

# Miniaturbahnen

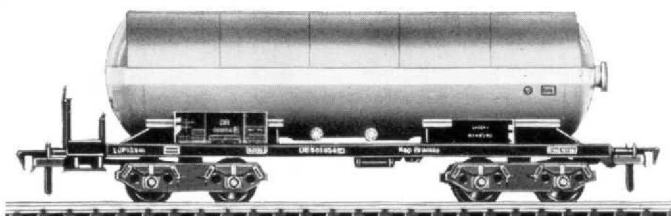
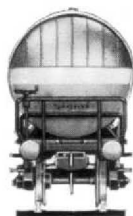
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

**1** BAND XVI  
20. 1. 1964

J 21 28 2 E  
Preis 2.- DM



**1499 · DM 9.50 · FLEISCHMANN HO-Modell** eines Druckgas-Kesselwagens zum Transport von Treibgasen (z. B. Ammoniak, Butan, Propan usw.) und ähnlichen Gütern bei 27 atü. Sonnenschutzdach silber - Kessel hellgrau mit gelbem Kennstreifen, zahlreichen Armaturen und Beschriftungen · Kesselstühle, Chassis und Geländer schwarz mit Original-Beschriftungen · 2 zweiaxige Einheits-Güterwagen-Drehgestelle

Als Bausatz 1499 B · DM 8.—



GERR FLEISCHMANN MODELL EISENBHNN FAHREN NUPHARGO S

- |   |    |  |       |
|---|----|--|-------|
| 1. Bundesbahn erprobt 200-km-Tempo  | 3  | 13. Peco-Wagenuntergestelle als Bausatz                | 22    |
| 2. Wintermotiv mit Piko-Triebwagen  | 6  | 14. Lok-Bauzeichnung: 2'B2'-Schnellfahrlok, preuß. S 9 | 23    |
| 3. Buchbesprechung: „Lokomotiven von gestern“                                       | 7  | 15. Electrotren-Ladegut                                | 26    |
| 4. Acha-Rheingold-Wagen im Handel   | 7  | 16. Empfangsgebäude aus Vollmer-Fabrikbausätzen        | 26    |
| 5. Einfache Gleissperre   | 8  | 17. Schaltgerüst II. Teil: DB-Bauweise                 | 28    |
| 6. 4 x 4 = 16 m <sup>2</sup> (Anl. Görlach, Herrsching)                             | 10 | 18. Anlage „Kortumstadt“, Bochum                       | 29    |
| 7. Letraset-Beschriftungsmethode  | 12 | 19. Dr-Fahrstraßenwahl ohne Relais                     | 32    |
| 8. Schmalspurwagen aus Fertigfabrikaten   | 13 | 20. Wagenwaschanlage                                   | 35    |
| 9. TT-Anlage Aurich, Berlin   | 17 | 21. Kniffe u. Winke: Kugeleinschnappkontakte           | 36    |
| 10. Anlagen-Steckverbindungen (Teil B)  | 18 | 22. 2 Modelle der BR 94                                | 36-37 |
| 11. Rückmeldeschalter für Märklin-DKw   | 21 |  |       |
| 12. Ellok und Dampflok auf elektrifiz. Strecke (Berichtigung zu Heft 7/XIV, S. 294) | 22 |  |       |

## MIBA-Verlag Nürnberg

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

**Redaktion und Vertrieb:** 85 Nürnberg, Spittlerstorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 -  
Schriftleitung und Annoncen-Dir.: Günter E. R. Albrecht  
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JaKl)  
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Bln.-Spandau, Neuvendorferstr. 17, T. 37 48 28

**Konten:** Bayer. Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364  
Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

**Heftbezug:** Heftpreis 2,- DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus -10 DM Versandkosten).



Abb. 1. Das sind 200 km/h im Bild! Und zwar bei einer Belichtungszeit von ca. 1/500 sec! Bei längeren Belichtungszeiten wäre von der Lok nur noch ein Schemen auf dem Foto sichtbar. (Foto: G. Gerardi, Nbg.)

