

Spurnull.de

Ausgabe 6-7/2004

4. Jahrgang

Kostenlose

Online-Version

ISSN 1651-8403

Zeitschrift für den Modelleisenbahner der Baugröße 0

**Buchbesprechungen
Modellneuheiten
Drehgestellbau**

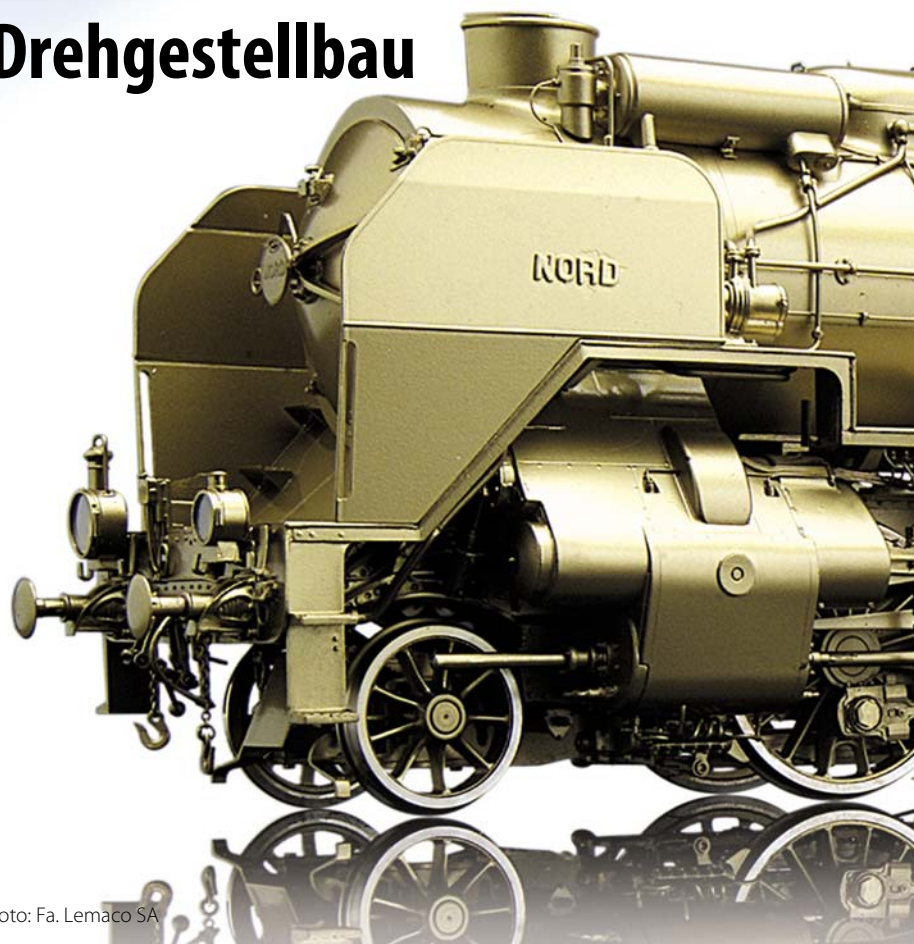


Foto: Fa. Lemaco SA

Impressum

Herausgeber und Redakteur:

Frank Ulbrich, Lugnets Allé 57, S-12067 Stockholm, Schweden

E-Mail: info@spurnull.de

Web-Site: <http://www.spurnull.de>

Erscheinungsweise:

Spurnull.de erscheint zwölfmal im Jahr etwa zu Monatsanfang.

Abonnementspreis:

Das Jahresabonnement für eine gedruckte Ausgabe beträgt bei monatlicher Erscheinungsweise Euro 30,- (Studenten Euro 25,-) zuzüglich Kosten für Porto und Verpackung.

Die Abonnementsgebühren sind im Voraus fällig. Keine Ersatzansprüche bei Störungen durch höhere Gewalt.

Anzeigen:

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 3. Kontaktaufnahme über info@spurnull.de

Mitarbeit:

Die Redaktion freut sich jederzeit über Vorschläge und Beiträge, behält sich jedoch das Recht vor, selbst zu entscheiden welche Beiträge veröffentlicht werden. Die Redaktion bedankt sich bei allen Mitarbeitern für die Unterstützung und Genehmigung zur Veröffentlichung einzelner Beiträge.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge repräsentieren nicht unbedingt auch die Meinung der Redaktion.

Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Illustrationen.

Copyright:

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung ohne Einwilligung des Herausgebers ist nicht zulässig.

Bibliographische Information:

Die Königliche Bibliothek, Nationalbibliothek Schweden, verzeichnet diese Publikation in der schwedischen Nationalbibliografie unter der ISSN-Nummer 1651-8403.

Editorial

Sommer, Sonne, Urlaubszeit. Auch wir haben uns eine kleine »Auszeit« gegönnt. Deshalb gibt es diesmal auch eine Doppelnnummer.

Nichts desto trotz ist es wieder eine interessante Mischung geworden. So stellen wir die neuste Modelle von Lemaco vor die gerade zur Auslieferung anstehen. Außerdem zeigen wir Ihnen, wie Sie relativ einfach eigene Drehgestelle bauen können, geben ein paar Tipps, was Sie in diesem Sommer so alles machen können und stellen ein neues Buch vor.

Wie immer schließt auch diese Ausgabe mit einer Neuheitenübersicht ab.

Ich wünsche Ihnen schöne Ferien und viel Spaß mit dieser Ausgabe.

Ihr *Frank Ulbrich*

Vorschau

Ausgabe 8/2004: u. a. Airbrush

Ausgabe 9/2004: u. a. Ätztechnik

Sponsor dieser Ausgabe ist:

Lemaco
prestige models



Die französische Güterzuglokomotive 150 P von Lemaco

Von Frank Ulbrich

In bekannt hochqualitativer Ausführung liefert die Firma Lemaco SA gerade das extrem detaillierte Handarbeitsmodell einer französischen Güterzuglokomotive mit Schlepptender aus.

Das Vorbild wurde in den Jahren 1939 bis 1947 gebaut und an die französische Staatsbahn ausgeliefert. Die ca. 190 Tonnen schweren Loks der Baureihe 150 P zogen

dort mit ihren 2550 PS Güterzüge mit einem Gesamtgewicht von bis zu 2000 Tonnen. Dabei erzielten sie Dank ihrer 1550 mm großen Antriebsräder Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 105 km/h.

Das Modell ist in vier verschiedenen Varianten verfügbar und wird über einen Faulhaber F 3042 angetrieben. Alle Modelle verfügen über eine digitale Schnittstelle.

Wer das Modell fahren lassen möchte, benötigt dazu einen Mindestradius von 1800 mm auf seiner Anlage.

Die Modelle können Sie direkt von der Firma Lemaco SA in der Schweiz beziehen:

Verfügbare Varianten:

O-080	SNCF 150 P 13	grün
O-080/a	SNCF 150 P 7	grün
O-080/2	NORD 5.1212	braun
O-080/2a	SNCF 150 B 10	grün

Alle Modelle sind nummeriert und werden mit Zertifikat ausgeliefert.

Firma Lemaco SA
Chemin du Croset 9
Case Postale
CH – 1024 Ecublens (Schweiz)
Telefon: +41 (0) 21 691 89 91
Fax: +41 (0) 21 691 42 95



Spurensuche

Von Frank Ulbrich

Sommer, Sonne, Urlaubszeit. Da gehen wir Modellbahner natürlich auch gern nach draußen. Weiße Hemden und gute Hosen lassen wird doch gerne im Schrank – darf es doch gerne etwas schmutzig zugehen.

Mit Maßband, Fotoapparat und Skizzenblock machen wir uns jedes Jahr auf den Weg, um neue Projekte für die kalte Jahreszeit vorzubereiten. Wir vermessen Schilder und Güterschuppen; müssen teilweise errathen, wo Gleise lagen, wo Strecken bereits zurückgebaut sind.

So entstehen Schritt für Schritt vorbildliche Anlagen in unseren Arbeitszimmern, Kellern und auf unseren Dachböden.

Genau richtig zur warmen Jahreszeit gibt es daher heute ein paar Tipps zu Spurensuche – heute besonders für die Schmalspurbahner unter uns.

