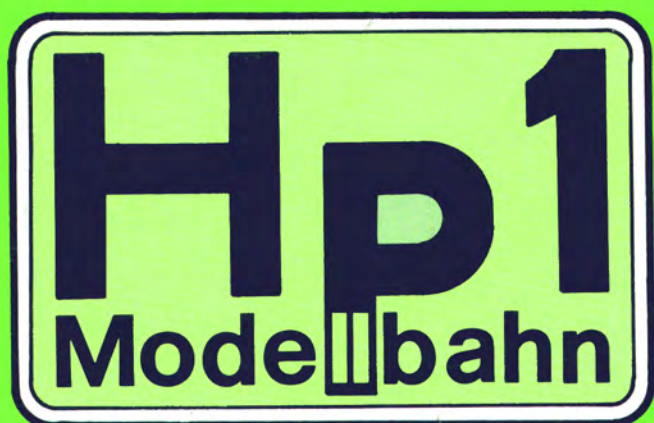


2. Quartal 1988/Juni

DM/sFr 6,00

H 7146 F



2
1988

Magazin für engagierte Modellbahner

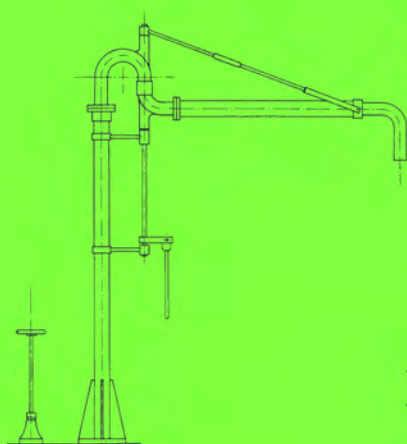


FREMO-Jahrestagung 1988 in Bebra

Handweichen für Naumburg

Schrott als Wagenladung

Kleiner Wasserkran für Nebenbahnen



FERTIGMODELLE in Kleinauflage

Auf vielfachen Wunsch bieten wir unsere OOt-/KKt-Modelle als Fertigmodelle in Kleinauflage an: **KLEINSERIENQUALITÄT zu GROSSERIENPREISEN !!**

Folgende Modelle sind ab Mitte Juni nach und nach als Fertigmodelle sowohl als Einzelstück als auch als Fünferpack lieferbar:

32.001 – OOt-Kohlewagen, 32.002 – KKt-Kaliwagen, 32.003 – KKt-Kokswagen, 32.004 – OOt-Kokswagen und 32.009 – OOt-Sandwagen

Alle OOt-Modelle gibt es sowohl unbeladen mit Inneneinrichtung als auch beladen mit dem entsprechenden Ladegut.

Als **SONDERSERIEN** sind die Modelle auch entsprechend gealtert und leicht verbeult bei fester Vorbestellung (!) erhältlich.

NUR SOLANGE VORRAT REICHT!!

Preisbeispiel: 32.001 OOt-Kohle unbeladen und ohne Betriebsspuren:

Einzelstück 37,50 DM*

Fünferpack 168,75 DM*

**unverbindliche Preisempfehlung*



OOt- und KKt- Sattelboden- Selbstentlader B&K-HO-Großraumgüterwagenmodelle (Epochen 2 und 3)

Bochmann & Kochendörfer GmbH



B & K - MODELLBAHNBAU, Postfach 100 147
D-7170 Schwäbisch Hall

Fragen Sie Ihren Fachhändler oder fordern Sie bei uns ausführliche Unterlagen mit Preisliste gegen einen mit 0,50 DM frankierten Rückumschlag an. – **STICHWORT:**
FERTIGMODELLE OOt/KKt



B 117 Bodenwaage Auenstein:

Fuhrwerkswaage vor dem Wagenhaus, Viehwaage im Haus, Baujahr ca. 1920, für das Dorf oder die kleine Stadt, am Bahnhof oder beim Rathaus.

Das Vorbild ist heute noch im Betrieb.

Bausatz aus Kunststoff, Guß- und Ätzteilen, leichter Zusammenbau.

Lieferbar Mai/Juni 1988

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.

Weitere Neuheiten 1988 für HO:

B 123 Hafenkran
Konstanz

Z 17 Handbetriebene
Seilwinde

Z 18 Viehwaage mit
Wägeeinrichtung

Z 19 Fahrbare Laderampe
zum Verladen von Vieh
oder Zirkustieren

Modellbahnbeschriftung

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

Herausgeber und Verlag:

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

Postfach 1467, 4700 Hamm 1

Redaktion:

Curt G. Zillmer (verantw.)

Andreas Gabriels

Rudolf Ossig

Redaktionsanschrift:

Dresdener Straße 26
D-7032 Sindelfingen
Telefon (07031) 86569

Ständige Mitarbeiter:

Gerd Goldberg, Rolf Höhmann,
Hans W. Nicolaus, Christian Sauer,
Detlev R. Zillmer

Anzeigen:

Rudolf Ossig
Eisenacher Straße 49
D-6440 Bebra 1
Telefon (06622) 2796

Vertrieb:

Martin Methner
Quenstedtstr. 14
D-7400 Tübingen
Telefon (07071) 24329

Hp1 - Modellbahn erscheint einmal vierteljährlich im Eigenverlag des FREUNDKREISES EUROPÄISCHER MODELLBAHNER (FREMO) e.V., und zwar jeweils im März, Juni, September und Dezember.

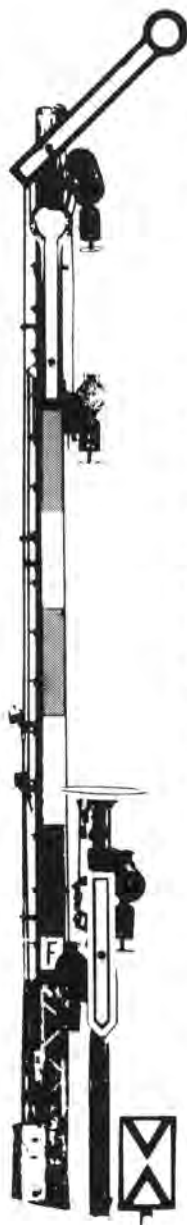
Hp1 - Modellbahn kann durch den Modellbahnhändler, den Fach- und Bahnhofsbuchhandel, oder vom Verlag bezogen werden. Einzelheft DM 6,-. Das Direktabonnement ab Verlag (DM 22,-/Jahr) kann jederzeit beginnen. Es verlängert sich automatisch um ein weiteres Jahr, wenn es nicht bis spätestens 15. November zum Ende des laufenden Kalenderjahres gekündigt ist. Abonnementsbestellung durch Einzahlung bei Spadaka Bockum-Hövel, Konto 3412999100 (BLZ 41061011) oder Postgirokonto Hannover 76636-300 (BLZ 25010030) 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 Anzeigenpreisliste Nr. 5 vom 1. 12. 84.

Druck: Kammler, Stuttgart 80



Frachtbrief:

FREMO-Jahrestagung 1988 in Bebra

Die Tagung in Wort und Bild 5

Fahrplan und Modularrangement 7

Ulrich Aikele

Baugröße 0 8

Rolf Höhmann

MESSE NÜRNBERG – ein Rückblick 9

Wolfgang Dudler

Handweichen für Naumburg 10

Rudolf Ossig

Jede Menge Schrott 12

Rolf Höhmann

SB-Faulhaber-Umbausatz für
Liliput BR 99 (H0e) 13

Detlef Schnewitz

FREMO-Regionaltagung in Minden 14

Hugo Schwilch

Einstieg in den H0-Getriebebau (2) 15

Die 0m-Runde:

Axel Hartig

Kleiner Wasserkran für Nebenbahnen 18

Christian Sauer

Personenwagen der Inselbahn Langeoog 20

Hans Wolfram Nicolaus

Die Kadee-Kupplung 22

Hans-Jürgen Pump

FREMO-Treffen in Norden 24

Vorfahrt für die Bahn 24

Interessante Produkte 26

Bücher für den Modellbahner 27

Veranstaltungs-Termine 30

Kleinanzeigen 31

Inserenten-Verzeichnis 31

Inhaltsverzeichnis Hp1 1981–1987 siehe Beilage

Titelseite:

Viele neue Module konnte man auf der diesjährigen FREMO-Jahrestagung in Bebra in Augenschein nehmen. Angefangen bei H0e-Modulen, deren Erbauer wegen offensichtlich noch fehlender Partner nach eigener Norm arbeitet, über H0-Bahnhöfe aus bis zu sieben Modulen, bis hin zu einer im Aufbau befindlichen Spur-0-Nebenbahn-Modulanlage, die im Fertigzustand aus 11 Modulen bestehen wird, war vieles vertreten. Die erwähnte eigene Norm ist dabei kein Hinderungsgrund, die Abweichler nicht doch im FREModul-Verbund einzusetzen: Übergangsstücke schaffen Anschlußmöglichkeiten! – Die Abbildung auf der Titelseite zeigt den Endbahnhof „Steinburg“ der H0e-Modulanlage. Ländliche Ruhe strahlt dieses Ensemble aus, das hervorragend durchgestaltet wurde von seinem Erbauer Heinz-Günter Karpe. Foto: CGZ – Weitere Bilder von der Jahrestagung finden unsere Leser in diesem und im nächsten Heft!

Redaktionsschluß für die folgenden Ausgaben:

Hp1-Modellbahn 3/88: 9. Juli 1988

Hp1-Modellbahn 4/88: 10. Oktober 1988

Beilagenhinweis: Der Gesamtauflage dieser Ausgabe liegt ein Prospekt der Fa. A. Rückl, Düsseldorf-Heerdt, bei. Wir bitten unsere Leser um freundliche Beachtung.



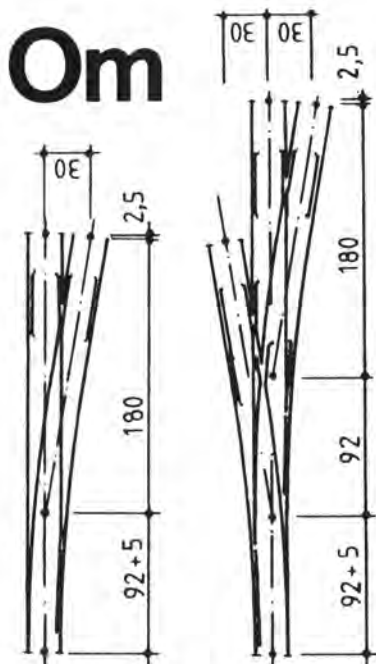
W M S - KIRSTEN WENZEL
FABRIKATION & VERTRIEB VON
TECHN. MODELLSPIELWAREN FÜR
AUTO · EISENBAHN · ARCHITEKTUR

WENDEMÜHLE 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
Kattowitzer Str. 26
5000 Köln 80
Tel. 0221 / 69 76 11

**FRE
MO
DUL**

Mach mit!



KATALOG-ANFORDERUNG: MODELLZUBEHÖR GÖHL

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

Schutzgebühr DM 4,- (+ Porto 1,40)

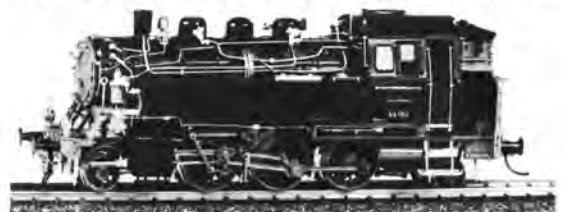
Zweiteile für Modellbauer

**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; HO-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 0 83 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 Korkschopter
oder Steinschopter

Alleinvertriebsrecht für BRD

Weiteres Programm:

Gleisbettungen für Fama.Om Ferro-Rail. Spur I LGB

Haberl + Papst - Lauer - Merkur - MZZ - Salota -

Woodland. Information gegen DM 2,00 in Briefmarken



FREMO JAHRES TAGUNG 1988 BEBRA



FREMO-Jahrestagung 1988 – diesmal traf man sich vom 25.–27. März im Hotel Sonnenblick in Bebra-Weiterode. Welcher Eisenbahnfreund denkt bei dem Namen Bebra nicht sofort an den heute wie einst wichtigen Bahnknotenpunkt mit seinen ausgedehnten Gleisanlagen! Leider hatte man so gut wie keine Gelegenheit, sich dort umzusehen, denn zwei Dinge hatten uns voll im Griff: einmal die Tagung – und zum anderen der Dauerregen. Lassen wir den Regen fallen und wenden uns der Tagung zu: sie war gut besetzt – 35 H0-Module beherrschten den Saal in seiner vollen Länge. Parallel dazu waren elf 0-Module aufgebaut und in einer Saalecke gar eine H0e-Modulanlage, ein Leckerbissen für unsere Schmalspurfreunde.

Obwohl die Tagung gut besucht war und – wie sollte es anders sein – die Modularrangements und der Betrieb darauf wie immer im Mittelpunkt standen: diesmal gab es die Möglichkeit zu ausgiebigen Gesprächen. Viele Teilnehmer haben das ebenso empfunden, wie es Axel Hartig, unser Präsident, formulierte: »Unsere diesjährige Jahrestagung hat mir gut gefallen. Im Gegensatz zu früheren Tagungen war wesentlich weniger Hektik unter den Teilnehmern festzustellen. Ich hatte endlich mal wieder Zeit zu vielen langen persönlichen Gesprächen.«

Gespräche, Kontakte – das sind nun einmal wesentliche Bestandteile des FREMO. Unsere Jahrestagung und die Regionaltreffen bieten die Möglichkeit dazu. Neben den wichtigen persönlichen Belangen haben aber gerade die FREMO-Treffen eine weitere Aufgabe zu erfüllen: die Kreativität der Mitglieder zu fördern. Kaum etwas ist besser dazu geeignet als



Abb. 1 (o.li.): Mitten im Aufbau! – Abb. 2 (o.re.): Großer Publikumsandrang am Bhf. Felixstein. Sein Erbauer W. Deutschmann überschaute die Lage von höchster Warte aus. – Abb. 3 (M.li.): Ein kleines Motiv auf einem der Module. – Abb. 4 (M.re.): Ein Nahverkehrszug überquert auf steinigem Viadukt einen Flußlauf – ein trefflich gestaltetes Modul der E.-F. Hanau, Erbauer N. Hagen. – Abb. 5 (oben): U. Kleinerüschkamp als Rangiermeister im Spur-0-Bahnhof. – Abb. 6 (re.): Bhf. Mölleringen, in Bebra der zentrale Bahnhof, und sein Erbauer Carsten Möller (li. i. Bild). – Abb. 7 (re.u.): Der großzügig ausgelegte, weil dem Vorbild nachgebaute Endbahnhof Naumburg von W. Dudler. (Fotos: CGZ [1, 4, 6, 7]; Aikele [2]; Mitschke [3, 5]).

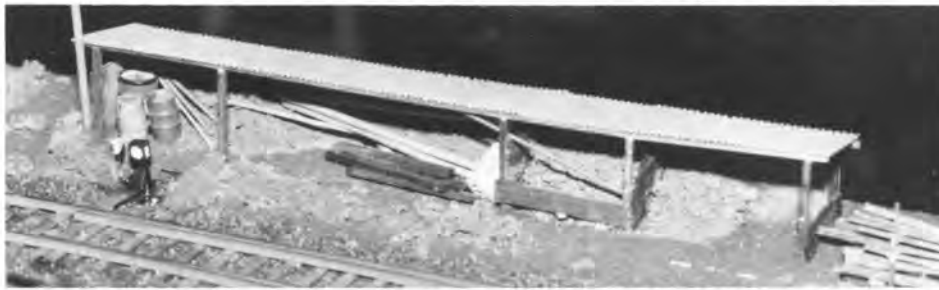


Abb. (v.o.n.u.) 8 und 9: Schuppen und Hütten entlang der Gleise, hier auf Bhf. Naumburg von W. Dudler. – Abb. 10: Fast eine „Totale“, nur Bhf. Felixstein fehlt am rechten Bildrand. – Abb. 11 (o.): Rangieren auf Bhf. Mölleringen. – Abb. 12 (re.): So herrlich weite Bogen sind ein Vorteil der Modulbauweise! Im Hintergrund Bhf. Naumburg. – Abb. 13 (li.u.): Rangieren auf Bhf. Felixstein. Man ist voll bei der Sache! – Abb. 14 (re.u.): Ein VT75 zwischen Naumburg und Mölleringen auf dem Brückenmodul von G. Künzer. – Fotos: Pump (8); Mitschke (9); CGZ (10, 12, 13); Aikele (11); Kleinerüschkamp (14).



die Präsentation eigener Modellbauarbeiten, das praktische Vorführen eigener Modellbau-Techniken, die Weitergabe des persönlichen »know-how«. Wohl die meisten Teilnehmer unserer Veranstaltungen werden in dieser Hinsicht zufriedengestellt – trotzdem sollten wir am Ausbau gerade dieses Teils unseres Programms intensiv weiterarbeiten.

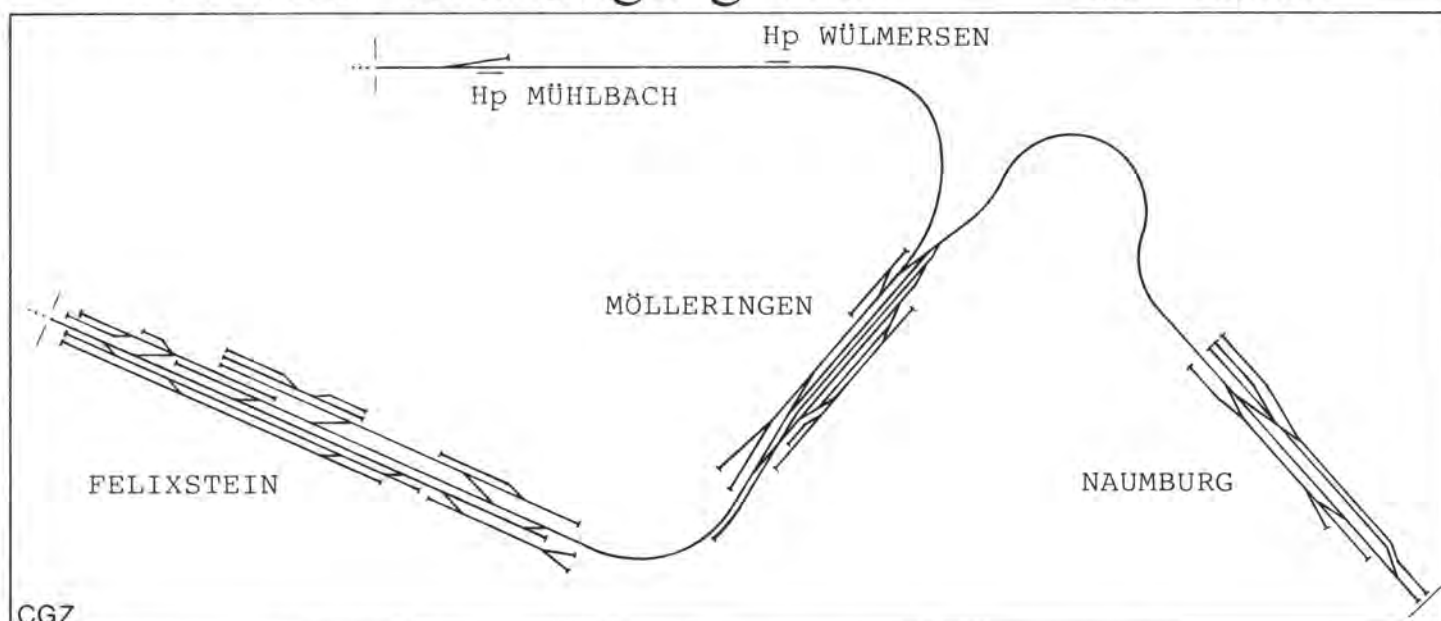
Auch der Betrieb auf unseren Modulanlagen gehört zum Programm des FREMO. Freies Fahren auch, aber in erster Linie doch wohl Betrieb nach Fahrplan. Der allerdings war in Bebra dadurch etwas beeinträchtigt, daß wir auf einen eingeplanten Bahnhof verzichten mußten. Unser Fahrplanexperte Ivo Cordes hat diese unvorhergesehene Situation trefflich gemeistert.

Einige der Tagungsteilnehmer haben ihre Eindrücke zu Papier gebracht und der Redaktion dankenswerterweise zur Verfügung gestellt. Im folgenden wird aus diesen Zuschriften zitiert.

R. Ossig räumt ebenso wie A. Hartig dem persönlichen Gespräch einen hohen Stellenwert ein: »Zufrieden bin ich mit der erneut unter Beweis gestellten Eigendynamik, die solch ein Treffen entwickelt, sobald mehr als drei Teilnehmer beisammen sind. Die erwarteten, gesuchten und zufälligen Gespräche, die mir selbst wichtig sind (und mitunter recht lange im Gedächtnis bleiben), fanden statt und wären allein schon ein Grund, das nächste Treffen zu besuchen.« H. W. Nicolaus schließt sich dem an, wenn er schreibt: »Gleich bei der Ankunft fiel mir die gute und gleichzeitig gemütliche Stimmung im Tagungssaal auf. Es war nicht die »Supershow« wie in Gütersloh, sondern eher ein normales, schönes FREMO-Treffen. Viele nette Gespräche konnte ich führen und hatte dabei den Eindruck, daß auch die übrigen Teilnehmer dies genügend und gerne wahrgenommen haben.« Und Dr. W. Deutschmann ergänzt dies mit seiner Feststellung: »Mit dem Attribut »freundlich-freundschaftlich« möchte ich den Charakter unserer Jahrestagung umschreiben.«

Zu den (bei früheren Treffen oft recht zahlreich vorhandenen) Modellbauarbeiten unserer Mitglieder nimmt H. W. Nicolaus Stellung: »Vermißt habe ich Schaustücke von den Bauleistungen unserer Mitglieder, wie z.B. Loks, Wagen, Gebäude usw. Ausnahmen waren der Spur-I-Lokschuppen »Duderstadt« von A. Reichard, die 0/0m-Rollbockanlage von Th. Wolf und das 0-Schaustück von R. Heide-mann.« – Demgegenüber schreibt R. Ossig zu diesem Thema: »Subjektiv empfundener Höhepunkt war für mich das Betrachten der prachtvollen Modelle, die Frank Bormann Stück für Stück aus der Schachtel zog und vor einen kleinen Kreis Interessierter auf den Tisch stellte. Ich kann nur wünschen, daß ihr Erbauer die Zeit findet, sie selbst vorzustellen, verdient haben sie es jedenfalls.« – Diesem Wunsch kann sich die Redaktion nur anschließen. Die 0/0m-Rollbockanlage von Thomas Wolf erscheint als Bauplan in Hp1-4/88 – für Frank Bormann ist auch Platz!

