

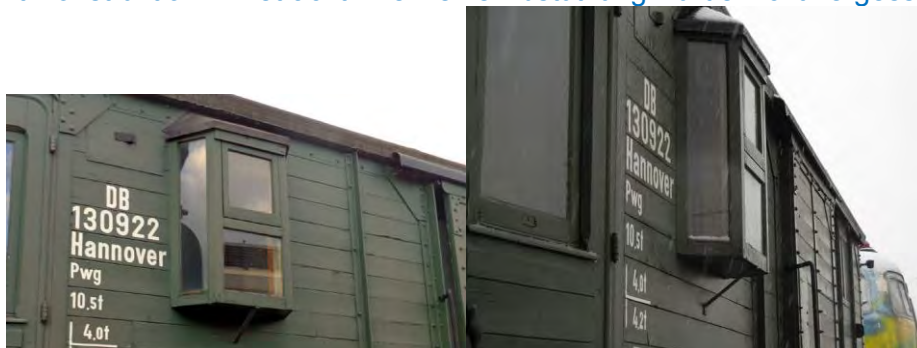
Krüger Modellbau
Finkenstraße 10
35232 Dautphetal
06466-80104
www.krueger-modellbau.de

Neuheiten 2017

Spur I

I 98860.01 Aussichtskanzel für Packwagen, seitlich

Wozu die Dachkanzeln von Packwagen ursprünglich dienten, kann man bei mancher Museumsbahnfahrt erfahren: wenn glühende Partikel über den Zug wehen, sich auf der Jacke niederlassen und dort Löcher hineinbrennen. Der Packwagenschaffner fungierte, da sehr viele Wagendächer aus brennbaren Materialien bestanden (Holz, Segeltuch, Teerpappe) neben anderen Aufgaben auch als „Brandwache“. Mit Aufkommen von Diesel- und Elloks entfiel diese spezifische Aufgabe; aber insbesondere wegen wiederkehrender Undichtigkeiten wurden die Kanzeln abgebaut. Da der Packwagen, um beheizt werden zu können, meist hinter der Lok hing, war die Zugbeobachtung nach wie vor erforderlich – aber auch die Beobachtung der Signale!. Daß die seitlichen Kanzeln den Zweck haben könnten, das in der Nachkriegszeit häufige „Fringsen“ zu erkennen, ist wohl eher unzutreffende Spekulation, wenngleich Überfälle auf Züge (insbesondere der berühmte Postraub) ein sehr beliebtes Film-Thema sind.... Es hätte gut sein können, daß, wenn ein Kardinal den Kohlenklau „moralisch legalisiert“, www.erzbistum-koeln.de/kultur_und_bildung/historisches-archiv/schaetze_aus_dem_archiv_1/eine_predigt_mit_folgen_die_bedeutung_des_wortes_fringsen/ die Bahn Vorkehrungen trifft... Ein Wagen mit einer solchen Kanzel, die eine einfache Holzkonstruktion ist, ist in Koblenz-Lützel zu besichtigen. Um auch in kleinen Spurweiten die Kanzel leicht verglasen zu können, kam nur eine Ätzkonstruktion in Betracht. Die kleine Abstützung wurde nicht vergessen.



I 99108.03 Rawie-Prellbock mit Doppel H-Profil

Den schon im Programm befindlichen Rawie-Blechprellbock gibt es nun in einer technischen Variation: mit einem stabilen Querträger aus zwei verschweißten H-Profilen, der neben den mit 40mm Gummipplatten bestückten Seitenpuffern auch den in der Mitte befindlichen

Zentralpuffer aufnimmt.

Prellböcke dieser Bauart gibt es nicht nur bei der Deutschen Bahn, sondern bei diversen Privatbahnen (HGK, Hamburger Hafenbahn).



I 99108.33 Querträger mit Doppel-H-Profilen zum Nachrüsten

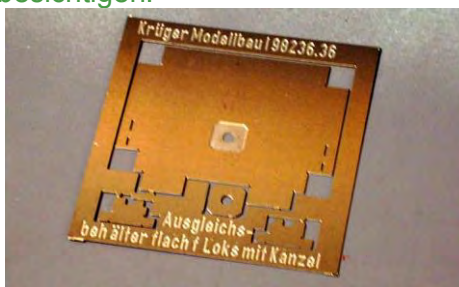
Wie die Vorbildaufnahmen zeigen, wurden auch Prellböcke älterer Bauarten mit diesen Querträgern mit gummibeschichteten Seiten- und Zentralpuffern ausgestattet. Grund genug, das Bauteil auch einzeln anzubieten, um damit Prellböcke anderer Anbieter nachrüsten zu können.



Spur O

O 98236.36 Flacher Ausgleichsbehälter für Loks mit Kanzel

Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse haben die V 36, die eine Kanzel bekommen haben, flachere Ausgleichsbehälter erhalten. An der Lenz-V 36 wird der aufgesteckte Ausgleichsbehälter entfernt und durch diese Ätzkonstruktion ersetzt. Bei der Fränkischen Museumseisenbahn in Ebermannstadt ist das große Vorbild zu besichtigen.



O 98860.01 Aussichtskanzel für Packwagen, seitlich

Wozu die Dachkanzeln von Packwagen ursprünglich dienten, kann man bei mancher Museumsbahnfahrt erfahren: wenn glühende Partikel über den Zug wehen, sich auf der Jacke niederlassen und dort Löcher hineinbrennen. Der Packwagenschaffner fungierte, da sehr viele Wagendächer aus brennbaren Materialien bestanden (Holz, Segeltuch, Teerpappe) neben anderen Aufgaben auch als „Brandwache“. Mit Aufkommen von Diesel- und Elloks entfiel diese spezifische

Aufgabe; aber insbesondere wegen wiederkehrender Undichtigkeiten wurden die Kanzeln abgebaut. Da der Packwagen, um beheizt werden zu können, meist hinter der Lok hing, war die Zugbeobachtung nach wie vor erforderlich – aber auch die Beobachtung der Signale!. Daß die seitlichen Kanzeln den Zweck haben könnten, das in der Nachkriegszeit häufige „Fringsen“ zu erkennen, ist wohl eher unzutreffende Spekulation, wenngleich Überfälle auf Züge (insbesondere der berühmte Postraub) ein sehr beliebtes Film-Thema sind.... Es hätte gut sein können, daß, wenn ein Kardinal den Kohlenklau „moralisch legalisiert“, www.erzbistum-koeln.de/kultur_und_bildung/historisches-archiv/schaetze_aus_dem_archiv_1/eine_predigt_mit_folgen_die_bedeutung_des_wortes_fringsen/ die Bahn Vorkehrungen trifft... Ein Wagen mit einer solchen Kanzel, die eine einfache Holzkonstruktion ist, ist in Koblenz-Lützel zu besichtigen. Um auch in kleinen Spurweiten die Kanzel leicht verglasen zu können, kam nur eine Ätzkonstruktion in Betracht. Die kleine Abstützung wurde nicht vergessen.



O 99108.03 Rawie-Prellbock mit Doppel H-Profil

Den schon im Programm befindlichen Rawie-Blechprellbock gibt es nun in einer technischen Variation: mit einem stabilen Querträger aus zwei verschweißten H-Profilen, der neben den mit 40mm Gummipplatten bestückten Seitenpuffern auch den in der Mitte befindlichen Zentralpuffer aufnimmt. Prellböcke dieser Bauart gibt es nicht nur bei der Deutschen Bahn, sondern bei diversen Privatbahnen (HGK, Hamburger Hafenbahn).



O 99108.33 Querträger mit Doppel-H-Profilen zum Nachrüsten

Wie die Vorbildaufnahmen zeigen, wurden auch Prellböcke älterer Bauarten mit diesen Querträgern mit gummibeschichteten Seiten- und Zentralpuffern ausgestattet. Grund genug, das Bauteil auch einzeln anzubieten, um damit Prellböcke anderer Anbieter nachrüsten zu können.



Spur HO

HO 63270 gedeckter Drehgestell-Güterwagen GG 90 der DB, poln.Bauart)

Bedingt durch Krieg und die gescheiterten Rücktausch-verhandlungen sind sehr viele Fahrzeuge, die der polnischen Staatsbahn gehörten, in den Besitz der Deutschen Bundesbahn übergegangen. Ob die DB aber auch rechtmäßiger Eigentümer dieser Fahrzeuge (darunter die bekannten „polnischen Hechte“) wurde, kann bezweifelt werden.

Stefan Carstens schreibt in Band 1 von einer „recht beträchtlichen Zahl“, die in den Bestand der DB kamen. Im Jahr 1954 waren es 60 Stück. Wegen seines markanten Aussehens und, weil auch dieser Wagen „Eisenbahn-und Weltgeschichte“ zeigt, und es, vom erst später entstandenen „Bromberg“ abgesehen, nichts Vergleichbares gibt, bietet sich dieser Wagen, auch wenn er als „Exot“ angesehen werden könnte, als Kleinserienmodell an. Thomas Köpp ist mit seinen aus 1974 stammenden Bildern eines GG 90- Bahnhofswagens auf www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?17.7981149 im positiven Sinne für diese Modellentwicklung verantwortlich. Der Bausatz besteht aus Wagenaufbau und Untergestell aus Neusilber; damit das lange Dach auch wölbbar ist, ist es aus Messing geätzt. Der Bausatz ist auf dem neuesten Stand der Blechbaukunst, sodaß der Zusammenbau leicht, schnell und problemfrei verläuft. Es wird nichts geklebt, nur gelötet und geschraubt. Da die PKP sehr viele in Deutschland gefertigte Fahrzeuge hatte, können für Umbauten etc. oft vorhandene Komponenten verwendet werden: die Drehgestelle stammen aus dem Hause Roco.



HO 91020 Lackierschablone für Schienen und Kleiseisen

Wie schafft man es, bereits verlegte Gleise – nach dem Verlöten von Schienenstößen oder dem Anlöten von Kabeln – farblich nachzubehandeln, ohne Holz-oder Betonschwellen in eine unnatürliche rostrote Einfarbigkeit zu versetzen? Es muß mit Lackierschablonen gearbeitet werden. Einzelne Lötstellen können zwar mit dem Pinsel brüniert werden, aber ein natürlich wirkender „Farbhauch“ ist mit dem Pinsel nicht zu erzielen. Und was ist mit den vielen Kleiseisen? Selbstverständlich müssen sie in gleicher Weise matt rostrot werden. Also wurde eine metallene Lackierschablone entworfen, die „airbrushen“ ermöglicht. Gerade im Bw-Bereich ist das wichtig, um

einen stufenlosen Übergang von rostbraun auf mattschwarz zu bekommen. Die Schablone ist so konstruiert, daß sie nicht unmittelbar auf den Schwellen aufliegt, damit sich dort eben keine Farbtrennlinie abzeichnet, sondern der Farbnebel minimal unter die Schablone gelangen kann. Erstaunlich ist, wie dick nach mehreren airbrush-Lackiervorgängen die Farbschichten auf Schablonen werden. Das nützliche Werkzeug kann immer wieder abgewaschen werden und ist über Jahre ein nützlicher Helfer.

