



Sehr geehrte Eisenbahnfreunde Liebe Kunden

Für Ihre Treue zu unserer Firma, für die vielen sympathischen Gespräche, die wir mit Ihnen führen konnten sowie für die zum Ausdruck gebrachte sehr hohe Zufriedenheit mit unseren Produkten möchten wir uns bei Ihnen recht herzlich bedanken. Das motiviert uns, Sie auch weiterhin zu Ihrer vollsten Zufriedenheit bedienen zu dürfen.



Wir wünschen Ihnen frohe und besinnliche Festtage
sowie Glück und Gesundheit auch im Neuen Jahr

Ihre **model rail ag**

Spur 0m

Der Güterverkehr bei der RhB

Mit dem Ausbau des Streckennetzes der RhB um die Jahrhundertwende nahm auch der Güterverkehr enorm zu. Im Gegensatz zu heute wurden vermehrt die Gütertransporte von der Strasse (Pferdefuhrwerke) auf die Schiene verlegt.

3 Wagentypen standen bei der Beschaffung im Vordergrund, gedeckte Güterwagen Typ K; Niederbordwagen Typ M und Hochbordwagen Typ L.

Die ursprünglichen Fahrzeuge wurden bei SIG (schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen) hergestellt. Später wurden auch Fahrzeuge in Ra-statt und Belgien beschafft.

In den Jahren 1911 bis in die 30er Jahre wurden leistungsfähigere Neufahrzeuge beschafft, so hatte z.B. der Hochbordwagen L³ eine Tragkraft von 15t. Damit konnten die immer häufiger anfallenden Koks-ladungen rationeller transportiert werden. Die Achsstände wurden ebenfalls erhöht, beim L³ z.B. auf 4700mm.

In diese Beschaffungs-Periode fielen auch die ersten 4-achs. Flachwagen O¹ die ja bekanntlich für Langholztransporte eingesetzt wurden.

Der Betriebsnummern-Schlüssel für Güterwagen wurde ab 1911 neu gegliedert, so wurden

- geschlossene Güterwagen ab K 5001**
- Hochbordwagen ab L 6001**
- Niederbordwagen ab M 7001**
- Flachwagen ab O 8001**

eingeteilt.

Selbstverständlich wurden diese Bezeichnungen noch einige Male geändert und den gegebenen Umständen und Normen angepasst.

Die meisten Wagen haben auch diverse Umbauten erfahren, so wurden z.B. aus den Niederbordwagen M¹ später Kk-Wagen mit Aluminiumseitenwänden, einige wurden als Flachwagen mit kippbaren Kiesbehälter ausgerüstet, wieder andere sind heute noch als Holztransportwagen Kkp mit Zurrgurtenbindern im Einsatz.

Die Hochbordwagen L³ (ab Ende der 60er Jahre E) wurden ab Ende der 70er Jahre grundlegend umgebaut, 23 Wagen dieses Wagentyps erhielten unter der Bezeichnung Fb 8501 - 8523 einen Stahlaufbau, ursprünglich mit dem braunen Anstrich, heute verkehren diese Fahrzeuge in grau mit grossen roten Wagen-Nr.



Die Modelle

Folgende Fahrzeuge haben wir im Modell realisiert und sind bestellbar:

Niederbordwagen M¹ in der Ausführung grau um 1913 mit der alten Ursprungs-Beschriftung

Kieskisten-Wagen Kk mit und ohne Ladung ab 1963

Hochbordwagen L³ in der Ausführung grau um 1913 mit der alten Ursprungs-Beschriftung

Hochbordwagen E Ausführung in rotbraun bis Ende der 70er Jahre mit den entfernten Querverstrebungen in den Seitenwänden, zum Teil heute noch im Einsatz.

Hochbordwagen Fb mit Stahlaufbau, Farbe Güterwagenbraun, Beschriftung ab Ende der 70er Jahre

Hochbordwagen Fb mit Stahlaufbau, moderne Ausführung in grau mit grossen roten Fahrzeug-Nummern ab Anfang der 90er Jahre.

Alle Fahrzeuge sind den Vorbildern entsprechend lackiert und beschriftet, besitzen Teflonlagerung, gefederte Achslager und Austauschbarkeit des Mittelpuffers gegen eine Kadee-Kupplung. Die entsprechenden Austausch Elemente liegen selbstverständlich bei. Der hohe Detaillierungsgrad durch Messing-Feingussteile sowie Messing-Ätzteile entspricht unserem Standard.

