



Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

23. JAHRGANG
DEZEMBER 1971

12

Ha-Nullers Adventgedanken

In Bälde kommt der Weihnachtsmann —
 Schon fängt das große Raten an:
 Was wird die nächste Messe bringen?
 Ha-Null war in den letzten Jahren
 Auf Kosten N zu kurz gefahren —
 Wir möchten auch mal wieder singen!
 Der Schienen-Zepp soll's diesmal sein —
 'Ne Ol-Dampflok noch obendrein.
 Man sollte endlich auch probieren
 Den Uni-Kuppler zu kröieren!
 Gar vieles wäre noch zu sagen —
 Wir alle haben Wünsch' und Klagen;
 Doch fühlen wir auch Dankbarkeit —
 Besonders in der Weihnachtszeit.

P. Obermayr, Bregenz

Frohe Festtage...

... wünschen wir auch dieses Jahr
 wieder allen unseren Lesern in nah und
 fern! Diese Tage der Erbauung und Be-
 sinnung oder wenigstens der Erholung
 und Geselligkeit möchte wohl niemand
 missen, gleich welcher Anschauung er
 ist. Und wenn diese Feiertage für
 einen Modellbahner aus höchst materia-
 listischen Gründen besonders hoch im
 Kurs stehen, dann soll dies beileibe nicht
 mißverstanden werden. Es ist nunmal
 Brauch seit alters her, daß man sich zu
 Weihnachten beschenkt und keine Kra-
 wattennadel oder Uhr oder sonst 'was
 Wertvolles kann soviel Freude bereiten,
 wie ein kleines, langersehntes Lokmodell



Unser Titelbild:

Winterlicher Großstadtbahnhof — Gleis 24

Diese stimmungsvolle Aufnahme vom Hbf. Mün-
 chen stammt von Herrn Franz Plass aus Weilheim/
 Obb.; und daß wir gerade auf Gleis 24 blicken,
 hat seine besondere Bedeutung: Zum ersten wollen
 wir damit allen Lesern nochmals einen frohen Hei-
 ligabend wünschen, zum zweiten beginnt mit dem
 nächsten Heft (1/72) der 24. MIBA-Jahrgang...

oder ein paar Wagen oder Gleismaterial.
 In dieser Hinsicht ist das vielzitierte
 „Kind im Manne“ tatsächlich goldeswert,
 denn die geradezu „kindliche Freude“
 eines Modellbahners über seine Eisen-
 bahngeschenke ist wirklich echt und
 weder gespielt noch geheuchelt. Er freut
 sich wirklich, ist glücklich und zufrieden
 und davon profitiert im Endeffekt die
 ganze Familie.

Und eine kluge Frau weiß das.

In diesem Sinne nochmals gute Feier-
 tage und — weil wir uns vorher nicht
 mehr treffen — gleich noch

... ein gutes Neues Jahr!

WeWaW und der gesamte MIBA-Verlag

„Kürzfahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 12/1971

[Impressum
 auf Seite 811]

1. Ein weihnachtliches Stimmungsbild ...	760	15. Die 1'C1'-Tenderlok BR 64 (Nachtr. zu 10/71)	783
2. Selbstgeprägtes Kopfsteinpflaster	761	16. Transparent-Look für die Modellbahn (TT-Anlage H. Flohr)	784+811
3. Neu: Der Schienenriffelwagen	763	17. Fleischmann-Kehrschleifen-Set	787
4. Tip: Diffuse Häuserbeleuchtung	763	18. Vollständige Zuggarnituren aus langen Wagen	788
5. Im Fachgeschäft: Arnold ET 420	764	19. Die H0-Anlage eines Bundesbahn-Inspektors (U. Meyer)	791
6. Neue Mössmer-Beltungen für Minitrix	765	20. Vorsteck-Schneepflug (BP)	798
7. Der Bau der Flughafen-S-Bahn (D. Arend)	766	21. Elegante Puko-Weichenstraßen — Schluß aus Heft 11/71	800
8. Buchbesprechungen: „Triebwagen auf Klein- bahngleisen“, „Die Baureihe 39“, „Die Eisen- bahn im Bayrischen Wald“	769	22. Flexible Märklin-K-Gleise	805
9. Jetzt komplett: Liliput-„Rheingold“	769	23. „Veredelte“ Lokmodelle (BR 74 und BR 78)	806
10. Schneepflüge und Schneeschleudern — im Großen und im Kleinen	770	24. ... und noch ein „Verschönerungsrat“!	809
11. Fernmelderlais als Weichenantrieb	776	25. Etwas für Bonanza-Fans (Märklin-Minex)	810
12. Bezugsquellen für Postrelais	779	26. Vorbildliche Zahnstangen? (Brawa-Containerkran)	811
13. Elektr. Personenzuglok EP 3/6 bay. (E 36) BZ	780		
14. Die EP 3/6 als H0-Modell	782		

