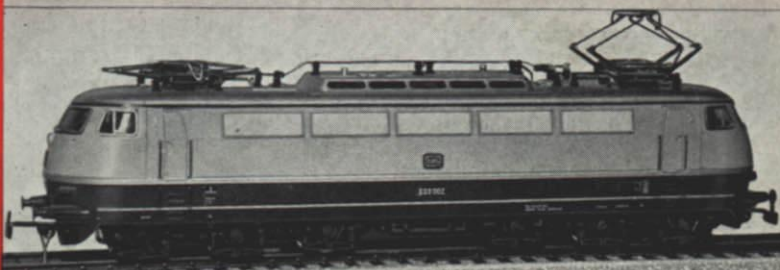


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

**XVII. INTERN.
SPIELWAREN-
FACHMESSE
NÜRNBERG 1966
2. TEIL (L-Z)**



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

5 BAND XVIII
25. 3. 1966

J 21 28 2 E
Preis 2.- DM



Großer Bildbericht über die *Modellbahn-Neuheiten*

DER XVII. INTERNATIONALEN SPIELWAREN-FACHMESSE NURNBERG

2. Teil und Schluß

Anmerkung: Die Bildausbeute an Neuheiten und Motiven war – trotz einer gewissen Auslese – so groß, daß wir auch den diesjährigen Messebericht auf zwei Hefte verteilen mußten. Da wir uns bei diesem Bericht im allgemeinen an eine alphabetische Reihenfolge halten, umfaßt dieser zweite Teil also gleichwertig die Neuheiten der Firmen L-Z. In diesem Sinne also weiter im Messebericht!

Liliput

Spielwarenfabrik
Walter Bücherl, Wien

Liliput präsentierte ein besonderes Modell eines besonderen Wagentyps, das darüber hinaus noch den Vorzug hat, sofort nach der Messe lieferbar zu sein: den **Mittelselbstladewagen Fd-z-72** der DB

(nach dem Schrader-Bauplan in Heft 2/XVI). Dieses Modell ist wiederum bestens geratet und vorbildgetreu bis zum letzten Hebelchen. Die Beschriftung ist ein Kabinettstückchen für sich und infolgedessen auch die Bedienungsanweisung an den Türen nicht vergessen worden (mit einer starken Lupe sogar noch lesbar!). Die Kastenhälften sind wie im Großen kippbar und rasten in der Endstellung ein. Die Detaillierung ist wiederum sehr fein und weitgehend, ja sogar die Bremsbacken fluchten bei diesem Modell mit den Rädern! Was sollen wir noch viel „schwärmen“ – nachdem es inzwischen bereits auf dem Markt ist, können Sie sich ja selbst ein Bild machen von diesem „Bild von Güterwagen“! (Abb. 144 und 150).

Abb. 144. Zweifellos der Star der diesmaligen Liliput-Neuheiten: der Mittelselbstladewagen Fd-z-72, an dem selbst Waggon-Spezialisten nichts auszusetzen fanden. Wie die Abbildung zeigt, sind selbst der Fahrgestellrahmen mit seinen diversen Verstrebungen und die Federachsen an den Achslagern bestens nachgebildet. Richtigerweise hat das Wagen-Modell Nachbildungen der neuen 59-t-Überstoßpuffer, die es im Großen ebenfalls nur noch mit **gewölbten** Tellerflächen gibt (im Gegensatz zu den Normal-Puffern, bei denen bekanntlich jeweils einer gewölbt und der andere flach ist). Liliput will übrigens versuchen, den Wagenkasten noch so abzdichten, daß auch feinkörniges Ladegut verwandelt werden kann.

Sofort lieferbar!



Heft 6/XVIII ist spätestens 7.5.1966 in Ihrem Fachgeschäft!



Abb. 145. „Ein netter Zug“ (so und so) ist es von Liliput, daß der Ce-Wagen des Vorjahres nun doch noch einen (u. E. noch schöneren) 1./2.-Klasse-Wagengeführten bekommen hat. (Wenn unser Unterlagen-„Bücherl“ stimmt, soll es zu dieser Wagengruppe noch einen passenden Packwagen geben . . . ! - ?? - !!).

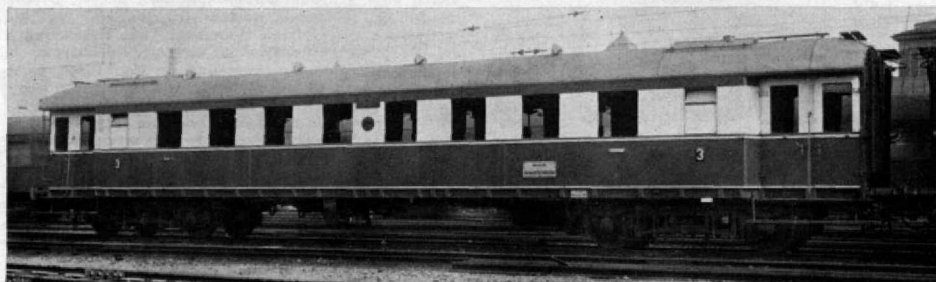


Abb. 146. Vielleicht sollte Liliput als Vorbild für den angekündigten Eilzugwagen mit Doppeltüren den „Karwendel-Express“-Typ wählen und ihn außer einfarbig auch noch in dieser zweifarbigen (rot/elfenbein) Lackierung herausbringen. Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt



Abb. 147. Vier der insgesamt sechs Bierwagen, die auf der Basis des schweizerischen Güterwagens Typ K 2 entstanden. **Sofort lieferbar!**

