein Rotlicht am Baustein angezeigt werden, oder direkt an Ort und Stelle, d. h. beim jeweiligen Signal. In diesem Fall spart man die Strippen zum Signal; außerdem ist bei Arnold eine Rückmeldemöglichkeit vom Signal ins Stellpult mittels Lichtleitkabel in Planung.

Alles in allem: ein recht umfangreiches „Jubiläums-Programm“ mit zahlreichen Bonbons!

**N** Abb. 17 u. 18. Der Leuchtstab zur Innenbeleuchtung wird an der mittigen Glühbirne „angezapft“; über Lichtleitfasern mit rot eingefärbten Enden gelangt das Licht ans Wagenende (auf der „Nachtaufnahme“ rechts eingebaut; der Pfeil deutet auf den hellen Lichtpunkt der freigelegten linken Lichtleitfaser).



**N** Abb. 16. Vergleichende Unteransicht der Ellok 169 in alter (rechts) und neuer Ausführung, bei der das Fahrwerk aufgrund der jetzt nur noch 2 mm breiten Räder (vorher 2,5) schmäler gehalten ist.



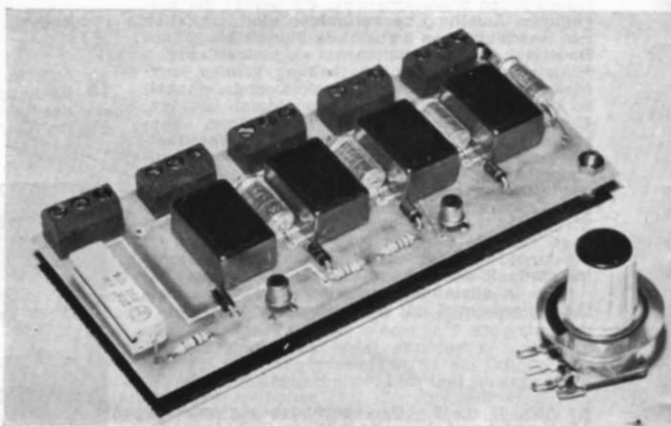


**N** Abb. 19. Die Ladung des Arnold-Schwerlastwagens der Abb. 4 – der Brückenträger – kann auch sehr gut seiner eigentlichen Bestimmung gemäß in die Anlage eingebaut werden.

**Z-I** Abb. 20. Der ARWE-Blockbaustein wird in der endgültigen Form noch ein Gehäuse aufweisen, in das dann auch das Potentiometer mit einbezogen ist (s. Haupttext).

## ARWE- Automation

6744 Kandel  
Am Schwanenweiher 2



**Z-I:** Die Firma ARWE war in diesem Jahr erstmals auf der Messe vertreten und stellte einen Blockbaustein für Gleichstrombahnen vor, mit dem eine Absicherung von insgesamt vier Blockstrecken möglich ist. Wie auch bei den schon bekannten Systemen von Arnold und Philips sind zur Ansteuerung des Bausteins keine besonderen Gleiskontakte erforderlich. Die Verdrahtung ist unkompliziert. Für jede Blockstrecke ist nur ein einziger Anschluß erforderlich, wobei keine Vorwiderstände oder ähnliche zusätzliche Bauteile nötig sind.

Zur Speisung des Bausteins wird Wechselstrom benötigt, wobei entweder der Lichtausgang des Fahrpults oder ein getrennter Trafo verwendet werden können. Da jeder Baustein auch einen gesonderten Fahrtregler besitzt, mit dem – unabhängig vom regulären Fahrpult – die Fahrgeschwindigkeit innerhalb der Blockstrecken eingestellt werden kann, ergibt sich so praktisch ein zweites Fahrpult. Die Steuerung der Signale erfolgt je Block über zwei Wechselstrom führende Signalausgänge (für die Schaltung Rot/Grün), mit denen ohne Zusatz-

elemente auch Weichen geschaltet werden können (Maximalstrom bis ca. 4 Ampere). Für den Fahrstrom ist der Blockbaustein auf eine Belastung bis zu 1,5 Ampere ausgelegt und durch eine interne elektronische Schutzschaltung praktisch kurzschlußfest.

Für ein sicheres Ansprechen der Block-Automatik muß ein Strom von ca. 20 Milliampere fließen. Dies ist bei Loks und beleuchteten Wagen praktisch immer sichergestellt; soll die Automatik aber auch auf unbeleuchtete Wagen ansprechen, so muß in diesen entweder ein getarntes Lämpchen oder (besser) ein Widerstand von ca. 500–600 Ohm/1 Watt untergebracht werden. Vielleicht entschließt sich die Firma ARWE jedoch noch, die Seriengeräte, die etwa ab August in den Handel kommen sollen, mit größerer Empfindlichkeit zu liefern.

Interessant erscheint das ARWE-Blocksystem vor allem auch wegen seines Preises, der für den kompletten Baustein für vier Blockstellen einschließlich der integrierten Signalsteuerung unter DM 100.– liegen soll.



**H0**

Abb. 21.  
Die nunmehr endgültige und lieferbare Auslieferung der Schiebebühne mit dem darauf abgestimmten neuen Lokschuppen von Kibri (s. S. 167).

**H0**

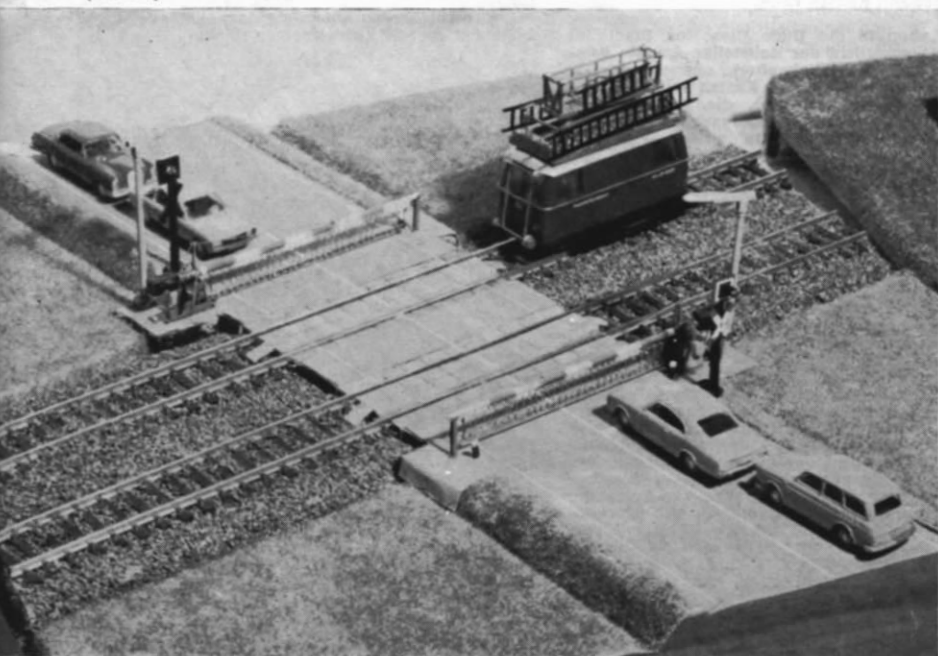
Abb. 22 (unten). Die Schrankenbäume samt Antrieb des neuen Bahnübergangs werden im Interesse beliebiger Schrankenkombinationsmöglichkeiten einzeln (in der auf dem Bild erkennbaren Breite von ca. 2 cm) geliefert. Das im Haupttext erwähnte „Läutewerk“ ist zweckmäßiger- und vernünftigerweise gesondert erhältlich.

**Artur Braun**  
**Modellspielwaren-**  
**und Kabelfabrik**  
**705 Waiblingen**

**BRAWA**

**N:** Die bekannte H0-Schiebebühne hat dieses Jahr ein kleines „Schwesterchen“ bekommen, das allerdings von Anfang an gleich bestens laufen kann: Die Schiebebühne in N ist in der Tat sehr gut gelungen, läuft ausgezeichnet und ruhig und hält genau an den Gleisen. Entsprechend der H0-

(Abb. 22)





**H0** Abb. 23. Etwa in Bildmitte: die Baustellen-Ampeln, die in einem Set zu 5 Stück geliefert werden. Mittels des beigegebenen Blinkgebers leuchten alle zusammen auf. Ein unregelmäßiges Aufleuchten kann nur mittels mehrerer Blinkgeber erzielt werden. Am Hotel (etwas undeutlich) zwei der neuen Lichtreklamekästen und auf dem Flachdach vorne der gleichfalls neue Scheinwerfer, der das Hotelgebäude – wenn auch nicht sehr lichtstark – anstrahlt.

Ausführung, die ja nun seit kurzer Zeit „steht“, hat auch sie auf jeder Seite 6 Gleisanschlüsse (s. Bild). Zur Bedienung dient ein jeder Packung beiliegendes Steuergerät (s. Bild), mit dem jedes Gleis angewählt werden kann.

**H0:** Leben in die Bude (lies: Ins Stadtbild) kann das Flackerlicht der Baustellen-Ampeln bringen (5 Stück inkl. Blinkgeber), ebenso die beleuchteten Lichtreklamen (6 Kästen mit auswechselbaren Reklame-Einsätzen), die mittels eines Brawa-Blinkgebers noch wirkungsvoller sind. Ein Scheinwerfer dient zum Anstrahlen von Gebäuden usw.

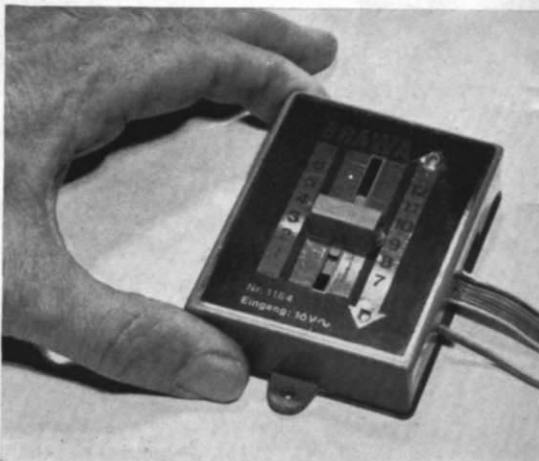
Eine nützliche Neuheit sind die diversen Bauplatten mit Bretter-, Mauerstein-, Kopfsteinpflaster- und Beton-Struktur (letztere mit imitierten Bretterverschalung!), die erfreulicherweise aus Polystyrol und daher besser zu kleben sind und im Beutel zu je 2 Stück erhältlich sind.

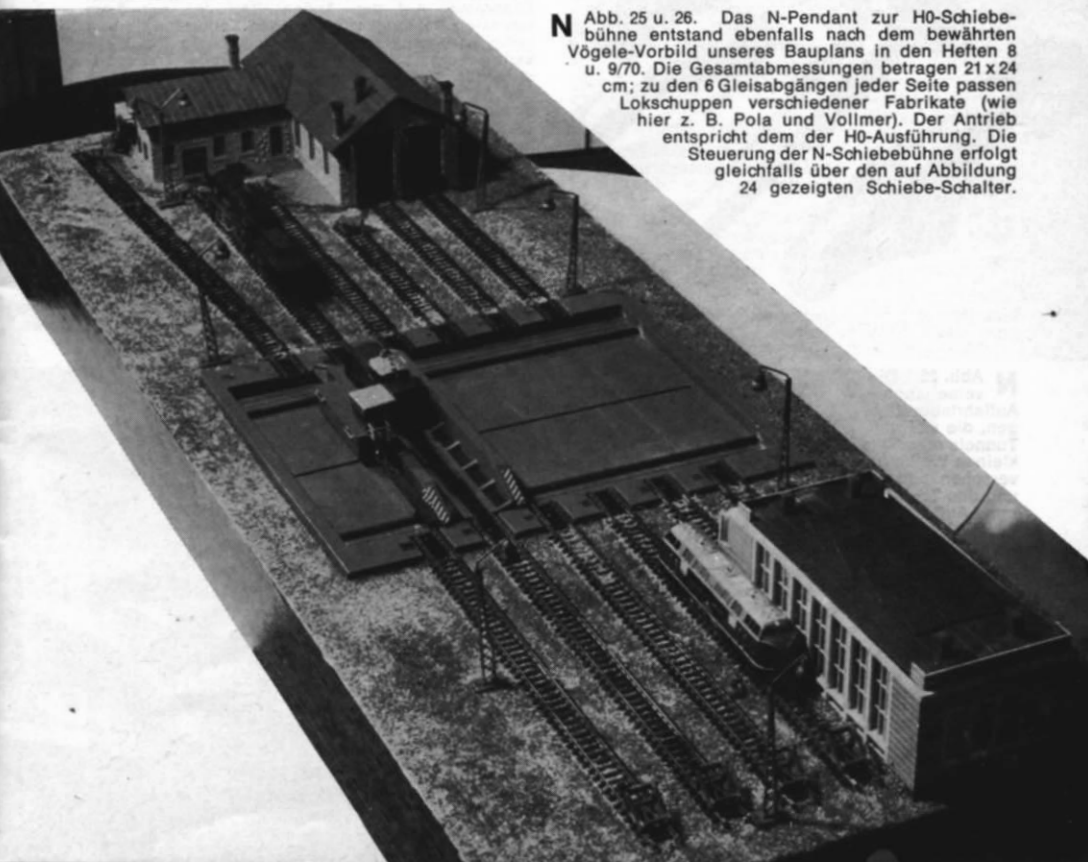
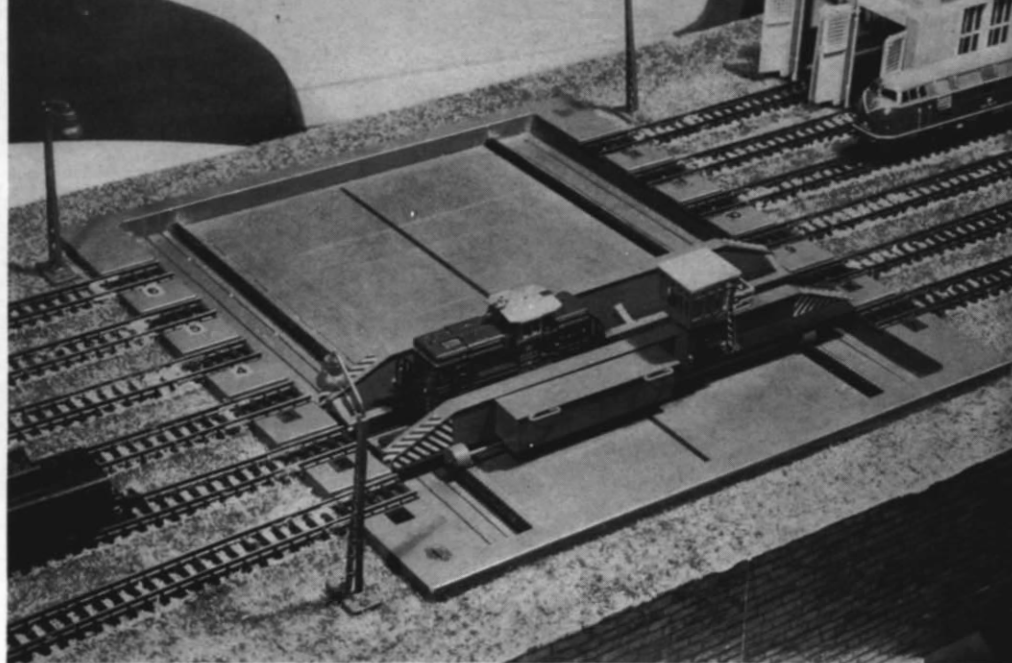
**H0+N:** Die zweite Neuheit, eine Bahn-schranke, wird es sowohl in H0- als auch in N-Ausführung geben (s. Bild), und zwar in beiden Größen als Einzelaggregat mit Antrieb, der über oder unter der Platte angebracht werden kann. Wir finden diese Lösung gut, denn auf diese Weise kann jede Schranke entsprechend den „örtlichen Gegebenheiten“ eingebaut werden (eingleisig, zwei- oder mehrgleisig, rechtwinklig zur Straße oder schräg). Der Behang aus 0,2 mm Stahldraht ist vorgefertigt und braucht nur eingehängt zu werden. Der Baum besteht aus farbig bedrucktem Messingrohr mit eingesägtem Blechstreifen zur Aufnahme des Behangs. Der Kontaktstreifen für die Glockenbetätigung ist bei jeder Antriebseinheit mit vorgesehen; das „Läutewerk“ ist für sich als Zubehör erhältlich (s. dazu MIBA 8/74, S. 538). Ein kleiner Schiebewiderstand dient dazu, das Tempo des

öffnenden bzw. schließenden Schrankenbaums individuell und nach den örtlichen Gegebenheiten einstellen zu können. Die Betätigung der Schranke kann per Drucktaster oder über Gleiskontakte erfolgen.

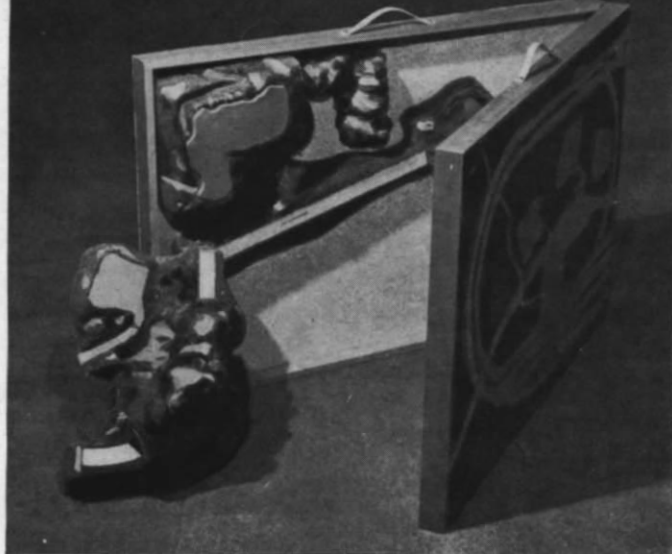
Die N-Ausführung entspricht dem H0-Modell und bekommt ebenfalls einen feinen Behang.

**H0 + N** Abb. 24. Das Steuergerät für die H0- bzw. N-Schiebeebühne; je nach Fahrtrichtung der Bühne leuchtet ein entsprechendes Lämpchen auf.





**N** Abb. 25 u. 26. Das N-Pendant zur H0-Schiebe-  
bühne entstand ebenfalls nach dem bewährten  
Vögele-Vorbild unseres Bauplans in den Heften 8  
u. 9/70. Die Gesamtabmessungen betragen 21 x 24  
cm; zu den 6 Gleisabgängen jeder Seite passen  
Lokschnuppen verschiedener Fabrikate (wie  
hier z. B. Pola und Vollmer). Der Antrieb  
entspricht dem der H0-Ausführung. Die  
Steuerung der N-Schiebebühne erfolgt  
gleichfalls über den auf Abbildung  
24 gezeigten Schiebe-Schalter.



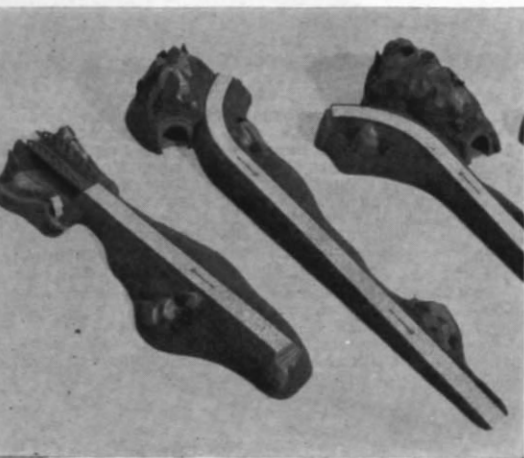
**N** Abb. 27. Der aufgeklappte Anlagenkoffer mit einigen im Innern untergebrachten Berg- und Geländeteilen; auf der Außenseite ist das Toporama aufgedruckt. Die fertige Anlage zeigt Abb. 30.

# BUSCH

+ Co. KG

Modellspielwaren

6806 Viernheim

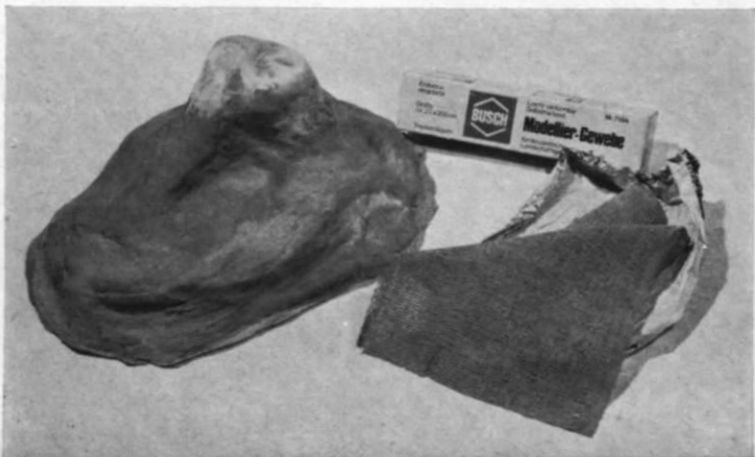


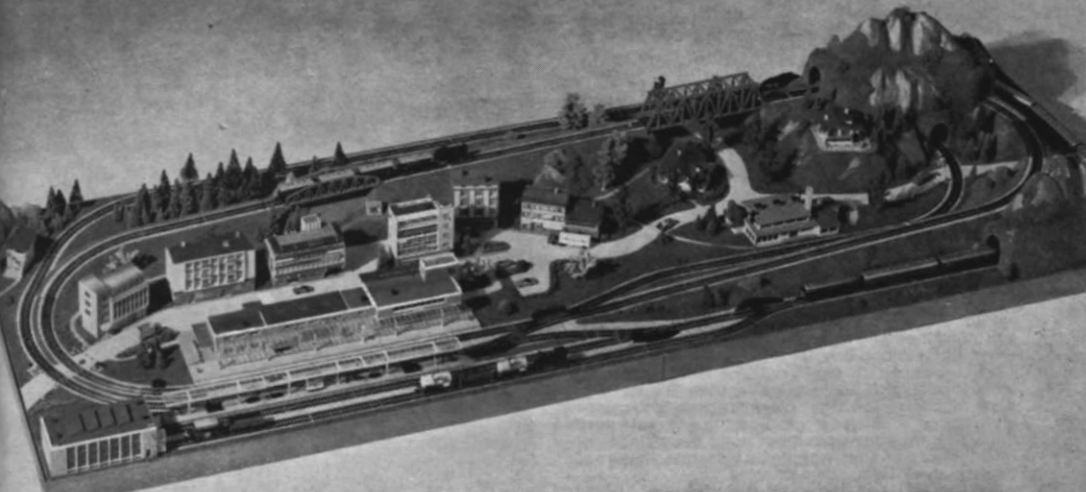
**N** Abb. 28. Diverse lange Auffahrtsböschungen, die z. T. mit Tunnels oder kleinen Wehnen versehen sind und den Toporama-Aufbau erleichtern helfen.

