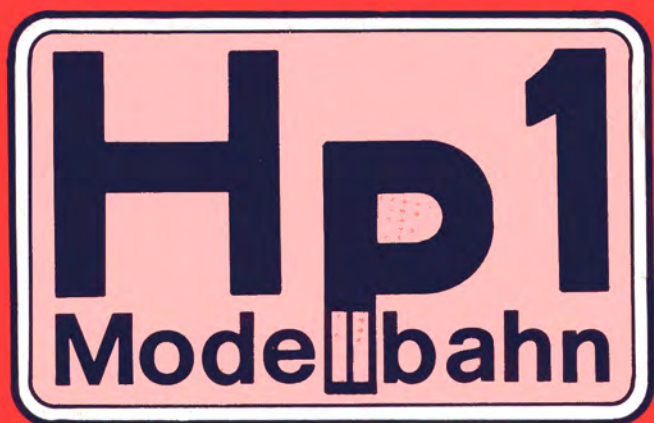




4
1987

Magazin für engagierte Modellbahner



**Modifikationen an der BR 65
von Fleischmann**

**Dem Vorbild nachgebaut:
Stellwerk »Mühlbach«**

**Ivo Cordes schafft es:
Fahrplanmäßig nach Brohl**

**Unser heutiger Bauplan:
Fässer en gros – en détail**

25 x
Hp1 - Modellbahn

HO

BAUSATZ-NR.: 33.016
LÄNDERBAHNWasserturm in GEMAUERTER AUSFÜHRUNG
MIT WASSERBEHALTERVERKLEIDUNG AUS GEMAUERTEM
FACHWERK MIT ROTE M BACKSTEIN

Obwohl die Ausführungsvielfalt bei Wassertürmen nahezu unübersehbar ist, gab es beim Vorbild doch immer wieder Ausführungen, die im **prinzipiellen** Aufbau relativ hohe Auflagen erreicht haben. Dies bedeutet, daß die Grundform bei allen Wassertürmen dieses Typs gleich war, daß sich das Fassungsvermögen aber je nach den örtlichen Verhältnissen z.T. erheblich unterschied. Noch wesentlicher ist jedoch, daß es so gut wie keine Bestimmungen über die zu verwendenden Baumaterialien und deren Kombination untereinander gab.

Eine solche Wasserturm-Bauart, die in den unterschiedlichsten Detailausführungen von der K.P.E.V. ab etwa 1880 in relativ großer Stückzahl errichtet wurde, stellt das Vorbild für unseren HO-Bausatz 33.016 dar.

Das Modell entspricht einem Vorbild mit einem Fassungsvermögen von ca 70 m³.

Da unser Modell nicht nur einen vollständig aus rotem Backstein gemauerten Turm, sondern auch einen Wasserbehälter, der mit ausgemauertem Fachwerk (ebenfalls mit rotem Backstein) verkleidet ist, eignet es sich ganz besonders gut für Anlagen nach einem Vorbild in Norddeutschland, kann aber ohne weiteres auch auf mitteldeutschen Anlagenmotiven verwendet werden.

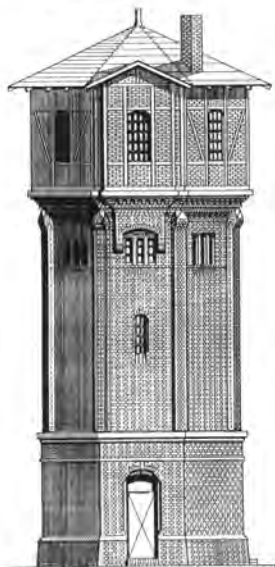
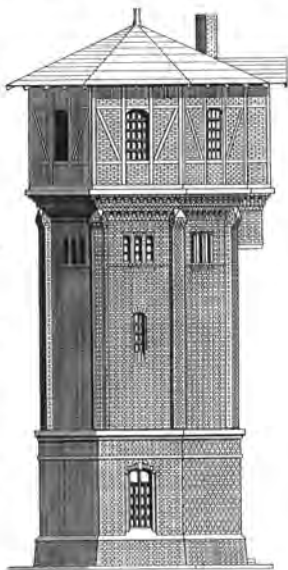
Wir waren - wie stets! - bemüht, ein Modell zu schaffen, welches nicht nur die Proportionen des Vorbilds, sondern auch kleine und kleinste Details soweit irgend möglich, maßstabgerecht wiedergibt. Im einzelnen sei ganz besonders auf folgende zwei Punkte hingewiesen:

- absolut maßstäbliche und vorbildentsprechende Ausführung des Mauerwerks, insbesondere der Läufer-/Bindernordnung,
- zierliche Fensterkreuze, da als Präzisions-Messing-Atzteile ausgeführt. ... U.V.A.M.!! ...

BAUSATZ-NR. 33.016..... 49,95 DM*
* = Unverbindliche Preisempfehlung



Bochmann & Kochendörfer GmbH
Postfach 100 147, D-7170 Schw. Hall



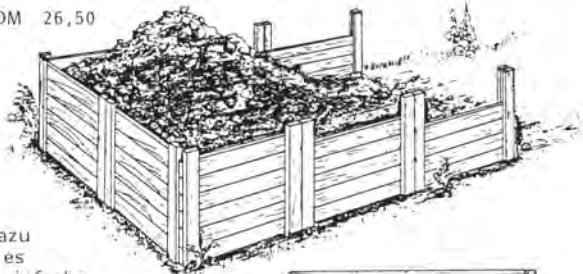
Paulo - Information!

Liebe "g" - "0m" - "0e" - "0f" - Freunde!

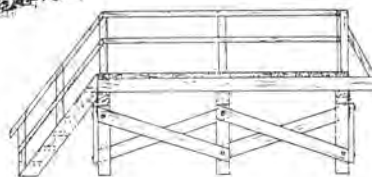
Bitte denkt an die kommenden "NIKOLAUS-FAHRTEN" auf Euren Anlagen.

Schafft rechtzeitig Kohle an! Von P A U L O gibt es jetzt einen KOHLENBANSEN aus Altschwellen. Ein sehr schneller Bausatz. Artikel Nr. 7012,

für DM 26,50



...dazu gibt es eine einfache BEKOHLUNGSBÜHNE - hier die technische Zeichnung -
Art. Nr. 7014
für DM 33,50



...und da der nächste Winter ganz bestimmt kommt, rechtzeitig ans Aufstellen von STREUSANDKISTEN denken. Gibt's auch bei PAULO - fertig, für DM 13,50, Art. Nr. 9015

Alles am Lager bei

Dieter Müller
Modellbahnbedarf
Eichstedtstraße 36 4700 Hamm 4

Paulo - Information!

Mit freundlicher Genehmigung von Herrn Otto O. Kurbjuweit durften wir seinen Haltepunkt-Unterstand

"Kaiserweg"

auflegen. Siehe auch Hpt-Modellbahn Heft 3, 3. Quartal 1984. Fünfzig Stück haben wir gebaut - 35 in braun, 15 in grün - Lieferung in der Reihenfolge der Bestellung. Für DM 86,50. Artikel Nr. 7025.

Zur Wiederholung: Alle unsere Bausätze und Fertigmodelle sind aus Holz.



Am Lager bei

Dieter Müller
Modellbahnbedarf
Eichstedtstraße 36 4700 Hamm 4

HO

BAUSATZ-NR.: 33.017
LÄNDERBAHNWasserturm mit GEMAUERTEM TURMSCHAFT UND HOLZVERKLEIDETEM WASSERBEHALTER (Mauerwerk: ocker/ Holz: olivgrün)

Obwohl die Ausführungsvielfalt bei Wassertürmen nahezu unübersehbar ist, gab es beim Vorbild doch immer wieder Ausführungen, die im **prinzipiellen** Aufbau relativ hohe Auflagen erreicht haben. Dies bedeutet, daß die Grundform bei allen Wassertürmen dieses Typs gleich war, daß sich das Fassungsvermögen aber je nach den örtlichen Verhältnissen z.T. erheblich unterschied. Noch wesentlicher ist jedoch, daß es so gut wie keine Bestimmungen über die zu verwendenden Baumaterialien und deren Kombination untereinander gab.

Eine solche Wasserturm-Bauart, die in den unterschiedlichsten Detailausführungen von der K.P.E.V. ab etwa 1880 in relativ großer Stückzahl errichtet wurde, stellt das Vorbild für unseren HO-Bausatz 33.017 dar.

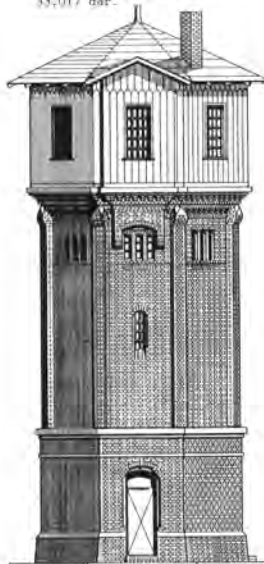
Das Modell entspricht einem Vorbild mit einem Fassungsvermögen von ca 70 m³.

Unser Modell hat einen Wasserturm mit holzverkleidetem Wasserbehälter zum Vorbild. Die Holzverkleidung trägt einen olivgrünen Anstrich. Für den gemauerten Turmschaft wurden "gelbe" (ockerfarbene) Ziegel, wie sie z.B. vom einstigen Anhalter Bahnhof in Berlin bekannt sind, verwendet. - Die Wasserturmvariante 33.017 läßt sich dadurch wesentlich universeller verwenden.

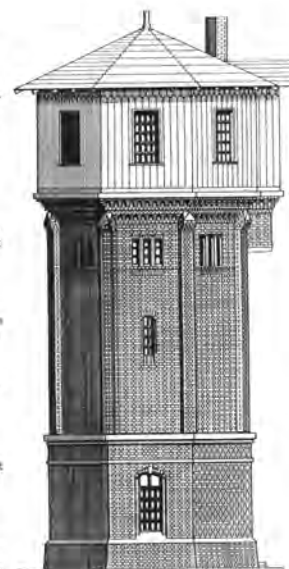
Wir waren - wie stets! - bemüht, ein Modell zu schaffen, welches nicht nur die Proportionen des Vorbilds, sondern auch kleine und kleinste Details soweit irgend möglich, maßstabgerecht wiedergibt. Im einzelnen sei ganz besonders auf folgende zwei Punkte hingewiesen:

- absolut maßstäbliche und vorbildentsprechende Ausführung des Mauerwerks, insbesondere der Läufer-/Bindernordnung,
- zierliche Fensterkreuze, da als Präzisions-Messing-Atzteile ausgeführt. ... U.V.A.M.!! ...

BAUSATZ-NR. 33.017..... 49,95 DM*
* = Unverbindliche Preisempfehlung



Bochmann & Kochendörfer GmbH
Postfach 100 147, D-7170 Schw. Hall



Herausgeber und Verlag:

**FREUNDKREIS EUROPÄISCHER
MODELLBAHNER (FREMO) e.V.**

Postfach 1467, 4700 Hamm 1

Redaktion:

Curt G. Zillmer (verantw.)

Andreas Gabriels

Hans Wolfram Nicolaus

Redaktionsanschrift:

Dresdener Straße 26
D-7032 Sindelfingen
Telefon (0 70 31) 8 65 69

Anzeigen:

Rudolf Ossig
Eisenacher Straße 49
D-6440 Bebra 1
Telefon (0 66 22) 27 96

Hp 1 - Modellbahn erscheint einmal vierteljährlich im Eigenverlag des FREUNDKREISES EUROPÄISCHER MODELLBAHNER (FREMO) e. V., und zwar jeweils im März, Juni, September und Dezember.

Hp 1 - Modellbahn kann durch den Modellbahnfachhandel, den Fach- und Bahnhofsbuchhandel, oder vom Verlag bezogen werden. Einzelheft DM 6,-. Das Direktabonnement ab Verlag (DM 22,-/Jahr) beginnt mit Heft 1 eines Jahrgangs und verlängert sich automatisch um ein weiteres Jahr, wenn es nicht sechs Wochen vor Beginn des neuen Bezugszeitraumes gekündigt ist. Abonnementsbestellung durch Einzahlung bei Spadaka Bockum-Hövel, Konto 3 413 999 100 (BLZ 410 610 11) oder Postgirokonto Hannover 766 36 - 300 (BLZ 250 100 30) des FREMO e. V. Für FREMO-Mitglieder ist der Bezugspreis im Mitgliedsbeitrag eingeschlossen.

Alle Mitarbeit ist ehrenamtlich. Durch die Einsendung von redaktionellem Material erklärt der Einsender, im Besitz aller Veröffentlichungsrechte zu sein und verzichtet auf jeglichen Honoraranspruch. Nachdruck ist ohne schriftliche Genehmigung der Redaktion verboten.

Die Preise enthalten 7% Mehrwertsteuer.

Es gilt Anzeigenpreislise Nr. 5 vom 1. 12. 84.

Druck: Kämmler, Stuttgart 80

Frachtbrief:

Vorwort zum 25. Heft Hp1-Modellbahn 5

Christian Sauer

Kleider machen Leute

Modifikationen an Fleischmanns BR 65 in
Verbindung mit Weinerts Umbausatz 5

FREMO - Regionaltreffen in Unna 8

Dieter Müller

Stellwerk Mühlbach

Dem Vorbild nachgebaut 9

Curt G. Zillmer

Fässer en gros - en détail

Unser heutiger Bauplan 12

FREMO - Regionaltreffen in HH - Wilhelmsburg 17

Ivo Cordes

Fahrplanmäßig nach Brohl

Fahren nach Fahrplan in Hamburg-Wilhelmsburg 18

Bw - Geplauder

Gratulation - Die 0m-Runde - Radsatzerfahrungen 20

Veranstaltungs-Termine 22

Bücher für den Modellbahner 22

Interessante Produkte 22

Inserenten - Verzeichnis 27

Kleinanzeigen 27

Titelseite:

Das Stellwerk in Westig in der Nähe von Iserlohn war Vorbild für einen interessanten Nachbau im Maßstab 1 : 45. Lesen Sie mehr darüber auf Seite 9 (Foto: Dieter Müller).

Redaktionsschluß für die folgenden Ausgaben:

Hp1-Modellbahn 1/88: 16. Januar 1988

Hp1-Modellbahn 2/88: 16. April 1988



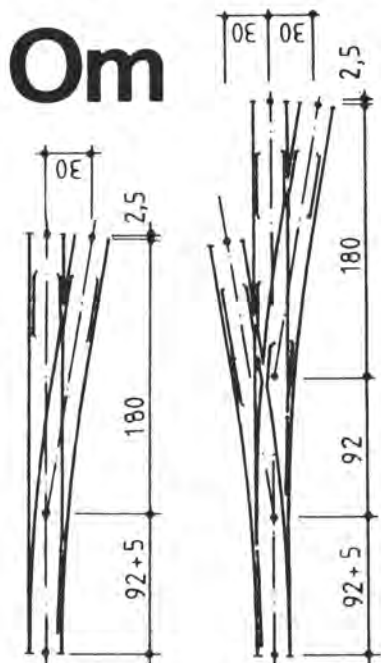
W M S · KIRSTEN WENZEL
FABRIKATION & VERTRIEB VON
TECHN. MODELLSPIELWAREN FÜR
AUTO · EISENBAHN · ARCHITEKTUR

WENDEMUHLE 4 A · 3300 BRAUNSCHWEIG
TELEFON: 05307 / 35 85 WESTERN GERMANY



Zubehör für den Gebäude & Fahrzeug - Selbstbau
Modellbauplatten · Auto-Modell-Sets · Vario-Fenster
Figuren & Zubehör · Micro-Stäbchen & Drähte · Tele-
grafenmasten · Stahlprofile aus Kunststoff · Bausätze
Katalog DM 4,- in Briefmarken

WEICHENBAUSÄTZE



Karl-Heinz Riefer
Architekt
Kattowitz Str. 26
5000 Köln 80
Tel. 02 21 / 69 76 11

Coupon

KOSTENLOS

erhalten Sie gegen Einsendung
dieses Coupons unseren neuesten
Elektronik-Spezial-Katalog
mit 260 Seiten

SALHÖFER-ELEKTRONIK

Jean Paul Str 19, 8650 Kulmbach
C 0240

Coupon



KATALOG-ANFORDERUNG: MODELLZUBEHÖR GÖHL

Adlerstraße 41, 4600 Dortmund 1
Tel. 0231/14 17 47

Schutzgebühr DM 4,- (+ Porto 1,40)

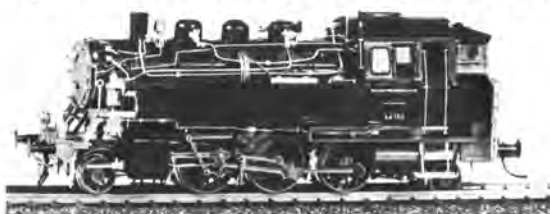
Kleinteile für Modellbauer

**Gleichstrom-Motore
und Getriebe
Zahnräder (Messing
und Kunststoff)
Kleinstnieten
Kugellager
Schrauben und Muttern
Profile (Messing
und Kunststoff)
Gleitlager**

ROLAND- MODELLBAHNSTUDIO



Abb.: Fleischmann BR 64
mit Weinert-Umbausatz



A. Schuchardt & Miteigentümer

IHR PARTNER IN SACHEN MODELLBAHN

Aus unserem Angebot: Bauteile von Weinert, Günther, Verbeck, Reitz; Beschriftungen von Spieth, Gaßner, Dila, Müller; Bohrer ab 0,3mm; Brawa-Messingprofile; Polystyrol-Platten; Lokbausätze von M + F/DJH, Weinert, Günther, Panier, Bemo; H0-Kleinserienautos in Gießharztechnik + Bauteile und vieles andere. Kommen Sie bei uns vorbei oder bestellen Sie per Post. Ein Versand erfolgt gegen Vorausrechnung oder Nachnahme.

Gröpelinger Heerstraße 165, 2800 Bremen 21, Tel. (04 21) 61 30 78

JOSEF DUSCH

Gemeinderied 28 · 8969 Dietmannsried

Telefon 083 74 / 73 86



Modellbahnen + Elektronik
Handel · Anlagenbau
Reparaturservice

STYRO-STONE MAUERPLATTEN Spur 0 . I
Verschiedene Strukturen und Farben 500 x 200 x 3,5 mm

STYRO-STONE MAUERPROFILE Spur 0 . I
Tunnelportale · Stützmauern · Arkaden

STYRO-STONE GLEISBETTUNG Spur 0
Zum selbststeinschottern-fertig mit Korkschother
oder Steinschother

Alleinvertriebsrecht für BRD

Weiteres Programm:

Gleisbettungen für Fama-0m Ferro-Rail. Spur I LGB
Haberl + Papst - Lauer - Merkur - MZZ - Salota -
Woodland. Information gegen DM 2,00 in Briefmarken



Verehrte Leser,

heute halten Sie unser 25. Hp1-Modellbahn-Magazin in den Händen. Im Rückblick auf die Gründung des Freundeskreises Europäischer Modellbahner (FREMO) e. V. im Herbst 1981 und des damit verbundenen erstmaligen Erscheinens von Hp1-Modellbahn erfüllt es uns mit Staunen, aber auch mit ein wenig Stolz, wie gut unsere Zeitschrift, ebenso wie der Verein, in diesen Jahren gewachsen ist.

Alle, die wir im FREMO an Hp1-Modellbahn mitarbeiten, sind ohne Ausnahme Amateure und wollen es auch bleiben. Wir sind Amateure im besten Sinn, wir sind unabhängig von irgendwelchen Zwängen und, wie kann es anders sein, dem Modellbahnbau in jeder Beziehung ergeben.

Engagierte Praktiker aus unserer Mitte schreiben für den Modellbahner Berichte und teilen ihre Erfahrungen mit ihm – Hp1-Modellbahn bildet die Brücke zwischen beiden. Der realistische Aufbau und der vorbildgerechte Betrieb auf unseren FREMODul-Anlagen ist unser Ziel – Hp1-Modellbahn ist der Mittler zwischen Ihnen, dem Modellbahner, und den Zielen des FREMO.

Wer guten Modellbau und spannenden Modellbetrieb kennenlernen will, der möge eines der zahlreichen FREMO-Treffen im

Jahr besuchen. Hier kann man hautnah erleben, daß das Modellbahn-Hobby wirklich Spaß macht.

Die Treue und das Interesse unserer Mitglieder und unserer immer zahlreicher werdenden Leserschaft haben diese 25 Hefte Hp1-Modellbahn möglich gemacht. Wir danken Ihnen heute dafür, es wird uns Ansporn sein für die weitere Arbeit.

