
DAS MODELL ALS MEISTERWERK

AUFLAGE 1 - 2016

Das Hausmagazin unserer Modelle in Spur 0, Spur 1 und Spur 2m

Schutzgebühr 20 €



Kiss

Modellbahnen

GANZMETALL
MESSING
PRÄZISIONSMODELL

Titelbild
Schlepptender Dampflokomotive BR 05
Ganzmetall-Messing-Handarbeitsmodell
im Maßstab 1:32 (Spur 1)

KISS MODELLBAHNEN GmbH & Co. KG
Friedrichstraße 12 a
68519 Viernheim
Germany
Tel: 06204 – 9 86 68-0
Fax: 06204 – 9 86 68-29
E-Mail: info@kiss-modellbahnen.de
www.kiss-modellbahnen.de



Internationales Spur-1 Treffen
25. und 26. Juni 2016



Stefan Kiss

« Die Faszination des Besonderen... »

Das jährliche Spur-1 Treffen in Sinsheim ist heute zu einem festen Event und zum weltweit größten Besuchermagneten seiner Art geworden. An diesem Wochenende wird das Auto & Technikmuseum Sinsheim zum Mekka für die Anhänger der Königsspur, wenn sich hier Besucher aus der ganzen Welt zu einem Stelldichein treffen. Die Bedeutung dieser Begegnung ist uns Anlass genug, eine Auswahl unserer Modellpalette nochmals auf den Laufsteg zu rollen. Auch wenn einige Modelle bereits ausverkauft sind, wollen wir zeigen, was uns bis jetzt gelungen und was in Zukunft von uns noch zu erwarten ist.

Das Treffen in Sinsheim wird einmal mehr hautnah zeigen, dass die großen Spurweiten die ganze Dynamik des Vorbilds auf die Schiene bringen: Faszinierende Detailtreue, filigrane Ausstattung, technische Perfektion und optimale Fahreigenschaften. Die Detaillierung noch so filigraner Feinheiten sind eine Augenweide, die dem Modell den unverkennbaren Eindruck des Originals vermitteln und die Herzen ihrer Fans höherschlagen lassen. Die Kleinserienmodelle von Kiss sind Nachbildungen des Originals in höchster Perfektion und haben deshalb seit mehr als 25 Jahren in der Welt der Modellbahn ihre treuen Anhänger gefunden. Die Erfolgsgeschichte von Kiss-Modellbahnen begann aus Passion vor über einem Vierteljahrhundert und hat seither die Liebhaber der großen Spuren immer wieder mit Highlights überrascht.

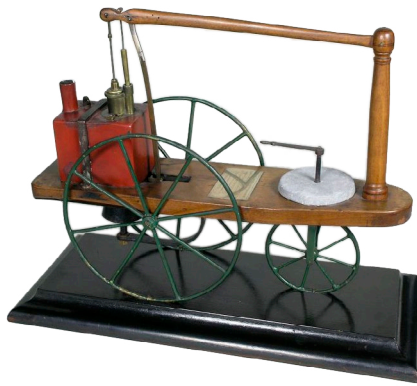
Was Kiss an Fahrzeugen auf die großen Spurweiten aufgleist, sind besondere Schmuckstücke. Die getreue Umsetzung des Vorbilds ist bei jedem neuen Modell eine Herausforderung und ein Zusammenspiel von intensiven Recherchen und modernster Feinwerktechnik. Für die makellose

Umsetzung werden höchste Ansprüche bezüglich optischer und technischer Perfektion gestellt.

Die großen Spuren zeigten in vergangener Zeit erfreulicherweise eine deutliche Interessenzunahme. Ebenso ist der Trend unübersehbar, Modelle in immer größeren Stückzahlen auf Kosten der Qualität billiger herzustellen. KISS Modellbahnen möchte diesem Trend nicht folgen. Für uns stand nie das Gewinnoptimum im Vordergrund, sondern der Grundsatz, dass Qualität nicht verhandelbar ist. Auch wenn hinsichtlich Qualität und Vorbildtreue keine Kompromisse eingegangen werden, wird dennoch nach wirtschaftlichen Kriterien produziert. Wir sind überzeugt, dass unsere Vorstellungen zu Modellauswahl, Herstellungsverfahren, Perfektion, Materialauswahl – und nicht zuletzt Service – zu einem optimalen Ergebnis führen, zu einem wertvollen Modell, mit einem überzeugenden Preis-Leistungs-Verhältnis. Wir erschaffen Kostbarkeiten, die Freude und Stolz bereiten, und nicht nur ideellen, sondern auch materiellen Wert darstellen.

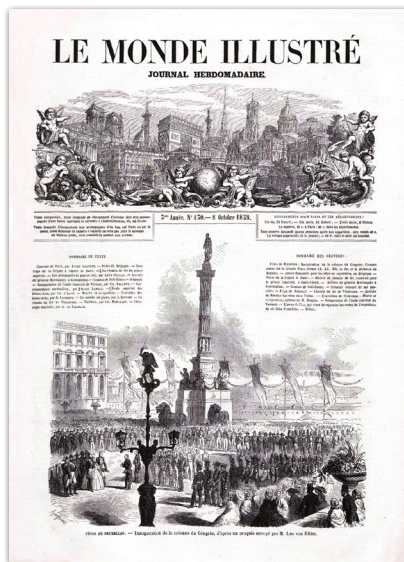
Die Entscheidung für die Auswahl der zu realisierenden Modelle basiert nicht nur auf den von uns in vielen Jahren gesammelten Erfahrungen, sondern auch auf den Ergebnissen aus konstruktiven Gesprächen und dem Kontakt mit Modelleisenbahnern. Dabei fließen die Wünsche und Anregungen der Partner bereits in der Planungsphase in das Konzept ein. Für das Modell werden populäre und beliebte Vorbilder verschiedener Fahrzeugtypen und Bahngesellschaften ausgewählt, wobei immer die Wünsche der Kunden im Mittelpunkt stehen. Ich wünsche Ihnen weiterhin viel Freude am Hobby Modelleisenbahn.

Ihr Stefan Kiss



Miniatur-Dampflokomotive mit funktionierendem Antrieb, erbaut von William Murdock im Jahre 1784.

(Foto Birmingham Museums Trust)



Die faszinierende Welt der Modelleisenbahn

Die Geschichte der Modelleisenbahn ist so alt wie die Eisenbahn selbst, denn schon immer faszinierte die Nachahmung eines Vorbilds im Modell. Die verbürgte Geburtsstunde der Modelleisenbahn hat aber der schottische Ingenieur und Erfinder William Murdock im Jahre 1784 eingeläutet, als er ein gleisloses Dampfmaschinenmodell gebaut hatte. Anders als bei damals verbreiteten Spielzeugen, war ein funktionierender Antrieb vorhanden. Es wurde zum Urmodell der Eisenbahn schlechthin.

Goethe erhielt 1829 von englischen Freunden für seine Enkel ein Modell der «Rocket». Dieses Modell kann man heute im Goethe-Nationalmuseum bestaunen.

Das erste Kind, das nachweislich auf einer richtigen Modellbahnanlage spielen durfte, war der kaiserliche Prinz und einziger Sohn von Kaiser Napoleon III. In der Wochenzeitung «Le Monde Illustré» vom 8. Oktober 1859 (Bild links) ist nachzulesen: «Die zum Amusement des kaiserlichen Prinzen gebaute Eisenbahn ist ein

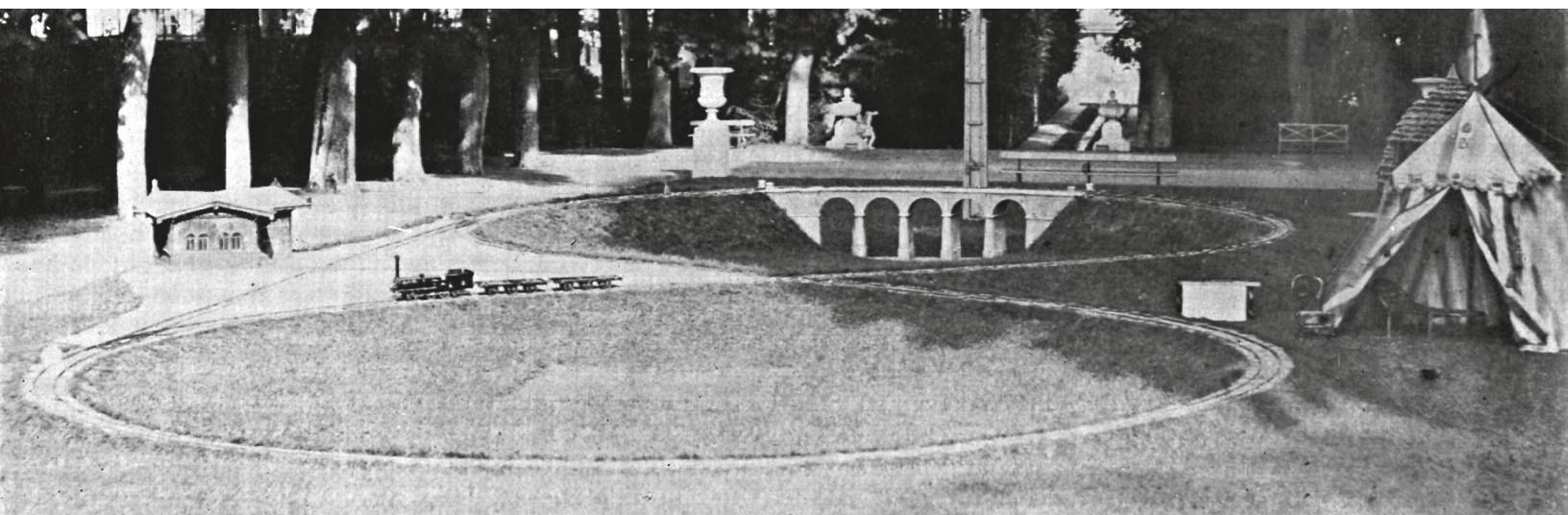
richtiges Spielzeug und zugleich ein Glanzstück der mechanischen Wissenschaft...»

Das erste Lokmodell mit elektrischem Antrieb brachte um 1890 die Firma Ernst Plank in Nürnberg auf den Markt.

Heute werden im Zusammenspiel von modernster Feinwerktechnik und Handarbeit bis ins kleinste Detail authentische Nachbildungen des Originals geschaffen, Unikate höchster Perfektion. Wenn sich ein Eisenbahnmodell vom Vorbild nur noch im Maßstab unterscheiden lässt, dann bedeutet das Modellbau auf höchstem Niveau!

Der Familienbetrieb «Kiss Modellbahnen» hat sich seit Jahren dem gehobenen Modellbau im High-End Segment verschrieben und bewegt sich im Grenzbereich des Machbaren der heutigen Fertigungstechnik. Die Welt der Modelleisenbahn vermochte Generationen zu begeistern. Kiss-Modellbahnen hat sich zum festen Ziel gesetzt, auch in Zukunft einen Beitrag zur Erhaltung dieser Faszination zu leisten.

Das vom französischen Fotografen Charles-Louis Michelez 1876 aufgenommene Foto der Eisenbahnanlage des kaiserlichen Prinzen und Sohn von Napoleon ist die älteste Aufnahme einer Modelleisenbahnanlage. Die achtförmige Strecke ist durch zwei in die Gleisbögen eingefügte Weichen erreichbar. Die Lok war mit einem Uhrwerkantrieb ausgerüstet. Die Spurweite wird auf 200 mm geschätzt.



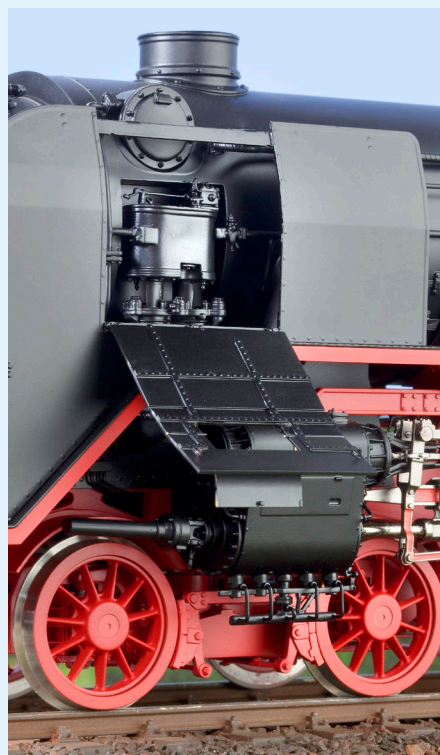
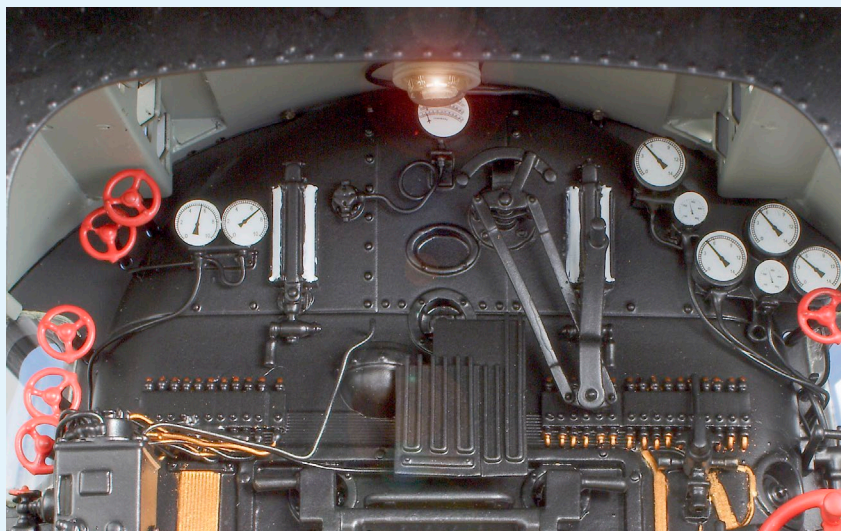
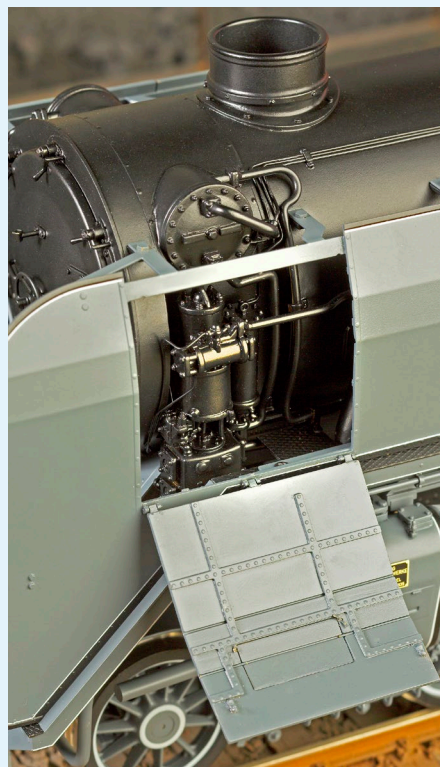
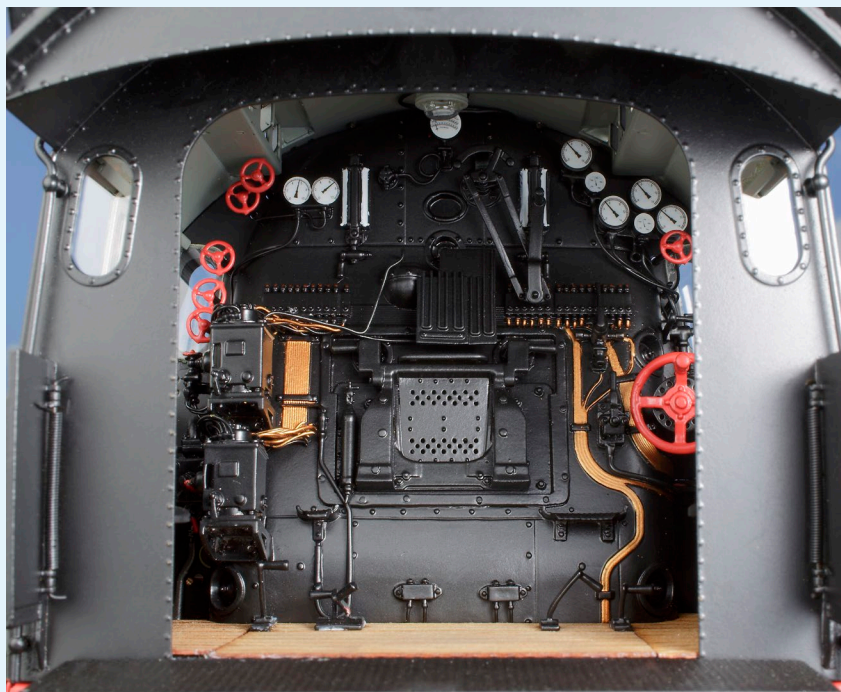
Modell oder Vorbild?

Das ist bei den Handarbeitsmodellen aus dem Hause Kiss keine rhetorische, sondern eine durchaus berechtigte Frage. Jedes noch so zierliche Detail ist lupenrein, dennoch ist alles ohne Lupe erlebbar und wöhnt den Betrachter nahe am Geschehen.

Die exklusiven Modelle entstehen im Zusammenspiel von modernster Feinwerktechnik und Handarbeit und sind bis ins kleinste Detail authentische Nachbildungen des Originals, Unikate

höchster Perfektion, die zeigen, was heute im Modellbau realisierbar ist. Die getreue Umsetzung des Originals ist oberstes Ziel und setzt aufwändige Recherchen beim Vorbild voraus. Kiss Modellbahnen» stellt höchste Ansprüche bezüglich optischer und technischer Perfektion bevor einem Produkt das Label «Designed by Kiss» verlieht wird. Deshalb haben die exklusiven Eisenbahnmodelle von Kiss in den Spuren 0, 1 und 2m weltweit ihre Anhänger gefunden.

Kiss
Modellbahnen III





Das Modell der Schlepptender Dampflokomotive BR 05

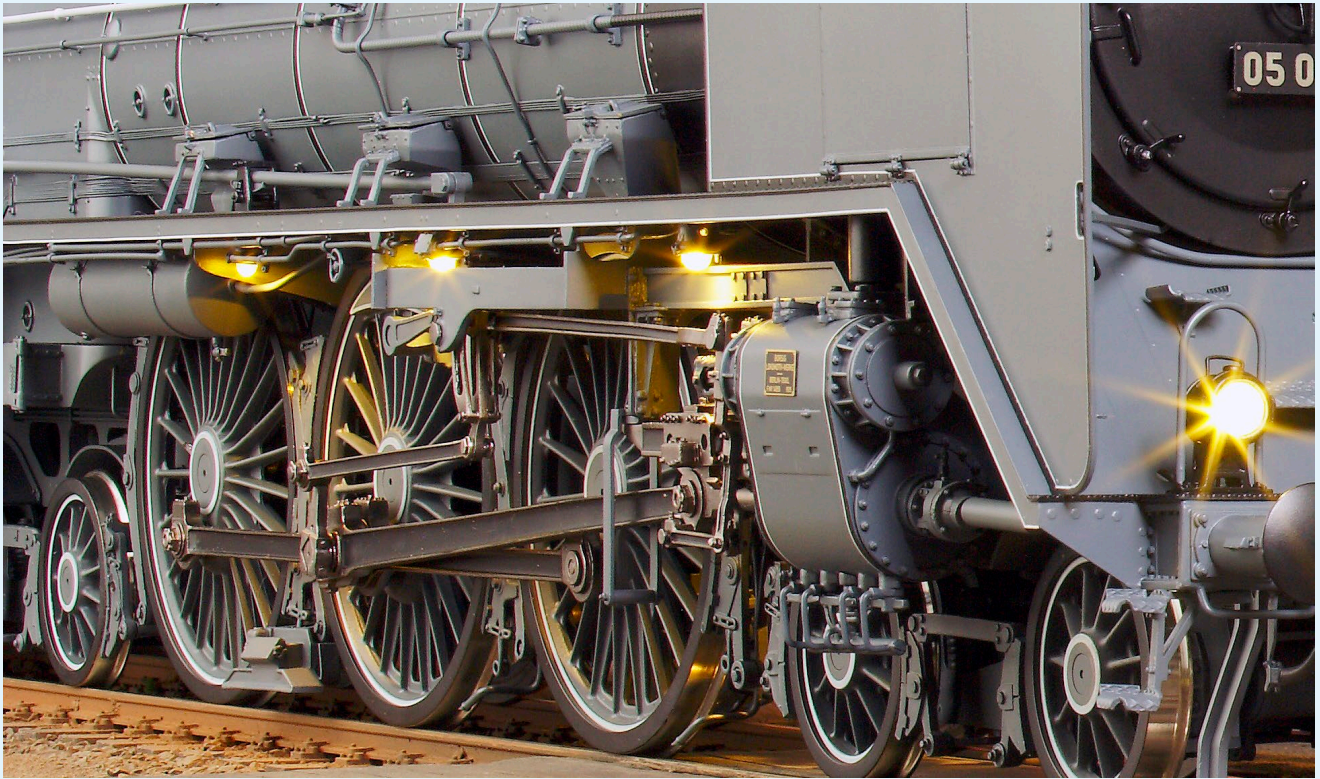
Ausstattungsmerkmale

- Vorbildgerechte Beleuchtung
- Triebwerkbeleuchtung
- Am Tender Umrüstmöglichkeit auf Märklin- Kupplung
- Kurvenlauffähigkeit ab 2'100mm Radius
- Hohes Lokgewicht und hoher Anpressdruck der Lauf-radsätze
- Komplette Federung mit Ausgleichshebeln
- Lokführerfigur und Heizerfigur
- Vorbildgerechte Ausgestaltung der Achsen
- Funktionsfähige Umsteuerung mittels Servo
- Komplett vorbildgerechter Antrieb der Schmierpum-pen und des Tachos
- Alle Lok-Tenderleitungen durchgehend dargestellt
- Alle Abdampfleitungen an den Pumpen nachgebildet
- Vorbildgerechter Lok-Tenderabstand
- Komplette Ausrüstung der Beleuchtung mit Glühbirnen
- Vorbildgerechte Bremsschläuche, beweglich
- Ausgerüstet mit ESU Digital- und Sounddekoder
- Gewicht ca. 9 kg
- LüP 835mm
- Triebwerksbeleuchtung
- Rauchgenerator
- Radreifen Edelstahl, NEM