**N:** Der Anlagen-„Knüller“ von Busch (lt. Neuheitenprospekt) ist das zusammenklappbare Koffer-Toporama. Auf den Außenseiten des nur 9 cm schmalen Rahmenkoffers ist das Toporama fix und fertig vorbereitet. Er dient gleichzeitig (im Wellkarton verpackt) als 66 x 94 cm große Transportkiste für die dazugehörigen Auffahrten, Brücken und Tunnels. Die höheren Berge sind mehrteilig ausgeführt und so gestaltet, daß alles in den „Koffer“ paßt. Abb. 30 zeigt eine der fertigen Anlagen („St. Bernhard“) für Arnold, Fleischmann, Minitrix; die zweite (nicht abgebildet) ist ähnlich, jedoch nur für Minitrix, da nur 30°-Weichen zugrunde gelegt sind.

**H0+N:** An neuem Landschaftsgestaltungszubehör wären hervorzuheben: die längeren N-Auffahrtsböschungen (z. T. mit Tunnels) und diverse H0- und N-Felspartien (2 unterschiedliche Packungen); Islandmoos ist beigegeben.

**Z-I** Abb. 29. Das Busch-Modelliergewebe (rechts) sowie ein daraus entstandener kleiner Hügel.





**N** Abb. 30. Diese fertige, aufgeklappte „Kofferanlage“ namens „St. Bernhard“ ist z. B. für Arnold, Fleischmann und Minitrix geeignet. In der rechten hinteren Ecke: der zusammengesetzte Berg aus Abb. 27.

**Z-I:** Eine weitere nützliche Angelegenheit: das neue Busch-Modellergewebe für den schnellen und leichten Geländebau. Mittels Papierknäueln, Schachteln o. ä. wird das Rohgelände geformt, das Gewebe in Wasser eingetaucht, darübergelegt (wozu man  $\frac{1}{4}$  Stunde Zeit hat) und verstrichen. Die Masse quillt auf und die beim Rohgewebe sichtbaren Poren und Löcher werden beim Verstreichen (mit der Hand) geschlossen. Für die

Feinmodellierung dient dann der bereits bekannte Geländemörtel (s. Messeft 3a/69). Nach 2–3 Lagen sind die Stücke (je nach der Größe) eigenstabil, so daß die provisorischen Stützen wieder entfernt werden können.

Beim Baumsortiment wären preiswerte Stecktannen zu nennen (in H0 20 Stück für 9,25 DM, in N und Z 40 Stück für 13,90 DM).

## EUROTOY KG · 477 Soest

hmb-Holzbausätze

**Ilm** Die von der o. a. Firma vertretenen hmb-Holzbausätze bestehen ausschließlich aus Kiefernholz; sie sind fertig oder im Bausatz erhältlich, wobei letzteren ein Bauplan beigelegt ist. Das Sortiment umfaßt (außer den in Abb. 31 gezeigten) noch Lokschruppen, Verladekran, Wasserturm, Kohlenlager usw.

**Ilm** Abb. 31. Eine ganz aus Kiefernholz entstandene Rampe (bzw. ein Bahnsteig) mit Güter- und Wartehalle. Die kleine Treppe samt Geländer ist auch einzeln erhältlich, ebenso Bänke und diverses Ladegut (Bretter und Balken).



# LUDWIG CONRAD & Co. KG

Elektro-Bauteile · 8501 Röckenhof

**Z-1:** Die Firma Conrad, die u. a. durch ihr umfangreiches Relais-Programm in Modellbahnerkreisen bekannt ist, hat sich nunmehr auch der Elektronik zugewandt und zeigte als Neuentwicklung neben elektronischen Brems- und Anfahrbausteinen und einer Abstellgleissicherung ebenfalls einen Selbstblock-Baustein.

Im Gegensatz zu den Systemen anderer Hersteller befindet sich in dem genannten Baustein jedoch nur eine einzige Blockstrecken-Sicherungseinheit, so daß jede gewünschte Anzahl durch einfaches Aneinanderreihen von Bausteinen erreicht werden kann, wobei die gesamte Elektronik dann auch völlig ausgenutzt wird.

Ähnlich wie bei Arnold wird auch beim Conrad-System der gesamte Blockabschnitt unterteilt, und zwar in einen sog. Signal- und einen Sicherungsteil. Der Signaltell entspricht dabei dem Brems- bzw. Haltabschnitt. Die Einrichtung zum Umschalten der Signale ist bereits in jedem Baustein vorhanden; sie ist vom Block-Überwachungsteil galvanisch getrennt und kann daher an jede beliebige Gleich- oder Wechselspannungsquelle angeschlossen werden. Die maximale Belastung eines Blockbausteines beträgt für den Überwachungsteil ca. 1 Ampere und 6 Ampere für den Signaltell. Diese Auslegung der Belastbarkeit wurde deshalb gewählt, da ein Zug, der vor dem geschlossenen Signal hält, zum Anfahren einen wesentlich höheren Strom aufnimmt als bei kontinuierlicher Fahrt im Überwachungsteil. Bei Bedarf ist in den Blockstrecken auch Fahren in der Gegenrichtung möglich, da die nötigen Einrichtungen ebenfalls schon in den Bausteinen untergebracht sind. Allerdings ist bei Rückwärtsfahrt die Blocksicherung dann nicht mehr gegeben.

Die Ansprechempfindlichkeit beim Conrad-Blocksystem ist recht hoch; bereits ein Strom von ca. 1 mA reicht zur Ansteuerung aus. Dies entspricht einem Widerstand von etwa 5-10 kOhm, der bei unbeleuchteten Wagen eingebaut werden kann. Selbstverständlich muß er über entsprechende Schleifer mit dem Gleis verbunden werden! Es reicht jedoch auch aus, wenn bei einer Wagenachse die Rad-isolierbuchse mit einem Gemisch aus Klebstoff (z. B. Pattex o. ä.) und Graphitpuder (Mischungsverhältnis etwa 1:1) überbrückt wird (s. Abb.). Der so erreichbare Widerstand liegt in der benötigten Größenordnung und ist vor allem von außen völlig unsichtbar anzubringen. Auf diese Weise können praktisch sämtliche Wagen ohne viel Umstände präpariert werden, was der Mentalität großer Modellbahnerkreise in besonderem Maß entgegenkommen dürfte!

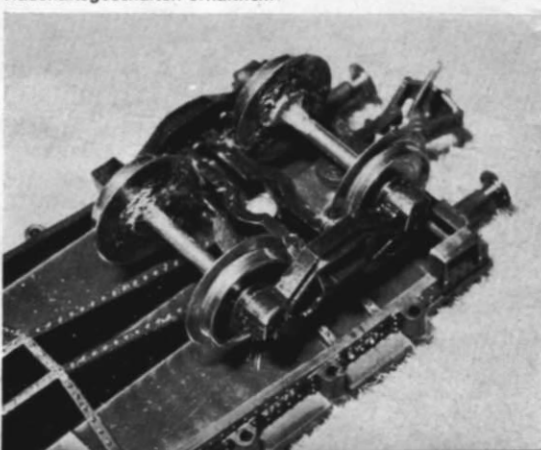
In ähnlicher Weise wie der Blockstellen-Baustein wirkt auch die Überwachungseinheit für Abstellgleise, von der jeweils ein Baustein pro Abstellgleis benötigt wird. Als Netzgerät kann jeder beliebige Bahntrafo (Gleichstrom-Fahrpult) verwendet werden. Er liefert den Fahrgleichstrom für das Zufahrtsgleis und damit auch für den gesamten Bahnhofsbereich und versorgt nach Drücken einer entsprechenden Taste im Stellpult auch das Abstellgleis (dieses ist automatisch immer zweipolig abgeschaltet, damit auch ganze Zuggarnituren abgestellt werden können). Der Wechselstromausgang des Fahrpults speist die Überwachungs-Elektronik und die Rückmeldelämpchen im Stellpult.

Um die Überwachung zum Ansprechen zu brin-



**Z-1** Abb. 32. Diese Abbildung demonstriert die Wirkung des Conrad-Blocksystems, dessen (in der Form noch nicht endgültigen) Bausteine im Hintergrund sowie auf Abb. 34 zu erkennen sind. Warum ein einzelner, liegengebliebener Wagen den Block sperrt und der folgende Zug vor dem „Rot“ zeigenden Signal zum Halten kommt, ver-rät Abb. 33.

**Z-1** Abb. 33. Des Rätsels Lösung: Die Radisolierbuchsen des obigen Flachwagens – einfacher und praxisgerechter geht's wohl kaum! – wurden mit einem Pattex/Graphit-Gemisch überbrückt; dieser wirklich simple und unauffällige „Widerstand“ reicht völlig zum Ansprechen des Blocksystems! Graphitpuder ist in Eisenwaren- und Haushaltsgeschäften erhältlich.



gen, reicht – wie auch bei der Blocksicherung – ein hochhohmiger Widerstand oder das genannte Klebstoff-Graphit-Gemisch.

Um das Fahrverhalten von Loks vor Signalen möglichst vorbildgetreu gestalten zu können, wurde auch ein Brems- und Anfahrbaustein entwickelt, der ohne nennenswerten Aufwand auch in schon vorhandene Anlagen nachträglich eingebaut werden kann. Es sind hierzu keine zusätzlichen Trennstellen oder Leitungen erforderlich.

Die Dauer der Bremsverzögerung kann ebenso wie die Anfahrzeit den jeweiligen Erfordernissen angepaßt werden. Die Anfahrzeit kann einfach mittels eines Potentiometers eingestellt werden; die Festlegung des Bremsweges erfolgt durch Anklemmen von einem oder mehreren Kondensatoren.

Trennstrecken vor Signalen, die mit diesem elektronischen Zusatzbaustein ausgestattet sind, können auch in Gegenrichtung ohne jegliche Zurüstteile befahren werden, da eine entsprechende Schaltung für Rückwärtsfahrt bereits eingebaut ist.

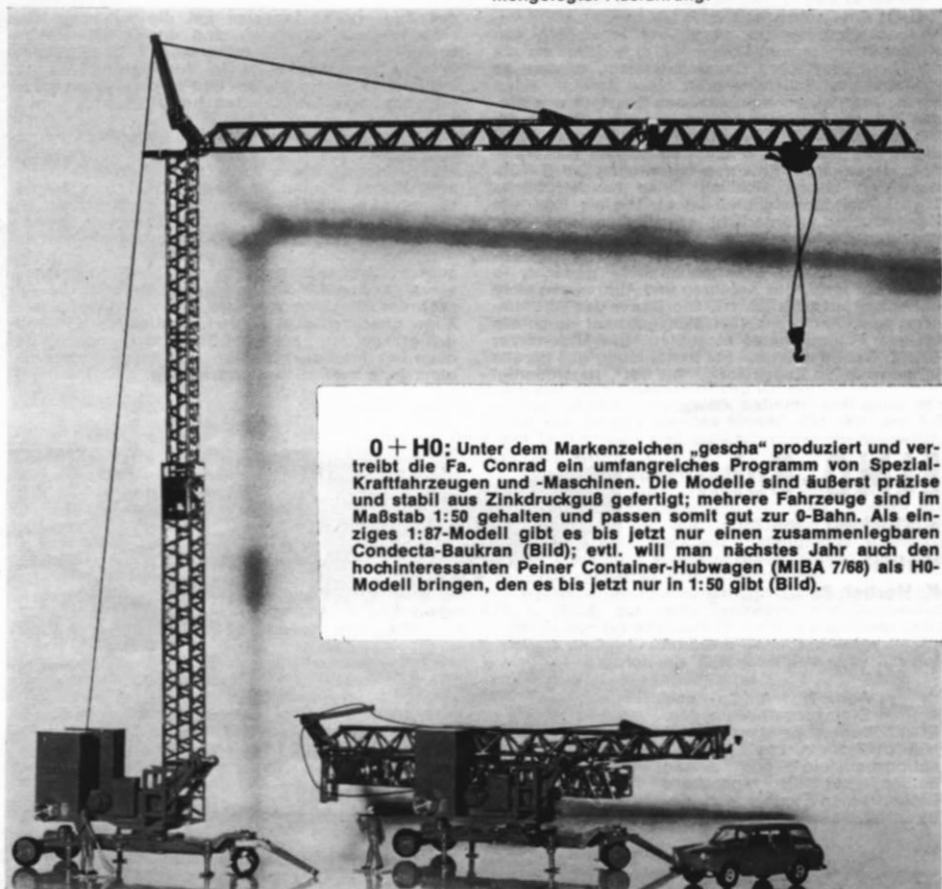
Preislich liegt das Conrad-System etwa in der Größenordnung derjenigen anderer Firmen. Leider war auf der Messe die endgültige Ausführung noch nicht zu begutachten; wir werden deshalb in einem der nächsten Hefte noch einmal ausführlicher auf diese elektronischen Bausteine eingehen.



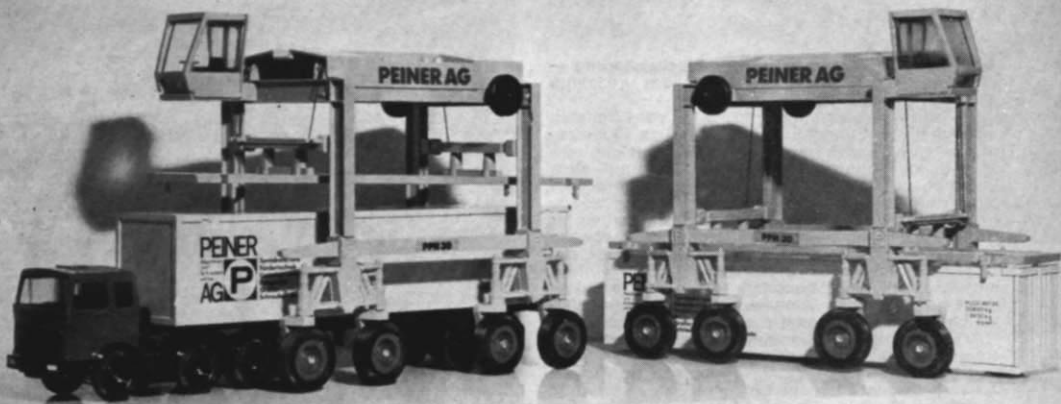
## Z-1

Abb. 34. Die derzeit gültigen Blockbausteine des Conrad-Systems. Die starren gediegenen Schraubverbindungen will man möglichst beibehalten.

**H0** Abb. 35. Das ganz aus Metall gearbeitete gescha-H0-Modell eines Turmdrehkrans in ausgefahrener (Höhe total 23 cm) und in zusammengelegter Ausführung.



**O + H0:** Unter dem Markenzeichen „gescha“ produziert und vertreibt die Fa. Conrad ein umfangreiches Programm von Spezial-Kraftfahrzeugen und -Maschinen. Die Modelle sind äußerst präzise und stabil aus Zinkdruckguß gefertigt; mehrere Fahrzeuge sind im Maßstab 1:50 gehalten und passen somit gut zur 0-Bahn. Als einziges 1:87-Modell gibt es bis jetzt nur einen zusammenlegbaren Condicta-Baukran (Bild); evtl. will man nächstes Jahr auch den hochinteressanten Peiner Container-Hubwagen (MIBA 7/68) als H0-Modell bringen, den es bis jetzt nur in 1:50 gibt (Bild).



**0** Abb. 36. Dieses funktionfähige 0-Modell des Peiner Container-Hubwagens (s. MIBA-Bauzeichnung 7/68) – links ein Container-Lkw, gleichfalls im Maßstab 1:50 – soll es evtl. nächstes Jahr auch im Maßstab 1:87 geben, was zu begrüßen wäre, da dieses wichtige (und hochinteressante) Transportfahrzeug noch im ziemlich allgemein gehaltenen Container-Angebot fehlt!

**Z-0:** Das schon seit Heft 1/74 in der MIBA inserierte Elmo-System wurde vertriebsmäßig von Herkat übernommen. Es handelt sich dabei um ein neues elektronisches Baustein-System, zu dem es zunächst drei Bausteine gibt: einen Anfahr-, einen Brems- und einen Kombinations-Baustein aus diesen beiden. Letzterer kommt vor allen Dingen für Blocksignale auf freier Strecke in Betracht, weil damit das unschöne und unrealistische ruckartige Abbremsen und Anfahren vermieden wird. Die Bausteine lassen sich an jedes handelsübliche Signal (bei Lichtsignalen ist ein Relais bzw. ein Handschalter erforderlich) anschließen, und zwar über den Zugbeeinflussungsschalter. Die einzelnen Anfahr- und Bremsbausteine sind z. B. für nur teilweise einsetzbare Schattenbahnhöfe gedacht, in denen ein rückfreies Anfahren und Abbremsen nicht unbedingt erforderlich ist. Die Dauer des Abbremsens bzw. Anfahrens läßt sich getrennt durch ein kleines Potentiometer einstellen. Ein besonderer Effekt: Geht das Signal bei Annäherung des bereits abbremsenden Zuges auf „Fahrt frei“, beschleunigt

der Zug wieder langsam auf die vorherige Geschwindigkeit. Geeignet sind die Blockbausteine bzw. die Anfahr- und Bremsbausteine für alle Bahnsysteme von Z-0 (LGB in Vorbereitung), wobei lediglich zwischen Gleich- und Wechselstrom unterschieden bzw. verschieden bestellt werden muß. Liefertermin: sofort!

Das gleichfalls neue Elektronik-Blocksystem entspricht im Prinzip dem Arnold-Blocksystem, d. h. ein Elektronik-Block kann drei Blockstellen mit zwei Zügen steuern. Im Unterschied zum Arnold-Blocksystem führt zu jedem Blockabschnitt nur ein Draht; außerdem sind am Blockbaustein bereits entsprechende Anschlüsse für die Signale vorhanden. Der Elektronik-Block läßt sich wie auch die anderen Systeme erweitern, d. h. bei Hinzunahme eines zweiten Blockbausteins erhöht sich die Anzahl der Blockstrecken auf 6, es können also 5 Züge gleichzeitig verkehren. Schließlich und endlich gibt es den Elektronik-Block auch noch mit der oben beschriebenen Anfahr- und Brems-Automatik, ohne jede zusätzliche Verdrahtung.

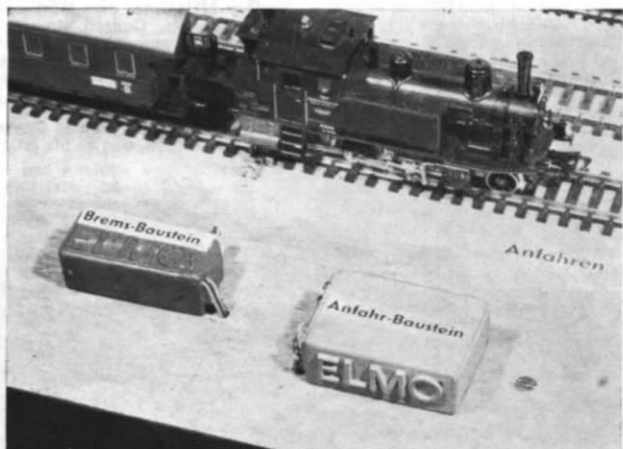
## ELMO-Bahn

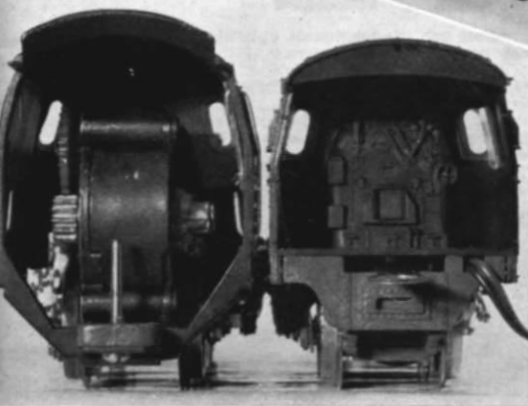
8051 Icking i. Isartal

Vertrieb:

K. Herbst, 85 Nürnberg

**Z-0** Abb. 37. Anfahr- und Bremsbaustein aus dem ELMO-Programm; ebenfalls erhältlich ist ein sog. „Kombinationsbaustein“ aus diesen beiden, der für einsehbare Blockstrecken-Signale etc. gedacht ist.





**H0** Abb. 38 u. 39. Das „Steppenferd“ der BR 24 als feindetailliertes Fleischmann-Modell mit Tenderantrieb — genau im Maßstab 1:87 und nicht mehr so voluminös und „primitiv“ wie die 1:82-Vorgängerin vor gut 20 Jahren (s. Vergleichsaufnahme links).

**H0:** Es ist wieder da — das „Steppenferd“ der Baureihe 24 — jetzt aber im neuen Fleischmann-Stil, d. h. genau im Maßstab 1:87 mit superdetailliertem Gehäuse, Führerstandeinrichtung, Tenderantrieb usw.

An Wagenneuheiten in H0 kommen zunächst der übliche Türkis/Beige-Schnellzug (Packwagen, 1.- und 2. Klasse-Wagen); ebenfalls nur eine farbliche Abänderung ist der Schnellzugwagen 2. Klasse der ÖBB, der dem vorjährig erschienenen SBB-Wagen entspricht (aber auch im Großen von Österreich gekauft wurde).

Etwas umfangreicher sind die Neuheiten bei den Güterwagen: Der bisherige Kühlwagen vom Typ Tmehs 50 entfällt und wird durch ein Modell des modernen „Ichqrs“ ersetzt, der als besonderen Gag bewegliche Türen hat, die aufgrund der Scharnierkonstruktion fast spaltlos schließen! Das Modell wird mit „Transtermos“-„Interfrigo“- oder „Coca-Cola“-Dekor geliefert.

Der neue Großraum-Güterwagen (LÜP 22,8 cm), die Nachbildung eines Privatwagens der Fa. Bau-

knecht hat zwei funktionsfähige Schiebedächer, die mit Hilfe eines kleinen Magnets arretiert werden und während der Fahrt nicht „klappern“ — ein gut aussehendes, gut detailliertes und fein beschriftetes Modell mit einem interessanten Unterwerk inkl. feinsten Rahmenbeschriftung (Bild).

Das gleiche Sprengwerk befindet sich unter dem 22,8 cm langen Rungen-Modell (Rs 684 der DB) mit Drehungen und dunkelbrauner Holzmaserung (s. Abb. 43).

