LOKI

Nr. 4|2015
www.loki.ch

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund



Gartenbahn in Spur 0

Gotthardmotive zwischen Felsbrocken



Clubanlage

Flawiler Geschichten auf H0/H0m-Anlage des MECF



Modellkritik

Der Kambly-Zug der BLS in Spur N von Minitrix



Modellbau

Die Eisenbahn rund um unseren Waldweiher

Österreich: Euro 8,80
BeNeLux: Euro 8,80
Schweiz: CHF 13.50
Deutschland: Euro 8,80

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 9.00–12.30 und 13.30–18.30, Samstag 9.00–16.00

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



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

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

SPIELWAREN REIMANN GmbH

Wir führen fast alle Modelleisenbahn & Zubehörfirmen

www.spielwaren-reimann.ch

D-78247 Hilzinge
Untere Giesswiesen 15
15 min von Schaffhausen entfernt

Historic



Eisenbahnfans aufgepasst: Im Herbst 2015 fährt das «Krokodil» nach Schweden an das Jubiläum «100 Jahre elektrische Züge» und nimmt eine begrenzte Anzahl Passagiere mit! Infos und Buchung unter www.sbbhistoric.ch.

Stiftung Historisches Erbe der SBB | Lagerstrasse | CH-5210 Windisch
T +41 56 566 52 22 | info@sbbhistoric.ch | www.sbbhistoric.ch

meigo-train Thundorf

mehr als nur Modelleisenbahn…

- Lokidoktor
- Kursangebote = Service & Wartung
- Neu- und Occasions-Artikel

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

LOKI

mehr Zeit für mich

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

- Grosses Modelleisenbahnsortiment in allen Spurgrössen
- Landschaftsbauartikeln und Zubehör
- Anlagenbauberatung und Anlagenplanung
- Digitale und analoge Anlagensteuerung
- Workshops und Schulung

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

HESS MODELLBAHNEN

Spezialist für Spuren Z, N, H0m, H0 und G

Öffnungszeiten
Mittwoch: 13.30 – 18.30 Uhr (ohne Fachberatung)
Donnerstag und Freitag: 10.00 – 12.00, 13.30 – 18.30 Uhr
Samstag: 9.00 – 16.00 Uhr

Bahnhofstrasse 7, 3123 Belp

www.hess-modellbahnen.ch
info@hess-modellbahnen.ch

Telefon 079 842 54 78

Lokschuppen Hagen-Haspe

seit 1977

Exklusive Modelleisenbahnen

und mehr… vieles mehr…

www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos!
Tel. ++49 (0) 2331 404453
D-58135 Hagen
Vogelsanger Strasse 40



Fotos: Bruno Kalberer

Das Nebeneinander von moderner Technik und dem Pflegen nostalgischer Gefühle und Erinnerungen birgt viel Widersprüchliches in sich. Es macht unser Hobby spannend.

Mit der Zeit gehen!



Viele erliegen dem Charme von Modellen längst vergangener Zeiten.



Neue Fertigungstechniken machen frühere Epochen im Modell erlebbar.



Vor allem die digitale Entwicklung hat die Modellbahn revolutioniert.

Ich weiss, der Titel ist heikel. Nur schon deshalb, weil für das sinnrichtige Verständnis die Betonung ausschlaggebend ist. Also (auch wenn viele von uns die zweite Lebenshälfte bereits deutlich erreicht haben): Bitte keinesfalls das letzte Wort betonen, ich meine den Titel mit deutlicher Akzentsetzung auf «Zeit»!

Gerade in unserem Hobby erleben wir das Aufeinanderprallen von Gestern und Morgen sehr ausgeprägt und in grösster Vielfalt. Wir geben uns Mühe, mittels modernster Methoden Grossvaters Plumpsklo noch realistischer aussehen zu lassen oder bauen ausgeklügeltste Technik ins Dampflokmodell ein, nur um uns besser ins 19. Jahrhundert hinein versetzen zu können.

Ja, die digitale Revolution! Staunend nehme ich tagtäglich zur Kenntnis, was mittels neuester Computertechnologie alles möglich ist. Dank ihrer Hilfe landet man auf Kometen im Weltall, hört geheimste Nachrichten ab, stöbern wir in umfassendsten Bibliotheken und lässt man den 3D-Drucker komplexe Modelle oder gar richtige Häuser ausspucken.

Zu diesem Staunen gesellt sich aber bei mir nicht selten Kopfschütteln oder sogar Ärger. Dann beispielsweise, wenn das digitale Bild mit dem «ö» im Dateinamen partout nicht übers Netz versandt werden will. Flugbahn zum Kometen berechnen schon, aber das «ö» in ein «oe» umbenennen nicht? Hallo!

Glücklicherweise habe ich mir angewöhnt, beim digitalem Tun mit Widersprüchlichkeiten zu leben. Und zwar vor Jahrzehnten schon, als ich Schülern beizubringen hatte, wie man einen Computer abstellt: «Fährt einfach mit der Maus auf Start ...».

Ihnen wünsche ich bei der Beschäftigung mit der kleinen Bahn viel Gelassenheit im Umgang mit Widersprüchlichem.

Und eben, «gönd mit de Zyt»





LOKI-Leser haben Zeit und LOKI-Leser nehmen sich Zeit, denn LOKI bietet Freizeit!
Gönnen Sie sich eine Pause. Machen auch Sie den Abend zum Feierabend.
Und das Wochenende zu Ferien. Lesen Sie die LOKI im Abonnement.
Noch heute den Coupon ausfüllen und einsenden:

Abonnieren Sie die LOKI jetzt!

Sparen Sie 15% vom Einzelverkaufspreis.

☐ Ja, ich abonniere LOKI zum Preis von CHF 127.00 für 11 Ausgaben pro Jahr. FF 001 F12 001 001
Auslandspreise auf Anfrage

Gewünschte Zahlungsart

☐ Rechnung
☐ Kreditkarte ☐ MasterCard, Eurocard ☐ VISA Card

Nummer

Verfalldatum Sicherheitscode

Vorname Name

Strasse/Nr.

PLZ Ort

Telefon E-Mail

Datum Unterschrift

Einsenden an:

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

LOKI
www.loki.ch



Foto: Sammlung Holzner

Peter Holzner kam über Brio und Lego zur Modelleisenbahn, hat nie von einer Anlage geträumt und nennt auch heute noch keine Anlage sein eigen. Trotzdem gehört er zu den ganz leidenschaftlichen Anlagenbauern hierzulande. Er erzählt, wie er seine Passion zusammen mit Partnerin Anna bei sNs in vollen Zügen ausleben kann. **Ab Seite 28**



Foto: Bruno Kalberer

Die grosse Nürnberger Neuheitenschau 2015 haben wir in der letzten Ausgabe ausführlich behandelt. Traditionellerweise bieten wir in der Aprilausgabe jenen Herstellern eine kleine Plattform, die auf die Messe hin Neuheiten ankündigen, obwohl sie, aus welchen Gründen auch immer, selbst nicht auf der Spielwarenmesse anwesend waren. **Ab Seite 38**



Foto: Martin v. Meyenburg

Seit etwa 15 Jahren bauen die Mitglieder des Modelleisenbahnklubs Kirchmättli im luzernischen Horw an der grossen H0-Anlage mit gigantischen Dimensionen in verschiedenerlei Hinsicht. Nur schon die Grundfläche von 500 Quadratmetern, aber auch die Gleislänge von über 4500 Metern sind ganz spezielle Superlative. **Ab Seite 76**

Inhalt

Anlage 16
Fredi Kälins Gartenbahn Spur 0 im Goldauer Felssturzgebiet

Porträt 28
Peter Holzner, leidenschaftlicher Anlagenbauer ohne Anlage

Messebericht Nürnberg 2015 II 38
Hersteller, die nicht Aussteller waren

Modellbau 42
Individuelles aus Laserkits (Teil 2): Kleiner Landbahnhof

Modellkritik 46
Kambly-Zug der BLS in Spur N von Minitrix

Anlage 52
H0/H0m-Anlage des Modelleisenbahnclubs Flawil MECF

Reportage 76
Fortschritte auf der Riesen-Anlage in H0 im Kirchmättli in Horw

Anlagenbau 86
Die Schmalspurbahn in 0e um den Waldweiher von Helge Scholz

Rubriken

3 Editorial
15 Szenen-News
64 Veranstaltungen
66 Börse
68 Bahn aktuell
97 Inserentenverzeichnis
98 Vorschau
98 Impressum

www.LOKI.ch

Titelbild



Foto: Martin v. Meyenburg

Die Felsbrocken des Goldauer Bergsturzes prägen das Gesicht von Fredi Kälins Gartenbahn in Spur 0. Um diese Felsen herum plante und baute er Motive der Gotthard- und Lötschberglinie mit markanten Bauwerken, die er alle selbst herstellte. Im Eigenbau entstanden auch Fahrzeuge. **Ab Seite 16**

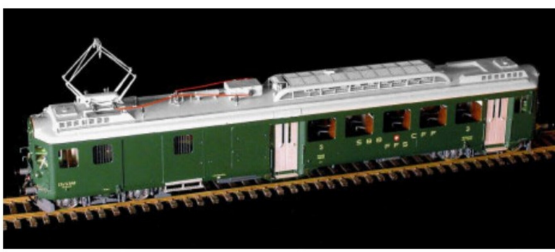
Marktspiegel

H-R-F H0

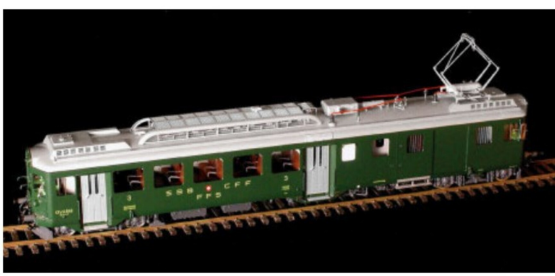
SBB/OeBB Triebwagen CFe/BDe4/4

Zwischen 1952 und 1954 lieferten SLM, BBC, MFO und SAAS 31 Personen/Gepäcktriebwagen des Typs CFe 4/4 für den leichten Pendelzugverkehr an die SBB ab. Aus Spiez kommen nun feinste Modelle.









Die Triebwagen wurden hauptsächlich in Pendelzügen mit einem Personen- und Steuerwagen auf Haupt- und Nebenlinien der SBB eingesetzt. Auch als Einzelfahrzeug oder «Lokomotive waren sie gelegentlich anzutreffen. Mit der Einführung der NPZ-Züge wurden sie jedoch 1992 bei den SBB ausgemustert und zum Teil an Privatbahnen verkauft, wo sie bis vor kurzem noch anzutreffen waren.

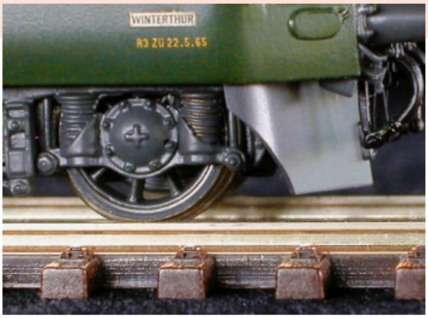
Das Modellbahn-Atelier H-R-F in Spiez hat aktuell diese Triebwagen mit verschiedenen Betriebsnummern in fünf zeitlichen Varianten zwischen 1953 und 2010 möglichst exakt im Massstab 1:87 als sehr feine H0-Messingmodelle nachgebildet (SBB 1955, 1965, 1970, 1990 und OeBB 2000). Auf die Unterschiede in den verschiedenen Epochen wurde speziell Wert gelegt. Sie unterscheiden sich beispielsweise in den Dachaufbauten mit den Bremswiderständen, den Schienenräumern, den Kasten am Chassis, den Lüftungsjalousien, der Farbgebung oder bei den Beschriftungen.

