

~~BEMO~~

Post



HERBSTNEUHEITEN
2001

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



Nr. 21 · 1/01 · DM 4,00 · € 2,05

www.bemo-modellbahn.de

JAHRESWAGEN 2001



• Jahreswagen 2001

Wie in der Herbstausgabe der BEMO-Post üblich, möchten wir auch dieses Jahr unseren Jahreswagen vorstellen: Nicht zuletzt inspiriert durch das beeindruckende Engagement der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB), die von Realp aus wieder Gletsch am Fuße des Rhonegletschers erreicht hat, haben wir für 2001 den Werkstattwagen DFB X 2947 ausgewählt. Die Aufnahme von Heinz Seyller zeigt einen baugleichen, ebenfalls von der RhB übernommenen DFB-Güter-/Dienstwagen.

2283 297 DFB X 2947 Jahreswagen 2001

• Rügen-Diesellok

Neu im Fachhandel erhältlich: Das Modell der im Juni 1999 von der Rügenschon Kleinbahn (RüKB) erworbenen ex-DB-Diesellok V51 901. Die 1964 von Gmeinder nach Beilstein gelieferte Lok kam 1971 nach der Betriebseinstellung der meisten württembergischen 750-mm-Strecken als VL 21 zur Steiermärkischen Landesbahn nach Österreich, wo sie nun überflüssig wurde.

1001 851 RüKB V51 901



• sä. II K alt

Und sie kommt doch, die zum Wunschmodell des Deutschen Programms gekürzte sä. II K alt! Zumindest können wir auf der 19. Internationalen Modellbahnausstellung in München vom 28.11. bis 2.12.2001 ein bereits weit gediehenes Handmuster der urigen Fairlie-Lok ausstellen.

• RegioLine N

Neben dem abgebildeten RegioShuttle RS1 der Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG, inzwischen Connex-Gruppe) wurde im Sommer als Neuheit 2001 auch ein N-Modell der zwischen Aulendorf und Friedrichshafen eingesetzten Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) gefertigt.

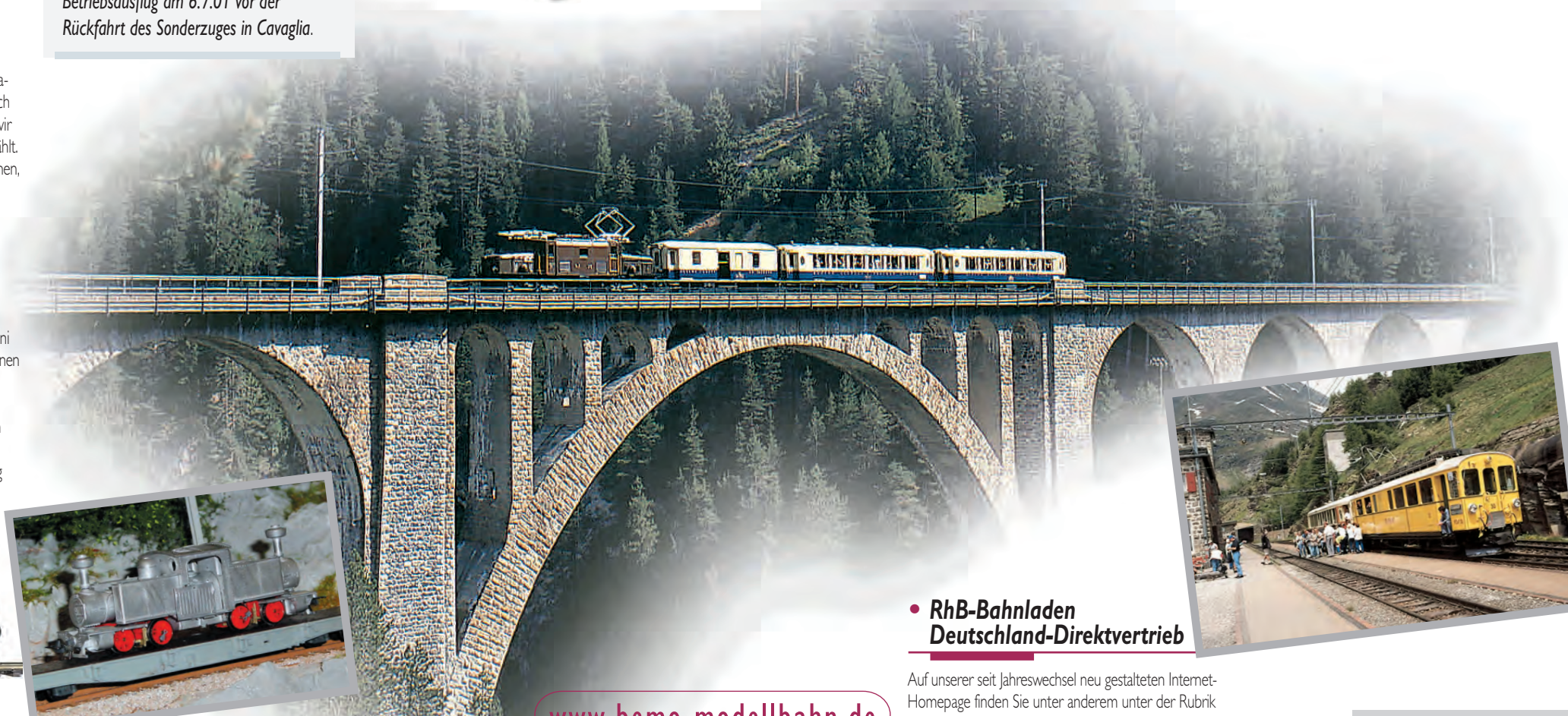
9030 913 BOB VT 63 (Spur N)
9030 934 WEG VT 414 (Spur N)



• Titelbild

Gruppenbild der BEMO-Mitarbeiter beim Betriebsausflug am 6.7.01 vor der Rückfahrt des Sonderzuges in Cavaglia.

BEMO Intern



• RhB-Bahnladen
Deutschland-Direktvertrieb

Auf unserer seit Jahreswechsel neu gestalteten Internet-Homepage finden Sie unter anderem unter der Rubrik „RhB Bahnladen“ einen Online-Shop, der die meistgefragten Souvenirartikel beinhaltet - diese sind

in der Regel ab Lager Deutschland direkt lieferbar. Selbstverständlich bieten wir mit Ausnahme der Fahrzeugmodelle auch alle im Bahnladen-Büchlein enthaltenen Artikel an.

www.bemo-modellbahn.de

• RhB Start-Sets 2001

Das im Jubiläumsjahr für Neueinsteiger aufgelegte Güterzug-Start-Set mit dem Modell unserer BEMO-Werbelok Ge 4/4 III 645, vier Güterwagenmodellen sowie einem Gleisoval mit Weiche ist werkseitig ausverkauft! Lieferbar sind im Herbst/Winter 2001 die RhB Start-Sets „GmP“ Art. 7256 100 sowie „Bernabahn“ Art. 7266 110 (jetzt ohne offenen Aussichtswagen). Ein letztes Mal aufgelegt wird das Start-Set „Glacier Express“ Art. 7258 140.