Zum Betrieb als solchem stellt R. Ossig fest: »Erfreulich, und das halte ich schon für erwähnenswert: Die Zahl der Triebfahrzeuge mit guten bis exzellenten Betriebseigenschaften hat zugenommen, wie auch die Betriebssicherheit der (in dieser Form ja erstmalig zusammengestellten) Anlage durchaus als zufriedenstellend bezeichnet werden kann.«



CGZ

Das H0-Arrangement von Bebra. Schade, daß zwischen Mölleringen und Felixstein nur so wenig Streckenmodule waren! Für solche Situationen fehlt etwas, das man so drei, vier Meter „langziehen“ kann: Es muß leicht sein, einfach im Aufbau, gut transportierbar – soweit die Merkmale. Name? FREMOstreich. Wer hat Ideen?

»Neben einigen neuen H0-Modulen«, so schreibt H. W. Nicolaus, »gab es auch viele neue Gesichter unter den Teilnehmern.« – Dem stimmt auch R. Ossig zu: »Es gibt immer wieder neue Gesichter, neue Module zu sehen (und diese auch einzusetzen). Baufortschritte waren bei einigen Modulen unübersehbar.«

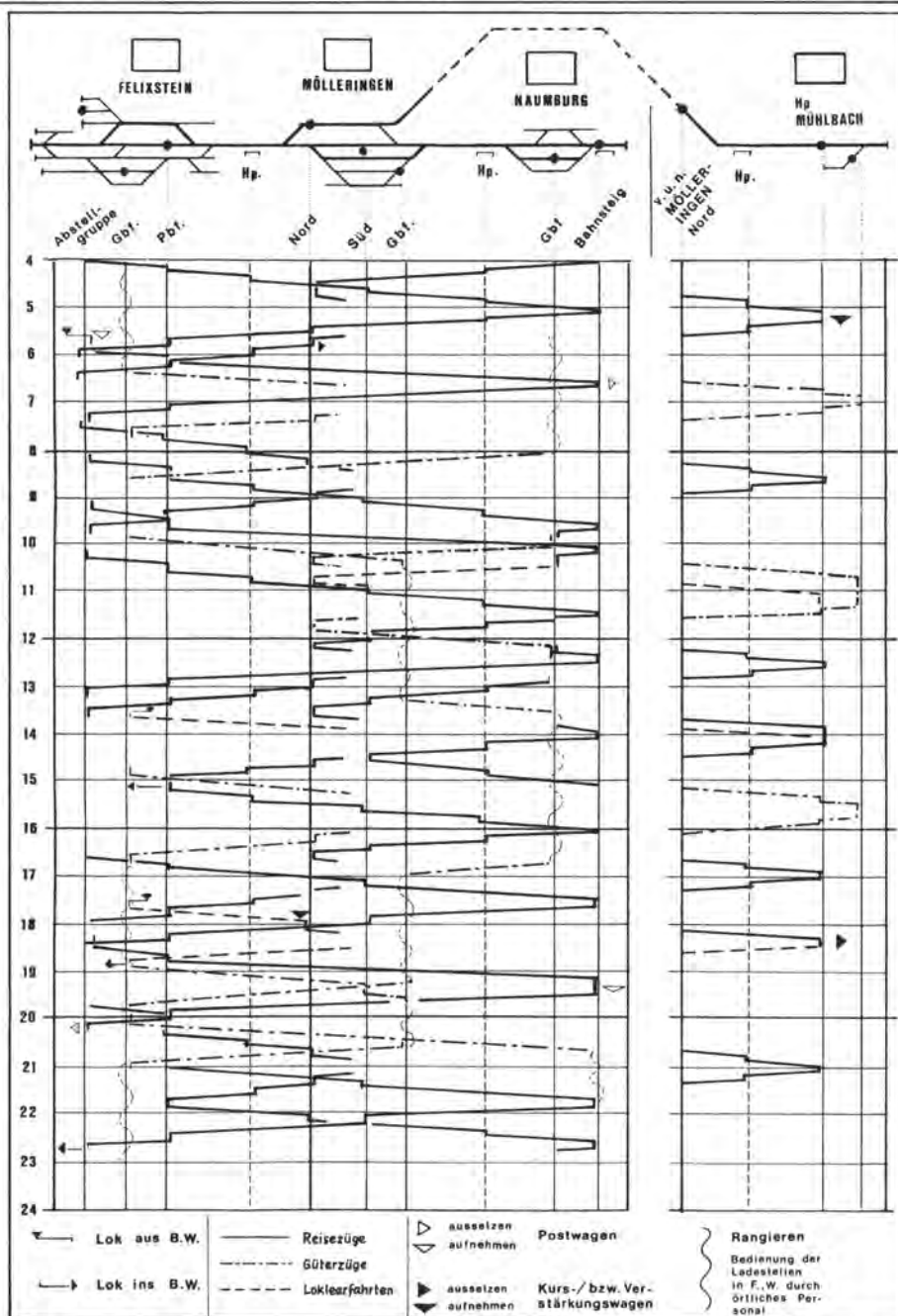
»Die beiden Praxisseminare waren aus der Praxis heraus für die Praxis gehalten und erfreuten sich einer regen Teilnahme mit der entsprechenden Diskussion«, urteilt H. W. Nicolaus. Die Themen waren »Herstellung von Bäumen« und »Der Bau von Code-83-Weichen« aus Weichenbausätzen von Schuhmacher. Code-83-Schienenmaterial scheint auf großes Interesse zu stoßen, offenbar ist das Bestreben, von der hohen Schiene herunterzukommen, doch ernsthafter als angenommen.

Eine kleine Gruppe US-Modellbahn-Interessierter hat sich in Bebra zusammengefunden und Gespräche aufgenommen. Mehr war darüber noch nicht zu erfahren.

Ging es Ihnen auch so? Da steht man vor einem Modul oder Schaustück und hätte gerne ein paar Fragen an den Erbauer gerichtet – aber wer ist es? Das Herumfragen könnte schnell beendet sein, wenn an jedem Modul oder Schaustück der Name des Erbauers angebracht wäre. Denken Sie also schon beim nächsten Treffen daran.

In seiner Zuschrift bringt Dr. W. Deutschmann u.a. die Sprache auf einige grundsätzliche Dinge des Betriebs, doch darüber wird im nächsten Heft zu berichten sein. Nur das folgende soll abschließend aus seinem Brief zitiert werden: »Ganz wichtig scheint mir, zu vermerken: Fein abgeschmeckt und sehr reichlich wurde uns Vollpensionären das Essen aufgetragen. Die Auswahl dieses Tagungslokals war also in dieser Hinsicht richtig!« Zum Schluß bleibt uns nur noch, Rudolf Ossig für die Arbeit zu danken, die er als Ausrichter dieser Jahrestagung auf sich nahm. Wir denken gern daran zurück.

CGZ



Fahrplan des H0-Arrangements von Bebra. Ausarbeitung und Zeichnung: Ivo Cordes.

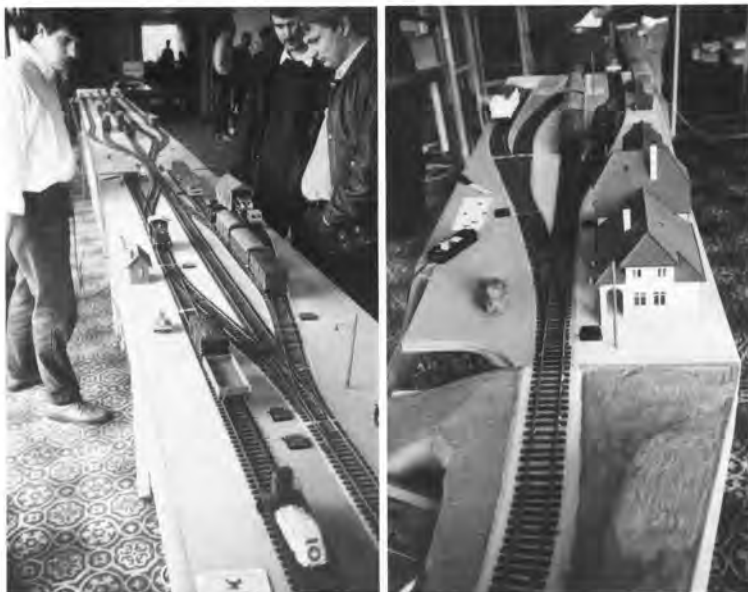


Abb. 1 (ob. li.): Auf der 0-Anlage wird aufmerksam rangiert. Im Vordergrund die Module 5 und 6 von U. Aikele, dahinter der mehrgleisige Abstellbahnhof von U. Kleinerüschkamp und M. Berger (Foto: CGZ).

Abb. 2 (ob. re.): Der kurze Schenkel des Anlagenwinkels mit dem Bahnhof Gültstein und den Modulen 1 bis 3 der Anlage von U. Aikele (Foto: CGZ).

Abb. 3: Die Rangierlok V65, ein herrliches Spur-0-Modell! (Foto: U. Kleinerüschkamp).



Baugröße 0

In Bebra war ein Modul-Arrangement in Winkelform mit den Abmessungen $10,0 \times 3,5$ m aufgebaut. Wieder dabei war der großzügig ausgelegte Abstellbahnhof von U. Kleinerüschkamp und M. Berger, den einige Teilnehmer schon von der letzten JT in Gütersloh her kannten. Neu zu sehen war der Anfang einer eigenständigen Modulanlage von U. Aikele. Zu lesen war darüber schon in Hp1-Modellbahn 2/87. Im Oktober vergangenen Jahres wurde die Anlage erstmals gezeigt beim Spur-0-Treffen der Modellbahnvereinigung »Glocke« in Kempten. Sechs Module der Anlage sind »technisch« fertiggestellt; etwas rohe Landschaft und einige Gebäude lassen bereits eine Vorstellung vom Endausbau zu.

In Bebra erfolgte der Betrieb mit kurzen Nebenbahnfahrzeugen. Skeptisch beurteilt wurde der 90-cm-Radius des Eckmoduls. Die Fallhakenkupplungen bereiteten naturgemäß keine Probleme. Schraubenkupplungen wurden zum Test (man will ja sowas genau wissen) so weit als möglich herausgedreht, was dann allerdings ein Puffer-an-Puffer-Fahren nicht mehr ermöglichte. Ergebnis: Es ergaben sich kaum Probleme, wenn die Fahrzeuge alle ein gewisses Gewicht hatten. Nur: Der Betrieb mit Schraubenkupplungen ist auf einer Anlage, auf der viel rangiert wird, etwas mühsam.

Zusammen mit dem großen Abstellbahnhof ergab sich ein abwechslungsreicher Betrieb. Das gesamte Arrangement war in drei Regelbereiche unterteilt. Es war die meiste Zeit für alle Teilnehmer freigegeben, die hier ihre Fahr- und Rangierkünste unter Beweis stellen konnten. Faulhaber-Antriebe und FREMO-Regler mit langen Zuleitungen ermöglichten einen angenehmen Betrieb. »Das ist Eisenbahn zum Anfassen«, urteilten viele Tagungsteilnehmer.

Für einen »richtigen Betrieb« wären natürlich mehr Module erforderlich gewesen, doch selbst, wenn es sie gegeben hätte, die Räumlichkeiten hätten es nicht zugelassen, sie aufzubauen. Möglich wird das eventuell beim FREMO-Treff Südwest vom 14.-16. Oktober 1988 im Stuttgarter Raum. Achten Sie auf die Veranstaltungstermine im Septemberheft von Hp1-Modellbahn. Interessenten mit Spur-0-Modulen setzen sich am besten schon jetzt in Verbindung mit U. Aikele, Moltkestr. 29, 7034 Gärtringen, Tel. 07034-21201. UA

Abb. 4: Modellbahner wird es immer geben: Nachwuchstreffen am Bhf. Gültstein. Links im Hintergrund das von U. Aikele begonnene Modell des Bhf. Heimerdingen (s. Hp1-1/87).

Abb. 5: Klein, aber oho! Rangierunimog auf Abstellbahnhof. (Foto [2]: H.-G. Mitschke)

Schon auf der Messe selbst hörte man die (wie immer zahlreich eingeschlichenen) Modellbahner murren: Wo ist die große, sensationelle Neuheit? Die gab es diesmal, wie schon öfter, nicht, aber... was wird eigentlich noch alles erwartet? Gut, es fehlen noch Straßenbahnen, eine ELNA, vielleicht auch eine preußische S3 oder P4, aber mal ehrlich, das Angebot bei uns ist riesig, von Qualität und Quantität her einmalig. Ich will hier nicht einen neuen Bescheidenheit das Wort reden, aber ich denke, daß man mit den diesjährigen Neuheiten, den vielen kleinen Verbesserungen bei Antrieben, Gleisen und Elektronik doch zufrieden sein kann. Was fehlt noch an Fahrzeugen, wenn erst einmal V60 und V100, BR 50 und 86 renoviert sind? Auf diese Idealloks für unsere Modell-Nebenbahnen brauchen wir sicher nicht mehr lange zu warten, wie die Beispiele der früher ungeliebten E41 und VT98 zeigen.

Fahrzeug-Neuheiten – Schwerpunkt H0

Warum wir von zwei Firmen ausgerechnet den »weitverbreiteten« Glaskasten beschert bekommen, weiß ich nicht. Wenigstens hat Braua ein gleiches Projekt aufgegeben und dafür seine schöne Köf II an Märklin (digital!) verkauft. Dort wendet man sich auch dem »Nor-

malen« zu, einer Rangierlok BR80, die es wohl schon von vier bis fünf anderen Herstellern gibt, diesmal aber: Metall! Nun, die Ausführung wird wohl sehr gut werden, wie der hohe Preis schon signalisiert. Eine wirklich gute Idee aus Göppingen ist der Rübenzug: Hervorragend in Finish, Alterung und Beschriftung, aber leider entsprechen weder Lok noch Wagen heutigen Maßstabs- und Detaillierungsansprüchen.

Die eigentlich große Neuheit ist für mich Fleischmanns E41, die es nun doch noch in diesem Jahr mit der alten, vertrauten Farbgebung geben soll. Eine weitere normale Lok ist die V20 von Weinert. Erstaunlich, was Lima alles für den deutschen Markt bringen will; da werden komplette Zügeinheiten wie Rheingold, IC, Citybahn, alles in 1:87-Länge und mit überarbeiteten Loks, angekündigt. Das werden keine Billigangebote mehr sein – Qualität kostet überall Geld.

Auf dem richtigen Weg...

sind Roco und Peco mit ihren neuen Schienenprogrammen mit der Kompromißhöhe um die 2 mm. Auch Bemo spielt hier mit und importiert das amerikanische Code 83-Programm von Shinohara. Ob und wie das mit unseren verschiedenen Spurkränzen funktioniert, werden wir erst »erfahren« müssen. Jedenfalls sollte baldmöglichst unsere FREModul-Norm, das Schienenprofil betreffend, geändert werden. Schließlich zählen wir uns immer noch zu den fortschrittlichen Modelleisenbahnern!

Häusle bauen...

können viele, manche besonders gut. Daß ausgerechnet bei Faller die Wende kommt, hätte ich mir nie träumen lassen. Nicht nur meine wiederholten Nörgeleien bezüglich Maßstab und Vorbildauswahl scheinen zu fruchten – noch größer mein Erstaunen, als ich den Lokschuppen Duderstadt aus Hp1-Modellbahn 1/85 als Modell verwirklicht sah! Faller hat nicht etwa unsere Zeichnung »geklaut«, sondern bekam den Hinweis und die Pläne von

Duderstädter Eisenbahnfreunden. Daß auch die Modellausführung mit dem interessanten Dach stimmt, kann man an den schon verbreiteten Anzeigen sehen. Selbst die abgewandelten als kleinerer Schuppen und Heizwerk sind glaubwürdig. Ein weiterer Volltreffer ist der Bahnhof Güglingen, genau jener württembergische Typ, der an vielen Neben- und Schmalspurbahnen stand!

Für mich erstaunlich bleibt, wie schnell die Hersteller ihr Image ändern. Vollmer kultiviert jetzt genau die Plastik-Fachwerkidylle, die Faller vielleicht gerade überwunden hat, die aber andererseits genau zur Schwarzwaldklinik-Welt paßt. Ins Norddeutsche zieht es außer Revell diesmal Kibri, und zwar sehr weit nach »oben«, mit Klappbrücke, Leuchtturm, Reetdächern, Windmühle und Krabbenkutter. Hoffentlich wird es ein Erfolg! Daneben gibt es aber, wie schon gewohnt, einige schöne neutrale Häuser, wenn sie auch z.B. Schwarzwaldpension heißen. Revell hat sich diesmal mehr den technischen Bauten gewid-

ROLF HÖHMANN MESSE NÜRNBERG EIN RÜCKBLICK

met, was sich mit dem Trafohaus schon ankündigte: Portalkran, Tanklager, Kieswerk, Gittermast mit Trafo (das moderne Gegenstück zum Trafohaus) und schließlich: Recycling-Behälter – wehe, es schmeißt einer Hp1 zum Altpapier! Über Pola läßt sich auch nichts Schlechtes sagen. Für wirklich große Ansprüche plant Bochmann & Kochendörfer ein riesiges Bw aus den 20er Jahren nach Vorbild Düsseldorf. Universeller brauchbar ist sicher das kleine preußische Stellwerk Caputh (gar nicht kaputt!).

Bei den Gebäudeherstellern hat sich diesmal also das meiste Positive getan, ist das nicht eine große Neuheit?

Schmalspur kommt immer noch, aber langsam...

tauchen neue Anbieter auf. Nachdem Bemo immer weiter in die Schweizer Berge eindringt, versuchen einige Kleinserienhersteller Lücken zu füllen. Gut gelingt das Weinert, der nach dem Erfolg des VT302 der Jagstalbahn jetzt die Inneneinrichtung und den passenden Beiwagen anbietet. Langfristig zu erwarten ist außerdem die Frank S.-Heeresfeldbahn-Schleppenderlok, eine glückliche Vorbildwahl, waren und sind diese Loks doch auch in Österreich, Frankreich, Jugoslawien, UdSSR und Indien im Einsatz. Liliput und Roco pflegen ihr H0e-Programm durch langsamen Ausbau.

Echte Kleinserienanbieter sind Segel und TVK. Volker Segel aus Duisburg-Rheinhausen hat nicht etwa die Krupp-Hütte im Angebot, sondern neben sächsischen Schmalspurloks wie IK, IIK und IVK auch Zursüchte für die alten Herr- und neueren Antiquar-Schmalspurwagen aus der DDR. Zwar ist das recht teuer, aber mit diesen Messinggußteilen für Kupplung, Bühne und Heberlein-Seilzugführungen versehen, erreichen die Wagen heutigen Detaillierungsniveau. Weniger begeistern

kann ich mich für TVK, wo zwar sehr interessante Sytler Triebwagenvorbilder von Borgward, AEG/LHB und DWK für H0m ausgesucht wurden, die Preise für die recht einfachen Modelle meines Erachtens aber doch zu hoch liegen.

Bei den größeren Spurweiten sah man bei Henke wunderschöne 0e-Loks, wobei Panier mit einer ausgezeichneten WüTss bewies, daß ihm diese Baugröße doch besser liegt als H0e! Utz zeigt dagegen weiterhin Schlicht-Detaillierung bei der 0m-Fama-Bahn. Auch LGB bleibt der Schweiz treu, sehr schön aber endlich einmal ein wirklich vorbildgetreues Personenwagenmodell, der heutige Wagen Nr. 11 des DEV.

Details – der neue Renner

Erstaunlich breit ist mittlerweile das Angebot an Kleinkram zur Anlagendetaillierung – ein Trend, der wohl aus den USA kam und jetzt hier im Zeichen der Neuheitensättigung von vielen aufgegriffen wird. Es gibt dabei durchaus unterschiedliche Qualität bei insgesamt reicher Auswahl. Besonders bemerkenswert erscheint mir Gerard mit seinen wirklich filigranen Ätz- und Gußteilen, die nun auch in einem Katalog anschaulich gezeigt werden.

Gleichermaßen aktiv auf diesem Gebiet sind Spieth und Weinert. Ein Hinweis zu Spieth: Einige der Güterwagen-Beschriftungen (mit Computernummer) werden aufgegeben; wer sich mit diesen für viele von uns wichtigen Details noch nicht versorgt hat, sollte rasch zugreifen.

Elektronik – Kampf der Giganten?