Berücksichtigt wurde, daß die Kleineisen von Fabrikat zu Fabrikat unterschiedlich breit sind – und diese Schablone auf jedem Gleis eingesetzt werden kann. Länge: ca. 20 cm. Spezifikationen (breiter, schmaler, länger) wären möglich.



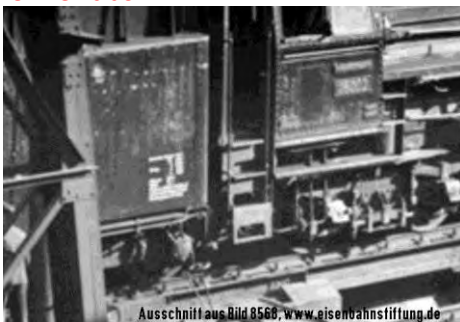
HO 98001.15 Rauchkammertritt BR 01.10 (Roco)

Um die Neigung des Kolbenstangenschutzrohres des dritten Zylinders leichter korrigieren zu können, werden die zwei(teiligen) Blechklappen durch Ätzteile ersetzt; dahinter verbirgt sich eine Blechlasche, die das Anlöten eines neuen, richtig ausgerichteten Rohres ermöglicht. Daran sind die Stützen für den Rauchkammertritt gleich angebunden. Sie werden sehen: mit Ätzteilen gelingt der Umbau leicht und schnell, und Bauteile in annähernd exakt maßstäblicher Materialstärke steigern die Vorbildtreue deutlich; (notwendigerweise) überdimensionierte Spritzgußteile hingegen erzeugen nicht selten einen spielzeughaften Eindruck.



HO 98005.01 BR 05 002 - Aufstiege am Führerhaus

Da die Führerhausaufstiege der BR 05 (Liliput) nicht vorbildgerecht sind, entstehen sie neu – als leicht montierbare Ätzteile. Die besondere Konstruktion wäre auch für die stromlinienverkleidete 03 193 verwendbar.



HO 98044.02 Rahmenrückwand BR 44

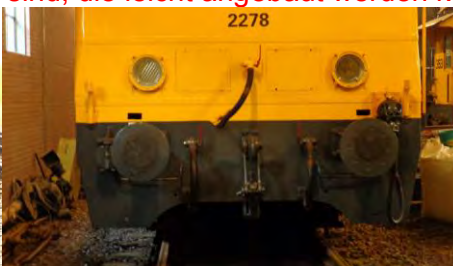
Nicht nur Waggons müssen „fest“ gekuppelt sein, sondern auch Lok und Tender, damit es beim Anfahren und Bremsen weder zum Reißen der Kupplung noch zu

Aufstoßschäden kommt. Zum Abfedern solcher Bewegungen haben nicht nur Tender tellerlose Puffer, sondern auch zwei-oder mehrteilige Waggoneinheiten (wie z.B. Transwaggon Laas (HO 64155) oder TWA 800 (HO 64158). Nur selten hat man die Gelegenheit, die Rahmenrückwand einer Lok so zu sehen wie bei der 44 im SEM Heilbronn (September 2016). Das Bauteil ist auf die Roco-44 abgestimmt und enthält Aufsatzteile für die Prallflächen. Um die Funktionsfähigkeit der Lok-Tender-Kupplung nicht zu beeinträchtigen, kann durch Sollbruchstellen der mittlere Bereich ausgespart werden.



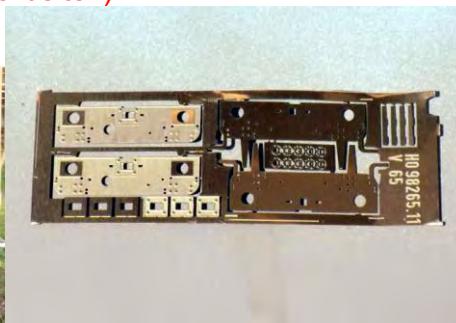
HO 982200.01 Pufferbohlenbleche für Dieselloks Serie 2200 der Niederländischen Staatsbahnen (Roco)

Die Roco-Modelle dieser Loks haben großzügig dimensionierte Aussparungen für die Kupplung. Wegen des langen Drehzapfenabstands bzw. des geringen Überhangs kann darauf allermeist verzichtet werden. Füllstücke sind zwar materialsparend, liefern aber nicht die Vorteile neuer, vollflächiger Bleche: daß z.B. winzige Löcher für freistehende Rangiergriffe eingeztzt sind, die leicht angebaut werden können.



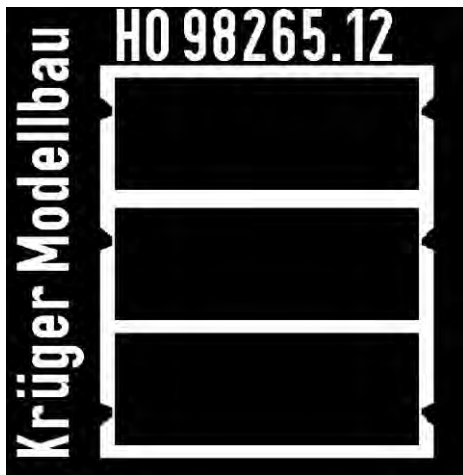
HO 98265.11 Rahmenfrontplatte für V 65 (Roco)

Zur Verfeinerung der Roco-V 65-Aufstiegsbereiche beginnt man sinnvollerweise mit einer neuen Rahmenfrontplatte, um daran neue Bauteile anlöten zu können. Feine Rangiergriffe können angelötet werden, ohne Löcher in den Zinkdruckgußrahmen bohren zu müssen. Gleichzeitig wird die Kupplungsaussparung elegant verschlossen. (Wer sie behalten möchte, kann die nötige Öffnung recht leicht in das auf 0,15mm abgeätzte Material einarbeiten).



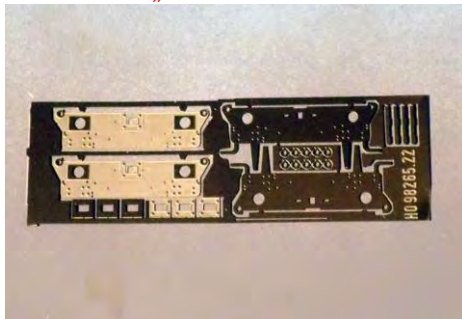
HO 98265.12 Füllstück für Rahmenfrontplatte V 65

Als „kleine Lösung“ gibt es paßgenaue Füllstücke für die Rahmenfrontplatte.

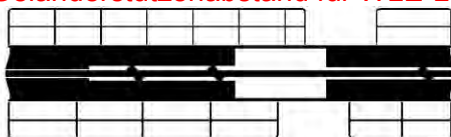


HO 98265.21 Rahmenfrontplatte „V 65 P“ mit Anhebeösen, großer Radius
 Hersteller von Spezialteilen müssen beinahe wie Geheimdienste arbeiten – und zielsicher heraushören, wo sich „etwas tut“. Allerdings schneller reagieren – und auch richtig... Solange der Umbau noch nicht abgeschlossen ist, müssen die neuen Teile verfügbar sein. So wird auch dieses Bauteil Abnehmer finden, dessen Maße natürlich am Original abgemessen worden sind. Und beim „Außeneinsatz“ fallen dann auch gewisse Detailunterschiede auf: daß die Radien der Frontplatten unterschiedlich sind... Weshalb es gleich auch noch eine Variante geben muß: HO 98265.22.

HO 98265.22 Rahmenfrontplatte „V 65 P“ mit Anhebeösen, kleiner Radius
 Dieser Teilesatz entspricht dem Teilesatz HO 98265.21, einziger Unterschied dazu: die unteren „Ecken“ der Rahmenfrontplatten weisen deutlich kleinere Radien auf.

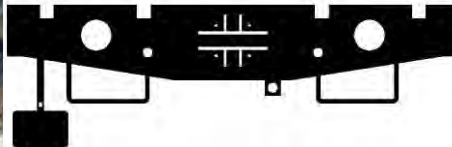


HO 98290.30 Umlauf mit Seitengeländer, MaK G 1600 BB (V 90 P)
 Da einige Modellbahner an der Privatbahn-Variante der V 90 arbeiten, und es hier feine Geländer gibt, landen entsprechende Anfragen nach paßgenauen und leicht montierbaren Geländern natürlich hier. Das neue Bauteil ist überaus raffiniert gemacht: da es schlicht unmöglich ist, dicht an der Kante präzise kleinste Löcher zu bohren, muß eine Klebelösung her. Die Geländer sind an ein neues Umlaufblech angebunden, das in die „tiefergelegten“ Bereiche eingelegt wird. So verschwinden nicht nur die Vertiefung, sondern auch die überdimensionierten Noppen. Und die Bodenplatte des Führerhauses wird auch noch mit abgedeckt. Das Bauteil HO 98290.30 ist für OHE-Maschinen gedacht, das Bauteil 98290.31 mit abweichendem Geländerstützenabstand für WLE-Loks.



HO 98675.01 Pufferbohlen für GGhs 43 „Bromberg“ ohne Bühne

Für Freunde feiner Details wäre es sicherlich wünschenswert, die aus Lochstreifen verstärkten Stirntüren des GGths43 „Bromberg“ zu verfeinern; das würde aber sehr großen Aufwand an einer weniger sichtbaren Stelle bedeuten. Die Verfeinerung der Pufferbohle ist dagegen weitaus leichter und lohnender. Wenn der Kupplungsschacht oben abgeflacht bzw. etwas gekürzt wird, ist auch Platz für eine höhere und stärker angeschrägte Pufferbohle, die im Original 48 cm hoch ist – und im Modell damit 1 mm zu flach. Rangiergriffe, Anschlüsse für die Luft- und Dampfleitungen sowie Pufferplatten und Widerlager für die klappbare Bordwand bringen ein nur altersmäßig betagtes Modell auf den neuesten Stand. Der Museumswagen in Seeburg hat am Nighthandbrensende nur eine Trittstufe (links), auf diversen Aufnahmen sind aber zwei zu sehen: links und rechts, sodaß eine entsprechende Bauteilvariante sinnvoll ist.

