

EURO-MODELL



Nr. 4

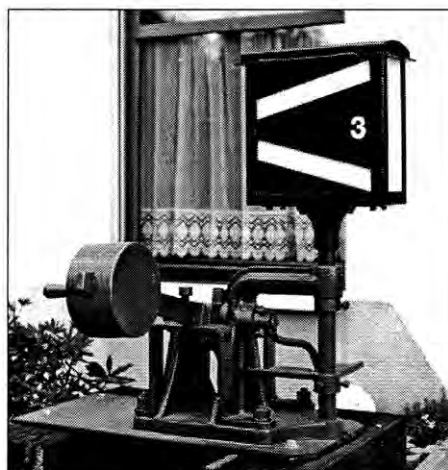
Juli 1998

model rail ag FL-9485 Nendeln

Die Weiche steht auf Zukunft....

Nicht ohne Stolz dürfen wir dieses Jahr wieder ein kleines Jubiläum feiern. Bereits 15 Jahre besteht unsere kleine aber feine Modellbahnmanufaktur. Was als Hersteller für renommierte schweizer Eisenbahnspezialitäten-Händler begann, ist zu einem kompetenten Gesamtanbieter für die Spuren 0 und 0m herangereift. Wir werden weiter auf die bewährten Faktoren Kontinuität und Qualität setzen.

Wir möchten uns auf diesem Weg bei unserer treuen Kundschaft recht herzlich bedanken und sichern Ihnen weiterhin eine kompetente Anlaufstelle in Sachen Modell-eisenbahn.



Spur 0m

Eine kurze Geschichte von den 4-achs. Plattformwagen der RhB

Zum ersten Mal tauchen die 4-achs. Plattformwagen in der Schweiz auf, nachdem die Rhätische Bahn in den Jahren 1911 und 1913 achtzehn Wagen der Serie O¹ Nr. 8201 – 8218 bei der belgischen Firma „Les Ateliers de Construction du Nord de la France“ bestellt hatte. Diese Firma stellte dann auch zwölf Wagen her, eine Nachserie von sechs Wagen (Nr. 8213 - 8218) folgte 1913 von der Waggonfabrik AG Rastatt. Wegen ihrer Ladelänge von 15 Metern und ihrer grossen Tragfähigkeit von 25 Tonnen fanden die 4-achs. Plattformwagen eine vielseitige Verwendung. Es waren die längsten Wagen aller Neben- und Schmalspurbahnen der Schweiz.

Um die hohe Tragfähigkeit zu garantieren wurden die vier Haupt-Längsträger mit einem aufwendigen Sprengwerk versehen. Alle Wagen besitzen zudem

eine Bremsplattform, Stangenpuffer und Speichenräder und alle Fahrzeuge sind mit einer selbständigen Luftsaugbremse für zwei verschiedene Bremsdrücke ausgerüstet.

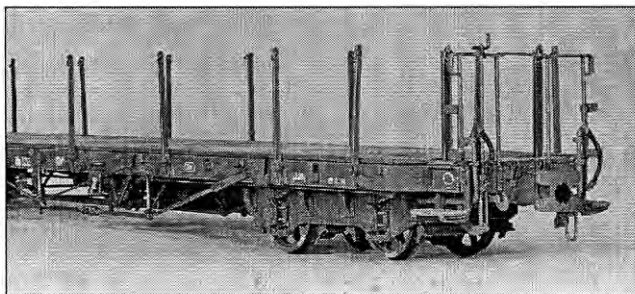
Im Laufe der Zeit wurden die Wagen mehrere Male verbessert und umbenannt. So wurden die ursprünglich seitlich steckbaren Holzwände von 200 Millimetern Höhe seit 1918 nicht mehr verwendet. Ab 1949 wurden O¹ mit neu OM⁶ bezeichnet. Wegen der bedenklichen Bremsverhältnisse wurden von 1958 bis 1959 alle OM⁶ einer Generalrevision unterzogen und die Wagen wurden modernisiert. Hülsenpuffer wurden eingebaut, die Übergangsbleche demontiert und das Plattformgeländer zugeschweisst.

