



Abb. 1. Eine kleine Auswahl der präzise gefrästen Northeastern-Profile aus amerikanischem Lindenholz.

NO-Holzprofile — 1,8 mm-Schienen — „kochbares“ Metall u. v. m.

(Nützliches und Bemerkenswertes aus dem Pullman-Katalog)

Schon vor Jahren fanden die North-Eastern-Holzprofile bei den Modellbahnern großen Anklang, bis sie eines Tages aus irgendwelchen Gründen vom deutschen Modellbahnmarkt verschwunden waren, zum Leidwesen wohl vieler Modellbahner.

Nunmehr sind diese präzise gefrästen Profile aus amerikanischem Lindenholz wieder in Deutschland erhältlich, und zwar durch die Firma Old-Pullman-Modellbahnen, die in ihrem Katalog eine beachtliche Auswahl an North-Eastern-Profilen anbietet (s. Abbildung 1). Die Auswahl reicht von einfachen Vierkantprofilen (kleinste Abmessungen 0,3 x 0,8 mm!) über diverse Eisenträger-Profildformen (L, U, T, usw.) bis zu Spezialprofilen für den Wagen-Selbstbauer (verschiedene Dachformen, Bretterwände u. dergl. mehr), die eine willkommene Hilfe und Zeitersparnis beim Fahrzeugselbstbau darstellen.

Auch für Holzkonstruktionen und -Bauwerke in Art der in Abb. 2 gezeigten Brücke sind die Leisten und Profile bestens geeignet, da das Lindenholz eine äußerst feine Struktur aufweist und dadurch das Modell wesentlich echter wirkt als beispielsweise bei Verwendung der üblichen Kiefernholzleisten mit ihrer verhältnismäßig großen Maserung, ganz zu schweigen von der akuraten Maßhaltigkeit auch der kleinsten Profil-Leisten.

Neben diesen vorerwähnten North-Eastern-Holzprofilen finden sich im Old-Pullman-Katalog noch einige weitere Artikel von allgemeinem Interesse für den Modellbahner, wie z. B. Neusilber-H0-Gleise und -Weichen mit einer Profilhöhe von nur 1,8 mm (siehe Abb. 4) mit Schwellenbändern in Holz- und Eisen-

schwelen-Imitation (Abb. 6), wahlweise als flexibles Fertiggleis oder im Bausatz erhältlich; letzteres gilt auch für die einfachen Weichen (7°, 9¼°, 12° und 14°) sowie 12° DKw und Kreuzungen. Das ganze Sortiment ist auch mit 2,5 mm hohen NMRA-Profilen erhältlich.

Eine Elektro-Bürste (Abb. 3) dient der leichteren Reinigung von Lokrädern; sie ist so bemessen, daß sie für Triebfahrzeuge der Spurweiten N bis 0 verwendet werden kann.

Von besonderem Interesse dürfte ein für den Modellbahner neuartiges Material zum Beschreiben von Fahrzeugmodellen sein, dessen Besonderheit in einer außergewöhnlich niedrigen Schmelztemperatur liegt; das Material schmilzt bereits, wenn man es (z. B. in einer Suppenkelle) in kochendes Wasser hält! Dadurch ergibt sich gegenüber den herkömmlichen Bleigewichten ein nicht zu unterschätzender Vorteil: das Material kann direkt (!) in Plastikformen gegossen werden. Man könnte damit beispielsweise auch kleinere Fußteile (Dome, Zylinderblöcke oder dergl.) mittels Gipsgubformen auf einfache Art selbst anfertigen.

Außer diesen Bauteilen und nützlichen Zubehörartikeln (von denen wir nur einige herausgegriffen haben) finden die Freunde amerikanischer Fahrzeuge eine Anzahl verschiedener Lok- und Wagentypen, Fahrzeug-Einzelteile und dergl. mehr. Interessenten wenden sich am besten direkt an die Firma Old-Pullman-Modellbahnen, 7829 Röttenbach/Schwyz, Postfach oder (dies gilt für unsere Schweizer Leser) an die Fa. Appenzeller & Hug, CH 8712 Stäfa, Postfach 14.