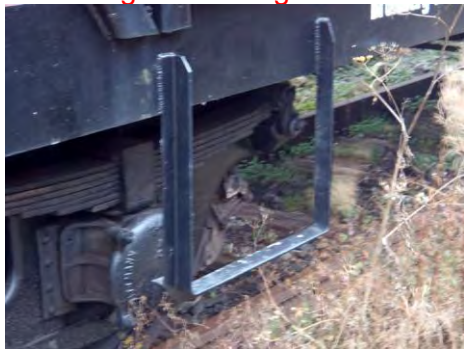


HO 98675.02 Pufferbohlen für GGhs 43 „Bromberg“ mit Bühne

Da es in Vorbild und Modell auch die Variante mit einseitiger Handbremsbühne gab, muß dafür die zweite Pufferbohle entsprechend spezifiziert werden.

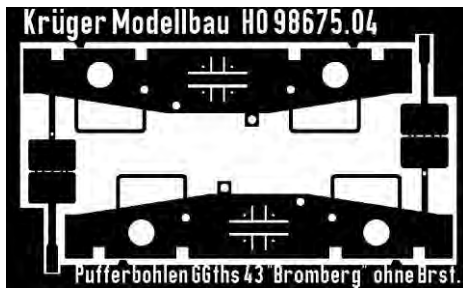
HO 98675.03 Leitern für GGhs 43 und TThs 43

Unter den vier Schiebetüren befinden sich einfache Trittbügel, die mittels eines kaum sichtbaren Anschlags relativ verlustsicher angeklebt werden können – und zwar unten. Denn die Klebefläche der winzigen Dinger ist einfach zu gering. Mit Reserveteilen, falls doch mal eines verlorenght. Die Bauteile sind auch für den vierachsigen Kühlwagen TThs 43 verwendbar.



HO 98675.04 Pufferbohlen für Wagen ohne Bühne mit Trittstufen auf beiden Seiten

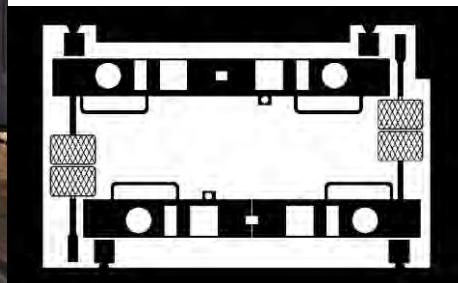
Diese Bauteile sind prinzipiell wie HO 98675.01, jedoch mit Trittstufen an beiden Seiten. Zur Erhöhung der Stabilität und der plastischen Wirkung sind Stege und Trittflächen standardmäßig doppellagig. Dies erspart die gesondere Beschaffung von Trittstufen.



HO 98685.01 Pufferbohle für Roco-Viehwagen Vlimms 63

Eine kleine „Um-Bastelei“ mit wenig Aufwand und viel Wirkung ist am Roco-Viehwagen möglich. Der in Bruchhausen-Vilsen erhaltene Wagen zeigt eine „Leichtbau-Pufferbohle“ mit Aussparungen, die es so auch bei anderen gedeckten Wagen gibt.

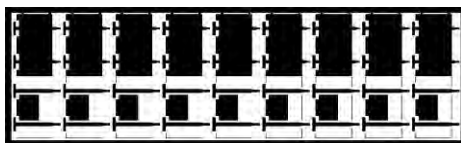
Das aufzulegende Ätzteil hilft beim Anzeichnen der zu schaffenden Aussparungen und beim Anbau von Luft- und Heizleitungen.



HO 98703.09 Klappen auf Schneeschleuder-Tender (Märklin/Trix)

Da es über dem Kohlentender einer Dampfschneeschleuder besonders kräftig schneit, leider aber nicht an der richtigen Stelle (der Schnee wurde, sobald nötig, in den Tender geschaufelt, um den Wasservorrat zu erhöhen), mußten Klappen den Kohlenvorrat schützen.

Damit sich niemand beim Öffnen und Schließen die Finger oder Hände einklemmt, haben diese deutlich überstehende Griffe. Die Märklin-Schneeschleuder hat bewegliche Klappen, denen aber diese Griffe abbrechen könnten; zudem könnten die Bauteile etwas filigraner sein. Auch der Verlust eines dieser Kleinteile könnte ein Anlaß sein, sie durch feine Ätzteile zu ersetzen, die zweilagig gefaltet und verlötet werden – und in die Aufnahme am Tender passen. Die in Kassel stationierte Schneeschleuder besaß eine flache Kohlenkastenabdeckung, die ggf. neu gebaut werden müßte, sodaß neue Klappen diesem Umbau entgegenkommen würden.



HO 98703.10 Kohlenkasten mit Spanten und Klappen

Insbesondere für die Günther-Schneeschleuder ist diese Baugruppe gedacht, denn die Abdeckung mit angedeuteten Klappen besteht aus einem massiven

Weißmetallgußteil. Da kann man doch, wenn man schon an der Sache dran ist, einen kleinen Schritt weitergehen, und den Kohlenkasten als Ätzkonstruktion nachbilden. Und dann noch einen Schritt: Spanten aus geätztem Blech, 0,2 mm stark. Im Original ist es nur 1 cm starkes Blech. Das paßt – und sieht deutlich besser aus.



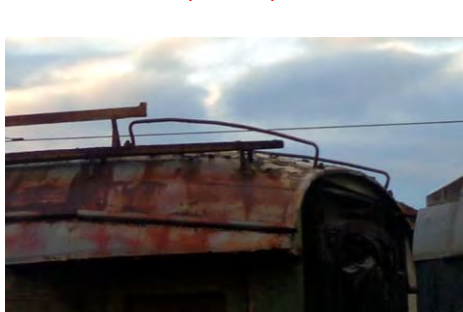
HO 98708.01 Stirnleitern (4 +1) für Heizwagen (Heris)

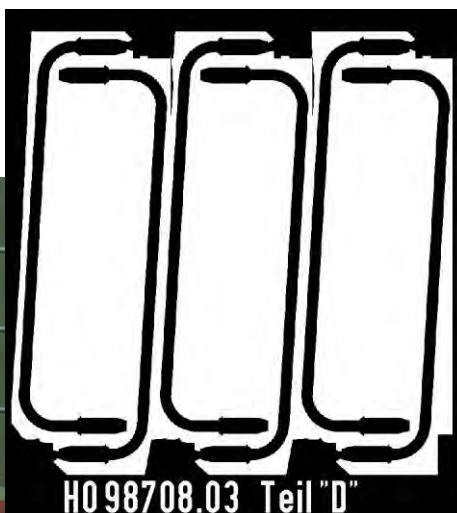
Trotz grober Anbauteile ist der Heizwagen (Heris) eine gute Basis für Verfeinerungen, die in verschiedene Baugruppen gegliedert sind, damit jeder nach seinem Geschmack tätig werden kann. Zudem sind viele Bauteile auch für andere Wagen verwendbar; ein Komplett-Umrüstsatz wäre also fast immer überdimensioniert und enthielte Teile, die man gar nicht braucht. Das Umbauprogramm beginnt also mit feinen, geätzten Stirnleitern, die genau passen. Und mit Reserveteilen, denn jeder weiß, wie ärgerlich es ist, wenn eines herunterfällt oder verlorengeht....



HO 98708.03 Griffstangen seitlich, stirnseitig, auf dem Dach Heizwagen (Heris)

Dieser Teilesatz beinhaltet vier verschiedene Kleinteile: die Griffstangen an den Dachecken (Teil A), die Träger für die Faltenbälge (Teil B), die Griffbügel beiderseits der Stirntüren (Teil C) sowie Griffstangen an den Einstiegstüren (Teil D).



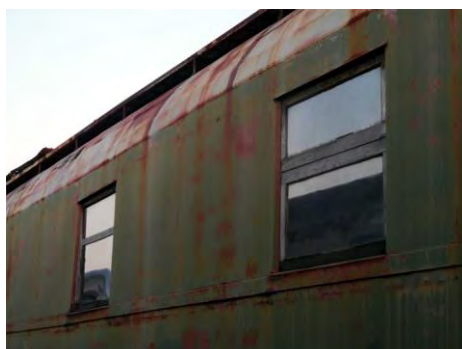


HO 98708.04 Pufferbohle für Heizwagen (Heris)

Schließlich kann auch an den Pufferbohlen noch nachgerüstet werden: ein Blech wird aufgesetzt, mit daran angeordneten Rangiergriffen, sowie Steckpositionen für Luft- und Heizleitungen.

HO 98708.07 Fensterrahmen für Heizwagen

Weil die Nachbearbeitung bedruckter oder lackierter Fenstereinsätze schwierig bzw. riskant ist, weil jeder Lackierfehler die Glasfläche angreift, sind andere Methoden vorzuziehen. Wem die Farbkontraste von Fensterrahmen und Gehäuse nicht gefallen bzw. seinen Wagen mit den Holzfenstern der letzten Serie (50 Wagen, 1945 gebaut) ausstatten will, kann diese neuen Fensterrahmen risikolos lackieren, aufsetzen und mit stark verdünntem Holzleim ankleben. Der Teilesatz enthält verschiedene Fensterrahmen in der nötigen Anzahl - plus Reserven. Drei Fenster haben einen doppelten Quersteg, um das obere Fensterteil herunterschieben zu können: denn hier konnte ein Blechtrichter angesetzt werden, um am Wasserkran Wasser zu nehmen; hinter diesen sind die drei Wasserkastendeckel angeordnet.

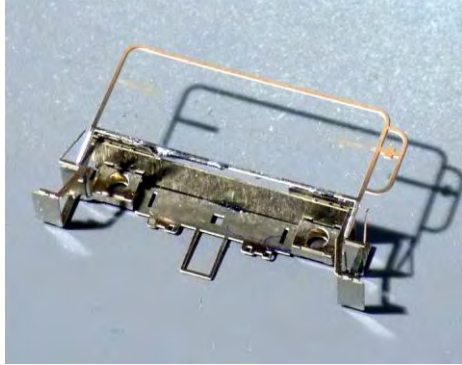


HO 98833.19 Bühnen mit Tritten für Märklin-Packwagen (43991)

Bei den Märklin-Packwagen MDyg sind, aufgrund des großen Überhangs der Wagen, mit Rücksicht auf die Durchfahrbarkeit enger Kurven die Aufstiegstritte nur teilweise

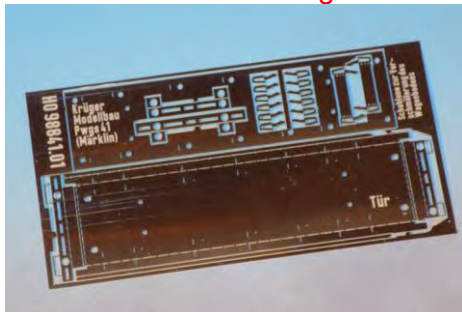
nachgebildet. Ein Tauschteil für Betreiber von Anlagen mit größeren Radien wäre vielleicht sinnvoll gewesen.