Alle vier Achsen des Modells werden durch zwei vertikal installierte 12 Volt Faulhaber-Motoren angetrieben. Die Motoren sind nicht sichtbar und die Inneneinrichtung konnte optimal nachgebildet werden. Der minimale Kurven-Radius beträgt 50 cm.

Zusätzlich zur 3/1-Spitzen- und Innenbeleuchtung kann durch einen Schalter am Chassis alternativ auch die rote Fahrberechtigungs-Stirnlampe eingeschaltet werden. Das Konstantlicht-Modul steckt in einer NEM 652 Steckdose und kann durch einen Digital-Decoder ersetzt werden.

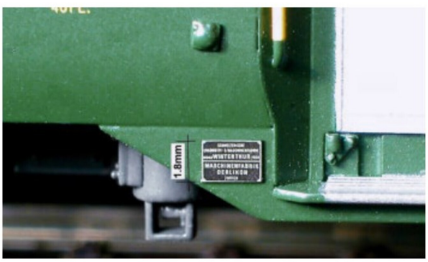
Erhältlich im spezialisierten Fachhandel oder direkt bei:
H-R-F Modellbahn-Atelier
Postfach 93
3700 Spiez
Tel. 033 655 08 88
hrf@bluewin.ch
www.h-r-f.com




WINTERTHUR
A3 ZU 22.5.65

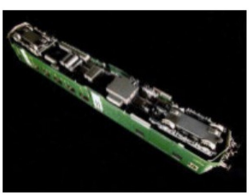

2
NICHTRAUCHER
NON FUMEURS
BDe ¼ 1645

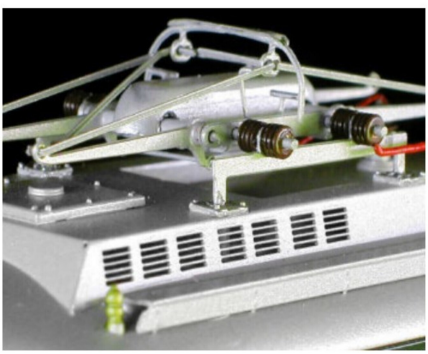

1645
2


1.8mm















KombiModell H0

Kombinierter Verkehr einer Suhrer Spedition

Die aargauische Gemeinde ist im Rest der Schweiz bekannt durch sein Möbelhaus. Doch neben Pfister gibt es auch Dreier, ein international tätiges Speditionsunternehmen. Diesem hat sich KombiModell gemeinsam mit dem Schweizer Vertreter KML angenommen und drei neue Taschenwagen der Hupac ausgeliefert. Sie sind jeweils mit zwei Wechselpritschen der Firma Dreier, Suhr bestückt. Es gibt je einen Wagen des Typs Sdgns T4.0 in Epoche IV und V, die mit entsprechenden Pritschen mit altem (10356.02), beziehungsweise neuem (10355.02) Firmenlogo beladen sind.

Daneben gibt es einen Sdgnss T4.1 der Epoche V (10396.01), ebenfalls beladen mit zwei Planen-Pritschen. Wie bei KombiModell üblich, liegen den feinst detaillierten Modellen viele selbst zu montierende Zurüstteile bei.

Erhältlich im Fachhandel

NOCH

Die neuen E-Kits

Mit den E-Kits präsentiert Noch eine ganz neue Serie. Sie sind für alle gemacht, die Licht und Bewegung in ihre Modellwelt bringen möchten und das Elektronik-Bastelerlebnis suchen. Die E-Kits sind bewusst einfach gehalten und stellen wahre Elektronik-Lösungen dar. Man kann sie auch ohne «Elektroniker-Ausbildung» schnell und einfach in Betrieb nehmen.

Die Anleitungen, die den E-Kits beiliegen, kann man bereits vorab auf der jeweiligen Produktseite www.noch.de/de/aktuell/2014/40-e-kits-lieferbar.php ansehen. Sie weisen darauf hin, dass die E-Kits einen «Lerneffekt» haben. Es sind nicht nur viele Anwendungsmöglichkeiten aufgeführt, sondern auch die einzelnen Bauteile, Funktionen und Schaltungen erklärt, sodass man auch sehr viel über die Hintergründe der Anwendungen und der Technik erfährt.

Herzstück eines jeden E-Kits ist die Universal-Elektronik, bestückt mit einem Mikro-Prozessor, der jeweils mit der passenden Software programmiert ist. Ausserdem liegen jedem E-Kit alle weiteren benötigten Elektronik-Bauteile und etwas Kabel bei, die man einfach an die Universal-Elektronik anlöten kann. Die Serie enthält vier verschiedene Modelle.

Mit dem Noch E-Kit «Gebäude-Innenbeleuchtung» (Artikelnummer 60270, € 39,99) lassen sich Lichtabläufe wie im richtigen Leben in einem oder mehreren Modellgebäuden darstellen. Durch die Mikroprozessor-Steuerung kann zum Beispiel automatisch zuerst das Licht im Hausflur, dann in der Küche und schliesslich im Wohnzimmer eingeschaltet werden. Mit den superhellen weissen LEDs kann man verschiedene Beleuchtungseffekte realisieren, mit einer blauen LED kann das helle Strahlen eines Fernsehens nachempfunden werden. Gleichzeitig geht immer wieder das Licht in der Küche und manchmal auch im Bad an und aus. Die einzelnen Lichtschächte werden jeweils mit einer LED versehen und hinter das zu beleuchtende Fenster geklebt. Dadurch können einzelne Fenster eines Gebäudes beleuchtet werden, während andere dunkel bleiben.

Der Noch E-Kit «Dämmerungsschalter» (60271, € 29,99) erlaubt erste Schritte zur Automatisierung von Schaltvorgängen. Eine Dämmerungsschaltung lässt sich ganz einfach realisieren: Durch den im E-Kit enthaltenen Lichtsensor können Stromkreise über das enthaltene Relais ein-, aus- oder umgeschaltet werden. Der Empfindlichkeitsgrad des Sensors lässt sich individuell auf die eigenen Wünsche einstellen. Wird beispielsweise das Licht im Hobby-Raum ausgeschaltet, erkennt dies der Sensor und schaltet automatisch die Beleuchtung von Gebäuden, Strassenlaternen, Autos oder einem Weihnachtsbaum auf der Modelllandschaft ein.

Mit dem Noch E-Kit «Lichtschranke» (60272, € 29,99) können Stromkreise über das enthaltene Relais ein-, aus- oder umgeschaltet werden. Durch den Einsatz der enthaltenen Infrarot-Sender- und Empfängerdioden ist diese Lichtschranke weitgehend unabhängig vom Umgebungslicht. Fährt zum Beispiel ein Zug durch die Lichtschranke, wird dadurch ein weiterer Gleisabschnitt stromlos geschaltet oder eine Bahnschranke (nicht im Lieferumfang enthalten) angesteuert, die sich dann hebt oder senkt.

Mit dem Noch E-Kit «Servo mit Steuerung» (60273, € 29,99) können vielfältige Bewegungsabläufe im Modell realisiert werden. So können sich beispielsweise Türen und Tore an Gebäuden öffnen und schliessen, LKW-Ladeflächen gekippt oder Bagger und Kräne gedreht werden.

Noch E-Kits sind für Gleich- und Wechselstrom geeignet, der Anschluss erfolgt an einen üblichen 16 V-Trafo. Eine ausführliche Anleitung liegt bei.

Erhältlich im Fachhandel

Friho H0 und I

Hürlimann-Schlepper

Aus der Lenk wird als H0-Modellneuheit ein Hürlimann Strassenschlepper D 800 Industrie des Herstellers MO Miniatur gemeldet Art.Nr. MO 87.20621). Ab 1964 baute Hürlimann den Traktor D800 als damals leistungsfähigsten in ganz Europa. Wohl nur einige davon wurden mit geschlossener Karosserie als D 800 Industrie realisiert und kamen unter anderem beim Zirkus Knie zum Einsatz. Den Traktor gibt es auch in 1:32.



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



MIRAWO H0m

RhB EW II BD Bernina-Express

Nun ist er endlich da, der RhB-Einheitswagen II BD2473 mit braunem Fensterband für den legendären Bernina-Express, wie er bis in die 1990er Jahre verkehrte. Gyndler-Modellbau hat dieses Fahrzeug ins Modell umgesetzt, so dass jetzt auf der Anlage der komplette, sieben Wagen starke BEX verkehren kann. Der Wagen passt hervorragend zu den anderen Wagen gleichen Typs von Bemo. Die Zurüstteile liegen bei. Der Verkaufspreis ist CHF 179.50.

Interessenten wenden sich direkt an:
MIRAWO
In der Gandstrasse 1, 8126 Zumikon
Tel. 044 918 26 76
www.mirawo.ch





zettzeit Z

Schotter- und Hochbordwagen

Für die Freunde des Massstabs 1:220 bietet Jens Wimmel aktuell zwei neu Wagen an. Da gibt es zum einen das Modell des SBB Schotterwagens Xs 72, welches inklusive Schotterladung und leicht verwittert, als Pärchen im Zweierset (Art. ZZ010150) geliefert wird. Die Modelle wurden in Handarbeit durch Freudenreich Feinwerktechnik gebaut und haben Wagenkasten und Chassis aus gelötetem Neusilber, grössenrichtige Puffer aus Messing, freistehende Griffstangen und fein detaillierte Bremserbühne, brünierte und gealterte Präzisionsradsätze sowie Märklin-kompatible Kupplungen. Beschriftet im Tampondruck, tragen die Fahrzeuge der Epoche IV–V unterschiedliche Betriebsnummern.

Mit den gleichen Features, jedoch mit einer Holz- statt der Schotterladung kommen ebenfalls paarweise Hochbordwagen Fbkk der SBB. Die Fbkk-Modelle wurden 2008/2009 erstmalig von Freudenreich Feinwerktechnik produziert. Beide Wagen der neuen Auflage des Fbkk haben abweichende Betriebsnummern von den früher produzierten Modellen.

Erhältlich bei:
zettzeit.ch
Jens Wimmel
Belmontstrasse 7
7000 Chur
www.zettzeit.ch

Die Fbkk-Modelle sind in Deutschland erhältlich bei:
Freudenreich Feinwerktechnik
Schwarzer Weg 1B
D-18190 Sanitz
www.FR-model.de

MBA Pirovino H0/H0m

Aarebrücke in Interlaken

Der mittlere Teil der, für den Modellbau, riesigen Aarebrücke spannt sich im Original hoch über den Ausfluss aus dem Brienzersee. Der Halbparabelträger mit einfachem Strebenzug und offener Fahrbahn ist über 90 m lang. Er ist bis heute der am weitest gespannte Stahlträger auf dem Netz der SBB. Erbaut wurde er 1906 als genietetes Stahlfachwerk.

Für das Modell heisst dies, dass die sehr kompakte Konstruktion sich über eine grosse Distanz von 972 mm spannen lässt. So lassen sich etliche Bauwerke, oder grössere Taleinschnitte überspannen.

Die Brücke eignet sich auch sehr gut um Eingangspassagen in eine Anlage zu überbrücken. Ein Herausnehmen gestaltet sich so einfach und sicher, und lässt einen bequemen Durchgang zur Anlage.

Die raffinierte Bauweise der Brücke lässt einen Einsatz in H0m und absolut auch in H0 zu. Das Modell ist in massiver Messingbauweise zusammengelötet, und mit Nietenblechen versehen. Für einen späteren Fertigungstermin sind auch die beiden kurzen Seitenöffnungen geplant.

