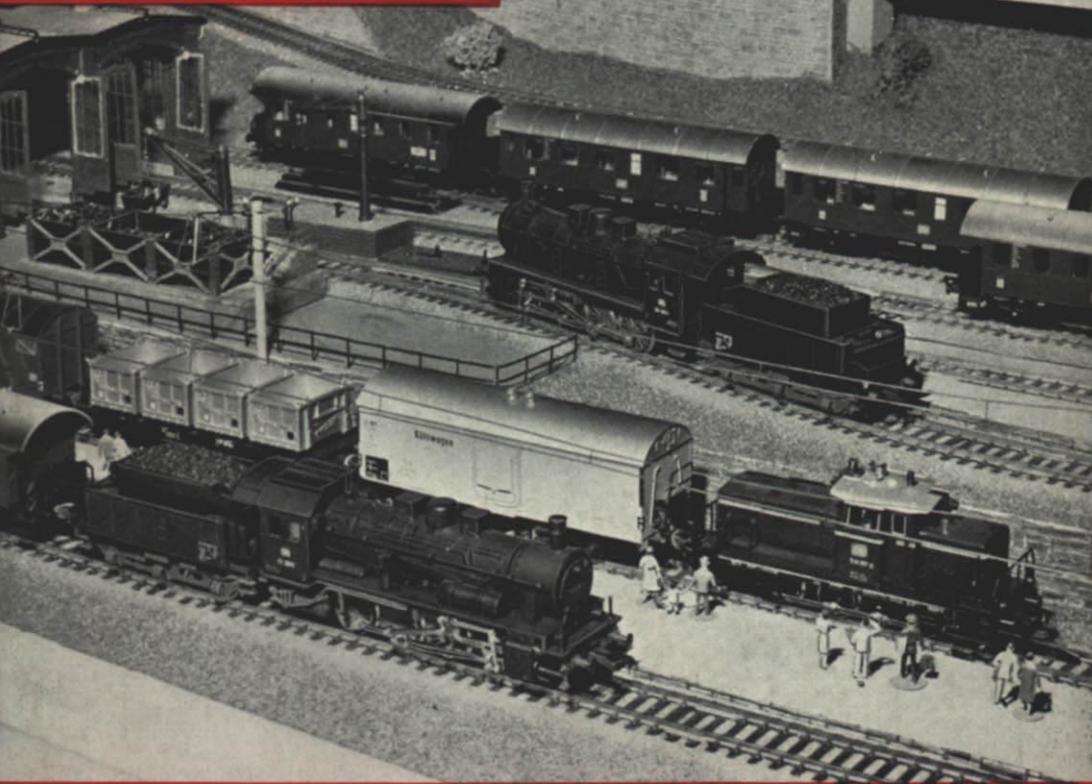


# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELBAHNZEITSCHRIFT

**XVII. INTERNATIONALE  
SPIELWARENFACHMESSE  
NÜRNBERG 1966**  
**1. TEIL (A-K)** 2. Teil (L-Z)  
folgt in ca. 8 Tagen



MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

**4** BAND XVIII  
18. 3. 1966

J 21 28 2 E  
Preis 2.- DM



Großer Bildbericht über die

# Modellbahn-Neuheiten

DER XVII. INTERNATIONALEN SPIELWAREN-FACHMESSE NÜRNBERG

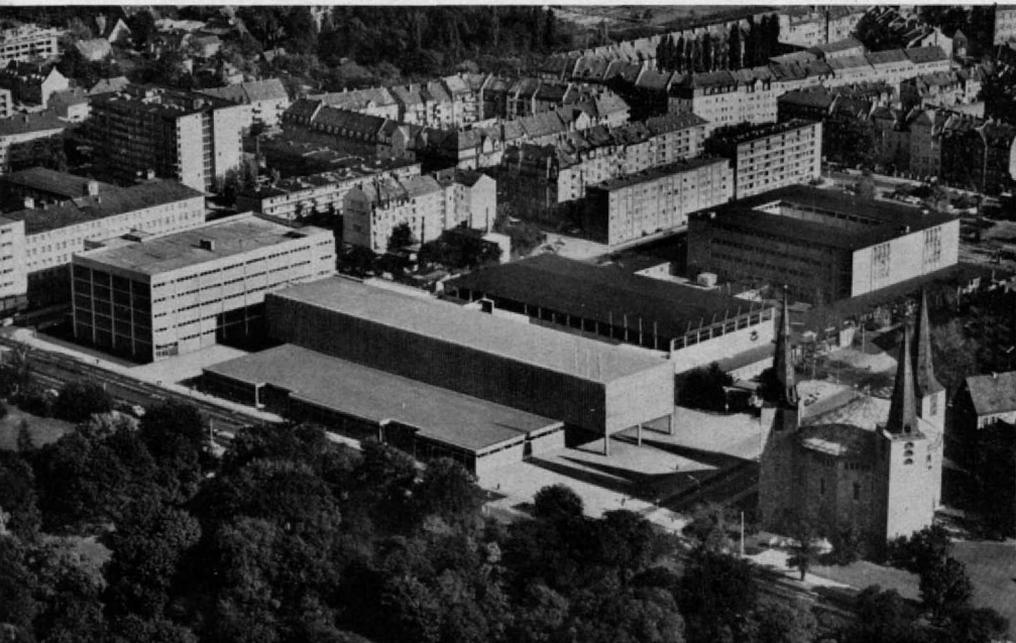
Die 2. Hälfte des Messeberichtes – Heft 5/XVIII – (nochmals 68 Seiten mit weiteren 143 Abb.!) folgt in ca. 8 Tagen!

## Vorwort

Wenn unsere diesjährigen zwei Messehefte geradezu an Bildern überquellen (dieses Jahr insgesamt 286 Abbildungen!), so sagt dies mehr als genug aus über das große Neuheiten-Angebot dieser Messe. Aber nicht nur quantitativ fällt es aus dem Rahmen des üblichen, sondern die Messe brachte auch einige Bonbons, die eigenartigerweise nicht direkt sensationell empfunden, sondern eher mit einer geradezu selbstverständlichen Beifälligkeit hingenommen wurden, gleich ob es sich um die ersten HAMO-Zweischienen-Gleichstrommodelle (einschließlich der neuesten E 03) von Märklin handelt oder um die 26,4 bzw. 27,5 cm langen TEE-Wagen von Trix oder um die wundervollen Non-plus-ultra-Old-Timer der glei-

chen Firma oder um die in mancherlei Beziehung bemerkenswerten Neuheiten der Fa. Fleischmann. Das eine oder andere lag irgendwie in der Luft oder man hat dieses oder jenes sowieso erwartet. Letzteres gilt insbesondere für die nur ca. 13 % verkürzten Trix-TEE-Wagen, die bis auf ganz wenige Ausnahmen mit einer Selbstverständlichkeit akzeptiert wurden, die uns selbst (als den Initiatoren längerer Wagenmodelle) am meisten in Staunen versetzte. Bei Arnold hat sich dem Vernehmen nach sogar die gesamte Händlerschaft positiv für die gezeigten 9 % verkürzten TEE-Wagen ausgesprochen, so daß also auch hier nachträglich unser Umfrageergebnis vom Dezember 1965 mehr als genug bestätigt wird. Daß die Trix-Wagen noch nicht mal als lang empfunden wurden und Arnold allen Ernstes sogar die Einführung der maßstäblich richtig langen TEE-Wagen erwägt,

