

Faszination Schmalspur

~~BEMO~~

Post



HERBSTNEUHEITEN

2000

DIE ZEITSCHRIFT FÜR LIEBHABER
ANSPRUCHSVOLLER SCHWEIZER UND DEUTSCHER
MODELLBAHNEN (M 1:87 + 1:160)



Nr. 19 · 1/00 · DM 4,00

www.bemo-modellbahn.de

19

JAHRESWAGEN 2000



Abb. Handmuster

• **Titelbild**

Herbert Aurenz begleitete das in die Schweiz zurückgekommene Bernina-„Krokodil“ bei der Überführungsfahrt an seine alte Wirkungsstätte im Puschlav. Weitere Aufnahmen siehe Seite 6.

• **Jahreswagen 2000**

Seit 1999 gehört das bis dahin eigenständige Zementwerk Untervaz (Bündner Cement Untervaz) zur HCB „Holderbank“ Cement und Beton, dem führenden Schweizer Anbieter dieses Baustoffs. Die bis dahin mit dem BCU-Logo auf weißem Kessel beschrifteten Zementtransportwagen der RhB wurden daraufhin umgestaltet und laufen - wie die Werbelok Ge 4/4 III 649 - mit dem HCB-Logo auf dem Bündner Streckennetz. Als attraktiven Jahreswagen bieten wir daher im Jahr 2000 das Modell des Uce 8093 mit der Artikelnummer **2260 153** an.

• **Fliegender Rätier**

Nachdem die Triebwagen beim Vorbild bereits aus dem Plandienst ausschieden, wiederholt sich ähnliches auch im Modellmaßstab 1:87: Aufgrund eines erheblichen Werkzeugschadens müssen wir sämtliche Modelle des ABe 4/4 501-504 aus unserem Programm streichen. Davon betroffen ist auch die diesjährige Neuheit 1265 141, der ABe 4/4 501 im jüngsten Erscheinungsbild. Sofern eine wirtschaftlich sinnvolle Wiederherstellung des Werkzeuges möglich ist, werden wir Sie entsprechend informieren.

• **Weitere Start-Sets**

Zusätzlich zu den in BEMO-Post 18 angekündigten Starpackungen...

7256 100 „GmP“ mit RhB-Stangenlokok Ge 2/4 und drei Wagen

7258 140 „Glacier Express“ mit RhB Ge 4/4 II und vier Wagen

7266 100 „Berninabahn“ mit Triebwagen ABe 4/4 41-46 sowie drei Wagen

„ bieten wir seit dem Sommer 2000 zwei weitere Start-Sets an:

7259 110 „Güterzug“ mit RhB-Elokok Ge 4/4 III und fünf Güterwagen

7261 200 „Nostalgie-Glacier-Express“ mit FO-Zahnradlokok HGe 4/4 I und drei Wagen



Nach wie vor lieferbar sind außerdem die Zahnstangen-Erweiterungssets von FO (**7262 200**), BVZ (**7262 500**) und SBB Brünig (**7262 400**) sowie das Set „Württemberg“ **7001 800** (H0e) bzw. **7201 800** (H0m).

BEMO Intern



Abb. Handmuster

• **RhB-Bahnladen**

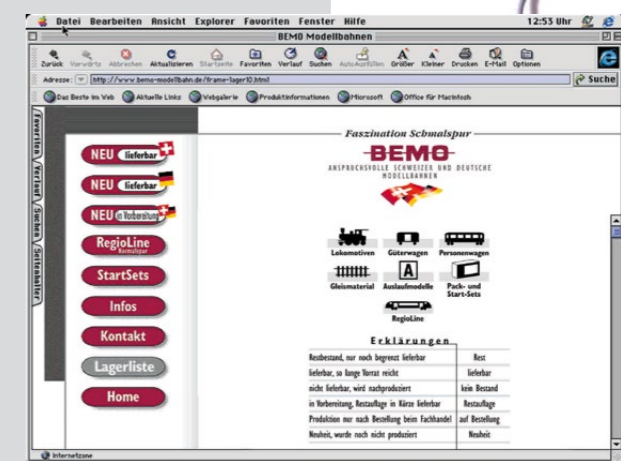
Mit dem neuen Hauptkatalog Ausgabe 2001 übernehmen wir den Deutschland-Direktvertrieb der attraktivsten Souvenirartikel des RhB Bahnladens. Die aktuellen Artikel und Preise sowie die Lieferbedingungen finden Sie auf unserer Internet-Homepage www.bemo-modellbahn.de. Alternativ können Sie alle Informationen per Fax 07161 - 3 89 98 - 10 oder mit einem frankierten Rückumschlag anfordern. Bitte beachten Sie den Mindestbestellwert von DM 35,-!



• **Internet-News**

Seit einigen Wochen können Sie sich auf unserer Internet-Homepage über die Lieferfähigkeit des Rollmaterials informieren. Alle nicht in dieser monatlich aktualisierten Lagerliste enthaltenen Fahrzeuge sind werkseitig nicht mehr verfügbar!

www.bemo-modellbahn.de



IMPRESSUM

Herausgeber und Verlag:
BEMO Modelleisenbahnen GmbH u. Co.
Postfach 1234, D-73063 UHINGEN
Fax (0 71 61) 38 998-10
Internet: <http://www.bemo-modellbahn.de>
Redaktion: Th. Küstner
Ständige Mitarbeiter:
U. Dreizler, H. Ehret, H. Fischer, R. Schreiner.
Layout/Realisation: W&S GmbH, Seeheim-Jugenheim

Die BEMO Post erscheint zweimal jährlich und ist im Modellfachhandel erhältlich. Abonnements direkt von BEMO kosten für 2 Ausgaben jeweils DM 14,- Inland und DM 18,- Ausland einschließlich Versand. Copyright 2000 by BEMO Modelleisenbahnen GmbH u. Co. Die in dieser Zeitschrift erscheinenden Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Nachdrucke und sonstige Vervielfältigungen, auch mit elektronischen Datenverarbeitungsanlagen (auch auszugsweise) bedürfen der Genehmigung des Herausgebers. Die in der BEMO Post veröffentlichten Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers wieder. Für Manuskripte und Abbildungen können wir keine Haftung übernehmen. Der Herausgeber setzt bei allen Einsendungen voraus, daß der Verfasser in Besitz aller Rechte auch gegenüber Dritten ist. Zeichnungen und Konstruktionsbeschreibungen von Modellen sind für den privaten Gebrauch von Modelleisenbahnern bestimmt und dürfen kommerziell nicht genutzt werden. Alle Angaben ohne Gewähr. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, daß weder eine Garantie noch eine juristische Verantwortung oder irgendeine Haftung für fehlerhafte Angaben von der Firma BEMO Modelleisenbahnen GmbH u. Co. der Redaktion oder Mitarbeitern übernommen werden können.