1969 erhielten die OM⁶ schliesslich nach neuer UIC-Norm den neuen Namen Rkp 8201 - 8218, unter dem sie bis Mitte der 70er Jahre geführt werden. Als Mitte der 70er Jahre weitere Umbauten und Umbauzeichnungen realisiert wurden, konnten die Wagen für Auto-, Container- und Baudienstfahrzeug-Transporte genutzt werden. Die bis zu diesem Zeitpunkt vorherrschenden Transportgüter waren Stamm-, Industrie- und Schnittholz, Röhren, Stahl-Beton-Träger sowie Schienen, Autos und anderes.

Unser Modell

Bei uns können sie nun Modelle derjenigen 4-achs. Plattformwagen bestellen, die seinerzeit die Firma Rastatt gefertigt hatte. In minutiöser Kleinarbeit haben wir drei Ausführungen der Wagen Nr. 8213 - 8218 nachgebildet, wie sie von ihren Ursprüngen bis etwa Mitte der 70er Jahre auf den Schweizer Schienen verkehrten: Das wäre einmal die Ausführung O¹ aus den Jahren 1919 bis 1949, dann die Ausführung OM⁶ von 1949 bis 1969 und schliesslich die Ausführung Rkp von 1969 bis etwa 1975.

Alle Fahrzeuge sind in Messing gefertigt und mit vielen MS-Feinguss-Teilen bestückt. Die Achsen werden in Teflon gelagert und bleiben dadurch wartungsfrei, die Rungen sind dem Vorbild entsprechend kipp- und arretierbar sowie mit Seilringen versehen. Auch Sprengwerk und Unterboden sind originalgetreu nachgebildet.



Es sind alle 6 Wagen Nr. 8213 - 8218 in den 3 Ausführungen und auf Wunsch mit Ladungen (Stammholz oder Autos) erhältlich.

Neue Fahrzeuge

An neuen Fahrzeugen sind 7 verschiedene 2-achs. Güter- und Personenwagen in Arbeit, die allesamt noch in diesem Jahr ausgeliefert werden.

Wir werden Sie rechtzeitig über die entsprechenden Neuheiten informieren.

Aufgrund der Nachfrage haben wir uns definitiv für den Bau der Ge4/4I (Umbauvariante in rot) entschieden. Vorgesehen sind die Nr. 606, 607 und 608. Wir werden zu gegebener Zeit darauf zurückkommen.

Zubehör-Neuheiten Spur 0m

Demnächst werden erhältlich sein:

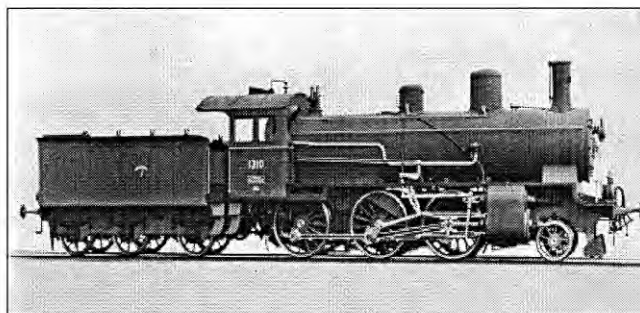
Art.Nr.	Bezeichnung
45 001	Weiche 7° links

Art.Nr.	Bezeichnung
45 002	Weiche 7° rechts
45 007	DKW 9 ½°
45 009	Bogenweiche R1250/R1800mm links
45 010	Bogenweiche R1250/R1800mm rechts
45 013	Bogenweiche R1800/R2600mm links
45 014	Bogenweiche R1800/R2600mm rechts
45 018	Prellbock Engadin

Spur 0

Dampflok B3/4

Die Fertigung dieser Lok läuft auf Hochtouren. Baugruppen dieses sehr aufwendigen Modells sind bereits in der Montage. Wie angekündigt wird es zwei Ausführungen geben, einmal die Nr. 1367 im Museums-Zustand und eine andere Nr. im Betriebs-Zustand.



Als nächstes 2-achs. Güterwagen-Modell ist der Schüttwagen Fcs-y vorgesehen. Dieses Fahrzeug wird auch für Altglas-Transporte verwendet und ist in den Farben braun und blau auf den SBB-Strecken zu finden.



Die HUPAC-Containertragwagen sind im Moment vergriffen. Bei genügender Nachfrage würden wir nochmals eine Serie auflegen, wir bitten Sie uns diesbezüglich Ihre Wünsche bekannt zu geben.

Wechselpritschen werden bis im Herbst 98 wieder erhältlich sein, ebenso die angekündigten Tankcontainer der Firma Bertschi aus Dörenäsch.