Heft 1/72 (mit Inhaltsverzeichnis) ist ca. 22. 1. 1972 im Fachgeschäft!

Achtung! Der Heftpreis beträgt ab Januar 3.—DM (Näheres in Heft 1/72)

Frohes Fest



Dieses weihnachtliche Stimmungsbild

entstand bereits am 25. Dezember 1964, anlässlich eines sehr winterlichen Spazierganges in die „Grube“ der Rheinbraun-Abraumbahn bei Knapsack.

Der Betriebsbahnhof, von dem aus die Züge eingesetzt werden, liegt etwa in der Mitte einer mehrere Kilometer langen, zweigleisigen Betriebsstrecke. Auf dieser 900-mm-Gleisspur wird das Erdreich, Kies, Ton etc., vom Kohlenflöz mittels Bagger abgeräumt und mit vierachsigen Seitenkippern, mit einer Tragfähigkeit von 58 t, zur Kippe transportiert (Gruben-auffüllung).

Die elektrische Zugförderung wird ausschließlich mit starken Bo'Bo'-Elektrolokomotiven bewältigt (die Hälfte einer Lok ist auf dem Foto sichtbar), die bis zu acht „Abraumwaggons“ schleppen, von denen einer links auf dem Bild schwach zu sehen ist.

Auf dem Bahnhof befinden sich auch etliche Ab-

stell- und Rangiergleise, und früher, als noch Dampf-betrieb herrschte, waren auch Lokbehandlungs-gleise vorhanden. Einige Abstell- und Geräteschuppen sowie Mannschaftsbuden sind auf dem Gelände verteilt.

Der mit elektrischen Weihnachtskerzen geschmückte Tannenbaum stand damals vor der Stelger-(Meister)-Bude und verlieh der Szenerie einen feierlichen Glanz. Zur Zeit der Aufnahme hatte es tüchtig geschneit.

Heute ist nur noch spärlicher Betrieb vorzufinden und die meisten Loks sind bereits zum Verschrotten abgestellt. Die Stelgerbude und einige Unterkunfts-räume sind abgerissen und es wird nicht mehr lange dauern, bis die Bahn abgetragen wird. Denn die Zeit, wo die Braunkohle zur Neige geht, ist nicht mehr fern!

OSTRA

Selbstgeprägtes Kopfsteinpflaster

von Kurt Schulz,
Berlin

Angeichts des höchst natürlich wirkenden Kopfsteinpflasters auf der Anlage Schulz, Berlin (s. Heft 9/71, S. 568, Abb. 1), haben wir die Vermutung ausgesprochen, daß es wohl nach „Methode Schroedel“ mittels Prägestempel entstanden sein dürfte. Nun, inzwischen hat Herr Schulz diese Vermutung bestätigt und bei dieser Gelegenheit auch gleich noch eine Verbesserung mitgeteilt, die wir zu Nutz und Frommen des individuellen Anlagengestalters hier vermitteln wollen. D. Red.

Nach der guten Idee von Herrn Schroedel in Heft 8/66, S. 394, habe ich mir Gedanken gemacht, wie man die etwas zeitraubende Methode zur Anfertigung der Prägematrize vereinfachen könnte. Hinzu kam, daß auf meiner Anlage ziemlich große Flächen mit „Kopfsteinpflaster“ zu versehen waren, wie ein Blick auf die Abbildungen in Heft 9/71 und die jetzigen Straßensfotos bestätigen wird. Da für diese Zwecke der Schroedel'sche Stempel zu klein war, ich außerdem zügiger arbeiten wollte, stellte ich mir eine Straßenpflaster-Walze her.