Nur noch wenige Wochen trennen uns von Weihnachten und dem Jahreswechsel. Wir wünschen Ihnen und Ihren Angehörigen ein frohes Fest, für 1988 alles Gute – und für den Modellbahnbau stets Hp1!



Axel Hartig
Präsident
des FREMO e. V.



Curt G. Zillmer
Redaktion
Hp1-Modellbahn

FREMO - JAHRESTAGUNG 25. - 27. März 1988

HOTEL SONNENBLICK, Am Berg 1, 6440 BEBRA-WEITERODE

Nähere Einzelheiten in FREMOintern und Hp1-Modellbahn 1/88

Christian Sauer

Kleider machen Leute

Modifikationen an Fleischmanns BR 65 in Verbindung mit Weinerts Umbausatz

»Endlich ein Umbausatz für relativ wenig Geld; und schnell in der Montage«, so dachte ich, als ich den Weinert-Umbausatz für die BR 65 von Fleischmann in Händen hielt. Bei genauerem Hinsehen stellte sich jedoch heraus, daß doch etwas mehr Aufwand an Zeit und auch an Teilen erforderlich ist, will man ein möglichst vorbildgetreues Modell besitzen.

So wurden bei Weinert einige Details des Vorbildes offensichtlich übersehen. Es wäre zu begrüßen, wenn Weinert in Zukunft auch die in folgender Aufstellung enthaltenen Bauteile dem Bausatz beifügen und die Umbauanleitung entsprechend ergänzen würde:

- ca. 15 cm Draht 0,5 Ø
- ca. 10 cm Draht 0,8 Ø
- ca. 5 cm Draht 0,18 ... 0,2 Ø
- 1 Stück Messingblech 0,5 mm, 4 x 4 mm
- 2 Stück Griffstangenhalter lang,
Weinert Nr. 8460

- 2 Stück Sicherheitsventil Bauart Ackermann
Weinert Nr. 8300
Günther Nr. 1085
Verbeck Nr. 1005
- 2 Stück Schürgerätehalter (falls die vorhandenen bei der Demontage beschädigt werden)
- 1 Stück Wasserkastenklappe lang
- 2 Stück Kolbenstangenschutzrohr
Weinert Nr. 9225
Verbeck Nr. 1001
- 2 Stück Kranhaken
Weinert Nr. 8262
Verbeck Nr. 1034
- 2 Stück Nummerntafel (falls das Modell mit Computernummer ausgestattet werden soll)
Weinert Nr. 8058

Nachdem ich mir diese Teile besorgt hatte, konnte der Umbau beginnen. Zuvor las ich Weinerts Umbauanleitung nochmals aufmerk-

sam durch. Ein sorgfältiges Studium dieser Unterlagen (und das gilt für alle Bau- oder Umbauanleitungen ohne Ausnahme) erspart einem manchen Ärger.

So begann ich mit den vorbereitenden Arbeiten am Lokgehäuse, wie sie in der Anleitung beschrieben sind. Darüber hinaus sind jedoch noch eine Reihe weiterer Änderungen erforderlich. Der Übersichtlichkeit wegen habe ich diese zusätzlichen Arbeiten in einer Liste zusammengestellt; die Ziffern entsprechen denen in Abb. 4:

- 1 – Verbindungsleitung zwischen vorderem und hinterem Dampfentnahmestutzen entfernen;
- 2 – Leitung (von der Turbospeisepumpe kommend) zum vorderen Kesselspeiseventil entfernen;
- 3 – Leitung, die von der Verbindung zwischen dem vorderen und dem hinteren Wasser-

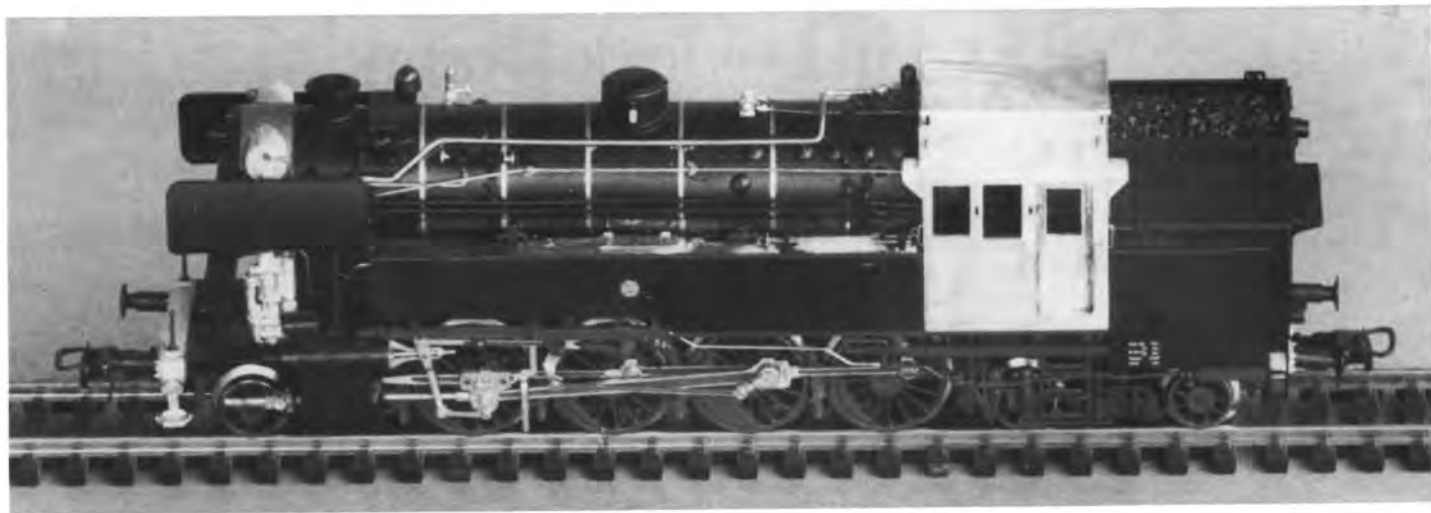


Abb. 1: Hier die Heizerseite der umgebauten Lok...

- kasten nach vorne weggeht, entfernen;
- 4 – Ausbuchtung an der Kohlenkasten-Rückwand entfernen;
- 5 – Leitung zum Mischvorwärmer (unter dem linken Wasserkasten vorne) entfernen;
- 6 – Linke Wasserkastensklappe und mindestens die erhabene Waschluge entfernen; entstehende Löcher mit Spachtelmasse füllen und ebnen;
- 7 – Die dem Führerhaus am nächsten liegende Leitung vom hinteren Dampfentnahmestutzen entfernen.

Soweit die zusätzlichen Änderungen. Der nächste Schritt war für mich die Montage der Weinert-Teile nach Umbau-Anleitung, wobei sich keine Schwierigkeiten ergaben.

Ergänzend habe ich die folgenden Arbeiten durchgeführt (die Ziffern entsprechen diesmal denen in Abb. 5):

- 1 – Lange Griffstangenhalter (2 Stück) und Anstellstange für Pumpe (aus 0,5 mm-Draht) montieren;
- 2 – Verbindungsleitung aus 0,8 mm-Draht zwischen hinterem und vorderem Dampfentnahmestutzen montieren (oberhalb der Waschlugen und unterhalb des Dampfdomes vorbeiführen);
- 3 – Verbindungsleitung aus 0,8 mm-Draht zwischen oberem Vorwärmeranschluß



Abb. 2: ... die Stirnseite ...

- und dem vorderen Kesselspeiseventil einbauen;
- 4 – Auf dem linken Wasserkasten Details montieren:
 - Wasserkastendeckel optisch an den der rechten Seite angleichen und diesem genau gegenüber montieren,

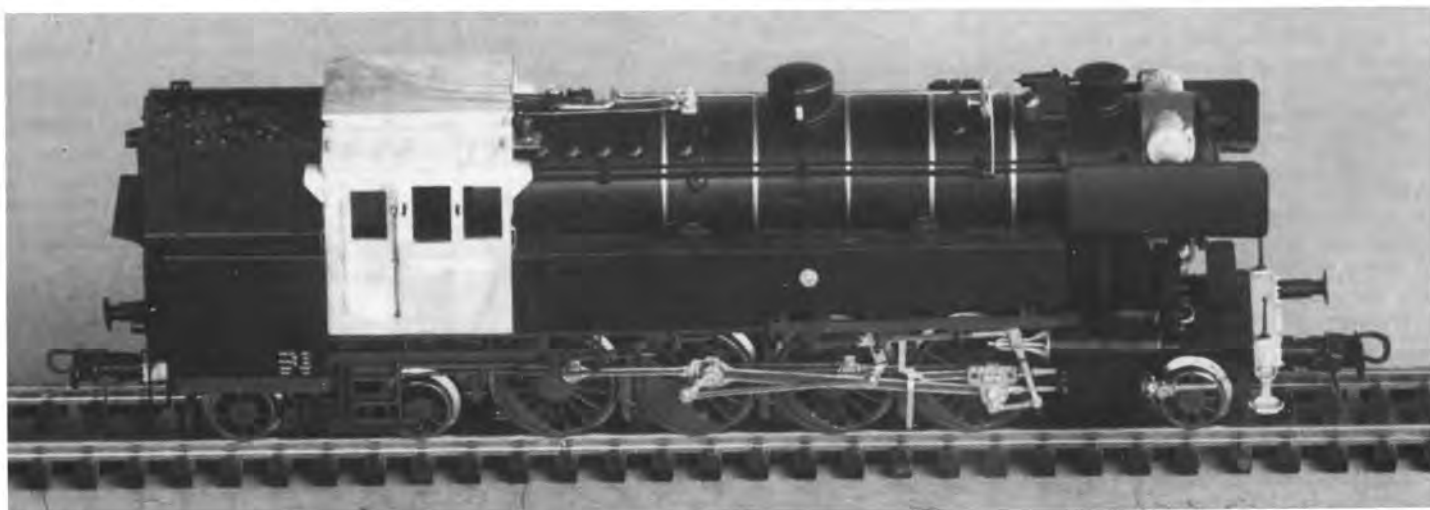
- Kranhaken (auf die alte Position),
- Schürgerätehalter nebst Schürgeräten;
- 5 – Falls die Kesselspeiseleitung links unter dem Wasserkasten bei der Demontage der Mischvorwärmer-Zulaufleitung beschädigt wurde (wie in meinem Fall), muß diese aus 0,5 mm-Draht wieder ergänzt werden;
- 6 – Sicherheitsventile mit Betätigungszügen aus 0,18 mm-Draht an alten Platz montieren;
- 7 – Das topfförmige Fleischmann-Dampfpeifengebilde benützte ich zur Nachbildung der UKW-Topfantenne für den Rangierfunk, die die Loks 65 008–010 während ihrer Betriebszeit beim Bw Dillenburg erhalten hatten. Die Antenne wird einfach in ein 4 x 4 mm großes Ms-Blech (0,5 stark), in dessen Mitte man vorher ein 1 mm-Loch gebohrt hat, eingesteckt und dieses dann oberhalb der Waschlugen an die Vorderseite des Führerhauses geklebt.

Da ich meine Lok mit Computernummern fahren lassen will, rüstete ich sie noch zusätzlich mit den passenden Weinert-Nummerntafeln aus.

Nach diesen Ergänzungen erhält man ein Modell, das so aussieht, wie es auf den Fotos zu sehen ist, und dem – soweit ich das beurteilen kann – nichts Auffälliges mehr fehlt.

Abb. 3: ... und die Lokführerseite. Die Umbauteile sind an ihrer hellen Farbe gut zu erkennen.

Fotos (3): D. R. Zillmer



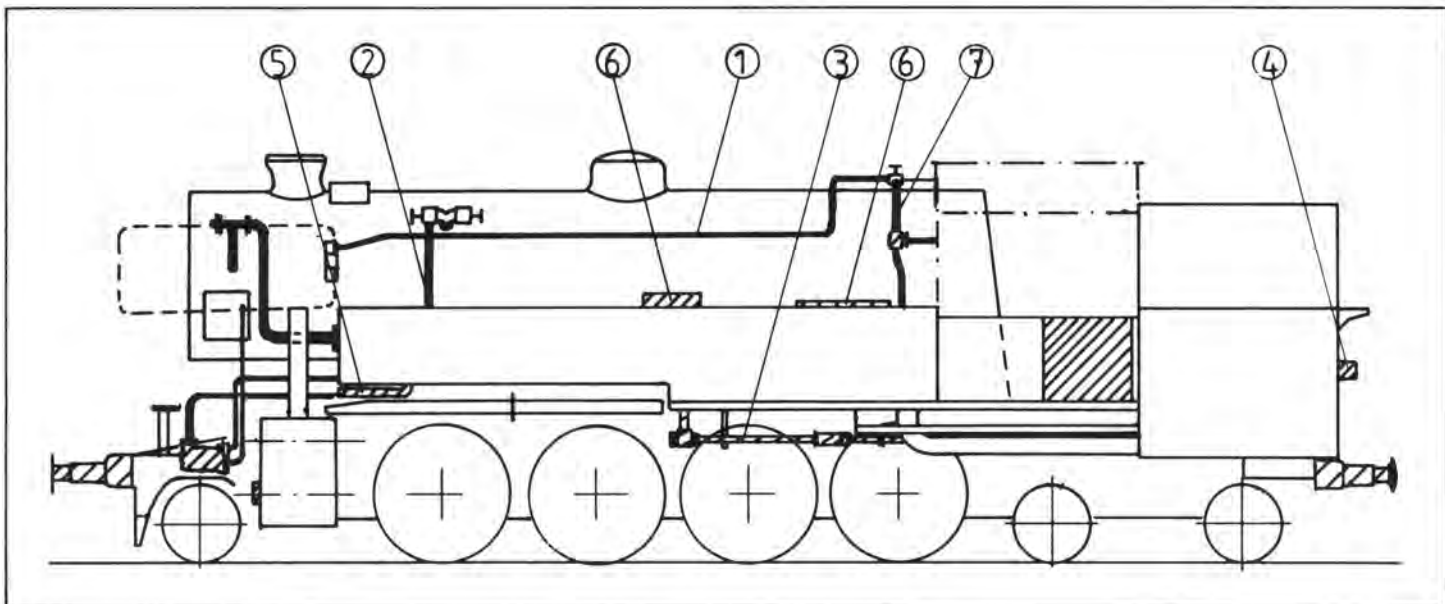


Abb. 4: Das Gehäuse der BR 65 wird nach Weinerts Angaben bearbeitet. Die mit den Ziffern 1–7 bezeichneten zusätzlichen Arbeiten sind im Text beschrieben.

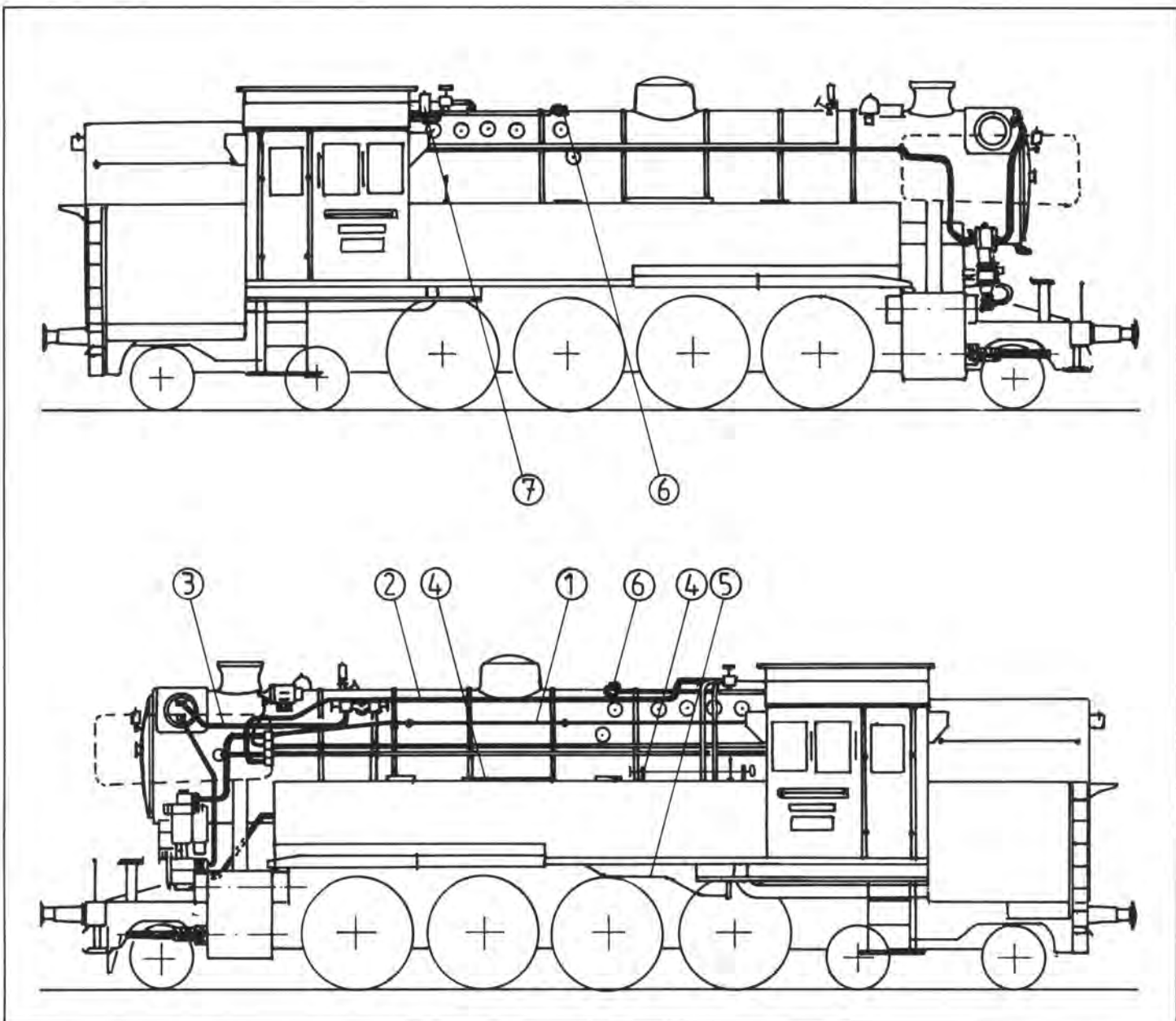


Abb. 5: Nach dem Umbau des Gehäuses werden die Teile 1–7 zusätzlich angebracht. Beschreibung im Text.

Zeichnung: Chr. Sauer



Abb. 1: Wartende Fahrgäste auf Bhf. Güntersberge. Wo nur der Zug heute bleibt?



Abb. 2: Da ist er schon: T 12 der Kleinbahnen Ostholstein (KBO) im Bhf. Güntersberge.

Nach der langen Sommerpause war es endlich soweit: Viele FREMO-Mitglieder konnten ihre Module wieder einmal in Aktion setzen.

In Unna traf man sich im Gartensaal des Gästehauses der Stadt Unna am Wochenende 12./13. September 1987.

Die in der Nähe wohnenden Mitglieder haben natürlich nicht erst auf den Samstag gewartet. Schon am Freitag abend, pünktlich 18 Uhr, stand das erste halbe Dutzend Eisenbahn-Freunde auf der Matte, bepackt mit Modulen. Und sofort begann man mit Tische rücken, Stühle stapeln und dann mit dem Aufbau. Am späten Abend stand die 0m-Anlage über die gesamte Länge des Saales; Westönnen und Güntersberge waren die beiden Endbahnhöfe.

Der neu entstandene H0-Kopfbahnhof »Nauenburg« von Wolfgang Dudler wurde am selben Abend auch noch aufgebaut. Obwohl erst im Rohbau, kann man heute schon sagen: Das wird ein schöner Bahnhof! Etwa 5 Meter lang, Code 83 - Gleismaterial (2 mm) und Weichenwinkel von 7°! Als Clou sei angemerkt: Alle Weichen werden über mechanische Hebel von der Außenseite der Module aus gestellt. Der Stellhebel hat definierte Endstellungen und

Abb. 3: Diese Gleichung lautete: Baugerüst + Flexgleise = Große Kurve!



FREMO Regional-Treffen in UNNA

12./13. September 1987

betätigt einen Schalter für die Herzstück-Polarität.

Am Samstag morgen füllte sich der Saal bald, aber – o weh! – viele Bahnhöfe gab's und wenig Strecke! Und nur eine einzige 90°-Kurve! Was sollte das wohl geben?!