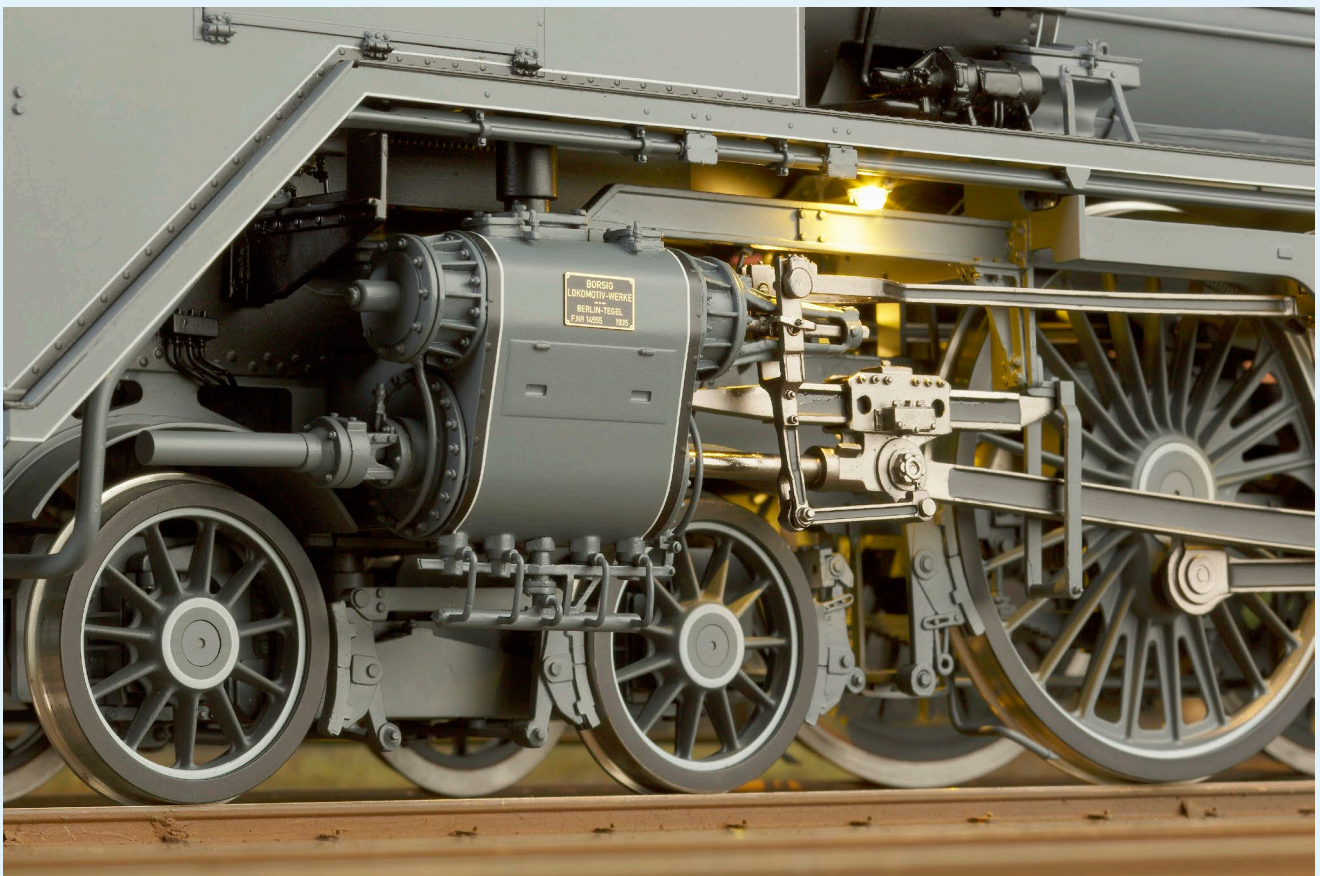
Auslese einiger Modellvarianten der BR 05

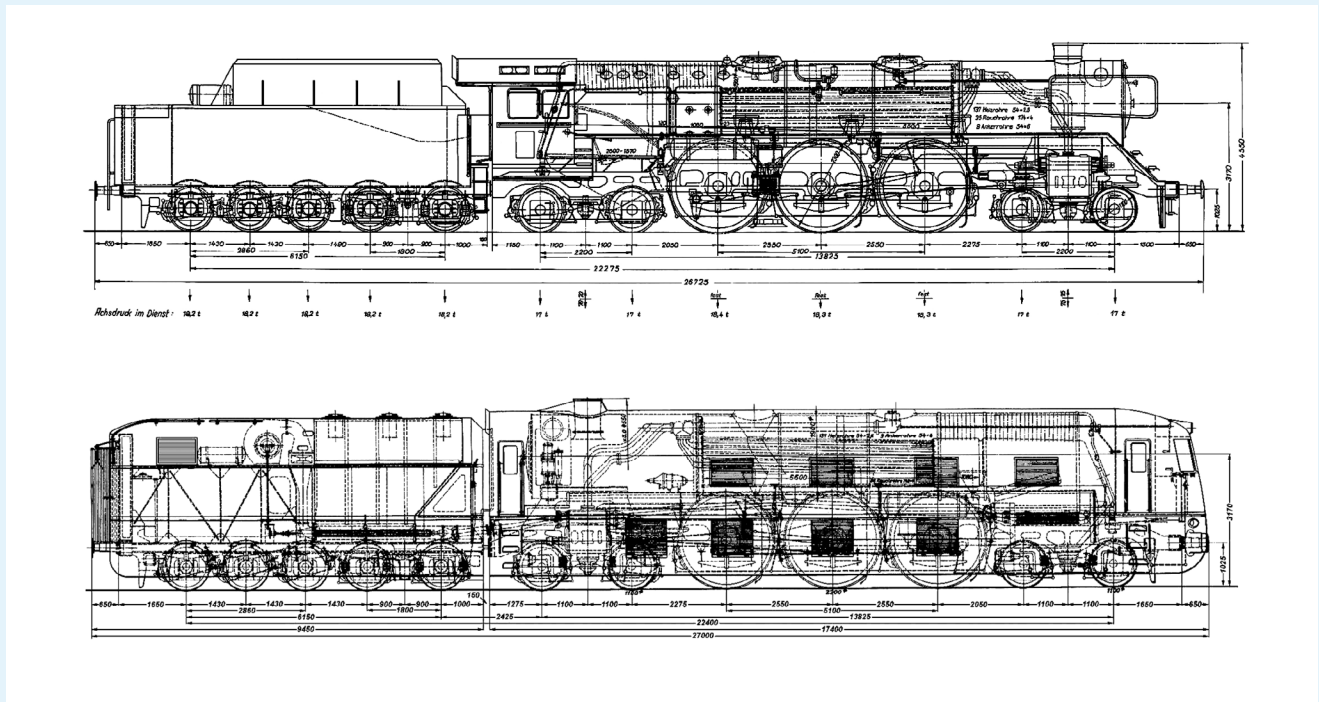


Die Herstellung verschiedener Typenvarianten ist bei Weitem mehr als eine simple Beschriftungs- oder Farbvariante und deshalb mit viel zusätzlichem Aufwand verbunden. Dazu sind technische und historische Kenntnisse erforderlich, die oft mit aufwändigen Recherchen verbunden sind. Die Probleme liegen oft im Detail bei unscheinbaren Elementen, die sich unterscheiden. Dennoch bietet KISS seine Modelle in verschiedenen Typen an, wie hier das Beispiel der BR 05 zeigt.



Wenn sich ein Eisenbahnmodell vom Vorbild nur noch im Maßstab unterscheiden lässt, dann bedeutet das Modellbau auf höchstem Niveau! Die Abbildungen der filigranen Details zeigen die kaum mehr zu überbietende Vorbildtreue der Modelle. Kiss Modellbahnen produziert im Grenzbereich des technisch Machbaren. Das gilt auch für die mechanische Ausführung, denn die Modelle sind aufgrund ihrer guten Laufeigenschaften auf der Anlage voll funktionstüchtig.





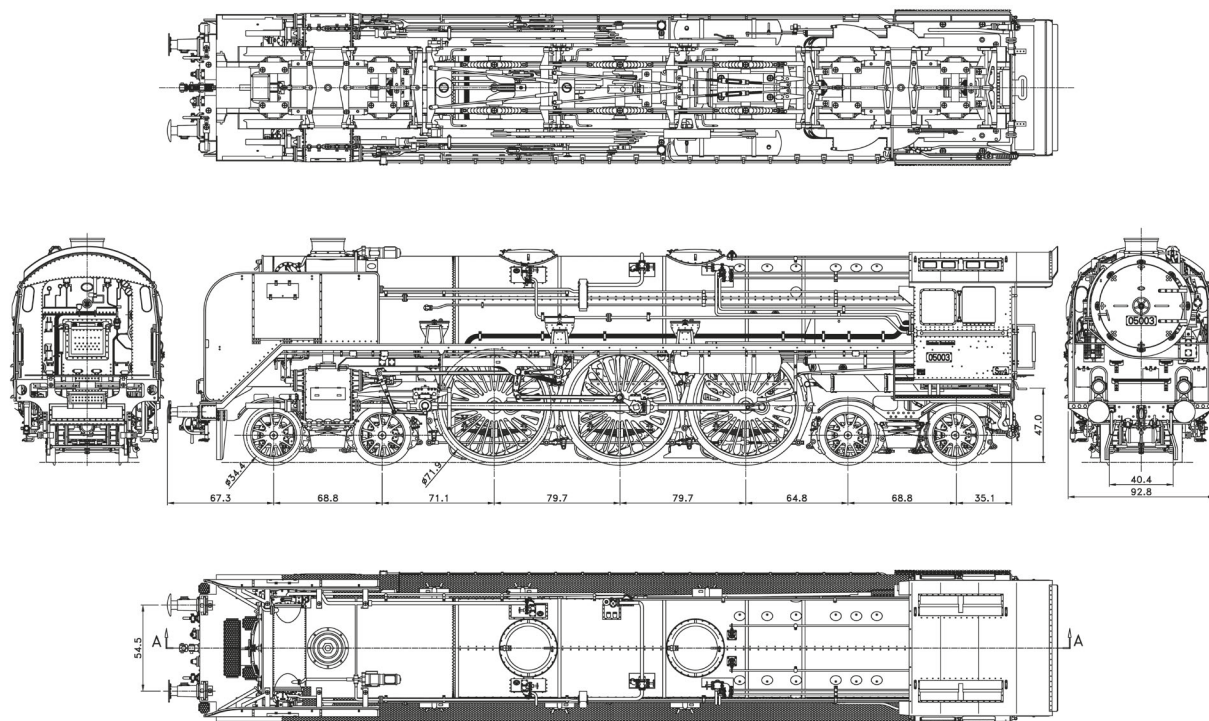
Schnellzuglokomotive Baureihe 05. Unten: Schnellfahrlokomotive Baureihe 05 als Cab Forward (frontaler Führerstand) mit Kohlenstaubfeuerung.

(Quelle: DGEG, Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte)



Vor allem bei älteren Fahrzeugen, die nicht mehr in Betrieb sind, müssen die spezifischen Daten und «Lebensgeschichte» anhand historischer Dokumente, wie Fotomaterial, Konstruktionsplänen und Nachforschungen in der Fachliteratur oder bei Zeitzeugen ermittelt werden. Es gibt kaum ein Vorbild, dass während seines jahrzehntelangen Einsatzes keine Veränderungen erfahren hätte.

Foto Bildarchiv Eisenbahnstiftung



Ist einmal der Entscheid zur Produktion eines bestimmten Modells gefallen, beginnt die Umsetzung mit der Konstruktion und Schaffung eines virtuellen Modells in der CAD-Abteilung, wie hier am Beispiel der Lok der Baureihe 05. Mit Hilfe der computerunterstützten Konstruktion werden Lösungen für praktikable Fertigungsprozesse erarbeitet. Konstruktionszeichnungen für hunderte von Einzelteilen basieren auf der Rekonstruktion der Planunterlagen anhand der beschafften Fotos und Dokumente. Die virtuellen dreidimensionalen Objekte liefern beliebige räumliche Abbildungen des Modells.



Das Vorbild der BR 05

Bei der Deutschen Reichsbahn entstand 1932 der Wunsch nach einer leistungsstarken und schnellen 2'C2'-h3 Dampflokomotive, nachdem im Jahr zuvor der Schienenzeppelin den Weltrekord für Eisenbahnfahrzeuge eingefahren hatte. Es wurde an eine Lokomotive mit Stromlinienverkleidung gedacht. Die Firma Borsig stellte daher 1935 zwei vollverkleidete Lokomotiven im roten Farbleid her, die BR 05 001 und 002.

Eine weitere Lokomotive, mit Frontführerstand und Kohlenstaubfeuerung folgte 1937. Nachdem mit der 05 002 mehrere Versuchsfahrten mit Geschwindig-

keiten zwischen 170 bis 190 km/h durchgeführt wurden, stellte sie im Mai 1936 den Weltrekord für Dampflokomotiven auf, bei dem eine Spitzengeschwindigkeit von mehr als 200 km/h erreicht wurde. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurden die drei Lokomotiven dem Bw Hamm zugeteilt. Da die Lokomotiven in gutem Zustand waren, wurden Sie bei der Firma Krauss-Maffei umgebaut wobei die Stromlinienverkleidung entfernt wurde. Die BR 05 001 erhielt 1963 wieder ihre rote Verkleidung zurück und steht nun im Verkehrsmuseum Nürnberg.



Die RhB Elektrolok Ge 6/6 I erschien in 7 Modellvarianten, vom Auslieferungszustand bis zum aktuellen Zustand: Die Nr. 402 in brauner Farbe mit kurzem Dach, die Jubiläumsllok «75 Jahre Glacier Express» mit der Nr. 412 in blauer Farbe mit langem Dach bis zur Nr. 414 im heutigen Zustand.

Auch die nicht auf Anhieb sichtbaren Bereiche, wie zum Beispiel die Einrichtungen im Führerstand, werden mit großer Sorgfalt nachgebildet. Bilden sie doch das Tüpfelchen auf dem i.





GANZMETALL
MESSING
PRÄZISIONSMODELL

SPUR 2m

Rh.B.

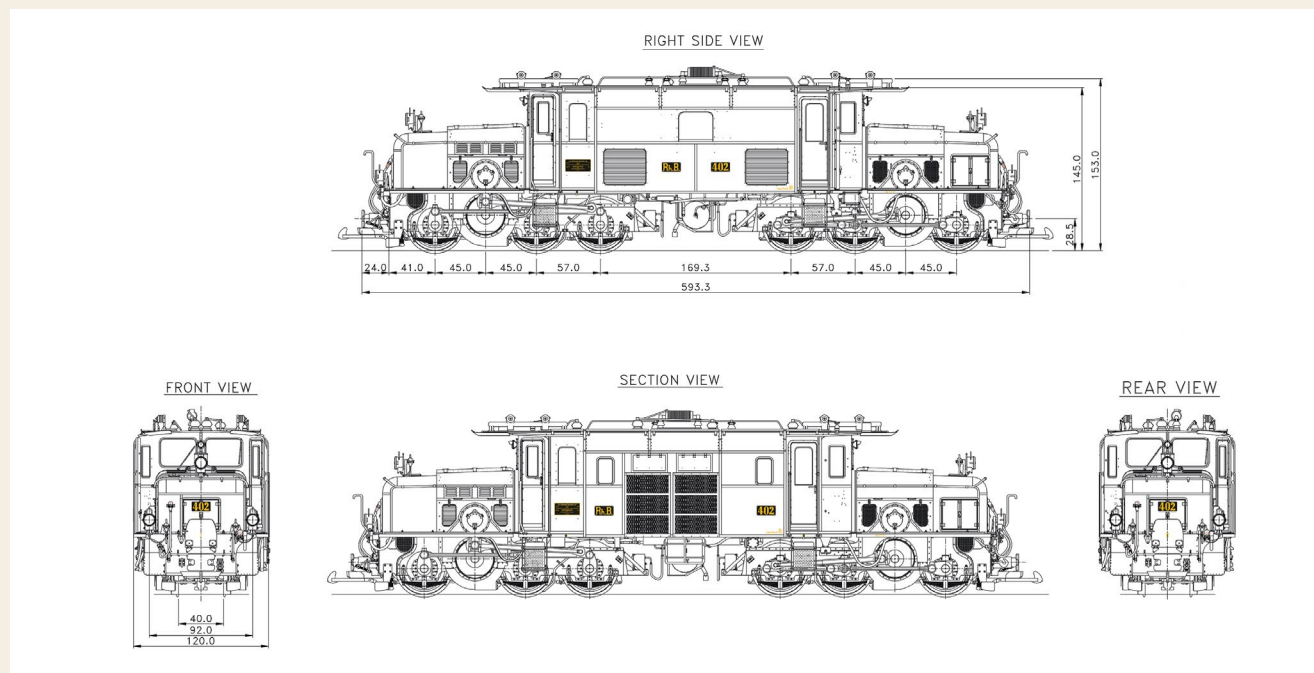
Das Modell der RhB Elektrolokomotive Ge 6/6 I, « RhB Krokodil »

Ausstattungsmerkmale

- Alle Achsen gefedert
- Alle Achsen angetrieben
- Federpuffer
- Gewicht ca. 9,5 kg
- Mindestradius ab 780 mm
- Länge über Puffer ca. 591 mm
- Scherenstromabnehmer
- Original Kupplung mit Wippe, umrüstbar auf 2m Haken-Kupplung
- ESU V4.0XL Digital- und Sounddekoder
- Führerstandbeleuchtung
- Stromabnahme über alle Achsen
- Lichtwechsel Schweiz, (Dienstbeleuchtung nach CH Vorschrift)
- Warmweiße LED



Wer über die nötigen Fähigkeiten verfügt, kann seiner Lok auch noch ein gewisses Outfit verpassen, wie zum Beispiel hier, wo Dach, Lüftungsgitter und Drehgestelle mit einer feinen Airbrush Pistole leicht verwittert wurden. Das Make up lässt sich in allen Schattierungen auftragen und verleiht dem Modell jene Vollendung, die Modell und Vorbild verbinden.



Übersichtszeichnung der Modelllok. Genau wie beim großen Vorbild erfolgt die Konstruktion heute nicht mehr am Reißbrett, sondern am Bildschirm. Die CAD-Konstrukteure erstellen für jedes einzelne der weit über tausend Teile für die Produktion eine Detailzeichnung her.



Die Herstellung eines Handmusters ist sehr aufwändig und kostspielig. Aber erst aufgrund einer Begutachtung des Prototyps durch Experten kann das Modell zur Produktion freigegeben werden.

Viele Teile der Messingmodelle werden zusammen gelötet, ähnlich wie beim Vorbild, wo das Schweißverfahren angewendet wird. Je nach Bedarf werden Flammenlötgeräte oder LötKolben eingesetzt, wie hier, bei der Montage der Elok RhB Ge 6/6 I.

Der von Modelleisenbahnern schon längst ungeduldig erwartete Klassiker der Bündner Staatsbahn, das Rhätische Krokodil, besteht aus über tausend Einzelteilen. Die Lok ist unter ihrem Spitznamen «Krokodil» legendär geworden und bei ihren Fans auf der ganzen Welt bekannt. Heute sind noch zwei Exemplare für Sonderfahrten betriebsfähig.

Beim Bau eines Prototyps werden alle Einzelteile genau geprüft und allfällige Anpassungen elektronisch dokumentiert, damit es bei der späteren Serienproduktion zu keinen Problemen und Verzögerungen kommt. Modellbauer und CAD-Konstrukteure arbeiten stets Hand in Hand.





RhB Ge 6/6 I Nr. 414 bei Stugl/Stuls

Das Vorbild der RhB Elektrolokomotive Ge 6/6 I, «RhB Krokodil»

Die fortschreitende Elektrifizierung des RhB Stammnetzes anfangs der 20er Jahren erforderte auch die Anschaffung neuer und stärkerer Lokomotiven als die bis dahin eingesetzten Maschinen des Typs Ge 2/4 und Ge 4/6.

Die RhB beschaffte 1921 in einer ersten Tranche sechs Maschinen des Typs Ge 6/6 mit den Nummern 401 bis 406. Die Lokomotiven 407 bis 415 wurden ab 1922 bis 1929 in Betrieb genommen. Die Lieferfirmen für den mechanischen Teil war die Schweize-

rische Lokomotiven und Maschinenfabrik Winterthur SLM und für den elektrischen Teil die Brown Boveri Die BBC und die Maschinenfabrik Oerlikon MFO.

Die Lokomotiven weisen zwei markante Vorbauten auf, die über eine Brückenkonstruktion miteinander verbunden sind. Darauf wurde der Lokkasten mit den zwei Führerständen aufgebaut. Die zwei drei achsigen Vorbauten werden über eine Blindwelle und den Schrägstangenantrieb angetrieben. Transformator, Stufenschalter

und Hilfsbetriebe befinden sich im Maschineraum zwischen den beiden Führerständen.

Bis 1929 stellte die RhB insgesamt 15 Exemplare in Dienst. Die Ge 6/6 I sind 13,3 m lang und wiegen 66 t. Ihre Leistung erreicht über 1000 PS, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 55 km/h. Heute sind noch zwei betriebsfähige Maschinen im historischen Bestand der Rhätischen Bahn. Die Lokomotiven werden sporadisch für Sonderzüge oder ausnahmsweise auch einmal für Planleistungen eingesetzt.



Deutsche Reichsbahn

Das Modell der Dampflokomotive BR 95

Ausstattungsmerkmale

- Achsen gefedert
- Fahrwerk DRG RAL 3000
- Fahrwerk DB RAL 3002
- Federpuffer
- Gewicht ca. 3 kg
- Mindestradius 800 mm
- Länge über Puffer ca. 347 mm
- Lokführerfigur
- Originalschraubenkupplung
- Funktionsfähige Vorreiber zum Öffnen der Rauchkammertür
- Edelstahl Radreifen, ringisoliert
- Vorbildgerechte Speichen
- Sandfallrohre in Radebene
- Schmierpumpenantrieb
- Faulhabermotor
- Riemenantrieb
- Führerstandbeleuchtung
- Vorbildgerechte Beleuchtung
- für jede Fahrtrichtung
- warmweiße LED
- rote Rückleuchten (abschaltbar)
- ESU Digital- und Sounddekoder
- Lautsprecher im Kessel
- radsynchron getakteter Rauch aus dem Schornstein
- Radreifen Edelstahl, NEM



MODELL DES JAHRES 2013

*In der Kategorie
1-Fahrzeuge*

Dampflok-Baureihe 95^o DRG

*Kiss Modellbahnen GmbH & Co. KG,
Viertheim*

*In dieser schweren Steilrampen-Tenderlok
paaren sich faszinierende Detailtreue
und technische Perfektion mit vielen
Licht-, Rauch- und Geräusch-Effekten.*

Mit dieser Wahl zum **MODELL DES
JAHRES** wird durch die Leser
der Zeitschrift ein Produkt gewürdigt,
das den hohen Stand heutiger
Modellbahntechnik repräsentiert.

eisenbahn
Modellbahn magazin

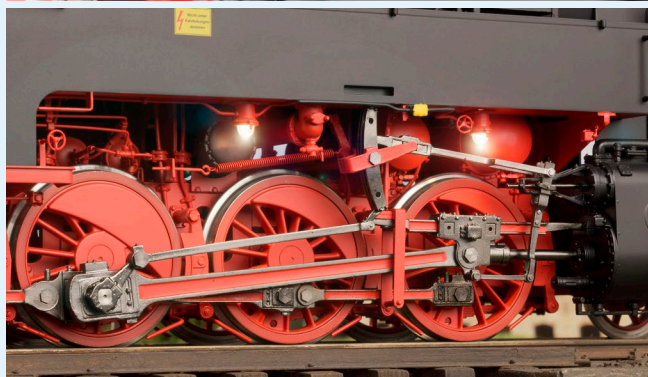
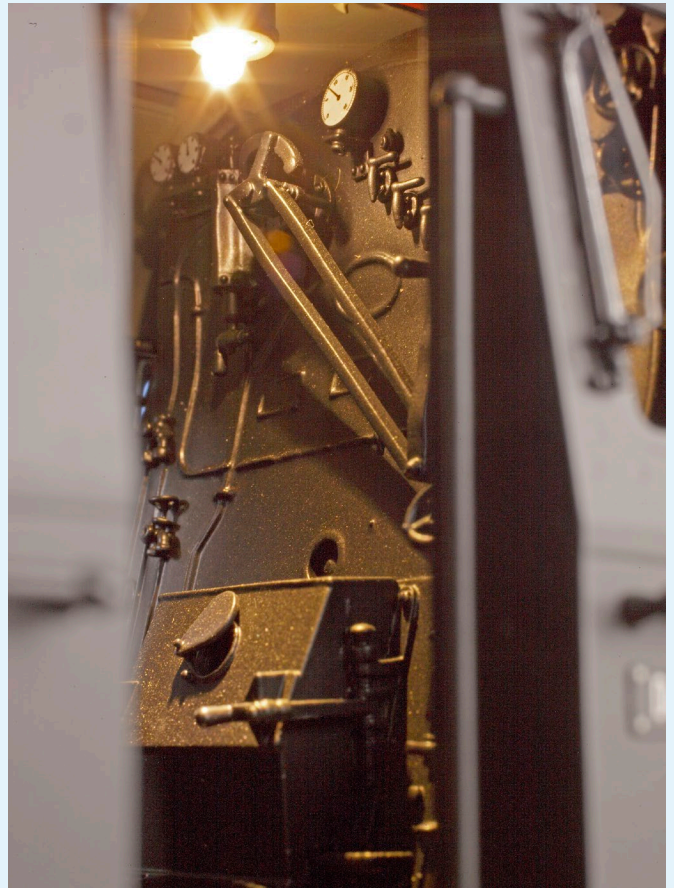
Modell des Jahres 2013

Das Spur 1 Modell der BR 95 wurde von den Lesern der Zeitschrift Eisenbahnmagazin zum Modell des Jahres 2013 gewählt:

«In dieser schweren Steilrampen-Tenderlok paaren sich faszinierende Detailtreue und technische Perfektion mit vielen Licht-, Rauch- und Geräusch-Effekten. Mit dieser Wahl zum Modell des Jahres wird durch die Leser der Zeitschrift ein Produkt gewürdigt, das den hohen Stand heutiger Modellbahntechnik repräsentiert.»