Zubehör Neuheiten Spur 0

Demnächst werden erhältlich sein:

Art.Nr.	Bezeichnung
145 007	DKW 9 ½°
145 053	Läutewerk SBB Bausatz
145 061	Wasserkran (Bausatz) Vorbild WIL SG



ZIMO Elektronik

Digitales Fahren

Was für den Hobby-Modelleisenbahner längst eine Selbstverständlichkeit ist, setzt sich auch im Präzisions-Modellbau immer mehr durch: die digitale Zugsteuerung. Diese bringt nämlich eine Menge Vorteile: Die Züge bleiben auch im Stillstand voll beleuchtet und verschiedene Beleuchtungsvarianten der Triebfahrzeuge sind vom Fahrpult aus einstellbar. Die Verdrahtung eines Dioramas oder einer Anlage ist denkbar einfach, denn ausser den Weichenherzstücken sind keine Trennstellen nötig und die Kehrschlaufen verlieren auch im Gleichstrom ihren Schrecken. Ausserdem können ganze Anlagen mit relativ geringem Aufwand per Computer gesteuert werden, sofern dies gewünscht ist.

Das digitale Steuersystem

Ein digitales Steuersystem besteht nun grundsätzlich aus den drei Komponenten Basisgerät, Fahrpult und Fahrzeugempfänger in jedem Triebfahrzeug. Das Basisgerät stellt die Fahrspannung und die Steuersignale für die Gleisanlage zur Verfügung. Mit dem Fahrpult (es können auch mehrere sein) wird das gewünschte Triebfahrzeug bedient und erstmalig

„programmiert“. Der Empfänger im Fahrzeug enthält die Nummer, unter welcher es angesprochen werden soll, sowie fahrzeugspezifische Informationen wie Beleuchtungsvarianten, Anfahrt- und Bremsverhalten des Fahrzeuges usw.

Im Allgemeinen funktionieren die meisten auf dem Markt erhältlichen Systeme ähnlich. Sie unterscheiden sich lediglich in den Funktionsmöglichkeiten und – das ist der springende Punkt – in der Art der Steuersignale (Datenformat). Diese unterschiedlichen Datenformate können zur Folge haben, dass sich ein Fahrzeug, welches mit einem Empfänger der Firma X ausgerüstet ist, auf einer Anlage, die mit einem System der Firma Y gesteuert wird, partout nicht bewegen lässt.

Standard im Datenformat

Die amerikanische National Model Railroad Association (NMRA) hat diesem Übel im Laufe des Jahres 1995 mit der Schaffung eines kompatiblen Datenformates (Digital Command Control bzw. DCC) entgegen gewirkt. Seit 1997 haben sich über 20 Hersteller von Digitalen Systemen aus USA und Europa diesem Standard angeschlossen. Einer weiten Verbreitung erfreut sich auch das MOTOROLA-Datenformat, welches vom Gross-Serienhersteller Märklin zum Standard erhoben wurde. Alle Triebfahrzeuge dieses Fabrikanten sind serienmässig mit Empfängern dieses Datenformates ausgerüstet. Allerdings eignen sich Digitalsysteme von Grossserienherstellern wie Märklin, Roco usw. aufgrund ihres eingeschränkten Funktionsumfanges eher wenig für den Einsatz im Präzisions-Modellbau. In diesem Bereich setzen sich hauptsächlich die Systeme LENZ-digital und ZIMO durch.

ZIMO und DCC

model rail hat sich bei der Evaluation für ZIMO entschieden, da dieses System bis anhin den der Realität am nächsten kommenden Fahrbetrieb bietet. Alle Triebfahrzeuge von **model rail** sind mit Schnittstellen für ZIMO-Empfänger ausgerüstet. Mit kleinen Anpassungen können jedoch auch Empfänger anderer Hersteller angeschlossen werden. ZIMO ist eine österreichische Firma, die seit 1977 elektronische Komponenten für die Modellbahnbranche entwickelt und produziert. Sie gilt als Pionierin der digitalen Zugsteuerung in Europa und blickt daher auf eine grosse Erfahrung zurück. Da in den Anfängen des digitalen Fahrens noch keine allgemeinen Normen in Sicht waren, entwickelte ZIMO anfänglich das eigene ZIMO-Datenformat, hat sich aber seit 1996 ebenfalls der als Standard geltenden DCC-Norm angeschlossen. Es werden also Empfänger, Basisgeräte und Fahrpulte sowohl für das ZIMO als auch für das DCC-Datenformat angeboten. Ergänzend sind Fahrpulte und Basisgeräte im Programm, welche den Betrieb beider Datenformate erlauben, die sogenannten Multiprotokoll Geräte.