Schmalspurbahnen in Deutschland

Unter dem Titel »Schmalspurbahnen« ist das Eisenbahn-Kurier Special 73 erschienen. Dort gibt es eine Übersicht über Deutschlands Schmalspurbahnen. Von den Nordsee-Inselbahnen (Borkum, Langeoog und Wangerooge), geht es über die Ostsee (Mecklenburgische Bäderbahn und Rügenische Kleinbahn) ins Landesinnere und schließlich in den Süden (Zugspitzbahn, Chiemseebahn und Wendelsteinbahn).

In Text und Bild wird der Leser über die Geschichte, Strecken und Fahrzeuge von 50 Schmalspurbahnen in Deutschland informiert. Dazu gibt es noch Kontaktinformationen und Terminübersichten, mit deren man sich ein schönes Urlaubsprogramm zusammenstellen kann.



Das Eisenbahn-Kurier Spezial 73 ist im Zeitschriftenhandel erhältlich.

Außer der Vorstellung der 50 Schmalspurbahnen gibt es noch Abschnitte, die die geschichtliche Entwicklung der Schmalspurbahnen als Klein- und Industriebahnen behandeln.

Zwei weitere Schmalspurbahnen, die für den Modellbahner ebenfalls interessant sein dürften, sind die Westpreußische Kleinbahnen-Aktiengesellschaft und die Demminer Kleinbahnen.

Die Westpreußische Kleinbahnen-Aktiengesellschaft

Die Westpreußische Kleinbahnen-Aktiengesellschaft befand sich östlich von Danzig und wuchs aus verschiedenen Klein- und Rübenbahnen zusammen.

Es handelt sich bei ihr um eine 750 mm Schmalspurbahn, die auf einem über 300 km langem Streckennetz unterwegs war. Längst vergessen sind die zahllosen Dreh-, Klapp- und Schleusenbrücken, die zum Überqueren von Mündungsarmen der Weichsel und den vielen Entwässerungskanälen des teilweise unter dem Meeresspiegel liegenden Landes nötig waren.

In seinem Buch lässt Reinhard Richter die Geschichte der Westpreußische Kleinbahnen-Aktiengesellschaft wieder lebendig werden. Wie immer sind die Bücher aus dem EK-Verlag hervorragend recherchiert und die Entwicklung der Bahn aus der Gründungszeit bis zum Ende des zweiten Weltkrieges ist gut dokumentiert. Aber auch die Nachkriegssituation unter polnischer Verwaltung kommt nicht zu kurz.

Nicht nur der geschichtlich Interessierte, sondern auch der Modellbahner wird in diesem Buch fündig. Angaben zum Gleisbau, den eingesetzten Fahrzeugen inkl. eigener Fahrpläne und Zeichnungen wie bei-



Die Westpreußische Kleinbahnen-Aktiengesellschaft
Reinhard Richter
Freiburg: EK-Verlag
ISBN: 3-88255-692-7
Verkaufspreis: Euro 35,00 (D)

spielsweise der Drehbrücke in Fischerbabke (heute: Rybina), sind immer wieder willkommene Informationen.

Die Demminer Kleinbahnen

Mit dem Buch zu den Demminer Kleinbahnen legen Walter Bauchspies und Torsten Berg die Latte dann noch ein wenig höher. Bestehend aus einem West- und Ost-

teil setzte sich die Demminer Kleinbahnen zusammen. Auch hier handelte es sich um eine 750 mm Schmalspurbahn im Osten, die nach Lenznormalien errichtet wurde.

Wieder finden wir eine hervorragende Einführung zur geschichtlichen Entwicklung der Kleinbahnen. Dann aber wird es richtig spannend für uns Modellbahner. Es gibt zahlreiche Zeichnungen, die direkt zum Nachbau im Modell auffordern.

Es fängt mit Gleisplänen zu den ver-

schieden Stationen an. Dazu wird dann auch gleich der Gleisbau dokumentiert, und Gleise und Weichen sind in Zeichnungen festgehalten. Signalanlagen werden besprochen und eine Anzahl Signale sind vermaßt abgebildet.


Zur Ausgestaltung der Anlagen benötigt man natürlich noch Hoch- und Kunstbauten. Daher gibt es zahlreiche Zeichnungen (zumeist mit Originalmaßen). Egal ob Brücken, Bahnhöfe, Haltestellen, Güter- oder Lokschuppen – es gibt hier wirklich alles!