Genaue Einbaumasse und weitere Infos:
Modellbau-Atelier MBA Pirovino
Bannwaldweg 20
7206 Igis
Tel. 081 322 60 41
mba@mbapiro.ch
www.mbapiro.ch









Friho H0m

Altschottertransportwagen

Der Altschotterwagen der MOB wurde aufgebaut auf dem Chassis ex Ucek (Zementwagen) und 10m3 LKW Alu Kipperbrücke. Die Arbeiten wurden 2011 im Depot Zweisimmen ausgeführt. Der Wagen verkehrte nur kurze Zeit als KKMU 889 und ist seit 01.01.2012 als Dienstwagen X 69 unterwegs.

Das Kleinserienmodell ist in Gemischtbauweise hergestellt. Die Kipperbrücke ist aus Resin und mit zahlreichen Aetzteilen versehen. Das Fahrgestell aus Neusilber-Ätzteilen ist verlötet und mit Messing-Feingussteilen ergänzt. Es werden insgesamt 24 Stück aufgelegt. Folgende Ausführungen sind solange Vorrat erhältlich:

MOB Kkmu 889 Altschottertransportwagen nach Umbau 2011, FRIHO Art. Nr. 321/8, MOB KKMU 889 zu CHF 395.– und MOB X 69 Altschottertransportwagen, Baudienst-Version ab 01.01.2012, FRIHO Art. Nr. 321/9 MOB X 69 zu CHF 395.–.

Interessenten wenden sich direkt an:
FRIHO Modellbau
A. Friedli
Rawylstrasse 10
CH 3775 Lenk i.S.
Tel: +41 (0)33 733 10 71
Fax: +41 (0)33 733 34 71
friholenk@bluewin.ch
www.friholenk.ch

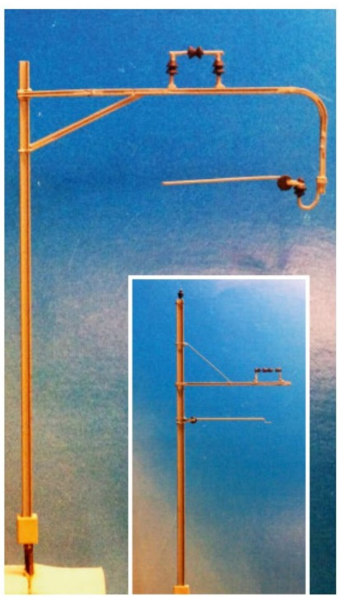
Barinmodell H0

Ältere Fahrleitungsmasten

Für den Bau von Fahrleitungen älterer Bauart nach SBB- und RhB-Vorbild bietet Barinmodell Fahrletungsmasten an. Erhältlich sind die SBB-Masten sowohl nach innen, wie auch nach aussen ziehend. Bei diesen Modellen wurden Gussteile vom Modellbauatelier Born verwendet. Auf Wunsch können die Masten mit verschiedenen Details, beispielsweise Signal, Tafel, Mastnummer, Abspannung geliefert werden.

Auch die älteren RhB-Fahrleitungsmasten sind nach innen und nach aussen ziehend erhältlich. Bei diesen Modellen kamen eigene Gussteile zur Anwendung. Selbstverständlich können auch die RhB-Masten auf Wunsch, wie bei den SBB-Masten beschrieben, bestückt werden. Die Modelle sind ab sofort erhältlich.

Interessenten wenden sich direkt an den (deutsch sprechenden) Hersteller:
Barinmodell (Yalçın Barin)
Selmedalsringen 18, 7 Tr.,
12936 Hägersten, Schweden
Tel. +46 (0)70 104 31 01
info@barinmodell.com, www.barinmodell.com

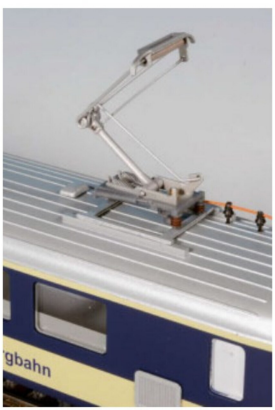


Hui HO

Privatbahn-Restaurantwagen

















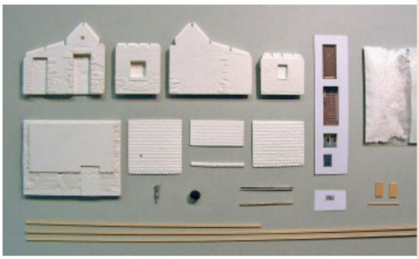


Anfang der 1960er-Jahre beschaffte die BT den Buffetwagen Br 250, zusammen mit dem ersten Prototyp-Hochleistungstriebwagen BFe 4/4 50 und einem Steuerwagen ABt 150. Ergänzt wurde dieser Pendelzug mit dem Zweitklasswagen B 6000 der SBB. Später erfolgte die Umzeichnung auf WR 450 und er erhielt den Schriftzug mit Flügelrad. Nach Einführung des Taktfahrplans verschwanden die Speisewagen aus den direkten Pendelzügen. Der nur noch relativ selten benutzte Wagen wurde anfangs der 1980er-Jahre an die Lötschbergbahn verkauft, welche diesen nach längerer Standzeit umbaute und als «Resto-Bar» in Schnellzügen Basel-Brig einsetzte.

Nach wenigen Jahren wechselte der Wagen erneut zum ehemaligen Besitzer zurück. Die BT realisierte daraus nach weiteren Umbauten die mobile Baudienstkantine. Nach der Fusion mit der SOB erfolgte die Umbeschriftung zum damals aktuellen Südostbahn-Logo. Der Wagen existiert in dieser Form noch heute.

Alle Modelle basieren auf LIMA EW I, welche gründlich überarbeitet wurden. Von den beiden grün-cremen BT-Varianten wurde nun eine Serie aufgelegt, welche in absehbarer Zeit mit dem passenden 2.-Klasse-Wagen B 6000 oder B 350–357 ergänzt werden kann. Die Trieb- und Steuerwagen dazu folgen später. In einer einmaligen Auflage von 12 Stück wurde der Resto-Bar der Lötschbergbahn aufgelegt. Alle Modelle solange Vorrat. Die Baudienstkantine, hier als Handmuster gezeigt, kann nur bei genügender Nachfrage hergestellt werden. Da dieser Wagen eher als Abstellgleis-Dekoration in Frage kommt, wird erwogen, gegebenenfalls entsprechendes Detailzubehör mit anzubieten.

Interessenten für diese Modelle wenden sich bitte direkt an den Hersteller:
Hui Modellbau, Casa Aual 153, 7546 Ardez
Tel. 081 862 25 84
huimodellbau@bluewin.ch
www.huimodellbau.ch





Marcel Refer Modellbau H0

Kabelbude 23 ks

Dieses Bauwerk steht an der Gotthardbahnlinie bei Kilometer 69.4 nördlich vom Bahnhof Göschenen. Solche und ähnliche Kabelbuden stehen noch einige an der Gotthardstrecke. Sie wurden in den Zwanzigerjahren des letzten Jahrhunderts zum Schutz der Kabelenden gebaut. Alle 800 Meter stand so ein Häuschen. Die Kabelbude 23 ks bot anscheinend auch noch Schutz für den Streckenwärter, ist doch im linken Teil ein kleiner Holzofen installiert.

Nun ist das dekorative Häuschen im Massstab 1:87 als Fertigmodell oder als Bausatz zu haben. Beides in liebevoller Handarbeit aus Spezialgips und Holz hergestellt. Da das kleine Ding fast keinen Platz beansprucht (etwa 60 × 45 × 50 mm inkl. Grundplatte), findet sich sicher irgendwo neben den Modellschienen ein geeigneter Standort dafür. Jedenfalls ist dieses Modell auf jeder Anlage ein Blickfang, ja für den Gotthardbahn-Fan beinahe ein Muss.

Das Fertigmodell kostet CHF 149.– und den Bausatz inkl. Bauanleitung mit Vorbildfotos gibt es zu CHF 59.– das Stück.

Interessenten wenden sich direkt an den Hersteller:
Marcel Refer Modellbau
Altebergstrasse 190, 5237 Mönthal
Tel. 056 284 14 94, 079 650 46 70
marcel.refer@hispeed.ch
oder an
Modellbau-Atelier MBA Pirovino
Bannwaldweg 20, 7206 Igis
Tel. 081 322 60 41
mba@mbapiro.ch, www.mbapiro.ch

Aku Modelleisenbahnen H0

Gatterwagen der SBB

Güterwagen vom Typ L2 Serie 50001-80 wurden auch als Gatterwagen bezeichnet. Das um 1900 herum gebaute Fahrzeug besass einen Wagenkasten bestehend aus Holzlatten mit Verstärkungsprofilen. Sie hatten ursprünglich keine Bremseinrichtung, erst ab etwa 1940 wurden die Wagen mit einer Luftbremse ausgerüstet und dabei gleichzeitig die Bremserhäuser demontiert. Ein Teil der Fahrzeuge bekamen noch eine Computernummer und die Gleitlager wurden durch Rollenlager ersetzt. Ab 1970 wurde die Wagenserie ausrangiert und abgebrochen. Transportiert wurden mit diesen Wagen voluminöse Güter wie beispielsweise Strohballen. Auch Tiertransporte waren möglich. Dazu wurden einige Wagen mit einem Zwischenboden versehen, um eine ordentliche Zahl Schafe gemeinsam auf Reisen zu schicken.

Das Modell hat einen Wagenkasten aus Messing, das Chassis ist aus Kunststoff und mit Messingätzteilen ergänzt. Für die Verstärkungsprofile aus Kunststoff wurde eigens ein neues Spritzgusswerkzeug erstellt. Die Lackierung und Bedruckung erfolgt gemäss Vorbild. Folgende Versionen werden angeboten:
Art. 1012.2 und Art. 1012.5: **Modelle in grauer Lackierung in Ep. II/III-Ausführung**
Art. 1012.4: **Modell in brauner Lackierung in Ep. IV-Ausführung (Rollenlager)**
Art. 1012.3 und Art. 1012.6: **Modelle in brauner Lackierung in Ep. III-Ausführung**

Wieder aufgelegt wird der offene Güterwagen Typ L6 der SBB Serie 57001-58090. Von diesem Standardgüterwagen mit einem Wagenkasten aus Holz besassen die SBB mehr als 1000 Stück. Die letzten Wagen wurden 1983 ausrangiert. Das Kunststoffmodell, gemäss Vorbild lackiert und bedruckt, bietet Andreas Kull mit drei neuen Betriebsnummern (Art. 1112.6-F, 1112.7-F und 1112.8-F) in Epoche III-Ausführung an.

Erhältlich im spezialisiertem Fachhandel oder direkt bei:
Aku Modelleisenbahnen
Bergackerweg 12, 5243 Mülligen
Tel. 056 225 23 15, Fax 056 225 28 08
info@aku-modelle.ch, www.aku-modelle.ch







Minitrix N

DB AG BR 146.2 «Baden-Württemberg»





Die leistungsstarken Maschinen der TRAXX-Familie, Baureihe 146.2, fahren von Karlsruhe her kommend über die Schwarzwaldbahn und Konstanz mit ihren Doppelstockzügen täglich bis Kreuzlingen.