Das Modell verfügt über einen pulsierenden Generator, der den Dampf radsynchron und damit geschwindigkeitsabhängig sowohl über den Kamin als auch die Dampfzylinder ausstößt. Über den Steuerzylinder erfolgt die Servo angetriebene Umsteuerung

zum Wechsel der Fahrrichtung. Die pustende Dampflok mit ihrem realistischen Sound bringt den Kraftprotz so richtig in Fahrt. Das schnaubende Dampfross ist von seinem Vorbild nur im Maßstab zu unterscheiden, ein wahrer Genuss für Aug und Ohr!



Es sind niedliche Komponenten, die dem Modell den unverkennbaren Eindruck des Originals vermitteln: Trittbretter, unzählige Leitungen, Luftschläuche, authentische Beschriftungen oder die Schraubenkupplung. Die Auszeichnung als «Modell des Jahres» ist eine verdiente Würdigung dieses filigranen Meisterwerks.





Das Vorbild BR 95



Die fünffach gekuppelte Tenderlokomotive kam ab 1923 für den Einsatz vor schweren Güterzügen auf steilen Rampen zum Einsatz. Von dieser Baureihe lieferte Borsig bis 1924 insgesamt 45 Maschinen. Sie konnten auf den preußischen Steilstrecken eingesetzt werden, dadurch wurden Zahnstangen auf diesen Strecken überflüssig.

Nach dem 2. Weltkrieg verblieben 14 Lokomotiven bei der DB, diese waren im Bw Aschaffenburg beheimatet, wurden aber bereits 1956 ausgemustert. Die restlichen Lokomotiven kamen zur DR Ost, die Mehrzahl rüstete man Mitte der 60er Jahre auf Ölfeuerung um. Die letzten Lokomotiven dieser Baureihe wurden 1981 aus dem offiziellen Dienst ausgemustert.

Das Vorbild, die «Bergkönigin», wird von ihren Liebhabern auch gefühlvoll als «Alte Dame» bezeichnet. Das schwarze Dampfross zieht noch heute tausende Bahnliebhaber in ihren Bann, wenn es sich auf Nostalgiefahrten zum höchstgelegenen Bahnhof Thüringens emporschnaubt.



Deutsche Reichsbahn

Das Modell der Schlepptender Dampflokomotive BR 58

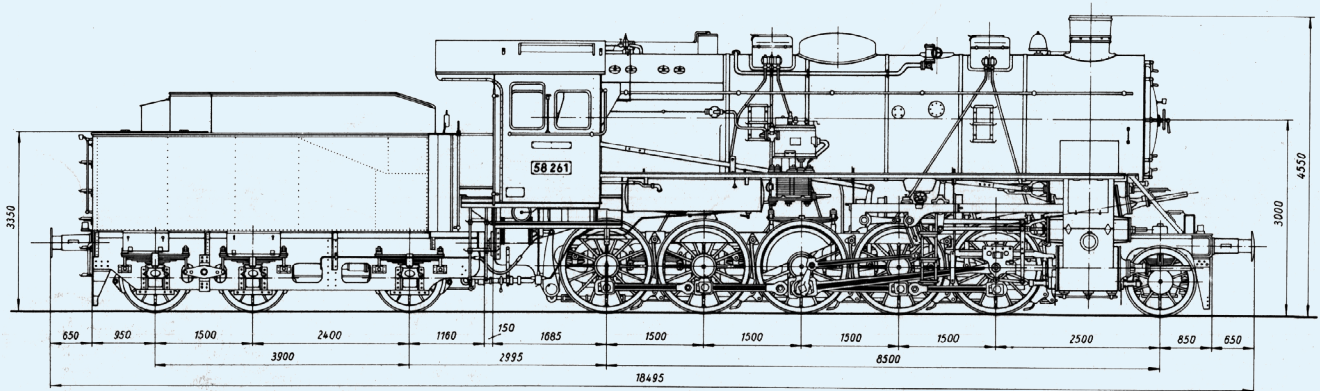
Ausstattungsmerkmale

- Achsen gefedert
- Fahrwerk DRG RAL 3000
- Fahrwerk DB RAL 3002
- Federpuffer
- Gewicht ca. 3,5 kg
- Mindestradius 800 mm Radius
- Länge über Puffer ca. 425 mm
- Lokführer- und Heizerfigur
- Originalschraubenkupplung
- Funktionsfähige Vorreiber zum Öffnen der Rauchkammertür
- Radreifen aus Edelstahl, ringsoliert
- Radreifen NEM
- Vorbildgerechte Speichen
- Sandfallrohre in Radebene
- Faulhabermotor
- Führerstandbeleuchtung
- Sanddome zum Öffnen
- Schmierpumpenantrieb
- Vorbildgerechte Beleuchtung für jede Fahrtrichtung
- Warmweiße LED
- Rote Rückleuchten (abschaltbar)
- ESU Digital- und Sounddekoder
- Lautsprecher im Kessel
- Radsynchron getakteter Rauch aus dem Schornstein



Die DR-Baureihe 58.30 ist eine Güterzuglokomotive der Deutschen Reichsbahn in der DDR, die im Rahmen des sogenannten Rekonstruktionsprogramms aus Lokomotiven der Gattung G 12 (Baureihe 58.2–5, 10–21) entstand. Zwischen 1958 und 1962 wurden dazu im ehemaligen Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Zwickau 56 Lokomotiven verschiedener Ursprungsbahnen (u. a. einige ehemals elsässische Lokomotiven) umgebaut. Von der Schlepptender Dampflokomotive BR 58 gibt es drei Modellvarianten von verschiedenen Bahngesellschaften





Ausschnitt einer technischen Zeichnung der Dampflokomotive Nummer 58 261 der Deutschen Reichsbahn. Sind nicht mehr genügend authentische Planunterlagen verfügbar, kommt die Rekonstruktion zur Anwendung. Darunter versteht man die Anwendung einer Methode die erlaubt, anhand von Fotos unter gewissen Annahmen wahre Längen oder ganze Grund- und Aufrisse zu ermitteln.



58 311 der Ulmer Eisenbahnfreunde auf dem Gelände des Deutschen Dampflokomotiv Museums in Neuenmarkt-Wirsberg während einer Betriebspause.

H.G.Graser 2010, Wikipedia

Das Vorbild der Schlepptender Dampflokomotive BR 58

Die preußische G12 wurde zwischen 1917 und 1922 von mehreren Herstellern gebaut. Angetrieben wurden sie durch ein dreizylinder Triebwerk. Der Versatz der Kurbeln zwischen den äußeren Radsätzen betrug 120 Grad. Die Kurbel des Innentriebwerks war zu den äußeren Kurbeln unsymmetrisch versetzt.

Wegen des engen Radabstands wurden die Lokomotiven nur einseitig durch unterhalb der Radmitte

liegenden Bremsklötze abgebremst. Waren anfangs nur zweistufige Luftpumpen eingebaut, wurden zu Beginn der zwanziger Jahre Doppelverbund-Luftpumpen verwendet. Mitte der zwanziger Jahre führte man Versuche mit Kohlenstaub-Befuerung durch. Dadurch wurden auch einige Lokomotiven der Baureihe 56 und 58 auf diese Art der Befuerung umgebaut. Während die DRG erkannte, dass die Kohlenstaub-Befuerung nicht wirtschaft-

licher war als normale Kohlefeuerung, machte die DR Ost dagegen nach dem Krieg weitere Versuche mit der Kohlenstaub-Befuerung.

Bei der DB wurden die Maschinen der Baureihe 58 recht früh ausgemustert. Einige Lokomotiven waren bis in die sechziger Jahre als Heizloks in Betrieb. Letztendlich wurden alle Maschinen der Baureihe 58 bei der DB verschrottet.



Auch Güterwagen vom Feinsten

Güterzüge gehören auch in der Welt der Modellbahn zum vertrauten Bild der Eisenbahn. Sie vermitteln durch die Vielfalt ihrer Wagen erst das Flair der authentischen Eisenbahn. KISS-Modellbahnen legt bei der Planung und Produktion von Güterwagen die gleiche Sorgfalt zugrunde, wie bei allen anderen Triebfahrzeugen.

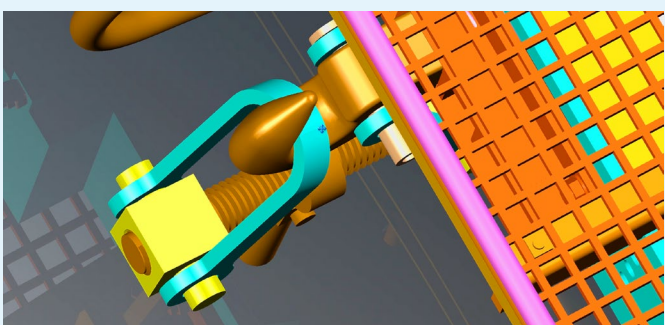
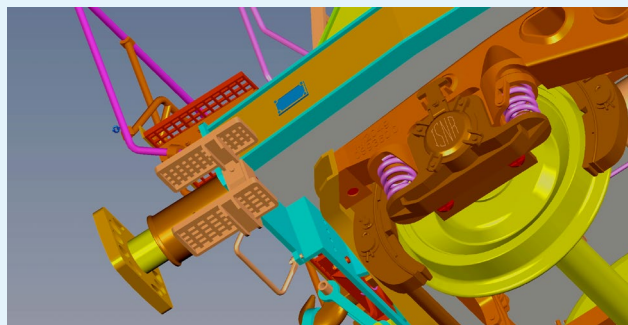
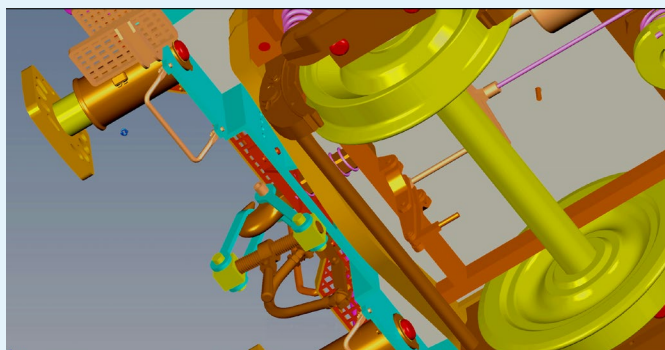
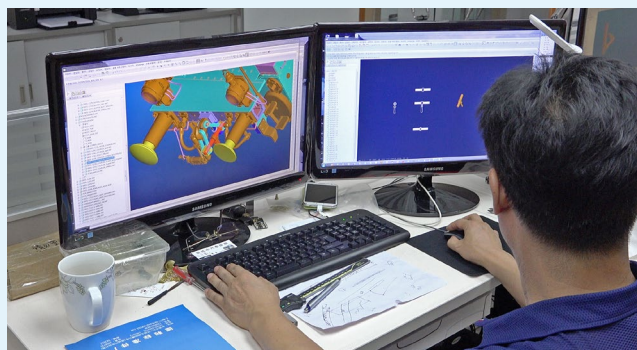
Der Produktion geht eine intensive Planungsphase voraus, das beginnt schon bei der Wahl interessanter Fahrzeugtypen. Anhand einer Modellneuheit eines mo-

deren Güterwagens aus der aktuellen Epoche, einem Getreidesilowagen, der europaweit bei verschiedenen Bahngesellschaften in Betrieb steht, soll der Entwicklungsvorgang bis zur Auslieferung aufgezeigt werden.

In einer ersten Phase der Planung werden anhand von Fotos und Dokumenten die Produktionszeichnungen erstellt. Die daraus resultierende 3D-Visualisierung ist die Grundlage für die Prüfung der vorbildgetreuen technischen Ausführung. Mit Hilfe der Computer unterstützten

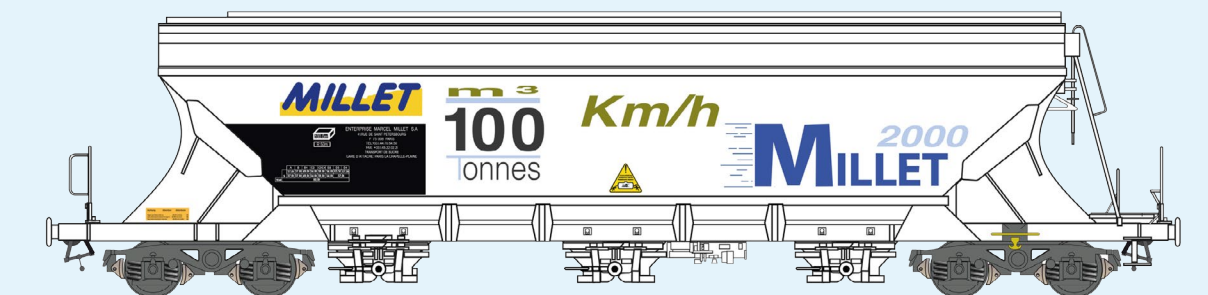
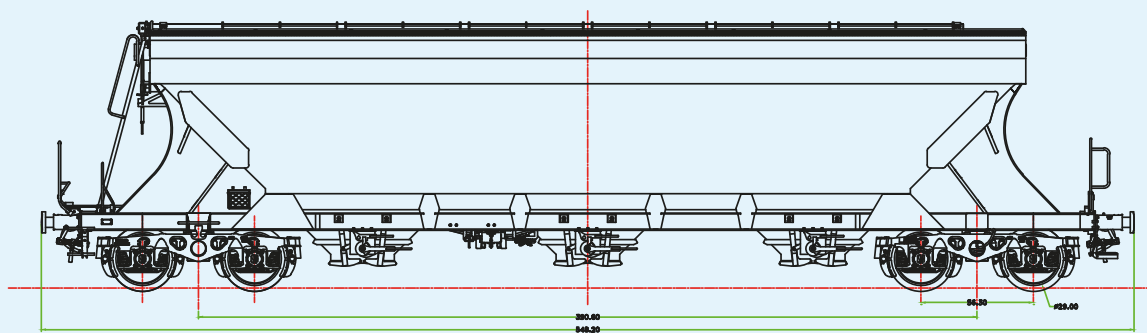
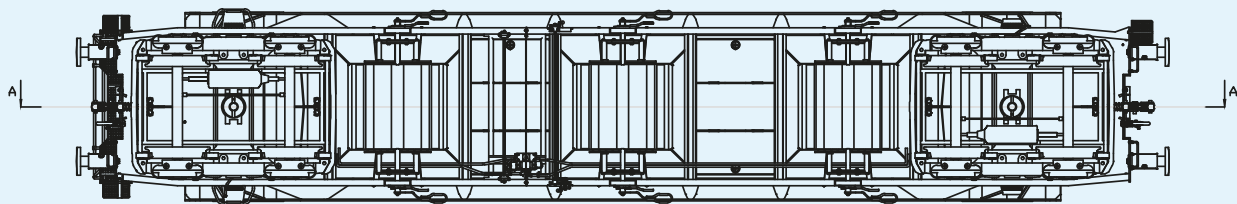
Konstruktion lassen sich realistische feinste Bauteile verwirklichen. Danach wird ein maßstäbliches Handmodell aus Messing gefertigt.

Erst nach einer gründlichen Begutachtung durch unsere Experten wird das Modell in aufwändiger Handarbeit erstellt. Bei der Abnahme durchläuft das Modell nochmals verschiedene Kontrollen. Dabei werden Out-fit, Beschriftungen und Funktion nochmals beurteilt. Erst wenn ein Modell alle Voraussetzungen erfüllt, wird es für die Auslieferung frei gegeben.





Vierachsige Getreidesilowagen verkehren beim Vorbild in verschiedensten Ausführungen bei den meisten Bahngesellschaften. Das Vorbild des Uas/Uagps ist bei den SBB im Einsatz und wird von der französischen Schienenfahrzeugleasing Firma MILLET gemietet. Die Wagen fallen durch ihre gefällige Lackierung in Weiß mit dem gelben Logo und den « 100 Tonnen/100 m³/ 100km/h » Aufschriften auf. Eine große Anzahl von Getreidesilowagen hat auch die Firma TRASCEREALES auf dem ganzen Europäischen Schienennetz im Einsatz. Die Wagen sind als Einzelwagen, in Gruppen oder als Blockzüge anzutreffen.





Der vierachsige Getreidesilowagen auf einem Diorama zeigt, dass das Modell neben Authentizität auch Vielfalt auf die Schiene bringt. Das Modell entstand in einer intensiven Planungsphase und wurde immer wieder mit dem Vorbild abgestimmt, bis ein verbürgtes Ebenbild entstand.



SPUR 1

26

Bei den verschiedenen Modellvarianten wird besonders auf die unterschiedliche Details geachtet, vor allem auch auf die exakte und vorbildgerechte Beschriftung.



Die Güterwagen Gmmhs/Gos/Lpplps

Da der Güterwagenpark im Krieg stark beansprucht wurde und gleichzeitig die Unterhaltung der Wagen vernachlässigt worden war, standen nach Kriegsende nur wenige betriebsfähige Güterwagen zur Verfügung. Ab 1954 wurden deshalb verschiedene gedeckte Güterwagen weiterentwickelt zu einem Wagenpark ansehnlicher Variationsbreite. Auch das Modell wartet mit einer Typenvielfalt auf.

Ausstattungsmerkmale

- Achsen gefedert
- Federpuffer
- Gewicht ca. 1,2 kg
- Originalschraubenkupplung
- Länge über Puffer 270 mm
- Mindestradius ab 1020 mm
- Räder Edelstahl
- Radreifen NEM



Wer die Güterwagen von Kiss seinen Erinnerungen anpassen will, muss den Mut haben auch Hand anzulegen. Michiel Stolp zeigt auf seiner Website becasse-weathering, wie man Fahrzeuge verwittern kann. Allerdings ist Michiel Stolp nicht nur Spur-1 Fan, sondern auch ein begabter Zeichner.





GANZMETALL
MESSING
PRÄZISIONSMODELL

SPUR 1

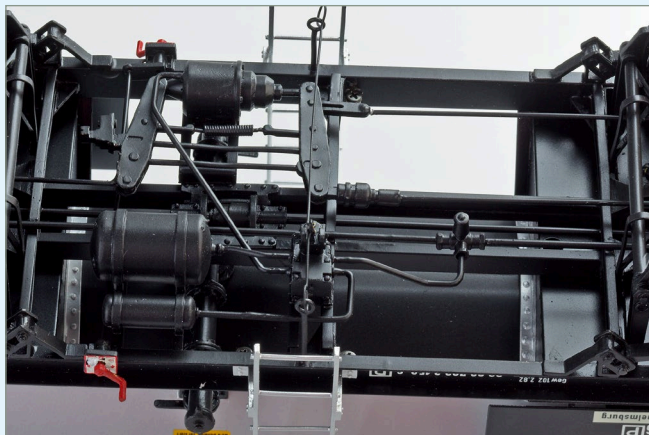
Zweiachsige Kesselwagen

Die größte Variantenvielfalt mit dem längsten Einsatzzeitraum und einem von den bisherigen Kesselwagen deutlich abweichenden Aussehen lassen die von 1937 bis 1952 gebauten, geschweißten Kesselwagen mit einheitlichem Untergestell zu. Von diesen Kesselwagen wurden allein weit über 10.000 Einheiten für den Mineralöltransport gebaut, sowie vermutlich mehrere tausend Wagen mit Chemiekesseln. Unser Modell bildet die Wagen mit nicht isolierten Kesseln für brenn-

bare Flüssigkeiten mit 20 m³ Volumen als Einkammerkessel und Dreikammerkessel nach. Die Untergestelle wurden bis Anfang der 40er Jahre sowohl in geschweißter als auch in genieteter Ausführung gebaut. Bei beiden Bauformen wurden die Achshalterbleche angeschraubt bzw. genietet. Die Wagen hatten Federpakete mit 1400 mm langen Federblättern. Diese waren mit Rechteckschaken an offenen Federböcken befestigt. Als Achslager kamen Gleitlager zum Einsatz.

In den 70er-Jahren erhielten alle noch vorhandenen Wagen Rollenschalenlager. Die Wagen waren mit Handbremsen und Hik-G-Druckluftbremsen ausgerüstet. Handbremswagen besaßen zum Teil bei Ablieferung ein Bremserhaus, dieses wurde jedoch in den 60er Jahren demontiert. Ehemals mit Bremserhaus ausgerüstete Wagen hatten noch die Reste der Bremserhaussäulen als Geländer-Stützen. Diese Merkmale sind bei unseren Wagen modellgetreu umgesetzt worden.







Das volldetaillierte und beleuchtete Fahrwerk lädt ein sich mit der Lupe satt zu sehen





Das Modell der Schlepptender Dampflokomotive BR 44

Das im Jahre 2006 erstmals erschienene Modell der BR 44 in Spur 1 von KISS-Modellbahnen ist vollständig aus Messing gefertigt. Der Antrieb erfolgt mit einem feinlaufenden Hochleistungsmotor über einen Zahnriemen auf alle fünf Triebachsen mit elliptischen Speichenrädern. Der Motor wird von einem ESU Digitaldecoder mit original BR 44 Sound gesteuert.

Der pulsierende Rauchgenerator stößt den Dampf radsynchron über den Kamin und die Zylinder aus. Die Detaillierung ist eindrucklich und reicht von funktionierenden Vorreitern für die bewegliche Rauchkammertüre, einem vollausgerüsteten Führerstand bis zur servoangetriebe-

nen Umsteuerung. Dass die Schmierpumpe über einen eigenen Antrieb verfügt ist selbstverständlich.