Aber FREMO-Mitglieder sind ja kreativ. Ein Mitglied hatte Flexgleise dabei. Also wurde das Baugerüst, welches vor der Eingangstür für das Ausbessern des Außenputzes aufgebaut war, kurzerhand demontiert, auf die richtige Höhe eingestellt, eine große Spanplatte mit Zwingen darauf befestigt – und schon hatten wir die große Kurve geschafft. Improvisation ist alles! Wir konnten Betrieb machen, natürlich nach Fahrplan: Ivo Cordes hatte uns ja beigebracht, wie man so etwas macht.

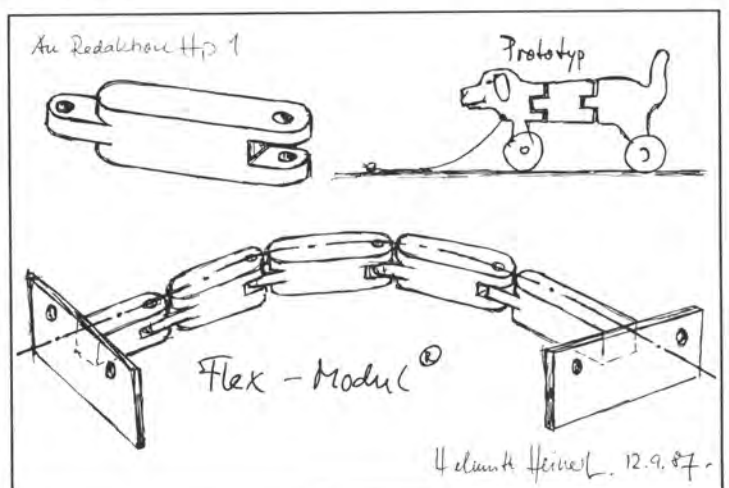
Still in der Ecke saß derweil Helmuth Heinert, schmauchte seine Pfeife und schien angestrengt über etwas nachzudenken... da hatte er's: Die Skizze zeigt es – FLEX-Modul war geboren! Der Vorstand beantragte sofort, dies als Warenzeichen einzutragen!

Doch im Ernst: Wir 0m-Freunde fühlen uns ein wenig wie Stiefkinder – es gibt noch immer kein 0m-Flexgleis! 0m-Flexgleis muß her!

Am Samstag abend dann wurde es mit einem Mal ruhig im Saal. Aber weit gefehlt, wir waren nicht etwa müde, nein... Rudolf Ossig rief laut die Güterwagen-Runde ins Leben! Als wir uns gegen Mitternacht in die Quartiere begaben, hat jeder, glaube ich, nur noch von Güterwagen geträumt. Es war aber auch schon sehr interessant, was es da alles an Details und Varianten gibt!

Am nächsten Morgen war der Saal wieder gefüllt. Es gab mächtig viel Betrieb auf beiden Anlagen. Viele Gäste, die von unserem Treiben gehört hatten, kamen und staunten über die beiden großen Modul-Anlagen. Bis um 15 Uhr haben wir ausgehalten. Dann wurde mit Tempo abgebrochen und verpackt. – Ich hoffe, alle Beteiligten waren zufrieden. Hg

Abb. 4: Der großartige Einfall unseres Helmuth Heinert: FLEX-Modul! Näheres im Text. Fotos: Hg



Gebäudebausätze für die Baugröße 0 sind verhältnismäßig wenige auf dem Markt. Was also tun, wenn man als »Nuller« ein Stellwerk braucht? Aus der Not eine Tugend machen – und, kreativ, wie wir nun mal sind, ein solches selber bauen. Ich benötigte für meine Anlage ein Stellwerk mit einer bestimmten Grundfläche; ein kleines Gebäude nur, vom Baustil her zu meiner Anlage passend.

Bei einem befreundeten Modellbahner fielen mir eines Tages Fotografien des Stellwerks Westig (nahe Iserlohn) in die Hände. Das war's! Dieses Stellwerk war klein, es paßte im Baustil und ich wußte sofort: Dieses oder kei-



Dieter Müller

Dem Vorbild nachgebaut:

Stellwerk Mühlbach

nes! – Nein, das wäre die Unwahrheit: »Keines« wollte ich natürlich nicht, aber dieses da, das in Westig steht, das entsprach ganz meinen Vorstellungen.

Um zu einer maßstäblichen Skizze zu kommen, zählte ich auf den Fotos die Klinker und die Dachplatten ab, multiplizierte die Anzahl mit Zentimetern – und stellte fest, daß das nicht zum Erfolg führte: Es ergaben sich Differenzen, die ich nicht akzeptieren wollte, denn mein Modell sollte maßstäblich sein.

Da half nur das Vermessen des Gebäudes vor Ort. Das habe ich dann auch getan und gleichzeitig eigene Fotos angefertigt. Nach diesen genauen Unterlagen entstanden schließlich die Bauzeichnungen.

Das Fachwerk aus Kiefernleisten 3 x 5 mm ist zuerst entstanden. Auf drei Seiten des Gebäudes wurde es mit brauner Holzlasur behandelt, während es auf der vierten Seite, der Rückwand mit Treppenhaus, wie beim Vorbild schwarz gestrichen wurde. Die einzelnen Felder innerhalb des Fachwerkes habe ich aus 3 mm Sperrholz bzw. aus Polystyrol gefertigt; ihre Kanten sind unter 45° angefast und sie stehen vorbildgemäß etwas über das Fachwerk vor. Um den Putz darzustellen, habe ich die Oberfläche dieser Felder aufgeraut und anschließend weiß gestrichen.

Die Erfahrung hat gezeigt, daß das Arbeiten mit Polystyrol-Platten in meiner Baugröße wesentlich sauberer und einfacher vor sich geht als mit Sperrholz. Ich könnte mir vorstellen, daß auch in Baugröße H0, mit entsprechend anderen Materialstärken, dieselben Erfahrungen möglich sind.

Den Dachstuhl meines Modells habe ich aus Leisten 2,5 x 4 mm vollständig nachgebildet und mit Wenzel-Dachplatten gedeckt. Für die Holzverkleidungen der beiden Giebel, die beim Vorbild aus Brettern mit Nut und Feder bestehen, habe ich Sperrholz verwendet, das ich im Abstand von 5 mm eingeritzt habe.

Fenster in der Art, wie sie beim Vorbild anzutreffen sind, gibt es in keinem Zubehörprogramm. Ich habe sie mir daher selbst aus 1 bzw. 2 mm Messing-U-Profilen geklebt, weiß gestrichen und mit Fensterglas hinterlegt. Auf Kunststoff»glas« (Folie) habe ich verzichtet, weil die Gefahr bestand, daß der Kleber in die



Zu den Bildern: In der oberen Reihe zeigen die Abb. 1 und 2 die Gleisseite des Vorbildes (links) und des Modells (rechts). In der mittleren Reihe ist die linke Seitenansicht des Stellwerkgebäudes gezeigt (Abb. 3 und 4), die tatsächlich ohne Fachwerk ist: links Vorbild, rechts Mo-

dell. In der unteren Bildreihe zeigt das linke Foto (Abb. 5) die Gleisseite sowie die rechte Giebelseite (diese mit Fachwerk!) des Modells, während das rechte Foto (Abb. 6) die Rückseite (Straßenseite) des Vorbildes zeigt. Alle Fotos und Zeichnungen: Dieter Müller.

»Glasflächen« hineinläuft und diese dann matte Stellen bekommen; auf Glas dagegen kann überschüssiger Kleber leicht entfernt werden.

Türen und Dachrinnen sind Addie-Teile, die den Gegebenheiten angepaßt wurden. Auch das Klinkermauerwerk des Sockels ist von Ad-

die. Um den optischen Eindruck zu verbessern, habe ich die Fenster- und Türstürze ausgespart und Klinker hochkant eingeklebt.

Die relativ großen Fenster erlauben einen guten Einblick in das Innere des Stellwerks, so daß ich eine Inneneinrichtung plane. Auf die Wände des Raumes ist 1 mm dickes Sperrholz

geklebt, was den Eindruck einer massiven, tapezierten Wand erweckt. Die Fußbodendielen lassen sich sehr gut mit Holzplatten andeuten, wie sie für den Schiffsmodellbau angeboten werden. Der Kamin ist durchgezogen.

Ein paar Worte zur farblichen Behandlung und zur anschließenden Alterung. Das Fachwerk wurde, wie schon erwähnt, braun bzw. schwarz gestrichen, die verputzten Flächen darin weiß. Das Sockelmauerwerk erhielt einen braunen Anstrich, die Holzverkleidungen der Giebel einen weißen. Das Dach wurde anthrazitgrau.

Zur Alterung des Gebäudes habe ich erstmalig Malkreiden verwendet. Verschiedene Grau- und Brauntöne, Schwarz und Rot. Dabei ist darauf zu achten, daß man keine fettenden Kreiden wählt.

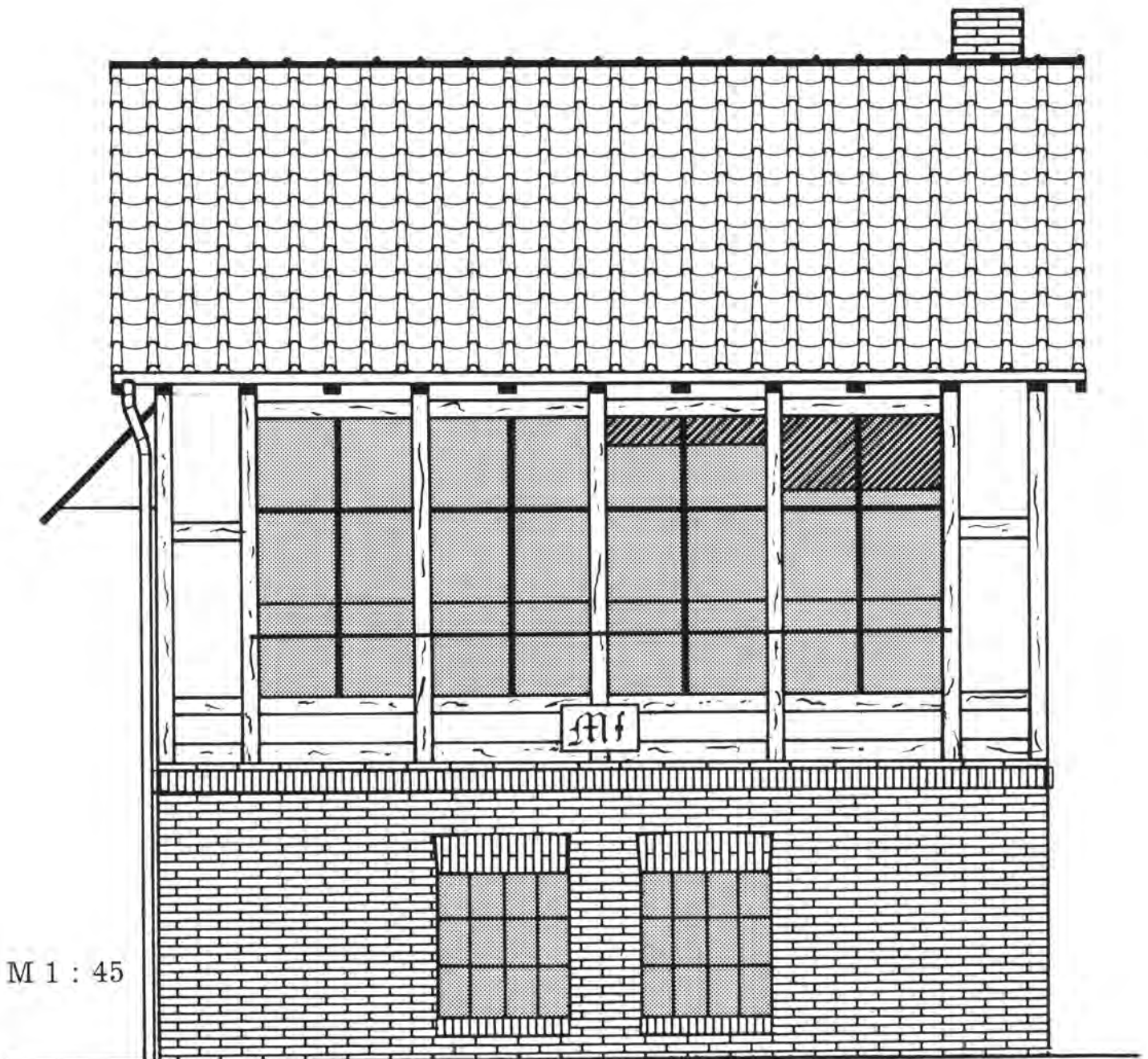
Für Regen- und Rauchspuren auf Dach und Kamin habe ich die Kreide unter ganz leichtem Druck direkt aufgetragen und anschließend mit einem weichen Pinsel verrieben. Dadurch treten kräftige Verwitterungsspuren auf. Genauso sind die Spuren an den beiden Holzverkleideten Giebeln entstanden. Die übrige Dachfläche, die Fachwerkfelder und die Klinker des Sockels sind nicht punktuell sondern flächig verschmutzt. Hierzu wird die Kreide mittels feinem Schleifpapier (400) in kleinste Partikel zerrieben und mit einem etwas festeren Pinsel aufgetragen.

Der Alterungseffekt, wie er solcherart bei Gebäuden, aber auch z. B. bei Güterwagen erzielt werden kann, erscheint mir wesentlich realistischer als der mit den üblichen Abtönfarben.

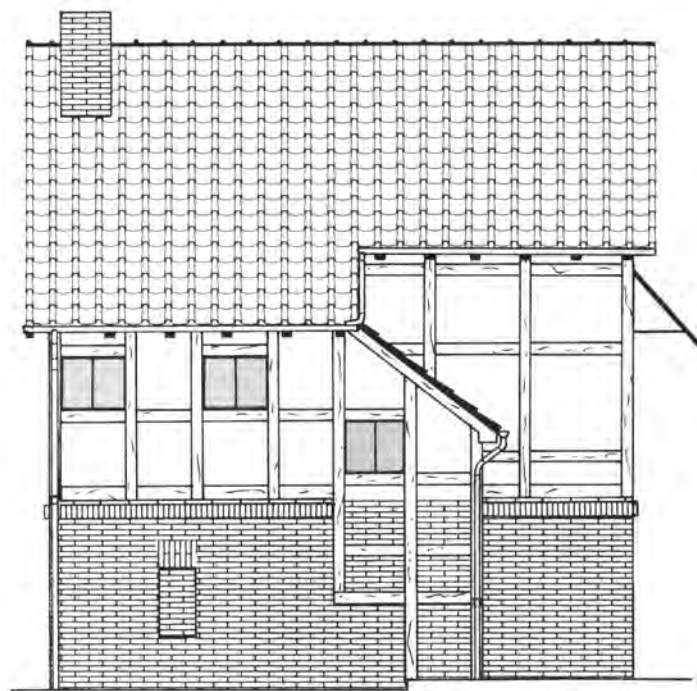
Zusammenfassend kann ich sagen, daß mir der Bau dieses Stellwerkes sehr viel Spaß bereitet

hat. Er ist in Baugröße 0 mit den überall erhältlichen Werkstoffen sehr gut durchzuführen. Doch jeder Leser, der nun dieses oder ein anderes Gebäude auswählt, wird seine eigenen Erfahrungen machen, auch was die Alterung mit Malkreiden betrifft. Vielleicht berichtet der eine oder andere mal darüber?

Dieser Artikel soll keine Bauanleitung sein, sondern mehr eine Anregung darstellen; Appetit darauf machen, selbst einmal eigene Entwürfe auszuführen oder wenigstens gekaufte Bausätze umzugestalten. Lassen Sie Angst oder Vorurteile unter den Tisch fallen und versuchen Sie es einmal. Unversucht schmeckt nichts. Schon einfache Veränderungen an Bausätzen, z. B. das Anbringen von Überdachungen oder Anbauten, das Umgestalten von Hauswänden allein durch andere Farbgebung an Putz oder Holz, bringen oft erstaunliche Resultate.



M 1 : 45



M 1 : 87

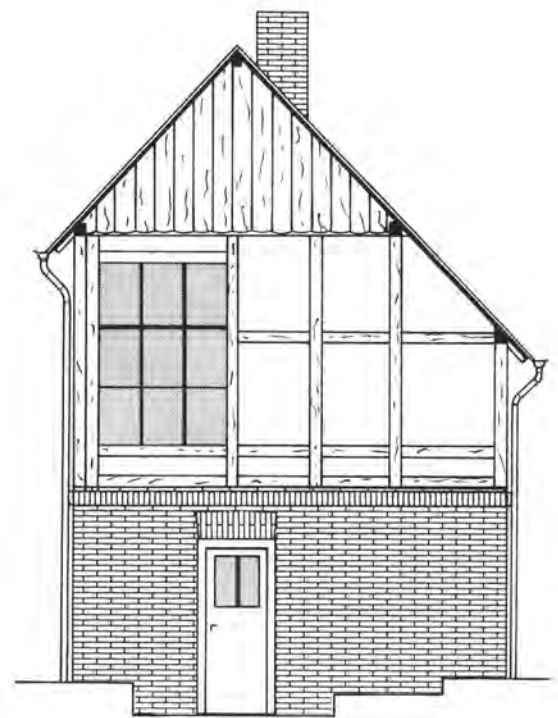
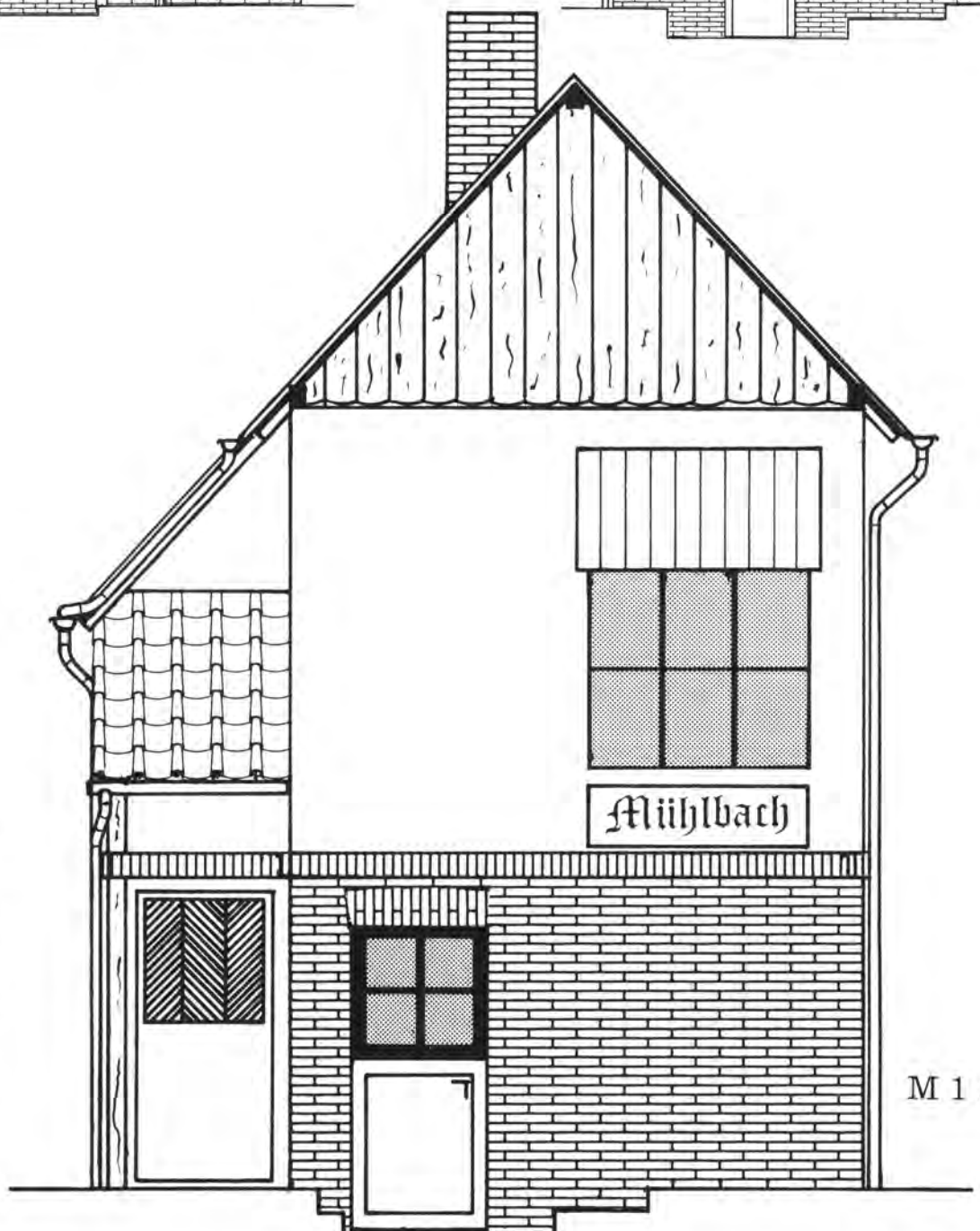


Abb. 7 (gegenüberliegende Seite): Die Gleisseite des Stellwerks (Vorderseite) im Maßstab 1:45.

