

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnhfreund



HO-Anlage Ferien im Berner Oberland



Porträt

Peter Creola: Modellbau
als Herausforderung



Diorama

Andrea Arcangeli: Eine
Fotobühne für Modelle



Anlagenbau

Kim Nipkow: Anleitungen
für die Felsgestaltung

Züri-Tech

Modelleisenbahnen

Stampfenbachstr. 14, CH-8001 Zürich
Telefon +41 44 253 23 50
Telefax +41 44 253 23 51
info@zueri-tech.ch, www.zueri-tech.ch

Das Eisenbahn-Fachgeschäft im Herzen von Zürich

Montag bis Freitag
09.00-12.30
13.30-18.30
Samstag
09.00-16.00

Durch
vorweisen
dieses Original-
Inserates gewähren
wir einen einmaligen
**Rabatt von 10% auf unser
gesamtes Sortiment.**

Gültig bis 28.02.2015. Ausge-
nommen sind bereits reduzierte
Artikel. Angebot ist nicht
kumulierbar.



64. Internationale Modelleisenbahn- und Auto- Occasionsbörse in Dietikon ZH

Samstag, 7. März 2015, 9 bis 15 Uhr
Stadthalle Dietikon/Fondli
Verkauf, Tausch von Modelleisenbahnen und -autos
Eisenbahn-Requisiten
Eintritt: Fr. 5.-/Kinder unter 16 Jahren gratis

VIPs Fr. 20.-
ab 7.30 Uhr

SBB S12/Bus 306 Stadthalle/Ost – genügend Parkplätze
Modelleisenbahnen aller Spurweiten werden angeboten
Ein Besuch lohnt sich
Information: Telefon 044 740 21 80 oder 044 740 33 36

Bahnorama GmbH

Modelleisenbahnen

Öffnungszeiten:
Mo, Di, Do 14.00 - 18.30 Uhr
Fr 14.00 - 21.00 Uhr
Sa 10.00 - 16.00 Uhr

Brünnenstrasse 106, 3018 Bern



Internet/Shop: www.bahnorama.ch
Tel./Fax: 031 992 85 88 Mail: info@bahnorama.ch

- Neuware
- Occasionen
- Zubehör
- Versand
- Digitalisieren
- Reparieren
- Ankauf
- Schätzungen

LOKI

mehr
Zeit
für
mich



meigo-train
Thundorf
mehr als nur
Modelleisen-
bahn ...

- > Lokidoktor
- > Kursangebote
- > Neu- und Occasions-Artikel

Dorfstrasse 13a • 8512 Thundorf
052 763 15 45 • www.meigo-train.ch

SPIELWAREN REIMANN

Wir führen fast alle
Modelleisenbahn & Zubehörfirmen

www.spielwaren-reimann.ch

D-78247 Hilzingen

Untere Giesswiesen 15

15 min von Schaffhausen entfernt

Lenz

SOB Köf „Mandarinli“ Spur 0
HERMANN - Superfinish



Köf II Modelle

- Integrierter Original Sound
- Decoder mit Energiespeicher

40151-01 DB Diesellokomotive Köf II Ep 4, Führerstand geschlossen
40151-90 SOB Diesellokomotive Tm 34 „Mandarinli“, Ep4, ex DB Köf II
40151-91 SOB Diesellokomotive Tm 236 008-9 „Mandarinli“, Nr. aktuell

Vertrieb: HERMANN Service & Handels GmbH - Hüttenwiesenstrasse 5 - 8108 Dällikon - mail@hermann-rail.ch



Fotos: Bruno Kalberer (2), Dieter Högner, Niklaus Wächter

Zum Aufbau einer emotionalen Beziehung, zum Träumen im Spiel mit der Eisenbahn sollen Kinder angeleitet werden. Die Erlebbarkeit eines korrekt bestückten Modells kommt dann von alleine. – Falls nötig!

Nei, mir sy nid truurig!



Zum Essentiellen am Modellbahnhobby gehören nebst Träumen ...



... auch der Aufbau einer gefühlsmässigen Beziehung zum Wirken.



Dann hat die Modellbahn ein Chance, Menschen glücklich zu machen.

Vielelleicht erinnern Sie sich? Im kürzlichen November-Editorial ritt ich eine Attacke gegen griesgrämige Gesellen unserer Szene. Gegen jene Typen also, welche bei Modellbahnanlässen jeden erwartungsfrohen und möglichen Novizen auf der Stelle rechtsumkehr machen lassen.

Zahlreiche positive Rückmeldungen dazu haben mich erreicht. Herzlichen Dank! (Diesen leite ich gerne posthum Mani Matter weiter, ihm nämlich steht der Hauptanteil zu!) Das hohe Mass der Zustimmung hat mich dazu bewogen, den Faden nochmals aufzunehmen, die Gedanken noch etwas zu präzisieren. Dabei geht es vor allem um den Nachwuchs, wie das Foto mit Enkel Phil symbolisieren will. (Sie glauben kaum, wie lange ich auf den Kerl einprügeln musste, bis er sich endlich bequeme, glücklich dreinzuschauen ...!)

Spass beiseite, es geht also keinesfalls darum, trickreich dafür zu sorgen, dass der Andere – in diesem Falle der Nachwuchs – ein fröhliches Gesicht macht. Es geht um Glück, um Zufriedenheit von innen heraus. Um dahin zu kommen, müssen Menschen fähig werden, zu eigenem Handeln eine emotionale Bindung aufzubauen, ihr Wirken muss erlebbar sein und soll es auch im fort-schreitenden Alter bleiben. Eigene, nicht von aussen diktierte Emotionalität. Modellbahn ist ein Teil unseres Lebens. Modellbahn ist Leben!

Titelstory und Schlussgeschichte dieser Ausgabe schlagen einen Bogen zwischen (vermeintlich) sehr unterschiedlichen Ausdrucksformen solch emotionaler Bindung. Träumen hier, Kampf mit der Herausforderung dort. Sehnsuchtsgefühle stillen bei Dieter Högner und Peter Creolas Wechselbäder voller Freuden und Leiden.

Doch am Ende winkt als Ziel ein und dasselbe: Glück!

Davon wünscht Ihnen jede Menge – nicht nur mit der Eisenbahn –

B. Kalberer

Verlagswechsel

Liebe Leserin, Lieber Leser

Der diesjährige Jahreswechsel hat nicht nur einen Jahreshauswechsel mit sich gebracht, sondern auch eine gewichtige Neuerung für die Zeitschrift LOKI. Der Stämpfli Verlag, der bereits in der Vergangenheit als Produktionspartner der Herausgeber figurierte, hat per 1. Januar 2015 die Verlagsrechte an der Zeitschrift übernommen.

Als Geschäftsführer des Stämpfli Verlages darf ich Sie deshalb mit diesem Editorial ganz herzlich begrüßen. Für mich schliesst sich fast ein wenig ein Kreis, war ich doch in den Anfängen meiner Arbeit im Verlagswesen in den 80er-Jahren bereits erstmals mit Eisenbahnbüchern in engeren Kontakt gekommen und hege seit damals eine nie nachlassende Affinität zu diesem Publikationssegment. Mit ein Hauptgrund, dass wir zusammen mit den bisherigen Herausgebern mit dieser Übernahme die längerfristige Zukunft der LOKI sichern wollen.

Am Erscheinungsbild der LOKI wird sich deshalb kaum etwas ändern, wir schätzen uns sehr glücklich, dass die bisherigen Herausgeber Martin von Meyenburg und Bruno Kalberer auch weiterhin die inhaltliche Redaktion im bisherigen Rahmen verantworten werden. Sie werden die Kontinuität und fachliche Qualität auch künftig gewährleisten. Auch Rita Lüthy wird weiterhin als kompetente Ansprechpartnerin für unsere Inserenten zur Verfügung stehen, denn was wäre eine LOKI ohne die höchst informativen Querverweise auf neue Modelle und Produkte oder aktuelle Anlässe in den Inseraten.

Und so bin ich überzeugt, dass es uns gelingen wird, Ihnen auch unter dem Dach des Stämpfli Verlages eine Zeitschrift anbieten zu können, die Ihnen weiterhin gefallen wird und dies in der begründeten Hoffnung, dass Sie der LOKI auch über das Jahr 2015 hinaus die Treue halten werden.

Manfred Hiefner
Geschäftsführer Stämpfli Verlag

Für was kontaktiere ich wen?

Für Sie als Leserin und Leser ändert sich praktisch nichts. Ab und zu sind Verunsicherungen festzustellen und es landet Post auf dem falschen Schreibtisch. Hier eine Übersicht der wichtigsten Kontaktadressen. Man findet sie übrigens auch auf www.loki.ch.

Rund ums Abo, Bestellungen Einzelhefte, LOKI Spezial, Kalender:

Abonnemente,
Adressänderungen, Leserservice
Stämpfli AG
Postfach 8326
CH-3001 Bern
Telefon +41 (0)31 300 62 58
Fax +41 (0)31 300 63 90
leserservice@loki.ch

Alles im Zusammenhang mit redaktionellem Inhalt:

Redaktion
Martin v. Meyenburg
Forsterstrasse 30
CH-8044 Zürich
Telefon +41 (0)43 343 94 67
Mobile +41 (0)79 285 07 44
mvonmeyenburg@loki.ch

Bruno Kalberer
Heimatweg 14 A
CH-5040 Schöftland
Telefon +41 (0)62 721 19 61
Mobile +41 (0)79 349 79 91
bkalberer@loki.ch

Veranstaltungsmeldungen

Redaktion LOKI
Heimatweg 14 A
CH-5040 Schöftland
bkalberer@loki.ch

Börse, Inserate

Inseraterberatung und -disposition
Rita Lüthy
Postfach 265
CH-5036 Oberentfelden
Telefon +41 (0)62 723 56 05
Mobile +41 (0)79 128 13 99
Fax +41 (0)62 723 56 06
rita.luethy@loki.ch

Wir danken Ihnen, dass Sie mit der Wahl des richtigen Weges mithelfen, mögliche Fehlerquellen auf ein Minimum zu reduzieren.



Foto: Martin von Mayenburg

Urs Meyer ist mit seiner Firma Umelec ein Vollblut-Elektroniker mit weitem Blickhorizont für die Steuerung von Modellbahnen, bei denen nicht nur Lokomotiven im Zentrum stehen. Sein Fokus richtet sich auf ganzheitliche Betrachtung von Abläufen der Eisenbahn mit mehreren Zügen. Dies bestimmt die Marschrichtung seiner Entwicklungen. **Ab Seite 16**



Foto: Ingrid und Manfred Peter

Geheim-Tipps öffentlich publizieren ist natürlich Quatsch. Und doch haftet hierzulande dem Tillig-Gleissystem dieser Ruf etwas an. Wohl wissen einige Anlagenbauer das Sortiment aus Sebnitz zu schätzen, doch ist es nicht so verbreitet, wie es das eigentlich verdienen würde. Unser Autorenhepaar Peter stellt es vor, samt einem RhB-Beispiel. **Ab Seite 48**



Foto: Helge Scholz

Bitte kein vorschneller Griff zum Telefon! Kein Anschwärzen des Verfassers unserer Waldweiher-Serie bei einer Tierschutzorganisation! Zwar finden Sie in diesem Heft die abschliessende Folge und so fällt die Existenznotwendigkeit der Ente dahin. Ihr geschieht aber absolut nichts. Im Gegenteil, sie bekommt eine Wohlfühlumgebung. **Ab Seite 76**

Porträt

16

Firma Umelec mit Urs Meyers digitalen ATL-Steuerungen

Anlage

20

Dieter Högners Ferien(t)raum nach Berner Oberländer BLS-Thematik

Modellkritik

32

Ge 6/6¹ der RhB in Spur IIIm von Kiss

Anlagenbau

36

Drei Methoden zur realistischen Felsgestaltung

Modellkritik

42

Re 4/4^{II} von Fleischmann in Spur N

Anlagenbau

48

Elite-Gleissystem von Tillig für H0

Modellbau

56

Berner Dampftramzug von Hans Zoss für Spur G

Geländebau

76

Waldweiher in Baugröße 0 von Helge Scholz (9. Teil und Schluss)

Diorama

84

Präsentationsbühne für Andrea Arcangelis Bemo-Modelle

Porträt

88

Peter Creola - Freuden und Leiden eines Modellbauers

Rubriken

- 3 Editorial
- 4 LOKI intern
- 6 Marktplatz
- 60 Szenen-News
- 63 Medientipps
- 64 Veranstaltungen
- 66 Börse

- 68 Bahn aktuell
- 97 Inserenterverzeichnis
- 98 Vorschau/Impressum



Titelbild



Was tut man, wenn häufig und stark die Sehnsucht nach Ferien an einem bestimmten Ort aufkommt, letzterer aber 600 km vom

Daheim entfernt liegt? Man hadert. Oder man holt sich das Objekt des Begehrens zu sich nach Hause. Dieter Höigner hat letzteres gemacht: Sein Ferien(t)raum **Ab Seite 20**

Marktspiegel



Euro-Modell Om

Umgebaute «Gourminos» WR 3810 und 3811 der RhB

Ab 1982 setzte die Rhätische Bahn ein neues Restaurant-Konzept um und bezeichnete die umgebauten Speisewagen 3810 und 3811 als «Gourmino». Als Handarbeitsmodelle rollen nun aus Nendeln die beiden formschönen Stahlwagen in Spur Om an. Nobles Speisen auf der Modellbahn steht nichts mehr im Wege.





Die Geschichte der Speisewagen auf dem Netz der RhB ist sehr vielschichtig und interessant zugleich. Während auf dem schweizerischen Normalspurnetz das kulinarische Angebot mit dem vermeintlich S-Bahn-artigen Verkehr immer noch schneller und damit eben «faster» werden musste, hat man vor über 30 Jahren auf oberster Führungsstufe der RhB beschlossen, den Vollservice in den Speisewagen beizubehalten und mit neu herzurichtenden Wagen der Zeit anzupassen. Weil es sich erweisen hatte, dass Neubeschaffungen wesentlich kostenintensiver waren als einen Aufarbeitung in der betriebeigenen Werkstätte, wurden die WR 3010 und WR 3811 technisch und gestalterisch völlig neu aufgebaut, bis auf die noch intakten Partien der Wagen. Man ging vom Primat des Innenraums aus, was aussen dem ehemaligen schweren Stahlwagen eine teilweise etwas kantige neue Form bescherte.

Ab 1982 und 1983 kamen die Speisewagen in der umgebauten Form in Betrieb und wurden Rot lackiert sowie aussen plakativ mit «Gourmino» angeschrrieben. Ab etwa 2001 erhielten die Speisewagen den inzwischen eingeführten dunkelblauen Anstrich.

Model Rail in Nendeln hat jetzt die umgebauten Gourminos der RhB in Rot in der Epoche von 1982 bis 1997 und in Blau ab etwa 2001 realisiert, wobei die Umbauten der RhB-Werkstätte im Modell alle berücksichtigt wurden. Neu sind die Faltenbälge mit Magneten ausgerüstet und halten so das Zugbild zusammen. Ebenso sind die Tischleuchten berücksichtigt worden mit

LED-Beleuchtungen unter den Tischen mit Lichtleitern zu den feinen Lampen.

Interessenten wenden sich direkt an den Hersteller:
Model Rail AG
Im Winkel 5, FL-9485 Nendeln
Tel. +423 373 21 39
www.modelrail.li

Hui Modellbau HO

Von Romanshorn bis Luzern im Bistro



Auf der direkten Linie Romanshorn-Luzern kamen auf den Fahrplanwechsel 1991 bei diesen beiden Privatbahnen drei neue Pendelzüge mit klimatisierten EW IV in Betrieb, ergänzt mit einem neu aufgebauten Bistrowagen, ex BT BD 511, 512, 515 und 516 mit vereinfachtem Verpflegungsangebot, betrieben von der SSG. Dem Wagen wurden die Einstiegstüren zugeschweisst und das Gepäckabteil zur Erhöhung des Sitzplatzangebots verkleinert. Das Raucher- und Nichtraucherabteil trennte nun neu das Barabteil. Dort sind nebst der Theke auch die Getränke- und Warenautomaten sowie das Recyclingsystem angeordnet.

Das neue Hui-Modell des Bistrowagens besticht wie die früheren Speisewagenmodelle mit fein detaillierter, aus Ätzteilen aufgebauter Inneneinrichtung, originalgetreuer, feiner Lackierung und kompletter Beschriftung, neu konstruiertem Wagenkasten und Boden in Kunststoffguss-Tech-

nik von Mowiform, Drehgestellen mit isolierten Metall-Seitenblenden sowie geteilter Achse zur schleiferlosen Stromabnahme. Dieses Modell wird erstmals serienmäßig mit Innen- und Schlussbeleuchtung ausgeliefert. Vorbildgetreu wird der Bistrowagen mit dem Gepäckabteil am Zugende (in Richtung Luzern) eingereiht.

Angeboten werden vom BT Bistrowagen zwei verschiedene Betriebsnummern (BRD 511, 515) und von der SOB das Fahrzeug BRD 770. Die Farbgebung der Wagen wird entsprechend der beiden Bahnverwaltungen unterschiedlich und passend an die dazu mitfahrenden, massstäblichen EW IV von Roco ausgeführt.

Interessenten wenden sich direkt an:

Hui Modellbau

Chasa Aual 153, CH-7546 Ardez

www.huimodellbau.ch

huimodellbau@bluewin.ch



Hermann/Lenz 0

SOB-Mandarinli

Basierend auf dem Lenz-Fahrzeug bietet Hermann Modellbahnen AG eine limitierte Serie der Köf «Mandarinli» der Südostbahn SOB an. Folgende zwei Varianten kommen in den Handel:

- SOB Tm 34 «Mandarinli» Epoche IV mit ursprünglicher Beschriftung und
- SOB Tm 236 008-9 «Mandarinli» mit der aktuellen Beschriftung.

Nebst der orangen Farbgebung, der vorbildgetreuen Beschriftung wurde auch mittels neuer Zurüstteile wie Lufttanks, Leitungen und Pfeife den Formunterschieden Rechnung getragen.

Interessenten wenden sich direkt an den Hersteller:

Hermann Modellbahnen AG

Hüttenweisenstrasse 5

8108 Dällikon

Tel. 044 844 07 27

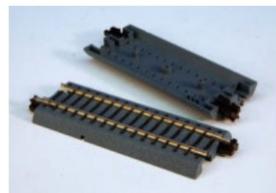
Fax 044 844 06 49

www.hermann-rail.ch

Tillig H0m

Mit braunen Schwellen

Das Sortiment des Bettungsgleises aus Sebnitz für die Spur H0m ist nun neu auch mit braunen Schwellen lieferbar. **Erhältlich im Fachhandel**



PIKO HO

Schweizer Mietloks

Zur Erweiterung ihres Portfolios und des geschäftsfeldes hat SBB Cargo International aktuell 14 Lokomotiven der Baureihe 189 bei M RCE angemietet, welche länderübergreifend im Einsatz sind. Zehn dieser Loks werden mit dem «SBB Cargo International»-Schriftzug versehen, um den Einsatz für unsere Staatsbahn weithin sichtbar zu machen.

Piko hat diese Aktualisierung in ihrer preisgünstigen Hobby-Linie in Form eines H0-Modells (Art. 57959 DC, 57859 AC Digital) mit robuster Technik, exakter Farbgebung und präziser Bedruckung gewürdigt. Passende Sound-Decoder sind ESU 54483 oder 64483).

Erhältlich im Fachhandel





Lemke Hobbytrain N

Basler Grenzgänger

Sie kam bis zu ihrer Ausmusterung im Jahre 1959 über die Wiesen- und Wehratalbahn bis Basel, die E-Lok der Baureihe E 71 der Deutschen Bundesbahn. Wegen ihrer Form bekam sie bei unseren Badischen Nachbarn den alemannischen Übernamen «Glettiise». Anfänglich wurden die EG 511/EG 537, wie sie bei den Preussischen Staatsbahnen noch hielten, für den Güterverkehr konzipiert, gegen Schluss ihres Werdegangs aber auch vor Personenzügen eingesetzt. Die ursprünglich 27 Maschinen hatten eine sehr bewegte Geschichte, bis einige von ihnen Ende der

40er-Jahre des letzten Jahrhunderts in Basel eine neue Heimat fanden.

Lemke/Hobbytrain hat sich dieser interessanten Lokgattung angenommen. Es war nicht ganz einfach, die filigranen Maschinen in den N-Massstab umzusetzen, daher hat es auch eine ganze Weile von der Ankündigung bis zur Auslieferung gedauert. Nun ist sie aber im Fachhandel greifbar. Wegen ihrer Filigranität hat sich der Hersteller dazu entschlossen, das Modell bereits fertig digitalisiert anzubieten (Artikelnummer H2842), aber auch eine analoge Variante ist greifbar (H2842). Laut Hersteller verfügt die Analog über Lötpunkte zur nachträglichen Digitalisierung. Gerade die E 71 28 war nachweislich bis zum Schluss ihrer Laufbahn auf der Wiesen- und Wehratalbahn eingesetzt, kam so bis Basel, ist also eine echte «Schweizerin». Wir haben das Maschinchen in unseren Testfuhrpark übernommen, kommen also noch ausführlich auf das Modell zu sprechen. Vorab nur so viel: Das Modell hat Allachsantrieb, vorbildgetreu über die Kuppelstangen, LED-Beleuchtung der Spitzensignale von zwei Mal weiss auf zwei Mal rot in der Fahrtrichtung wechselnd, Kupplungsaufnahmen nach NEM sowie auf beiden Seiten je eine Kinematik für echte Kurzkupplungsmöglichkeit. Bereits die ersten «Schritte» auf der Testanlage waren sehr vielversprechend.

Erhältlich im Fachhandel



Roco HO

LION und neue Güterwagen

Aktuell werden die ersten Zugsets der Doppelstock-Hauptverkehrszeit-Entlastungszüge «HVZ-D» ausgeliefert. Eine solche Packung (61442) besteht aus einem Halbzug, gebildet aus einer Re 420 LION, zwei Doppelstockwagen 2. Klasse und einem Wagen 1./2. Klasse. Die Doppelstock-S-Bahnwagen sind im korrekten Längenmaßstab 1:87 gehalten. Etwa zeitverzögert beginnt auch die Auslieferung der zweiten, gleich bestückten Packung (61444). Sie unterscheidet sich lediglich durch geänderte Betriebsnummern.

Ebenfalls eine geänderte Betriebsnummer gegenüber der ersten Auslieferung hat das Modell der Re 420 LION (78417) als digitale Wechselstrom-Soundausführung.

Bei den Güterwagen kommen zwei Neuheiten in den Handel, ein brauner K3 der SBB ohne Bremserhaus in Ausführung der Epoche IV (66204) einerseits sowie ein vierachsiger Zement Silowagen Uces der Firma «Holcim», eingestellt bei den Schweizerischen Bundesbahnen.

Erhältlich im Fachhandel



LS Models H0

Neue Wagen für Nachtzüge

Die grosse Palette von Reisezugwagen für den internationalen Verkehr hat auf den Jahreswechsel hin erneut Zuwachs bekommen. Die hochdetaillierten und sehr fein beschrifteten LS-Modelle in massstäblicher Ausführung werden von Modern Gala in China hergestellt. Die Modellfahrzeuge sind allesamt mit einer Inneneinrichtung versehen und vorbereitet für den Einbau einer Innenbeleuchtung. Die Kupplungsaufnahme erfolgt nach NEM 362 mit Kurzkupplungskinematik und die Modelle sind mit Federpuffern ausgerüstet. Beachtung

verdient auch der komplett detaillierte Waggonboden.

Folgende Wagen sind im Neuheitenkorb enthalten: Da ist einmal ein Set mit zwei Liegewagen zu 11 Abteilen vom Typ Bcm der SBB (Art. Nr. LS 47247). Die blaue Lackierung entspricht der Epoche IV-V, hat eine weisse Linie, neues SBB-Logo sowie eine Schrifttafel «Alpen Express».

Vier neue Wagen, angeboten in zwei Zweiersets, gibt es zur Bildung von «City Night Line»-Zügen der Epoche VI. Das Set LS 49049 besteht aus einem Speise- und

einem Schlafwagen (Bauart WRm 131.1 und Bvcnz 248.5) der DB AG. Set LS 49050 beinhaltet einen Liegewagen der Bauart BDcm 874.1 sowie einen Schlafwagen Bvcmbz 249 der CNL/DB AG.

Schliesslich gibt es noch zwei weitere, einzeln erhältliche Schlafwagen der Bauart WLAm der SBB in blauer Farbgebung. Der Wagen 61 85 75-70 451-4 (LS 47253) für die Epochen IV-V trägt kein, das Fahrzeug 61 85 75-70 452-2 (LS 47254) das «Mond und Sterne»-Logo.

Erhältlich im Fachhandel



Friho H0

BLS-Auffahrwagen Skls-tv

Auf Untergestellen ehemaliger Personenwagen entstanden 1969 bei der BLS vierachsige Auffahrwagen. Sie wurden in den 1970er-Jahren in den ansonsten Zweiachs-Zügen für den Autoverlad durch den Lötschberg eingesetzt. Die Wagen für die PW's wurden mit einem Schutzbogen ausgerüstet, solche ohne diese Einrichtung waren für den Transport von Bussen und LKW's

vorgesehen. Diese Wagen wurden jeweils am Anfang und Ende eines Verladezugs eingereiht.

Friho liefert jetzt H0-Kleinserienmodelle dieser Fahrzeuge. Sie sind aus Neusilber gefertigt und mit Messingdrehgestellen und Feingussteilen versehen. Die Wagen werden in verschiedenen Beschriftungs- und Nummernvarianten angeboten sowohl

für die Epoche III ab 1969 wie auch für die Epoche IV der 1980er-Jahre. Passend zu diesen neuen Vierachsauffahrwagen hat Liliput die zweiachsigen Varianten der BLS-Verladewagen im Angebot.

Interessenten wenden sich direkt an:

Friho Modellbau

Rawylstrasse 10, 3775 Lenk i.S.

Tel. 033 733 10 71

Fax 033 733 34 71

friholenk@bluewin.ch

www.friholenk.ch





Piko HO

Für den stromlosen Rest: BR 187 TRAXX lastmile

Hochmodern ist das Vorbild, vor nicht allzu langer Zeit in Betrieb genommen und die Sonneberger bringen als erster Hersteller ein Modell von ihm auf den Markt: Baureihe 187 aus der dritten Generation der TRAXX-Lokomotiven. Gebaut von Bombardier als eine innovative elektrische Lokomotive, welche zusätzlich mit einem Dieselmotormotor ausgerüstet für die Bedienung von nicht elektrifizierten Anschlussgleisen.

Natürlich ist dies vom Grundsatz her überhaupt nichts Neues unter der Sonne. Doch im Gegensatz beispielsweise zu den uns wohl bekannten Rangiertraktoren vom Typ Tem, die bereits vor mehr als einem halben Jahrhundert stromlos konnten, handelt es sich bei der BR 187 TRAXX lastmile um eine ausgewachsene Maschine (Ja, vor Jahrzehnten war der Beruf des PR-Managers halt noch nicht so verbreitet).

Unser aktuelles Vorbild wurde in drei Exemplaren von der BLS bei Railpool für den Einsatz unter anderem in Deutschland, Österreich und der Schweiz angemietet.

Das Modell aus der Piko Expert-Linie ist sehr fein detailliert und akkurat bedruckt und weiss auch mit gelungener Formgebung zu gefallen. Die vier Pantografen sind vorgbildgetreu mit unterschiedlichen Wippen bestückt. Im Inneren erwarten uns die üblichen Features, ein starker Motor mit Schwungmasse auf alle vier Achsen wirkend, Kurzkupplungskinematik, LED-Lichtwechsel, Hafstreifen oder eine PluX22-Schnittstelle. Das Modell wird in DC (Art. Nr. 51562) und AC-Digital (51563) angeboten. Passend dazu ist ein LokSound-Decoder von ESU (Nr. 05 56345) greifbar, für dessen Einbau die Lok vorbereitet ist.

Erhältlich im Fachhandel



Brawa HO Re 482.2 der SBB

Anfang 2006 bestellte SBB Cargo bei Bombardier 15 Lokomotiven der AC 2-Variante aus der TRAXX-Familie, welche in der Schweiz unter der Bezeichnung RE 482.2 eingereiht wurden. Die für Deutschland, Österreich und die Schweiz zugelassenen Lokomotiven kommen somit vor allem im Transitverkehr zum Einsatz.

Das äusserst fein detaillierte Modell weist anderem eine LED-Beleuchtung, einzeln angesetzte Scheibenwischer, vorgbildgerechte, unterschiedliche Pantographen und geätzte Trittleche auf. Bedruckung und Lackierung lassen kaum Wünsche offen. Zu erwähnen ist ausserdem die ausführlich detaillierte Lok-Unterseite, die im Fahrbetrieb leider wohl kaum richtig zur Geltung kommt. Das Modell wird sowohl für das Zwei- und Dreileiterstromsystem angeboten und ist für Sound vorbereitet.

Erhältlich im Fachhandel



Liliput HO Kiesttransport

Von Liliput gibt es neu eine weitere Version (Lil 235541) des Weiacher Kieswagens mit neuer Betriebsnummer und neuem Farbschema. Das Modell ist mit KK-Kulisse ausgerüstet.

Erhältlich im Fachhandel





APC Miniaturmodell HO

Salonwagen «le salon de luxe»

Bekannt ist das Vorbild beispielsweise, wenn unsere Landesregierung den alljährlich gekürten Primus inter pares zu einer Wahlfeier in die Heimat der Bundespräsidentin oder des -präsidenten begleitete. Für solche Anlässe liess die SBB im Rahmen des EW IV-Programms im Jahre 1987 zwei RIC-fähige Salonwagen bauen, welche unter Salon 61 85 89-90 100-101 in ihren Wagenpark eingereiht wurden. Da zwei solche Fahrzeuge für sieben Personen einmal jährlich etwas viel sind, stehen sie auch für bestellte Charterfahrten zur Verfügung.

Der Kleinserienhersteller APC Miniaturmödell aus dem deutschen Engelskirchen bietet ein massstäblich langes Modell vom «le salon de luxe» an. Es besteht aus einem Messingwagenkasten mit einer Inneneinrichtung aus demselben Material, ruhend auf einem Roco-Chassis mit Kurzkupplungskinematik. Bedruckt und be-

schriftet ist es in der heute aktuellen Farbgebung.

Als Inneneinrichtung hat der Wagen zwei lange Konferenztische inklusive Beleuchtung und hat weisse Zwischenräume zwischen den eingesetzten Fenstern. Bei Einbau einer Innenbeleuchtung ist somit ein guter Einblick mit sauberen Innenwänden möglich. Bei der Bestückung mit passenden Figuren ist es als exklusive Weltneuheit also möglich, eine Regierung nach persönlichem Gusto zusammenzustellen.

Erhältlich im Schweizer Fachhandel oder direkt beim Hersteller:

**APC Adams GmbH
Scheurenfeld 5
D-51766 Engelskirchen
Tel. +49 (0)2263 – 951468
www.apc-miniaturmodell.de
office@apc-adams.de**

Kiss I

2. Modellserie der SBB Re 6/6

Die zweite und letzte Serie der populären SBB Re 6/6 in Spur 1 von Kiss ist ab sofort in sechs verschiedenen Versionen lieferbar. Die grünen Varianten «Dulliken» und «Aarberg» sind epochegerecht ohne Klimaanlagen und mit runden Lampen erhältlich, die rote Version der Nr. 11636 «Vernier-Mey-

rin» ist eine der wenigen Lokomotiven, die beim Vorbild in Rot und mit runden Lampen unterwegs war. Die rote Nr. 11670 «Affoltern am Albis» hingegen hat Scheinwerfer, jedoch kein Klimamodul. Zwei Cargo-Versionen runden die Palette ab.

Die Modelle verfügen alle serienmäßig über einen ESU Loksound V4.0 XL Digital-Decoder. Gegenüber der 1. Serie sind nun die Führerstandstreppen und Scheibenwischer bereits ab Werk montiert.

Die Modelle sind über die Fachhändler erhältlich

Kiss 0

DB Muldenkippwagen Ommi 51

Richtig, es geht um ein Fahrzeug, das in der Schweiz nicht verkehrte. Dass es hier trotzdem vorgestellt wird, hat seinen Grund darin, dass es sich aus unserer Sicht um ein eher exotisch anmutendes Gefährt handelt, das aber in seiner Heimat und dann häufig auch auf Nebenbahnen anzutreffen war. Güterwagenliebhaber werden die filigrane Konstruktion ins Herz schliessen und Modellbahner dürfen sich an einem sehr detailliert ausgeführten Modell in Mischbauweise erfreuen.

Irgendeine Ausrede, warum einer der drei Wagentypen (Bremse, Bremse plus Bühne, Leitungswagen ohne Bremse) in zehn Modellvarianten (Epoch III, IV und V) mit insgesamt 79 verschiedenen Betriebsnummern auf Schweizer Anlagen anzutreffen ist, wird sich mit Sicherheit finden lassen.

Erhältlich im

spezialisierten Fachhandel



Piko N

Brauner Veteran Ae 3/6¹ 10601

Zeitlich vorgezogen und Schweiz-Exklusiv bietet Arwico nun auch die braune Ae 3/6¹ mit der Betriebsnummer 10601 (Art.Nr. 94320) von Piko an. Die «Braune» ist nicht einfach nur eine Farbvariante. Wie in ihrer Ankündigung versprochen, verfügt das Modell auch über eine Vielzahl von Formänderungen, so dass man fast von einer neuen Lok sprechen kann. Die Änderungen gegenüber der Grünen sind im Einzelnen: ein komplett geändertes Dach samt Leitungen und Isolatoren, neue Pantografen, andere Ausführung und Anordnung der seitlichen Klappen und des Ölkühlers, zusätzliche Werkzeug- und Batteriekästen wie auch Aufstiege zu den Führerständen,

Lampen, Puffer und Vorbauten sowie kleinere mittlere Führerstandsfenster.

Die Technik wurde, getreu dem Motto «never change a winn Team», nicht geändert, hier punktet auch die Braune mit LED-Spitzenbeleuchtung, die mit der Fahrtrichtung von drei Mal weiss auf einmal weiss, rechts unten wechselt. Mit in Kinematik geführten Vor- und Nachlaufachsen, Kuppungsaufnahmen nach NEM, fünfpoliger Motor mit Schwungmasse und Digitalschnittstelle PluX16. Allesamt Attribute, die die braune Ae 3/6¹, wie ihr Vorbild, schnell zur beliebten Mehrzwecklok auf N-Anlagen werden lässt.

Erhältlich im Fachhandel



Train Store Wellig Hilfsplatinen

Bei vielen Modellbahn-Decodern sind gewisse AUX-Ausgänge nur als Logik-Ausgänge ausgeführt und somit für Licht- und Sonderfunktionen nicht nutzbar. Damit diese auch als Licht- oder Sonderfunktion genutzt werden können, müssen die Logik-Ausgänge verstärkt werden. Dazu haben wir zwei Verstärkerplatinen entwickelt.

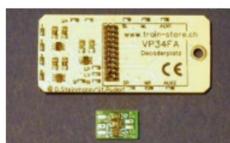
Die kleine grüne «VP34» verstärkt zwei AUX-Logik-Ausgänge, dass sie mit den vom Decoder-Hersteller verfügbaren Sonderfunktionen (Blinken, Feuerbüchse, Kuppung etc.) nutzbar werden. Die Platine wird mittels drei Kabel an den Decoder angeschlossen und zwei Logik-Ausgänge sind danach wie übliche AUX-Ausgänge nutzbar.

Beim etwas grösseren weißen «VP34FA» mit 21 MTC Schnittstelle sind die AUX-Ausgänge 3 und 4 als Logikausgänge defi-

niert. Sie werden verstärkt und danach gleich noch Fahrtrichtungsabhängig ausgeführt. Damit lassen sich mit den meisten handelsüblichen Decodern mit 21 MTC Schnittstelle, bei entsprechender Konfiguration der Beleuchtung und des Decoder, zum Beispiel eine Schweizer Lok mit Schweizer Lichtwechsel (weisses Rücklicht), Lokfahrt (rotes Rücklicht) und Führerstandbeleuchtung (in Fahrtrichtung wechselnd) bewerkstelligen.