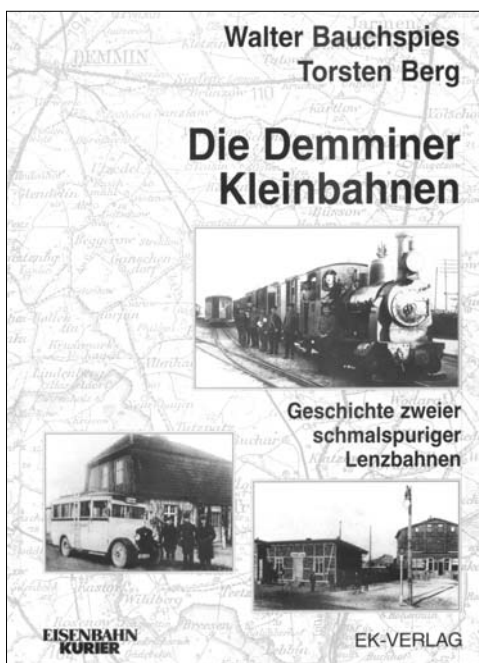
Auch Anlagenzubehör wie ein Werkstattkran oder ein Bahnmeisterwagen können leicht nach den Zeichnungen im Buch nachgebaut werden.

Aber es kommt noch besser: Loks und Wagons sind ebenfalls zeichnerisch festgehalten. Gerade die alten Personenwagen, die im Unterschied zu den Abteilwagen der preußischen Staatsbahn keine eingezogenen Seitenwände hatten, lassen sich somit hervorragend in der Baugröße o nachbauen.

Dieses Buch kann dem aktiven Schmalspurbahner mit nord-/ostdeutschem Interesse uneingeschränkt empfohlen werden!

Abschluss

Nun liegt es an Ihnen, den Urlaub zu planen. Bahnen zum Anschauen gibt es genug; und sollte das Wetter nicht mitspielen, können Sie mit Genuss die beiden Kleinbahn-Bücher durchstöbern. In diesem Sinne: Viel Spaß mit den Schmalspurbahnen im diesem Sommer! 



Die Demminer Kleinbahnen
Walter Bauchspies und Torsten Berg
Freiburg: EK-Verlag
ISBN: 3-88255-693-5
Verkaufspreis: Euro 35,00 (D)

Tipps zur Herstellung eigener Drehgestelle

Von Jürgen Boldt

Bevor es hier richtig los geht, möchte ich vorweg bekannt geben, dass ich kein Nietenzähler bin und im Modellbau Kompromisse eingehe.

Nach dieser kurzen Vorbemerkung sollte es klar sein, dass es bei der Herstellung eigener Drehgestelle auch andere Methoden als die hier vorgestellte gibt, die ebenfalls zu guten Ergebnissen führen.

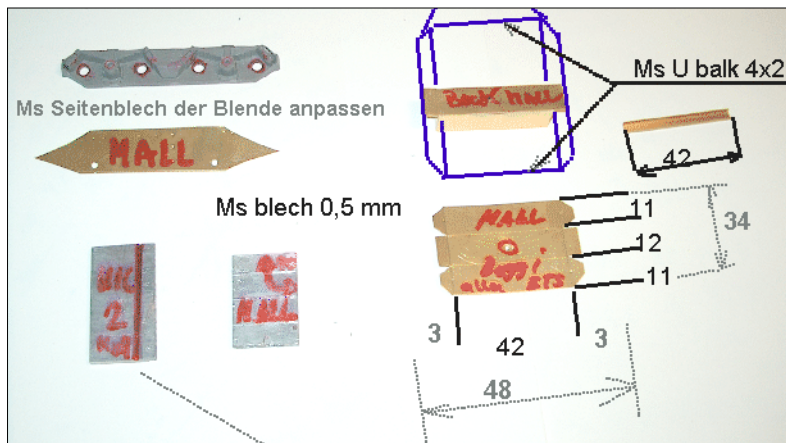
Bei der Herstellung meiner Drehgestelle gehe ich im Prinzip wie folgt vor: Die Drehgestellblenden werden von einem schönen Vorbild in Plastik abgegossen und der Rest wird aus Messingblech hergestellt, was für Stabilität und gute Laufeigenschaften sorgt.