1262 216 FO HGe 4/4 II 106
1262 427 SBB Brünig HGe 101 967 „Fünf Seen - eine Bahn“
1262 514 BVZ HGe 4/4 4 „EHC Visp“



1530 901 RAB 650 101 H0 3-Leiter-Wechselstromsystem
1630 901 RAB 650 101 H0 2-Leiter-Gleichstromsystem
9030 901 RAB 650 101 N

Das Tochterunternehmen DBZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) der Deutsche Bahn setzt seit Frühsommer 1999 RegioShuttle RSI im Raum Tübingen/Ulm ein. Deren Betriebsnummern geben Aufschluß über den Eigentümer: während die 650.0 von der DBAG finanziert wurden, trägt das Land Baden-Württemberg die Kosten für die 650.1. Von den bisher gelieferten Privatbahn-RSI unterscheiden sich die RAB-Fahrzeuge hauptsächlich durch die zusätzlichen Fernscheinwerfer; veränderte Sandnachfüllklappen und eine Klimatisierung des Fahrgastraumes, sichtbar an den Aggregaten auf den Wagendächern. Entsprechend modifiziert zeigen sich die neuen Modelle des RAB 650 101 in H0 für das 2-Leiter-Gleichstrom- bzw. für das 3-Leiter-Wechselstromsystem sowie in N.

Normalspur
H0+N

BEMO Neu

Neues im Schweizprogramm

Die ab 1908 an die Berninabahn gelieferten Triebwagen wurden in ihrer teilweise 90-jährigen Einsatzdauer mehrfach umgebaut, umlackiert und mit neuen Betriebsnummern bezeichnet. 1946/47 entstand beispielsweise aus dem BCe 4/4 5 der Triebwagen ABe 4/4 33. Der zuletzt in wagengrünem Anstrich gehaltene Triebwagen mußte 1962 nach einem Brand auf Alp Grüm abgebrochen werden. Bereits die rote Farbgebung trägt der Triebwagen 31, der bis Anfang der 90er Jahre häufig gemeinsam in Doppeltraktion mit dem Wagen 32 eingesetzt wurde. Selbstverständlich wurden neben den unterschiedlichen RhB-Anschriften auch die verschiedenen Rottöne im Modell realisiert. Anhänger des aktuellen RhB-Bahnbetriebs können dagegen mit dem Triebwagen 34 auf einen heute noch so eingesetzten Oldtimertriebwagen zurückgreifen.



Weitere Lokneuheiten nach Vorbild der modernen RhB-Hochleistungslok Ge 4/4 III sind die aus der zweiten Lokserie stammende Lok 652 mit dem Wappen von Lenzerheide, die zur Eröffnung des Vereintunnels speziell mit großem RhB-Logo beschriftete 646 (werkseitig nur noch wenige Exemplare verfügbar) sowie die farbenfrohe Werbelok 644 „TV/Radio Rumantscha“ mit besonders aufwendiger Bedruckung. Der Wagenpark der Bündner Meterspurbahn wurde um den aus dem Stahlwagen A 1208 umgebauten Gesellschaftswagen WR-S 3821 „Stiva Retica“ mit attraktiver Farbgebung bereichert. Der 1993 in Dienst gestellte Gesellschaftswagen ist ein beliebtes Fahrzeug für Sonder- oder Hochzeitszüge, ist aber auch häufig in Planzügen eingereiht zu beobachten. Eine komplette Neuentwicklung sind die zweiachsigen Personenwagen, die nicht nur als epochenrichtige Anhängsel zu der Mallet-Dampflok G 2x2/2 genutzt werden können, sondern auch zur Schleppenderdampflok G 4/5 oder zu allen Stangenloks passen. Die zwischen 1906 und 1908 in Dienst gestellten Plattformwagen C 256-268 wurden 1911 in C 2056-2068 und 1956 nochmals in B 2056-2068 umgezeichnet. Der in Kürze zur Auslieferung kommende B 2060 ist heute Bestandteil des historischen Dampfzuges der RhB.

Neuaufgaben mit geänderten Betriebsnummern sind der Spitzenverkehrswagen B 2229, die Refit-Schnellzugwagen A 1238 und B 2364 sowie die Mittelwagen für Pendelzüge AB 1516 bzw. B 2337 mit konventioneller Kupplung und ohne Stromführung!

- 1259 102** RhB Ge 4/4 III 652
- 1259 116** RhB Ge 4/4 III 646 „Rhätische Bahn“
- 1259 134** RhB Ge 4/4 III 644 „TV/Radio Rumantscha“
- 1268 123** RhB ABe 4/4 33 grün
- 1268 131** RhB ABe 4/4 31 rot mit RhB-Schriftzug
- 1268 142** RhB ABe 4/4 32 rot mit RhB-Logo
- 1268 154** RhB ABe 4/4 34 rot, aktuelles Logo
- 3230 101** RhB C 261 (um 1910)
- 3230 106** RhB C 256 (um 1910)
- 3230 123** RhB B 2063 (um 1965)
- 3230 128** RhB B 2058 (um 1965)
- 3250 134** RhB B 2364 Refit
- 3252 138** RhB A 1238 Refit
- 3260 149** RhB B 2229
- 3262 151** RhB WR-S 3821 „Stiva Retica“
- 3285 136** RhB AB 1516 Pendelzugausführung
- 3286 137** RhB B 2337 Pendelzugausführung





Bernina „Krokodil“ zurück bei RhB!

BEMO Vorbild



Am 19./20. Mai wurde die Rückkehr des Bernina-„Krokodils“ an ihre alte Wirkungsstätte mit einem Bahnhofsfest in Poschiavo gefeiert. Nach 15-jähriger Abstellzeit im Freien traf der 1928 in Betrieb genommene Einzelgänger am 26.11.99 dank der Initiative der „Associazione 182“ aus Frankreich kommend in Landquart ein. Die mehrmals umgebaute Lok wurde vor ihrem großen ersten Auftritt in die Bündner Gebirgswelt wieder im Rahmen des technisch Machbaren hergerichtet (z.B. Bremsanlage) und erhielt sogar leihweise zwei Stromabnehmer der Triebwagenseerie ABe 4/4 30... Am 19. Mai erfolgte die erste Etappe von Landquart nach St. Moritz. Im Schlepp des Stammnetz-„Krokodils“ Ge 6/6 I 415 und mit einem illustren Wagenpark ging's zunächst nach Filisur, wo die ebenfalls auf das RhB-

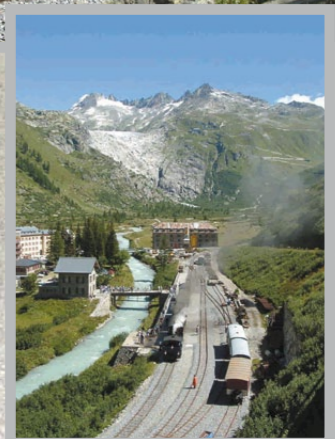
Streckennetz Dampflok G 3/4 11 „Heidi“ abgekuppelt und im dortigen Lokschuppen hinterstellt wurde. Ab Bergün setzte sich mit der Ge 4/6 353 noch ein weiteres historisches Fahrzeug vor den Überführungszug. Die zweite Etappe am 20. Mai erfolgte in Begleitung der ABe 4/4 34/30 sowie der zweiachsigen Dampfzugwagen B 2060, C 2012 und D 4052 als Anhängelast von St. Moritz über Pontresina zum großen Empfang in Poschiavo. Zwischenzeitlich hat das Bernina-Bahn-Krokodil Ge 4/4 182 im RhB-Depot Samedan einen sicheren Unterstand gefunden.