Messen 2001

Wir stellen im zweiten Halbjahr 2001 auf folgenden Publikumsmessen aus:

- Suisse Toy, Bern.... 26. - 30.09.01
- 19. Int. Modellbahn-Ausstellung, München..... 28.11. - 02.12.01

• Salonwagenzug

Abweichend zu unserer Ankündigung im Neuheitenteil der BP 20 liefern wir das Set „Salonwagenzug“ 7255 125 ohne Lokomotive Ge 6/6 I 415 aus. Die Wagenpackung mit den beiden Einzelgänger-Wagen As 1154 und As 1161 in rot/beiger Farbgebung wird daher nicht einmalig aufgelegt, sondern in das Standardprogramm übernommen.



► **Unser Hauptkatalog!**
Wieder gepackt mit allerlei nützlichen Informationen rund um die Faszination Schmalspur und unsere RegioShuttles in HO und N. DM 20,- (Inland), DM 28,- (Ausland). Gegen Einsendung von Briefmarken.

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

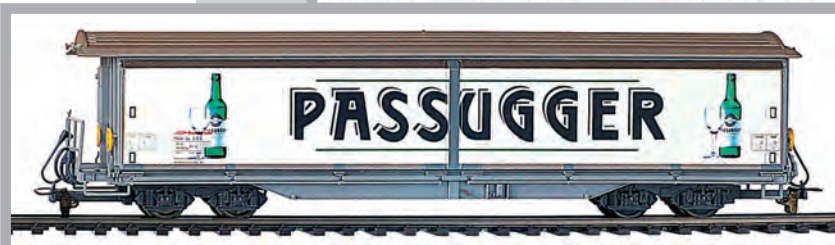
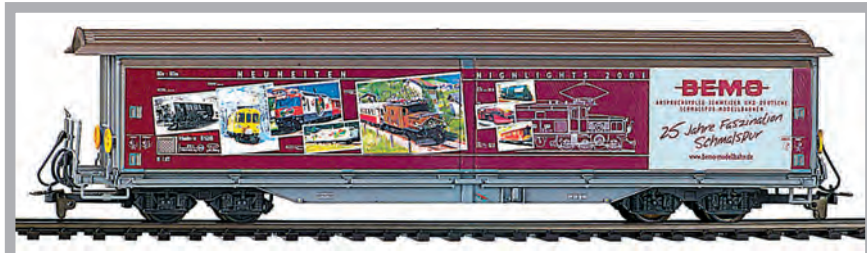
Die BEMO Post erscheint zweimal jährlich und ist im Modellfachhandel erhältlich. Abonnements direkt von BEMO kosten für 2 Ausgaben (September und Januar) jeweils DM 14,- Inland, DM 21,- Europa und DM 34,- Welt einschließlich Versand. Copyright 2001 by BEMO Modelleisenbahnen GmbH u. Co. Die in dieser 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.

Exklusivmodell 2000



BEMO

Neu



Zur zweiten Generation der RhB-Werbeloks zählt die blaue Ge 4/4 III 646 der „Swisscom“ mit ihrer Wolkenbedruckung. Während der Eröffnungsfeierlichkeiten des Vereina-Tunnels am 19.11.1999 zeigte sich die Maschine noch in klassisch roter Farbgebung mit großem Bahnlogo auf den Seitenflächen. Wenige Wochen später erhielt auch die Lok 646 ihre erste Ganzreklame. In nicht minder zeitgemäßem Outfit gibt sich die Universallok Ge 4/4 II 626 „Malans“. Anlässlich von Revisionen erhalten die Loks 611-633 sukzessive Rechteckscheinwerfer an Stelle der runden Stirnleuchten. Entsprechend modern wirkt die Stirnsicht auch im Modell. Weitere farbenfrohe Varianten der ebenfalls zweiten Werbewagen-Generation sind die drei Schiebewandwagen. Zum einen der Haik-v 5128 mit nicht isoliertem Wagenkasten und plakativen Klebefolien mit Abbildungen der attraktivsten BEMO-Messeneinheiten „verschachtelt“ in unserer neuen Verpackung auf den Seitenwänden.

Isoliert sind die Laderäume der Wagen 5167 und 5168, die ihre einstige „Usego“-Beschriftung gegen eine der Firmen „Feldschlösschen“ bzw. „Rhäzünser/Passugger“ eingetauscht haben. Ungebrochen großer Nachfrage erfreuen sich die Zementtransportwagen Uce in aktueller Beschriftung, die als 4er-Wagenset ausgeliefert wurden. Während die Wagen 8008 und 8087 noch das rote Band tragen, wurden die Wagen 8092 und 8094 mit „HCB“ auf weißem Kessel umbeschriftet. Zum Redaktionsschluss war diese Neuheit trotz deutlicher Überproduktion gegenüber der Messe-Vorbestellungen bereits ausverkauft, so daß wir im Herbst mit der Artikel-Nummer 7460 151 ein weiteres Set mit veränderten Betriebsnummern auflegen: 8084 und 8086 mit rotem Band, 8088 sowie 8090 „HCB“. Nachdem im Kieswerk Untervaz bzw. auf der Werbelok Ge 4/4 III 649 bereits das neue „Holcim“-Logo angebracht wurde, darf spekuliert werden, wie lange sich das „HCB“-Logo noch auf den „Mohrenköpfen“ halten kann ...

Je eine dritte Wagennummer in der Ausführung um 1910 bzw. 1960 wurde von den zweiachsigen Personenwagen der Serie C 256-268 aufgelegt. Mit dem 1966 aus dem B 2062 entstandenen Mannschaftswagen Bm 6 bieten wir nach längerer Zeit wieder ein Bahndienstfahrzeug der Bündner Meterspurbahn an. Neben modernem Rollmaterial gelangte mit dem Kiestransportwagen Lbk 8643 auch ein Güterwagen in der Beschriftung der 50er bzw. 60er Jahre in den Fachhandel. Er paßt zu dem bereits lieferbaren gedeckten Güterwagen K3 5043 (2250 103) und dem Zementtransportwagen mit Fischbauchträger OBI 8091 (2260 101) der selben Epoche. Die drei Fahrzeuge wurden im aktuellen Hauptkatalog angekündigt, Vorstellung siehe auch BEMO-Post 20 auf Seite 14.

Endlich ist sie da!

...das Metallmodell der 1910 für die Bernabahn in Dienst gestellten selbstfahrende Dampfschneeschleuder X^{rot} 9213!

Ein fünfpoliger Motor übernimmt den Antrieb der beiden dreiachsigen Drehgestelle des Triebwerks Bauart Meyer, ein zweiter sorgt für die Rotation des Schleuderrades. Über die im Stehkessel angeordnete Stellschraube kann im Analogbetrieb zwischen Adhäsions- und/oder Schleuderradantrieb gewählt werden. Um einen einwandfreien Kontakt gewährleisten zu können, sollte der Drehschalter möglichst nicht überdreht werden. Nach dem Lösen der vier außen angeordneten Gehäuseschrauben (die inneren dienen

Exclusive Metal Collection

zur Motorbefestigung und sollten nicht gelöst werden) und dem Abheben des Lokgehäuses kann eine kleine, in der Bedienungsanleitung beschriebene „Schaltungskorrektur“ der Digitalbaustein nach NEM 652 eingesteckt werden. Als 1. Funktion ist die Beleuchtung der Stimlampe vorgesehen, die 2. kann zur Aktivierung des Schleuderradantriebs herangezogen werden.

Der Tender wird einfach eingeklipst. Wir empfehlen zur Vermeidung von Lackschäden dringend, den Schaumstoff zwischen Lok und Tender beim Verpacken in die Faltschachtel einzusetzen.