## Bundesbahn erprobt 200-km-Tempo

Nicht nur das Fliegen ist ein uralter Traum der Menschheit, sondern auch die „Geschwindigkeit“, ja diese vielleicht sogar in noch stärkerem Maße. Zu allen Zeiten war man bestrebt, möglichst schnell (und bequem) von einem Ort zum anderen zu gelangen. Die modernen Eisenbahnen sind sogar aus diesem Bestreben heraus entstanden. Es ist deshalb kein Wunder, wenn gerade sie immer wieder Versuche anstellen, die Geschwindigkeit auf den Schienen zu erhöhen.

Von wirklicher Bedeutung sind dabei vor allem die Versuche, die eine allgemeine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit zum Ziele haben, wichtiger jedenfalls als die reinen Rekord-Fahrten. Der Kampf um das „Blaue Band

der Schiene“ ist mehr oder weniger eine Frage des Prestiges, denn im allgemeinen wird dabei wenig Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit oder die praktische Nutzenwendbarkeit im normalen Verkehr genommen. Wohl der einzige reelle Grund, der für Rekordversuche spricht, ist die Ermittlung der obersten Leistungsgrenze, bis zu der ein Schienenverkehr überhaupt denkbar ist. Unter diesen Aspekten ist es den französischen Eisenbahnen vor einigen Jahren gelungen, den Weltrekord für die höchste auf Schienen erreichte Geschwindigkeit auf über 330 km/h zu schrauben.

Die deutschen Eisenbahnen haben sich früher ebenfalls mit ähnlichen Rekordversuchen befaßt und es wurde bereits in den ersten

**Heft 2/XVI ist spätestens 14. 2. 1964 in Ihrem Fachgeschäft!**

Dem heutigen Heft liegt das Inhaltsverzeichnis zu Band XV (1963) bei!



Abb. 2. Ein Blick aus dem Führerstand der mit 200 Sachen auf die Unterführung zubrausenden E 10 300. Obwohl nur von hinten zu sehen, kennzeichnet die Kopfhaltung des Lokführers die gespannte Aufmerksamkeit, mit der er bei dieser Geschwindigkeit die Strecke beobachtet – beobachten muß, denn die kleinste Unachtsamkeit kann weitreichende Folgen nach sich ziehen. (Foto DB)

Jahren dieses Jahrhunderts eine Spezialstrecke für solche Versuche ausgebaut: die Militärbahn Marienfelde – Zossen. Hier „überfuhr“ bereits 1903 ein elektrischer Triebwagen die 200 km/h-Grenze (Abb. 3); aber auch mit Dampflokomotiven wurden um diese Zeit bereits Geschwindigkeiten um 140 km/h gefahren und zu Zeiten der Baureihe 05 auf über 200 km/h gesteigert.

Die zunehmende Belastung der Eisenbahnstrecken sowie der immer stärker werdende Wettbewerb mit den anderen Verkehrsmitteln zwingen die Bundesbahn, ihren Betrieb nicht nur zu rationalisieren, sondern auch mit höheren Reisegeschwindigkeiten abzuwickeln. Bereits vor dem Krieg entstand ein Netz schnellster Triebwagenverbindungen, bei denen fahrplanmäßige Höchstgeschwindigkeiten von 160

km/h erreicht wurden. Infolge der Kriegseinwirkungen konnte diese Geschwindigkeit erst vor kurzem auf einigen wenigen Streckenabschnitten für den Rheingold-Zug wieder zugelassen werden. Bei den anderen Spitzenzügen der DB beträgt die Höchstgeschwindigkeit z. Zt. „nur“ 140 km/h.

In nicht allzuferner Zukunft soll nun aber der große Schritt vorwärts gemacht und die fahrplanmäßige Höchstgeschwindigkeit auf 200 km/h erhöht werden. Um die für diesen Schnellverkehr nötigen Erkenntnisse zu gewinnen, führt die DB seit kurzem Versuchsfahrten auf der Strecke Bamberg-Forchheim (in der Nähe von Nürnberg) durch. Diese Strecke ist für Versuchs-Fahrten wegen ihrer geradlinigen Streckenführung sowie der nicht allzustarken Belegung sehr gut geeignet und wurde in den vergangenen Monaten auch baulich für die 200 km/h-Versuche hergerichtet.