Wie bereits auf den Plakaten bei der Überführungsfahrt sichtbar, möchten wir als Hersteller von Modelleisenbahnen einen Beitrag an der Wiederinbetriebnahme des technischen Industriekulturguts leisten. Wir unterstützen die Arbeit des Vereins „Associazione 182“ mit unserem Exklusivmodell 2001 im Rahmen unserer Produktserie „Exclusive Metal Collection“. Nutzen Sie den noch bis 1.11.2000 datierten Bestellschluss und sichern sich Ihr Bernina-„Krokodil“ in H0m!

Dampfbahn am Rhônegletscher eröffnet.

Fast 20 Jahre nach der Stilllegung erreichte am 14. Juli 2000 der erste Dampfzug Gletsch und den Rhônegletscher. Rund 12,9 km der insgesamt 17,7 km langen Furka-Bergstrecke zwischen Realp und Oberwald werden nun wieder mit Nostalgiezügen befahren. Der noch fehlende Abschnitt der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) soll bis im Jahr 2006 fertiggestellt sein.

Die Aufarbeitung des Abschnittes Furka - Gletsch konnte trotz der bis 2160 m hoch gelegenen Baustellen dank geringer Schneemassen ungewöhnlich früh begonnen werden. Zum 1874 m langen Furka-Scheiteltunnel wurde auf der Walliser Seite bereits Mitte Mai der für die umfangreichen Materialtransporte notwendigen Straßenanschluß angelegt, so daß eine Spezialfirma die Sanierungsarbeiten in Angriff nehmen konnte. Als Bauzuglok mußte die neuerevidierte Dampflok HG 2/3 Nr. 6 „Weishorn“ kurzfristig die ausgefallene Diesellok HGm 51 ersetzen. Dank günstiger Witterungsverhältnisse gelang eine termingerechte Fertigstellung des Gleisoberbaus zwischen Muttbach-Belvédère und Gletsch: neu zu verlegende Weichen in beiden Bahnhöfen oder eine über Teilstrecken notwendige Neutrassierung aufgrund des niveaugleichen Bahnübergangs bei Belvédère sind einige der für die Wiederaufnahme des Betriebes notwendigen Aktivitäten.



Regionalgruppe Gotthard
www.vip-gotthard.ch

Nach ausgedehnten Tests und Kontrollen erhielt die DFB schließlich die langersehnte Bewilligung zum Betrieb von der Station Furka (2160 m ü.M.) via Scheiteltunnel und Muttbach-Belvédère (2118 m) nach Gletsch (1759 m).

Schlechtes Wetter beeinträchtigte die offizielle Wiedereröffnung am 14. Juli. Die Loks HG 3/4 Nr. 1 „Furkahorn“ und - als Vertretung der noch nicht revidierten HG 3/4 Nr. 2 „Gletschhorn“ - die HG 2/3 Nr. 6 „Weishorn“ führten die beiden Züge zur Eröffnungsfeier. Für den Personenverkehr stehen dank des Neuzugangs des B 4253 (ehemals SBB-Brünigbahn) nun 4 vierachsige und 6 zweiachsige Fahrzeuge zur Verfügung. Seit dem Festwochenende haben viele Besucher die Gelegenheit wahrgenommen, eines der schönsten Streckenstücke der „Glacier-Express“-Route wieder mit einem Dampfzug zu erkunden.

BEMO

Vorbild

& MODELL

HG 3/4



Zwischen 1913 und 1914 beschaffte die Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD) bei der Schweizerische Lokomotivfabrik Winterthur (SLM) zehn Heißdampf-Lokomotiven HG 3/4 1-10 mit einer Stundenleistung von 600 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h im Adhäsions- und 20 km/h im Zahnradbetrieb. Die beiden Außenzylinder zeichnen für den Antrieb der Kuppelachsen auf Adhäsionsstrecken verantwortlich, während die beiden Niederdruck-Innenzylinder die beiden Zahnräder für Zahnstangengeleise System Abt antreiben.

Mit einer konventionellen Klotzbremse, einer Zahnradbremse und der Riggbach'schen Gegendruckbremse verfügten die Maschinen über drei voneinander unabhängige Betriebsbremsen. Dank einer nach speziell entwickelten Feuerbüchse konnte das Drehen der Lok auf den beiden Kulminationspunkten Oberalp und Furka eingespart werden; ein Fahren bergab mit Schornstein voraus war trotz der 110%-Rampen genauso möglich.

Während des Winters erhielten die Maschinen große Räumflüge montiert, die den Loks ein charakteristisches Aussehen verliehen. Zu den winterlichen Einsätzen gehörte hier vor allem die Beförderung der Wintersportgäste in die Skigebiete Nättschen oder Oberalppass.

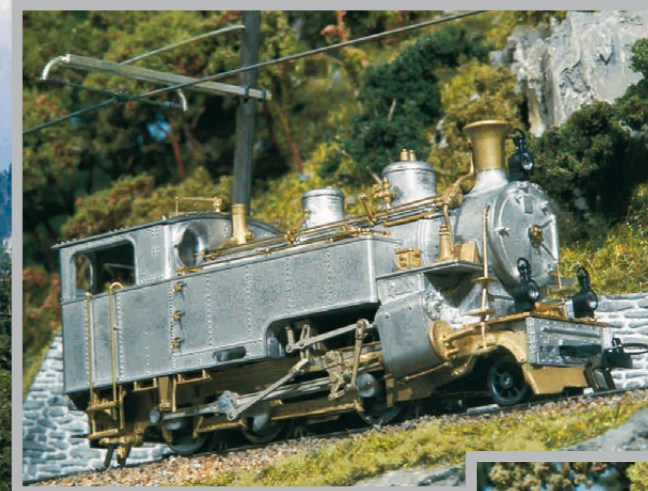


Die fortschreitenden Elektrifizierung der Strecken über Furka und Oberalp pass machte bereits 1947 die ersten Maschinen entbehrlich. Die FO verkaufte die HG 3/4 1, 2, 8 und 9 an die Chemins de fer français de l'Indochine, Saigon, wo sie als VHX 31-201...204 bis zum Ende des Vietnam-Krieges 1976 ihren Dienst verrichteten. Bekanntlich befinden sich deren Überreste heute nach einer spektakulären Rückholaktion wieder in mehr oder minder gutem Zustand in der Eidgenossenschaft bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB). Die bislang wieder in Betrieb genommenen Loks 1 und 2 bilden heute das Rückgrat des Dampfbetriebs über die Furka-Bergstrecke.