In eine Kleinbildfilm-Aluminiumbüchse wird Blei gegossen. Das Blei muß normal erkalten, da beim Kühlen Blasen entstehen. Mit einem vierkantigen angefeilten Nagel werden nun einfache Löcher in die Walze geschlagen, die dabei auf eine Filzunterlage zu legen ist. Für



Abb. 1. Die „Straßenpflaster-Prägewalze“ des Herrn Schulz auf einem Kopfsteinpflasterstück nebst einer Kleinbild-Filmbüchse, aus der sie entstand. Die Walze wird an den Achsstummeln mit den Fingern geführt.



Abb. 2. Ein weiteres Musterbeispiel für plastisches Kopfsteinpflaster. Die „Pflucharbeit“ einer Miniatur-Baufirma tritt deutlich zu Tage und bedingte ein Ausgießen der größten Unebenheiten mit Teer (lies: Überstreichen mit Moltofill). Die Laternen stammen von Brawa; die Wiking-Fahrzeuge sind in gekannter Weise „gealtert“ worden!



Abb. 3. Ein Motiv von der H0-Anlage des Herrn Schulz, das einem Film gegen die Umweltverschmutzung entstammen könnte! Die Wracks des Autofriedhofs und der verrottete Möbelwagen sind mit einer brennenden Kerze „mißhandelte“ Plastikmodelle. Ebenso realistisch nachgebildet: die Straßenbaustelle im Hintergrund mit den Kanalisationsrohren und der Abstützung der Schachtwände. – Die Werbeflakate und die Verkehrsschilder runden das „Miliöh“ ab und entstanden aus Fotografien bzw. stammen aus Taschenkalendern.

Abb. 4. Nicht minder lebensecht: das Straßenbaumotiv an der Westhafenstraße. „Man“ ist eben dabei, das rumpelige Kopfsteinpflaster zu überteen. Um den Teerwagen herum sind „Pfützen“ aus farblosem Lack ange-deutet.

Im übrigen hat Herr Schulz die diversen MIBA-Artikel „Bogen – durch die Stadt gezogen“ offensichtlich sehr aufmerksam gelesen!



die Führung der Walze ist die Anbringung einer Achse notwendig. In Ermangelung einer Standbohrmaschine half ich mir folgendermaßen: Auf eine runde Messingbleche wurde mittig je ein Achsstummel mit 4 mm Durchmesser aufgelötet, anschließend habe ich die „Achsebleche“ auf die Stirnseiten der Walze aufgenagelt! Die Achsstummel werden beim Prägen zwischen den Fingern geführt; die anfänglich geplante Anfertigung eines fahrradgabelähnlichen Handgriffs erwies sich dann in der Praxis als nicht notwendig.

Ich verwende das gleiche Straßenbau-Material wie Herr Schroedel: Als Untergrund dient Holz oder dicke Pappe, die vor dem Auftragen der Moltofill-Prägemasse mit UHU-coll eingestrichen wird. Das Moltofill wird als dicker Brei aufgetragen und gleichfalls mit einer Sperrholz-Schablone verstrichen, die der Breite der Straße entspricht. Das Prägen mit der Walze beginnt kurz vor dem Abbinden des Molto-Breies. Das eventuelle Festhalten der Masse an der Walze verhindere ich dadurch, daß ich kurz vor Beginn des Prägens Talkum-Puder auf das Moltofill

siebe. Für die Feinarbeiten habe ich mir ebenfalls einen „Einstein“ (Ein-Stein-Prägestempel) angefertigt, der für Rinnsteine und Ecken gedacht ist, die von der Walze nicht erreicht werden. Bei meinem Bauprojekt „Westhafenstraße“ habe ich allerdings festgestellt, daß „etwas Plusch“ der Straße ein noch natürlicheres Aussehen verleiht; sie wirkt stellenweise so, als ob in früheren Zeiten die Unebenheiten im „Katzenkopf“-Pflaster mit Teer ausgeglichen wurden. Solche Flickstellen hat wohl schon jeder auf alten Straßen gesehen. Nach Fertigstellung der Straße sind an einigen Stellen die Kantsteine mit Moltofill modelliert worden.