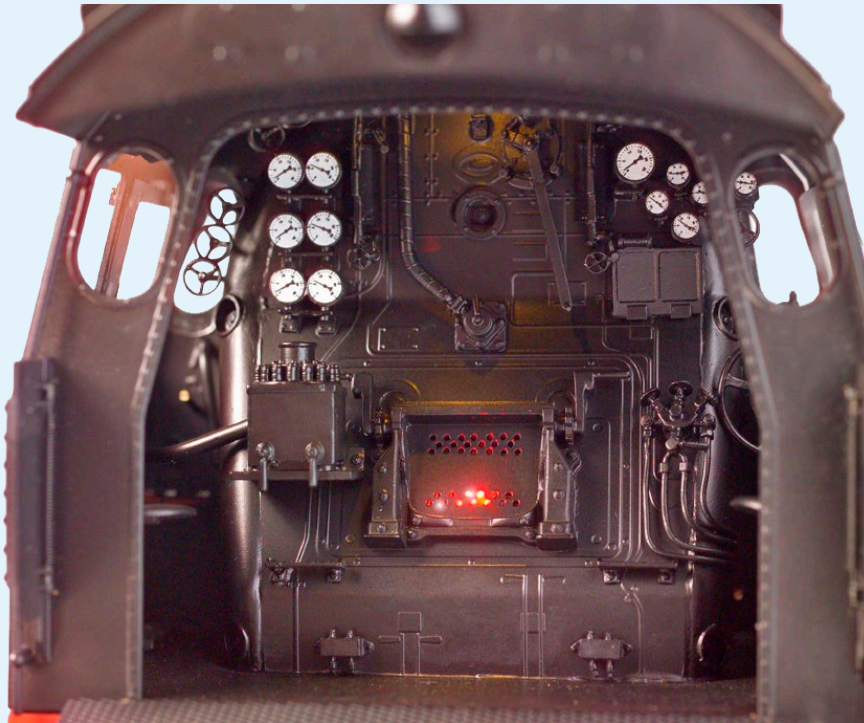
Die Triebachsen sind kugelgelagert und einzeln gefedert. Gefederte Puffer und eine Schraubenkupplung sind serienmäßig. Das Modell ist für den Einbau der Spur 1 Klauenkupplung vorbereitet. Die KISS BR 44 bringt ein Gewicht von über 7,5 kg auf die Waage und misst über die Puffer 715 mm.

Die Beleuchtung des Führerstandes, die Dienst- und Triebwerksbeleuchtung ist mit warmleuchtenden LEDs realisiert. Die Feuerbüchse wird mit flackernden LEDs nachgeahmt.

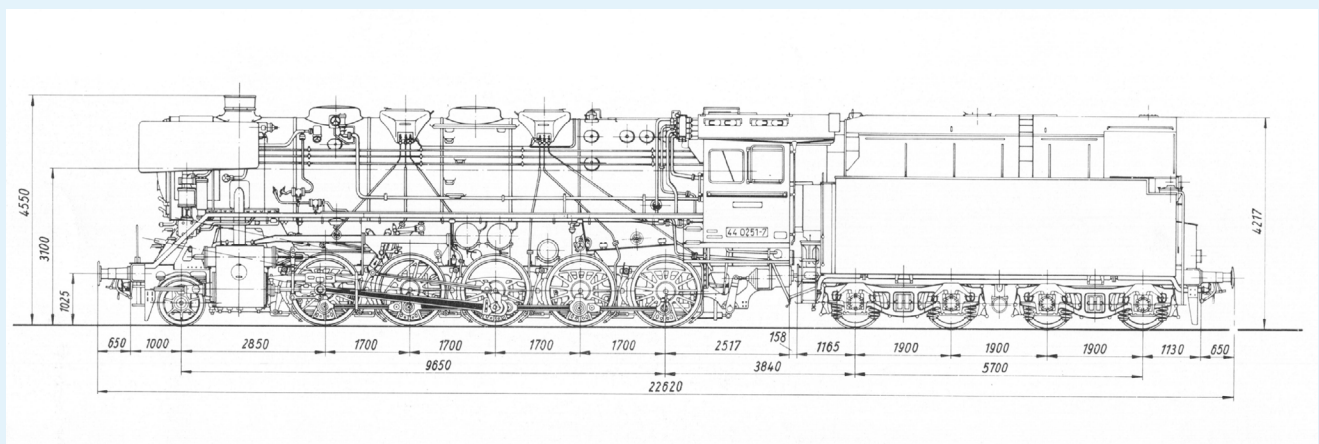
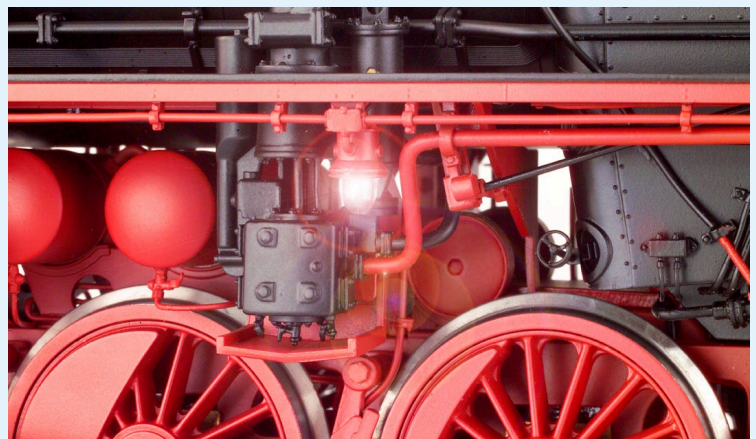
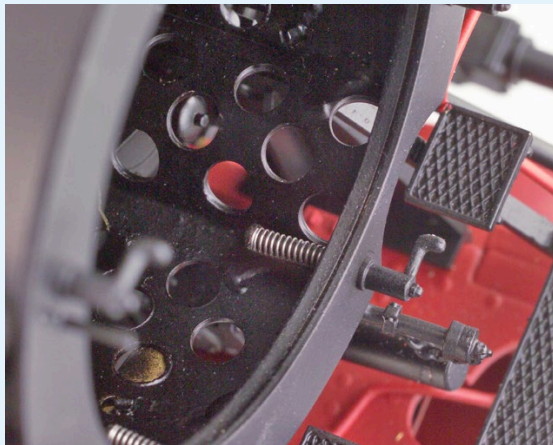
Die Beschriftung ist sauber ausgefallen und lässt sich auch ohne

Lupe lesen. Der Detaillierungsgrad ist außerordentlich hoch. Unzählige freistehende Leitungen, Anbauteile und andere Details, ausnahmslos aus Metall gefertigt, zeichnen die KISS BR 44 aus und machen sie zu einem exklusiven Modell der Spitzenklasse. Der Hochleistungsantrieb hat durch das hohe Eigengewicht der Lokomotive, auch mit größeren Lasten auf vorbildlichen Steigungen, kein Problem.

Leider wurde bei einem Brand in den Lagerhallen der Firma KISS-Modellbahnen ein Teil der zur Auslieferung bereitstehenden Modelle unwiederbringlich zerstört. Die Präsentation dieses Erinnerungsstücks ist eine Huldigung an eine edle Schöpfung aus dem Hause KISS.



Reich detaillierter Führerstand mit lodernder Feuerbüchse und unzähligen Leitungen, Handrädern, Hebeln und all dem, was diese Lok erst ausmacht, ist nur eines der vielen Highlights dieses Modells.



Ausschnitt einer technischen Zeichnung der Dampflokomotive Nummer 44 0251-7 der Deutschen Bundesbahn
Wikipedia

Das Vorbild der BR 44

Die ersten zehn Maschinen der schweren Güterzuglokomotive der Baureihe 44 in Einheitsbauart mit der Achsfolge 1'E (Fünf Triebräder und eine Vorlaufachse) wurden ab 1926 als Prototypen in den Dienst gestellt. Die BR 44 Prototypen verbrauchten im Vergleich zu den gleichzeitig gebauten Maschinen der Baureihe 43 dermaßen viel Dampf, dass die Maschinen vorerst nicht in Serie gebaut wurden. Erst in den Jahren 1937 bis 1946, als höhere Traktionsleistungen gefordert wurden, folgten fast 2000 Stück Serien Exemplare dieser imposanten Maschine.

Die Lokomotiven wurden bis in die Kriegsjahre von allen bekannten deutschen Lokomotivfabriken gebaut. Während des 2. Weltkrieges wurden auch Maschinen in ausländischen Fabriken in besetzten Gebieten montiert. Neben der DB, waren diese Lokomotiven auch bei der DR, den ÖBB, der SNCF, der PKP und in kleiner Zahl auch bei der CSD, und der SNCB im Einsatz.

Bei der BR 44 handelt es sich um eine Dreizylinder Nassdampf Lokomotive. Je zwei Zylinder, die auf die dritte Triebachse wirken, befinden sich jeweils links und rechts vorne bei der Vorlaufachse und ein dritter Zylinder, der auf die zweite Kuppelachse mit Kropfwelle wirkt, unter dem Kessel.

Da vor allem Güterzüge immer wieder unterwegs auf Nebengeleise ausweichen mussten, um schnelleren Personenzügen freie Fahrt zu geben, wurden diese Halte von den Lokomotivführern zum Schmieren und Kontrollieren der Lokomotive genutzt. Da aber Nebengeleise selten mit einer guten Beleuchtung ausgerüstet waren, war es vor allem bei Dunkelheit nur mit einer zusätzlichen Beleuchtung möglich, die vielen Öleinfüllstutzen zu finden. Während in anderen Ländern für das Schmieren unterwegs Karbidlampen erforderlich waren, konnten deutsche Lokführer bequem die elektrische Triebwerksbeleuchtung einschalten und so diese Arbeiten verrichten.

Die Lokomotiven haben eine Leistung von über 2'500 PS und wogen, mit maximalem Kohlenvorrat und gefülltem Wasserkasten im Tender, stattliche 178 t. Diese Leistung reichte aus um 1'200 Tonnen schwere Güterzüge durch das Mittelgebirge und immer noch 600 Tonnen Anhängelast auf Steilstrecken zu befördern. Die gesamte Länge über Puffer von Lok und Tender, beträgt 23 m. Die Dampftrichter erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 80 km/h. Während ihrer Einsatzdauer wurden diverse Änderungen an den Maschinen vorgenommen. So erhielten einige Lokomotiven Kohlenstaubeuerung, andere Ölfeuerung und zum Teil wurden die Frontschürzen oder die Windleitbleche entfernt und gaben den Loks so immer wieder unterschiedliche Gesichter.

Noch heute sind etliche Maschinen des Typs der BR 44 der Nachwelt erhalten geblieben. Acht Maschinen als Denkmal und drei betriebsfähige Lokomotiven als historische Fahrzeuge.



Die Schleppenderlokomotive BR 044 508-0 auf Gleis 22 des Essener Hauptbahnhofs (2007)

Wikipedia, Tobias Nüssel



GANZMETALL
MESSING
PRÄZISIONSMODELL

SPUR 1

Deutsche Reichsbahn

Modell und Vorbild der Elektro-Schnellzuglokomotive E 52

Die Deutsche Reichsbahn beschaffte 1925 zur Beförderung schwerer Reisezüge 35 Lokomotiven der Baureihe E 52 an. Die vier Motoren der schweren Elektrolokomotive trieben über das Gestänge vier Achsen an und listeten bei einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h fast 3000 PS. Die Lokomotiven waren nur während rund 40 Jahre in Bayern unterwegs.

Markant für diesen Loktyp ist der Antrieb über je eine schräge Kurbelstange auf eine Blindwelle, welche über zwei Kuppelstangen zwei Achsen antreibt.

Mit 140 Tonnen war diese Baureihe die schwerste E-Lokomotive, die je in Deutschland gebaut und eingesetzt wurde. Um die zulässige Achslast nicht zu überschreiten, erhielten die Maschinen je ein zwei-

achsiges Vorlauf- und Nachlauf-drehgestell.

Das Modell bringt diese wuchtige Masse in realistischer Weise auf das Gleis. Die minutiös nachgebauten Maschine mit dem kraftvollen Stangenantrieb vermittelt dem Modell jene Faszination, die heute noch beim großen Vorbild Scharen von Liebhabern ins Museum der Deutschen Bahn in Nürnberg lockt.



Auch in der Dämmerung bringen die Modelle von Kiss Stimmung in den Fahrbetrieb. Die warm weiße LED Beleuchtung fasziniert durch jenes Flair, das echte Vorbildatmosphäre aufkommen lässt.





Modellbahnfahrzeuge erblicken das Licht der Modellbahnwelt in der Regel so neu, wie das Vorbild seinerzeit auf die Schienen gestellt wurde. Das Altern oder besser Verwittern von Modellbahnfahrzeugen ist immer noch ein umstrittenes Thema, aber für viele ist es eine unver-

zichtbare Voraussetzung, um die Realität des grossen Vorbilds nachzuempfinden.

Auf der Website von becasse-weathering.blogspot.ch können die Anhänger realistisch verwitterter Modelle nicht nur interessante Informationen zum Thema, sondern viele praktische Anwendungen

entdecken. Und wer sich in der Verwitterungstechnik einmal versuchen will, findet hier Anregungen und Anleitungen. Und in diesem Zusammenhang verweisen wir auf das Beispiel der Elektrolok E 52.



Und der Charme steckt in den Details. Was halten Sie von einer separat angebrachten Leiter auf der Pufferbohle? Ganz vorbildgetreu fuhr diese Maschine damit durch deutsche Lande. Kiss hat diese Lok wirklich prächtig ins Modell umgesetzt. Die Fenster zum Maschinenraum verraten eine komplett nachgebildete Inneneinrichtung, und auch der Führerstand sieht geradezu gemütlich aus, auch wenn der Lokführer die ganze Fahrt über stehen musste.»

Becasse-Weathering



Bei den Recherchen nach einem Vorbildfoto sind wir auf dieses Bild einer sehr gekonnt verwitterten Modelllok unserer BR E 52 gestoßen. Da kommt schon das Gefühl auf, nicht nur dabei, sondern mitten drin im Geschehen zu sein!

Foto Becasse-Weathering





Das Modell Kittel Badischer Dampftriebwagen

Ausstattungsmerkmale

- Achsen gefedert
- Elliptische Speichen
- Radreifen NEM aus Edelstahl, ringisoliert
- Bühler Motor
- Federpuffer
- Originalschraubenkupplung
- Sandfallrohre in Radebene
- Führerhaustüren zum Öffnen
- Führerstandbeleuchtung
- Vorbildgerechte Beleuchtung für jede Fahrtrichtung
- warmweiße LED
- Rote Rückleuchten abschaltbar
- ESU Digital- und Sound Decoder neuester Generation
- Lokführerfigur beiliegend
- Mindestradius 914 mm
- Gewicht ca. 3 kg
- Länge über Puffer ca. 252 mm

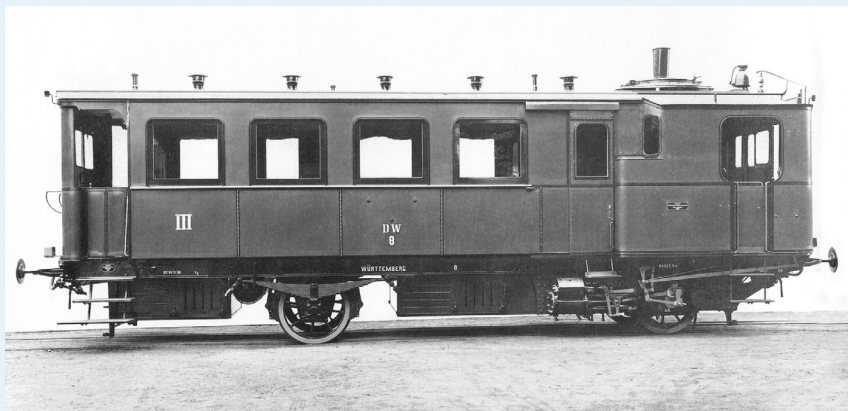




Das Vorbild Kittel Badischer Dampftriebwagen

Die Württembergische Staatseisenbahn entschied sich 1895 für den Bau eines Dampftriebwagens für kleinere Nebenstrecken. Er wurde nach dem Prinzip von Henri Serpollet gebaut. Die Maschinenfabrik Esslingen lieferte sechs Exemplare, deren Bauweise mit dem Serpollet Kessel nicht befriedigte. Daher wurden bis 1908 alle sechs Triebwagen auf Kittel Kessel umgebaut, der erste Triebwagen jedoch wurde 1909 ausgemustert. Auf

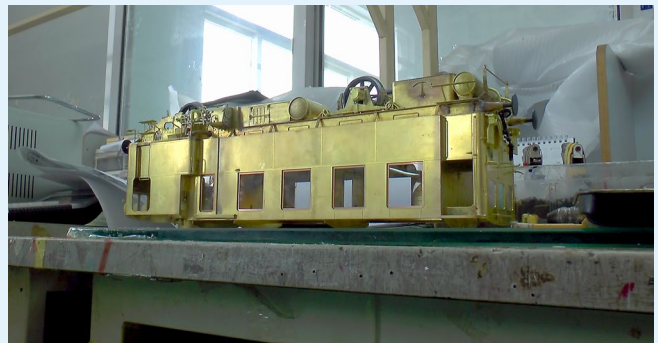
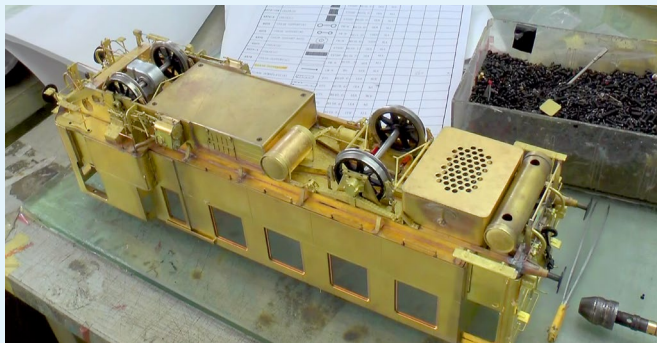
Grund der guten Erfahrungen mit dem Kittel Kessel wurden weitere 10 Fahrzeuge bestellt. Sechs Exemplare übernahm die Deutsche Reichsbahn, sie wurden unter der Bezeichnung 9 Stuttgart bis 14 Stuttgart geführt. Diese wurden aber bis zu den DT1 und DT8 schon 1930 verkauft. Diese beiden Triebwagen wurden noch von der Deutschen Bundesbahn übernommen, der letzte wurde 1954 ausgemustert.



Dampftriebwagen der württembergischen Klasse DW, Werksfoto der Maschinenfabrik Esslingen.

Die eindrucksvolle Modellparade des «Kittel-Dampftriebwagen», der Ende des 19. Jahrhunderts durch die Königlich-Württembergischen Staatseisenbahnen unter Obermaschinenmeister Eugen Kittel beschafft wurde.





Wenn das Vorabmodell in minutiöser Handarbeit Schritt für Schritt zusammengebaut wird, werden alle Produktionsabläufe laufend protokolliert. Auch wenn KISS Modellbahnen über mehr als ein Vierteljahrhundert Erfahrung in der Herstellung von Messingmodellen verfügt, werden jedes Mal die gleich hohen Anforderungen an die Produktion einer Modellneuheit gestellt. Die Fertigungsqualität ist die Grundlage für die erfolgreiche Herstellung von Präzisionsmodellen.





Das Modell der RhB Dampflokomotiven Mallet G 2 x 2/2

Ausstattungsmerkmale

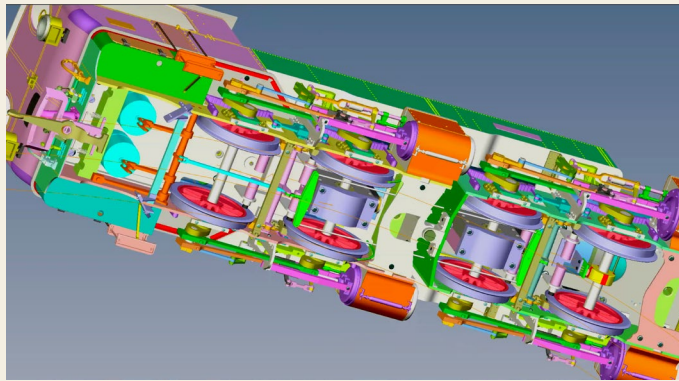
- Alle Achsen gefedert
- Federpuffer
- Führerhaustüren zum Öffnen
- Gewicht ca. 5,5 kg
- Mindestradius 780 mm
- Länge über Puffer ca. 459 mm
- 2 Figuren (Lokführer und Heizer)
- Elliptische Speichen
- Edelstahlradreifen ringisoliert
- Radreifen NEM Norm
- Warmweiße LED
- 2 Bühlmotoren
- Riemenantrieb
- Getakteter Rauch aus dem Schornstein
- Original Kupplung mit Wippe,
- Umrüstbar auf 2m Haken-Kupplung
- ESU Digital- und Sounddekoder
- Feuerbüchse beleuchtet
- Führerstandbeleuchtung
- Lautsprecher im Kessel
- Lichtwechsel Schweiz (Dienstbeleuchtung nach CH Vorschrift)
- Stromaufnahme auf allen Achsen



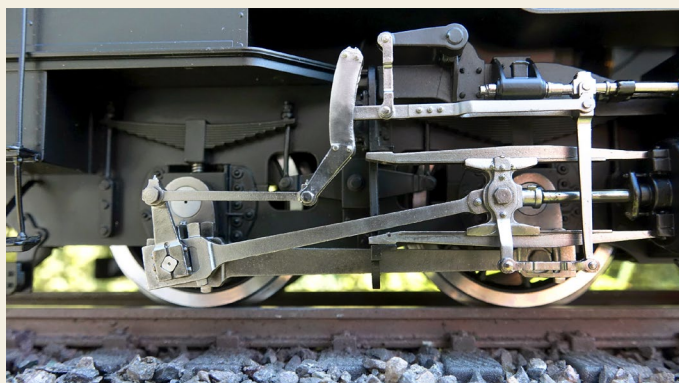
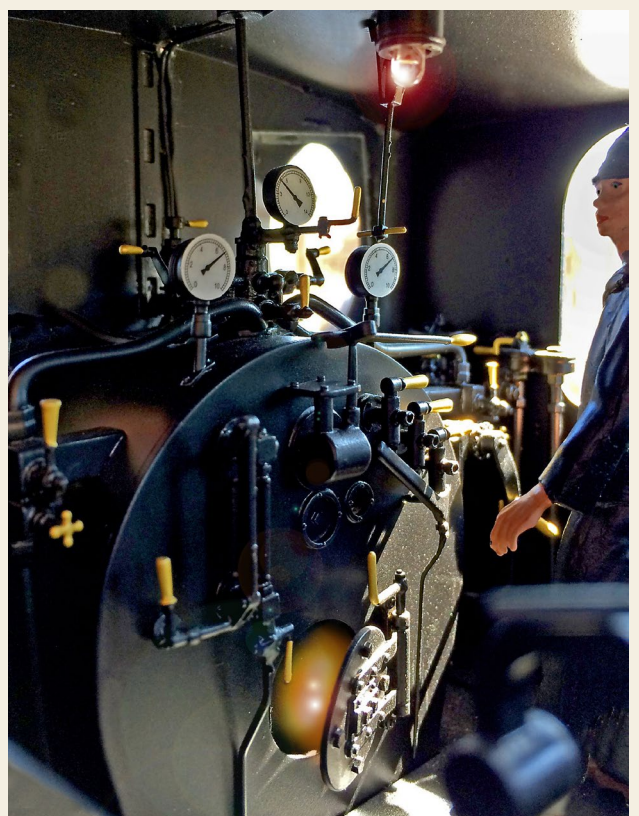
Oben: Serienmodell der RHB Dampflokomotive Mallet G 2 x 2/2 Nr. 22 «ALBULA»

Unten: Handmuster der Nr. 21 «SCALETTA» bereits im harten Einsatz auf einer Gartenbahnanlage. Die Reaktion auf den Trailer im YouTube-Portal: «So sieht ein wirkliches Modell aus!», «Grandios!», «Spitze!» oder «Herzlichen Dank für diesen tollen Einblick auf die auch von mir erwartete Mallet von Kiss. Habe für mich die Albula bestellt. Na, die Vorfreude steigt».