Die Loks 6 und 7 gelangten 1946 an die französische Bahn Grenoble - Bourg d'Oisans, wo sie jedoch nach ca. sechs Jahren aus dem Betrieb ausschieden und abgebrochen wurden. Ein Ende bei der FO fanden 1968 die HG 3/4 5, während die Schwesterlok 10 bereits 1965 von einer Lawine zerstört worden war.

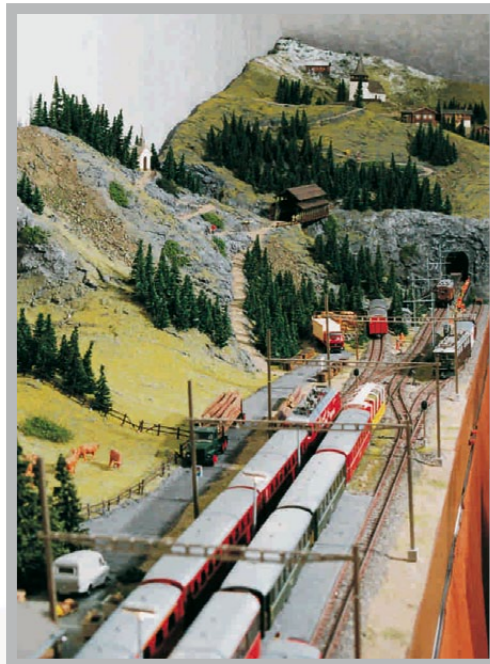
Heute noch betriebsfähig erhalten sind außerdem zwei weitere Maschinen: Die seit 1969 bei der Museumsbahn Blonay - Chamby eingesetzte HG 3/4 3 mit der ursprünglichen Beschriftung als B.F.D.3 befährt zudem auch häufiger die Gleise der benachbarten MOB bzw. der GFM. Bis zuletzt auf dem FO-Streckennetz blieb Lok 4. Sie wird in den nächsten Jahren als weitere zugkräftige Maschine auf der Furka-Bergstrecke aushelfen.

Im Rahmen unserer Produktlinie „Metal Collection“ realisieren wir zum Jahresende 2000 als zweites Dampflokmodell nach Schweizer Vorbild die HG 3/4 in der Ausführung der Museumsbahn Blonay-Chamby und der Beschriftung B.F.D.3. Ein zugkräftiger Fünfpolmotor mit Schwungmasse treibt sowohl alle Treibachsen als auch ein Antriebszahnrad für Zahnstangenbetrieb System Abt an. Lok mit Digitalschnittstelle, beleuchtetem Spitzensignal sowie Führerstandineinrichtung.



Metal Collection





Reger Fahrgastandrang herrscht im dreigleisigen Bahnhof Susch, dem Betriebsmittelpunkt von Jürgen Diehls RhB-Rundstrecke. Diverse Sommerfeld-Fahrleitungsmasten sind die ersten Vorboten der bereits begonnenen Elektrifizierungsarbeiten.



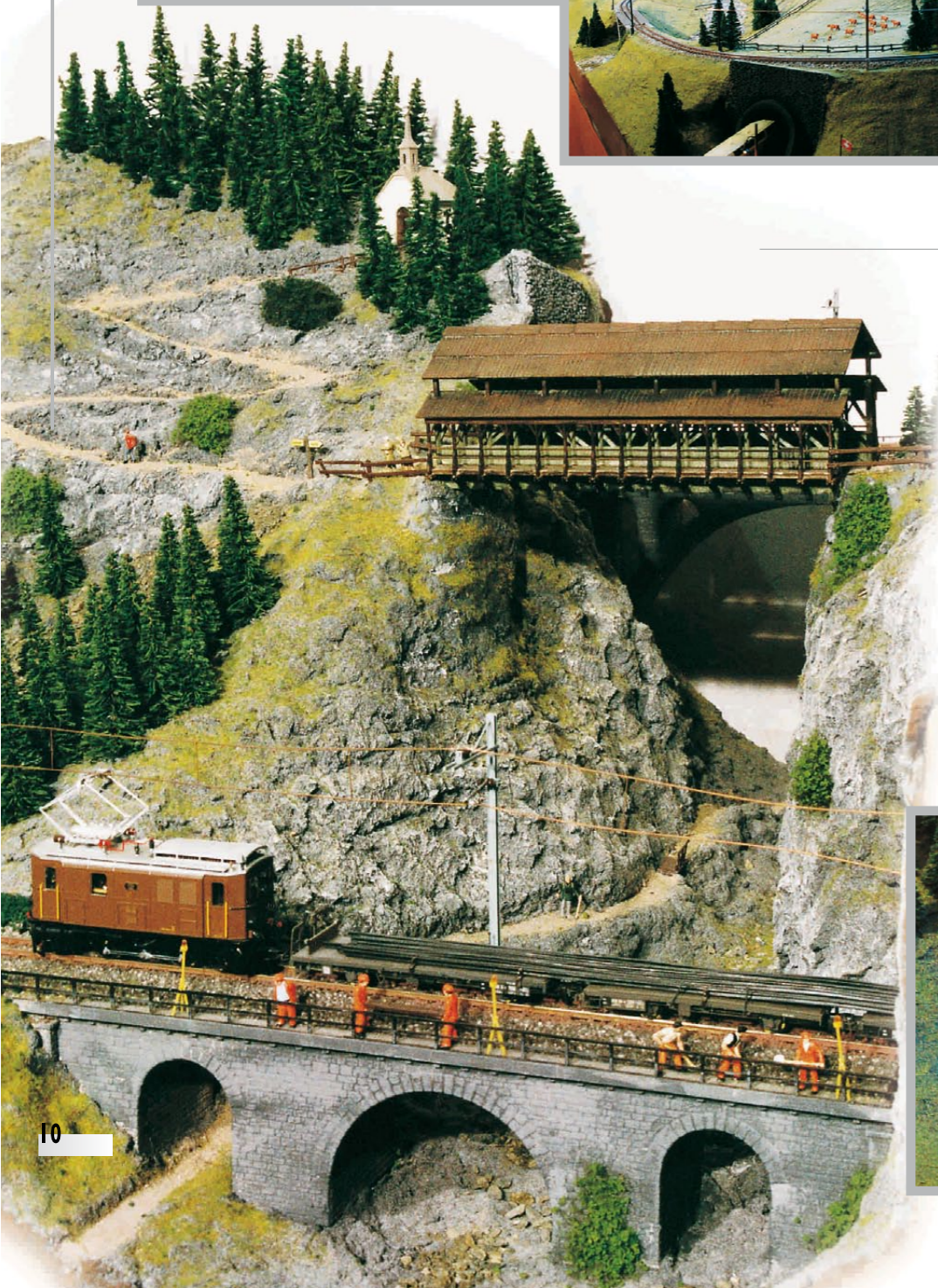
Der rechte Teil der U-förmigen Anlage mit der Einfahrt in die Ausweichstation Monstein. Harmonisch fügt sich die ansteigende Trasse mit einer Brücke über das Geröllfeld in die Landschaft ein.