Abb. 8 (oben links): Die Straßenseite (Rückseite) im Maßstab 1:87. Deutlich ist hier der Treppenaufgang zum Dienstraum dargestellt.

Abb. 9 (oben rechts): Die rechte Giebelseite (mit Fachwerk) im Maßstab 1:87. Hinter der Tür im Sockelgeschoß lagert das Heizmaterial.

Abb. 10 (rechts): Die linke Giebelseite (ohne Fachwerk) im Maßstab 1:45. Hinter der linken Tür befindet sich der Aufgang zum Dienstraum, die rechte Tür führt in den Raum für Signalmittel.



M 1 : 45



Abb. 1: Gesamtansicht des Betriebes, von der Gleisseite her gesehen. Links der im Text erwähnte Straßendamm; rechts im Bild, über dem Büro- und Lageranbau, ist die langgestreckte Lagerhalle zu erkennen.

Unser heutiger Bauplan:

Fässer en gros – en détail

Hier werden Transportfässer nicht nur gehandelt – hier geht es ihnen auch ans Blech

Vom Vorbild . . .

Ein Modellbahner – wenn er einer ist – wird seine Umgebung stets mit etwas anderen Augen sehen als andere Zeitgenossen. In der Nähe von Bahnanlagen oder Industriebetrieben wird dieses Interesse an der Umgebung sichtlich größer – schließlich könnte man ja ein Vorbild entdecken, das man auf dem eigenen Modul oder der eigenen Anlage ins Modell umsetzen könnte. Und womöglich etwas, das den Freunden noch nicht bekannt ist . . .

Nur, man sollte sich darüber im klaren sein, daß solche »Entdeckungen« nicht alltäglich sind; man stolpert nicht einfach darüber. Zeit muß man sich schon nehmen und – zu Fuß unterwegs sein. Vom Auto oder auch vom Zug aus kann man zwar vieles sehen, aber etwas für unsere Zwecke Geeignetes nur schwer erkennen, beurteilen und festhalten. Ist das vielleicht mit ein Grund dafür, daß viele Modellbahnanlagen in ihrer baulichen Ausgestaltung einander so ähnlich sehen?

Sich Zeit nehmen – das ist nun mal eine wichtige Voraussetzung bei der Suche nach geeigneten Motiven. Vor etlichen Jahren wurde der Bahnhof einer Kleinstadt in der Nähe Stuttgarts für den S-Bahn-Betrieb umgebaut. Neben den üblichen Baumaßnahmen wie Gleisbatterneuerung, Bahnsteigumbau und ähnlichem, wurde auch die Streckenführung innerhalb der Bahnhofsanlagen teilweise geändert und moderne Lichtsignale installiert. Mehrere Besuche an der »Baustelle«, die vor allem der Änderung der Streckenführung galten, führten schließlich auch zur Erkundung der Umgebung des Bahnhofs. Anschlußgleise waren vorhanden, wo führten sie hin?

In der äußersten Ecke schließlich, nicht gerade versteckt, aber für Ortsfremde doch recht umständlich zu erreichen, lag eine kleine Fabrikanlage. Auf der einen Seite durch das langgestreckte Gleisfeld des Bahnhofs, auf zwei anderen Seiten durch eine im Bogen auf einem Damm verlaufende Ausfallstraße begrenzt, stand sie da auf recht engem Raum. Aus der Entfernung hätte man sie leicht für den Lagerschuppen einer Speditionsfirma oder einer Lagerhausgesellschaft halten können.

Berge von Blechfässern waren da vorhanden und stapelweise Kanister der verschiedensten Größen. Ein Schild auf der Giebelseite des Gebäudes gab die nötige Auskunft: Hier ist eine Im- und Exportfirma am Werke, die gebrauchte Blechemballagen, also Transportfässer und Kanister, aufkauft, reinigt, repariert, mit frischer Farbe behandelt und wieder verkauft. Eine »Wiederaufbereitungsanlage« sozusagen, aber auch eine Großhandlung in Transportfässern, Kanistern und Faßzubehör.

Vom Auto aus ist dieser Betrieb so gut wie nicht zu sehen: Die Straße liegt etwas höher als das Firmenschild, und Gebüsch und niedrige Bäume, die auf der Dammböschung wachsen, verhindern nahezu jeden Einblick in das Firmengelände. Auch die Zufahrt ist etwas versteckt; sie erfolgt über eine Ladestraße, also nicht unmittelbar von der Ausfallstraße her. Lediglich ein kleines Schild am Anfang der Ladestraße, für einen Vorüberfahrenden leicht zu übersehen, weist auf den Betrieb hin. Nur zu Fuß war es möglich, dieses Anwesen zu finden, zu begutachten und schließlich zu fotografieren.

Bild 1 zeigt die Gesamtansicht des Betriebes von der Gleisseite her. In der Mitte das Hauptgebäude, links daran angebaut das Werkstatt-

gebäude, und zwischen diesem und dem Straßendamm ein Lagerplatz. Rechts an das Hauptgebäude angebaut das Büro und ein Lagerraum, daneben ein weiterer offener Lagerplatz. Hinter diesen beiden Anbauten ist die offene Lagerhalle gut zu erkennen.

Die Bilder und Zeichnungen zeigen das damalige Aussehen der Gebäude. Inzwischen sind zwar einige kleinere Änderungen vorgenommen worden, aber der Gesamteindruck, soweit er für uns Modellbahner interessant ist, wurde dadurch nicht verändert.

In betrieblicher Hinsicht bietet das Modell sicher eine willkommene Bereicherung der Anlage. Für die An- und Auslieferung neuer oder gebrauchter Fässer und Kanister können offene oder gedeckte Güterwagen eingesetzt werden. Die Anlieferung von Chemikalien oder Farben erfolgt nur in gedeckten Wagen. Der Werkstattanbau und ein Teil des danebenliegenden Lagerplatzes sind – wie der Hauptbau selbst – unterkellert. In diesem Keller befindet sich unter der Werkstatt die Heizung mit dem Dampfkessel und unter dem Lagerplatz der Öltank – jedenfalls deuten die Spuren darauf hin. Folglich kann auf unserer Anlage gelegentlich auch ein Kesselwagen mit Heizöl dort seine Fracht loswerden.

Während die ankommenden fabrikneuen Transportfässer und Kanister gleich an der Rampe der Lagerhalle, die ein eigenes Anschlußgleis hat, ausgeladen und in der Halle gelagert werden, werden die ankommenden Güterwagen mit Altfässern, Chemikalien oder Lacken durch die mit zwei Schiebetüren verschließbare, scheunentorgroße Öffnung in das Hauptgebäude entladen. In der einen Hälfte des Gebäudes werden die vollen Fässer und Kanister nach Inhalt sortiert gelagert, wäh-

rend in der anderen Hälfte die Altfässer bereitgestellt werden, um in der Werkstatt mit Dampfstrahl und Chemikalien gereinigt, danach repariert und neu gespritzt zu werden. Bis zum Verkauf werden sie dann ebenfalls in der Lagerhalle untergebracht.

... zum Modell

Der Nachbau im Maßstab 1:87 bietet keine besonderen Schwierigkeiten. Alle Maße der einfachen Baukörper können aus den Zeichnungen abgemessen werden. Baumaterial für das Modell kann sowohl Sperrholz als auch Polystyrol sein. Aus Polystyrol gibt es eine Reihe von strukturierten Platten, die bestens geeignet sind und sich leicht verarbeiten lassen. Die Holzverkleidungen der beiden Giebel und des oberen Teils der Längsseiten sowie des Dachausbaues werden am besten aus dunklem Furnier geschnitten, gebeizt und dann »Brett für Brett« aufgeklebt. Als Klebstoff dient derselbe Kunststoffkleber, mit dem schon das Gebäude zusammengesetzt wurde.

Der Werkstattanbau ist mit Welleternitplatten gedeckt. Das eigentlich Interessante an ihm ist seine »Dachlandschaft«; die kleinen und großen Abzugsrohre, der hohe Kamin und die seitlich angebauten Ventilatoren machen diesen Teil der gesamten Anlage zu einem ausgesprochenen Blickfang. Bild 2 vermittelt einen Eindruck vom Vorbild.

Die beiden Anbauten an der gegenüberliegenden Giebelseite sind ebenfalls mit Welleternit gedeckt. Der Fußboden des außenliegenden Lagerraumes liegt tiefer, etwa in Schienenhöhe, wie an der Tür zum Gleis hin zu erkennen ist. Der Grund war nicht zu ermitteln, er ist für den Nachbau auch nicht relevant. Lassen wir beim Modell die beiden Kipptore eben geschlossen. Bild 1 zeigt die Gleisseite, Bild 3 die Hofseite dieser beiden Anbauten. Ihre gestaffelte Anordnung ist durch das Anschlußgleis bedingt, das hier in einem Bogen vorbeiführt und so einen zusätzlichen optischen Reiz schafft.

Wem nun die ganze Anlage für seine Platzverhältnisse zu groß erscheint, der kann eben diese beiden Anbauten (Büro und Lager) kleiner ausführen, ja, sogar beide ohne weiteres ganz weglassen. In diesem Falle avanciert der kleine Raum im Hauptgebäude zum – folgerichtig kleineren – Büro, während Lagerplatz ja ohnehin dort schon vorhanden ist. Natürlich darf das Werkstattgebäude auf der anderen Giebelseite nicht weggelassen werden, das käme einer Betriebsstillegung gleich!

Zu den Betriebsgebäuden gehört, wie bereits erwähnt, auch eine große offene Lagerhalle (eigentlich mehr eine überdachte Lagerfläche), in der sowohl aufgearbeitete als auch fabrikneue Transportfässer und Kanister gelagert werden. Diese Lagerhalle, die als Modell auch für andere Industriezweige auf unseren Anlagen vorteilhaft eingesetzt werden kann, ist Gegenstand einer weiteren Folge in der nächsten Ausgabe von Hp1-Modellbahn. CGZ

Abb. 4: Die Hofseite des Hauptgebäudes mit Durchblick auf die Gleise. Wohin man auch sieht, überall stehen oder liegen Fässer! Daran sollte man sich erinnern, wenn das fertige Modell auf der Anlage seinen Platz erhält.



Abb. 2: Die Giebelseite mit der vorgebauten Werkstatt. Überall stehen Fässer... Links im Bild ist das Anschlußgleis der Lagerhalle (im Hintergrund) zu erkennen. Es endet links am Straßendamm, ohne Prellbock.



Abb. 3: Die beiden Anbauten an der gegenüberliegenden Giebelseite: rechts das Büro, links das Lager.



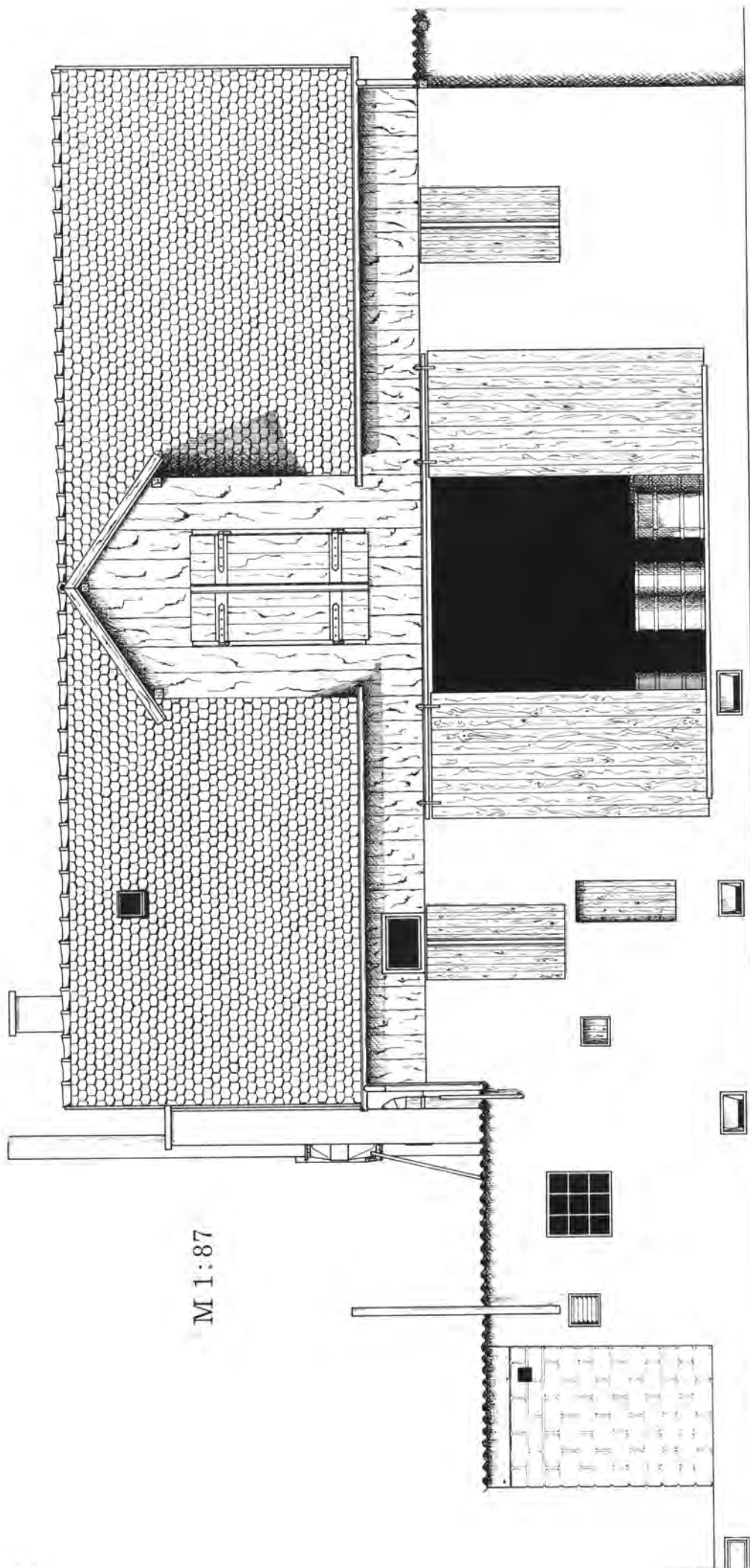
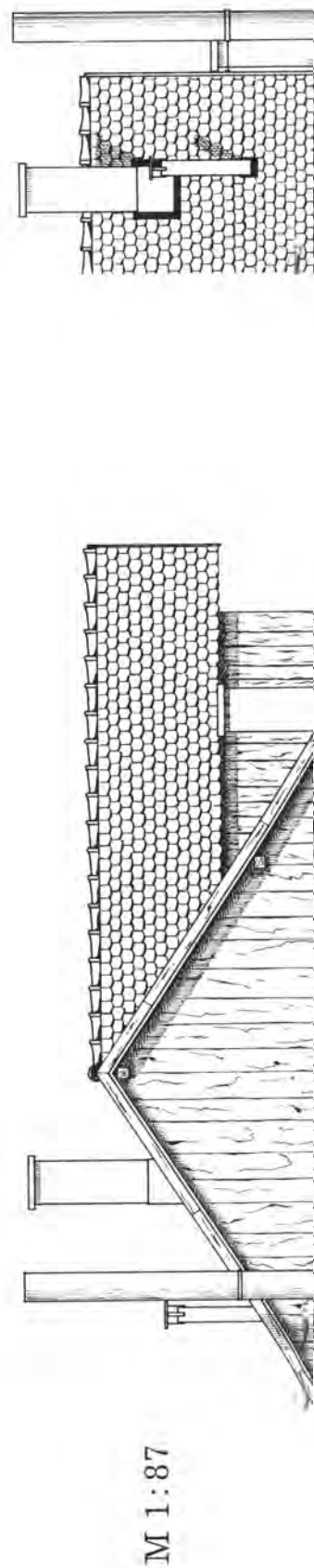


Abb. 5: Die Gleisseite des Betriebes. Das große Tor wird mit zwei Schiebetüren geschlossen.





M 1:87

Abb. 6: Die südwestliche Giebelseite mit der vorgebauten Werkstatt und ihrer interessanten »Dachlandschaft«.

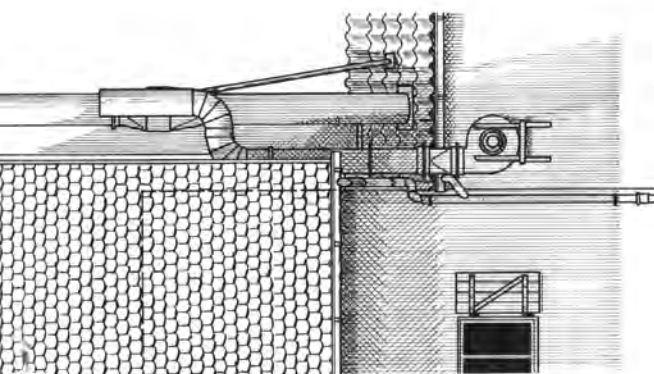
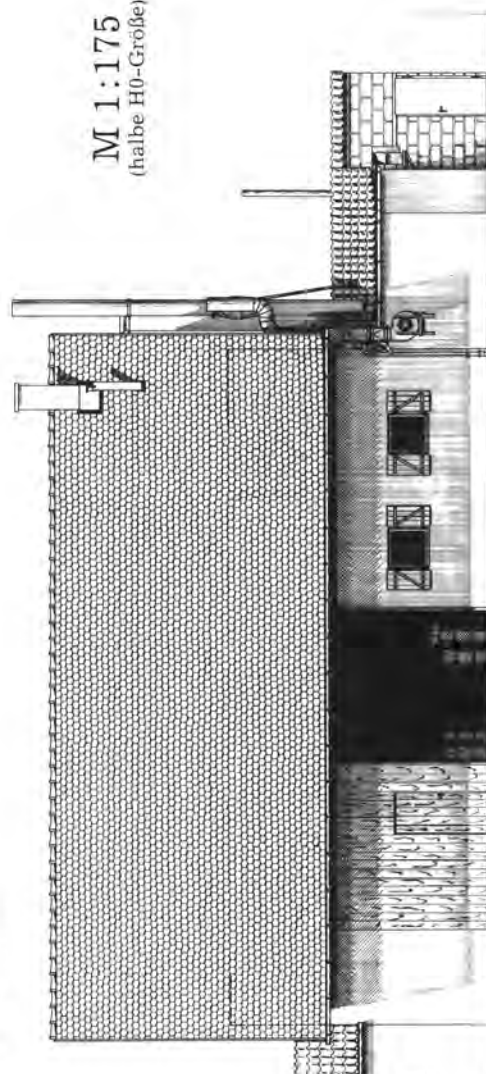


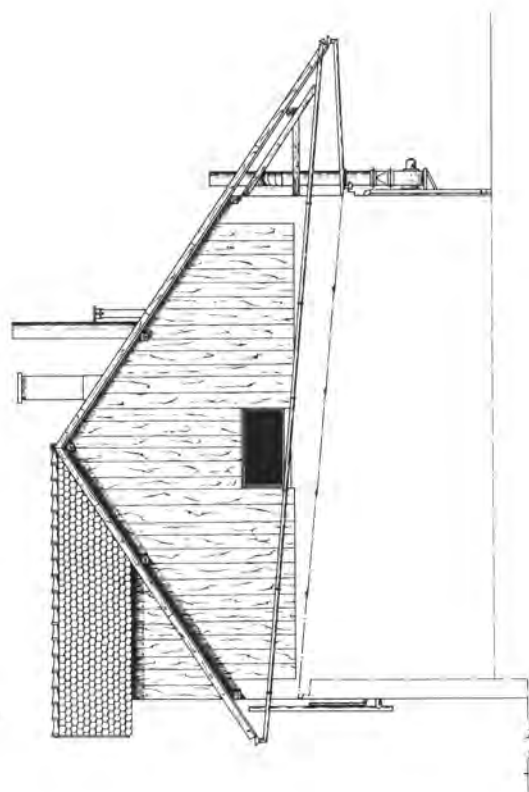
Abb. 7: Die »Dachlandschaft« um 90° nach rechts geklappt, wie sie sich dem Betrachter vom Hof her zeigt (siehe auch Abb. 8).