Abb. 148. Drei dänische Wagen auf dem „Oppeln“-Fahrwerk (v.l.n.r.): Kühlwagen mit Lüftungskappen an beiden Stirnseiten; DSB-EUROP-Güterwagen (mit erhöhtem Bremsenstand auf der hier nicht sichtbaren Stirnseite, ähnlich dem rechten Wagen); Kühlwagen mit erhöhtem Bremsenstand (letzterer einschließlich Geländer aus flexiblem und nahezu unzerbrechlichem Material). **Sofort lieferbar!**

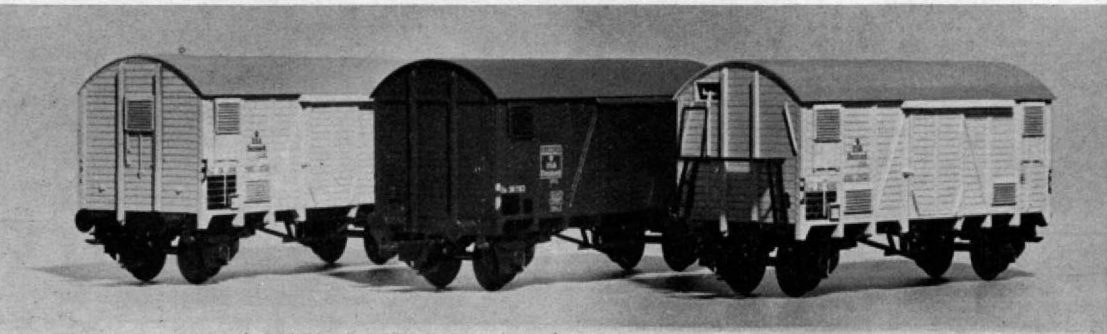


Abb. 149. Damit Sie die Feinstbeschriftung auf den Türen mit einer starken Lupe nachkontrollieren können: hier die Original-Bedienungsanweisung.

Bedienungsanweisung

- 1.) Schalthebel auf „Senken“.
- 2.) Förderband unterschieben.
- 3.) Stromzuführung in Steckdose, Motorsicherung einrücken.
- 4.) Bedienungshebel auf beiden Seiten entriegeln.
- 5.) Ladegut aus Türbereich ausfließen lassen, danach Schalthebel auf „Heben“ zum Anhalten auf „Halt“.

In Endstellung schaltet Pumpe ab

- 6.) Tür vorsichtig öffnen, Ladegutreste entfernen, Tür schließen.
- 7.) Drehschieber schließen, Hebel verriegeln.
- 8.) Beim Heben mit Handpumpe, Schalthebel auf „Heben“.



Abb. 150. Einmal zum Vergleich, zum anderen (für ausländische Freunde) als Beweis dafür, daß es diesen Wagentyp tatsächlich bei der DB gibt! (Foto: Wolfgang Seehafer, Lübeck).

Ein weiteres (betrieblich) dankbares Modell ist die Nachbildung des guten alten „Oppeln“ der Deutschen Reichsbahn mit 6 m Achsstand, bei dem zwar die Bremsbacken noch nicht mit den Rädern fluchten, der dafür aber in bewährter Liliput-Qualität gestaltet und beschriftet ist (Abb. 151). Den gleichen Typ gibt es als DB-Eilzug-Güterwagen (mit dunklem Dach, s. Schüler-Anzeige), Europ DB (mit hellem Dach), UIC DB (wie vor), sowie in drei ÖBB-Versionen und einer jugoslawischen. Ein netter Einfall: Eine der Türen ist einen Spalt breit offen, wobei der vorgelegte Sperrriegel nicht zu imitieren vergessen worden ist (s. Abb. 151).

Drei weitere Wageneuschöpfungen sind in Abb. 148 gezeigt, die (völlig vorbildgerecht!) auf dem Oppeln-Fahrwerk basieren, aber trotz des etwas anderen Gehäuses im UIC- bzw. Europ-Zeitalter ohne weiteres auch auf andern europäischen Modellbahnanlagen laufen können.

Bei dem typischen Schweizer K 2-Wagen dürfte es sich vielleicht anders verhalten, aber so eine Reihe

bunt dekoriertes Bierwagen (Abb. 147) könnte es sogar einem notorischen Antialkoholiker antun.

Der ÖBB-Personenwagen vom letzten Jahr erhält im Spätsommer einen Gefährten 1. und 2. Klasse, der ebenfalls „Klasse“ ist (Abb. 145).

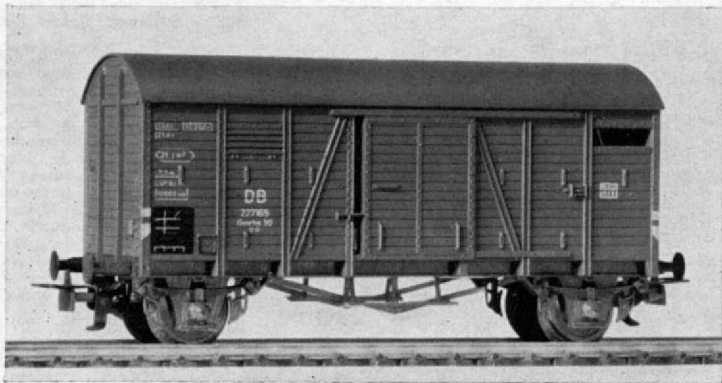
Fast zur gleichen Zeit wird ein Modell erscheinen, zu dessen Herstellung sich Liliput offenbar erst während der Messe entschlossen hat: ein vierzügiger Eilzugswagen (Abb. 146, s. a. Heft 3/XVIII, S. 57), der Wunschtraum gar vieler Modellbahner, der in natura rund 21 m lang ist und folglich in H0 vollkommen maßstabsgetreu eine LüP von rund 24 cm hat.