Es ist nicht damit getan, daß man eine Lokomotive so konstruiert, daß sie leistungsmäßig und fahrtechnisch für derartige Höchstgeschwindigkeiten geeignet ist. Vielmehr sind noch eine ganze Reihe anderer Faktoren zu berücksichtigen. Der Oberbau muß die gegenüber den bisherigen Geschwindigkeiten wesentlich erhöhten Belastungen aushalten. Das gleiche gilt für die Oberleitung; bei dieser sogar in noch stärkerem Maße, denn sie ist ja auf Grund ihrer Konstruktion – im Gegensatz zu den Gleisen – ein verhältnismäßig labiles Gebilde.\*)

Der wichtigste Punkt dürfte jedoch das Sicherungssystem sein. Es ist einleuchtend, daß die bisherigen Bremswege und Signalabstände bei 200 km/h nicht mehr ausreichen. Darüberhinaus

muß für solche Schnellverkehrs-Strecken auch noch eine weitere Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten mit berücksichtigt werden, die ev. im Zuge der kommenden Entwicklung erforderlich wird. Die DB geht deshalb bei ihren Überlegungen heute bereits von 250 km/h aus.

Der normale Bremsweg für einen D-Zug beträgt bei solchen Geschwindigkeiten bereits etwa 2,7 km; für eine Schnellbremsung im Gefahrenfalle werden immer noch rund 1,7 km Weg benötigt, da die Bremsverzögerung von 1,5 m/sec<sup>2</sup> im Interesse der in den Wagen sich bewegenden Fahrgäste (und um deren Gefährdung durch „fliegende“ Gepäckstücke auszuschließen) nicht überschritten werden darf. Auf Grund der langen Bremswege müssen folglich auch die Blockstrecken – im Gegensatz zu den derzeitigen Gegebenheiten – wesentlich länger werden. Weiterhin hat sich herausgestellt, daß das bisherige Signalsystem mit Signalen neben dem Gleis bei diesen hohen Geschwindigkeiten nicht mehr genügend Sicherheit bietet, denn das rechtzeitige und vor allem richtige Erkennen der Signale ist nicht mehr gewährleistet. (Daß an den zukünftigen Schnellfahrstrecken etwaige Bahnübergänge durch Unter- bzw. Überführungen ersetzt werden, versteht sich wohl von selbst!)

\*) Wir können die mit den Schnellfahr-Versuchen zusammenhängenden Probleme hier nur ganz kurz streifen. Wer sich eingehender darüber informieren will, dem sei die Zeitschrift „Die Bundesbahn“, Heft 1-2/1963 (Hestra-Verlag, Darmstadt, vormals Carl Röhrig-Verlag) empfohlen. Dieses Doppelheft ist speziell dem Thema „Schnellfahrten“ gewidmet.