Abb. 8: Die Hofseite des Hauptgebäudes. Das große Tor auf dieser Seite wird mit einer einteiligen Schiebetür geschlossen.



M 1:175
(halbe H0-Größe)

Abb. 9: Die nordöstliche Giebelseite. Die beiden Anbauten sind der Deutlichkeit halber weggelassen.



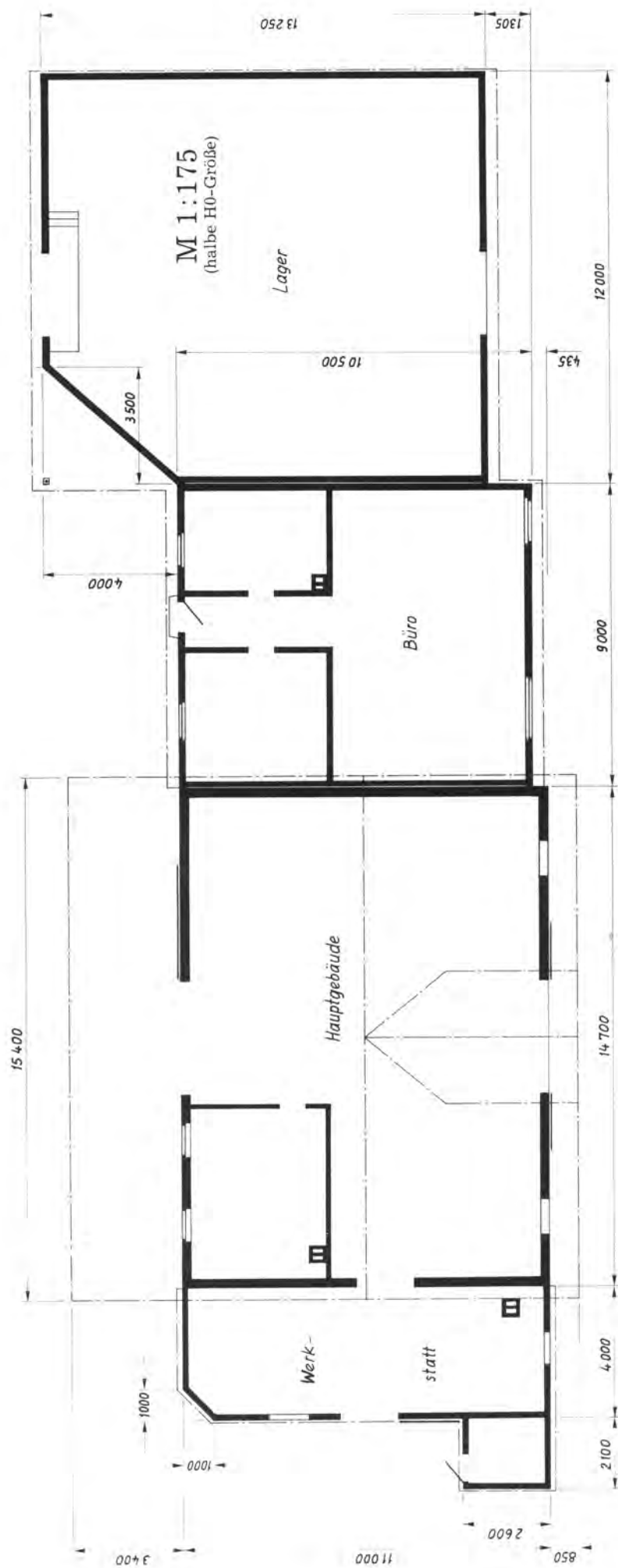


Abb. 10: Der Grundriß aller beschriebenen Gebäude mit Originalmaßen (für den Modellbau bearbeitet).

Abb. 11: Der Büro- und Lageranbau in den vier Ansichten.

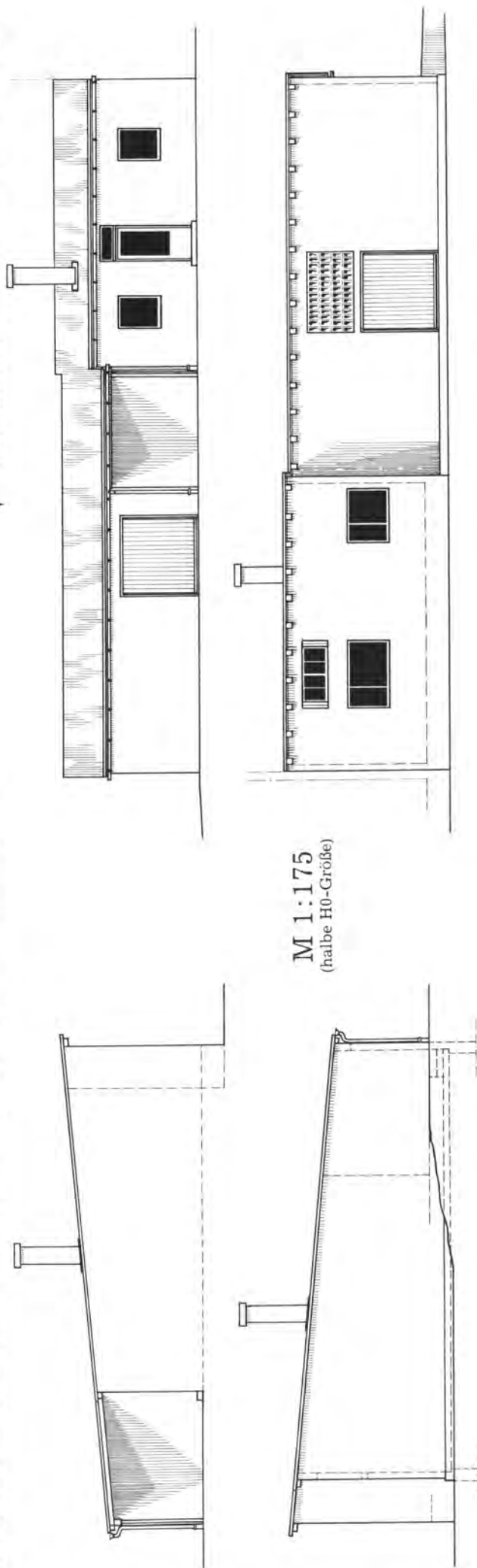




Abb. 1: Ein Tw fährt in Bhf. Güntersberge ein, während der Güterzug auf seinen Abfahrtsauftrag wartet.



Abb. 2: Der Tw kreuzt den Wegübergang kurz vor dem Bahnhof Güntersberge.

Es war schon sehenswert, was da ein paar Unermüdliche in der Nacht von Freitag, den 18. 9. auf Samstag, den 19. 9. 87 aufgebaut hatten! Der FKSB Kiel, der FREMO und die ArGe-0 hatten drei Säle des Berufsschul-Zentrums in Wilhelmsburg gefüllt: eine weiter gewachsene H0m-Straßenbahnanlage, eine große, lange H0-Anlage mit einem zentralen Bahnhof von annähernd 8 m Länge (!), erbaut von Wolfgang Deutschmann aus Vechta, und natürlich die 0m-Anlage, jetzt aber mit dem Abzweigbahnhof »Brohl« von Karl-Heinz Riefer aus Köln. Die Maße der 0m-Anlage: 7,5 x 14 Meter! Vier Zugmannschaften und diverses Bahnhofs- und Hilfspersonal (für alle Fälle) waren beim Fahrplanbetrieb nötig. Na, wir standen uns ganz schön im Wege, wenn drei Züge gleichzeitig in den Bahnhof Brohl einfuhren. Ivo Cor-

Kleiner Bilderbogen vom FREMO- Regional-Treffen in Hamburg- Wilhelmsburg

18./20. September 1987

des' Fahrplan brachte uns dabei richtig in Dampf!

A propos Dampf: die erste 0m-Dampflokomotive, die auf unseren Modulen fuhr, eine Harzer Mallet, zog ihre Züge über die Anlage. Das war eine richtige Augenweide! Und dann – es war schon ein großartiger Tag – durften wir auch noch das Handmuster eines sächsischen Fünfkupplers in 0m und 0e der Fa. Henke, Berlin, bewundern und sogar ausprobieren.

Zwei Tage Betrieb in H0 und 0m, viele Gespräche, auch mit den Freunden anderer Baugrößen und Spurweiten – ein unvergeßliches Wochenende. Das war wieder einmal richtig nach dem Geschmack aller wirklichen Eisenbahnfreunde. Frage zum Schluß: Wann bauen wir wo wieder eine Modulanlage auf...? Hg



Abb. 3: Dieselbe Situation wie in Abb. 2 aus einem anderen Blickwinkel. Erbauer des Tw ist K.-H. Riefer. Abb. 4 (rechts oben): Das herrliche 0m-Modell der Mallet-Lok 99 5906, das Rolf Martens erbaut hat. Abb. 5 (rechts unten): Die Mallet beim Verlassen des Lokschuppens auf Bhf. Güntersberge.

Fotos (5): Hg.



Fahrplanmäßig nach Brohl

Fahren nach Fahrplan beim Regional-Treffen
in Hamburg-Wilhelmsburg

Das FREMODUL-0m-Arrangement wächst und gedeiht! Zu Anfang noch sehr kritisch beurteilt, da nicht den »Normen« entsprechend, hat sich die 0m-Angelegenheit inzwischen nicht nur zu einem zweiten »Modul-Stand-bein« beim FREMO entwickelt, es ergibt sich auch eine angenehme Zusammenarbeit mit anderen Modellbahnergruppierungen, so dem Freundeskreis Schmalspurbahnen (mit Schwerpunkt Kiel) und der ArGe Spur-0. Die feineren Maßstabsvorgaben (vgl. Hp1-Modellbahn 2/85, S. 22) sind unter den ohnehin selbstbauorientierten Anhängern dieser Baugröße mittlerweile zu Fakten geworden.

Auch »funktioniert« bei 0m die Digital-Mehr-zugtechnik, für die es auf dem H0-Arrangement zur Jahreshauptversammlung ja herbe Rückschläge gab. Sicher ist die freizügige Mehrzugtechnik immer noch ein wünschbarer Zustand für das H0-Arrangement, doch muß dann schon noch ein technisches und ergonomisches »updating« des derzeit (noch) favorisierten Systems vorausgesetzt werden. Die konventionelle FREMODUL-Elektrik (bei H0) erweist sich mittlerweile als »standfest« und mit einer im nächsten Heft erscheinenden Anleitung zur Bedienungspraxis sollte auch der Umgang damit zunehmend glatter und vorbildnah vonstatten gehen.

Zwar fanden die 0m-Freunde in Gütersloh noch nicht den Einstieg in die Betriebsphase – da braucht es wohl immer noch das Drängen des »Oberbetriebsleiters« – doch konnte der hierzu vorbereitete Fahrplan dann wenigstens ein paar Wochen später aus Anlaß eines ArGe Spur-0-Treffens in Wilhelmshaven durchgespielt werden. Und da die Beteiligten offensichtlich Gefallen am geregelten Betrieb gefunden hatten, wurde auch für das vom Freundeskreis Schmalspurbahnen organisierte Treffen in Hamburg-Wilhelmsburg vom 18.–20. September 1987 eine Betriebsitzung in Aussicht gestellt.

Gegenüber den Treffen in Gütersloh und Wilhelmshaven war das Arrangement abermals gewachsen (siehe Skizze) – wer hätte das noch vor einem Jahr für diese »Außen-seiter«-Baugröße für möglich gehalten?

Für die Zusammenstellung wurde allerdings eine Form gewählt, die mit Blick auf die Konzipierung der Verkehrsabläufe nicht so ganz glücklich war. Die Aufspaltung und erneute Zusammenführung der Strecken machte eine sinnfällige Aufgliederung und Koordinierung der Zugfahrten schwierig. Auch läßt sich vom Vorbild her eine parallele Streckenführung – zumal bei Privat-Schmalspurbahnen – kaum belegen. Die Planer werden gemerkt haben, daß sie sich mit dieser Form gegenüber einer offenen, nur sich verästelnden Anordnung unnötige Probleme aufgehalst hatten. Beim Aufbau paßte dann auch nicht alles so zusammen, wie vorher auf dem Papier mit den 1:20-Kärtchen vorausgeplant. So entstand ein ringsum

von Strecken umschlossener Bedienungsraum, zu dessen Erreichung sich wohl mehrere Mitspieler die eine oder andere leichte Prellung oder Blessur einhandelten. Beim nächsten Mal wird man sicher die vorteilhaftere offene Bauform wählen.

Doch das Arrangement war nun einmal so gewählt und der Planer der Betriebsitzung (auch Schreiber dieser Zeilen) mußte sich wohl oder übel etwas halbwegs Sinnvolles dazu einfallen lassen. Zur Begründung der teilweise parallelen Streckenführung kam der Einfall, es möge sich hier um zwei unterschiedliche Bahngesellschaften handeln. Diese würden – entsprechend den verkehrstechnischen Erfordernissen – mit ihren Zugleistungen einerseits konkurrieren, andererseits aber auch kooperieren, wo es eine vernünftige und wirtschaftliche Betriebsführung erfordert.

Als unterschiedliche Gesellschaften und zugehörige Strecken wurden festgelegt: die »Kleinbahn Gütersberge-Brohl« (K. G. B.) (Brohl-Süd, Hp. Altbach, Hp. Unterbach, Gütersberge) und die »Eisenbahngesellschaft Westönnen-Raisdorf« (E. W. R.) (Westönnen, Brohl-Nord, Hst. Kaiserweg, Raisdorf).

In den Stationen Brohl und Raisdorf ergibt sich so eine gemeinsame Betriebsführung. Vom Charakter her ist die K. G. B. eher als schnelle Reisezugverbindung zwischen Brohl und Gütersberge auszuweisen, während die E. W. R. auf dem entsprechenden Weg stärker für die Zu- und Abfuhr der in dieser Region anfallenden Güter zuständig ist und den Reisezugdienst eher »nebenbei« erledigt. Lediglich ein »Top-Eiltriebwagen« umrundet im Gemeinschaftsverkehr das gesamte Arrangement (es wird dabei angenommen, daß die Beschaffung dieses Spitzenfahrzeuges für eine Bahngesellschaft allein zu teuer gekommen wäre) und für einen fallweise verkehrenden »Nostalgie-Express« bietet sich die »große Tour« natürlich ebenso an. Andere Garnituren verbleiben demgegenüber streng auf ihrem Stammnetz.

Die »Betriebsverwaltungen« erwarten natürlich von ihren »Angestellten«, daß diese zunächst einmal die Belange »ihrer« Gesellschaft im Auge haben. Güterwagen sind demnach so zu bewegen, daß sie möglichst lange auf dem »eigenen« Netz laufen und damit der Gesellschaft die Abrechnung vermehrter Tarifkilometer ermöglichen.

Schließlich lassen sich durch die Aufteilung in verschiedene Gesellschaften auch noch einige Kurswagenübergänge sinnvoll ins Betriebsgeschehen einbauen.

Wer jetzt die Beschränkung der Fahrdienste auf nur jeweils einen Teil des Arrangements als zu langweilig empfindet, der sei dahingehend beruhigt, daß die »Dienstpläne« auch einmal einen Wechsel von einer Gesellschaft zur anderen vorsahen, jede Zugbesatzung mithin im

KLEINBAHN GÜTERSBERGE – BROHL (K. G. B.)

Betriebsstellen:

Bhf. Gütersberge (Verwaltungssitz) Hp. Unterbach – Hp. Altbach – Bhf. Brohl-Süd (K. G. B.)

Nutzungsrecht besteht für folgende Streckenteile der E. W. R.:

Bhf. Raisdorf bis Anschlußgleis - Bauhof - Bhf. Brohl-Nord (E. W. R.) Gleis 3 (Bahnsteigstumpfgleis), Gleis 8a.

Der Streckenabschnitt Gütersberge – Raisdorf Einfeldweiche gehört zum eigenen (K. G. B.) Netz. E. W. R. -Fahrzeuge dürfen bis zum Grenzzeichen des Abzweigs nach Unterbach vorziehen.

Zugbildungsvorschrift:

Züge nach Vorhandensein durch Lok oder Tw befördert. Ein Schieben auf freier Strecke ist unzulässig (Ausnahme: die Eiltriebwagen E 1, E 2 mit Steuerwagen). Zugpaar GmP 801/302 besteht aus Tfx., übergegangenen Kurswagen und allfälligen Güterwagen. Wagenverband von P 14 derweil in Raisdorf abgestellt.

Interne Anweisung zur Durchführung des Güterverkehrs:

Um eine möglichst hohe Tarifkilometerleistung über eigene Strecken zu erzielen, sind alle Güterwagen ab Gütersberge über Bhf. Brohl abzufahren. Ausgenommen: direkte Frachtleistungen Gütersberge – Raisdorf.

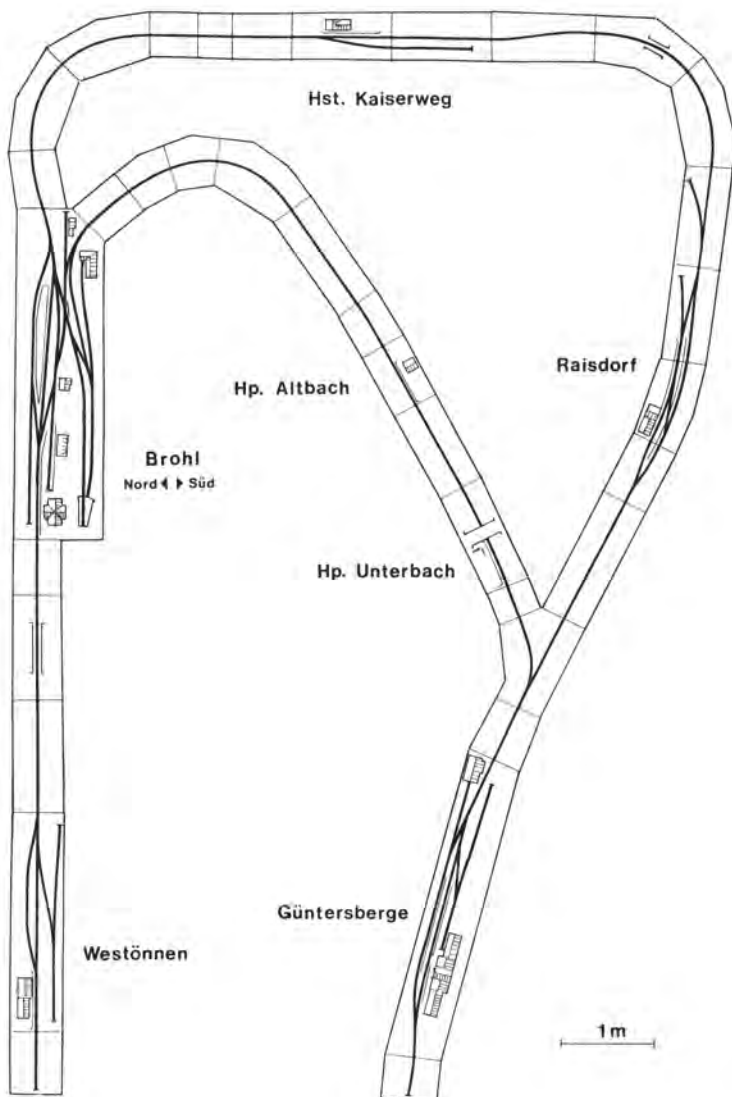
Zugfolge bei Verspätungen:

Züge mit höherer Zugnummer sind gegenüber solchen mit niedrigerer Nummer wartepflichtig bis zu 1,5 Stunden. Die Personale verständigen sich über Ersatzleistungen.

Laufe des »Modelltages« (übrigens wieder durch W. Hechts nützliche 1:8-Uhr angezeigt) wenigstens einmal jeden Abschnitt des Arrangements befuhrt.

Soweit die hinter dem aufgezeigten Fahrplan stehende »Theorie«. Wer in Wilhelmshaven dabei war, weiß, daß durch eine Umstellung von Modulen innerhalb des Arrangements dann noch eine ad hoc-Umgestaltung des vorbereiteten Fahrplans nötig war. Diesmal ging es gut; die veränderte Zusammenstellung war sogar betrieblich ausgewogener als die vorgeplante (und hier abgebildete). Aber an künftige Modultreffen-Arrangeure sei doch die dringende Bitte gerichtet, die einmal getroffene Abfolge der Stationen im Arrangement beizubehalten. Es besteht sonst die Gefahr, daß alle Betriebs-Vorausplanung »für die Katz« war und beim Treffen selbst nichts Vernünftiges mehr an Fahrplan zustande kommt.