Abb. 1. Damit Sie im Bilde sind, wo wir uns während der Messe überall „herumtreiben“: Ein Blick über das hauptsächlich für die Spielwaren-Fachmesse geschaffene Nürnberger Messegelände: Rechts am Bildrand (direkt über den Kirchturmspitzen) das atriumförmige „Messehaus“ (4 Stockwerke), halbschräg davor die große eingeschossige „Messehalle“ und anschließend das neuerbaute langgestreckte „Europa-Haus“ (3 Stockwerke), links daneben das Max-Scherer-Haus (5 Stockwerke) und ganz links am Bildrand der alte U-förmige „Stammsitz“ der Spielwarenmesse, das „Wieseler-Haus“ (5 Stockwerke). (Foto: Bischof u. Broel, Nürnberg)



entlockt uns ein gewisses Schmunzeln, da solche Reaktionen unserer Erfahrung nach vorauszusehen waren. Daß weitere Firmen ebenfalls längere Wagen herausbrachten (sogar bis 31,5 cm LÜP!), werden Sie im Verlaufe des Messeberichtes noch erfahren. Aber die Liebhaber stärker verkürzter Wagenmodelle kommen weiterhin nicht kurz kurz; wir verweisen z. B. auf die neuen Märklin-TEE-Wagen von 24,3 cm LÜP.

Auffallend war eine allgemeine Verfeinerung und eine noch weitergehende Detaillierung der Modelle nicht nur bei Trix, Fleischmann bzw. Märklin, sondern bei fast allen Firmen unseres Sektors. Ob diese Entwicklung im Zuge der Zeit liegt oder sich im Hinblick auf die Modellbahner bzw. als Folge gesteigerter Ansprüche der breiten Masse oder aller drei Faktoren zusammen herauskristallisierte, mag dahingestellt bleiben. Wichtig ist einzig und allein die gesteigerte Qualität der Endprodukte und mit denen kann wohl nun auch der verwöhnteste 150-prozentige Modellbahner zufrieden sein!

Im übrigen haben wir den Eindruck, daß die Firmen doch allmählich bestrebt sind, die Neuheiten so bald wie nur möglich auszuliefern. Was kurz nach der Messe bereits auf den Markt kommt, kennzeichnen wir ab diesem Jahr mit fettgedrucktem „Sofort lieferbar“, die bis etwa August vorgesehenen Auslieferungen in normaler, d. h. magerer Schrift.

Und noch etwas werden wir ab dieser Messe einführen: die von Egger und Peco praktizierte Kennzeichnung der H0-Schmalspurbahn auf 9-mm-Gleis mit „H0-9 mm“. Diese Bezeichnung ist schon deshalb goldrichtig, weil es sich ja um Schmalspurbahnen im

Maßstab 1:87 (also H0) handelt und die nachgestellte Zahl 9 mm (oder auch 12 mm u. dgl.) eindeutig die jeweilige Spur kennzeichnet (750-mm-Schmalspur im großen = 9-mm-Spur im kleinen = Egger-Schmalspurbahn; 1000-mm-Schmalspur = 12-mm-Spur = Zeuke & Wegwerth-Schmalspurbahn usw.). Es wäre gut, wenn die korrespondierenden Normbezeichnungen H0e usw. entsprechend geändert würden.

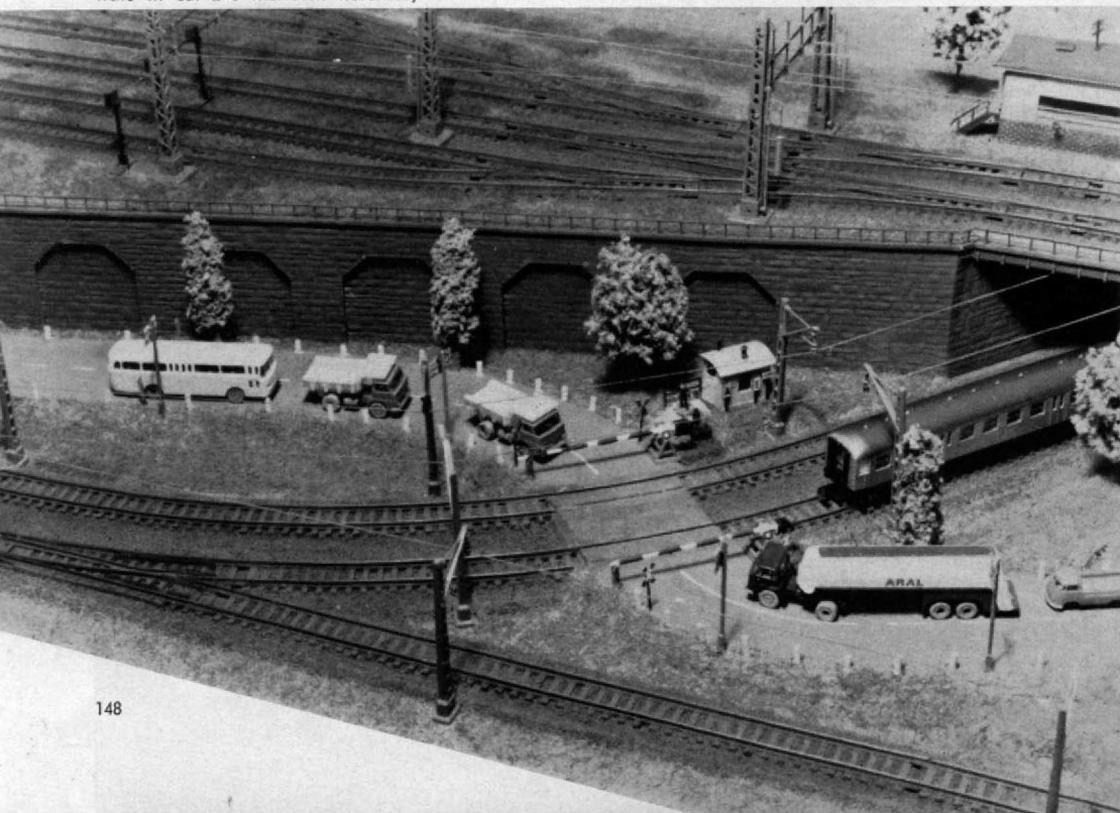
Und eine weitere erfreuliche Tatsache (für die H0-Modellbahner): Die Häuser und die Bäume wurden fast durchwegs merklich größer, d. h. richtiger im H0-Maßstab für den Vordergrund und nicht mehr zu winzig für den Mittelgrund (sogar bei Faller dieses Jahr)! Eigentlich wäre die Sache sehr einfach, wenn man die im Handel befindlichen H0-, TT- bzw. N-Figürchen als Richtschnur für den jeweiligen Verkleinerungsmaßstab nähme, um in jedem Fall eine gute Harmonie zwischen Gebäuden und Figuren der Umwelt zu haben: für den Anlagenvordergrund 1:87 = HC, für den Mittelgrund 1:120 = TT, für den Hintergrund 1:160 = N. Einen einfacheren und einwandfrei besser passenderen (Maßstab-)Schlüssel gibt es wohl nicht!