Arnold hat bekanntlich gar nicht erst versucht, sich in das Wagnis der extrem teuren Digitalentwicklung zu stürzen. Die Kooperation mit Märklin wird dazu führen, daß bald sehr kleine Bausteine für Gleichstromloks zur Verfügung stehen; Märklin will sogar Z digitalisieren! Sensationell ist ein Einbaumodul, das von außen auf eine bestimmte Codezahl programmiert werden kann. Offensichtlich ist noch einiges an Entwicklungsmöglichkeiten vorhanden.

Trix zeigte neue Regler für Selectrix, an denen man wieder drehen kann – das wird einige unserer Betriebsfahrer besonders freuen. Ob hier unsere Kritik an den wenig ergonomischen Taschenrechnern der 1. Serie etwas bewirkt hat? Noch dazu gibt es eine einfache Codiermöglichkeit mit Steckplatten, die einem Vorschlag von Ivo Cordes sehr ähnlich sieht, den er einmal im Rahmen unserer Digitaldiskussionen entwickelt hatte.

Mit Fleischmanns FMZ haben wir jetzt drei Systeme mit unterschiedlichen Vor- und Nachteilen – werden sich alle halten können? Viel hängt von den Händlern ab, die meiner Erfahrung nach oft das eine oder andere System ohne erkennbare sachliche Grundlage bevorzugen. Mir ist es egal, welches System sich letztlich durchsetzt. Aber für uns alle gelten wohl folgende Bedingungen:

1. Einbaumodule so klein wie möglich.
 2. Walkaround-Regler, in der Luxusversion drahtlos.
 3. Volle Verträglichkeit für Faulhaber-Motoren.
 4. Günstigere Einstiegspreise.
- Ich bin sicher, daß wir auf die Erfüllung all dieser Bedingungen nicht mehr lange warten müssen.

Handweichen für Naumburg

Mein Modell des Bahnhofs Naumburg, fast fünf Meter lang, hatte auf der FREMO-Regionaltagung in Unna im September letzten Jahres das betriebstechnische Debüt. Beim Vorbild ist Naumburg der Endbahnhof der 33,4 km langen Strecke der »Kleinbahn Kassel – Naumburg AG«. 1904 war die Betriebseröffnung der vollen Strecke von Kassel-Wilhelmshöhe bis Naumburg. Hauptindustrien, und damit Kunden der KN, waren Basaltbrüche, Sandsteinbrüche, Ziegeleien und Waldungen. Heute hat das Land Hessen (Hessische Landesbahn) mit 70% den größten Anteil an der Kleinbahn. Allein 98% des gesamten Verkehrsaufkommens der KN brachte z.B. im Jahre 1981 der Gleisanschluß VW-Werk Bannatal; hier gibt es werkseigene Gleisanlagen

leichtgängige Führung erreicht ist. Nun wird der Stelldraht in der Mittelstellung der Stellschwelle eingepaßt und am Messingrohr, der Stellstange also, angelötet. Damit ist die Weiche stellbar.

Für die sichere Endlage der Weichenzungen und die Stromversorgung des Metallherzstückes verwende ich einen Umschalter. Es genügt



Abb. 1 (oben): Gleisende im Bhf. Naumburg mit Denkmallokomotive und Handweiche.

Abb. 2 und 3: Der sichtbare Teil des Stellmechanismus mit Stellhebel, Weichenlaterne, Schwellenlagereisen usw. Vergleichen Sie die Fotos bitte mit der Zeichnung auf der gegenüberliegenden Seite!



und eine Rangierlokomotive. 1982 wurden zwischen Großenritte und Naumburg nur noch 5200 t Güter transportiert, die einen Ertrag von DM 71 200,- brachten. Dem standen jedoch Unterhaltungskosten in Höhe von DM 250 000,- gegenüber. So kam es, daß schon 1983 finanzielle Gründe für Verlegungs- und Stilllegungspläne sprachen. Der Betriebsschuppen wurde aus Naumburg abgezogen, so daß künftig Leerfahrten entfallen konnten.

Seit 1972 führt der Arbeitskreis Historischer Zug Kassel e.V. mit dem »Hessencourier« an bestimmten Sonn- und Feiertagen Fahrten von Wilhelmshöhe nach Naumburg durch. Diese Fahrten sind für die Anliegergemeinden ein wichtiger Grund für den Erhalt der ganzen Strecke.

Doch jetzt wieder zurück zum Modell. Da beim Vorbild in Naumburg alle Weichen ortsgestellte Weichen sind, habe ich mich beim Nachbau für handgestellte Weichen entschieden. Irgendwo hatte ich einmal eine solche Baubeschreibung gelesen – ob es in einer alten MIBA war...?

Für den Weichenantrieb benutze ich eine Stellstange aus 5-mm-Messingrohr, die an der Anlagenvorderkante einfach in einer Bohrung geführt wird. Die zweite Führung ist eine weitere Bohrung in einem Winkelblech, das unter der betreffenden Weiche angeordnet ist, so daß das Messingrohr waagrecht unter der Anlage liegt, möglichst auch im rechten Winkel zur Gleisachse. Als Stelldraht dient ein 1 mm starker Draht. Die Stellstange erhält eine senkrecht durchgehende Querbohrung von 1 mm Durchmesser, ebenso die Stellschwelle der Weiche; diese Bohrung muß ggf. mit einer Reibhülse etwas aufgeweitet werden, bis eine

im Grunde ein Umschalter 1xUM; soll aber der Fahrstrom auch über die Weichen weitergeschaltet werden, sind Umschalter 3xUM zu empfehlen. Der Umschalter wird an ein zweites Winkelblech geschraubt. Die Lage des Umschalters ist so zu wählen, daß er in der Höhe über oder unter dem Messingrohr sitzt. Die üblichen Micro-Umschalter haben einen Plastikgriff. Diesen Plastikgriff habe ich so eingesägt, daß der Stelldraht in dem Einschnitt aufgenommen werden kann. Einmal brach mir das Plastikteil, doch eine Hülse aus Messingrohr, schnell angefertigt, war ein ausgezeichnete Ersatz.

Bis zu diesem Stand hatte ich alle 13 Weichen meines Bahnhofs »Naumburg« für den FREMO-Betrieb in Unna gebracht. Um funktionsfähige ortsgestellte Weichen im Modell nachzubilden, sind aber noch weitere Basteleien nötig, die ich hier beschreiben möchte. Die erforderlichen Vorbildmaße kann man dem MIBA-Report über mechanische Stellwerke (2) oder den NMW Weichenbroschüren entnehmen.

Ich hatte von meiner N-Anlage noch Weichenlaternen von Arnold, die schon in meinem Bahnhof »Hennen« Verwendung fanden. Diese Bestände reichten jedoch nicht aus, und so wählte ich auch hier den Selbstbau. Als Material fand 0,2- und 4,0-mm-Messingblech, 0,5- und 1,0-mm-Draht von Sommerfeldt, Ms-Rundmaterial 3 mm Ø und Ms-Rohr 1,5 mm Ø Verwendung.

Das Schwellenlagereisen ist ein 3 mm breiter Blechstreifen, der an einem Ende abgewinkelt wird. Der Lagerbock entsteht aus einem 4-mm-Messingwürfel. Dieser erhält in einer Ecke eine Bohrung mit 1 mm Ø für die Laterne und senkrecht dazu eine 0,6-mm-Bohrung für

den Stellhebel. Danach werden zwei Seiten so abgefeilt, daß ein schiefer Pyramidenstumpf entsteht. Der fertige Lagerbock wird auf das Lagereisen aufgelötet, und anschließend muß die 1 mm-Bohrung auch durch das Lagereisen nachgebohrt werden.

Als Laterne wird ein Quader mit den Maßen 3 mm x 4 mm x 4 mm angefertigt. Die quadratischen Seiten erhalten beim Anstrich den Kreis bzw. den schrägen Balken. In die Unterseite des Laternenkörpers wird ein 1-mm-Loch für die Aufnahme der Laternenstange gebohrt. Der Laternenkörper wird aber erst ganz zum Schluß auf den fertig montierten Weichenantrieb geklebt oder gesteckt.

Das Mitnehmerblech, das jetzt an die Laternenstange angelötet werden soll, ist ein etwa



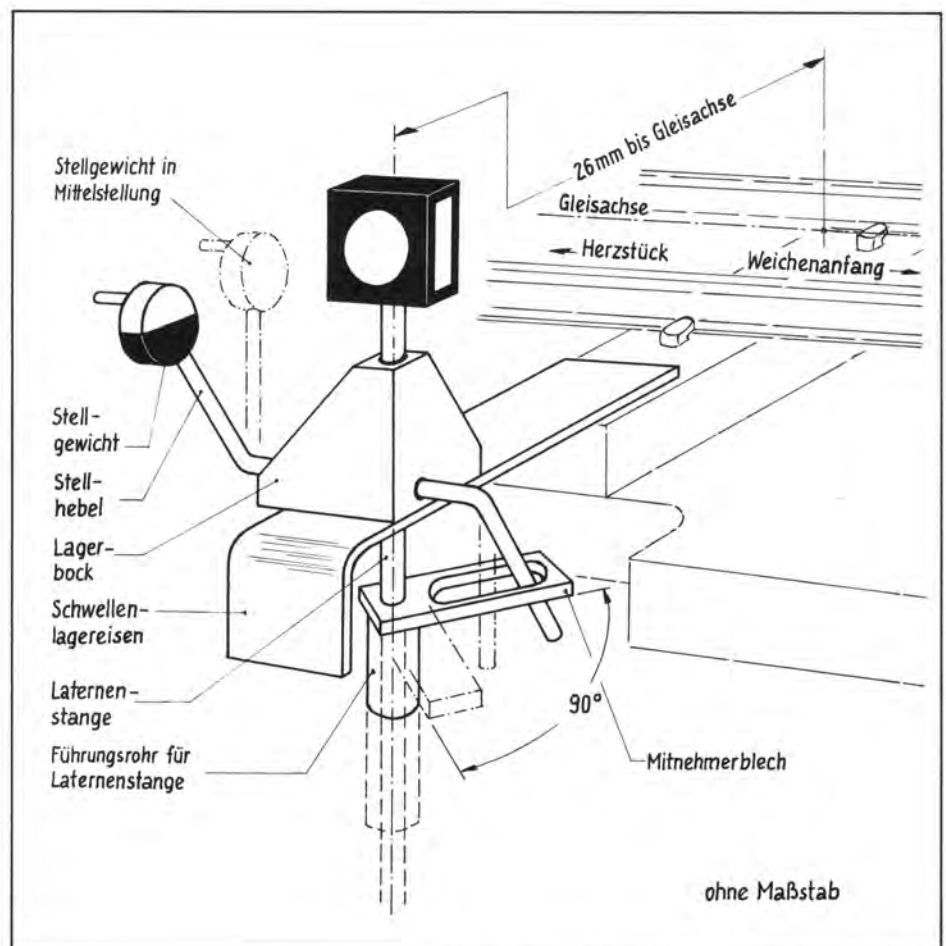
3 mm breiter und ca. 10 mm langer Blechstreifen 0,2 mm dick, der eine 1-mm-Bohrung für die Laternenstange und eine größere Bohrung für den Stellhebel erhielt. Diese größere Bohrung habe ich so weit wie möglich vergrößert, damit der Stellhebel viel Platz zum Fallen hat. Wie weit vom unteren Ende der Laternenstange entfernt das Mitnehmerblech anzulöten ist, das hängt von der Dicke Ihres Gleisunterbaues ab. Die Laternenstange muß nach unten über die Holzkonstruktion hinausragen, denn dort wird später noch ein weiterer Mitnehmer anzulöten sein.

Das Stellgewicht ist eine etwa 1,2 mm dicke Scheibe mit 3 mm Durchmesser. Vor dem Absägen der Scheibe vom Rundstab empfiehlt es sich allerdings, die beiden 0,5-mm-Bohrungen für den Handgriff und den 40 bis 50 mm langen Stellhebel zu bohren. Sind Stellhebel und Handgriff in das Stellgewicht eingelötet, wird der Stellhebel schwarz und das Stellgewicht entsprechend dem Bedarf weiß oder gelb gestrichen und mit der Weichennummer versehen.

Sind nun alle Teile vorbereitet, das Mitnehmerblech an die Laternenstange gelötet und schwarz gestrichen, Stellhebel und Stellgewicht, Lagerbock und Lagereisen ebenfalls schwarz gestrichen, kann die Montage beginnen. Dem Vorbild entsprechend sollte die Laterne 24 mm von der Gleisachse entfernt sein. Bei mir sind es 26 bis 28 mm; das untere Lichtraumprofil von Dampflokomotiven kollidiert sonst mit dem Stellgewicht. Und hundertprozentig maßstäblich sind diese Weichenantriebe ja auch nicht. Auch ist der Bogen, den das Stellgewicht beschreiben muß, größer als 90° – und das ist bei meiner Bauweise schwierig zu erreichen.

Für die Laternenstange wird nun im gewünschten Abstand zur Gleisachse ein 1,5-mm-Loch neben der Stellschwelle gebohrt, also nicht etwa in Verlängerung der Stellschwelle, sondern etwas zum Herzstück hin versetzt – man landet sonst schnell genau über dem Messingrohr der Stellstange! In das soeben gebohrte Loch wird als Führung für die Laternenstange ein 1,5-mm-Messingrohr genau senkrecht eingeklebt, nachdem die richtige Höhenlage ermittelt wurde. Das Mitnehmerblech liegt auf diesem Messingrohr auf und dreht sich auf ihm. Auf leichte Beweglichkeit ist hier besonders zu achten, ggf. empfiehlt sich die Benutzung einer Reibahle.

Für die weitere Montage wird der Stellhebel etwa 3 mm vom Stellgewicht entfernt (vgl. Vorbildmaße) abgewinkelt, durch den Lagerbock gesteckt und mit etwas Spiel wiederum abgewinkelt. Führt man jetzt die Laternenstange von unten durch den Lagerbock, so muß der Stellhebel durch die große Öffnung des Mitnehmerbleches passen. Wird die Laternenstange gedreht, kann man sich an der Bewegung des Stellgewichtes erfreuen. Der Stellhebel wird nun soweit gekürzt, daß er in keiner Position aus dem Mitnehmerblech rutschen kann. Diese komplette Anordnung kommt auf die Anlage in das Führungsrohr. Das Schwellenlagereisen, auf die richtige Länge zurückgeschnitten, wird an eine Schwelle geklebt. Nach dem provisorischen Aufstecken der Laterne ist die »oberirdische« Montage vorerst fertig. Falls der Stellhebel die Anlagenoberfläche berührt, muß man eben »eine Grube graben«.



Für den »unterirdischen« Antrieb brauchen wir wieder einen Mitnehmer. Jetzt genügt eine einfache U-förmig gebogene Klammer aus Draht, die an die Laternenstange angelötet wird. Die richtige Position der Klammer probiert man am besten aus. Ist die Klammer schließlich angelötet, wird an das Ms-Rohr der Stellstange ein Drahtstück so angelötet, daß es in die Klammer greift und diese führen kann. Für diese letzte Lötung nimmt man sinnvollerweise wieder die Mittelstellung der Weiche als Marke. So ist der Weg in beide Endlagen gleich groß.

Funktioniert jetzt alles nach Wunsch und stimmt auch das Lichtraumprofil, steht nur noch eine farbliche Nachbehandlung der sichtbaren Teile aus.

Quellenhinweise:

75 Jahre Kleinbahn Kassel – Naumburg; Verlag Kleinbahn Kassel – Naumburg.
Hessencourrier, Arbeitskreis Historischer Zug Kassel e. V.
Hessisch-Niedersächsische Allgemeine Zeitung (HNA) vom 26. Febr. 1983.

Abb. 4 (o.): Der »unterirdische« Teil des Antriebs mit Stellstange, Führungswinkel, Umschalter mit Führungshülse für den Stelldraht. Rechts außen der U-förmige Mitnehmer, Weichenlaterne und Stellhebel.

Abb. 5 (re): Hier (an einer anderen Weiche) nochmals der U-förmige Mitnehmer, der an der Laternenstange angelötet ist, und der Betätigungsmechanismus.

Abb. 6 (u.): Noch eine weitere Variante, bei der der Mitnehmer zwischen Führungswinkel und Modul-Frontseite angeordnet ist.

Alle Fotos vom Verfasser.



Jede Menge Schrott

Die einfache Herstellung von Ladegutattrappen für unseren Schrottwagen*)



Die Bilder vom Lagerplatz der Fa. Schuler, die der Baubeschreibung des Schulerschen Schrott wagens in Hp1-Modellbahn 1/88 beigegeben waren, zeigten bereits, daß Schrott ein mitunter recht voluminöses Ladegut darstellt. Wie so etwas verladen aussieht, zeigen die heutigen Abbildungen 1–3.

Das genaue Gegenteil, nämlich schwerer Guß- und Stahlschrott, ist in der Abb. 4 zu sehen, und dies auch nur deshalb, weil der Standort des Fotografen einen Blick in den Wagen zuließ.

Eher zufällig kam ich darauf, wie sich diese Ladungen glaubwürdig nachbilden lassen, mit annehmbarem Zeitaufwand und nahezu zum Nulltarif. Selbstverständlich ist das Verfahren baugrößenneutral und auch auf andere als Eaos-Wagen anwendbar.

Meine Ladegutattrappen werden, wenn irgend möglich, herausnehmbar gestaltet und auf ein Einheitsgewicht von 30 g gebracht. Basis ist daher (meist) ein unten offener Kasten, in dem sich die Zusatzgewichte leicht unterbringen lassen. Eingelassene Drahtbügel, farblich an die Umgebung angepaßt, erleichtern die Herausnahme.

Und so habe ich meine Ladegutattrappen hergestellt:



MATERIAL

Mischschrott (Abb. 5)

Unterbau passender Größe (Wageninnenmaße allseitig um 1 – 2 mm unterschreiten)
Abtönfarbe, dunkelbraun
Beflockungskleber
Sprayfarbe, dunkelbraun
Ramsch (alles, was nach Metall aussieht, ist geeignet)

Stahlwolle
Kontaktkleber

Guß- und Stahlschrott (Abb. 6)

HERSTELLUNG

Unterbau anfertigen
Oberfläche dunkelbraun streichen
Kontaktkleber dünn auftragen

Stahlwolle in etwa 1 cm² große Stücke schneiden, auf doppelte Fläche zerzusseln und aufdrücken

mattierten und ggf. farblich nachbehandelten Ramsch

in Stahlwolle hineindrücken und die Position so lange verändern, bis der anfängliche Igeleffekt wieder weg ist und alles nach Zufall aussieht

auf der Oberfläche verteilen und andrücken, dabei Gleichförmigkeit bewußt vermeiden.
Weiteren Ramsch ohne Klebstoffzugabe draufpacken

Wenn das Erscheinungsbild befriedigt, Beflockungskleber aufsprühen oder auftröpfeln und nach Durchtrocknen ggf.

mit brauner Sprayfarbe über die ganze Ladegutattrappe "huschen"

Fertig !

Abb. 1–3 (oben): Diese Bilder zeigen Ea(o)s-Wagen der SBB, SNCF und SNCB mit Mischschrott. Mit dem beschriebenen Stahlwolle-Verfahren lassen sich diese Ladungen relativ leicht nachbilden. Vielleicht werfen Sie auch einen Blick auf die Unterschiede der Ea(o)s-Wagen?
(Fotos: B. Oebels, Bremen 1987).

Abb. 4 (links): Allenfalls an den durchgebogenen Tragfedern hätte von einem anderen Standpunkt aus auf den beladenen Zustand der E-Wagen von SNCB bzw. SNCF geschlossen werden können. Natürlich ist es möglich (und reizvoll), diese Ladung mit Feingußteilen nachzubilden; da Schrott so wertvoll nicht ist, tun es aber sicher Kunststoffteile genauso gut...
(Foto: Jürgen Zeug, Trier).

*) siehe Hp1-Modellbahn Heft 1/88

SB-Faulhaber-Umbausatz für Liliput BR 99 (H0e)

Die mäßigen Fahreigenschaften von Modell-Lokomotiven bieten den Faulhaber-Umrüstkfirmen reiche Umsatzmöglichkeiten. Inzwischen hat SB-Modellbau solche »Tuningsätze« für fast alle H0-Modelle auf Lager, die Entwicklung eines besonders kleinen Motors mit 10 mm Durchmesser ermöglicht jetzt auch die Umrüstung von H0m/e-, N- und sogar Z-Modellen. Fast alle Bemo-Fahrzeuge nach Schweizer und deutschen Vorbildern sind auf der Lieferliste vertreten, ebenso wie Rocos Mariazeller-Lok und die »neue U« von Liliput (siehe auch Hp1-1/86), die ich als erstes Umrüstopfer ausgewählt habe.

Bisher hatte ich schon einige H0e-Loks nach eigenen Versuchen selbst umgebaut, SB bietet aber den Vorteil der fertig montierten Schnecke und vor allem der Schwungmasse, die man ja ohne eigenes Präzisionswerkzeug kaum ordentlich selbst machen kann. Gleich ein Wort zum Preis: Für die U kostet der Umbausatz DM 75.50, der entsprechende Motor alleine mit zwei Wellenenden kommt auf DM 65.45. Für den Mehrpreis wird eine sauber laufende Schwungmasse und eine knappe, aber vollständige Umbauanleitung mit Zeichnung für notwendige Nacharbeiten am Chassis geboten – meiner Meinung nach ein günstiges Angebot für gute Qualität.