Kommen wir nochmal auf die Idee der Trennung eines Modellstreckennetzes in zwei unterschiedliche Gesellschafts-Bereiche zurück: Diese Idee ließe sich auch dazu verwenden, dem betrieblich nahezu unbrauchbaren Konzept des »Ovals« wenigstens etwas aufzuheben. Außer, daß angesichts zweier Spitzkehren-Situationen vermehrte Fahrzeugbewegungen beim gezeigten 0m-Arrangement nötig sind, darf man in Teilen doch von einem »verkappten Oval« sprechen. So könnte man auch aus diesem Blickwinkel noch einmal die »Kreisbahn« von Willi Bankhardt in Hp1-Modellbahn 3/87 einer Abschätzung der betrieblichen Möglichkeiten und der Fahrplangestaltung unterziehen; deren Planer hatte sich ja bereits eigene Gedanken zur betrieblichen »Bewältigung« der problematischen Ovalform gemacht. Ansonsten sollten der FREMO und Hp1-Modellbahn doch nicht gerade die Vorreiterrolle bei der »Renaissance des Ovals« übernehmen.



EISENBAHNGESELLSCHAFT WESTÖNNEN - RAISDORF (E.W.R.)

Betriebsstellen:

Bhf. Westönnen - Bhf. Brohl-Nord (E.W.R.) (Verwaltungssitz) - Hst. Kaiserweg - Bhf. Raisdorf.

Das Streckennetz der E.W.R. endet hinter der Ausfahrweiche Bhf. Raisdorf in Richtung Güntersberge. Auf den anschließenden K.G.B.-Strecken besteht Betriebserlaubnis bis zum Grenzzeichen des Abzweigs nach Unterbach.

Die Anlagen des K.G.B.-Bahnbetriebswerks in Brohl-Süd dürfen nach Absprache von E.W.R.-Fahrzeugen zur Wartung und Abstellung in Anspruch genommen werden. Das Bahnsteigstumpfgleis 3 und die Zufahrten sind in der Regel für Fahrzeuge der K.G.B. freizuhalten.

Zugbildungsvorschrift:

E Tw 1 - 24 wird im Gemeinschaftsverkehr mit der K.G.B. betrieben. VT 4 + (VB) + VS verkehrt als Wendezug.

LTW 224, Tw 20, 25 - 29 Solo-VT, Kurs- bzw. Verstärkungswagen nach Fahrplanangabe.

P 30 - 33 Diesellok + Pw + zwei oder mehr Personenwagen. Kurs- bzw. Verstärkungswagen nach Fahrplanangabe.

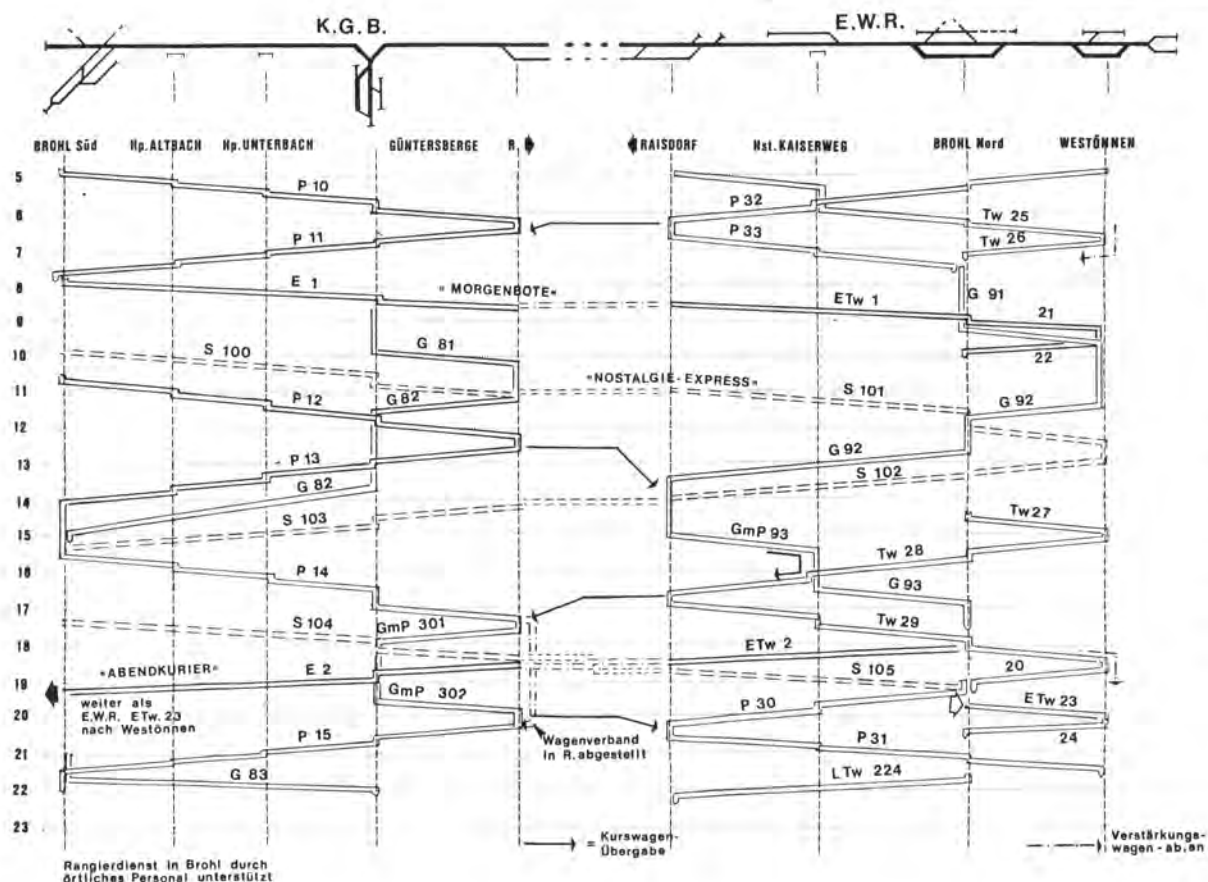
G 91 - 93 Nahgüterzug mit Diesellok. Beförderung von Personen-Kurswagen nur auf ausgewiesenen Fahrplan-Abschnitten.

S 100 - 105 Sonderzug »Nostalgie-Express« Dampflok + Oldtime-Personenwagen, ggf. Bierwagen. Verkehrt nur bei Verfügbarkeit von Personal.

Güterzüge sind gegenüber anderen Zugarten wartepflichtig - sonst entscheidet Höhe der Zug-Nr. (siehe K.G.B.-Vorschrift).

**FRE
MO
DUL**

Mach mit!



Gratulation!

Die Besucher der JT 1986 in Buchenberg erinnern sich sicher noch an das imposante Modell des Lokschuppens Duderstadt in Baugröße 1 – wenn nicht, dann schnell mal nachschlagen: Hp1-Modellbahn Heft 2/86, Seite 8: dort findet man gleich zwei Fotos von ihm. Erbauer dieses Prachtstückes ist Armin Reichhardt aus Isny.

Daß hier etwas Besonderes geleistet wurde, anerkannten auch die Juroren: sie verliehen

Armin Reichhardt

einen 2. Preis

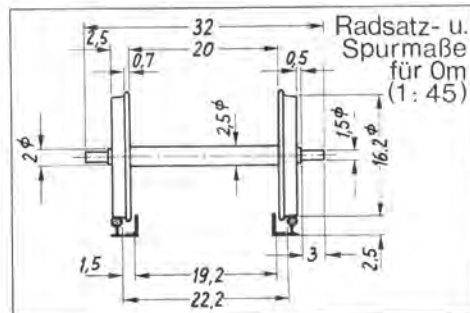
im Modellbau-Wettbewerb
des Verkehrshauses der Schweiz!

Wir gratulieren unserem FREMO-Mitglied ganz herzlich zu diesem persönlichen Erfolg!

Bw - Geplauder



Fahrzeuge gebaut. Dabei wurden u.a. auch Erfahrungen mit den verwendeten Radsätzen gesammelt. Ein solcher Radsatz ist in der Skizze



bemaßt, in der auch die Maße für die Radlenker im Weichenbereich angegeben sind.

Die Räder stammen aus England und sind für Baugröße 00; die Achsen müssen selbst gefertigt werden. Hilfreich bei der Montage der Räder auf die Achse ist die kleine abgebildete Lehre. So erhält man sehr genau das Radsatz-Innenmaß von 20 mm. Dieses Maß muß sehr genau eingehalten werden, um ein Verkleben zwischen Herzstück und Radlenker der Weiche zu vermeiden.

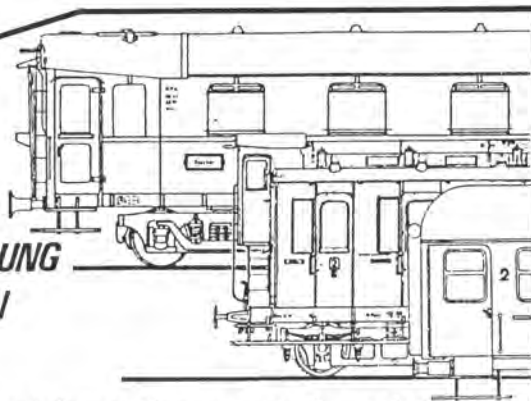
Die Om-Runde

In den letzten 1 1/2 Jahren haben einige schmalspur-begeisterte FREMO-Mitglieder Om-

EMB-SONDERHEFT

WOLFGANG DIENER:

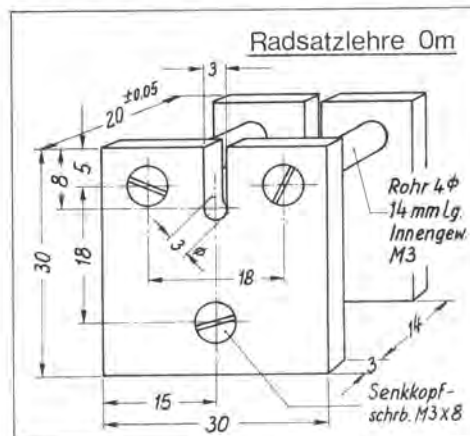
**ANSTRICH, BESCHILDERUNG
UND ANSCHRIFTEN VON
REISEZUGWAGEN**



70 Seiten mit vielen neuen Informationen zum Aussehen unserer Reisezugwagenmodelle und ihrer Vorbilder: Fotos, Dokumente, Skizzen, Farbkarte, Index und Register.
Vorbestellpreis DM 14,30 bis 30.6.87, danach DM 16,90!

EISENBAHN & MODELLBAU Magazin

Ulrich Streiter · Postfach 583 · D-4770 Soest



Auf vielen FREMO-Treffen und anderen Veranstaltungen ist dieser Radsatz einwandfrei und ohne Entgleisung gelaufen; allerdings ist eine Dreipunkt-Lagerung der Fahrzeuge unerlässlich. Vorschläge hierüber machen wir demnächst.

Hg.

Zum guten Anlagenbau gehören Ideen und Material – die Ideen haben Sie, die Materialien bekommen Sie von mir!

Landschaftsgestaltung mit:

**WOODLAND
SCENICS**

- realistisches Streumaterial
- Schotter
- Laub für Bäume, Büsche u.s.w.
- Landschaftsdetails und Häuser
- nicht nur für Fortgeschrittene

Katalog und Preisliste DM 2,80

Außerdem lieferbar:

Addie-Modell,
Kesselbauer,
Merten, MZZ,
Paulo-Modell,
Repa, Weinert

Kataloge gegen
Schutzgebühr

5 Farben DM 10,--

8 Farben DM 15,--

(Scheck oder Briefmarken)

**Modellbahnbedarf
Dieter Müller**

Eichstedtstraße 36 4700 Hamm 4



Radsatzerfahrungen

Im Zusammenhang mit der Erprobung der Kadee-Kupplungen war es notwendig, die Wagengewichte in etwa an die NMRA-Empfehlungen anzupassen. Meine Versuchswagen von verschiedenen Herstellern mit Achsständen (beim Vorbild) zwischen 5,4 und 8 m (im Modell sind das 62–92 mm) und unterschiedlichen Wagenüberhängen zeigten nach Auflastung teilweise ein nicht mehr sonderlich berauschendes Rollverhalten.

Erinnerungen an den Schienenbus

Mit "Erinnerungen an den Schienenbus" geht eine Bildbandreihe an den Start, die in jeder Hinsicht neue Maßstäbe setzt: SCHIENE-Photo.

SCHIENE-Photo - das ist mehr als ein Bildband im herkömmlichen Sinne, denn neben faszinierenden, stimmungsvollen Eisenbahnphotos bietet diese neue Serie auch einen eben solchen Textteil.

Diese Einheit von Wort und Bild läßt den Betrachter und Leser Eisenbahnatmosphäre in einer Intensität erleben, wie man sie seit der Zeit der guten, klassischen Eisenbahnbücher selten gekannt hat.



SCHIENE-Photo Band 1

Der Debüt-Band von SCHIENE-Photo ist dem Schienenbus gewidmet, jenem unermüdlichen, kleinen roten Fahrzeug, das über 30 Jahre lang das Bild unserer Zweigstrecken prägte und bestimmte.

In 6 Kapiteln führt uns der Autor Joachim Seyferth, bekannt für raffinierte photographische Blickwinkel und einfühlsame Texte, durch die Welt des Schienenbusses - zu verschlafenen Landbahnhöfen und kurvigen Zweigbahnen, ins Schienenbus-Bw oder auch einmal mit Vollast über die Hauptstrecke.

Steigen Sie ein!

Erinnerungen an den Schienenbus - SCHIENE-Photo Band 1. 128 Seiten, 55 Farb- und 50 S/W-Bilder. Format: 20 x 26 cm.

SCHIENE-Photo ist eine Bildbandreihe und kann auch abonniert werden. Die nächsten Bände: "Die Aartalbahn", "Die Linke Rheinstrecke", "Die Kinzigtalbahn".

SCHIENE-Photo ist für DM 42,00, im Abonnement (mind. 3 Bände) für DM 35,00 erhältlich beim:

Joachim Seyferth Verlag, Anne-Frank-Straße 23, 6200 Wiesbaden, Fernruf 06121 46 48 67 oder 8 69 45 bzw. im Buchhandel.

SCHIENE-Photo - die faszinierenden Bildbände.



Kran Beilstein

Baujahr ca. 1900, Bausatz für H0, H0m und H0e, passend zu den Epochen I bis IV, aus Ätzteilen, Weißmetall- und Messinggußteilen, Drehteilen und vorgebogenen Profilen.

AKU-Wagen:

Kleinserien-Modelle aus Kunststoff, Wagen der SBB und BLS, bedruckt, und Sonderlackierungen nach Schweizer Vorbildern auf der Basis von Roco- und Liliput-Wagen.



Modellbahnbeschriftung

M. L. SPIETH · POSTFACH 30 01 37
D-7022 LEINFELDEN-ECHTERDINGEN

Die Ursache war schnell gefunden. Die in den Modellen von Haus aus eingebauten Radsätze besitzen durchweg ein Innenmaß von 14,0–14,2 mm. Für meine Bausatz-Gleise benötige ich aber 14,4 mm als Minimum. Bei einer Aufweitung des Innenmaßes auf diese 14,4 mm schleifen nun einige Radsätze an den Innenseiten der Achshalter. Ein Weg zur Korrektur ist das Wegnehmen von Material an diesen Teilen. Leider gibt es hier aber Werkstoffe, die sich äußerst schlecht bearbeiten lassen. Dies trifft insbesondere bei Roco-Modellen zu. Damit ich nicht mißverstanden werde: Der von Roco verwendete Werkstoff ist als Lagerwerkstoff ganz hervorragend geeignet und das Schleifen tritt nur deshalb auf, weil Roco hier mit so wenig Spiel wie nur möglich gearbeitet hat. Als Austauschradsätze habe ich nun vorhandene Radsätze von Hobby-Ecke Schuhmacher eingebaut. Die Radreifenbreite dieser Radsätze ist etwa 0,5 mm schmaler und sie besitzen ein Innenmaß von 14,5–14,6 mm. Damit paßt sowohl die Spur als auch das für einen sicheren Lauf durch Weichenherzstücke maßgebende Innenmaß.

Das Ergebnis war fräppierend: Die Wagen liefen nun wieder so leicht (trotz ihres höheren Gewichts), daß sich der Auslauf des von mir als »Testlok« verwendeten Schienenbusses (Trix VT 98, Umbau von Werner Höhmann) gegenüber dem unbelasteten Fahrzeug sogar noch erhöhte! Die Wagen verhalten sich nun genauso, wie sich ungebremste Vorbildwagen verhalten würden.

Fazit für mich (und Empfehlung für Sie): Wann immer Wagen mit ihren angestammten Radsätzen, gleichgültig, ob abgedreht oder nicht, sich nicht so verhalten wie sie es sollen, werden diese Radsätze eingebaut. Wenn es dann immer noch Schwierigkeiten gibt, liegt es an verkanteten Radlagern oder anderen waghseitigen Fehlern wie Unparallelität der Achsen oder ähnlichem. **ROB**

VERANSTALTUNGS TERMINE

Am 30./31. Jan. 1988 findet im Raum Minden ein Regionaltreffen statt. Ort: Hotel Friedensstal, Alte Poststraße 4, 4952 Porta Westfalica, Tel. 05 71 / 7 01 47. Das Hotel liegt direkt an der B 61, unterhalb des Kaiser-Wilhelm-Denkmal.

Der Saal hat eine Größe von 250 m² und bietet genug Platz für Module. 12 Meter H0-Module sind schon eingeplant, weitere Module in allen Baugrößen, Praxisseminare und Diaschauen sind erwünscht. Diese aber bitte anmelden! Weitere Informationen und die Anmeldungen (auch telefonisch) an: Wolfgang Becker, Bierpohlweg 31, 4950 Minden, Tel. 05 71 / 4 06 28, oder an Detlef Schnewitz, Ellerburger Str. 41, 4952 Porta Westfalica, Tel. 05 71 / 7 77 45. Übernachtungsmöglichkeiten bestehen im Hotel (EZ ab DM 35.–, DZ ab DM 65.–). Anmeldung hierfür direkt im Hotel.

Am 13./14. Februar 1988 findet in Norden ein Regionaltreffen statt. Alles Nähere erfahren Interessenten bei Hans-Jürgen Pump, Lange Riege 48, 2980 Norden 1.

In eigener Sache

Lieber Hp1-Leser!

Wenn Sie als Mitglied des FREMO, als Abonnent oder als Käufer unserer Zeitschrift Hp1-Modellbahn Anfragen, Bestellungen etc. an unser Postfach richten, dann bedenken Sie bitte, daß alle Tätigkeiten innerhalb des Vereins in der Freizeit abgewickelt werden müssen.

Der rege Posteingang läßt es leider nicht zu, daß Sie unsere Antwort schon am übernächsten Tag erhalten. Vielmehr bitten wir Sie, uns einen Zeitraum von ca. 14 Tagen zuzugestehen, innerhalb dem wir Ihre Post bearbeiten und beantworten.

Wir danken Ihnen für Ihr Verständnis.