1299 113 RhB X^{rot} 9213 Dampfschneeschleuder



Erstmals in den Fachhandel gelangte die Neuauflage der BVZ Zahnradlokomotive HGe 4/4 II 1-5, jetzt mit stirnseitig neuem Logo und der Betriebsnummer I „Matterhorn“. Komplette lieferbar ist mit dem Modell des AS 2013 die Bauserie der vier Panoramawagen AS 2011-2014 der BVZ Zermatt-Bahn.



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



Zum Sommer 2000 stellte die MOB ihr komplettes „Golden Pass“-Expresszug-Angebot um und gestaltete unter anderem auch ihre modernen Zugloks Ge 4/4 8001-8004 neu. Unser schwarzes Modell der Lok 8003 gibt eine Übergangsbeschriftung vor der Einführung des neuen Zugangebotes am 28. Mai 2000 wieder. Gleichzeitig erfolgte eine Neuauflage der Lok im Ablieferungszustand mit neuer Betriebsnummer: die Lok 8004 ersetzt damit die bisher gefertigte Ge 4/4 8002.

1259 304 MOB Ge 4/4 8004
1259 313 MOB Ge 4/4 8003 „?? 28 mai“



- 1258 156** RhB Ge 4/4 II 626 „Malans“
- 1259 126** RhB Ge 4/4 III 646 „Swisscom“
- 2258 103** RhB Lbk 8643 Kieskastenwagen
- 2288 128** RhB Haik-v 5128 „BEMO“
- 2288 147** RhB Haik-qy 5167 „Feldschlösschen“
- 2288 148** RhB Haik-qy 5168 „Rhäzünser“
- 3230 102** RhB C 262 (um 1910)
- 3230 129** RhB B 2059 (um 1960)
- 3230 190** RhB Xk 9060 Bauzugwagen
- 3281 101** RhB A 1271 „Bernina Express“
- 3282 103** RhB B 2463 „Bernina Express“
- 7460 150** RhB 4er-Wagenset Zementwagen



Speisewagen

Als die „Mitropa“ 1928 als Betreiber die ersten Speisewagen auf die Gleise der damaligen Berninabahn setzte und die Zeiten für ein solches Unternehmen schon wenig später alles andere als rosig waren, ahnte wohl kaum einer den bis heute ungebrochenen Erfolg der für Meterspurgleise ungewöhnlichen Fahrzeuge.

Mit den beiden Salon-/Speisewagen B4ü 161 und 162 eröffnete die „Mitropa“ den Restaurationsbetrieb auf Meterspurgleisen zwischen St.Moritz und Tirano. Aus zollrechtlichen Gründen einerseits und der vertraglichen Bindung Italiens an die ISG andererseits wurde den beiden Salonwagen ein aus einem Güterwagen umgebauter zweiachsiger Küchenwagen beigegeben; dieser mußte noch auf schweizerischem Gebiet abgekuppelt werden. Mit Tischen ausgerüstete vierachsige Wagen C4ü der 3. Wagenklasse verstärkten den erstmals am 15.12.1928 eingesetzten Salonwagenzug bis zum Vertragsende im Sommer 1938. Bis dahin befanden sich alle Wagen des einstigen Salonzuges im Besitz der Berninabahn, wurden aber im Dezember 1943 nach der Bündner Privatisierung der Berninabahn und die Eingliederung in die Rhätische Bahn von der „Mitropa“ gekauft. Kurioserweise transportierte man sie 1944 kurz vor

dem Ende des Zweiten Weltkrieges in die Mitropa-Werkstätte nach Berlin-Falkensee und rüstete dort je eine kleine Küche nach; der umständliche Einsatz der Küchenwagen wurde somit überflüssig; gleichzeitig endete der Einsatz von Speisewagen über den Berninapass.

Bereits in den beiden Jahren nach Indienstellung der später als WR 3813-3814 bezeichneten Berninabahn-Wagen folgten für den Einsatz in den Albulabahn-Schnellzügen die drei vollwertigen Speiserestaurants Dr4ü 10-12. Bezüglich der Außenmaße orientierte sich SWS an den zur selben Zeit beschafften Wagen ABC4ü 615-620 und AB4ü 207-211 der schweren Stahlbauart. Bewirtschaftet wurden der nur 1. Klasse führende „Engadin-Express“ St.Moritz - Chur, wenig später datieren erste Wagenläufe im „Gletscher-Express“ Chur - Disentis, im 1930 eingeführten „Glacier Express“ sowie vorübergehend im Prättigau nach Davos. Im Sommer des Jahres 1941 wurden schließlich erste Versuchsfahrten über die Zahnstangenrampe des Oberalppasses nach Andermatt unternommen, allerdings noch ohne Bremszahnrad. Dieses wurde später zunächst nur in den ehemaligen Berninabahnwagen nachgerüstet. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die fünf „Mitropa“-Restaurants aus der „Liquidationsmasse des deutschen Eigentums“ durch die Schweiz beschlagnahmt und versteigert; sie gingen 1949 in den Besitz der Betreiberbahn RhB über.

In die Jahre gekommen

Während die RhB schon darüber nachdachte, die nicht mehr zeitgemäßen und einer vergangenen Epoche angehörenden Wagen ersatzlos auszumustern, zeichnete sich Anfang der 70er Jahre eine Renaissance der „guten alten Zeit“ ab. Tourismus und Eisenbahn schienen auf einmal wieder vereinbar: Man besann sich der 40 Jahre alten Servicewagen und gliederte sie vermehrt im „Glacier-Express“ und den immer häufiger notwendigen Verstärkungszügen ein. Zunehmende Verschleißerscheinungen, vor allem aber die zwischenzeitlich von 45 auf 80 km/h angewachsene Reisegeschwindigkeit führten zu unbefriedigenden Laufeigenschaften. Zwischen 1968 und 1974 erhielten sie daher neue Drehgestelle.

Die veralteten Küchen und die teils deutlich verschlissenen Innenausstattungen aus der Ablieferungszeit standen zur Erneuerung an. Zwingend notwendig wurde auch die Nachrüstung bislang nicht vorhandener Kühleinrichtungen.

Als Prototyp für die Modernisierung wurde der WR 3812 herangezogen. 1974 erhielt er in der RhB-Hauptwerkstätte Landquart eine neue Küche einschließlich moderner Mikrowellenherde und Kühlanlagen. Weniger positiv wurde hingegen die ersatzweise mit Kunststoffteilen modernisierte Inneneinrichtung vom Publikum beurteilt, lösten sie doch reihenweise Entrüstungstürme aus.

Die Erfahrungen mit den Selbstbedienungsspeisewagen der SBB führten 1978, entgegen aller Tendenzen der Bahnverwaltungen im benachbarten Ausland, zum Entschluß, die vorhandenen Fahrzeuge weiterhin als Vollspeisewagen zu betreiben und grundlegend zu modernisieren bzw. die von der Berninabahn stammenden Wagen WR 3813-3814 außer Dienst zu stellen. Letzteres zögerte sich trotzdem noch bis zum Jahr 1991 hinaus. Die WR 3810 und 3811 wurden ebenfalls in der bahneigenen Hauptwerkstätte Landquart bis zum Stahlgerippe abgebrochen. Der Einbau einer neuen Küche, die vollständig stilgetreue Erneuerung der Innenausstattung unter Wiederverwendung der Messingaccessoires, doppelverglaste Fenster, neuer Belüftungs- und Heizungsanlagen sowie die Neuinstallation der elektrischen Ausrüstung einschließlich einer Beschallungsanlage und einer Umformergruppe waren die maßgeblichen Kriterien des Komplettumbaus oberhalb des Fahrgestells. Durch den Wegfall der Einstiegsgruppe am Küchenende konnte man die ohnehin nicht gerade üppige Arbeitsfläche für das Küchenpersonal auf ein erträgliches Maß steigern.