Wenn zudem einige Kleinigkeiten wie die „Hochbeinigkei“ verändert werden, sieht der Wagen richtig gut aus. Leicht tauschbare bzw. ansetzbare Bühnen mit Tritten in feinsten Neusilber-Ätz-Falttechnik – in einem Ätzrahmen, mit drei Stück. Falls es schon bei der Montage oder später im Betrieb zu einer Flankenfahrt kommt...



HO 98841.01 Umrüstsatz für Pwgs 41 (Märklin/Trix) mit Schneideschablone

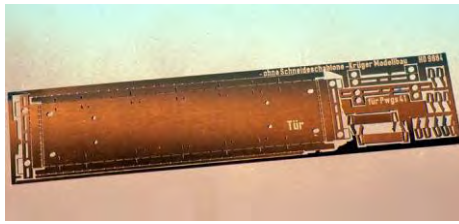
Die Hochbeinigkei des Packwagens, der optisch recht gut gelungen ist (perfekte Lackierung und Bedruckung), kann mit diesem Umrüstsatz leicht und schnell mit „kleinem Werkzeug“ behoben werden. Eine Schablone wird auf den Wagenboden gelegt, und mit scharfem Messer vier Schnittlinien vorbereitet. Die Kleinbohrmaschine mit Sägeblatt erledigt das Grobe; die Schnittkanten werden mit der Feile geglättet. Nun kann das gefaltete, mit Kastenstützen versehene und verlötete Ätzteil aufgesetzt werden: es verdeckt die außen hervorstehenden Achshalterbleche. In den Wagenaufbau werden Blechwinkel eingeklebt, die die Verschraubung aller Komponenten ermöglichen. Die Konstruktion rückt den Aufbau nach unten – und die eingesteckten (Feder-)Puffer sitzen auf exakt richtiger Höhe.



HO 98841.02 Umrüstsatz für Pwgs 41 (Märklin/Trix) ohne Schneideschablone

Da die Schneideschablone aus dem Umrüstsatz HO 98841.01 mehrfach verwendbar ist, bekommen alle, die zwei oder mehr Wagen umrüsten wollen, mit diesem Teilesatz eine material-und kostensparende Lösung.

Wie bei HO 98841.01 wird das Märklin/Trix-Untergestell weiterverwendet. Wer auch noch das Untergestell verbessern möchte, hat mit HO 98841.08 eine sehr anwenderfreundliche Alternative.



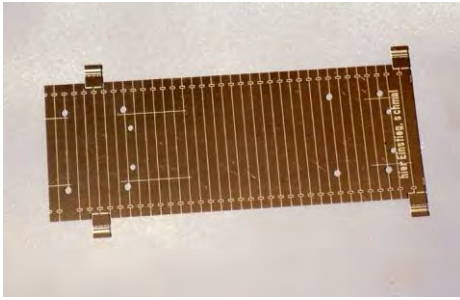
HO 98841.03 Schiebetüren für Pwgs 41

Cabrio-Fahrer wissen es: Fahrtwind bringt Fahrspaß. Und offene oder halboffene Gepäckwagentüren bringen frische Luft und Kühlung. Es ist schon erstaunlich, wieviele Vorbildaufnahmen Gepäckwagen mit (halb-)offenen Schiebetüren zeigen – sogar im Winter! Siehe www.eisenbahnstiftung.de/images/bildergalerie/39578.jpg. Die Pwgs 41 haben im Boden eine Lochschiene, worin die Schiebetüren teil- sowie halboffen festgelegt werden können; ansonsten bestünde beim Anfahren oder Bremsen erhebliche Verletzungsgefahr für das Personal. Das reizt natürlich zum Nachbau. Die Schiebetüren werden aufgebohrt, das Laubsägeblatt durchgefädelt, grob ausgesägt – und dann mit breiter Feile eine präzise Öffnung geschaffen. Womit sich die Notwendigkeit ergibt, den nun sichtbaren Boden zu gestalten... Da es Wagen gibt, die beim Umbau (teilweise) ihre Deckleisten verloren haben, müssen die neuen Schiebetüren beide Bauzustände ermöglichen: die Deckleisten sind durch Montagehilfen leicht und präzise auflegbar. HO-Großserie wird es so schnell nicht schaffen, bewegliche Schiebetüren anzubieten; das würde mehr Teile, mehr Arbeitsgänge und mehr Montage bedeuten. Hier aber ist das möglich.



HO 98841.04 Holzfußboden für Pwgs 41

Inneneinrichtungen in Wagen, bei denen man die Ladetüren gar nicht öffnen kann, gibt es, sind aber eigentlich überflüssig: solche Details sind „nur für den Kopf“ - ohne praktischen Nutzen. Wikipedia definiert „Gimmick“ als eine Zugabe (oder Kaufanreiz) von geringem Wert bzw. ohne praktischen Nutzen. Details, die man gar nicht oder nur dann sehen kann, wenn der Wagen bei einem Zugunglück umgestürzt ist, lassen wir daher rigoros weg. Das stiehlt wertvolle Zeit, verzögert – und macht die Dinge deutlich teurer. Wenn man aber die Türen öffnen kann, muß es drin auch „ordentlich“ aussehen; und wenn innen etwas Vorzeigbares ist, muß die Tür eben beweglich gemacht werden! Nicht nur aus optischen Gründen erfordern bewegliche Schiebetüren einen originalgetreu gestalteten Holzfußboden; er dient auch der Führung der Schiebetüren.

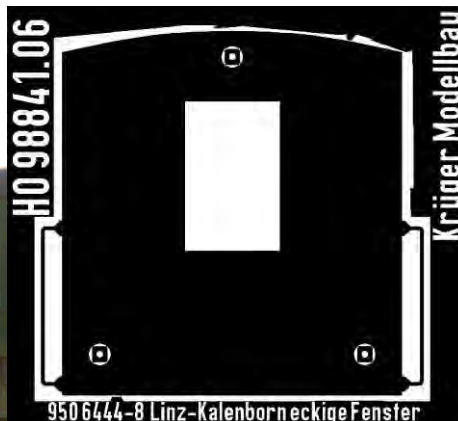


HO 98841.05 Tritte für Pwgs 41

Die Vielfalt der Gestaltungswünsche bezüglich demselben Wagentyp verbietet eine Einheitslösung – und verlangt ein durchdachtes, sinnvolles Baukastenprinzip. Wem die angespritzten Tritte gefallen bzw. wer die Demontage scheut, lässt sie dran; wer es filigraner haben möchte, kann neue Tritte am neuen Zwischenboden anlöten.

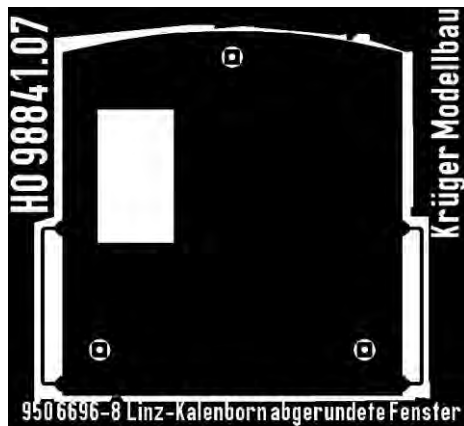
HO 98841.06 Stirnwand Befehlswagen 950 6644-8, eckige Fenster

Auf der Steilstrecke Linz-Kalenborn wurden zwei Pwgs 41 als „Befehlswagen“ benutzt: es waren keine Steuerwagen! Sie wurden lediglich zur Streckenbeobachtung benutzt und hatten dazu Stirnfenster auf der Einstiegsseite. Der Wagen 950 6644-8 hatte eckige Fenster, der 950 6696-8 verrundete (modernisierte) Fenster. Der „6644“ lässt sich daher am leichtesten aus dem Märklin/Trix-Modell umbauen. Wie aber bekommt man das Fenster präzise und exakt positioniert in die Stirnwand? Ganz einfach: eine übergroße Öffnung wird, in Fahrtrichtung rechts, geschaffen, und dieses Deckblech angesetzt, das präzise zwischen den Eckprofilen und dem Dach anliegt. Die Lampenöffnungen sind doppel­funktionell: in einem ersten Arbeitsschritt dienen sie als Bohrschablone, im zweiten Schritt wird das „Schablonenpartikelchen“ entfernt und die Lampe (Weinert) eingesteckt.



HO 98841.07 Stirnwand Befehlswagen 950 6696-8, verrundete Fenster

Um beide Schwesterfahrzeuge gleichzeitig herrichten zu können, gibt es auch schon das Stirnblech für diesen Wagen; das Fenster sitzt dabei in Wagenmitte. Die verrundeten (Übersetz-)Fenster würden als Ätzteil entstehen; die eckigen Fensteröffnungen würden durch ein Abdeckblech verwandelt.



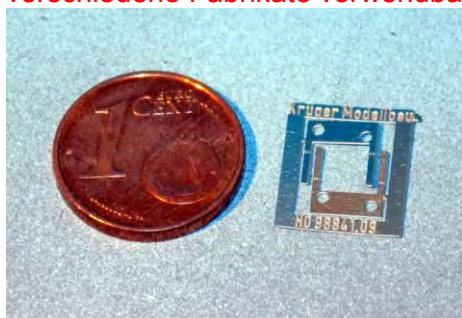
HO 98841.08 Wagenboden für Märklin-Pwgs 41 mit Achslagerbrücken für 23mm-Achsen

Die größte Schwierigkeit beim Tieferlegen von Märklin-Wagen ist, die in der Höhe gestreckten Achshalterbleche auf Maß zu bringen. Unten etwas abschneiden? Oder lieber oben? So oder so wird es schwierig werden; auf ein Scheitern der zeitraubenden Aktion sollte man sich besser einstellen. Bevor eine Dauerbaustelle entsteht, die nie fertig wird, ist es sinnvoller, neue Teile zu verwenden, die auch weniger Geübten gute Erfolgsaussichten geben. Mit der Tieferlegung des Wagenkastens sind schon die nötigen Vorarbeiten geglückt; wir brauchen nun nur noch neue Achshalterbleche. Damit verschiedene Radsätze verwendbar sind (24mm -23mm – 22mm), muß die Achshalterbrücke separat ansetzbar sein: sie wird auf einer eingelöteten Schraube mit der Mutter festgezogen – und damit auch das Bauteil mit den Bremsbacken. Federpakete, Federböcke und Achslager kommen aus dem Weinert-Teilesatz 9059. Die Achslagerbleche müssen dabei innenseitig flacher gefeilt werden; ein vertretbarer Aufwand. Im Bereich zwischen den Federböcken hat dieser Wagenboden Sollbruchstellen, um Teile des Langträgers herausnehmen zu können, sodaß das Abfeilen der Weinert-Teile reduziert werden kann.