Minitrix führt diese Baureihe bereits seit Längerem in seinem Lieferprogramm. Mit der aktuellen Auflage der BR 146.2 Baden-Württemberg (Artikelnummer 16461) ging auch eine gründliche Revision des Innenlebens einher. Die Beleuchtung der Spitzen- und Schlusssignale wurde auf LED-Technik umgestellt und das Modell erhielt eine neu designte Hauptplatine mit der hauseigenen mtc14-Schnittstelle. Ein ausgesprochen schöner Zug von Minitrix ist es, dass das vorliegende Modell gleich mit dem passenden Multiprotokoll-Decoder im DCC- und SX-Format ausgerüstet wurde. Auf diese Weise wird auch dem kritischen Kunden dann auch gleich die neue, nicht ganz unumstrittene Schnittstellentechnik schmackhaft gemacht. Im Gegensatz zur klassischen sechspoligen Schnittstelle lassen die 14 Pole der neuen Technik das Schalten vieler Zusatzfunktionen zu. So glänzt die BR 146.2 mit folgenden Funktionen:

F0	Licht ein/aus (Lichtwechsel fahrtrichtungsabhängig weiss/rot)
F1	Führerstandsbeleuchtung
F2	Fernlicht
F4	Anfahr- und Bremsverzögerung aus
F6	Spitzenbeleuchtung Führerstand 1 aus
F8	Spitzenbeleuchtung Führerstand 2 aus
F6+F8	Rangierlicht doppel-A

Auch optisch wurde das Modell aufgewertet, so sind die Dachleitungen nun mehrfarbig ausgeführt. Nett umgesetzt ist auch die Baden-Württemberg-Werbung auf den Seitenwänden der Lok. Insgesamt ist das Modell ein sehr interessantes und schön gemachtes «mtc14-Schnupperangebot». Erhältlich im Fachhandel

LGB-RhB G

Geschlossene Schienenräumer für die Ge 4/4 II

Das erste Modell einer modernen Elektrolokomotive von LGB für die RhB war die Ge 4/4 II. Sie stellte beim Vorbild ein Meilenstein punkto Technik und Design bei elektrischen Schmalspurloks dar. Auch das Modell von LGB konnte überzeugen, hatte aber gewisse Mängel, die einerseits technisch bedingt waren (das Modell musste R1 tauglich sein) und anderseits waren damals die Anforderungen an Detaillierung noch nicht so hoch wie heute.

Durch die Radius R1-Bedingung musste für die Kupplung eine grosse Aussparung im Bereich des Schienenräumers vorgesehen werden. Die konnte nur mit einem grossen Kompromiss, dass der Schienenräumer geteilt ausgeführt wurde, erreicht werde n. Sind Wagen an der Lok angehängt, fällt dieses Manko weniger auf, aber an der Zugspitze, sieht dies nicht sehr vorteilhaft aus. Eine Lösung wäre, die Frontkupplung ganz zu entfernen und den Schienenräumer mit Kunststoffteilen zu verschliessen. Dies hat aber den Nachteil, dass keine Wagen mehr an die Frontseite gekuppelt werden können.

RhB-LGB bietet nun eine elegantere Lösung für das Problem an, welche einerseits die Vorbildlichkeit erhält und anderseits die volle Funktion zum Kuppeln ermöglicht: Ein Schienenräumer als Nachrüstteil. Der RhB-LGB Schienenräumer besteht aus gebogenen Messingblechen, die hartgelötet sind. Farblich wurde das Nachrüstteil in den gleichen Farben pulverbeschichtet wie das Lokchassis. Der Räumer lässt sich mit den mitgelieferten Schrauben in weniger als 5 Minuten am LGB Modell montieren und das Ergebnis darf sich durchaus sehen lassen. Der Preis beträgt CHF 89.–.





Erhältlich direkt beim Hersteller:
Matthias Kälin
www.lgb-rhb.ch
oder
DigiToys-Systems AG
Eggliweg 19, 8832 Wilen bei Wollerau
Tel. 044 687 31 61
info@digitoys-systems.ch
www.digitoys-systems.ch

SMM Schweizer Miniaturmodelle

Saurer Gelände-Militärlastwagen 1:87 und 1:35



FRIHO- und AFM-Modellbau liefern unter dem Namen SMM (Schweizer Miniatur Modelle) im ersten Quartal 2015 das zweite Modell aus. Es handelt sich dabei um den Saurer M6 und M8. Weitere typisch schweizerische Modelle sind in Planung.

Ab 1939 konnte die Firma Adolph Saurer serienfertige und geländegängige sogenannte Schwingachs-Fahrzeuge vorzeigen. Am Zentralrohrrahmen wurde jedes Rad einzeln aufgehängt und konnte so unabhängig schwingen. Das Differenzialgetriebe ist im Gegensatz zu den damals gebräuchlichen Starrachsen nicht im Achskörper integriert, sondern direkt im Zentralrohrrahmen verbaut. Diese Fahrzeuge mit Einzelradaufhängung erzielten eine ausserordentlich gute Geländegängigkeit. Bereits beim Entwurf der Geländewagen-Familie M6, M8 und 4MH wurde darauf geachtet, dass möglichst baugleiche Hauptteile und Baugruppen verwendet werden konnten. Von 1940–1944 wurden bei Saurer 338 Stück Typ M6 mit Ladebrücke/Plane sowie 27 Übermittlungsfahrzeuge gebaut. Die Planenfahrzeuge wurden meist zum Ziehen der damals neuen 10.5 cm Haubitzen eingesetzt. Mit der Einführung der mechanisierten Artillerie (Panzerhaubitzen) wurden bis 1978 alle M6 ausgemustert. Von 1943–1945 wurden 79 Stück Typ M8 gebaut. Die Planenfahrzeuge wurden meist zum Ziehen der schweren Haubitze 15 cm verwendet. Gegen Ende der 1970er Jahre kamen die meisten Schwingachs Fahrzeug zur Ausmusterung. Einige davon wurden auch nach Brasilien verschifft, und die Veteranen legten dort weit mehr Kilometer zurück als während der gesamten Dienstzeit in der Schweiz.

Für H0 werden nun originalgetreue und detaillierte Resin-Modelle in Topqualität angeboten. Damit der typische Negativsturz der Räder dargestellt werden kann, bleiben die Räder bei beiden Typen starr. Es kann zwischen einer geschlossenen und einer offenen Verdeck-Variante gewählt werden, zahlreiche Ätzteile sowie unterschiedliche M+ Nummern und Truppenkennzeichen. Verpackt in einer Klarsicht Box mit Schutzkarton. Auflage: Saurer M6: 300 Stück, Saurer M8: 300 Stück.

Ebenfalls originalgetreue und detaillierte wiedergegebene Resin-Modelle in Top Qualität und mit zahlreichen Ätzteilen versehen gibt es im Massstab 1:35. Die Trilex-Felgen sind mit Gummireifen bestückt. Der typische Negativsturz ist berücksichtigt, und alle Räder lassen sich drehen. Das Fahrzeug kann links oder rechts eingelenkt dargestellt







werden. Die Plane ist abnehmbar, das Fahrzeug somit offen darstellbar. Eine aufgerollte Echtstoff Plane für die offene Darstellung sowie ein Treibstoffkanister für die Front (nur bei den neueren Typen) ist beigelegt. Unterschiedliche M+ Nummern und Truppenkennzeichen. Verpackt in einer Klarsicht Box mit Schutzkarton. Auflagen: Saurer M6: 250 Stück, Saurer M8: 250 Stück:

Art. Nr.: SMM 87.020 Saurer M6
offen Tannengrün CHF 157.–;
Art. Nr.: SMM 87.021 Saurer M6
offen Schattenschwarz CHF 157.–;
Art. Nr.: SMM 87.022 Saurer M6
geschlossen Tannengrün CHF 157.–;
Art. Nr.: SMM 87.023 Saurer M6
geschlossen Schattenschwarz CHF 157.–;
Art. Nr.: SMM 87.030 Saurer M8
offen Tannengrün CHF 157.–;
Art. Nr.: SMM 87.031 Saurer M8
offen Schattenschwarz CHF 157.–;
Art. Nr.: SMM 87.032 Saurer M8
geschlossen Tannengrün CHF 157.–;
Art. Nr.: SMM 87.033 Saurer M8
geschlossen Schattenschwarz CHF 157.–;
Art. Nr.: SMM 35.001 Saurer M6
Tannengrün CHF 279.–;
Art. Nr.: SMM 35.002 Saurer M6
Schattenschwarz CHF 279.–;
Art. Nr.: SMM 35.003 Saurer M8
Tannengrün CHF 279.–;
Art. Nr.: SMM 35.004 Saurer M8
Schattenschwarz CHF 279.–.

Weitere Infos und Bilder finden sich im Internet oder auf der SMM Facebook-Seite.

Interessenten wenden sich direkt an
AFM Modellbau
Postfach 121, 3775 Lenk
Tel. 079 379 38 46
info@afm-modellbau.ch, www.afm-modellbau.ch
oder
FRIHO Modellbau
A. Friedli
Rawylstrasse 10, 3775 Lenk i.S.
Tel. +41 (0)33 733 10 71
Fax. +41 (0)33 733 34 71
friholenk@bluewin.ch, www.friholenk.ch

Szenen-News

Auktionshaus Dorenbach GmbH

Neue und helle Räume in Rheinfelden

Man kennt dies: Wird etwas verändert, das (zumindest gefühlt) schon immer so war, dann finden die Einen, die Veränderung sei überfällig gewesen, während die Anderen den definitiven Untergang von etwas Wertvollem beklagen. Das weiss auch Ursula Stöckli, welche gemeinsam mit ihrem Mann Stefan Stöckli seit 2008 das Auktionshaus Dorenbach betreibt. Seit der Gründung Mitte der 1970er-Jahre ist diese Einrichtung in der schweizerischen Modellbahnszene kaum mehr wegzudenken, schon gar nicht in Sammlerkreisen.

Im vergangenen Herbst ist man aus dem vertrauten Domizil in Basel ausgezogen und hat neue Räumlichkeiten im nahe gelegenen Rheinfelden bezogen. «Die Enge der alten Räume habe sicherlich bei zahlreichen Auktionsbesuchern positive Nostalgiegefühle hervorgerufen», sagt Ursula Stöckli «doch gehe es auch im Interesse der Kunden primär darum, die Objekte ordentlich vorzubereiten und aufzubewahren, an Vorbesichtigungsterminen optimal zu präsentieren und schliesslich die gesamte Ein- und Auslieferung gut abzuwickeln.»

Tatsächlich präsentiert sich das neue Lokal hell und einladend. In Gestellen und Vitrinen sind die Auktionsobjekte übersichtlich aufgereiht. Ebenfalls dürfte von Vielen die neue Parkplatzsituation positiv wahrgenommen werden. Obwohl es mehrheitlich um Eisenbahnen geht, bringen oder holen die Allermeisten ihre Schätze mit dem Auto. Ein solches lässt sich im Rheinfelder Gewerbequartier viel problemloser parkieren als in Basels Holeestrasse. Ausserdem ist auch das neue Domizil mit dem öffentlichen Verkehr leicht zu erreichen; in unmittelbarer Nähe befindet sich die Bushaltestelle Strandbad mit Verbindungen zum Bahnhof Rheinfelden, der auch in ca. 15 Minuten zu Fuss zu erreichen ist.

Noch ist man daran, letzte Einrichtungsarbeiten abzuschliessen, denn das Lokal soll so eingerichtet werden, dass Events wie beispielsweise Tinplate-Fahrtage bequem durchführbar sind.

Die nächste Auktion findet statt am 5./6. Juni 2015. Weitere Informationen finden sich auf der Webseite. (bk)

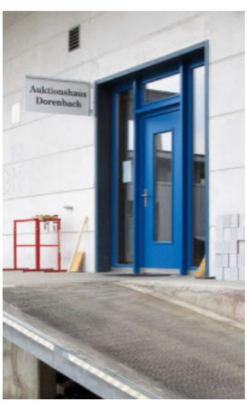
Auktionshaus zum Dorenbach GmbH
Erlenweg 5
CH-4310 Rheinfelden
Tel. 061 421 87 18, Fax 061 423 98 73
info@dorenbach.ch, www.dorenbach.ch



Liebhabern von Tinplate-Eisenbahnen ist der Name Dorenbach ...



... seit langer Zeit ein Begriff. Schon mancher Schatz wechselte hier seinen Besitzer.



Der Eingang zum neuen Domizil.



Freundlich und hell zeigt sich der Eingangsbereich.



Ebenfalls hell und geräumig ist der Auktionsraum.