Im übrigen sei es uns als vollkommen unabhängige Fachzeitschrift: vorzüglich (quasi als Äquivalent zu den firmeneigenen Hauszeitschriften) zukünftig die Interessen der Modellbahner etwas mehr als bisher im Auge zu haben!

Und nun eine gute Lektüre! Mögen Ihnen die Augen übergehen ob all der schönen Dinge, die uns die Industrie in ihrem und unserem Interesse bescherte!

Ihr WeWaW

Abb. 2. Gleich sechs Neuheiten sind auf diesem (äußerst natürlich gestalteten) Arnold-Messe-Schaustück zu finden: 1. Nirosta-Nahverkehrswagen AB 4 nb-59, 2. Parallelgleis mit 40 cm Radius, 3. Oberleitungsturmaste, 4. Oberleitungs-Querverspannung, 5. Muldenkipper-Lkw's, 6. Sattelschlepper-Tankwagen (sämtliche in ca. 2-3 Monaten lieferbar).



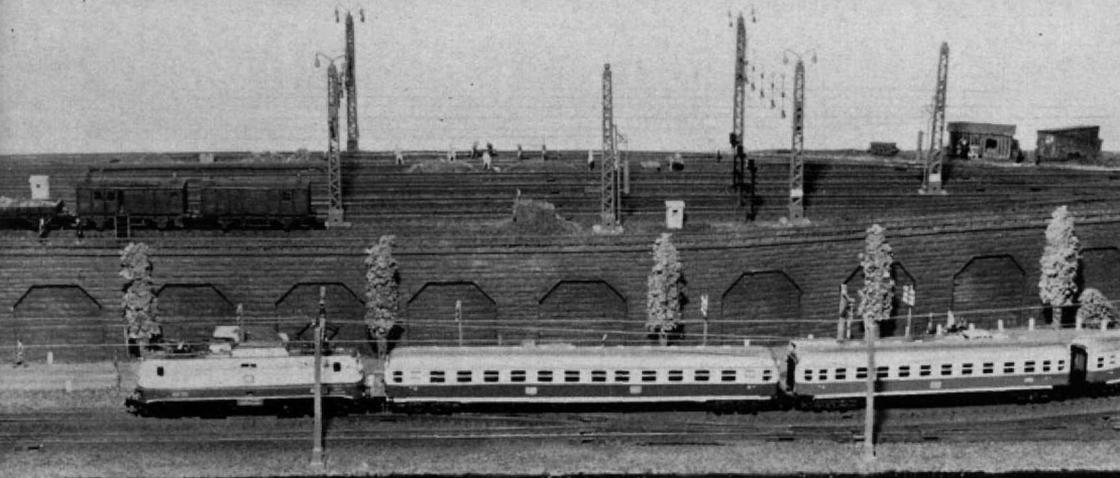


Abb. 3. Ein maßstäblich richtig langer Musterwagen im Zugverband mit bisherigen, stark verkürzten Wagen. Wie wird sich Arnold entscheiden? Für ihn? Oder für ...

## K. ARNOLD & CO. Metallspiel-warenfabrik Nürnberg

Was uns auf dem Arnold-Messestand als erstes ins Auge stach, war ein langer Zug mit der E 03 und 12 „langen“ weinrot/beigefarbenen TEE-Wagen (Abb. 4). „Lang“ heißt hier, daß diese Modelle nur um 9 % verkürzt sind (gegenüber rund 25 % bei den bisherigen D-Zug-Wagenmodellen). Doch nicht genug damit: An einer anderen Stelle entdeckten wir einen genau maßstäblich langen Wagen (Abb. 3) und in unmittelbarer Nähe den seinerzeit in Heft 16/XVI als Voraussetzung für den Einsatz maßstäblich langer „Traumwagen“ vorgeschlagenen Parallelkreis von 400 mm Radius (Abb. 2). Das alles war natürlich Veranlassung genug, sogleich den maßgeblichen Herren auf den Busch zu klopfen. Das Ergebnis: Man liebäugelt aus verschiedenen Gründen viel mehr mit den maßstäblich richtig langen Wagenmodellen (zumal alle Voraussetzungen hierfür nunmehr gegeben sind und man vorerst sowieso noch verkürzte Modelle beibehalten will). Die endgültige Entscheidung konnte an der Messe noch nicht getroffen werden, nachdem ja auch die E 03 noch nicht unter den diesjährigen Neuheiten rangiert. Fest steht jedenfalls bereits heute, daß die kommenden neuen TEE-Wagenmodelle allerhöchstens 9 % verkürzt sein werden! Über die endgültige Entscheidung werden wir Sie zu gegebener Zeit informieren.

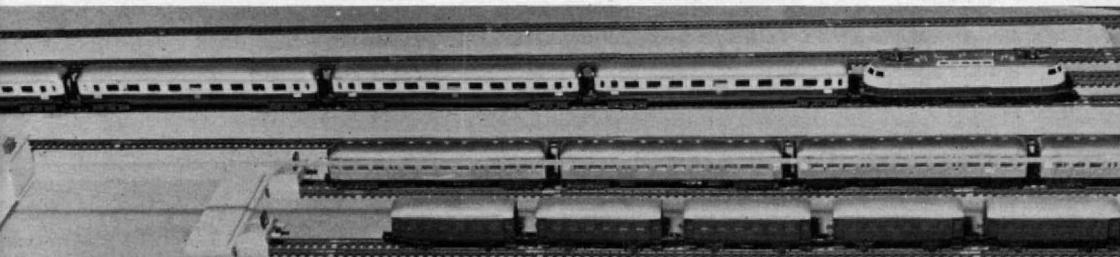
Die noch aus der Anfangszeit der Arnold-N-Bahn-Fertigung stammende V 200 wurde durch ein neues, diesmal dem Vorbild besser entsprechendes Modell abgelöst: (Abb. 10). Alle vier Achsen werden angetrieben, wie auch alle acht Räder zur Stromabnahme herangezogen werden.