HO 98841.09 Trägerplatte für Horn und Glocke

Ein Teil der Steuerwagen hatte dort, wo üblicherweise das dritte Spitzensignal angeordnet ist, eine Trägerplatte für Horn und Glocke. Das kleine Bauteil ist für verschiedene Fabrikate verwendbar.



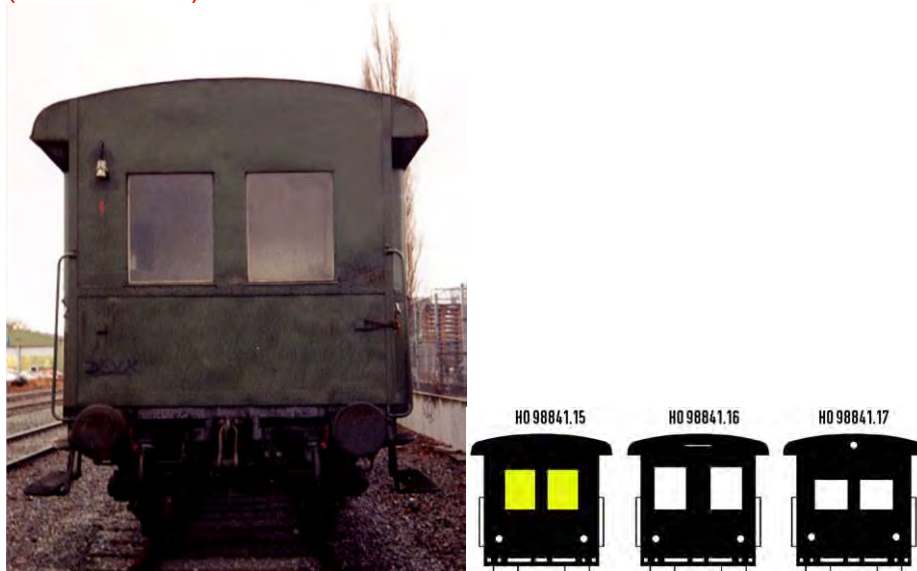
HO 98841.14 Rückwand mit Tür

Einige Pwgs 41, die nie Steuerwagen waren, hatten in der Rückwand eine Tür; so u.a. der Pwgs der Eisenbahnfreunde Wetterau (Bad Nauheim) – sogar auf beiden Seiten! Der Umbau gelingt auch hier ganz leicht, indem ein paßgenaues Blechteil zwischen die Ecksäulen gesetzt wird.



HO 98841.15 Stirnwand Pwif Steuerwagen mit hohen Doppelfenster, schmaler Mittelsteg

Nur mit intensiver Bildauswertung lassen sich die Maßabweichungen der Stin Fenster ermitteln; auf den ersten Blick sieht das alles recht ähnlich aus. Klingt vielleicht wie Erbsenzählerei, aber mit dieser Methode ist es schließlich auch möglich, mehrere authentische technische Varianten zu ermöglichen. Die Maße dieses Bauteils stammen vom letzten erhaltenen Steuerwagen, der sich bei der niederländischen Museumsbahn „STAR“ befindet. Der auf der Strecke Falls-Gefrees verwendete Pwif (Alfred Schuchardt hat ihn hier www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?17,7567103 sehr schön eingefangen) hat dieselben Fensterabmessungen und Abstände; beide Wagen benötigen die Rückwand mit Tür (HO 98841.14).



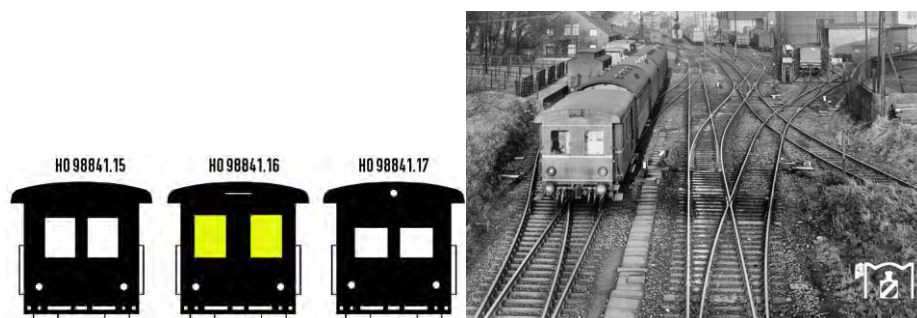
HO 98841.16 Stirnwand Pwif Steuerwagen mit hohen Doppelfenstern, breiter Mittelsteg

Carl Bellingrodt hat 1954 den „124 391 Han“ in Nordenham aufgenommen:

<http://eisenbahnstiftung.de/images/bildergalerie/33909.jpg>

. Die Stirnfenster dieses Wagens sind minimal höher und auch breiter als beim Bauteil HO 98841.15 – zudem ist der Mittelsteg deutlich breiter. Das Bild <http://eisenbahnstiftung.de/images/bildergalerie/33911.jpg> vom „124 544 Nür“ kann

durch die schräge Perspektive täuschen, aber die These begründen, daß es eine Variante mit sehr schmalen Mittelsteg gegeben haben könnte.



HO 98841.17 Stirnwand Pwif Steuerwagen mit niedrigen Doppelfenstern

Im Eisenbahnmagazin 10/91 sehen wir den „124 346 Mü“ mit sehr niedrigen Stirnfenstern (übrigens vor B3yg-Wagen). Möglicherweise ist derselbe Wagen als Dienstfahrzeug im em 3/94 zu sehen. Spätestens bei dieser Variante erweist sich das Umbaukonzept, ein Blech davorzusetzen, als riesiger Vorteil: vorhandene Fensteröffnungen mit der Feile zu erweitern oder durch Polystyrolstücke zu verkleinern, wird niemals perfekt werden. Zudem ist es hier möglich, Fensterfolie direkt hinter das Deckblech zu setzen.



HO 98860.01 Aussichtskanzel für Packwagen, seitlich

Wozu die Dachkanzeln von Packwagen ursprünglich dienten, kann man bei mancher Museumsbahnfahrt erfahren: wenn glühende Partikel über den Zug wehen, sich auf der Jacke niederlassen und dort Löcher hineinbrennen. Der Packwagenschaffner fungierte, da sehr viele Wagendächer aus brennbaren Materialien bestanden (Holz, Segeltuch, Teerpappe) neben anderen Aufgaben auch als „Brandwache“. Mit Aufkommen von Diesel- und Elloks entfiel diese spezifische Aufgabe; aber insbesondere wegen wiederkehrender Undichtigkeiten wurden die Kanzeln abgebaut. Da der Packwagen, um beheizt werden zu können, meist hinter der Lok hing, war die Zugbeobachtung nach wie vor erforderlich – aber auch die Beobachtung der Signale!. Daß die seitlichen Kanzeln den Zweck haben könnten, das in der Nachkriegszeit häufige „Fringsen“ zu erkennen, ist wohl eher unzutreffende Spekulation, wenngleich Überfälle auf Züge (insbesondere der berühmte Postraub) ein sehr beliebtes Film-Thema sind.... Es hätte gut sein können, daß, wenn ein Kardinal den Kohlenklau „moralisch legalisiert“, www.erzbistum-koeln.de/kultur_und_bildung/historisches-archiv/schaetze_aus_dem_archiv_1/eine_predigt_mit_folgen_die_bedeutung_des_wortes_fringsen/ die Bahn Vorkehrungen trifft... Ein Wagen mit einer solchen Kanzel, die eine einfache Holzkonstruktion ist, ist in Koblenz-Lützel zu besichtigen. Um auch in kleinen Spurweiten die Kanzel leicht verglasen zu können, kam nur eine Ätzkonstruktion in Betracht. Die kleine Abstützung wurde nicht vergessen.



HO 98962.09 Verbotsschild „Nicht Qualmen“

An verschiedenen Stellen gab es zur Dampflokzeit übergroße Schilder, die sich an das Lokpersonal richteten und das Qualmen (oder Abblasen) verboten bzw. die Vermeidung verlangten. In Soest stand es am Lokschuppen www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?17,7979001, in Heilbronn an der Bekohlungsanlage, vor dem Distelrasen-Tunnel „Qualmen und Abblasen vermeiden!“.

Daß der Dampfbetrieb sehr zu polarisieren vermag, die einen begeistert (und in ländlichen Gegenden bei Museumsfahrten für Menschenmassen auf den Bahnsteigen sorgt), und in der Ära vor Erfindung des Wäschetrockners in bewohnten Gebieten ein Dauerärgernis war, zeigt diese nette Geschichte von Fritz Wolff in www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?17,8009694 : *"Sind Sie von der Lok da oben?"*

Die zweifarbig lackierten und tamponbedruckten Schilder sind universell verwendbar: freistehend – oder an die Wand geschraubt.



HO 99011.01 Sockel für Besandungsanlage mit US-Kessel

In verschiedenen (ehemaligen) Bahnbetriebswerken sind noch heute Besandungsanlagen baulich vorhanden, die unter Restverwendung der Kessel amerikanischer Kriegsgüterwagen entstanden sind (Frankfurt/M, Hanau, Gießen, Landshut).

In Hamm hatte man einen Kesselwagen (KKds 49) mit Drehgestellen zwischen die Behandlungsgleise gestellt. Man muß lediglich einen Kessel (Klein/Roco) beisteuern, um diesen „Hingucker“ zu realisieren. Die Vorbildfotos zeigen eine Vielzahl an Detailunterschieden auf; markant sind die unterschiedlichen Sockelhöhen.

Die Betonsockel und eine Bodenplatte (zur leichteren und exakten Ausrichtung) sind geätzt – eine Weiterentwicklung der vorhandenen Konstruktion, daß mit einem Bausatz unterschiedliche Sockelhöhen realisiert werden können; ist angedacht.