Neubauten

Der 1984 in Dienst gestellte erste Neubauspeisewagen WR 3815 entspricht in seinem äußeren Erscheinungsbild den Einheitswagen EW II der RhB. Das als Aluminiumkonstruktion mit Strangpreßprofilen ausgeführte Fahrzeug ist um 2m länger als die Umbauwagen WR 3810-3812, was sowohl dem Sitzplatzangebot als auch dem Küchenraum zugute kommt. Das Interieur ist modern und dem Zeitgeschmack entsprechend gehalten. Durch die Verwendung von Holz und Textilien soll er eine wohnliche Atmosphäre ausstrahlen.

BEMO Vorbild & Modell

Für Gourmets...

Die vorerst letzte Neubeschaffung beim Speisewagenpark war die Ablieferung des zweiteiligen WR 3816/17 im Jahr 1987, um den wachsenden Bedarf vor allem von Gruppenreisen begegnen zu können. Das in Aluminiumbauweise hergestellte Fahrzeug mit einer in Teilung Küchen- bzw. Saalwagen lehnt sich an die EW II/III an und stellt bezüglich Konzeption und Ausstattung eine vergrößerte Variante des WR 3815 dar - aufgeteilt in zwei kurzgekuppelte Wageneinheiten mit einem breiten und bequem begehbaren Übergang. Angepaßt an die veränderten Erfordernisse einer größeren Sitzplatzkapazität wurden erstmals eine WC-Anlage, Garderobennischen und großzügige Panoramafenster verwirklicht. Einzig wiederverwendet wurden die seit 1969 in den alten Berninabahn-Speisewagen eingebauten FFA-Prototypdrehgestelle mit Zahnradbremse FO/BVZ. Diese im Betrieb bewährten Konstruktionen wurden lediglich in punkto Federung und Dämpfung modernisiert. Das äußere Erscheinungsbild entspricht den damals neu eingeführten EW III in der rot/schwarzen Farbgebung des „Bernina-Express“. In Spitzenzeiten benötigt die RhB nach wie vor noch weitere Sitzplatzkapazitäten. Mit der Umrüstung des EW IA (WR-S) 1223 zum Behelfsspeisewagen mit herausnehmbaren Tischen 1991 und dem aus dem

A 1243 umgebauten WRc 3822 mit Behelfsküche für Catering-Betrieb 1993 konnte man die Abstellung der beiden Altbauwagen WR 3813/3814 zunächst kompensieren. Reserven waren nach wie vor nur in sehr geringem Maß verfügbar.

Die Rückkehr der ehemaligen Berninabahn-Speisewagen von der DFB zur RhB sowie die Revidierung und Inbetriebnahme des wieder zum Saalwagen rückgebauten WR-S 3814 und die Übernahme der blauen Farbgebung der Salonwagen As 1141-1144 für Nostalgie-Speisewagen kennzeichnen die jüngsten Aktivitäten auf dem Bündner Meterspurnetz. Seines violetten „Gourmino“-Anstriches wurde zumindest der WR 3810 kürzlich beraubt.

Passend zu den Salonwagen und dem WR-S 3814 trägt er den selben blauen Farbton, weitere Fahrzeuge stehen noch zur Umlackierung an.



3273 110 RhB WR 3810
3273 121 RhB WR 3811 „Gourmino“



Wir helfen dem Krokodil auf die Beine!



BEMO Vorbild & Modell

... Neues vom Bernina-Krokodil

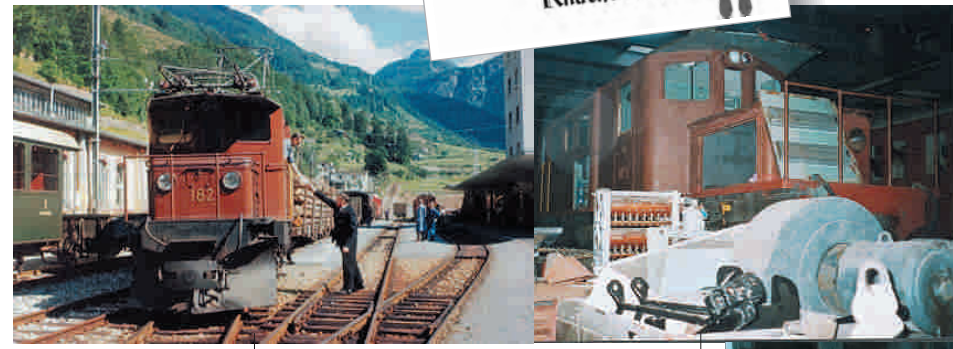


Foto: Karl Wohlwend, 60er Jahre*)

Fotos: Walter Lips, 28. Mai 2001

Ende Februar hat der Club 1889 in Samedan mit den Arbeiten an der Ge 4/4 182 begonnen. Aus betrieblichen Gründen kann das Bernina-Krokodil nicht im Depot Poschiavo abgestellt werden. Die Rhätische Bahn hat dem Club 1889 jedoch im Depot Samedan zwei geeignete Hallengeleise für die Arbeiten am historischen Rollmaterial zur Verfügung gestellt.

In einem ersten Schritt wurde nun die Haube des Vorbaus auf der Führerstand-Seite abmontiert und der Ventilator ausgebaut. Schritt für Schritt wurden im Laufe des Frühjahrs und Sommers weitere Apparate wie die Hüpfbatterie, der Wendeschalter, der Kompressor und Teile der Führerstandsarmaturen demontiert. Kürzlich wurde auch das Drehgestell vom Lokkasten getrennt, um die Fahrmotoren auszubauen. Einzigartig am Bernina-Krokodil ist, dass jede Achse von zwei Motoren angetrieben wird! Folglich sind acht Motoren zu revidieren - diese Kosten bilden den grössten Aufwandsposten im Revisionsbudget.

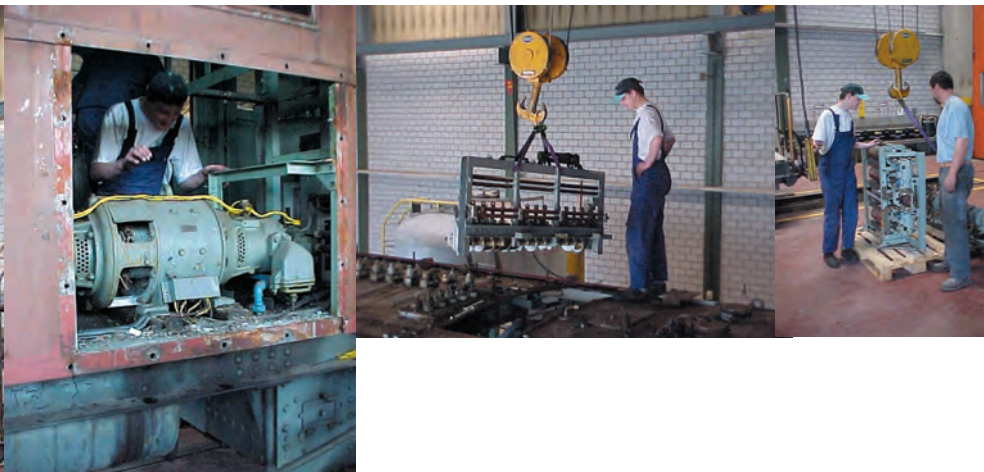
Die Einzelteile werden im Herbst in eine Werkstätte im Puschlav transportiert, wo sich die Gruppe Poschiavo des Club 1889 vor Ort um die Aufbereitung kümmert. Damit werden die langen An- und Abreisezeiten der freiwilligen Helfer aus Südbünden nach Samedan vermieden und die Leute können auch unter der Woche am Projekt arbeiten.