Was Kiss an Fahrzeugen auf die großen Spurweiten aufgleist, sind besondere Schmuckstücke, die die Herzen der Modellbahner höherschlagen lassen. In dieser Baugröße kann durch die Nachbildung arttypischer Feinheiten ein Ebenbild höchster Vollendung geschaffen werden. Die getreue Umsetzung des Vorbilds ist bei jedem neuen Fahrzeug eine Herausforderung und ein Zusammenspiel von intensiven Recherchen und modernster Feinwerktechnik. Kiss setzt die Messlatte grundsätzlich hoch an, in diesem Fall waren zur Erreichung dieses Ziels besondere Anforderungen erforderlich. Die Loks wurden bereits 1944 in Rio de Janeiro verschrottet, nachdem sie mehrmals in ihrem 53-jährigen Leben vollständig umgebaut wurden.





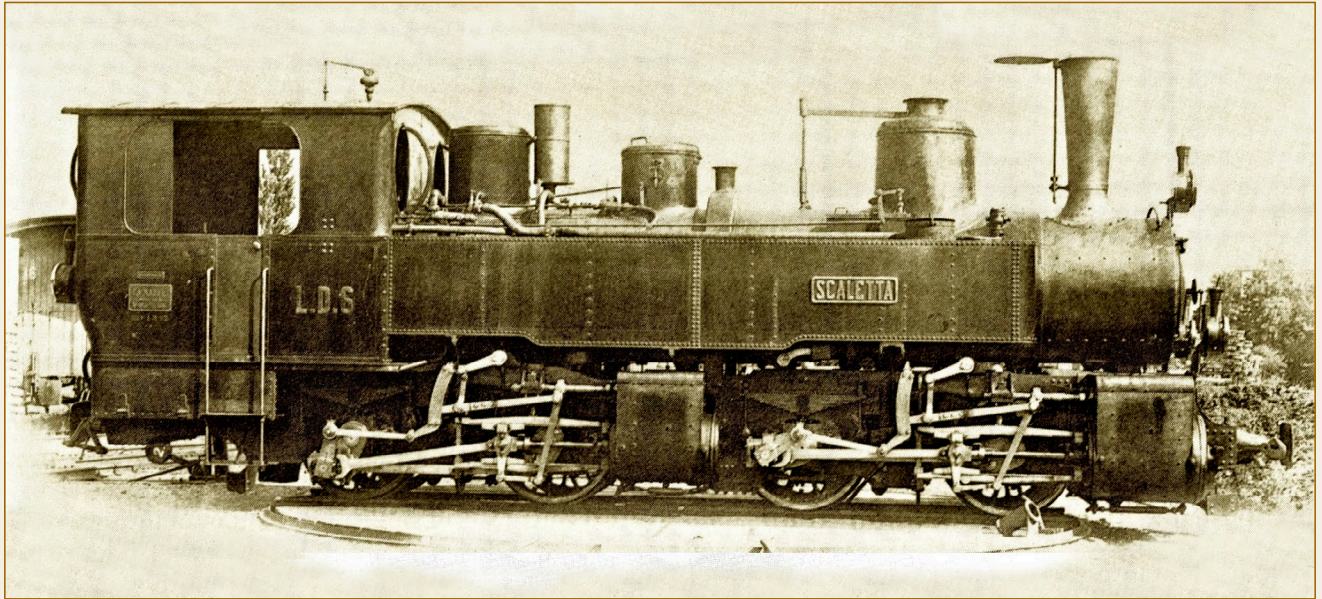
Die «SCALETTA» auf einer Gartenbahnanlage bei der Einfahrt in den Bahnhof Surava. Beim Vorabmodell war der Dampfgenerator noch nicht betriebsbereit. «SCALETTA» kommt aus dem Romanischen und heißt Treppchen. Das gleiche gilt für den Bahnhof Surava, was soviel bedeutet wie «über dem Wasser».



Die Beschilderung einer Lok ist ihre Geburtsurkunde

Wer nach Vorlagen für historische Lokschilder sucht, um einem Lokmodell den letzten Schliff zu verpassen, kann sich bald einmal vor eine schwierige Aufgabe gestellt sehen, vor allem, wenn dieser Loktyp bereits verschrottet ist. Im Falle der Mallet war die authentische Reproduktion der Lok- und Fabrik-schilder besonders schwierig und mit aufwändigen Recherchen verbunden. In einem ersten Schritt wurde anhand zeitgemäßer historische Bilder mit feiner Lupenarbeit die Grundbeschilderung ermittelt. Unsere beiden Modelle stellen den Zustand dar nach der Umbenennung der LD im Jahre 1895 zur RhB, als diese Maschinen die Nummern 21 und 22 erhielten. Das Firmenschild blieb aber unverändert an gleicher Stelle.

Das Firmenschild wurde anhand zeitgemäßer Fotos und eines detaillierten Bildes des gleichen Typs aus der Zeitepoche der Herstellerfirma J.A. Maffei München verglichen. So entstanden bis in kleinste Einzelheiten verbürgte Firmenschilder. Auch in diesem Fall wurde weder Aufwand noch Mühe gescheut, ein Relikt aus alter Zeit authentisch zu reproduzieren und damit ein Modell höchster Perfektion zu schaffen.



Das Vorbild der RhB Dampflokomotiven Mallet G 2 x 2/2

Vor 125 Jahren begann das für eine Lok nicht allzu lange Leben der RhB Mallet-Dampflokomotiven. Es sollte eine ganz besondere Lebensgeschichte werden!

Das System Mallet mit zwei getrennten Laufgestellen mit je zwei Triebachsen wurde in den Anfängen der Landquart-Davos Bahn (LD) als die geeignetste Lösung für Steilrampen mit engen Radien angesehen. Das hintere Laufgestell ist fest im Längsrahmen der Lokomotive eingebaut, während das vordere um einen

festen Drehpunkt nach beiden Seiten ausschlagen kann. Damit werden zwei kurze Radstände und folglich eine gute Kurvengängigkeit erreicht.

Mallet-Lokomotiven erforderten wegen der vielen beweglichen Teile einen größeren Unterhalt als Einrahmenmaschinen, was ihnen immer wieder Eingriffe brachte und eine ständige Metamorphose.

Nach der Umbenennung der LD im Jahre 1895 zur RhB erhielten beide Maschinen die Nummern 21 und 22. Kes-

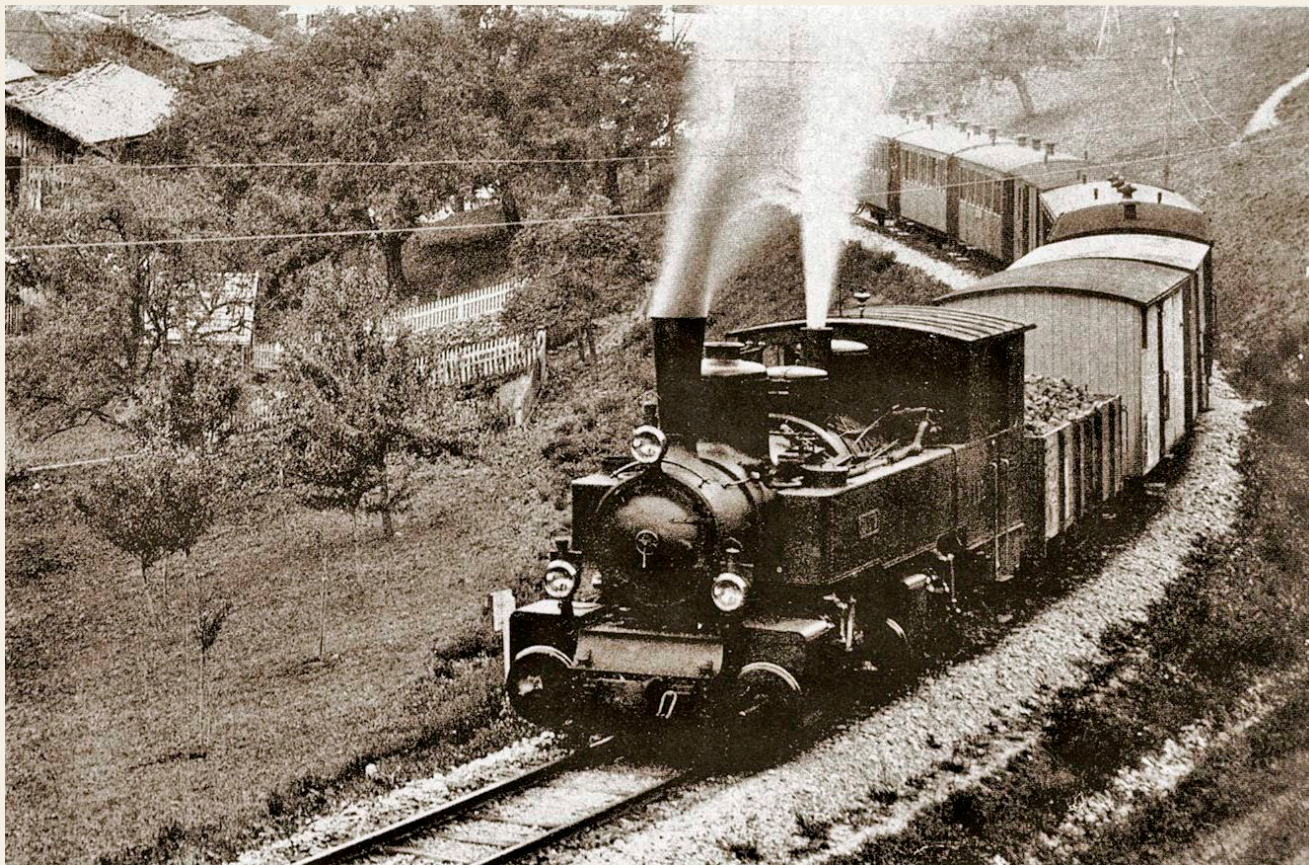
selreparaturen erforderten in den Jahren 1910 und 1911 einen Totalumbau der beiden Lokomotiven. Dabei erhielten die sie neue Kessel, neue Führerstände, bis an die Rauchkammertüre reichende Wasserkasten und eine vorauslaufende Laufachse.

Nachdem die Dampfloks von 1917 bis 1920 praktisch außer Betrieb in den Betriebswerkstätten Landquart abgestellt waren, wurden sie anschließend nach Brasilien verkauft. 1920 erfolgte in Landquart der Transport der 80 seetüchtig verpackten Kisten nach Antwerpen, wo sie nach Rio de Janeiro verschifft wurden.

Dort kamen sie zunächst auf der Rede Sul Mineira (RSM) mit den Betriebsnummern 241 und 242 zum Einsatz. Im Jahre 1933 wechselten beide zur Rede Mineira de Viação (RMV). Die ehemalige 22 wurde dann im Jahre 1937 total umgebaut und erhielt ein größeres Führerhaus und einen separaten Schlepptender sowie die neue Betriebsnummer 330. Beide Lokomotiven wurden schon im Jahre 1941 ausrangiert. Mit ihrer Verschrottung im Jahre 1944 endet ihr kurzes aber bewegtes Leben.

Das Modell ist freilandauglich, auch wenn es sich hier nur als Fotomontage vor dem Hintergrund der winterlichen Landschaft im Engadin in Pose bringt!





Die beiden Mallet-Lokomotiven 21 und 22 der ursprünglichen LD Bahn (Nr. 6 und 7) wurden auf der Albulalinie nur selten eingesetzt. Auf die Eröffnung der Albulalinie hin, orderte die RhB eine dritte Serie von acht Malletloks mit den Nummern 25 - 32, die in den Jahren 1902 und 1903 in Betrieb genommen wurden. Oben: Mallet «SCALETTA» der LD Bahn bei Küblis. Unten: Wahrscheinlich eine Malletlok der 3. Generation auf dem Schmittentobelviadukt um 1903.





Das Modell der E 18 ist in 5 verschiedenen Modellvarianten erhältlich



Deutsche Reichsbahn

Modell der Elektrolokomotiven E 18 und E 19

Ausstattungsmerkmale

- Achsen gefedert
- Radreifen NEM aus Edelstahl, ringisoliert
- 2 Bühlermotoren
- Riemenantrieb
- Federpuffer
- Originalschraubenkupplung
- Sandfallrohre in Radebene
- Führerstandtüren zum Öffnen
- Führerstandbeleuchtung
- Vorbildgerechte Beleuchtung für jede Fahrtrichtung
- Warmweiße LED
- Rote Rückleuchten abschaltbar
- ESU Digital- und Sounddekoder neuester Generation
- Lokführerfigur im Führerstand 1 eingebaut
- Mindestradius 800 mm
- Gewicht ca. 3,5 kg
- Länge über Puffer ca. 389 mm



Ein großes Augenmerk wird der Farbgebung gewidmet. Die feinen Beschriftungen sind in jeder Hinsicht vorbildgetreu und werden im Siebdruckverfahren angebracht, das einen makellosen Druck gewährleistet.





Vorbild der Elektrolokomotiven E 18 und E 19



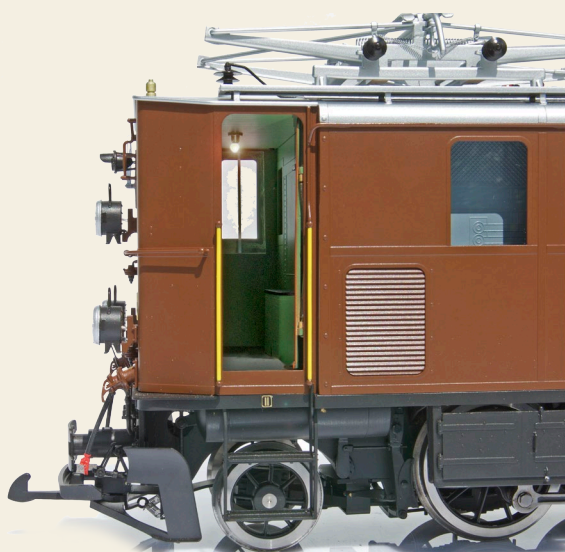
In den Jahren 1939/40 wurden von der AEG die E19 01 und 02 und von den SSW die E 19 11 und 12 geliefert. Es waren die stärksten Einrahmen-Elektrolokomotiven. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 180 km/h, die Konstruktion war aber für max. 225km/h ausgelegt. Da die elektrische Ausrüstung im Vergleich zur E18 schwerer ausgefallen war, wurden die E19 unter Verwendung von Leichtmetall in geschweißter Ausführung hergestellt. Durch den 1939 beginnenden 2. Weltkrieg blieb es bei insgesamt 4 Exemplaren dieser Baureihe.

Die E19 11 und 12 unterschieden sich von den AEG Loks durch andere Lüfteranordnung und andere Dachaufsätze, die bei den SSW Loks wesentlich höher waren. Das Bremsgestänge wurde nach außen verlegt. Die E19 12 bleibt als rot lackierte Museumslok in Nürnberg.



Auch beim Vorbild genießen historische Loks die leidenschaftliche Pflege und ein Makeup, das ihnen ewige Jugend verspricht. Hier kommen sich Modell und Vorbild auch bezüglich der Gebrauchsspuren sehr nahe! Unten: Sonderzug mit historischer E-Lok BR E18 047 verlässt Mainz - Bischofsheim





Diese eindruckliche Elektrolokomotive aus den Anfängen der Elektrifizierung wird in drei Modellvarianten mit den Loknummer 353, 354 und 355 geliefert. Alle mit den stirnseitig markanten großen Lampen, die Nr. 353 auch mit den großen Schneeräumern, wie sie bis in die vierziger Jahre bei der Gebirgsbahn üblich waren. Die Übergangsbleche unterscheiden sich je nach Modell in der Größe. Auch sind die kleinen Schneeräumer in einer Vorbildvariante als Zurüstteil vorgesehen, wenn der Modellbahnhaken entfernt wird.

Wie nicht anders zu erwarten, wurde auch bei diesem Modell die getreue Umsetzung des Vorbilds zu einer Herausforderung, wobei das Modell immer wieder detailgetreu mit Vorbild abgestimmt wurde.



Das Modell der RhB Elektrolokomotive Ge 4/6

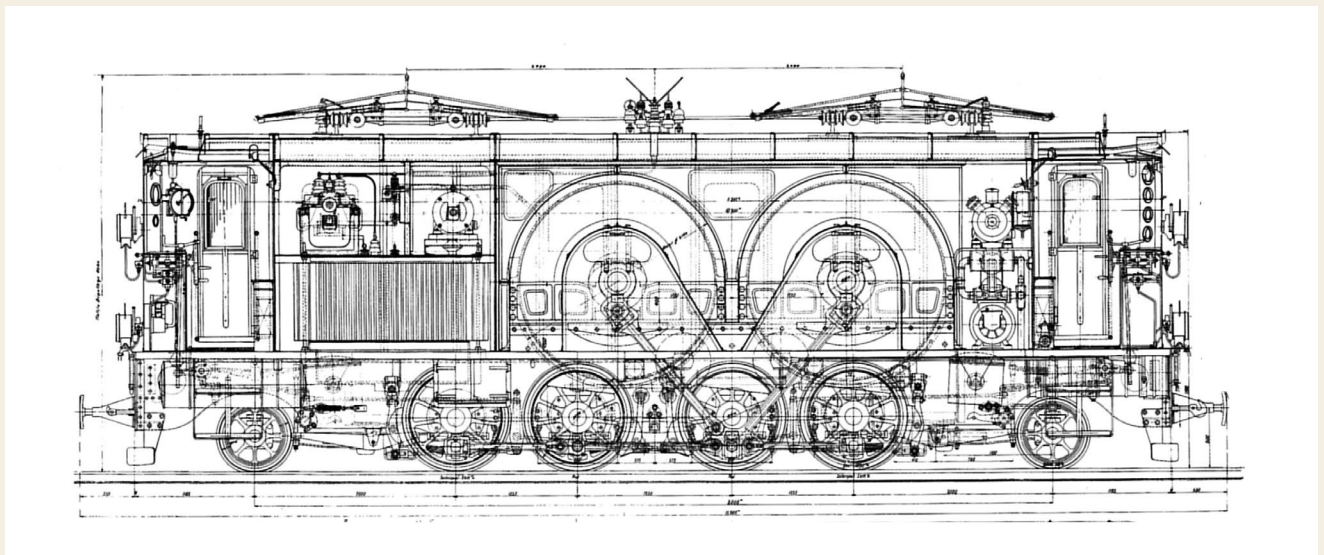
(Bei allen Abbildungen handelt sich um das Vorabmodell)

Ausstattungsmerkmale

- Achsen gefedert
- Radreifen NEM aus Edelstahl, ringisoliert
- Bühlermotoren
- Riemenantrieb
- Federpuffer
- Originalkupplung mit Wippe, umrüstbar auf 2m Haken-Kupplung
- Sandfallrohre in Radebene
- Führerhaustüren zum Öffnen
- Führerstandbeleuchtung
- Lichtwechsel Schweiz (Dienstbeleuchtung nach CH Vorschrift)
- warmweiße LED
- ESU Digital- und Sound Decoder neuester Generation mit Powerpack
- Mindestradius 780 mm
- Gewicht ca. 7 kg
- Länge über Puffer ca. 493 mm



Ein Modell einer Ge 4/6 353 aus einer früheren Serie, das eindrücklich zeigt, dass die Vorbildtreue bei Kiss-Modellbahnen schon immer eine Maxime war. Dieses in die Jahre gekommene Modell fährt noch heute regelmäßig im Bahnhof Surava ein, aber nur auf einer Gartenbahnanlage. Das Modell wurde verwittert und ist ein wahres Ebenbild seines großen Vorbilds, das noch immer bei der RhB sorgfältig gehegt und gepflegt und von ihren Anhängern nach wie vor bewundert wird. Immerhin hat die alte Dame mittlerweile 102 Jahre auf ihrem Buckel!



Da das im Engadin von Anfang an angewendete Wechselstromsystem 1911 noch in den Kinderschuhen steckte, beauftragte man eine Reihe von Elektrokonzernen mit dem Bau der Loks, um so die ideale Bauweise zu finden. Der mechanische Teil aller Lokomotiven wurde durch die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) gefertigt. Versuchsfahrten hatten gezeigt, dass sich die Konstruktion der MFO am besten für die Bedürfnisse der RhB eignete. Zu dieser Serie gehörte auch Lok Ge 4/6 NRr. 353. *Werkzeichnung der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) Winterthur*



Die Elektrolokomotive Ge 4/6 Nr. 353 gehörte zu einer Serie von drei geringfügig verstärkten Lokomotiven mit den Nummern 353 bis 355, die im Jahre 1914 in Betrieb genommen wurden. Die Nr. 353 ist heute Museumslok im Depot Samedan und wird vor allem für Sonderfahrten eingesetzt.



Das Vorbild der RhB Elektrolokomotive Ge 4/6

Die 1913 eröffnete RhB Linie ins Unterengadin von Bever nach Scuol wurde von Anfang an elektrisch betrieben. Zum Einsatz kamen Lokomotiven des Typs Ge 4/6. Die Maschinen glichen äußerlich den Ge 2/4 Lokomotiven, waren aber grösser und fast doppelt so leistungsfähig.

Die Lok war eine Starrrahmenkonstruktion mit vier über Kuppelstangen angetriebenen Achsen. Die Vorlaufachsen dienen einer besseren Gewichtsverteilung, die eine geringere Achslast erreicht. Zwei Motoren treiben über eine «Schrägstange» eine Blindwelle an, welche die Kraft über

die Kuppelstange auf die vier Triebachsen überträgt. Die beiden Scherenstromabnehmer sind über eine Hochspannungsleitung miteinander verbunden, damit sie auch einzeln eingesetzt werden können. Eine elektrische Bremse wurde erst nach der Elektrifizierung der Albulalinie in den zwanziger Jahren eingebaut.

Da die Lokomotiven ursprünglich über keine Sicherheitssteuerung verfügten, mussten die Lokomotiven doppelt besetzt werden. Erst ab 1923, nach dem späteren Einbau einer Sicherheitssteuerung, der so genannten «Totmannsteuerung», konnte

auf den zweiten Lokomotivführer verzichtet werden.

Anfänglich verfügten die Maschinen nur über einen mächtigen Schneeräumer, der nur im Winter montiert wurde. Dieser verunmöglichte aber das Ankuppeln von Wagen. Deshalb mussten die Lokomotiven an den Endpunkten auf Drehscheiben gewendet werden.