Für Neueinsteiger in die digitale Fahrwelt empfiehlt sich generell der Einsatz des DCC-Systems, obwohl es auch hier vor allem bei den Empfängern (Deko-

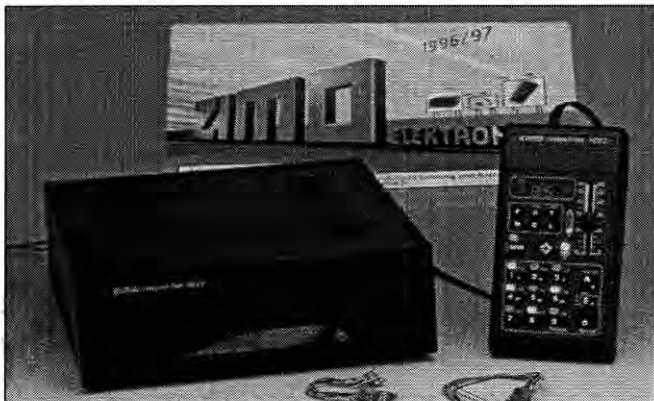
dern) einige wesentliche Unterschiede gibt. Damit Triebfahrzeuge digital betrieben werden können, müssen sie mit einem Empfänger ausgerüstet werden. Die Gross-Serienhersteller haben diesbezüglich schon früh die Zeichen der Zeit erkannt und rüsten ihr Triebfahrzeuge ab Werk mit einer Schnittstelle für Empfänger aus. Bei Klein-Serienherstellern ist dies eher die Ausnahme, wohl aus Kostengründen. Wenige Fabrikanten, unter anderem **model rail**, bestücken ihre Modelle mit dieser komfortablen Zusatzelektronik. Dadurch gestaltet sich natürlich auch der Umbau der Lokomotiven unterschiedlich aufwendig. Bei Fahrzeugen mit Schnittstelle kann direkt mit Empfänger bestellt werden, die Umbaukosten entfallen. Ist dies nicht der Fall, sind für den Umbau meistens grössere und finanziell aufwendigere Eingriffe nötig, insbesondere wenn noch diverse Zusatzfunktionen gewünscht werden.

Antrieb ist ausschlaggebend

Entscheidend für die Auswahl der Systeme ist die Anzahl der Funktionen und vor allem die Art und Weise, wie der Motor der Triebfahrzeuge angesteuert wird. Die meisten Lokomotiven sind heute mit Glockenankermotoren (System Faulhaber) ausgerüstet. Diese eignen sich gut für eine hochfrequente Ansteuerung, das heisst die Spannungsimpulse erfolgen in sehr kurzen Abständen. Dies hat einen wesentlichen Einfluss auf die Fahreigenschaften des Fahrzeuges, vor allem im unteren Geschwindigkeitsbereich. Die ZIMO-Empfänger besitzen diese hochfrequente Motoransteuerung (16kHz). Andere Anbieter arbeiten hier mit 30 - 150Hz, was im Langsamfahrtrieb zu lästigen Knarrgeräuschen im Antriebsbereich führt.

Fazit: Mischen ist möglich aber nicht optimal

Es können also Komponenten verschiedener Hersteller gemischt werden (z.B. ein ZIMO-Basisgerät/Fahrpult mit LENZ-Empfängern und umgekehrt),



was allerdings unter Umständen kleine Nachteile mit sich bringt. Eine Funktion steht beispielsweise am Fahrpult zwar zur Verfügung wird aber vom Empfänger nicht unterstützt. Vorteilhaft ist also - trotz

Normierung - der Einsatz einer einheitlichen Produktelinie. Deswegen hat sich **model rail** für die Aufnahme der kompletten Produktpalette von ZIMO ins Verkaufsprogramm entschieden. Wir bieten ausserdem schon seit längerer Zeit kompetente Beratung und Ausführung im Bereich der Digitalisierung von Fahrzeugen und machen sowohl die eigenen Fabrikate als auch Produkte anderer Hersteller „digitaltauglich“. Speziell Produkte in den Spuren 0 und 0m werden mit den bewährten ZIMO-Produkten bestückt.