Alle Fotos: Jürgen Boldt

Gemeinsam für alle Drehgestelltypen wird ein Mittelträger aus MS 0,5 mm gebaut (Material z. B. von Conrad Best.-Nr. 297097-69). Der Mittelträger sollte 48 x 34 mm messen. Am besten fertigt man eine Schablone an, da man dieses Maß immer wieder benötigt. Dann kann man auch sehr leicht die Knicklinien anreißen, sowie das Zentrum für eine M3 (x10) Schraube, die später von innen eingelötet wird.

Das Messingblech wird wie auf dem Foto links gebogen, wobei das Breitenmaß von 42 mm kontrolliert werden muss.



Für die Endbalken werden dann noch zwei Messing U-Profile 4 x 2 mm (z.B. Conrad Best.-Nr. 295914-69) benötigt.

Desgleichen erstellt man eine Schablone für die Seitenbleche. Wichtig ist dabei, die Löcher (laut NEM Ø 2,2 mm) für die späteren Radachsen passgenau auf der Schablone wiederzugeben. Anzubringende Durchbrüche kann man andeuten und mit Vorteil mit einer Lochzange Ø 5 mm ausstanzen. Diese »Halbkugeln« sollte man aufbewahren, da sie später als Gleitlager auf den Mittelträger aufgelötet werden.

Selbstverständlich ist die Rechtwinkligkeit der Bauteile beim Zusammenlöten sehr wichtig. Auch hier kann man Schablonen herstellen, die beim Zusammenlöten benutzt werden.

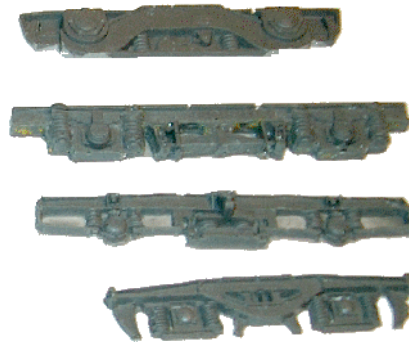
Nun ist die Baugruppe aus Messing fertig und wir wenden uns den Blenden zu.

Die Drehgestellblenden

Zur Herstellung der Plastikblenden wird zunächst die gewünschte Blende in Silikon abgegossen. Dazu sollte die Drehgestellblende plangeschliffen werden und ein Gießform befestigt werden. Silikonkautschuk wird dann entsprechend der Anleitung mit dem Härter vermischt. Hier unterscheidet man hauptsächlich zwischen zwei Grundtypen. Einerseits gibt es Material für hitzebeständige Formen um Metalllegierungen gießen zu können, andererseits gibt es Material für Abgüsse in verschiedenen Plastik- und Harz-Verbindungen.

Beim Anrühren des Silikons sollte man vermeiden, Luftblasen mit einzurühren. Wer hat, kann die Mischung schnell in eine Vakuumkammer stellen, um evtl. Luftblasen aus der Masse »rauszusaugen«. Dann wird – wieder ohne Einschluss von Luftblasen – die Form ausgegossen.

Sauberes Arbeiten ist das »A und O« bei dieser Arbeit; wenn die Form dann fertig ist, kann man später die Drehgestellblenden abgießen.



Verschiedene abgegossene Drehgestellblenden.

Nach vielen Experimenten benutzen wir für unsere Gießarbeiten Polyurethane (PU Gießharz) von R-G, da das Gießen einfach ist (gute Viskosität auch bei Verstärkung mit Alu-Pulver). Vor allem aber greift dieses Material die Formen nicht so schnell an, was bei vielen anderen Harzen der Fall ist.

Beim Gießen verwenden wir Teflonspray (Plastbond 1202) als Trennmittel, was sich besser verteilt als verschiedene angebotene Wachssprayarten. So können die Abgüsse später leicht der Form entnommen werden.

Also Form mit Trennmittel einsprayen, trocknen lassen, gießen und nach dem Gießen einfach mit etwas Spülmittel auswaschen – und schon kann man von Neuem beginnen.