BEMO Anlage

RhB unterm Dach



Nach eher unspektakulärer Fahrt überwiegend durch Tunnel und Wald im hinteren Anlagenteil umrundet die Trasse das im Talgrund gelegene Dorf Grevasalvas auf dem zweiten U-Flügel.



Noch blockiert der Arbeitszug mit seiner Ge 2/4 die Weiterfahrt in Richtung Davos Monstein. So bald die Gleisarbeiter die Schienenprofile abgeladen haben, können wir mit unserer Rundreise beginnen. Um zum hoch über der Bahntrasse gelegenen Dorf Sertig gelangen zu können, muß der Wanderer mehrere Serpentin ersteigen und die Schlucht mittels einer markanten Holzbrücke überqueren.



Eine Spezialität des Erbauers sind die Gestaltung von Felsen und Mauern. Unter der mit Holzmasten ausgerüsteten Fahrleitung müht sich ein RhB-„Krokodil“ bergwärts zum Kulminationspunkt des Rundkurses.



In der Abenddämmerung umfährt der Stationstraktor seinen Bauzug in Davos Monstein



Der Lokführer der Ge 4/4 II 618 „Bergün“ passiert mit seinem Güterzug die Bedarfshaltestelle von Grevasalvas. Der Bergutsch läßt wenig Gutes erhoffen ...



Der Schnellzug fährt mit der Ge 4/4 III 641 „Heidiland Bernina Express“ wieder in Susch ein. Das Lätewerk hat den am Bahnsteig wartenden Passanten die Kreuzung mit einem Zug der Berninabahn signalisiert.

BEMO Steuerung

Repa Lok-Aus

Ulrich Schoentaube suchte für seine kombinierte RhB-/FO-Modellbahnanlage ein geeignetes System mit dem er ohne Blockstellen und damit ohne Trennung des Schienenstranges seine Triebfahrzeuge auf der Anlage abstellen kann.

Wie der Name Lok-Aus schon sagt können alle mit einem Lok-Aus-Empfänger versehenen Triebfahrzeuge per Knopfdruck an jeder beliebigen Stelle der Modelleisenbahnanlage aus- bzw. wieder eingeschaltet werden. Bei bis zu 99 Lokadressen vereinfacht sich der Betriebsablauf damit gewaltig, abschaltbare Gleisabschnitte in der Gleisanlage können entfallen. Ein Abstellen der Triebfahrzeuge ist entgegen der bisherigen aufwendigen Verdrahtung der einzelnen erforderlichen Blockabschnitte sehr einfach geworden. Inzwischen sind die meisten Lokomotivgattungen, wie z.B. die Elloks Ge 2/4, Ge 4/4 I, Ge 4/4 II, Ge 4/4 III, Ge 6/6 II, diverse Triebfahrzeuge der Berninabahn sowie die Dampfloks G 4/5 mit dem Empfängerbaustein ausgerüstet. Fahrzeuge mit zwei Motoren werden nicht ganz so zuverlässig abgeschaltet wie die einmotorigen Triebfahrzeuge. Hier empfehlen Repa bzw. Uhlenbrock auf Nachfrage den Einbau zusätzlicher Drosseln - damit ist das Schaltproblem weitgehend beseitigt.

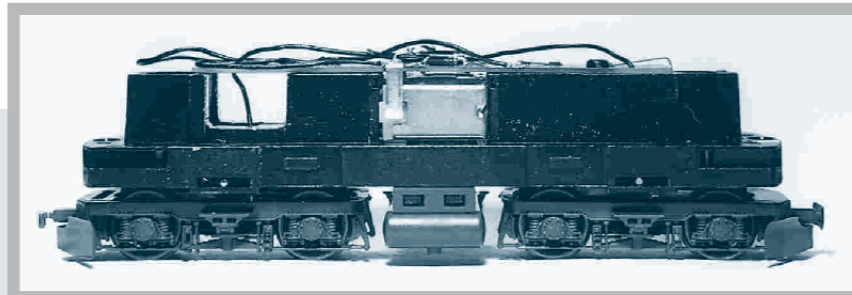
Nicht umgerüstete Fahrzeuge oder Loks, in denen der Empfängerbaustein keinen Platz findet, werden von dem Lok-Aus-System nicht beeinflusst. Ein Mischbetrieb ist ohne weiteres möglich, denn gefahren werden auch die mit Lok-Aus ausgerüsteten Fahrzeuge mit einem normalen bzw. schon vorhandenen Fahrregler. Für den Einstieg sind drei System-Komponenten von Uhlenbrock/Repa notwendig. Das digitale Steuergerät Art. 710, das Koppelmodul Art. 711 und pro Triebfahrzeug ein Empfängerbaustein.

Die digitalen Impulse des Steuergerätes werden von dem Koppelmodul auf die Schienen übertragen und dann vom Empfängerbaustein in dem angewählten Triebfahrzeug decodiert.