Sind Sie dabei?

Falls wir Ihr Interesse am digitalen Fahrspass geweckt haben sollten, nehmen Sie Kontakt mit uns auf. Wir zeigen Ihnen gerne die fast unbegrenzten Möglichkeiten der Digitaltechnik auf unserem Diorama.

Zubehör

Tips für den Gleis- und Weichenbau

Sicher haben Sie die Modellbau-Tage vom Oktober 1997 im Verkehrshaus in Luzern noch in bester Erinnerung. Unser Diorama, das wir für diesen Anlass gebaut und vorgestellt haben, entstand zu 100% aus Komponenten unseres neuen Gleis- und Weichenbausystemes.

Die Erfahrungen, die wir während des Bauens sammeln geben wir gerne an Sie weiter. Die auszuführenden Basisarbeiten finden Sie in unserer Gleis-Baubroschüre, die bei uns bezogen werden kann.

Vorbereitung

Zeichnen Sie den Gleisplan Ihrer Bahnhofs-Anlage exakt 1:1 auf Ihre Module auf, setzen Sie die Wiechenschablonen in der richtigen Position. Wegen des Papierverzuges verwenden Sie für das Kleben der Schablonen einen Büro-Stick, 2-3 Streifen genügen. Für das Setzen der Schwellenbänder zeichnen Sie Begrenzungslinien $\pm 28\text{mm}$ links und rechts der Gleismittel-Linie. Von den Wiechenschablonen machen Sie sich von jedem Typ eine

Kopie oder besorgen Sie sich bei uns eine zusätzliche Schablone für Ihre Unterlagen, nach dem Verlegen der Schwellen können Sie sonst nicht mehr feststellen, wo welche Schienenplatten hingehören. Nun verlegen Sie alle Schwellen. Tragen Sie mit einem Pinsel einen Streifen von 15 – 25mm Weissleim auf und rollen Sie das Schwellenband darauf. Bei den Weichen reißen Sie die in der richtigen Reihenfolge abgeklebten Schwellen vom Klebeband und setzen diese auf die Schablone um. Nach ca. 1 Stunde können Sie auch bei den Schwellenbändern das Klebeband abziehen.

Nageln der Schienen

Beim Nageln der Schienen empfehlen wir mit der längsten Geraden zu beginnen. Es wird zuerst eine Anschlagschiene, um ein schönes gerades Gleis zu erhalten, montiert. Die Schiene kann aus Aluminium-Flachmaterial ca. 30 x 5mm bestehen und sollte ca. 1,2 – 1,5m lang sein. Achten Sie beim Kauf darauf, dass die Schiene absolut gerade ist. Falls Sie keine Bezugsmöglichkeiten haben, können wir diese für Sie gerne besorgen. Es müssen für die Befestigung ca. 3 Bohrlöcher von Ø 4mm auf die Länge verteilt eingebracht werden. Die einzuhaltenden Montage-Abstände sind bei Spur 0m 20mm und bei Spur 0 25mm von der Gleismitte. Werkzeuge, die Sie nun für den Gleisbau benötigen, sind:

1 Spurlehre lang, 1 Paar Spurlehren kurz (besser zwei), 1 Spiker, 1 Spitzzange, 1 Gleis-Rollgerät, 1 kleiner Durchschlag und 1 kleiner Hammer.

Beginnen Sie mit den geraden Geleisen, zum Beispiel im Anschluss an eine Weiche.

Auf die ersten 10 Schwellen werden die Schienenplatten (gegossene oder geprägte) mit einer Pinzette aufgebracht, die Schienenprofile eingelegt. Das Ganze wird nun mit der langen Spurlehre auszentriert und leicht gegen die Anschlagschiene gedrückt. In den Spiker-Aussparungen kann nun der Nagel eingesetzt werden. Nageln Sie jede Schwelle fertig. Spurlehre nachschieben, leicht gegen Anschlag drücken, nageln usw. Die Schienenplatten auf den letzten 3 – 4 Schwellen lassen Sie lose, damit Sie das Schienenprofil leicht anheben können um weitere Schienenplatten unterlegen zu können.