Erhältlich bei

Train Store Wellig GmbH
Wintersingerstrasse 22, 4464 Maisprach
www.train-store.ch, info@train-store.ch



NOCH Z-II

Grüne Bergseen und blaue Lagunen



Ab sofort ist das neue «2K Wasser-Gel color» im Fachhandel verfügbar. Auch mit diesem können Seen und Flüsse im Modell nachgebildet werden, doch kommt nun Farbe ins Spiel. Es besteht aus zwei Komponenten und drei Farbkonzentraten (Blau, Grün und Braun) zur individuellen Färbung.

Die Verarbeitung ist einfach: «Wasser-Gel-Harz» und «Wasser-Gel-Härter» werden 1:1 gemischt, mit den gewünschten Farbkonzentraten zusammen verrührt und anschliessend ausgegossen. Es verbleiben rund zwei Stuhwwunden, um das Gel zu verarbeiten. Unmittelbar nach dem Vermischen ist 2K Wasser-Gel color dünnflüssig und eignet sich zur Gestaltung stiller Gewässer wie Seen oder Weiher. Nach etwa 30 Minuten wird die Konsistenz honigartig und daher gut geeignet, um fließende Gewässer zu verwirklichen. Nach 90 bis 120 Minuten kann man mit dem nun zähflüssigen Material Bäche in steilem Gelände anlegen. Auch kann man in die noch weiche Wasseroberfläche beispielsweise Boote, Badegäste und andere Wassertiere eindrücken. «2K Wasser-Gel color» kann auch auf hitzeempfindlichen Kunststoffen (beispielsweise auf dem hauseigenen Fertiggelände) eingesetzt werden.

Erhältlich im Fachhandel



Fleischmann N LION-Doppelstockzug

Nachdem die neu konstruierten Re 4/4^{II} in verschiedenen Varianten an den Fachhandel ausgeliefert und von den N-Modellbahnhern gut angenommen wurden, kommen nun die «Schmankerl» auf den Markt. Aktuell liefert Fleischmann vier verschiedene Sets der Re 420 «LION» mit drei HVZ-Doppelstock-Wagen aus.

Set 1 und Set 2 ergeben jeweils einen vorbildgerechten Entlastungszug, der mit den passenden Ergänzungswagen (Art. 815406, siehe LOKI 12/2014) zur noch vorbildgetreueren 8-teiligen Einheit verlängert werden kann. Die Loks wurden aufwändig LION-mässig farblich angepasst und bedruckt, die Technik von den bereits ausgelieferten Re 4/4 - Modellen komplett übernommen. Es sind je zwei unterschiedlich nummerierte Sets analog mit NEM-Schnittstelle (734006, 734007) und digital mit Sound (734076, 734077) verfügbar.

Bei den digitalen Soundvarianten können insgesamt 17 Licht- und Soundfunktionen abgerufen werden. Auch sie wurden unverändert von den bisherigen Ausführungen adaptiert, inklusive der drei Bahnhofs durchsagen die zu einem Interregio über den Gotthard passen. Hier ist (wieder mal) die eher wohlwollende Einstellung des Kunden gefragt, der einfach annimmt, die LION Re 420 würde nach erfolgtem Umbau vorübergehend dort eingesetzt...

Erhältlich im Fachhandel



Minitrix N

«Guetzi-Zug» der BLS



Minitrix hat seine Anhänger ganz schön lange zappeln lassen, vergingen doch Jahre zwischen der Ankündigung und der Auslieferung. Aber jetzt ist er bei den Fachhändlern in der Schweiz als Exklusivität eingetroffen. Der komplette siebenteilige Zug ist in eine Art Buch sehr ansprechend verpackt. Jeweils drei Wagen und die Lok erhielten ihr eigenes Kunststoffschädelchen. Die Komposition ist sehr aufwändig digital bedruckt und gibt das äussere Erscheinungsbild des im Original im Jahre 2010 zum 100 jährigen Kambly-Jubiläum gestalteten Zuges wieder. Auch «Kleinigkeiten» wurden dabei nicht vergessen. Erstmals erhielten die EW III-Wagen ihre so charakteristischen Klimaufsätze. Die bls-Maschine der Baureihe 465 004 «Trubschachen» wurde technisch überarbeitet und verfügt neu über eine Beleuchtung der Spitzensignale mittels LED und über eine Digitalschnittstelle in der hauseigenen mtc14-Ausführung. Diese Schnittstelle lässt sich in vorhandene, ältere Lokmodelle ohne tiefgreifende und teure Änderungen an Gehäuse und/oder Chassis durführen zu müssen, integrieren. Nur das Layout der Platine muss neu designet werden. Die 14 Pole lassen das Schalten von vielen zusätzlichen Funktionen zu, was von Minitrix denn auch ausgiebig genutzt wird. So ist erstmalig ein

etwas aufwändigerer Schweizer Lichtwechsel realisiert worden:

- ▶ FL Licht ein - Spitzensignale wechseln von drei Mal weiss auf einmal weiss rechts unten.
- ▶ F1 Führerstandsbeleuchtung jeweils in Fahrtrichtung vorne ein.
- ▶ F2 wenn Licht ein (FL) wechseln die Spitzensignale von drei Mal weiss auf zwei Mal rot.
- ▶ F6 Spitzensignale auf einer Seite komplett aus.
- ▶ F8 Spitzensignale auf der anderen Seite komplett aus.

Mit den letzten beiden Funktionen wird das «Anstrahlen» des angehängten Zuges vermieden. Bemerkenswert ist: Vorbildgetreu ist das rote Licht in den Lampen jeweils aussen, das Weisse jeweils innen angeordnet - schön!

Weniger schön ist, dass beim Steuerwagen die Zeit stehen geblieben zu sein scheint. Hier findet der Digitalfahrer weder eine Schnittstelle, noch Lötpunkte zur nachträglichen Digitalisierung. Stellt man den Wagen auf einen Digitalstromkreis beginnt die «Lightshow» aus Rot und Weiss gleichzeitig. Wir werden uns die Sache etwas naher ansehen und zwecks Digitalisierung wieder auf das Thema zurückkommen.

Erhältlich im Fachhandel

Roco HO

Bereit für den WK

Für einen Armee-Transport hat Roco einen Rungenwagen Ks der SBB mit zwei VW-Bussen T3 ausgeliefert (67484).

Erhältlich im Fachhandel





Egger-Bahn H0e

OEG Lokalbahn-Reisezugwagen

Zur ausserordentlich «schnugelig» geratenen Kastendampflok «Feuriger Elias» passen jetzt die neuen vierachsigen OEG Lokalbahn-Reisezugwagen mit einer Länge von 112 mm in einer ganz neuen Perfektion.

Das Modell basiert auf den Formen aus den 1960er Jahren, ist aber mit Hilfe neuer Technologien von heute auf den aktuellen Stand gebracht worden. So sind etwa die Plattformwände mit grössenrichtigen stimmigen Fenstern, dem für Strassenbahnen typischen Schlusslicht und den Steckdosen für das Lichtkabel sowie auf einer Seite mit dem Kurbelkasten für die Handbremse versehen worden.

Die beiden Passagierabteile bestechen durch die feine, anhand von Vorbildfotos richtig wiedergegebene Inneneinrichtung mit Holzlatzenhimmel und Trennwänden zwischen den Abteilen. Die Fenster sind aus

Acryglas und sind mit aus Messing passgenau geätzten Holzrahmen versehen. Aussen sind das fein geätzte OEG-Signet und fein ausgeführte Zierlinien aufgebracht worden.

Angeboten werden Modelle mit den Nummern 117 und 123 im Zustand der 1930er-Jahre sowie die Nummern 113, 119, 127, 129 und 131 im Zustand der 1960er-Jahre.

Der den Wagen beigeckte Informationszettel vermerkt, dass die Wagen zusammen mit der Lokalbahn-Dampflok «Feuriger Elias» ein Zuglein darstellen, welches «jeder Nebenbahn ein Glanzlicht aufsetzt».

Das meinen auch wir!

Interessenten wenden sich direkt an:

Egger-Bahn

Postfach

CH-7212 Seewis

www.egger-bahn.ch

AB-Modell Nm

Schotter- und Personenwagen

Die Serie der Talbot-Schotterwagen wurde 1965 von der RhB in Betrieb genommen. Die ursprünglich gelbe Lackierung wandelte sich mangels Pflege schnell in ein rost-grau-braunes Gemisch. Das Fahrzeug OS³/Fd 8658/Xc 9418 wurde bereits in Rotbraun abgeliefert und behielt diese Lackierung zeitlebens. Mit der letzten Umzeichnung in den Typ Xc erscheint die gelbe Lackierung an den umbeschriteten Stellen wieder.

Als Modell angeboten wird der zweiachsige Talbot-Schotterwagen in insgesamt fünf Varianten, welche die beschriebenen Änderungen berücksichtigen sowie als graue Version, möglicherweise ohne Vorbild, die sich trotzdem häufiger Nachfrage erfreut.

Die zweite Neuheitengruppe betrifft die Altbauwagen der Rhätischen Bahn, die auf den historischen Modellen des C 114 und

BC 110 basieren. Im Einzelnen sind dies die fünfenstrigen C 2081–2084 in Grüncreme und der B² mit gleicher Nummer in Grün, sowie die sechsenstrigen BC 1411–1419 in Grüncreme und die entsprechenden AB² in grün. Die Handarbeitsmodelle sind aus Neusilber, mit Messingfeingeschleiften zugerüstet, verfügen über die übliche Klauenkopplung und rollen leichtgängig auf 6,5 mm-Gleisen der Spur Nm. Auf Wunsch werden die Modelle mit Reisenden bestückt. Alle Versionen werden auch als Bausatz aufgelegt.

Weitere Einzelheiten:

AB-Modell, Anja Bangé Modellbau

Im Stuckenhahn 6, D-58769 Nachrodt

Fax +49 (0) 2352 33 48 62

www.n-schmalspur.de





Urs Meyer,
Inhaber der Firma Umelec;
Zuversicht für seine ATL-Steuerung.

Digitale ATL-Steuerungen für die Modellbahn von Umelec

Elektronikprofi am Werk

Urs Meyer ist mit seiner Firma Umelec ein Vollblut-Elektroniker mit einem weiten Blickhorizont für die Steuerung von Modellbahnen, bei denen nicht nur Lokomotiven im Zentrum stehen, die ganzheitliche Betrachtung von Abläufen der Eisenbahn mit mehreren Zügen steht ganz eindeutig im Fokus der Entwicklungen.

Von Martin v. Meyenburg

Am Anfang war, wie so oft, die Freude an der Eisenbahn und an der Modellbahn, die Urs Meyer von jungen Jahren weg in den Bann zog. Einen Teil seiner Kindheit und Jugend verbrachte er in Engelberg, wo er sich ganz «vergifte» mit der Modellbahn beschäftigte. Beim Schreiner wurden Latten für eine Anlage organisiert, es sollte eine Bahn werden mit echtem Betrieb mit verschiedenen Zügen. So entstand eine Anlage mit zwei Bahnhöfen, so dass echter Betrieb möglich wurde mit Abhängigkeiten der Züge bei den Ein- und Ausfahrten aus den Bahnhöfen. Damals wurde alles noch mit konventioneller Relaistechnik gesteuert, an elektronische Steuerungen dachte in den 1950er Jahren noch niemand ernsthaft, schon gar nicht im Hobbybereich der Modellbahn.

Umweg über die Modellfliegerei

Später flachte dann die Modellbahnliebhabe rie etwas ab, aber etwa mit 13 Jahren zündete ein neuer Funke für die ferngesteuerte Modellfliegerei, ein absolutes Traumhobby für damalige Jungen. Die mit Funk fern gesteuerten Modellflieger, das war es! Aber

ganz besonders war es die faszinierende Elektronik, welche den Betrieb dieser Flugzeuge überhaupt ermöglichte. Dieser verwirklichte Traum war dann auch das Schlüsselergebnis zur echten Liebhaberei der Elektrotechnik und der Elektronik. So zog es ihn nach Gymnasium und Maturitätsprüfung nach Zürich an die ETH zum Studium der Elektrotechnik.

Hier stellte sich heraus, dass sein Ding eher die Praxis der Elektrotechnik und der Elektronik sei, und nach erfolgtem Abschluss beschäftigte er sich beruflich stets mit der Technik des Funkverkehrs.

Modellsteuerung ATL

Anfang der 1980er Jahre wollte Urs Meyer nebenberuflich mit Modellbahnsteuerungen tätig werden. Die Idee war, solches als Hobby nebenher zu betreiben. So entstand dann die erste Steuerung ATL, was nichts anderes heissen sollte als «Automatische Thyristor Lokomotive». Es handelte sich von Anfang an um einen Decoder in der Lok, wobei mit der Zentrale 8 verschiedene Decoder gesteuert werden konnten. Decoder und Zentrale waren Eigenentwicklun-

gen, wobei die grosse Innovation die geregelte Geschwindigkeit durch eingebaute Lichtschranken war, welche die Drehzahl des Motors erkannten. Von allem Anfang an klar war auch die Möglichkeit, vor Halt gebietenden Signalen selbsttätig abzubremsen und anzuhalten, also eine echte Mehrzugsteuerung für selbsttätigen Mehrzugbetrieb. Die Betrachtung der Modellbahn nicht nur von der Lokführerveite her war wichtig und entscheidend. Nichtsdestotrotz war das erste Steuergerät so gestaltet, dass es echtes Lokführergefühl aufkommen liess in Anlehnung an die damals übliche Steuertechnik der Lokomotiven der SBB vom Schlag der Re 4/4^{II}.

Die Sache liess sich nicht in Massen verkaufen, deshalb gab es einen Stillstand in der Entwicklung. Aber auch die Technik machte nicht restlos mit. Es gab mit den Chips, die noch nicht Mikroprozessoren waren, Qualitätsprobleme mit den Anschlägen, was grundsätzlich nicht befriedigte.

Der Schritt zu ATL Plus

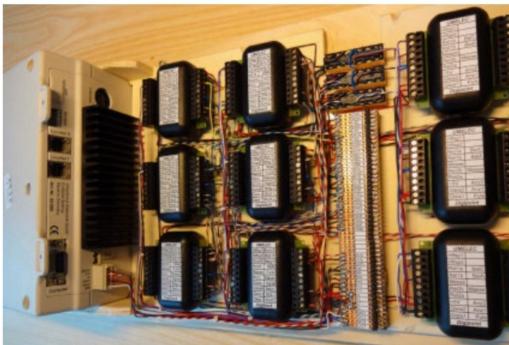
Das Aufkommen von Digital Plus mit dem Datenprotokoll DCC und auch die Entwick-



Das noch vorhandene Testlabor kommt mit minimalen Geräten aus.



Die neue HÖm-Demo-Anlage im Aufbau mit Trassen und Gleisen.



Gegenverkehr auf Einspurstrecken erfordert bereits etwas Aufwand.



Anhand des Handbuches lassen sich die Digiblocks verbinden.

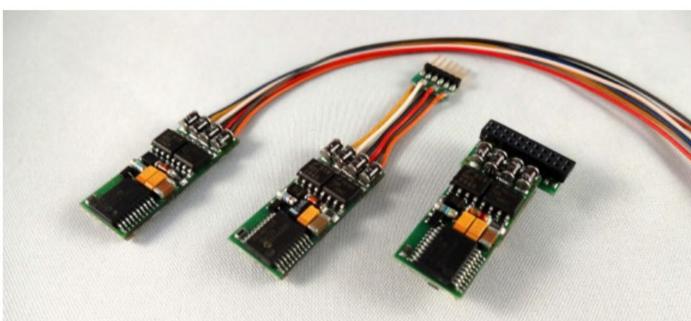
lung in der Mikroprozessortechnik beflogen - ten dann die Entwicklung zu ATL Plus. Anfänglich waren die Decoder immer noch durch Lichtschranken geregelt, eine an sich geniale Technik, allerdings im Modellbahnbereich nicht ganz unproblematisch mit der Verschmutzung des Gebers und des Empfängers zur berührungsfreien Abtastung der Drehzahl des Motors. Besonders ein Einbau direkt in den Motor war speziell ver-

schmutzungsanfällig. So gingen die Informationen der Drehzahl verloren.

Zwischenzeitlich war jedoch die Entwicklung der EMK-Technik der Motoren soweit fortgeschritten, dass sie in der Modellbahn auch Platz greifen konnte. Diese EMK-Technik funktioniert jedoch nur bei Impulsansteuerungen eines Motors. Der Motor kann dann in einer Impulspause einen Rückimpuls senden, der zur Drehzahl-

regelung ausgewertet werden kann. Damit entstand wiederum eine echte Regelung ohne Verschmutzungsgefahr durch verschiedene Einflüsse in Motor und Getriebe einer Modelllok. In der EMK-Technik stecken jedoch Tücken und Erfahrungen mit Steuerungstechnik ganz allgemein.

Da ist aber Urs Meyer ein ganz versierter Ingenieur mit viel Erfahrung aus seiner beruflichen Tätigkeit, die er aber zwischen-



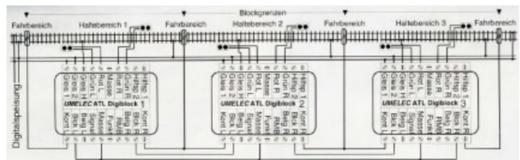
Der aktuelle Decoder von ATLplus wird mit verschiedenen Anschlussmöglichkeiten angeboten.



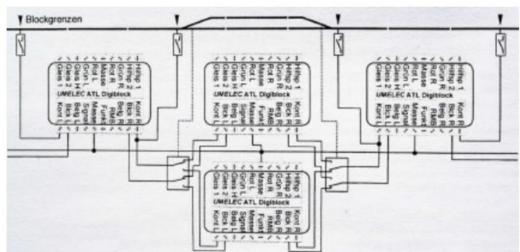
Der Digiblock ist die Anlagenkomponente.



Um die Raffinesse einer Steuerung für Modellbahnverkehr aufzuzeigen ist Urs Meyers neue HOm-Anlage ganz schön verschachtelt angelegt.



Schaltung mit Digiblocks für Gegenverkehr auf Einspurstrecke.



Einspurige Ausweichstelle mit zugehöriger Digiblock-Schaltung.



Auch die frühere HO-Demoanlage ist noch vorhanden.



Urs Meyers aktuelle Demoanlage aus der Vogelperspektive.



Auf der neuen HOm-Anlage lässt sich reger Verkehr abhalten.

Kontakt

UMELC Engeering, Urs Meyer
Rietwiesenstrasse 4
5417 Untersiggenthal
Telefon 056 288 15 76
Mobil 079 602 11 74
Erreichbar Mo–Fr: 18–19 Uhr;
Sa, 10–12 Uhr
www.umelec.ch
Email: umelec@netwings.ch

zeitlich altershalber verlassen hat. Die Decoder sind heute als Mikroprozessoren ausgebildet, die verschieden programmiert werden. Neuerungen werden heute softwaremässig eingespielt, eine Technik, die aktuell durchaus Standard ist. So ist Urs Meyers Werkstatt und Prüflabor im Grunde genommen im Wesentlichen ein PC in seinem Büro. Selbstredend kommt da noch das eine oder andere Prüfgerät dazu, aber eigentlich ist es heute tatsächlich das Wissen des Fachmannes, das den Erfolg und das Gelingen ausmacht.

ATL als ganzes System

ATL mit einer «fremden» Digitalzentrale, aber eigens entwickelten Decodern mit echter EMK-Regelung, soll ein ganzes System sein für Modellbahner, die Betrieb machen möchten, ohne auf einen PC mit entsprechendem Programm zurückgreifen zu müssen. So gibt es bei ATL auch Blockkomponenten, eigentlich eine Technik, die fast zwangsläufig zu einer Modellbahn gehört. Das Systemhandbuch von ATL plus erklärt Aufbau und Wirkung des ganzen Systems.

Auch Sound hat in ATL Einzug gehalten, man mag davon halten, was man will, aber es gehört heute offenbar ganz einfach zum Standard eines Digitalsystems. Während die Dampfgeräusche schon ganz ordentlich tönen, möchte Urs Meyenr den immer noch typischen Schweizer Lokpiff verbessern. Auch dieses Vorhaben wird ohne neue Hardware auskommen, auch das wird softwaremässig in absehbarer Zeit in System eingebaut.

Demoanlage

Zum Zeigen, was ATL heute kann, ist bereits die zweite Demoanlage entstanden. Diesmal ist es eine raffiniert aufgebaute H0m-Anlage. Ihre Grösse ist so bemessen, dass sie problemlos auf Ausstellungen auch in kleinem Rahmen gezeigt werden kann. Es geht in erster Linie darum, die möglichen Betriebsabläufe zu zeigen, und da eignet sich eine Anlage mit Einspurstrecken mit Ausweichbahnhöfen ganz besonders.

Obwohl das Wohnhaus im Keller mit einem ordentlich grossen Anlagenraum für eine Modellbahn vorgesehen war, ist außer den beiden Demoanlagen noch keine grosse Anlage entstanden. Die faszinierende Technik der Flugsimulation braucht in ihrer realistischen Anwendung auch den notwendigen Platz.

So ist auch die Technik mit der Modellbahnelektronik heute reines Hobby und ganz einfach der Plausch, ganz anders als zu Beginn der Tätigkeiten für ATL 1983, als die Aktivitäten nebenberuflich waren, sind sie jetzt willkommene Abwechslung im Unruhezustand.



Der RhB-Stammnetztriebwagen hat im Bahnhof den Gegenzug abzuwarten, der aber ...



... raffinierterweise nicht der Reisezug auf dem Viadukt über dem Bahnhof ist.



Richtigerweise wartet der Güterzug auf dem hinteren Kreuzungsgleis im Bahnhof.

HO-Anlage mit BLS-Thematik generiert Urlaubsstimmung

Thun – Gleis Zwei: Einfahrt Ferientraum

Dieter Högner ist von Schweizer Bahnen fasziniert. Ebenso angetan haben es ihm Landschaft und Bevölkerung im Berner Oberland. Bau und Betrieb der Anlage machen seine Feriensehnsüchte auch im 600 km entfernten Bad Honnef erlebbar.





Vollbetrieb
im Bahnhof Thun, dem
Betriebsmittelpunkt der Anlage.

Von Dieter Högner (Text und Fotos)

In einem Ferienraum in der Schweiz – hier sprechen wir von der Deutschschweiz – wurde diese Landschaft eingebettet. Die Namen der Bahnhöfe geben einen gewissen Anhaltspunkt. Damit erklärt sich auch der Einzugsbereich der Bern-Lötschberg-Simplon, der BLS. Allerdings kommen auch Züge der grossen Bahnschwester Schweizerischen Bundesbahnen, der SBB zum Einsatz. Die kleinere BLS hat zwangsläufig auch ein kleines Budget und deshalb ist sie sehr experimentierfreudig und testet SBB-Einheiten auf ihren Strecken. Dies ist die Ausgangslage für diese Modellbahnwelt, auf welcher man mit etwas Phantasie sich leicht am Feierabend in eine Ferienstimmung bringen kann. Dann nämlich, wenn die Züge verkehren und Miniaturschweizerinnen und -Schweizer die Szenen beleben.

Die Szenerie liegt mitten in den Alpen, auch wenn die hochalpine Landschaft nur zu erkennen ist. Rund um den Brienzwaldsee befinden sich Weinberge, saftige Weiden für glückliche und natürlich auch «glückliche» Kühe und Wiesen mit alpenländischen Wiesenblumen. Es gibt aber auch Stellen an denen die Felsformationen öfter einmal aus der Wiesenkrume herauslugen. Die Eisenbahntrassen verlaufen auf drei Ebenen und motivieren Schluchten und Rampen in gebirgiger Umgebung. Weil lange Streckenabschnitte im verdeckten Bereich der Anlage liegen, entstehen abwechslungsreiche Fahrwege. Dieser Effekt steigert sich durch die verdeckte Kehrschleife. Bevor wir in unseren Ferienraum eintauchen, halten wir zuerst Ausschau nach der Eisenbahn.

Die Eisenbahn im Ferienraum

Betriebsmittelpunkt ist der Bahnhof Thun. Er besitzt neben dem grossen Empfangsgebäude je ein Stumpfgleis zur rechten und zur linken Seite. Die nennen sich Thun Gleis 1 Rechts und Gleis 1 Links. In beide Stumpfgleise verkehren Nahverkehrszüge. Das Gleis 2 wird einseitig durchfahren, in der Gegenrichtung wird Gleis 3 ebenfalls einseitig durchfahren. Über Gleis 4 verkehren die Züge beidseitig, Gleis 5 ist ein Umfahrungsgleis unter anderem für Güterzüge



Panoramablick auf das Dörfchen Oberried mit dem von dichtem Verkehr heimgesuchten Bahnhof.



Das Klima im ländlichen Oberried ist sehr mild, was den Anbau von Reben sehr begünstigt.

Ferien(t)raum 1: Von Oberried durch die Reben zum Kloster



Das Franziskanerkloster Rieden bildet ein kulturelles Zentrum. Berühmte Schweizer Dichter liegen hier begraben.



Der gepresste Saft ist auch Existenzgrundlage der Winzerfamilie Noir.



Lokführer Sprengli holt uns in Oberried ab für die Rückfahrt nach Thun.

Ferien(t)raum 2: Ein Streifzug rund um den Bahnhof Thun



Der Werbeslogan auf der BLS-Lok passt in unserem Falle hervorragend als Anlagenmotto: «Connecting Bad Honnef with Berner Oberland!»



Auch in Thun soll ein Panoramablick auf den Bahnhof nicht fehlen.



In irgend eines dieser Preiserleins wird Dieter Högner jeweils schlüpfen.



Wetten, dass das Männlein auf der Brücke im Rhein-Sieg-Kreis wohnhaft ist.



und hat einen Abzweig zum Verladegleis mit dem Portalkran und dem Güterschuppen. Zusätzlich hat der Bahnhof Thun noch an jeder Seite weitere Funktionsgleise, die im Wesentlichen Lokwechsel vorbehalten sind. Auf einem längeren Ausziehgleis kann ein Spezialzug bereitgestellt werden. Die Ortschaft Oberried besitzt einen Bahnhof mit drei Gleisen. Gleis 1 ist ein Stumpfgleis. Dort sind einteilige Pendeltriebzüge eingestellt. Gleis 2 ist einseitig durchfahrbare und die Gegenrichtung wird über Gleis 3 durchfahren.

Rangiert wird im Gewerbegebiet Landi. Neben dem Lagerhaus, einer doppelten Silostation, existiert noch ein Oberflächenveredelungsbetrieb. Das Gewerbegebiet hat sowohl Bahnanschluss wie auch Straßensanbindung.

Der sichtbare Bahnhof Thun und die unsichtbaren Bahnhöfe Frutigen und Niesen sind über die Ausweiche Kandergrund verbunden. Gleis 1 verbindet Thun mit Frutigen, Gleis 2 besorgt die Gegenrichtung.

Die Eisenbahn im Untergrund

Der unsichtbare Bahnhof Einigen verfügt über einen zweigleisigen Bahnhof und ist nur an Thun angebunden. Da Einigen eine Schlafstatt von Thun ist, verkehren hier ausschliesslich Pendelzüge des Personenverkehrs.

Die drei Gleise des ebenfalls unsichtbaren Bahnhofs Niesen haben verschiedene Funktionen. Über Gleis 1 werden die Bahnhöfe Thun und Frutigen beidseitig angebunden. Gleis 2 verbindet Niesen mit dem Bahnhof Thun und Gleis 3 tut dies zwischen Niesen und Frutigen.

Im dritten Schattenbahnhof, Frutigen benannt, liegen sieben Gleise. Gleis 1 dient als beidseitig befahrbares Durchfahrtsgleis zwischen dem Abzweig Kandergrund und Niesen. Ein Abzweig von Gleis 1 führt zum Hafen am Brienzerwaldsee. Die Gleise 2, 3, und 4 verbinden Frutigen mit dem Abzweig Kandergrund und die Gleise 5, 6 und 7 wiederum verbinden Frutigen mit Niesen.

Nach dieser «Theoriestudie» über das Eisenbahnnetzwerk im Ferienraum ist es nun aber allerhöchste Zeit, in die Umgebung einzutauchen, welche der Ferienhotels dient.



Urlaub wird vor allem dann bewusst erlebt, wenn andere arbeiten: Güterumschlag in Thun.

Ferien(t)raum 3: Vom Riedbach ins Gewerbegebiet

Die Gegend, ihr Orte, ihre Menschen

Um die Ortschaft Oberried herum versammeln sich mehrere Landschaftselemente. Der steile Riedbach tritt hinter der Wassermühle von Familie Müller aus dem Riedberg und plätschert in Kaskaden hinunter auf das Niveau des Bahnhofs und ergiesst sich schlussendlich in den Riedsee.

Die Klosterstrasse verbindet die kleine Ortschaft mit dem Kloster Rieden und führt dann weiter bis ins Gewerbegebiet Landi. Zum auf einer Anhöhe liegenden Kloster gehören neben der obligaten Kirche auch noch mehrere Zweckbauten. Ein bürgerlicher Betrieb, die Wohnhäuser der Franziskanerinnen und ein Kinderheim mit Internat sind darin untergebracht.

In der Fortführung der Klosterstrasse liegt das Gewerbegebiet mit dem dominierenden und namensgebenden Landhandelsbetrieb. Lagerhallen, Getreideturm und die beiden Aussensilos sind hier eingerichtet. Für einen gewissen thematischen Kontrast sorgt der Galvanikbetrieb von Robert Odermatt.

Vom Gewerbegebiet aus überschauen wir den Bahnhof Thun. Am Ende der Bahnhofstrasse findet sich ein Wendeknochen kurz vor dem Stellwerk. Von der Stadt selbst ist eigentlich nichts zu sehen, sie liegt hinter dem Bahndamm und man erreicht den Bahnhof nur über diese Stichstrasse, welche unter der Eisenbahnbrücke herführt. An der Kurve zweigt noch eine kleine Anliegerstrasse ab, die Post hat dort auch die Bushaltestelle vor dem Bahnhof eingerichtet. Damit wird die Gesundheit der Kunden gefördert, denn, um zum Bahnhof zu kommen, müssen sie ein paar Meter zu Fuß gehen. Bei Sonnenschein ist das recht angenehm, bei Regen wird dann halt etwas Überwindung eingefordert.

Auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnhofs ist Güterverkehr angesagt. Bahninteressierte Feriengäste aus Deutschland finden dort das Abstellgleis mit dem Güterschuppen und dem Portalkran. Die Güter werden hier auf Lastwagen umgeladen und über die Ladestrasse, welche zur Hochbrücke führt, innerörtlich weiter transportiert. Unterhalb der nahen Stahlbogenbrücke befindet sich das Haus der Pilzzüchterfamilie Braunkäppli.



Heute erzeugt die Mühle Öko-Strom, Vorfahren der Müllers produzierten hier früher Mehl.



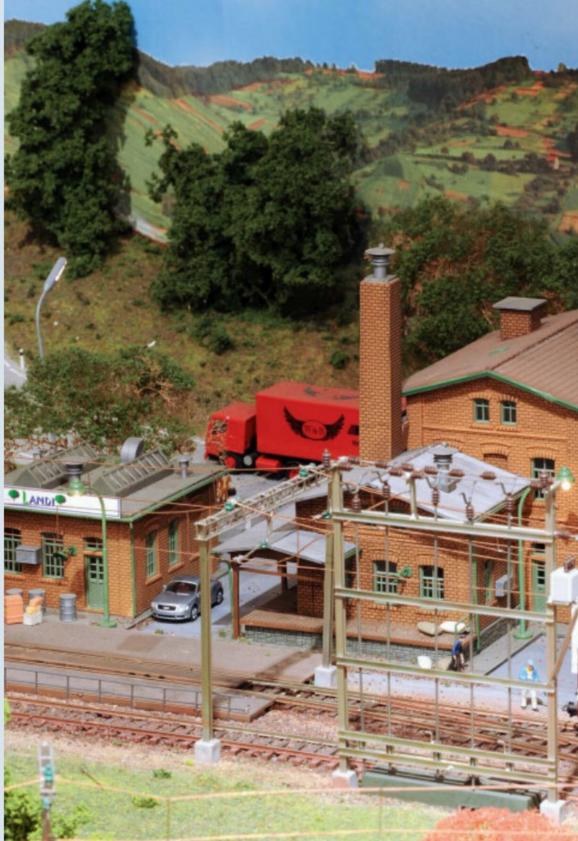
Franziskanerschwester Agnes auf dem Spaziergang mit ihren Schützlingen.



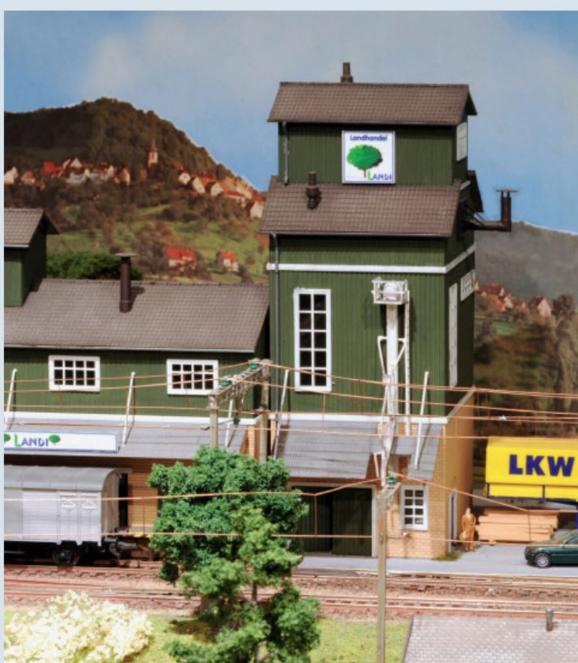
Familie Rütti hat sich fein gewandet, in Thun findet heute das Stadtfest statt.



Gabriela Hutzinger wartet mit Sohn Roger auf den Pöstler Alfons Hüppi.



Im Hof seines Galvanikbetriebs hat Röbi Odermatt seinen Audi TT parkiert.



Das neue Logo verkündet, dass die Landi neu mit Baumsetzlingen handelt.

Ferien(t)raum 4: Vom Brienzerwaldsee hinauf auf den Burgberg



Ein schwerer Kran im Hafen am Ende des Brienzerwaldsees ist für schwerste Stücke gerüstet. Der Tunnel rechts dient sowohl zivilen wie militärischen Zwecken.



Curt Felix hilft seiner Frau den VW-Bus samt Bootsanhänger ans Wasser zu zirkeln. Auch Grossvater Kurt ist heute mit wohlgemeinten Ratschlägen vor Ort.



Touristen bestaunen die weltgrösste Kuckucksuhr.



Ritter Jordan I. von Thun machte sich auf dem Burgberg häuslich. Von der ehemaligen Burg sind noch zwei, heute gern besuchte Türme vorhanden.

Weit oberhalb von Thun liegen auf dem Burgberg die Burgruine und ein beliebtes Ausflugslokal, wo Wanderer und Ausflügler bei der Wirtefamilie Berger jederzeit herzlich willkommen sind. Gestärkt nach der Einkehr geht es dann wieder talwärts.

Dort hat etwas unterhalb der Burgruine am Burgberg der Uhrmacher Urs Uhrner mit seiner Familie eine grosse Kuckucksuhr in sein Haus eingebaut, denn seine Vorfahren stammen aus dem Schwarzwald und hatten die Handwerkskunst des Kuckucksuhrenbaus in diese Gegend gebracht. Für die Besucher ist es immer attraktiv, stündlich den riesigen Kuckuck zu beobachten.

Geht man um das Kuckuckshaus herum, so fällt unser Blick steil hinunter ins nächste Tal, auf den Hafenanschluss. Über



Auf dem Weg zurück zum Hafen kommen wir nochmals an Urs Uhrners Uhrenmanufaktur vorbei.

Abschliessend noch ein Ganzjahres(t)raum: Züge im Berner Oberland



Nicht das einzige, aber ein gewichtiges Kriterium bei der Wahl ...



... der Högnerschen Ferienziele hat die Eisenbahn geliefert.