Zusammenbau

Nun steht noch der Zusammenbau an. Für die hier vorgestellte Version verwende ich fertige Radsätze von ETS (Art.-Nr. 912), da diese besonders preisgünstig sind und der NEM entsprechen.

Nach dem Entnehmen aus der Gussform werden die Drehgestellblenden plangeschliffen und eventuelle Löcher in den Blenden aufgebohrt. Die Drehgestellblenden werden dann einfach an die Messing-Baugruppe geklebt, und fertig ist das Dreh-

gestell.

Lackiert macht sich das Drehgestell dann besonders gut und kann direkt in einen Wagon eingebaut bzw. untergeschraubt werden.

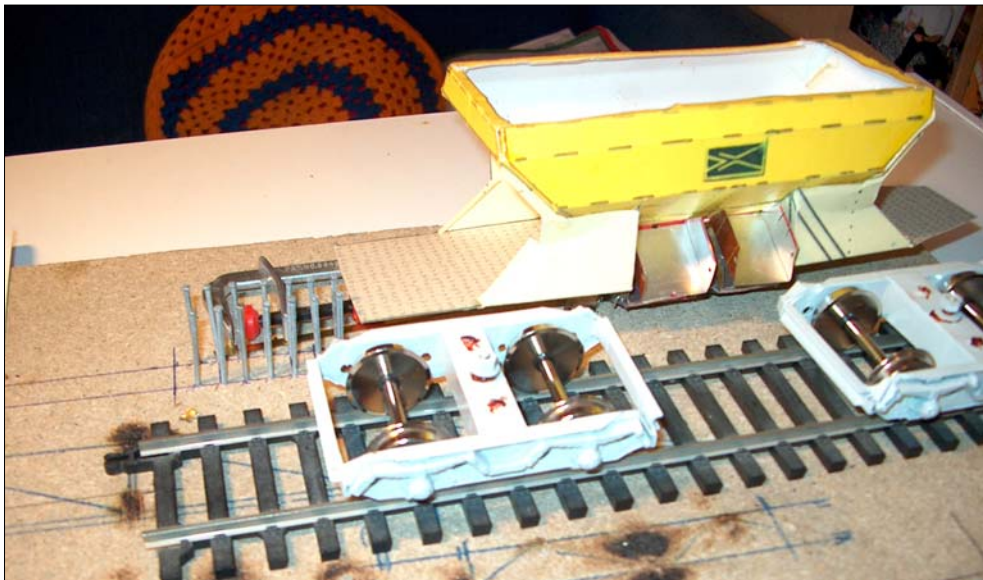


Achtung!

Urheberrechte dürfen nicht verletzt werden!

Der Abguss eines fremden Drehgestells ist natürlich ein Verstoß gegen das Urheberrecht. Wir gehen daher davon aus, dass Sie Ihre Urmodelle selbst herstellen oder das Einverständnis des Herstellers, dessen Drehgestell Sie abgießen möchten, vorab einholen!

Hier stehen die fertigen Drehgestelle zur Montage bereit.



Auslieferung von OCEM Nietenwagen aus den Sechzigern



Von Frank Ulbrich

1. und 2. Klassewagen A8myf und B9myfi

Bereits in Ausgabe 11/2003 stellte Urs Egger ausführlich die OCEM Nietenzüge der SNCF vor. Bei den Wagen handelt es sich um präzise Messing-Handarbeitsmodelle, die dem Vorbild bis ins kleinste Detail gleichen.

Aus über 700 Einzelteilen entstehen so bei der Firma Lemaco SA in der Schweiz sogenannte »Super-Modelle«, die alle über eine komplette und vorbildgerechte Innenausstattung, abschaltbare und konstante Innenbeleuchtung, funktionierende Faltenbälge und Übergangsbleche, Schraubenkuppelungen, Federpuffer, abgefederte Drehge-

stelle, kugelgelagerte Achsen und viele weitere Details verfügen.

Zur Auslieferung stehen nun die Modelle eines 1. Klasse, zweier 2. Klasse und eines 2. Klasse/Gepäckwagens an. Alle Modelle sind grün lackiert und bilden das Original im Zustand der 1960er Jahre ab; d. h. u. A. grüne Dächer, vor-UIC Beschriftung, Kabel für elektrische Wagenheizung u. v. m.