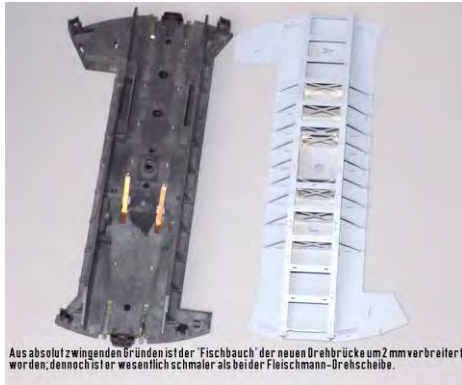
HO 99300.12 Portal für Stromzuführung Ätzkonstruktion (funktionslos)

Das Funktionieren der Drehscheiben hat für den Bahnbetrieb eine so zentrale Bedeutung, daß es neben dem elektrischen Hauptantrieb noch zwei Reserven gibt: Druckluft aus der Lokomotive - oder die Handkurbel. Einige Drehscheiben hatten ein seltsam anmutendes Profilgestell mittig über der Drehbrücke: es dient einfach nur der Zuführung von Drehstrom über Schleifkontakte. (Andernfalls liegen die Schleifkontakte unsichtbar in der Drehbrücke). Es sind also netzunabhängige „Oberleitungsmasten“ erforderlich. Noch heute gibt es diese Konstruktion im ehemaligen Bw Treysa (Eisenbahnfreunde Treysa). Die feine Ätzkonstruktion ist mit „Verkabelung“ nicht nur ein besonderer Blickfang; sie korrigiert auch den „dominanten Eindruck“, den eine lange und breite Drehbrücke hat. Außerdem besteht damit – genau wie beim Vorbild – eine zusätzliche Möglichkeit für die Stromzufuhr, z.B. für Nebenfunktionen wie beleuchtetes Wärterhaus etc.



HO 99316.10 Umrüstsatz für Fleischmann-Drehscheibe

Der größte und am störendsten auffallende Nachteil der Fleischmann-16m-Drehscheibe dürfte sein, daß die Seitenwangen des Brückenträgers so weit außen stehen und die Umlaufabstützungen dadurch gar nicht nachgebildet werden können. Für die Modellbahner, die diese Drehscheibe eingebaut haben, aber keinen Totalumbau (oder Komplettneubau mit unserem Modell HO 99316) vornehmen wollen, liefert dieser Umrüstsatz Abhilfe: Die Seitenwangen werden abgetrennt, die Unterseite geglättet, und beidseitig eine neue zweilagige Winkelblechkonstruktion untergeschraubt. Die neuen Seitenwangen liegen deutlich weiter innen, sodaß die Abstützungen in ansprechender Weise nachgebildet werden können. Das Bild vergleicht den Ist-Zustand mit der perfekten Lösung, dem neuen Modell HO 99316.



HO 99426.01 Schmalspur-Blechträgerbrücke „Oschatz“

Auf dem Arbeitsplan für 2017 steht die dreiteilige Blechträgerbrücke der Döllnitzbahn www.doellnitzbahn.de, die im Ortsbereich von Oschatz das Flößchen Döllnitz in einem weiten Bogen überquert. Schöne Aufnahmen aus vergangener Zeit sind hier: www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?17,6785604

Auch auf der Modellbahn wird diese Brückenkonstellation ein „Hingucker“; Brücken mit gebogenen Gleisen sind sehr selten. Eine ideale Konstellation, um bei beengten Platzverhältnissen „die Kurve zu kriegen“. Für Menschen, die sich an Blechbausätze (noch) nicht herantrauen, ist das ein ideales Einstiegsmodell, weil die Montage auch ohne Lötten gelingt. Und bei einer Brücke ganz ohne Geländer kann man nichts falsch machen. Ein Brückenträger ist etwa 10 cm lang. Passende Pfeiler wird es auch geben.



Spur TT

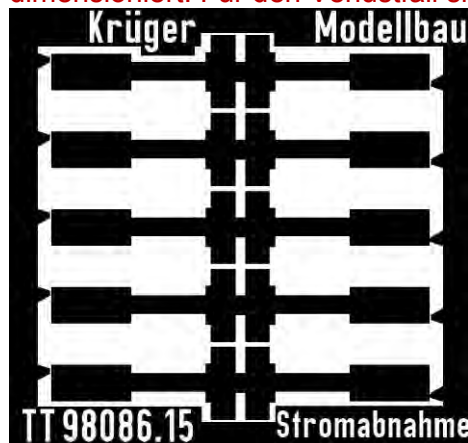
TT 91020 Lackierschablone für Schienen und Kleineisen

Wie schafft man es, bereits verlegte Gleise – nach dem Verlöten von Schienenstößen oder dem Anlöten von Kabeln – farblich nachzubehandeln, ohne Holz-oder Betonschwellen in eine unnatürliche rostrote Einfarbigkeit zu versetzen? Es muß mit Lackierschablonen gearbeitet werden. Einzelne Lötstellen können zwar mit dem Pinsel brüniert werden, aber ein natürlich wirkender „Farbhauch“ ist mit dem Pinsel nicht zu erzielen. Und was ist mit den vielen Kleineisen? Selbstverständlich müssen sie in gleicher Weise matt rostrot werden. Also wurde eine metallene Lackierschablone entworfen, die „airbrushen“ ermöglicht. Gerade im Bw-Bereich ist das wichtig, um einen stufenlosen Übergang von rostbraun auf mattschwarz zu bekommen. Die Schablone ist so konstruiert, daß sie nicht unmittelbar auf den Schwellen aufliegt, damit sich dort eben keine Farbtrennlinie abzeichnet, sondern der Farbnebel minimal unter die Schablone gelangen kann. Erstaunlich ist, wie dick nach mehreren airbrush-Lackiervorgängen die Farbschichten auf Schablonen werden. Das nützliche Werkzeug kann immer wieder abgewaschen werden und ist über Jahre ein nützlicher Helfer. Berücksichtigt wurde, daß die Kleineisen von Fabrikat zu Fabrikat unterschiedlich breit sind – und diese Schablone auf jedem Gleis eingesetzt werden kann. Länge: ca. 15 cm. Spezifikationen (breiter, schmaler, länger) wären möglich.



TT 98086.15 Kontaktbleche für BR 56, BR 86

Da es für die Loks BR 56 und BR 86 von BTTB keine Ersatzteile mehr gibt, wurden auf Kundenwunsch neue Kontaktbleche zur Stromabnahme von den Rädern entwickelt. Der Anbau erfolgt nach demselben Prinzip, sie sind aber dezenter dimensioniert. Für den Verlustfall sind Reserveteile im Teilesatz enthalten.



TT 98909.01 Fabrikschild für Drehscheibenwärterhaus

Die Firma Siemens hat in früherer Zeit diverse Drehscheiben geliefert; das markante Fabrikschild erschien nachbildenswert. Ein Originalschild der Drehscheibe in Schwandorf war Vorbild für die Modellgrafik. Anhand der Schneidmarken wird das Schild aus dem tamponbedruckten Kunstdruckpapier ausgeschnitten.



TT 98934 Gleisknaggen für Strahlengleise

Wie verhindert man vorbildgerecht, dass eine Lok, auch wenn sie sich nur langsam bewegt, in die Schuppenwand hineinfährt, und das Bauwerk zum Einsturz bringt? Mit kleinen, geätzten Gleissperren, die fachlich richtig formuliert, Gleis(abschluß)-knaggen heißen.

Sie werden beidseitig am Ende des Gleises angelötet. Eine „mitgelieferte“, im Bauteil integrierte Montagehilfe erleichtert nicht nur das Anlöten, sondern auch das exakte Positionieren. Die Bauteile sind inzwischen nochmals nachgebessert bzw. erweitert worden, sodaß die Justierarbeiten wegfallen. Draufsetzen, anlöten –Montagehilfe entfernen – und rostig oder – noch besser: gelb lackieren. Diese Gleisknaggen finden überall dort Anwendung, wo die Fahrgeschwindigkeit der Lok gering ist – und es Platzverschwendung wäre, einen Prellbock zu installieren.

Idealverwendung: innen im Lokschuppen und auch am Ende von Freigleisen.



TT 99090.01 Blechträgerbrücke

Die kleinste, älteste und am leichtesten montierbare Brücke im Programm ist diese Blechträgerbrücke. Ein idealer Bausatz für alle, die sich an Metallbausätzen versuchen wollen oder Übungsobjekte zum Löten brauchen.

Blechträgerbrücken dieser Art und Abmessung (Länge 110,2mm) sind gut für Neben-, Privat-und Werksbahnen verwendbar.

Es gibt Brücken mit Laufgängen und Geländer an beiden Seiten, an nur einer Seite, oder auch „ganz ohne“. Auf der Ilmebahn (Einbeck-Salzderhelden) gibt es mehrere Brücken mit mehreren Überbauten hintereinander. Teils sind die Schwellen unbedeckt, teils mit Riffelblech abgedeckt. Der Bausatz beinhaltet zwei Laufgänge und Riffelblech, sodaß alle denkbaren Konstellationen nachgebildet werden können. Als Geländer werden 0,3mm-Drähte durchgezogen, alternativ ist ein strukturiertes, geätztes Geländer vorgesehen.

Für den Fall, daß die Schienen im leichten Bogen verlegt werden sollen, ist vorbereitet, das Gleis von unten anschrauben zu können, was das Kleben überflüssig macht und jede denkbare Nachkorrektur ermöglicht.



Die Brücke kann mit zwei, mit einem oder ganz ohne seitliche Laufgänge verwendet werden



Brücke mit einseitigem Laufgang, vermutlich in Deuz/Kreis Siegen



TT 98860.01 Aussichtskanzel für Packwagen, seitlich

Wozu die Dachkanzeln von Packwagen ursprünglich dienten, kann man bei mancher Museumsbahnfahrt erfahren: wenn glühende Partikel über den Zug wehen, sich auf der Jacke niederlassen und dort Löcher hineinbrennen. Der Packwagenschaffner fungierte, da sehr viele Wagendächer aus brennbaren Materialien bestanden (Holz, Segeltuch, Teerpappe) neben anderen Aufgaben auch als „Brandwache“. Mit Aufkommen von Diesel- und Elloks entfiel diese spezifische Aufgabe; aber insbesondere wegen wiederkehrender Undichtigkeiten wurden die Kanzeln abgebaut. Da der Packwagen, um beheizt werden zu können, meist hinter der Lok hing, war die Zugbeobachtung nach wie vor erforderlich – aber auch die Beobachtung der Signale!. Daß die seitlichen Kanzeln den Zweck haben könnten, das in der Nachkriegszeit häufige „Fringsen“ zu erkennen, ist wohl eher unzutreffende Spekulation, wenngleich Überfälle auf Züge (insbesondere der berühmte Postraub) ein sehr beliebtes Film-Thema sind.... Es hätte gut sein können, daß, wenn ein Kardinal den Kohlenklau „moralisch legalisiert“, www.erzbistum-koeln.de/kultur_und_bildung/historisches-archiv/schaetze_aus_dem_archiv_1/eine_predigt_mit_folgen_die_bedeutung_des_wortes_fringsen/ die Bahn Vorkehrungen trifft... Ein Wagen mit einer solchen Kanzel, die eine einfache Holzkonstruktion ist, ist in Koblenz-Lützel zu besichtigen. Um auch in kleinen Spurweiten die Kanzel leicht verglasen zu können, kam nur eine Ätzkonstruktion in Betracht. Die kleine Abstützung wurde nicht vergessen.