Während das bisherige E-10-Modell lediglich die federnden Sommerfeldt-Stromabnehmer (s. Heft 1/XVIII) „verpaßt“ bekam (Abb. 7), stellt die für den Spätherbst „in Aussicht gestellte“ Bügelfalten-E 10<sup>9</sup> (Abb. 9) eine vollständige neue Konstruktion dar. Das neue Modell der SNCF-Ellok BB 9200 (Abb. 11), dessen Einholm-Pantograph (vorerst noch) aus Kunststoff gespritzt wird, ist dagegen sofort lieferbar. Diese Lok wird in Frankreich u. a. auch zur Beförderung von TEE-Zügen eingesetzt, die aus den SNCF-Nirost-Wagen vom Typ A 8 myfi (Abb. 11) gebildet werden.

Insbesondere die N-Bahnfreunde in der Schweiz werden das Modell des SBB-Einheitspersonenwagens B 4ü 6501 willkommen heißen (Abb. 13).

Weitere Reisezugwagen-Neuheiten sind die bereits anlässlich der IVA entdeckten DB-Silberfische (1./2.-Klasse-Nirostwagen, Abb. 4 u. 12), der zweiaxlige Einheitspackwagen Pwi 28 und der zweiaxlige Ci 33 bzw. jetzt Bi 33 (Abb. 4), letzterer jedoch leider nur in Grün, und nicht – wie von uns in Heft 12/XVII,

Abb. 4. ... 9 % verkürzte Wagen, wie sie hier vor dem Arnold-Zukunftsprojekt E 03 zu sehen sind? – Davor die 25 % verkürzten Nahverkehrswagen AB 4nb (8,- DM) und Personenwagen Ci 33 (3,75 DM); letztere beide im Sommer lieferbar.



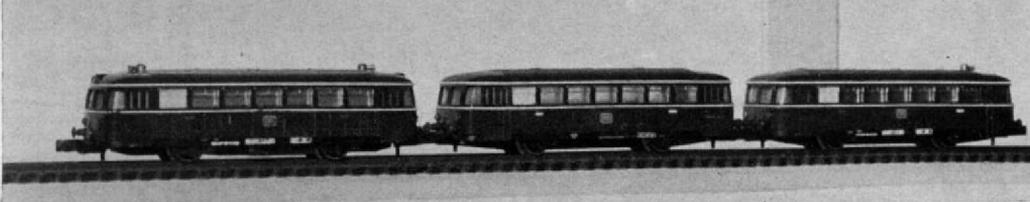


Abb. 5. Der überraschenderweise nun doch aufgelegte VT 98-Zug wird nicht vor Spätherbst lieferbar sein (VT: 29,50 DM; VB 6,50 DM; VS 9,50 DM).

**S. 562 angeregt – in der seinerzeitigen zweifarbigen Ausführung (rot/elfenbein).**

Daß man sich nunmehr bei Arnold doch noch zur Fertigung des bereits 1963 als „geplante Neuheit“ angekündigten Schienenbus entschlossen hat, mag im wesentlichen auf kaufmännische Überlegungen zu-

Abb. 7. Die bisherigen Loks der Baureihen E 10 und E 40 werden nunmehr mit federnden Sommerfeldt-Stromabnehmern ausgestattet.

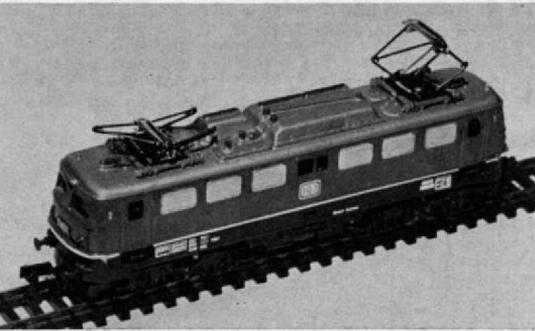
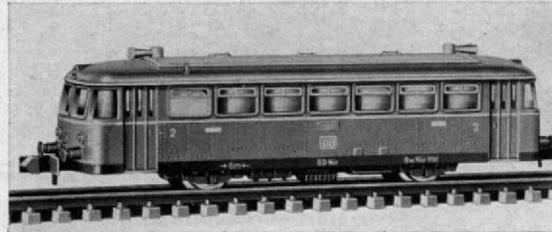


Abb. 6. Beim Motorwagen VT 98 sind zwei der (winzigen) Fenster-Oberteile (vorbildgerecht) nach innen geklappt; weniger aus optischen Gründen als zur Abführung der Motorwärme (Entlüftung).



rückzuführen sein. Vorbild sind die Typen VT 98, VS 98 und VB 98 der DB, wobei man jedoch für den Steuerwagen und den Beiwagen richtigerweise ein leicht differenziertes Gehäuse gegenüber dem VT verwendet: An einem Wagenende des VB und des VS sind die Türen vierteilig und damit auch etwas breiter als die anderen dreiteiligen Türen. (Beim Vorbild führt diese breitere Tür zum Packabteil). Alle drei Modelle haben normale Arnold-Kupplungen, so daß man beliebige Schienenbuszüge zusammenstellen und auch andere Wagen an den VT anhängen kann,

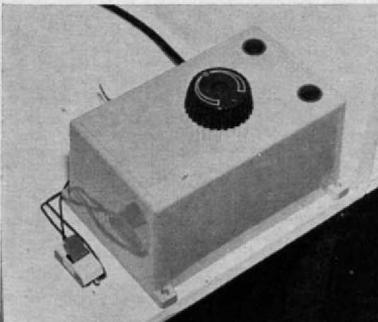


Abb. 8. Das neue Fahrpult (39,50 DM); links daneben der gesondert zu montierende Rangiergangschalter.

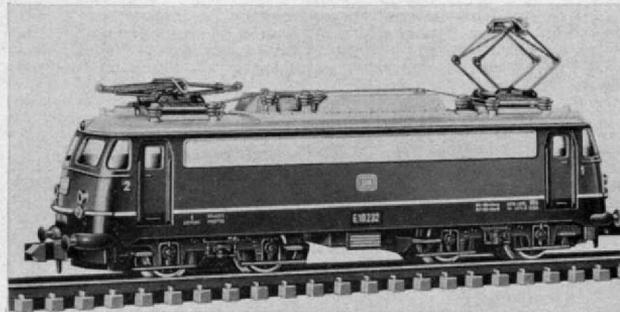
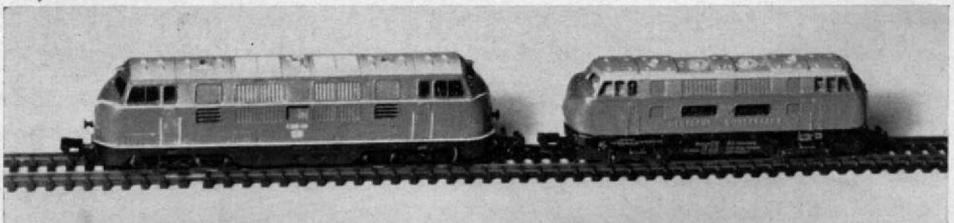


Abb. 9. Die neue schicke „Bügelaltan“-E 10<sup>3</sup> (LüP 100 mm) mit den federnden Sommerfeldt-Pantographen (Lieferung erst im Spätherbst, da völlige Neukonstruktion! Preis 39,50 DM).