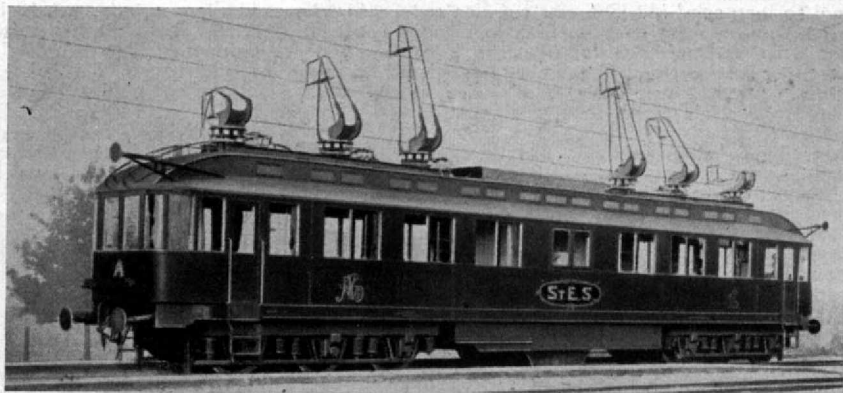
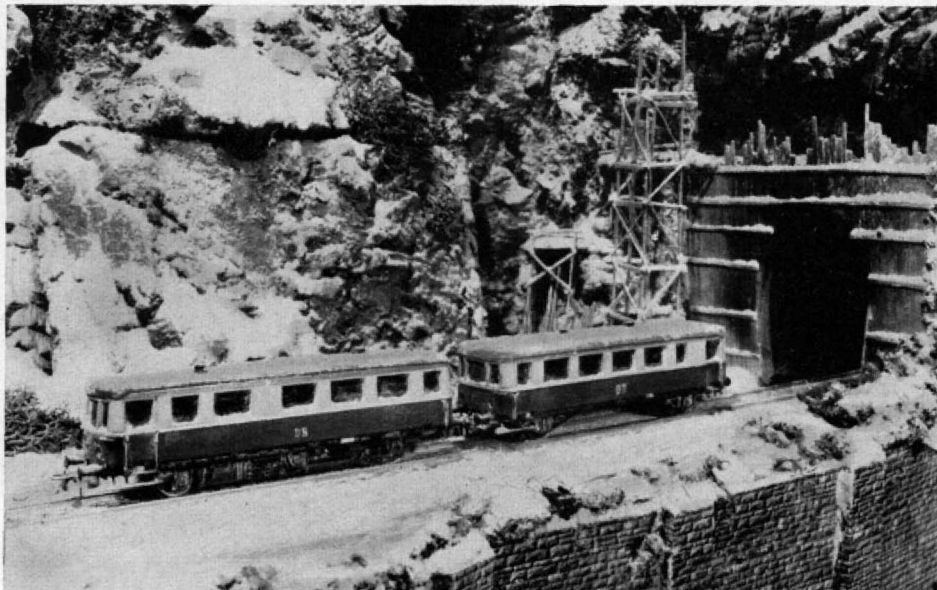


Abb. 3. Bereits 1903 hat dieser sechsachsige AEG-Triebohmwagen die 200-km/h-Grenze überschritten. Bemerkenswert sind die dreifachen Stromabnehmer: Damals fuhr man noch mit Dreiphasen-Wechselstrom (= Drehstrom). (AEG-Werkfoto)



**Winter im Höllental** – ein weiteres Schneemotiv des Herrn Kluge, der seinen Wohnsitz im nahegelegenen Freiburg i. Brsg. hat und nicht in Lommatzsch, wie im letzten Heft S. 718 irrlicherweise angegeben. – Der Triebwagen nebst Anhänger stammt von Piko; beide weisen übrigens zwei gänzlich unterschiedliche Seitenwände auf (vgl. Bild in der heutigen Schreiber-Anzeige)!

Der Blockabstand beträgt stellenweise bei Hauptbahnstrecken z. Zt. nur 950 m; ein Schnellfahrblock müßte dagegen gut dreimal so lang sein! Mit Rücksicht auf eine gute Streckenausnutzung auch mit den in Zukunft weiterhin verkehrenden langsameren Zügen kann der Blockabstand jedoch nicht allgemein größer gemacht werden. Deshalb wird auf den Schnellfahrstrecken zusätzlich zum derzeitigen Signalsystem noch ein Höchstgeschwindigkeits-Signalsystem installiert, bei dem – ganz grob gesagt – 2-3 kurze Blockstrecken für die „Blitzzüge“ jeweils zu einem einzigen langen Blockabschnitt zusammengefaßt und die Signalstellungen dem Lokführer direkt an seinem Führerstand angezeigt werden. Darüber hinaus ist auf der Lok noch eine sogenannte „Geschwindigkeits-Nachführ-Einrichtung“ vorhanden. Diese Anzeigeeinrichtung gibt dem Lokführer an, mit welcher Geschwindigkeit er zu fahren hat, wenn er den Zug noch rechtzeitig vor dem nächsten Signal zum Stehen bringen will. Diese Anzeige erfolgt stetig und der Geschwindigkeitszeiger der Lok muß stets in Deckung mit dem Anzeigergerät sein.

Da das dauernde Beobachten dieser Nachführanzeige jedoch den Lokführer zu sehr beanspruchen und ihn vom Beobachten der Strecke abhalten würde, wird bei den Schnellstfahrten eine fast vollautomatische Loksteuerung angewendet, d. h. der Lokführer braucht im allgemeinen die Lok gar nicht selbst abzubremsten, sondern das geschieht automatisch. Von einem unter dem Gleis verlegten Signal-Kabel werden die entsprechenden Befehle induktiv, d. h. drahtlos zu einem Empfänger in der Lok gesendet, der diese Befehle dann in Steuerimpulse umsetzt.