Wie immer entstehen die Modelle in limitierter Auflage. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

Die Modelle, sowie weitere Informationen, können Sie direkt bei der Firma Lemaco SA anfordern:



2. Klasse/Gepäckwagen B4Dmyi ex C4D

Firma Lemaco SA
Chemin du Croset 9
Case Postale
CH – 1024 Ecublens (Schweiz)
Telefon: +41 (0) 21 691 89 91
Fax: +41 (0) 21 691 42 95



Folgende Modelle werden ausgeliefert:

- O-084/1 SNCF Nietenwagen OCEM, A8myfi, 1960, grün
- O-084/2 SNCF Nietenwagen OCEM, B9myfi, 1960, grün
- O-084/3 SNCF Nietenwagen OCEM, B9myfi ex C9, 1960, grün
- O-084/4 SNCF Nietenwagen OCEM, B4Dmyi ex C4D, 1960, grün




Buchbesprechung

Für alle, die einen Einstieg in das spannende Thema Eisenbahn suchen, hat Bahnkenner Michael Dostal jetzt ein ebenso informatives wie unterhaltsames Kompendium zusammengestellt: »Das große Handbuch der Eisenbahn. Alles, was Sie schon immer über die Eisenbahn wissen wollten!« Wann fuhr die erste Eisenbahn? Wie funktionieren Weichen? Die Rolle der Bahn im Nationalsozialismus. Güterwagen im Nachkriegsdeutschland. Der Ausbau der Privatbahnen ...

Auch für Einsteiger leicht verständlich skizziert Dostal die Entwicklung der Bahn - der Technik, der Organisation und der Aufgaben, die ihr zufallen. Die Berufe bei der Bahn werden ebenso abgehandelt wie technische Besonderheiten – Zahnradbahnen beispielsweise, Straßenroller oder Schiene-Straße-Bus.

Zahlreiche Abbildungen, Tabellen, Verzeichnisse, Nummernpläne und themenvertiefende Infokästen bieten den idealen Einstieg in eine intensivere Beschäftigung mit Geschichte und Gegenwart der Eisenbahn.

Hier wird Basiswissen zum Thema Eisenbahn vermittelt, das viele andere Bücher bereits voraussetzen. 



Das große Handbuch der Eisenbahn

Michael Dostal

GeraMond Verlag, München

ISBN 3-7654-7250-6

Verkaufspreis: Euro 27,90 (D)


Neuheiten

Edmond Hemmer

Herr Hemmer hat in Kleinserie einen schönen Tin Plate SBB-Postpackwagen hergestellt.

Der Wagen ist ganz aus Blech gefertigt und verfügt über Märklin-Kupplungen an beiden Enden. Er ist 23,5 cm lang (LüP), wiegt ca. 440 Gramm und kostet inklusive Versand Euro 140,-.



Weitere Informationen zum Modell erhalten Sie unter folgender E-Mail-Adresse: heed@pt.lu 

ESU LokSound

Seit ein paar Tagen befindet sich der LokSound und LokSoundXL Decoder Version 3 im Handel. Die Decoder wurden völlig überarbeitet und verfügen nun über einen 8 MBit großen Soundspeicher für bis zu 65 Sekunden Sound. Dazu ist die Sounddarstellung jetzt durch die 4-Kanal Soundwiedergabe noch realistischer.

Im Lieferumfang des LokSound Decoders ist ein 23 mm Lautsprecher mit Schallkapsel und eine ausführliche Einbau- und Bedienungsanleitung enthalten.



Der empfohlene Verkaufspreis beträgt Euro 119,- für den LokSound Decoder bzw. Euro 219,- für den LokSoundXL Decoder.

Eine ausführliche Beschreibung des LokSound Decoders erfolgt später.

⇒ <http://www.loksound.de/>



Premium ClassiXXs

Jeweils in limitierter Auflage von je 1.000 Stück erscheinen bei Premium ClassiXXs zwei Modelle des Mercedes-Benz L 911.



Zum einen erscheint ein Kofferaufbau mit »DUNLOP«-Beschriftung und zum anderen ein Pritsche/Plane-Modell mit »DTC«-Beschriftung.

⇒ <http://www.premiumclassixxs.de/>