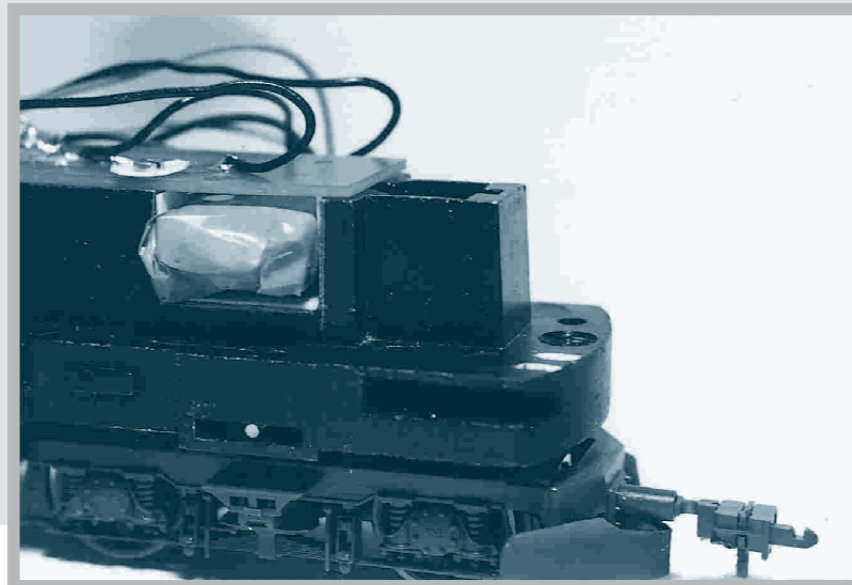
Der für H0m Fahrzeuge am besten geeignete Baustein Art. 702 hat die Abmessungen 22,5 x 11,5 x 8 mm. Er ist damit nicht gerade klein und könnte etwas dünner sein, aber bei geschickter Anordnung mit etwas Nacharbeit an Lokrahmen und Lokkasten ist der Empfängerbaustein im Innenraum der Triebfahrzeuge unterzubringen. Der elektrische Einbau des Lok-Aus-Empfängers ist in der Zeichnung für ein- bzw. zweimotorige (zusätzlicher Einbau der oben erwähnten Drosseln) Triebfahrzeuge dargestellt.



Ansicht des Repa Lok-Aus-Empfängerbausteins Art. 702.



Ausschnitt im Lokrahmen zur Aufnahme des Empfängerbausteins in Lok - hier Ge 4/4 I bzw. II.



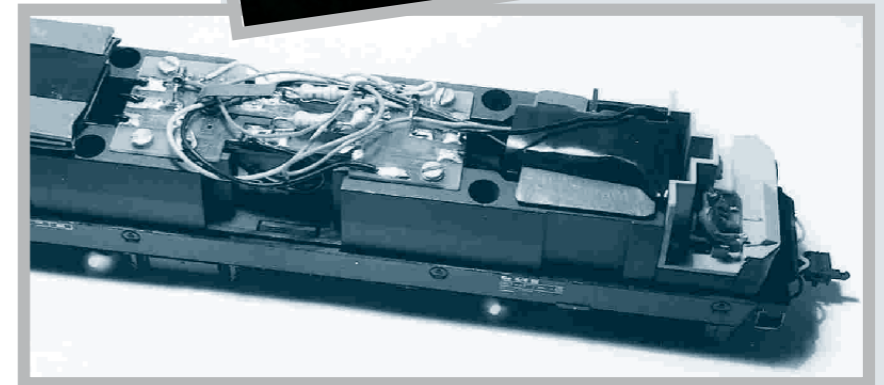
Eingebauter Empfängerbausteins Art. 702 in Lok Ge 4/4.

Sicher wird sich der eine oder andere Modellbahner fragen, warum er keine Digitalsteuerung (z.B. Selectrix oder Lenz) verwendet hat. Diese Frage hat er sich während der Planungsphase auch lange gestellt, ist aber zu folgendem Ergebnis gekommen:

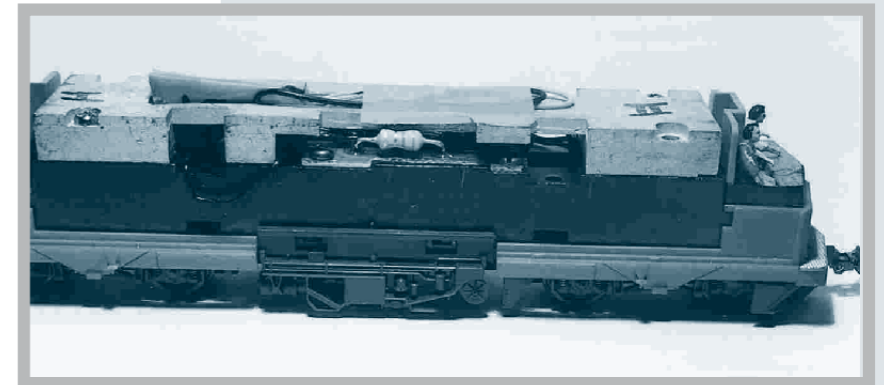
1. Die eingleisige Schmalspuranlage ist zu klein für einen vollautomatischen Betrieb.
2. Der den Bahnhof verlassende Zug wird nicht mit Beschleunigung und Geschwindigkeit vorprogrammiert auf die Strecke geschickt. Dies hat deshalb keinen Zweck, da der Zug nach wenigen Sekunden wieder vor dem Bahnhof steht. Jeder Zug wird persönlich als Lokführer über die Strecke begleitet. Hierzu ist ein elektronisches Fahrpult vom Typ Repa 68 mit Führerstandsimitator vorhanden, bei dem mittels Regler oder mit Hilfe eines 5-Stufen-Fahralters gefahren werden kann. Bei Langsamfahrt werden kurze elektrische Impulse überlagert, deren Höhe mit einem Booster geregelt werden.
3. Für das Rangieren im Bahnhof (angelehnt an Disentis) wird auch keine aufwendige Steuerung benötigt. Hier steht langsames Fahren im Vordergrund.
4. Bei den BEMO-Triebfahrzeugen älterer Baujahre sind die Elektromotoren nicht potentialfrei eingebaut. Dieser Umbau hätte ihm Probleme bereitet. Bei neueren Fahrzeugen mit Schnittstelle ist dieses Problem bereits berücksichtigt, was zum Zeitpunkt der Wahl des Steuerungssystems aber noch nicht bekannt war.
5. Die Lenz-Steuerung hat die Isolierung des Elektromotors nicht gefordert. Dafür war ein Betrieb mit Doppeltraktion, wie er bei der RhB und der Bernina-Bahn üblich ist, zum damaligen Zeitpunkt nicht möglich. Also schied diese Steuerung auch aus.



Rechts Digitales Steuerpult Art. 710 Uhlenbrock-Repa zur Vorwahl der Lokadressen 1...99, links das im Text erwähnte Repa-Elektronik-Steuerpult Typ 68.



Empfänger-Einbau in eine Ge 4/4 III, ohne größeren Aufwand.