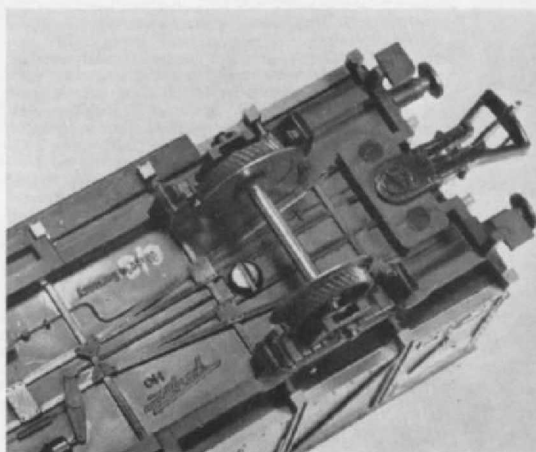
Zum Schluß – noch das Kurzrezept für die Anfertigung der auf Abb. 3 sichtbaren Bäume, die gefällt werden: Drei schön verzweigte Ästchen mit Tesakrepp zu einem Strauß zusammenbinden und mit braun eingefärbtem Moltofill überpinseln. Nach dem Trocknen noch etwas von dieser „Rinde“ abbröckeln, so daß stellenweise der helle Stamm wieder zum Vorschein kommt. Hier und da einige Ästchen „absägen“ – fertig ist die „Baumleiche“!

Eine neue Lösung für Steigungsprobleme:

Der Schienenriffelwagen

Sicher ist vielen Modellbahnern der sog. Steigungsriffel ein Begriff – ein Gerät, mit dem mittels eines gekerbten Stahlrädchens die Lauffläche von Schienen aufgeraut werden kann, wodurch sich der Reibungswiderstand (vor allem in Verbindung mit Haftreifen) erhöhen läßt.

Dieses Prinzip wurde nun von der Firma Müller-Electronic, Saarbrücken, Winterbergstraße 11, auf einen sog. Schienenriffelwagen übertragen. Dabei werden geriffelte Stahlringe auf die Räder eines Wagens aufgezogen; dieser kann dann mit einer kräftigen Zuglok z. B. über Strecken mit starker Steigung gezogen werden. Das Wagengewicht reicht jedoch allein für den gewünschten Riffeffekt (der an sich minimal ist) nicht aus: Der Wagen muß – möglichst mit einem Bleigewicht – zusätzlich belastet werden. Allerdings hängt dieses Gewicht vom verwendeten Schienenmaterial ab und kann bis zu 1000 g betragen. Auf Wunsch werden die passenden Gewichte von der Firma geliefert.



Man erkennt auf diesem Bild deutlich die geriffelten Stahlringe, die hier auf die Räder eines Fleischmann-Wagens aufgezogen sind.

Ab Silvester in neuem Licht

Oder: Der Sektfropfen hat's in sich!

Diffuse Häuserbeleuchtung

Will man beim Beleuchten seiner Häusermodelle vermeiden, daß das Glühbirnchen durch die Fenster zu sehen ist und außerdem eine gleichmäßige Lichtverteilung erreichen, so braucht man das Birnchen nur in einen Plastik-Sektkorken zu stecken. Diese Korken lassen sich leicht dadurch öffnen, daß man die

Kappe mittels eines Schraubenziehers heraushebt. Unten wird dann nur noch eine kleine Bohrung für die Zuleitungsdrähte angebracht. Nun einfach das Birnchen in den Korken, Dekel wieder drauf, und fertig ist eine Lampe, die ein gleichmäßiges, mattes Licht ergibt.

K.-H. Buck, Hamburg

die Führung der Walze ist die Anbringung einer Achse notwendig. In Ermangelung einer Standbohrmaschine half ich mir folgendermaßen: Auf eine runde Messingbleche wurde mittig je ein Achsstummel mit 4 mm Durchmesser aufgelötet, anschließend habe ich die „Achsebleche“ auf die Stirnseiten der Walze aufgenagelt! Die Achsstummel werden beim Prägen zwischen den Fingern geführt; die anfänglich geplante Anfertigung eines fahrradgabelähnlichen Handgriffs erwies sich dann in der Praxis als nicht notwendig.