Fotos: Lieni Pitschi, 28 April 2001

Weitere Informationen zur Geschichte und Restaurierung des Bernina-Krokodils, über die anderen Projekte des Club 1889 und wie man Mitglied werden kann finden Sie im Internet unter www.club1889.ch

André Hintermann / Ernst Demonti



Exclusive Metal Collection

Unser Jahresmodell 2001 nimmt Formen an: Handmuster des Bernina-"Krokodils", zusammengebaut aus den ersten Probe-Abgüsse, jedoch noch mit vielen provisorischen Bauteilen, wie z.B. falschen Stromabnehmern.

Exklusivmodell 2001

Aufgenommen am 10.8.2001 auf unserer Schauanlage Alp Bondo. In natura zu sehen auf der Suisse Toy Bern vom 26.-30.9.2001!

1298 142 RhB Ge 4/4 182 Bernina-, "Krokodil"



*) Das Bild zeigt die 182 in demjenigen Zustand, in welchem es Stand Sommer 2001 renoviert werden soll (eingebaute Frontlampen, Scherenstromabnehmer). Nach derzeitigem Stand wird die Lok zwei Scherenstromabnehmer der Berninatriebswagen ABe 4/4 3x erhalten.

Druckfilmerstellung



Nach dem Beitrag zur Geschichte der Modellentwicklung im Hause BEMO möchten wir in loser Reihenfolge über den Produktionsablauf eines Modellfahrzeuges berichten. Ursprünglich wollte ich die Druckfilmerstellung unserer einstigen Werbelok Ge 4/4 III 645 aufzeigen. Da jedoch parallel zu den Redaktionsarbeiten die Druckfilme einer RhB-Werbelok entstanden, möchte ich die brandaktuellen Daten und in der nächsten Ausgabe natürlich das Ergebnis vorstellen.



Die Bergsilhouette besteht aus nur wenigen „reinen“ Farben, da bietet sich fast ein Bedrucken mit den einzelnen Farbtönen gegenüber einer Aufrasterung des Motivs mit den Grundfarben Gelb, Cyan, Magenta und Schwarz an. Der gekleckste Pontresina-Schriftzug mit etlichen gelben Farbtupfern stellt wohl eine Fleißarbeit dar. Schon steht die Vorgehensweise fest: Grundrahmen und Lokkasten werden blau lackiert, das silberne Dach entsprechend seitlich bedruckt. Der Blauton ist zwar nicht dunkel, speziell beim Gelbdruck empfiehlt es sich, mit Weiß zu unterlegen, um ein sauberes Gelb erzielen zu können. Beim Bergmotiv kommt ohnehin Weiß vor, warum nicht alles andere auch mit Weiß zur Farbneutralisierung vordrucken?

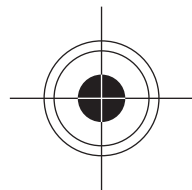
Während bei einem Fahrzeug in Standard-Lackierung der Scanner die einzige Möglichkeit zum Erzeugen der Digitalisierungsvorlagen ist, bietet sich bei Werbeloks vielleicht der Kontakt zum Auftraggeber an. Der vorliegenden Fall verläuft schnell und erfolgreich: Der mit dem Entwurf

Wieder einmal kursiert das Gerücht einer neuen Werbe-lokomotive auf dem Bündner Meterspurnetz. Die Neugier wird meist schnell gestillt: „Kennst Du schon die neue ...“ Doch bevor der „Informant“ seine erste optische Beschreibung loswerden kann, kommen nach den bisherigen Erfahrungen schon die ersten skeptischen Gedanken auf: „Die werden doch nicht den eigentlich bauren Grundrahmen ins Layout einbezogen haben, oder gar das Dach? Fehlt bloß noch, daß mal wieder irgendwelche Farbverläufe das Leben schwer machen ... Alles schon gehabt!“

Als nach Tagen ungeduldigen Wartens die ersten Fotos auf dem Schreibtisch liegen, beginnt die erste Analyse des Kunstwerkes, der „Pontresina“-Werbelok Ge 4/4 III 651. Alle Bilder sind rechtwinklig aufgenommen mit 50 mm Brennweite zur Minimierung des Verzuges - also optimal zum Einscannen und Nachdigitalisieren mit einem Zeichenprogramm. Na ja, seitlich Blau vom Grundrahmen bis ans Dach; die einst als Maß aller Dinge angesehene Farb- und (beim Modell) Teilrenkante rot/braun erweist sich diesmal als wenig vorteilhaft. Wenig begeistert mich auch die schwarze Stimgestaltung, die aufgrund der Schrägen beim Modell sicherlich Schwierigkeiten beim Drucken aufwirft (Verzug).

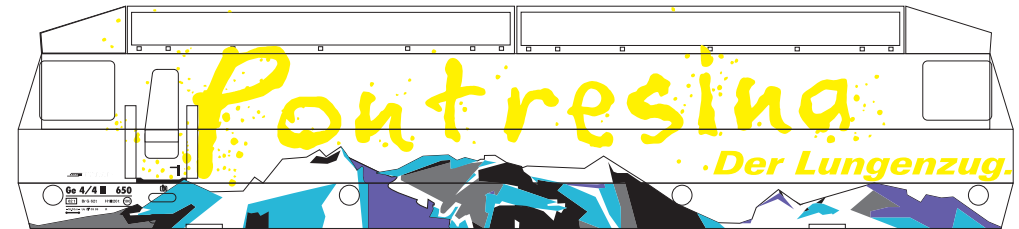
beauftragte Grafiker stellt eine sogar editierbare Grafikdatei zur Verfügung, die den als arbeitsaufwendig eingestuften „Pontresina“-Schriftzug mit scheinbar allen Farbklecksen beinhaltet. Mit drei über die Lokkastenlänge aufgenommenen Fotos wird die gesamte Lok maßstäblich zusammengesetzt und unter die natürlich bereits vorhandene Konturzeichnung der Ge 4/4 III so platziert, das Fotos und Modellumrisse im Idealfall deckungsgleich übereinander liegen. Die Grafikdatei wird entsprechend in der Lokkontur platziert, damit Fotos und Entwurfsdaten miteinander verglichen werden können.