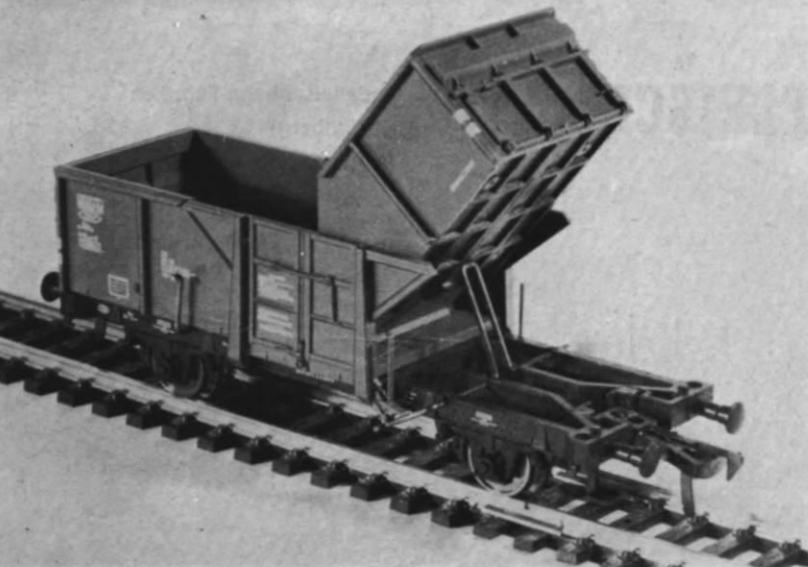
Zwei neue Zwiachser:

erstens der Klappdeckelwagen vom Typ K 25 mit beweglichen Klappdeckeln (s. Bild), dessen Beschriftung ihn als sog. „Müllwagen“ ausweist, wie er in AW's oder BW's auf Abstellgleisen verwendet wird; hoffentlich erscheint dieser Wagen auch noch mit der regulären K 25-Beschriftung;

zweitens der funktionsfähige Mittelselbstentlader El-u (Bild) zur vorbildgetreuen Knickboden-Entladung von Schüttgütern (mittels eingebautem Drahtbügel) und gleichfalls mit superfein aufgedruckter Bedienungsanleitung (offensichtlich eine Spezialität der „Fleischmänner“).

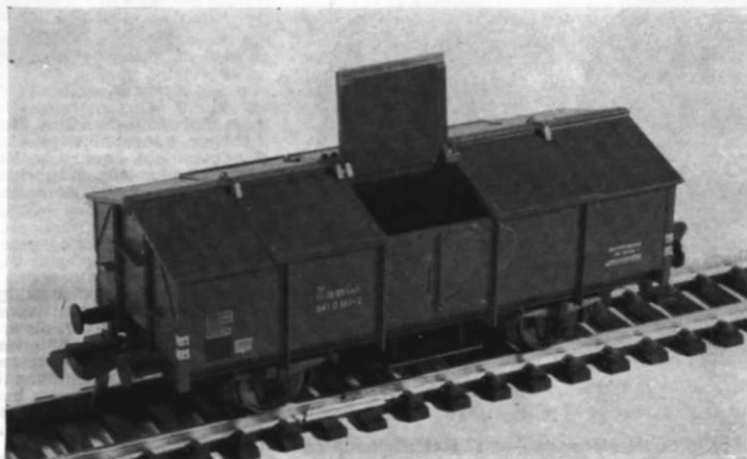
Recht farbenfroh und wegen gewisser Vereinigungen beim Chassis auch recht preiswert: die 10,5 cm langen Privat-Kühlwagen mit „Wienerwald“-bzw. „Kulmbacher Reichelbräu“-Dekor aus Kunststoff und mit abnehmbarem Dach.

Nunmehr gibt es auch die Drelwegweiche in der neuen Ausführung (s. Heft 3/74) mit abknöpfbarem und wahlweise über- oder unterflur einbaubarem

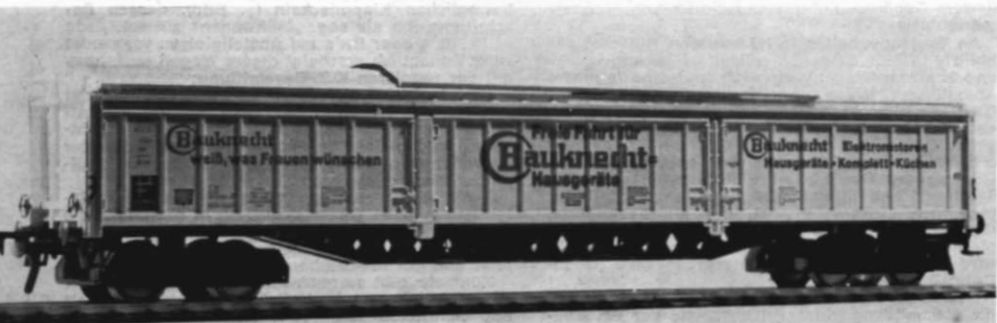


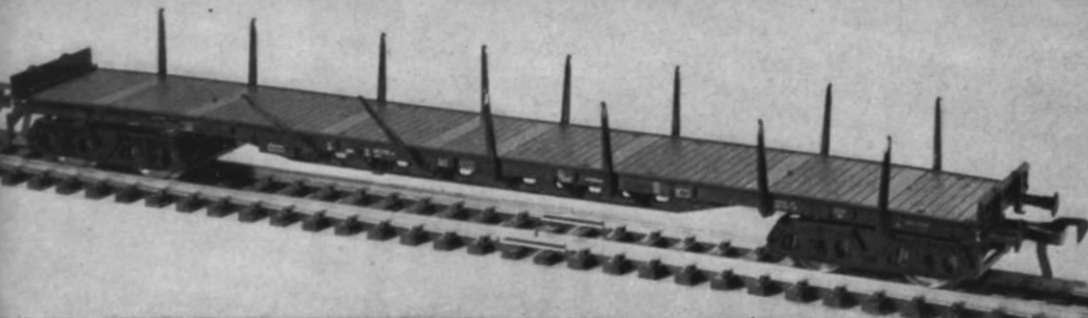
**H0** Abb. 40.  
Der Mittens-Selbstentlader vom Typ El-u in ausgezeichnet plastischer und weitgehender Detaillierung; die beiden Hälften des Wagenkastens können durch einen Bügel hochgestellt werden. Lobenswert: die äußerst feine Beschriftung samt vollständiger Betriebsanleitung. LÜP: 11,5 cm.

**H0** Abb. 41.  
Das 9,9 cm lange Modell des Klappdeckelwagens. An den Deckeln (6 davon lassen sich öffnen und schließen fugenlos) sind auch die Griffe nachgebildet.



**H0** Abb. 42.  
Mit diesem effektvollen H0-Modell des Bauknecht-Großraum-Güterwagens (LÜP 22,8 cm) hat Fleischmann offensichtlich unsere letztjährige Anregung (s. Heft 3/74, S. 138) erfüllt.





**H0** Abb. 43. Das 22,8 cm lange Modell des Runenwagens Rs hat unterseitig ein Sprengwerk aus Metall, auf jeder Seite 8 abklappbare Runen und eine sehr feine, bis zu den kleinsten Einzelheiten reichende Beschriftung am Längsträger.

Antrieb mit Endabschaltung. Da die Abmessungen der „alten“ Dreiwegweiche entsprechen, kann sie also ohne großen Aufwand auch auf bereits fertigen Anlagen gegen diese ausgetauscht werden. Darüber hinaus kann die Weiche wahlweise als Stop- oder Durchfahrweiche ausgeführt werden.

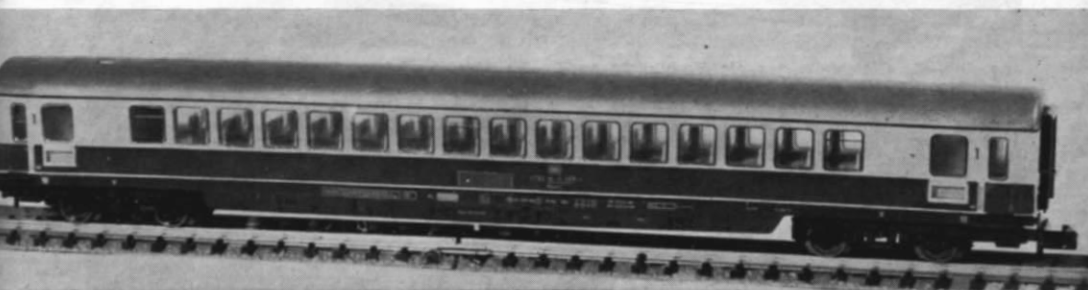
**N:** Die diesjährige Hauptneuheit, die moderne Güterzug-Elokom 151, war erst als Vorbildfoto vertreten und wird im Herbst geliefert werden. Die Diesellok BR 210 erscheint – nebst den passenden Wagen, 1. Klasse, 2. Klasse-Liegewagen und Gepäckwagen – erwartungsgemäß in Türkis/Beige.

Völlig neu ist eine kleine Tenderlokom nach Industriebahn-Vorbild, mit der jetzt auch Fleischmann „seine“ Bn2 im Programm hat.

Im Reisezug-Wagenprogramm sind der 1. Klasse-

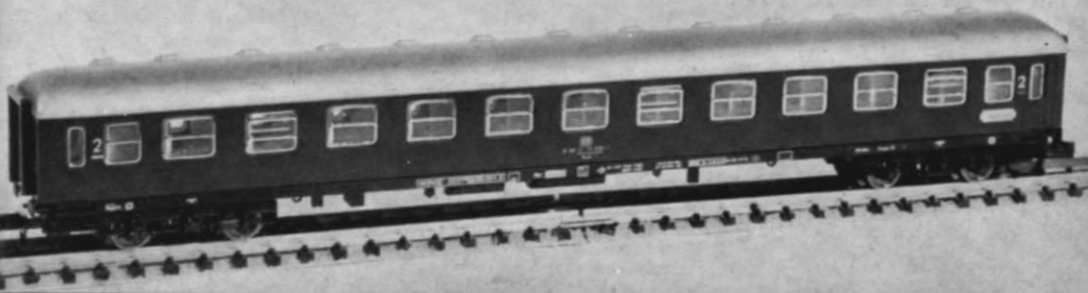
TEE- bzw. IC-Wagen (Bild), der Büm-Liegewagen in 16,5 cm Länge (Bild), sowie die SNCF-Typen 1. und 2. Klasse hinzugekommen.

Auch in N ist das Programm der neuen Güterwagen erheblich größer als das der Reisezugwagen: der 4-achsige Runenwagen kommt auch in 1:160; zwei Kesselwagen von Linke-Hofmann-Busch wird es in „Esso“- und „Shell“-Ausführung geben; zur Messe sah man nur Vorbildfotos. Ebenfalls zwei Varianten wird es von dem Modell des schweizerischen Schiebewagen-Wagens geben: als Postgüterwagen der SBB und als blau/weißer Privatwagen einer Basler Brauerei (Bild). Den Abschluß der diesjährigen N-Neuheiten bilden der bereits in Heft 12/74 erwähnte Erweiterungs-Set zur „Volksdrehlscheibe“ (4 Auffahr-Gleisteile und 4 Blindstutzen) sowie ein Funkentstörblech, dessen Drossel durch ein F-Häuschen getarnt ist.



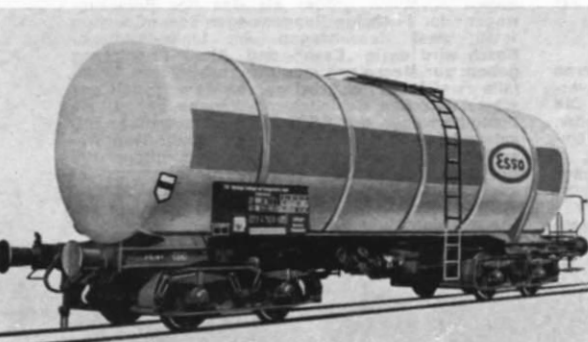
**N** Abb. 44. Mit diesem Modell des TEE/IC-Großraumwagens vom Typ Apümz erweiterte Fleischmann das Programm der 16,5 cm langen Fernverkehrswagen.

**N** Abb. 45. Die Gangseite des 16,5 cm langen Liegewagens, eine genaue Nachbildung des 26,4 m langen Vorbilds vom Typ Büm.

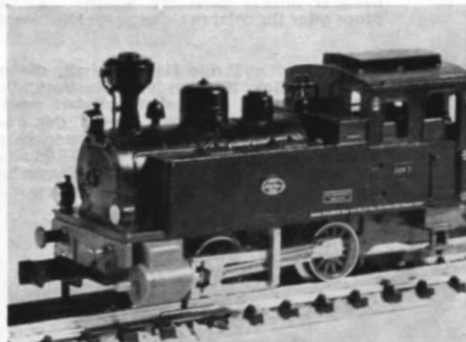




**N** Abb. 46. In Ermangelung eines Modells: eine Vorbildaufnahme der Ellok 151, die Fleischmann im Herbst als N-Modell liefern wird.

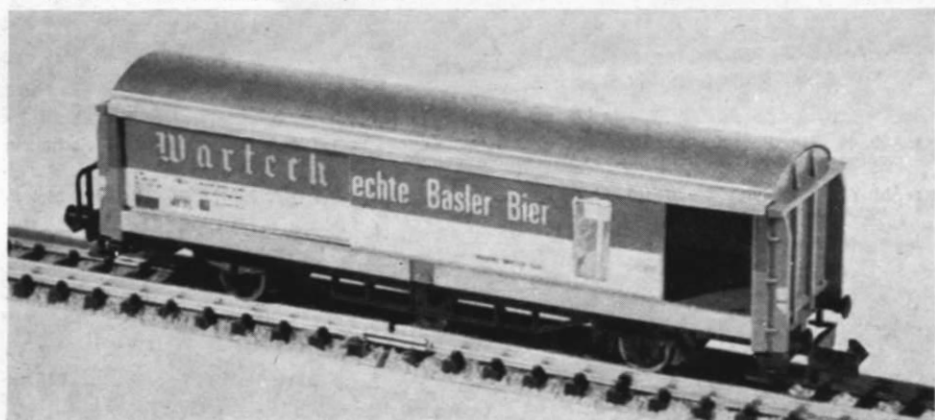


**N** Abb. 47. Gleichfalls nur als Vorbildfoto vertreten: der LHB-Kesselwagen, der im Herbst mit „Esso“- und „Shell“-Dekor kommen soll.

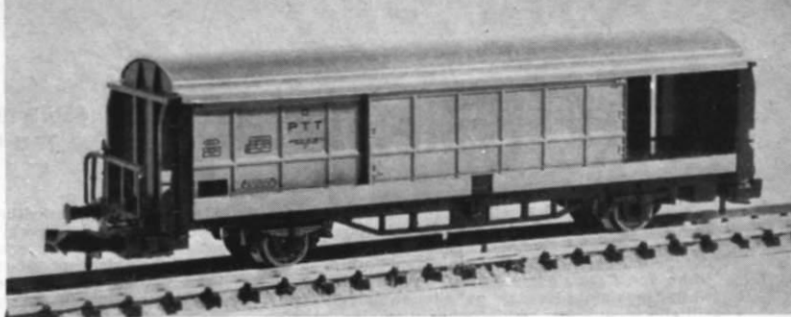


**N** Abb. 48. 5,5 cm lang ist die kleine Bn2-Tenderlokomotive mit Maffei-Fabrikschild am Wasserkasten und feingespritztem Schalldämpfer am Schornstein.

**N** Abb. 49. Das Modell eines gedeckten Schiebewandwagens, hier in der Ausführung als Privatwagen der Schweizer Brauerei „Wartech“ (blau/weiß lackiert und sehr reichhaltig und exakt beschriftet) ...



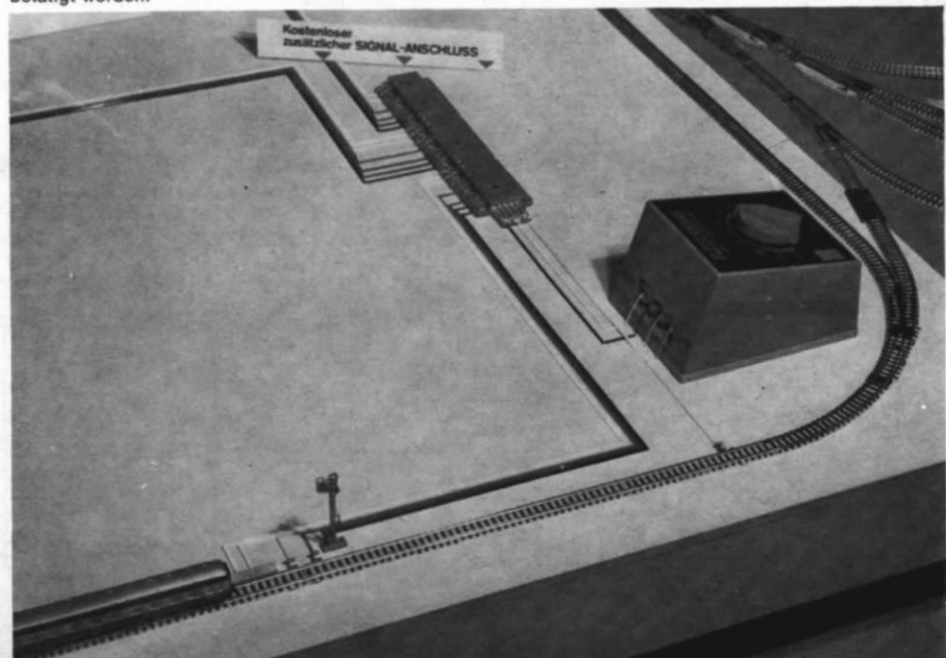
**N** Abb. 50. . . . und hier in der Version als Postwagen der SBB. Die LÜP beider Modelle beträgt je 8,8 cm.



**Z-1:** Blocksysteme scheinen heuer „in“ zu sein; nunmehr stellt auch Fleischmann ein solches vor, das sich aufgrund seiner Auslegung für alle Spurweiten und Systeme eignet und zudem mit keinem der elektronischen Mehrzugsysteme „kollidiert“ bzw. nicht verwendbar ist, da es in konventioneller Relaischnik aufgebaut ist. Basis ist das im Vorjahr erschienene gepolte Gleichstrom-Relais (für Wechselstrom-Betrieb über Dioden), von dem jeweils drei zu einer „Selbstblock-Kette“ zusammengefaßt sind. Eine solche Selbstblockkette ermöglicht den Betrieb von 2 Zügen auf 3 Blockstrecken und kostet DM 80.-; für jede weitere Blockstrecke bzw. jeden weiteren Zug ist ein Ergänzungsrelais zu DM 27.50 (unverbindliche Preisempfehlungen) erforderlich. Durch die bereits in den Relais vorhandenen parallel wirkenden Umschalter ist eine Schaltung der Licht- bzw. Formsignale (letztere müssen über Endabschaltung verfügen) über Extra-Bausteine nicht erforderlich. Angesteuert werden die Relais über SRK-Gleiskontakte, die direkt

hinter dem Blocksinal anzubringen sind (Bild). Die SRK's ihrerseits werden durch einen im letzten Wagen angebrachten Magneten geschaltet, wodurch Zugtrennungen, liegengebliebene Wagen etc. sofort registriert werden und Auffahrnfälle unmöglich sind. Diese Notwendigkeit eines Magneten im letzten Wagen kann u. U. eine gewisse Einschränkung der Rangier-Freizügigkeit bedeuten; es empfiehlt sich daher, ausgesprochen „rangierfreudige“ Wagen (Expresgut- oder Kurs-Schlafwagen etc.) von vornherein mit einem Magneten auszurüsten und diese möglichst am Zugschluß einzustellen. Ansonsten jedoch wird das Fleischmann-Blocksystem vor allem unter den „traditionsbewußten“ Modellbahnern sicher zahlreiche Anhänger finden, auch aufgrund des einfachen Aufbaues und der Tatsache, daß die Relais auch von Hand steuerbar sind und die Blockstrecken in beiden Richtungen gesichert befahrbar sind. Wie die „Selbstblock-Kette“ angeschlossen wird, demonstriert Abb. 51.

**Z-1** Abb. 51. Eine „Selbstblock-Kette“ des für alle Systeme und Spurweiten geeigneten Fleischmann-Blocksystems besteht aus 3 Relais und kann durch zusätzliche Relais beliebig erweitert werden. Die Signalanschlüsse sind in den Relais bereits enthalten. Gesteuert wird die „Selbstblock-Kette“ über SRK-Kontakte direkt hinter den Blocksinalen, die ihrerseits durch einen Magneten am letzten Wagen betätigt werden.



# Gebr. Faller GmbH

Fabrik für Qualitätsspielwaren  
7741 Gütenbach/Schwarzw.

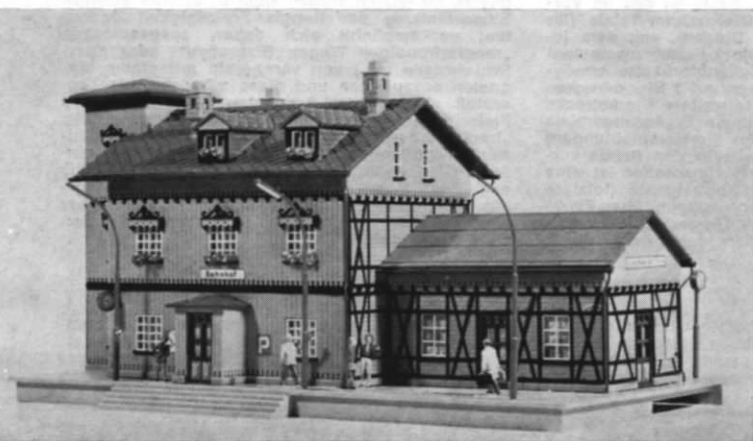
**H0:** Faller wartet mit einem recht umfangreichen Neuheitensortiment auf; Hauptneuheit in H0 ist der Oldtime-Bahnhof „Nieder Ramstadt Traisa“, der genau nach dem gleichnamigen Vorbild in der Nähe von Darmstadt entstand. Der in heller Fachwerk-Ziegelstein-Manier gehaltene Bahnhof paßt stilistisch gut zu Länderbahn- und Nebenbahn-Anlagen und ist offenbar sehr gut H0-maßstäblich, den Stockwerken nach zu schließen (im Hochparterre 35 mm, 1. Stock 32 mm usw.). Ein passender Güterschuppen soll voraussichtlich nächstes Jahr folgen.

Der zweite Bahnhof „Burgdorf“ entstand aus der

„ländlichen Fachwerkvilla“ des letzten Jahres, ist aber als solche im Verein mit dem Güterschuppenanbau kaum mehr zu erkennen und macht sich — mit „bahntypischen“ Accessoires wie Uhr, Lampen, Abfahrtstafeln etc. versehen — recht nett (Abb. 58).

Eine mechanische Bahnschranke (die Schrankenbäume werden durch das Zuggewicht geschlossen) für eingleisigen Betrieb hat ein bereits fest eingebautes Gleisstück und läßt sich mit allen Zweischienen- und Märklin-K- und M-Gleisen kombinieren; ein unauffälliger Mittelleiter ist bereits vorhanden.