Per Fahrrad gehts auf Eisenbahn-Pirsch. Die heutige Beute: Ein aus der Zentralschweiz abkommandierter FLIRT. Wirklich sympathisch!



Auf dem digitalen Stellwerkstisch erkennen wir den Gleisverlauf: Grüne Linien bedeuten sichtbare Strecken.

Nach dem Lichterlöschen verabschieden wir uns vom Ferienraum und lassen Dieter Högnér alleine in seinen Ferienträumen.

den nahen Brienzwaldsee werden Güter von der Bahn auf Kähne verladen und über den See auf die andere Seite gezogen. Das Umladen der schweren Waren erfolgt mit einem Bockkran.

Der Hafenanschluss für die Bahn und die Strasse wird durch separate Tunnel geführt. Diese Lösung ist zwar sehr kostspielig, doch man hatte auch etwas Glück. Den Strassentunnel nämlich hat die Schweizer Armee finanziert, denn sie unterhält in dem Berg ein Depot. Von aussen ist das Depot und seine genaue Lage nicht direkt einsehbar. Klar, ist auch alles sehr geheim und um dies zu wahren, schiebt auch ein Panzerfahrzeug gut getarnt im Strassentunnel Wache.

Für die Freizeitsportler ist das jedenfalls unwichtig, sie lassen sich durch das Militär nicht stören, sie wassern ihre Boote an der Rampe am See. Gestört fühlen sich dafür möglicherweise die Schwäne, die sich am Ufer eingestet haben.

Die Züge im Ferienraum

Maximal achtzehn Züge sorgen für lebendigen Betrieb im Högnér'schen Ferienraum. Wie bereits eingangs erwähnt, ist es rollendes Material von BLS und SBB, das auf dem Bahnnetz verkehrt. Und dieser rege Bahnverkehr wiederum ist es, der den Lieb-

haber Schweizer Eisenbahnen im fernen Bad Honnef so richtig und ohne lange Anreise von rund 600 Kilometern in Ferienstimmung versetzen kann.

An einem solchen «Ferientag», wenn die Gattin beim Fernsehfilm nicht gestört werden will, kann so der «Heimweh-Schweiz-Trainwatcher» sich erfreuen an einem grünen SBB-Pendelzug oder an einem geliehenen Thurbo GTW 2/6 «Seehas», der zurzeit ausgiebig getestet wird. Der rote BLS GTW 2/6 ist nebst weiteren KISS-, FLIRT- und Domino-Triebzügen ebenso im Regionalverkehr unterwegs wie sein grösster Bruder, der dreiteilige GTW 2/8.

Ein Containerzug mit einer BLS Ae8/8 und LKW-Koffer aufbauten auf Tragtaschenwagen, ein Postzug, bestehend aus einer BLS Re 465 und mehreren Postcontainerwagen oder ein Tankzug mit BLS Re 4/4 bestreiten nebst anderen Kompositionen den Güterverkehr.

All diese Züge sind Garant für das Aufkommen von Ferienstimmung bei Dieter Högnér. Dann nämlich, wenn grosses Verlangen nach einer Ferienreise aufkommt.

Reichen diese «Medikamente» zur Behandlung des Högnér'schen Fernwehs nicht aus, so liegt im Arzneischränkchen immer noch ein Orientexpresszug vom Reiseveranstalter Swissevent AG. □

Ge 6/6¹ der Rhätischen Bahn in Spur IIIm

Ein Bündner Juwel von Kiss

Mit der Umsetzung des RhB-Krokodils hat Kiss ein Zeichen gesetzt und bietet Modellbau auf höchstem Niveau. Das exklusive Modell entstand im Zusammenspiel von modernster Feinwerktechnik und Handarbeit und stellt bis ins kleinste Detail eine authentische Nachbildung des Originals dar. Unser Autor hat das Modell genau angesehen und seinen Befund in Wort und Bild festgehalten.

Von Andreas Cadosch (Text, Fotos und Bildmontage)

Die legendär gewordene elektrische Lokomotive der Rhätischen Bahn mit der offiziellen Typenbezeichnung Ge 6/6¹ aus den Zwanzigerjahren, die vor allem unter dem Beinamen «Krokodil» weltbekannt wurde, an dieser Stelle noch vorzustellen würde, bedeuteten, Eulen nach Athen zu tragen. Wie diese zugkräftige Zugmaschine zum «Reptil» wurde, ist nicht mit Sicherheit bekannt. Der Spitzname trifft eher auf die wenige Jahre früher vor schweren Güterzügen am Gotthard eingesetzte Elektrolokomotive der SBB zu, denn jener Loktyp wies mit seinen typisch schmalen und langen Vorbauten eine völlig neue Bauart auf. Der achtachsige Kraftprotz mit einer Länge von rund zwanzig Metern weist bei seinem Ein-

satz auf der steilen und kurvigen Rampe am Gotthard schon eher Ähnlichkeiten mit einer Panzerechse auf. Der Spitzname wurde später aber auch auf die bauähnliche Schmalspurvariante der RhB, auf die vor allem auf der Albulastrasse eingesetzte Stangenlok Ge 6/6¹ übertragen. «Krokodil» ist also sowohl für die normalspurige als auch schmalspurige Variante dieses Loktyps zum Synonym neben der offiziellen Bezeichnung geworden.

Diese ausserordentlichen Triebfahrzeuge sind schon seit Jahrzehnten zu einem bevorzugten Thema für die Fachpresse und werden nicht nur von ihren Anhängern bewundert. Vom schmalspurigen «Krokodil» der Bündner Staatsbahn stehen von ehemals 15 noch zwei betriebsfähige, meist für Sonderfahrten eingesetzte Exemplare zur Verfügung. Dies hat die Beliebtheit dieser charaktervollen Stangenlok bei ihren Fans nur noch gesteigert.

Das Krokodil im Modell

Als Modell hat das markante Triebfahrzeug der RhB, das von Bündnern oder in der Szene auch liebevoll «kleines Krokodil» genannt wird, in allen Spurweiten die Herzen der Modellbahner längst erobert und ist denn auch zu einem Bestseller geworden. Im Fokus dieses Beitrags steht nun eine Neuerscheinung in Spur IIIm, welche in jeder Beziehung neue Massstäbe setzt. Zwar gibt es seit bald 40 Jahren ein Modell für diese Baugröße und als eines der erfolgreichsten Modelle hat es vier Jahrzehnte lang den Markt beherrscht. Beim Modell von LGB wurden seinerzeit etliche Kompromisse bezüglich Originaltreue gemacht, vor allem auch, was die Masstreue betrifft. Das Modell aus dem Hause Kiss Modellbahnen wird diesen «Platzhirsch» aber unbehelligt lassen, denn es wird als Kleinserie etwas Besonderes, ein Meisterwerk für versessene «Krokodilfans» darstellen, welches mit



Gangseite der RhB Kurzdach-Version
Ge 6/6¹ 403 mit Schutzhütern an den Dachenden.



Das Kiss-Modell der RhB Ge 6/6' 414 in der Variante, wie es noch heute bei der RhB im Einsatz in der Original-Landschaft.

rund 3000 Euro auch seinen berechtigten Preis hat.

Die getreue Umsetzung des Originals war oberstes Ziel und setzte aufwändige Recherchen beim Vorbild voraus. Die Ge 6/6¹ hat während ihres jahrzehntelangen Einsatzes zahlreiche, zum Teil wenig wahrnehmbare, aber auch markante Änderungen erfahren, weshalb vorerst die «Biografie» der Lok anhand historischer Dokumente, wie Fotografien, Konstruktionszeichnungen und Nachforschungen in der Fachliteratur oder bei Zeitzeugen ermittelt werden musste. Bezüglich optischer wie auch technischer Perfektion wurden höchste Ansprüche gestellt. In einem ersten Schritt der Konstruktion wurde ein virtuelles Modell am Computer geschaffen. Dank Erfahrung und Innovation wurde die Messlatte auch für dieses in limitierter Stückzahl in feiner Handarbeit gefertigte Modell von vorne herein hoch angesetzt. So entstand eine authentische Nachbildung. Mit Hilfe von CAD wurden Lösungen für praktikable Fertigungsprozesse erarbeitet. Konstruktionszeichnungen für hunderte von Einzelteilen basieren auf Planunterlagen des Vorbilds, auf unzähligen Skizzen und Fotos.

Das Modell ist komplett aus Metall gefertigt, die meisten Zurüstteile wurden im Stanz-, Ätz- oder Schleudergussverfahren realisiert. Viele Teile wurden zusammengelötet oder verschraubt. Ein grosses Augenmerk wurde der Farbgebung gewidmet. Die feinen, millimetergrossen Beschriftungen



Etwas gewöhnungsbedürftig sind die modernen Anschriften an historischen Lokomotiven.

werden teils im Siebdruckverfahren angebracht, welches einem makellosen Druck gewährleistet oder auf Messingschildern geätzt. (Zu diesem Thema existiert ein Video aus der Produktion von Kiss-Modellen. Dazu im Internet nach «youtube» und «Das Modell als Meisterwerk» suchen.)

Die Beharrlichkeit jener Modellebahner, welche Jahrzehnte auf ein massstäbliches Modell gewartet haben, wurde nun belohnt. Die Bekanntgabe des Entscheides, anstelle der FO HGe 4/4¹ die RhB Ge 6/6' zu produzieren, produzierte zwar anfänglich eine kleine Enttäuschung, die aber im Sommer

2013 mit dem vorgestellten Handmuster zerstreut wurde.

Kiss machte den Konstrukteuren anspruchsvolle Vorgaben für die Umsetzung des Vorbildes ins Modell, denn das Modell sollte auch auf den Schienen von LGB Gartenbahnanlagen mit zum Teil sehr enger Gleisgeometrie, ausgeprägter Schienprofilgrösse und mit grossen Steigungen verkehren. Durch die Achsanordnung von drei Achsen pro Drehgestell konnte trotzdem nicht mehr gewährleistet werden, dass der LGB R1-Radius mit lediglich 600 mm sicher befahren werden kann. Das Modell befährt



Sehr aufwändig war die Umsetzung aller unterschiedlichen Details innerhalb der Lokserie, kurze und lange Übergangsbleche, Frontlampenanordnung, Schutzgitter, Schienenräumer ohne Modellkupplung.

dafür einen garantierten Mindestradius von 800 mm, was dem R2 von LGB entspricht. Dafür sind alle Achsen mit Spurkränzen versehen, die Vorgabe wurde mit entsprechendem seitlichem Achsenspiel erfüllt.

Die drei Achsen werden von einem Pittmanmotor mit einer grossen Schwungmasse über Zahnriemen auf die mittlere Achse angetrieben. Über die Kuppelstange werden die beiden Aussenachsen sowie die Blindwelle angetrieben. Für einen taumelfreien Lauf des Modells scheint diese Lösung ideal zu sein. Die Lok bringt ein Gewicht von fast zehn Kilogramm auf die Waage, dies bedingt auch eine solide Konstruktion der Gelenke zwischen Lokkasten und Vorbauten. Zu beachten galt es dabei auch, dass die Gelenke nicht nur radiale sondern auch geringe Axialbewegungen folgen können.

Auch die Radattallierung vom Spurkranz bis zum Stromabnehmerschleifstück setzt Massstäbe. Trotz der Vorgabe, auf handelsüblichem IIm-, beziehungsweise G-Gleismaterial verkehren zu können, scheinen die Spurkränze nicht überdimensioniert. Der ganze Antrieb aus Metall wirkt dermassen realistisch, dass nur noch das herunterlaufende Öl fehlt. Schlüsse und Kabel aus vorbildlichem Material im Gelenkbereich sind selbstverständlich und das bewegliche Trittbrett aus Riffelblech rundet das Erscheinungsbild ab.

Ausschliesslich bei Verwendung von sehr grossen Radien oder in der Vitrine können die Führerstandstreppen mit den gelochten Schutzbrettern montiert werden. Diese sind dem Modell zur Selbstmontage beigelegt. Für enge Radien liegen dem Modell vier Spezialtreppen bei, die aber das Modell nicht sehr vorteilhaft aussehen lassen. Ein Verzicht wäre hier nach meiner Meinung angebrachter.

Eine Augenweide stellen die verschiedenen Lüftergitter dar. Alle Gitter sind ausnahmslos und vorbildrichtig durchbrochen ausgeführt. Unterschiedliche Lampen ziehen die Vorbauten, komplettiert mit be-

weglichen Übergangsblechen, Heizkabeln, Luftschläuchen, Modell-Kupplungshaken und gefedertem Mittelpuffer. Erstmals bei Kiss wird ein geschlossener, vorbildgetreuer Schienennräumer zur Selbstmontage beigelegt. Durch das Entfernen der Modellkupplung erhält die Frontpartie nochmals eine gelungene optische Aufwertung. Die Führerstands-Frontfenster sind mit zwei

filigranen, richtig montierten Scheibenwischer versehen, die selbstverständlich auch die farblichen Unterschiede aufweisen. Die Farbgebung des Modells ist gut getroffen.

Kiss bewies schon beim Berninakrokodil, dass der Griff in den Farbtopf nicht dem Zufall überlassen wird. Je nach Betriebsnummer sind die Modelle Rehbraun oder Olivbraun lackiert. Wer das Vorbild kennt, weiss, dass auch die RhB ihren «Echsen» immer wieder einmal ein anderes Braun verpassten, so dass nicht einfach ein uniformes Braun als absolut richtiges Outfit gilt. Kiss bietet auch die blaue Variante der Ge 6/6 412 «75 Jahre Glacier Express» an. Das blaue Farbkleid der 412 war beim Vorbild nicht umstritten, aber sicher speziell und vor allem hervorragend zu den Salzwagen passend.

Beim Blick in den Führerstand fällt sofort das gut sichtbare Bremsventil der Rangierbremse auf. Aber auch Vakuumbremsventil und das Stufenhandrad wurden nicht vergessen. Hebel und Schalter wurden auf-



Ein Blick in den Führerstand offenbart den hohen Detaillierungsgrad der Modelle.



Authentische Materialwahl für Luftschläuche zum Bremszylinder und Elektroverbindungen an den Vorbauten.

wändig farblich abgesetzt und akzentuiert den Führerstand in einer neuen, bisher nur von anderen Spurweiten her bekannten Dimension. Die Fabrikschilder, die Bahnnitalien, Führerstandsbezeichnungen sowie die Loknummern sind geätzte Messingschilder und authentisch nachgebildet. Alle Varianten weisen unterschiedliche, gemäss der Epoche richtige Revisionsdaten auf. Vollständige Bremsanschriften und Angaben zur erlaubten Höchstgeschwindigkeit komplettieren das Erscheinungsbild.

Ein weiteres unscheinbares Detail, das ohne Hinweis kaum bemerkt würde, weil es von blossem Auge kaum mehr sichtbar, sind die Hinweisschilder auf den vier Blindwellendeckeln «Kein Oel einfüllen, Gummidichtung» oder die Warnhinweise und Blitze an der 1000 V Heizkupplung. Eine Meisterleistung der Beschrifter!

Immer wieder wird davon ausgegangen, dass ein Hersteller zwar unterschiedliche Loknummern anbietet, es aber bei den Unterschieden dann vielleicht nicht ganz so genau nehmen würde. Wenig bekannt dürfte den Modellbahnhern die Tatsache sein, dass es Krokodile mit kurzen und langen Dächern gegeben hatte. Auch diesen Unterschied wurde von Kiss nicht unterschlagen und sogar die Schutzzitter, die bei den Vorbildern der 1. Serie mit kurzen Dächern vorhanden sind, wurden realisiert.

Eine aufwändige und besondere Herausforderung stellten auch die unterschiedlichen Varianten der Lok 402 dar. Dieses Modell wird in der sogenannten Ursprungsversion angeboten. Das Vorbild verfügt nicht über den markanten Schienenräumer, sondern lediglich über zwei kleine Bahnräumer. Die mittlere Lampe am Vorbau ist nicht klein, sondern gleich gross wie die beiden unteren und nicht am, sondern auf dem Vorbau angebracht. Weiter verfügt die 402 über Ventilatoren für die Fahrmotoren im vorderen Chassisbereich, welche die anderen Versionen später nicht mehr hatten. Sogar die unterschiedliche Grösse des Übergangsblechs an der Lokfront musste beachtet werden.

Die Stromabnehmer der Kiss-Krokodile sind modifizierte Standardstromabnehmer eines Zulieferers. Als erster Hersteller hat aber Kiss bemerkt, dass die serienmäßig angebrachten unteren Kreuzverstrebungen bei diesem Fabrikat für Modelle nach RhB Vorbild falsch sind und hat diese vor dem Einbau richtigerweise entfernt. Dafür wurden den Feder im Bereich des Schleifstückes zusätzlich angebracht, was dazu führt, dass nun auch die Stromabnehmer den hohen Anforderungen bezüglich Vorbildlichkeit zu genügen vermögen. Abgerundet werden die Pantographen mit den markan-



Das Übergangsblech auf den Vorbauten lässt sich leider nur für den Vitrineneinsatz montieren.



Kunstvolle Veredelung der Kiss RhB Ge 6/6' 413 durch die Hand von Dr. Hebert Cadosch, dem Vater unseres Autors. Authentischer lässt sich ein Kiss-Krokodil wohl kaum mehr realisieren.

ten «Schiffchen», die die Bügelsenfeder beim Vorbild abdecken.

Digitales Innenleben

Serienmäßig wird das Modell mit einem ESU Digital Sounddecoder LokSound XL V4.0 angeboten. Der Decoder zeichnet sich durch seine hohe Leistung für die Traktion aus, aber auch durch einen grossen Speicher, der mit dem vorbildlichen Sound des Vorbildes bespielt ist. Vakuumpumpe oder der charakteristische Klang der Kollektormotoren verleihen dem Modell eine richtige und authentische Klangkulisse. Ein integrierter Energiespeicher sorgt dafür, dass auch auf verschmutzten Gleisen keine Kontaktprobleme bemerkbar werden.

Auf grosse Features wurde bewusst verzichtet und ist auch gar nicht zwingend nötig. Die Stromabnehmer haben keine Hebe-Senkfunktion, jedoch wurde bereits

an passender Stelle ein Loch vorgesehen, für diejenigen welche ihr Modell nachträglich noch nachrüsten möchten.

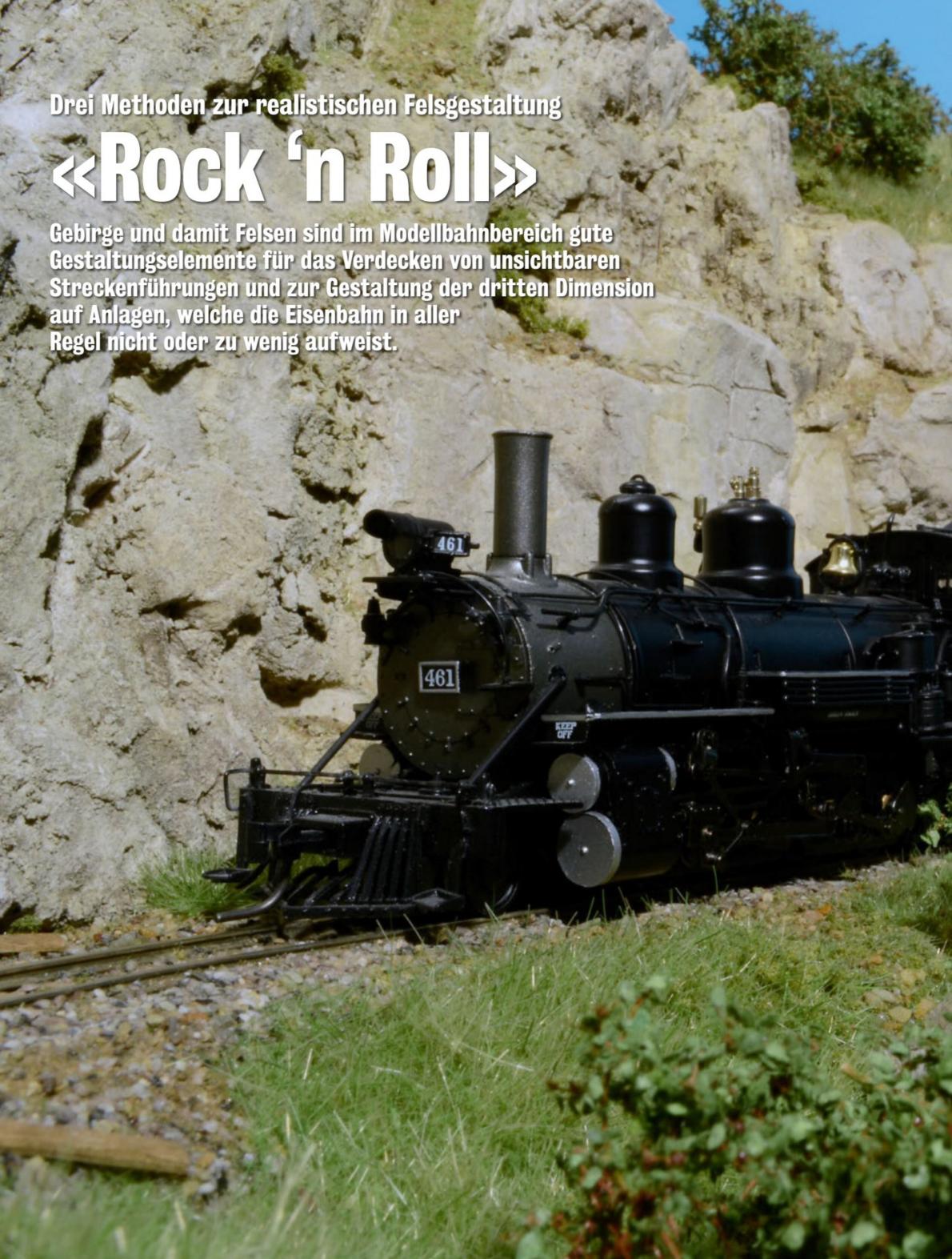
Fazit

Lange Zeit war das Modell des Marktleaders LGB in dieser Spur unumstritten. Die Kompromisse bezüglich des Massstabes wurden hingenommen, weil der Gesamteindruck dadurch nicht erheblich gestört wurde und das Modell im Einsatz auf der Anlage sein Vorbild ordentlich zu repräsentieren vermochte. Doch mit der Auslieferung des Kiss Modells der RhB Ge 6/6' wird ein neues Zeitalter in der Welt der Schienenreptilien anbrechen. Die neue Star auf der Gartenbahn vermag durch Materialwahl, Modellumsetzung und nicht zuletzt durch die absolute Massstäblichkeit die Schönheit und die Kraft des Vorbildes hervorragend zu charakterisieren. ☐

Drei Methoden zur realistischen Felsgestaltung

«Rock ‘n Roll»

Gebirge und damit Felsen sind im Modellbahnbereich gute Gestaltungselemente für das Verdecken von unsichtbaren Streckenführungen und zur Gestaltung der dritten Dimension auf Anlagen, welche die Eisenbahn in aller Regel nicht oder zu wenig aufweist.



Von Kim Nipkow (Text und Fotos)



Ein beliebtes Geländebauelement auf Modelleisenbahnanlagen sind Felsen. Gerade auf Anlagen nach Schweizer Vorbild dürfen diese nicht fehlen. Im Vorbild waren Höchstleistungen der Ingenieurskunst von Nöten, um die schroffen Schluchten und gigantischen Berge zu überwinden. Die waghalsigen Gleisführungen, welche die Ingenieure teilweise entwarfen, bieten auch im Modell einen faszinierenden Blickfang. Auf der anderen Seite des «Grossen Teichs», in den Vereinigten Staaten, standen die Bahnbauer in den Rocky Mountains vor denselben Herausforderungen wie ihre Kollegen hierzulande. Die Schmalspurbahnen, welche zu den Goldgräberstädten hoch in den Bergtälern führten, passierten oft die unmöglichsten Passagen.

Eine solche Strecke, welche auch heute immer noch von Dampfzügen befahren wird, ist zum Beispiel diejenige der Durango & Silverton Narrow Gauge Railroad in Colorado. Ein weiteres Beispiel für den risikofreudigen Bahnbau bietet auch die Cumbres & Toltec Scenic Railroad in New Mexico. Der «Windy Point» hat seinen Namen nicht von ungefähr.

Das hier gezeigte Diorama der Spurweite H0n3 wurde einer solchen Gegend nachempfunden.

Der grösste Teil des Dioramas besteht aus Felsen. Um diese zu modellieren, habe ich drei verschiedene Techniken angewandt. Diese würde ich Ihnen hier gerne vorstellen.

Gips-Guss-Technik

Eine sehr einfache Methode, Felsen zu gestalten, besteht darin, sie mit Gips in Silikonformen zu giessen. Dabei kann man eigentlich nichts falsch machen.

Fels-Silikonformen sind von verschiedenen Anbietern erhältlich. Wohl am bekanntesten ist der amerikanische Hersteller Woodland Scenics, in Europa durch NOCH vertreten. Eine kleine Anzahl verschiedener Formen reicht, um ein abwechslungsreiches Bild zu schaffen. Mit ein paar einfachen Tricks lässt sich die Repetition der gleichen Formen «vertuschen», angefangen beim simplen Umdrehen der Form.

Um den Gips zu gießen, muss die Form zuerst angenetzt werden. Dies erfolgt am besten mit einer Sprühflasche. Durch die Feuchtigkeit kann sich der Gips besser in den feinen Strukturen der Form verteilen und es bilden sich keine Luftpälschen. Ich bevorzuge für sämtliche Gipsarbeiten den «Füllspachtel Fugenfit» der Firma Knauf. Dieser zeichnet sich durch seine sämige Konsistenz und seine lange Abbindungszeit aus.

Der Gips wird sehr flüssig angerührt und in die Form gegossen. Diese sollte zuvor unbedingt waagerecht ausgerichtet werden. Nach ein paar Stunden, sobald der Gips hart ist, kann die Felsstruktur der Form entnommen werden. Diese reinigt man anschliessend mit warmem Wasser von Gipsrückständen.

Das Fels-Element wird mit ein wenig Gips in einer, zuvor ausgearbeiteten, Nische im Styroduruntergrund befestigt. Grössere Felsformen können durch Abbrechen einzelner Teile verkleinert und neu angeordnet werden. So vermeidet man Eintönigkeit.

Gips-Schnitz-Technik

Altbewährt ist die Schnitz-Methode (Fotos Seite 40). Sie erfordert ein geschicktes Händchen und ein Auge für Gesteinsformationen, um ebenso gute Resultate, wie bei der zuvor gezeigten Methode, zu erhalten. Der grosse Vorteil beim Schnitzen ist jedoch, dass Repetitionen durch die «Willkür der Hand» praktisch unmöglich werden.

Als erstes röhrt man den Gips zu einer zähen klebrigen Paste an. Diese trägt man mit einem Palettmesser auf den Untergrund auf. Schon jetzt werden die groben Züge des Gesteins geformt.

Nach etwa einer halben Stunde kommen die oben genannten Vorteile des «Füllspachtel Fugenfit» zum Vorschein. Der Gips behält während der Aushärtungszeit lange eine feste, jedoch genügend weiche Konsistenz zum Schnitzen. Mit Stechbeitel und Messer kann nun begonnen werden, die endgültige Form herauszuarbeiten. Dabei ist zu bedenken, dass das Gestein anfangs aus parallel verlaufenden Sedimentschichten bestanden hatte, die später gefaltet wurden.

Mit den Fingern werden die entstehenden scharfen Ecken und Kanten abgerundet. So erhalten Sie ein erodiert wirkendes Erscheinungsbild. Zum Schluss werden die Felsen wie im Absatz Farbgebung beschrieben eingefärbt.

Holzkohle-Technik

Eine selten diskutierte Technik ist die Felsgestaltung mittels Holzkohle (Fotos Seite 41). Diese bietet den Vorteil, dass sie eine natürliche, parallel verlaufende Faserung aufweist. Dies kommt der Sedimentierung des nachzubildenden Gesteins sehr nahe. Des Weiteren ist Kohle spröde, was das Schnitzen von felsähnlichen Strukturen erleichtert. Der Grosse Nachteil allerdings ist die Farbe. Das Schwarz muss deckend weiß grundiert werden. Nach dem Grundieren verliert die Kohle ihre Saugfähigkeit, was dann der zweite Nachteil gegenüber dem Gips darstellt, von der erheblich grösseren «Sauerei» einmal abgesehen.



Unterbau aus geschichteten Styrodurplatten, welche sich bequem mit dem Heissdraht schneiden lassen.



Die einzelnen Schichten werden anschliessend verklebt. Die Heissleim-Pistole leistet dabei gute Dienste.



Der fertige Unterbau des Dioramas. Auf mittlerer Höhe ist gut die Gleis-Trasse erkennlich.



Nochmals der «Hot Wire Foam Cutter» von Woodland Scenics zum Schneiden von Styrodur im Detail.



Silikon-Fels-Formen aus dem Woodland Scenics Sortiment.



Die Form wird mit Wasser angenezt damit sich beim Giessen keine Bläschen bilden.



Das Ausgiessen der Formen mit flüssigem Gips.



Vor dem Einfügen der Gipsgebilde, wird eine Nische in den Untergrund geschnitten.



Mit ein wenig Gips werden die Felsstücke befestigt.



Die Spalten zwischen Gestein und Styrodur werden mit Gips zugespachtelt.



Das «Earth Color Kit» enthält alle erhältlichen Farbtöne. Diese sind laut Hersteller aufeinander abgestimmt, so dass sie ohne weiteres miteinander kombiniert werden können.



Auftragen des Gestein-Grundtones.



Eine etwa 2.5 cm dicke Gipsschicht wird aufgetragen und dabei bereits grobe Konturen modelliert.



Hat der Gips etwas an Härte erreicht, wird mit der Endgestaltung mittels Schnitzwerkzeug begonnen.



Schon sind wir bei Methode 3: Zur Befestigung der Kohle wird eine kleine Portion Gips aufgetragen.

Die Holzkohlebrocken werden mit ein wenig Gips auf dem Untergrund fixiert. Man sollte sie dabei möglichst eng anliegend platzieren. Nach dem Aushärten des Gipses kann die Form der Kohle mit dem Stechbeitel und dem Cutter noch weiter ausgearbeitet werden. Mit der Airbrush grundiere ich die zukünftige Felsstruktur weiss. Dann können auch diese Felsen wie nachfolgend beschrieben eingefärbt werden.

Farbgebung

Zum Schluss erhalten die Felsen ihre Farbe. Dazu können Farben verschiedener Hersteller verwendet werden. Wichtig ist jedoch, dass man Farben mit einem feinen Pigment verwendet, um filigrane Strukturen wie Risse nicht aufzufüllen und zu überdecken. Ich vermeide daher handelsübliche Acrylfarben oder Bauernmalereifarben. Hingegen sehr gut geeignet sind Modellfarben auf Acrylbasis.

Hier möchte ich Ihnen gerne die «Earth Colors» von Woodland Scenics vorstellen. Diese sind im Set, wie hier gezeigt, oder auch einzeln, in grösseren Fläschchen, erhältlich. Mit Wasser wird die stark konzentrierte Farbe verdünnt, so dass sie vom Gips gut aufgesogen werden kann. Ich beginne mit einem Grundton aus Braun und Ocker. Nach dem Auftragen sehen die Felsen sehr bunt und flach aus. Um eine bessere Tiefenwirkung zu erhalten, trage ich abschliessend eine dunkelbraun-graue Lasur auf. Diese ist noch stärker verdünnt als die Grundtonfarbe. Die dunkle Lasur soll sich in den Rissen und Spalten absetzen und dem Gestein mehr Tiefenwirkung geben. Starten Sie beim Kolorieren jeweils am höchsten Punkt und lassen Sie die Farbe von selbst hinunterrinnen.

Eine Alternative zu den «Earth Colors» ist unter anderem die Revell Acrylfarblinie «Aqua Color».

Fazit

Mit allen drei Methoden erreicht man ein hervorragendes Resultat. Jedoch muss angemerkt werden, dass die Gipsgussmethode mit Abstand die Einfachste und Zeiteffizienteste ist. Persönlich werde ich in Zukunft wohl eine Kombination der ersten beiden gezeigten Techniken anwenden. Die Kohle-Variante hat zwar klare Vorteile, jedoch werden diese von den Nachteilen, wie Farbe und anfallendem Dreck, überschattet. ○

Weitere Informationen

www.kimoli.ch



Die Kohlebrocken werden nun in den Gips gesteckt.



Nach dem Aushärten, kann die Struktur der Kohle noch etwas verfeinert werden.



Das Grundieren der Kohle erfolgt mit Hilfe einer Airbrush.



Auftragen des Gestein-Grundtones. Ab nun wird die übliche Einfärbe-Technik angewendet.





Stelldeichein der bis jetzt ausgelieferten «Universalen» der SBB im Massstab 1:160, TEE, normal, Cargo und LION.

Re 4/4 II von Fleischmann in Spur N

Neukonstruktion der Schweizer Universallokomotive

Schon seit 1996 hatte Fleischmann ein Modell der Re 4/4 II in fast allen möglichen SBB-Varianten in seinem Lieferprogramm. An der Spielwarenmesse 2014 wurde eine komplette Neukonstruktion angekündigt und im Herbst desselben Jahres kamen die ersten zwei Varianten in den Handel. Unser N-Spezialist hat sie sich etwas näherangeschaut.

Von Manfred Merz (Text und Fotos)

Sie ist in der ganzen Schweiz und mittlerweile auch weit darüber hinaus anzutreffen. Die Mehrzwecklok Re 4/4 II, von ihren Fans und Anhängern auch kurz Bo' Bo' genannt. Sie wurde ab 1964 in drei sich äußerlich sowie masslich unterscheidenden Bauserien mit einer Gesamtstückzahl von 276 Einheiten beschafft. Auch einige Privatbahnen wie die MThB und die EBT bestellten ebenfalls einzelne Re 4/4 II.

Die Universallokomotiven haben sich sehr gut bewährt, entsprechend beliebt sind sie bei den Lokführern. Im Verlauf ihrer Betriebsjahre wurden die 80 Tonnen

schweren und 4700 kW leistenden Maschinen stetig modernisiert und renoviert. So wechselten die formschönen Loks auch ihre Farbe vom klassischen Grün in das heute gebräuchliche Rot.

Ab 2004 bekamen die Maschinen, deutlich von aussen sichtbar, Klimaanlagen um dem Bedienpersonal die Arbeit etwas zu erleichtern. Erste Lok, noch als Versuchsträger, war die noch grüne Re 4/4 II mit der Betriebsnummer 11160, die in Bellinzona umgerüstet wurde. Interessanterweise war die Klimaanlage selbst aussen bereits rot lackiert und wies gegenüber den Serienkli-

maanlagen einige Abweichungen auf. Die mittlerweile als Re 421 bezeichneten Maschinen sind bis weit ins Landesinnere unseres nördlichen Nachbarn anzutreffen. Aus zulassungsrechtlichen Gründen wurden diese Loks nicht mit Klimaanlagen nachgerüstet.

Allgemeines zum Modell

Schon seit 1996 hatte Fleischmann ein Modell der Re 4/4 II in seinem Lieferprogramm. Die Lok wurde in fast allen möglichen SBB-Varianten angeboten und im Laufe der Jahre einige Male überarbeitet. Dieses be-



Die TEE-Re 4/4 eröffnete den Reigen der Auslieferungen und kurz ...



... darauf folgte die rote Ausführung mit der Betriebsnummer 11208.



Die attraktive Cargo-Variante 421 387 war die Dritte im Bunde und ...



... unlängst kam die LION-Lok 420 202, die es nur im Set mit Wagen gibt.

traf die Optik der Maschine aber auch die Technik des Modells. Eine Überarbeitung betraf zum Beispiel die Dachpartie, die die Pantografen nicht mehr so «hochbeinig» erscheinen ließen. Als die Vorbilder Klimaanlagen für ein besseres Betriebsklima bekamen wurde dies auch im N-Modell nachvollzogen – allerdings nur aufgedruckt, was bei den Fleischmann-Anhängern nicht so gut ankam.

Technisch wurde eine Digitalschnittstelle nach NEM 651 eingebaut, welche den Umbau auf Digitalbetrieb vereinfachte. Zu diesem Zwecke musste das Layout der Platinen und der Fahrwerksblock aus Guss neu ausgelegt werden, was auch erhebliche Kosten verursachte. Bis zum Schluss ihrer Laufbahn ist die Beleuchtung der Spitzensignale mittels klassischer Glühbirnen geblieben.