Entwurf und Realität unterscheiden sich häufig, so auch hier: Jeder Buchstabe und jeder Farbkleck werden einzeln positioniert, gedreht oder skaliert bis alle Grafikumrisse so gut wie möglich mit denen der Scans deckungsgleich sind. Das auf der Vorlage aus unendlich vielen Einzelflächen aufgebaute Gebirgsmotiv ist zwar theoretisch verwendbar, nach kurzer Zeit zeichnet sich jedoch ab, daß die Neuerstellung aller Flächen aufgrund der Komplexität der Farbübergänge wohl schneller gehen dürfte. Nach längerer Zeichenarbeit am Bildschirm sind die einzelnen Farbflächen sowie die weiße Unterdruckung den Farbebenen zugeordnet und der, je nach Maschine erforderliche Positionierrahmen, für die Druckklischee-Erstellung platziert. Entsprechend verfähre ich mit der Stim, bin mir allerdings im Klaren, daß der Schwarzfilm sicherlich noch mindestens einmal korrigiert werden muß. Als problematisch könnte sich noch die stirnseitige Schwarzbedruckung des Grundrahmens erweisen! Nachdem das Hauptmotiv, entsprechend der einzelnen Farben, zu Schwarzfilmen jeweils für Lokkasten und Grundrahmen verarbeitet wurde, kommt die Routinearbeit Türgriff und Türschutzblech sowie der rote RhB-Schriftzug bezüglich Lage und Gestalt von vorhandenen Modellen übernommen werden. Modifiziert wird zwangsläufig noch der Technische Block. Insgesamt sind nun einschließlich Dach 21 neue Druckfilme erzeugt worden. Obwohl die beiden Längs- und Stirnseiten identisch sind und das Lokgehäuse daher auf Umschlag bedruckt werden kann, fallen noch immerhin 28 Druckgänge für den Lokkasten, 16 für den Grundrahmen und 9 für das Dach, insgesamt also theoretisch 53 Druckgänge für das ganze Modell an. Nachdem die Vorarbeiten abgeschlossen sind, wird die Datei mit den Filmen zum Ausbelichten weggeschickt und ein vermalter Druckplan erstellt. Weiter geht's dann nach dem Lackieren der Bauteile, dem Einstellen und dem Andruck ...



BEMO Produktion

Basierend auf dem Scan werden sämtliche Flächen und Zeichen nachdigitalisiert sowie in einer Lokkontur platziert. Unten die einzelnen Farbauszüge des Seitenflächens (Lokkasten + Grundrahmen noch nicht aufgetrennt). Die weiße Unterdruckung wurde aus Darstellungsgründen hellgrau eingefärbt.



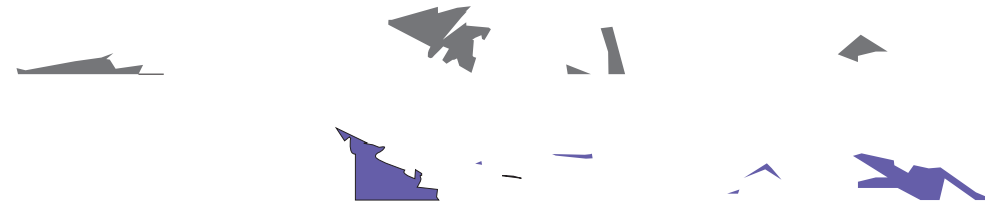
Weißer Unterdruckung



Farbe Schwarz



Farbe Grau



Farbe Blau



Farbe Türkis



Farbe Gelb





BEMO Fahrzeugbau

FO Kkl - Flachwagen self made



Ein einfaches Umbauprojekt ohne große Vorkenntnisse ist der dem RhB-Niederbordwagen Typ Kk-w sehr ähnliche Kkl 4601-4606 der FO. Die zehn Vorbildfahrzeuge wurden 1914 in Frankreich gebaut und als M 601-610 bei der damaligen BFD eingereiht. Ab 1976 wurden sieben davon von der FO modernisiert, hauptsächlich durch Tausch der Seitenwände gegen solche aus Aluminium. Charakteristisch für diese Wagen ist die gegenüber den RhB-Wagen veränderte Bremsanlage. Häufig gelangen diese Wagen auch auf das benachbarte Bündner Meterspurnetz, sogar bis ins Engadin. Sie sind damit auch für Nicht-FO-Modellbahner einsetzbar. Text, Zeichnungen und Fotos von Herbert Aurenz. Für einen maßstäblichen Nachbau wird der Wagen auf beiden Seiten gekürzt. Wer sich das rechtwinklige Sägen und Feilen das nicht zutraut, kann sich alternativ nur auf den einfachen Umbau der Bremsanlage sowie die Neubeschriftung beschränken.

Stk	Bezeichnung	Art.-Nr.	Hersteller
1	RhB Kk-w	z.B. 2263 100	BEMO
2	Bremsluftbehälter	2073 008 000	BEMO
2	Speichenradsätze	5207 000 (10 St.)	BEMO
1	Bühnengeländer	2052 004 000	BEMO
Kunststoffprofile:			
	Polystyrolplatte 0,5 mm	PS-9020	Evergreen
	Polystyrolstreifen 1x1 mm	PS-142	Evergreen
	Polystyrolstreifen 0,75x1 mm	PS-132	Evergreen
	U-Profil 2mm	PS-262	Evergreen
	Messing-Draht d= 0,4 mm		
	Aluminium-Farbe		
	Beschriftungssatz	5065	KS-Modellbahnen

Kürzen des Wagens

Zuerst wird der Wagen vollständig zerlegt und der Rahmen außerhalb der Achsträger nach Zeichnung auf beiden Seiten um 1,1 mm gekürzt. Bei der Bodenplatte wird genauso verfahren. Die Seitenwände werden an denselben Stellen gekürzt, so daß danach die Haltestege wieder in die Bodenplatte passen.

Bremsanlage

In den Rahmen werden von unten zwei kleine Polystyrol-Rechtecke, 1 und 2 mm dick, als Träger für die Bremszylinder geklebt. Der waagrecht liegenden Zylinder (mit 2 mm PS unterlegt) erhält in der Mitte axial je eine 0,8 mm Bohrung, in die zwei entsprechend gebogene Drahtstücke eingeklebt werden. Der zweite Bremszylinder wird mittig (über die Kessellänge)

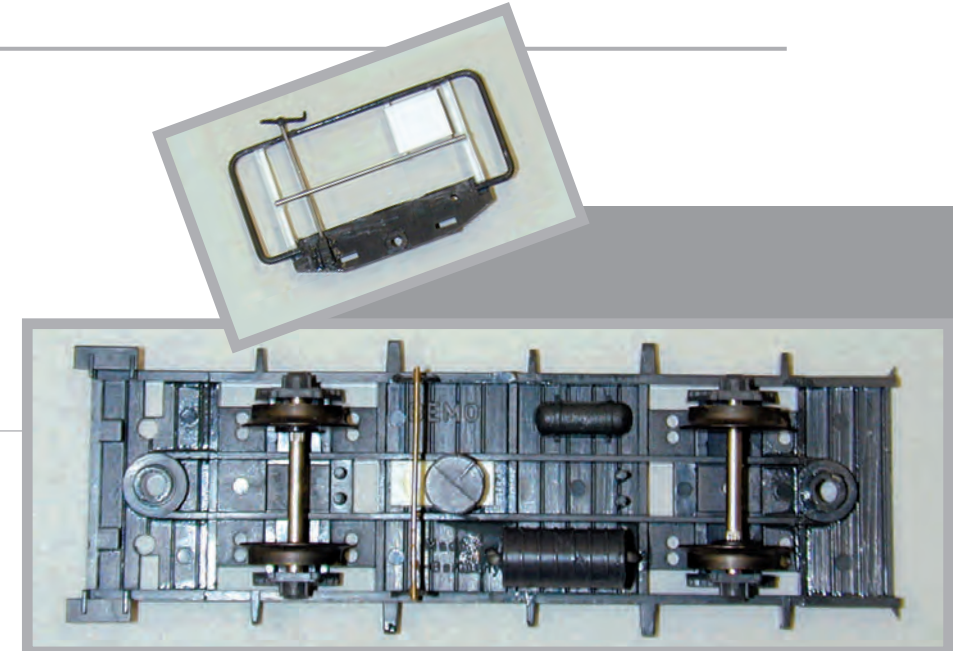
durchgeschnitten und eine Hälfte davon stehend auf der 1 mm PS-Unterlage fixiert. Wiederum mit Draht wird die Verbindungsstange des Bremsgestänges nachgebildet. Aus einer PS-Platte und 2 Streben wird abschließend das Schild (ca. 2,5x3,5 mm) vor dem Bremszylinder gebaut.