Ein „modernes Haus mit Hallenbad“ gewährt

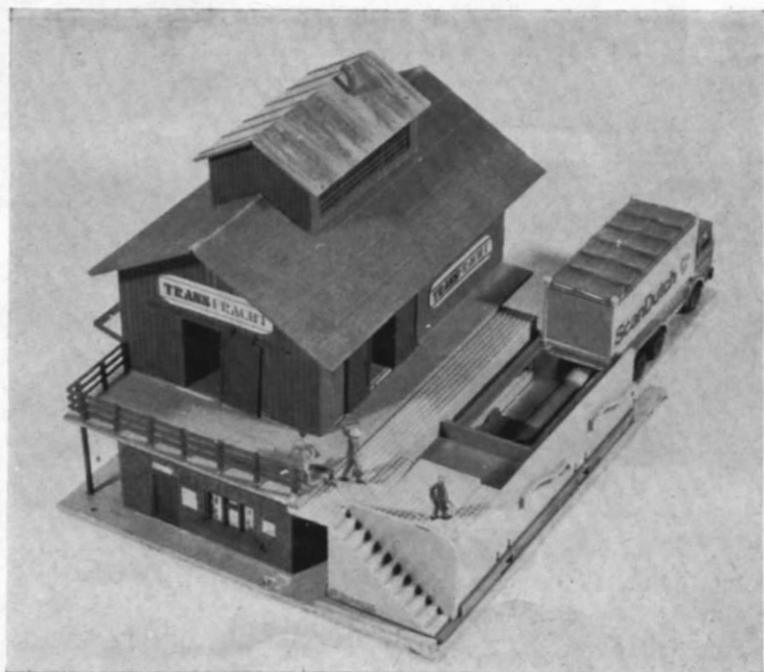


**H0** Abb. 52 u. 53. Straßenseite (links) und Bahnsteigseite des neuen Faller-Bahnhofs „Nieder Ramstadt Traisa“. Das Modell besteht aus insgesamt 260 Einzelteilen und ist sehr liebevoll und reichhaltig detailliert. Auf der Straßenseite ist beim Hauptgebäude die Bretterverschalung nachgebildet; die Bahnsteigfront ist in Klinker/Fachwerk-Manier gehalten. Gleichfalls erwähnenswert: die feingespritzten „schmiedeeisernen“ Verzierungen über den Fenstern.

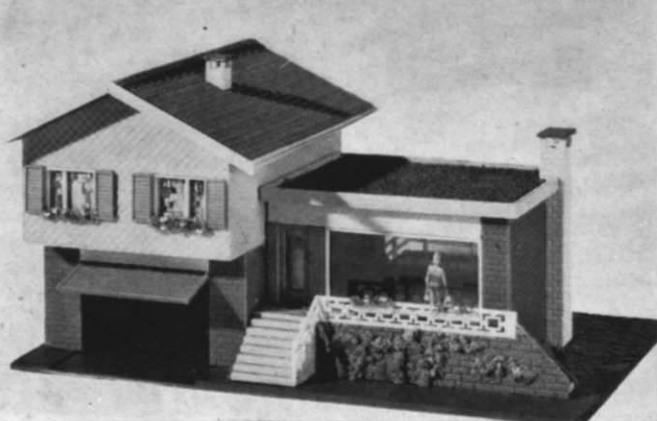




**H0** Abb. 54. Eine Demonstrationsanlage des neuen Kieswerk-Funktionsspiels. Der Umschlag des Ladegutes erfolgt über Entladestation, Förderbänder und Silos (s. Haupttext). Dazu liefert Falier noch einen „hauseigenen“ Schüttgut-Selbstentlader.



**H0** Abb. 55. Der neue Güterschuppen hat vier bewegliche Schiebetüren und eignet sich (wie hier gezeigt) gut zur Kombination mit der Laderampe aus dem 1974 erschienenen Container-Funktionsspiel. Ein rückwärts ein-fahrender ams-Lkw kann automatisch einen Container absetzen bzw. aufnehmen.



durch ein großes Fenster den Einblick in den Swimming-Pool, dessen recht echt wirkende Wasserfläche von einer im Haupthaus installierten Glühbirne wirkungsvoll beleuchtet werden kann (s. Bild). Die

**H0** Abb. 56 u. 57. Nachdem das letztjährige Wohnhaus mit einsehbarer Inneneinrichtung (s. Heft 3/74, S. 145) offenbar recht gut ankam, brachte Faller heuer dieses

moderne Einfamilienhaus mit überdachtem, aber gut sichtbarem „Swimming-Pool“. Durch ein Glühbirnen im Haupthaus läßt sich die Plastik-Wasserfläche beleuchten; mit daraufgesetzten „Damen ohne Unterleib“ (s. Abb. 57) läßt sich der „Swimming-Pool“-Effekt noch steigern — eine gekonnte, bei bloßer Hallenbeleuchtung vorgenommene Aufnahme von WiWeW.

▼ **H0** Abb. 58. Der Bahnhof „Burgdorf“ im ländlich/kleinstädtischen Stil, hier die Straßenseite. Das Modell entstand durch Kombination der etwas variierten Fachwerkvilla vom letzten Jahr (s. Messeheft 3/74, S. 148/149) mit einem Güterschuppen.





**N** Abb. 59. Dem Wasserturm sind mehrere „bahntypische“ Kleinteile wie Fernsprech- und Bahnwärterbuden, Prellbock, Wasserkran, Weichenspannwerke (vor den Güterwagen zu erkennen) etc. beigelegt.

bekannte Turm-Tankstelle wurde jetzt ohne Zapfsäulen etc. als „Snackbar“ aufgelegt.

Das Lagerhaus (Bild) ist vor allem als Ergänzung zum letztjährigen Container-Funktionsspiel gedacht; an der dazu passenden Laderampe kann ein ams-Lkw automatisch einen Container abstellen. Das Container-Sortiment wurde übrigens durch

mehrere neue Typen (u. a. Tank-Container) erweitert.

Da das Container-Funktionsspiel anscheinend recht gut eingeschlagen hat, bringt Falter außerdem ein Kleswerk-Funktionsspiel, das aus Verladesilo, Vorratssilo, Entladestelle, Förderband und einem entsprechenden Waggon mit automati-

**N** Abb. 60. Zwei Neuheiten auf einen Blick: die moderne verglaste Bahnsteighalle und der Fußgänger-Überweg, dessen Eingänge sich je nach den Gegebenheiten einer Anlage unterschiedlich aufbauen lassen. Außerdem ist bei Bahnsteighalle und Steg die Kombination mehrerer Bausätze möglich.





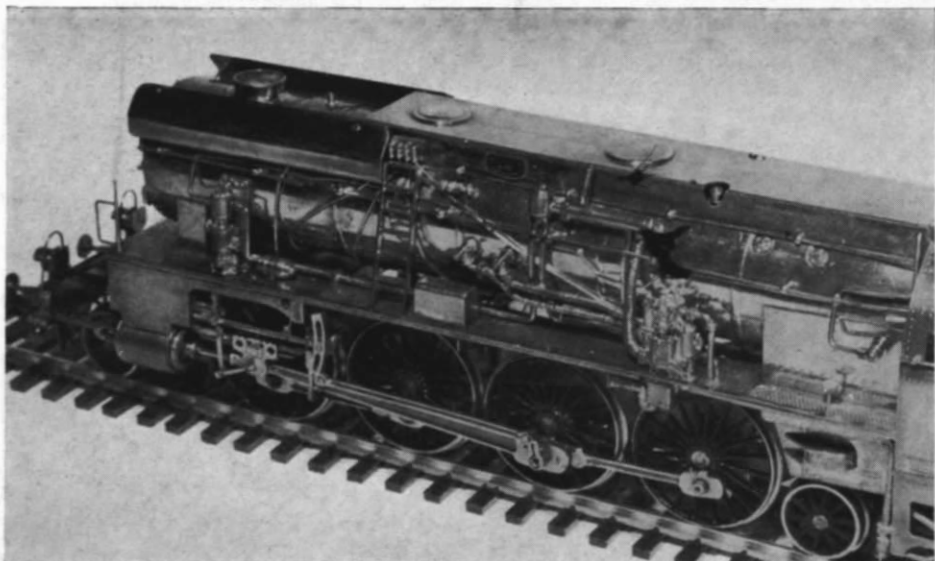
**N** Abb. 61. Der Bahnübergang mit Blinklicht-Attrappen (dankbare Objekte für Lichtleitkabel-Spezialisten!); mit dem gleichen Stellwerksgebäude gibt es einen Bahnübergang mit elektromechanisch angetriebenen Schranken.

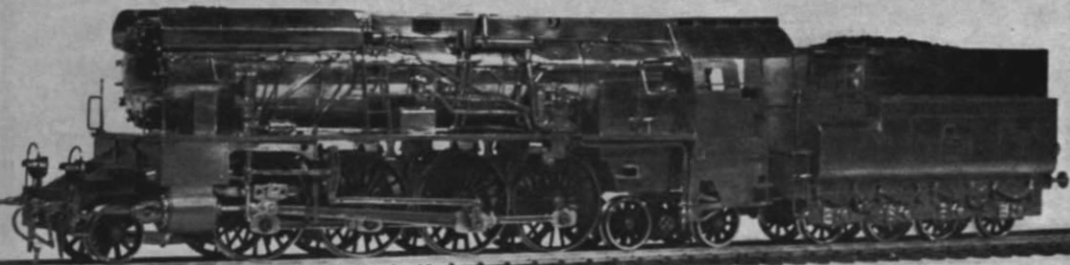
scher Selbstentlade-Vorrichtung besteht (s. Bild). Der Transport des Ladeguts kann beispielsweise so vor sich gehen: Der Kles wird per Hand oder Förderband ins Verlaadesilo eingefüllt und dann

per Waggon auf die hochgelegene Entladestelle (dazu liefert Falter ein passendes Auffahrtenprogramm) transportiert. Von hier gelangt er durch Förderbänder erst ins Vorratssilo und dann wieder ins Verlaadesilo, worauf das Spiel von neuem beginnen kann. Hieran dürften vor allem die Modellbahn-Junoren Spaß haben, für die auch eine weitere Falter-Neuheit gedacht ist: die sog. „Schnellbausätze“ aus sehr steifem bedrucktem Spezialkarton (vorgefalzt) und Plastikdächern und -schornsteinen etc. Bis jetzt gibt es einen Bahnhof nebst Stellwerk und Güterschuppen, ein Gasthaus nebst Einfamilienhaus und eine Kirche mit zwei Siedlerhäuschen. (In derselben Aufmachung gibt es auch Gebäude für die HIT train-Kinderelisenbahn [in 0-Größe], und zwar Bahnhofgebäude, Lok- und Güterschuppen, auf die vielleicht sogar ein 0-Fan zurückgreifen kann, wenn er sie nachbehandelt!)

**N:** Bei den diesjährigen N-Neuheiten handelt es sich ausschließlich um Bahnbauten. Die moderne, verglaste Bahnhofshalle (Bild) überspannt zwei Gleise und läßt sich durch zusätzliche Bausätze in Länge und Breite erweitern. Die Durchfahrthöhe reicht auch für Ellok-Betrieb aus; das gilt auch für den neuen Fußgängersteg (Bild), der ansonsten dem H0-Modell des letzten Jahres entspricht. Gleichfalls seit -zig Jahren aus dem H0-Programm bekannt: der Wasserturm, dem in der N-Ausführung allerdings noch zusätzliche Kleinteile wie Schwellenstapel, Spannwerk, Preilbock etc. beigelegt sind (Bild). Zwei neue Bahnübergänge mit modernem Stellwerk (der eine mit „Blinklicht“-Attrappe, der andere mit elektro/mechanisch bewegten Schranken) runden das umfangreiche Neuheitenprogramm ab (s. Bild).

**[Fulgurex] H0** Abb. 62. Aufgrund der zahlreichen und höchst komplizierten Extra-Teile, die für das Modell der österreichischen BR 214 benötigt werden, steht noch nicht fest, wann und zu welchem Preis diese bildschöne und technisch faszinierende Lok erscheinen wird.





**H0** Abb. 63. Gesamtansicht vom Modell des österreichischen „Paradepferds“ der BR 214. Charakteristische Merkmale: die hohe Lage des Kessels mit den verkleideten Aufbauten und die überlange Treibstange (s. auch Abb. 62).

## FULGUREX

FULGUREX S.A. • CH-1005 Lausanne

Handarbeitsmodelle aus aller Welt

**H0:** In H0 gibt es nicht viel Neues dieses Jahr. Die Ae 3/6 der SBB in Dunkelgrün mit grauem Fahrwerk — die Abbildung zeigt erst ein Handmuster — wird natürlich in gewohnter feiner Ausführung und feiner Nachbildung der Dach- und Rahmen-Details sowie „hauchfeinen“ Pantographen erscheinen. Wann sie geliefert wird, steht allerdings ebenso wenig fest wie bei der Be 4/7 (Bild), deren „besonderes Kennzeichen“ eine Laufachse zwischen den angetriebenen Achsen ist.

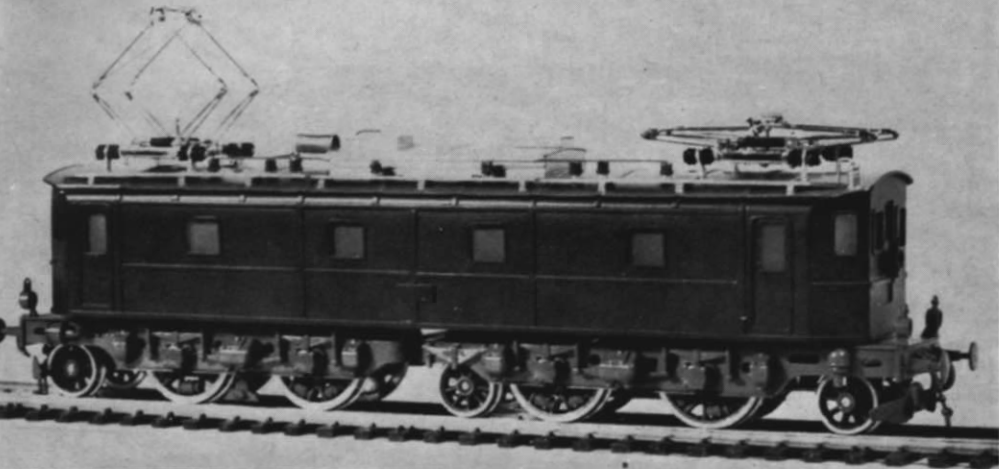
Ein Leckerbissen für Dampflokom-Freunde: das imposante Modell der nicht minder imposanten österreichischen Reihe 214 mit ihrer typisch hohen Kessellage und den hochliegenden, schmalen Windleitblechen und den großen und feinen Speichenrädern; allerdings ist überhaupt noch nicht abzusehen, wann dieses, aufgrund der zahlreichen Extra-Gußteile sehr „schwierige“ Modell realisiert werden kann; Preis voraussichtlich über 1000.— DM.

Sofort lieferbar: das sehr schöne und hochinteressante Modell einer amerikanischen 1' CC 1'-Elokom der „Great Northern“ vom Typ bzw. Klasse „Y-1“ in Dunkelgrün/Schwarz. Besonders hervorzuheben: die sehr feinen Pantographen, die feindetaillierten Drehgestellblenden mit der Nachbildung aller



**H0** Abb. 64 u. 65. Ein „Bonbon“ für Ellok-Fans: das Modell der „Great Northern“-Elokom, bei dem vor allem die superdetailierten Bühnenvorbauten (rechts) hervorzuheben sind.





**H0** Abb. 66. Das Handmuster der grünen Schweizer Ellok vom Typ Be 4/7 mit der Laufachse zwischen den Treibrädern; ein Liefertermin konnte nicht genannt werden.

Federungs-Details, die filigranen Bühnen-Vorbauten, die vielen angesetzten Teile wie Scheinwerfer, Glocke etc. Kosten soll das gute Stück ca. 725.— DM.

Die Schweizer Bm 6/6 (Bild) wird aufgrund der großen Nachfrage nochmals neu aufgelegt und wird ab März 1975 lieferbar sein.

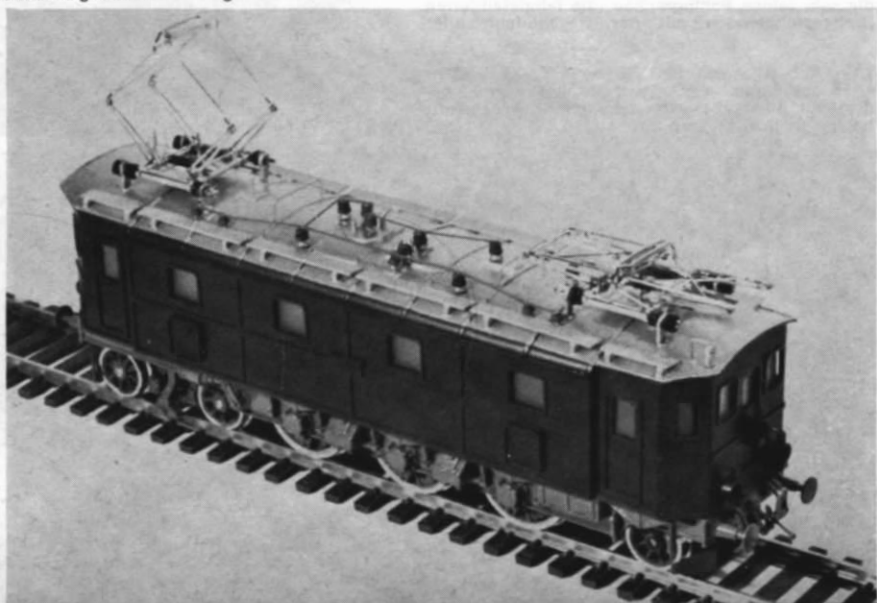
Abb. 68 zeigt das H0-Modell einer Canadian-Lok, das vielleicht schon deshalb von Interesse ist, weil es das erste Modell koreanischer Fertigung ist. Preis 375.— DM.

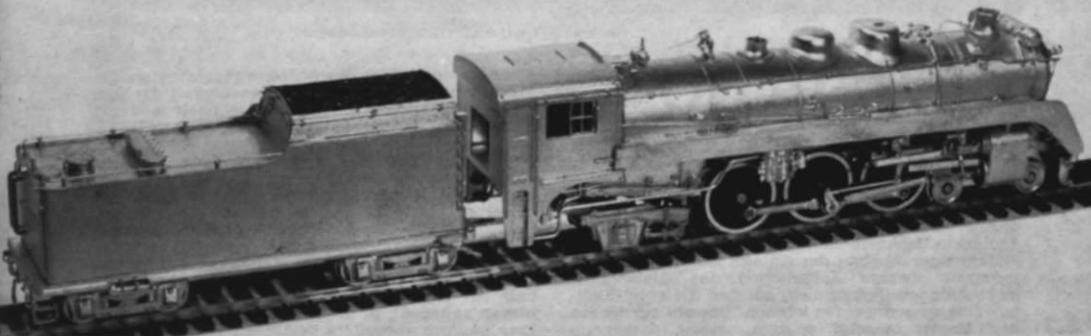
Betreffs der seit Jahren angekündigten und immer noch überfälligen bayerischen Maillet sagte man: „Man sei gehörig dran“. Die Herstellung der diversen Gußteile bzw. der Urmodelle nähme doch

mehr Zeit in Anspruch; nunmehr soll sie etwa zu Weihnachten kommen (ob '75 oder '76 gemeint war, vergaßen wir zu fragen) und ca. 1500.— DM kosten. Wir hätten uns diese Zellen auch sparen können, da die 1. Auflage von ca. 500 Stück sowieso bereits restlos verkauft sein soll . . . !

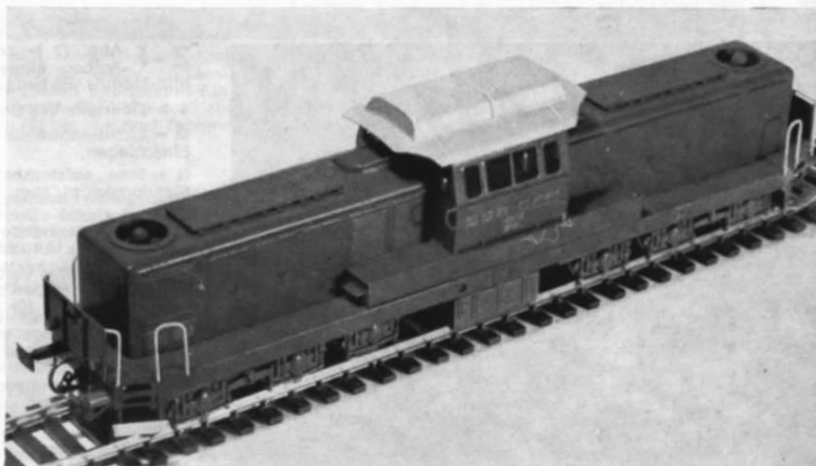
**Q:** Von Elettren gibt es die exzellente Nachbildung eines Salon-Bar-Wagens der CIWL mit vollständiger Inneneinrichtung wie Clubsesseln, durchbrochenen Gepäckablagen und Silbertellern (s. Bild)! Preis für dieses Schmuckstück: ca. 600.— bis 700.— DM, der Liefertermin steht allerdings noch nicht fest, wahrscheinlich Herbst.

**H0** Abb. 67. Auch hier steht die Auslieferung noch nicht fest: die Schweizer Ae 3/6 III in gewohnt feiner Fulgurex-Ausführung.



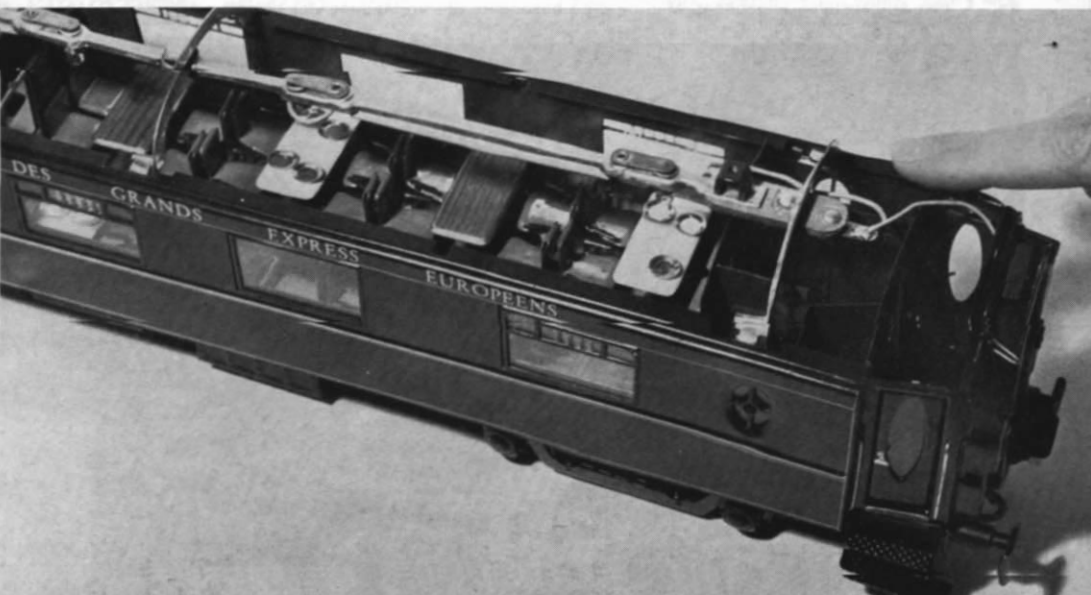


**H0** Abb. 68. In strahlendem Messingglanz präsentiert sich hier das erstmals in Korea hergestellte Modell einer 2'C 1'-Dampflok der „Canadian Pacific Railroad“ mit Booster an der Schleppachse und „Langlauf-Tender“. Das Modell ist für 375.- DM sofort lieferbar.