Das Bestreben Fleischmanns bereits werkseitig digitalisierte, möglichst mit Sound-Paket ausgestattete Modelle anzubieten und die Nachbildungen so nah wie möglich an das Vorbild zu bringen, machte eine komplekte Neukonstruktion unumgänglich. Diese wurde während der Spielwarenmesse 2014 angekündigt, im Herbst desselben Jahres kamen die ersten zwei Varianten in den Handel. Die erste Liefercharge umfasste folgende Varianten:

- Re 4/4^{II} TEE-Lackierung, analog (Artikelnummer 734001), digital, Sound (734071)
- Re 4/4^{II} rot, Klimaanlage, analog (734002), digital, Sound (734072)
- Kurz darauf folgte die Cargo-Variante:
- Re 421 Cargo-Lackierung, analog (734003), digital, Sound (734073)

Interessanterweise tauchten die ersten Loks bei Händlern in der Schweiz auf. Absehbar folgen wird noch die klassisch grüne Re 4/4^{II}. Die Re 420 LION gibt es nur im Set mit drei Doppelstock-Wagen. Mit zwei Ergänzungswagen und einem zweiten Set lässt sich eine vorbildgetreue LION-Garnitur zusammenstellen.

Verpackung und Betriebsanleitung

Die N-Re 4/4^{II} ist in dem Fleischmann typischen Schächtelchen aus klarem Kunststoff verpackt. Das Modell liegt, in weiche Folie gelagert, in einer genau gearbeiteten Vertiefung in einem Tiefziehteil aus weissem Kunststoff. Darunter findet der Kunde eine Reihe von schriftlichen Informationen. Bei der digitalen Soundausführung wird der zur Verfügung stehende Raum fast überstrapaziert, der Verpackungsdeckel lässt sich dadurch kaum mehr ganz aufschließen. Die Infos geben umfassend über die Wartung, Pflege und die greifbaren Ersatzteile Aus-

kunft. Dort wird dringend sparsames Öl empfohlen, dazu aber später mehr. Im separaten Digital-Blatt findet man die Belegung der Sonderfunktionen, stolze 17 an der Zahl, sowie die Belegung einiger CV's. Auch die geschlossenen Schürzen zur eventuellen Montage, nach Entfernen der Kupplung an den Frontseiten, liegen in ein Tütchen eingeschweißt unter dieser Einlage.

Mechanisches

Der dreipolige (!) Motor ist in der Mitte des Chassis positioniert. Seine beiden Wellenenden geben die Kraft über eine Schnecken-Zahnradkombination an die zwei Getriebe in den Drehgestellen weiter. Auf einer der beiden Motorwellen befindet sich eine Verdickung aus Messing, die in der Betriebsanleitung und in den Modellbeschreibungen doch tatsächlich als «Schwungmasse» bezeichnet wird. Diese «Schwungmasse» hat in dem «stolzen» Durchmesser von 5,7 mm. Mit derart wenig Umfang und Masse könnte man sie gleich auch ganz weglassen, sie erfüllt allenfalls eine Alibi-funktion. Die Getriebe in den beiden Drehgestellen sind in einer Kombination aus Messing und Kunststoffzahnradern aufgebaut und geben das Drehmoment an alle vier Achsen der Lok weiter. Die Getriebeabdeckungen sind nach unten, im Bereich der

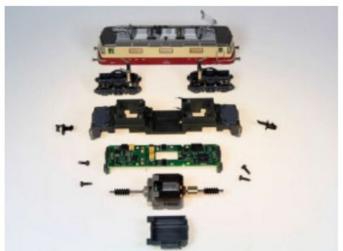
Achszahnräder, ausgespart. Das erleichtert einerseits die Schmierung und Pflege, leider kann aber auch Schmutz ungehindert eindringen. Bei beiden uns vorliegenden Exemplaren waren die Getriebe sehr stark gefettet. Eindeutig viel zu viel des Guten. Nach dem obligatorischen Einfahren hatte sich das Fett bereits weit ins Innere der Maschine verteilt. Zusammen mit dem unvermeidlichen Staub und Fusseln die so eine Maschine im Betrieb förmlich ansaugt,

dürfte es in der Praxis zu erheblicher Verschmutzung mit den entsprechenden Störungen kommen. Soviel zum Thema «sparsam ölen». Zwei der acht Räder sind mit Haftringen aus weichem Kunststoffmaterial belegt. Die Kupplungsaufnahmen können N-Standard- aber auch Kurzkupplungsköpfe aufnehmen. Sie sind durch je eine Kinematik geführt, die pfiffiger Weise etwas höher, direkt unter den Führerstandsnachbildungen, positioniert ist. So liegen

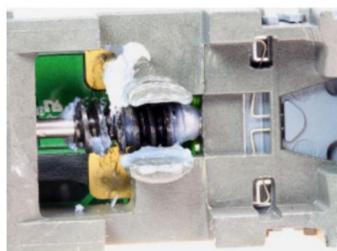
sie außerhalb des Schwenkbereichs der Drehgestelle und behindern sich so nicht gegenseitig in ihrer Funktion. Das aktuelle Fleischmann-Modell ist eine komplett Neukonstruktion. Die einzigen Teile die vom Vorgängermodell übernommen wurden sind die Stifte mit denen die Drehgestelle befestigt sind und der Motor samt Schwungmasse und den beiden Antriebswellen. Wie bereits von den letzten Neukonstruktionen gewohnt, hinterlassen die Mechanik und deren Aufbau einen äusserst sauberen und durchdachten Eindruck. Ein schönes und sauber gemachtes Stück Feinmechanik, allerdings mit dem Wermutsstropfen alter, dreipoliger Motor.



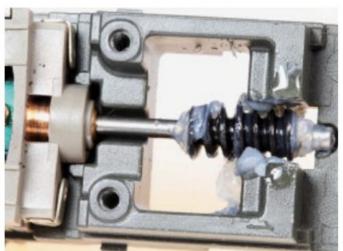
Mechanik und Elektronik ohne Gehäuse.



Fleischmanns Re 4/4 in die Komponenten zerlegt.



Kaum zu erkennen, doch unter dem Fettberg ...



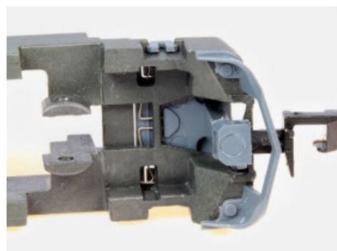
... verbirgt sich eine feine Antriebsschnecke.



Auch Stirnzahlräder sind üppig gefettet. Sogar ...



... Kontakte kriegen (wozu wohl?) ihren Teil ab.



Pfiffig gelöst: Kinematik über den Drehgestellen.



Nach NEM 355: Die Kupplungsaufnahmen.

Elektrisches und Elektronisches

Radiennenschleifer nehmen den Fahrstrom von allen acht Rädern des Modells auf. In die Drehgestellrahmen integrierte Metallstanzeile leiten die Spannung über mit angeformte Schleifer durch das Chassis hindurch auf die oben verschraubte Hauptplatine. Die Platine trägt die Komponenten der Funkentstörung, die Widerstände und LED für die Beleuchtung der Spitzensignale und gibt die Betriebsspannung über Federkontakte an den Motor weiter. Leider fehlt der vom Modell der Re 460/465 her bekannte kleine Schalter zum Abschalten der zugzugwandten Spitzensignale. Die analoge Re 4/4 kann über eine sechs-polige Schnittstelle nach NEM 651 leicht digitalisiert werden, allerdings nur für digitales Fahren. Eine Nachrüstung der Soundfunktionalität ist Fleischmann- seitig nicht vorgesehen.

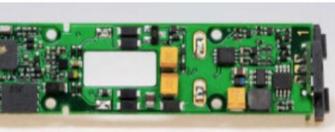
Ein beachtenswertes Kapitel für sich ist die Elektrik und Elektronik der digitalen Soundvarianten. Dort ist die Hauptplatine mit Elektronikbausteinen gespickt und zwar so, dass es auch dem verwöhntesten Auge gerecht wird. Soundbaustein und die digitale Motorsteuerung sind dort auf engstem Raum sauber vereint. Diese Version lässt das Schalten von 17 Funktionen zu, so können die unterschiedlichsten Geräuschszenarien simuliert werden, darunter drei individuell gestaltete Bahnhofs durchsagen, aber auch die Spitzensignale können von der Zentrale aus beeinflusst werden. So werden die angehängten Wagen nicht rot angestrahlt. Leider kann der Schweizer Lichtwechsel nicht realisiert werden. Der Lautsprecher ist unter dem Chassis zwischen den Drehgestellen verbaut, die elektrische Verbindung zur Platine erfolgt durch zwei sauber verlegte Litzen. Auch Analogfahrer kommen in den Genuss der Elektronik. Ab einer Fahrspannung von ca. 4 Volt sind das Schaltwerk und die Lüftergeräusche deutlich zu vernehmen. Auch der Lichtwechsel funktioniert abhängig von der



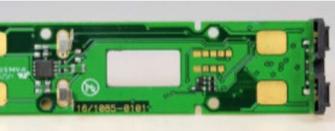
Feine Leiterbahnen (und sogar gefettet).



Perfekt integriert ist der Lautsprecher.



Gut und sauber bestückt zeigt sich die ...



... Hauptplatine der Soundausführung.

Fahrtrichtung. Geräusch und Licht lassen sich jedoch nicht abschalten oder beeinflussen. Es wird dafür allerdings ein Fahrgerät benötigt das astreine Gleichspannung liefert. Halbwellenfahrrgeräte sind dafür nur bedingt geeignet.

Formgebung

Die Formen der neuen Re 4/4^{II} von Fleischmann wurden ebenfalls komplett neu gemacht. Der Einsatz von sogenannten Schiebern lässt es zu, die verschiedensten Varianten der beliebten Lok zu fertigen. Neben den Varianten mit eckigen und runden Scheinwerfern, mit und ohne Klimaanlage, sind wegen der fehlenden erhabenen seitlichen Buchstaben auch Privatbahnvarianten, wie EBT und MThB möglich. Lassen wir uns überraschen ... Die Gravur ist ausgezeichnet gelungen, auch die Massenhältigkeit stimmt im Wesentlichen. Wegen der Verwendung desselben Fahrwerkes in der deutschen E41/141 ist das Gehäuse etwa 0,5 mm zu breit ausgeführt. Hätte es in den entsprechenden Foren und Fachkreis-

sen nicht schon zu heftigen Diskussionen geführt, hätten wir es hier vermutlich gar nicht in dieser Deutlichkeit erwähnt. Wir sind natürlich der Meinung, dass es sicherlich schöner gewesen wäre, das Mass hätte gestimmt. Vor die Wahl zwischen einem um 0,5 mm zu breiten oder dem kompletten Verzicht auf das schweizerische Modell gestellt, würden wir die erste, letztendlich realisierte Vorgehensweise eindeutig vorziehen. Wesentliche Unterschiede zur alten Re 4/4 sind die jeweils separat angesetzten Griffstangen, die Schweizer Wappen, die Griffe zu den Einstiegen und die Rangierritte. Zudem hat die «Neue» jetzt ein «Gesicht» mit Konturen, sie wirkt nicht so flach wie die «Alte». Die angesetzten Scheibenwischer sind in feiner Neusilberätztechnik gefertigt und sind das Tüpfelchen auf dem «i» an den Stirnseiten des Modells. Die Umrundung der Maschinenraumfenster sind nunmehr vorgiblgetreu schwarz und die Klimaanlage ist in die Form des entsprechenden Modells mittels Schieber plastisch eingebunden. Wunderschön und durchbrochen graviert sind die Drehgestellblenden der Lok, wobei die Bremsklötze schon fast zu nah an den Lauflächen der Räder anliegen. Die Frontschrüzen des Modells lassen sich austauschen. Wird die Kupplung und die Schürze mit «Schlitz» vorne entfernt kann ein Formteil ohne Öffnung für die Kupplung angesteckt werden. So ergibt sich eine schönere, vorgiblgetreue Frontansicht. Lediglich im Bereich zwischen den Drehgestellen wurden Kompromisse gemacht. Um den Lautsprecher unterbringen zu können wurde dieser Bereich als «Wanne» gestaltet, Batteriekästen und Luftkessel sind hier aufgesetzt. Auf dem Dach fallen die neuen, sehr fein gestalteten Pantografen auf. Sie sind beweglich, federnd ausgeführt, fahren aber nur noch so weit hoch, dass Sie ohne nachträgliche Manipulation des Modellbahners an einem fiktiven Fahrdräht anliegen. Dem allgemeinen Trend folgend sind sie ohne elektrische Funktion. Auch der «Dachgarten» wurde vollständig nachgebildet, wobei die Unterschiede der einzelnen Vorbild-Varianten berücksichtigt wurden. Die Maschinen sind rundherum sauber verglast. Die «Scheiben» sind passgenau eingefügt. Die Führerstandsverglasung ist als ein komplettes Formteil gestaltet.

Der viel kritisierte Steg zwischen den Frontscheiben und der Eckverglasung ist aber nun in der Farbe der jeweiligen Lok ausgelegt worden.

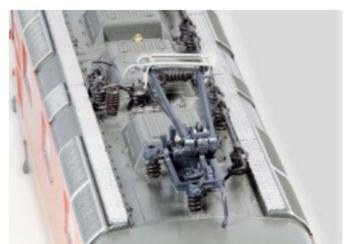
Farbgebung und Beschriftung

Die uns vorliegenden Modelle in Rot, TEE-Lackierung und als SBB CARGO-Variante sind sehr sauber in den richtigen Farben

lackiert und bedruckt. Das TEE-Rot der entsprechenden Ausführung ist etwas dunkler wie bei den bisherigen Modellen und gefällt uns deshalb besser. Die Trennkante vom Beige zum Rot ist im üblichen Rahmen unter der Lupe etwas «verwaschen». Der Druck dagegen ist äußerst trennscharf gemacht. Es finden sich winzige Druckdetails, für deren Betrachtung entweder das sprichwörtliche Adlerauge oder eben eine gute Lupe notwendig sind. Als hätte es beim Vorbild nur die eine TEE Re 4/4^{II} gegeben wurde wieder die Betriebsnummer 11158 auserwählt. «Nummernfetischisten» unter den Hobbykollegen werden sich die Anschaffung des aktuellen Modells zu den bereits vorhanden deshalb wohl verkneifen. Neu ist die Farbgestaltung der Dächer, die wesentlich stärker differenziert ausgeführt ist. So sind richtigerweise nur noch die Rippen der Lüfter lackiert worden. Die Fahrwerksbereiche der Modelle sind in Grau gehalten, wobei dazu gleich das in der Farbe richtige Kunststoffgranulat verwendet wurde. Die einzeln angesetzten Griffstangen sind leider nicht lackiert, ihr Kunststoffarnton weicht deshalb vom restlichen Gehäuse leicht ab. Die Führerstände sind im klassischen «Führerstandsgreen» gehalten, fallen so recht positiv auf und laden einen Preiser-Lokführer förmlich zum Platznehmen ein. Die Rahmen der Führerstandsverglasung sind sehr sauber silbern gefasst, die der Maschinenraumfenster nun richtigerweise in schwarzem «Gummi».



Die Neue (im Bild vorne) zeigt nun ein Gesicht.



Der fein gestaltete «Dachgarten» überzeugt.



Bei der Formgebung sind enorme Verbesserungen festzustellen.



Auf dem Dach gefallen die beweglichen und federnden Pantografen.



Die Gravur der Klimaanlage ist ausgezeichnet gelungen.



Und weil es doch sehr bedeutsam ist: Für einmal hat sich Facelifting gelohnt.



Erst der direkte Vergleich mit dem alten Modell (links) macht den enormen Fortschritt deutlich.



Die 0,5 mm «Überbreite» stört nur, wenn man darum weiss (und man sich daran stören will).

Fahreigenschaften

Auch auf der (Test-) Anlage im Betrieb macht das neue Fleischmann-Modell eine gute Figur. Auf Youtube («MrMMerz» und «2014 10 12 001» eingeben) finden Sie ein kleines Video. Leider ruckelt es beim langsamem Anfahren relativ stark, wobei wir nicht eingrenzen konnten, ob dies auf die Decodereinstellung oder den betagten dreipoligen Motor zurückzuführen ist. Hat sich die Maschine einmal beruhigt läuft sie aber weich und relativ leise. Die Endgeschwindigkeit ist etwas überhöht, was sich bei der digitalen Ausführung über den CV 5 leicht korrigieren lässt.

Eine auch nur ansatzweise spürbare Wirkung der «Schwungmasse» konnte nicht festgestellt werden. Die Lok bleibt bei plötzlicher Wegnahme der Fahrspannung abrupt stehen. Der Digitalfahrer mag die fahrkomfortsteigende Wirkung vordergründig zwar nicht vermissen, aber auch ihm könnte eine gut dimensionierte Schwungmasse über die eine oder die andere Schmutzstelle hinweg helfen. Das aktuelle Modell ist ein gutes «Stück» leichter als seine Vorgänger. Um für die Elektronik auf der Hauptplatine Platz zu schaffen, wurde der Fahrwerksblock etwas niedriger gestaltet. Das geht zu Lasten des Betriebsgewichtes. Statt 76 Gramm bringt die Neue (digitale Soundvariante) nur noch 62 Gramm auf die Präzisions-(Küchen)-Waage. Die weiche Mischung der Haftrifen und die gute Fahrwerksgeometrie sorgen allerdings dafür, dass die Zugkraft dennoch allen Anforderungen gerecht wird. Ein zehnteiliger Schnellzug oder ein 26-teiliger Containerzug wurde ohne sichtbare Anstrengung über die 3,5% Rampe der Testanlage gezogen. Auch hier gibt es bei MrMMerz auf Youtube nach der Suche «2014 10 12 003»

einen filmischen Beweis. Alle verbauten Weichenfabrikate (auch Arnold) wurden ohne Beanstandungen befahren. Es kam zu keinen Entgleisungen und unbeabsichtigtes Stehenbleiben musste ebenfalls nicht verzeichnet werden. Die angehängten Wagen blieben zuverlässig am «Haken», sowohl mit den Standard-N-Kupplungen als auch mit Kurzkupplungsköpfen. Es ist halt doch zielführend, wenn sich ein Hersteller an die vielbelächelten und immer öfter ignorierten Empfehlungen der NEM hält.

Fazit

Die neue Re 4/4 II aus dem Hause Fleischmann ist sehr gut gemacht. Mit dem Massenkompromiss muss man aus besagten Gründen leben. Aber lieber so realisiert als gar

nicht gemacht ... Sowohl in der Hand, unter der Lupe und auch auf der Anlage hat uns das Modell überzeugt. Die sicheren Fahreigenschaften und die präzise Positionierung und Führung der Kupplungen machen sich wirklich gut. Konsequente Umsetzung der NEM-Vorgaben eben! Hier fällt Fleischmann immer positiv auf. Schade nur, dass wieder der alte dreipolare Motor zur Verwendung kam, der 1200 Boxermotor des VW Käfers, Baujahr 1968 im aktuellen Volkswagen Phaeton. Ein wesentlicher Kritikpunkt sind auch die «Unmengen» Fett die in die feine Mechanik «hineingeschmiert» wurden. Das erinnert ein wenig an den Bauer Bieri der mit der Fettpresse des Hürlimann seiner guten, goldenen Sonntagstaschenuhr etwas Gutes tun möchte. Gut gemeint – aber... ○



Oder finden Sie, den Zug ziehe eine viel zu «dicke» Lokomotive?

Das Elite-Gleissystem von Tillig für HO

Gleismaterial der feinen Sorte

Für einmal lassen wir einen öffentlich publizierten Unsinn zu: Geheim-Tipp! Dem Gleis aus Sebnitz haftet dieser Ruf etwas an, auch wenn hier einige Anlagenbauer das Tillig-Gleissystem zu schätzen wissen. Doch verbreitet ist hierzulande nicht so, wie es dies eigentlich verdient hätte. Unser Autorenpaar stellt das System vor und präsentiert zusätzlich eine attraktive HO/H0m-Anwendung aus dem Bündnerland.

Von Ingrid und Manfred Peter (Text, Fotos und Zeichnungen)

Im Jahr 2009 wurde das Tillig-Elite Gleissystem grundlegend überarbeitet. Seitdem nutzen immer mehr HO-Modelleisenbahner und auch Betreiber von grossen Schauanlagen die unübersehbaren Vorteile dieser Produktlinie. Es stellt gleichermaßen die goldene Mitte dar zwischen einem Selbstbaugleis, bei dem die Schienennägel manuell angebracht werden müssen und einem steckbaren Gleissystem für den raschen Aufbau am Fussboden oder einer Tischplatte.

Die Angebotspalette umfasst neben Gleismaterial mit Holz-, Stahl- oder Betonschwellen-Rost fünf einfache Weichen (EW) in unterschiedlichen Längen, mehrere Varianten von Innenbogenweichen (IBW) in di-

versen Radien, Außenbogenweichen (ABW) in zwei Längen, 15 und 30° Kreuzung sowie einfache und doppelte Kreuzungsweichen (EKW und DKW) in den Varianten mit innen- und aussenliegenden Zungen. Alle Weichenformen, die Stellschwellen aufweisen, beinhalten einen (EW) oder zwei (EKW, DKW) Beutel mit Schienen- und Isolierverbindern sowie Ausschmückungsteile für den Weichenbereich.

Die gelenklosen Zungen kann man als vorbildlich bezeichnen und garantieren einen einwandfreien und ruhigen Lauf der Fahrzeuge. Herkömmliche Zungengelenke sind anfällig für Kontaktchwierigkeiten und Schwergängigkeit, wenn beim Einschottern oder Weatherung (trotz Abde-

ckung) Staub und Flüssigkeit eindringen. Bei gelenklosen Zungen ist ein Probebetrieb durch teils undefinierte Zungenstellungen nicht möglich. Dazu ein Tipp: Für Fahrtests auf einer EW oder EKW/DKW diese auf einer Holz- oder Korkplatte mit Gleisnägeln fixieren, die bis unterhalb des Schienenprofils reichen. In gleicher Weise ist die Stellschwelle zu arretieren. Eine mit Krokodilklemmen versehene Drahtverbindung ersetzt die Polarisierung. Bei Positionswechsel der Stellschwelle ist die flexible Leitung zum richtigen Fahrstrompol zu wechseln.

Ein grosser Vorteil, den viele Anlagenbauer zu schätzen wissen ist, die begrenzte Verformbarkeit der Tillig-Elite-Weichen.

Informationen im Überblick

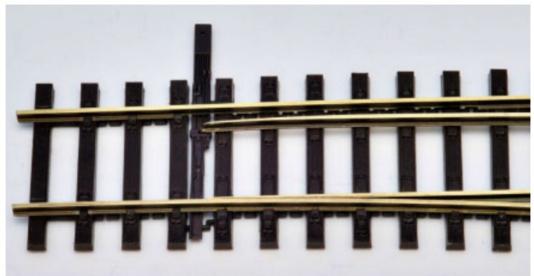
- Größte Auswahl an HO Zweileiter-Weichenformen und Typen
- Keine Zungengelenke
- Begrenzte Verformbarkeit
- Ausschmückungsteile für das Weichenumfeld liegen bei
- Brünierte Profile, Laufflächen blank
- Zum Umstellen ist ein motorischer Weichenantrieb erforderlich
- Herzstückpolarisierung erforderlich
- Code 83 (Profilhöhe 2,1 mm)
- Ergänzend wird in Code 83 ein Dreischienen-Gleissystem für HO/H0e sowie HO/H0m angeboten

Eine Auswahl an unterschiedlichen HO Weichtypen. Die private Mehrsystemlokomotive (RailTop) und der Doppeltragwagen, ebenfalls ein Produkt aus dem Hause Tillig, sind auf der langen Weiche EW 6 platziert. Zur besseren Sicht fehlt die Containerbeladung auf der vorderen Wagenhälfte.

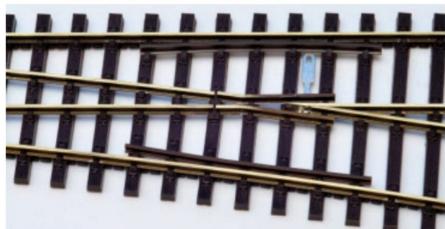




Pro Stellschweile liegen Schienen- und Isolierverbinder sowie Ausschmückungsteile für das Weichenumfeld bei (bei der DKW doppelt).



Nicht nur die normalen Schwellen, auch die Stellschweile ist strukturiert. Zwei Positionen sind zur Stelldraht-Durchführung vorhanden.



Kurz vor dem eigentlichen Herzstück erfolgt die elektrische Trennung der gegenseitig gepolten Flügelschienen.



Sowohl die DKW, als auch die EKW mit aussenliegenden Zungen sind echte Hingucker auf einer HO Zweileiteranlage. Ausserdem verkürzen sie eine komplexe Weichenstrasse.



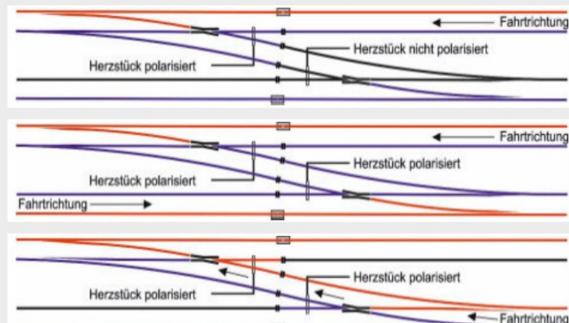
Die Doppelkreuzungsweiche mit aussenliegenden Zungen hat eine Länge von 276 mm, ihr Bogenradius beträgt 1050 mm. Den Versatz beim Befahren mit massstäblichen Wagen kann man als minimal bezeichnen.



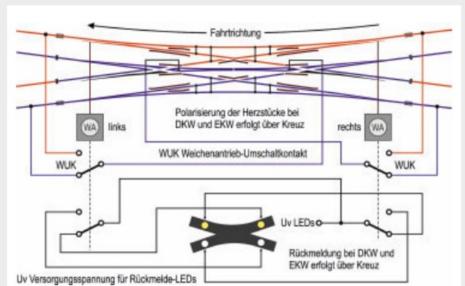
Drei Namen sind im Gebrauch für ein und denselben Weichtyp: Spalt-, Ypsilon- oder Aussenbogenweiche. Tillig hat davon zwei in unterschiedlicher Länge in seinem Gleisortiment.



Polaritätsverhältnisse bei Tillig-Elite-Weichen und DKW



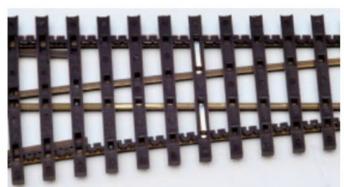
Eine korrekte Herzstückpolarisierung garantiert ungetrübten Fahrspass.



Das Überkreuzen der Herzstückanschlüsse gilt für alle DKWs und EKWs, bei denen Herzstücke zu polarisieren sind. Auch das Überkreuz-Prinzip der Rückmeldung gilt für alle DKWs und EKWs.



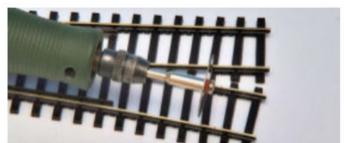
Nicht nur die langen EW 5 und 6 Weichen lassen sich in gewissen Grenzen verformen, auch der EW 3 Typ beispielsweise mit einer Länge von knapp 284 mm lässt sich in einen eleganten Bogen formen. Zur Arretierung wurde die Weiche mit Gleisnägeln auf einem Korkuntergrund fixiert.



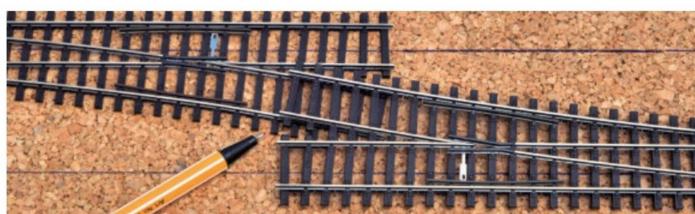
Grund der Verformbarkeit ist die mäanderförmige Ausführung der Stege zwischen den Schwänen.



Der Normabstand beim Tillig-Elite-Gleis beträgt 59 mm. Die NEM empfiehlt im Bahnhofsbereich einen Gleisabstand von 52 mm. Um dies zu erreichen, müssen die abzweigenden Äste beschneidet werden. Ein positiver Nebeneffekt: Die Gesamtlänge reduziert sich.



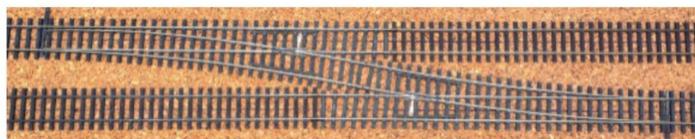
Die roten Markierungen bedeuten die Schnittstellen. Für die Feinanpassungen sind ein paar Feilenhiebe erforderlich.



An einer der beiden Weichen sind am abzweigenden Strang längenmäßig zwei Schwänen zu kappen, an der zweiten Weiche sind es deren drei.



Die mit einer Diamanttrennscheibe beschneideten Schienensprofile sind mit einer Feile zu entgraten und die Kanten abzuschärfen.



Die beiden beschneideten EW 3 Weichen im NEM-Abstand von 52 mm. Die Gesamtlänge dieses einfachen Gleiswechsels reduziert sich bei der angewandten EW 3 von knapp 57 cm auf 52 cm. Die Herzstück-Anschlusslaschen können durch direkte Lötarbeiten ersetzt werden.

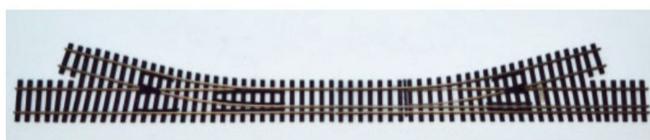


Die beiden Endschwänen mit den Ausnahmen sind nach dem Aufschieben der Isolierverbinder korrekt zu platzieren.

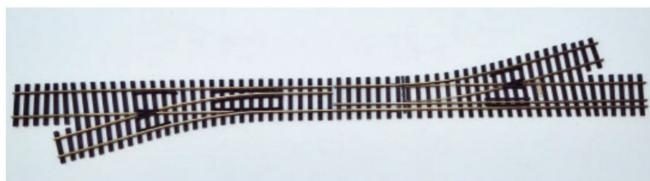
Spezialformen für die Kombinationen H0/H0e und H0/H0m



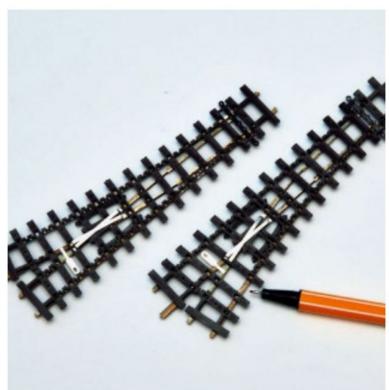
Zur Kombination von Regel- und Schmalspur bietet Tillig ein interessantes Sortiment in Kleinserienqualität. Dazu zählen Dreischienenweichen in unterschiedlichen Konfigurationen, Abzweige (links, rechts, ohne Zungen), zwei Kreuzungen (links und rechts kreuzend), einfache Weichen und einen Gleiswechsel. Diese Artikel sind sowohl für H0/H0e als auch für H0/H0m erhältlich.



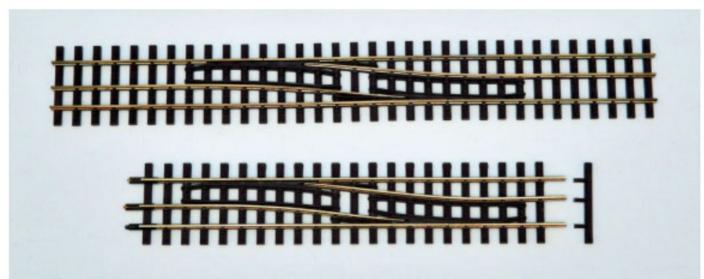
Beim Planen eines Anlagenteils mit Regel- und Schmalspur ist zu berücksichtigen, dass sich die dritte Schiene bei den Kombinationsweichen stets im geraden Weichenstrang befindet.



Zu berücksichtigen sind unter Umständen auch gegenläufige Formationen. In einem derartigen Fall ist ein so genannter Gleiswechsel erforderlich.



Durch das Entfernen der Zwischenstege im abzweigenden Strang erreicht man den Abzweigwinkel von 15°.



Ist das Platzangebot beschränkt, so lässt sich die Normlänge des Gleiswechsels von 228 mm auf das erforderliche Mindestmaß von 158 mm reduzieren.

Mit starren Geometrien stösst man des Öfteren an vorgegebene Grenzen, durch die Flexibilität der Tillig Weichen lässt sich manches Weichenstrassenproblem ausserdem optisch anspruchsvoll und elegant lösen. Zum Umstellen der Federzungenweichen ist motorischer Antrieb erforderlich. Auch ein Servoantrieb ist verwendbar. Es ist ausserdem ein optischer Genuss, wie sich diese vorbildorientierten Zungen mehr oder minder langsam bewegen. Eines Besonders kräftigen Antriebs bedarf es zum gleichzeitigen Umstellen der vier Zungen pro Seite bei der DKW Bauart Baeseler. Bestens geeignet dazu ist der hauseigene Tillig-Motorantrieb (siehe LOKI 9/2012). Befinden sich weniger kräftige Antriebe im Elektro-Repertoire, so wird die durchgehende Stellschwelle getrennt und pro Seite über zwei Antriebe umgestellt.

Polarisierung der Herzstücke

Eine solche ist bei allen Weichentypen unbedingt erforderlich. Sowohl bei den einfachen Weichen (EW) als auch bei den doppelten Kreuzungsweichen mit innen- und aussenliegenden Zungen sind jeweils die beiden inneren Schienen am Weichenende mit einem Isolierverbinder zu bestücken. Der Anschluss für die Herzstückpolarisie-

rung erfolgt entweder über die Lötfahne oder über eine Lötverbindung über die beiden inneren Profile an der Unterseite. Zu beachten ist die Polarisierung bei den doppelten und einfachen Kreuzungsweichen, die über Kreuz geschaltet werden muss. Der Weichenantrieb-Umschaltkontakt der linken Seite schaltet dem rechten Herzstück die korrekte Fahrstrompolarität zu und umgekehrt. Die Leitungen der Rückmeldung zum Stellwerk sind bei diesem Weichentyp ebenfalls über Kreuz zu führen.

NEM Abstand im Bahnhof

Bei einer einfachen Gleisverbindung beispielsweise beträgt der Gleisabstand der Elite Weichen 59 mm. Laut NEM (Normen europäischer Modellbahnen) Empfehlung soll der Gleisabstand im Bahnhof 52 mm betragen.

Zur Umsetzung dieser Norm ist ein Be-schneiden der Weichen im abzweigenden Strang erforderlich. Nach dem Ermitteln und Markieren der Schnittstellen werden mit einer Korund- oder Diamanttrennscheibe die Profile aus Sicherheitsgründen etwa 1 bis 2 mm vorher getrennt. Nach dem Entgraten erfolgt die erste Probe. Zur Anpassung kleinerer Korrekturen ist Feilen empfehlenswert. Die Endschwellen der ab-

getrennten Schienenstücke mit ihren Ausbuchtungen für Schienen- und Isolierverbinder werden abgetrennt und unter die neue Verbindung platziert.