Abb. 10. Die neue V 200 (im Vergleich zur bisherigen) hat nunmehr immerhin eine LüP von 107 mm (maßstäblich = 115 mm), verglaste Führerstandsfenster, autom. Lichtwechsel und Metallspritzzuggehäuse. Lieferung im Sommer (38,- DM).



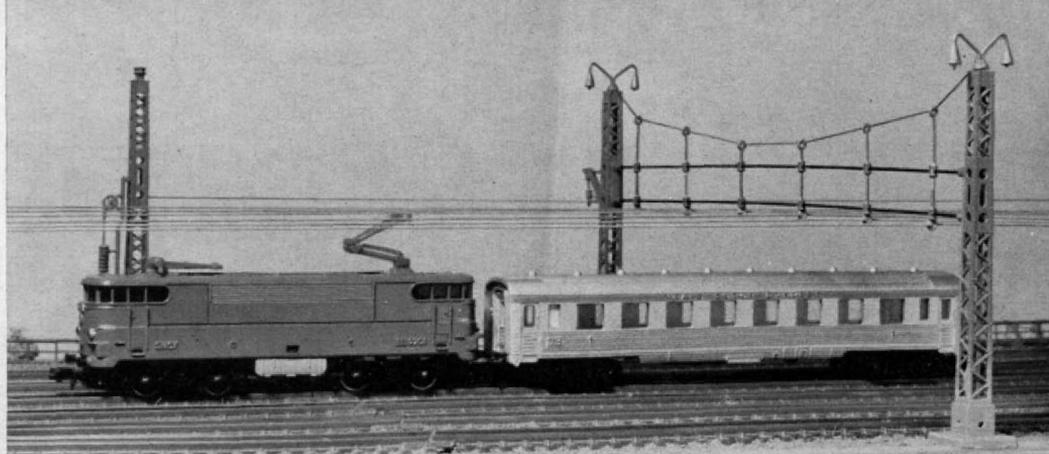


Abb. 11. **Sofort lieferbar.** SNCF-Ellok BB 9200 (42,50 DM) und TEE-Wagen A 8myfi (8,50 DM). Die türkisblaue Ellok hat ein Kunststoff-Gehäuse und eine LfP von 100 mm. Mit 122 mm LfP ist der TEE-Wagen stark verkürzt. Weiterhin gut zu sehen: die neuen Turmmaste mit Oberleitungsquerverspannung (und auch das verkehrt angebrachte Abspannwerk, zu dem wir per Gelegenheit noch etwas zu sagen haben).

selbstverständlich unter Berücksichtigung der Zugkraft des Motorwagens. Letzterer und auch der Steuerwagen haben automatischen Lichtwechsel (3 x weiß/2 x rot); die Schlußbeleuchtung kann ggf. mit einem kleinen verdeckten Schalter an der Unterseite des Chassis abgeschaltet werden.

Interessanteste Neuheit bei den Arnold-Güterwagen: der dreiachsige Doppelstock-Autotransporter Offehs 68 der DB (Abb. 15); er wird mit und ohne Autos lieferbar sein. Ferner: zweiachsiger Schotterwagen (Abb. 14), Niederbordwagen mit kleinem Ladekran (Abb. 14) und zwei geschlossene Güterwagen amerikanischen Typs.

Wie bereits erwähnt, wurde zum bisherigen großen Gleiskreis mit 860 mm Durchmesser noch ein Parallelkreis von 800 mm  $\phi$  (nunmehr von Mitte zu Mitte Gleis gemessen) geschaffen (s. a. Abb. 2), wodurch nunmehr mit dem Arnold-Gleismaterial doppelgleisige Hauptstrecken bestens nachgebildet

werden können (was nicht zuletzt hinsichtlich der sich zweifellos abzeichnenden Längenentwicklung der D-Zugwagen-Modelle von besonderer Bedeutung ist).

Ein neues Fahrpult unterscheidet sich von den bisherigen hinsichtlich seiner Form sowie seiner technischen Gesamtkonzeption (Abb. 8). Es hat einen Polwendefahrregler mit Nullpunktlastung, sowie einen Rangierganganschluß. Letzterer basiert auf der Halbwellen-Schaltung. Leider ist der dazu erforderliche Umschalter (vom Streckengang auf Rangiergang) nicht mit in das Fahrpult eingebaut, sondern muß extra angeschlossen werden. Infolge dieser „Unterlassungsünde“ besteht zwar die Möglichkeit, bestimmte Streckenabschnitte fest mit einer Langsamfahrspannung zu speisen (z. B. vor Signalen, La-Stellen usw.), doch wäre es u. E. – vom betrieblichen Standpunkt aus gesehen – besser und zweckmäßiger, wenn man den Hauptfahrstromausgang direkt am Fahrpult umschalten könnte, denn die Halbwellen-

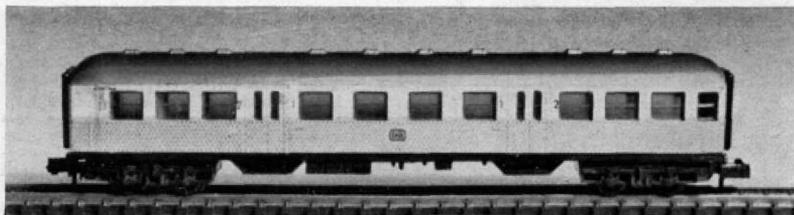


Abb. 12. Die Nahverkehrswagen (LfP 122 mm) sind im Sommer lieferbar und kosten 8,- DM.

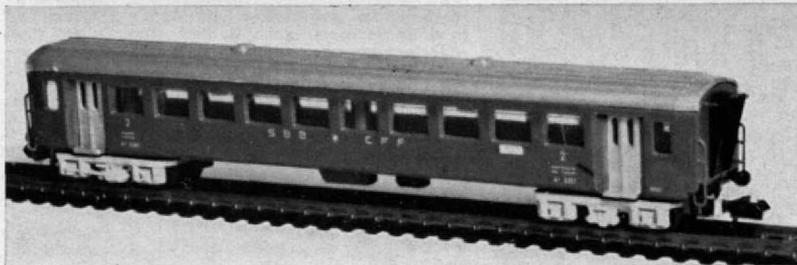


Abb. 13. Das Modell des nur leicht verkürzten SBB-Einheitspersonenwagens ist erfreulicherweise immerhin 138 mm lang (LfP); (8,50 DM), lieferbar im Sommer.