**H0** Abb. 69. Wieder erhältlich ist ab sofort das Modell der schweizerischen Diesellok Bm 6/6 in brauner Farbgebung.

**O** Abb. 70. Blick auf die Inneneinrichtung des neuen CIWL-Salonwagens von Elettren. Das 54 cm lange Modell wird eine vollständige Siebdruck-Beschriftung erhalten. Schon jetzt ist das äußere Finish ausgezeichnet; außerdem sind gefederte Drehgestelle, Federpuffer, Bremsschläuche etc. „selbstverständlich“.



# SYSTEM-FRANO FRANT. NOVAK

BOX 236, S-175 24-JÄRFÄLLA/SCHWEDEN

**Z-I:** Wie bereits im letzten Jahr erwogen, bringt die Firma Frano jetzt ihr Gleisbild-Stellpult-System in Baukastenform, so daß nunmehr auch ein stufenweiser Ausbau der Anlage möglich ist, bzw. jederzeit etwaige Änderungen des Gleisplanes beim Anlagen-Umbau auch auf das Gleisbild-Stellpult übertragen werden können. Obwohl zur Messe nur Muster gezeigt wurden, macht das neue

Frano-System einen wirklich ausgezeichneten Eindruck, was einerseits die Paßgenauigkeit der Bausteine und andererseits auch den bestens durchdachten Aufbau der einzelnen Module betrifft.

Das neue Frano-System basiert auf sechseckigen Bausteinen bzw. Teilsystemen davon (in fast 100 unterschiedlichen Versionen), die unter sich in nahezu allen erdenklichen Möglichkeiten kombinierbar sind. Auf der Moduloberseite sind die jeweiligen Gleis- oder Symbolsymbole in schwarz eingespritzt; Module mit roten bzw. grünen Gleis-symbolen — z. B. zur Darstellung verschiedener Stromkreise — sollen folgen. Auch der innere Aufbau der Module kann den jeweiligen Erfordernissen angepaßt, d. h. je nach Bedarf mit Beleuchtung und/oder Schaltern bestückt werden. Dabei ist

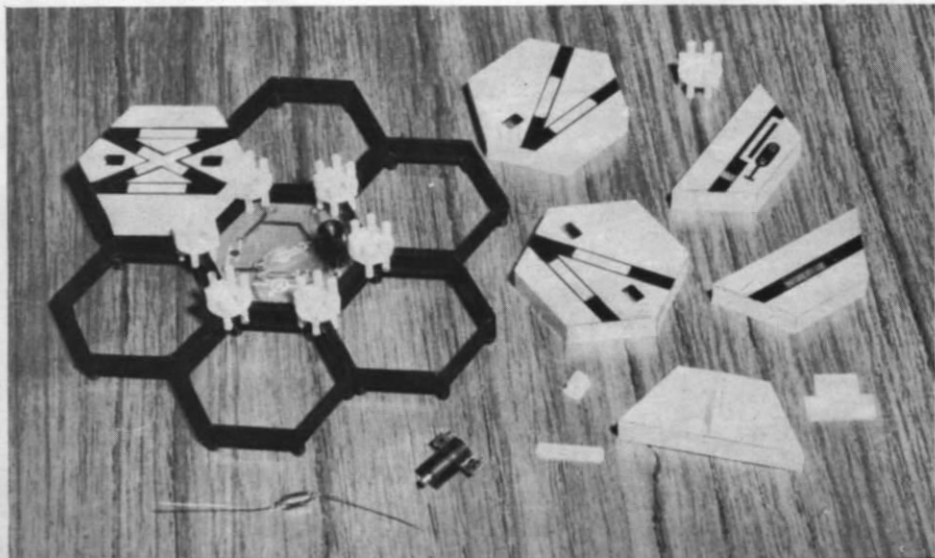
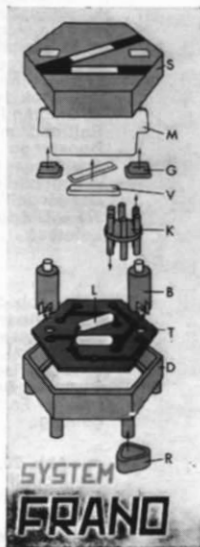


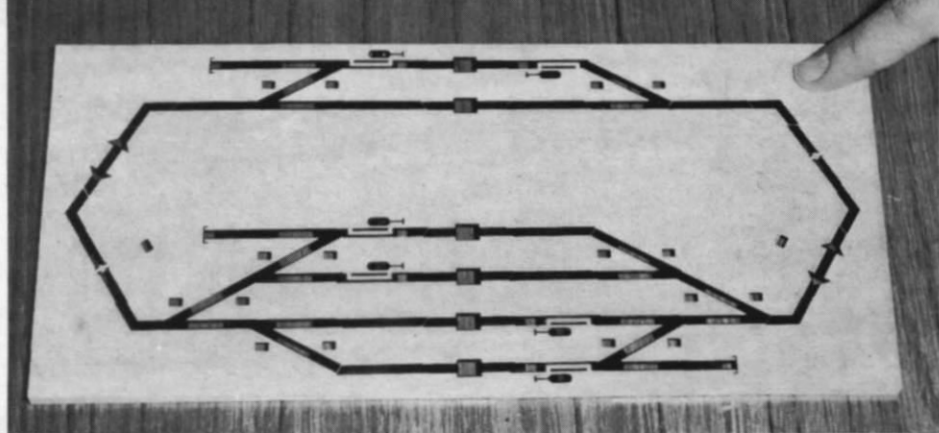
**Z-I** Abb. 71. Als Modul-Bodenplatten dienen gedruckte Schaltungen auf Fiberglasgewebe; auf der Rückseite ist der Bestückungsplan aufgedruckt.

**Z-I** Abb. 73. Als Vergleich zu Abb. 72 sind hier einige Modul-Bauteile in verschiedenen Aufbaustufen abgebildet. Man beachte besonders die Verbindung der einzelnen Bodenrahmen untereinander.

**Z-I** Abb. 72 ► zeigt den Aufbau eines Gleisbild-Moduls. Es bedeuten:

- S = Oberteile der Bausteine,
- M = Lichttrennwände zum Einschleiben,
- G = lose aufsteckbarer Bedienungsknopf zum Schalter „B“,
- V = durchscheinende Abdeckungen für Leuchtfenster,
- K = universelles Verbindungsstück für Ober- und Unterteile sowie für benachbarte Modulteile,
- L = Minileuchten (14 V/60mA),
- T = Bodenteile mit Druckschaltungen (auch ohne Leitungen),
- D = Bodenrahmen für die Modulbauteile,
- R = Verbindungsringe zwischen den Füßen benachbarter Module.





**Z-I** Abb. 74. Beispiel eines Gleisbild-Stellpultes, das aus diversen Bausteinen des neuen Frano-Systems aufgebaut ist (Gesamtabmessungen ca. 31 x 15 cm). Trotz der geringen Größe besteht es immerhin aus 74 einzelnen Bausteinen! Ein Profilrahmen zur Einfassung größerer Platten ist in Vorbereitung; außerdem können die Teile zusätzlich mit Trichlor o. ä. miteinander verklebt werden. Gleichfalls geplant: Bausteine für die hier noch fehlende Dkw.

keinerlei Verdrahtungsarbeit notwendig, da die Basisplatten als gedruckte Schaltungen auf 0,8 mm Epoxy-Gewebe (kann mit der Schere geschnitten werden) ausgeführt sind. Auf der Rückseite ist auch noch der genaue Bestückungsplan aufgedruckt. Den gesamten Aufbau eines solchen Moduls zeigt die Abb. 72.

Die Verbindung der einzelnen Bausteine untereinander erfolgt durch spezielle Verbindungsglieder aus elastischem Kunststoff (K in Abb. 72, sowie Abb. 73), die gleichzeitig auch die Ober- und Unterteile zusammenhalten. Zur Erhöhung der Stabilität dienen noch extra vorhandene Verbindungen (in 7 verschiedenen Formen) zwischen den Füßen der Unterteile (R in Abb. 72).

Die Modul-Oberteile ebenso wie die dazugehörigen Unterteile und die Druckplatten-Bodenteile

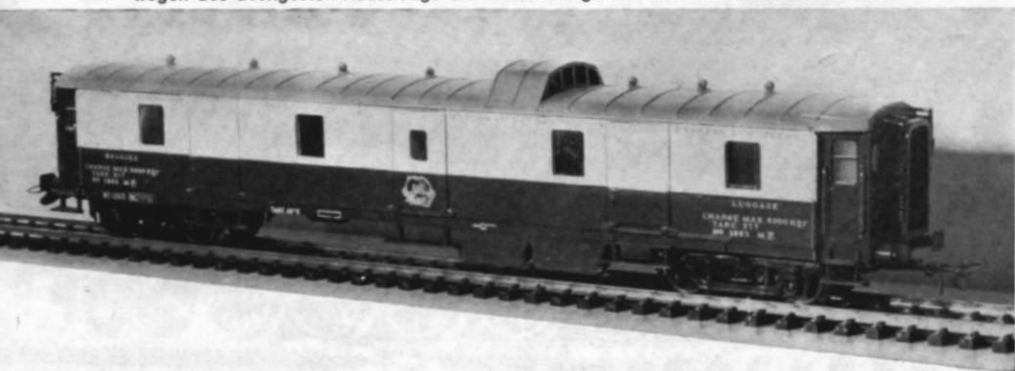
gibt es außer in der Grundform als regelmäßiges Sechseck auch als halbierte (der Länge und Breite nach) oder geviertelte (rechte oder linke) Einheiten. Dadurch können bei maximaler Ausnutzung der Modul-Bauteile trotz des sechseckigen Grundbausteins rechteckige Gleisbild-Stellpulte aufgebaut werden.

Man kann sicher sein, daß dieses neue Frano-Gleisbild-Stellpult-System in echter Baukastenform eine breitere Schicht von Modellbahnern ansprechen wird als das letztjährige (entfallene), zumal es auch vom Preis her erschwinglich ist und eben – je nach vorhandenen „Betriebsmitteln“ – auch nach und nach ausgebaut werden kann. Da nach Angabe des Herstellers mit der Lieferung in ca. drei Monaten gerechnet werden kann, brauchen Interessenten nicht einmal sehr lange zu warten.

*france trains* · Paris  
(BRD-Vertr.: H. Gebauer, Metzkausen)

**H0:** Erstmalig zeigte diese ansonsten auf Wagenmodelle spezialisierte Firma auch eine Lokomotive, und zwar die 2'D2' Reihe 5507-Ellok der SNCF (Bild). Das 20,8 cm lange Modell ist z. T. recht gut detailliert (Brems-Imitationen, rot abgesetzte Fensterrahmen etc.); allerdings dürfte man

**H0** Abb. 75. Der mit 24,2 cm LÜP maßstäblich lange Gepäckwagen; bei Radien unter 60 cm sind wegen des Drehgestell-Ausschlags die danebenliegenden Tür-Trittstufen zu entfernen.





**H0** Abb. 76. Das Modell der 2'D'2-Ellok der SNCF wird wahlweise mit maßstäblichen und feinen „Carmina“-Pantographen oder mit den etwas robusteren und „betriebsunproblematischen“ Pantographen von France Trains geliefert. (Näheres beim BRD-Vertrieb).

bei einer Preisempfehlung von DM 320.— auch mit der Gehäusewand bündige Fenstereinsätze und eine etwas feinere Ausführung der Treibräder erwarten. Wir haben dies der Firma France Trains kundgetan; inwieweit man darauf eingehen wird, bleibt abzuwarten.

Bei den Wagen sind die letzten Jahr angekündigten CIWL-Typen erschienen; ab sofort sind der

Packwagen und der 1. Klasse-Pullman-Wagen erhältlich (Bild), zum Preis von jeweils DM 43.—. In der feinen Ausführung mit genauer Nachbildung der Inneneinrichtung (inkl. kleiner Tischlampen beim Pullman-Wagen) etc. entsprechen sie den bereits in Heft 3/74 besprochenen Modellen. Die BRD-Vertretung von France Trains liegt bei der Fa. Heinz Gebauer, Metzkäusen.

## HEINZ GEBAUER

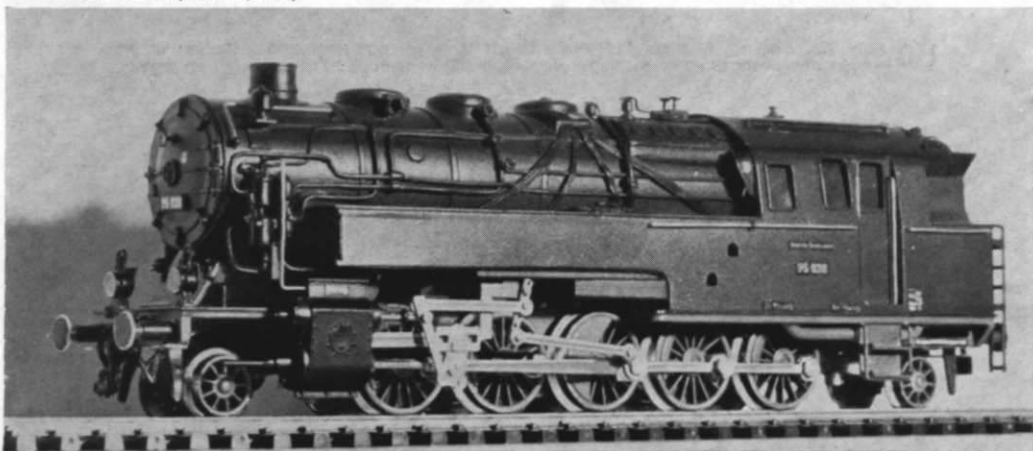
Modellbau · Kleinserien · 4021 Metzkäusen

**H0:** Vorweg: Aufgrund sehr vieler Aufträge und einem vorrangigen Hauptberuf (wobei als Handicap noch eine monatelange Erkrankung hinzukam)

war Herrn Gebauer die Sache etwas über den Kopf gewachsen, so daß die Verärgerung einiger Kunden unausweichlich war. Ab sofort soll es besser werden, da Herr Gebauer sich nun dem Kleinbetrieb hauptberuflich widmen kann.

Weiterhin im Programm sind der Zusammenbau von Bausatz-Modellen in diversen Ausführungen und die Puko-Ausrüstung von Zweischlengeleisen. Die im letzten Jahr vorgestellten Modelle sind bereits (z. B. BR 57) bzw. werden demnächst ausgeliefert (BR 19). Als nächstes Modell plant Gebauer nunmehr eine BR 95 (Bild).

**H0** Abb. 77. Diese BR 95 will Gebauer in Kleinserie auflegen (Gebauer-Fahrwerk, Heller-Räder und Märklin-Motor, Lúp 17,4 cm).



# GÜNTHER

MODELLBAU

741 REUTLINGEN



**H0**

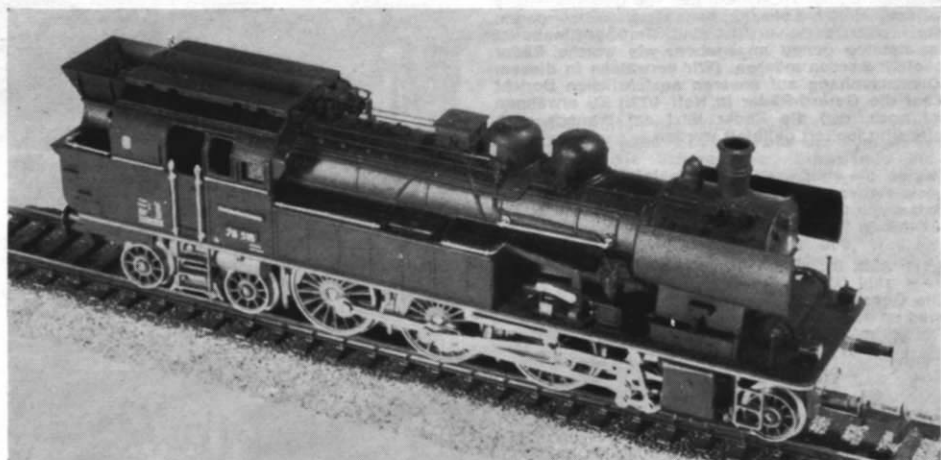
Abb. 78.

Der kurze Nietentender vom Typ 2'2'T 30 (der im Großen verwendet wurde, um Schleppentenderloks auch auf kürzeren Drehscheiben wenden zu können), hier mit einer 03 gekuppelt, ist nunmehr fertig.

**HO** Abb. 79.  
Eine

Liliput-78, mit Günther-Zurüstteilen (Dome, Griffstangen etc.) verbessert; die gleichfalls neuen Witte-Windleitbleche geben die DRo-Version dieser Lok wieder.

**H0:** Bevor Günther neue Modelle in Angriff nimmt, will man erst die alten „Lieferschulden abarbeiten“ (z. B. im Mai die E 52); eventuelle Neuheiten — eine Vorschau enthält u. a. die BR 01 alt, BR 23 alt und den DOWAG-Strab-Gelenkzug — werden nach Fertigstellung per Annonce bekanntgegeben. Außerdem wird es in Zukunft nur noch Bausätze geben; bereits bestellte Fertigmodelle werden aber noch ausgeliefert. (weiter auf S. 157)



**H. Gebauer**

Modellbau · 7441 Aich / Kr. Nürtingen

**O:** Bedingt durch eine lange Krankheit von Herrn Gebauer konnte zu dieser Messe kein neues Modell präsentiert werden. Das sonstige Programm ist voll erhältlich, demnächst auch die von Gebauer neu aufgelegte und verbesserte ehemals Wiedling'sche T 3 (s. Heft 3/74).

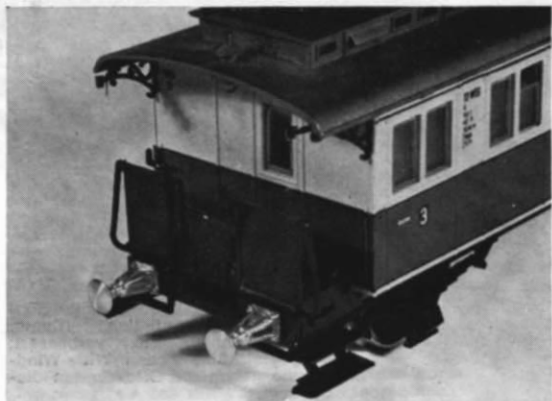
Ab April wird der im Vorjahr angekündigte Kurztender vom Typ 2'2'T 30 (Bild) motorisiert und ummotorisiert im Handel sein. Sofort erhältlich sind bei Günther mehrere neue Bausätze bzw. Bauteile, z. B. ein Umbausatz für die Märklin-86, mit dem eine weitere Variante dieser Lok erstellt werden kann; mit einem anderen neuen Satz läßt sich die Lilliput-78 verändern bzw. komplettieren, wobei man mit den einzelnen erhältlichen Witte-Windleitblechen die DDR-Reichsbahn-Version bauen kann (Bild). Im Bauteil-Programm u. a. neu: ein Heiß-Mischvorwärmer für DR-Loks und ein Giesl-Ejektor, wie er auch an einigen 50ern der DB verwendet wurde.

Das bereits in Heft 11/74 kurz erwähnte Sortiment an RAL-Farben in 375 g-Sprühdosen wurde erweitert; außer einer Grundierfarbe gibt es die Töne Purpurrot (Dieselloks, Speisewagen etc.), Grün (Reisezugwagen), Schwarz (Dampfloks), Aluminium (Dächer) und Signalrot (Rahmen und Räder von Dampfloks etc.). Von der ausgezeichneten Wirkung dieses seldommatt aufrocknenden Sprühlacks — die Dosen sind übrigens mit einer ausführlichen Spritzanleitung versehen — konnten wir uns bei den ausgestellten Modellen selbst überzeugen; bei einer unverbindlichen Preisempfehlung von DM 12.50 sind die Farben zudem recht preiswert.

## GERARD Labor für Feingußtechnik

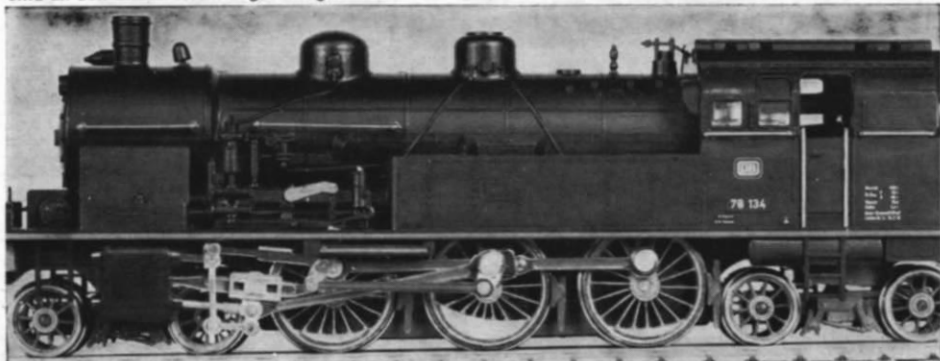
A-1080 Wien, Lederergasse 11

**H0:** Im Räder-Programm, das sich überraschend gut angelassen hat, sind u. a. neu hinzugekommen: Räder für die BR 44 (M + F-Umbau auf Fleischmann-Fahrwerk), die Fleischmann-50, die Märklin-44 und die 01<sup>19</sup> auf Fleischmann-Fahrwerk; außerdem wurden die S 3/6-Räder aufgrund der großen Nachfrage wieder neu aufgelegt. Hinsichtlich der Superausführung der Gerard-Räder verweisen wir auf Abb. 83; zum Einbau sei noch folgendes gesagt: Sämtliche Räder werden so geliefert, d. h. mit den entsprechenden Zahnkränzen bzw. Zahnradern (für Lilliput-P 8 und -78) an den Rädern oder Achsen, daß der umbauende Modellbahner beim Austausch gegen die Industrieräder keine Schwierigkeiten hat. Es ist beim Einbau lediglich darauf zu achten, daß die Gegengewichte auf der linken Lokseite genau um 90° zu denen der rechten Seite versetzt sind. Darüber hinaus ist im Katalog genau angegeben, wie welche Räder bestellt werden müssen. (Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unseren ausführlichen Bericht über die Gerard-Räder in Heft 4/73.) Zu erwähnen ist noch, daß die Räder jetzt auf Wunsch auch einseitig isoliert geliefert werden.