TT 99426.01 Schmalspur-Blechträgerbrücke „Oschatz“

Auf dem Arbeitsplan für 2017 steht die dreiteilige Blechträgerbrücke der Döllnitzbahn www.doellnitzbahn.de, die im Ortsbereich von Oschatz das Flößchen Döllnitz in einem weiten Bogen überquert. Schöne Aufnahmen aus vergangener Zeit sind hier: www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?17,6785604

Auch auf der Modellbahn wird diese Brückenkonstellation ein „Hingucker“; Brücken mit gebogenen Gleisen sind sehr selten. Eine ideale Konstellation, um bei beengten Platzverhältnissen „die Kurve zu kriegen“. Für Menschen, die sich an Blechbausätze (noch) nicht herantrauen, ist das ein ideales Einstiegsmodell, weil die Montage auch ohne Löten gelingt. Und bei einer Brücke ganz ohne Geländer kann man nichts falsch machen. Ein Brückenträger ist etwa 10 cm lang. Passende Pfeiler wird es auch geben.



Spur N

N 98062.01 Aufstiegsleitern am Kohlenkasten der Tenderloks BR 62

Da, wie berichtet wurde, die Leitern am Kohlenkasten der Fleischmann-BR 62 gern abbrechen, wurde folgender „Doppelbeschluss“ gefaßt: es werden filigrane, geätzte Leitern neu entwickelt. Und dieser Umbausatz wird vier Leitern enthalten: eine zum Ausprobieren, zwei zum Anbauen, und die vierte als Reserve.



N 98062.02 Kleine Windleitbleche für BR 62

Im Interesse der Großserientauglichkeit sind die Windleitbleche vieler Dampflokmodelle als Spritzgußteil gefertigt worden; überlackieren und anstecken – fertig. Dazu müssen sie aber in allen Bereichen eine Mindestmaterialstärke haben! Beim optischen Vergleich mit dem großen Vorbild fällt die Materialstärke aber störend auf: der Vorteil verkehrt sich zum Nachteil. Teilesatz aus Messing (zwecks leichterer Biegsbarkeit) mit einer Halterung, die für präzisen Sitz und leichte Montage sorgt. Nur verwendbar für DB-Maschinen.



N 98062.03 Große Windleitbleche für BR 62

Ob große oder kleine Windleitbleche: die Rahmenbedingungen der Großserienherstellung sind dieselben. Der Umstieg auf Ätzteile ist ein mehrfacher Vorteil, weil man nicht nur dünnere Teile und Versorgungssicherheit bekommt, sondern zudem viel leichter als in Großserie feinste Detailunterschiede realisierbar sind. Die großen Windleitbleche sind horizontal geteilt; die obere Hälfte konnte zu Wartungszwecken abgeklappt werden; diese Scharniere sind von Lok zu Lok unterschiedlich, ebenso die Neigung des oberen Bereichs. Die neuen Teile sind selbstverständlich auf die vorhandenen Aufnahmelöcher abgestimmt.

Interessanterweise hatten die Loks unterschiedlich große Windleitbleche; das Bauteil 98062.03 ist die „mittelgroße“ Variante.



N 98062.04 Große Windleitbleche für BR 62

Diese Windleitbleche sind nicht nur höher, sondern auch etwas länger als das Bauteil 98062.03. Wie gut, daß es Vorbildaufnahmen gibt, <http://eisenbahnstiftung.de/images/bildergalerie/6539.jpg> die das Erkennen von Detailunterschieden so erleichtern wie hier!



N 98860.01 Aussichtskanzel für Packwagen, seitlich

Wozu die Dachkanzeln von Packwagen ursprünglich dienten, kann man bei mancher Museumsbahnfahrt erfahren: wenn glühende Partikel über den Zug wehen, sich auf der Jacke niederlassen und dort Löcher hineinbrennen. Der Packwagenschaffner fungierte, da sehr viele Wagendächer aus brennbaren Materialien bestanden (Holz, Segeltuch, Teerpappe) neben anderen Aufgaben auch als „Brandwache“. Mit Aufkommen von Diesel- und Elloks entfiel diese spezifische

Aufgabe; aber insbesondere wegen wiederkehrender Undichtigkeiten wurden die Kanzeln abgebaut. Da der Packwagen, um beheizt werden zu können, meist hinter der Lok hing, war die Zugbeobachtung nach wie vor erforderlich – aber auch die Beobachtung der Signale!. Daß die seitlichen Kanzeln den Zweck haben könnten, das in der Nachkriegszeit häufige „Fringsen“ zu erkennen, ist wohl eher unzutreffende Spekulation, wenngleich Überfälle auf Züge (insbesondere der berühmte Postraub) ein sehr beliebtes Film-Thema sind.... Es hätte gut sein können, daß, wenn ein Kardinal den Kohlenklau „moralisch legalisiert“, www.erzbistum-koeln.de/kultur_und_bildung/historisches-archiv/schaetze_aus_dem_archiv_1/eine_predigt_mit_folgen_die_bedeutung_des_wortes_fringsen/ die Bahn Vorkehrungen trifft... Ein Wagen mit einer solchen Kanzel, die eine einfache Holzkonstruktion ist, ist in Koblenz-Lützel zu besichtigen. Um auch in kleinen Spurweiten die Kanzel leicht verglasen zu können, kam nur eine Ätzkonstruktion in Betracht. Die kleine Abstützung wurde nicht vergessen.



N 98934 Gleisknaggen für Strahlengleise Wie verhindert man vorbildgerecht, dass eine Lok, auch wenn sie sich nur langsam bewegt, in die Schuppenwand hineinfährt, und das Bauwerk zum Einsturz bringt? Mit kleinen, geätzten Gleissperren, die fachlich richtig formuliert, Gleis(abschluß)knaggen heißen. Sie werden beidseitig am Ende des Gleises angelötet. Eine „mitgelieferte“, im Bauteil integrierte Montagehilfe erleichtert nicht nur das Anlöten, sondern auch das exakte Positionieren. Die Bauteile sind inzwischen nochmals nachgebessert bzw. erweitert worden, sodaß die Justierarbeiten wegfallen. Draufsetzen, anlöten –Montagehilfe entfernen – und rostig oder – noch besser: gelb lackieren. Diese Gleisknaggen finden überall dort Anwendung, wo die Fahrgeschwindigkeit der Lok gering ist – und es Platzverschwendung wäre, einen Prellbock zu installieren. Idealverwendung: innen im Lokschuppen und auch am Ende von Freigleisen.



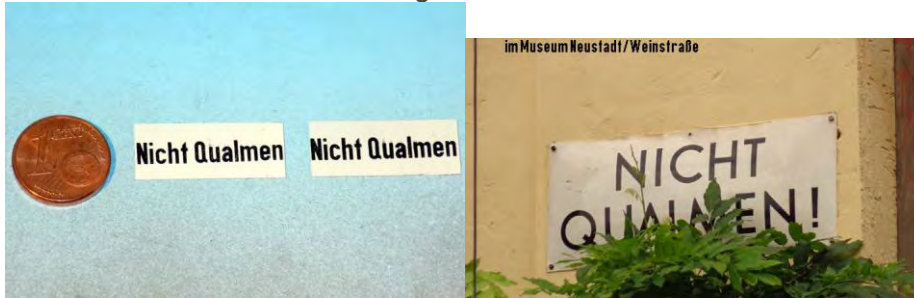
N 98962.09 Verbotsschild „Nicht Qualmen“

An verschiedenen Stellen gab es zur Dampflokzeit übergroße Schilder, die sich an das Lokpersonal richteten und das Qualmen (oder Abblasen) verboten bzw. die Vermeidung verlangten. In Soest stand es am Lokschuppen www.drehscheibe-

www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?17,7979001, in Heilbronn an der Bekohlungsanlage, vor dem Distelrasen-Tunnel „Qualmen und Abblasen vermeiden!“.

Daß der Dampfbetrieb sehr zu polarisieren vermag, die einen begeistert (und in ländlichen Gegenden bei Museumsfahrten für Menschenmassen auf den Bahnsteigen sorgt), und in der Ära vor Erfindung des Wäschetrockners in bewohnten Gebieten ein Dauerärgernis war, zeigt diese nette Geschichte von Fritz Wolff in www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?17,8009694: "Sind Sie von der Lok da oben?"

Die zweifarbig lackierten und tamponbedruckten Schilder sind universell verwendbar: freistehend – oder an die Wand geschraubt.



N 99011.01 Besandungsanlage mit US-Kessel, niedriger Sockel

In verschiedenen (ehemaligen) Bahnbetriebswerken sind noch heute Besandungsanlagen baulich vorhanden, die unter Restverwendung der Kessel amerikanischer Kriegsgüterwagen entstanden sind (Frankfurt/M, Hanau, Gießen, Landshut).

In Hamm hatte man einen Kesselwagen (KKds 49) mit Drehgestellen zwischen die Behandlungsgleise gestellt. Man muß lediglich einen Kessel (Klein/Roco) beisteuern, um diesen „Hingucker“ zu realisieren. Die Vorbildfotos zeigen eine Vielzahl an Detailunterschieden auf; markant sind die unterschiedlichen Sockelhöhen.

Die Betonsockel und eine Bodenplatte (zur leichteren und exakten Ausrichtung) sind geätzt – eine Weiterentwicklung der vorhandenen Konstruktion, daß mit einem Bausatz unterschiedliche Sockelhöhen realisiert werden können; ist angedacht.

Der Bausatz enthält zudem einen lackierten Kessel, geätzten Laufgang und Messingguß-Verschlüsse.