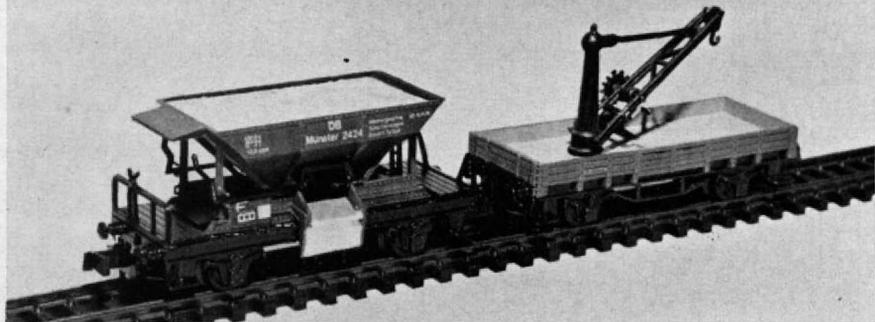


Abb. 14. Schotterwagen 0tm (LüP 55 mm, 6,50 DM) und Niederbordwagen mit drehbarem Kran (4,75 DM).

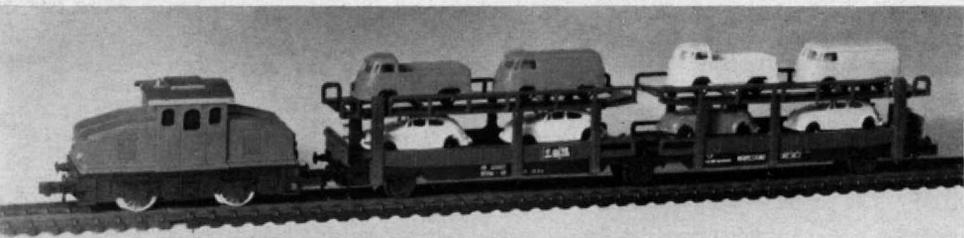
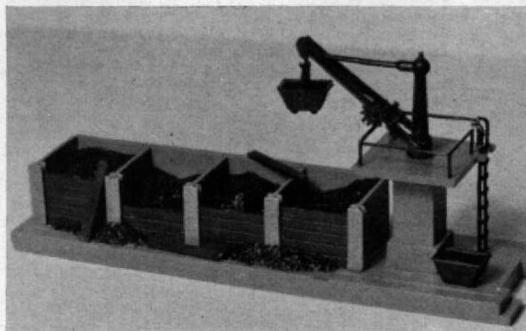


Abb. 15. Beim Doppelstack-Autotransporter mit 150 mm LüP (12,50 DM, ohne Autos 8,50 DM) können die Autos leicht aufgesteckt bzw. abgenommen werden. Die kleine Industrielok (für die Junioren) ist ebenfalls eine Neuheit (19,50 DM). Beide sollen in Kürze lieferbar sein.

Abb. 16 (rechts). Der Kran der kleinen Bekohlungsanlage ist drehbar. Die Wände zwischen den Gefachen sind herausnehmbar.

Abb. 17. Der Wasserturm mit dem filigranen Fachwerk-Unterbau ist etwa 9 cm hoch und wird mit dem kleinen Pumpenhäuschen (samt altem Zahnrad usw.) im Sommer geliefert.



schaltung benötigt man doch viel mehr beim Rangieren (also beim „Arbeiten“ mit dem Fahrregler), während Langsamfahrstellen wohl einfacher mittels 1-2 Vorschaltwiderständen erzielt werden können. (Glücklicherweise ist im Fahrpultgehäuse noch genügend Platz für die Unterbringung eines Umschalters!) In der vorgestellten Ausführung (Abb. 8) wird bei der Fahrreglerbetätigung eine der Kontroll-Lampen zwangsläufig von der Hand abgedeckt. Arnold sollte deshalb den Regerknopf (mit Markierung) um  $90^\circ$  gedreht anordnen (damit beide Lampen „oben“ sind) oder – was noch zweckmäßiger wäre – die jetzt untere Lampe in die linke obere Ecke verlegen. Außer dem Fahrstromausgang mit 0,8 A Belastbarkeit ist noch ein getrennter, gleichstarker Wechselstromausgang (für Weichenbetätigung usw.) vorhanden.

Schließlich ist noch ein sogenannter Universal-(Stadt-)Bausatz als Neuheit zu erwähnen. Er enthält eine größere Anzahl Gebäudebauteile der verschied-

(Schluß auf S. 196)

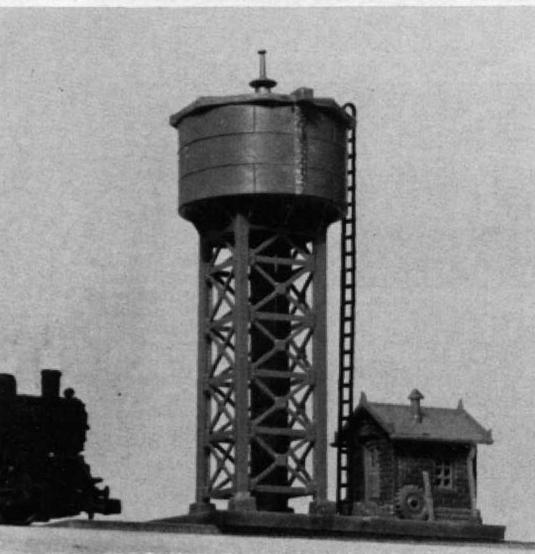
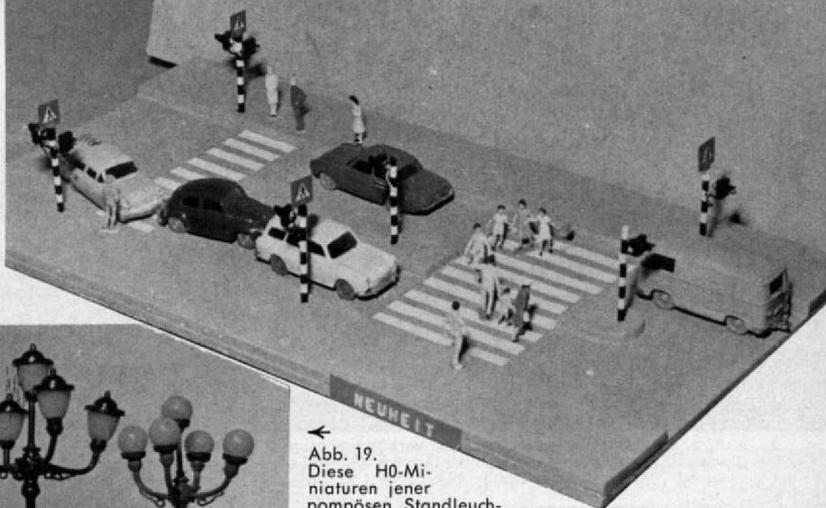


Abb. 18. Äußerst lebensecht: die Karambolage vor dem Zebra-Streifen sowie das Gefünkeln der Fußgänger-Ampeln von Brawa. Am linken Zebra-Streifen zwei doppel-seitige, am rechten vier ein-seitige Fußgänger-Überweg-Blinkleuchten in H0.