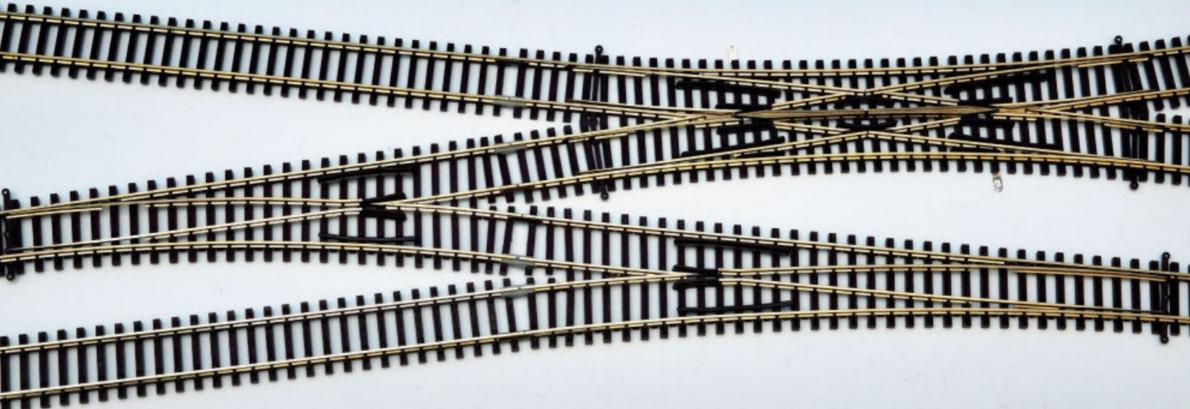
Ein Plädoyer für Kombination

Modelleisenbahner, deren Herz nicht nur für die Regel- sondern auch für die Schmalspur schlägt, finden im Tillig Sortiment interessante Weichenformen zur Kombination beider Spurweiten. Sei es die RhB mit der Meterspur (H0m) oder eine Schmalspurstrecke mit 750 mm Spurweite (H0e), sämtliche Weichen- und Kreuzungstypen sind für beide Spurweiten erhältlich. Ein besonderer Hingucker im Kombibahnhof sind Dreischienengleise mit Ein- bzw. Ausfädelung der schmalen Spur. Ergänzend dazu kann die Schmalspur die Regelspur im Einfahrbereich des Bahnhofs oder bei einer Zufahrt zum Güterbereich kreuzen resp. umgekehrt.

Tipps zu Anwendung und Planung

Bei der Planung eines Bahnhofs in der sich Regel- und Schmalspur tangieren ist auf die Ausführung der avisierten Dreischieneweiche oder des Abzweigs und deren Position des inneren Schmalspurprofils zu achten. Aufschluss darüber geben die Weichenbilder

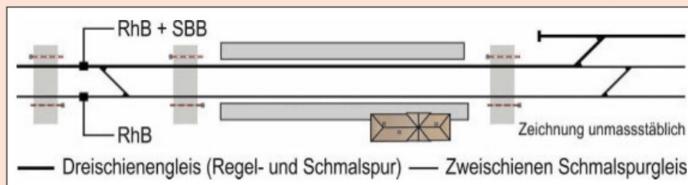
Auch für die Spurweite TT bietet Tillig ein grosses Gleis- und Weichenprogramm an



Ergänzend zu den einfachen Weichen mit anschraubbaren, elektromagnetischen Antrieb finden sich im Tillig TT-Weichensortiment auch Modellweichen für vorbildorientierte Weichenstrassen. Im Bild zu sehen sind die EW 2 (15°), die EW 3 (12°) und die 15° Doppelkreuzungsweiche Bauart Baeseler mit aussenliegenden Zungen. Zum Stellen dieser Weichen empfiehlt sich der hauseigene Unterflurantrieb.

Bündner Beispiel für den praktischen Anlagenbauer: Domat/Ems der RhB

Ein Regionalexpress aus Chur mit Ziel St. Moritz fährt auf dem Dreischienenabschnitt in Domat/Ems ein.



In der Ausfahrt vom Bf Domat/Ems Richtung Reichenau-Tamins zweigen Regel- und Schmalspur zu den ausgedehnten Industrieanlagen ab.



Die Bahnhofseinfahrt von Domat/Ems aus Richtung Chur mit dem Schmalspurabzweig zum zweiten RhB Streckengleis.



Das Pendant auf der Westseite des Bahnhofs Domat/Ems: Ausfahrt in Richtung Reichenau-Tamins und die Zufahrt zum Industriegebiet.

auf der Tillig homepage unter www.tillig.com

Nach dem Anfertigen von Handskizzen und Kopien wird beim Aneinanderfügen ausgeschnittener Kopien ersichtlich, an welcher Stelle unter Umständen ein so genannter Gleiswechsel erforderlich ist. Zur Ermittlung dienen auch vergrößerte Kopien der schematischen Zeichnungen aus dem Tillig-Gleiskatalog. Auf diesen Kopien kann man die Einzelposition des Schmalspurgleises als roten Strich darstellen. Für platzbeschränkte Modellbahner können die 228 mm Länge des Gleiswechsels entscheidend sein. Dieser lässt sich problemlos von 228 auf 158 mm kürzen. Die beiden Endschwellen werden zur Tarnung unter den Stossstellen eingefügt.

Die ganze Gleisgeometrie des Dreischienensystems basiert auf 15° Abzweigwinkel, lediglich die einfachen Schmalspurweichen weisen 18° auf. Um keine Unsymmetrie zwischen normaler und Dreischienenweiche entstehen zu lassen, werden die 18 auf 15° geändert. Durch das Auftrennen des Schwellenrostes unterm Abzweiggleis ist das Problem gelöst. Allenfalls mit einer feinen Flachzange die abzweigenden Profile minimal begraben. Beim Verbinden von einfachen Schmalspurweichen mit anderen Elementen des Schmalspur- respektive Dreischienensystems sind fallweise Schwelben zu kürzen. Was aus herstellungsbedingten Gründen nicht erhältlich ist, ist eine Dreischienenweiche mit einem Dreischienenabzweig. Dreiachsige Schmalspurlokomotiven bräuchten mit Bestimmtheit über die Herzstücke manuelle Schubhilfe.

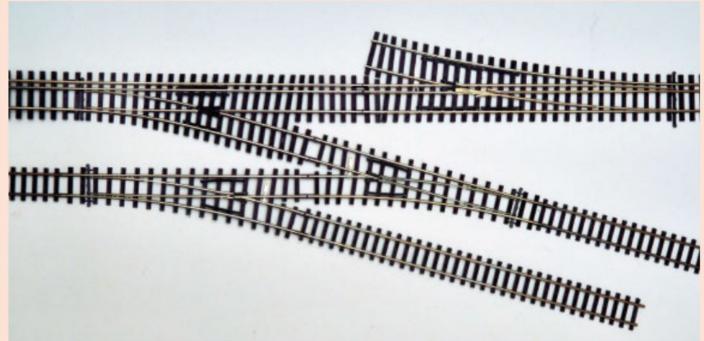
Sollen sich Regel- und Schmalspur auf der Anlage kreuzen, so stehen sowohl links- als auch rechtskreuzende Kreuzungen zur Verfügung. Mit dem gebotenen Schmalspur- und Dreischienensortiment lassen sich optisch ansprechende Gleisfiguren erstellen.

Ein Praxisbeispiel: Domat/Ems

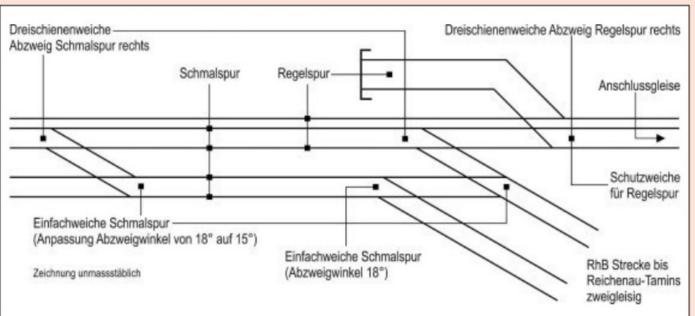
Die RhB-Strecke von Chur nach Reichenau-Tamins (-St. Moritz, -Disentis) ist zweigleisig und wird vorwiegend im Linksverkehr befahren. Das Richtungsgleis nach Reichenau ist zwischen Chur und Domat/Ems als Dreischienengleis ausgeführt. Nach dem Bahnhof befindet sich ein ausgedehntes Gewerbe- und Industriegebiet, das sowohl von der RhB als auch von den SBB über Anschlussgleise bedient wird. Diese Station eignet sich als Musterbeispiel für einen Dreischienengleisbetrieb. Wie ein anschliessender Güterumschlag unter Einbeziehung zweier Spurweiten für Heimanlagen konfiguriert sein könnte zeigt der Vorschlag. Das Tillig Dreischienensystem bietet ausreichend Möglichkeiten für interessante Kombinationen von Regel- und Schmalspur. ○



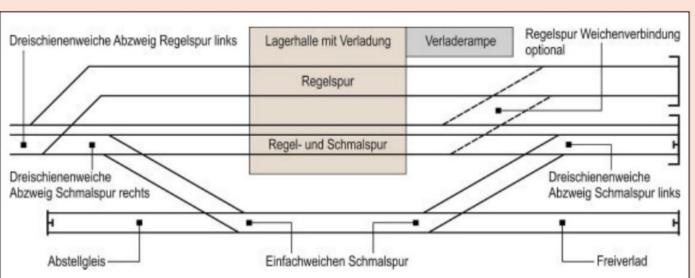
Die Weichensituation bei der Bahnhofseinfahrt aus Chur, hier nachgestellt mit Tillig H0m-Gleismaterial.



Die mit dem Tillig Dreischienensystem machbare und hier nachgestellte Bahnhofsausfahrt in Richtung Reichenau respektive Industriegebiet. Der HO-Abzweig oben führt zum Prellbock im Schutzbereich.



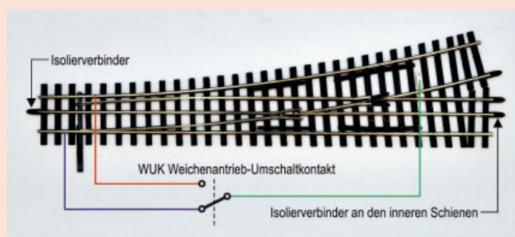
Eine Weiche mit drei Schienen im abzweigenden Strang ist produktionstechnisch kaum realisierbar und darum nicht im Sortiment. Wichtig für vorbildtreue Modellbahner ist zumindest die Darstellung der Schutzweichenfunktion für die Regelspur, die wir im Modell nachstellen können.



Hier noch eine Anregung zur Darstellung des Güterumschlags auf einem Dreischienen-Areal, welche auf Heimanlagen mit gängigen Dimensionen für zusätzliche Betriebsmöglichkeiten sorgen kann.



Werden H0e-Schmalspurweichen von Gerade auf Abzweig verbunden, so sind einige Schwellen passend zu kürzen.



Darauf ist bei der Herzstückpolarisierung zu achten: Bei Dreischieneweichen mit Abzweig in H0 sind vier Isolierverbinder anzubringen.



Ein Regionalzug nach Rhäzüns auf dem Dreischienengleis in Domat/Ems.



Der Gegenzug zum Regionalexpress nach St. Moritz eilt nun auf dem reinrassigen Schmalspurgleis durch Domat/Ems der Kantonshauptstadt entgegen.

Ein Dampftramzuglein für die Gartenbahn Spur G im Eigenbau

Mit Volldampf durch Berns Gassen

In LOKI 11/2010 stellten wir einen äusserst vielseitigen und liebenswürdigen Modellebauer mit vielen Talenten mitsamt seiner Gartenbahn im LGB-Massstab vor. Hans Zoss, oder wie man mit Berner Zunge sagt «dr Zoss Housi», hat es wieder einmal gepackt. Entstanden ist in seiner Werkstatt eine nostalgische Komposition aus der Stadtberner Eisenbahngeschichte.



Das Wichtige auf einen Blick: Zwei «chräftige Giele» für den Betrieb und sauber glänzende Kupferrohe und Armaturen.

Von René Stamm (Text und Bilder)

Uebert das schlechte Wetter von 2014 ist schon viel gesprochen worden. Aber schlechte Zeiten können auch gute Seiten haben. So wurde in der Zoss'schen Werkstatt in Rümligen fleissig gewerkelt. Ohne Bauarbeiten ist es ihm einfach nicht wohl. Verschiedene, aber eigentlich nicht zielgereichtet Gespräche haben den Entscheid reifen lassen, für die Spur G (LGB) wieder einmal zu «bauen». Der Entscheid fiel auf die Berner Strassenbahnen.

Der nostalgische Dampfzug

1894 erhielt die Berner Tramwaygesellschaft BTG (später SSB, Städt. Strassenbahnen Bern) für die zweite zu eröffnende Strassenbahnlinie, sieben Tramwaydampflokomotiven G 3/3 11–18 bei der SLM gebaut und 12 vierachsige Personenwagen Nr. 19–30 bei der SIG in Neuhausen gefertigt. Die Lokomotiven wurden ab 1902 nach und nach verkauft. Zwei Exemplare haben die Zeit bis heute überdauert. Während die Maschine Nr. 18 im Verkehrshaus Luzern zu bestaunen ist, fährt die Nr. 12 mit einem Personenwagen wiederum in Bern.

Die Personenzüge überlebten die Einsätze in Bern nicht. Bereits 1905 verkaufte die SSB die überzähligen Fahrzeugen 20, 26 und 29 nach Genf. Die in Bern verbliebenen Wagen wurden für die elektrischen Triebwagen angepasst und später verschiedentlich umgebaut und auch umnummiert. Sie verkehrten nun als Nr. 301–309, erhielten ab 1927 den olivgrün/elfenbein Anstrich. Dann ab 1934 bekamen sie neue, modernere Wagenkästen. Die ersten waren die C4 305 und 307. 1957 kamen Ausrangierung und Abbruch. Glück hatten C4 301 und C 307. Ersterer kam auf einen Spielplatz in Neuhausen und der zweite Wagen wurde in der SBB-Werkstätte der Brünigbahn in Meiringen fürs Verkehrshaus in den Ursprungszustand zurückgebaut und erhielt die alte Nummer 26.

Wie kommt es jedoch, dass in Bern wieder ein ganzer Dampfzug vorhanden ist und der Wagen die Nr. 31 trägt? Nun, Not macht erfunderisch und wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Eine Tramdampflok ohne Wagen macht kein Spass. Also suchte man nach Lösungen. Ein findiger Kopf entdeckte im Fahrzeugpark der MOB einen alten, vierachsigen Flachwagen (O 816), der in den Grundmassen und bei den Drehgestellten annähernd dem Dampftramanhänger entsprach. Unter grossem Einsatz der Lehrwerkstätte Bern und des Carrossierewerkes Gangloff Bern wurde ein neuer Wagenkas-



Dampfzug mit der Tramway-Lok G 3/3 Nr. 18 und dem C4 26 aus dem VHS zu Besuch in Bern 2001.

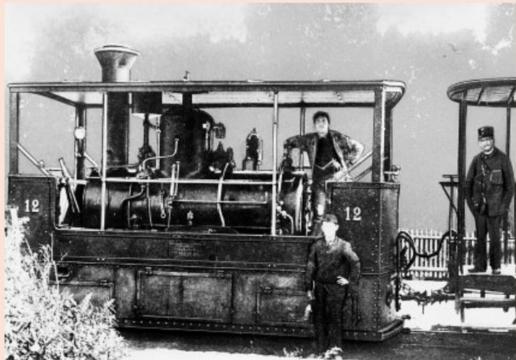


Das Berner Pendant, die nostalgische Komposition mit G 3/3 Nr. 12 und C4 31 an der Schwanengasse.



Beim C4 31, dem Vorbild unseres Modells, handelt es sich um einen Nachbau aus dem Jahre 2002.

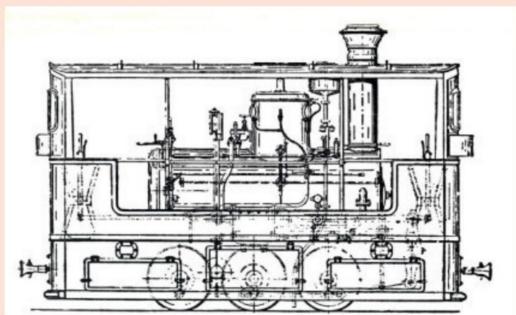
Als Grundlage für Zoss Housis Modell dienten einige Fotos und Zeichnungen



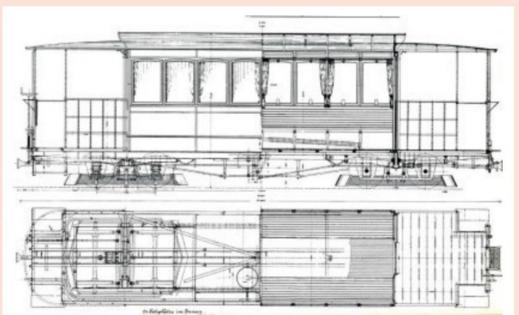
Stark retuschierte Aufnahme der G 3/3 12 kurz nach Betriebseröffnung.



Dampftramwaywagen C4 26 kurz vor der Ablieferung in Neuhausen.



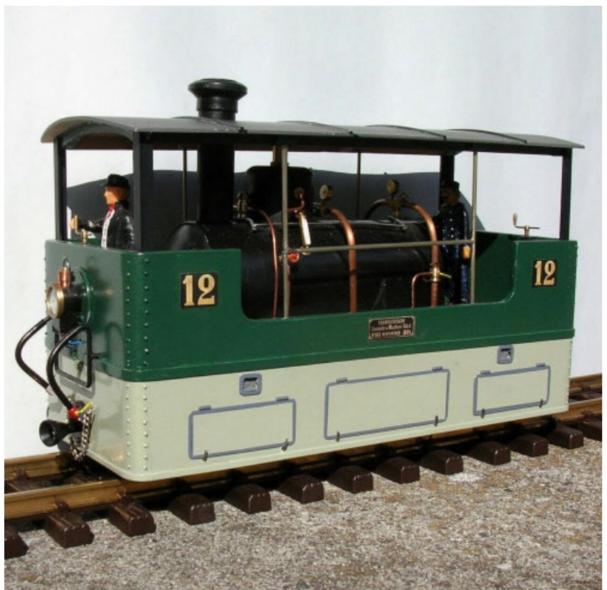
Grobe Planskizze der Berner Kastendampflokomotiven.



Original SIG-Plan der Wagenserie aus dem Jahre 1894.



Markante Stirnfront mit Kupplung, Lampe und Bremsschläuchen.



Der gemäss Vorbild abgedeckte Antrieb und natürlich ein stolzer Lokführer Mänu Batt.

ten gebaut und 2002 der neugegründeten BTG für den Betrieb übergeben. Um zu zeigen, dass es sich nicht um einen Originalwagen handelt, erhielt der spezielle Nummer 31. Uebrigens, jedes Jahr finden mit dem schönen Zug öffentliche Fahrten statt. Auskünfte gibt's unter www.dampftram.ch.

Die Tramway-Lok im Modell

Wie bei Hans Zoss gewohnt, werden die Modelle grösstenteils aus Sperrholz 4mm gebaut. Dieses lässt sich leicht verarbeiten und ermöglicht mit passendem Leim auch viele Verbindungs möglichkeiten. Wenden wir uns vorerst der Lokomotive zu.

Als Grundlage dienten eigene Aufnahmen des Originals, ergänzt durch einzelne Masse aus alten Zeichnungen. Die Maschine sollte mit elektrischem Antrieb ausgestattet werden um problemlos auf einer Aussenanlage zum Einsatz zu kommen. Als Motor wurde aus dem LGB-Programm das Verstärkungsmodul 66095 für den ICE gewählt. Hier musste ein Kompromiss eingegangen werden. Der Antrieb ist nämlich nur mit zwei Achsen ausgerüstet, während das Vorbild als G 3/3 unterwegs ist. Die tief heruntergezogenen Seitenblenden die jeglichen Blick auf die Räder verhindern, lassen diese Abweichung zu. Das Dach der Lok ist aus Holz gefertigt. Nach dem Zuschnitt wurde das Material einseitig auf Lattenbreite eingeschnitten, angefeuchtet und mit den vorher zugeschnittenen Dachsparren auf die gewünschte Wölbung fixiert.

Für den Bau des Kessels wurde eine Rahmspraydose verwendet. Der nach innen gewölbte Boden wurde sorgfältig entfernt und umgedreht wieder eingefügt. An der anderen Dose Seite wurde das Ventil entfernt, das Rohr auf die gewünschte Länge verkürzt. Die fiktiven Rohrverbindungen, Stützen und Geländer entstanden aus Schweiss- oder Eisendrähten und Kupfer röhrchen aus dem Werkstattfundus. Echte Kunstwerke sind Stirnlampen, die Kuppelungen, das Kamin und der Dampfdom, die an der hauseigenen Drehbank entstanden sind. Im Kamin ist auch ein Rauchgenerator eingebaut, damit im Betrieb noch eine «fast echte» Rauchentwicklung entsteht.

Das Wagenmodell

Auf grundsätzlich gleiche Art und Weise wie die Lok ist der Anhänger entstanden. Hier diente als Grundlage für alle Masse vor allem Planmateriale und historische Bilder aus dem Buch «Strassenbahnen von Bern und Thun» Verlag Eisenbahn 1972. Selbstverständlich wurden verschiedene Abklärungen vor Ort vorgenommen.

Einmal mehr ist Holz die wichtigste Grundlage der Konstruktion. Dann musste wiederum der Werkstattvorrat auf Drähte



Gesamtansicht des Tramway-Wagens C4 Nr. 31 von Hans Zoss mit den zwei typischen Plattformen.



«Wie gfaut Dir mi neu Huet?» Begegnung von Stadt- und Landvolk auf der Wagenbühne.

und Rohre durchsucht werden, um Gitter und Stangen herzustellen. Die Drehgestelle sind bei LGB in der Ersatzteilliste unter der Nummer 67 300 zu haben und für den Zuschnitt der Scheiben im Wagenkasten nutzte der Erbauer alte CD-Hüllen.

Der Anstrich der beiden Fahrzeuge erfolgte mit einer selbst gemischten Farbe, nach Muster der in Bern fahrenden Vorbil-

der. Die Beschriftungen wurden ebenfalls an den Vorbildern direkt aufgenommen, auf dem eigenen PC bearbeitet und vorerst einmal auf normales Papier ausgedruckt und aufgeklebt. Es ist jedoch angedacht die Beschriftung zu einem späteren Zeitpunkt durch professionell gefertigte Produkte von Identico zu ersetzen sobald alle geplanten Modelle fertiggestellt sind. ○

Szenen-News



19. Echtdampf-Hallentreffen vom 9. bis 11. Januar 2015 in Karlsruhe

Ein ganz besonderer Duft

Liebhabern dampfbetriebener Modellen wurde auf dem diesjährigen Treffen bei unserem nördlichen Nachbarn wieder einiges geboten. Der Anlass, der nun schon zum 19. Mal stattfand, ist in seiner Art einzigartig. Traditionell dominiert in dieser Ausstellung die Eisenbahn. Aber auch die Erbauer und Betreiber von dampfbetriebenen Schiffsmodellen und stationären Dampfmaschinen haben in Karlsruhe eine Plattform gefunden, auf der sie in entspanntem Rahmen Erfahrungen austauschen können. Nach Angaben des Messeveranstalters waren rund 700 Teilnehmer mit etwa 1000 Modellen angereist, um die knapp 20'000 Besucher an ihrer Begeisterung für die Technik teilhaben zu lassen. In zwei Hallen lag über das gesamte Wochenende der Duft von Öl, Kohle und Dampf in der Luft.

In der Halle 3 des Messegeländes war auch dieses Jahr wieder ein grosser Rundkurs für die Spurweiten 5 und 7 ¼ Zoll aufgebaut. Auf diesen klassischen Gartenbahn-Spurweiten konnten die Besucher alle Arten von Modellen in praktisch allen gebräuchlichen Massstab im Betrieb erleben. Die Dampflokomotiven beherrschten eindeutig das Betriebsgeschehen, aber auch andere Traktionsarten waren vertreten.

Auf einem separaten Rundkurs hatten die Freunde der amerikanischen Waldbahnen ihre Fahrzeuge im Einsatz. Besonders am Sonntag waren die beiden eingesetzten Publikumsdampfzüge umlagert und zogen ihre vollbesetzten Wagenschlangen annähernd im Grenzlastbereich durch die Halle.

Das Hallentreffen bietet vor allem für die engagierten Gartenbahner eine einmalige Gelegenheit ihre Fahrzeuge auch in der kalten Jahreszeit einmal auf die Gleise zu stellen und ausgiebig zu erproben bevor es im kommenden Frühjahr wieder auf die Außenanlagen der einzelnen Clubs geht. Das Karlsruher Echtdampf-Hallentreffen hat sich so über die Jahre als fester Bestandteil des Jahresprogramms in der Szene etabliert. Es ist daher nicht verwunderlich, dass auch dieses Jahr wieder die unterschiedlichsten Sprachen entlang der Strecke zu vernehmen waren. Hier werden Freundschaften gepflegt und neue geschlossen.

Neben der Internationalität fiel vor allem auf, dass die Beschäftigung mit der Gartenbahn auch das Potential hat, eine Familienangelegenheit zu werden. So waren einige Jungloksführer beiderlei Geschlechts in elterlicher Begleitung auf der Strecke anzutreffen. Dass die Beschäftigung mit diesen Fahrzeugen grossen Spass bereitet, konnte man an den Gesichtern der jungen und auch etwas älteren Fahrzeugführern deutlich ablesen. Eine weitere Attraktion bildeten die Lokomobile, die sich mit ihren eindrücklichen Dampfpfeifen immer wieder den Weg durch die Hallen bahnten.

Halle 2 war vor allem kleineren Spurweiten und den Ausstellern von stationären Dampfmaschinen vorbehalten. Hier gab es neben den klassischen Ein- und Zweizylindermaschinen aus den Kinderzimmern des vergangenen Jahrhunderts auch hochde-

tailierte Nachbauten von eindrücklichen, stationären Maschinen zu bewundern.

Schiffsmodellbauer hatten ebenfalls Gelegenheit, ihre Fahrzeuge dem interessierten Publikum zu erklären sowie auf einer kleinen Wasserfläche die Seetauglichkeit ihrer Modelle unter Beweis zu stellen.

Bei der Eisenbahn in „kleinerer“ Massstäben dominierten eindeutig die dampfgetriebenen und per Funkfernsteuerung kontrollierten Modelle in der Baugröße IIIm. Aber auch auf Rundkursen für die Spur 0 und die Spur 1 konnten teilweise beachtliche lange Züge ihre Runden ziehen.

Ein ganz besonderer Publikumsmagnet war die Anlage der Tinplate-Freunde. Hier verkehrten originale Spur 1-Modelle mit Spiritusfeuerung der Marken Märklin, Bub, Bing und anderen. Die Züge fuhren auf einer liebevoll gestalteten Anlage, auf der sich der ganze Charme des alten Blechspielzeuges entfalten konnte. Aber auch die Freunde hochdetallierter Fahrzeugmodelle kamen auf ihre Kosten.

Im vorderen Hallenteil hatten die Besucher die Möglichkeit, sich an diversen Ständen über das vielfältige Angebot an Modellen, Halbzeugen und Werkzeugmaschinen zu informieren.

In der entspannten Atmosphäre der gesamten Veranstaltung wurde sicherlich dem einen oder anderen Besucher die Lust auf mehr geweckt. Jedenfalls war bei Gross und Klein die Begeisterung für diese Art des Modellbaus und des Eisenbahnbetriebs deutlich zu spüren.

(sk)



Fliegende Grenzen zwischen Modellbau und Maschinenbau



SBB E 3/3 8527 von Peter Schmidt (Südostbahn-Lehrlingswerkstätte) für die 7 1/4"-Spur.



Der grosse Andrang bei den Publikumszügen machte Vorspann erforderlich.



Auch Vertreter von der Insel kamen nach Karlsruhe.



Immer wieder Beliebt in 1:32: Charme von Tinplate-Modellen.



Vielfalt im Massstab 1:32: Ein top detailliertes Aster-Modell der Great Northern S2.



Mit Dampf geht es hier den Berg hinauf.



Faszinierend: Funktionsfähiges Kraftwerk.

Es ist wieder soweit: Olten, 28./29. März 2015

In Olten trifft sich die Szene: Spur-0-expo.ch

Es ist bereits das vierte Mal, dass die «Eisenbahn-Modellbaugruppe Wangen b. Olten» zusammen mit dem «Brugger Modelleisenbahn-Club, BMC» die Ärmel hochkrepeln und den beliebten, im Zweijahresturnus stattfindenden Anlass auf die Beine stellen. Es soll an dieser Stelle wieder einmal anerkennend und dankend der Einsatz und die Arbeit Freiwilliger erwähnt werden. Dieser Einsatz geschieht in der Absicht, der Modellbahnszene, aber auch der interessierten Bevölkerung mit dem potentiellen Nachwuchs eine Möglichkeit zum Treffen Gleichgesinnter und zu attraktiver Information und Motivation zu bieten.

Der Einsatz ist heuer den Organisatoren besonders hoch anzurechnen, verloren sie doch am 10. November, mitten in der Vorbereitungsphase mit Peter Schibli nach kurzer Krankheit. Er war bestens bekannt in der Szene, unter anderem mit der imposanten Modul-Anlage der Wangener Modellbaugruppe, welche er mit grossem Aufwand an verschiedenen Ausstellungen zusammen mit Freunden und Kollegen im In- und Ausland einem immer wieder hell-auf begeisterten Publikum präsentierte.

In der Stadthalle werden rund 50 Hersteller und Händler Modelle und Angebote präsentieren. Verschiedene Clubs, Teams, Gruppen und Einzelkämpfer werden ausserdem mit Anlagen und Vorführungen zeigen, wie vielfältig das Spektrum modellbahnerischer Tätigkeiten in dieser Bau-



grösse sein kann. Eine Ausstellung von Eigenbau-Modellen in Schau-Vitrinen sowie Pinnwände für Vermittlung von Occasionsware durch Private dürfte ebenfalls viele Interessierte ansprechen, eine Spielanlage Kinder besonders die Jüngeren. Und «fürs Zämhöckle und Fachsimple» empfiehlt

sich wiederum das «Terrassenrestaurant» mit Aussicht aufs Geschehen. Die Ausstellung in der Stadthalle Olten ist geöffnet am Samstag von 10 bis 18 Uhr und am Sonntag von 10 bis 17 Uhr. Der Eintritt ist auch dieses Jahr wieder frei.
www.Spur-0-Expo.ch

(bk/mn)



Foto: Bruno Kalberer

Veranstaltungen für die Insider der Szene können auch attraktive für deren potentiellen Nachwuchs sein.

Der Februar-Monatszug auf dem Kaeserberg

Geschobener Pendelzug für den Regionalverkehr

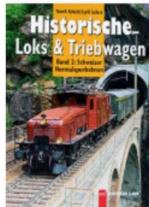


Der Pendelzug: Re 4/4II, 80t, 4,7 MW, Last: 20 Achsen, 399 Pl., 234t, V/max. 140 km/h.

Die erst 1985 abgelieferte Lokomotive Re 4/4 II 11396 ist die zweitjüngste ihrer Bauart, und sie war von Anfang an rot. Am Kaeserberg schiebt sie einen Pendelzug mit sechs Wagen der Einheitsbauart EW II, alle im klassischen grünen SBB-Farbkleid mit dem SBB-Logo von 1982. Einer der drei Zweitklasswagen hat einen verbesserten Komfort, was am türkisfarbenen Streifen erkennbar ist. Noch haben alle Wagen bei den Türen die 1996 entfernten gelben Handläufe. Der Bl Steuerwagen gehört zu der 1976 gelieferten Serie von 30 baugleichen Fahrzeugen und nicht um einen durch Umbau entstandenen Wagen dieser Bauart. Diese Steuerwagen haben ab 1987 rote Fronten bekommen, später zum Teil auch Scheinwerfer.

(pd)

Medientipps



Historisches in Normalspur

Da wird sicher völlig rechtens behauptet, in England, dem eigentlichen Geburtsland der Eisenbahn, gebe es über 1000 (!) aufbewahrte Dampflokomotiven, egal ob betriebsfähig oder als «Ruinen» irgendwo abgestellt. Mit solch gigantischer Zahl kann die gegenüber England eher kleine Schweiz nicht aufwarten, immerhin sind auch bei uns zahlreiche historische Fahrzeuge aufbewahrt und in vielen Fällen auch betriebsbereit. Aufgrund der frühen Elektrifikation in der Schweiz dürften die Elektrolokomotiven rein zahlenmäßig an erster Stelle stehen.

Wie viele und was für Loks und Triebwagen überhaupt hierzulande als «historisch» gelten, darüber ist jetzt für die Normalspurbahnen ein Band in der Edition Lan erschienen. Dass die Schmalspurbahnen bereits früher berücksichtigt wurden, dürfte auch damit zusammenhängen, dass Schmalspurbahnen in der Schweiz eine grosse Tradition haben. Der vorliegende neue Band behandelt alle historischen Loks und Triebwagen auf normaler Spur. Man erfährt hier viel Wissenswertes in Wort und Bild über die Fülle der früheren Triebfahrzeuge.

mvm

Historische Loks & Triebwagen, Band 2:
Normalspur: Von Yannik Kobelt und
Cyrill Seifert, 144 Seiten, ca. 150 Farb-
und s/w-Abbildungen, gebunden,
Format 16,5 × 23,5 cm, Edition Lan.
ISBN 978-3-906691-79-4

Preis: CHF 36.90 / EUR 29,95



Tipps von einem Modellbaukünstler

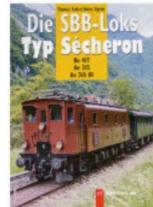
Ich muss es gleich zu Beginn loswerden: Ich bin kein Freund von Büchern, deren Inhalt ich bereits vorher schon gelesen habe. Und schon gar nicht, wenn ich ihn noch vorherer auf Französisch mühselig mir einverlebt habe. Doch wie heisst doch so treffend der Titel des berühmten Films vom ebensolchen Agenten im Dienste seiner Majestät? Sag niemals nie!

Und das tue ich im vorliegenden Falle des Klartext-Buches unserer Kollegen aus Fürstenfeldbruck gerne. Der Zusammenzug einer Artikelserie im El-Journal über den als spektakulär zu bezeichnenden H0-Gebäudebau von Emmanuel Nouailler sowie die entsprechende Verwitterungs- und Detaillierungstechnik auf höchstem Niveau ist für Interessierte an alten, bereits vom Teilerfall heimgesuchten Gewerbe- und Hinterhofbauten schon alleine optisch ein Genuss.

Auf 160 Seiten wird der Leser von hervorragendem Bildmaterial empfangen. Nicht nur das, der Künstler verrät in Wort und Bild anschaulich und viel aus seinem riesigen Erfahrungsschatz im hochstehenden Modellbau mit einfachsten Mitteln. Toll! bk

Perfekt bis ins Detail - 25 Modellbau-
Anleitungen, Von Emmanuel Nouailler,
160 Seiten, reich illustriert, Format 24,0 ×
29,0 cm, Hardcover im Schutzhumschlag,
Verlagsgruppe Bahn, Fürstenfeldbruck.
ISBN: 978-3-8375-1163-5

Preis: EUR 39,95



Genfer Lokomotiven für die SBB

Die in Genf ansässige Elektrofirma Sécheron konnte für die SBB drei Lokomotivtypen bauen, erst später wurden im Verbund mit den anderen Anbietern eine grosse Vielfalt von Loks und Triebwagen auch aus Genf auf die SBB-Schienen gestellt.

Die drei Loktypen mit dem Westinghouse-Antrieb Ae 3/5, Ae 3/6^{III} und Be 4/7 erreichten nie die Bekanntheit unter den Eisenbahnliebhabern wie etwa die Krokodile oder die Ae 4/7 der SBB. Obschon die Sécheron-Loks der SBB auch auf weiten Teilen des SBB-Netzes verkehrten, blieben sie doch mehrheitlich in der Westschweiz.

Dieses Bekanntheitsdefizit füllt jetzt das neue Buch aus der Edition Lan richtiggehend auf mit der Beschreibung dieser elektrisch auch aus Genf stammenden Lokserien der SBB. Speziell interessieren auch die Hintergründe der Antriebsweise aus den USA und den dort gebauten Lokserien mit Westinghouse-Antrieben. Aufgrund der wenigen Bekanntheit der Loks, ist der Inhalt umso empfehlenswerte.