Die Radsätze der Neuheiten entsprechen nunmehr der Norm (lichtes Maß zwischen den Rädern 14,1–14,3 mm!). Außerdem sind die Kupplungsbügel leicht abgeändert worden (die Nase am Bügel entfällt, die Bügelöffnung ist etwas größer geworden).

Die EBT-Eloka kann nun auch auf Original-Märklin-Anlagen eingesetzt werden. Sie ist mit einem (ständigen) Beiwagen erhältlich, in dem sich eine Wechselstromeinheit befindet.

Abb. 151. Der gute alte „Oppeln“ mit dem für ihn so typischen „Achs-Stand“ – hier als ausgezeichnetes Liliput-Modell eines „modernen“ Gmrhs der DB abgebildet – hat schon lange auf den H0-Anlagen gefehlt! LüP: 103 mm. Die Bretterfugen aller neuen Güterwagen werden übrigens durch ein besonderes Verfahren dunkel schattiert.

Sofort lieferbar!



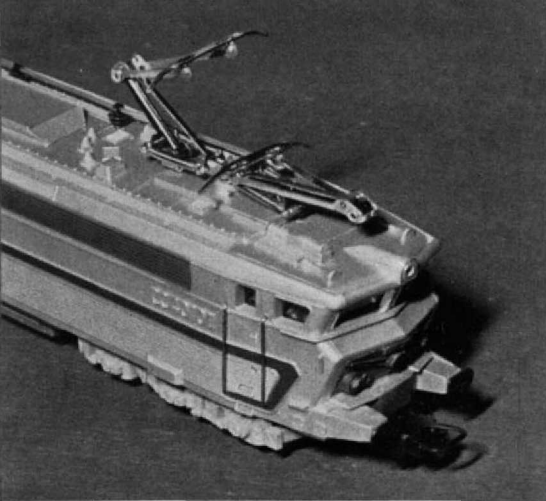


Abb. 152. Viel feiner und besser detailliert als anfänglich geplant: überdies mit insgesamt 4 Einbein-Pantographen (einer davon mit Doppel-Schleifstück): das Modell der französischen CC 40101.

Der zur vorjährigen Messe von Lima nur bildlich vorgestellte französische TEE-Zug ist nun lieferbar. Es handelt sich dabei um das über die Puffer 25,5 cm lange H0-Modell der SNCF-Vierstrom-Lok CC 40101 (ein Konterfei einer Original-Lok dieses Typs „zierte“ übrigens das Titelbild von Heft 10/XVII), sowie den dazugehörigen 1.-Klasse-TEE-Wagen vom Typ A8 mit einer LÜP von immerhin 26,5 cm! Der für diesen TEE-Zug charakteristische Endwagen steht allerdings noch nicht auf dem Programm.

Ebenfalls 26,5 cm lang sind ein im Sommer lieferbares Modell des 1.-Klasse-Wagens A9myfi der SNCF (silberfarben, Abb. 157) und ein Modell des blauen ISG-Speisewagens vom Typ 4787 (Abb. 156), sowie ein fast maßstäbliches Modell des Schweizer Einheits-Schnellzug-Wagens. Der Trend zu D-Zug-Wagenmodellen ohne übertriebene Verkürzung ist also auch bei Lima unverkennbar.

Die Fertigung des im Vorjahr gleichfalls nur bildlich vorgestellten Spezialwagens für den Transport von flüssigem Eisen ist inzwischen angelaufen und das Modell soll in Kürze lieferbar sein. Beim noch interessanteren zwölfachsigen Schwertransportwagen (LüP 33 cm!) soll es gar Herbst werden. — Nachdem die wichtigsten europäischen Modellbahnhersteller bemüht sind, die Räder ihrer Wagenmodelle dunkel

LIMA S.p.A. - Modellbahnen

Vicenza - Italien

zu färben, sollte man auch bei Lima diesen Punkt einmal überdenken.

Wie schon in Heft 3/XVIII auf Seite 101 kurz angedeutet, hat nun auch Lima die Fertigung einer N-Bahn (namens „Micromodell N“) aufgenommen. Die Fahrzeuge sind fast ausschließlich im wesentlichen italienischen Vorbildern nachgestaltet, jedoch sollen auch einige ISG-Wagen herauskommen. Der Triebfahrzeugpark besteht vorerst aus einer leider schon vom Vorbild her nicht gerade formstark zu nennenden Diesellok (Bo'Bo'; FS-Typ D 341) sowie einer Bo'Bo'-Ellok der Reihe E 424 (Abb. 153).

Bei den Reisezugwagen waren lediglich der UIC-1.-Klasse-Wagen (Typ Az, Abb. 155) sowie der dazu passende Packwagen vom Typ Ulz (Abb. 154) ausgestellt. Bei den Güterwagen wird es vier Kesselwagen, einen gedeckten und einen offenen Güterwagen sowie einen Kühlwagen geben. Der offene Güterwagen ist übrigens der einzige deutsche Typ (Omm 39) im Programm.

Das Gleissortiment ist noch nicht allzu umfangreich und umfaßt außer zwei geraden und zwei gebogenen Gleisstücken (Radius 19,2 mm) noch ein Weichenpaar (leider mit überdimensionalem Antrieb und sehr störenden Anschlußkontakten) sowie eine 30°-Kreuzung und ein Prellbockgleis.