Erst die neuzeitliche Elektronik hat den Weg für solche komplizierten, aber dennoch vollkommen sicheren Signal- und Steuerungssysteme geebnet, ohne die ein moderner Höchstgeschwindigkeitsverkehr nicht denkbar wäre. Wie in vielen anderen Zweigen der Technik ersetzt die Elektronik nun auch im fahrenden Zug den Menschen mehr und mehr; der Lokführer wird bald nur noch ein Beobachtungsposten sein. Diese Tätigkeit wird ihn jedoch ebenso beanspruchen und die gleiche Aufmerksamkeit abfordern wie seine bisherigen Aufgaben. Denken Sie nur daran, welcher

Konzentration es bereits bedarf, einen PKW mit 140 „Sachen“ sicher über die glücklicherweise(?) mit Verkehrs-Signalen recht wenig bestückte Autobahn zu führen. Bei 200 km/h genügt es dann vollkommen, wenn der Lokführer „weiter nichts“ zu tun hat, als die Strecke vor sich zu beobachten und allenfalls noch die Lok in Gang zu setzen.

Wenn man es nun so recht bedenkt, dann hat dieses neue automatische Signalsystem doch eine verblüffende Ähnlichkeit mit unserer Modellbahn: Die Fahrt des Zuges wird hier wie dort ferngesteuert! In unseren Lokomotiven und Triebwagen bedienen keine Lokführer in „Wachstumsgröße“ H0 den Fahrregler – und doch hält der Zug vor einem auf Halt stehenden Signal! Auch wenn er – umgerechnet – mehr als 200 km/h fährt! Gewiß, zwischen den inneren Details von Vorbild und Modell bestehen himmelweite Unterschiede, aber im Prinzip sind sich Modell und Vorbild wieder einen Schritt näher gekommen (was natürlich nicht so aufzufassen ist, als ob das Vorbild dem Modell nahefert). Und das freut den „modellbewußten“ Modellbahner schließlich doch, so wie mancher nun in Anbetracht der Schnellfahrten der DB auch innerlich froh-

lockt, daß sein D-Zug bald nicht mehr unmodellmäßig schnell fährt, sondern eben gerade richtig.

Trotz allem sollte man aber auch bezüglich der Modellbahn nicht dem „Geschwindigkeits-Rausch“ verfallen: Nicht der „Rekord“ zählt, sondern die Betriebssicherheit – und das Modell als getreues, verkleinertes Abbild seines Vorbildes. Und wenn das Modell wirklich ein Modell sein soll, dann darf es eben auch nur mit modellmäßiger Geschwindigkeit fahren. Für ein H0-Fahrzeug bedeutet dies eine Höchstgeschwindigkeit von rund 65 cm/sec (entsprechend 200 km/h). Vergleichsweise darf ein „normaler“ 120 km/h-Schnellzug dagegen nur 38 cm pro Sekunde zurücklegen, und für die preußische Old-Timer-Schnellfahrlok S 9, deren Bauzeichnung wir auf S. 23 ff. aus Anlaß der DB-Schnellfahrversuche veröffentlichten, gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 44 cm/sec (entsprechend 137 km/h).

Da viele Modellbahnfreunde bekanntermaßen durchwegs bei allen Zuggattungen mit überhöhten Geschwindigkeiten fahren, bleibt zu hoffen, daß die DB-Höchstgeschwindigkeitsfahrten nunmehr nicht gänzlich als „Freibrief“ aufgefaßt werden!

## Buchbesprechung

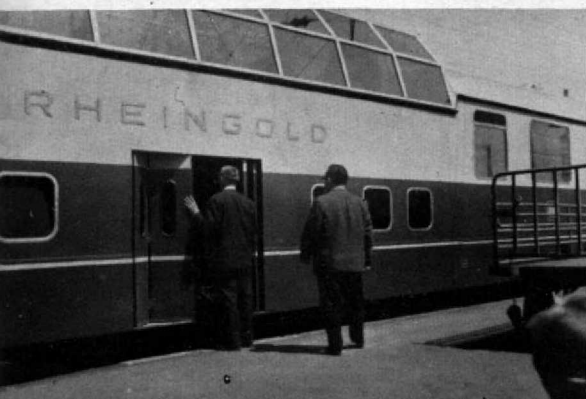
### „Lokomotiven von Gestern“

1. Folge

8 farbige Kunstdruckblätter, zu einem kleinen Heftchen mit kartoniertem Farbumschlag zusammengefaßt, Format 15 x 23 cm quer, DM 4,80, erschienen im Ingrid-Roskopf-Verlag, Traunstein.