Die drei ähnlichen Lokserien der SBB werden auch im Modellteil besprochen.

mvm

Die SBB-Loks Typ Sécheron, Von Thomas Estler und Heinz Sigrist, 144 Seiten,
ca. 148 Farb- und s/w-Abbildungen,
Format 15,5 × 23,3 cm, gebunden.
Edition Lan, ISBN 978-3-906691-70-1

Preis: CHF 36.90 / EUR 29,95



Sécheron-Loks der Privatbahnen

Als in der Schweiz die Eisenbahn-Rollmaterialindustrie noch einigermassen intakt war, war auch die Vielfalt der verschiedenen Loks und Triebwagen entsprechend gross. Aufgrund der Entwicklungen auf dem Gebiet der Eletrotraktion sprach man beim klassischen Krokodil von einer MFO-Maschine, bei der A 3/6^I von einer BBC-Lok und schliesslich etwa bei der legendären Be 6/8 und Ae 6/8 der BLS von einer Sécheron-Maschine, also die Namen des erststellenden Elektroanbieters aus der damaligen Zeit.

Die neue Publikation aus der Edition Lan betrachtet jetzt die vielen Loks und Triebwagen der Privatbahnen, die die Genfer Elektrofirma Sécheron auf die Schweizer Schienen stellen konnte, allen voran die grosse Lok Be 6/8 und Ae 6/8 der BLS. Hintergrundiges erfährt man aber auch über die laufachsenlosen Loks und Triebwagen von BT und EBT sowie über zahlreiche Triebwagen in der Schweiz, von denen man vordergründig die Herkunft kaum oder gar nicht weiss.

Nicht vergessen wurde auch ein Kapitel über die Modelle der Sécherons in verschiedenen Spuren.

mvm

A 6/8 und andere Privatbahn-Sécherons,
Von Heinz Sigrist, 176 Seiten, ca. 200 Farb-
und s/w-Abbildungen, Format 16,5 × 23,3 cm,
gebunden, Edition Lan.
ISBN 978-3-906691-80-0

Preis: CHF 39.90 / EUR 33,25

Veranstaltungen

Offene Türen in Basel

Wer? Modulbau-Freunde Basel

Wann? 31. Januar/1. Februar,

Wo? Basel, Gilgenbergerstrasse 9

Anlagen 0, H0, H0m. Clubbeizli.

Sa 13–17 Uhr, So 10–17 Uhr. Eintritt frei.

Tram 16, Bus 36 bis Leimgrubenweg.

www.mfb-basel.ch

Börse in Basel

Was? 30. Spielzeug, Puppen & Modellbahnbörse

Wann? 31. Januar, 10 bis 15 Uhr

Wo? Basel, Messe Halle 5.0

Modellbahnen, Modellautos, Blechspielzeug, Flugzeuge, Puppen, Spielsachen. Eintritt Erwachsene CHF 5.–.

Tel. 061 272 49 32

www.schoch-sammlerboersen.ch

Börse in Suhr

Was? Modellbahn- und Spielzeugbörse

Wann? 7. Februar, 10 bis 16 Uhr

Wo? Suhr, Zentrum Bärenmatte

Modellbahnen und -autos, Reparaturservice, Testgleis.

Auskunft: Tel. 079 703 28 14

Eisenbahnsammlung Uster

Was? Grosse Spur 0-Anlage in Betrieb

Wann? 7. Februar, 14 bis 17 Uhr

Wo? Uster, Lokremise beim Bahnhof

Hochwertige Eisenbahnmodelle, Dioramen, Anlage 0/0m, I/IIm. Original Eisenbahnutensilien.

www.eisenbahnsammlung.ch

Meeting US-Railroadfans

Was? American Railroadfans in Switzerland

Wann? 13. Februar, ab 19 Uhr

Wo? Zürich-Wollishofen, Wasserversorgung

Filmshow Thomas Hollenstein

«Railfanning in Montana 9/2014».

www.americanrrfans.ch

Nostalgie in der Ostschweiz

Was? Brunchfahrt im Apfelsaft-Express

Wann? 15. Februar

Wo? ab Romanshorn

Rundfahrt durch die Ostschweiz im Nostalgie-Triebwagen. Brunch. Diverse Einstiegsmöglichkeiten. www.lokremise-sulgen.ch

Börse in Uster

Was? Modellbahn- und Spielzeugbörse

Wann? 28. Februar, 10 bis 15 Uhr

Wo? Uster, Stadthofsaal

Modelleisenbahnen, Autos, Blechspielzeug und Teddybären. Eintritt CHF 4.–. Infos: uster.boerse@bluewin.ch

Mit Dampf um den Säntis

Was? Rundfahrt mit A 3/5 705 und Eb 3/5 5819

Wann? 28. Februar

Wo? ab Zürich

Zürich–Sargans–Rorschach–St. Gallen–Wattwil–Rapperswil–Thalwil–Zürich. F. Landenberger, Beatenweg 8, 8600 Dübendorf 044 822 56 60, www.steam-adventure-tours.ch

Börse in Olten

Was? Oltnier Modellbahn- und Spielzeugbörse

Wann? 1. März, 10 bis 16 Uhr

Wo? Olten, Stadttheater/Konzertsaal

2 Min. vom Bahnhof Olten. Modellbahnen, -autos und Spielzeug. Über 100 Tische. Oltnier-Börse, Postfach 70, 4663 Aarburg Tel. 062 791 42 89, oltnierboerse@vtxfree.ch

Börse in Dietikon

Was? 64. Int. Modellbahn- und Autobörse

Wann? 7. März, 9 bis 15 Uhr

Wo? Dietikon, Stadthalle Fondi

Verkauf/Tausch Modellbahnen und -autos, Requisiten. CHF 5.–, Kinder gratis; VIP ab 7.30 Uhr, CHF 20.–, Gratis-P, S12. Infos: Tel. 044 740 21 80 oder 044 740 33 36

Bahnplattform in Erstfeld

Was? Eisenbahnfilme aus aller Welt

Wann? 7. März, ab 10 Uhr

Wo? Erstfeld, Casinosaal

Indien, Zimbabwe (R. Waller), Kohlenbahnen (A. Kilchenmann). CHF 10.–, bis 17 Jahre frei. Anmeldung erwünscht. Tel. 041 880 22 31, www.bahn-plattform.ch

Tin Plate im Technorama

Was? Sammlung Dr. Bommer

Wann? Ganzjährig

Wo? Oberwinterthur, Technorama

Grosse Blechspielzeug-Sammlung. Di–So 10–17 Uhr. Bus Nr. 5 ab HB Winterthur. www.technorama.ch

Heilig's Blechle

Was? Präsentationen, Demo, Ersatzteile

Wann? 27.–29. März

Wo? Schwäbisch Gmünd (D)

29. Tinplateforum für Sammler und Spieler. Infos zu Geschichte und Technik. www.tinplateforum.de

Erlebniswelt Toggenburg

Was? 5 Ausstellungen unter einem Dach

Wann? Ganzjährig

Wo? Lichtensteig SG, Hof

Spur 0-Anlage, Dampfmaschinen, Motormäher, Krippen. Mi, Sa und So 10.30–16.30 Uhr.

www.erlebniswelttoggenburg.ch

Wir sind aktueller!

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungsmeldungen für die Ausgabe LOKI 3/2015 bis spätestens 10. Februar 2015 an: Redaktion LOKI, Bruno Kalberer, Heimatweg 14 A, CH-5040 Schöftland.

Oder noch lieber per Mail an folgende Adresse: bkalberer@loki.ch

Eisenbahn-Romantik im Februar 2015

Die Sendungen werden im SWR ausgestrahlt. Verschiedene Wiederholungstermine.

Freitag, 30. Januar, 20.15 Uhr

Echter Dampf mit kleiner Kohle – Die Modell-Dampfer von Kürnbach Folge 835 (Neu)

Sie sind so gross wie ein Schuhkarton, oder auch mal zwei Meter lang, die Echtdampfmodelle auf Schienen. Einmal im Jahr treffen sich «Modell-Dampfer» im Oberschwäbischen Bauernhausmuseum Kürnbach, um ihre neuesten Errungenschaften vorzuführen oder einfach mit Gleichtümern zusammen zu sein. Eine kleine Dampflok richtig anzufeuern und zum Laufen zu bringen ist genauso schwierig und anspruchsvoll wie eine grosse. Rund 50 Anhänger der Spurweiten 5, 7 1/4 und 10 1/4 Zoll zeigen das jeden Sommer, wenn sie auf dem weitläufigen Gelände des Schwäbischen Eisenbahnverein ihre Modelle anfeuern und fahren lassen. Echtdampftreffen, das sind Veranstaltungen, die die Herzen der Fans höher schlagen lassen und Eisenbahn-Romantik war dabei, als die Dampffans sich zu ihrem jährlichen Stelldichein trafen.
(Wiederholungen: Samstag, 31. Januar, 8.45 Uhr und Montag 2. Februar 8.20 Uhr)

Freitag, 13. Februar, 14.15

Nürnberger Spielwarenmesse 2015

Teil 1

Folge 837 (Neu)

Seit 1995 berichtet Hagen von Orthloff mit seinem Team über die Neuheiten der Nürnberger Spielwarenmesse in der Eisenbahn-Romantik. Die erste Spielwarenmesse wurde 1950 in der Lebkuchenstadt veranstaltet, zwei Jubiläen also, die bemerkenswert sind. Wie in den vergangenen beiden Jahren wird Eisenbahn-Romantik den Neuheiten zwei Sendungen widmen und auch nach Trends in der Modellbahnbranche fragen. Fast 3000 Hersteller und Händler werden Ende Januar ihre neuesten Modelle präsentieren, Kontakte knüpfen, Bestellungen erhoffen und sich über den Markt informieren. Gerade weil es sich um eine Fachmesse handelt, zu der nur Geschäftsleute Zutritt haben, sehr zum Bedauern vieler Fans übrigens, ist die Berichterstattung für die vielen Modellbauer wichtig.

Freitag, 20. Februar, 14.15 Uhr

Nürnberg 2015 Teil 2 Folge 838 (Neu)

Freitag, 27. Februar, 14.15 Uhr

Modellbahnuwelnen – ONTRAXS! 2013

Folge 839 (Neu)

Sie wurde auch schon «die Champions League der Modelleisenbahn» genannt: die Modellbahn-Ausstellung im niederländischen Spoorwegmuseum in Utrecht. In diesem aussergewöhnlichen Eisenbahnmuseum stellen internationale Körner aus. Denn nur die besten Modellbahner werden eingeladen, ihre Anlagen im Ambiente der historischen Eisenbahnfahrzeuge zu präsentieren.

Eisenbahn-Romantik hat die ONTRAXS! besucht und stellt in dieser Sendung die schönsten Anlagen aus dem Jahr 2013 vor, dies zur Einstimmung auf die mittlerweile 7. Modellbahnmesse dieser Art vom 6.-8. März 2015.

Änderungen vorbehalten!

Spur 0-Treffen in Olten

Was? 4. Spur-0-Expo.ch 2015

Wann? 28./29. März, Sa 10–18, So 10–17 Uhr

Wo? Olten Stadthalle

Über 40 Aussteller, Anlagen, Dioramen, Modellbau. Eintritt frei. (s. Sz-News S. 62) www.spur-0-expo.ch

Chemins de fer Kaeserberg

Was? Eisenbahn-Schauanlage auf 610 m²

Wann? Mehrmals monatlich. Agenda im Web

Wo? Granges-Paccot bei Fribourg

Voranmeldung ratsam. Zug des Monats: «Geschobener Regional-Pendelzug». Rollstuhlfahrer willkommen. Informationen und Anmeldung: www.kaeserberg.ch

Modellbahnen im Tessin

Was? Ausstellung von Modellbahnen

Wann? Ganzjährig

Wo? Mendrisio, Galleria Baumgartner

Di bis Fr 9.30–12 und 13.30–17.30 Uhr, Sa/So sowie an Feiertagen 9.30–17 Uhr. Galleria Baumgartner, Mendrisio www.galleriabaumgartner.ch

Tram-Museum Zürich

Was? Rösslitram 1882–1900

Wann? Bis November 2015

Wo? Zürich, Tram-Museum Burgwies

«Als Pferde die Welt bewegten». Mi, Sa und So 13–17 Uhr. Tram 11 bis Burgwies. www.tram-museum.ch

Bahnmuseum Albula

Was? Besuch im Bahnmuseum

Wann? täglich ausser Montag

Wo? Bergün, beim Bahnhof

Originalexponate, Modellwerkstatt Tarnutzer, Fahrsimulator, Restaurant. Di–Fr 10–17 Uhr, Sa/So 10–18 Uhr. www.bahnmuseum-albula.ch

TV-Magazin «Volldampf»

Seit 2006 produzieren Stefan Treier (Redaktion) und Adrian Baumann (Produktion) das TV-Magazin «Volldampf». «Volldampf» kommt 2013 jeweils immer am letzten Samstag der ungeraden Monate um 19.15 Uhr angedampft. Wiederholt wird die Sendung in der Stundenschlaufe bis Sonntagmittag sowie während zweier Monate beinahe täglich um 15.25 Uhr. Die Sendungen werden auf telebasel ausgestrahlt, lassen sich aber auch im Internet anschauen. Das aktuelle Thema heisst bis 27. März «100 Jahre Eisenbahn im Schanfigg – Die Chur-Arosa Bahn feiert Jubiläum».

www.volldampf.tv

Börse

Spur Z

Verkäufer: Mä BR110 8834, BR120 AEG 8835, Instdiermodelle.
Voegeli Kurt, Buchenweg 16, 3097 Liebefeld.
Tel. 031 971 36 51, kurt.voegeli@gmx.ch

!DER PREISHIT!

www.Lok-Deal.ch für alle Spuren.
Jérôme Rossel, Rebstockstrasse 19,
5626 Althäusern/Aristau.
Mobile 076 389 33 55



Kaufe Modelleisenbahnen aller Spurweiten.
Sammlungen, Restposten, Liquidationen und Occasionen. Schweizweite Abholung und sofortige Barzahlung.
Simon Zimmer, Oberdorffstrasse 11,
4934 Madiswil. Tel. 079 322 68 00,
simon@zimmer.ch

Suche: SBB Eb 3/5 Trix analog.
Jürg Burkhardt, Teichstrasse 98,
4106 Therwil. Tel. 061 721 46 87,
jb.burkhardt@bluewin.ch

V: Bemo Métal Collection CFF Ed 2×2/2 7681 (1693411) neu boite origine, parfaite état Fr. 950.–, Bemo Métal Collection CFF Xrotm 100 (1699410) neu boite origine parfaite état Fr. 850.–, Trix CFF Eb 3/5 5818 neu boite origine parfaite état Fr 160.–, Poscia Yves-Pierre, 49 ch. Mère-Voie, 1228 Plan-les-Ouates/GE. Tel. 022 794 32 11, yves.poscia@bluewin.ch

Suche: Märklin 37500 Northlander, ONR Wolf John P, 3 ch du Rossillon, 1092 Belmont su Lausanne.
Tel. 021 728 72 14, johmwolf@hotmail.ch

Suche: Märklin 42178, SBB Schnellzug-Steuerwagen EW IV Bt, mit funktionierendem Lichtwechsel. Zustand 90–100%. Stücki Fridolin, Marktstrasse 5, 8890 Flums. fridolini.stücki@sunrise.ch

Verkäufer: TRIX Big Boy neu, 2L/GS in Holzschachtel; METROP SNCF Set 5000 PLM 1907, Nr. 235; HAG Jubiläumsset GS Nr. 097 (Re 6/6 und 3 Containerwagen) Stohler Rolf, Im Katzenwadel 44, 4102 Binningen. Tel. 079 429 57 56, rsthohler@breitband.ch

V: HAG BLS Re 4/4 261, braun, WS, analog OVP, Fr. 160.–; BLS Re 4/4 261 WS dig, OVP, Fr. 180.–; SBB Bt IC DS, Fr. 90.–; WS-Achsen, OVP, Fr. 90.–; EW I «Regio» 1x4, 1x2, neu, WS-Achsen, OVP, je Fr. 95.–; Rs 4-achsig mit 2 Postcontainern, WS, neu, OVP, Fr. 100.–; Roco BLS Re 465 «Centovalli», WS dig., neu, OVP, Fr. 230.–; Märklin 3460, Re 460 «Uetliberg», rot, WS dig., OVP Fr. 150.–. Bärtschi Roland, Ch. de Noréaz 29, 1400 Cheseaux-Noréaz. Tel. 079 210 45 89, rolandbaertschi@sunrise.ch

Suche: Born Bausätze & Modelle. Herbert Baschung, Belchenstrasse 14, 4600 Olten. Tel. 079 721 17 88, gothard@vtvxfree.ch

Zu verkaufen aus Vitrine, ungefahren, leicht verwittert und Pufferbohlen originalbestückt: 1x Hag Re 4/4 II, Rot, mit Klimaanlage, Luk 11302; 1x Re 421 274-0, Rot/Blau Cargo, Schienenräumer liegen bei. In OVP, je Fr. 350.–
Arthur Straub, Otmarstr. 4, 9403 Goldach. Tel. 071 841 90 65, arthur.straub@gmx.ch

Fulgurex: Ce 6/8 III 14305. NEU in OVP, Fr. 850.–
Seingre Michel, rue des Philosophes 22, 1400 Yverdon. Tel. 024 425 22 80

Zu verkaufen: HO-Gleis- und Weichenmaterial Märklin, Metall, Occasion. Ohne Verpackung, sortiert und gebündelt. Günstiger Preis, Liste verlangen. Hansueli Borer, Spitalstrasse 7, 4226 Breitenbach. Tel. 061 781 27 46, hb.borer@bluewin.ch

Spur 0m

Suche: Lematec, Bernina-Panoramawagen A 1293, ohne Aufschrift Bernina Express, im OK, ungelaufen.
Achterbosch Thomas, Hochzielstraße 11, D-77975 Ringsheim (Deutschland). Tel. +49 (0)151 2528 2930, loischoice.ta@gmail.com

Spur 0

Zu verkaufen: Hermann «Zugkraft Aargau», Fr. 4000.–; Allmo Re 460 rot, Fr. 2000.–; En bloc Fr. 5000.–
Graf Hansruedi, Neumätteliweg 2, 4652 Winznau. Tel. 062 295 43 68/079 374 41 14

Spur I

Verkäufer: Märklin 5556 Krokodil grün, Fr. 1000.–; 5874 DB Erzwagen, Fr. 150.–; 5869 DB Flachwagen m. Holz, Fr. 150.–; 5880 DB Eaos, Fr. 150.–; 58661 BP Kesselfähren, Fr. 250.–
Horisberger Peter, Bleiterweg 13, 3700 Speiz. Tel. 079 227 77 64, ph.hori@hispeed.ch

Verschiedenes

Verkäufer: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen, 1947, vollständig, 5 Bände, Fr. 450.–. Muss abgeholt werden.
Peter Spihler, Bleicherstrasse 16, 8953 Dietikon. Tel. 077 461 30 24, spihlerp@bluewin.ch

Verkäufer: Loki Spezial 1–29, 32–37, komplett Fr. 250.–; Bahnhofsbuch Schweiz 2004–2014 ohne 2006, komplett Fr. 100.–. Muss abgeholt werden.

Bruno Mannhart, Oeschbachtweg 11, 3380 Wangen a.O. bruno.mannhart@ggs.ch

Verk: Roco MCS120/GBS, MCC-120, div. Bärlocher Paul, Mühlstrasse 17, 9240 Uzwil. Tel. 071 393 47 40, paul.baerlocher@gmx.ch

Zu verkaufen infolge Systemwechsel:
ATLplus Lokdecoder: ATLplus 2054 Fr. 15.–; ATLplus 2064 Fr. 20.–; ATLplus 2066 Fr. 30.–. Bruno Eichen, Steigstrasse 11, 5426 Lengnau AG. Tel. 066 426 48 88, contact@eichen.ch

Suche jemanden, der mir beim Programmieren meiner digitalen Modellanlage helfen kann. Ich fahre mit Uhlenbrock und WDP.
Urs Gasser, Gallusstr. 2a, 9630 Wattwil. Tel. 079 31 18 66, pia_urs_gasser@bluewin.ch

LOKI DEPOT HORW

Nagelneue 2. Wahl-Loks von Hag mit 20% Rabatt

- Verkauf/Ankauf
- Beratung
- Reparaturen

Kantonsstrasse 71, 6048 Horw
Tel. 041 340 46 46, Fax 041 340 72 91
www.ldh-horw.ch, LDH-Horw@bluewin.ch

Bei uns entsteht die grösste Echtzeitanlage der Schweiz (500 m²)!

Messingmodelle - Brass models

Modèles en laiton - modelli in ottone

www.rittech.ch

Rittech SA, 36 ch. du Vignoble
CH 1232 Confignon (Genève)
Tel +41 (0) 22 757 2037 Fax +41 (0) 22 757 4224

www.oldpullman.ch

Bahn aktuell



Überfuhr der Xrotte 9213 von Pontresina nach Arosa während der Hinfahrt vom 12. Dezember 2014 auf dem Landwasserviadukt, bei ...

Abschluss der RhB- Jubiläumsserie

Am Wochenende 13./14. Dezember 2014 feierte die RhB hundert Jahre Arosalinie. Dazu gehörten Extrazüge mit Aussichtswagen (als Edelweiss Express), Salonwagen (als Alpine Classic Pullman Express), Panoramawagen (als VIP Zug am Freitag sowie als Lichterzug: Scheinwerfer beleuchteten die durchfahrene Landschaft) und historischen Wagen (als Clà Ferrovia). Am Samstag fand im umgebauten Bahnhof Arosa die Einweihung der Passarelle als Zugang vom Gleis 1 zum neuen Perron auf Gleis 2 sowie zur Schwebebahn aufs Weisshorn statt.

In einer aufwendigen Aktion überführte die RhB am 12. Dezember ihre Dampfschneeschleuder Xrotte 9213 von Pontresina nach Arosa zwecks Präsentation an der Fahrzeugausstellung und am 15. Dezember wieder zurück. TK



... der Ausfahrt aus dem anschliessenden Zalaint-Tunnel sowie ...



... in St. Peter während der Überholung durch den VIP-Jubiläumszug, gezogen von den Ge 4/4 627 (Jubiläumslok Arosabahn) und 623 (125 Jahre RhB).



Fotos: Tibert Keller



Doch unten in Chur herrschen bereits wieder frühlingshafte Temperaturen während der Passage durch die Stadt.



Am Jubiläumswochenende pendelte ein Salonwagenzug fürs Publikum auf der Arosaline (13. Dezember, Langwieserviadukt).



Ge 4/4 610 mit zwei (nicht als solche erkennbaren) Original-Arosabahn-Vierachser des Kinderzuges «Clà Ferrovia».

Der Winter zerte sich ja bekanntlich ziemlich lange. Ein Hauch von ihm ermöglicht Tiberts Foto, aufgenommen anlässlich der Rückfahrt am 15. Dezember in Arosa.

AB-Nostalgie-Personenwagen B5 aus dem Jahre 1886 zerstört

Das neue Jahr begann für den AG 2 - Verein historische Appenzeller Bahnen mit einem herben Rückschlag. In der Sturmacht vom 3. auf den 4. 1.2015 haben Windböen des berüchtigten Fallwindes «Laseyer» mit Windgeschwindigkeiten über 160 km/h gegen 23.30 Uhr den Personenwagen B5 von seinem Abstellplatz im Bahnhof Wasserauen auf den darunter liegenden Parkplatz gefegt. Zurück blieb ein völlig zerstörter Wagen. An eine Reparatur ist aufgrund der gravierenden Schäden leider nicht zu denken.



Der noch intakte Personenwagen aus dem Jahr 1886, abgestellt in Wasserauen.

Der B5 der ehemaligen Appenzeller Bahn aus dem Jahre 1886 war das älteste Fahrzeug auf dem Meterspurnetz der AB. Er wurde auf das Jubiläum 100 Jahre Säntisbahn im Jahre 2012 hin durch den AG 2 - Verein historische Appenzeller Bahnen aufwendig restauriert. Seither wurde er als Ausstellungswagen und vereinzelt auch in Nostalgiefähren eingesetzt.

Am Tag nach dem Unglück demontierten Aktive des AG 2 noch brauchbare Teile, bevor der Wagen verschrottet wurde.



Vom Wind auf den Platz neben den Gleisen gefegt: An eine Rettung ist nicht mehr zu denken.



Glücklicherweise blieb es bei materiellen Schäden. In Wasserauen wurden schon mehrfach Eisenbahnfahrzeuge Opfer des «Laseyer», der gewählte Abstellplatz galt bis anhin aber als sicher. Der Wagen wurde dort zu Werbezwecken ausgestellt. AB



Fotos: Alexander Bleß

Drehgestellpartie des in der Nacht vom 3. auf den 4. Januar 2015 fortgewehten Wagens.

NPZ und Märlitramm

Von der MThB via Thurbo und SBB zu der SOB: Die Re 4/4 11141 bringt am 3. Dezember den bei den SBB ausrangierten und von der SOB gekauften 561 174 (ex MThB) von Yverdon nach Samstagern.

Mehr «Sitzleder» hat der Trambahnwagen Be 2/2 1208 der VBZ, der zur Freude der Kinder jeweils als Märlitram in der Weihnachtszeit auf den Gleisen in der Zürcher Innenstadt unterwegs ist. TK



Überfahrt mit von der SBB gekauftem NPZ, ex Thurbo und MThB kurz vor dem Ziel, oberhalb von Wädenswil.



Das 101-jährige Zürcher Märlitram, der Be 4/4 1208 am Bellevue.



Foto: Stefan Gygi

Afahrt des Rettungszuges zu Testzwecken im Bahnhof Bellinzona mit den Fahrzeugen: Xmas 99 85 9174 022-5, Xmas 99 85 9174 012-6, Xans 99 85 9375 012-3 und Xmas 99 85 9177 012-3.

Rettungszüge für den Gotthard-Basistunnel

Nachdem der neue Lösch- und Rettungzug für das Interventionszentrum Erstfeld ausgeliefert wurde, ist inzwischen auch der neue Lösch- und Rettungszug für das neue Interventionszentrum in Biasca ausgeliefert. Dieser Lösch- und Rettungszug unternimmt zurzeit Probefahrten ab dem Bahnhof Bellinzona. So auch am 10.12.14, als er von Bellinzona nach Rivera-Bironico fuhr.

SG

Ausgediente RhB Schneeschleudern

Die 1958 bei Robert Aebi und Beilhack beschaffte, dieselbetriebene X rot 9216 verlässt am 24. November 2014 letztmals die langjährige Heimat Depot Sand in Richtung Landquart. Es ist die erste RhB-Schneeschleuder mit seitlich ausfahrbaren Schleuderaggregaten und Abdrehvorrichtung für den Wechsel der Arbeitsrichtung. Sie war die letzten Jahrzehnte normalerweise der Arosalinie zugewiesen und ist nach Ablieferung neuer Einheiten überzählig.

Am 7. Januar verluden zwei Krane die bei der RhB ausrangierte Schneeschleuder X rot et 9219 auf einen Strassenanhänger. Per LKW ging die Fuhre vorerst nach St. Blaisen im Schwarzwald wo das Fahrzeug mit Baujahr 1967 für den neuen Besitzer, die MGB, hergerichtet wird.

TK



Die Dieselschneeschleuder X rot 9216 der RhB verlässt ihr Depot Sand in Chur am 24. Nov. 2014.



Eine weitere Schneeschleuder verlässt am 7. Januar 2015 Landquart per Camion zur Aufarbeitung für weitere Verwendung bei der MGB.

Fotos: Tibert Keller

Schön lang: 68 Reisezug-Achsen!



Foto: Tibert Keller

Zwei Re 4/4ⁱⁱ (mit Nr. 11141 an der Spitze) sowie 17 Am/Bm/Bcm auf der Leerfahrt von Olten nach Brig, aufgenommen am 13. Januar 2015 zwischen Wynigen und Burgdorf. Diese Komposition dient der belgischen Intersoc für die Rückfahrt von Winterurlaubern aus dem Wallis von Sierre über Basel nach Bruxelles.

Temporär zurück in die alte Heimat



Foto: Tibert Keller

Drei Triebwagen ex SOB BDe 4/4 der Makies sind am 13. Januar unterwegs von Gettnau zum Unterhalt nach Samstagern. Hier bei der Einfahrt von Arth-Goldau.

1 Brücke – 5 Triebfahrzeuge



Foto: Tibert Keller

Güterzug 5152 vom 5. Dezember 2015 führt neben der Doppeltraktion 612+623 auch die geschleppte Doppeltraktion 605+610 sowie noch den Xm 9919.



Am 14. Dezember herrschte anlässlich der Eröffnungsfahrten ein riesiges Gedränge an der Endhaltestelle, welche über den Gleisen des Bahnhofs Weil am Rhein liegt.



Aus dem Jahr 1925 stammt der Motorwagen Be 2/2 mit der Nummer 181. Hier ist er nebst anderen Fahrzeugen der BVB in der Hauptstrasse von Friedlingen unterwegs. Im Hintergrund ist die Dreiländerbrücke nach Huningue in Frankreich zu sehen.



Neu gestaltet wurde der Grenzübergang Kleinhüningen/Friedlingen. Ce 2/2 215 stammt aus dem Jahr 1933 und wurde wie Motorwagen 181 durch die Schweiz. Industrie-Gesellschaft, Neuhausen (SIG) hergestellt.



Steil geht es die Hiltalingerstrasse hinter dem Zoll hoch. Unter der im Zuge der Tramverlängerung neu errichteten Brücke befindet sich die Zufahrt für Schiffe zum Hafenbecken 2 des Basler Rheinhafens.

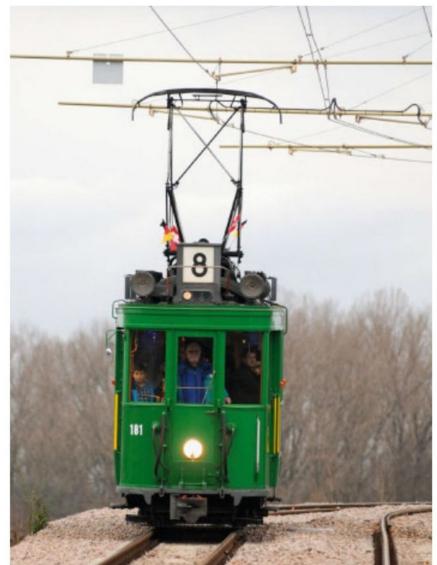
Tramlinie 8 von Basel nach Weil am Rhein

Am Anfang des Jahres 2008 wurde durch den Grossen Rat in Basel und den Gemeinderat in Weil am Rhein der Entschluss gefasst, die Tramlinie 8 über die Grenze zu verlängern. Nach der offiziellen Einweihung am 12. Dezember 2014 war zwei Tage später zum allgemeinen Fahrplanwechsel für die Bevölkerung der grosse Tag gekommen. Kostenlos konnte am ersten Tag die Tramlinie 8 durch die Öffentlichkeit genutzt werden. Dabei wurden sämtliche Erwartungen übertroffen. Tausende Bürger wollten im Verlauf des Tages auf der verlängerten Strecke

mitfahren. Die Trams waren ständig bis zum letzten Stehplatz gefüllt. Sehr viele mussten sich auf eine spätere Fahrt gedulden.

Zum Ereignis setzten die BVB verschiedene Fahrzeuge ein. Neben historischen Fahrzeugen, kam auch der neueste Flexity-Tramzug von Bombardier zum Einsatz.

Die verlängerte Tramlinie verbindet nun den Bahnhof Weil am Rhein über Kleinhüningen, Dreirosenbrücke, Marktplatz, Bahnhof SBB, Zoo mit der Endhaltestelle Neuweilerstrasse.



Auf Extrafahrt: Motorwagen Be 2/2 mit der Nummer 181 kurz hinter der Endhaltestelle in Weil am Rhein.

AL



Ebenfalls grosses Warten im RB Basel SBB. Hier ist es eine ganze «Schlange» aus Re 4/4 und 6/6, bereit zur Übernahme wieder ankommender Güterzüge.



Und grad nochmals eine Warterei: Hier ist es Re 485 017-8 im RB Basel Bad. Bf. in Gesellschaft anderer Lokomotiven gleicher Bauart. Wegen Frosttemperaturen geschieht dies mit angehobenen Pantographen.

Ruhe für Güterloks während der Feiertage

In den Tagen nach Weihnachten bis in die ersten Tage des neuen Jahres gehen in der Regel die Güterzugleistungen zurück. AL



Einfach ein Klassiker: Re 6/6 nr. 11663 «Eglisau» wartet, wärmende Sonnenstrahlen geniessend, auf Aufträge für neue Arbeitsleistungen.



Schwere Rangierlokomotiven Bm 4/4 gehören offensichtlich wieder zum Alltag im RB Basel SBB. Am 31. Dezember konnten hier mindestens deren drei, nämlich Bm 4/4 18406, 18436 und 18438 angetroffen werden.

Railaway mit neuer Werbelokomotive

Zum Auftakt des 15-Jahr-Jubiläums von Railaway fand am 9. Dezember 2014 auf dem Areal des Verkehrshauses die Taufe «ihrer» neu gestalteten 460 048 statt. Für die Traktion auf dem Abschnitt Luzern-VHS Anschlussgleis, das ab der Abzweigung vom Streckengleis nicht elektrifiziert ist und über die stark befahrene Haldenstrasse führt, kam die Bm 4/4 18451 von SBB Historic zum Einsatz. TK



Das unübliche Gespann mit Bm 4/4 18451 und Re 460 048 beim Überqueren der dafür abgesperrten Haldenstrasse. Die Räder der zugewandten Seite rollen auf den Spurkränzen über die breite, mit einer Kerbe versehene Auflaufschiene.



Auf dem VHS-Anschlussgleis wartet rechts die Bm 4/4 18451 die Vorbeifahrt des SOB- Voralpenexpress, geführt von der gemieteten Cargo Re 421 384 ab, um anschliessend die nicht sichtbare Re 460 048 ebenfalls nach Luzern zu bringen.

Extrazüge für Politiker und Weihnachtbummler

Nationalratspräsidentenzug fährt links rum! Der Extrazug für den Nationalratspräsidenten mit der Re 460 053 an der Spitze nimmt am 27. November 2014 auf der Fahrt von Bern nach St. Maurice (-Brig) in Puidoux-Chexbres die linke Abzweigung und fährt über die einspurige, bis 44 Promille steile einstige VCh in Richtung Wallis.

Und auf Adventsreise von Basel SBB nach Oestereich, mit Ziel Salzburg, war ein Extrazug des Pullman Clubs im Prestige Continental-Express. TK



Extrazug von Bern nach St. Maurice auf der bis 44 Promille steilen Strecke von Puidoux-Chexbres nach Vevey.



Adventszug gezogen von der Transrail Re 4/4 10009 am 28. November kurz vor dem Etappenziele Buchs (SG) und ...



... kurz darauf hinter der 185 674 von Railpool-Rurtalbahn an jener Stelle in der Ausfahrt von Buchs, wo die SBB-Fahrleitung auf jene der ÖBB wechselt.

Fotos: Tibert Käller

Traditionelle und moderne Traktion auf der Gotthard-Bergstrecke



8. Januar 2015: Churchill-Pfeil der SBB am Gotthard bei Wassen.



ETR 610 005 als EC 17 über den Gotthard in der Leventina am 21.12.2014.



«VIP-Zug» vor der Rotonde in Delémont am 26. November 2014.

BLS Re 4/4 bleibt unentbehrlich

Am 20.12.14 fuhr das EVU railCare AG einen Zusatzzug Oensingen – Stabio – Oensingen. Aufgrund einer Lokstörung bei einer Re 465, wurde der Zug mit der Re 425 164 bespannt. Der Gegenzug von Stabio nach Oensingen fuhr kurz nach dem Mittag in Stabio mit der Komposition des normalen Zuges mit einer Re 465 ab. Die Re 425 übernahm ab Stabio dann den normalen Samstagzug und kam am Abend wieder in Oensingen an. SG



Foto: Stefan Cyglicki
RailCare Re 425 164 mit Zusatz-Punto-Fresco UKV, hier im Bahnhof Oensingen am 20. Dezember 2014 und ...



...gleichentags ennet der Alpen am Zielort in Stabio TI.

Hoher Besuch im Depot Delémont

Am 26.11.2014 fand die Feier zur Wahl von Claude Hêche als Ständeratspräsident teilweise in der Rotonde von Delémont statt. PT



Doppeltraktion mit zwei BR 186 bei Lavorgo am 29. Dezember 2014.