Wenngleich — wie in Heft 3 bereits gesagt — Lima sich bezüglich seiner N-Bahn erfreulicherweise von Anfang an der Normpolung angeschlossen hat, so ist andererseits zu bedauern, daß man eine eigene Kupplung verwendet, die zwar mit der früheren Minitrix-Kupplung und auch der Piko-Kupplung harmonisieren mag, nicht aber mit der sich offensichtlich doch allgemein durchsetzenden Arnold-Kupplung. Es wäre zu begrüßen, wenn Lima nachziehen und ebenfalls zur Arnold-Kupplung greifen würde.

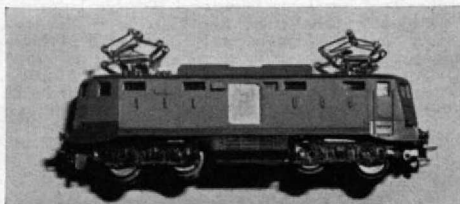


Abb. 153. Das N-Modell der italienischen Ellok E 424 ist sehr nett nachgestaltet und hat eine LÜP von 95 mm. **Sofort lieferbar.**

Abb. 154. Das Lima-N-Modell des italienischen D-Zug-Packwagens (UIC-Typ Ulz) mit einer LÜP von 138 mm.

▼ Abb. 155. N-Modell des italienischen UIC-D-Zugwagens Typ Az, der nicht nur hinsichtlich seines Äußeren, sondern vielleicht auch wegen seinen 13,8 cm LüP mancherorts gefragt werden dürfte. Sogar der Wagenboden ist gut und zweckmäßig detailliert und die Fenster sind extra eingesetzt (aber zu tief liegend).

Beide Wagen sofort lieferbar!

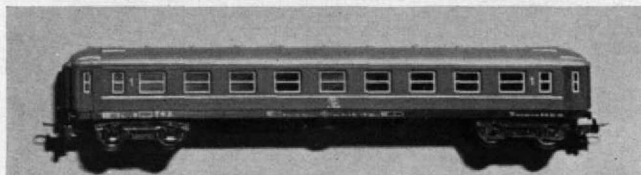


Abb. 156. Lima-H0-Modell des blauen ISG-Schlafwagen-Typs 4787 mit 26,5 cm LüP.

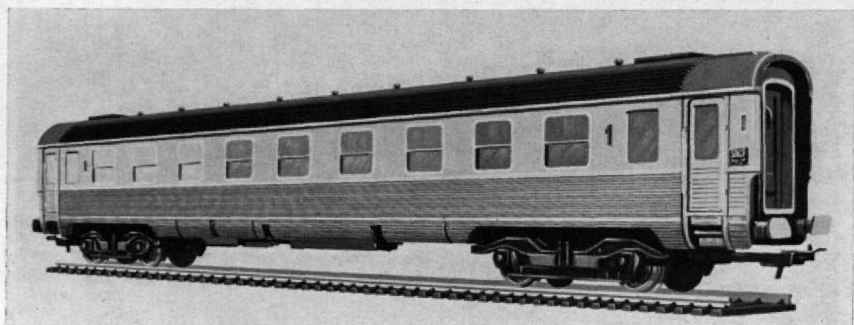


Abb. 157. Das ebenfalls 26,5 cm lange (LüP) gut durchgebildete Modell des französischen 1.-Klasse-Wagens A 9 myfi wird im Sommer lieferbar sein. Der Wagenkasten besteht aus silberfarbenem Kunststoff mit gelbem Zierstreifen.

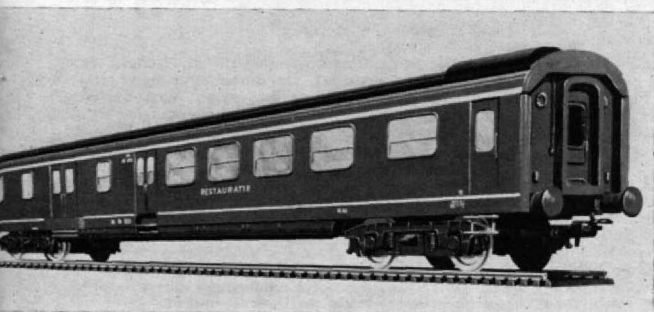
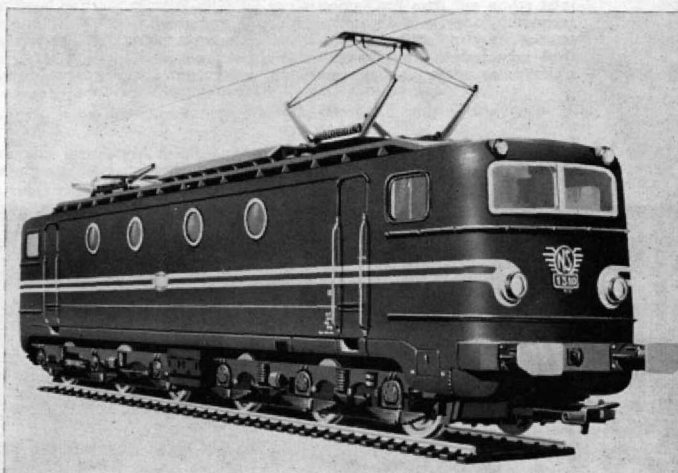


Abb. 158. Dieser Speisewagen niederländischen Typs paßt zum vor zwei Jahren herausgekommenen 1.-Klasse-Wagen mit Mitteleinstiegen und hat wie dieser eine LÜP von 25 cm.

Um nur 3% verkürzt und mit 26,5 cm LÜP somit fast maßstäblich ist das Modell des Schweizer Einheitswagens vom gleichen Typ wie das Arnold'sche N-Modell (Abb. 13, 1. Teil), jedoch 1. Klasse. Infolge Platzmangels haben wir daher von einer bildlichen Wiedergabe des Lima-Modells Abstand genommen.