Ge4/4I rot (Umbauvariante)

Aufgrund der zahlreichen Bestellungseingänge werden wir nun die Umbauvariante der Ge4/4I der RhB definitiv produzieren.

Folgende Nummern werden gefertigt:

Nr. 606	KESCH
Nr. 607	SURSELVA
Nr. 608	MADRISA
Nr. 609	LINARD

Start der Produktion wird im Frühjahr 1999 sein. Parallel dazu fertigen wir ebenfalls die bestellten Ge6/6II. Nach Abschluss dieser Produktionsserie werden diese Loktypen bis auf weiteres nicht mehr gefertigt. Falls Sie Ihr Wunschmodell noch nicht besitzen, haben Sie noch eine letzte Gelegenheit dieses zu ordern.

Personenwagen „schwere Stahlbauart“

Diese Wagen sind jetzt in Fertigung und werden gestaffelt erscheinen.

Es sind dies der	B2221 – 2232
	AB1615 – 1620
	A1207 – 1211

sowie der Stammnetz-Speisewagen
WR3810 – 3812.



Spur 0

Dampflokomotive B3/4

Leider ist es uns trotz grosser Anstrengungen nicht gelungen dieses sehr aufwendige Modell noch in diesem Jahr fertigzustellen. Wir rechnen nun fest mit der Fertigstellung bis März 1999. Die Nr. 1367 im Museumszustand und die Nr. 1361 im Betriebszustand (schwarz) werden dann erhältlich sein. Eine ausführliche Beschreibung des Vorbildes und des Modells ist in Vorbereitung.

Schüttgutwagen Fcs-y

Diese Wagen gehen nun in Fertigung und werden im Frühjahr 1999 zur Auslieferung kommen. Die Wagen waren ursprünglich güterwagenbraun und wurden zum Transport verschiedenster Schüttgüter wie Sand, Kies, Schotter usw. eingesetzt. Ein Teil dieser Fahrzeuge verkehren heute in blau, diese Wagen sind speziell für Altglastransporte z.B. von der Firma Vetro Ris im Einsatz.

Tankcontainer

Der Tankcontainer der Firma Bertschi Dürrenäsch geht im Januar 1999 in Produktion.



Personenwagen C4

Im kommenden Frühjahr wird mit dem C4 der nächste Wagen der immer noch unvollständigen Garnitur von alten Schnellzugwagen in Produktion gehen. Auch von diesem Wagen wird es die SBB, die BLS und die ursprüngliche Gotthard-Bahn-Varianten geben. Alle 3 Typen haben Mittelgang.

Die Hipp'sche Wendescheibe

Matthias Hipp, der Erfinder der Hipp'schen Wendescheibe, wurde 1813 im württembergischen Blaubeuren geboren. 1829 trat Hipp eine Uhrmacherlehre an, 1832 trat er als Geselle seine erste Arbeit in der Grossuhrenmacherei Valentin Stoss in Ulm an.

Matthias Hipp zog es 1834 in die Schweiz. Nach einem Arbeitsaufenthalt in St. Gallen arbeitete er bis 1840 in der Uhrenfabrik Savoie in St. Aubin am Neuenburgersee.

Nach diesem Aufenthalt in der Schweiz eröffnete Hipp in seiner Heimatstadt Blaubeuren sein eigenes Geschäft für Gross- und Kleinuhren. Hipp ahnte die grosse Zukunft der Elektrizität, er war auf diesem Sektor sehr erfinderisch, eine seiner Arbeiten war die noch heute angewendeten elektromagnetischen Pendeluhren. 1850 erfolgten die Erfindungen des Chromoskops und des Chromographen, beides Geräte für äusserst genaue Zeitmessungen.

Ab 1852 war Hipp wieder in der Schweiz tätig, der Bundesrat bestellte ihn als Chef der Werkstätte des Telegraphenwesens.

Nach einigen Querelen (Neid und Missgunst) wurde er abgesetzt und durch G.A. Hasler bis zur Auflösung (Privatisierung) ersetzt. Später entstand daraus die noch heute den Namen Hasler tragende Firma.