Ich verwende das gleiche Straßenbau-Material wie Herr Schroedel: Als Untergrund dient Holz oder dicke Pappe, die vor dem Auftragen der Moltofill-Prägemasse mit UHU-coll eingestrichen wird. Das Moltofill wird als dicker Brei aufgetragen und gleichfalls mit einer Sperrholz-Schablone verstrichen, die der Breite der Straße entspricht. Das Prägen mit der Walze beginnt kurz vor dem Abbinden des Molto-Breies. Das eventuelle Festhalten der Masse an der Walze verhindere ich dadurch, daß ich kurz vor Beginn des Prägens Talkum-Puder auf das Moltofill

siebe. Für die Feinarbeiten habe ich mir ebenfalls einen „Einstein“ (Ein-Stein-Prägestempel) angefertigt, der für Rinnsteine und Ecken gedacht ist, die von der Walze nicht erreicht werden. Bei meinem Bauprojekt „Westhafenstraße“ habe ich allerdings festgestellt, daß „etwas Plusch“ der Straße ein noch natürlicheres Aussehen verleiht; sie wirkt stellenweise so, als ob in früheren Zeiten die Unebenheiten im „Katzenkopf“-Pflaster mit Teer ausgeglichen wurden. Solche Flickstellen hat wohl schon jeder auf alten Straßen gesehen. Nach Fertigstellung der Straße sind an einigen Stellen die Kantsteine mit Moltofill modelliert worden.

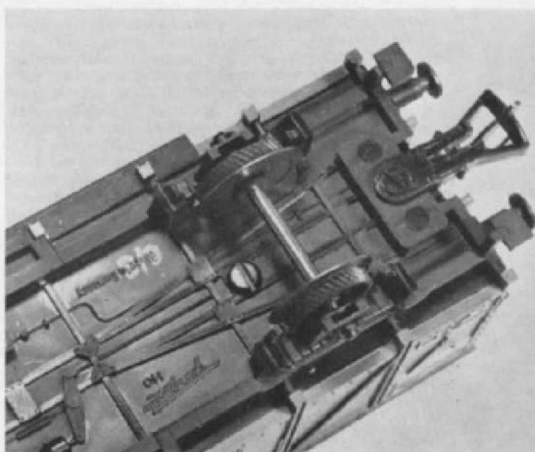
Zum Schluß – noch das Kurzrezept für die Anfertigung der auf Abb. 3 sichtbaren Bäume, die gefällt werden: Drei schön verzweigte Ästchen mit Tesakrepp zu einem Strauß zusammenbinden und mit braun eingefärbtem Moltofill überpinseln. Nach dem Trocknen noch etwas von dieser „Rinde“ abbröckeln, so daß stellenweise der helle Stamm wieder zum Vorschein kommt. Hier und da einige Ästchen „absägen“ – fertig ist die „Baumleiche“!

Eine neue Lösung für Steigungsprobleme:

Der Schienenriffelwagen

Sicher ist vielen Modellbahnern der sog. Steigungsriffel ein Begriff – ein Gerät, mit dem mittels eines gekerbten Stahlrädchens die Lauffläche von Schienen aufgeraut werden kann, wodurch sich der Reibungswiderstand (vor allem in Verbindung mit Haftreifen) erhöhen läßt.

Dieses Prinzip wurde nun von der Firma Müller-Electronic, Saarbrücken, Winterbergstraße 11, auf einen sog. Schienenriffelwagen übertragen. Dabei werden geriffelte Stahlringe auf die Räder eines Wagens aufgezogen; dieser kann dann mit einer kräftigen Zuglok z. B. über Strecken mit starker Steigung gezogen werden. Das Wagengewicht reicht jedoch allein für den gewünschten Riffeffekt (der an sich minimal ist) nicht aus: Der Wagen muß – möglichst mit einem Bleigewicht – zusätzlich belastet werden. Allerdings hängt dieses Gewicht vom verwendeten Schienenmaterial ab und kann bis zu 1000 g betragen. Auf Wunsch werden die passenden Gewichte von der Firma geliefert.