Noch täglich anzutreffen: Re 460 mit IR nach Locarno. Wassen am 20.12.2014



Geländemodellbau der Spitzenklasse (Teil 9 und Schluss)

Nur ein Weiher im Wald

Schlussendlich muss thematisiert werden, was den Waldweiher zum See macht – Wasser! Es ist im Modellbahnbereich ein Thema, über das Modellbauer schon viel philosophiert und berichtet haben. Jedenfalls macht man mit diesem letzten Bauabschnitt sprichwörtlich «den Deckel zu».



Das soll nicht nur sprichwörtlich verstanden werden. Im Gegenteil, ganz real! Unsere Modellbauerrunde «setzt wirklich den Deckel drauf.» Eine Staubschutzglocke wird als letztes gebaut. Damit kann der Wasserspiegel vor der leidigen Verstaubung, sagen wir einmal, noch besser geschützt werden.

Wasser marsch!

Bei der Gestaltung von Gewässern ist man auf den Einsatz von Giessharzen oder Modellwasserimitaten der Hersteller fixiert.

Echtes Wasser einzufüllen ist undenkbar und niemand käme auf diese wirklich absurde Idee. In den letzten Jahren haben Faller, Heki, Noch, Woodland und Busch hier unterschiedliche Angebote und Materialien auf den Markt gebracht.

Die Giessharze von Faller und Heki sollen hierfür betrachtet werden. Faller hatte früher eine Giessmasse bestehend aus Härteter und Binder im Katalog. Beide Komponenten mussten 1:1 miteinander vermischt werden. Das sich daraus ergebende Modellwasser, sprich Giessharz, hatte einen zart-

gelben Schein. Je höher der spätere «Modellwasserstand» aufgegossen wurde, umso mehr beeinflusste jene zarte Tönung die gesamte Einfüllmenge. Was einst einen neutralen Farbton im Grundbereich verzeichneten konnte, trübte sich in warme Töne, jenes zarte Gelb überdeckt alles. Über das wirkliche Aussehen von Wasser hatten wir ja schon in einem vorangegangen Modellbauabschnitt ausgiebig getagt. Inzwischen ist ein Premiumwasser von Faller zu erhalten. Jeder Modellbahnfreund wird mit den Angeboten damit seine eige-

Wie tönt es doch so schön aus Volkes Mund: Giessharz predigen und Wein trinken!



Faller-Giessmasse und Werkzeug zum Mischen.



Heki-Aqua ist eine fast glasklares Produkt.



Dioras nennt sich dieser Flüssigkunststoff.



Beide Komponenten kommen in einen Becher.



Und dann kommt der grosse Moment: Vorsichtig giesst man das Harz in das Waldweiher-Becken.

Kräftiges Vermischen ist notwendig.

nen Erfahrungen machen. Es soll hier nicht weiter besprochen werden.

«Giessharz ist nicht gleich Giessharz», so habe ich meinen Modellbaufreunden erst einmal die Grundeinstellung zu diesem letzten Modellbauabschnitt als mächtiges Eingangstor aufgebaut. «Sehr richtig» erhalte ich zur Antwort, «Rotwein ist schliesslich auch nicht gleich Rotwein», denn wir wollen wie immer gut gelaunt den Modellbauspass und seine Erfolge genießen und nicht mit verkrampften Gesichtszügen das weitere Geschehen am Weiher in

1:43,5 verfolgen. Nun aber die klingenden Gläser zur Seite gestellt und zu den Aluminiumflaschen und Kunststoffbehältern der Zubehöranbieter gegriffen.

Das Heki aqua ist da ein weiterer Kandidat. Dieses Material besteht ebenfalls aus zwei Komponenten. Man mischt das Epoxidharz nach Anleitung im Verhältnis 2:1. Das Ergebnis ist eine fast glasklare Substanz. Bei allen Giessharzen ist immer auf das richtige Mischungs-Verhältnis zu achten. Abweichende Einstellungen können zum plötzlichen Erstarren führen. Aber

auch zum Gegenteil: Nämlich, dass die Wasseroberfläche eine gefühlte Ewigkeit nicht oder gar nie fest wird und mehr als Fliegenfänger fungiert...

Ein drittes Produkt darf noch angesprochen werden, von dem möglicherweise mancher Modellbaufreund noch nichts gehört hat. Wolfgang E. Gauch brachte vor mehr als 10 Jahren das Produkt «Dioras» auf den Markt. Ihn bezeichnete man oft ehrfurchtsvoll als den «Wassergestaltungsexperten Nummer 1». Ich erinnere mich an hochinteressante Gespräche. Leider ist das

Filmstars helfen ihrem Äussern gerne etwas nach: Unser Weiher darf das auch!



Ein Holzstäbchen hilft beim Verteilen des Harzes.



Hier wird ein Wasservogel «eingepflanzt».

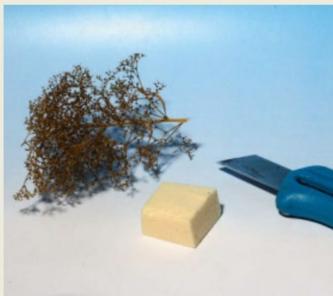


Weiteres Getier folgt, zum Beispiel Ringelnattern.

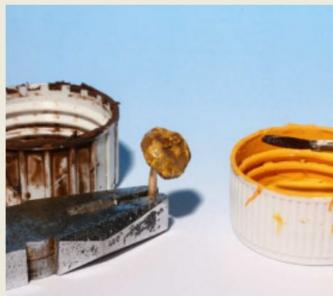


Ein solcher Wellenstempel entpuppt sich als ein äusserst praktisches Werkzeug.

Dies könnte Modellbauerinnen ansprechen: In der Regel sind Weibchen Nestbauprofis!



Meerschaum und Schaumstoff für das Nest.



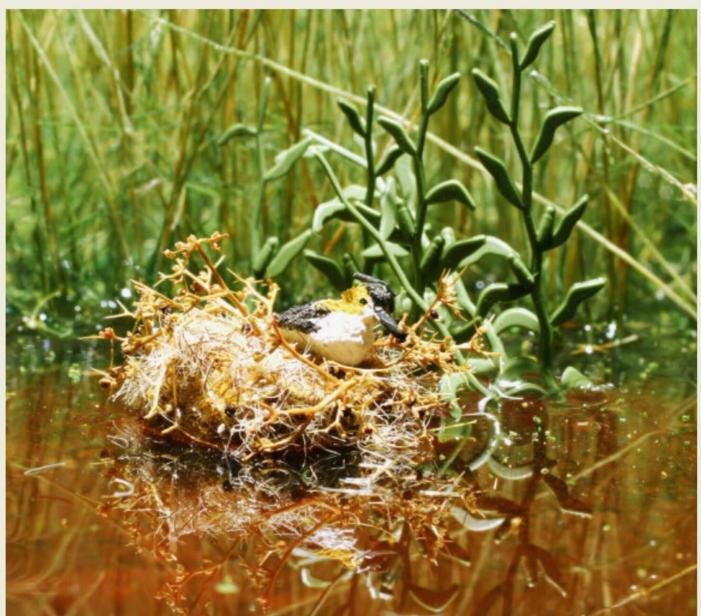
Mit gelber und brauner Farbe wird es grundiert.



Meerschaumästchen werden einfach eingesteckt.



Stolzer Kerl: Der Haubentaucher ist «geschnitzt».



Seht mich an: Mein Schwimmnest hat man einfach auf die Seefläche an den Schilfgürtel geklebt!

Material nach seinem Ableben vom Markt verschwunden. In beeindruckenden Dioramen zeigte er die erstaunlichen Anwendungsmöglichkeiten des Wassergestaltungswerkstoffs. Im Gegensatz zum bekannten Giessharz handelte es sich hierbei mehr um eine Art flüssigen Kunststoff. Rund acht Stunden benötigte das Gemisch aus zwei Komponenten zum Aushärten. Nach gut vier Stunden konnte man mit einem von Wolfgang E. Gauch entwickelten Silikon-Wellenstempel wunderschöne Wellenmuster in die spiegelglatte Oberfläche drücken, Strudel mit einem Stäbchen modellieren oder ein Angler hat am Waldweiher als Folge des zuckenden Schwimmers an der Angelschnur kreisrunde Wellen zu sehen

bekommen. Einen Rest jenes idealen Werkstoffes mische ich für meine Freunde zusammen und gieße ihn im richtigen Augenblick später punktuell auf die Weiher-Wasseroberfläche.

In reine Giessharzoberflächen können solche Struktur auch eingebracht werden. Nur wegen der physikalischen Eigenschaften der Materialien nehmen diese die ebene Fläche schnell wieder ein. Man kann es versuchen, genau jenen Moment zu erhaschen, wo der Erstarrungszeitpunkt ein Zurückfließen verhindert. Schwierig, schwierig, aber es ist wie im richtigen Leben: Immer ein Versuch wert!

Eine Voraussetzung für die Arbeit mit Epoxydharzen oder Kunststoffen ist ein ab-

gedichtetes Einfüllbecken. «Tja Freunde, als wir damals mit der Modellbaumasse den Korkring um den Weiher abdichten, habe ich bereits ans Giessen gedacht!» Der Erfolg wird sich gleich zeigen.

Letzte Pflanzen und allerlei Getier

Gemeint sind Schwimmppflanzen; oder einfacher ausgedrückt: Es kommen einige Seerosenblätter auf die Wasseroberfläche. Fische sollen auch ins Wasser. Dafür bitte ich einen Freund aus der Runde bei meiner Frau sich Kümmelkörper zu besorgen. Neugierig über die für die Damenrunde unbegreifliche Anfrage kommt wenig später das Gewürz mitsamt der Damengesellschaft beim heutigen letzten Treffen in den Bau-

Es heisst, Pflanzen schaffen wohnliche Atmosphäre: Auch für unseren Haubentaucher!



Temperafarben und Karton für Seerosenblätter.



Eine Fläche mit Farbstruktur wird vorbereitet.



Mit dem Locher stanzt man die Blätter aus.



Die Blattkerbe wird eingeschnitten.



Alternativ passen auch Kürbisblätter von Busch.



Blätter beiderlei Herkunft kommen auf die noch klebrige Giessmasse. Einige sogar unter Wasser.

raum. So fallen einige Körner auf den Seegrund – naja, sind doch Fische. Oder? Schmunzeln auf der einen Seite, vielsagens des Kopfschütteln auf der Anderen und wir Modellbaumänner haben schnell wieder «unsere Ruhe».

Aus dem Busch-Kleintierset nutzen wir ebenfalls noch Modelle für Arrangements auf und neben der Seefläche. Dort sind an den Spritzlingen auch Fische zu sehen. Das Bemühen, solche Details anzubieten, soll geachtet werden. Nur ist anzuzweifeln, ob es wirklich Sinn macht, auf HO-Anlagen Schmetterlinge zu postieren, die in Kopfgrösse einer HO-Preiserfigur ausfallen? Da reiben wir «Nuller» uns gewaltig die Hände – wie für uns gemacht!

Entengriss, sprich Algen, simuliert recht schnell eine wohl dosierte Prise «Woodland Green blend».

Es wird ernst

Alles liegt bereit, jetzt kommt's drauf an! Vorsichtig wird das Heki aqua in den See geschüttet. Nach dem Mischen sollte ein Grossteil der aufgestiegenen Bläschen noch im Mischbecher aufgestochen werden. Zur Herstellung der Giessharzmischung verwende ich praktische Partybecher. Durch den klaren Kunststoff kann die Mischung 2:1 genau abgemessen werden. Das richtige Durchmischen wird mit dem Verschwinden von Farbfäden und Schlieren deutlich. Ferner sieht man die Intensität

der Blasenbildung, kann also etwas behutsamer zu Werke gehen. Diese Bläschen verlangen unserer Aufmerksamkeit. Sie müssen verschwinden. Nicht alle können sich selbstständig im Weiher auflösen. Ping, ping, ping, was erwischt werden kann, soll mit einem Draht aufgestochen werden. Zum Glück platzt ein Grossteil der Bläschen nach dem Aufsteigen selbstständig auf.

Beim vorsichtigen Eingießen der Mischung muss auf die Blasen sowie die Kapillarwirkung des Epoxyharzes geachtet werden. Das Gemisch «kriecht» an Pflanzenteilen und im Uferbereich etwas nach oben. Dies ist aber zu akzeptieren. Es entstehen keine unnatürlichen «Wasserberge» um die Hälmchen herum. Die Weihertiefe verlangt nach

zwei Füllvorgängen. Nach der ersten Phase dürfen wir eine kleine Pause einlegen bis das Harz nach etwa 30–40 Minuten fest ist. Danach kommt eine weitere Füllung, welche dann die Oberfläche ergibt.

Die zweite Lage folgt. Erneut hilft uns ein kleines Modellierholz. Mit diesen ziehen wir das Epoxydharz in die Außenbereiche und unter die Pflanzen. So können wir das Ausbreiten des Harzes unterstützen. Durch die Kapillarwirkung werden sich ungleich ausgefüllte Bereiche schnell angeleichen. Beim zweiten Schritt kann punktuell jetzt das Dioras hinzugegeben werden. Da müssen wir uns aber die Einfüllstelle genau merken. Beide Materialien, Heki aqua und Dioras, vermischen sich nach meiner Erkenntnis nicht und zeigen trotz erheblich unterschiedlicher Abbindezeit bei einer minimalen Schichtdicke auch keine Grenze.

Beobachten wir die Sache nun noch einige Zeit. Wird irgendwo bei der finalen Füllstandshöhe unseres Weiher an irgend-

einer Stelle Material durch den Weihergrund herauslaufen? Vorsichtshalber liegt unter dem Anlagenbereich eine schützende Malerfolie. Nach einigen Minuten fixierender Blicke besteht Gewissheit – «wir sind dicht» (Unsere Ehefrauen werden in den letzten Monaten diese Feststellung gelegentlich angezweifelt haben, spätestens als Kümmelkörner zu einem wichtigen Modellbaumaterial aufgestiegen waren). Mit dieser Erfahrung können wir nun für gut vier Stunden die Gesellschaft unserer Frauen suchen.

Der finale Schritt

Die Wasseroberfläche ist nun fast erstarrt. Nur die Bereiche mit der Diorasfüllung sind noch etwas weich, gelieren sagt der Fachmann. Es kann mit der Gestaltung der Wasseroberfläche beginnen. Mit dem «Wellenstempel» (unter diesen Namen war einst von Wolfgang E. Gauch seine homepage aktiv) und Modellierhölzchen bearbeiten wir die spiegelglatte Fläche. Am Einlauf

des Bächleins aus dem Kellerbachthal kommt der Wellenstempel zum Einsatz. Den Negativabdruck einer Strudelstruktur drückt man leicht in die Oberfläche. Dioras-Bereiche halten das gedrückte «Bild» sofort fest. Einen solchen Stempel kann man sich auch selbst herstellen. Die einfachste Lösung wäre ein Stück Seefolie auf einen Stempelgrund zu kleben oder eine entsprechende Fläche mit gewünschter Struktur über Silikon abformen. Mit dem Modellierhölzchen drückt man zusätzlich kleine Wellenbereiche in Form. Aber Vorsicht, bitte nicht übertreiben, höchstens ein flauer Wind streicht über den Waldweiher hinweg.

In die noch klebrige Wasseroberfläche setzt man Wasservögel, eine Ringelnatter kann ihre Bahn ziehen und nun kommen die Seerosenblätter auf die Wasseroberfläche. Doch halt. Noch ein Vorteil vom Flüssigkunststoff Dioras. Schiebt man die Modell-Enten in der Masse nach vorne, entsteht an der Entenbrust ein Bugwelle! Kann

Umweltschutz soll heute selbstverständlich sein: Also schützen wir den Waldweiher!



Aus Sperrholz wird die Abdeckplatte zugeschnitten.



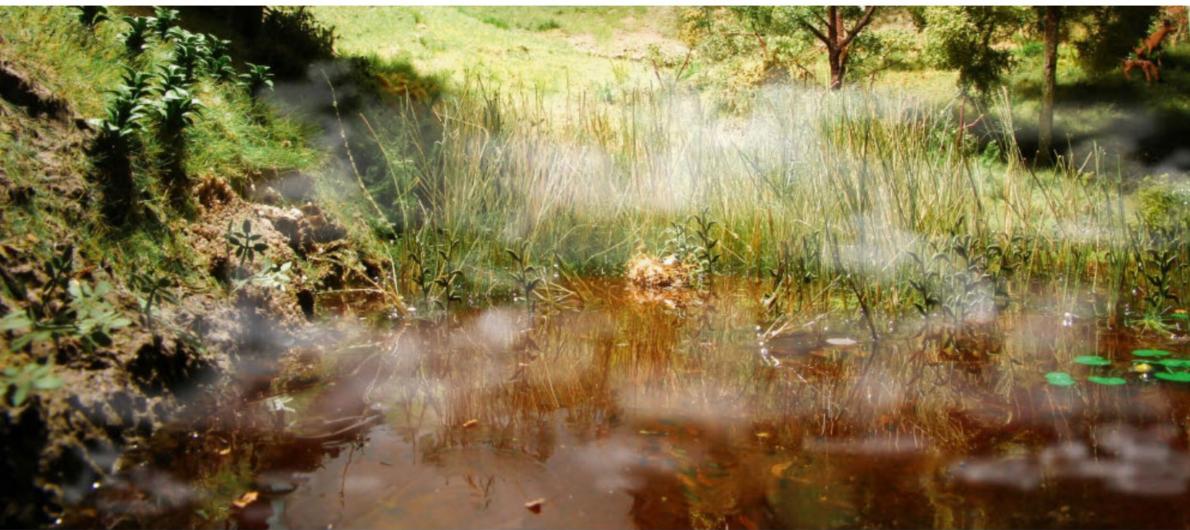
Zwei Regalgriffe erleichtern ihr Anheben.



Die Höhe der Distanzhölzer ist vor Ort auszutesten.



Mit der seitlichen Verkleidung schützt die Haube nun den Weiher zusätzlich vor Verstaubung.



Modellbau perfekter sein? Nein, aber wir setzen noch einen drauf. Im Schilfgürtel wird ein kleines Nest versteckt. Dort brütet ein Haubentaucher. Für manchen Modellbahnnfreund ist dies wohl schon eine Nummer zu weit gedacht. Doch mal ehrlich, wir wollen doch den Vorteil des grösseren Modellbahnmassstabes nicht verschicken. Es wäre eine Sünde, diesen Blickfang im Schilfgürtel nicht zu installieren. So werden wir eben etwas zu Nieten-, pardon Grashalmzählern.

Zurück zu den Seerosenblättern: Ich habe sie aus grünem Papier hergestellt und mit dem Locher ausgestochen. Als Variante können aber auch die Blätter von Busch-Kürbisplanten verwendet werden. Um den Schwimmer der Angel von Bauer Lehmann zeigen sich kreisrunde Wellen. Auch wenn man kein Petrijünger ist, diese Botschaft ist eindeutig: «Da hat was angebissen!»

Nach den schon erwähnten acht Stunden ist die Wasseroberfläche nun final geschlossen. Und plötzlich ist alles zu Ende. Mit einem Schlag ist das mehrmonatige Bauunternehmen blitz-platz abgeschlossen. Verdutzte Gesichter. Das Modellbauerleben kann aber mit vielen neuen Projekten weitergehen.

Die Zugabe

Kommen wir zu einem Bastelthema, das ich in meiner langjährigen Modellbahnerzeit noch nirgendwo auf einer Anlage gesehen habe. Noch einmal wird die Stichsäge ausgepackt. Nicht, dass uns das Ergebnis schockiert hat. Nein, es soll so lang wie möglich mit «jungfräulicher Schönheit» erhalten werden. Dann darf man aber eben «Kollege Staub» nicht aus den Augen las-

sen. Jede Wasseroberfläche leidet mit der Zeit. Sich absetzende Stauteilchen trüben die strahlende Oberfläche. Das lässt sich kaum verhindern, selbst wenn im Anlagenraum jede Holzbearbeitung ausgeschlossen ist und Gips kommt wir ohnehin nicht ins Haus. Wir wollen mit einer Staubschutzglocke diesen Prozess weit in die Länge «retten».

Aus einer Sperrholzplatte wird die Oberfläche der Haube zurechtgeschnitten. Dafür zeichnen wir die Form der Weiherfläche auf. Rundherum geben wir 10 cm hinzu. Die Platte soll einmal über dem See (Natürlich kann man solches auch mit Flussläufen und Gewässern aller Art praktizieren) stehen. Die Stützen müssen neben der Wasserfläche die Anlagenfläche treffen. Das gilt es einfach auszuprobieren. Auf der Giessharzfläche könnten sie ihre Spuren hinterlassen, besonders wenn man bedenkt, hier sowieso eine «langjährige» Standzeit anzustreben. Nach unten wird als seitlicher Schutz, wie einst beim Korkring, ein Papierstreifen angetackert. Ihn muss man mit vielen Stellproben in die richtige Form schneiden. Er soll so gut wie möglich kurz über der Geländeoberfläche abschliessen, keinesfalls aber die umliegende Flora beschädigen. Diese Staubschutzglocke wird die Verunreinigung der Wasseroberfläche zurückdrängen und hoffentlich viele Jahre den Weiher und seinen Zulauf zusätzlich vor Staubablagerungen schützen können. Zusätzlich ist in diesem Zusammenhang so zu verstehen, dass vor der gesamten Anlage bereits eine schützende Gardine als hauptsächlicher Staubschutz hängt.

Abschied vom Waldweiher

Der Nebel streicht nun über die Wasseroberfläche, der Haubentaucher drückt sich noch etwas weiter auf sein Gelege. Wir verlassen nun das Kleine Triebischtal und lassen Natur Natur sein.

Dass man im Modellbereich ein solches Landschaftsstück naturgetreu nachbilden kann, sollte in dieser Beitragsfolge gezeigt sein. Ich danke Ihnen für Ihr Interesse und würde mich freuen, den einen oder anderen Modellbahnnfreund angeregt zu haben, selbst einmal die Möglichkeiten von vorbildgerechter Landschaftsgestaltung zu testen.



Stolz präsentiert sich der Bernina-Triebwagen ABe 4/4^{III} auf Andreas Modellbühne und demonstriert damit die Möglichkeit für attraktive Modellaufnahmen.

Andrea Arcangeli (Fotografier-)Bühne für die Modelle in der Vitrine

Zwei Fliegen auf einen Streich

Natürlich geht es hier nicht um Stubenfliegen. Mit dem im Volksmund sehr verbreiteten Doppel-Waidmannsheil meinen wir hier ein Projekt unseres Mailänder Modellbahnnkollegen, welches gleich zwei Zwecken dient: Der Übung im Gelände- und Dioramenbau sowie als Fotobühne für Modellbahnhaftrzeuge.

Von Andrea Arcangeli (Realisierung und Fotos) und Bruno Kalberer (Text)

Mit der vorliegenden Anregung sollen Modellbahnerinnen und Modellbahner angesprochen und vor allem motiviert werden, welche sich in einer oder mehreren der folgenden Beschreibungen wiedererkennen:

- Man würde gerne ein Stück Eisenbahnwelt im Modell bauen, hat aber gerade Platz noch Zeit, eine Anlage zu bauen.
 - Man hat in Vitrinen oder Schachteln eine Sammlung von Modelfahrzeugen, welche man gerne in einem stimmigen Umfeld betrachten oder fotografieren möchte.
 - Man würde gerne (wieder) einmal etwas basteln. Und zwar innerhalb eines moderaten Zeit- und Kostenrahmens.
- Für die Angesprochenen präsentiert hier Andrea Arcangeli, der treuen LOKI-Leserschaft bestens bekannt durch verschiedene Bauberichte von Anlagen und Dioramen eine Bauanregung. Es geht um eine Präsen-

tationsbühne für seine Bemo-Fahrzeugmodelle in H0m nach Vorbildern der Rhätischen Bahn. Selbstverständlich ist ein solches Projekt auch für Normalspur anderer Bahnen und ebenso für Modelle in anderen Baugrößen problemlos realisierbar.

Bewusst soll hier auf die exakte Beschreibung für ein konkretes Schausstück mit vorgegebenem Thema oder Motiv verzichtet werden. Dehalb fehlen auch Angaben zu den Ausmassen oder ein Bauplan. Auch wenn die Fotos aus den Bauphasen gewisse Bautechniken aufzeigen oder teilweise sogar erklären, ist gedacht, sie als Anregungen, als mögliche Beispiele zu lesen. Mit der einen Fliege, die erschlagen werden soll, ist die Möglichkeit zum Üben und zum Ausprobieren von solchen Gelände- und Anlagenbautechniken gemeint, von welchen man irgendwo in zahlreich erschienenen Publikationen auf Papier oder im weltweiten Netz erfahren hat.

Noch ein Wort zur zweiten Fliege. Eine tolle Bühne mit Kulisse könnte gerade für Sammler-Typen unter Modelleisenbahnnern (solche soll es tatsächlich geben ...) eine Motivation sein, mit dem Rollmaterialpark einmal aktiv etwas zu machen. Beispielsweise die Fahrzeuge fotografisch erfassen, um seine Sammlung Kollegen und Freunden in Form attraktiver Bilder zu zeigen.

Für Eisenbahngenießer sehen wir auch noch die Möglichkeit, die gerade aktuellen Modelle vor sich aufzustellen und betrachtend sich dem Genuss hinzugeben. Unser Modellbahnfreund Andrea aus Milano scheint solchem Tun ebenfalls positiv gegenüber zu stehen. Nicht umsonst hat er am vorderen Rand des Präsentierdioramas ein Ablagebrett vorgesehen. Natürlich hat darauf das Wechselobjektiv Platz oder man ist froh, Modelle bequem auspacken zu können. Doch es darf genauso gut ein Glas vom feinen Barbaresco sein. ○



Der linke Dioramenteil mit dem Waldeinschnitt und der Stahlgitterbrücke ...



... über eine kleine Schlucht ermöglicht eindrückliche Bildperspektiven.



Doch auch schon der ganz «normale Blick» auf den Hauptteil mit der Haltestelle und dem etwas höher gelegenen Abstellgleis ist nicht ganz ohne.



Damit es nicht vergessen geht: Auch Wagen sind attraktive Fahrzeuge.

Beiträge über Anlagen- und Dioramenbau von Andrea Arcangeli in der LOKI

- | | |
|---|---------|
| «Tanti Saluti da Milano!»
Modulanlage „Bernina Suot, Bernina Diavolezza, Bernina Lagalp“ | 1/2011 |
| «Winter auf der Berninalinie»
Diorama „Cavaglia im Schnee“ | 12/2011 |
| «Il piccolo Bernina-Awas»
Fantasie-Kleinanlage im Bernina-Stil | 12/2012 |
| «Kreuzen am Bernina»
Anlage „Stazione d'Incrocio di Stablini“ | 4/2013 |
| «Viadotto elicoidale di Brusio»
Ausstellungsanlage mit dem berühmten Kreisviadukt | 4/2014 |

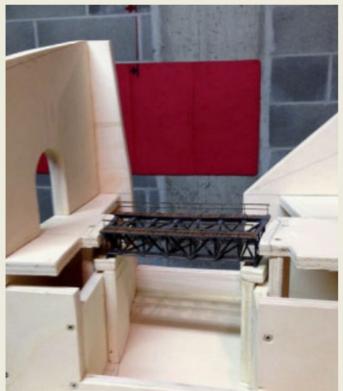
Momentaufnahmen aus verschiedenen Bauphasen als Anregung zur Ausführung



Rohbau mit 10 und 15 mm dickem Sperrholz.



Vorne die im Text erwähnte (Barbaresco-)Auflage.



Der Mehraufwand für eine Schlucht lohnt sich.



Rückwand verleiht dem Diorama Stabilität.



Gute Anregung für Abwechslung im Mauerwerk.



Dazwischen eine Trainingseinheit Kolorierung.



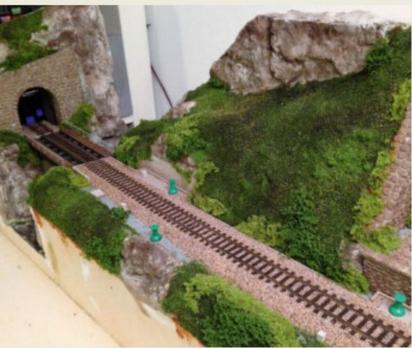
Langsam wird das Zusammenspiel zwischen Gelände und Gleis erkennbar.



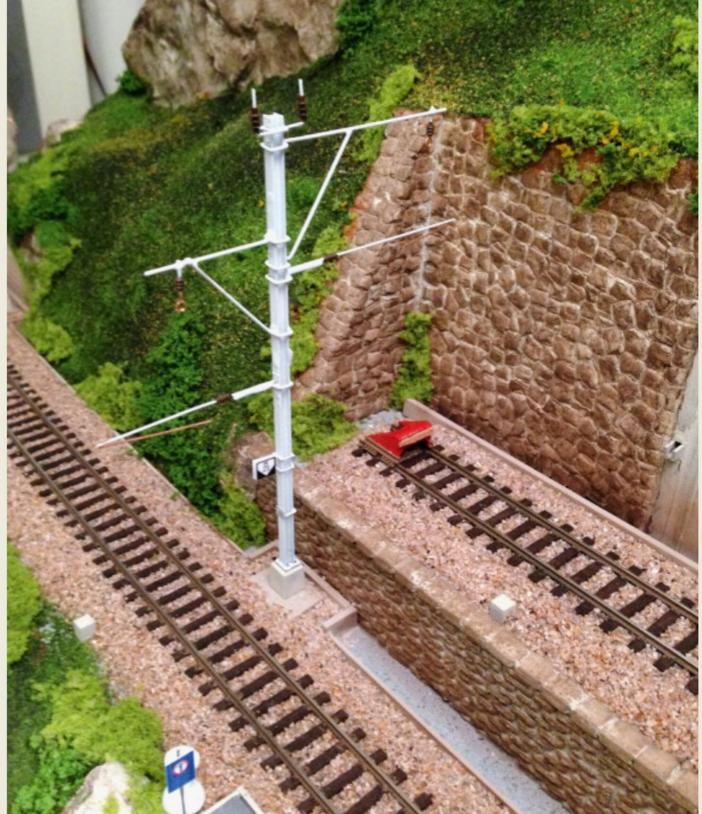
Die Dramatik durch felsiges Gelände will durch Gipsarbeiten erkauft sein.



Raffiniert sind die unterschiedlichen Gleishöhen.



Immer ein motivierender Moment: Es wird farbig!



Fahrleitung und kleine Details am und neben dem Gleis sorgen für zusätzliche Blickpunkte.



Das verbotene Überschreiten der Gleise würde auch kaum Sinn machen, denn auf dem Bahnsteig ist eh der bessere Standort fürs «Train-Watching».

Peter Creolas jüngste Herausforderung, die Feldbahnllok «Hörnli» im Massstab 1:50 ist (und hat den Erbauer beinahe) geschafft.



Peter Creola – Freuden und Leiden eines Modellbauers

Der «richtige Massstab» oder die Quadratur des Kreises

In einer winzigen Berner Kellerwerkstatt drehen geschickte Hände Muttern von Sandkorngrösse ein, fräsen Bölkchen mit 0,65 mm Schlüsselweite und integrieren feinste Ätzteile. Was treibt einen intelligenten Menschen an, sich mit Akribie der Herausforderung extremster Miniaturisierung zu stellen?



Von Elsbeth Heinzelmann

Technik hat mich schon als kleiner Bub fasziniert, schwärmt Peter Creola und lässt den kühlen Rosé in seinem Glas kreisen. Grund dafür war der Grossvater: er amtete als Bahnhofsvorstand in Thalwil und konnte sich aus mit der Technik von Lokomotiven, mit Fahrplänen und Signalen. Kein Wunder, schlug Peters Herz höher, als er zum ersten Mal eine Märklin Spur 0 Uhrwerklok in den Händen hielt. Jahre später folgte dann die erste Märklin Lok Spur H0 1:87. Dies war der Auftakt zu einem spannenden Leben zwischen komplexen Weltraumtechnologien, einem selbst gebauten Miniatur-Dampfboot und den Tücken des Bahnmodellbauers.

Von Spur zu Spur auf Entdeckungsreise

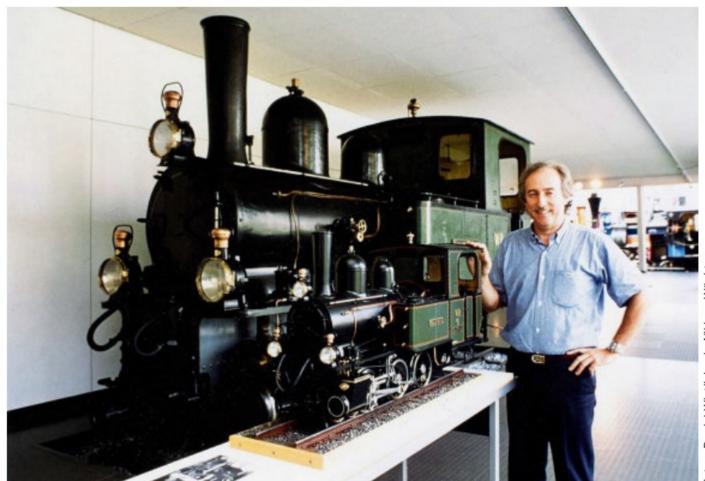
Als 1964 der Massstab 1:160 unter dem Kürzel «N» – das für das Wort Neun steht – international genormt wird, ist Peter dabei. Nun sind 9 mm als Spurweite und die Fahrspannung auf 12 V, verbunden mit dem Zweileiter Gleichstromsystem festgelegt. Die Welt der Technik lockt, ist in Griffnähe, würde da nicht das Schreckgespenst der Mathematik wie ein Damoklesschwert über seinem Kopf hängen. Also entscheidet er sich für Jurisprudenz und lässt sich an der Juristischen Fakultät Zürich als Student immatrikulieren. «Ich liebäugelte mit der Raumfahrt, vermutlich eine Art unbewusst-

ter Flucht aus den Komplikationen meiner ersten grossen Liebe», bekenn der Technikfreak. Als Thema seiner Doktorarbeit wählt er «Raumfahrt und Völkerrecht». Dank der Nähe zum Weltall kann er als Jurist in die Technik und die Ingenieurwissenschaften eintauchen. Zudem will er seine Philosophie ausleben, indem er seine Zukunftsvision des Menschen, der die industrielle Produktion ins All verlegt und den Blauen Planeten als Relax-Zone nutzt, seinen Zeitgenossen schmackhaft machen.

Das erste Modellbahn-Abenteuer lockt in Form der Zimmermann Echt dampflok in rund 1:11. «Ich erinnere mich an den Zimmermann-Bausatz für Heimwerker ohne Dreh- und Fräsmaschine. Es ist die kleinste Spurweite für Personen befördernde Gartenbahnen. Laut Inseraten brauchte es keine Vorkenntnisse.» Doch die Realität sieht anders aus, denn es geht nicht ohne Pläne lesen, Gewinde schneiden, hartlöten und Farbspritzen. Er beißt sich tapfer durch, aber nach Fertigstellung verkauft er im Jahr 1973 die Zimmermannlok für die 5 Zoll-Spur, da sie nach seinem Dafürhalten nicht die gewünschte Detailtreue aufweist.

Knacknuss Waldenburgerli

Aus den Augen, aus dem Sinn? Mitnichten! Schon bald krempt der Meister die Ärmel hoch: Sich völlig bewusst, dass er auf die-



Der Hartnäckige mit seinem Waldenburgerli vor dem Original im Verkehrshaus Luzern.

sem Gebiet niemanden um Rat fragen kann und auf sich alleine gestellt ist, lernt er Pläne lesen.