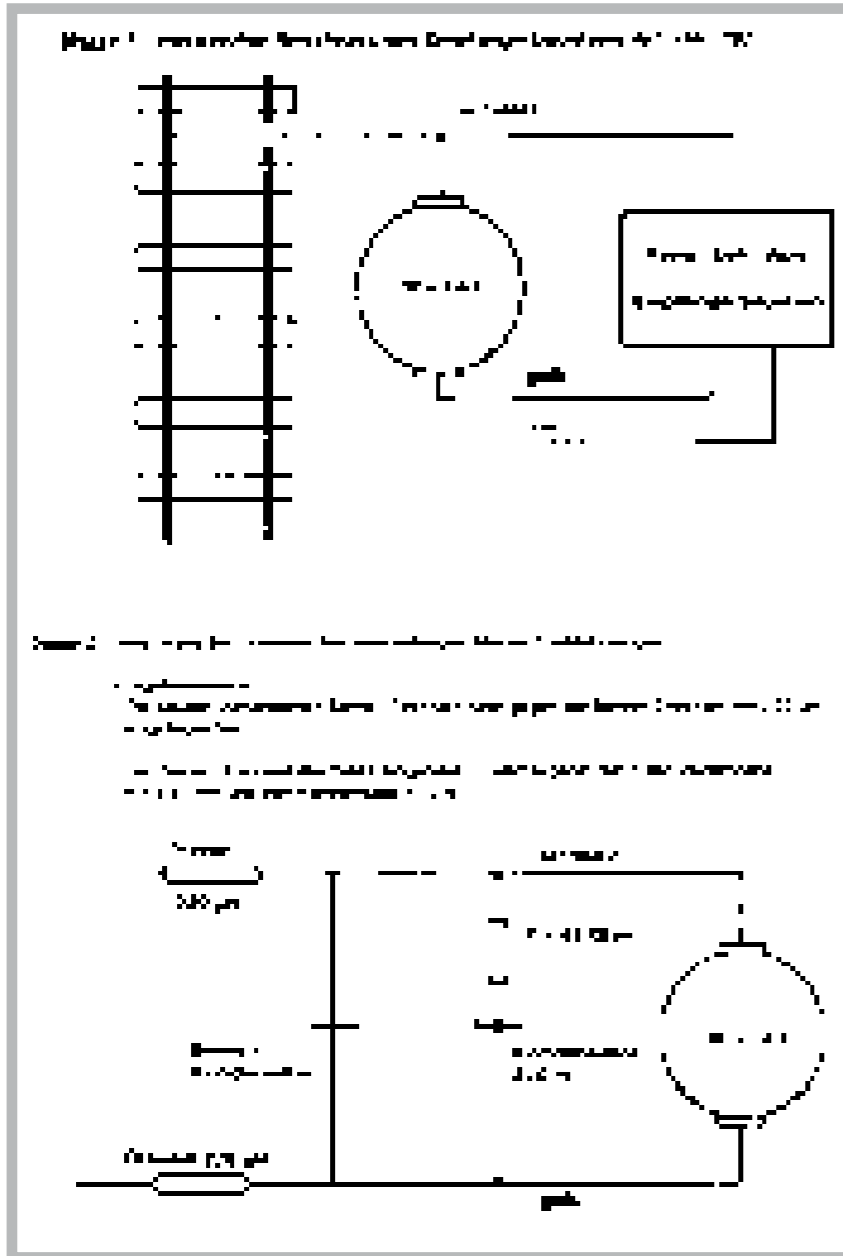


Fast unsichtbarer eingebauter Empfänger in Zweikraft-Lokomotive Gem 4/4.

F A Z I T

Speziell für zumeist kleine Modellanlagen bietet Repas Lok-Aus sehr viele Vorteile bei überschaubarem finanziellem Aufwand und deutlich einfacherer Gleisverlegung ohne Trennstellen. Das Modellbahnbudget wird nicht über Gebühr strapaziert. Für das digitale Steuergerät und Koppelmodul, welches nur einmal pro Stromkreis benötigt wird, muß ca. DM 320,- investiert werden. Pro Triebfahrzeug kommen für den Empfängerbaustein ca. DM 50,- hinzu. Als Versorgungsspannung werden 14...18V mit 0,5 A benötigt. Diese kann am vorhandenen Modellbahntransformator abgenommen werden. Wer einmal die Vorzüge des beliebigen Abstellens der Triebfahrzeuge genossen hat, möchte diese nicht mehr missen.

Fortsetzung Repa Lok-Aus



BEMO

Modellbahnfundgrube

Suche BEMO BVZ B 2284 mit Jubiläumssignet „100 Jahre BVZ“ (3271 584); Peter von Maikowski, Mariengasse 16, D-53501 Grafschaft, 02641/26289

Tausche oder verkaufe günstig Salonwagen AS 1141, 1142, 1143 jeweils in rot/beige und grün/beige gegen H0m-Rollmaterial von RhB, BVZ, FO, MOB oder SBB Brünig. Schriftliche Anfragen bitte an Stefan Limburg, Pestalozzistraße 20, D-44149 Dortmund

Suche G 2x 2/2 22; Hans Mortensen, Postfach 292, DK-3920 Qaqortoq, Grönland; Tel.: (+299) 642214, Fax: (+299) 642216; E-mail: tegnestuenhm@greenet.gl

Verkaufe Zahnradlokomotive FO HGe 4/4II 107 „Grimmel“ DM 369,-. Neu - nur probegefahren. Max Reicher, Schlierachstraße 58, 83727 Schliersee, Tel./Fax: 08026/58570 bzw. Tel.: 0172/8142834

Suche RhB AB 1542 (3256 132) möglichst unbespielt; Franz Geiger, Bergstr. 7, 87746 Erkheim, Tel.: 08336/9304 nach 18 Uhr

Verkaufe MOB-Fahrzeuge: BEMO GDe 4/4 6001 „Vevey“ (1280 301) DM 220,-; Personenwagen (3290 311/312, 3291 313/322, 3292 314/327) je DM 38,- sowie diverse Werbewagen (2274 302, 321, 323, 327, 328, 330, 335, 337) je DM 25,- bzw. 28,-. Auf Basis BEMO 2. Werbewagen BVA/AWZ je DM 28,- und Friho-Wagen Pepsi, Swiss Life, Mobiliere Suisse sowie Cardinal je DM 42,-. L. Wimmer, Franz-Reichel-Ring 115, 90473 Nürnberg

Fahrzeug-Neuauflagen

Folgende neue Betriebsnummer- bzw. Epochenvarianten finden Sie neben einigen wieder ins Programm genommenen Modellen in unserem aktuellen Hauptkatalog Ausgabe 2001:

- 1266 131** RhB ABe 4/4 41 mit aktueller Farbgebung
- 2250 103** RhB K3 5043 60er Jahre
- 2258 103** RhB Lbk 8643 60er Jahre
- 2260 101** RhB OBI 8091 60er Jahre
- 2260 145** RhB Uce 8095 „BCU“
- 2263 100** RhB Kk-w 7370 aktuelle Ausführung
- 3281 101** RhB A 1271 EW III „Bernina Express“
- 3282 103** RhB B 2463 EW III „Bernina Express“

- 3266 204** FO B 4264 60er Jahre
- 3266 221** FO B 4271 aktuelle Ausführung
- 3267 205** FO B 4255 60er Jahre
- 3288 205** FO AS 4025 mit Personen