Inzwischen ist auch eine Vertriebsfirma für Lima-Erzeugnisse in Deutschland gefunden worden. Interessenten mögen ihren Fachhändler ggf. darauf hinweisen, daß die Auslieferung über die Fa. J. Th. Okkerse, 504 Brühl, Kölnstr. 1, erfolgt.

Abb. 159. Dieses H0-Modell der blauen, irgendwie elegant wirkenden niederländischen Co'Co'-Elokk (Serie 1300) hat eine LüP von 21,7 cm. Die gleiche Maschine wird es auch in Hellgrün/Dunkelgrün mit SNCF-Beschriftung als „Mistral“-Lok geben (SNCF-Serie 7100).



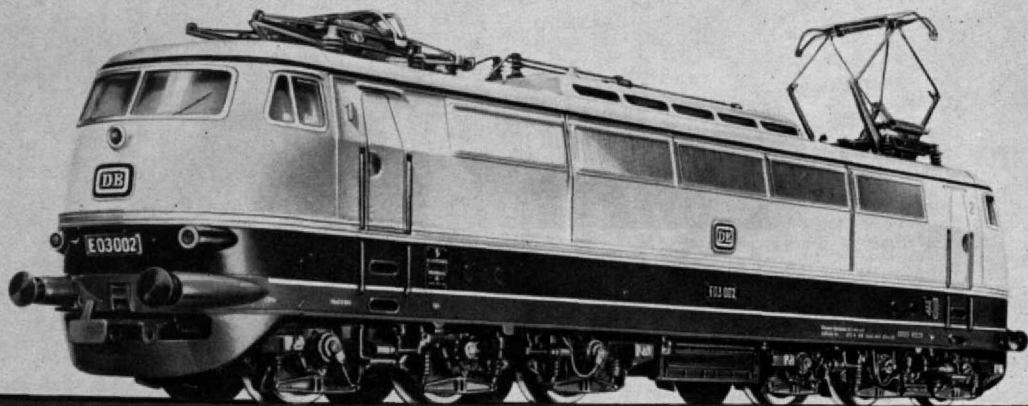


Abb. 160. An erster Stelle der MIBA-Wunschliste (Heft 2/XVIII) und – dem allgemeinen Widerhall auf der Messe nach zu urteilen – ebenfalls mit an erster Stelle der Messeneuheiten: das bildschöne Modell der E 03 in den TEE-Farben rot/beige! Zwischen dem Metallchassis und dem Kunststoff-Oberteil ist in der Tat keine Trennfuge zu entdecken und die Drehgestell-Seitenteile sind bestechend detailliert. 3 Achsen werden angetrieben.

MÄRKLIN Gebr. Märklin & Cie., GmbH. Göppingen Fabrik feiner Modellspielwaren

Vorweg bitten wir erst mal um Entschuldigung für den etwas verunglückten Text im Messevorbericht von Heft 3/XVIII (insbesondere für die vergangene V 100!), da versehentlich eine Kurznotiz abgedruckt wurde, was beim Korrekturlesen während des Messetrubels glatt übersehen wurde! Nichts für ungut! Doch nun zum Bericht selbst:

Es scheint schon fast Tradition geworden zu sein, daß sich in den letzten Wochen vor der Messe die Gerüchte über angebliche Märklin-Neuheiten förmlich überschlagen, um schließlich wie die Seifenblasen zu platzen, alldieweil die tatsächlichen Märklin-Überraschungen auf einer ganz anderen Linie liegen. Es ist ein irgendwie interessantes Spiel und vielleicht schließt man eines Tages auch noch Wetten ab. Dabei hätten in diesem Jahre alle die verlorenen, die jetzt schon mit dem Erscheinen einer Märklin-N-Bahn rechneten, oder auf eine angeblich todsicher erscheinende Märklin-Autobahn und dergleichen warteten. Daß man jedoch den Zweileiter-Gleichstrom-Modellbahnern so entgegenkommen würde, wie es mit dem

neuen Hamo-Sortiment geschehen ist, hätten wohl die wenigsten erwartet. Da diese Angelegenheit im Zuge des Hamo-Berichtes im ersten Messeberichtsheft (Heft 4/XVIII) bereits eingehend gewürdigt wurde, brauchen wir an dieser Stelle wohl nicht nochmals darauf eingehen, sondern können uns vielmehr den „reinrassigen“ Märklin-Neuheiten zuwenden.

An die Spitze dieser Neuheiten muß ohne Frage das bildschöne Modell der E 03 gestellt werden (Abb. 160). Man hat es bei Märklin zweifellos verstanden, den eleganten Charakter des Vorbildes auch auf das Modell zu übertragen, ein Problem, das selbst bei genauester maßstäblicher Einhaltung der Proportionen nicht immer leicht zu lösen ist und viel Erfahrung erfordert. Die Märklin'sche E 03 ist jedoch eine E 03 und mit 21,9 cm LÜP immerhin auch die längste Märklin-Lok mit starrem Rahmen. Trotzdem sind die Pufferbohlen fest am Zinkdruckguß-Untergestell angebracht. Das eigentliche Lokgehäuse besteht aus unzerbrechlichem Kunststoff. Diese ideale Kombina-

Abb. 161. Die E 03 mit ihren TEE-Wagen (gleich hinter der Lok der Abteilwagen 1. Klasse Av4üm), die ein weiteres anerkennenswertes Novum darstellen: die erste komplette Märklin-Zuggarnitur „auf einen Streich“ (und nicht auf Raten)!