Bühnengeländer

Der Handbremshebel sitzt beim FO Kkl deutlich weiter innen als beim RhB-Pendant. Deshalb wird er - genauso wie alle anderen Streben des Bremsbühnengeländers - mit einem scharfen Bastelmesser oder Skalpell entfernt. Aus 1x1 mm PS-Profil wird der unten angeordnete Getriebekasten der Handbremse nachgebildet, aus 0,4 mm Draht die Stange und mit dem abgeschnittenen und durchbohrten Handhebel die Bremsanlage neu aufgebaut. Die drei in der Zeichnung sichtbaren Streben (2x vertikal, 1x horizontal) werden aus mittig geteiltem I-Profil nachgebildet und eine neue Nummempalte aus 0,5 mm Polystyrol eingefügt.

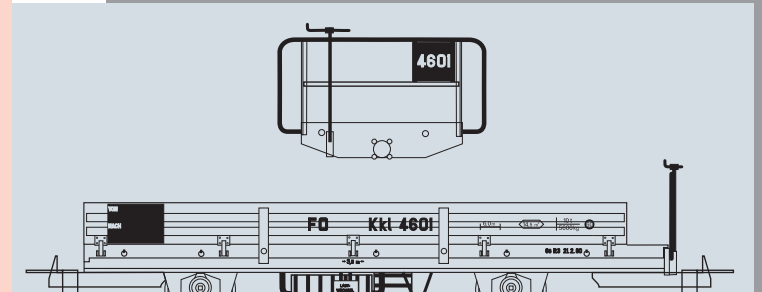
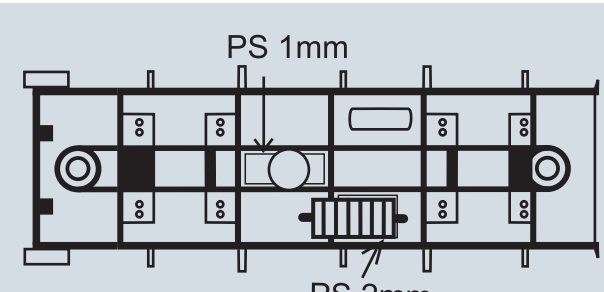
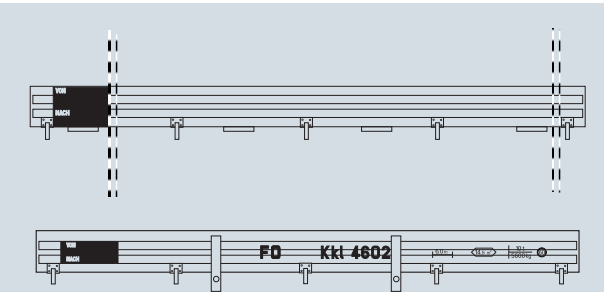
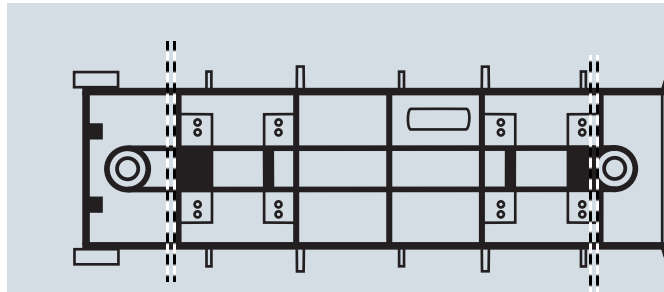
Finish

Für die Lackierung wird mit einer kleinen Menge Silber zugesetzte hellgraue Weinert-Farbe zur Abstimmung für die Seitenwände und Dunkelgrau für den Rahmen verwendet. Die Metallteile sollte man vorher grundieren. Die Beschriftung wird als Schiebbild von KS-Modellbahnen Karlheinz Stümpfl, Binger Straße 6, 55444 Waldlaubersheim (Tel. 06707/960759 bzw. Fax 06707/960749) unter der Artikel-Nummer 5065 mit verschiedenen Wagennummern 4601, 4602, 4605, 4607 und 4608 angeboten. Ein Bogen enthält die Beschriftung für einen Wagen, gewünschte Nummer(n) bitte bei der Bestellung angeben. Dort erhältlich sind auch alle für



den Bau benötigte Einzelteile. Bemerkenswert ist der ebenfalls bei KS erhältliche Kunststoff-Klebstoff Ruderer L530, der sich für Verklebung unterschiedlicher Kunststoffe untereinander und auch mit Metall, Glas oder Holz bestens eignet und auch für den Musterbau verwendet wurde. Zum Abschluß werden noch 4 neue massive Drehungen aus PS Streifen geschnitten, lackiert und angeklebt. Da die Güterwagen der Furka-Oberalp Bahn immer sehr

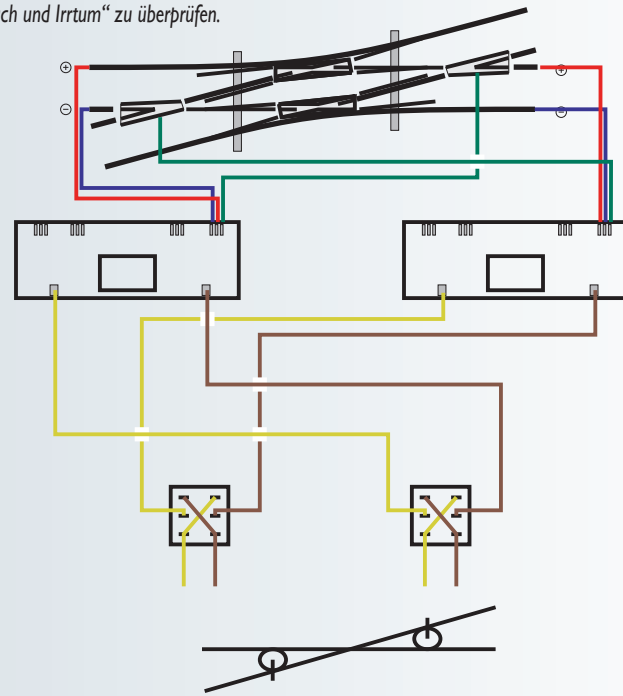
gepflegt aussehen, kann bei diesem Wagen auf eine Alterung verzichtet werden; oder sie wird nur sehr vorsichtig am Rahmen angebracht.