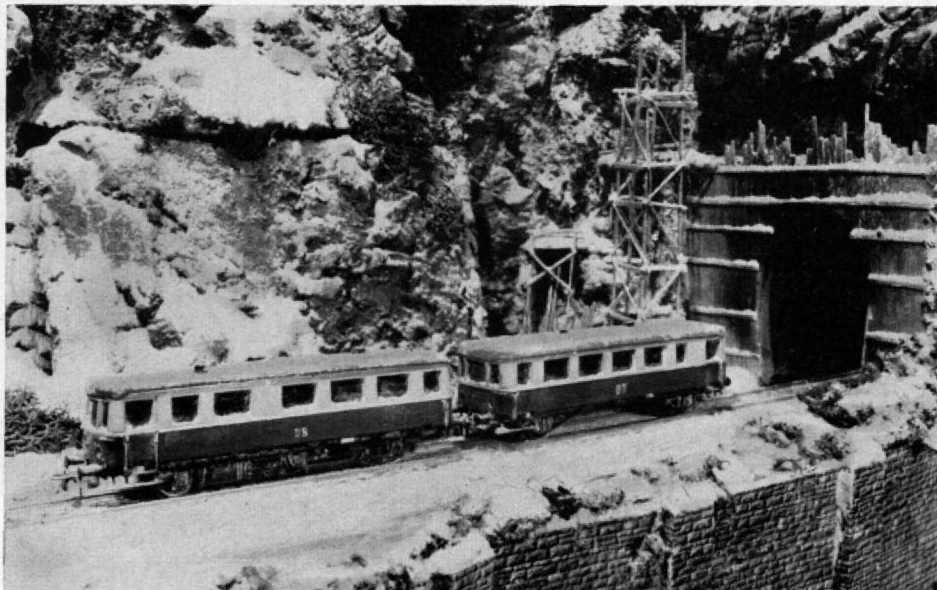
Mit dieser kleinen Farbbild-Sammlung soll der Anfang für eine ganze Serie gemacht werden. Auf den ersten acht Blättern sind bekannte Lokomotiven des vorigen Jahrhunderts in gut detaillierten Farbzeichnungen abgebildet. Besonders die „Historiker“ unter unseren Lesern werden Gefallen daran finden; gerahmt sind die Bilder aber auch ein stiler Wand schmuck für das Eisenbahnzimmer.

## Die ersten RUCO-ACHO-Rheingoldwagen-Modelle eingetroffen!



Kurz vor Redaktionsschluß erreichten uns die allerersten Muster vom Aussichtswagen AD4üm 62 und vom Abteilwagen Av4üm 62; die restlichen zwei Modelle werden bei Erscheinen dieses Heftes ebenfalls bereits auf dem Markt sein. Die LÜP der Modelle beträgt nicht, wie im neuen Hornby-Acho-Prospekt angegeben, 28 cm, sondern entsprechend den Messemustern 24,1 cm. Die Ausführung ist ansprechend; die Drehgestelle sind sehr gut detailliert, die isolierten Metallradsätze spitzengelagert und die Inneneinrichtungen in verschiedenfarbigem Kunststoff nachgebildet (einschl. Bar, Barhocker und Treppenaufgängen zur Aussichtskuppel!). Wir werden in einem der nächsten Hefte voraussichtlich nochmals bildlich darauf eingehen! –

Der Eingang zum großen Aussichtswagen. (Foto: A. Thiel, Ludwigshafen)



**Winter im Höllental** – ein weiteres Schneemotiv des Herrn Kluge, der seinen Wohnsitz im nahegelegenen Freiburg i. Brsg. hat und nicht in Lommatzsch, wie im letzten Heft S. 718 irrlicherweise angegeben. – Der Triebwagen nebst Anhänger stammt von Piko; beide weisen übrigens zwei gänzlich unterschiedliche Seitenwände auf (vgl. Bild in der heutigen Schreiber-Anzeige)!