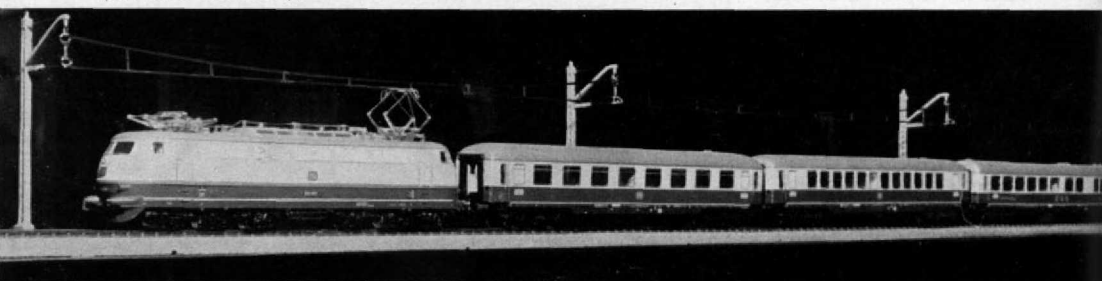


Abb. 162. Ebenfalls bestens geraten und in der Detaillierung der E 03 nicht nachstehend ist die von den Märklinisten so sehr gewünschte V 100. Untergestell auch hier aus Zinkdruckguß, Gehäuse aus unzerbrechlichem Kunststoff. Die Führerstandfenster sind eingesetzt und die Drehgestelle wiederum ganz ausgezeichnet modelliert. Eine elegante Lösung: die spitz auslaufenden Griffstangen! Die LüP beträgt 14,1 cm.

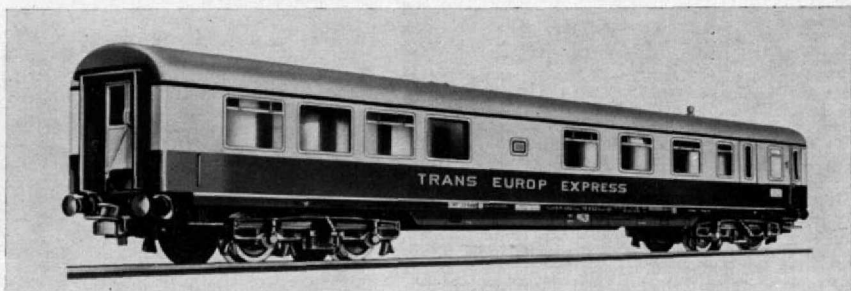
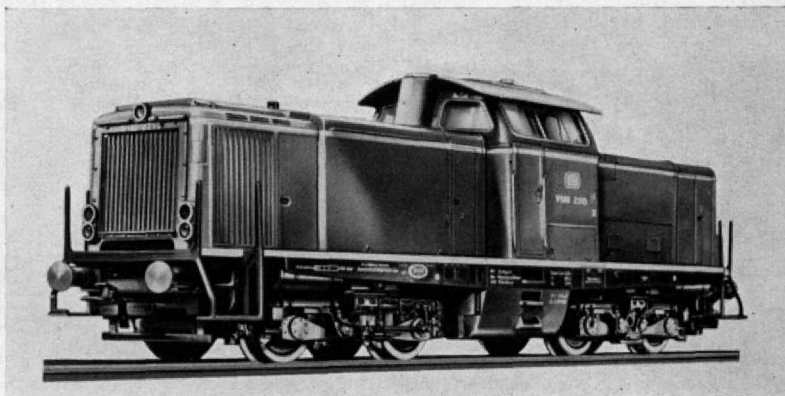


Abb. 163. Zweifellos eine elegante und ansprechende Nachbildung des 27,5-m-TEE-Barwagens ARD 4üm, aber wenigstens auch so um die 4–3 mm länger als die 26,4-m-Modelle?? – „Hanoi! Net ums Verrecken!“ (hörten wir einen schwäbischen „Eisebähnler“ vor sich hinmurmeln). Doch Spaß beiseite: Eine kleine Längendifferenzierung hätte nichts geschadet. Dafür können sämtliche Märklin-TEE-Wagen mittels des bekannten Leuchtstabes beleuchtet werden.

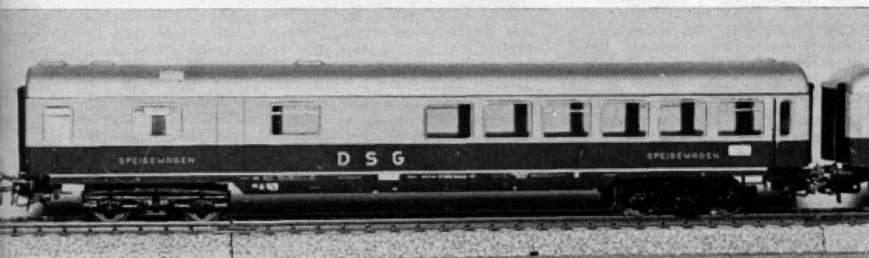


Abb. 164. TEE-Speisewagen WR 4üm, ebenfalls in der bekannten Märklin-Qualität (jedoch wie auch die anderen TEE-Modelle ohne Inneneinrichtung).

Abb. 165. Der Großraumwagen des Märklin-TEE-Zuges mit der ursprünglichen Dachform. – Der Abteilwagen 1. Klasse (s. Abb. 161 direkt hinter der E 03) wird auch mit Schlußbeleuchtung geliefert werden (und läuft dann natürlich als Schlußwagen).