Heute verfügt die RhB nur noch über die Lokomotive Nr. 353, die im Juli 2016 ihren 102. Geburtstag feiern darf, genau 103 Jahre nach der Eröffnung der Linie Bever - Scuol.



Dampflokomotive 01 1104 als 012 104 im Süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn

Wikipedia



Deutsche Reichsbahn

Das Modell der Schlepptender Dampflokomotive BR 01.10



- Vorbildgerechte Beleuchtung für Fahrtrichtung
- Fahrwerksbeleuchtung
- Führerstandsbeleuchtung
- Stromaufnahme an Lok und Tender
- Lok und Tender über Kinematik gekuppelt
- LüP ca. 740 mm
- Radreifen aus Edelstahl, ringsoliert
- Achsen kugelgelagert
- Federpuffer
- Mindestradius 1'020 mm
- Ausgerüstet mit ESU Digital- und Soundekoder
- Rauchgenerator
- Originalschraubenkupplung (vorbereitet zum einfachen Austausch einer Klauen- kupplung)
- Gewicht ca. 7 kg



Das Vorbild der BR 01.10

Die Deutsche Reichsbahn benötigte für ihren modernen Schnellzugverkehr leistungsstarke und schnellere Dampflokomotiven mit Stromlinienverkleidung. Die bisher gebauten 2-Zylinder Lokomotiven genügten den Anforderungen nicht mehr.

1939 wurden 204 Lokomotiven bei allen großen Lokomotivfabriken bestellt. Kriegsbedingt wurden die Baumusterlok 01 1001 und das erste Los der Berliner Urheberfirma BMAG mit den Ordnungsnummern 1052 bis 1105 in den Farben schwarz und grau ausgeliefert. Die ursprüngliche Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h reduzierte man bereits 1941 auf

140 km/h. Gleichzeitig begann man damit, die Vollverkleidung im Bereich der Treibräder zurückzunehmen.

Nach dem Krieg befanden sich die Maschinen in einem desolaten Zustand. Teile der Stromlinienverkleidung fehlten und die Kessel aus nicht alterungsbeständigem Material zeigten erste Ermüdungserscheinungen. 1945 wurden kriegsbedingt einige Maschinen abgestellt. Es dauerte bis 1951, bevor 54 Lokomotiven nach einer Aufarbeitung ohne die Stromlinienverkleidung wieder betriebsfähig waren.

Die 01 1087 erhielt einen blauen Anstrich und hatte ebenso wie die 01 1101

die elegantere Front mit runder Rauchkammertür. Ab 1953 erhielten alle 01.10 neue Kessel, zusammen mit diesem erhielt die 01 1100 eine Ölhauptfeuerung. Ab 1957 wurden weitere 33 Lokomotiven auf Ölfeuerung umgebaut. Mit der Einführung der EDV Nummerierung wurden die kohlegefeuerten als Baureihe 011 und die ölgefeuerten mit 012 bezeichnet.

Bis zum 1. Juni 1975 auf der Emslandstrecke Rheine-Norddeich eingesetzt, waren die 012 die letzten Schnellzuglokomotiven Westeuropas.



Die Spur-1-Freunde-Berlin haben auf ihrer Anlage die Kiss-Version einem Großserienmodell gegenübergestellt mit dem Fazit, dass die Kiss-Maschine in Sachen Detaillierung weit überlegen ist, aber ebenso hervorragende Fahreigenschaften aufweist. Zugkräftig hat sie mit zügiger Geschwindigkeit hervorragend jede Gleisvariation ohne Probleme geschafft. Das bedeutet, auch feine Handarbeitsmodelle sind für den harten Einsatz auf der Modellbahnanlage geschaffen.



GANZMETALL
MESSING
PRÄZISIONSMODELL

SPUR 0

SPUR 1



SBB CFF FFS

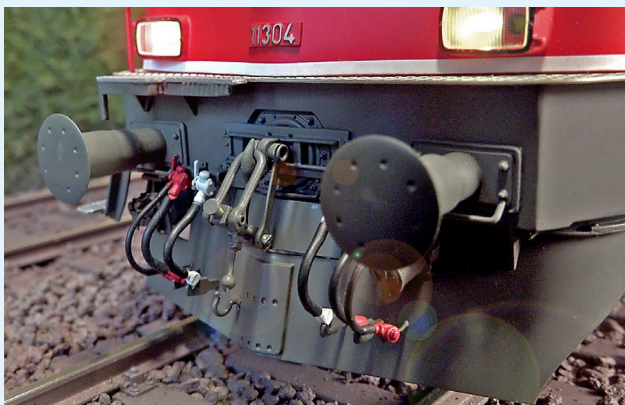
Das Modell der Elektrolokomotive SBB Re 4/4 II

Ausstattungsmerkmale

- Achsen gefedert
- Antrieb kugelgelagert
- Radreifen NEM aus Edelstahl, ringsoliert
- Zahnriemenantrieb
- 2 Bühlermotoren
- alle 4 Achsen angetrieben
- Originalschraubenkupplung
- Federpuffer
- Sandfallrohre in Radebene
- ESU Digital und Sounddecoder neuester Generation
- Warmweiße LED
- Vorbildgerechte Beleuchtung für jede Fahrtrichtung nach schweizer Vorschrift
- Rote Zugschlussleuchten, abschaltbar
- Nachgebildete Motorraum-Inneneinrichtung
- Führerstandtüren zum Öffnen
- Führerstandbeleuchtung
- Lokführerfigur in Führerstand 1 eingebaut
- Gewicht ca. 3 kg
- Länge über Puffer ca. 343 mm
- Mindestradius 1020 mm

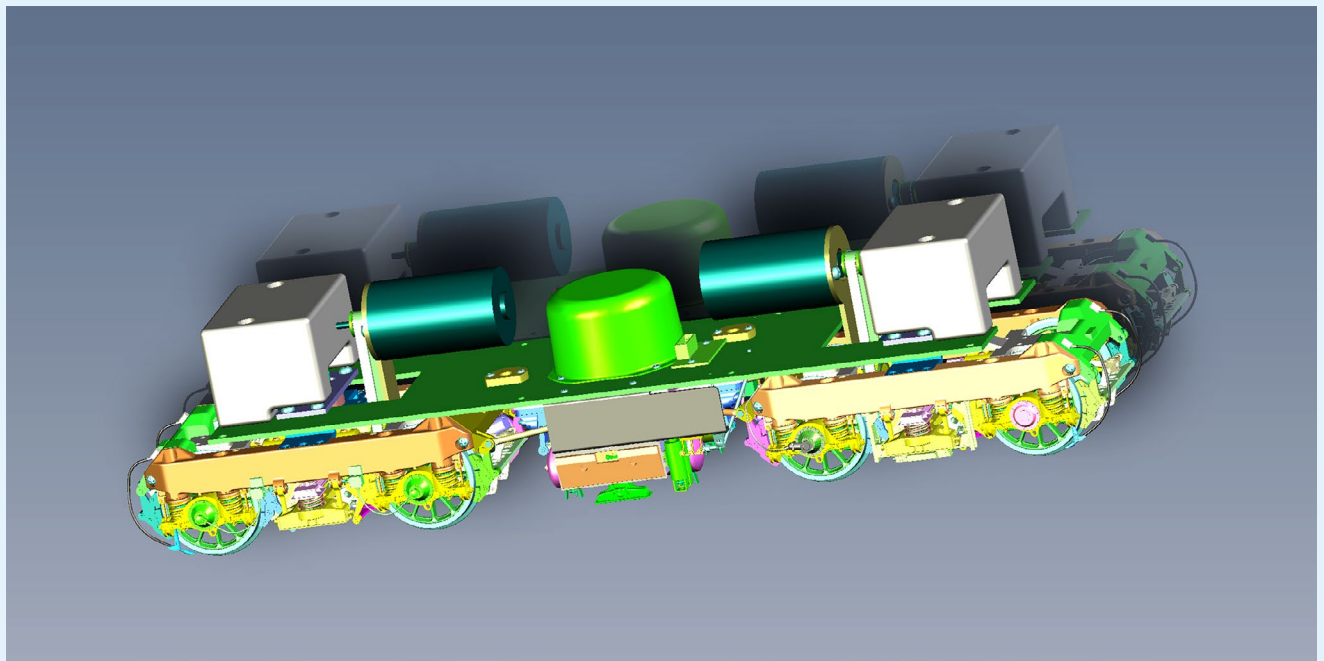


Die bis ins kleinste Detail minutiös gestaltete Frontpartie fügt sich so harmonisch ins Gesamtbild ein, dass Vorbild und Modell sich wie ein Ei dem andern gleichen. Gefederte Puffer und Zughaken erlauben bei entsprechenden Radien auch das Kuppeln der Züge mit Schraubenkupplungen.





Das Modell der Re 420 268 von SBB Cargo setzt sich im Bahnhof Hallau auf der Modellbahnanlage von Kurt Hablützel besonders ansprechend ins Bild.

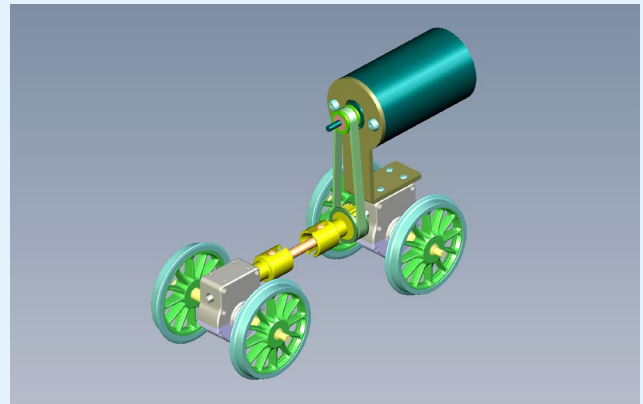
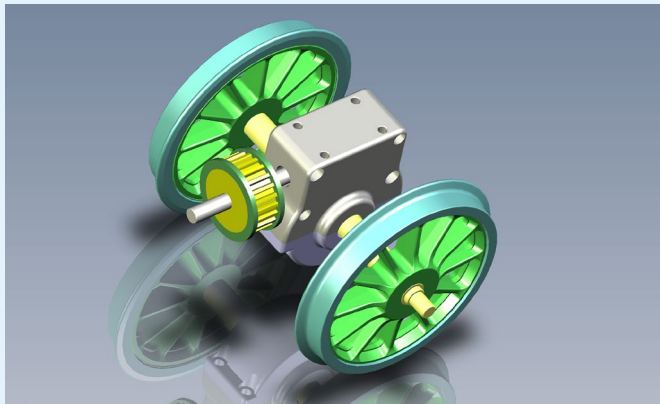
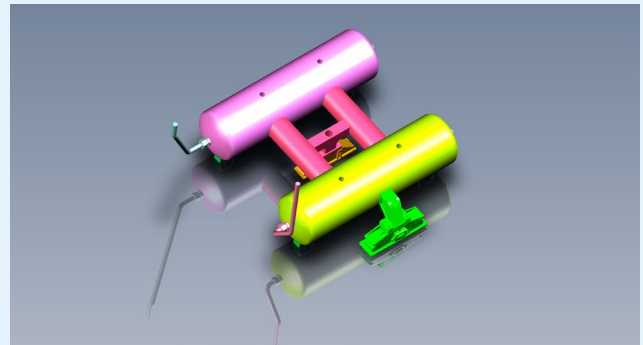


SPUR 0 / SPUR 1

Über geräuschlose Zahnriemen und gekapselte Achsgetriebe bringt Kiss-Modellbahnen die Kraft der zwei Motoren der Re 4/4 II auf die Schienen. Trotz perfekter räumlicher Animationen bis zur Darstellung eines virtuellen Modells, ermöglicht erst das fertig erstellte Handmuster eine abschließende Beurteilung durch unsere Fachleute.



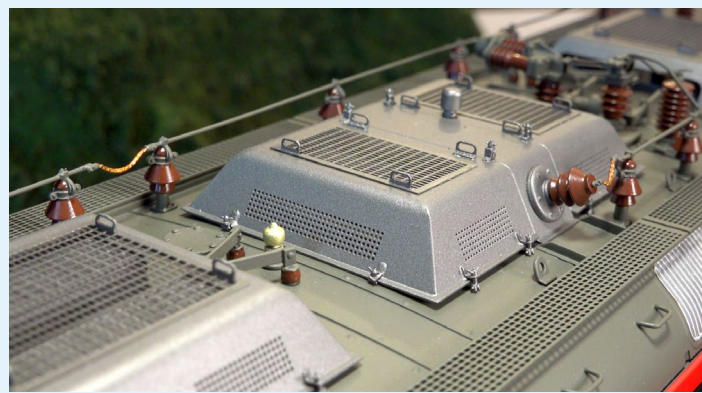
Das Bild mit dem authentischen Modell der Re4/4 II auf einem Diorama mit dem Hintergrund der Gotthard-Südrampe bekundet, was heute im Modellbau realisierbar ist: Da muss man tatsächlich zweimal hinschauen!



Auch wenn jeder Produktionsschritt mit der moderneren dreidimensionalen Darstellung simuliert werden kann, sind letzten Endes besondere Fertigkeiten für die feine Handarbeit zur Herstellung eines Handmusters erforderlich. Können und ruhige Hände sind Voraussetzungen im feinen Modellbau. Bei diesen Feinarbeiten wird klar, was das Prädikat «Handarbeitsmodell» auch wirklich bedeutet.



Re 4/4 II 11224 in grün unterwegs Richtung Neuhausen auf der Anlage von Kurt Hablützel



Das Modell der Re 4/4 II wird aus rund 1'600 Einzelteilen zusammengebaut. Bei diesen Feinarbeiten wird klar, was das Prädikat «Handarbeitsmodell» wirklich bedeutet. Ob am «Tag» oder in der «Nacht», ob mit Führerstandbeleuchtung oder Scheinwerfern, das Modell fasziniert und bringt die Augen ihrer Liebhaber in jeder Situation zum Leuchten!



Die Universallok Re 4/4 II kommt überall zum Einsatz, wenn es um Zugkraft geht, wie hier im Anstieg zur Gotthard-Nordrampe bei Erstfeld, wo sie gleich im Duo der Re 6/6 620 075 «Gelterkinden» Vorspann leisten.

Foto www.trainspotter.ch



Oben: Abfahrt des TEE Zugese im Bahnhof Schaffhausen. Einige Re 4/4 II wurden im TEE-Design vor die TEE-Züge gespannt. Dieses Outfit entstand für Zugkompositionen mit crème-bordeauxroten Wagen der DB (TEE Helvetia und Roland) und der FS (TEE Lemano). Die Aufnahme entstand auf der Modellbahnanlage von Kurt Hablützel.

Unten: Die Farbgebung, Beschriftung und Beschilderung entspricht dem Original. Die authentische Führerstandausstattung lohnt einen Blick ins Innere.





Re 4/4 II 11172 mit EC 113 Zürich HB - Milano

Das Vorbild der Elektrolokomotive SBB Re 4/4 II

Die Re 4/4 II, mit 296 Stück die grösste je bestellte Serie der SBB, stellt ein wichtiges Mitglied der Triebfahrzeugfamilie der SBB dar. Im Jahre 1964 wurden sechs Prototypen in Betrieb genommen und ab 1967 gelangten die Serienlokomotiven zur Ablieferung.

Der mechanische Teil der Lokomotive stammt von SLM in Winterthur, der elektrische Teil von der BBC in Baden, sowie der MFO Oerlikon. Für die Traktions-technik wurde auf bewährte Stufenschalt-technik gesetzt. Neuere Techniken

waren zwar schon bekannt, doch wollte die SBB keine Vorreiterrolle übernehmen, sondern auf verlässliche und bekannte Technik setzen.

Die Re 4/4 II ist eine Allround-Lokomotive. Sie wird vor Schnell- und Güterzügen im Flachland sowie am Gotthard eingesetzt. Mit IC Zügen, die mit bis zu 16 Wagen teils mehr als 700t schwer waren, erbrachten die Loks Tagesleistungen von über 1000 km. Bis zur restriktiveren Trennung von Personenverkehr und Cargo im Dezember 2003, wurden die Maschinen

am Gotthard nur vor leichteren Zügen eingesetzt. Seither befördern Re 4/4 II in Doppeltraktion auch die schweren Reisezüge über den Gotthard.

Die Lokomotiven sind dank ihrer geringen Störanfälligkeit und dem Bedienkomfort auch bei den Lokomotivführern sehr beliebt. Durch die Nachrüstung der Führerstände mit einer Klimaanlage wurden sie noch attraktiver und werden sicher noch lange im regelmäßigen Dienst bleiben.

Bild rechts: Das Originalmodell von Kiss-Modellbahnen der SBB Re 4/4 II vor dem Hintergrund der Kulisse der Gotthard Südrampe. Solche Fotomontagen zeigen die absolute Vorbild-treue eines Modells und die Grenzen des Machbaren.



420 227

SBB CFF FFS

Ra 420
91 05 4 420 227-1 CH SBB



Das Modell der Dampflokomotive BR 03 der DB

SPUR 1

66

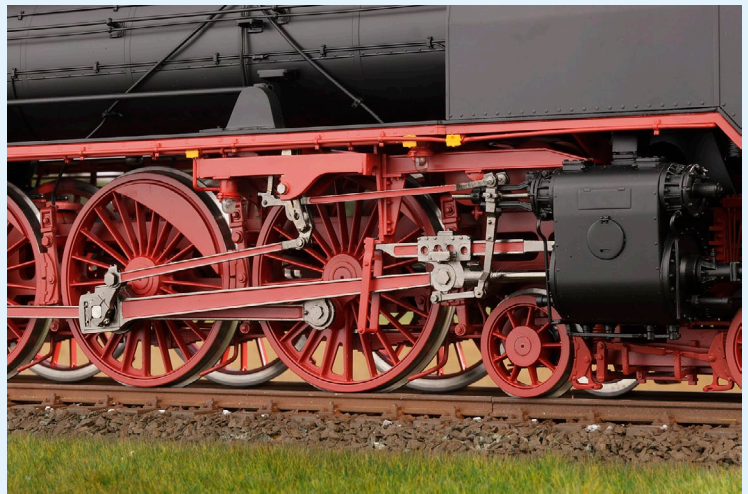
- Vorbildgerechte Beleuchtung für jede Fahrtrichtung
- Fahrwerkbeleuchtung
- Führerstandbeleuchtung
- Flackernde Beleuchtung der Feuerbüchse
- Warmleuchtende LED
- Rauchgenerator rhythmisch, abschaltbar
- Zylinderdampf
- Bewegliche Vorreiber zum Öffnen der Rauchkammertür
- Stromaufnahme über alle Antriebsachsen und Tender
- Radreifen aus Edelstahl, ringsoliert
- Achsen gefedert und kugelgelagert
- Kugelgelagerter Antrieb mit Hochleistungsmotor
- Originalschraubenkupplung
- Federpuffer
- Mindestradius 1020 mm
- LüP ca. 748 mm
- Gewicht ca. 7 Kg
- Ausgerüstet mit ESU XL Decoder
- Digital und Sounddecoder
- Lautsprecher im Kessel und Tender



Das Modell der BR 03 ist vollständig aus Messing gebaut, und alle wichtigen und für dieses Modell charakteristischen Details wurden getreu nachgebildet. Das Modell wird von einem Pittman Motor über einen Zahnriemen auf der letzten Kuppelachse angetrieben. Modellvarianten mit Kesselringen, DRG



Als Neuheit sind bei diesem Modell in den Front und Tenderlampen SMD LED eingebaut, die vorbildgerechter wirken als die runden 3 mm LED.





Das Vorbild der BR 03

Für die Norddeutschen Bahnstrecken mit ihrem etwas schwächeren Schienenoberbau benötigte die Deutsche Reichsbahn eine der BR 01 entsprechenden Schnellzuglokomotive, jedoch mit geringerem Achsdruck. Deshalb wurde ab

1930 von der Firma Borsig eine Schnellzuglokomotive mit 18 t Achsdruck geliefert, die zudem mit einer Länge von ca. 23 m etwas kürzer war als die BR 01. Die Deutsche Bundesbahn übernahm nach dem 2. Weltkrieg etwa 150 Lokomotiven,

die Deutsche Reichsbahn Ost etwa 86 Stück. Die Höchstgeschwindigkeit wurde schon während der Reichsbahnzeit nach Umrüstung auf Scherenklotzbremsen und größeren Treibrädern auf 130 km/h erhöht.

Die Anziehungskraft der pustenden Dampflok ist so gewaltig, wie ihre sichtbare Kraft, wenn sich das Gestänge fauchend und zischend in Bewegung setzt. Zum Dampflokfest in Dresden im Jahre 2000 setzt sich die BR 03 in Pose und fasziniert tausende von Besuchern.

Fotos oben und unten Wikipedia





SBB CFF FFS

Das Modell der Elektrolokomotive SBB Be 4/6

Ausstattungsmerkmale

- Achsen gefedert
- Radreifen NEM aus Edelstahl, ringisoliert
- 2 Bühler Hochleistungsmotoren
- Riemenantrieb
- Federpuffer
- Originalschraubenkupplung (vorbereitet zum Einbau einer Klauenkupplung)
- Sandfallrohre in Radebene
- Führerhaustüren zum Öffnen
- Nachgebildete Motorraum-Inneneinrichtung
- Führerstandbeleuchtung
- Lichtwechsel Schweiz (Dienstbeleuchtung nach CH Vorschrift)
- Warmweiße LED
- ESU V 4.0XL Digital- und Sound Decoder neuester Generation
- Servogesteuerter Pantographenantrieb
- Lokführerfigur im Führerstand 1 eingebaut
- Mindestradius 1'020 mm
- Gewicht ca. 5,5 kg
- Länge über Puffer ca. 516 mm



Das Modell der Elektrolokomotive SBB Be 4/6 wird in zwei Varianten erscheinen, als SBB Be 4/6 12339 in grüner Farbgebung und in der braunen Farbgebung als Be 4/6 12320.

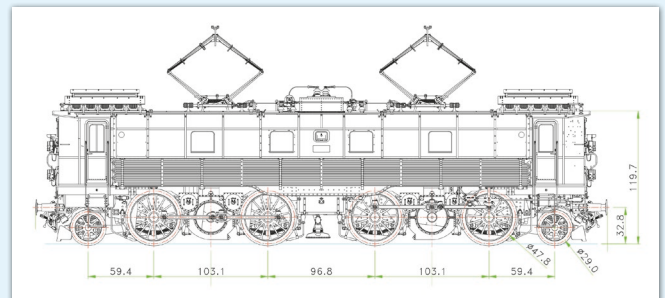
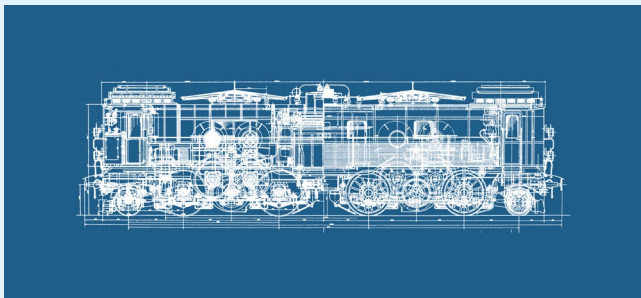


Die Umsetzung eines Modells beginnt mit der Konstruktion und Schaffung eines virtuellen Modells in der CAD-Abteilung, das auch Lösungen für praktikable Fertigungsprozesse liefert. Die Konstruktionszeichnungen für weit über tausend von Einzelteilen basieren auf Planunterlagen und hunderten Fotos und Dokumenten vom Vorbild. Die virtuellen dreidimensionalen Objekte liefern beliebige räumliche Abbildungen des Modells und sind auch die Grundlage für die erste Begutachtung durch die Experten.