Abb. 2. Ein rund 40 cm langes Holzbrückenmodell, zusammengeklebt aus Northeastern-Leisten. Die Brücke wird als Bausatz mit fertig zugeschnittenen Leisten geliefert.

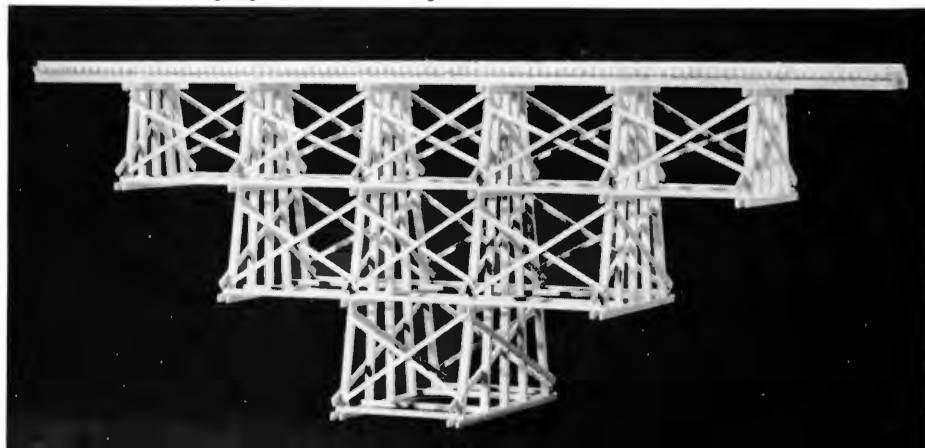
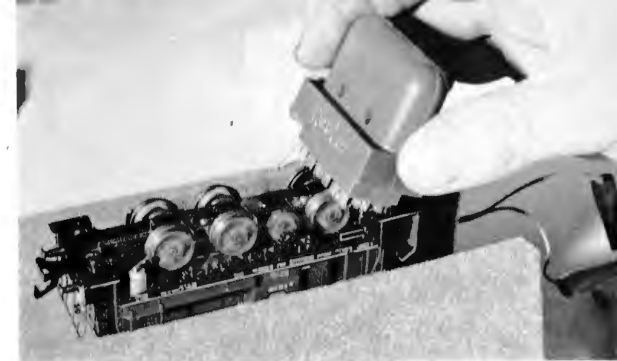


Abb. 3. Im Prinzip ähnlich wie die Lokräder-Reinigungsbürste von Egger, aber praktisch für alle Spurweiten verwendbar: eine Elektro-Drahtbürste, die mittels zweier gummi-geschützter Klemmen am Fahrpult angeschlossen wird.



1,8 mm hohe HO-Schienenprofile und ihre Probleme

Die 1,8 mm hohen H0-Schienen sind in Amerika im Begriff, die bisherigen 2,5 mm-Profile abzulösen, nachdem man vor ein paar Jahren entdeckt hat, daß ein noch nicht mal 0,7 mm hoher Spurkranz in der Form der Abb. 5 rechts weitaus betriebssicherer ist als ein Spurkranz herkömmlicher Art (steil anlaufend, ohne Ausrundung). Abgesehen davon, daß gefederte H0-Drehgestelle (wie sie in Amerika fast durchwegs üblich sind) von vornherein günstigere Fahreigenschaften aufweisen als zweilachsige Wagen (wie sie in Europa vorherrschen), ging die Entwicklung der Modellbahnen in beiden „Hemisphären“ geradezu diametral vor sich: In Amerika orientierte sich die im und nach dem 2. Weltkrieg aufkommende Modellbahnindustrie in höchst aufgeschlossener Weise nach den (verteilteren) NMRA-Werten, während unsere Modellbahnen aus den früheren „Spielzeugbahnen“ hervorgingen und sich evolutionsmäßig erst zu Modellbahnen „mauserten“. Im gleichen Zuge wurden die anfänglich überdimensionalen Lauf- und Spurkränze der Räder allmählich auf ein erträgliches Maß zurückgeführt. Bis sie allerdings die heutigen NMRA-Ausmaße erreicht haben werden (und die Schienenprofile dementsprechend allgemein auf 1,8 mm absinken könnten), werden aller Voraussicht nach – gemessen am „Erfolg“ der bald 20jährigen Normbestrebungen – wohl noch „etliche Jährchen“ ins Land gehen!