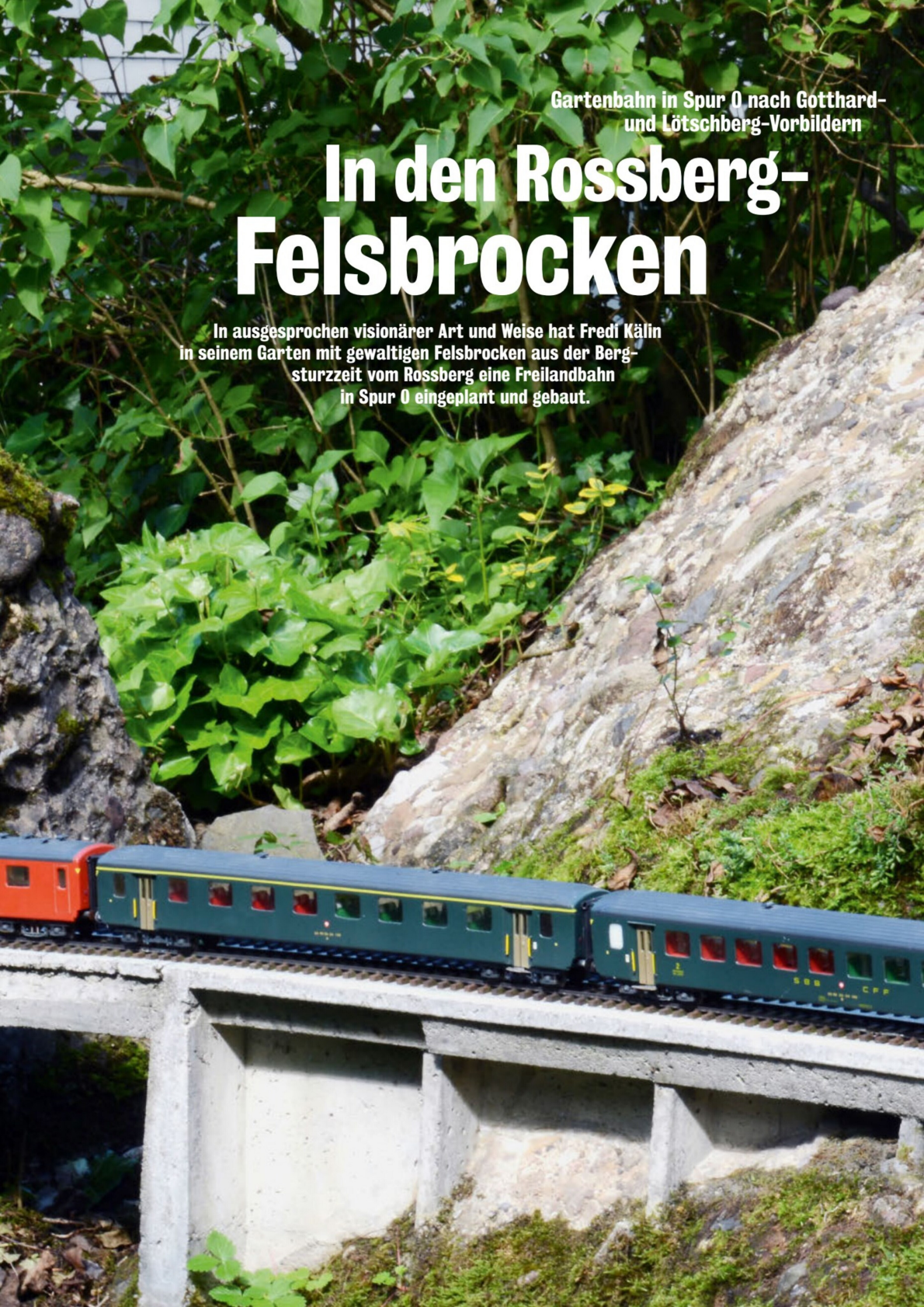


Eisenbahnen sind das Kerngeschäft, doch gibt es auch Anderes.

Gartenbahn in Spur 0 nach Gotthard- und Lötschberg-Vorbildern

In den Rossberg-Felsbrocken

In ausgesprochen visionärer Art und Weise hat Fredi Kälin in seinem Garten mit gewaltigen Felsbrocken aus der Bergsturzzeit vom Rossberg eine Freilandbahn in Spur 0 eingeplant und gebaut.








SBB CFF FFS



Alles Selbstbau: Viadukt(e) aus Beton, SBB-Reisezugwagen aus hinter den Fenstern ausgefrästem Sperrholz.



Die natürlichen Gegebenheiten und vor allem Unebenheiten des Gartens wurden für die Linienführung ausgenützt, dazwischen mächtige Brücken.



Gotthard-Reisezug mit Re 460 und EW IV auf der aus Stahl gefertigten Bogenbrücke in Anlehnung an die alte Rohrbachbrücke oberhalb von Wassen.



Hier sind wir im Wallis auf der Südrampe der Lötschberglinie mit der neuen Baltschieder-Brücke mit den markanten Untergurten, hier aus Eternit.



Ein Zug der rollenden Landstrasse mit Lastwagen beladen, unterwegs mit einer Re 6/6 der SBB, umgeben von wilder Landschaft im echten Miniatur-Gebirge.

Von Fredi Kälin (Text) und Martin v. Meyenburg (Fotos)

Wie die meisten «Eisenbähnler» habe auch ich mit einer Märklin-Eisenbahn angefangen. Im Alter von 4 Jahren erhielt ich auf Weihnachten die erste Startpackung vom meinem Götti. Stundenlang wurde um ein Oval gefahren. Später kam dann diverses Material dazu. In der Folge bauten mein Bruder und ich eine H0-Anlage im Keller. Der Baufortschritt liess zu wünschen übrig, also wurde diese Anlage wieder abgebrochen.

Die Voraussetzungen, beruflich einmal zur Eisenbahn zu gehen, wären vorhanden gewesen. Der Mann meiner Gotte war SBB-Brückenmeister, und der Vater meines besten Schulkameraden war SBB-Bahnmeister. Aber zur Bahn als Mitarbeiter und Lokführer, das wollte ich nie.

Erinnerungen an die richtige Bahn

Wir wohnten an einer stark befahrenen Hauptstrasse. Unsere Mutter war mit uns Kindern jeweils auf einer Weise spaziert, die beim Lokdepot in Goldau liegt. Dort konnten wir ungestört herumtollen und die Züge und Rangierarbeiten beobachten. Zu jener Zeit wurde noch mit zwei Rangierloks in Goldau gearbeitet. Einer unserer Nachbarn war Stellwerkbeamter, den ich beobachtete und stundenlang auf- und abging, in der Hoffnung, er würde mich sehen und rufen: «Du darfst reinkommen und zuschauen».

Von der richtigen Bahn zur Modellbahn

Wie der Zufall es so wollte, hatte mein Schulfreund damals auf der Rückseite des Tierparkes in Goldau eine LGB-Gartenbahn erstellt. Zusammen mit einem Beitrag im Heft «Die Modell-Eisenbahn» über den Bau einer Spur-0-Gartenbahn, reifte bei mir der Gedanke, ebenfalls eine Gartenbahn zu bauen. Das vorhandene Gelände im Garten war optimal für ein solches Vorhaben.

Zuerst entstanden jedoch 7 Stück Eaos Güterwagen der SBB aus Messingprofilen und Weissblech. Ebenso entstanden Personenwagen EW II mit Speise- und Gepäckwagen in Sperrholz. Die Materialkosten waren damit minim.

In jungen Jahren hatte ich diverse Hobbys angefangen, dann aber das Interesse wieder verloren. Die erste Occasionslok, eine Re 4/4 II, kaufte mein Bruder, dem auch heute noch ein Teil des Rollmaterials



Das ist Gotthard pur mit der alten Chärstelenbachbrücke bei Amsteg im Vordergrund, einer gemauerten Steinbo



Die «Nachbarn» aus dem Tierpark haben sich offensichtlich an den Modellbahnbetrieb gewöhnt.

genbrücke über die Meienreuss bei Wassen und der oberhalb thronenden bekannten Kirche.



Wie bei allen Betonbauwerken, entstanden die Schalformen in der eigenen Schreinerei.

gehört. Von nun an ging's mit Planen und Bauen in der Natur los, wobei sich die Planung in Grenzen hielt.

Bau der Anlage

Im hügeligen Gelände war mein Ziel, von A nach B zu kommen. Dabei sollte der Bahnhof auf Tischhöhe kommen, was einer Gesamthöhendifferenz im Gelände von 2,3 m und einer Gleislänge von 170 m entspricht. Die Steigung ist mit 30 Promille an der oberen Grenze.

Das erste Bauwerk war eine Stützmauer nach einem Vorbild unterhalb von Göschenen. Sämtliche nachgebildeten Bauwerke sind hauptsächlich nach Vorbildern von der Gotthard- und Lötschberg-Strecke nachempfunden. Gebaut wurde nach Fotos und Zeichnungen aus Fachzeitschriften, oder es wurde vor Ort ausgemessen. Von der Chärstelenbachbrücke wurde ein Segment aus Holzprofilen erstellt, um die Proportionen zu überprüfen. Bei einem befreundeten Metallbauer konnte ich die Stahlarbeiten machen und habe dabei prompt eine Schweissblende in den Augen eingefahren.

Andere Projekte

Inzwischen stand die Familienplanung im Vordergrund. Immerhin fand die Hochzeitsfahrt standesgemäss mit einer Krokodillok statt.

Ein weiteres Projekt war, die Rheingoldwagen von 1928 nachzubauen. Die Wagen gefielen mir wegen der violett/beigen Farbgebung, der unregelmässigen Fenstereinteilung und dem Innenausbau aus Holz. Sämtliche Bücher über diese Wagen und den Zug wurden angeschafft, aber für einen einigermassen detailgetreuen Nachbau waren die Angaben zu mangelhaft. Dank dem grossen Verständnis meiner Frau für mein Hobby, unternahmen wir eine Städtefahrt nach Köln. Vorgängig konnte ein Termin mit dem Freundeskreis Eisenbahn e.V. ausgemacht werden. In der Wageneinstellhalle in Köln Nippes konnte ich die Wagen ausmessen und fotografieren. In der Zwischenzeit hatte meine Frau mitgeholfen, in den Wagen die Tee-Gedecke aufzutischen für die Ausflugsfahrt am anderen Tag. Wir verliessen Köln nicht, ohne die Teefahrt um Köln herum mit dem Rheingold gemacht zu haben. Vollgepackt mit Skizzen, Fotos und vielen Eindrücken ging es nach Hause. ▷

Lesen Sie weiter auf Seite 24



Die Neuzeit hat mit einer Traxx-Lok Re 482 Einzug gehalten.



Ganz aktuell ist das NEAT-Tunnel-Portal von Erstfeld im Hintergrund.



Reger Betrieb ist hier im Modell wie am Gotthard 1:1 möglich.

Fredi Kälin: Tausendsassa mit Visionen

Bis Ende 2014 betrieb Fredi Kälin als gelernter Schreiner eine Innenausbaufirma im schwyzerischen Goldau, die er jetzt seinem Mitarbeiter übergeben hat. Bis zum offiziellen Erreichen seines Ruhestandsalters arbeitet er weiter mit einem etwas reduzierten Pensum, um sich jetzt schon etwas mehr der Modellbauerei widmen zu können. Ende des kommenden Jahres möchte er dann möglichst voll, aber mit Bedacht, in seiner Hobbywerkstatt tätig sein.