**H0** Abb. 80–82. Einige Beispiele der Gerard-Zurüßteile: 4-fach geschlitzte Länderbahn-Puffer (auch für 0 erhältlich) und feinste Doppelspeichen-Räder für Oldtime-Waggons.

**H0** Abb. 83. Eine Lilliput-78 mit den neuen Gerard-Rädern mit superfeinen Speichen in richtiger Anzahl (18 bei Kuppel- und Treibrädern, 10 bei Laufrädern) und mit angespritzten „Schwimnhäuten“. Die Gegengewichte entsprechen in Größe und Stärke dem Original, stehen vorbildgetreu etwas vor und sind an den Enden leicht abgeschrägt!



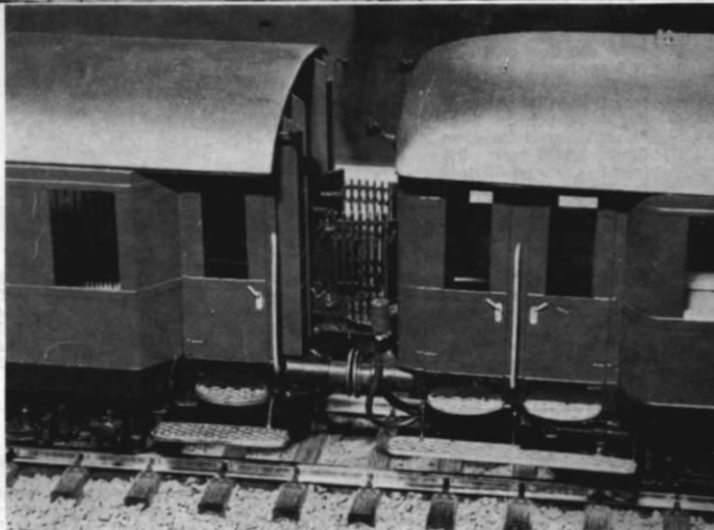


0 Abb. 84. Das Hegob-Modell des Vorkriegs-Eilzugwagens B 4le-36/39.

## HEGOB-MODELLBAHN

GÜNTHER OBST  
4020 METTMANN-2  
KASTANIENWEG 3

0 Abb. 85. Diverse Details an den Einstiegen bzw. Übergängen. Für Bastler sind z. B. die feinen Scherengitter sowie Einstiegtüren einzeln erhältlich (DM 2.05 bzw. 4.—).



0: Hier zeigte man heuer das Modell des Vorkriegs-Eilzugwagens B 4le-36/39 in einer sehr schönen, exakten Ausführung (Bild). Das Modell ist genau maßstäblich, bis auf die mit 436,5 mm um 2 mm zu lange LÜP, mit der es jedoch folgende Bewandnis hat: Auf diese Weise paßt das Untergestell maßstäblich genau zum kommenden Gepäckwagen-Modell Pw 4le-33, während der gleichfalls geplante 1. Klasse-Eilzugwagen auf diesem Untergestell um 2 mm zu kurz ist — ein durchaus vertretbarer Kompromiß, mit dem gleich drei verschiedene Wagentypen auf einem Untergestell erreicht werden, nicht zuletzt im Hinblick auf die Preisgestaltung. Zunächst, d. h. sofort gibt es die aus 0,5 mm starkem geätzten Ms-Blech bestehenden Einzelteile des Wagens; Mitte des Jahres soll dann der Bausatz folgen (unlackiert; man erwägt bei Hegob aber einen Lackierservice à la M + F), danach das Fertigmodell zum Preis von ca.

DM 700.—. Vorteil der Einzelteil-Bauweise: Ein geübter Bastler kann sich evtl. nur die komplizierteren Teile wie Scherengitter, Stirnwände etc. kaufen und die einfacheren Seitenwände etc. selbst herstellen, wobei erhebliche Kosten gespart werden. A propos Einzelteile: Sämtliche Einzelteile der Hegob-E44 (von der übrigens bei Bedarf nochmals eine kleine Serie aufgelegt werden soll) sind für Lokselbstbauer usw. ab sofort einzeln erhältlich; Liste anfordern!

Im: Die Einzelteile zum Selbstbau von LGB-Gleisen sind jetzt lieferbar (Schwellen aus wetterfestem Kunststoff, 8,5 mm hohes Ms-Profil, Schienenverbinder); der lfd. Meter des realistisch wirkenden Gleises — das übrigens nach Schmalspur-Unterlagen der Württembergischen Staatsbahn entstand — kommt auf DM 21.60. — Eine Kombination mit Original LGB-Gleisen ist möglich.

(Gerard)

0+H0: Gerard hat sein Programm jetzt auch auf Messing-Zurüstteile ausgedehnt und zeigte u. a. sehr feine Sicherheitsventile, Schloße, Dome, Puffer etc. (Bild). Die H0-Teile sind in erster Linie auf die Loks von ZUBA abgestimmt, da Gerard mit

dieser Firma zusammenarbeitet, können aber für zahlreiche Typen verwendet werden. Der Vertrieb der H0-Teile erfolgt direkt über Gerard, von dem auch ein Katalog bezogen werden kann; die Vertretung der 0-Teile hat die Fa. Markscheffel (HH).

# HEKI

Heinrich Kittler  
& Co. OHG.  
Modellspielwaren  
7551 Wintersdorf

**H0** Abb. 86. Links die Buchen (17 u. 14,5 cm hoch), daneben die bis zu 18 cm hohen Birken. Nicht minder erfreulich in ihrer Neustruktur anzusehen (und brauchbar): die (nicht abgebildeten) großen Kastanienbäume zwischen 15 und 17 cm hoch!



**H0:** Hier gibt es nicht viel Neues für uns Modellbahner, aber dennoch etwas sehr Wichtiges: die hohen H0-Bäume werden — erfreulicherweise — in vermehrtem Maß wieder hergestellt und zwar in tatsächlich verbesserter Ausführung und Form (lockerer und nicht so gleichförmig), wodurch sie

im Bedarfsfall auch besser ineinander geschachtelt werden können. Die übrigen, bereits bekannten und in den früheren Messeften vorgestellten hohen Bäume bleiben nach wie vor im Programm. Neu sind die (großen) Kastanienbäume sowie Buchen und Birken (Bild).

## Jansen

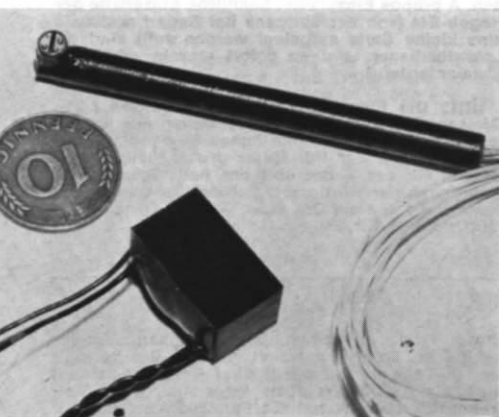
ELEKTRONIK-  
BAUELEMENTE

(Generalvertr.: H. Gebauer, Metzkausen)

**H0:** Ab Mai/Juni soll ein elektronisches Subminiatur-Umschaltrelais SEM (Bild) erhältlich sein, das durch seine Abmessungen von nur 22 x 12 x

12 mm erstmals auch die Umstellung kleiner Tenderloks usw. vom Gleichstrom- auf das Wechselstrom-System ermöglichen wird. Auf dem Messestand wurde zur Demonstration eine Röwa-T3 mit eingebautem SEM-Relais gezeigt, bei der der Durchblick durchs Führerhaus tatsächlich nur geringfügig beeinträchtigt war. Zur Zeit wird als Preis für das Relais allerdings noch ca. DM 150.— angegeben; dieser Preis kann nach Angabe des Herstellers aber noch gesenkt werden, falls mehr als 100 Aufträge eingehen sollten.

**Z-I:** Mehrere Elektro- bzw. Elektronik-Bauteile wurden neu ins Programm aufgenommen; dazu zählen u. a. ein elektromagnetischer Impulzzähler (z. B. zur Achszählung bei Fahrstraßen- oder Blockschaltungen zu verwenden) und eine Reflex-Lichtschranke (Bild). Bei dieser sind eine Infrarot strahlende Leuchtdiode und ein Fototransistor in einem Gehäuse vereint, so daß keine weitere Lichtquelle erforderlich ist. Der Anschluß der Lichtschranke — hinsichtlich der Anwendungsmöglichkeiten verweisen wir z. B. auf die „denkende Schranke“, MIBA 4/74 — erfolgt über den gleichfalls neuen Verstärker, der auch die Stromversorgung für die Leuchtdiode enthält. Des weiteren liefert Jansen jetzt auch Lichtleitkabel in diversen Ausführungen (MIBA 1/72) und eine 15 W- bzw. 25 W-Lötgarnitur mit auswechselbaren Spitzen. Der Vertrieb erfolgt direkt über Jansen oder über Heinz Gebauer.



**H0/Z-I** Abb. 87. Das neue, hauptsächlich für den Umbau von Gleichstrom-Tenderloks gedachte SEM-Relais (vorn) und eine der Lichtschranken (s. Haupttext).

# Heljan

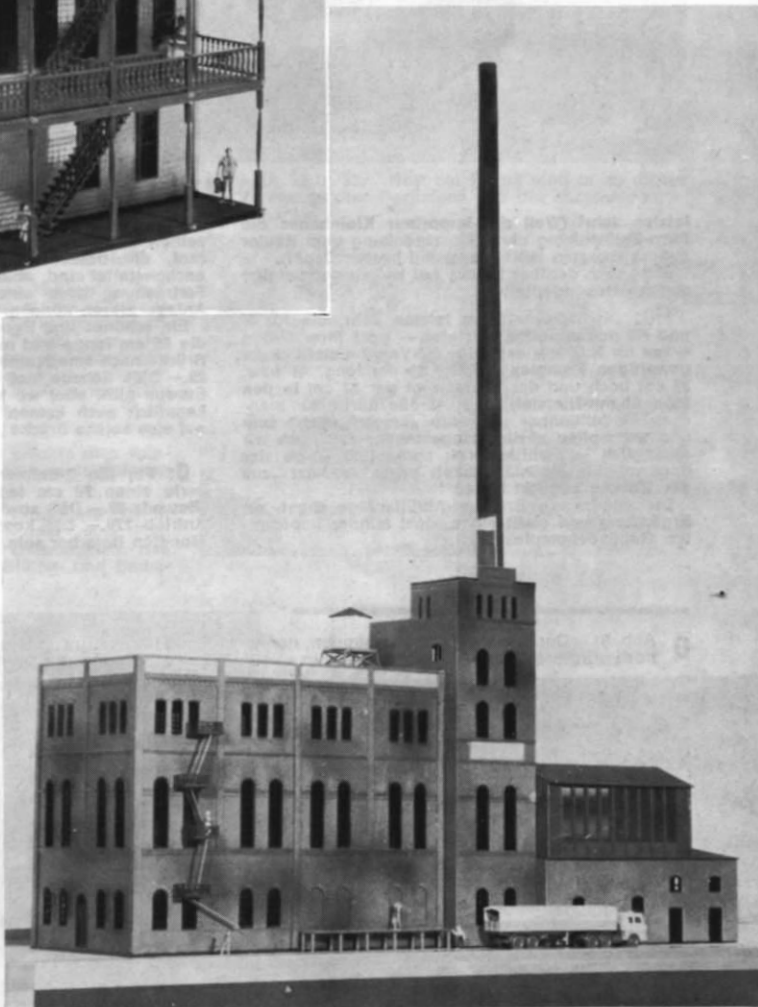
Modellbahn-Zubehör  
Vertrieb: H. Kleinhanss  
65 Mainz-Bretzenheim

Heljan wartet mit einer Messe-  
sensation sondergleichen auf: die  
Preise sind um 10% niedriger als



**H0** Abb. 88. Das 15,5 cm hohe Hotel in weißer Holzmanier mit rotbraunen Fenstern und Balkons, das zwar im US-Baustil gehalten ist, einen europäischen Modellbahner jedoch aufgrund seiner guten H0-Maßstäblichkeit geradezu „verlocken“ kann.

**H0** Abb. 89. Die H0-Fabrik (Abmessungen s. Haupttext), die ob ihrer imposanten, jedoch ungewohnten Maßstäblichkeit – siehe Vergleichsfiguren und Lkw! – zunächst fast „erdrückend“ wirkt, aber dann von Minute zu Minute immer mehr besticht! Nach dem Motto „Was dem N-Bahner recht ist, sollte dem Hanuller billig sein!“ wäre es wünschenswert, wenn dieses mutige H0-Maßstabs-Beispiel der Fa. Heljan nicht nur seinen verdienten Lohn finden, sondern allgemein Schule machen würde! Das gute Stück ist übrigens ab sofort erhältlich!



**H0** Abb. 90.  
Zwar entspricht auch dieses Restaurant in weißer Backstein-Manier (Höhe 15 cm) einem US-Vorbild, ist aber in ähnlicher Form auch in Kur- und Badeorten in Norddeutschland zu finden.



letztes Jahr! (Weil der Importeur Kleinhanss die Euro-Zollsenkung ohne Einschränkung dem Käufer zugute kommen läßt! Bravo und besten Dank!).

Aber auch darüber hinaus hat Heljan noch einige weitere Besonderheiten:

**H0:** Die Brauerei vom letzten Jahr, die für N und H0 gelten sollte, gilt also – trotz ihrer Größe – nur für N. Die diesjährige H0-Version stellt einen gewaltigen Komplex dar, ist 65 cm lang, 44 bzw. 33 cm hoch und der Schlot ragt gar 84 cm in den Modellbahn-Himmel! Diese Größe dürfte für manchen Modellbahner geradezu „erschrecklich“ sein und wir wollen ehrlich eingestehen, daß auch wir anfänglich – wohl bemerkt: anfänglich – ob der ungewohnten Maßstäblichkeit etwas verduzt „aus der Wäsche geguckt haben“!

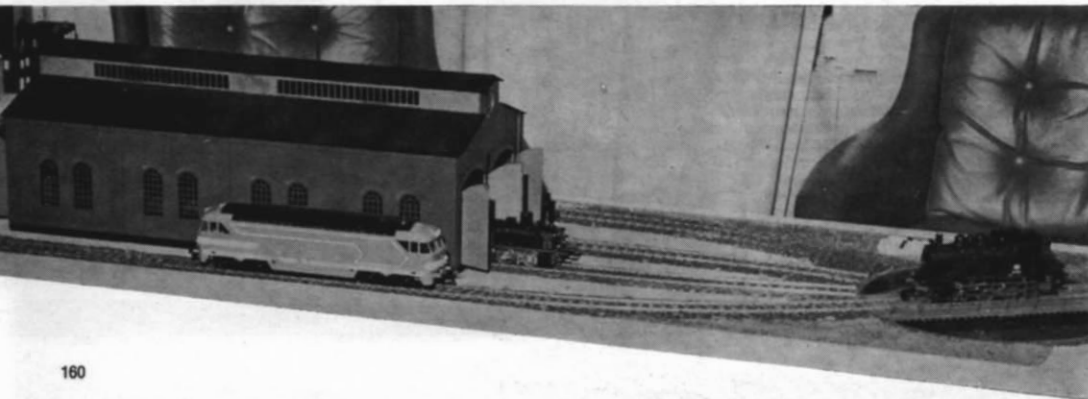
Die kommende Brauerei-Abfüllanlage dient zur Ergänzung und stellt einen nicht minder imposanten Gebäudekomplex dar.

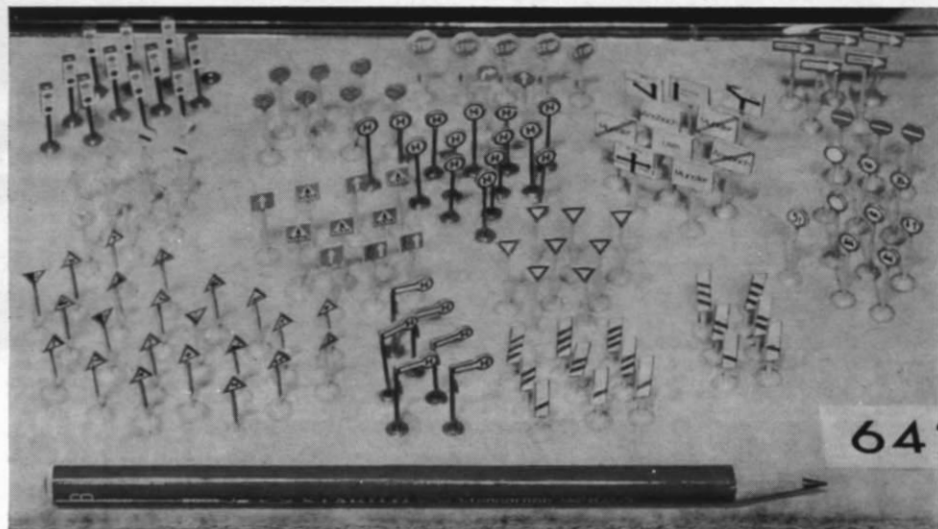
In wohltuender H0-Größe sind auch das Hotel mit seinen umlaufenden Balkonen sowie das Restaurant, die beide wohl ausländischen Vorbildern nachgestaltet sind, aber vielleicht in etwas anderer Farbgebung auch eine europäische Modellbahn-Anlage zieren können.

Ein schönes und irgendwie faszinierendes Stück: die 65 cm lange und maximal 30 cm hohe Trestle-Brücke nach amerikanischem Vorbild (Bausatz rund 20.- DM). Schade, daß es solche Vorbilder nicht in Europa gibt, aber wo kein Kläger, da gibt es bekanntlich auch keinen Richter (falls man nunmal auf eine solche Brücke „steht“) ... !

**O:** Für die O-Bahner offeriert Heljan in Kleinserie einen 70 cm langen Rechteck-Lokschuppen (Bausatz 69.- DM) sowie eine Drehscheibe (die mit Antrieb 270.- DM kosten wird), beides soll in 2 Monaten lieferbar sein.

**O** Abb. 91. Der 70 cm lange Lokschuppen, der in der endgültigen Ausführung (lieferbar in ca. 2 Monaten) noch verglaste Fenster, Rauchabzüge usw. erhalten wird. Wegen der Drehscheibe s. Haupttext.





## herpa-Modellbau

Fritz Wagener KG · 8501 Dietenhofen

**N:** Herpa ergänzte das bekannte Ausschmückungsprogramm durch ein ca. 130 Teile umfassende Packung von Verkehrsschildern, Ortstafeln, Haltestellen etc. (Bild), das sich z. T. auch für H0 eignen dürfte. Außerdem gibt es jetzt 48 verschiedenfarbige Bänke im Beutel; die Gewächshäuser und Frühbeete zur letztjährigen Gärtnerlei sind nun auch einzeln erhältlich.

**H0:** Für diese Baugröße brachte man feingespritzte Lattenzäune in drei verschiedenen Farben.

**N+H0:** Hier gibt es preiswerte Großpackungen von Tannen mit oder ohne Fuß, Höhe 6–12 cm, sowie von Laubbäumen; neu ist auch ein Sortiment von Blüten- und Baumflocken in vier Farben.

**N** Abb. 92 u. 93. Neu bei Herpa sind u. a. dieses Verkehrszeichen-Sortiment und die verschiedenfarbigen Bänke.

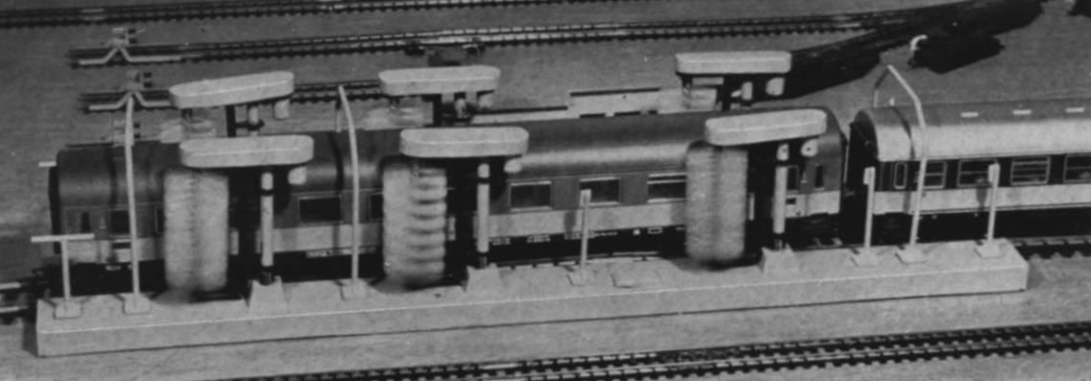


*Jordan* Modellbahn-Zubehör

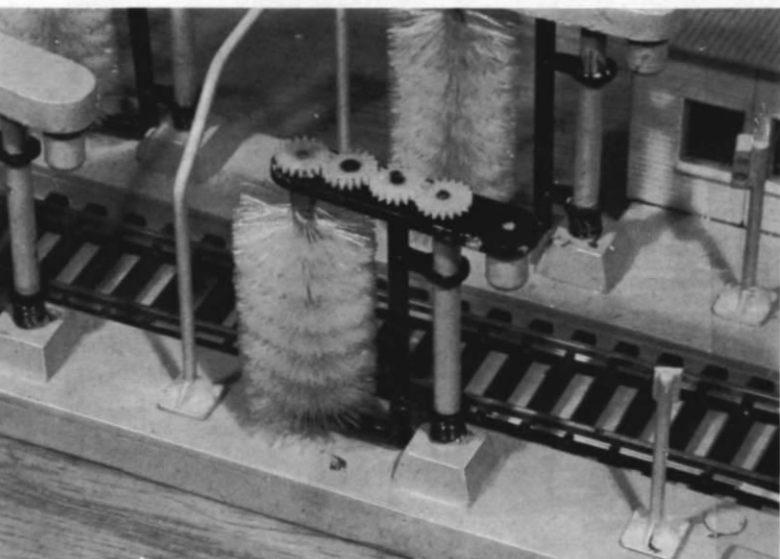
Margit von Jordan  
8491 Wilting/Kr. Cham

**H0+N:** Neu sind heuer insgesamt 10 verschiedene Beutel mit echtem Steinschotter in diversen Farben (für H0 z. B. schwarz, grau und gemischt, für N u. a. auch braun und seeblau). Das sonstige Jordan-Programm wie preiswerte Baumpackungen etc. ist weiterhin voll erhältlich.

**H0 + N** Abb. 94. Die neuen Jordan-Beutel mit Schotter in verschiedenen Farben.



**H0** Abb. 95. Die neue Wagenwaschanlage „in action“; gerade wird ein Reisezug durch die rotierenden, federnd gelagerten Bürsten geschoben (eine Aufnahme, die ebenfalls gar nicht so einfach zu bewerkstelligen war!).