Kaum ist sein Selbstbewusstsein gestärkt, stürzt er sich im Frühjahr 1976 ins nächste Echtdampf-Wagnis, die Waldenburger Dampflokomotive Nr. 6 in 1:6 und mit 12,7 cm Spur. «Ich war felsenfest überzeugt, das konnte doch keine Hexerei sein, eine Lok, die im Verkehrshaus Luzern steht und die ich im Original vermessen kann, vorbildgetreu in Museumsqualität nachzubauen», erinnert sich Peter Creola schmunzelnd. Gesagt, getan, es entstehen Hunderte von Fotos des Originals, unzählige Zeichnun-

gen und Skizzen nehmen Form an, das Notizbuch mit den schwarzen Deckeln überquellt von Kritzeleien, die oft nur ihr Verfasser entziffern kann. Tagelang bringt er mit dem Ausmessen von Teilen und Komponenten. Doch was sich mit dem Massstab in Natura anscheinend einfach vermessen lässt, entpuppt sich in der miniaturisierten Umsetzung plötzlich als Flut unlösbar anmutender Detailprobleme. «Es war ein Teufelskreis!» nickt Peter Creola seufzend. «Über Jahre erlebte ich ein Wechselseitbad der Gefühle zwischen Frust und Hoffnung, verzweifelter Suche und wilder Entschlossenheit. Doch schliesslich wird

ihm klar: jetzt kannst du den Bettel nicht mehr hinschmeissen, ohne für alle Zeiten dein Gesicht zu verlieren!».

Nach Hängen und Würgen ist es im August 1986 soweit, das Mini-Waldenburgerli ist geboren, 10 Jahre nach Baubeginn und 3657 Arbeitsstunden später. Woher er diese Zahl so genau kennt? Natürlich hat der Tüftler akribisch Buch geführt. Heute thront das Waldenburgerli als Gewinner des Verkehrshaus-Modellwettbewerbs 1986 unter einer Glashube im Korridor der Berner Wohnung. Es ist so etwas wie ein Mahnmal, erinnert ihn an den beschwerlichen Weg voller Irrungen und heimtückischer Trugschlüsse. Trotz allem: für irgendwelche Warnfinger ist in Peter Creolas Wahrnehmung kein Platz!

Auf der Karriereleiter himmelwärts

Ungeachtet seines Nerven aufreibenden Hobbys, getrieben von der Illusion des perfekten Lokmodells, ist der umtriebige Jurist inzwischen dem Universum näher gerückt. Als Chef-Delegierter bei der European Space Research Organisation (ESRO) und danach der European Space Agency (ESA) und Leiter des Eidgenössischen Büros für Weltraumangelegenheiten, präsidiert er internationale Gremien und verfolgt vom Weltraumbahnhof aus bei Kourou in Französisch Guayana den Start der ersten Ariane-Raketen.

Und wo trifft sich die *Crème de la crème* der wissenschaftlichen und politischen Köpfe, um die Schweizer Teilnahme an Weltraumprojekten bei einem Gläschen Rosé zu besprechen? Natürlich auf seinem Fünkli, dem Dampfboot im Massstab 1:1, das er eingenändig konstruierte und das seither mit knapp 3 PS über den Thunersee tuckert.

Es ist 7 m lang, wiegt 2,8 Tonnen und transportiert bis zu neun handverlesene Passagiere. Aber in einem versteckten Winkel von Peters Seele regt sich ab und zu Grossvater und gibt mit seiner Signalkelle das Abfahrtssignal vom Bahnhof Thalwil. Und so keimt eines Tages im Weltenbummler der Geistesblitz zu einer fiktiven Schmalspurbahn H0e im Massstab 1:87. Vision ist das 220 × 60 cm grosse Fahrtdrama Waldwil.

Der Teufel steckt im Detail

Waldwil ist ein urgemütliches Bahnhöfli inmitten einer idyllischen Hügellandschaft, übersäht von Bäumen, Büschen und Sträuchern. Ziel des Spiritus rector ist es, das Ganze für das Auge so natürlich wie möglich erscheinen zu lassen. Das geht vom in abwechslungsreichem Grün gestalteten Wald über die selbst gefertigte Platine vor dem Gartenrestaurant bis zum hölzernen Lokschnuppen und dem kleinen See.

Nach dem Waldenburgerli (ja, dies ist das Modell) rief ...





... eine nächste Herausforderung: Dampfboot «Funkli» in 1:20. Das Bild von Maschine und Kessel sagt mehr als Worte!

Seine Abneigung gegen vorgefertigte Teile geht so weit, dass er sogar die benötigten Tische, Stühle und Bänke von Hand zeichnet und von einem Modellbaustudio ätzen lässt. Doch wer meint, die Anlage erfülle nun den Erbauer mit Stolz und Genugtuung, täuscht sich: «Jeder Tag brachte neue Probleme, denen man sich stellen musste», konstatiert der vom Modellbauvirus Befallene im Rückblick leicht verärgert. «Viele Komponenten der Waldwil-Anlage waren außerordentlich klein, so winzig, dass ich sie nur unter der Lupe kleben konnte.»

Die Maschine des Homo sapiens gleicht Fehler aus. «Seltsam, wie gnädig das menschliche Auge den Massstab handhabt», wundert sich Peter Creola immer wieder. «So können massstäbliche Griffe von 0,3 mm viel zu dünn wirken und einen Riesenunterschied aufweisen zu an sich unmassstäblichen 0,5 mm Durchmesser». Wichtig scheint ihm, in Dicken und Detailgrad kohärent zu bleiben. «Ein nicht massstäbliches Detail kann das ganze Modell zu Nichte machen. Was man nicht sofort in seiner Vorbildfunktion erkennt, soll man eliminieren!» Das fällt nicht immer leicht. Ja, es braucht Mut, etwas wegzulassen, ohne den Gesamteindruck zu beeinträchtigen. Ein Beispiel: «Ein Draht mag im Vorbild 3 mm dick sein. Im Massstab 1:87 wären das 0,04 mm – halb so dünn wie ein menschliches Haar. Will man aber den Draht aus Festigkeitsgründen mit 0,4 mm nachbilden, entspräche das einer Eisenstange von 3,5 cm Durchmesser.» Deshalb seine Empfehlung: ganz weglassen!

Ein weiterer Grund für eine lockerere Handhabung ist die Flüchtigkeit des Anschauens: «Nach meiner Erfahrung werfen selbst gewiepte Kollegen nur einen flüchtigen Blick auf das Objekt.»

Nach vielen Jahren Bauzeit ist es soweit, er meldet sein Objekt erneut beim Modellbauwettbewerb des Verkehrshauses Luzern an. Denn nun hat er die Nase voll, will sich unter Druck setzen, damit das Werk endlich fertig wird. Und es klappt: Im Oktober 1997 ist er wieder dabei, und schnappt sich gleich den ersten Preis in der Kategorie «Dioramen von Erwachsenen».

You can't scale nature

«Ehrlich: Ich weiß auch nicht, woher ich den Mut nahm, eine solche Aufgabe anzupacken», schüttelt Weltraumexperte Creola den Kopf. «Immer wieder stelle ich fest, wie sehr mir eine solide Ausbildung als Feinmechaniker fehlt, die Grundkompetenz mangelt in der Bearbeitung von Metall wie Drehen, Fräsen, Weich- und Hartlöten und Bohren. So vergesse ich oft einmal erlernte Techniken, die ich mir dann von neuem er-



20 mal verkleinert findet das 35 cm lange Modell gut im Wohnzimmer Platz.



Nach dem Bau des 1:1-Dampfbootes «Funkli» entstand die verträumte Nebenbahn «Waldwil» in H0e.

arbeiten muss.» Positiver Effekt ist, dass die technischen Herausforderungen seine grauen Zellen massiv aktivieren – das ist auch seine Absicht. «Das fängt schon beim Entwickeln und Zeichnen der Kleinteile an. Die peinlich genaue Miniaturisierung bedingt einen wesentlich grösseren Aufwand als eine Neufertigung des Originals. Zudem lautet im Modellbahnbau ein ungeschriebenes Gesetz: Natur lässt sich nun mal nicht verkleinern!»

Meist kommen ihm, wenn er sich nachts schlaflos in den Federn hin und her wälzt, zündende Ideen, fallen ihm einfache Lösungen eines Arbeitsgangs ein. Alles scheint leicht und in Griffnähe. Doch bei Tageslicht macht sich wieder der angeborene Perfektionismus bemerkbar, fordert nachträglich mühsame Verbesserungen, was die Ferti-

gung wesentlich verzögert. Wie die Erfahrung ihm zeigt, kann er in der Horizontalen denselben Vorgang 30 Mal wiederholen, aber irgendwie klappt es im nächtlichen Wachliegen nicht mit der korrekten Einschätzung des Massstabs. «Es ist schon verrückt, wie man den Arbeitsaufwand grob unterschätzt», wundert sich Peter Creola: «Aus einer Anzahl veranschlagter Arbeitsstunden wird rasch das Doppelte, nur selten sind die Dinge einfacher als erwartet.» Zudem ist jede Menge Unvorgesehenes einzukalkulieren, wenn man beispielsweise plötzlich ein Getriebe konstruieren muss. Da vermehren sich Minuten und Stunden, ohne dass man sich dessen bewusst wird.

Und da lauern auch die alten Feinde des Modellbahnbauers: das beginnt beim fei-

nen Airbrush, mit dem sich Rollmaterial oder Gebäude altern, umfärben oder lackieren und die Landschaft farblich gestalten lassen – sofern sich die Düse nicht heimtückischerweise hoffnungslos verklebt. Denn geschieht dies, kommt die fachkundige Reinigung der Düse garantiert so teuer zu stehen wie die Beschaffung eines neuen Luftpinsels! Zudem will der Umgang mit Sekundenkleber geübt sein, und wer macht das unentwirrbare Fadengewirr eines UHU-Allesklebers erlebt hat, weiss fortan ein Liedchen zu singen über lösungsmittelhaltige Kleber und ihre Spinnwebenproduktion.

Die «Bahn-Oase» in der Werkstatt

Kaum ist eine Anlage fertiggestellt und Peter Creola könnte sein Werk geniessen, sprissend schon wieder neue Ideen in seinem Hirn. Ein Beispiel dafür ist «Seewinkel», eine Modelleisenbahnanlage, die er sich in seinem fünf Quadratmeter kleinen Mini-Werkstättli im Keller der Wohnung entlang der Wand einbaute. Es handelt sich um ein Fahrtdiorama 1:87 für Normal- und Meter-spur. Zwar muss er aus Platzmangel auf einen Bahnhof verzichten, doch kann er auf zwei Ebenen an die 14 Gleise anordnen, auf denen 18 Züge zirkulieren. Bis zu sechs Weichen lassen sich per Knopfdruck stellen. Vor verblüffend echt wirkender Landschaft mit üppiger Vegetation erhebt sich am Ufer eines Sees ein Holzchalet, von dessen Balkon Feriengäste winken. Es beherbergt ebenfalls ein Bootshaus mit einer Miniaturausgabe des «Fünkli-Dampfbootes auf dem Thunersee.

An den Gestaden, umsäumt von dichtem Schilf – jedes Gräsch von Hand mit einem winzigen Leimtröpfchen einzeln eingepflanzt – geniessen Badende das Dolce far niente und lassen sich ein Bierchen schmecken.

Ja, diese verbissene, auf die Spitze getriebene Miniaturisierung kann den geübtesten Modellbahnbauer auf die Palme bringen: «Wenn dir ein Sechskantbölzchen mit einer Schlüsselweite von 0,65 mm aus der Hand gleitet, kannst du lange auf den Knie mit Schäufelchen und Bürste sorgfältig zusammenwischen: du wirst jegliche Komponente finden, die dir in den letzten drei Wochen zu Boden gefallen ist – der Gravitation sei Dank! – aber das Sechskantbölzchen bleibt garantiert verschwunden!»

Modellbauer, die Geschichte schrieben

Natürlich gibt es in der Geschichte des Modellbahnbauens Vorbilder, denen ein engagierter Modellbahnbauer nachzueifern trachtet. So etwa John Allen, amerikanischer Fotograf und Vorzeigexemplar seiner Kaste, der die berühmte Gorre und Da-





Im gerade mal 5 m² grossen Mini-Werkstättli im Keller fand auch noch eine HO-Anlage «Seewinkel» Platz.

phetid Modelleisenbahn im H0-Massstab im kalifornischen Monterey auf die Gleise brachte.

Vorzeigebeispiel ist auch Winfried Schmitz-Esser, Erbauer technischer Präzisionsmodelle. Seine grosse Spur 1-Modellanlage «Hamburg-Harburg» im Museum für Hamburgische Geschichte, für die er massstabgerechte Gebäudemodelle und Präzisionswagen realisierte, setzte neue Massstäbe. Oder Marcel Ackle: Er hat sich auf die Fahne geschrieben, Fahrzeuge, Gebäude und Zubehör so realistisch wie möglich herzustellen. Nicht unerwähnt bleiben darf sein Freund Hans Hüppi in Emmen, der noch im hohen Alter unerreicht detaillierte Miniaturschiffe und Dioramen baut.

Aus Sicht des fanatischen Modellbauers benötigt ein Feinstmodell mehr Bauzeit als das Original. Doch das kann Peter Creola nicht davon abhalten, sich an eine neue Herausforderung zu wagen. Es geht um die Feldbahnlok «Emma» der Schinznacher Baumschulbahn aus dem Baujahr 1925, die mit 35 PS an die 25 km/h hinlegt. Das Modell ist eine fiktive Schwesterlok der «Emma», die er liebevoll «Hörnli», nennt, Kosenamen seiner Lebensgefährtin.

In Arbeit ist die Anlage «Seeried» mit einer Museumsbahn in Verbindung mit einem imaginären Steinbruch – eine (Homage) an seinen Vater, der zwei solcher Steinbrüche besass – und einem Hafen für Ledischiffe. Auf einer Fläche von 200 × 50 cm bieten einfache Gleisanlagen faszinie-



Soll nicht unerwähnt bleiben: Noch vor dem 1:20-Modell entstand ein «1:87-Fünkli» für die H0-Anlage.

rende Rangiermöglichkeiten mit einem Dutzend Wagons zum Anhängen, Personen- und Güterwagen, Kipploren, ergänzt von Holzhäuschen mit Station und Buvette, einer Remise und einer Fischerhütte. In Peter Creolas Vision umfasst der zukünftige Fahrzeugpark die Hauptlok Hörnli sowie eine kleinere Dampflok und ein oder zwei Dieselloks auf kommerziellen Fahrgestellen.

Leidenschaft – etwas das «Leiden schafft»

Eigentlich erstaunlich, dass man so viel Leidenschaft noch aufbringen kann, nachdem man doch weiss, dass der Weg zum versier-

ten Modellbahnbauer stets mit Pannen und Fehlschlägen gepflastert ist. Ein Leben lang lernt er aus seinen Fehlern und Trugschlüssen. «Es mag komisch klingen, aber ich mache das nicht mit Freude, da kommt keine Begeisterung auf», stellt Peter Creola fest. «Es ist ein ständiges Leiden an der Sache, ein Verzweifeln, sich Quälen!» Wieso bürdet sich aber ein gescheiter Mensch freiwillig solche Schwierigkeiten auf, übernimmt eine Aufgabe, für die er sich mit Leib und Seele engagiert, die ihn aber in nächtlichen Albträumen heimsucht?

«Ich frage mich ja selbst immer wieder, was das Ganze soll», nickt Peter Creola.

«Kraum habe ich ein Projekt, das ich meist recht lustlos beginne, glücklich zu Ende gebracht, piekst es mich schon wieder und ich starte ein neues Vorhaben!» Er bringt Argumente wie Kindchenschema, Herrschaftsucht, Flucht vor der Realität, Zeitreise oder der Wunsch, eine kleine Welt zu schaffen, ins Spiel. Oder eine Flucht in die «gute alte Zeit? Creola schüttelt entrüstet den Kopf: «Nein, meine Modelle sind Museumsbahnen, das hat nichts mit nostalgischer Schwärmerei zu tun.» Naheliegend wäre der natürliche Spieltrieb, ist doch der Drang zum Spielen ganz tief im Menschen verwurzelt.

Was bleibt unter dem Strich?

Die Bilanz des Weltraumexperten tönt ernüchternd: «Eigentlich habe ich lediglich drei Fahrzeuge von Grund auf selbst gebaut: die Waldenburg im Massstab 1:6, das Dampfboot Fünkli 1:20 und nun die Feldbahnlok «Hörnli» in 1:50.» Der Rest sind Landschaftsbau, Vegetation und feiner Zubehör. Trotz in Jahren gesammelter Erfahrung ist jeder Bau von Irrtümern und falschen Annahmen geprägt. Beim «Hörnli» irrte er sich, als er glaubte, ein einfaches Vorbild gestatte einen ebenso einfachen Nachbau. Dazu gesellte sich der Perfektions-



Wo soll der Kalauer vom schönen Rücken stehen, wenn nicht hier? Entzückendes Heck vom «Hörnli»!

Auf Seite 88 konnte die linke Seite der Feldbahnlok bestaunt werden.
Auch die rechte ist eindrücklich.





Fahrtdiorama «Seeried» im Rohbau. Hier ist ein Tummelplatz fürs «Hörnli» im Entstehen.

wahn, der ihm die Befriedigung über seine Arbeit vermiest: «Ich habe echt nie Freude an der präzisen Einzelfertigung von genauen Modellen, werde wütend, wenn ich in einschlägigen Magazinen die Mär vom Spass am Modellbahnbauen lese», schüttelt Peter Creola missbilligend den Kopf. «Das ist entweder Illusion oder Lüge! Freude empfinde ich allenfalls, wenn das Werk beendet ist und funktioniert.»

Er zitiert ein Beispiel: So war beim «Hörnli»-Bau die sb modellbau überlastet, schickte ihm Motoren der Maxon Motor AG sowie eine Auswahl von Getrieberädern. «Ich musste die Holzlehre für den Getrieberversuch selbst konstruieren und richtete mich nach den Vorgaben Motorachse = Kesselachse, Treibachse 18 mm darunter. Dabei sollte die Untersetzung so gross sein, dass die Reduktion der hohen Motordrehzahl auf die sehr langsame Triebachs drehzahl möglich war.» Nach mehreren Monaten lief der Antrieb – zumindest provisorisch.

Als weitere Knacknuss entputpte sich die Stromabnahme beuzugsweise die Leitung von Federblättchen an der linken Radinnenseite zum Motor samt entsprechenden Isolationen von Radachsen und Kurbelzapfen. Auch dies gelang ihm schliesslich nach monatelangem frustrierendem Pröbeln. «Mein Fehler war, dass ich allzu oft die mir selbst auferlegten Mottos GEZUP (Geduld zur Präzision) und HEIWA (Heiteres Walten) in den Wind schlug und das mit mühseligem Ge knorze teuer bezahlte.»

Viel «Chrampf» und keiner schaut hin

Die Vision höchster Präzision und naturgetreuer Nachbildung stellten die Geduld des Idealisten auf eine harte Probe, denn es galt, unzählige Details wie Pfeife,

Bremsanlage, Kesselarmaturen, Sicherheits- und Speiseventil sowie Umsteuerung in den Griff zu kriegen. «Mangels Fachkollegen auf demselben Niveau musste ich mich wohl oder übel alleine durchbeissen», so Creola. «So wurde mir klar, dass ich beispielsweise Umsteuerungsteile von der Technik her ohne weiteres auf 0,25 mm herunterätzten konnte, dass diese dann aber im Handling viel zu fragil und nicht brauchbar waren.» Glück im Unglück hatte

Peter, dass er in Giubiasco bei der SMF Sondermodellfabrik AG auf eine versierte Ätzexpertin und ihren Zeichner stieß, die ihm Dutzende von Blechen und Kleinteilen nach seinen Zeichnungen ätzten.

Als wertvoller Partner entputpte sich auch die Firma Identico + Partner AG in Zürich, die ihm Schriften und Zierlinien von 0,3 mm Breite hinzauerte.

Trotz ständiger Probleme mit Getriebe und Stromabnahme erfolgt schliesslich nach drei statt wie geplant anderthalb Jahren Bauzeit die Endmontage seines «Hörnlis». Im Oktober 2013 konnten die Besucher der 11. Plattform der Kleinstserie in Bauma das Werk in der Vitrine der Firma LEMATEC Prestige Models SA bestaunen. Doch Peter Creola ortet wenig Anlass für übertriebene Genugtuung, denn: «Einerseits war die Lok zu diesem Zeitpunkt gar noch nicht fahrfähig; das war sie erst fünf Monate danach dank erheblichen Nachbesserungen. Andererseits wurden die mit viel Hingabe erarbeiteten Details von den meisten Besuchern gar nicht wahrgenommen.»

Peter Creola greift nach der Weinflasche und schenkt nach: «Ja, eine ganz verrückte Sache, nicht wahr?» Er lässt den Rosé genüsslich durch seine Kehle rieseln und blickt in eine undefinierbare Ferne. «Die Fertigstellung des Fahrtdioramas «Seeried» als Tummelfeld für das putzige «Hörnli» und die weiteren Fahrzeuge werden mich wohl die nächsten drei Jahre beschäftigen – an Arbeit mangelt es nicht!»



Nach einem Schluck Rosé geht der Blick in die undefinierbare Ferne. Verrückt, nicht wahr?

Fotos: Daniel Wettbach, Bruno Kalberer

Erfolgreich werben mit



LOKI bringt die beste Marktübersicht in der Schweiz. Sie bietet also das perfekte Umfeld für Ihr Inserat. Hier dürfen Sie nicht fehlen!

Nächste Anzeigenschlüsse

LOKI 3/2015: 10. Februar 2015
LOKI 4/2015: 10. März 2015

Ihre Ansprechpartnerin für erfolgreiche Werbung:



Gerne berate ich Sie persönlich und unterstütze Sie bei Ihrer Mediapanung.

Freundlichst, Ihre

Rita Lüthy
Mediaberaterin LOKI

Telefon +41 (0)62 723 56 05
Mobile +41 (0)79 128 13 99
Fax +41 (0)62 723 56 06
rita.luethy@loki.ch

Bei Fragen zu Ihrem Abonnement und für Einzelbestellungen wenden Sie sich bitte an unseren Leserservice:

Tel. +41 (0)31 300 62 58
Fax +41 (0)31 300 63 90
leserservice@loki.ch

A		
A-Z Modellbahnen, 8135 Langnau am Albis	97	
B		
Bahnorama GmbH, 3018 Bern	2. US	
Bruderer Bahnen, 3072 Ostermundigen	67	
Buri-Trains GmbH, 9032 Engelburg	97	
H		
Hess Modelleisenbahnen, 3123 Belp	67	
Hobby-Centre, 1951 Sion	67	
Hermann Service & Handels GmbH, 8108 Dällikon	2. US	
Hugger Rolf, 8353 Dietikon	2. US	
K		
Kleinbahn Mech. Werkstätte, A-1230 Wien	97	
L		
LOKI DEPOT Horw, 6048 Horw	66	
M		
Meigo Train GmbH, 8512 Thundorf	2. US	
O		
Old Pullmann Modellbau AG, 8712 Stäfa	66	
R		
Rittech SA, 1232 Confignon	66	
S		
Spielwaren Reimann GmbH, 8201 Schaffhausen	2. US	
Z		
Zuba Tech St. Gallen GmbH, 9000 St. Gallen	97	
Züri-Tech Modelleisenbahnen, 8001 Zürich	2. US	

Ankauf Ihrer Modellbahn

Seriöse Offerte – Diskrete Barzahlung
Schnelle Abwicklung – Jederzeit!

Ihr Anruf oder Mail freut mich sehr.

Buri-Trains GmbH
Claudine Buri, Tel. 079 304 12 29
buri-trains@gmx.ch

Achats aussi volontiers en Romandie!

Seit 1947, Qualität zu Erzeugerpreisen!

KLEINBAHN

Nur über die eigenen Verkaufsgeschäfte, den Postversand
+43 676 84 34 67 733 oder den Onlineshop erhältlich.

www.kleinbahn.com

ZUBA-TECH

Zu kaufen gesucht: Modelleisenbahnen alle Spuren und Blech

Wir kaufen von 10-1000 Loks
inkl. Wagen oder ganze
Sammlungen zu fairen Preisen und
sofortiger Barauszahlung!

Langjährige Erfahrung

ZUBA-TECH St.Gallen, Tel. 071/230 37 37
Mobile 079/632 16 28, info@zuba-tech.ch

A-Z MODELLBAHNEN

a-z-modellbahnen.ch | info@a-z-modellbahnen.ch

Tel. 044 713 00 60

Neu in Zürich-Süd

Das Modellbahnparadies im Sihltal

Neuheitenpräsentationen

- Freitag, 6. Februar, 18.00 Uhr
- Samstag, 7. Februar, 11.00 und 15.00 Uhr

Dauer ca. 60 bis 90 Minuten

A-Z Modellbahnen GmbH | Sihltalstrasse 67
8135 Langnau am Albis | Mo & Di geschlossen
Mi - Fr: 14.00 - 18.30 Uhr, Sa: 10.00 - 17.00 Uhr

Exclusive Handarbeitsmodelle sind unsere Leidenschaft, insbesondere in den Spuren N, HO, O, I und II. Besuchen Sie unsere Ausstellung oder besuchen Sie uns im Internet unter www.lohag.de. Was im Internet vermerkt ist, ist in aller Regel auch im Bestand und damit sofort lieferbar.

Lokomotiven, Wagen und vieles mehr
Neuheiten aller bekannten Hersteller bitte vorbestellen. Wir liefern pünktlich und zum Sonderpreis.

Bis 50% Rabatt auf Markenprodukte

z.B. Auslaufmodelle der Großserienhersteller zu sehr günstigen Ausverkaufspreisen.

Reinschauen lohnt sich immer: nie teuer, immer günstig. Ankauf, Tausch, Inzahlungnahme.

www.lohag.de

Kein Internet? Listen KOSTENLOS anfordern:
Tel. +49 (0)2331 404453



Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
Inh. Werner Rüping • Vogelsanger Str. 36 – 40 • D-85125 Hagen
Tel. +49 (0)2331/404453 • Fax +49 (0)2331/404451 • office@lokschuppenhagenhaspe.de





Messebericht 2015

Alles, was Rang und Namen ...

... hat in der Szene, reist Ende Januar nach Nürnberg, um sich an der Spielwarenmesse ein Bild über kommende Neuheiten und von der Befindlichkeit der Branche zu machen. Was uns betrifft, hat der Besuch weder mit Namen noch Rang zu tun: Grund ist der traditionelle Bericht aus Schweizer Sicht.

Foto: Bruno Kalberer

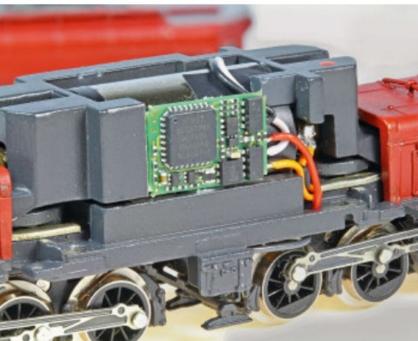


Modellbau

Laser Cut Kits

Mit Laserschneidgeräten hergestellte Bausätze haben in den letzten Jahren eine ungeheure Popularität erreicht. Unser englischer Modellbahnnfreund zeigt in einer kleinen Serie auf, wie mit verschiedenen Materialien umgegangen werden kann, damit aus Laserkits individuelle Modelle werden.

Foto: Peter Marriott



Digitaltechnik

Seetalkrokodil De 6/6 in N

Laut Vorschau in der Dezember-Ausgabe hätte im Heft, das Sie gerade in Händen halten, erklärt werden müssen, wie das von Lemaco und Arnold gemeinsam produzierte Modell digitalisiert werden kann. Verschiedene Gründe führten dazu, dass Sie solches erst im nächsten Heft erfahren werden. Versprochen!

Foto: Manfred Merz



Ab 27. Februar 2015 wieder bequem und vorzeitig im Abonnement. Am Kiosk etwa eine Woche später...

Aus Platzgründen oder aus aktuellem Anlass können einzelne der angekündigten Beiträge auf eine spätere Ausgabe verschoben werden.



**Das Schweizer Magazin
für den Modellbahnnfreund**

Nr. 1-2 | 2015 (Januar/Februar 2015)

35. Jahrgang

Erscheint monatlich, Doppelnummer in der Regel Juli/August

Einzelnummer

Schweiz: CHF 12.50

Europa: Euro 8,10

Jahresabonnement (11 Ausgaben im Jahr)

Schweiz: CHF 127.00

Europa/Übersee/Luftpost: auf Anfrage

LOKI-Spezial

Je nach Aktualität erscheinen pro Jahr ein bis zwei LOKI-Spezial, die durch einen Dauertrag auf den LOKI-Abonnenten günstiger bezogen werden können.

Abonnements, Adressänderungen, Leserservice

Stämpfli AG, Postfach 8326, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 62 58

Fax +41 (0)31 300 63 90

leserservice@loki.ch, www.loki.ch

Redaktion

Martin v. Meyenburg

Forsterstrasse 30, CH-8044 Zürich

Telefon +41 (0)43 343 94 67/+41 (0)79 285 07 44

mvmeyenburg@loki.ch

Bruno Kalberer

Heimatweg 14A, CH-5040 Schöftland

Telefon +41 (0)62 721 19 61/+41 (0)79 349 79 91

bkalberer@loki.ch

Paketsendungen an die Redaktion

Redaktion LOKI, Heimatweg 14A, CH-5040 Schöftland

Inseraterberatung und -disposition

Rita Luthy

Rita Luthy, Postfach 265, CH-5036 Oberentfelden

Telefon +41 (0)62 723 56 05/+41 (0)79 128 13 99

Fax +41 (0)62 723 56 06

rita.luthy@oki.ch

Verlag

Stämpfli Verlag, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 31 300 66 44

Fax +41 31 300 66 88

verlag@staempfli.com, www.staempfliverlag.com

Auflage

Total verkaufte Auflage: 11060 Exemplare

Layout, Produktion und Druck

Stämpfli AG, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 66 66

www.staempfli.com

Vertrieb Einzelhandel Deutschland, Österreich und Niederlande

PARTNER Medienservices GmbH, Julius-Hölder-Strasse 47, D-70597 Stuttgart-Degerloch, Telefon +49 (0)711 72 52 227, Fax +49 (0)711 72 52 310, www.partner-medienservices.de

Repräsentant für Italien

Quaini Pubblicità, Via Meloria 7, I-20148 Mailand

Telefon +39 (0)2 39216180, Fax +39 (0)2 39210782

© Stämpfli Verlag, CH-3001 Bern, ISSN 1421-2772

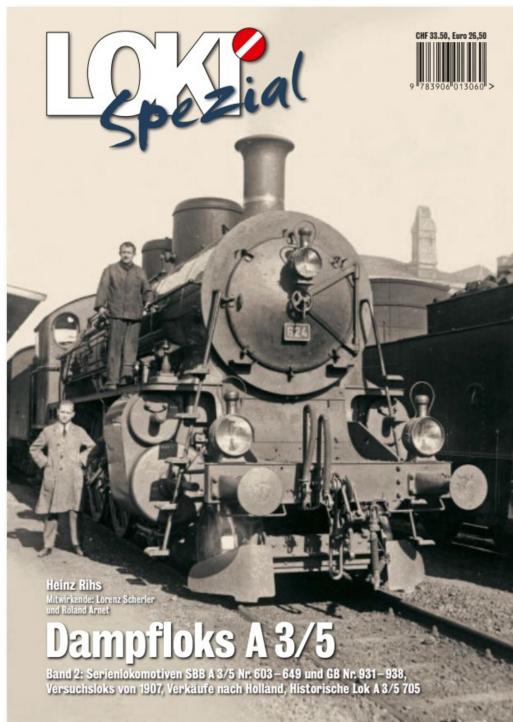
Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigungen (auch auszugsweise) nur bei schriftlicher Zustimmung der Redaktion gestattet. Für unverlangte Einsendungen (Texte, Bilder, Büchern) haftet die Redaktion nicht. Für zugesandtes und veröffentlichtes Material gehen sämtliche Rechte an den Verlag über, außer bei anderweitiger vorheriger schriftlicher Abmachung. Kürzungen und Terminänderungen vorbehalten.

Publizierte Inserate dürfen von Dritten weder ganz noch teilweise kopiert, bearbeitet oder sonst wie verwertet werden. Ausgeschlossen ist auch eine Einspeisung auf Online-Dienste, unabhängig davon, ob sie dazu bearbeitet werden oder nicht. Der Verleger und die Inserenten untersagen ausdrücklich die Übernahme auf Online-Dienste durch Dritte. Jeder Verstoss gegen dieses Verbot wird vom Verlag rechtlich verfolgt. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

In dieser Zeitschrift beschriebene Basteltipps und Baumethoden dürfen nicht kommerziell verwertet werden, außer nach vorheriger Absprache mit der Redaktion. Die Vermittlung von Originalabzügen abgedruckter Fotos sowie die Vermittlung der Fotografen-Anspricht ist leider nicht möglich. Wettbewerbe und Verlosungen finden unter Ausschluss der Öffentlichkeit und des Rechtsweges statt.

Geschichte der Schweizer Schnellzugdampflokomotive

Lieferbar!



Umfang: 148 Seiten

Preis: CHF 33.50/Euro 26,50

ISBN: 978-3-906013-06-0

LOKI-Spezial Nr. 37

Die Familie der SBB A 3/5

Band 2: Serien SBB A 3/5 603 – 649 und GB 931 – 938, Versuchsloks 1907, Verkauf nach Holland, A 3/5 705.

Auszug aus dem Inhalt:

- Die Versuchslokomotiven der SBB von 1907
- Die Serienlokomotiven A 3/5 Nr. 603 – 649, ihre Betriebsgeschichte und Wissenswertes zur Zugbildung
- 22 Loks und 1 Kessel werden in die Niederlande verkauft
- Vorspannloks am Gotthard
- Maffei-Maschinen aus München und Winterthur: Serienlokomotiven A 3/5 Nr. 931 – 938 und ihre Betriebsgeschichte
- Elektrifizierung und das Ende der Dampftraktion bei den SBB
- Die einzige Überlebende: Historische Lok A 3/5 Nr. 705

Zahlreiche unbekannte Fotos, Zeichnungen und Tabellen vervollständigen das LOKI-Spezial Nr. 37

Bestell-Coupon

- Ich bestelle hiermit das neue LOKI-Spezial «Dampfloks A 3/5, Band 2: A 3/5 603 – 649 und 931 – 938» zum Preis von CHF 33.50/Euro 26,50 (zuzüglich Porto und Versandkosten).
- Ich möchte in Zukunft das LOKI-Spezial automatisch zugestellt bekommen (Dauerauftrag).

Vorname

Name

Strasse/Nr.

PLZ

Ort

Telefon

E-Mail

Datum

Unterschrift

Gewünschte Zahlungsart

Rechnung

Kreditkarte MasterCard, Eurocard VISA Card

Nummer

Verfalldatum Sicherheitscode

Einsenden an:

Stämpfli AG
Postfach 8326, CH-3001 Bern
Tel. +41 (0)31 300 62 58
Fax +41 (0)31 300 63 90
leserservice@loki.ch

LOKI
www.loki.ch



Immer noch aktuell

LOKI-Kalender 2015



Format: 480 x 330 mm

LOKI Schweizer Bahnen 2015
Chemins de fer suisses | Ferrovie svizzere | Swiss Railways | Fotografien von Armin Schmutz

Jetzt bestellen:

Telefon +41 (0)31 300 62 58, im Internet
unter www.loki.ch oder mit untenstehendem Coupon:



Bestell-Coupon

- Ja, ich bestelle 1 Exemplar des Kalenders **Schweizer Bahnen 2015** gegen Rechnung zum Preis von CHF 27.00 inkl. 8 % MwSt. zzgl. Porto- und Versandkosten (Auslandpreise auf Anfrage).
- Ja, ich mache auch anderen eine Freude und bestelle mehrere Exemplare des Kalenders **Schweizer Bahnen 2015** gegen Rechnung zum Preis von je CHF 27.00 inkl. 8 % MwSt. zzgl. Porto- und Versandkosten (Auslandpreise auf Anfrage).

Anzahl Exemplare:



Vorname

Name

Strasse/Nr.

PLZ

Ort

Telefon

E-Mail

Datum

Unterschrift

Gewünschte Zahlungsart

Rechnung

Kreditkarte MasterCard, Eurocard VISA Card

Nummer

Verfalldatum Sicherheitscode

Coupon faxen an +41 (0)31 300 63 90
oder einsenden an Stämpfli AG,
Postfach 8326, CH-3001 Bern

Leserservice@loki.ch