- 1262 501** BVZ HGe 4/4 I „Matterhorn“
- 3288 503** BVZ AS 2013 mit Personen

- 1001 851** RükBV51901 Diesellok
- 2004 812** DB G 82 Epoche III
- 2007 812** DB Osm 582 Epoche III
- 2010 802** 2 Rollböcke H0e (Fertigmodelle)
- 2210 802** 2 Rollböcke H0m (Fertigmodelle)
- 1011 973** ST LBVL 3 orange (nicht vor 2001)

- 9030 920** Waldbahn VT 20 (Regioline Spur N)
- 9030 931** Schönbuchbahn VT 431 (Regioline Spur N)

Technisch überarbeitet wurden folgende Modelle:

- 1250 103** RhB Ge 4/4 I 601 60er Jahre - jetzt mit 5-Pol-Motor
- 1255 131** RhB Ge 6/6 1411 - jetzt mit 5-Pol-Motor
- 1255 134** RhB Ge 6/6 1414 - jetzt mit 5-Pol-Motor
- 1260 222** FO Ge 4/4 82 - jetzt mit 5-Pol-Motor

Hat Ihre BEMO-Post-Sammlung noch Lücken?

Dann wird es höchste Zeit, die Zeitschriftenreihe zu komplettieren! Lieferbar sind noch folgende Ausgaben der BEMO-Post:

- 7 - 1/94
- 8 - 11/94
- 9 - 1/95
- 10 - 11/95 DM 1,-
- 11 - 1/96
- 12 - 11/96
- 13 - 1/97
- 14 - 11/97
- 15 - 1/98 DM 3,-
- 16 - 11/98
- 17 - 1/99
- 18 - 11/99
- 19 - 1/00 DM 4,-

Einfach Bestellschein kopieren oder ausschneiden, die gewünschten Hefte ankreuzen und Betrag in Briefmarken beilegen (zzgl. Portopauschale DM 3,-) und einsenden an:

BEMO
BEMO Modelleisenbahnen GmbH u. Co
Postfach 1234, D-73063 Uhingen

Behäusewechsel

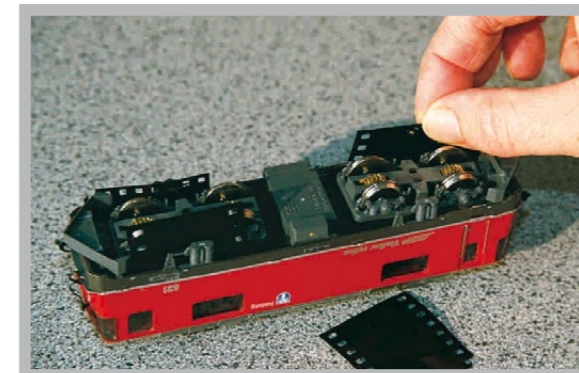
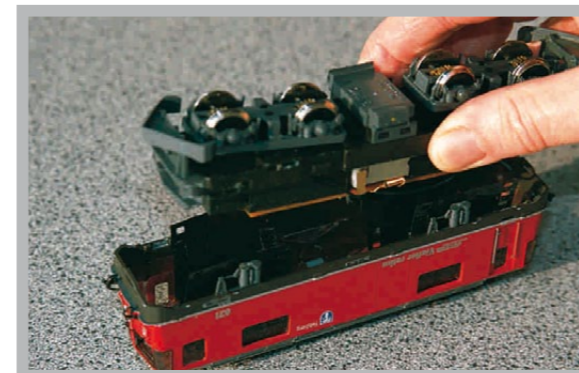
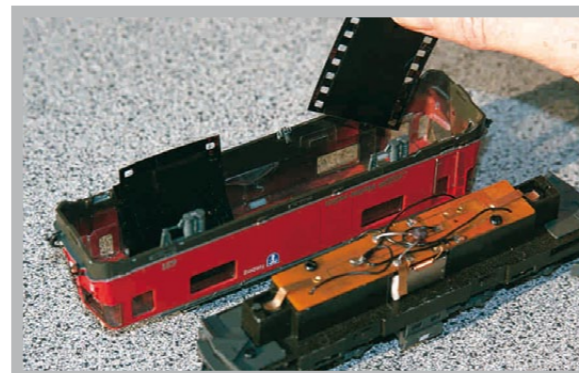
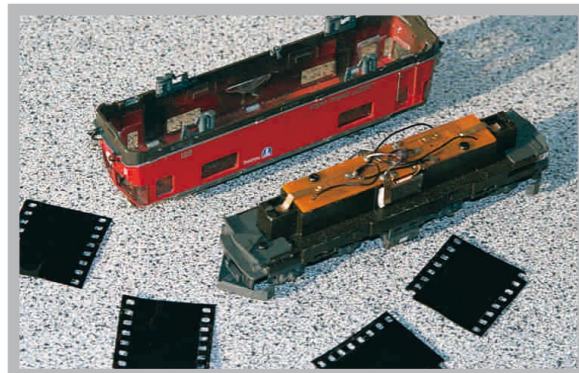
„Revisie-Problemen“

Eigentlich lohnt ein Blick über die Grenzen immer! Dolf Heibloems Beitrag in der niederländischen Fachzeitschrift „Railhobby“ 10/1999 über eine einfache aber wirkungsvolle Methode, aufgeklipste

Lokkasten ohne Beschädigung der Zurüstteile auf dem Fahrwerk einzurasten ist das beste Beispiel dafür. Mit Hilfe von vier Diapositiv- oder Negativstücken, wie sie bei jedem entwickelten Film zumindest am Anfang ohnehin mitgeliefert werden, entsteht im Bereich der Schnappverbindungen

eine Vorrichtung zur Führung des Lokkastens, ohne daß z.B. bei der Ge 4/4 II die am Lokkasten angeklebten Federungs- bzw. Dämpfungselemente Schaden nehmen. Nach dem Entfernen der vier Filmstücke kann der Lokkasten sicher einschnappen. Ähnliches gilt selbstverständlich

auch bei der Demontage. Nachdem man mit einem Bastelmesser Metallrahmen einerseits und Fensterstreifen sowie Lokkasten andererseits gespreizt hat, kann man der Reihe nach mit besagten Filmstreifen verhindern, daß das Gehäuse wieder einschnappt.





Universallok Ge 4/4 III 650 - 652 „Seewis“  650 1259 110
2. Serie mit Eigenwerbung „Kleine Rote“



RhB WS 3911 Velowagen **3286 131**
Pendelzugwagen für Fahrradtransporte, mit Standardkupplung

RegioLine®



Transregio VT 018 HO 3L-Wechselstrom **1530 958**
Transregio VT 018 HO 2L-Gleichstrom **1630 958**
Transregio VT 018 N **9030 958**

BEMO

BEMO-Modelleisenbahnen GmbH u. Co · Postfach 1234 · D-73063 UHINGEN

www.bemo-modellbahn.de

Normalspur
HO+N

Herbstneuheiten