Der Blockabstand beträgt stellenweise bei Hauptbahnstrecken z. Zt. nur 950 m; ein Schnellfahrblock müßte dagegen gut dreimal so lang sein! Mit Rücksicht auf eine gute Streckenausnutzung auch mit den in Zukunft weiterhin verkehrenden langsameren Zügen kann der Blockabstand jedoch nicht allgemein größer gemacht werden. Deshalb wird auf den Schnellfahrstrecken zusätzlich zum derzeitigen Signalsystem noch ein Höchstgeschwindigkeits-Signalsystem installiert, bei dem – ganz grob gesagt – 2-3 kurze Blockstrecken für die „Blitzzüge“ jeweils zu einem einzigen langen Blockabschnitt zusammengefaßt und die Signalstellungen dem Lokführer direkt an seinem Führerstand angezeigt werden. Darüber hinaus ist auf der Lok noch eine sogenannte „Geschwindigkeits-Nachführ-Einrichtung“ vorhanden. Diese Anzeigeeinrichtung gibt dem Lokführer an, mit welcher Geschwindigkeit er zu fahren hat, wenn er den Zug noch rechtzeitig vor dem nächsten Signal zum Stehen bringen will. Diese Anzeige erfolgt stetig und der Geschwindigkeitszeiger der Lok muß stets in Deckung mit dem Anzeigergerät sein.

Da das dauernde Beobachten dieser Nachführanzeige jedoch den Lokführer zu sehr beanspruchen und ihn vom Beobachten der Strecke abhalten würde, wird bei den Schnellfahrten eine fast vollautomatische Loksteuerung angewendet, d. h. der Lokführer braucht im allgemeinen die Lok gar nicht selbst abzubremesen, sondern das geschieht automatisch. Von einem unter dem Gleis verlegten Signal-Kabel werden die entsprechenden Befehle induktiv, d. h. drahtlos zu einem Empfänger in der Lok gesendet, der diese Befehle dann in Steuerimpulse umsetzt.

Erst die neuzeitliche Elektronik hat den Weg für solche komplizierten, aber dennoch vollkommen sicheren Signal- und Steuerungssysteme geebnet, ohne die ein moderner Höchstgeschwindigkeitsverkehr nicht denkbar wäre. Wie in vielen anderen Zweigen der Technik ersetzt die Elektronik nun auch im fahrenden Zug den Menschen mehr und mehr; der Lokführer wird bald nur noch ein Beobachtungsposten sein. Diese Tätigkeit wird ihn jedoch ebenso beanspruchen und die gleiche Aufmerksamkeit abfordern wie seine bisherigen Aufgaben. Denken Sie nur daran, welcher



Konzentration es bereits bedarf, einen PKW mit 140 „Sachen“ sicher über die glücklicherweise(?) mit Verkehrs-Signalen recht wenig bestückte Autobahn zu führen. Bei 200 km/h genügt es dann vollkommen, wenn der Lokführer „weiter nichts“ zu tun hat, als die Strecke vor sich zu beobachten und allenfalls noch die Lok in Gang zu setzen.

Wenn man es nun so recht bedenkt, dann hat dieses neue automatische Signalsystem doch eine verblüffende Ähnlichkeit mit unserer Modellbahn: Die Fahrt des Zuges wird hier wie dort ferngesteuert! In unseren Lokomotiven und Triebwagen bedienen keine Lokführer in „Wachstumsgröße“ H0 den Fahrregler – und doch hält der Zug vor einem auf Halt stehenden Signal! Auch wenn er – umgerechnet – mehr als 200 km/h fährt! Gewiß, zwischen den inneren Details von Vorbild und Modell bestehen himmelweite Unterschiede, aber im Prinzip sind sich Modell und Vorbild wieder einen Schritt näher gekommen (was natürlich nicht so aufzufassen ist, als ob das Vorbild dem Modell nahefert). Und das freut den „modellbewußten“ Modellbahner schließlich doch, so wie mancher nun in Anbetracht der Schnellfahrten der DB auch innerlich froh-

lockt, daß sein D-Zug bald nicht mehr unmodellmäßig schnell fährt, sondern eben gerade richtig.