Dieser Umstand und die Erkenntnis, daß die europäischen Modellbahnhersteller in der Tat nicht so leicht den Kreis der entwicklungsbedingten „Verstrickungen“ sprengen können, ist mit der Hauptgrund, weshalb wir in dieser Sache – entgegen unserer sonstigen avantgardistischen Einstellung – kurztreten. Während der Übergang zu den maßstabgerechten 1,8 mm-Schienen und zu den sogenannten RP 25-Rädern in den USA überhaupt kein Problem darstellt (s. Abb. 5), käme deren Einführung in Europa – wenigstens zur Zeit noch – einer „Revolution“ gleich!

Inwieweit (bei richtiger Dreipunktlagerung) zweiachsige Wagen mit RP 25-Rädern als betriebssicher gelten können bzw. was beim Ummodellieren von H0-Fahrzeugen auf 1,8 mm-Schienenbetrieb sonst noch alles zu beachten ist, soll Gegenstand eingehender Versuche und Untersuchungen sein, über die wir zu gegebener Zeit einmal berichten werden.

Nur soviel heute: Der Besitzer von USA-Fahrzeugmaterial ist ebenso fein heraus wie ein versierter Modellbahner, der die Radsätze seiner Industrie-Modelle entsprechend RP 25 nachrehren kann. Eine Kompromißlösung für die ändern: 1,8 mm-Schienen (oder auch 2 mm-TT-Profile von Nemeo) so auf den Schwellen befestigen, daß die freie Schienenhöhe wenigstens 1,3–1,4 mm beträgt und Modelle verwenden, deren Räder höchstens 1,2 mm hohe Spurkränze aufweisen!

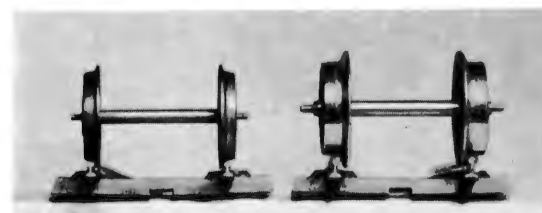


Abb. 4. Ein Bild, das die geschilderten Probleme geradezu symbolisiert: links das 1,8 mm-Gleis mit einem von WeWoW bereits vor 18 Jahren erfolgreich erprobten „Mini“-Radsatz mit 0,6 mm-Spurkranz; daneben 2,5 mm-Gleis mit Märklin-Radsatz. Man beachte auch die unterschiedliche Laufflächenbreite.

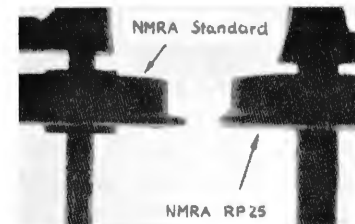


Abb. 5 veranschaulicht dagegen, wie gering der Maßunterschied zwischen einem RP 25-Rad und einem bisherigen NMRA-Rad und wie geringfügig die vorgenommene Änderung ist!

Abb. 6. Das Gleis rechts (mit „Eisenschwellen“ und 1,8 mm-Schienen) wirkt zweifelsohne optisch breiter (und vorbildgerechter) als ein 2,5 mm-Gleis (Mitte). Die Kunststoffschwelen mit Holzmaserung sind auch einzeln (in Beuteln zu 528 Stück) erhältlich (mit Aussparungen für Mittelteile auf der Unterseite) und werden auf die Schienen aufgeschoben. Sie eignen sich auch für Nemeo-2 mm-Schienen; die Spurweite beträgt jedoch im Endeffekt nur 16 mm, was in der Geraden zwar keine Rolle spielt, aber in Gleisbögen.