Das Handmuster des Modells der Elektrolok SBB Be 4/6 12339 als Fotomontage vor der realistischen Gotthardkulisse auf der Südrampe. Solche Bildkompositionen dienen der Beurteilung des ersten Gesamteindrucks. Das Modell ist in jeder Hinsicht gelungen und entspricht bis ins kleinste Detail dem Vorbild: Kraftvoll, mächtig, protzig, so wie einst als Zugmaschine für Schnellzüge in den Steilrampen auf dem Schienenstrang der Gotthardbahn.



Aufgrund von Originalplänen, Dokumenten und unzähligen Fotos werden die vielen Konstruktionszeichnungen für die Produktion des Modells erstellt.



SBB Historic Sonderzug zwischen Rämismühle-Zell and Rikon, gezogen von der Be 4/6 12320.

Wikipedia, David Gubler

Das Vorbild der Elektrolokomotive SBB Be 4/6

Mit den Lokomotiven des Typs Be 4/6 haben die Schweizerischen Bundesbahnen zum ersten Mal eine größere Serie Elektroloks beschafft. Sie waren für den Personenzugverkehr vorgesehen und kam in den Anfängen hauptsächlich am Gotthard zum Einsatz. Insgesamt wurden in den Jahren 1920–1923 40 Maschinen von SLM und BBC an die SBB ausgeliefert.

Die Lokomotiven waren als klassische Drehgestell Lokomotiven konstruiert. In den zwei Drehgestellen, die über eine Kurzkupplung miteinander verbunden waren und über denen eine Brückenkonstruk-

tion mit dem Maschinenraum und den Endführerständen aufgebaut waren, arbeiten je zwei Fahrmotoren.

Die Motoren treiben über gefederte Ritzel eine Blindwelle an und über diese mittels Kuppelstangen die Antriebsräder. Für eine bessere Gewichtsverteilung sorgen die beiden Vorlaufachsen.

In den ersten Betriebsjahren waren die Maschinen mit Stromabnehmern mit lediglich einem Schleifstück ausgestattet. Dies bedingte, dass immer beide Stromabnehmer gleichzeitig am Fahrdrabt sein mussten. Nach dem Umbau

auf Doppelschleifstücke wurde nur noch jeweils ein Stromabnehmer gehoben. Die Lokomotiven verfügten für die langen Talfahrten am Gotthard über eine elektrische Widerstandsbremse. Die Bremsenergie wurde über Dachwiderstände verheizt.

Bis heute hat die Be 4/6 12320 als einzige voll betriebstaugliche Maschine überlebt und wird liebevoll vom SBB-Historic Team Winterthur gehegt und gepflegt, so dass sie sich stets optisch und technisch in einem hervorragenden Zustand dem interessierten Publikum präsentieren kann.



Deutsche Reichsbahn

Das Modell der Dampflokomotive BR 45

Ausstattungsmerkmale

- Ganzmetall-Messing-Präzisionsmodell
- Vorbildgerechte Beleuchtung für jede Fahrtrichtung
- Führerstandbeleuchtung
- Triebwerkbeleuchtung
- Flackernde Feuerbüchse
- Warmleuchtende LED
- gepukster Rauchgenerator abschaltbar
- Zylinderdampf
- Bewegliche Vorreiter zum Öffnen der Rauchkammertür
- Stromaufnahme an Lok und Tender
- Edelstahlradreifen ringsoliert
- Achsen gefedert
- Kugelgelagerter Antrieb mit Hochleistungsmotor
- Lok und Tender über Kinematik gekuppelt
- Originalschraubenkupplung (Am Tender vorbereitet zum einfachen Austausch einer Standard Spur1 Klauenkupplung)
- Funktionsfähige Umsteuerung mittels Servo
- Federpuffer
- LüP ca. 801 mm
- Mindestradius 1394 mm
- ESU V4.0 XL Sounddecoder mit Originalsound







Das Vorbild BR 45

In den Jahren 1936 und 1937 wurden die beiden ersten Lokomotiven der BR 45 gebaut. Weitere 26 Exemplare wurden 1940 in Auftrag gegeben. Diese Baureihe war die stärkste Dampflokomotive, die je in Deutschland gebaut wurde.

Da bei Ausbruch des 2. Weltkrieges einfache Dampfloks favorisiert wurden (BR52), blieb es bei diesen 28 Lokomotiven. Weil die Kessel der BR 45 nach 1945 sehr schnell schadhaft wurden,

musste als erste Maßnahme der Kesseldruck verringert werden. Eine spätere Maßnahme war der Umbau der Kessel.

Die Lokomotiven mit den Betriebsnummern 45 010, 45 016, 45 019, 45 021 und 45 023 erhielten einen Neubaukessel. Die letzte erhaltene BR 45 bei der Bundesbahn, die BR 45 010, wurde bei dem Lokschuppenbrand im Verkehrsmuseum Nürnberg im Jahre 2005 schwer beschädigt, soll aber wieder aufgearbeitet werden.





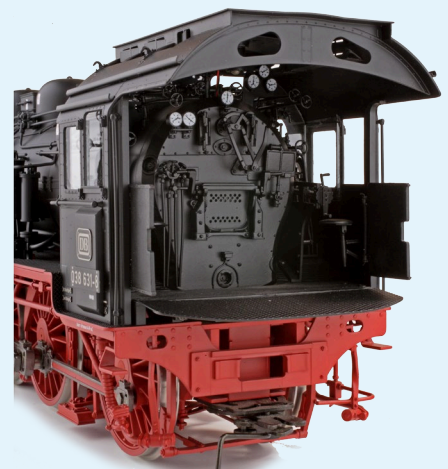
Das Modell der Dampflokomotive BR 38

Ausstattung Spur 1

- Flackernde Beleuchtung der Feuerbüchse
- Vorbildgerechte Beleuchtung für
- Fahrwerksbeleuchtung
- Führerstandsbeleuchtung
- Warmleuchtende LED
- Stromaufnahme an Lok und Tender
- Lok und Tender über Kinematik gekuppelt
- Rauchgenerator rhythmisch, abschaltbar
- LüPca.580mm
- Radreifen aus Edelstahl, ringisoliert



Verwittertes Modell der BR 038 631-8



Die filigrane und vorbildgerechte Gestaltung des Führerstands ist perfekt gelungen!



Das Vorbild der BR 38



Foto Wikimedia Commons, Bundesarchiv, Schmidtke 1952

Die preußische P8 und spätere BR38 war eine 2 `C Heißdampf Personenzug Lokomotive mit einer Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h vorwärts und von 50 km/h rückwärts. Bei einem Zylinderdurchmesser von 575 mm und einem Kolbenhub von 630 mm hatte sie eine Leistung von 1'180 PS. Die Länge über Puffer betrug 18'592 mm. Die erste Lokomotive wurde 1906 gebaut, die Regelbauart ab 1914. Es wurden ca. 4'000 Lokomotiven hergestellt. Die BR 38 war nach der Beseitigung von Kinderkrankheiten eine beliebte und zuverlässige Lokomotive. Die letzten Lokomotiven wurden daher bei der DB erst gegen Ende 1960 ausgemustert.



SBB CFF FFS

Re 6/6 SBB Elektrolokomotive

Ausstattungsmerkmale

- Servogesteuerter Pantographenantrieb
- Vorbildgerechte Beleuchtung für jede Fahrtrichtung
- Führerstandbeleuchtung
- Schweizer Lichtwechsel
- Gewicht ca. 6 kg
- Eine Lokführerfigur
- LüP ca. 603 mm
- Mindestradius 1020 mm
- Achsen gefedert
- Originalschraubenkupplung (vorbereitet zum einfachen Austausch einer Klauenkupplung)
- Federpuffer
- Radreifen aus Edelstahl, ringsoliert
- 4 Achsen angetrieben
- Fine Scale Ausführung auf Anfrage
- Ausgerüstet mit aktuellem ESU Digital und Sounddekoder



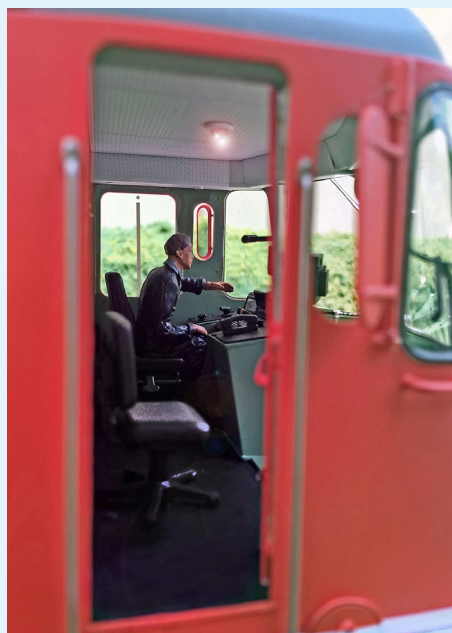
Das Modell, von Kopf bis Fuß echt, authentisch und originalgetreu, bezeugt dem Vorbild alle Ehre! Es bringt jenes Gefühl über, dass die Herzen der Modellbahner höherschlagen lässt.





Das Modell, für einmal vor der realistischen Gotthardkulisse auf der Südrampe. In der Fotomontage ist das Modell kaum vom Vorbild zu unterscheiden! Aber auch im harten Einsatz auf einer Modellbahnanlage oder als Schmuckstück in der Vitrine, immer ist diese Lok für seine Liebhaber eine wahre Augenweide

Ein einziger Blick, egal aus welcher Perspektive, ob als ganze Einheit, ein Detail, ganz Nahe oder gar mit der Lupe, das Modell präsentiert sich immer tadellos. Aber ungläubig schweift der Blick zum Vorbild: Ob da nicht eine Verwechslung vorliegt?





Bei diesem Foto des Originalmodells stellt sich schon wieder die Frage: «Vorbild oder Modell?». Die makellose Ausführung aller Feinheiten verschafft das Gefühl, ganz nahe am Geschehen zu sein.

Re 6/6 in der ursprünglich grünen Farbgebung. Maschinen mit grünem Lokkasten sind nur noch ganz wenige im Einsatz. Aufgrund ihres Flickenteppichs dürfte auch die Re 6/6 11646 bald eine neues Outfit erhalten!





Eine geballte Ladung Power(über 100'000 PS) wartet auf ihren nächsten Einsatz, Re 6/6 und Re 620 in der Abstellgruppe Rangierbahnhof Muttens/Basel

Das Vorbild der Re 6/6

Die SBB bestellte 1969 bei SLM/BBC vier Prototypen einer neuen Lokomotivgeneration. Eine leistungsfähige Lokomotive für den Güter- und Personenverkehr für die steilen Rampen von Gotthard und Simplon. Es sollte eine sechsachsige Lokomotive mit drei zweiachsigen, anstelle zwei dreiachsigen Drehgestellen wie bei der älteren Lokomotive des Typs Ae 6/6 sein. Die ersten beiden Lokomotiven 11601 – 11602 des Typs Re 6/6 erhielten einen geteilten Lokkasten. Man war der Meinung, dass die Gefällsbrüche beim Übergang von Steigungen in die Ebene oder umgekehrt so besser bewältigt werden könnten. Das Gelenk lässt aber nur in der Vertikalen eine Bewegung zu und ist nicht für eine bessere Kurvengängigkeit gedacht.

Bei den nachfolgenden Lokomotiven 11603 – 11604 und den anschliessenden Serienlokomotiven wurde auf das Gelenk verzichtet. Jedoch sind sowohl die Drehge-

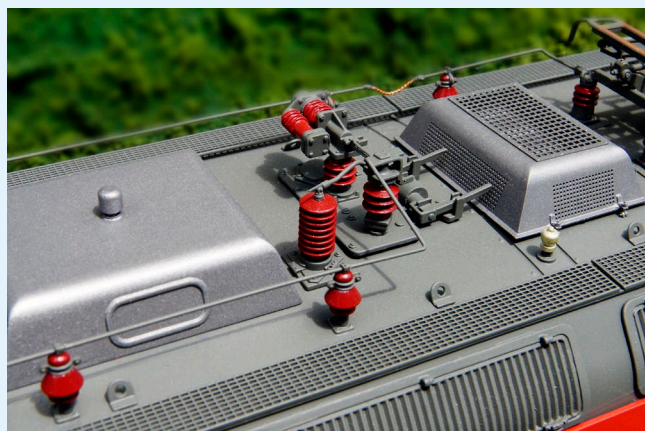
stelle als auch die Achsen im Drehgestell mit Seitenspiel versehen.

Die Lokomotiven mit der Achsfolge Bo'Bo'Bo wurden in den Jahren 1975 bis 1980 im grünen SBB Farbleid in Betrieb genommen. Sie verfügen über die fast gigantische Leistung von 10'600 PS und gehören noch heute zu den leistungsfähigsten Lokomotiven auf dem Schweizer Schienennetz. Die Re 6/6 gleichen äusserlich den kleineren Universallokomotiven Re 4/4 II und Re 4/4 III.

Auch die Bedienung im Führerstand wurde von den Re 4/4 II übernommen, jedoch erhielten die Re 6/6 von Anfang an Rückspiegel auf beiden Seiten des Führerstandes um die Übersichtlichkeit der längeren Lokomotive für den Lokführer zu verbessern. Die Re 6/6 ist für eine maximale Geschwindigkeit von 140 km/h zugelassen. Bei späteren Revisionen wurden viereckige Scheinwerfer eingebaut und der

Lok das neue rote SBB Farbleid verpasst. Vor der Trennung von Personen und Güterverkehr waren die Re 6/6 Lokomotiven in den Depots Lausanne, Erstfeld und Belinzone stationiert. Sie kamen am Gotthard und am Simplon zum Einsatz. Neben ihrem Einsatz vor langen Güterzügen beförderten sie auch schwere Personenzüge bis 800t Gewicht auf 26 ‰ am Gotthard und Simplon in Einfachtraktion.

Heute sind alle Lokomotiven der Division SBB Cargo zugeteilt und kaum mehr vor Personenzügen anzutreffen. Sie verkehren meist in Doppeltraktion mit einer Re 4/4 II oder Re 4/4 III in Ausnahmefällen auch mit einer anderen Re 6/6. Ein solches Gespann leistet dann 21200 PS. Das neue blau/rote Cargo Design erhalten die Lokomotiven nach einer fälligen Revision. Dann erhalten sie auch die neue Bezeichnung als Re 620.



Links: Die erste Re 6/6 11601 der zwei Lokomotiven der Prototypen mit geteiltem Lokkasten. Rechts: Ein Detail der Dachpartie des Modells der Re 6/6 zeigt die vorbildgerechte Dachgestaltung des Modells Seite 85 unten.



Bevor wir uns ganz dem Vorbild zuwenden, sind wir dem Betrachter eine Erklärung schuldig. Nur auf dem Bild oben zieht eine echte Lok des Typs Re 6/6 am Haken. Das Bild unten ist ein ganz normales Modell aus dem Hause Kiss. Aber ebenfalls als Fotomontage mit dem Hintergrund der Gotthard Nordrampe! Ehrlich, wem ist das aufgefallen?

Das Modell der Tenderlokomotive BR 94 Preußische T 16.1



Das Modell wird von einem leistungsstarken und langlebigen Motor über einen Zahnriemen auf die vorletzte Treibachse angetrieben. Das vollgekapselte Getriebe ist mit Fett gefüllt und somit wartungsfrei. Das Modell durchfährt Radien bis minimal 1'020 mm. In den Front- und Tenderlampen sowie der Kabinenbeleuchtung sind warmweiße LED eingebaut.

Der eingebaute Decoder ist für die digitalen Systeme Motorola und DCC sowie für Gleich- und Wechselstrombetrieb ausgelegt. Das im Decoder gespeicherte Geräusch entspricht dem Vorbild.

Ausstattungsmerkmale

- Ganzmetall-Messing-Präzisionsmodell
- Riemenantrieb
- Alle Antriebsachsen gefedert und kugellagert
- Edelstahlradreifen ringisoliert
- Alle 5 Achsen angetrieben
- Geschwindigkeitsabhängiger Dampfstoß aus dem Schornstein und den Zylindern
- Vorbildgerechte Beleuchtung für jede Fahrtrichtung
- Original Schraubenkupplung (vorbereitet zum Austausch einer Klauenkupplung)
- Federpuffer
- ESU Loksound XL 3.5 Decoder
- Flackernde Beleuchtungsimitation der Feuerbüchse
- Warmleuchtende LED
- Mindestradius 1020 mm
- Länge über Puffer ca. 396 mm
- Gewicht ca. 4'600 g
- 2 Windabweiser
- Lokführer und Heizer
- Sechskantschlüssel für Gestängeschrauben







Das Vorbild der BR 94

Bild oben: Modell und Vorbild gleichen sich wie ein Ei dem anderen, sie unterscheiden sich nur im Maßstab!

Wassen/gallery (Wikipedia)



Die preußische T 16 wurde in den Jahren 1914 - 1924 als Leistungsstarke Güterzuglokomotive gebaut, die teilweise auch für Steilrampen ausgelegte Lokomotive hatte eine Achslast von 17 Mp und eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Bei einem Kolbenhub von 660 mm und einem Zylinderdurchmesser von 610 mm betrug die Leistung 1 070 Psi. Bei der Deutschen Reichsbahn wurden die Lokomotiven als BR 94 in das Nummernschema übernommen. Die letzten Lokomotiven wurden bei der DB 1972 und bei der DDR Reichsbahn 1974 ausgemustert.

Bild links: Dampflokomotive 94 1538
Bw Berlin-Schöneeweide

Wassen/gallery



Deutsche Reichsbahn

Modell der Dampflokomotive BR 98

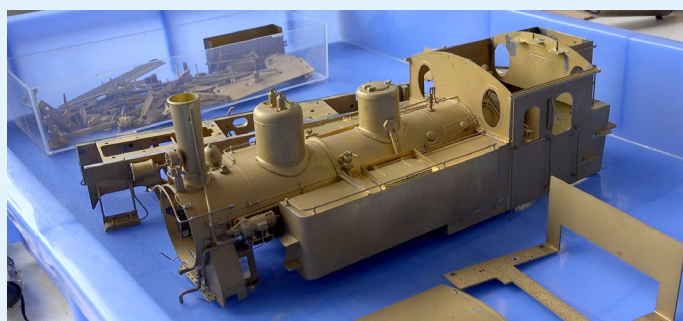
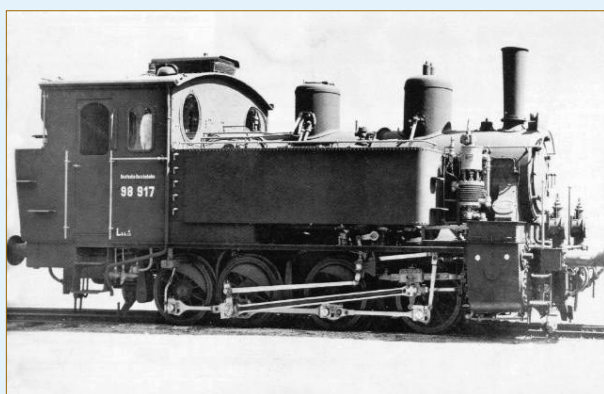
Ausstattungsmerkmale

- Achsen gefedert
- Fahrwerk DB RAL 3002
- Fahrwerk DRG RAL 3000
- Federpuffer
- Führerhaustüren zum Öffnen
- Gewicht ca. 5.500 g
- Mindestradius 1020 mm
- Länge über Puffer ca. 289 mm
- Originalschraubenkupplung
- (vorbereitet zur Montage einer Spur 1 Klauen-Kupplung)
- Lokführerfigur und Heizerfigur
- Elliptische Speichen
- Radreifen nach NEM Norm
- Riemenantrieb
- Sandfallrohre in Radebene
- Funktionierender Schmierpumpenantrieb
- bewegliche Vorreiber zum Öffnen der Rauchkammertür
- radsynchron getakteter Rauch aus dem Schornstein
- ESU Digital- und Sound Dekoder
- Feuerbüchse beleuchtet
- Führerstandbeleuchtung
- Lautsprecher im Kessel
- Vorbildgerechte Beleuchtung für jede Fahrtrichtung
- Warmweiße LED



SPUR 0 / SPUR 1





Das Handmuster erlaubt eine erste authentische Beurteilung des neuen Modells

Das Vorbild der BR 98

Richard von Helmholtz entwickelte für die Bayerische Staatsbahn eine 4-achsige Dampflokomotive, die GtL 4/4. Geliefert wurden 1911 zwei, 1914 weitere elf Maschinen. Aufgrund der guten Erfahrungen, wurde von der Deutschen Reichsbahn Bayern weitere 108 Maschinen bestellt, die zwischen 1921 und 1927 ausgeliefert wurden. Sie unterschieden sich von den ersten Maschinen durch ein größeres Gewicht

und hatten eine andere Führerhauserichtung.

Bei der Reichsbahn wurden die Lokomotiven als Baureihe 98.8–9 mit den Nummern 98 801 bis 98 917 eingeordnet. Zwischen 1934 und 1941 rüstete man 29 GtL 4/4 für eine bessere Gewichtsverteilung mit einer Bissel-Achse aus, die damit zur 1'D (GtL 4/5, später 98.11) mutierten. Die Lokomotiven 98 812 und 98 886 er-

hielten 1968 noch EDV-Betriebsnummern und wurden im Jahre 1970 ausgemustert. Die 98 812 kam zu den Ulmer Eisenbahnfreunden, wo sie noch rollfähig vorhanden ist. Nach dem Einsatz als Heizlok wurde die 98 886 ab 1978 vor dem Hbf Schweinfurt als Denkmal aufgestellt. Seit 1999 ist diese Lok wieder betriebsfähig und fährt als Rhön-Zügler von Mellrichstadt nach Fladungen.



Das Modell der Dampflokomotive HSB BR 99 6001 «Die Ballerina»

Ausstattungsmerkmale der zwei Varianten BR 99 6001 und NWE 21

- Achsen gefedert
- Federpuffer
- Führerhaustüren zum Öffnen
- Gewicht ca. 4' 500 g
- Mindestradius 780 mm
- Länge über Puffer ca. 395 mm
- Lokführerfigur
- Elliptische Speichen
- Radreifen aus Edelstahl, ringsoliert
- Radreifen NEM
- Warmweiße LED
- Bühlermotor
- Riemenantrieb
- Radsynchron getakteter Rauch aus dem Schornstein
- Original Kupplung mit Wippe, umrüstbar auf 2m Haken-Kupplung
- ESU V4.0XL Digital- und Sounddekoder
- Feuerbüchse beleuchtet
- Führerstandbeleuchtung
- Lautsprecher im Kessel
- Vorbildgerechte Beleuchtung für jede Fahrtrichtung
- Stromaufnahme auf allen Achsen



Das Vorbild der HSB BR 99 6001

Das nördlichste Mittelgebirge Deutschlands wird von einer einzigartigen Schmalspurbahn durchquert. Die Geschichte dieser Meterspurlinien im Harz, der Selketalbahn, der Harzquerbahn und der Brockenbahn, begann vor rund 120 Jahren. Hier fröhen Nostalgiker und Liebhaber der alten Dampflok ihrer Leidenschaft. Eine Fahrt mit den Harzer Schmalspurbahnen ist ein romantisches Bahnerlebnis, eine Fahrt in eine längst vergangene Epoche, die uns in die Zeit von damals versetzt, als Holzbänke, Dampf und Rauch zum Eisenbahnalltag gehörten! Auch heute noch sind die meisten Züge der Harzer Schmalspurbahnen noch mit einer Dampflok bespannt. Das Erlebnis Dampftraktion ist hier noch hautnah er-

lebbar. Die Harzer Schmalspurbahnen betreiben ein zirka 140 km langes Netz, das längste zusammenhängende dampfbetriebene Streckennetz in Europa.