Man erkennt auf diesem Bild deutlich die geriffelten Stahlringe, die hier auf die Räder eines Fleischmann-Wagens aufgezogen sind.

Ab Silvester in neuem Licht

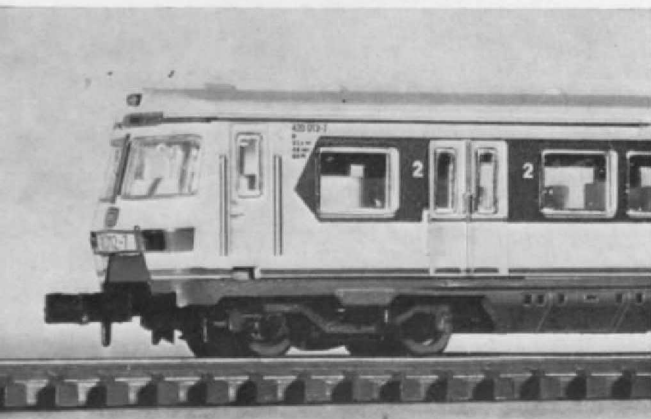
Oder: Der Sektpfropfen hat's in sich!

Diffuse Häuserbeleuchtung

Will man beim Beleuchten seiner Häuser-Modelle vermeiden, daß das Glühbirnchen durch die Fenster zu sehen ist und außerdem eine gleichmäßige Lichtverteilung erreichen, so braucht man das Birnchen nur in einen Plastik-Sektkorken zu stecken. Diese Korken lassen sich leicht dadurch öffnen, daß man die

Kappe mittels eines Schraubenziehers heraushebt. Unten wird dann nur noch eine kleine Bohrung für die Zuleitungsdrähte angebracht. Nun einfach das Birnchen in den Korken, Dekel wieder drauf, und fertig ist eine Lampe, die ein gleichmäßiges, mattes Licht ergibt.

K.-H. Buck, Hamburg



Jetzt im Fachgeschäft:

Arnold-N-Modell des ET 420 der DB

Abb. 1. Kopfteil des gut gelungenen Triebwagen-Modells. Die Frontfenster sind mit aufgetragenen Scheibenwischer-Nachbildungen versehen; die Scheiben mit den silberfarbenen Einrahmungen sitzen exakt passend in den Fensteröffnungen. Die Beschriftungen sind gut lesbar.

Das Vorbild hatte kürzlich in München als „Olympia-Zug“ seine offizielle Premiere. Fast gleichzeitig können nun die N-Bahner das Modell des S-Bahn-Elektro-Triebzuges ET 420 (wie die amtliche Bezeichnung des Vorbildes lautet) in Betrieb nehmen.

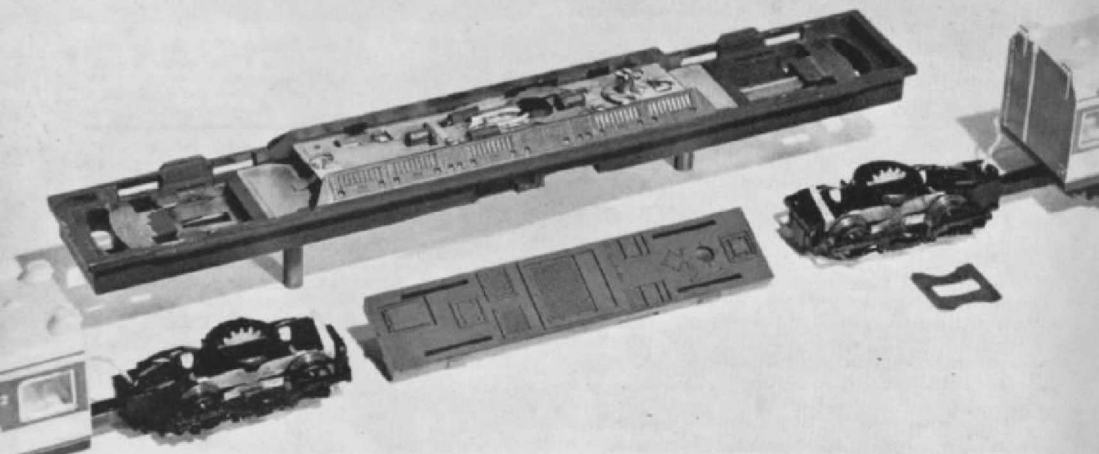
Die Lackierung (kieselgrau mit blauem Fensterband und Streifen) kann als gut bezeichnet werden. Reklamebeschriftungen an den Seitenwänden (wie sie bei S-Bahnen allgemein üblich sind) wären zwar realistischer (und sind in gewisser Beziehung vielleicht sogar wünschenswert), würden aber umgekehrt das elegante Aussehen der schmucken Zug-einheit etwas beeinträchtigen. Das 42 cm lange, dreiteilige Modell ist jedenfalls sehr gut detailliert und mit Inneneinrichtung versehen, die durch die Innenbeleuchtung gut zur Geltung kommt. Die Stirn- und Schlußbeleuchtung wechselt in Fahrtrichtung. Die