Für Geleise im Bogen montieren Sie zuerst die Aussenschiene. Um einen sauberen Bogen zu erhalten wird der Radius mit unserem Rollgerät vorgebogen. Da die Endstücke ca. 1,5cm gerade bleiben (werkzeugbedingt) müssen diese abgesägt werden, um somit einen korrekten Übergang im Stossbereich zu erhalten. Die Aussenschiene wird gesetzt durch Einmessen von der Gleismittellinie. Fixieren Sie zuerst jede 3. – 4. Schwelle, um einen sauberen Bogen zu erhalten.

Die Innenschiene wird nun mit den kurzen Spurlehren positioniert und wie oben mit den Spiker befestigt. Achten Sie darauf, dass Sie Plus-Toleranzen anstreben.

Für die Verbindung zwischen den einzelnen Profilen haben wir als MS-Feingussteil einen Schienenverbinder in unserem Lieferprogramm. Für eine einwandfreie elektrische Verbindung muss eine Drahtverbindung eingelötet werden.

Die Weichen

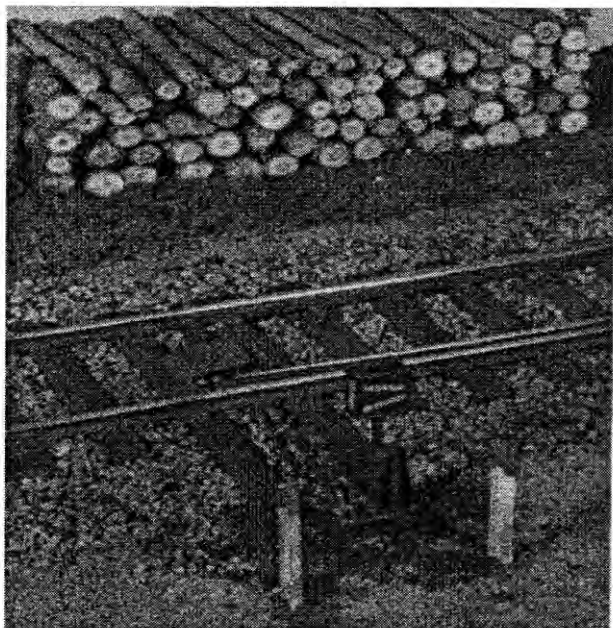
Die Weichen werden zuletzt eingepasst und montiert. Bei den Normalweichen beginnen Sie mit dem geraden Strang. Suchen Sie die entsprechenden Schienenplatten aus der Packung. Mit den kurzen Spurlehren können Sie wieder gegen die gesetzte Anschlagschiene arbeiten, wenn für den Spiker kein Platz mehr vorhanden ist, verwenden Sie zum Eindrücken des Nagels eine feine Spitzzange. Im Zungenbereich kontrollieren Sie die Spurweite mit der Schieblehre oder einer Lichtraumprofillehre. Lösen Sie die Vorspurdrähte nach und nach wo es nötig ist. Das Herzstück wird vor der Befestigung mit den Schraubenimitationen bestückt. Achten Sie darauf, dass Sie im Herzstückbereich und im Zungenbereich keine Minus-Toleranzen erhalten. Kleine Korrekturen werden mit einem kleinen Durchschlag und einem Hammer nachjustiert. Vorschläge für Stelldraht-Montage, Motorantrieb und Verdrahtungspläne finden Sie in unserer bereits eingangs erwähnten Gleisbaubroschüre. Einige Vorgehensweisen sind in dieser Broschüre bildlich dargestellt.

Die Gleislaufflächen werden nun gereinigt, das heisst, die Brünage wird abgezogen. Dies geschieht am besten mit einem ROCO-Schienenreiniger. Zum Abschluss wird nun noch das Ganze ausgetestet. Fahren Sie mit allen Ihren Fahrzeugen im ganzen Anlagenbereich, heikle Stellen werden jetzt noch nachjustiert und nachgebessert.

Das Schottern

Wenn Ihre Fahrzeuge einwandfrei laufen, können Sie als nächsten Schritt mit dem Einschottern der Geleise beginnen. Treffen Sie zuerst einige Vorbereitungen. Dass das Ganze lebt, werden als erstes Sand- und Schottergemische hergestellt, die aus verschiedenen Woodland-Produkten bestehen. Links und rechts des Schotterbettes finden Sie beim Original feines Kies und Sand.