Da ich keine Fräsmöglichkeit besitze, habe ich für die Chassisarbeiten zu Säge und Feile gegriffen (rauh, aber herzlich). Das Ergebnis war dementsprechend grob, aber ausreichend, hinterher sieht's eh keiner mehr. Wichtig ist, die Lok vorher komplett zu demontieren, das Chassis läßt sich dann gut an den Wasserkästen im Schraubstock einspannen. Nach der Bearbeitung müssen die Metallspäne sorgfältig entfernt werden, damit sie nicht ins Getriebe geraten.

Eine Besonderheit der Liliput-Konstruktion ist, daß die Schnecke seitlich ins Schneckenrad eingreift – vielleicht maschinenbaumäßig nicht ganz korrekt, für den Modell-Dauerbetrieb sicher ausreichend. Wollte man hier korrigieren, käme man tatsächlich nur mit Fräsen weiter, wie von SB beschrieben.

Den neuen Motor habe ich so wie den Originalmotor genau mittig platziert und zum Höhenausgleich 0,5 mm Polystyrol unterlegt. Den Ratschlag von SB, die Schnecke mit 0,25 mm Draht zu umwickeln, habe ich nicht befolgt, ich benutze seit Jahren einen anderen Trick mit guten Erfahrungen: Ich klebe die Motoren mit (uraltetem) UHU-plus-schnellfest an; während der kurzen Abbindezeit lasse ich den Motor langsam laufen, am Getriebegeräusch kann man dann sehr schön hören, welches der

beste Abstand Schnecke-Schneckenrad ist. Eine massivere mechanische Befestigung ist bei den kleinen Motoren und den geringen Kräften m. E. nicht nötig. Das UHU-plus hat zwei weitere Vorteile: Es bleibt etwas elastisch, dämpft also die Motorschwingungen, und ist auch wieder abtrennbar – einmal mit dem Schraubenzieher gehebelt, und zack – der Motor ist wieder lose; Irrtümer können also korrigiert, Motoren notfalls gewechselt werden, das Risiko ist also gering. Die Klebestellen muß man gut mit Aceton entfetten.

Die Fahreigenschaften der Lok haben sich nun gebessert, der Motor bleibt bei fehlendem Kontakt nicht abrupt stehen – das ist der Hauptvorteil des Umbaus. Die Endgeschwindigkeit ist immer noch zu hoch, das klappernde Fahrgeräusch stammt dagegen von den rauen Radlauflächen.

Wer sich diesen leichten, 2–3 Stunden erfordernden Umbau nicht selbst zutraut, kann fertig umgerüstete Loks von SB oder Schuhmacher beziehen. Bei Schuhmacher wird auch das Getriebe für vorbildgerechte Endgeschwindigkeit umgebaut. Verständlich, daß dafür auch mehr berechnet wird.

(Jede Menge Schrott)



Abb. 5 (oben): Diese Ladung ist für den Schuller-Wagen bestimmt. Nach Einsetzen in den Wagenkasten wird die Ladung die Bordwände um 1–2 mm überragen.



Abb. 6 (unten): Beide Einsätze sind für E-Wagen (E 035, E 040 u. ä.) bestimmt. Die rechts abgebildete Ladung erhielt einen Kranz aus Blechen (zerlegte Automodelle), was in den

Beladevorschriften zugelassen, mir selbst aber noch nicht begegnet ist.

(Modellfotos (2): Rudolf Ossig).

Am 30./31. Januar 1988 hatte die Mindener Mitgliedergruppe zur ersten Regionaltagung des Jahres eingeladen. Man traf sich im Hotel Friedenstal an der Porta Westfalica. Ein 230 m² großer Saal bot ausreichend Platz für ein großes H0-Arrangement und zwei Schmalspur-Arrangements.

Im Laufe des Samstag vormittag füllte sich der Saal mit einer stattlichen Anzahl von H0-Modulen mit den Betriebsstellen Mölleringen, Warstein, Naumburg, Nicolausen, Porta-Süd und Haigerloch. Ja, auch »Bahnhof Haigerloch« war vertreten: der unermüdliche Martin Methner war damit aus Süddeutschland angereist, um am Modulbetrieb teilzunehmen. Doch die Rückreise trat er alleine an: »Bahnhof Haigerloch« wechselte den Besitzer.

Nach den ersten Probefahrten wurde der Fahrplan entworfen; diesmal in neuer Form mit Buchfahrplan und Bahnhofsfahrordnung. Verantwortlich zeichneten hier Christoph Riegel (Bielefeld) und Ivo Cordes (Bremen).

Zu Beginn des Fahrplanbetriebes gab es dann auch schon die ersten Schwierigkeiten: Porta Süd hatte zeitweise keine Stromversorgung, so daß der Betrieb zwischen Porta Süd und Hai-



V.ob.n.unt.: Welcher Wagen muß wohin? Kein Problem mit FREMOcard! – Interessiertes Publikum am Bahnhof Mölleringen... – und am Bahnhof Warstein. – Auch das Fachsimpeln kam keinesfalls zu kurz. Foto (4): K. Giebel



Abb. links: Hier läßt sich Betrieb machen! Die Modulanlage in Porta Westfalica.

Abb. unten (von oben nach unten): Obusbetrieb auf der Demonstrationsanlage von Stefan Koch. Mehr darüber im nächsten Hp1! – Betriebspause in Warstein. – Christoph Riegel als Rangiermeister in Warstein. – Bhf. Rainershagen (in Sm) von Rainer Lipp, Petershagen. Foto (5): W. Becker

FREMO-REGIONALTREFFEN MINDEN

30./31. JANUAR 1988

gerloch ins Stocken geriet. Doch selbst solche Probleme sind durchaus vorbildgerecht. Unter den kritischen Blicken der zahlreichen Zuschauer fuhren die Aktiven ihre Züge nach Plan – Unentwegt rangierten noch bis kurz vor Mitternacht.

Besonders zu erwähnen ist da noch der neue, nach Vorbildsituation entstandene Bhf. Naumburg von Wolfgang Dudler, der in seiner bestechenden Ausführungsweise mit selbstgebaute Code-83-Weichen (Schuhmacher) problemlosen und interessanten Betrieb zuläßt.

Die Schmalspurfreunde sollten auch nicht zu kurz kommen: Die Mindener Sm-Freunde Rainer Lipp und Volker Hamburger hatten ihre neu entstandenen Bahnhöfe durch Streckenmodule miteinander verbunden und konnten hier wieder Betrieb mit den Vorzügen der Selectrix-Steuerung durchführen. Aus Itzehoe kam Heinz-Günter Karpe mit einer wahren Flut von H0e-Modulen mit Bahnhöfen und Schiebe-Fiddleyard, die er erst innerhalb der letzten vier Monate gebaut hatte. Interessant ist, daß seine H0e-Module sich in zwei verschiedenen Gestellhöhen aufbauen lassen.

Auch in Baugröße 0 waren die Arbeiten einiger Umbau- und Selbstbaufreunde zu sehen. Aus dem Harz kamen einige Modulbaufreunde der Baugröße N, die über Möglichkeiten zum verfeinerten Modellbau in dieser Größe informierten.

Stefan Koch hatte auch keine Mühe gescheut, seine Obus-Demonstrationsanlage mitzubringen, um die selbstentwickelte Steuerung seiner Obusse dem staunenden Publikum vorzuführen.

Der Sonntag galt dann in erster Linie dem freien Fahren auf den Modulanlagen, doch auch das Fachsimpeln kam nicht zu kurz.

Insgesamt gesehen waren wohl alle Gäste und Beteiligten mit dem Gebotenen zufrieden, und sicher konnten viele mit neuen Ideen und Erfahrungen heimreisen.

Detlef Schnewitz

Weitere Fotos und der interessante Gleisplan des Modul-Arrangements folgen im nächsten Heft von Hp1-Modellbahn!

Die Red.



Einstieg in den H0-Getriebebau (2)

In der ersten Folge dieser Reihe haben wir uns mit grundsätzlichen Überlegungen befaßt, die schließlich zum Selbstbau dieses Getriebes führten. Wir sind dann auf die Planung und die Konstruktion, wichtige Vorarbeiten für ein gutes Gelingen jeder derartigen Tätigkeit, eingegangen. In der heutigen Folge 2 beginnen wir mit der praktischen Ausführung.

3. Handwerkliche Herstellung 3.1. Bauzeichnungen und Einzelteile

Eine mechanisch so komplexe Sache wie dieses Drehgestell kann man nicht aus dem Steg-

reif bauen. Ich habe mit der Zeit gelernt, daß man zunächst genaue Zeichnungen anfertigt. Solche Zeichnungen sollten zeigen, wie die Einzelteile gestaltet sein müssen, damit ich sie mit den vorhandenen Mitteln herstellen und zusammenbauen kann. Das bedingt schon einige Erfahrung. Etwas übertrieben gesagt: Um ein so kompliziertes Getriebe bauen zu können, müßte man es schon einmal gebaut haben!

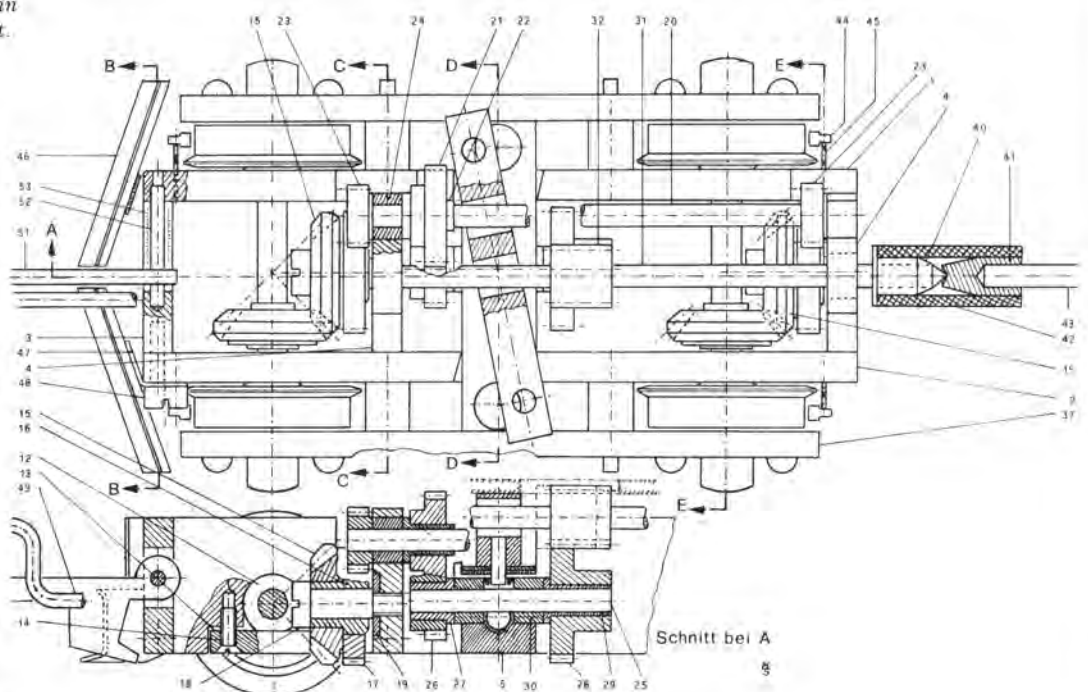
Der Sinn dieser Artikelreihe soll sein, dem Leser diesen langwierigen Lernprozeß abzukürzen. Darum folgen als erstes die von mir verwendeten Zeichnungen mit Maßangaben,

nachher eine Beschreibung der schwierigsten Arbeiten.

Bild 6 zeigt das Drehgestell von oben und im Längsschnitt. Weil ich eine unsymmetrische Kupplung verwende, unterscheiden sich die beiden Drehgestelle in diesem Punkt. Der Längsschnitt zeigt die aus Bild 3 bekannten Zahnräder z1 bis z6.

Bild 7 zeigt vier verschiedene Querschnitte: Schnitt B-B: durch die äußere Querplatine, mit Kupplungslagerung, Bremsbacken und Schneepflug
Schnitt C-C: durch die mittlere Querplatine

Abb. 6: Das Drehgestell in Längsschnitt und Draufsicht.



Alle Zeichnungen

M 2:1 für H0

Zeichnungen: Hugo Schwilch

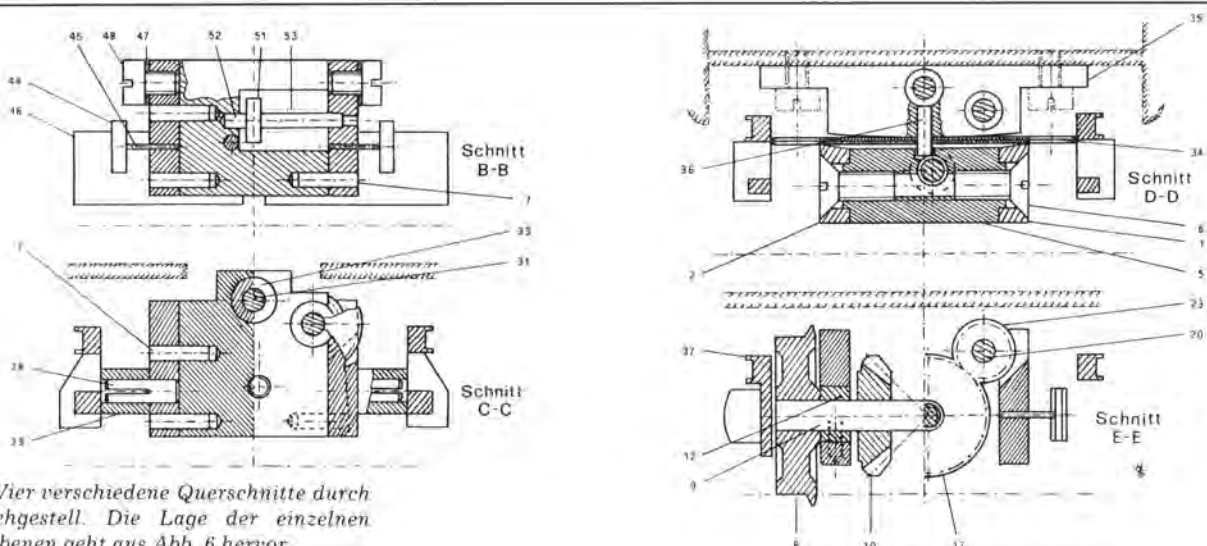
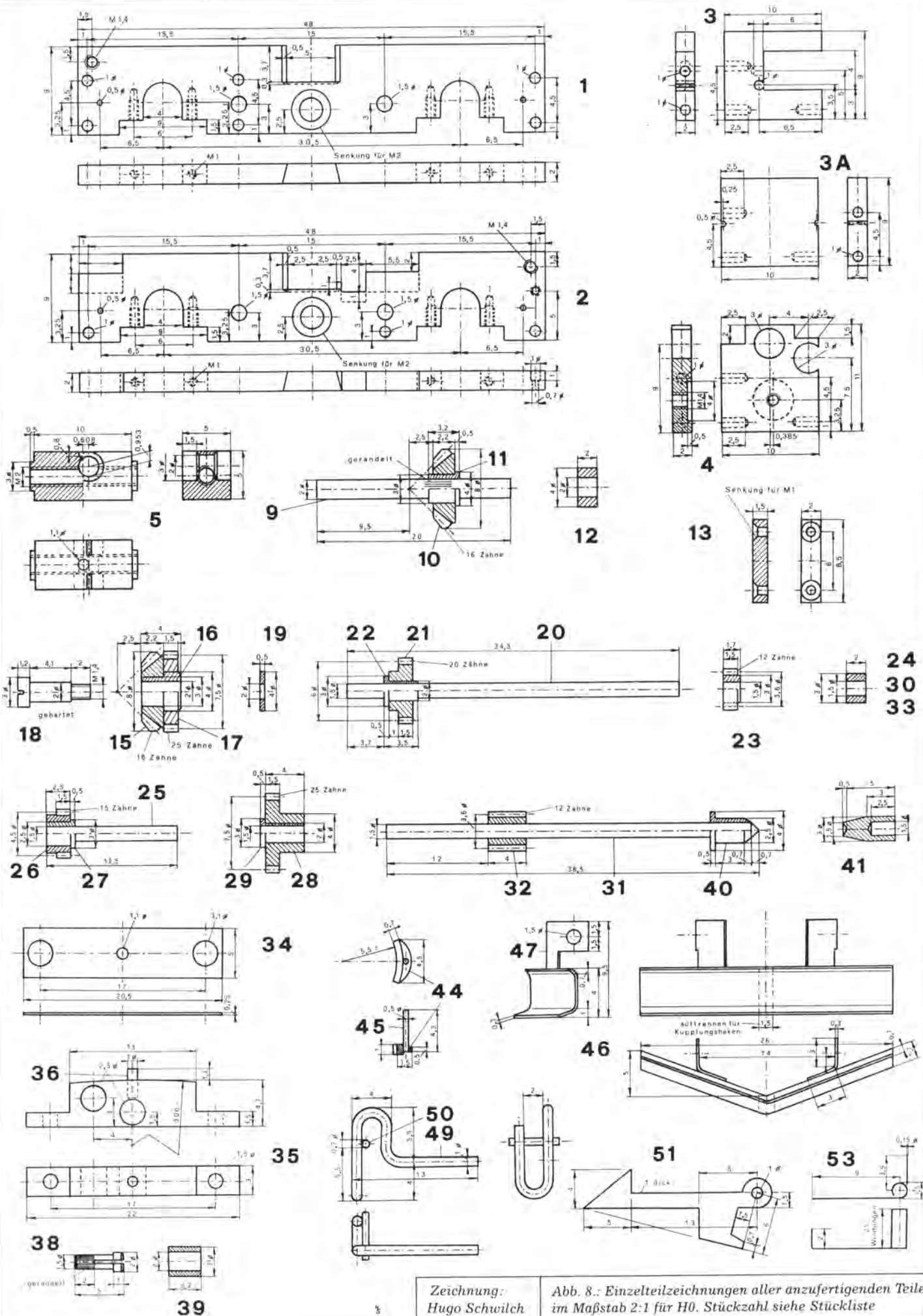


Abb. 7: Vier verschiedene Querschnitte durch das Drehgestell. Die Lage der einzelnen Schnittebenen geht aus Abb. 6 hervor.



STÜCKLISTE

Anzahl	Gegenstand	Pos.	Werkstoff	Bemerkungen
1	Längsplatine (Zahnradseite)	1	Messing	
1	Längsplatine (Kegelradseite)	2	Messing	
1	Querplatine	3	Messing	Pos. 3a ist für das andere Drehgestell
2	Querplatine	4	Messing	
1	Querbolzen	5	Messing	
2	Senkschraube M2 x 5	6	Messing	
9	Stift 1 Ø x 4	7	Silberstahl	
4	Rad	8		
2	Achse	9	Silberstahl	
2	Kegelrad	10	Delrin	
2	Buchse	11	Messing	
4	Lager	12	Bronce	
4	Klemmplatte	13	Messing	
8	Senkschraube M1 x 3	14	Messing	
2	Kegelrad	15	Delrin	
2	Lager	16	Bleibronce	
2	Zahnrad 25 Zähne (z6)	17	Messing	
2	Bolzen	18	Silberstahl	gehärtet
2	Scheibe	19	Stahl 37	
1	Welle	20	Silberstahl	
1	Zahnrad 20 Zähne (z4)	21	Messing	
1	Buchse	22	Stahl 37	
2	Zahnrad 12 Zähne (z5)	23	Messing	
2	Lager	24	Bronce	
1	Welle	25	Silberstahl	
1	Zahnrad 15 Zähne (z3)	26	Messing	
1	Buchse	27	Stahl 37	
1	Zahnrad 25 Zähne (z2)	28	Messing	
1	Buchse	29	Stahl	
2	Lager	30	Bronce	
1	Welle	31	Silberstahl	
1	Zahnrad 12 Zähne (z1)	32	Messing	
2	Lager	33	Bronce	
2	Feder	34	Bronce, federhart	
1	Wippe	35	Messing	
1	Drehzapfen	36	Silberstahl	
2	Achslagerblende	37	Bronce	nicht gezeichnet
4	Zapfen	38	Messing	
2	Hülse	39	Messing	
2	Gelenkhülse, männlich	40	Stahl 37	davon 1 Stück für Antriebswelle im Kasten
2	Gelenkhülse, weiblich	41	Stahl 37	
2	Gummigelenk, 10 lang	42	Ventilgummi	nicht gezeichnet
1	Gelenkwelle 1,5 Ø x 35	43	Silberstahl	nicht gezeichnet
4	Bremsklotz	44	Stahl 37	
4	Drahtstift	45	Neusilber	
1	Schneepflug	46	Messing	bei Montage in 2 Teile aufgetrennt
2	Schneepflughalter	47	Messing	
2	Zylinderschraube M1,4 x 2	48	Messing	
1	Stoßteil zu Kupplung	49	Messing	
1	Drahtstück zu Stoßteil 0,70 x 5	50	Messing	
1	Kupplungshaken	51	Stahl 37	
1	Achse 1 Ø x 8	52	Silberstahl	
1	Feder	53	Stahldraht	federhart

und die Blendenbefestigung
Schnitt D-D: durch den Drehzapfen
Schnitt E-E: durch Treibachse, Zahnradpaar z5/z6 und Bremsbacken.

Teilweise sind auch der Wagenboden und die Seitenwände angedeutet. Der Wagenboden enthält Ausbrüche, um Platz für Zahnrad z1 mit Welle und Lagerungen sowie Zahnrad z4 zu schaffen. Auch für die Gelenkkupplung und die Gelenkwelle sind Ausbrüche nötig.