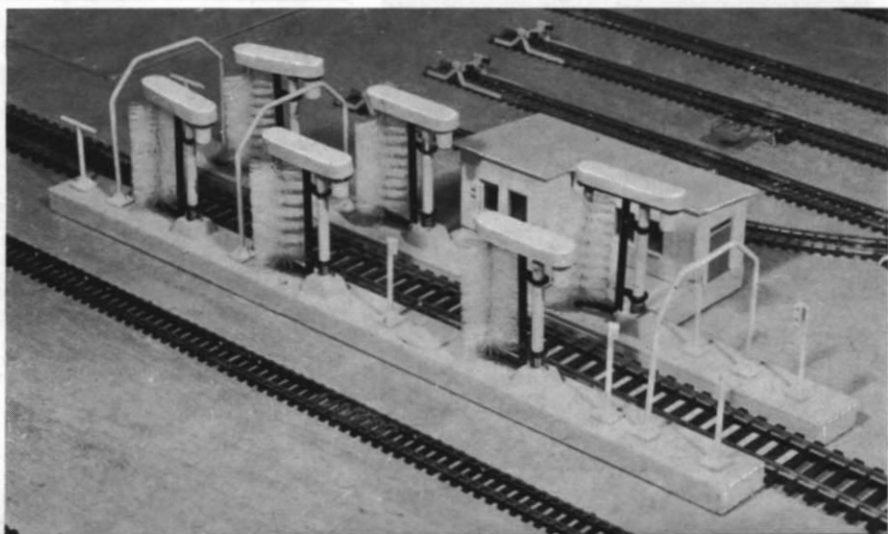


## Herkat Spielwaren

K. Herbst  
85 Nürnberg

**H0** Abb. 96. Die abgenommene Schutzhaube zeigt das Zahnrad-Antriebsprinzip.

**H0** Abb. 97. Die Waschanlage, die in der Tat eine sehr nette und betriebswirksame Bereicherung darstellt, in Ruhestellung.



... bringt dieses Jahr einen Schlager, der sicher viel Gefallen finden wird: eine H0-Waschanlage für Reisezugwagen nach einem DB-Vorbild. Die 6 Bürsten sind federnd gelagert; bei der einfachen Ausführung werden die Bürsten durch den durchgeschobenen Wagen gedreht. Bei der elektrischen Version sitzt der Motor im Wärterhaus, die Bürsten werden über Wellen-Schneckengetriebe betätigt. (Das Gleis liegt bei der elektrischen Version um ca.

4 mm höher.) Kostenpunkt: Bausatz ohne Antrieb 37.50 DM, Bausatz mit Antrieb 59.— DM. Eine nette Sache, die ein Bastler — unter Zuhilfenahme unserer Bauzeichnung in Heft 15/64 oder nach etwaigen vorhandenen örtlichen DB-Anlagen — noch etwas detaillieren oder ergänzen kann.

Die Haftdruck-Symbole sind nunmehr ohne Buchstaben und Ziffern erhältlich, letztere gibt es gesondert auf einem DIN-A 5-Blatt.

## W. HÜBNER Werkzeug- und Modellbau

72 Tuttlingen

0: Mit dem exakten und wuchtigen Modell der „Kriegslok“ V 188 (Bild) hat der überaus friedlich wirkende Herr Hübner ein wahres Prachtstück geschaffen. Die insgesamt 4 kg schwere Doppellokomotive (LÜP 52 cm) hat zwei aus Messingblech gravierte Rahmen, in denen jeweils (im Interesse einer guten Kurvenläufigkeit) zwei Drehgestelle durch kräftige Märklin-Spur I-Motoren angetrieben

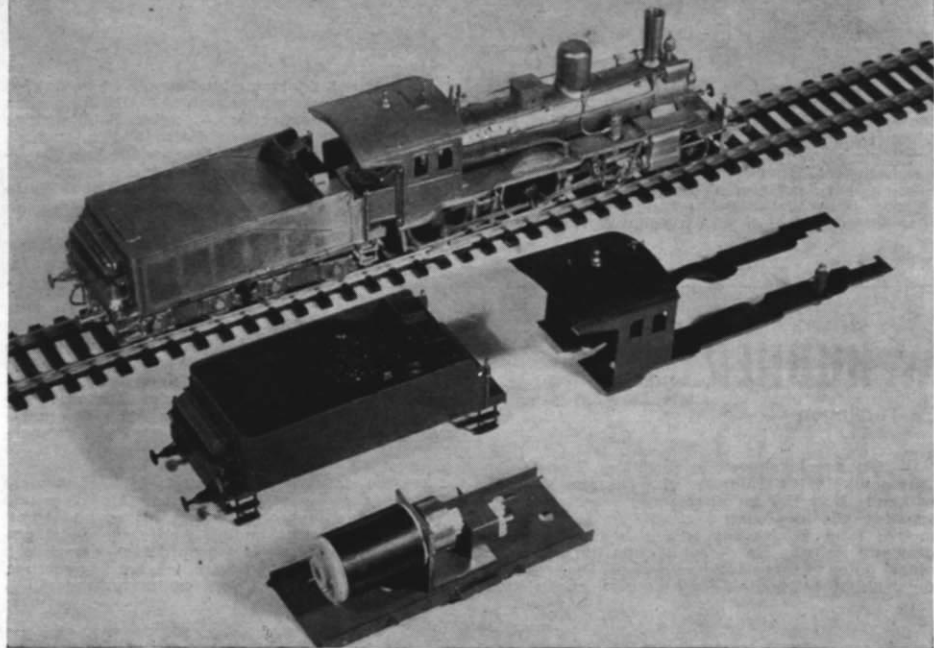
werden. Angesichts der detaillierten Ausführung und der zahlreichen Spezialitäten (Treibräder aus Druckguß und hartverchromt, Führerstandsbeleuchtung, Nitrolackierung in Rot oder Grün etc.) erscheint die Preisempfehlung von DM 1600.— nachgerade volkstümlich, gemessen am Preis so manchen H0-Modells. Als Liefertermin wurde Mai '76 genannt.

Der im letztjährigen Messeheft 3/74 gezeigte Personenzug aus Einheitswagen (Ale, Bie und Pwie) ist termingerecht fertig geworden und sofort lieferbar; wie angekündigt, wurde die Detaillierung (Fenster mit fein gespritzten Rahmen und Griffen, genaue Beschriftung auch am Längsträger, Inneneinrichtung usw.) noch weiter verbessert.



0 Abb. 98 u. 99. Das imposante und gediegene Hübner-Modell der Doppel-Diesellok V 188 ist 52 cm lang, 6,7 cm breit und 10,2 cm hoch. Der roten bzw. grünen Ausführung werden die jeweiligen Beschriftungen als Abziehbilder beigelegt.





**H0** Abb. 100. Das Messmuster der P4, nebst verschiedenen Baugruppen und Motor (mit Schwungmasse).

## KAISER MODELLE

**HARALD KAISER — GERRIT FRISKORN**  
56 WUPPERTAL

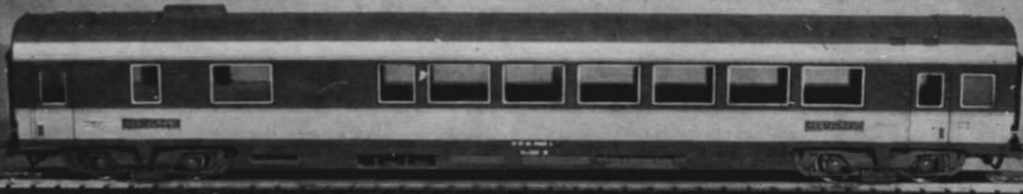
**H0:** Diese Firma war erstmals auf der Messe vertreten; in weiser Beschränkung will sie neue Kleinserien-Modelle nur in Maßen produzieren und dafür jedem Einzelmodell besondere Sorgfalt widmen. Nun, von dieser Sorgfalt konnten wir uns anhand der Messing-Ätzteile zum ersten Modell, der preußischen P4 (Bild) überzeugen; die Ausführung ist überdurchschnittlich exakt und sauber. Das fertige Modell ist vollständig aus Messing gearbeitet (Bausätze wird es nicht geben), die Steuerung besteht aus geätztem Neusilber. Außerdem hat man sich zahlreiche „Extras“ einfallen lassen: Der im Tender untergebrachte 5-polige Marx-Motor (Microperm spezial) treibt über einen Plastischlauch die beiden Treibachsen der Lok; die Gesamtübersetzung von 1:48,7 bewirkt eine vorbildgetreue Höchstgeschwindigkeit von umgerechnet 90 km/h, wobei eine kleine Schwungmasse

im Tender für einen weichen Auslauf (ca. 20 cm) sorgt. Bei einem Mindestradius von 60 cm kann der Lok/Tender-Abstand maßstäblich gehalten werden, läßt sich aber für die kleineren Industrieradien durch Löcher in der Kuppelstange vergrößern. Die Türen zwischen Lok und Tender sind federnd angebracht; ebenso sind die Tenderdrehgestelle und das Laufgestell der Lok gefedert. Die diversen Zweischienen-Ausführungen (in ungespritztem Messing, als KPEV-Lok oder Reichsbahn-BR 36<sup>n</sup>), jeweils mit der passenden, authentischen Beschriftung) sind ab sofort, die Märklin-Version Ende März erhältlich; der genaue Liefertermin hierfür hängt von der Zulieferung der entsprechenden Märklin-Teile ab.

Abschließend sei folgendes vermerkt:

Die von der Fa. Kaiser-Modelle für Ihre Kleinserienmodelle gewählte Markenbezeichnung „Bijou“ entspringt einem reinem Zufall und hat mit WeWa's „Haus Bijou“ rein gar nichts zu tun; die Bezeichnung „Bijou“ ist lediglich für den Gastronomie-Bereich geschützt und wurde nicht etwa den Kaiser-Modellen als Gütezeichen verliehen (wie dies bereits in der für derartige Gerüchte recht anfälligen Kleinserien-Branche gemunkelt wurde).

**[Jouef]** **H0** Abb. 101. Das 29,3 cm lange Modell des französischen Großraum-Speisewagens, Typ Vru, in grauer und roter Farbgebung.



**H0** Abb. 102. Beim Modell der Dampflok 141P sitzt der ausgesprochen lauffähige Antrieb im Tender. (Güterzug-Version 141 R s. Heft 3a/69, S. 157).



## JOUEF

Modelleisenbahnen und Zubehör · Paris  
Vertrieb: J. Th. Kamlag, 4 Düsseldorf

**H0:** Die vor 6 Jahren erschienene französische Dampflok der Baureihe 141 R erhielt heuer ihr Personenzug-Pendant in Gestalt der 141 P (Bild), die sich durch andere Windflettbleche, ein Spitzführerhaus à la S 3/6 und einen anderen Tender von ersterer unterscheidet. Das Modell ist nach der neuen „Jouef-Linie“ sehr fein und äußerst exakt detailliert, was ja bei der schwarz/grünen Farbgebung mit den roten Zierstreifen sehr wichtig ist. Zahlreiche Messingteile wie Pfeife, Ventile etc. sind extra angesetzt, die Steuerung ist gut brüniert. Der fünfpolige Motor befindet sich im Tender; hervorzuheben ist auch hier wieder die ganz außerordentliche Lauffähigkeit der Jouef-Modelle, denen ein sehr „weiches“ Fahren bescheinigt werden kann. Liefertermin: Herbst.

Als weitere Lok-Neuheit ist ca. im Herbst mit der V 60 zu rechnen, die zur Messe nur als Katalogbild gezeigt wurde. Leider für deutsche Verhältnisse eine wenig originelle Vorbildwahl, aber Jouef muß ja auch auf seine französischen Kunden Rücksicht nehmen, und die V 60 läuft nunmal (in grüner Lackierung) in Frankreich, und zwar in großen Stückzahlen. Eine recht seltene deutsche Diesellok will Jouef gleichfalls im Herbst ausliefern: die V 45 (245) die heute noch in wenigen Exemplaren z. B. bei den Bw Paderborn, Witten und Darmstadt stationiert ist (Bild). Herbst wird es bei allen Loks werden, da Jouef erst bis dahin die Funkentstörgeräte erhalten wird, mit denen ab sofort alle Loks ausgerüstet werden.

Bei den Wagen gibt es zunächst einen Großraum-Speisewagen in rot/grauer Lackierung vom Typ Vru, der mit 29,3 cm Länge maßstäblich lang ist. Die Drehgestelle inkl. Magnetschienenbremse sind sehr exakt nachgebildet; leider verwendet Jouef immer noch vernickelte Radsätze, was den ansonsten guten Gesamteindruck der Wagen doch erheblich stört. Man sagte uns allerdings, daß vielleicht in Bälde die Radsätze brüniert werden sollen.

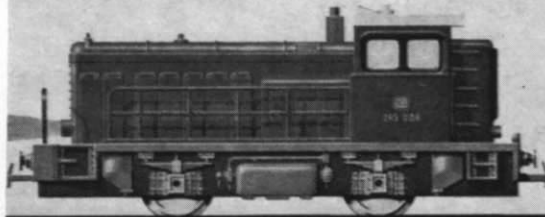
Weitere Neuheiten: Eine Serie französischer D-Zugwagen nach Vorkriegs-Vorbildern in genieteter Ausführung. Die Nieten sind sehr exakt und großengenügend nachgebildet. Besonderes Kenn-

**H0** Abb. 103. Der zweite H0-Gebäude-Maßstabs-„Knüller“ der Messe: das „Haus aus dem 17. Jahrhundert“ von Jouef, mit den beachtlichen Abmessungen von 15 x 7,5 x 20,5 cm; hoffentlich bleibt es kein Einzelstück!



zeichen: die auf dem Dach verlaufende Notbremsleitung mit Zuleitungen in jedes Abteil. Die Serie umfaßt 3 Wagen: 1. Klasse, 2. Klasse und kombinierten 2. Klasse/Gepäckwagen. Die Länge ist bei diesen Wagen gleich und beträgt 25 cm. Ansonsten sind nur noch Dekor-Änderungen (Kesselwagen) und nunmehrige Auslieferungen bereits im Vorjahr angekündigter Modelle zu vermeiden.

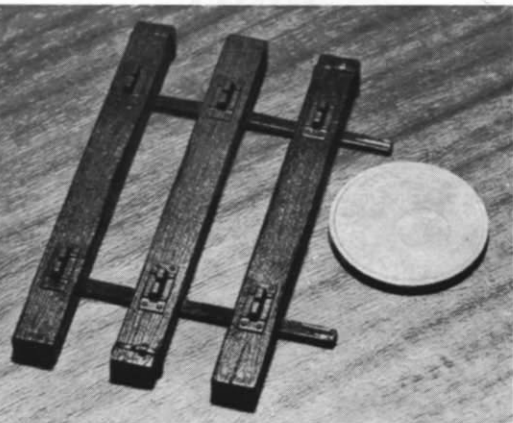
Beim Zubehör erschien ein sehr schönes, maßstäbliches Wohnhaus im Stil des 17. Jahrhunderts (s. Bild), das ebenfalls ab Herbst in Deutschland erhältlich sein soll. Eventuell soll diese Serie gut maßstäblicher H0-Gebäude fortgesetzt werden, was jedenfalls zu begrüßen wäre.



**H0** Abb. 104. Ab Herbst will Jouef ein H0-Modell der DB-Diesellok BR 245 (V 45) liefern (ursprünglich eine französische Type, die über die Saar-Eisenbahnen zur DB kam).

## K. Kesselbauer

Modellbahnbedarf · 7142 Marbach

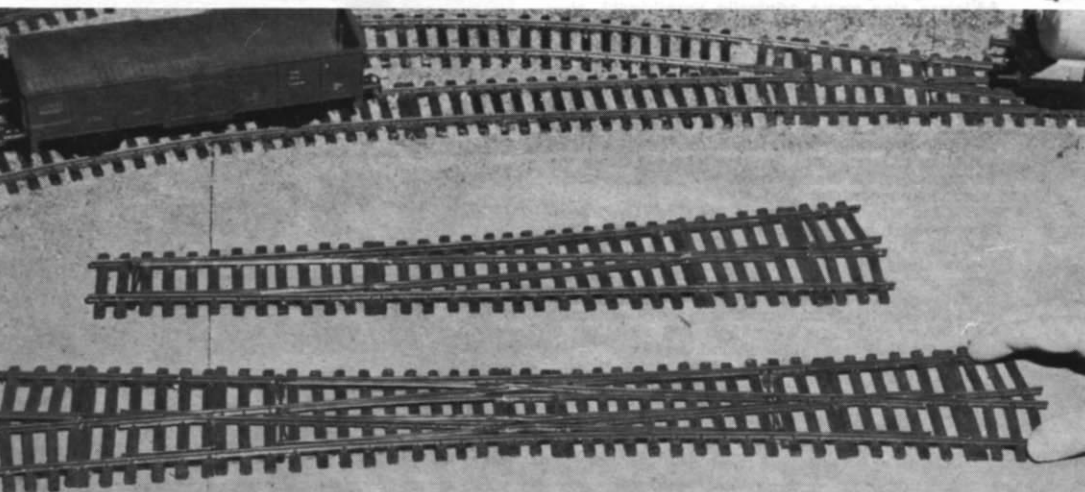


**0** Abb. 105. Aus diesen Dreier-Elementen aus fein gespritztem Nylon besteht das Schwellenloch der Kesselbauer-Gleise (außer bei den Weichen).

**0:** Dieser Kleinserienhersteller widmet sich hauptsächlich dem 0-Gleismaterial. Sofort erhältlich ist ein Modellgleis in Bausatzform, bei dem der Schwellenrost jeweils aus Dreier-Elementen (Bild) besteht; in die Metallklammern der aus wetterbeständigem Perlon bestehenden Schwellen wird das brünierte Schienenprofil aus 3,5 mm-Neusilber eingeschoben; dazu gibt es noch eine passende zweiteilige Kork-Bettung; diese ist 12 mm hoch und hat pro  $\text{cm}^2$  5 kg Tragfähigkeit.

Sehr exakt gefertigt sind auch die diversen Weichen des Kesselbauer-Programms, die wahlweise mit 9°- oder 12°-Abzweigwinkel geliefert werden; Bogenweichen gibt es mit Radien von 2000/1500 mm (außen/innen) oder 2500/2000 mm; alle Weichen, Kreuzungen und Dkw's sind fertig zusammengebaut und haben isolierte Herzstücke. Über das sonstige Sortiment (z. B. Weichen für das ehemalige „Tin Plate“-System mit 5,2 mm-Profilen aus vernickeltem Messing, oder diverse Radsätze) informiert man sich am besten beim Hersteller. Erwähnt sei noch, daß Kesselbauer demnächst auch Wagen für die Spur 0 liefern will (Düm und Pwg).

**0** Abb. 106. Zwei Beispiele aus dem Weichen-Programm von Kesselbauer: einfache Weiche und Doppelkreuzweiche. Die Gleise dahinter liegen auf den im Haupttext erwähnten Korkbettungen.



# Kibri

Kindler & Briel

Fabrik feiner Spielwaren  
703 Böblingen

**H0:** Mit 28 cm Turmhöhe im wahrsten Sinne des Wortes „herausragender“ Mittelpunkt der diesjährigen Neuheiten ist das Modell der „trutzigen“ Dorfkirche von „Ditzingen“ (Bild).

Unter dem Motto „Ein Stück Romantik für Ihre Anlage“ präsentiert Kibri 5 weitere, zur Kirche passende Fachwerkhäuser in dörflich/kleinstädtischem Stil, die allesamt nach existierenden Vorbildern entstanden (wie die Modelle schon vermuten lassen). Schmuckstück dieser Serie: das „Bauernhaus mit Scheune“ (Abb. 109), das gleich über 4 „Schokoladenseiten“ verfügt, so unterschiedlich und liebevoll sind die verschiedenen Seiten mit Rechenhalter, Türen, Gerümpel etc. detailliert. Die Abb. 108, 111 u. 112 zeigen die weiteren Häuser dieser „Romantik“-Serie, mit denen (aufgrund der unterschiedlichen Seitengestaltung) durchaus eine kleine Ortschaft gebildet werden kann.

Ein neuer „Dorfbausatz mit Bahnhof“ enthält vier dieser Fachwerkhäuser mit dem bekannten Bahnhof „Stuttgart-Rohr“.

Das moderne Pendant – und gleichzeitig die einzige Bahnbauten-Neuheit dieses Jahres – ist ein neuer 3-ständiger Ellok-Schuppen, dessen Maße auf die Brawa-Schiebebühne abgestimmt sind (s. Abb. 21 auf S. 131). Der 34 cm lange Schuppen ist in moderner hellgelber Ziegelstein-Manier gehalten, mit Oberlichtern ausgestattet und für sämtliche handelsüblichen Gleise (inkl. Märklin-M-Gleisen) passend. Die Stirnseiten lassen sich beidseitig mit jeweils 3 Toreinfahrten ausstatten,



**H0** Abb. 107.  
Die stattliche Dorfkirche von „Ditzingen“ (vergl. H0-Figur am Eingang!), bei der auch die sog. Schall-Löcher im Turm genau nachgebildet sind. Neben dem Eingang befinden sich Imitationen von Reliefs in Steinmetz-Manier.

**H0** Abb. 108. Zwei der ländlichen Fachwerkhäuser, nach Vorbildern in Baden-Württemberg (Oschelbronn). Das rechte Haus hat im Obergeschoß die Nachbildung eines Flaschenzugs.

**H0** Abb. 109 u. 110. Das prachtvolle „Bauernhaus mit Scheune“, das ein Vorbild in Böblingen hat. Man beachte nur einmal die liebevoll und realistisch drapierte „Gerümpel“-Nachbildung!



**H0** Abb. 111. Das Gasthaus „Weißes Röhl“ mit dem feinem, „schmiedeeisernen“ Treppengeländer, das sich bei näherem Hinsehen als bedrucktes Plexiglas erweist.



so daß der Schuppen nicht nur als Abschluß dreier Gleise, sondern auch als „Durchfahrt-Schuppen“ verwendbar ist, wie dies heute auch beim Großbetrieb der Fall ist.

15 verschiedene Nadelbäume, zwischen 6 und 15 cm hoch, runden das H0-Sortiment ab.

**N:** Auf den ersten Blick fast das N-Pendant zu dem bekannten H0-Bahnhof „Calw“ ist das Empfangsgebäude „Osterburken“, das genau dem gleichnamigen Vorbild nachgestaltet ist. Mit seiner respektablen Länge von 55 cm „verlangt“ es geradezu nach einer großstädtischen Umgebung und einem entsprechenden Vorplatz (s. Heft 1/75)! Farbgebung: hellgelbe Wände und schwarzes Dach mit grünen Zierkanten und Regenrinnen.