Vor etwa 3 Jahrzehnten ist der Entscheid gefallen, im mit gewaltigen Felsbrocken vom Rossberger Felssturz durchsetzten Garten seine Anlage in Spur 0 zu bauen. Anders als in einem gedeckten Raum mit auch nur einigermassen planiertem Boden sieht es in diesem Garten erheblich anders aus. Hier waren für die Streckenführung richtiggehende Visionen notwendig, wie und wo die Strecke vom untersten bis zum obersten Teil durchgeführt werden sollte, ohne die vorgegebene Maximalsteigung zu überschreiten. Dass ihm dies bravourös gelungen ist, darüber haben wir bereits in LOKI Spezial Nr. 16, «Welt der Modellbahn, Seite 106 ff. vor 17 Jahren berichtet. Zwischenzeitlich ist an dieser Anlage viel gebaut und erweitert worden. Namentlich der ganze Bahnhof wurde aufgebaut, und die Digitalsteuerung wurde durch eine neue ersetzt. Zudem wurde es notwendig, Teile der Gleisanlage zu ersetzen, die Kunststoffschwellen wurden durch Licht und Sonne arg in Mitleidenschaft gezogen, was an sich ein Phänomen von Freilandanlagen ohnehin ist.

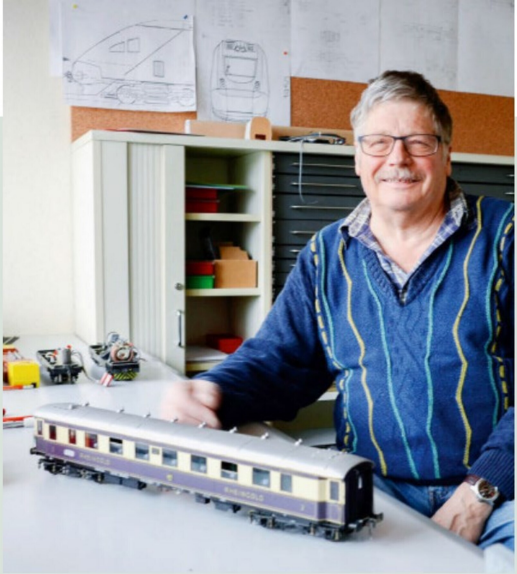
Die grossen Bauwerke aus Beton und Stahl haben sich im Laufe der Jahre bewährt und bleiben auch während des ganzen Jahres jeweils im Freien. Das ganz im Gegensatz zu den Gebäuden, die bewusst nicht wetterfest konzipiert wurden. Diese werden nach Fahrbetrieben, wie die Fahrzeuge auch, unter Dach gebracht.

Gut ausgebaute Werkstatt

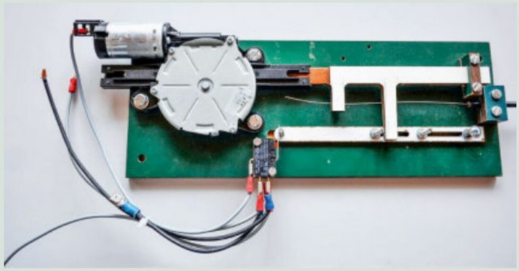
Im grossen Gebäude, das verschiedene Wohnungen und die Innenausbauwerkstatt umfasst, waren früher auch eine kleine Bankfiliale, später eine IT-Unternehmung eingemietet. Diese Räume nutzt jetzt Fredi Kälin für sich und seine Modellbauerei. Die Einrichtungen sind auf den Modellbau ausgerichtet mit Dreh-und Fräsmaschine, kombinierter Abkant-, Rund- und Schneidemaschine für Bleche, selbst gebauter Sandstrahleinrichtung, Ätzvorrichtung und was es sonst noch braucht. Hier ist auch der erwähnte ICN der SBB im Bau, wobei zuerst mit der schwierigen Arbeit, den gefrästen Drehgestellen angefangen wurde. Alle diese mechanischen Arbeiten haben an sich mit der angestammten Berufstätigkeit von Fredi Kälin nur am Rande zu tun.

Die seinerzeit für die Betonarbeiten hergestellten Schalformen waren dagegen durchaus im Kernbereich des Schreiners angesiedelt. Diese entstanden noch in der Schreinerei und sind längst entsorgt.

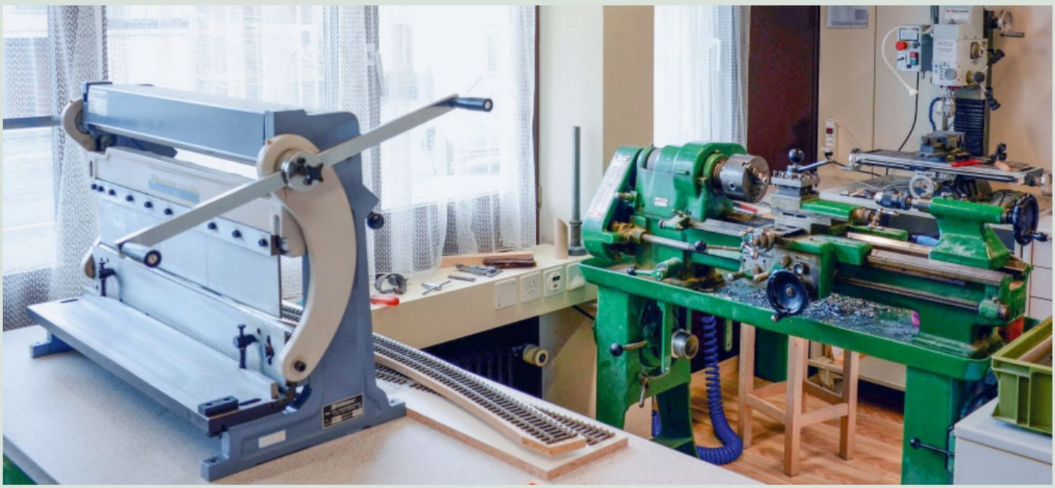
Nur allzu selten herrscht Bahnbetrieb auf Fredi Kälins Modellbahn, die unmittelbar an die Gehege des Tierparkes von Goldau angrenzt. Von zahlreichen Besuchern hört er denn auch hin und wieder die Klage, man habe noch nie etwas fahren gesehen. Und wenn es doch einmal soweit ist, dann freuen sich in aller Regel auch die Tierparkbesucher an den langen Zügen, die sich majestätisch wie echt durch die Landschaft schlängeln. mvm



Fredi Kälin mit einem seiner selbst gebauten Rheingold-Wagen in Spur 0.



Robuster Weichenantrieb, der unter oder neben den Weichen liegt.



Das Handwerk mit Metallbearbeitungsmaschinen beherrscht der Hausherr wie die Bedienung der Holzbearbeitungmaschinen in der nahen Schreinerei.



Selbst gefräste Teile der Drehgestelle für den ICN der SBB.



Hier an dieser Koordinatenfräsmaschine entstanden die ICN-Teile.



Die aus Beton gebaute Schutzgalerie über den Gleisen ist im Vorbild in ähnlicher Weise bei der neuen Rohrbach

Besten Dank auch hier noch einmal für das Entgegenkommen an den Freundeskreis.

Nun konnte ich mit dem Bau der Wagen beginnen. Die Seitenwände stellte ich aus Messingplatten her, das Dach ist aus Holz, die Inneneinrichtung aus Sperrholz, die Bestuhlung ist aus Resin gegossen.

Neue Bauten auf der Anlage

Auf der Anlage sollte es auch noch neue Bauten geben bei der unteren Kehrschleife. Der neue Einschnitt bei Oerlikon mit den 4 Tunnelportalen und dem Unterfahrungswerk auf engstem Raum hätte mich an sich gereizt, das nachzubauen. Aber auch hier galt es, weniger ist oft mehr.

Öfters habe ich die Baustelle des NEAT-Tunnelprotals in Erstfeld besichtigt. Je mehr der Bau Fortschritt machte, desto mehr reifte der Gedanke, das Portal auf meiner Anlage nachzubauen, auch mit der Absicht, einer der ersten zu sein mit einem NEAT-Portal auf der Modellanlage. Bei der Führung in Erstfeld durfte ich von den Originalplänen Fotos machen. Nach dem Erstellen von Plänen im Massstab 1:45 wurde mit dem Bau im Herbst 2013 begonnen. Die bestehende untere Kehrschleife der Anlage musste angepasst werden, Beton musste abgespritzt oder mit der Trennscheibe aufgeschnitten werden.

Für das Portal mit Überwerfung wurden im Winter in der Schreinerei 21 Elemente in Beton und 2 Elemente mit Eternit hergestellt und im Frühling 2014 vor Ort eingebaut. Anspruchsvoll war das Ausmessen am bestehenden Gleis-Unterbau.

Die vor ein paar Jahren selbst gebauten Weichenantriebe mit Bowdenzug und 1-mm-Chromstahldraht konnten mich nicht befriedigen. Darum wurden sie wieder ausgebaut. An einer Modellbauausstellung fand ich einen Elektro-Antrieb mit Getriebe, der meinen Wünschen entsprach. Er sollte eine lineare Bewegung machen, kräftig und günstig sein. Er wurde auf ein Grundbrett mit Endabschaltung und Schalter für die Herzstückpolarisierung montiert. Für die Verbindung zur Weiche kam wieder ein Bowdenzug zur Anwendung.

Lokalkolorit

Der über den Gleisen des Bahnhofes von Arth-Goldau angeordnete Hochperron der Rigi-Bahnen sollte in Zuge der Erneuerung



Für die Bahn mussten in der Landschaft zahlreiche Kunstbauten errichtet werden.



Bis dieser Zug hier elegant über die Brücken donnern konnte, war enorme Arbeit zu leisten.



brücke oberhalb von Wassen anzutreffen.



Ausfahrt talwärts aus dem Bahnhof, neu mit der Nachbildunng des Rigibahn-Hochperrons in Goldau.



Der selbst gebaute Rheingoldzug auf der Anlage.

abgebrochen werden. Bevor es soweit war, wollte ich dieses Wahrzeichen von Goldau im Massstab 1:45 nachbauen. Jetzt konnte ich noch die Masse und die Details von der Konstruktion am Original abnehmen. Um die vielen Fensterrahmen in Messing möglichst einfach und präzise herstellen zu können, liebäugelte ich, eine Ätzanlage anzuschaffen. Dazu habe ich das Internet von vorne bis hinten nach Beiträgen durchsucht. Die besten Beiträge wurden umgesetzt und selbst eine Belichtungsanlage und eine Ätzanlage hergestellt. Ein Zeichnungsprogramm für die Erstellung der Vorlagen hatte ich schon. Der Hochperron musste am Tag X fertig sein für eine kleine Ausstellung im Schaufenster im Bahnhof Vitznau, die von einem Rigibahn-Mitarbeiter organisiert wurde. Der Zufall spielte wieder einmal mit: In der gleichen Woche wurde bekanntgegeben, dass der Hochperron doch erhalten bleibt und renoviert wird.



Wie im Bahnhof Arth-Goldau führen die Streckengleise unter der Arth-Rigibahn hindurch.



Aus Messing und Holz entstand dieser schmucke Talbahnhof der Arth-Rigibahn.



Diese neuere Stahlfachwerkbrücke wurde noch nicht verzinkt, deshalb steht sie unter Beobachtung ihrer Korrosionschäden wegen.



Noch fast wie neu präsentiert sich auch heute noch die Chärstelenbachbrücke bei Amsteg, hier als Modell ihres Vorbildes bis in die 1950er Jahre.



Auf dieser Modellbahn waren Tunnelstrecken und Einschnitte zwingend notwendig.

Hauptarbeiten abgeschlossen

Das Stellpult besteht aus einer grauen Kunstharzplatte, in die ich das Gleisbild einfräste und die Kippschalter für die 32 Weichen vom Bahnhof «Rossberg» sowie die 5 Weichen der Dienststation «Rynächt» montierte. Die Gleisnummern zur Beschriftung des Gleisbildes «Rynächt» besorgte mir ein Kollege, der bei der NEAT beschäftigt ist. Die Arbeiten im Freien sind für mich weitgehend abgeschlossen, ausser Reparaturen und Unterhalt, die immer wieder anfallen.