Die Einzelteilzeichnungen aller anzufertigenden Teile zeigt Bild 8. Eine Stückliste ergänzt diese Darstellung und zeigt die Anzahl der benötigten Teile pro Drehgestell.

3.2. Werkzeugmaschine für den Bastler

Der Besitz einer feinmechanischen Werkstätte wäre für uns die Ideallösung. Handbohrmaschine und Laubsäge am Küchentisch genügen leider nicht. Im Minimum brauchen wir
– eine Drehmaschine,
– eine Lehnbohrmaschine und
– eine Schleifmaschine.

Es gibt zum Glück zahlreiche Universalmaschinen, die sich zu verschiedenen Maschinen, wie auch den obengenannten, umrüsten lassen. Meine Drehgestelle sind ausschließlich auf der Unimat-I, einer sehr leichten Drehmaschine, entstanden. Jede kräftigere und genauere Maschine sollte die Arbeit nur erleichtern.

Auf einer Drehmaschine werden runde Teile mit großer Genauigkeit angefertigt. Bild 9 zeigt die wesentlichsten Funktionsgruppen am Beispiel der Unimat-I. Die im Spindelstock gelagerte Hauptspindel wird vom Motor aus durch einen Riemen in Drehung versetzt. Auf ihr sitzt das Dreibackenfutter, in welchem das Werkstück fest und möglichst schlagfrei eingespannt wird. Das Werkzeug, der Drehstahl, wird mittels des Werkzeughalters auf den Support aufgespannt. Dieser ermöglicht mit Hilfe von Gewindespindeln ein feinfühliges Verstellen des Drehstahls in Längs- und Querrichtung zur Drehachse. Der Reitstock ist nicht für alle Arbeiten erforderlich und dient hauptsächlich zum Bohren, wobei sich dann das Werkstück dreht und der Bohrer stillsteht.

Ein Wort zu den Drehstäben: Weil wir auch Stahl bearbeiten wollen, muß das Werkzeug härter sein als gewöhnlicher Stahl, so daß es sich nur durch Schleifen nachschärfen läßt. Für unsere Arbeiten sollte die Schneide so scharf sein, daß auf ihr nicht die geringste Lichtkante zu sehen ist. Die richtigen Schnittwinkel können nicht immer ungestraft mißachtet werden. Auch ist gerade bei einer schwachen Maschine wie der Unimat-I ein äußerst feiner Schliff anzustreben; jeder Schleifgrat ist sorgfältig zu entfernen. Diese wenigen Hinweise genügen allerdings nicht, um sich mit der Materie vertraut zu machen. Ungelübte werden die hier erforderlichen, nicht gerade einfachen Dreharbeiten kaum bewältigen, doch gilt auch hier: Die Übung macht den Meister!

Wird fortgesetzt.

- 1 Bett
- 2 Führungsstange
- 3 Spindelstock
- 4 Spindelstock-Pinole
- 5 Dreibackenfutter
- 6 Längssupport
- 7 Handrad zu Längsspindel
- 8 Quersupport
- 9 Handrad zu Querspindel
- 10 Werkzeughalter
- 11 Drehstahl
- 12 Reitstock
- 13 Handrad zu Reitstockpinole
- 14 Bohrfutter
- 15 Riemengetriebe
- 16 Motor
- 17 Schalter

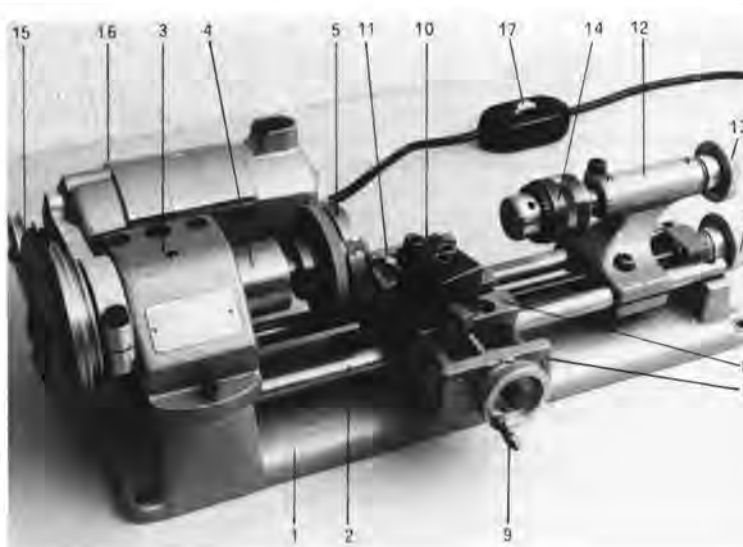


Abb. 9.: Kleindrehbank mit den wichtigsten Funktionsgruppen. (Foto: Hugo Schwilch)

Wer Dampflok-Betrieb auf seinen Modulen macht, braucht nicht nur im Bw einen Wasserkran; auch auf Stationen ohne Bw sind an den Hauptgleisen früher Wasserkranne vorhanden gewesen. An Nebenbahnen und Schmalspurstrecken waren sie kleiner und zierlicher als an den Hauptbahnen. Die Skizze eines für meinen Schmalspur-Bahnhof geeigneten Wasserkrans entdeckte ich in einem alten Buch. Ich habe diese Skizze so überarbeitet, daß ein Nachbau ohne Schwierigkeiten möglich ist. Der Fuß (1) ist ein Drehteil. Auf ihn wird die Säule (2) (aus einer leeren Kugelschreibermine) aufgesteckt und verlötet. Am oberen Ende

Axel Hartig

Kleiner Wasserkran für Nebenbahnen

der Säule befindet sich die Nachbildung eines Flansches (3). Für den anschließenden 180°-Krümmer (4) verwendete ich ein Stück massives Kupferkabel. Nach dem Entfernen der Isolierung hatte das recht weiche Kupfer gerade einen Durchmesser von 2,8 mm und paßte

und ihre Lagerung herzustellen. Die beiden Lagerhülsen (11 + 12) werden ebenso wie die beiden Halteringe (13) mit einer Querbohrung versehen und dann mit den Abstandsstücken (14) verlötet. Achten Sie auf Rechtwinkligkeit und auf die Einhaltung des Maßes 9 mm (s. Abb. 1).

Jetzt wird das Ganze zusammengesteckt und direkt auf die 1:1-Zeichnung gelegt. Das obere Ende der Gelenkstange (15) wird am 90°-

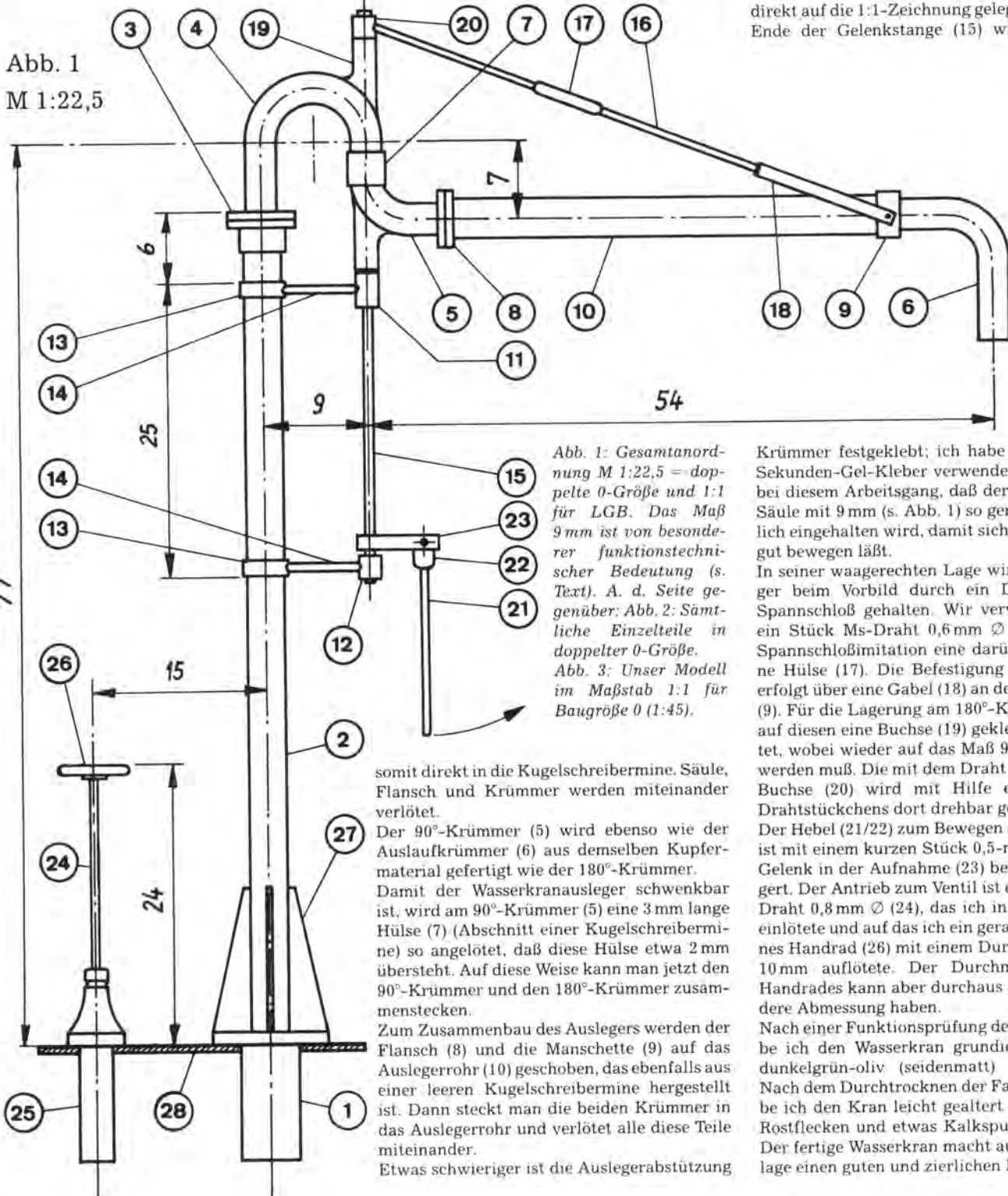


Abb. 1
M 1:22,5

Abb. 1: Gesamtanordnung M 1:22,5 = doppelte 0-Größe und 1:1 für LGB. Das Maß 9 mm ist von besonderer funktionstechnischer Bedeutung (s. Text). A. d. Seite gegenüber; Abb. 2: Sämtliche Einzelteile in doppelter 0-Größe. Abb. 3: Unser Modell im Maßstab 1:1 für Baugröße 0 (1:45).

somit direkt in die Kugelschreibermine. Säule, Flansch und Krümmer werden miteinander verlötet.

Der 90°-Krümmer (5) wird ebenso wie der Auslaufkrümmer (6) aus demselben Kupfermaterial gefertigt wie der 180°-Krümmer. Damit der Wasserkran ausleger schwenkbar ist, wird am 90°-Krümmer (5) eine 3 mm lange Hülse (7) (Abschnitt einer Kugelschreibermine) so angelötet, daß diese Hülse etwa 2 mm übersteht. Auf diese Weise kann man jetzt den 90°-Krümmer und den 180°-Krümmer zusammenstecken.

Zum Zusammenbau des Auslegers werden der Flansch (8) und die Manschette (9) auf das Auslegerrohr (10) geschoben, das ebenfalls aus einer leeren Kugelschreibermine hergestellt ist. Dann steckt man die beiden Krümmer in das Auslegerrohr und verlötet alle diese Teile miteinander.

Etwas schwieriger ist die Auslegerabstützung

Krümmer festgeklebt; ich habe hierzu einen Sekunden-Gel-Kleber verwendet. Wichtig ist bei diesem Arbeitsgang, daß der Abstand zur Säule mit 9 mm (s. Abb. 1) so genau wie möglich eingehalten wird, damit sich der Ausleger gut bewegen läßt.

In seiner waagerechten Lage wird der Ausleger beim Vorbild durch ein Drahtseil mit Spannschloß gehalten. Wir verwenden dazu ein Stück Ms-Draht 0,6 mm Ø (16) und als Spannschloßlimitation eine darübergeschobene Hülse (17). Die Befestigung am Ausleger erfolgt über eine Gabel (18) an der Manschette (9). Für die Lagerung am 180°-Krümmer wird auf diesen eine Buchse (19) geklebt oder gelötet, wobei wieder auf das Maß 9 mm geachtet werden muß. Die mit dem Draht (16) verlötete Buchse (20) wird mit Hilfe eines kleinen Drahtstückchens dort drehbar gelagert.

Der Hebel (21/22) zum Bewegen des Auslegers ist mit einem kurzen Stück 0,5-mm-Draht als Gelenk in der Aufnahme (23) beweglich gelagert. Der Antrieb zum Ventil ist ein Stück Ms-Draht 0,8 mm Ø (24), das ich in den Fuß (25) einlötete und auf das ich ein gerade vorhandenes Handrad (26) mit einem Durchmesser von 10 mm auflötete. Der Durchmesser dieses Handrades kann aber durchaus auch eine andere Abmessung haben.

Nach einer Funktionsprüfung der Gelenke habe ich den Wasserkran grundiert und dann dunkelgrün-oliv (seidenmatt) angestrichen. Nach dem Durchtrocknen der Farbschicht habe ich den Kran leicht gealtert – mit einigen Rostflecken und etwas Kalkspuren versehen. Der fertige Wasserkran macht auf meiner Anlage einen guten und zierlichen Eindruck.

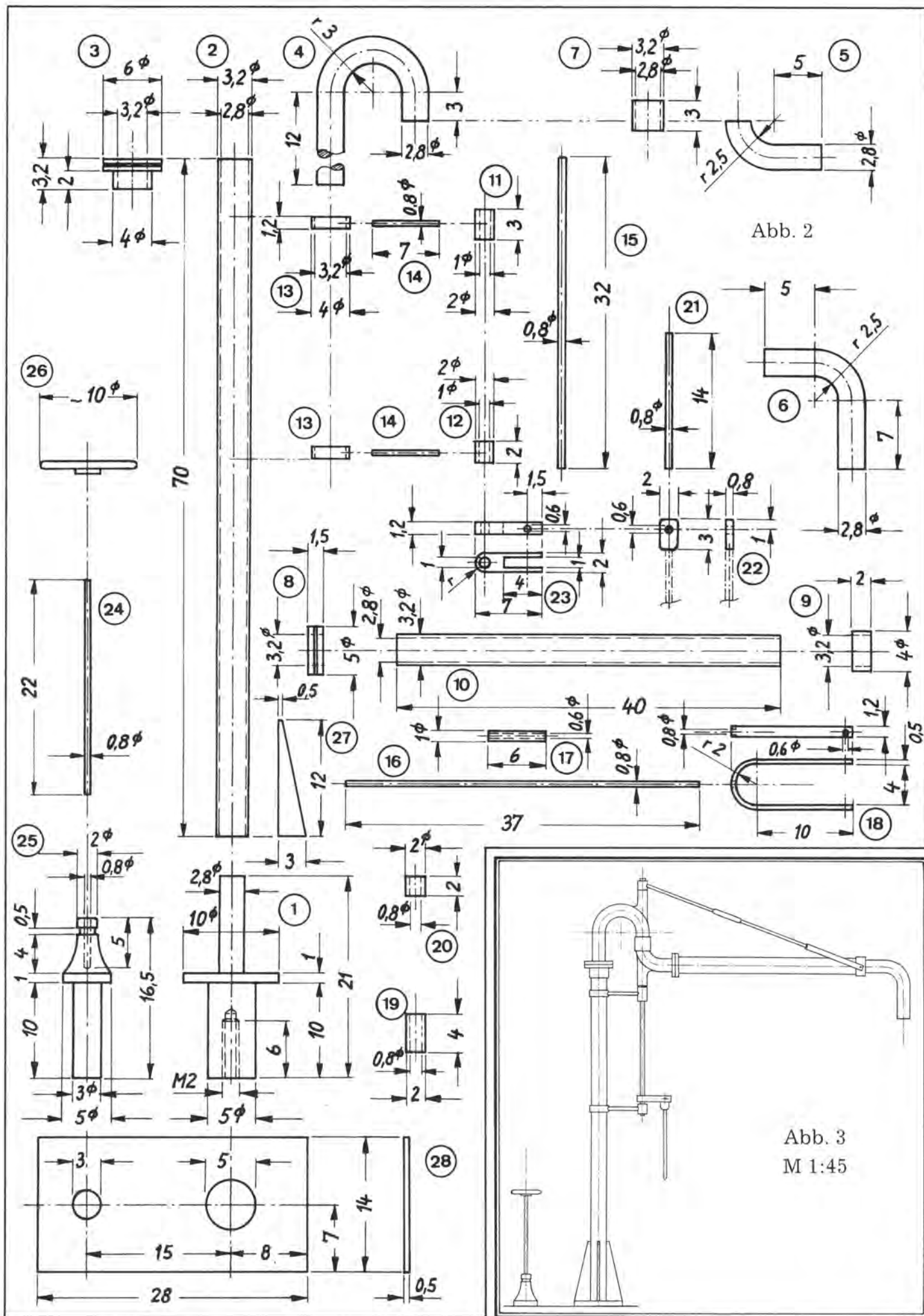
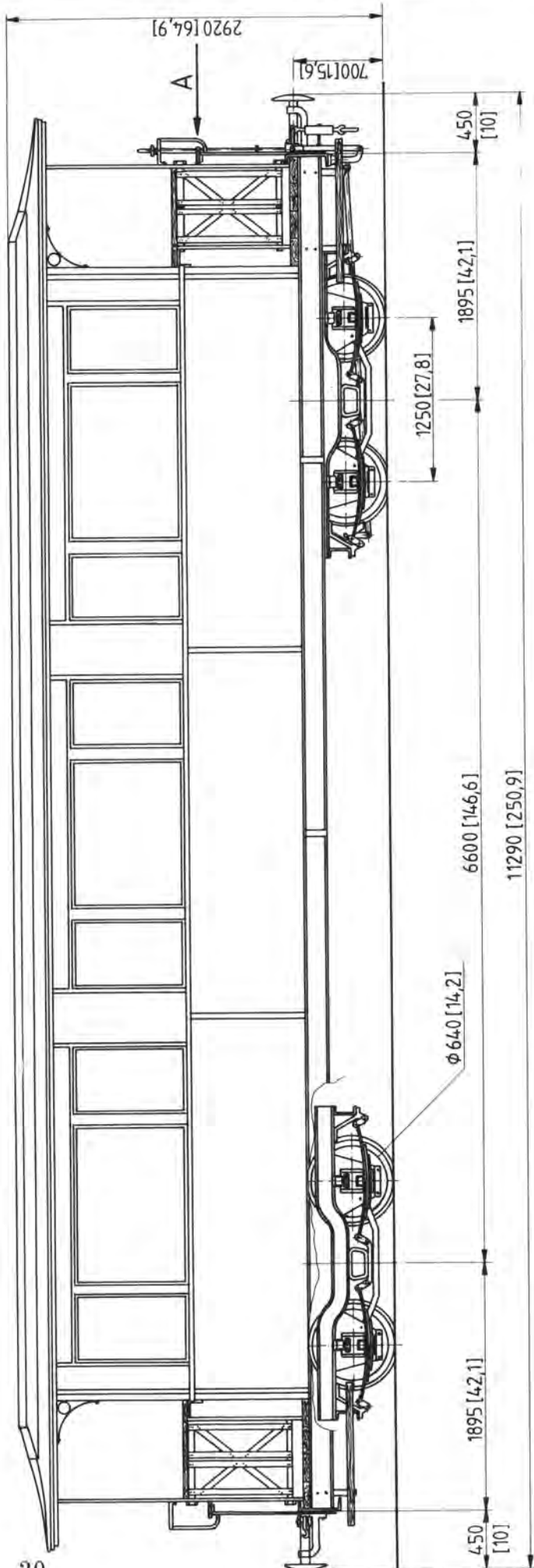


Abb. 2

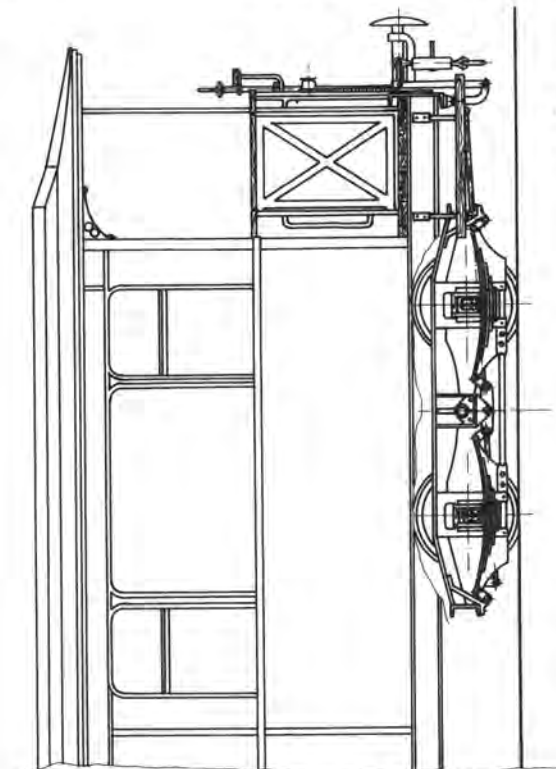
Abb. 3
M 1:45



Personenwagen der Inselbahn Langeoog

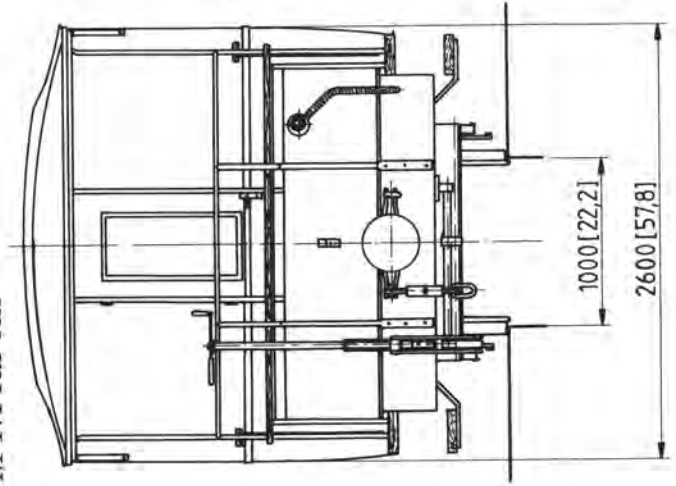
Nocheinmal Wagen der Inselbahn Langeoog, doch diesmal sind es Personenwagen. Vier dieser Wagen aus der Zeit der Jahrhundertwende gehörten 1937 zur Anfangsausrüstung der Inselbahn nach deren Umrüstung von Pferdebahn- auf Diesel-Eisenbahnbetrieb. Drei weitere solcher Wagen kamen in den fünfziger Jahren hinzu. Wie der Großteil des rollenden Materials wurden auch diese Wagen durch Vermittlung des Klosters Loccum von der Steinhuder-Meer-Bahn übernommen. Nur die beiden Dieselloks Kö1 und Kö2 wurden neu gekauft. Inzwischen sind drei der insgesamt sieben Wagen in vierachsige Flachwagen für den Containertransport umgebaut worden (Zeichnung folgt), ein weiterer Wagen wurde 1988 beim Deutschen Eisenbahn-Verein in Bruchhausen-Vilsen gegen einen Güterwagen eingetauscht und dort in den siebziger Jahren verschrottet. Ursprünglich hatten die Wagen einen Oberlichtaufbau, der in den 50er Jahren entfernt wurde, damit die Wagen in den Schuppen paßten. Allerdings habe ich nirgendwo ein Bild der Wagen mit Oberlicht gefunden und sie deshalb im heutigen Zustand gezeichnet.