←  
Abb. 19. Diese H0-Miniaturen jener pompösen Standleuchten aus der guten alten Zeit werden sicher mehr als genug Liebhaber finden! Auslieferung August.



## Brawa/Eheim

Alleinverkauf für die Bundesrepublik

**A. Braun – Waiblingen/Württ.**

Zu den im Vorjahr vorgestellten H0-Bahnmeistereifahrzeugen – die nunmehr in Bälde endlich lieferbar sein sollen – kommt noch ein weiterer Bahnmeistereiwagen hinzu (Abb. 25). In der Form entspricht er etwa dem Klein-Turmtriebwagen des Vorjahres (der ebenfalls noch etwas geändert worden ist, siehe Abb. 23), hat jedoch mehr Fenster als dieser und auf dem Dach nur eine Ladeplattform.

Das Lampensortiment wird durch 1-, 3- und 5armige

Old-Timer-Standleuchten mit verschörkelten Masten ergänzt (Abb. 19). Diese Leuchten sind ca. 8 cm hoch und entsprechen in etwa den Kandelabern, wie man sie früher u. a. in den Residenz-Städten auf Plätzen, vor Repräsentationsbauten und in Parks aufgestellt hat und wie sie heute hier und dort noch zu finden sind.

19 cm hoch ist ein Hochspannungsmast für die (imitierte) Bahnstromfernleitung (nur zwei Leitungs-

Abb. 20. Wie fein und zierlich das (beleuchtete!) Form-Vorsignal und -Gleissperrsignal in N-Größe ausgefallen ist, erkennt man im Vergleich zum „Groschen vom Dienst“!

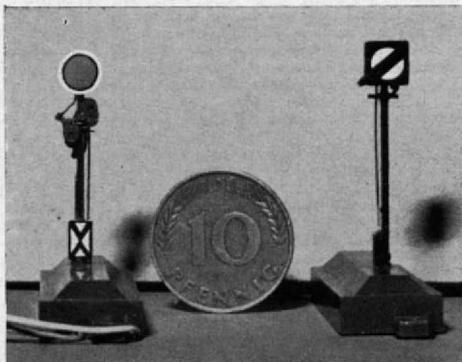
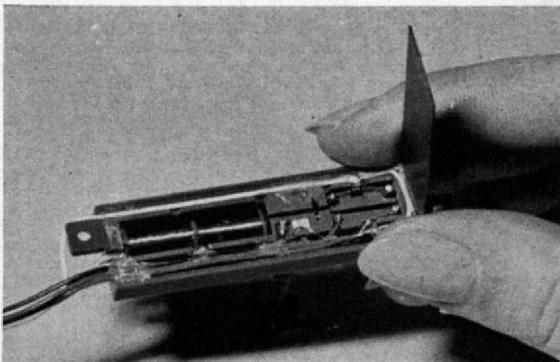


Abb. 21. Das Innere der betreffenden Signal-Antriebe (mit Zugbeeinflussungskontakt) hinterläßt einen nicht minder guten und bestechenden Eindruck!



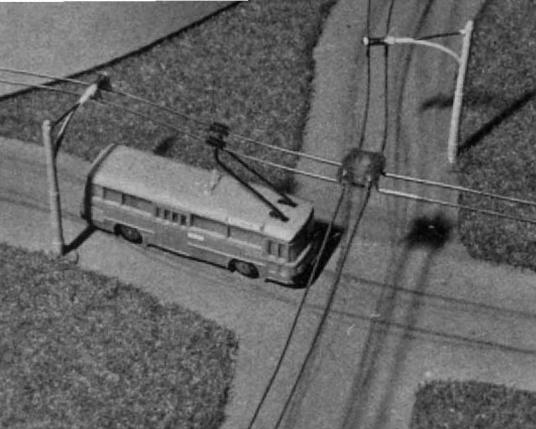


Abb. 22. Eine Heim-Neuheit: das verhältnismäßig unauffällige Oberleitungskreuzungsstück (10 x 10 x 4 mm) für den Trolley-Bus in N-Größe (1,90 DM).

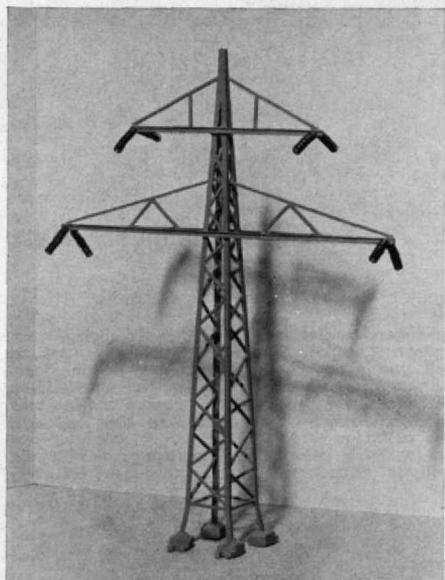


Abb. 24. Der 19 cm hohe Hochspannungsmast (H0) für die Bahnstrom-Fernleitung (ca. 3,50 DM).

Abb. 25. Der neue Bahnmeistereiwagen zu 24,- DM.

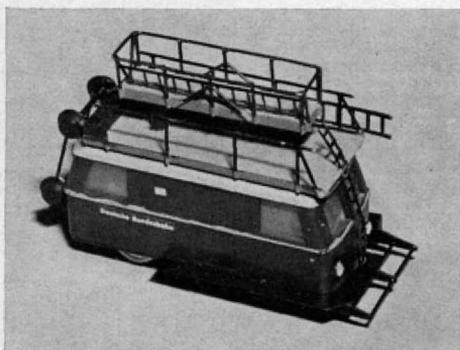
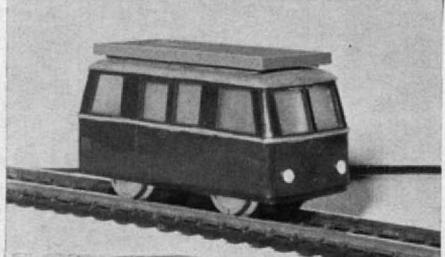


Abb. 23. So also – mit weniger Fenstern, Trittbrettlumrandung und aufgehücktem“ Rottenwagen – wird der Klein-Turtriebswagen aussehen, wenn er (dem Vernehmen nach „bald“) zur Auslieferung gelangt.

aufhängungen pro Auslegerseite) in H0-Größe, der z. B. eine interessante Ergänzung zum Kibri-Umspannwerk darstellt (Abb. 24).