Was würde ich ein nächstes Mal anders machen? Unbedingt elektrische Abschnitte bilden, auch bei digitaler Steuerung der Züge. Jetzt ist alles zusammenhängend verdrahtet. Bei einem Kurzschluss ist jeweils Klemmenleistenschrauben-lösen/anziehen angesagt. Die Einspeisung alle 3 bis 5 m wurde am Anfang nicht gemacht, trotz einschlägigen Erfahrungen von anderen Modellbahnern. Das Stromeinschalten im Frühling ist immer eine Erlösung, wenn es ohne Kurzschluss abläuft. Heute schliesse ich aus weiser Vorsicht eine Kontrolllampe am Gleis an, wenn elektrische Arbeiten ausgeführt werden, damit ich nicht die ganze Anlage beim späteren Einschalten des Stromes nach einem unbeabsichtigten Kurzschluss absuchen muss.

Weiter mit Modellbauten

In Zukunft gehen mir die Modellbauarbeiten nicht aus. Diverse Lokomotivbausätze warten auf den Zusammenbau. Einen grosszügigen Hobbyraum konnte ich vor zwei Jahren beziehen und nach meinen Wünschen einrichten. Als Schreiner war das problemlos zu lösen.

Seit etwa drei Jahren bin ich mit einigen Unterbrüchen am Bauen eines Triebzuges ICN der SBB. Die Vorgaben, die ich mir gestellt habe, sind anspruchsvoll. Die Neigeeinrichtung des Triebzuges sollte ein- und ausschaltbar sein. Der Antrieb sollte wie beim Vorbild mit Kardanwelle sein. Pro angetriebenen Wagen ein Motor und nur ein Getriebe, welches eine Achse je Drehgestell antreibt. Die Drehgestelle sind im Rohbau aus Messing jetzt fertig gespritzt und warten auf den Zusammenbau. Alles ist auf dem Papier konstruiert, eine Arbeit, die mir grossen Spass machte. Ich hoffe, dass ich die Gesundheit, Geduld und Ausdauer habe, den Triebzug fertig zu bauen. ○



Schweizer Alpenmodule – Die transportable N-Bahn

Ein begeisterter Anlagenbauer – ohne Anlage!



Es gibt viele Leute, die von einer Anlage träumen, doch aus Platz- und anderen Gründen es beim Traum bleibt. Peter Holzner hat nie von einer Anlage geträumt und nennt auch heute noch keine Anlage sein eigen. Der passionierte Anlagenbauer erzählt, wie er seine Leidenschaft trotzdem in vollen Zügen ausleben kann.

Von Peter Holzner (Text, Bilder und Zeichnungen)

Als Wohnungsmieter war dem Erbauer seit jeher klar, dass er nie eine eigene feste Modellbahnanlage bauen wird. Er half seinem besten Freund, grosse Anlagen zu bauen. Doch dann traf er auf die Moduler von spur-N-schweiz. Dann ging es mit dem Anlagenbau erst so richtig los. Aber eben: Immer noch ohne Anlage. Lassen wir ihn aber gleich selbst berichten:

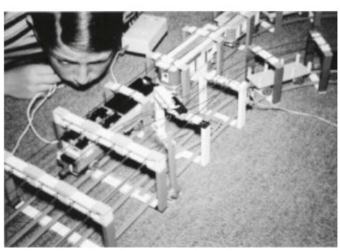
Der Modellbahnvirus

In meiner Familie gab es keine Vorbilder, die mich mit der Modelleisenbahn in Berührung brachten. Mit 3 Jahren lagen die



ersten BRIO-Schienen mit dem klassischen Schiebezug unter dem Baum. Danach gab es laufend zusätzliches Schienenmaterial mit Weichen, Brücken oder Fähre.

In der Jugend erhielt ich dann viele viele LEGO-Steine geschenkt, dazu Schienen und die Batteriekästen für Lokeigenbauten. Da es noch kein Stromschienensystem gab, baute mein Vater für mich eine komplette



Oberleitung, die ab Autobatterie gespeist wurde! Mit Seilzügen steuerte ich zentral Weichen und Signale und machte auf dem Bauch liegend meine ersten Erfahrungen als Fahrdienstleiter. Leider hatte da die Mutter nicht so viel Freude wie ihr Sohn,



Des besten Freundes erste Anlage im Kinderzimmer der Junggesellenwohnung.



Nach dem Umzug in die Stadt entstand Anlage Nummer 2 im Keller.

bis unters Bett war der komplette Boden meines Zimmers mit der LEGO-Anlage belegt. Nach maximal fünf Wochen Sommerferien wollte sie unbedingt mal wieder mit dem Staubsauger durch das Zimmer, da musste ich mich wohl fügen und meine Anlage abbrechen.

Während der Lehrzeit hatten dann andere Interessen höhere Priorität und die LEGO-Steine verstaubten langsam im Kasten.

Die drei Festanlagen meines besten Freundes

Während meiner Ausbildung zum Maschinenmechaniker lernte ich einen Praktikanten kennen, der zwischen Gymnasium und Technikum das Metallhandwerk im Schnellzugstempo lernen wollte. Das mit dem Handwerk gelang ihm nicht so, aber er wurde zu meinem besten Freund! Als dieser seine erste Junggesellenwohnung bezog, war von Anbeginn das «Kinderzimmer» für die Modellbahn in N reserviert. Mit meinen Handwerksmaschinen und handwerklichem Können bauten wir gemeinsam nach seinen Wünschen die erste N-Anlage in U-Form. Manches lange Wochenende, jegliche Fest- und Feiertage sowie die Jahresendwoche verbrachten wir junggesellengerecht im Modellbauzimmer. Die Strecken waren verlegt, die Züge drehten ihre Runden, die erste Kleinfläche war landschaftlich gestaltet – da schlug bei ihm die Liebe zu und ein Wohnungswechsel stand bevor. Der Abbruch dieser Anlage beendete endgültig unser Junggesellendasein.

Beide hatten nun Familie, aber es musste bei ihm im Keller mitten in Zürich wieder eine Modellbahn her! Während vielen Wochenenden bauten wir eine komplett neue Anlage in langgestreckter Z-Form. Wir vermieden die alten Fehler – und machten neue. Wegen Rohrarbeiten im Kellerboden musste diese Anlage im Rohbau zwischendurch mal für mehrere Wochen an die Decke hochgezogen werden!

Kaum war der erste Quadratmeter landschaftlich gestaltet, zog die junge Familie in ein Eigenheim. Da wurde umgehend der Keller zum Modellbahnraum auserkoren und entsprechend eingerichtet. Die Anlage in U-Form mit mehreren Gleisebenen, sechs Schattenbahnhöfen für Normal- und Schalspur und einer 12-stöckigen Gleiswendel ist seit bald 20 Jahren im Bau. Beim Bau dieser drei Gebirgsanlagen habe ich in über 30 Jahren meine handwerklichen Fähigkeiten eingesetzt – und dabei zusätzlich ganz viel Modellbautechnisches und Landschaftsgestalterisches gelernt.

Aber eine eigene Anlage? Ich war, bin und bleibe Wohnungsmieter, da werde ich mir nie eine feste Anlage bauen. Ich hatte die Anlage meines besten Freundes – und die doppelte Abbrucherfahrung! Während des Baus der drei Anlagen wurden tausende Fotos gemacht. Als Hobbyfotograf wechselte ich bald zur Digitalkamera und als IT-ler war mir die Welt des Internets nahe. Also wurde die Webseite www.ppb-modellbahn.ch eröffnet und laufend mit News und Fotos der Anlage gefüllt. Im Frühling 2006 hat mich mein lieber Freund zu einem Treffen von Spur N-Modulbahnern in Eschenbach eingeladen. In einem Schulungsraum standen da auf schlanken Beinen zusammengeschraubte Holzkästen, darauf fuhren lange Züge über weite Kurven durch schön gestaltete Landschaften. Meine heutige Partnerin und ich standen staunend mittendrin und wir sagten zeitgleich dasselbe: wenn unsere Liebe was wird, wird das unser gemeinsames Hobby!



Die Anlage Nummer 3 des Freundes im Eigenheim.



Das erwähnte s-N-s-Treffen 2006 in Eschenbach.

Infektion durch spur-N-schweiz

Ich informierte mich vor Ort genauer über die Vorgaben, wie solche Module zu bauen sind. Wieder zu Hause, wurde die Modul-Norm von spur-N-schweiz (sNs) aufgesaugt, Schienen- und Gestaltungsmaterial ange-



Liebe fällt auch inmitten von Modularrangements hin.

schafft. Für Fahrtests lieh ich mir Loks und Wagen. Ich hatte keinen Raum, bei dem ich selber solche Kisten zusammenbauen konnte. Aber ein Mitglied der Moduler bot fertige Modulkästen an. In der Wohnung wollte ich dann auf einem Tisch mein Modul bauen und gestalten.

Planung

Der 60 cm lange Modulkasten wurde bestellt, die gestalterischen Ideen zu Papier gebracht. Auf das Doppelspur-Modul musste eine Bahnbrücke, Fahrleitungsmasten, ein Bauernhaus und ein Fliessgewässer, dazu Menschen und Tiere. Das Ziel war, im Frühling 2007 beim nächsten internen Treffen der sNs-Moduler mit dabei zu sein. Es hatte mich gepackt!

PAMoB

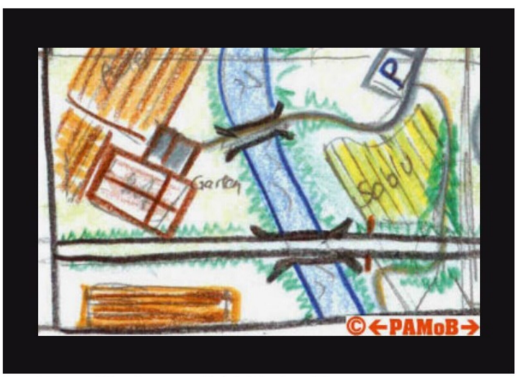
Angedacht war, dass ich kein Rollmaterial mein Eigen nennen würde. Ich gründete also eine Modellbahn-Gesellschaft, welche sich mit dem Bau von Bahntrassen beschäftigt und diese anderen zur Verfügung stellt: die PAMoB (Peters Alpen-Modul-Bahn). Natürlich musste auch ein Webauftritt her (www.PAMoB.ch). In dieser Gesellschaft bin ich seither in Personalunion Direktor, Planer, Finanzchef, Fotograf, WebMaster, Pressechef, Mechaniker, Schreiner, Elektriker, Maler, Gestalter, Werkstattchef, Lokführer und Fahrdienstleiter.

Mit dem aktiven Eintritt meiner Partnerin in den Modellbau wurde der Name leicht angepasst: Peters und Annas-Modul-Bahn. Auch sie ist in Personalunion Fotografin, Schreinerin, Elektrikerin, Malerin, Gestalterin, Lektorin, Feinmechanikerin, Lokführerin und Fahrdienstleiterin. Und beschäftigt mich ein unlösbares Problem ist sie «die gute Seele» die mich mit guten Fragen und Ideen auf die richtige Lösung bringt!

Die Module der PAMoB sollen stimmige Landschaften aus der voralpinen Schweiz darstellen. Es soll Nichts nach Vorbild nachgebaut werden, sondern die Bahnen und das das Leben in der Schweiz zeigen. Ich skizziere die Module mit Bleistift auf Papier und koloriere mit Farbstiften. Die Dreidimensionalität der Landschaft sehe ich mit meinem inneren Auge. Als Augenmensch mit einem guten Bildgedächtnis brauche ich keine Fotos, um später meine Landschaften oder kleine Gegebenheiten auf den Modulen realistisch zu gestalten.