BÜCHER für den Modellbahner

»Straßenbahnen in Ost- und Westpreußen«, Bufo-Fachbuch-Verlag, München. 176 Seiten, 20 x 28 cm, gebunden. Über 200 Fotos, davon 5 in Farbe, viele Zeichnungen. Preis DM 59.–

Dieses großzügig gestaltete Buch über Straßenbahnen in Ost- und Westpreußen wird mit Sicherheit alle Straßenbahn-Freunde beeindrucken. Für den interessierten Leser ist dieser Bildband eine wirkliche Fundgrube mit sehr vielen historischen Schwarz-Weiß-Bilddokumenten der Straßenbahnen in den schönen deutschen Städten im alten Preußen jenseits der Oder: Königsberg, Memel, Danzig, Bromberg, Elbing – um nur einige zu nennen, die in diesem Buch zu finden sind. Allein schon das Betrachten der Bilder an sich ist ein Ereignis: Leser, die diese Städte noch aus eigener Anschauung kennen, werden wieder erinnert. Der Text zu den einzelnen Städten gibt einen guten Überblick über die Entwicklung der dortigen Straßenbahnen. Da das Buch auch viele Skizzen der alten Fahrzeuge aus Danzig und Königsberg enthält, wird der Straßenbahn-Freund – wohl trotz des weniger geeigneten Maßstabs 1:100 – zahlreiche Anregungen zu deren Nachbau im Modell erhalten. **Hg**

Joachim Seyferth: »Erinnerungen an den Schienenbus«. – J. Seyferth Verlag, Wiesbaden. 136 Seiten 19 x 25 cm, 70 Farb-, 52 S/W-Fotos. Preis DM 42.– (Abonnement DM 35.–)

Obwohl dieses Buch sich nur mit den beiden Baureihen 995 und 998 – den Schienenbussen – befaßt, wird man die sonst in solchen Baureihen-Büchern üblichen technischen Beschreibungen, Einsatzpläne, Stationierungen usw. vergeblich suchen. Dies ist vom Autor auch nicht anders beabsichtigt gewesen. Hier werden ganz bewußt mit vielen Fotos Er-

innerungen wachgerufen an eine Fahrzeugattung, die seit den 50er Jahren bis in die 80er Jahre hinein die Hauptarbeit bei der Personenbeförderung auf Nebenbahnen bewältigen mußte – und dabei von den Fahrgästen wohl nicht immer geliebt wurde.

Zur Zeit feiert der Schienenbus bei Fahrzeugfreunden und Modellbahnern sein Comeback. Hier hinein paßt dieses Buch. Es lebt von den sehr guten, zum Teil romantischen, zum Teil effektvollen Fotos. Die Kapitel werden durch kurze Texte begleitet.

In diesem Buch kann man aber noch unter einem weiteren Aspekt stöbern: Der Modellbahner wird zahllose Gestaltungsbeispiele, Details rechts und links der Strecke, Farbgebung usw. als Anregung für seine Nebenbahnanlage oder sein Modul finden.

Ein schönes Buch, in das man immer wieder einmal hineinschauen wird. **-nc-**

Taschenkalender für Modell-Eisenbahner 1988.

Gebr. Faller GmbH, 7741 Gütenbach

FALLER lieferte bereits Mitte September den neuen »Taschenkalender für Modell-Eisenbahner 1988« aus. Dieser Kalender, der seit 1980 regelmäßig erscheint, ist nicht nur ein handlicher Taschenkalender, sondern auch als interessante Lektüre ein nützlicher und vielgelesener Begleiter für ein ganzes Jahr. Im 46-seitigen Vorspann werden zahlreiche Tips und Informationen aus der Welt der Modelleisenbahn und deren großem Vorbild geboten und Adressen von Fachzeitschriften, Museumsbahnen etc. genannt. Im 58-seitigen Kalendarium findet der Modellbahner zu den einzelnen Tagen des Jahres interessante Hinweise auf wichtige eisenbahngeschichtliche Ereignisse.

Der Kalender ist beim Fachhandel erhältlich. **La.**

Interessante Produkte

Stahlschwellen(flex)gleis H0
(Code 70 + 100)

Heimu Modellbau L. Muschal
Schulstraße 6, 7801 Gottenheim

Modellbahner, die bei der Nachbildung des Gleises die beim Vorbild anzutreffende Vielfalt von Profilhöhen, Schotterarten und Schwellentypen berücksichtigen wollen, können nun eine weitere Variante einplanen. Nach den Nachbildungen von Holz- und Betonschwellen (letztere leider nur bei Code 100-Gleis) liegt nun auch Stahlschwellengleis in beiden wichtigen H0-Profilhöhen vor.

Beim Vorbild DB werden Stahlschwellen heute (fast) nur noch in Nebengleisen und auf weniger belasteten Streckengleisen zu finden sein. Ob es noch Weicheneinheiten auf Stahlschwellen gibt, weiß ich nicht – eine Frage, die auch erst relevant wird, wenn es entsprechende Modellweichen gibt.

Die in Bebra fotografierten Vorbildsituationen zeigen deutlich das erheblich differierende Erscheinungsbild von Holz- und Stahlschwellengleis. Interessant ist, daß in einem Lade-gleis, getrennt durch eine (auf Holzschiwellen verlegte) Weiche, gleich zwei Stahlschwellen-

REINER HEIDEMANN

Modelleisenbahnzubehör

Modelle aus eigener Fertigung
Bau- und Werkstoffe für den
engagierten Modellbauer
Solide Qualität • Faire Preise

Reiner Heidemann
Hauptstraße 34
D-8757 Karlstein
Tel. 06188/6467

Bau- und Werkstoffe
Messing-Profil und -Bleche
Kunststoffprofile und Bauteile
Klebstoffe und Hilfsmittel
Lötgeräte, Werkzeuge, Farbspritzgeräte

Neu:
Holzleisten
Biberschwanzdachziegel aus Ton
für Baugröße 0

Katalog gegen DM 5,- (Briefmarken oder
V-Scheck)

arten verwendet wurden. Heimu hat die wohl häufigere Form mit glatten, leicht verrundeten Kanten nachgebildet.

Stahlschwellengleise erfordern aufgeschweißte Schienenplatten. Das ist der Grund, daß sie auf Brücken ohne durchlaufendes Schotterbett nicht anzutreffen sind. Die für die notwendigen inneren Führungsschienen erforderlichen Schienenklammern können ja

worden. Da in Bögen eine Spurerweiterung (2 cm) vorgenommen wird, ein einfaches Versetzen der Schienenplatten aber aus den o.g. Gründen nicht geht, wurden die Schwellen in der Mitte aufgetrennt und gekürzt unter Beilage dieser Blechplatten wieder im korrekten Spurmaß verschweißt. Nachbilden ließe sich diese Situation durch Aufkleben von 2 mm breiten Kartonstreifen.



nicht, wie bei Holzschwellen, vor Ort aufgebracht werden, sondern müßten, um Schweißverzug zu vermeiden, bereits so angeliefert werden.

In dem in Hp1-2/87 vorgestellten Buch von M. Krause findet sich auf Seite 19 ein Stück Streckengleis mit in Schwellenmitte aufgeschweißten Blechplatten. Nach Meinung von Stefan Carstens könnte es sich hier um Schwellenrecycling gehandelt haben: Früher in Bogenabschnitten verwendete Schwellen sind hier möglicherweise wieder eingebaut

Das angebotene Stahlschwellengleis gibt es, wie bereits erwähnt, in zwei Profilhöhen. Es ist als blankes Flexglas (10 Stück à 1 m zu DM 36.-), oder auch auf unterschiedlich beschotterter Hartschaumbettung (Korksotter 10 Stück DM 75.-, Steinsotter DM 85.-) erhältlich. Beide Schotterarten werden zudem noch in jeweils vier Farbtönen angeboten. Daß mir in diesem Fall die Korkbettungen besser gefallen, liegt am Klebstoffglanz der Steinbettungen. Dieses Manko kann aber mit Mattlack beseitigt werden. Die Stahlschwellen sind im

Farbton (allerdings mit Kunststoffglanz) sehr realistisch getroffen (etwa Humbrol HS 216) und sollten vor dem Einbau mattiert werden. Da die Schienenprofile blank sind ist es empfehlenswert, das Gleis aus der Bettung herauszunehmen und mit der Spritzpistole eine Komplettfärbung vorzunehmen.

Diese Gleise stellen eine rundum empfehlenswerte Ergänzung der Angebotspalette zum Gleisbau dar.

Das weitere Heimu-Programm (das H0-Programm umfaßt allein 48 Positionen) enthält weitere nützliche Dinge und es kann nichts schaden, sie vor dem Gleiseinkauf zu kennen. Die »Nuller« wird noch interessieren, daß es auch für sie ein Gleis- und Weichensortiment geben wird bzw. schon gibt. Auch ihnen sei daher die Kontaktaufnahme empfohlen. *ROB*

Ausschlackgrube für H0 Bochmann & Kochendörfer, 7170 Schwäb. Hall

Unter der Bestellnummer 33 009 bietet B & K einen Zweierpack Ausschlackgruben an, die besonders für kleine Bw bestens geeignet sind. Der mittlere Teil jeder Ausschlackgrube wird mittels Trennwänden von den äußeren Teilen abgeschottet und – zumindest beim Vorbild – mit Wasser gefüllt, um damit die Schlacke zu löschen. Geleert wird von Hand.

Die Anordnung einer solchen Schlackengrube erfolgt unmittelbar vor dem Schuppentor.

Aus dem gut detaillierten Bausatz lassen sich andererseits auch kleine Untersuchungsgruben bauen.

Die Ausführung des Bausatzes erfolgte in der schon gewohnten sehr guten Qualität von B & K. *-nc-*

Rillenschienen (Profile) für H0 Hobby-Ecke Schuhmacher, 7141 Steinheim

Die auf dem Sektor Gleiselbstbau sehr rühmliche Firma hat nun auch Profile für den Selbstbau von Rillenschienen im Angebot. Die sind natürlich in erster Linie für die Strab-Modellbahner von Interesse, aber sie bieten sich auch überall dort an, wo Gleise eingepflastert sind: Ladestraßen, Fabrikhöfe und -hallen und natürlich auch in Bahnübergängen und Bw-Anlagen. Tatsächlich erleichtern sie den Einbau der Straßenoberfläche ganz erheblich, die Spurrillen können so nicht mehr »aus Versehen« zu schmal ausfallen.

Die Hauptabmessungen (mit Schieblehre gemessen) sind:

Gesamthöhe	2,65 mm
Gesamtbreite	2,7 mm
Rillentiefe	ca. 1,0 mm
Rillenbreite	ca. 1,3 mm
Schienenkopfbreite	1,0 mm

Die Schienen können sowohl genagelt als auch geklebt werden, obwohl letzteres wegen des doch recht steifen Profils sicher nicht so ganz einfach sein dürfte.

Spurkränze bis zu 1 mm Höhe und etwa 1 mm Breite laufen problemlos in den Rillen.

Geplant sind neben den reinen Profilen auch noch Übergangsstücke von normalen Code 55/70/83-Profilen auf das Rillenprofil. Über Liefermöglichkeiten und Preise konnte kurz vor Redaktionsschluß nichts mehr in Erfahrung gebracht werden. Interessenten wenden sich daher direkt an den Lieferanten (siehe Anzeigenteil). ROB

Wagendrehscheibe für H0 (Bausatz)

Bochmann & Kochendörfer, Nr. 33 015. Preis: ca. DM 38,-. (Auch für andere Baugrößen in Vorbereitung bzw. im Angebot.)



Überraschungen gibt es solche und solche. Dies hier ist eine der angenehmen Art. Beim Vorbild wurden und werden Wagendrehscheiben immer dann eingebaut, wenn der Platz nicht reicht, um mit vernünftigen Radien und normalen Weichenverbindungen ungünstig gelegene Betriebsteile zu erreichen. Also geradezu für modellbahnspezifische Verhältnisse.

Trotz des Namens dienen diese Scheiben weniger zum Drehen (= Wenden) von Wagen als vielmehr zu deren Verteilen in eines oder mehrere Anschlußgleise innerhalb eines Werksgeändes. Die Tragfähigkeit der Vorbilder ist mit den zunehmenden Wagengewichten mitgewachsen. Der Achsstand zweiaxiger Wagen betrug schon zur Länderbahnzeit maximal 8 Meter und wurde erst in den 70er Jahren überschritten. Die Abdeckung der Grube, die Scheibe also, soll einerseits Unfälle verhindern, andererseits aber den ohnehin knappen Platz in Fabrikhöfen für die übrigen Transporte erhalten.

Noch ein Punkt zur Praxis beim Vorbild: Die Drehgestell-Flachwagen (SS und SST) besaßen bis in die Jahre des 2. Weltkrieges hinein durchdrehbare Drehgestelle. Dadurch konnten auch diese Wagen Drehgestell für Drehgestell mit solchen Drehscheiben »um die Ecke« verschoben werden. Der Verschiebung der Wagen jenseits der Drehscheibe erfolgte von Hand (mittels Brechstangen), mit Spillanlagen oder auch mit dafür ausgerüsteten Gabelstaplern bzw. kleineren Lkw (Unimog).

Da das Modell vorbildgerecht eine Grube enthält, ist also zunächst ein Loch vorzusehen, auf dessen Rand die Grube aufgelegt wird. Die Höhe von Auflage und Betoneinfassung ist so

GELÄNDEBAU- und DIORAMENZUBEHÖR

z. B. Kalksteinschotter
für Baugrößen HO-II

echter gebrochener Stein. Korngrößen- und Verteilung nach DB-Norm. 200 ml DM 6,50, 1000 ml DM 19,60 + Porto

Katalog gegen DM 1,60 in Briefmarken von:

KLAUS HOLL - Postfach 440140 - D-8000 München 44

Die Fachwerkstatt mit der langen Erfahrung

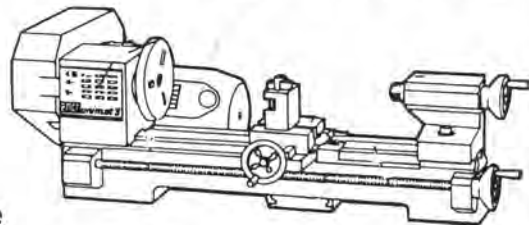
Reparaturen

Ersatzteile

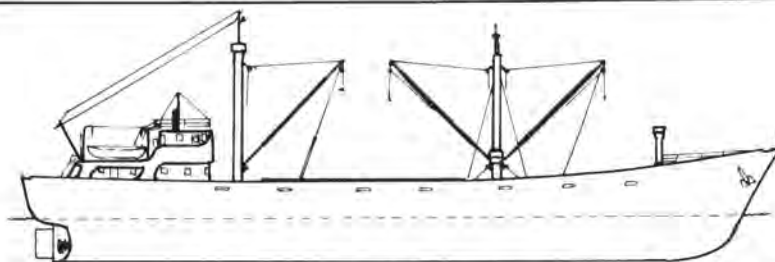
Getriebeumbauten

Qualitätsfahrgestelle

RP 25-Radsätze, auch mit VA=Radreifen



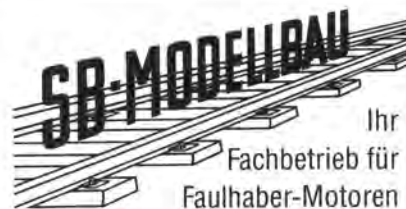
Werner Höhmann 3524 IMMENHAUSEN



BADE-MODELLBAU, A. Bade, Lose Barg 13, 2820 Bremen 71, Tel. (04 21) 6 09 87 86. Küsten-Frachtmotorschiff „Vege sack“, Baujahr 1954, Tragfähigkeit 919 T, Modelllänge 74 cm, Modellbreite 11 cm. Fertigmodell mit Unterwasserteil, voll detailliert und lackiert: DM 850,-

Wir liefern über 400 verschiedene Umrüstsätze mit Faulhaber-Motoren in den Spurgrößen H0, N und Z für folgende Hersteller:

ARNOLD; BEMO; BRAWA; FLEISCHMANN; FULGUREX; GÜNTHER; HAG; HOBBYTRAIN; KLEINBAHN; LILIPUT; LIMA; MÄRKLIN; PIKO; RIVAROSSO; ROCO und TRIX.



Ihr
Fachbetrieb für
Faulhaber-Motoren

Warum Faulhaber-Motoren?

- leiser und geschmeidiger Lauf der Faulhaber-Motoren
- Kontaktsicherheit durch die Schwungmasse an stromlosen Stellen
- problemlose Rangierfahrten bei Minimalgeschwindigkeit
- Langsamfahreigenschaften sind nach dem Motortausch unübertroffen
- die Geschwindigkeit der Triebfahrzeuge verringert sich nach dem Umbau um 25 bis 50 %
- und - und - und

1 Bs H0 Nr. 1 Brawa BR Köf II	DM 85,-	1 Bs H0 Nr. 1 Trix BR 38 ⁴	DM 85,-
1 Bs H0 Nr. 5 Mä BR 78	DM 99,50	1 Bs H0 Nr. 34 FLM BR 56	DM 88,50
1 Bs H0 Nr. 17 Li BR 18 ³	DM 92,50	1 Bs H0 Nr. 6 Roco BR 58	DM 80,-
1 Bs N Nr. 4002 Roco BR 44	DM 73,-	1 Bs N Nr. 6005 Htr. BR 57	DM 80,-
1 Bs N Nr. 4011 Roco BR 200	DM 90,-	1 Bs Z Nr. 910 MäZ BR 216	DM 105,-

Weitere Bausätze finden Sie in unserem Katalog DM 9,50 plus Porto (Inland) DM 2,-. Selbstverständlich führen wir alle für Ihre Umbauten nötigen Fräsarbeiten sehr preisgünstig durch oder wir rüsten Ihr Modell ebenso preiswert um. Wir liefern auch Kpl.-Modelle mit Faulhaber-Motoren und Schwungmassen sehr preisgünstig.

SB-Modellbau · Ilzweg 4 · 8037 Olching · Telefon 0 81 42 / 1 27 76 · Postfach 14 07

ausgelegt, daß ein NEM-Gleis ohne Höhenversatz an das Gleis in der Scheibe herangeführt werden kann. Bei anderen Gleissystemen müssen entsprechende Beilagen vorgesehen werden.

Neben allen Kunststoffteilen (Drehteller, Bühne und Bohlenabdeckung) enthält der Bausatz noch 2,5 mm hohe Schienenprofilstücke, ein Ätzblech mit nützlichem Kleinkram, vier Kugeln (die Bühne ist kugelgelagert) und die erforderlichen Befestigungsschrauben.

Die vierseitige Bauanleitung beschreibt den Zusammenbau, die mögliche Elektrifizierung der Bühnengleise und die Farbgebung bzw. Alterung des fertigen Modells. Auch für die Mittelleiter-Kollegen wurde vorgedacht und vorgearbeitet: Ein geätzter Mittelleiterkamm ist Bestandteil des Ätzbleches.

Die Montage des Bausatzes ist einfach. Spezielles Werkzeug wird nicht benötigt. Als Klebstoff für alle Kunststoffteile habe ich Essigsäureethylester, für die Metall/Kunststoff-Klebung Pattex super gel verwendet. Statt der beiliegenden NEM-Profile wurden bei meinem Bausatz Rillenschienen von Schuhmacher eingesetzt. Dazu mußten die innenliegenden Schienenbefestigungen abgeschnitten werden. Die Schienen wurden danach unter Spurmaßkontrolle aufgeklebt. Nachdem die Schienen eingefärbt waren (Humbrol HS 216 Track Colour), wurden die drei Bretterabdeckungen aufgeklebt und der soweit (bis auf den Kleinkram) fertige Drehteller außen versäubert.

Bevor der Kleinkram montiert wird, sollte die Farbgebung von Grube (Beton) und Bohlenbelag erfolgen. Ist dies erledigt, können Grube und Drehteller zusammengesetzt und durch Unterschrauben des Sicherungsstückes (Kleben ist hier nicht zu empfehlen) miteinander verbunden werden. Ein Antrieb ist nicht vorgesehen, mit Hilfe von Schnurrollen aber leicht realisierbar.

Die Metallteile (Abdeckungen, Zugösen und Verriegelung) sowie die Imitationen der Antriebshebel vervollständigen die Drehscheibe. Da sich meine Industriebetriebe noch in der Planungsphase befinden, habe ich darauf verzichtet, die Durchbrüche im Grubenrand jetzt schon anzubringen.

Einschließlich der erforderlichen Trocknungszeiten läßt sich der Bausatz leicht an zwei Abenden zusammenbauen. Das Ergebnis stellt ein weiteres nützliches, sinnvoll einsetzbares und betriebsbelebendes Zubehör für unsere Modell-Fabrikhöfe dar. **ROB**

Bahnhof Worswede (H0) Bausatz Revell Nr. 2076



Seit einiger Zeit schon haben unsere etablierten Modellbahn-Zubehörhersteller in der Firma Revell einen ernstzunehmenden Mitbewerber, der jetzt, neben einigen anderen interessanten Gebäuden, den Bahnhof Worswede anbietet. Das Vorbild wurde in den Jahren 1910/11 an der Stecke Bremervörde – Osterholz errichtet und ist als Modell recht gut ge-

Lichtsignale der SBB / RhB / FO und DB
Maßstab 1 : 32 (Spur I)
Maßstab 1 : 22,5 (Spur II, IIIm)

Vorsignal SBB
M 1 : 32

RhB Hipp'sche
Wendescheibe
M 1 : 22,5

Modelleisenbahnbau
U. Schulz
Lunser Straße 9 A
D-2800 Bremen 61
Telefon 04 21/83 31 04

BEI REPA GIBT ES NEU UND AUS DEM LAUFENDEN PROGRAMM

REPA
H0 - H0e + m

NEU: Universal-Entkupplerbohle für alle H0-Kupplungen einschließlich der Roco- und Fleischmann-Kurzkupplung. 2-L-Gleis Weichenantriebe, motorisch und magnetisch. Weichenlaternen und Weichendekos. Führerstandsimulator-Steuerpult.