Genau dazu passend: die N-Ausgabe des zur letzten Messe in H0 erschienenen Oldtime-Bahnsteigs, der in N den Namen „Osterburken“ trägt. Er ist insgesamt 66 cm lang und verfügt analog dem H0-Bausatz (s. 3/74, S. 177) über verschiedene, nicht überdachte Ansatzstücke, sowie gerade und gebogene sog. Weichenfüllstücke. Ausgestattet ist auch dieses Modell wieder mit zahlreichen Zusatzteilen wie Stations- und Abfahrtstafeln, Brunnen usw.

Auch die Anhänger des modernen Bahnbetriebs werden heuer wieder bedacht: der aus dem H0-Sortiment bekannte Bahnhof „Kehl“ kommt jetzt im Maßstab 1 : 160, jedoch 65 cm lang (das H0-Modell vergleichsweise nur 67 cm statt mindestens 119,5 cm).

Auch die N-Bahner können sich jetzt über das Bahnsteigwagen-Sortiment freuen, das in 30 Teilen jetzt auch für diese Baugröße erschienen ist. Die Wägelchen sind z. T. nur 6 mm lang, aber trotzdem feinstens detailliert; das Gepäck – ca. 60 Stück – ist im Bausatz enthalten.

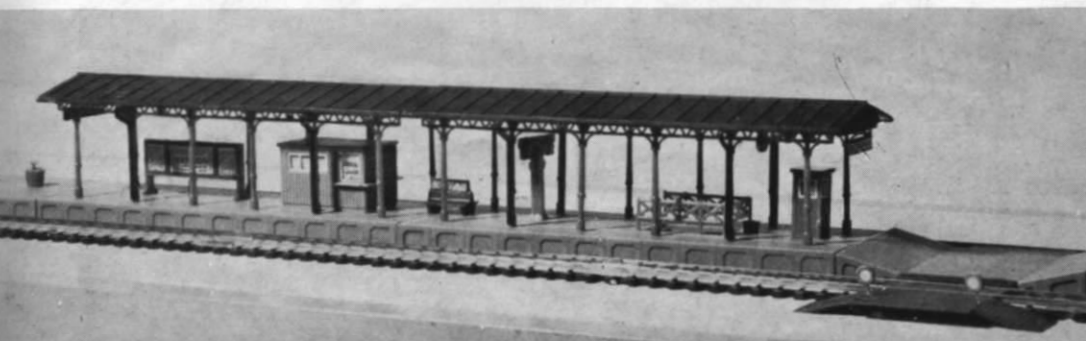


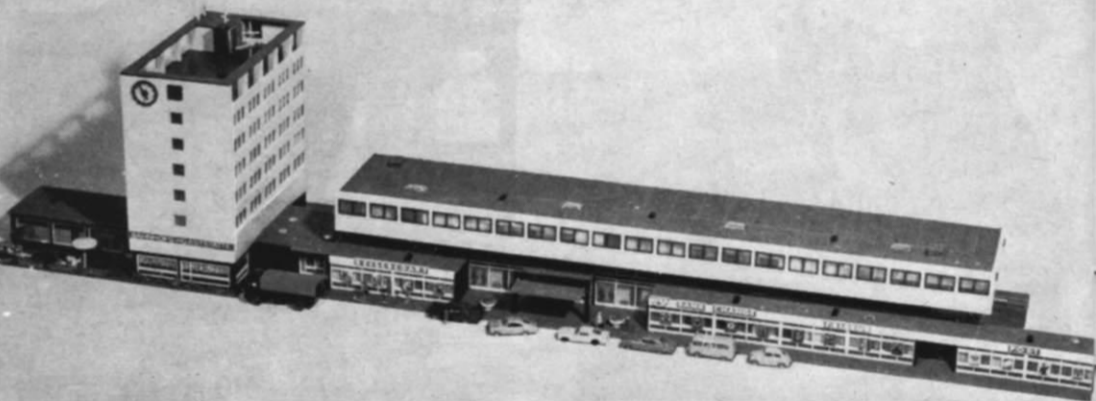
**H0** Abb. 112 u. 113. Der Fünfte der Dorfgemeinschaft: das dem gleichnamigen Vorbild nachgebaute Rathaus von „Mühlheim“, in dessen Eingangshalle (s. oben) sogar Anschlagtafeln für „amtliche Mitteilungen“ nachgebildet sind! Der im Bausatz enthaltene Brunnen trägt die Figur einer schwäbischen Bauersfrau mit Kind.



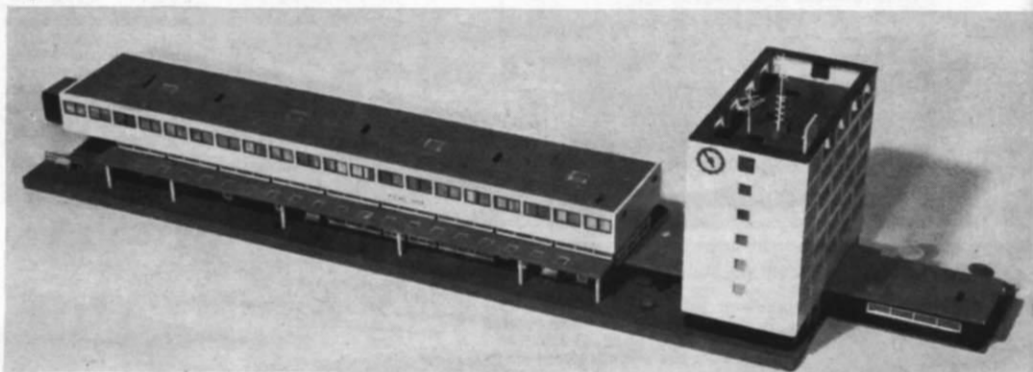
**N** Abb. 114. Gelb vor Neid könnte man als H0-Bahner auf die N-Kollegen werden — richtiger gesagt „sandsteingelb“ wie der prächtige Kibri-Bahnhof „Osterburken“, der architektonisch noch ausgeglichener und gefälliger als das H0-Modell „Calw“ wirkt und zudem mit 55 cm genauso lang ist! Die an der Straßenseite geparkten Autos demonstrieren diese gute Maßstäblichkeit.

**N** Abb. 115. Der zum obigen Bahnhof passende Bahnsteig; der Bausatz enthält verschiedene unüberdachte Ansatzstücke und zahlreiche Ausschmückungsteile.

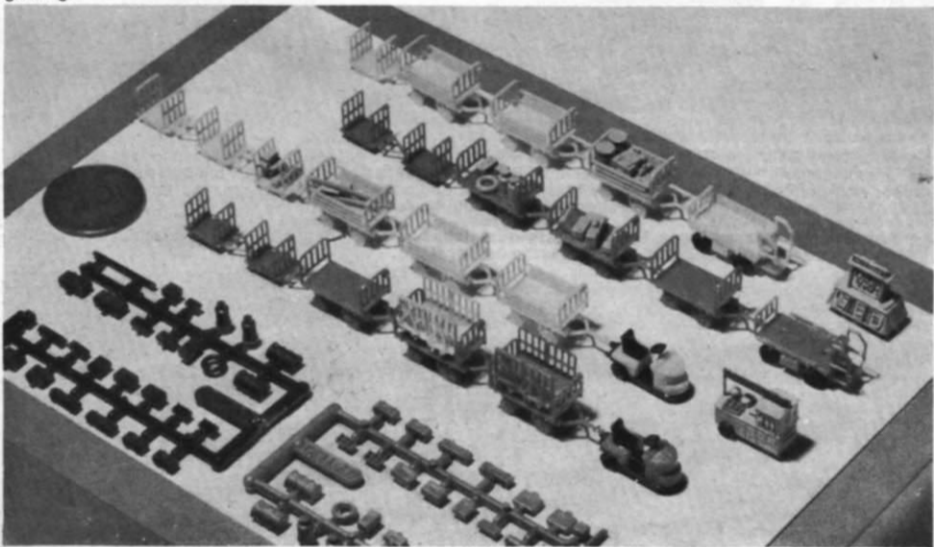




**N** Abb. 116 u. 117. Die Anhänger des modernen DB-Betriebes werden sich über das Modell des Bahnhofs „Kehl“ freuen, dessen imposante Ausmaße (Länge 65 cm, und das in N!) unbedingt auch einen entsprechenden Vorplatz erfordern (s. Heft 1/75)! Das Dach des hohen Gebäudes trägt die Imitation der Zugbahnfunk-Antenne.

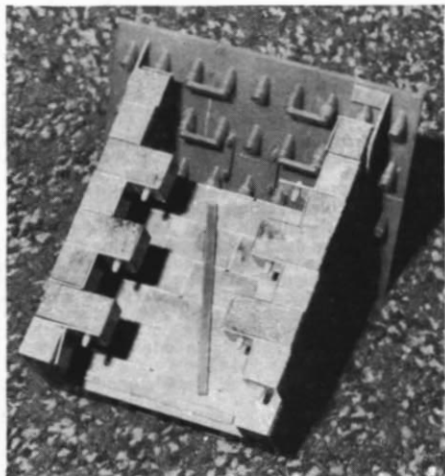


**N** Abb. 118. In sehr feiner und filigraner Ausführung sind die Bahnsteigfahrzeuge samt Zubehör nunmehr auch im Maßstab 1:160 erschienen, und zwar jeweils in blauer DB- und gelber Post-Farbgebung.





**Ilm** Abb. 119 u. 120. Diese diversen Bauten (inkl. der 70 cm hohen Klosterkirche) sind aus einzelnen Bausteinen und Dachplatten entstanden, wie einige nebenstehend abgebildet und zusammengesteckt sind.



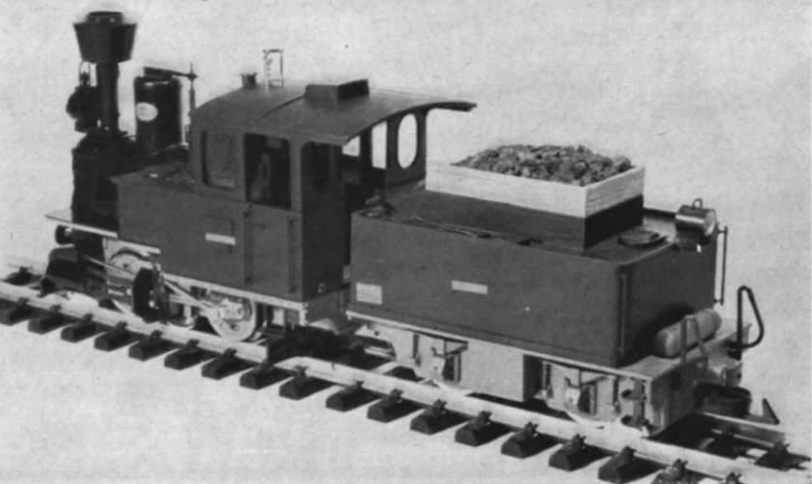
## LINDBERG GmbH

85 Nürnberg

**Ilm:** Hier gibt es diverse neue Gebäude in Baukastenform (Kirche, Bahnhof, Blockstelle bzw. Haltepunkt), wobei die Häuser nach dem Lego-Prinzip o. ä. aus einzelnen Bausteinen zusammengesteckt werden; eine Verklebung ist aufgrund der speziellen Verbindungsplatten, die von außen wie Mörtel wirken (Bild), nicht erforderlich. (Diese Bausteine waren bereits einzeln im Lindberg-Programm, wurden aber jetzt erstmals zu Bausätzen zusammengestellt). In der bisherigen Art, d. h. mit Wand- und Dachplatten etc., erschienen gleichfalls mehrere neue Bausätze, darunter eine Dorfkirche und diverse Läden (Bild).

**Ilm** Abb. 121. Ein Lindberg-Motiv mit den neuen Gebäuden aus den „konventionellen“ Bausätzen (s. Haupttext).





**Ilm** Abb. 122.  
Kein Phantasieprodukt ist diese L.G.B.-Komposition einer B-Schmalspurloks mit einem Schleppender. Derartige „Gespanne“ hat es im Großen durchaus gegeben, z. B. die Baureihe 99<sup>100</sup> der Mecklenburg-Pommerschen Bahn.

E. P. Lehmann  
Patentwerk

**L · G · B**

Lehmann-Groß-Bahn  
85 Nürnberg

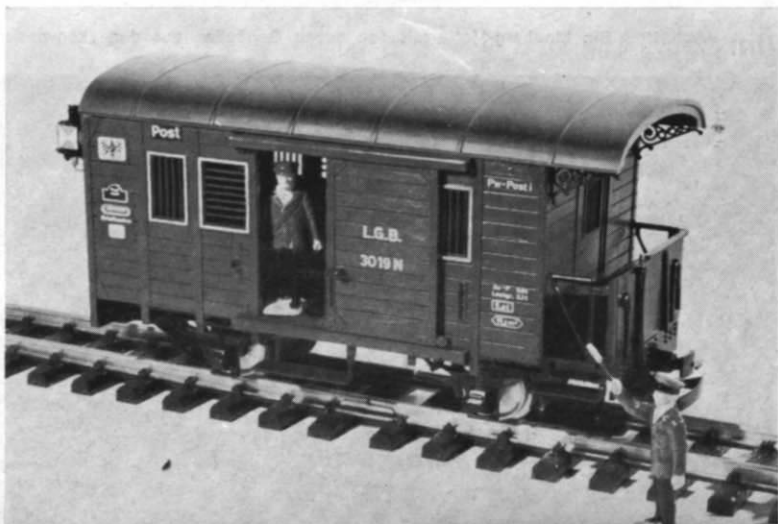
**Ilm:** Die letztjährige Dampflok „99 6001“ der Harzquerbahn gibt es ab April mit der bereits in Heft 3a/74 erwähnten Geräusch-Elektronik und in auch ansonsten etwas ergänzter Ausführung mit zusätzlichen Details. Bereits im letzten Jahr gekaufte Loks (ohne Geräusch-Elektronik ist die Lok seit November 74 im Handel) lassen sich allerdings nicht mehr nachträglich verfeinern bzw. „vertönen“. Die Elektronik wurde gegenüber der in Heft 3a/74 erwähnten Ausführung noch erheblich verfeinert und mehr auf Kompaktbauweise umgestellt. Das Geräusch – übrigens von einem Orgelbauer konzipiert und gebaut – klingt tatsächlich sehr realistisch und „satt“; durch einen Gleiskontakt (der bekannten LGB-Kontaktleiste) wird ein sehr echt wirkender Pfeifton bzw. das langgezogene typische Dampflok-„Heulen“ ausgelöst; wird die Kontaktleiste auf der anderen Seite des Gleises ange-

bracht, wird die „Bimmel“ eingeschaltet. Wenn man die Kontaktleisten so „stutzt“, daß zwei gegenüberliegende in ein Gleis passen, kann auch Läuten und Pfeifen (z. B. beim LP-Schild vor Bahnübergängen) gleichzeitig ertönen.

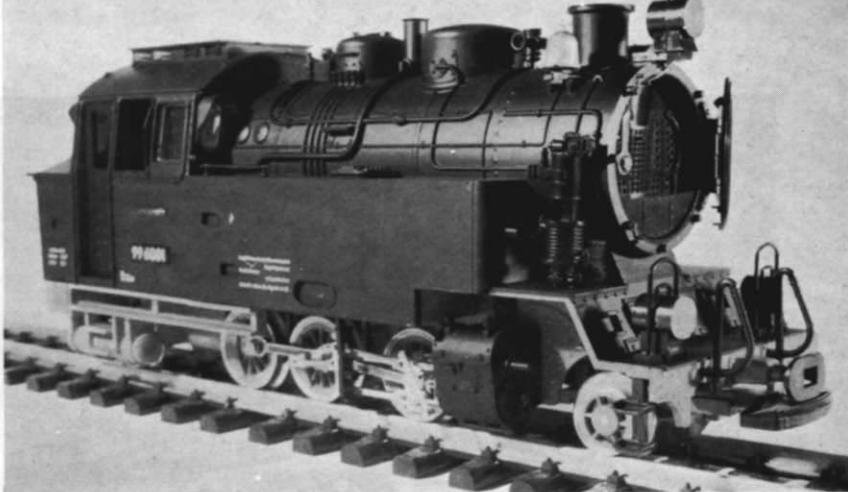
Was den „Hanullern“ recht ist, ist den „Lehmännern“ billig: Jetzt erschien die kleine B-Dampflok „Stainz“ in etwas abgewandelter Form (offenes Führerhaus, Umlaufblech unter dem Kessel) mit einem zweiachsigen Schleppender; sie wirkt – wie ihre H0-Schwester – recht nett und verkehrte in dieser Form auch durchaus beim großen Vorbild, z. B. bei der Heeresfeldbahn oder bei Industriebahnen (Torfbahnen etc.).

Der letztjährig angekündigte Personenwagen der Pinzgauer Lokalbahn wurde noch etwas verfeinert und ist jetzt in Kürze erhältlich. Gleichfalls in der Gravr verfeinert: der zweiachsige G-Wagen, den

**Ilm** Abb. 123.  
Der verfeinerte PwPosti wird jetzt mit Innen- und Schlußbeleuchtung geliefert.



**Ilm** Abb. 124.  
Die nunmehrige Ausführung der „99 6001“ der Harzquerbahn, bei der allerdings das Fahrwerk noch nicht ganz stimmt; im Original war die letzte Kuppelachse angetrieben (und benötigt ein entsprechendes Gegengewicht!). Dies soll bei der neuen Fertigungsreihe abgeändert werden. Hinter der zu öffnenden Rauchkammertür sitzt der Auslöschschalter für den Dampfentwickler.

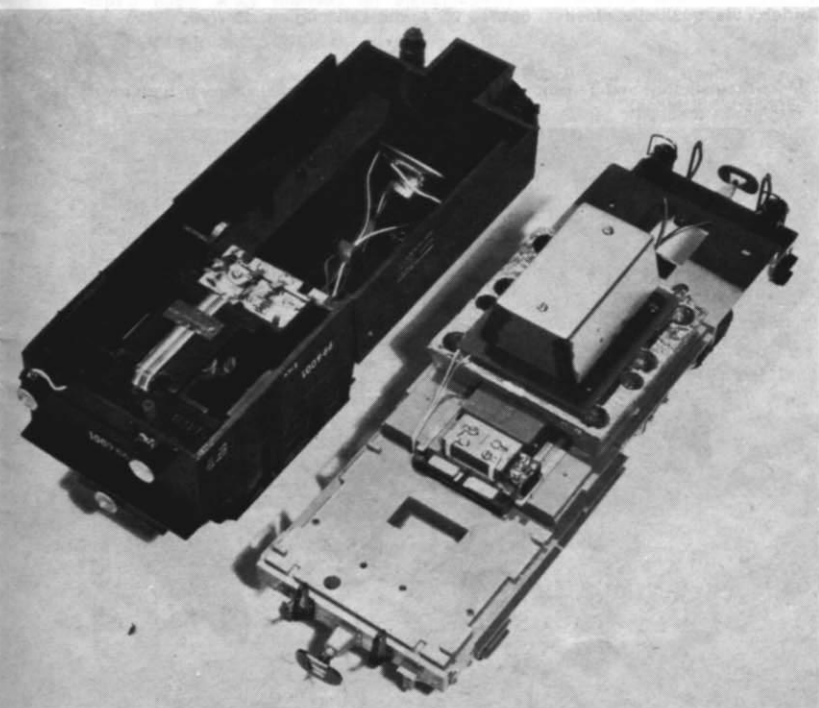


es nunmehr mit Innen- und Schlußbeleuchtung gibt.

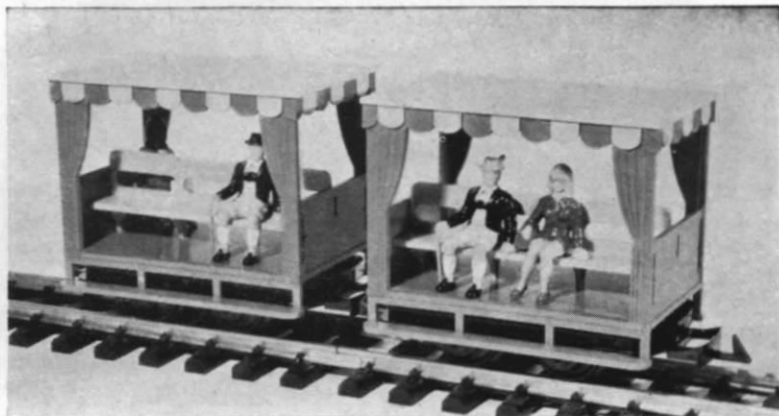
Eine recht ansprechende (und nicht nur für die Junioren gedachte) Erweiterung des Wagen-Sortiments sind fünf kurze Zweilachser (Länge über Kupplung 15 cm), von denen der „Aussichtswagen“ sich z. B. für Gartenschau-Anlagen etc. recht nett macht, vor allem entsprechend „bevölkert“ (Bild).

Des weiteren gibt es noch Hochbord- und Rungenwagen, einen Kabelwagen mit abspulbarem Kabel und einen füll- und entleerbaren Weinwagen.

Endlich erhältlich – ab September – ist das elektromagnetische Entkupplungsgleis, das mit einem Signal geliefert wird; das „E“ leuchtet beim Entkupplungsvorgang auf.



**Ilm** Abb. 125.  
Die eingebaute Geräuschelektronik der „99 6001“ ist im Vergleich zum vorjährigen Muster (Heft 3a/74) kompakter geworden.



**Ilm** Abb. 126.  
Die „Aussichtswagen“ (LüP 15 cm) dürften nicht nur bei jugendlichen L.G.B.-Anhängern Gefallen finden.

## R. MARX-LUDER Inh. Franz Marx

Elektro-feinmechanische Fabrik  
7121 Gemmrigheim/Neckar

**Z-I:** Auf dem Stand dieses Elektromotoren-Herstellers entdeckten wir dieses Jahr eine sog. Baby-Drill-Kleinstbohrmaschine mit 3 verschiedenen Getriebeeinsätzen (1:1, 3:1, 6:1) und Gravier-Schutzhülse für 12 V-Betrieb, die qualitativ einen

sehr gediegenen Eindruck machte, sehr handlich ist und außerdem ein exaktes Bohrfutter für Bohrer bzw. Fräser von 0,5–3 mm  $\phi$  aufweist. Die beigegebene Gravierhülse ist ein praktisches Zubehör, das man bei gewissen Fräsarbeiten zu schätzen weiß.

Nachdem diese Kleinst-Bohrmaschine offenbar für den Flugmodeller gedacht ist, weist sie einen Autoanschluß auf, den ein Modellbahner aber leicht durch einen anderen Stecker ersetzen kann. Die Drehzahl beträgt bei 1:1 = 9 000 U/min., bei 3:1 = 3 000 U/min., bei 6:1 = 1 500 U/min., die Stromaufnahme im Leerlauf 0,2 A, beim Dauerbetrieb 2,0 A, die Leistung ca. 18 Watt.

**Z-I** Abb. 127. Die Marx-Kleinstbohr- und Fräsmaschine, links in der Normalausführung und rechts mit aufgesetzter Gravierschutzhülse.