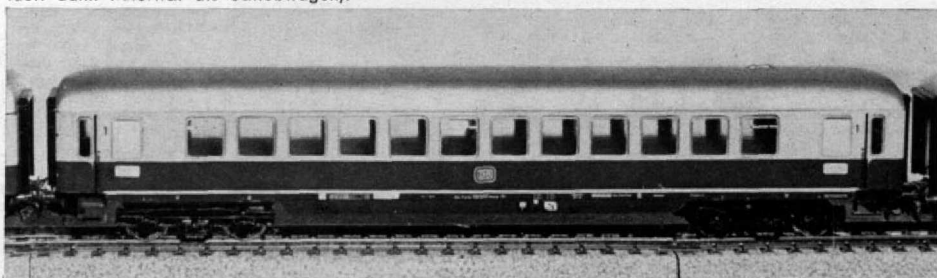
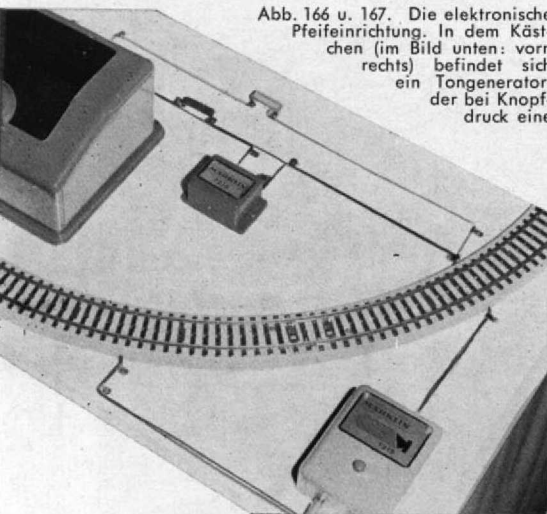
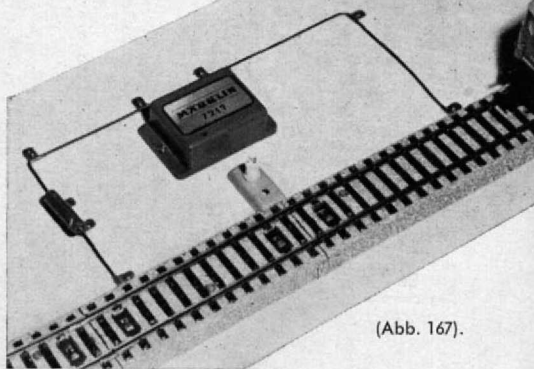


Abb. 166 u. 167. Die elektronische Pfeifeinrichtung. In dem Kästchen (im Bild unten: vorn rechts) befindet sich ein Tongenerator, der bei Knopfdruck eine

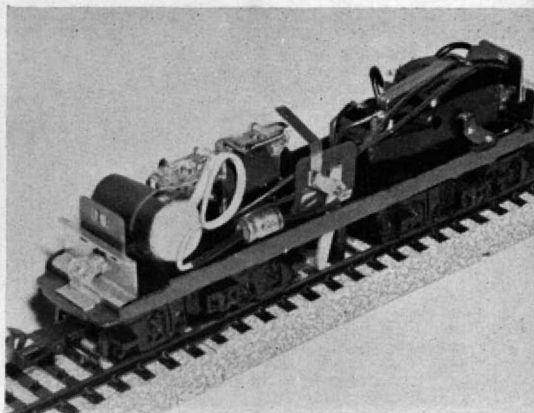


Tonfrequenzspannung auf das Gleis gibt. Damit diese bei eingeschaltetem Trafo (= fahrender Lok) nicht über die Trafowicklung kurzgeschlossen wird, ist das neben dem Trafo sichtbare Zwischengerät (Drossel) in die Fahrstromzuleitung einzuschalten. – Zur Überbrückung von Gleistrennstellen (z. B. vor Signalen mit Zugbeeinflussung) für die Tonfrequenz ist ein weiteres Zwischengerät (Kondensator) erforderlich (Abb. 167).

Abb. 168. Der „Lautsprecher“ in der Lok besteht aus einem Ohrhörer mit „Resonanzkammer“ und wurde hier vor dem Umschaltrelais eingebaut.



(Abb. 167).



tion garantiert erstens beste Fahreigenschaften durch tiefe Schwerpunktage (für eine schnellfahrende Lok besonders wichtig), zweitens ein gute Zugkraft durch verhältnismäßig hohes Reibungsgewicht und drittens jene feine und akkurate Detaillierung, die eben derzeit nur bei Kunststoffgehäusen möglich ist.

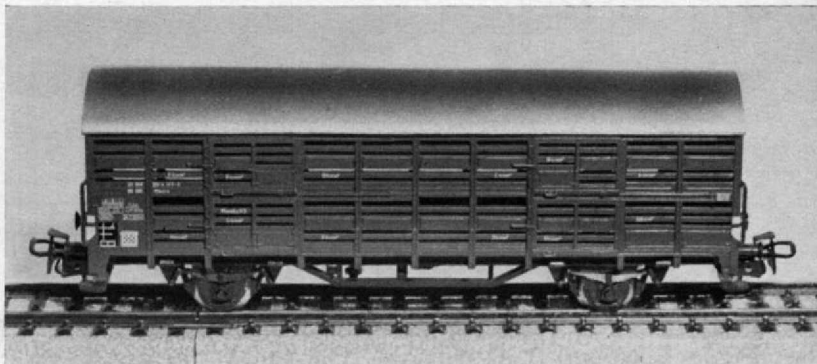
Durch das langgestreckte Modell der E 03 wirken

die neuen TEE-Wagen mit ihrer LfP von (genau gemessen) 24,3 cm etwas kurz, zumal die 27,5-m-Typen (Speisewagen WRüm, Abb. 164 und Barwagen ARD 4üm, Abb. 162) auf dem gleichen Chassis wie die 26,4-m-TEE-Großraumwagen Ap 4üm und -Abteilwagen Av 4üm aufgebaut sind. Alle 4 Wagenmodelle sind in der bekannten Märklin-Ausführung mit Wa-



Abb. 169. Zwei Worte („Münchner Spatenbräu“ oder „Dortmunder Union“) – ein Bier! (Und zwar ein so gutes, daß Märklin es in seinen Kühlwagen vom Typ Tehs 50 befördern läßt).