M 1:1 für 0m



Wagen Nr. 4

Wagen Nr. 7





An und für sich unterscheiden sich die heute noch existierenden Wagen Nr. 4, 5 und 7 nur durch Kleinigkeiten:
 Fenster: Bei Nr. 4 in Holzrahmen, rechteckig; schmale Fenster sind nach unten zu öffnen; bei Nr. 5 und 7 Metall- bzw. Gummirahmen, oben abgerundete Ecken; oberes Drittel der schmalen Fenster nach innen klappbar.
 Drehgestelle: Nr. 4 hat genietetes, einfach gefedertes Drehgestell; Achslageraufschrift: St.M.B. (Steinhuder-Meer-Bahn). Nr. 5 wie Nr. 4, jedoch Achslageraufschrift E. Jäger, Elberfeld 1903. Nr. 7 hat genietetes und geschweißtes, einfach gefedertes Drehgestell; Achslageraufschrift wie bei Nr. 5.
 Bremsanlage: Alle Wagen sind mit einer einfach wirkenden, handspindelbetätigten Klotzbremse ausgerüstet. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 25 km/h festgesetzt.

Die Wagen werden stets im Verband gefahren, wobei je ein Triebwagen vorne und hinten angekuppelt wird. Dazu sind die Wagen Nr. 5 und 7 mit je einer Scharfenberg-Kupplung ausgerüstet. Der jeweils vordere Triebwagen ist besetzt und in Betrieb, der jeweils hintere läuft leer mit. Die Wagen werden vor allem in der Hauptsaison eingesetzt, wenn das Fassungsvermögen des »neuen« Zuges für die mit dem Schiff übergesetzten Passagiere nicht ausreicht, wobei dann viele den »alten« Zug dem »neuen« vorziehen.

Farbgebung:			
Dach	alle Wagen	grau	RAL 7001 (9006?)
Wagenkassen	Nr. 4	blau	RAL 5015
	Nr. 5	grün	RAL 6001
	Nr. 7	gelb	RAL 1003 (1021?)
Zierlinien	Nr. 4	rot	RAL 3000
	Nr. 5	gelb	RAL 1003 (1021?)
	Nr. 7	blau	RAL 5015
Fahrgestell	alle Wagen	schwarz	RAL 9005
Fenster-rahmen	Nr. 4	gelb	RAL 1003 (1021?)

Quellenhinweise:
 Rogel, Hans-Wolfgang: Die Nordsee-Inselbahnen. Düsseldorf 1987.
 Uplegger, Ulrich: Langeoog – Inselbahn und Inselfahrt (Manuskript), Frankfurt 1986

Abb. oben (v. l. n. r.): (1) Wagen Nr. 5, grüner Wagenkasten, gelbe Zierlinien und Beschriftung, Plattformen voll. (2) Wagen Nr. 4, blau; rote Zierlinien und Beschriftung. Schriftzug »Inselbahn Langeoog« und Wagenbezeichnung bei allen drei Wagen nur auf einer Wagenseite. Plattformen aus Flachstahl, rot gestrichen. (3) Wagen Nr. 7, gelb; blaue Zierlinien und Beschriftung. Plattformen aus Flachstahl, aber einfachere Ausführung. – In der abgebildeten Reihenfolge sind die Wagen als Verband gekuppelt.
 Abb. unten (v. l. n. r.): (4) und (5) Die beiden Aufnahmen zeigen die Plattformen des Wagens Nr. 5. Konstruktion von Geländer, Türen und Handbremseinrichtung ist gut zu erkennen. (6) und (7) Ähnliche Aufnahmen von den Plattformen des Wagens Nr. 4. Konstruktion der Türen ist anders. (8, oben) Drehgestell von Wagen Nr. 4, genietete Ausführung. (9, unten) Drehgestell von Wagen Nr. 7, genietete und geschweißte Ausführung. (Alle Fotos: Chr. Sauer)



Die Kadee-Kupplung

Erfahrungsbericht über die amerikanische Kupplung

In der Fachpresse erscheinen schon seit Jahren Artikel, die sich mit dem Problem einer einheitlichen H0-Kupplung, einer einheitlichen Kupplungsaufnahme sowie den verschiedenen Kurzkupplungen befassen. Lediglich in der Frage der Kupplungsaufnahme konnte bislang Einigkeit erzielt werden.

Ich bin in den letzten eineinhalb Jahren einen anderen Weg gegangen und habe mit einer schon seit langem, vor allem bei den Modellbahnern mit USA-Thema beliebten Kupplung Erfahrungen gesammelt: der Kadee-Kupplung.

Diese Kupplung ist eine magnetisch zu öffnende Klauenkupplung, die bereits vor Jahrzehnten in den USA entwickelt wurde. Die Bezeichnung »Klauenkupplung« deutet schon auf ihre Funktionsweise hin: Sie besitzt eine zur Seite hin bewegliche Klaue, die sich beim Kupplungsvorgang mit der Klaue der gegenüberstehenden Kupplung verhakt.

Die Kadee-Kupplung kommt sowohl optisch als auch funktionell der Originalkupplung der Bahnen in den USA und anderen außereuropäischen Ländern sehr nahe. Diese Kupplungen baut Kadee für die Baugrößen N, H0, 0 und II_m. Meine Erfahrungen, über die ich hier berichten möchte, basieren auf der H0-Kupplung.

Die Bauweise der Kadee-Kupplung zeigt Bild 1. Der Lagerzapfen der beweglichen Klaue ist nach unten verlängert und endet in einem Bogen. Er dient als Entkupplungsbügel, der bei entlasteter Kupplung durch einen im Gleis fest eingebauten Dauer- oder Elektromagne-

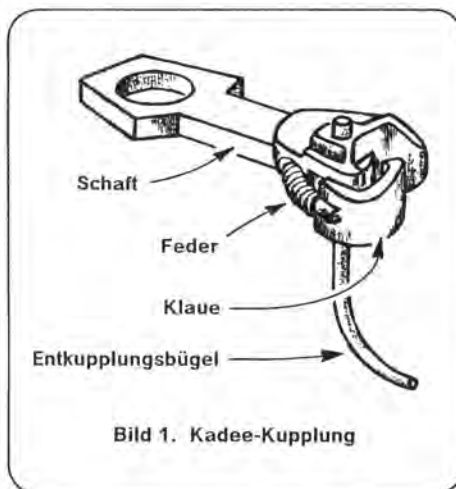


Bild 1. Kadee-Kupplung

ten nach außen gedreht wird und so die Kupplung öffnet. Ist die Kupplung jedoch unter Zug oder Druck belastet, öffnet sie sich beim Überfahren eines Magneten nicht.

Zieht man die entkuppelten Wagen wenige Millimeter auseinander, so daß die Kupplungen gerade frei werden (Bild 2, Skizze 3), die Entkupplungsbügel das Magnetfeld aber nicht verlassen, dann werden die ganzen Kupplungen (unter der Wirkung des Magnetfeldes auf die Entkupplungsbügel) etwas nach außen gezogen und zwar voneinander weg, sie stehen sich also nicht mehr genau gegenüber. Fährt man nun die so entkuppelten Wagen wieder zusammen, können sich die Kupplungsklaue-

nicht mehr ineinander verhaken; der abgekuppelte Zugteil kann vorentkuppelt bis zu seiner Bestimmungsstelle gedrückt werden. (Bild 2, Skizze 4)

So weit, so gut. Es klingt zunächst so, als seien damit alle Kupplungsprobleme gelöst; doch ganz so einfach ist das nicht.

Zunächst einmal »besticht« der Preis, der für eine Packung mit zwei Paar Kupplungen (Bausatz) etwa bei DM 10.- liegt. Auch die Dauermagnete sind nicht gerade billig: Ein Dauermagnet für die Montage zwischen den Schienenprofilen kommt auf DM 6.-, ein solcher für die Anordnung unter den Schwellen gar auf DM 12.-. Ganz zu schweigen von den Elektromagneten, für die man gleich DM 30.- hinblättern muß. Es gibt Meinungen, wonach auch zwei Türmagnete für die Entkupplungsfunktion eingesetzt werden können, jedoch fehlt mir hier die Erfahrung.

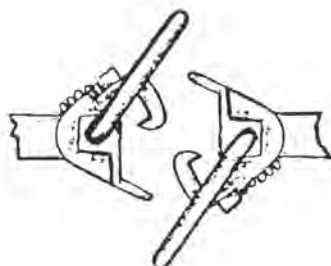
Handmagnete oder andere manuelle bzw. mechanische Entkuppeler kann man schlichtweg vergessen (ich habe zumindest noch nichts Brauchbares gefunden), zumal bei europäischen Fahrzeugen die Puffer noch im Wege sind. Dann lieber von Hand den Wagen einfach aus dem Zug hochheben, das geht mit dieser Kupplung einwandfrei – aber das wollen wir ja gerade nicht!

Für amerikanische Loks und Wagen bietet Kadee eine Reihe von Kupplungen mit unterschiedlichem Schaft und Kupplungskasten an. Für europäische Fahrzeuge ist eine Bauart mit extra langem Schaft (wegen der Puffer) auf dem Markt. Es ist jedoch auch eine Kupplung

1. Kupplungsverbindung auf Zug belastet (Kein Entkuppeln)
2. Kupplungsverbindung über Magnet entlastet



3. Kupplung öffnet sich, Fahrzeug ist abgekuppelt bzw...



4. ...Lok drückt vorentkuppelten Wagen zur Bestimmungsstelle

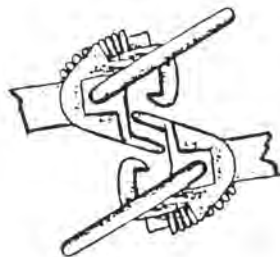


Bild 2. Wirkungsweise der Kadee-Kupplung (Ansicht von unten)

für den Einbau in die NEM-Kupplungsaufnahme kurz vor der Auslieferung.

Hat man sich schließlich mit den Preisen abgefunden und sich über Kupplungstyp, Liefermöglichkeit usw. informiert, gilt es zu planen. Legen Sie fest, wo die Lok ihre Wagen abkuppeln soll, wo evtl. Wagen zu Ladestellen gedrückt oder gezogen werden sollen. Denken Sie auch daran, daß Sie vor einer Gleisverzweigung abkuppeln und die Wagen vorentkuppelt in die verschiedenen Gleisstränge drücken können. Durchgangs- und Umfahrgleise sollten an beiden Enden – etwa dort, wo die Kupplungen zwischen Lok und erstem Wagen sind – je einen Magnet haben.

Zu viele Magnete, hintereinander angeordnet, sind (nicht nur vom Preis her) ungünstig, da sonst mitten im Zug oder in der Wagengruppe ungewollte Entkupplungen auftreten.

Unmittelbar vor oder innerhalb von Kurven mit einem Radius unter 2 m sollte man auf keinen Fall Entkupplungsmagnete anordnen, auch nicht unmittelbar vor Weichen. Vor jedem gebogenen Gleis muß mindestens eine Wagenlänge gerades Gleis vorhanden sein, da die Kupplungsverbindung sonst zu weit außen liegt und vom Entkupplungsmagneten nicht nach beiden Seiten vollständig geöffnet werden kann.

Wie das Entkuppeln ist auch das Ankuppeln in Gleisbögen bei einem Radius unter 2 m oft nicht möglich. Große Neigungsänderungen im Gleisverlauf oder zu starke »Wellen« im Trassenbett können zu ungewolltem Entkuppeln führen, da die Kupplung nach oben und unten bis zum Auskuppeln frei beweglich ist.

Welchen Kupplungstyp benötigen Sie nun? Auskunft geben Händlerkataloge, z. B. von Old Pullman (Schweiz) oder Wm. Walther (USA). Die Kupplung Nr. 16 ist für die europäischen H0-Fahrzeuge mit Puffern gedacht. Aber Probieren geht über Studieren.

Der Einbau der Kupplungen erfolgt direkt unter dem Wagenkasten an der Pufferbohle. Eine bebilderte Montageanleitung (in englischer Sprache, mit Zoll-Maßen) liegt jeder Packung bei. Je nach Wagentyp muß man die Höhe etwas ausgleichen oder die Pufferbohle etwas niedriger feilen – hier muß man eigene Erfahrungen sammeln.

Ein unentbehrliches Hilfsmittel beim Einbau der Kupplungen ist die von Kadee angebotene Kupplungslehre. Sie erlaubt es, die richtige Höhe der Kupplungen einzuhalten. Außerdem ermöglicht sie die Justage des gebogenen Ent-

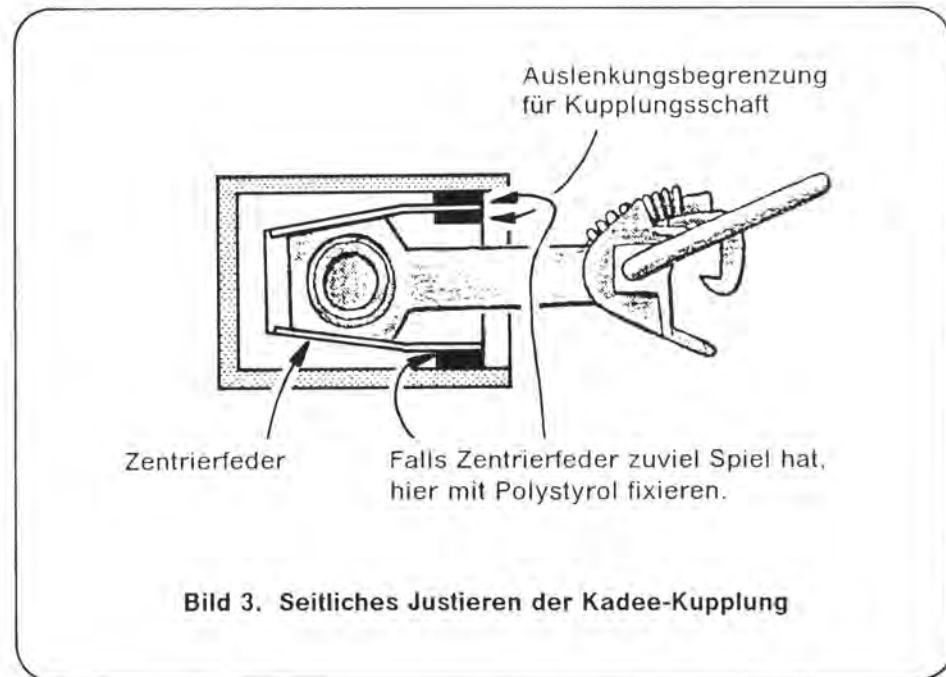


Bild 3. Seitliches Justieren der Kadee-Kupplung

kupplungsbügels in seiner Lage über dem Entkupplungsmagneten. Hier muß exakt gearbeitet werden, ungleiche Magnetabstände können zu Fehlfunktionen führen.

Sind schließlich die ersten Wagen umgebaut, wird man feststellen, wie schön weich die Kupplungen einrasten. Führt man aber zum erstenmal über einen Entkupplungsmagneten, wird einem der Einfluß eines Magnetfeldes auf Eisen (bei unseren Wagen in Form von Stahlachsen und Ballastgewichten am Wagenboden) schnell verdeutlicht! Der Wagen wird sich über dem Magneten munter pendelnd einzentrieren.

Es hilft alles nichts: Achsen und Räder müssen gegen solche aus Messing oder Kunststoff ausgetauscht werden, das Stahlgewicht wird durch Messing oder Blei ersetzt. Richtiges Wangengewicht kann dabei gleich berücksichtigt werden: 80 bis 100 g für Zweiachser, ca. 140 g für 4-achsige Wagen. Denn zu leichte Wagen, speziell am Zugschluß, ruckeln etwas und entlasten dabei die Kupplung gelegentlich, was dann wieder zu Entkupplungen führen kann, wenn in diesem Moment ein Magnet überfahren wird.

Das seitliche Achsspiel in den Radlagern kann

Ärger bereiten, wenn es zu groß ist. Achten Sie also darauf, da sonst bei versetztem Wagenkasten die Kupplungen statt vorentkuppelt zusammenzukommen seitlich aneinander vorbeidrücken.

Zentrieren Sie zunächst die Blattfeder im Kupplungskasten (sofern Sie eine Kupplung mit einer solchen verwenden). Sollte das für eine Begrenzung der seitlichen Auslenkung des Kupplungsschaftes noch nicht ausreichen, dann empfiehlt es sich, im Innern des Kupplungskastens an diesen bzw. an die Feder eine (weitere) Begrenzung anzukleben. Näheres zeigt Bild 3.

Soweit nun mein Erfahrungsbericht mit Kadee-Kupplungen und was einem damit passieren kann oder wird. Hält man sich an die Hinweise, gibt es keine bösen Überraschungen mehr, im Gegenteil! Speziell bei rangierintensiven Anlagen, Modulen oder Dioramen mit überschaubarem Fahrzeugpark wird man nach entsprechender Übung am Fahrregler und mit Loks, die einwandfreie Langsamfahreigenschaften besitzen, ohne äußere Eingriffe sanft, ruckfrei und punktgenau rangieren können.

Bau- und Werkstoffe für den engagierten Modellbahnbauer. Werkstoffe: z. B. Ms- und Kunststoff-Profile, Mauerwerksfolien, Rohacell®-Leichtbauplatten, Microholzleisten. Kunststoffbauteile aller Art. Spezial-Klebestoffe. Spur O-Modelle aus eigener Fertigung. Kataloganforderung gegen 5,- DM in Briefmarken.

NEUHEIT!
DB-Unfallschutzplakate,
Epoche 3 für Spur 0,
18 Motive **DM 14,80**

RHM Reiner Heidemann
Modellbahnzubehör
Hauptstraße 34 · D-8757 Karlstein

BITTE

beziehen Sie sich bei allen Anfragen und Bestellungen, die Sie an unsere Inserenten richten, auf Hp1-Modellbahn!

DANKE



Links oben: Es waren nur wenige FREMO-Mitglieder, die im kalten Februar den Weg nach Norden nahmen – aber es war eine fröhliche Runde, wie man sieht.

(Foto: Pump)

Rechts oben: Das gesamte Modul-Arrangement auf einen Blick.

Links unten: Ein vertrauter Anblick: Dreiteilige Schienenbusgarnitur im „täglichen“ Einsatz.

Rechts unten: Auch im Schattenbahnhof ist immer Betrieb. (Foto: [3]; Cordes)



Vom 12. bis 14. Februar 1988 trafen sich in Norden/Ostfriesland acht Modulbesitzer und vier weitere FREMO-Mitglieder zum ersten FREMO-Treffen in Ostfriesland. Der Einzugsbereich, aus dem die Anwesenden kamen, reichte von Bremen über Hamburg bis nach Bad Harzburg und von Krefeld über Vechta und Hinte zurück nach Norden.

Der zur Verfügung stehende Raum mit einer Größe von 240 m² plus Bühne und Empore konnte leider nicht völlig ausgenutzt werden, da nicht genug Module – auch anderer Baugrößen – vorhanden waren. Trotzdem ist es uns mit Hilfe von zwei »FSM« (FREMO-Spezial-Modul) gelungen, eine Streckenlänge von knapp 40 Metern zu erreichen. Da fast alle

1. FREMO - TREFFEN IN OSTFRIESLAND

NORDEN

12. - 14. FEBRUAR 1988

Modulbesitzer schon im Laufe des Freitagabend ankamen, wurde der grobe Aufbau schon beendet, so daß am Sonnabendvormittag die Elektrik verlegt und kleine Unstimmigkeiten beseitigt werden konnten. Die FREMO-Elektrik mitsamt der Modellzeit-Uhr wurde uns vom Kollegen Buß aus Minden mitgebracht, wo er am dortigen FREMO-Treffen teilgenommen hatte. Dann war freies Fahren angesagt.