REPA
N

Entkuppler + Weichenantriebe + Führerstandsimulator-Steuerpult für weiches Fahren.

REPA
0 + 0m - e

Weichenbausätze + Weichenantriebe + Weichendekos + Laternen + Zinnbausätze + De-Luxe-Figuren + A-4-Maxi-Steuerpult mit Handregler, Repa-Lok-aus, vom Stellpult aus abschaltbare Lokomotiven, Vorspann-Schiebebetrieb + Kupplerpinzette + Fahrräder + Motorräder. NEU: Fässer + Flaschen + Lautsprecher.

REPA
I + II + LGB

Motorischer Weichenantrieb + Kupplerpinzette + A-4-Maxi-Steuerpult mit Handregler. Repa-Lok-aus, Lokabschaltung ohne Abschalgleise. Mit jedem System kombinierbar.

R E P A R. E R T M E R - 4791 A L T E N B E K E N

Prospekte: DM 2,- in Briefmarken

Glühdraht- sägen

Modelllandschaften aus Hartstyropor



Geräte und Werkstoff vom Hersteller: Styroporsäge S1, Schnitthöhe 60mm, DM 94,- (Jahresgarantie); Styroporsäge S2, Schnitthöhe 150mm, mit Handformer II DM 146,- (Jahresgarantie); Handformer I DM 69,-; Handformer II DM 72,-.
1/8 cbm Hartstyropor, Platten 100x50cm oder 50x50cm, Dicke 1 - 10cm: DM 54,-. Preise ab Werk, Lieferung gegen Scheck oder per NN.

G. Hoffmann, Dankern 12A, 4472 Haren/Ems, Tel. 0 59 32/1253

Modellbahnen UWE HESSE

Getriebeumbauten · Lackierungen · Reparaturen

Wenzel · Weinert kpl., Shinohara, H0 + N · Merkur
Hekl · Günther · Woodland-Scenics, Faulhaber Tauschmotoren
von SB-Modellbau für H0 + N, Haberl + Pabst

Landwehr 29 · 2000 Hamburg 76 · Tel. 040 / 25 52 60

RoRo Gleisfixier-Kleber

zum Fixieren und Schottern von Schienen und Weichen, jederzeit einfach zu lösen, keine unbrauchbaren Schienen. Fixieren und kleben von Modellautos, Figuren und Kabel. Lieferung nur über den Fachhandel. Muster und Händlerverzeichnis gegen DM 1,20 Rückporto.

RoRo Modellbahnzubehör

Am Schützenplatz 54 · 2900 Oldenburg



HOBBY-ECKE Schuhmacher

Lerchenhofstraße 18, 7141 Steinheim, Tel. 0 71 48 / 68 48

Gleismaterial

z. B. Weichenbausätze
für H0, H0m, H0e, H0n3, N
Abzweigwinkel ab 7°
Radien bis 1700mm

Weichenarten: einfache Weichen, Innen- und Außenbogenweichen, Doppel- und Dreiwegweichen, Kreuzungen, EKW und DKW und Sonderanfertigungen nach Ihren Wünschen.

Einige Weichen und Kreuzungen auch als Doppelspurausführung lieferbar.

Profilhöhen 1,0 – 1,5 – 1,8 – 2,1 mm (Code 40/55/70/83)

Hinweis: Für Code 83 werden Weichen nur auf Bestellung gefertigt, für Code 40 ist derzeit nur das Profil lieferbar.

Ein Bausatz enthält alle zum Bau notwendigen Teile:

Schablone, gebeizte Schwellen in richtiger Länge und Teilung (nach DB-Norm), vorgespurte Schienenprofile, eingelötete Radlenker, gefräste und mit dem Herzstück verlötete Federungen, Stellschwelle gebohrt und montiert, Schienennägel. Bauanleitung

Nicht im Bausatz enthalten aber lieferbar: Werkzeuge, Spurlehren, NMRA-Lehre, Schotter, Farben, motorische und magnetische Weichenantriebe, elastischer Schienenkleber, Sperrholz-Unterbau.

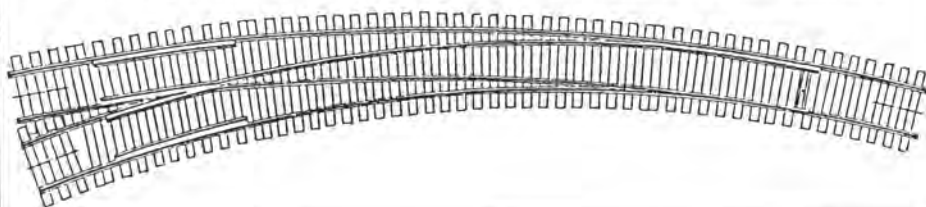
Außerdem:

- Gleisbau-Einzelteile wie Schwellen, Schienennägel, Profile, Kork 6 und 5mm, Schablonen, Stein- und Korkschotter
- Northeastern-Holzleisten, -Holzprofile, -Platten, Lindensperrholz 5mm
- Farben, Pinsel, Farbspritzgeräte und -einzelteile
- Landschaftsbau material von Woodland Scenics, Scentare, Wiland Superdecor

Räder mit RP25-Profil für praktisch alle derzeit erhältlichen Fabrikate (Speichen- und Scheibenradsätze)

- Austauschmotorisierungen
- Triebfahrzeuge umgestellt auf RP25-Radprofil – auch für Schmalspur

Gesamtkatalog DM 4,- in Briefmarken oder 4 intern. Antwortscheine.



eignet, das Geschehen auf einem eher ländlichen Bahnhof darzustellen.

Alle Teile des Bausatzes sind gut beschriftet, so daß der Zusammenbau keine Schwierigkeiten bietet. Zuvor allerdings muß man einen kleinen Schock verkraften: die Spritzlinge für das Erdgeschloß sind nicht – wie beim Vorbild – sandfarben, sondern «schweinchen-rosa»! Hier muß natürlich zu Farbtropf und Pinsel gegriffen werden, um den Teilen die richtige Farbe zu geben.

Wegen der langen Seitenwände ist eine gewisse Instabilität gegeben. Einzelne Versteifungen oder das Einziehen der – für das Gesamtbild nicht erforderlichen – völlig fehlenden Innenwände würde das «Hochziehen» des Gebäudes wesentlich vereinfachen. Da das Gebäude zudem aus sehr viel Dach besteht, könnte auch eine «Erdgeschloßdecke» recht hilfreich sein. Die Spritzlinge sind sauber und maßgenau und brauchen lediglich – wie bei fast allen Bausätzen – an den Anschlußstellen ein wenig nachgearbeitet zu werden. Erfreulich ist die Tatsache, daß der Hersteller die Geschloßhöhe richtig gewählt hat und die Proportionen stimmen. Einzige Ausnahme: Die Fensterrahmen und -kreuze könnten etwas filigraner sein.

Alles in allem erhält man nach getaner Arbeit einen optisch recht ansprechenden Bahnhof.

dm

Trafohäuschen,
Bausatz (H0),
Revell Nr. 2077,

Preis DM 9.95



Das hier realisierte Vorbild dürfte eher am Rand eines Wohngebiets stehen. Darauf deutet die architektonische Gestaltung jedenfalls hin. Die in Industriegebieten anzutreffenden Gebäude dieser Art sind meist schlichter, häufig sogar ausgesprochen häßlich.

Das maßstäblich wirkende Modell (die Türen solcher Bauwerke sind wirklich nicht höher) ist sauber gefertigt, der Zusammenbau nahezu problemlos. Lediglich im Bereich der geschwungenen Dachflächen hatte ich etwas Geduld nötig, um die durch unterschiedliche Schrumpfung leicht klaffenden Teile miteinander zu verkleben. Die Putzflächen über der Tür und unter dem überkragenden Dachunterbau habe ich mit selbstgefertigten Lüftergittern versehen, damit die bei der Umformung von Strom freierwende Wärme abziehen kann. (Das Vorbild besitzt heute, nach dem Bild im Revell-Prospekt, keine solchen Gitter mehr). Absolut nicht einverstanden bin ich mit der auf der Packung gezeigten Einführung der Leitungen: Selbst Telefonleitungen werden über Isolatoren in ein Gebäude gelegt, ganz besonders aber Leitungen, mit denen Hochspannung transportiert wird. Die Isolatoren entstammen einem anderen Revell-Bausatz. Sie wurden auf die dem Trafohäuschen-Bausatz beiliegenden Ösen geklebt und anschließend angebracht. Insgesamt ein nützliches und bisher noch von keinem Hersteller realisiertes Gebäude (das Busch-Häuschen ist allenfalls für TT zu gebrauchen).

ROB

Inserenten-Verzeichnis

Bade-Modellbau	24
Bochmann & Kochendörfer	2
Dusch	4
EMB	20
Göhl	4
Heidemann	23
Hesse	26
Höbmann	24
Hoffmann	25
Holl	24
Honig	27
Jeike	27
Müller	20
Paulo	2
REPA R.Ertmer	25
Riefer	4
Roland	4
RoRo	26
Salhöfer	4
SB-Modellbau	24
Schuhmacher	26
Schulz	25
Schweers & Wall	27
Seyferth	21
Spieth	21
Wehr	28
Wenzel	4



Wir liefern sämtliche Schrauben, Muttern, Zubehör sowie Gewindeschneidwerkzeuge ab M1 bis M4. Sie erhalten unsere Listen unter Kennziffer „H“ gegen Freiumschlag.

Hans-H. Honig
Holzer Heide 32
4796 Salzkotten 7



KLEINANZEIGEN

Mitglieder des FREUNDESKREIS EUROPÄISCHER MODELLBAHNER (FREMO) können Kleinanzeigen kostenlos einrücken (nur Eisenbahn und Modellbahn). Nichtmitglieder fügen ihrem Anzeigenauftrag pro angefangene vier Zeilen à 48 Anschläge DM 3,- in Briefmarken oder drei int. Antwortscheine bei.

Der Bahnhof Haigerloch ist in reisefreudige Hände abzugeben! Haigerloch, auch Methneringen genannt, besteht aus drei leicht zu transportierenden Teilen und ist an beiden Enden mit dem FREMO-B-Profil ausgestattet. Das Modul wird komplett mit Gebäuden, jedoch ohne Fahrregler, zum Preis von DM 750,- abgegeben. Interessenten erhalten eine 1:10-Zeichnung gegen einen frankierten und adressierten Rückumschlag. Martin Methner, Quenstedtstraße 14, 7400 Tübingen. Telefon 0 70 71 / 2 43 29.

Verkaufe H0e Lok + Wagen. Volker Hamburger, Tel. 05 71 / 5 56 48.

Verk. Hobby-Lux 450 Dekupiersäge, neuw. 225,-. D. Müller, Eichstedtstr. 36, 47 Hamm 4.

Modellbahn-Schaltmaterial billig abzugeben, z. B. Siemens: Kammrelais, K50 Signalrelais, DrS Gleisrelais, Flachrelais, Klein-Schütze, Silizium-Gleichrichter. Punktkontaktklappen Herei, Leuchttasten, Innenraumkabel vieladrig, usw. Teilw. neu, orig. verp. Liste gg. Freiumschl. (DM 1.30). K.-H. Oberlein, 3101 Südwinzen, Am Sandkamp 29. Telefon 0 51 43 / 15 02.

Verkaufe Märklin: Trafo 30VA 55,-; Drehschb. 125,-; 4 St. Kastenbrücke 7262, zus. 25,-; 2-flg. H'signal (1x) 24,-; 1-flg. H'signal (1x) 18,-; Vorsignal 7038 (1x) 24,-. Ortwein TEE 3-tlg., neuw., 125,-; Roco Silberlinge (3x)

Neues für den Kleinbahnfreund

Andreas Christopher

100 Jahre Kerkerbachbahn

Geschichte und Fahrzeuge einer hessischen Privatbahn



Zu den vergessenen Bahnen gehört die Kerkerbachbahn, die vom Lahntal aus meterspurig in den Westerwald führte und die vielen kleinen Bergbaubetriebe mit der Staatsbahn verband. Die ehemals dreischienige Strecke zum Lahnhafen Dehrn wird heute als normalspurige Anschlussbahn von der DB betrieben. Im vorliegenden Buch lebt der interessante Schmalspurbetrieb mit seinen zahlreichen Anschlüssen und Schleppbahnen reich illustriert noch einmal auf. Auch der H0e/H0m-Modellbahner findet hier eine Fülle von Anregungen.

136 Seiten, 144 Fotos, Format 14,8 x 21 cm
ISBN 3-921679-50-8, DM 28,-

Heinz-Herbert Schöning

Von Niebüll zum Wattenmeer

Die Chronik der Nordfriesischen Verkehrsbetriebe AG

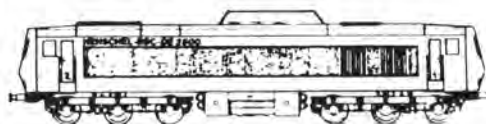
Vielen Privatbahnfreunden ist die Kleinbahn Niebüll-Dagebüll ein Begriff, deren rot-weiße Triebwagen oft mit ansehnlichen Zuggarnituren aus IC-Kurswagen durch die Köge rollen. Weniger bekannt ist, daß diese Bahn dreißig Jahre lang meterspurig betrieben wurde. Der Autor ist der Geschichte der Kleinbahn nachgegangen und beschreibt minutiös deren Entwicklung, die Anlagen und den Fahrzeugpark. Modellbahner werden sich vor allem von den zahlreichen Gleisplänen, die die unterschiedlichen Zustände detailliert zeigen, und den Fahrzeugskizzen angesprochen fühlen.

136 Seiten, 115 SW-Fotos, 11 Farbfotos, 42 Karten, Skizzen und Abb., Format 20,5 x 27,5 cm,
ISBN 3-921679-47-8, DM 38,-



VERLAG SCHWEERS + WALL

Postfach 1586 · D-5100 Aachen · Tel. (0241) 87 22 51



VT 36,5 als 1:120 Bausatz sowie weitere TT-Modelle.
Wir liefern Berliner TT-Bahnen und Piko.

Informationen gegen Freiumschlag.

I. Jeike, Rüsselstraße 10 h, 4300 Essen 1.



Reihe 202 (DE 2500) als 1:87 Bausatz, mit Antriebsgruppe, teil- oder vollmontiert lieferbar. 3 Dachtypen zur Wahl!

je 18,-; Roco Schnellzugwg. (2x) je 18,-. D. Müller, Eichstedtstr. 36, 4700 Hamm 4.

Suche MIBA 1/84 bis 2/86 (evtl. auch kpl. Jahrgg. 86). Martin Methner, Quenstedtstr. 14, 7400 Tübingen. Tel. 0 70 71 / 2 43 29.

FREMO-H0-Module abzugeben! Wegen Platzmangel und weil ich noch viele weitere Ideen auf neuen Modulen verwirklichte, möchte ich, einige meiner aus Fachpresse u. von div. FREMO-Treffen best. bekannte Module in sachverst. Hände abzugeben. Es handelt sich um das Dreierensemble, bestehend aus Malzfabrik Weyermann, das anschl. Brückenmodul sowie die dazugehörige Bhf-Einfahrt. Alle Module reisefertig m. Transportkästen, Plexiglasseitenwänden u. Holzfüssen. Das Bhf-Einfahrtsmodul ist nicht fertig durchgestaltet, aber m. einem Gleisbildstellpult funktionsfertig an d. FREMO-Ringltg. anzuschließen. Eingebaut sind Shinohara- u. Roco-Weichen, 15 mot. Antrb. v. Schuhmacher, viele Weichenlaternen, Drahtkanäle usw. von Weinert u. NMW! Preisidee DM 1700,- (fast Mat.-Wert d. 3 Module; Arbeit nicht be-

zahlbar!). Bruno Oebels, Hüttenstr. 37, 2800 Bremen 21, Tel.: 04 21 / 64 19 98.

FREMO-Handregler! Wegen wieder steigender Nachfrage lege ich nochmals eine Serie der bekannten und bewährten Handregler auf. Leider sind in der Zwischenzeit auch die Bauteilpreise gestiegen, so daß sich neue Preise für den Handregler ergeben: Normalausführung mit breitem Gehäuse, Drehpoti und 2 m Kabel: DM 45,-, schmale Ausführung (wg. kleinerer Bauteile) DM 60,-! Beide Reglertypen sind fix und fertig mit nach FREMO-Norm gefertigtem Diodenstecker versehen. Achtung! Neue Anschrift: H.-J. Weichers, Almatastraße 13, 2800 Bremen 1, Tel.: 04 21 / 38 58 11.

»Spur II Nachrichten«, die erste und einzige unabhängige Modellbahnzeitung für LGB- und Magnus-Freunde!

Vierteljährliche Information über Neuigkeiten und Wissenswerte der Großbahnen und deren Zubehör, Probeheft für DM 10,00 von Spur II Nachrichten, Heckhaus 76, 5203 Much, Telefon (0 22 45) 49 67.

Mozartstraße 11
D-6458 Rodenbach b. Hanau
Tel.: 06184-54366

Wir sind SPEZIALISTEN und BESORGEN Ihnen JEDES im Ausland erschienene EISENBAHN-BUCH.
Wir beliefern Sie auch mit allen deutschsprachigen Eisenbahn-Büchern.
In Zukunft stellen wir in jedem Heft das Programm eines ausländischen Verlages vor.

Heute:

S T A U F F E R

WESTING, F.: Steam & diesel locomotives
of the Erie Railroad from 1840 to 1970
DM 107.00

SAGLE, L.W.: B&O Power. Steam, diesel &
electric power of the Baltimore & Ohio
Railroad: 1829 - 1964 DM 83.50

STAUFER, A.F.: Thoroughbreds. The most
famous class of locomotive in the world:
New York Central's Hudson DM 83.50

STAUFER, A.F.: Pennsy Power. Steam and
electric locomotives of the Pennsylvania
Railroad 1900 - 1957 DM 83.50

STAUFER, A.F.: Pennsy Power II. Steam,
diesel and electric locomotives of the
Pennsylvania Railroad. DM 83.50

SHUSTER, P.: C&O Power. Steam and diesel
locomotives of the Chesapeake and Ohio
Railway: 1900 - 1965 DM 71.50

Alle Staufer-Bände haben ca. 350 Seiten und ca. 500 s/w Abbildungen.

und

N. J. I N T E R N A T I O N A L

CAVANAUGH, H.F.: New York Central Sys-
tem. Gone but not forgotten. 165 Seiten
und viele Farbbilder DM 90.50

Pennsylvania Railroad heavyweight pas-
senger equipment. Plan and photo book.
118 Seiten DM 47.50

FORD, S.: Color Pictorial of Northeast-
ern Railfan. 36 Seiten DM 24.00

MAYWALD, H.: Memories of the Boston &
Maine. 40 Seiten und viele Farbbilder
DM 33.50

Cabin cars of the Pennsylvania and Long
Island railroads. Caboose Data Book, No.
2. Ca. 65 Seiten DM 31.00

GRELLER, J.C.: Brooklyn trolleys. Ca. 80
Seiten & s/w-Abbildungen DM 47.50

DIXON, T.W.: Chesapeake & Ohio H7 Series.
Classic Power Series, No. 1. Ca. 55 Sei-
ten und Abbildungen DM 17.00

DRESSLER, T.D.: USRA 2-8-8-2 Series.
Classic Power Series, No. 3a. Ca. 150
Seiten und Abbildungen DM 45.00

DRESSLER, T.D.: The first Northern :
Northern Pacific A Class 4-8-4. Ca. 100
Seiten und Abbildungen DM 31.00

HARLEY, E.T.: The Pennsylvania Railroad
Q-2 Duplex. Ca. 88 Seiten und Abbildun-
gen DM 38.00

PENNYPACKER, B.: The many faces of the
Pennsy K-4. Classic Power Series, Nr. 6.
Ca. 175 Seiten und Abb. DM 52.00

HUDDLESTON, E.L.: The Van Sweringen Berk-
shires. Classic Power Series, No.7. Ca.
147 Seiten und Abbildungen DM 47.50

**Diese Bücher sind sofort ab Lager lieferbar. Außerdem haben wir ca. 500 amerikanische Eisenbahn-
postkarten vorrätig**