Tips zur Verkabelung einer DKW von Thomas Bock

Beim Anschluß einer DKW sind ein paar kleine, dafür aber umso wichtigere Besonderheiten zu beachten. Zwar entspricht das Symbol einer DKW im Gleisbild dem zweier hintereinander liegender Einzelweichen, die Funktion entspricht aber der zweier ineinander geschobener Weichen! Daher wird der in der Skizze rechts liegende Weichenmotor mit dem linken Weichenschalter und umgekehrt angesprochen. Auch der Anschluß der Herzstücke verläuft sozusagen „über Kreuz“.

Beim Anschluß der Herzstückpolarisierung kann, je nach Einbaulage der Weichenmotoren, die Polarität anders sein als in der Skizze. Dies ist im Einzelfall durch „Versuch und Irrtum“ zu überprüfen.



BEMO

Modul TAVANASG

Thomas Bock



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,-
- 20 11/00
- 21 1/01

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

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

Katalog-Update

Artikel	Beschreibung	Bemerkung	Seite	Kat.
0801 500	Buch Technische Bauten	Ausverkauft	11	
7266 100	RhB Start-Set „Berninabahn“	Ersatz: 7266 110	13	
1291 104	RhB Ge 4/6 354 grün	Ausverkauft	18	E
1258 156	RhB Ge 4/4 III 629 „Tiefencastel“	Ersatz: 1258 156 (# 626 "Malans")	29	
1259 128	RhB Ge 4/4 III 648 „Vereina“ II	Ersatz: 1259 118 ("Vereina" I)	31	
1259 119	RhB Ge 4/4 III 649 „BCU“	Ausverkauft	31	A
1254 101	RhB Ge 6/6 II 701 60er Jahre	Ausverkauft	32	A
1275 113	RhB Gm 3/3 233	Ausverkauft	33	E
3286 137	RhB B 2337 Pendelzugwagen	Ersatz: 3286 131 (# 3911 Velowagen)	43	
3284 126	RhB B 2336 Mitteleinstiegsw. rot	Ersatz: 3284 124 (# 2334) - neu 2002	44	
3283 107	RhB AB 1517 Mitteleinstiegsw. grün	Ausverkauft	44	A
3284 108	RhB B 2338 Mitteleinstiegsw. grün	Ausverkauft	44	A
3253 128	RhB B 2318 EW I Arosa	Ersatz: 3253 137 (# 2317) - neu 2002	45	
3256 141	RhB AB 1541 EW I Bernina	Ersatz: 3256 144 (# 1544) - neu 2002	50	
2287 107	RhB Fad 8707 „BAS“	Ersatz: 2287 103 (# 8703) - neu 2002	59	A
2260 153	RhB Uce 8093 „HCB“	Ausverkauft	61	E
2283 106	RhB Gbk 5646	Ausverkauft	62	A
2283 138	RhB Gbk-v 5558 Schienenreiniger	Ersatz: 2282 143 (# 5503) - neu 2002	62	
2256 191	RhB Xk-v 9091 Kabelbauwagen	Ausverkauft	62	A
2283 125	RhB Gbk-v 5605 „Albulawasser“	Ausverkauft	63	A
1263 212	FO Deh 4/4 52 „Tujetsch“	Ersatz: 1263 215 (# 55 "Brig")	75	
2287 215	FO Fad 4855	Ausverkauft	77	A
3267 224	FO B 4254 neue Farbe	Ersatz: 3267 222 (# 4252) - neu 2002	78	
1259 302	MOB Ge 4/4 8002	Ersatz: 1259 304 (# 8004)	97	
2273 300	MOB Ek 510 Hochbordwagen	Druckfehler: 2276 309 (# 609)	99	
6015 000	Ms Bahnübergang-Warnkreuze	Ausverkauft	100	A
6018 000	Ms Zuglaufschilder Berninabahn	Ausverkauft	100	A
6019 000	Ms Zuglaufschilder Davos-Filisur	Ausverkauft	100	A
6021 000	Ms Zuglaufschilder Express-Züge	Ausverkauft	100	A
4426 000	Weichenschalter	Ausverkauft	106	

P. Belloncle; G. Brüngger; R. Grossenbacher; Ch. Müller

Das grosse Buch der Rhätischen Bahn 1889-2001

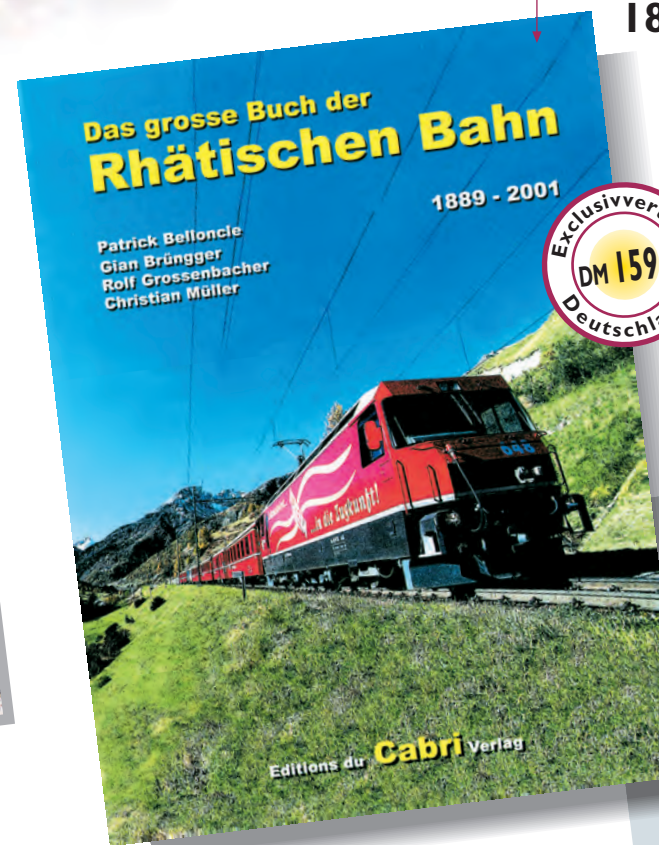
Nahezu 400 Seiten und über 1000 Bilder

Das 1999 in französischer Sprache im Cabri-Verlag erschienene Buch „Le Chemin de fer rhétique“ ist überarbeitet und aktualisiert (auch mit neuen Bildern) demnächst auf Deutsch erhältlich. Das einzigartige, von der Autorengruppe „Viafer Grischuna“ verfasste Werk umfasst die Bahngeschichte Graubündens von der Landquart-Davos-Bahn bis zu Fertigstellung und Betrieb des Vereinatunnels. Die Gleichstromlinien Bernina, Chur-Arosa und Bellinzona-Mesocco werden ebenfalls gebührend behandelt.

Art.: 0800 100

Ich bestelle „Das große Buch der Rhätischen Bahn“ zum Preis von DM 159,- / EUR 81,30 incl. Postversand innerhalb Deutschland, (bei anderen Ländern nach Aufwand).

Entweder Verrechnungsscheck beilegen oder zzgl. DM 7,- für Versand per Nachnahme.



Exklusivvertrieb
DM 159,-
Deutschland

Editions du Cabri Verlag



Universallok Ge 4/4 III 650 - 652

„Pontresina“ 651 1259 121



Zahnradgepäcktriebwagen Deh 4/4 I 51 - 55

„Brig“  55 1263 215



4er-Wagenset Zemetwagen
Neuaufgabe Uce 8084, 8086, 8088, 8090



7460 151

Herbstneuheiten

BEMO

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

www.bemo-modellbahn.de