Im Laufe des Vormittags war auch »IC« aus Bremen eingetroffen, der sich dann auch sofort daranmachte, einen ansprechenden Fahrplan für das Arrangement auszuarbeiten. Nach Bildung der einzelnen Mannschaften für Bahnhöfe und Züge wurde bis zum Abend nach Plan gefahren. Dann, nach überstandener Fahrplanstreß, zogen sich alle Mitstreiter zum Es-

sen und Klönen in eine Gastwirtschaft zurück. Am Sonntagmorgen ging es ab 9 Uhr mit einer neuen Fahrplanperiode weiter. Danach gab es noch für eine Stunde freies Fahren, doch dann wurde mit dem Abbau begonnen, damit vor allem die weiter entfernt wohnenden Teilnehmer noch zu einigermaßen zivilen Zeiten ihre Ziele erreichen konnten.

Ich glaube, im Namen aller Teilnehmer sprechen zu können, wenn ich behaupte, daß es eine gelungene Veranstaltung war. Es wird deshalb auch im Laufe des Herbstes oder des Winters (den genauen Termin muß ich dann noch mit der Schule und meinem Dienstplan abstimmen) eine Neuauflage dieses Treffens in Norden geben.

Pm



Vorfahrt für die Bahn

»Mit der Bahn umweltfreundlich durch Ihren Landkreis Ludwigsburg«, lautet das Motto, mit dem Landkreis und Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) auf die Bahn als das umweltfreundlichste Verkehrsmittel aufmerksam machen wollen.

»Mit Klauen und Zähnen wollen wir die Schienenstrecken verteidigen, die wir noch haben«, bekräftigte Landrat Dr. Hartmann vom Landkreis Ludwigsburg anlässlich der Vorstellung eines »Umweltschutzfahrzeugs« auf der WEG-Nebenstrecke Korntal – Weissach. Der Landkreis hat die Außenflächen eines NE-81 Fahrzeugs der Strohgäubahn für Werbezwecke gemietet. Für zwei Jahre macht dieses Fahrzeug in seiner vollen Länge Werbung für »Vorfahrt für die Bahn – Bahnfahren ist Umweltschutz«. DM 16000,- ließ der Landkreis sich dieses öffentliche Bekenntnis zum Umweltschutz kosten. Auch eine gelungene Art der Förderung von Nebenbahnstrecken.

As



Der »Umwelt-Triebwagen« der WEG (aufgenommen im Bahnhof Heimerdingen). Seine Außenflächen hat der Landkreis Ludwigsburg für zwei Jahre gemietet und werbewirksam gestalten lassen. Als Verkehrsmittel der Zu-

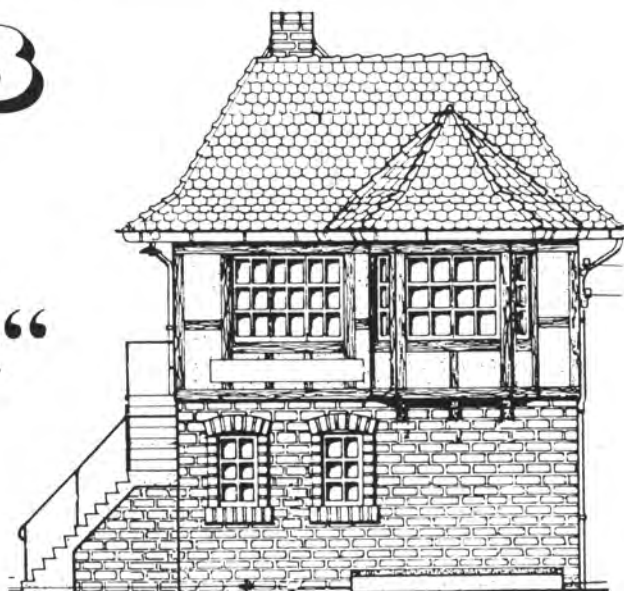
kunft müsse man alle Bahnverbindungen erhalten, auch die kurzen Nebenstrecken, erklärte Landrat Dr. Hartmann. Eine Erkenntnis, die sich leider noch nicht überall hat durchsetzen können.

(Foto: M. Aschpalt)

REdS Nr: 3

Stellwerk „Rotthausen“

Neuheit jetzt lieferbar
Inneneinrichtung mit vielen Teilen
wie Blockwerk, Hebelbank,
Verschlußkasten u.v.m.



Bausatz komplett ohne Inneneinrichtung
Fertigmodell ohne Inneneinrichtung
dazu Inneneinrichtung, komplett montiert und einbaufertig

DM 376.-
DM 498.-
DM 237.-

Weiterhin interessante Neuheiten '88, wie Seilzugkästen, Telegrafmasten,
F-Häuschen alte und neue Ausführung, usw.
Neue Liste '88 kostenlos anfordern. Bitte Spurweite angeben.
Wir führen auch andere gute Zubehörteile.

Dittmann Modellbahnen 0, 0e, H0,



Konstruktion u. Vertrieb von Techn.
Spielwaren, Modellbahnen u. Zubehör

REdS-Programm
Rand
Erscheinungen
der
Schiene

Schwalbenweg 4
4232 Xanten

Tel: 02801-6941

Interessante Produkte

Weinerts
Modell einer
Handbrems-
bühne (Foto:
Willy Kosak)



Handbremsbühne für Nachkriegsgüterwagenbauarten der DB.
Bausatz H0, Weinert Nr. 9256, DM 12.80

Etwa ein Viertel des Güterwagenparks besitzt eine Handbremse, heute meist als seitlich zu bedienende Feststellbremse ausgeführt. Bei den meisten Nachkriegsentwicklungen der DB wurde die Handbremse auf einem einheitlich 500 mm langen Vorbau montiert. Zu diesem Handbremsstand entstand gleichzeitig ein Bremserhaus, das in Größe und Ausführung stark an eine Sardinenbüchse erinnert. Beide Baugruppen waren UIC-Tauschteile, und mit etwas Glück läßt sich das Häuschen gelegentlich an ost- und südosteuropäischen Güterwagen antreffen. Eine gute Nachbildung des Häuschens gab es bis vor einigen Monaten noch als Ersatzteil bei Märklin, die Bühne selbst wurde bisher als Einzelteil für H0 nicht angeboten.

Das Modell muß aus Messinggußteilen (Bühne, Handbremskurbel und Puffer) sowie einem vorgebogenen Messingdraht zusammengesetzt werden. Gewisse Nacharbeiten (Versäubern, Erweitern der Bohrungen, Richten) sind bei Metallgußteilen branchenüblich, halten sich aber durchaus in Grenzen. Das Geländer habe ich schon vor dem Einbau auf die Gesamthöhe von 12,5 mm gebracht. Angegossen ist eine Aufnahme für Rocos Einfachkupplung. Wer andere Kupplungsvorstellungen hat, kommt also um gewisse Eigenleistungen nicht herum. Die sollten naheliegenderweise aber schon vor dem Zusammenbau der Bühne erfolgen, um Schäden an Geländer und Bremskurbel auszuschließen. Schade ist, daß dem Bausatz nicht auch gleich die im Weinert-Programm ja vorhandenen Brems Schlauchtrappen und Rangiergriffe beiliegen.

Der Zusammenbau selbst ist einfach zu nennen. Die ganze Bühne sollte vor der Montage am Wagen bereits schwarz, für die Gegenwart auch irgendwo zwischen rotbraun und schwarzbraun, lackiert werden. Der Einbau der Puffer erfolgt zweckmäßigerweise als letzte Arbeit, sie behindern sonst doch etwas die Montage der Bühne am Wagenuntergestell.

Wagen und Bühne sollen laut Weinert durch Stumpfklemmung miteinander verbunden werden. Davon ist vor allem dann abzuraten, wenn die Kupplung auf die vorgesehene Weise an der Bühne selbst befestigt wird: die ruckartigen Beschleunigungen und Verzögerungen, die bei vielen Triebfahrzeugen eher die Regel als die Ausnahme darstellen, dürften solche Verklebungen schnell mürbe machen.

Folgender Befestigungsweg ist zwar mühsamer, führt aber doch zu einer erheblich sichereren Befestigung: Puffer am Wagen abtrennen und Pufferbohle glätten, Bühne anhalten

und Bohrungen markieren und mit 2,2–2,3 mm anbringen. M2-Schraube mit etwa 3 mm Gewindelänge von hinten in die Bohrung einkleben. Gewinde dick mit Stabilit einstreichen, Pufferbohle mit wenig Stabilit versehen und Bühne aufstecken, ausrichten und mit weiterem Stabilit die Verklebung verfüllen. Folgende Wagenbauarten haben diese Bühne erhalten:

- Gms 54; Gmms 40, 44, 56, 60; Glmehs 50, 57; Glmms 61
- Pwghs 54
- Vlmms 63
- Kmmks 51; Kmmgs 58; Klmmgs 68
- BTs 50; BTmms 51; BTms 55; BTmms 58
- Omm 46, 52, 55

(Unterstrichen sind Fahrzeuge, von denen halbwegs akzeptable H0-Modelle existieren). Ein Hinweis noch zur Orientierung: Die Handbremskurbel befindet sich auf der gleichen Wagenseite, auf der auch der Bremszylinder liegt. Speziell bei dem Omm-Wagen sind, sollen Modelle von Handbremswagen entstehen, an der handbremsseitigen Stirnwand erhebli-



Handbremsseitige Stirnwand an einem E 040 (Omm 55). Gleichartiges Aussehen besitzen bzw. besaßen auch die anderen DB-E-Wagen mit UIC-Aufbau. (Foto: R. Ossig).

che Änderungen notwendig. Da hier der Platz fehlt, dies zu beschreiben, sei ein Vorbildfoto wiedergegeben.

Zum Schluß noch zwei Literaturhinweise:

1. R. Grebler: Handbremsbühnen für H0-Güterwagen – nachträglich angebaut. Miba 9/83, S. 891–898.
2. H. J. Obermayer: Taschenbuch deutsche Güterwagen. Franckh, Stuttgart 1980.

ROB

*



Kleine Straßenbrücke in Ingenieur-Holzbaumanier. Bausatz H0, Best.-Nr. 33.201, DM 27.95 (UVP). Bochmann & Kochendörfer.

Aufwendige Beton-, Stein- oder Stahlbauwerke wurden früher für wenig belastete Straßen gern vermieden. Die bei dem Werkstoff Holz gegebenen Vorteile (niedriges Gewicht, leichte Verarbeitbarkeit mit einfachen Werkzeugen) wurden erkaufte durch (gegenüber Stahlträgern) größere notwendige Querschnitte. Im In-

genieurbau wurden (und werden) diese Querschnitte durch Parallelschalten mehrerer kleinerer Kanthölzer sowie dem Einziehen von Sprengwerken erreicht. Die vom Hersteller gefundene Hängesprengwerkkonstruktion ist dabei optisch auch im Modell ein besonderer Leckerbissen, der in Eigenbau aus Holzleisten nur unter erheblichem Zeitaufwand zu realisieren wäre.

Das Modell besteht aus den Brückenkopfteilen, den Widerlagern sowie der eigentlichen Brücke. Zu Brückenköpfen und Widerlagern bleibt nichts anzumerken, sie passen. Die auffälligen Hängesprengwerke, Fahrbahn und Geländer bilden jeweils ein Teil, die vier Quertagwerke und die drei unterseitigen Diagonalstreben sind aus jeweils zwei Teilen zusammenzusetzen. Eventuell sind hierbei einzelne Ausnehmungen etwas nachzuarbeiten.

Die Einfärbung der Brückenköpfe und Widerlager (landschaftsgebundene Steinfarbe oder auch Beton) nahm ich nach dem Zusammenbau, die der Holzteile im Spritzling vor.

Holzbauteile dieser Art werden in der Regel nicht gestrichen, sondern mit Holzschutzmitteln getränkt. In frisch getränktem Zustand sind sie daher schwarzbraun, leicht glänzend, um mit zunehmendem Alter auszubleichen und durch Ablagerung von Schmutz ein eher graues bis graubraunes Aussehen anzunehmen. Die Fahrbahn kann bei Feldwegen durch mitgeschleppte Erde bis zur Unkenntlichkeit zugedeckt werden, an den Übergängen findet mitunter Gras einen Lebensraum.



(Modellfotos (2): Rudolf Ossig)

Der gewohnt sauber gearbeitete Bausatz ergibt eine Brücke mit 13,3 cm Spannweite bei einer größten Durchfahrhöhe von 69 mm. Durch neue Brückenwiderlager läßt sich die Höhe natürlich nahezu beliebig verändern. Die Durchfahrbreite reicht für eine zweigleisige Strecke aus. Die Brücke kann vorbildentsprechend für Nebenstraßen, Feldwege und eventuell Feldbahnen ohne landschaftliche und epochale Beschränkungen eingesetzt werden.

ROB

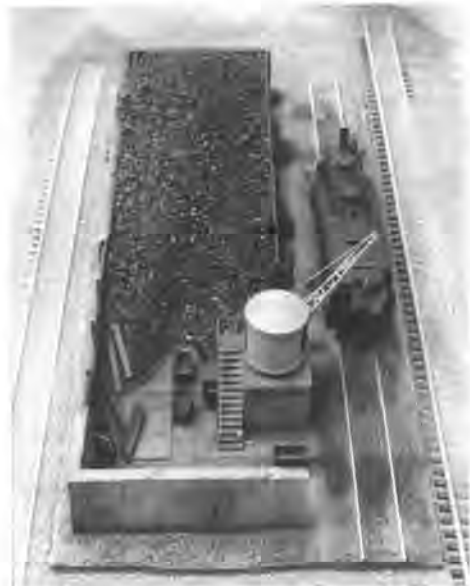
*

Braun- und Graukreiden
Koh-I-Noor Hartmuth
Bezug über örtliche Künstlerbedarfs- und Bastelgeschäfte. Set (8 Kreiden) ca. DM 12.–

Zum realistischen Altern von Fahrzeugen, aber auch Gebäuden, wird mitunter auf die Verwendung von Trockenfarben verwiesen. Im näheren Umkreis meines Wohnorts ist es mir bisher aber nicht gelungen, dafür eine Quelle zu finden. Eher zufällig entdeckte ich in einem Bastellädchen die o. g. Kreiden. Verrieben auf feinem Schleifpapier und mit einem guten Borstenpinsel aufgetragen, eignen sie sich ganz hervorragend zum Altern. Der Untergrund sollte aber rau sein, d. h. entweder mit Mattfarben lackiert oder in seiner Oberfläche genügend Struktur aufweisen, um den

Kreidestaub festzuhalten. Holz ist nahezu ideal für dieses Verfahren geeignet. Die Farbpalette reicht jeweils von fast weißen bis zu schwarzen (Graukreiden) bzw. braunschwarzen Tönen. Die Abstufungen ergeben äußerst realistische, eisenbahnspezifische Staubspuren. Die Ergiebigkeit eines Sets dürfte für einen mittelpächtigen Fahrzeugpark allemal reichen, so daß die Kreiden das Prädikat »preiswert« verdienen. Ossig

*



Fotos: Dittmann

**Bekohlungsanlage Bochum-Dahlhausen
Fertigmodell H0: DM 189.-**
Dittmann Modellbahnen, Schwalbenweg 4,
4232 Xanten.

Unter der Bezeichnung »Randerscheinungen der Schiene« bietet Dittmann mit diesem Handarbeits-Fertigmodell zeitgeplagten Modellbahnern die Möglichkeit, sich ein sauber gearbeitetes Stück Bw auf die Anlage zu stellen. Betrachtet man die Bilder genauer und versucht nachzuvollziehen, wieviel Arbeit in



dem Modell steckt, scheint der genannte Preis keineswegs übertrieben. Dennoch sollte Dittmann, wenn dies konzeptionell möglich ist, zumindest den Kran auch als Bausatz anbieten, um denen, die mehr Zeit (aber weniger Geld) haben, die Möglichkeit zu geben, sich dieses gute Stück weitgehend selbst zu bauen. ROB

ROB



BÜCHER für den Modellbahner

**Willy Kosak: Modellbahn '89
Kalender, 12 Motive, Bildformat
Willy Kosak Verlagsgesellschaft, Burgstr. 17
8754 Neuhaus. DM 48,-**

Wer Willy Kosaks Fotos kennt, weiß, daß über fotografische Qualität und z. T. ungewöhnlich effektvolle Beleuchtungen kein Wort zu verlieren ist: sie sind eben gut. Bleibt zu ergänzen, daß Druck und Papier dem nicht nachstehen. Zwölf Einzelmotive aus dem Bereich Modellbahn, gestaltet von verschiedenen Modellbauern, werden gezeigt. Auf einem besonderen Blatt gibt es Angaben zu Erbauer und Material, und da hat mich überrascht, daß zwar

hochwertiges, aber keineswegs exotisches Material verwendet wurde. Was fehlt, im Rahmen eines Kalenders aber wohl nicht unterzubringen ist: wie die einzelnen Motive entstanden. Für Fotoexperten ist zusätzlich die jeweils verwendete Ausrüstung und Beleuchtung erläutert.

Natürlich ist erkennbar, daß es sich um Modelle handelt – mitunter nur an den Figuren. Die Motive handwerklich zu bewerten fällt schwer, ich versuche es erst gar nicht. Daß mir der Blick in die bayrische Wagenwerkstatt, gestaltet von Thomas Heyl, am besten gefällt, wird vielleicht nicht überraschen, warum ich aber bei dem augenzwinkernd-kitschig gestalteten Dezemberbild nicht sofort weitergeblättert habe, kann ich nicht begründen. Die Grundfrage bei einem Kalender ist: hält das Bild einen Monat Betrachtung aus? Und da habe ich nur bei dem Novemberbild meine Zweifel: Die dort zu sehenden Bäume in ihrer kahlen Pracht sehen einfach nicht wie kahle Bäume in Mitteleuropa aus. ROB

*

**E. L. Hofmann, F. Zundel: Die Spessart-Bahn
Gelnhausen – Bieber. Verlag Orbensien, Bad
Orb 1986. 80 S., 47 SW-Fotos, DM 17,80**

Ein kleines Buch über eine kleine Bahn, die zudem schon 1951 stillgelegt wurde. 1885 als

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

Landschaftsgestaltung mit:



- realistisches Streumaterial
 - Schotter
 - Laub für Bäume, Büsche u.s.w.
 - Landschaftsdetails und Häuser
 - ... nicht nur für Fortgeschrittene
- Katalog und Preisliste DM 2,80

Probierpackung (je 1/5 Normalpackung)

5 Farben DM 10,-

8 Farben DM 15,-

(Scheck oder Briefmarken)

Außerdem lieferbar:

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

Kataloge gegen
Schutzgebühr

**Modellbahnbedarf
Dieter Müller**

Eichstedtstraße 36 4700 Hamm 4

NEU NEU NEU NEU NEU NEU NEU NEU Elektronische Digital/Analog-Uhr für die Modellbahn



stufenlos einstellbare Modellzeit für alle
Baugrößen.

Lieferbar als **Hauptuhr** für Nebenuhren
Stellpult-Uhr mit Normal- und Modellzeit
Modellzeit-Wanduhr für große Clubräume
Bahnhofsuhr in Vorbereitung

Unterlagen gegen DM 2,50 in Scheck oder
Briefmarken
(wird bei Kauf angerechnet)

**Modellbau R.Schmidt, Fichtenstr. 3
8252 Inning am Holz**

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.

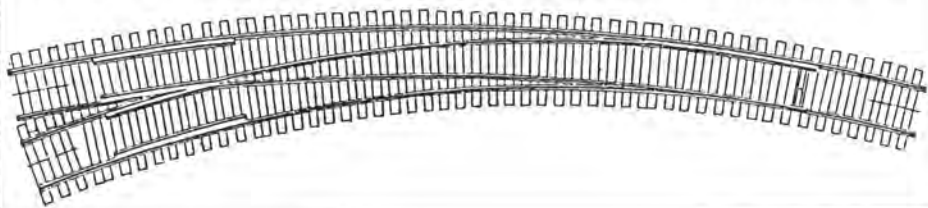
Außerdem:

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

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

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

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



Erzbahn in der Industriebahnspurweite 900 mm angelegt, zehn Jahre später dann auch für den Personenverkehr eröffnet, schon 1925 nach Ende des Erzbergbaues gefährdet – das sind die wichtigsten Daten für diese sehr unbekannt gebliebene Bahn. Erstaunlich, was die Autoren 35 Jahre nach der Stilllegung noch zusammengetragen haben, die vielen lediglich wiedergegebenen alten Fotos können ein gutes Bild von dieser Kleinbahndylle vermitteln. Beschreibungen der Fahrzeuge, betriebliche Besonderheiten und der Fahrplan kommen nicht zu kurz. Vermissten kann man Fahrzeug- und Gebäudezeichnungen, vielleicht waren sie aber auch nicht mehr aufzutreiben.

Erfreulich ist, daß nun auch die wenigen hessischen Schmalspurbahnen zu literarischen, meist heimatkundlichen Ehren kommen, nachdem bisher als einzige Quelle die Standardwerke von Gerd Wolff gelten mußten. Eigentlich könnten solch kleine Bahnen ideale Modellbahnvorbilder abgeben, denn die wenigen Fahrzeuge und einfachen Bahnanlagen ließen sich fast komplett im Modell nachbilden.