Trotz allem sollte man aber auch bezüglich der Modellbahn nicht dem „Geschwindigkeits-Rausch“ verfallen: Nicht der „Rekord“ zählt, sondern die Betriebssicherheit – und das Modell als getreues, verkleinertes Abbild seines Vorbildes. Und wenn das Modell wirklich ein Modell sein soll, dann darf es eben auch nur mit modellmäßiger Geschwindigkeit fahren. Für ein H0-Fahrzeug bedeutet dies eine Höchstgeschwindigkeit von rund 65 cm/sec (entsprechend 200 km/h). Vergleichsweise darf ein „normaler“ 120 km/h-Schnellzug dagegen nur 38 cm pro Sekunde zurücklegen, und für die preußische Old-Timer-Schnellfahrlok S 9, deren Bauzeichnung wir auf S. 23 ff. aus Anlaß der DB-Schnellfahrversuche veröffentlichten, gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 44 cm/sec (entsprechend 137 km/h).

Da viele Modellbahnfreunde bekanntermaßen durchwegs bei allen Zuggattungen mit überhöhten Geschwindigkeiten fahren, bleibt zu hoffen, daß die DB-Höchstgeschwindigkeitsfahrten nunmehr nicht gänzlich als „Freibrief“ aufgefaßt werden!

## Buchbesprechung

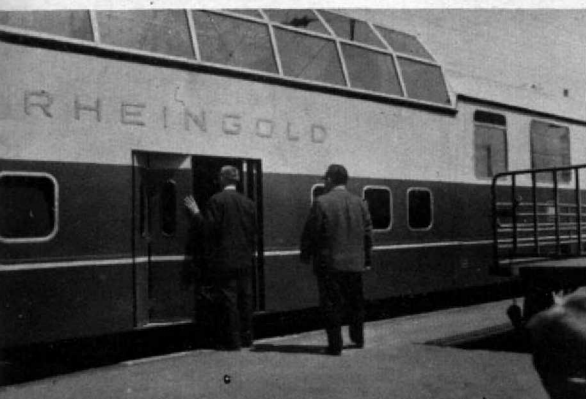
### „Lokomotiven von Gestern“

1. Folge

8 farbige Kunstdruckblätter, zu einem kleinen Heftchen mit kartoniertem Farbumschlag zusammengefaßt, Format 15 x 23 cm quer, DM 4,80, erschienen im Ingrid-Roskopf-Verlag, Traunstein.

Mit dieser kleinen Farbbild-Sammlung soll der Anfang für eine ganze Serie gemacht werden. Auf den ersten acht Blättern sind bekannte Lokomotiven des vorigen Jahrhunderts in gut detaillierten Farbzeichnungen abgebildet. Besonders die „Historiker“ unter unseren Lesern werden Gefallen daran finden; gerahmt sind die Bilder aber auch ein stiler Wand schmuck für das Eisenbahnzimmer.

## Die ersten RUCO - ACHO - Rheingoldwagen - Modelle eingetroffen!



Kurz vor Redaktionsschluß erreichten uns die allerersten Muster vom Aussichtswagen AD4üm 62 und vom Abteilwagen Av4üm 62; die restlichen zwei Modelle werden bei Erscheinen dieses Heftes ebenfalls bereits auf dem Markt sein. Die LÜP der Modelle beträgt nicht, wie im neuen Hornby-Acho-Prospekt angegeben, 28 cm, sondern entsprechend den Messemustern 24,1 cm. Die Ausführung ist ansprechend; die Drehgestelle sind sehr gut detailliert, die isolierten Metallradsätze spitzengelagert und die Inneneinrichtungen in verschiedenfarbigem Kunststoff nachgebildet (einschl. Bar, Barhocker und Treppenaufgängen zur Aussichtskuppel!). Wir werden in einem der nächsten Hefte voraussichtlich nochmals bildlich darauf eingehen! –

Der Eingang zum großen Aussichtswagen. (Foto: A. Thiel, Ludwigshafen)