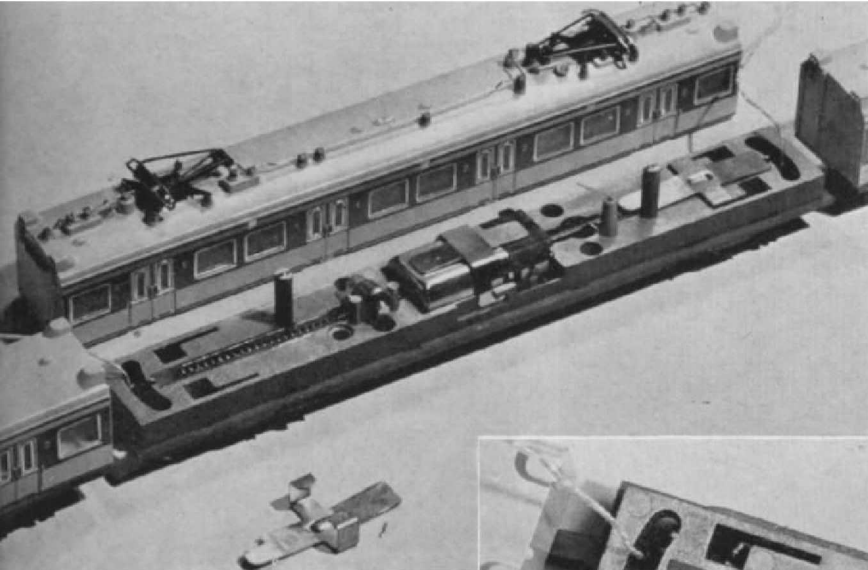
Fahreigenschaften der Zugeneinheit sind sehr gut, das Motorgeräusch ist leise.

Im Mittelwagen ist verhältnismäßig unauffällig der Motor eingebaut, und bezüglich der Kraftübertragung haben sich die Arnold-Konstrukteure mal wieder etwas Ungewöhnliches einfallen lassen (siehe Abb. 3 u. 4)! Die Kraftübertragung erfolgt mittels Spiralfedern, die etwas auseinander gezogen sind und deren Windungen wie eine Schneckenwelle auf die Kunststoff-Zahnräder der beiden Drehgestelle des Mittelwagens wirken. Die Drehgestell-Seitenblenden wirken nicht zuletzt durch die Durchbrüche sehr plastisch und sind exakt ausgeführt.

Das Modell ist durch einfaches Drehen einer Schraube unter dem Motorwagen auf Oberleitungsbetrieb umzustellen. Die beiden Einbein-Stromabnehmer sind etwas schwerer als eigentlich nötig in die

Abb. 2. In der Bodenwanne des Mittelwagens ist die Platine mit der gedruckten Schaltung untergebracht – eine exzellente Idee, um die Nachbildung der Inneneinrichtung nicht zu beeinträchtigen! Rechts vorn ein Drehgestell-Federblech; die Schleif- und Kontaktfedern für die Stromaufnahme sind ebenfalls gut erkennbar. Über die Drehgestell-Wiegen ragen die Antriebsritzel hinaus, die – ein weiterer bemerkenswerter Einfall! – mittels Drahtspiralen angetrieben werden (s. a. Abb. 3 u. 4)!