N 99300.12 Portal für Stromzuführung Ätzkonstruktion (funktionslos)

Das Funktionieren der Drehscheiben hat für den Bahnbetrieb eine so zentrale Bedeutung, daß es neben dem elektrischen Hauptantrieb noch zwei Reserven gibt: Druckluft aus der Lokomotive - oder die Handkurbel. Einige Drehscheiben hatten ein seltsam anmutendes Profilgestell mittig über der Drehbrücke: es dient einfach nur der Zuführung von Drehstrom über Schleifkontakte. (Andernfalls liegen die Schleifkontakte unsichtbar in der Drehbrücke). Es sind also netzunabhängige

„Oberleitungsmasten“ erforderlich. Noch heute gibt es diese Konstruktion im ehemaligen Bw Treysa (Eisenbahnfreunde Treysa). Die feine Ätzkonstruktion ist mit „Verkabelung“ nicht nur ein besonderer Blickfang; sie korrigiert auch den „dominanten Eindruck“, den eine lange und breite Drehbrücke hat. Außerdem besteht damit – genau wie beim Vorbild – eine zusätzliche Möglichkeit für die Stromzufuhr, z.B. für Nebenfunktionen wie beleuchtetes Wärterhaus etc.



N 99426.01 Schmalspur-Blechträgerbrücke „Oschatz“

Auf dem Arbeitsplan für 2017 steht die dreiteilige Blechträgerbrücke der Döllnitzbahn www.doellnitzbahn.de, die im Ortsbereich von Oschatz das Flüßchen Döllnitz in einem weiten Bogen überquert. Schöne Aufnahmen aus vergangener Zeit sind hier: www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?17,6785604

Auch auf der Modellbahn wird diese Brückenkonstellation ein „Hingucker“; Brücken mit gebogenen Gleisen sind sehr selten. Eine ideale Konstellation, um bei beengten Platzverhältnissen „die Kurve zu kriegen“. Für Menschen, die sich an Blechbausätze (noch) nicht herantrauen, ist das ein ideales Einstiegsmodell, weil die Montage auch ohne Löten gelingt. Und bei einer Brücke ganz ohne Geländer kann man nichts falsch machen. Ein Brückenträger ist etwa 7,5 cm lang. Passende Pfeiler wird es auch geben.



Spur Z

Z 62220.01 Drehschemelwagen-Pärchen mit Rungen, unbeladen

Nur als Bausatz gibt es dieses interessante Wagenpärchen, bestehend aus zwei

unterschiedlichen Wagen: einer ungebremst, der andere mit Bremserhaus – und deswegen 70 cm länger.

Im Original konnten die Wagen natürlich auch einzeln eingesetzt werden. Unbeladen kommen die feinen Details wie die filigranen Drehschemel (Messingguß) besonders zur Geltung. Im unbeladenen Zustand kann mit der Hakenkupplung gekuppelt werden, aber auch die Kuppelstange verwendet werden. Erst, wenn die Länge des Ladeguts (Holzstämmen, Langschienen) das unmittelbare Kuppeln der Wagen unmöglich macht, kommt die Kuppelstange zum Einsatz.



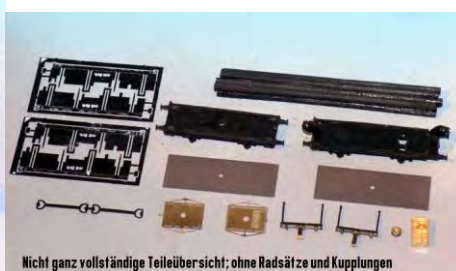
unbeladenes Pärchen, ohne Kuppelstange verbunden (trennbar)



An Feinheit unübertreffbar: der bewegliche Drehschemel - übrigens auch einzeln erhältlich, um andere Wagen nachzurüsten

Z 62220.02 Drehschemelwagen-Pärchen mit Rungen, mit Stammholzladung

Der Umfang dieses Bausatzes ist gegenüber Z 62220.01 um eine Komponente erweitert: die aus Kunststoff gegossene Stammholzladung.



Nicht ganz vollständige Teileübersicht; ohne Radsätze und Kupplungen

Z 62220.11 Umrüstsatz für Drehschemelwagen-Pärchen

Auf den Untergestellen der Klappdeckelwagen gab es 1992 ein Drehschemelwagenpärchen als Museumswagen; das Ladegut war ein beschrifteter Holzklötz, die Drehschemel waren durch einen schwarzen Gummi imitiert. In der Tat gab es verschiedenste Bauarten dieser Wagengattung – auch mit kurzen Fahrwerken. Leicht und schnell ist das Pärchen aufgewertet: die geätzten Ladeflächen werden aufgeklebt, die Laufkreise der Drehschemel farblich abgesetzt (oder passende Ätzteile aufkleben), Drehschemel einstecken. Aber auch andere Güterwagen mit kurzem Fahrwerk können zum Umbau herangezogen werden.

Z 98050.09 Griffstangen am Kabinentender

Ohne Griffstangen auf eine Lok klettern? Nicht nur gefährlich, auch kaum möglich. Mit leicht zu faltenden und anzubringenden Ätzteilen wird der Kabinentender vervollständigt und dem Zugbegleiter der Aufstieg möglich gemacht. Der Teilesatz reicht für 3 Lokomotiven.



Z 98860.01 Aussichtskanzel für Packwagen, seitlich

Wozu die Dachkanzeln von Packwagen ursprünglich dienten, kann man bei mancher Museumsbahnfahrt erfahren: wenn glühende Partikel über den Zug wehen, sich auf der Jacke niederlassen und dort Löcher hineinbrennen. Der Packwagenschaffner fungierte, da sehr viele Wagendächer aus brennbaren Materialien bestanden (Holz, Segeltuch, Teerpappe) neben anderen Aufgaben auch als „Brandwache“. Mit Aufkommen von Diesel- und Elloks entfiel diese spezifische Aufgabe; aber insbesondere wegen wiederkehrender Undichtigkeiten wurden die Kanzeln abgebaut. Da der Packwagen, um beheizt werden zu können, meist hinter der Lok hing, war die Zugbeobachtung nach wie vor erforderlich – aber auch die Beobachtung der Signale!. Daß die seitlichen Kanzeln den Zweck haben könnten, das in der Nachkriegszeit häufige „Fringsen“ zu erkennen, ist wohl eher unzutreffende Spekulation, wenngleich Überfälle auf Züge (insbesondere der berühmte Postraub) ein sehr beliebtes Film-Thema sind.... Es hätte gut sein können, daß, wenn ein Kardinal den Kohlenklau „moralisch legalisiert“, www.erzbistum-koeln.de/kultur_und_bildung/historisches-archiv/schaetze_aus_dem_archiv_1/eine_predigt_mit_folgen_die_bedeutung_des_wortes_fringsen/ die Bahn Vorkehrungen trifft... Ein Wagen mit einer solchen Kanzel, die eine einfache Holzkonstruktion ist, ist in Koblenz-Lützel zu besichtigen. Um auch in kleinen Spurweiten die Kanzel leicht verglasen zu können, kam nur eine Ätzkonstruktion in Betracht. Die kleine Abstützung wurde nicht vergessen.



Z 98929.03 Fenstereinfassungen für Märklin-Drehscheibenwärterhaus

Man kann es zwar versuchen, die erhabenen Streben am Drehscheibenwärterhaus

(oder auch am TEE-Aussichtswagen) mit Pinsel und Farbe oder tauglichen Stiften nachzuziehen: das Ergebnis wird aber ernüchternd sein. Nur einmal abgerutscht, werden sich häßliche Flecken ergeben, die, wenn die Farbe halten soll, kaum zu beseitigen sind. Eine andere Methode muß also her. Die neuen Fensterstrukturen können gefahrlos lackiert werden, in der favorisierten Farbe, werden aufgelegt, maximal mit Klebepunkten fixiert. Die Restverklebung erfolgt mit verdünntem Holzleim (Schotterklebemethode).



Z 99300.12 Portal für Stromzuführung Ätzkonstruktion (funktionslos)

Das Funktionieren der Drehscheiben hat für den Bahnbetrieb eine so zentrale Bedeutung, daß es neben dem elektrischen Hauptantrieb noch zwei Reserven gibt: Druckluft aus der Lokomotive - oder die Handkurbel. Einige Drehscheiben hatten ein seltsam anmutendes Profilgestell mittig über der Drehbrücke: es dient einfach nur der Zuführung von Drehstrom über Schleifkontakte. (Andernfalls liegen die Schleifkontakte unsichtbar in der Drehbrücke). Es sind also netzunabhängige „Oberleitungsmasten“ erforderlich. Noch heute gibt es diese Konstruktion im ehemaligen Bw Treysa (Eisenbahnfreunde Treysa). Die feine Ätzkonstruktion ist mit „Verkabelung“ nicht nur ein besonderer Blickfang; sie korrigiert auch den „dominanten Eindruck“, den eine lange und breite Drehbrücke hat. Außerdem besteht damit – genau wie beim Vorbild – eine zusätzliche Möglichkeit für die Stromzufuhr, z.B. für Nebenfunktionen wie beleuchtetes Wärterhaus etc.



Wichtiges zum Betriebsablauf:

- wir machen keine Großserie, sondern Klein(st)serie!
- Herstellung nicht mit industriellen Methoden (Spritzguß), sondern überwiegend Ätzkonstruktionen und Handarbeit
- Preise hängen ab von der konkreten Nachfrage, und bilden sich erst nach der Vorstellung der Modellvorhaben!

- vorgestellte Projekte mit dem größeren Publikumsinteresse werden natürlich favorisiert, weniger Gefragtes ggf. aufgeschoben.
- die Entwicklungsfortschritte sind auf www.krueger-modellbau.de zu sehen.
- das Wichtigste ist die Qualität: Detailreichtum, Maßhaltigkeit, feine Details – und am Allerwichtigsten: Montagefreundlichkeit! Denn ein Bausatz muß auch Un- bzw. Weniger-Geübten auf Anhieb gelingen.
- Anspruch /Berufsziel: „wir machen Männer glücklich!“ Und das ist ernst gemeint.
- Eine Neuheitenvorstellung zeigt die Richtung an, soll dem Betrachter die Prüfung ermöglichen, die Tauglichkeit für seine Zwecke abzuschätzen, und kann keine Zusage bis in´s letzte Detail sein, daher: technische Änderungen vorbehalten
- Preise auf Anfrage
- vorgesehene Ausstellungsorte in diesem Jahr: Gießen (Spur O), Lahnstein (HO-N-Z), SEM Heilbronn (Spur 1)