Abb. 170. Ganz ausgezeichnet ist Märklin auch dieser Verschlagwagen vom Typ Vlmms 63 mit der maßstäblichen LÜP von 14 cm und einem Achsstand von 7,8 cm gelungen. Die Feinheit der Detaillierung und der Beschriftung ist exquisit.



genkästen aus bedrucktem Blech, eingesetzten Plastikfenstern und feiner Beschriftung, desgleichen auch ein D-Zugwagen-Modell der dänischen Staatsbahn (Typ 2300). Der 2.-Klasse-Nahverkehrswagen B 4nb der Deutschen Bundesbahn entspricht konstruktiv dem letztjährigen 1./2.-Kl.-Nirosta-Wagen, erhielt jedoch eine andere, d. h. die für ihn zutreffende Beschriftung. – Für die neuen TEE-Wagen gibt es gleich von Anfang an Innenbeleuchtungseinrichtungen mit dem 1964 erstmals vorgestellten Leuchstab.

Die Freunde des Wechselstrom-Betriebes haben nun (wie gewünscht) ebenfalls ihre V 100! Wenn wir im allgemeinen auch dafür plädieren, daß die Modellbahnhersteller nicht allesamt stets das gleiche Modell herausbringen sollten, so ist es hier bei der betrieblich universell einsetzbaren V 100 doch etwas anderes. Die Umstellung eines Zweileiter-Gleichstrom-Fahrzeuges auf das Märklinsystem bereitet schließlich einem Laien erhebliche Schwierigkeiten. Um bei diesem Modell (Abb. 162) die Vorbauten möglichst vorbildgerecht schmal halten zu können, ist der Motor im starren Lokrahmen in Höhe des breiteren Führerstandes untergebracht und nicht in einem der Drehgestelle. Die Kraftübertragung auf die zwei mit Haftreifen versehenen Achsen erfolgt mittels Gelenk-Kupplung.

Der in Heft 2/XVIII auf Seite 63 abgebildete vierachsige VTG-Druckgas-Kesselwagen ist tatsächlich als

Neuheit gezeigt worden, und zwar genauso wie die drei anderen neuen Güterwagen – zwei Bierwagen (Abb. 169) und ein Verschlagwagen (Abb. 170) – in Kunststoff-Ausführung.

Mit einer elektronischen Pfeifeinrichtung, über deren Sinn man geteilter Meinung sein kann und die im Märklin-Magazin 1/1966 in all ihren technischen Einzelheiten ausführlich beschrieben wird, hält erstmals die moderne Halbleiter-Elektronik Einzug in die Modellbahn-Großserienfertigung, womit vielleicht bereits der Grundstein für eine noch nicht absehbare Entwicklung gelegt wurde (evtl. sogar im Sinne unserer Schlußbetrachtung über das Rot-System in Heft 3/XVIII, S. 114). Mit einem Transistor-Tongenerator wird ein Pfeifsignal über das Gleis auf ein in die größeren und neueren Dieselloks einbaubares „Signalhorn“ gegeben; die Lok kann sich dabei an beliebiger Stelle der Anlage befinden (s. Abb. 166–168). Das Pfeifsignal ist zwar recht gut zu hören, eine objektive Beurteilung der Tonqualität war jedoch wegen der in einer Messehalle andersartigen Akustik und des erheblichen Messe-Lärmpegels nicht gut möglich.

Bei der Planung einer Gleisanlage wird eine neue Gleisplan-Schablone gute Dienste leisten, bei der auch die Bogenweichen sowie eine Markierungsmöglichkeit für die Drehscheiben-Anschlüsse berücksichtigt sind.

Marx-Lüder

Elektrotechnische
Fabrik
Gemrigheim/
Neckar

Außer ein paar neuen „saftigen“ Witzen gab's – wenigstens was den Modellbahnsektor anbelangt – nicht viel Neues, d. h. für die Motoren der Monoperm und der Milliperm-Serie wurden neue, praktische Motorhalterungen aus Kunststoff geschaffen, in die die Motoren einfach eingesteckt und mit ihren Befestigungslaschen gesichert werden. Die Grundplatten haben u. a. auch Langlöcher, durch die ggf. eine Feinjüstierung der Motorlage möglich ist. Es ist geplant, auch für die kleineren Motor-Typen Microperm und Nanoperm ähnliche Halterungen herauszubringen (die wir Ihnen dann selbstverständlich bildlich vorstellen werden).

Meccano-Hornby-Acho/Tri-ang

England und Frankreich

Bei dieser Firmengruppe waren weder im englischen noch im französischen Sortiment wirklich bemerkenswerte Neuheiten zu verzeichnen. Es soll zwar im Laufe des Jahres ein Modell der SNCF-Ellok CC 7100 erscheinen, aber es bleibt dennoch abzuwarten, ob überhaupt und in welchem Umfang das Modellbahnprogramm nach dem seinerzeitigen Zusammenschluß dieser Firmen (die ja noch auf vielen anderen Gebieten der Spielwarenherstellung tätig sind) weitergeführt wird oder ob man es allmählich „auslaufen“ läßt.

natureal G. Klingeberger, Konstanz/Bodensee
Elemente für Landschaftsmodelle

Diese Firma stellte zwar nicht aus, die bisherigen Erzeugnisse werden jedoch weiterhin gefertigt und über den Fachhandel geliefert.