▲ Abb. 3. Der Mittelwagen mit Motor und dem erwähnten „Drahtspiralen-Schneckenantrieb“ (Inneneinrichtungsteil entfernt). Im Vordergrund eine Schiebefeder, deren Nasen unter die Wiege des Drehgestells greifen und es damit am Wagenboden halten. Das aus einem Sockel herausragende Drähtchen stellt die elektrische Verbindung zwischen den Dachstromabnehmern und der Umschalt-schraube am Wagenboden her.

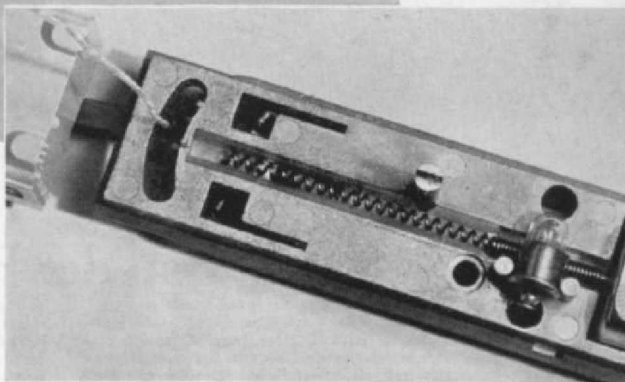
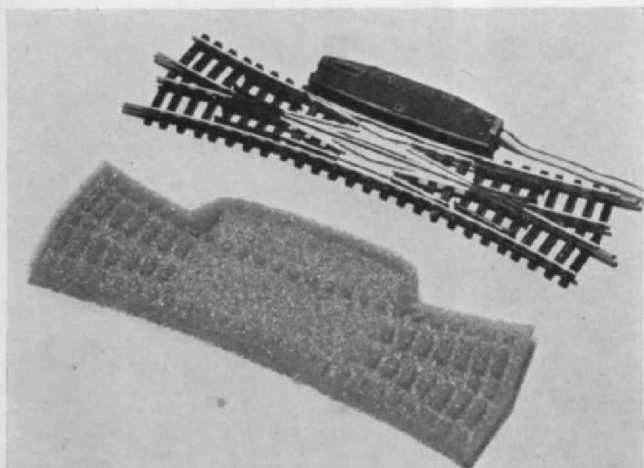


Abb. 4 (Mitte). Der Spiralen-Antrieb etwas näher besehen. Der Draht (links) führt durch eine Nut in der Deichselkupplung zum Steuerwagen und stellt die Verbindung zur dortigen Beleuchtung her.

Ruhestellung einzurasten; dadurch besteht die Gefahr, daß die Stromabnehmer bei unachtsamem Hochziehen deformiert oder beschädigt werden.

Die Demontage des Mittelteils für anfallende Wartungsarbeiten (Ölen, Auswechseln der Motorkohlen usw.) geht leicht vonstatten. Nach dem Heraus-schrauben je einer neben den Dach-Stromabnehmern sitzenden Schraube kann der Wagenkasten abgehoben werden. Die weitere Demontage der Einzelteile kann man als recht einfach bezeichnen, da

der Umfang des Werkzeugs auf eine kleine Pinzette und einen feinen Schraubenzieher beschränkt bleibt. Die Art und Weise der auszuführenden Arbeiten hat die Firma Arnold nicht auf einer sonst allgemein üblichen und beiliegenden Betriebsanleitung erklärt, sondern mit sechs sehr informativen Abbildungen auf der Unterseite des Verpackungskastens illustriert, aber trotz dieser an sich übersichtlichen Lösung wäre eine beigelegte Anleitung doch zweckmäßiger, da sie sich leichter abheften läßt! TIMO



Bereits ausgeliefert

... sind die diesjährigen Neuheiten der Firma Mössmar. Das bekannte und bewährte Sortiment der Schaumstoff-Gleisbetonungen wurde für die Minitrix-Doppelkreuzweiche Nr. 4960 und die Bogenweiche Nr. 4944 erweitert; die neuen Schaumstoffteile entsprechen in ihrer Ausführung ebenfalls der gewohnten Qualität.