Für die Fußgänger-Überwege (mit Zebrastrifen) in den H0-Städten wird es sehr ansprechende Blinkleuchten mit aufgesetztem blau-weißem Fußgänger-Überweg-Schild geben (Abb. 18). Sie sind insgesamt 3,5 cm hoch und werden sowohl mit einseitigem als auch mit zweiseitigem Blinklicht erhelflich sein. Das Schalten der Blinkerei kann mit dem Brawa-Blinkgeber erfolgen. Ein Warte- bzw. Vorrücksignal für H0 mit zwei Lämpchen ist in Vorbereitung.

Zum Form-Hauptsignal in N-Größe gesellen sich noch ein geradezu „goldiges“ Form-Vorsignal und ein Form-Gleissperrsignal (Abb. 20). Beide sind beleuchtet (!), für 12-Volt-Betrieb ausgelegt und die Antriebsspulen (Abb. 21) haben Endabschaltung. Das Gleissperrsignal hat außerdem einen Zugbeeinflussungsschalter. Der Antriebskasten nimmt wie beim Hauptsignal nur eine Grundfläche von 42 x 12 mm ein. Beim Vorsignal ist das längere „Ende“ des Antriebskastens richtigerweise nach vorn verlegt, so daß es verhältnismäßig nahe an ein Hauptsignal herangestellt werden kann, wie dies beim Vorbild häufig der Fall ist.

Die Seilbahn in N-Größe wird neue Gebäude für Berg- und Talstation erhalten, die dem Vorbild der Schauinsland-Bahn entsprechen sollen.

Das Gleisbildstellwerk wurde aufgrund der Ergebnisse von Dauerbetriebsversuchen nochmals verbessert und dabei die Fertigung gleichzeitig auf hitzebeständiges Makrolon umgestellt. Damit ist die Gewähr gegeben, daß auch bei stundenlangem Betrieb der Lämpchen keine Wärmeschäden durch Schmelzen des Kunststoffes auftreten. Die „Rippen“ sind etwas stärker geworden und die einzelnen Abdecksteine nunmehr auf der Oberseite leicht geriffelt. Auf einer Fläche von 33 x 17 cm lassen sich 450 Einheiten unterbringen. Jedem Bausatz wird eine ausführliche Bauanleitung mitgegeben. Das Gleisbildstellwerk soll nunmehr endgültig bald nach der Messe ausgeliefert werden.

## E. Barrenscheen Modellbahn-Möbel

Diese Firma stellte in diesem Jahr nicht mehr aus. „Nachfolgerin“ (als Klappschränk-Hersteller für Modellbahnanlagen) ist quasi die Firma G. Zopp, Sieversen (s. 2. Teil des Messeberichts).

# Busch & Co. KG.

Plastik-Modelle

Viernheim/Hessen

Abb. 26. Einige der neuen Busch-N-Gebäudeplatten, die mehrere Stockwerke umfassen und entsprechend den rückseitigen Einkerbungen horizontal und vertikal gebrochen werden können. Rechts oben einer der bisherigen eingeschossigen Wand-spritzlinge.

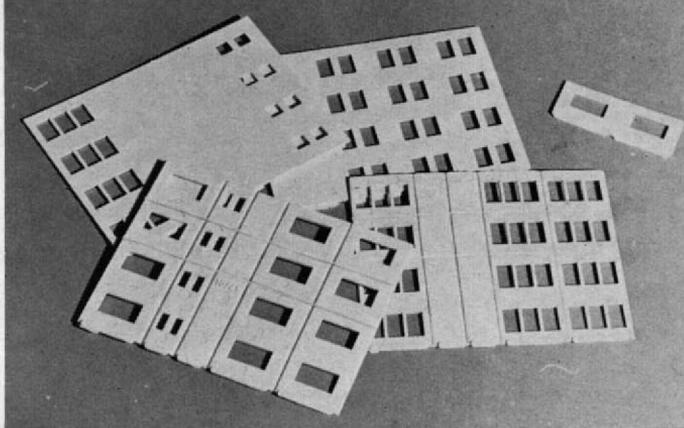
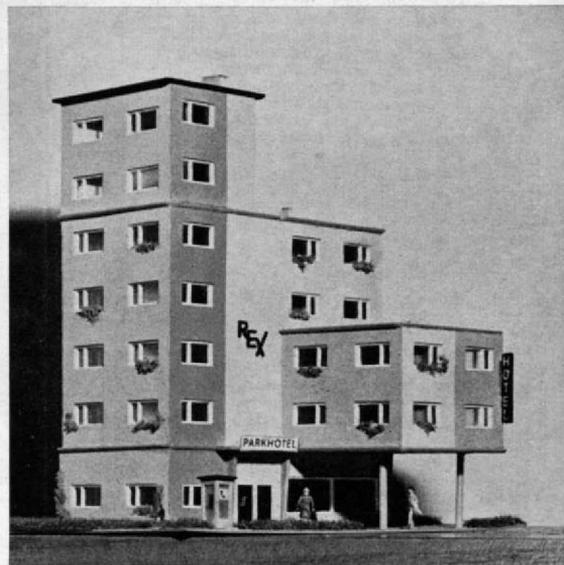


Abb. 27. Zwei der neuen mittleren Stadthäuser modernen Baustils. — Sämtliche N-Gebäudebausätze sollen im Juni lieferbar sein.

Abb. 28. (rechts): Das Rex-Parkhotel mit seinen 7 Geschossen hat die für N-Verhältnisse durchaus richtige, aber dennoch recht respektable Höhe von 130 mm (H0 = 24 cm!). Bausatzpreis: 6,95 DM.

Abb. 29. Ein stattliches Eckhaus und ein weiteres gutes Beispiel für die gesteigerte Qualität der neuen N-Häuser von Busch.



Die N-Gebäudebausätze des Busch-Stadtbau-Systems wurden nicht nur umkonstruiert, sondern auch vollständig neu zusammengestellt; außerdem werden die einzelnen Packungen künftig im allgemeinen nur noch die Teile für je ein einzelnes Gebäude enthalten. (Die bisherigen Kombinations-Bausätze entfallen!) Die Fassaden werden jetzt nicht mehr aus Einzelstockwerk-Platten zusammengesetzt, sondern es sind jeweils bis zu vier Stockwerke zu einer Platte zusammengefaßt. Der Zusammenbau der Gebäude ist dadurch nicht nur wesentlich einfacher geworden, sondern die Fassaden erhalten so auch ein sauberes Aussehen (keine Klebefugen usw. mehr). Darüber hinaus werden die Fassadenplatten gleich im Werk farbig gespritzt, wobei es begrüßenswert wäre, jeden Haustyp in verschiedenen Farbtonungen auszuliefern. Die Platten sind auf der Rückseite stockwerkweise eingekerbt (Abb. 26), so