Auf Veranlassung der schweizerischen Nordostbahn entwarf Hipp 1862 das später unter der Bezeichnung Hipp'sche Wendescheibe bekanntgewordene Signal.

Die ersten Exemplare wurden im Raum Winterthur aufgestellt, später fanden diese Signale auch auf Nebenbahnen und auf der Gotthardbahn ihre Anwendung als Einfahrtssignale.

Auch bei der Rhätischen Bahn kamen diese Signale zum Einsatz, es gab ca. 150 Exemplare. Durch moderne Technik (Lichtsignale) wurden nach und nach alle diese Signaltypen ersetzt.

Die Signalscheibe steht in der Stellung „Halt“ (am Einfahrtssignal) oder „Warnung“ (am Einfahrtssignal) quer zum Gleis, in der Stellung „Fahrt“ parallel zu diesem. Senkrecht zur Scheibe stehen zwei kleine Flügel, dank diesem erfordert auch bei Sturm das Drehen der Scheibe nur eine geringe Kraft und ausserdem ist die Stellung „Fahrt“ deutlicher zu erkennen. Zum Antrieb der Wendescheibe dient ein Gewicht in der hohlen Säule; die Drehung wird elektrisch ausgelöst, wobei der Strom einer Batterie entnommen wird. Die Steuerung erfolgt über einen Stellhebel im Bahnhof.

Nach der Auslösung macht die Signalscheibe eine Drehung von 90° in die Stellung „Fahrt“ und eine solche von 270° in die Stellung „Halt“ oder „Warnung“; in den entsprechenden Stellungen wird die Scheibe durch Riegel und Sperrhacken festgehalten. Für die Auslösung wird eine Elektromagnet erregt.

Im Laufe der Zeit wurden an diesen Signalen verschiedene Verbesserungen angebracht, bei der – Rhätischen Bahn z.B. wurden bei sehr exponierten Signalen Glühlampen als Heizung in die Säule eingebaut.

Die Rückmeldung der Signalstellungen erfolgt durch je einen Magneten für „Halt“ und „Fahrt“ mit Speisung aus einer separaten Rückmeldebatterie. Die beiden Magnete bewegen ein System von Farbscheiben im Hebelkasten.



Matthias Hipp verstarb im Mai 1893 in Zürich. Ein aus seiner Nachkommenschaft geborener Urenkel war Bundesrat Dr. Max Petitpierre.

Das Modell

Wir haben die Hipp'sche Wendescheibe in einer sehr filigranen Ausführung nachgebaut. Als Vorbild diente uns das Signal das heute noch im Areal der Hauptwerkstätte in Landquart steht.

Alle Teile sind aus Messing-Feingussteilen und Ätzteilen zusammengesetzt und sauber lackiert. Die Bewegungsabläufe entsprechen dem Vorbild und werden durch einen Faulhaber Getriebemotor und eine Steuerelektronik bewerkstelligt. Selbstverständlich ist das Signal auch beleuchtet. Die Modelle dieser Signale sind in kürze wieder einbaufertig ab Lager lieferbar.

an Lager befindliche Modelle

Spur 0

Ae3/6II Elektro-Lok der SBB Nr. 10432 und Nr. 10453

Flachwagen Rs
Silowagen Ucs grau und gelb
Silowagen Uckks SBB, Viscose und Kambly
Gepäckwagen F4 4-achs. SBB und BLS

Spur 0m

Ge4/4I RhB – Elektro-Lok
4-achs. Kesselwagen RhB Uahk-v
2-achs. Personenwagen AB 128 ->
2-achs. Personenwagen B² 2141 ->
FO Rangiertraktor Te2/2
FO 4-achs. Güterwagen J
FO 4-achs. Flachwagen O

Infolge Spurwechsels eines Kunden sind folgende Modelle erhältlich:

1 Cargo Domizil
1 Warteck-Bier
1 Elektro-Lok Ae3/6II Nr. 10432

In eigener Sache

Auf das kommende Jahr 1999 werden alle Preise um 2% erhöht. Diese kleine Anhebung der Preise erklärt sich durch die Erhöhung der Mehrwertsteuer von 6.5% auf 7.5% zudem sehen wir uns gezwungen aufgrund der gestiegenen Rohmaterialkosten unsere Basispreise um ein zusätzliches Prozent zu erhöhen.

Wir hoffen auf Ihr Verständnis.