Die BR 99 6001 wurde als Heißdampf-Lokomotive von einigen Schmalspurbahnen unter anderem auch der NWE (Nordhausen Wernigeröder Eisenbahn Gesellschaft) als Ersatz für die weniger wirtschaftlichen Nassdampf-Lokomotiven bei Krupp Essen in Auftrag gegeben. Sie wurde als 1'C1' h2t unter der Bezeichnung NWE Nr. 21 im Jahr 1939 geliefert. Es sollten noch weitere Lokomotiven, auch mit anderen Achsfolgen, als Schmalspur-Einheitslokomotiven gebaut werden. Der Kriegsausbruch 1939 verhinderte weitere Lieferungen. Entgegen der damals übli-

chen Niettechnik wurde die Lok BR 99 weitgehend, einschließlich des Kessels, geschweißt.

Die Deutsche Reichsbahn übernahm 1949 die NWE Nr. 21 und bezeichnete sie als 99 6001. Ab 1956 wurde sie aushilfsweise zur Selketalbahn verlegt, verrichtete sie dort ab 1961 ständig ihren Dienst. Nachdem 1983/84 die Selketalbahn mit der Harzquerbahn wiedervereintigt war, traf man die BR99 6001 auch wieder auf der Strecke der Harzquerbahn. Zwischen 1991 und 1994 zog sie in grüner Farbgebung den Traditionszug. Sie gehört mit einer zugelassenen Geschwindigkeit von 50 km/h zu den schnellsten Schmalspurdampflokomotiven Deutschlands.



Den romantischsten Teil des Schmalspurnetzes ist zweifellos die Selketalbahn. Die Strecke führt durch eine wildwüchsige und romantische Naturlandschaft. Auch Rollwagen mit aufgeschemelten Regelspurwagen gehören zum vertrauten Bild auf dem ganzen Schmalspurnetz.



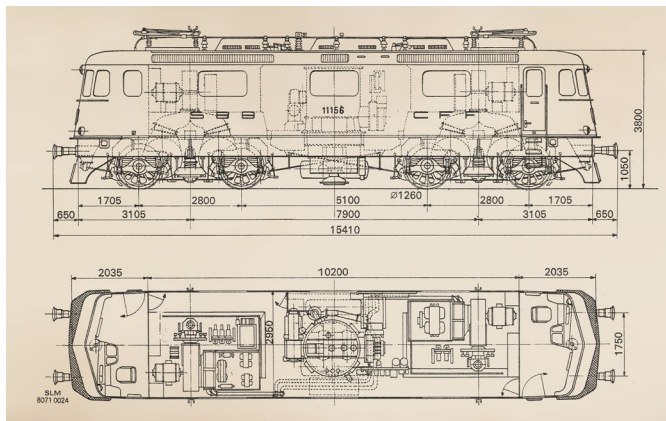


Oben: Dampflokom 99 6001-4 der Selketalbahn im Bahnhof Gernrode . Unten rechts: Lok Nt. 21 in Grün mit dem Spitznamen «Laubfrosch» der N.W.E. Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft. Die Lokomotive ist das einzige gebaute Exemplar einer projektierten Serie vereinheitlichter Heißdampf-Lokomotiven.

Fotos FrankBothe & Hajotthu (Wikipedia)



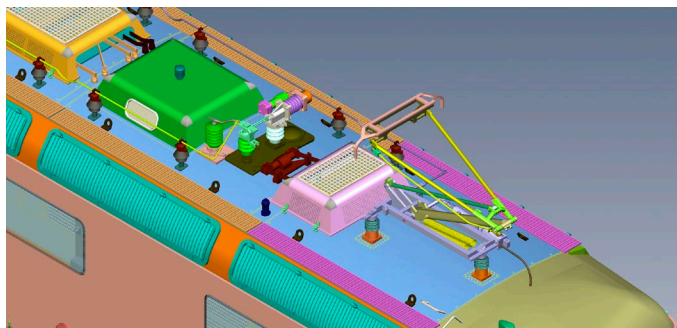
Die Geburt eines Modells designed by Kiss



Originalpläne, Fotos, noch erhaltene Vorbilder, Dokumente und umfangreiche Recherchen stehen am Anfang eines jeden Wunschmodells.



Betriebsinhaber Stefan Kiss kann sich mit seinen Geschäftspartnern in der chinesischen Landessprache unterhalten. So können Sonderwünsche und Anregungen besser vermittelt und Missverständnisse von vornherein vermieden werden.



Bereits in einer ersten Planungsphase wird das Modell anhand der Produktionszeichnungen und einer 3D-Visualisierung auf vorbildgetreue technische Ausführung geprüft.



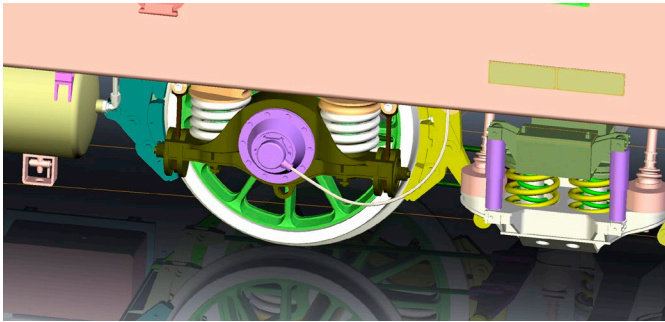
Am Anfang eines jeden Projekts steht ein Wunschmodell unserer Kunden. Die Auswahl der zu realisierenden Modelle wird sorgfältig auf eine Befragung der Kundschaft und den Kontakt mit Modellbahnanhängern abgestimmt. Für uns beginnt damit ein Ritual. Dabei fließen die Wünsche und Anregungen der Partner bereits in der Planungsphase in das Konzept ein. Für das Modell werden populäre und beliebte Vorbilder verschiedener Fahrzeugtypen und Bahngesellschaften ausgewählt, wobei immer die Wünsche der Kunden im Mittelpunkt stehen.

Unsere Vorgehensweise in der Projektierungs- und Produktionsphase entspricht unseren hohen Anforderungen bezüglich Vorbildtreue und Qualität und ist die Grundlage unseres langjährigen Erfolgs. Jeder unserer Kreationen liegt diese Philosophie zugrunde und soll am Beispiel der imposanten vierachsigen Lokomotive Re 4/4 II der Schweizerischen Bundesbahnen verdeutlicht werden. Wenn nach einer eingehenden Evaluation ein repräsentatives Wunschmodell auserkoren wurde, muss für die Realisierung eine umfassende Dokumentation mit Planunterlagen beschafft werden. Für die makellose Umsetzung werden höchste Ansprüche bezüglich optischer und technischer Perfektion gefordert.

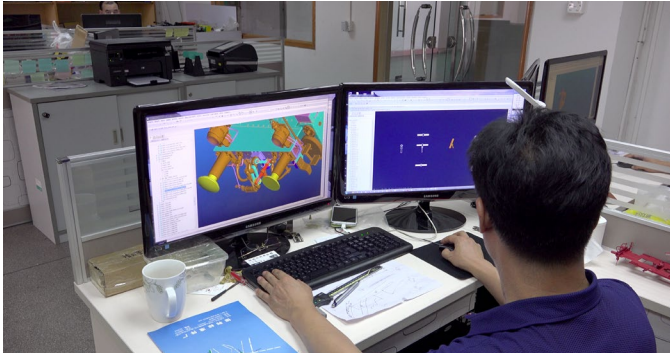
Nun wird das Vorbild zum Maß aller Dinge. Minutiös werden Daten beschafft für unscheinbare Details, die nicht sofort ins Auge springen: Die Beschriftung der technischen Daten muss exakt dem Vorbild in der jeweiligen Zeitepoche entsprechen. Selbst im Führerstand wird nicht auf noch so unscheinbare Details verzichtet. Am Detaillierungsgrad der nicht auf Anhieb überschaubaren Inneneinrichtung zeigt sich besonders, welcher außergewöhnlicher Aufwand für ein authentisches Modell betrieben wird.

In einer ersten Phase der Planung wird das Modell anhand der Produktionszeichnungen und einer 3D-Visualisierung auf vorbildgetreue technische Ausführung geprüft. Mit Hilfe der Computer unterstützten Konstruktion lassen sich realistische feinste Bauteile verwirklichen.

Auch wenn hinsichtlich Qualität und Vorbildtreue keine Kompromisse eingegangen werden, wird im Interesse der Kunden ein optimales Preis-Leistungs-Verhältnis angestrebt.



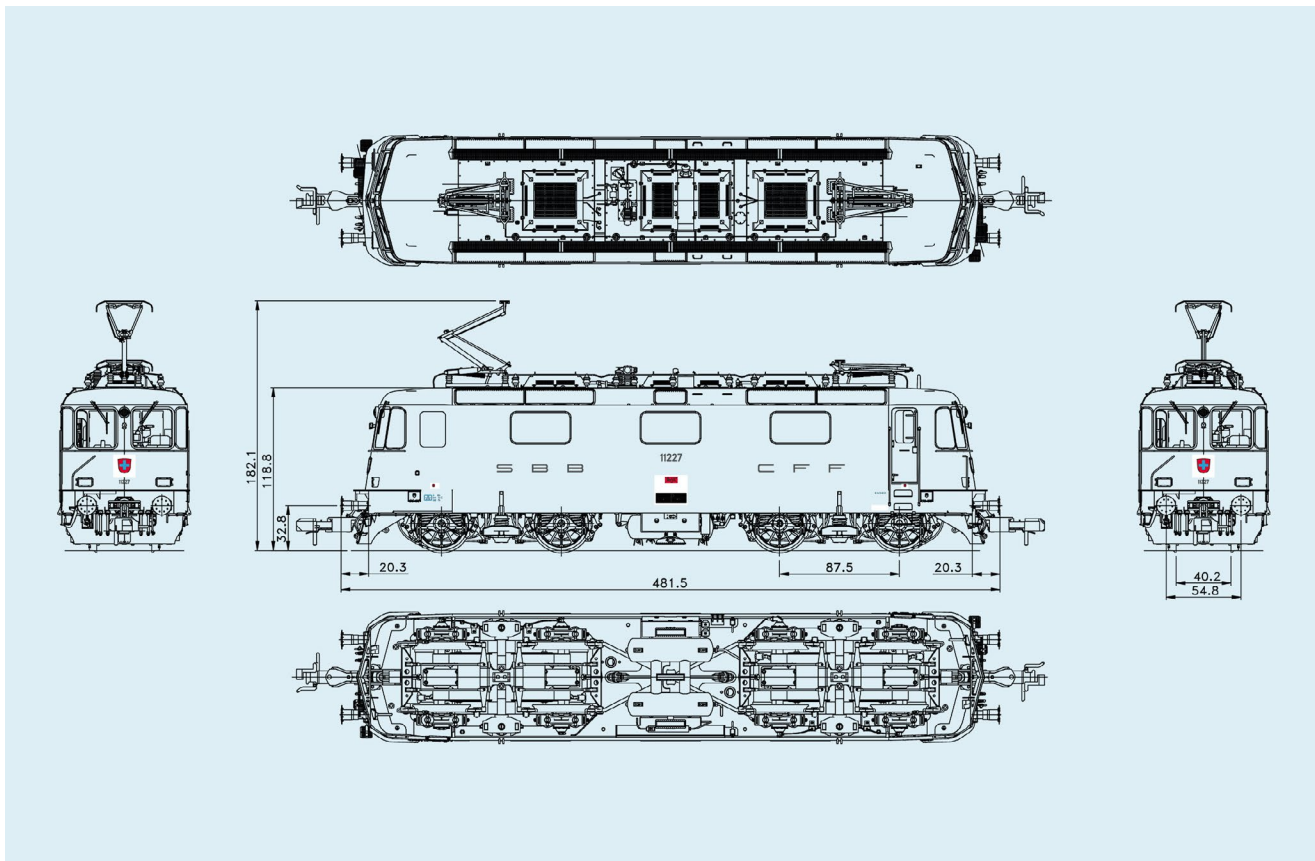
Mit Hilfe der Computer unterstützten Konstruktion lassen sich realistische feinste Bauteile vorbildgerecht verwirklichen.



Bereits während der ganzen Planungs- und Produktionsphase stehen wir mit dem Hersteller in Fernost in engem Kontakt. Ein Prototyp von jedem neuen Fahrzeug wird von unseren Experten auf Herz und Nieren geprüft. Vor der Auslieferung erfolgt vor Ort eine sorgfältige Endabnahme. Die Erhaltung eines konstant hohen Qualitätsstandards ist eine besondere Herausforderung, stellt doch jedes einzelne Fahrzeug ein in feiner und aufwändiger Handarbeit gefertigtes Unikat dar, das aus bis zu 1'800 Einzelteilen bestehen kann.

Alle Typenvarianten aus dem Hause Kiss sind bei Weitem mehr als nur Beschriftungs- oder Farbvariante und deshalb mit viel zusätzlichem Aufwand verbunden. Dazu sind Kenntnisse und Einsicht in Einzelheiten erforderlich. Die Probleme liegen im Detail bei oft unscheinbaren Elementen: Dampfzylinder, Kamine, Rückspiegel, Griffe, Pantografen können sich vom Standardmodell unterscheiden.

Nachdem ein Modell schon während der Montage etliche Kontrollen zur Qualitätssicherung durchläuft, erfolgt die Endkontrolle nach einer typenspezifischen Checkliste. Dabei werden die verschiedenen Soundfunktionen, das richtige Funktionieren von Stromabnehmer und der Beleuchtung und die Fahreigenschaften getestet.



Auf der Grundlage moderner CAD-Konstruktion werden alle zur Verfügung stehenden Daten für die Herstellung der Bauteile umgesetzt. Die enge Abstimmung mit dem Vorbild gewährleistet eine optimale Nachbildung. Selbst in der Fertigungsphase können noch Optimierungen vorgenommen werden, weil wir in ständigem Kontakt mit dem Hersteller bleiben. Für ein einziges Modell sind hunderte von Konstruktionszeichnungen erforderlich.

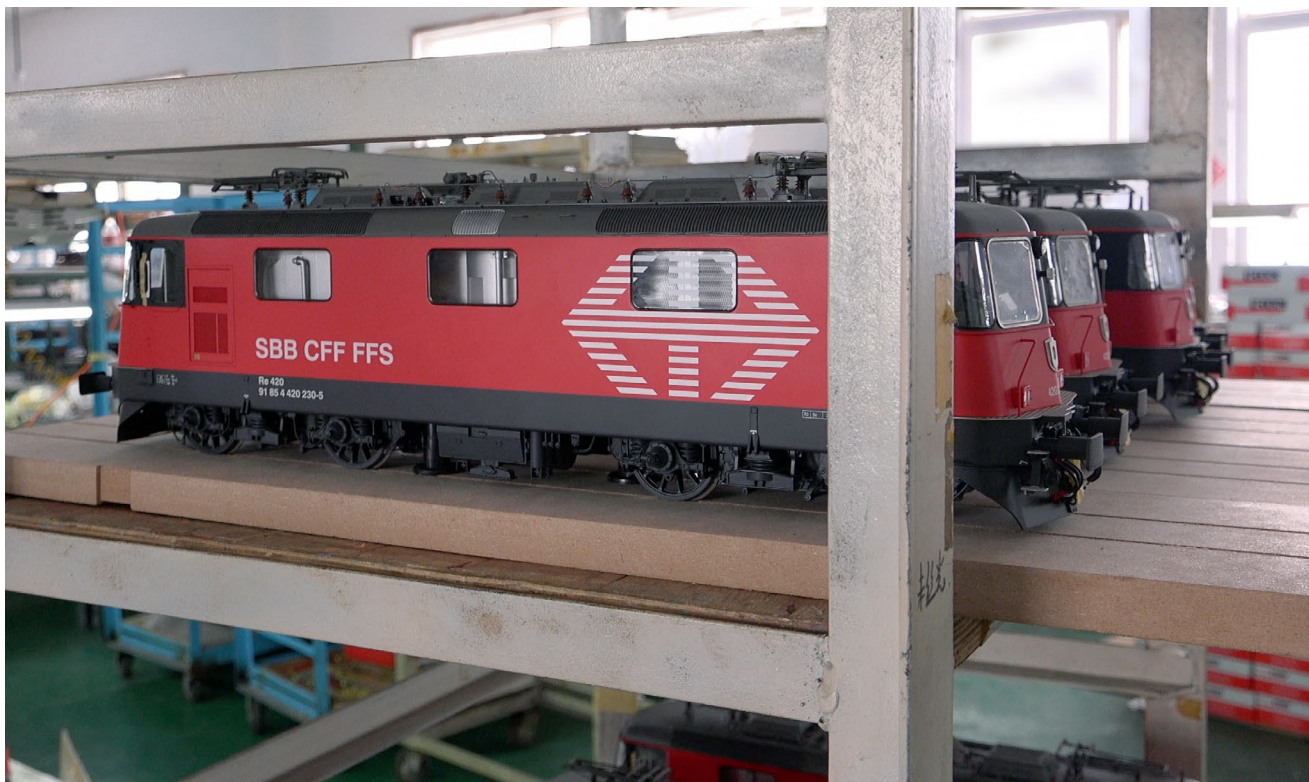


Handarbeit vom Allerfeinsten





Vor der Auslieferung erfolgt vor Ort eine sorgfältige Endabnahme zur Sicherstellung der Qualitätsanforderungen. Die Erhaltung eines konstant hohen Qualitätsstandards ist eine besondere Herausforderung, stellt doch jedes einzelne Fahrzeug ein in feiner und aufwändiger Handarbeit gefertigtes Unikat dar. Da ein Modell aus mehreren hundert Einzelteilen bestehen kann. Deshalb ist die Endabnahme für alle Beteiligten mehr als nur eine nüchterne Begutachtung, sondern geradezu ein emotioneller Akt - wie beim grossen Vorbild eben auch!



Nachdem ein Modell schon während der Montage etliche Kontrollen zur Qualitätssicherung durchläuft, erfolgt die Endkontrolle nach einer typen-spezifischen Checkliste. Nach erfolgreich bestandener Testfahrt und Endabnahme werden die kostbaren Modelle für den weiten Transport per Schiff nach Deutschland fit gemacht. Dazu werden sie auf einem Transportbrett fixiert und sorgfältig verpackt.



Kiss Modellbahnen im Video

Informationen, Highlights und Neuheiten in Bewegung

[PRODUKTE](#)
[AKTUELLES](#)
[ARCHIV](#)
[UNTERNEHMEN](#)
[KONTAKT](#)

SPUR		SPUR 1		SPUR 2M	
Lok		Lok		Lok	
BR 01.10		BR 05		BR 99.5906 Mallet	
BR 58		BR 45		BR 99.6001/NWE 21	
BR 95		BR 58		Abe 4/4	
BR 132/232		BR 95		Ge 6/6 17thB Krokodil	
E 52		BR 98.8			

www.kiss-modellbahnen.de

Unsere Modellparade

«Die Faszination des Besonderen...»	1	Modell und Vorbild der	
Die faszinierende Welt der Modelleisenbahn	3	Elektro-Schnellzuglokomotive E 52	34
Modell oder Vorbild?	4	Das Modell Kittel	
Das Modell der Schlepptender		Badischer Dampftriebwagen	38
Dampflokomotive BR 05	5	Das Vorbild Kittel	
Auslese einiger Modellvarianten der BR 05	6	Badischer Dampftriebwagen	40
Das Vorbild der BR 05	9	Das Modell der RhB Dampflokomotiven	
Das Modell der RhB Elektrolokomotive		Mallet G 2 x 2/2	42
Ge 6/6 I, «RhB Krokodil»	11	Die Beschilderung einer Lok	
Das Vorbild der RhB Elektrolokomotive		ist ihre Geburtsurkunde	45
Ge 6/6 I, «RhB Krokodil»	15	Das Vorbild der RhB Dampflokomotiven	
Das Modell der Dampflokomotive BR 95	16	Mallet G 2 x 2/2	46
Modell des Jahres 2013	17	Modell der Elektrolokomotiven	
Das Vorbild BR 95	19	E 18 und E 19	48
Das Modell der Schlepptender		Vorbild der Elektrolokomotiven	
Dampflokomotive BR 58	20	E 18 und E 19	50
Das Vorbild der Schlepptender		Das Modell der RhB	
Dampflokomotive BR 58	23	Elektrolokomotive Ge 4/6	53
Auch Güterwagen vom feinsten	24	Das Vorbild der RhB	
Zweiachsige Kesselwagen	28	Elektrolokomotive Ge 4/6	55
Das Modell der Schlepptender		Das Modell der Schlepptender	
Dampflokomotive BR 44	31	Dampflokomotive BR 01.10	56
Das Vorbild der BR 44	33	Die Königin der Deutschen	
		Dampflokomotiven	57

Das Modell der Elektrolokomotive SBB Re 4/4 II	58	Re 6/6 SBB Elektrolokomotive	80
Das Vorbild der Elektrolokomotive SBB Re 4/4 II	64	Das Vorbild der Re 6/6	84
Das Modell der Dampflokomotive BR 03 der DB	66	Das Modell der Tenderlokomotive BR 94 Preußische T 16.1	86
Das Vorbild der BR 03	69	Das Vorbild der BR 94	88
Das Modell der Elektrolokomotive SBB Be 4/6	70	Modell der Dampflokomotive BR 98	89
Das Vorbild der Elektrolokomotive SBB Be 4/6	73	Das Vorbild der BR 98	91
Das Modell der Dampflokomotive BR 45	74	Das Modell der Dampflokomotive HSB BR 99 6001 «Die Ballerina»	92
Das Vorbild BR 45	77	Das Vorbild der HSB BR 99 6001	94
Das Modell der Dampflokomotive BR 38	78	Die Geburt eines Modells designed by Kiss	96
Das Vorbild der BR 38	79	Handarbeit vom Allerfeinsten	98
		Kiss Modellbahnen im Video	101



Idee und Realisierung

Andreas Cadosch

Grafik & Layout

Herbert Cadosch

Inhaltlich Verantwortlicher

Herbert Cadosch, CH-8134 Adliswil

herbert@cadosch.org

Mitwirkung

Andreas Cadosch

Gian Andrin Cadosch

Jutta Grobauer

Stefan Kiss

Bernd Rausch

Fotos

Wenn nicht besonders ausgewiesen:

Frank Zarges

Andreas Cadosch

Peter Bertschi

Andreas Freiburghaus

Peter Kriemler

Bild Rückseite

Original oder Modell? Es handelt sich tatsächlich um das Originalmodell von Kiss-Modellbahnen der Re 6/6 620047-1 der Schweizerischen Bundesbahnen SBB vor der Hintergrundkulisse der Gotthard Südrampe kurz vor dem Erreichen des alten Scheiteltunnels.