Mischen Sie dieses feine Sandgemisch zu je $\frac{1}{3}$ B73, B74 und B75. Mit einem Pinsel tragen Sie links und rechts der Schwellen Weissleim auf und streuen Sie dieses Gemisch ein, lassen Sie das Ganze gut trocknen. Die Schottermischung stellen Sie zusammen aus 2 Teilen B89, $1\frac{1}{3}$ Teile B88, $\frac{1}{2}$ Teil B87, $\frac{2}{3}$ Teile B86 und $\frac{1}{5}$ Teil B84. Das Ganze



gut durchmischen und nun zwischen den Schwellen einbringen. Sehr gut eignet sich für diese Arbeit eine kleine Schnabeltasche, wie sie zum Dosieren von Waschmitteln verwendet werden. Den Schotter verteilen Sie nun im trockenen Zustand mit einem Borstenpinsel. Achten Sie darauf, dass überall genug Schotter liegt, speziell unter den Schienen zwischen den Schwellen. Auf den Schwellen selber sollte kein Schotter liegen. Das Schotterbett ist bei Spur 0 ca. 70 mm breit, bei 0m ca. 60 mm. Die Gleisbett-Böschungen werden mit Schotter aufgefüllt und mit dem Pinsel sauber nachgestaltet. Nun wird alles mit einer Handspritze mit Wasser befeuchtet, Sie erhalten dadurch eine gute Kapillarkwirkung für das nachfolgende Einwirken eines Leim-Wasser-Gemisches. Dieses besteht aus 1 Teil Weissleim und 4 Teilen Wasser, geben Sie einige Spritzer Entspannungsmittel, z.B. Abwaschmittel, bei und tragen Sie dieses Gemisch mit einer kleinen Spritze oder Pipette auf den Schotter auf. Achten Sie darauf, dass der Schotter überall benetzt wird. Nach dem Trocknen (1-2 Tage) wird alles mit dem Staubsauger abgesaugt, eventuelle „Löcher“ werden ausgebessert. Die endgültige Farbgebung wie Flugrost, Bremsstaub usw. wird am Schluss mit der Airbrush-Pistole bewerkstelligt. Führen Sie diese Arbeit möglichst im Freien aus, nicht nur wegen des unangenehmen Nebels der verursacht wird, sondern auch wegen des besseren Lichtes das zur Verfügung steht. Das komplette Programm von Woodland-Scenic, das Sie für diese Arbeiten benötigen, führen wir am Lager. Das Grün werden wir in einem nächsten Info behandeln.

Wir wünschen Ihnen viel Spass beim Bauen Ihrer Gleisanlage und hoffen, dass Ihnen die Tips hilfreich sein werden.

Grundsätzlich ist nach wie vor das Selbstbau-Geleise und die Selbstbau-Weichen das einzige System, bei dem verschiedene Gleis- und Weichenformationen, auch 3-Schienensysteme nachvollzogen werden können. Dazu kommt dann noch der Stolz „ich habe das selbst gebaut“.

Nicht alle können dies, das ist auch uns bewusst. Wir bieten Ihnen deshalb auch den Bau von Fertigweichen an, genau so wie die Entwicklung kompletter Anlagen und den Bau deren Komponenten.

Verlangen Sie unsere Unterlagen, rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne.

In eigener Sache

Wettbewerb

Im Mai 1998 haben wir in Zusammenhang mit einer Promotion für unsere 3 Varianten der Ae3/6II einen kleinen Wettbewerb veranstaltet. Unter den zahlreichen Einsendungen sind folgende Gewinner eines Gutscheines für ein 2-Jahres-Halbtaxabonnement der SBB ausgelost worden:

- Herr Peter Wohnlich
- Herr Erich Neidhart
- Herr Albert Isler

Wir gratulieren den glücklichen Gewinnern und werden Ihnen die Gutscheine per Post zustellen.

Verkaufsstelle Deutschland

Für unsere Modellbahn-Freunde in Deutschland konnten wir Anfang dieses Jahres in Frankfurt eine Verkaufsstelle unseres gesamten Programmes einrichten. Informationen und Bestellungen werden ausgeführt durch:

Firma
Simrock + Simrock
Im Sachsenlager 4
D-60322 Frankfurt am Main
Tel. (069) 95 91 28 12
Fax (069) 95 91 28 14

Es ist uns eine besondere Ehre, dass wir durch die Firma Simrock + Simrock in der Weltstadt Frankfurt vertreten sein können. Herr Simrock ist durch seine grossen Sachkenntnisse ein kompetenter Ansprechpartner. Verlangen Sie die neuesten Unterlagen.