RH

*

J. O. Slezak, H. Sternhart: Renaissance der Schmalspurbahn in Österreich. Verlag Slezak, Wien 1986. 185 SW-Fotos, 88 Zeichnungen. 330 ÖS (ca. DM 48,-)

Eine Wiedergeburt erleben einige österreichische Schmalspurbahnen, dazu ist schon 1986 ein Schmalspur-Buch als Ergänzung zum Standardwerk »Schmalspurig durch Österreich« entstanden. Zwischen 1975 und heute ist bei den österreichischen Schmalspurbahnen viel passiert, das meiste davon positiv: Neue Fahrzeuge, Strecken- und Fahrplanverbesserungen, Ausweitung des Güterverkehrs, Museumsbahnen, Dampfbetrieb u. a. So können die Verfasser den Titelanspruch »Renaissance der Schmalspurbahn« durchaus begründen, obwohl es auch zu einzelnen Stilllegungen gekommen ist und noch weitere zu erwarten sind.

Hilfreich sind zahlreiche Ergänzungen zum Vorgängerbuch, wie neu entdeckte historische Aufnahmen und zahlreiche Fahrzeugskizzen im Maßstab 1:100. Der Verleger nimmt sehr offen Stellung zu Fragen der Verkehrspolitik, und es lohnt, sich mit seinen kritischen, gut untermauerten Thesen zu beschäftigen.

Leider gibt es in der Bundesrepublik keine Schmalspurbahn mehr, die so wie die österreichischen (oder Schweizer) modernisiert werden könnte. Wenn man im Modell eine moderne Schmalspurbahn nachbilden wollte und dafür Anhaltspunkte benötigte, wie so etwas außerhalb der Rhätischen Bahn aussehen kann, wird man in diesem Buch sicher viele Anregungen finden.

RH

*

Berndt Wenzel, Herbert Braun: Straßenfahrzeuge der deutschen Eisenbahnen 96 S., Zahlr. Abb., DM 29,50
ISBN 3-926660-00-7
tmg Transport Medien Verlag, Gifhorn 1987

Nein, eine Übersicht über alle Straßenfahrzeuge aller deutschen Eisenbahnen ist dies nicht. Busse und Normal-Lkw fehlen ebenso wie die zahlreichen Baufahrzeuge. Was bleibt ist die Darstellung zweier Themenkreise: der

Straßentransport von Eisenbahnfahrzeugen inkl. der artverwandten Schwersttransporte sowie die Zustellfahrzeuge für pa-Behälter (und Container). Vernünftigerweise werden lediglich die Fahrzeuge der DRG und der DB behandelt.

Wenn es auch sicher für Modellbahner interessant ist, die Transportfahrzeuge für Eisenbahnfahrzeuge und Schwerstgüter seit etwa 1930 kennenzulernen, so ist der Nutzen dieses Abschnitts doch sehr von der jeweiligen Modellumgebung abhängig: Straßenroller benötigen zum Umschlag der Waggonen doch etwas Infrastruktur, und darüber findet sich nichts in dem Buch.

Wichtiger (und ergiebiger) ist da schon der Teil über die Zustellfahrzeuge für pa-Behälter. Wieso hier Fotos aus der Vorkriegszeit völlig fehlen, weiß ich nicht, die simplen Federskizzen (besser als Karikaturen bezeichnet) können da kein Ersatz sein. Und es ist natürlich auffällig, daß zwar zahlreiche Prototyp- und Versuchsfahrzeuge der Nachkriegszeit gezeigt werden, die Regelfahrzeuge aber eher an den Rand gedrängt sind. Nimmt man die Aufsatzreihe von Peter Driesch (eisenbahn magazin 1985 und 1986) und die in diesem Buch versammelten Informationen zusammen, ergibt sich ein recht kompletter Überblick über diesen Themenkreis. Schade nur, daß Zeichnungen und Maßangaben fehlen.

Positiv am Vorbildteil sind die vielen (guten) Fotos aus DB- und Werksarchiven. Schlecht ist, daß jeder Hinweis auf weiterführende Literatur fehlt. Neben der bereits erwähnten Aufsatzreihe von Peter Driesch sei hier auf das Buch von Culemeyer »Die Eisenbahn ins Haus« hingewiesen, das die Reichsbahntwicklung bis etwa 1939 beschreibt und kürzlich im VDI-Verlag als Nachdruck (DM 98,-) wieder erschien. (Ihre Bibliothek besorgt es Ihnen gern!)

Der Modellteil, mit dem das Buch schließt, nimmt knapp ein Drittel des Umfangs ein. Und dieser Teil leidet ganz erheblich unter den (technisch) unerfreulichen Fotos. Die unscharfen und unruhigen Bildhintergründe machen es nahezu unmöglich, die z. T. sehr interessanten und sorgfältig ausgeführten Modelle genau zu betrachten. Ich weiß, daß ich im Glashaussitze – aber für eine Buchveröffentlichung sind professionellere Fotos unumgänglich.

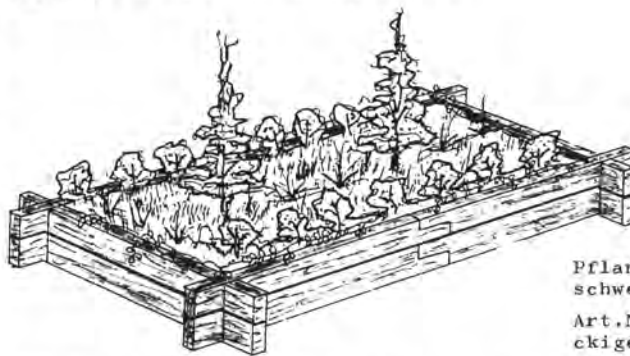
Ob das Buch den Autobastlern etwas bringt, kann ich nicht beurteilen – der Nutzen für die Modellbahner ist wegen der subjektiv empfundenen Mängel und objektiv feststellbaren Lücken leider eingeschränkt. **ROB**

*

D. Franz, R. Heinrich, R. Taeye: Schmalspurbahn Gera-Pforten – Wuitz-Mumsdorf.
Transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin

Zu den vielen interessanten Büchern der Verkehrsgeschichte aus obigem Verlag hat sich 1987 ein weiterer Band gesellt. Die drei Autoren haben diese Schmalspurbahn aus dem Thüringischen eingehend recherchiert. In dem gut bebilderten Buch sind viele historische Aufnahmen und auch solche aus der Zeit kurz vor der Stilllegung enthalten. Die Autoren haben es verstanden, die Geschichte und die betriebstechnischen Einzelheiten genau darzustellen. Skizzen der Bahnhöfe und vieler Gebäude runden das Bild ab. Wie so üblich in dieser Buchreihe, sind auch fast alle Trieb-

Holzbausätze für Baugröße 0



Pflanz-Container aus Altschwellen

Art.Nr. 9009 - je einen rechteckigen und quadratischen Cont.

Zur Ausschmückung Ihrer Bahnhofsanlagen, Vorplatz, Bahnsteige usw.

Ich empfehle Pflanzen und Büsche aus HO-Sortiment von Woodland-Scenics, die Sie ebenfalls bei mir beziehen können.

Weitere Produkte aus dem Programm - Paulo-Modelle - entnehmen Sie bitte der Anzeige in Hp1 1/88. Alles am Lager bei:

Außerdem lieferbar für Baugröße 0 :

ADDIE-Modell, Kesselbauer, Merten
MZZ, REPA, Weinert

Modellbahnbedarf
Dieter Müller

Eichstedtstraße 36 4700 Hamm 4

ROLF ERTMER 4791 ALTENBEKEN

REPA

REPA • Universal-Entkuppler für HO, HOe, HOm und N. Auch für Märklin-Puko-Gleis zum nachträglichen Einbau.

REPA • Weichenantrieb u. Weichendekos HO und O

REPA • Elektronik-Steuerpulte mit großer Leistung und Handregler; Weichenbausätze für Spur O.

REPA-Lok-Aus

Jetzt mit neuen, kleineren Bausteinen für HO
(Vertrieb: Uhlenbrock-Elektronik
Mercatorstr. 6, 4250 Bottrop 2)

Prospektanforderung für HO/N oder O/I (je DM 2,50) bei:

R. + U. ERTMER
C. Kropff Weg 3 D-4791 Altenbeken

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

Exklusivversand für ASOA - Produkte

Kalkschotter in Baugrößen HO bis II, Schotterkleber, Kohle, Beizen, Gießharz, Latex-Abformmasse, Terramold, Beflockungskleber und neu: **Begrünungsflocken in zwei Körnungen und je fünf Farben, 500ml Becher nur DM 6,- + Versand.**

Prospekte gegen zwei 80 Pf. Briefmarken von:
KLAUS HOLL, Postfach 44 01 40, 8000 München 44

ASOA

Die Fachwerkstatt mit der langen Erfahrung

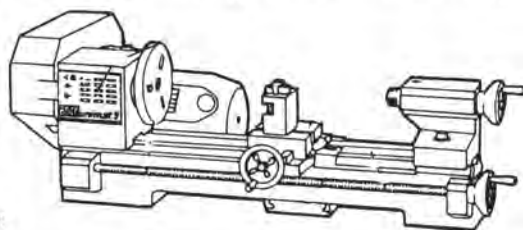
Reparaturen

Ersatzteile

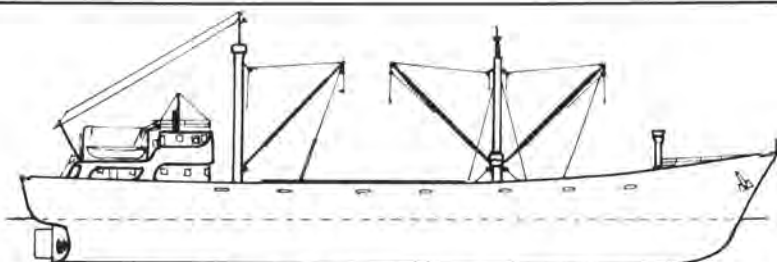
Getriebeumbauten

Qualitätsfahrgestelle

RP 25-Radsätze, auch mit VA=Radreifen



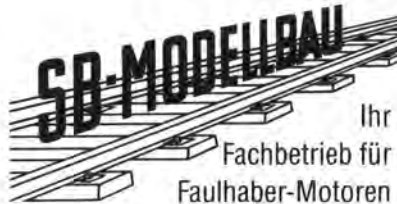
Werner Höhmann 3524 IMMENHAUSEN



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

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

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



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 HO Nr. 1 Brawa BR Köf II	DM 85,-	1 Bs HO Nr. 1 Trix BR 38 ^d	DM 85,-
1 Bs HO Nr. 5 Mä BR 78	DM 99,50	1 Bs HO Nr. 34 FLM BR 56	DM 88,50
1 Bs HO Nr. 17 Li BR 18 ³	DM 92,50	1 Bs HO 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

fahrzeuge und Waggonen sowohl im Bild als auch in bemaßten Skizzen dargestellt.

Allen Eisenbahn- und Modellbahnfreunden, die sich für alte deutsche Schmalspurbahnen interessieren, kann das Buch sehr empfohlen werden. Hg.

*

Siegfried Buße: Außerfern-Bahn. Kempten – Reutte – Garmisch-Partenkirchen.

128 S., 33 Farb-, 137 S/W-Aufnahmen, 23 Zeichnungen, Fahrpläne, Buße-Fachbuch-Verlag, 8344 Eglham, 2. Aufl. 1988, DM 48,-

Modellbahnen mit alpenländischem Flair dürfte es viele geben. Daß sie auf mich fast nie Eindruck machten (es gibt Ausnahmen) lag wohl daran, daß sie kein reales Vorbild besaßen und auch nicht den Eindruck vermittelten, daß sie eines haben könnten.

Ganz verschämt weist der Autor darauf hin, daß Modellbahner ihren Nutzen aus der Beschreibung der Außerfern-Bahn haben könnten, die nach der seenreichen Tiroler Hochgebirgslandschaft Außerfern benannt ist.

Er hat recht. Die Außerfern-Bahn weist alles auf, was eine für Modellbahnzwecke geeignete Strecke haben sollte: interessanten Betrieb mit kurzen Zügen (darunter auch die wenig spektakuläre, betrieblich aber interessante Zuggattung GmP), DB- und ÖBB-Triebfahrzeuge und Wagen, einen elektrifizierten und einen oberleitungsfreien Streckenteil mit den entsprechenden Zugläufen. Da es sich um eine Nebenbahnstrecke im Gebirge handelt, ergeben sich ganz von selbst enge Radien, starke Steigungen und kleine Bahnhöfe vor einer schönen Landschaft. Die Endpunkte Kempten und Garmisch-Partenkirchen sind für eine Nachbildung zu groß – sie könnten als Schattenbahnhöfe dargestellt werden. Anders dagegen der in Österreich liegende Betriebsmittelpunkt Reutte (Hauptort des Außerfern). Der ließe sich – nach einer gewissen Schrumpfung – so nachbilden, daß seine Aufgaben erfüllt werden könnten, ohne daß deshalb gleich ein Raum von Saalgröße zur Verfügung stehen müßte.

Natürlich kann das Buch, so schöne Aufnahmen und lesbare Texte es bringt, nur Appetit machen – dies aber gründlich. Neben den Eisenbahnfreunden, für die es natürlich geschrieben wurde, könnte es auch und gerade für Modellbahner nützlich werden, die auf der Suche nach einer nachbildbaren Vorbildstrecke im Gebirge sind und die die ausgetretenen Trampelpfade der letzten Jahre vermeiden möchten. ROB

VERANSTALTUNGS TERMINE

Modelleisenbahner-Treffen am 3./4. September 1988 in Hamburg.

Ende August/Anfang September findet in Hamburg die Messe »Du und Deine Welt« statt. In diesem Jahr wird hiermit eine Modellbahnausstellung verbunden sein. Als Ergänzung findet am Wochenende 3./4. September

EPOCHE 3, DEUTSCHE BUNDESBahn BESCHRIFTUNGEN (H0)

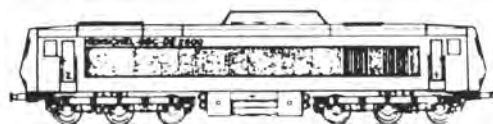


Gaßner
BESCHRIFTUNGEN

Gesamtverzeichnis gegen Rückporto (1,10 DM)
Bitte Epoche(n) angeben!
Jägerstraße 24 · 8028 Taufkirchen

Inserenten-Verzeichnis

Bade-Modellbau	30
Bochmann & Kochendörfer	2
Dittmann	25
Dusch	4
Gaßner	31
Göhl	4
Heidemann	23
Hesse	28
Höhm	30
Hoffmann	29
Holl	30
Honig	31
Jeike	31
Knupfer	31
Müller	27
Paulo Modell	29
REPA R. Ertmer	29
Riefer	4
Roland	4
RoRo	28
SB-Modellbau	30
Schmidt	27
Schuhmacher	28
Seyferth	32
Speth	2
Wehr	32
Wenzel	4



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!



M 1
M 12
M 14
M 16
M 17
M 2
M 25
M 3

Wir liefern sämtliche
Schrauben, Muttern, Zu-
behör sowie Gewinde-
schneidwerkzeuge
ab M 1 bis M 4. Sie er-
halten unsere Listen
unter Kennziffer H*
gegen Freiumschlag.

Hans-H. Honig
Holser Heide 32
4796 Salzkotten 7

KLEINANZEIGEN

Mitglieder des FREUNDESKREIS EU-
ROPÄISCHER MODELLBAHNER (FRE-
MO) können Kleinanzeigen kostenlos
einrücken (nur Eisenbahn und Modell-
bahn). Nichtmitglieder fügen ihrem An-
zeigenauftrag pro angefangene vier Zei-
len à 48 Anschläge DM 3,- in Brief-
marken oder drei int. Antwortscheine bei.

Verkaufe MODEL RAILROADER, Jahrgänge
1980 und 1981. Preis je Band DM 25,- plus
Porto. Tel. 07032/21778.

Verkaufe 20 St. Old Pullman Magnetspulen-
Weichenantriebe, neu! Sehr stark, 10-20 V/3 A
min. Mit zwei Kontaktplatten ausgerüstet.
Preis/St. DM 11,-; bei Gesamtanahme DM
200,- (portofrei innerhalb BRD). H. Diebold,
Schießrainstr. 29, 7250 Leonberg. Tel. 07152/
52639 abends ab 19 Uhr.

»Spur II Nachrichten«, die erste und ein-
zige unabhängige Modellbahnzeitung für
LGB- und Magnus-Freunde!
Vierteljährliche Information über Neuig-
keiten und Wissenswertes der Großbahnen
und deren Zubehör. Probeheft für DM
10,00 von Spur II Nachrichten, Heckhaus
76, 5203 Much, Telefon (0 22 45) 49 67.

ein Treffen für Modelleisenbahnfreunde statt.
Veranstaltungsort: Sporthalle des Saselhaus
e. V. in Hamburg-Sasel. Es stehen ca. 550 m² in
der Turnhalle zur Verfügung.

Geplantes Programm (vorläufig):

Sonntag 3. 9. 88: Vormittags Aufbau der
Modulanlagen und Ausstellungsstücke. Nach-
mittags Betrieb, Praxisseminare, Ausstellung
von Handarbeitsmodellen. Abends bis... Be-
trieb.

Sonntag 4. 9. 88: Vormittags nochmals Betrieb
auf den Anlagen. Nachmittags Abbau und Ab-
reise der Teilnehmer.

Weitere Einzelheiten und Anmeldeformulare
folgen im nächsten FREMOintern.

Organisation und Kontaktadresse: Carsten
Möller, Poppenbüttler Landstraße 24, 2000
Hamburg 65. Telefon 040-6020663.

*

ACHTUNG! FREMO-Treffen in Bremen:
Terminverschiebung und
Änderung des Veranstaltungsortes!

Die in Hp1-1/88 angekündigte Veranstaltung
muß um eine Woche vorverlegt werden:

Neuer Termin: 11./12. Juni 1988
Neuer Veranstaltungsort: „Begegnungsstätte“
in der Ostlandstraße in Schwanewede.

Der Grund für diese Änderung: Der Betreiber
des in Hp1-1/88 genannten Lokals mußte lei-
der Konkurs anmelden; ein neuer Pächter ist
bis zur Stunde noch nicht gefunden.

Zur Veranstaltung selbst: Bereits ab Freitag
nachmittag 17.00 Uhr kann in Schwanewede
aufgebaut werden, Den Raum, ca. 220 m² groß,
wollen wir diesmal vornehmlich für ein großes
H0-Modulararrangement nutzen.

Wegen näherer Einzelheiten (Anreise, Unter-
kunft) wenden Sie sich bitte an Bruno Oebels,
Hüttenstr. 37, 2800 Bremen 21, Tel. 0421/
641998. Gäste sind stets willkommen! — bob —

*

FREMO-Treff Südwest...

Über den Ort des Treffens und über das Pro-
gramm erfahren Sie mehr in Heft 3/88 von
Hp1-Modellbahn, also im September. Aber
den Termin sollten Sie sich heute schon notie-
ren: Wochenende 15./16. Oktober 1988.

DAS HAT GERADE NOCH GEFEHLT: Beschriftungen aller Art (Stations-, Straßen-, Firmen-,
Tunnel-, Hinweisschilder etc.) von Spur Z bis II nach Ihren Wünschen. Information anfordern!

SWF Schrottha
Cassel. 23 Schotterwerk MAHLZAHN

Brücke 3003
FEUER & FLAMME Brennstoff - Düngemittel
NELLINGEN

NIEDEROBERBACH
Ronditorei Krümel
Zabersfeld
Jöhstadt
HOF HBF

Hans-Joachim Knupfer, Hölderlinstr. 2c, 7250 Leonberg, Tel. 0 71 52 / 2 16 10

IMPORT **IB** BUCHHANDLUNG



WEHRL

Mozartstraße 11

D-6458 Rodenbach b. Hanau

Tel.:

06184-54366

NEU

POSTKARTEN-KATALOG

NEU

EISENBAHNEN UND STRASSENBAHNEN

TEIL 1: Nichtdeutschsprachige Länder **DM 25.-**
94 Seiten; ca. 2500 s/w Abbildungen
von Postkarten aus aller Welt. Ausführliches Register

In Vorbereitung: Teil 2, Schweiz (ca. 2800 Karten)

Teil 3: Deutschland und Österreich (ca. 1500 Karten)

SCHIENE

188



EISENBAHN • VERKEHRSPOLITIK • REISEKULTUR

EISENBAHN

Interessante Artikel und Berichte über die Eisenbahn und viel Information für Eisenbahnfreunde: Die besondere Stärke der SCHIENE: in jeder Ausgabe 20 - 30 Seiten Strecken-Meldungen, dazu viele Nachrichten-Rubriken, Rezensionen und mehr.

VERKEHRSPOLITIK

Die SCHIENE setzt sich ein für die Bahn, nennt Zahlen, Fakten und Argumente für den umweltfreundlichen, sicheren und energiesparenden Schienenverkehr und berichtet über neueste Trends und Bemühungen, die Bahn zu erhalten und zu fördern.

REISEKULTUR

SCHIENE lesen macht Spaß: Reiseberichte, Streckenportraits und ausgesucht schöne, eindrucksvolle Fotos sorgen für besondere Lesefreude - Eisenbahn in ihrer schönsten Form!

Probeheft für DM 5,00 in Briefmarken. Abonnement (jährlich 6 Hefte) DM 42,00 - Einzelheft DM 7,50. Erhältlich beim Joachim Seyferth Verlag, Anne-Frank-Str. 23, 6200 Wiesbaden, Fernruf 06121 464867 oder 86945.