Erstes Modul

Der Bauernhof wurde zusammengebaut, die Einfahrt befahrbar umgebaut. Der sterile Plastikglanz der Bausätze störte mich, also musste das Haus gealtert werden. Die beiden Brücken altern, das traute ich mir noch nicht zu. Deshalb steht daneben nun ein Bauschild, dass die Brücke frisch renoviert wurde ... Das Modul gedieh, der Schreibtisch wurde stunden-, ja tagelang durch das Modul im Bau belegt. Und im Frühling 2007 fuhr ich dann voller Stolz in den Rangierbahnhof Limmattal (RBL), wo sich die sNs-Moduler zum internen Frühlingstreffen trafen.



Peter Holzners Ideenskizze zum Modul «Talhof» und das ...



... realisierte Anlagenstück mit dem Bauernhof.



Der Gründer der ursprünglichen «Peters Alpen-Modul-Bahn» beim Talhof-Bau.



Das landwirtschaftliche Anwesen mit Streckengleis, eingebaut in ein Arrangement.

Erste Anlage

Ich lernte viele neue Leute kennen und baute mein Erstlingswerk am geplanten Ort in die Anlage ein. Da ich zu Hause keine Möglichkeit hatte, alles zu testen, war ich gespannt. Ja, das Lichtraumprofil passte, alles funktionierte. Die Züge der Kollegen fuhren alle problemlos über die Gleise vor dem Talhof. Und es wurden diese beiden Tage ganz viele Fotos vom Modul und den darauf verkehrenden Züge gemacht. Dabei gab es viele Komplimente für die Gestaltung.

An diesem Treffen besuchten uns Moduler aus Deutschland. Die Leute waren vom N-Club International (NCI) und bauten seit Jahren mit Kollegen aus ganz Europa grosse Anlagen an Ausstellungen. Sie luden uns ein, im November 2007 in Stuttgart an einem solchen Treffen teilzunehmen. Es sollte eine grosse, komplett miteinander verbundene Rekord-Anlage werden.

Internationale Verbindung

Beim Nachtessen am Samstagabend habe ich mit den neuen Freunden technische Probleme für die Verbindung der beiden Modulsysteme besprochen. Und auf einer Serviette habe ich skizziert, wie die Verbindungsprobleme zu lösen wären:

- sNs baut ihre Module mit Schienenoberkante (SOK) auf 1100 mm – NCI fährt bei internationalen Treffen SOK 1000 mmm
- die Schweizer Bahnen fahren links, also sind auch die sNs-Module auf Linksverkehr ausgerichtet – die deutschen Bahnen fahren rechts, und die NCI-Module sind für Rechtsverkehr gebaut
- sNs baut mit einem Gleisabstand von 26.5 mm – NCI hat einen Gleisabstand von 30 mm

Die Spur N hat den Vorteil, dass neben den Gleisen, Kupplungen und dem Massstab auch das Elektrische überall identisch ist. Also musste bei der Verbindung der beiden Modulwelten darauf keine Rücksicht genommen werden.

Verbindungsmodul sNs-NCI

Wieder zu Hause, wurde mit der Serviettenskizze an der detaillierten Lösung der Anforderungen gearbeitet. Es entstand in der Zeit von drei Wochen der Entwurf zum Verbindungsmodul zwischen sNs und NCI. Bei Ausstellungsbesuchen im Vorjahr haben meine sNs-Kollegen mitbekommen, dass sich während der mehrtägigen Veranstaltung die Gruppierungen gegenseitig auf die Probe stellten, in dem sie nacheinander ganz viele Züge in ein Land schickten. Und manch ein Platzproblem auf den Gleisen entstand. Also musste das Verbindungsmodul eine integrierte Wende haben, so dass nicht erwünschte Züge gleich wieder zurück fahren konnten.

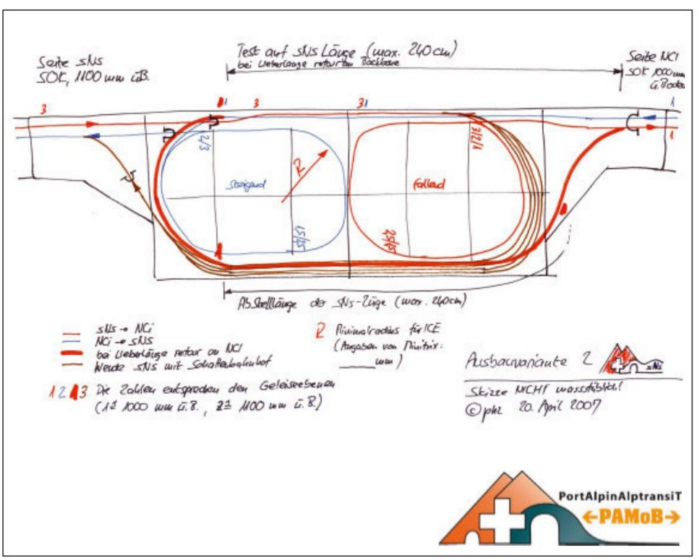
Weil diese gemeinsame Ausstellung nur einmal im Jahr stattfindet, fand mein bester Freund, dass ich neben der reinen CH-Wende einen Schattenbahnhof einbauen sollte. So könnte das neue Modul auch bei Schweizer Ausstellungen eingesetzt werden. Landschaftlich war mir klar, dass es ein Tunnel zwischen der Schweiz und dem nahen Ausland sein muss. Also musste auch ein entsprechender Berg darüber thronen. Daraus entstand die Anforderungsliste an das Verbindungsmodul:

- Ausgleich der Höhendifferenz von 100 mm
- Kreuzungsfreier Seitenwechsel von Links- auf Rechtsverkehr und umgekehrt
- Eine Wendemöglichkeit auf der sNs-Ebene (SOK 1100mm)
- Eine Wendemöglichkeit auf NCI-Ebene (SOK 1000mm)
- Maximalsteigung 20 ‰
- Minimalradius 400 mm
- Lange schlanke Weichen auch im nicht sichtbaren Bereich mit polarisierten Herzstücken
- Gute Zugänglichkeit zu den Strecken und Weichen im Berg
- Halbautomatische (digitale) Steuerung mit Fahrstrassen
- Anschluss mit sNs-Modulköpfen

Zusätzlich brauchte es ein kleines Grenzmodul mit Anpassung des Gleisabstandes von 26.5 auf 30 mm, den richtigen Verkabelungs-/Steckerfarben und beidseitig den richtigen, genormten Modulköpfen, damit auch die geschraubte Verbindung der Module passte. Damit das Projekt auch von meinen Modulkollegen begutachtet werden konnte, habe ich diverse Skizzen gemacht. Darunter natürlich einen Gleisplan, aber auch 3D-Skizzen der Landschaft und Querschnitte durch die einzelnen Module. Diese Skizzen und Pläne wurden gescannt und ins sNs-Forum gestellt.



Das PAAT-Modul als Teil des Weltrekords in Stuttgart.



Dieses Übergangsmodul ist die Verbindung zwischen sNs und NCI mit unterschiedlichen Schienenhöhen.

PortAlpinAlpTransit (PAAT)

Damals war im neuen Gotthardbasistunnel noch die Haltestelle «Porta Alpina» geplant. Mitten in meiner Planungsphase kam beim Vorbild das Aus für das ambitionierte unterirdische Projekt. Aber für mein Modul für den alpenquerenden internationalen Alpentransit musste noch ein Name her. Aus der Funktion entstand dann der Name: PortAlpinAlpTransit (PAAT). Ein befreundeter Grafiker gestaltete anhand meiner Ideen das passende Logo.

Innerhalb von sehr kurzen fünf Monaten wurde das vierteilige Modul gebaut. Die speziellen Kästen baute wieder der damalige sNs-Hauslieferant, ebenso die Steuerung. Die Gestaltung machte ich mit meiner Liebsten. Im Herbst wurde die PAAT bei einem Treffen in St. Gallen bahntechnisch getestet. Und bis ganz kurz vor der Abfahrt nach Stuttgart wurde nächtelang an der Gestaltung gearbeitet.

Transport

Für den Transport werden bei sNs die Module mit Hilfe von stirnseitig angeschraubten Brettern gestapelt. Schon bei der Planung der PAAT habe ich skizziert, wie die Module für den Transport vorbereitet werden sollen. Und aus Gewichts- und Handhabungsgründen habe ich von Anfang an entschieden, die Module volumenorientiert auf Wagen zu stapeln. So können die Stapel einfach auf die Hebebühne und in den Transporter geschoben werden. Ebenso sind diese in den Ausstellungshallen schnell an den vorgesehenen Standort zu rollen.

Erste Ausstellung

Im November 2007 fuhren wir mit drei Transportern aus verschiedenen Regionen der Schweiz über den Zoll Thayngen nach Stuttgart. Mit ein wenig Herzklopfen trafen wir in der Messehalle ein und wurden zuerst mal von den Modulbauern aus den verschiedenen europäischen Ländern herzlich begrüsst. Da wir noch keine Ausstellungserfahrung hatten, mussten wir uns zuerst ein wenig akklimatisieren. Doch es ging mit dem Aufbau gut voran und wir konnten kurz vor Hallenöffnung die ersten Züge fahren lassen. Nach ein paar technischen Anlaufschwierigkeiten funktionierte auch die PAAT und es stand dem intensiven internationalen Grenzverkehr nichts mehr im Wege. Die vielen Besucher und die neu gewonnenen Modellbaufreunde hatten grosse Freude an der PAAT und dem kleinen Grenzmodul.

Weltrekord in Stuttgart

Dieses Treffen in der neuen Messe Stuttgart stand unter einem ganz speziellen Thema. Man wollte auf einer Fläche von über 1000 m² eine über 500 Laufmeter (lfm) lange zusammenhängende Modulanlage zusammenschrauben und gemeinsam betreiben. Dazu haben über 200 Modelleisenbahner aus 14 Gruppierungen aus zehn europäischen Nationen ihre Module nach Stuttgart gebracht. Auf über 2000m N-Gleisen rollten die Züge durch europäische Landschaften von Nord nach Süd, von Ost nach West. Und was für einen Weltrekord es gab: amtlich gemessen und verkündet waren es 563.5 lfm! Dazu haben wir Schweizer von sNs 62 lfm beigesteuert, 5.6 lfm waren von der PAMoB. Über dieses Treffen mit dem Weltrekord könnte ein eigener langer Artikel geschrieben werden. Aber hier geht es ja um die PAMoB.

Weitere Ausstellungen

Im Laufe der mittlerweile acht Jahre die es die PAMoB gibt, hat sie mit sNs an vielen Ausstellungen teilgenommen. So in Bulle, Nyon, Winterthur, Appenzell, Huttwil, Frauenfeld. Dazu ist ein Event ein absolutes Muss: jeden November in Stuttgart bei der internationalen NConvention!

Weitere Module

Um die PAAT zu testen, wurden zwei provisorische Wendemodule gebaut. Mittlerweile sind dies vollwertige Module, wobei eines nur eine farbige Karte eines Reitstalles ist. Auf dem Anderen steht auf einer Felsnase mitten im Wald die Ruine Oberberg.

Im Zusammenhang mit dem grossen Um- und Ausbau der PAAT-Steuerung musste auf der europäischen Seite ein Modul für die Zugserkennung und Bremsweg vor dem Einfahrtssignal gebaut werden. Den Veloweg gestaltet meine Partnerin – eine kleine Meisterarbeit.

Das zu Beginn nur einfach mit Drahtgitter geformte PAAT-Übergangsmodul «Finsterwald» war immer ein gute Basis für intensive Diskussionen zwischen Modellbahnern, Besuchern und mir. Es bot die Möglichkeit zu zeigen, wie ein Modul aufgebaut ist und wie Modellbau funktioniert.



Die sNs-Module reisen in solchen Transportstapeln.



Das gemeinsame Arrangement aus 10 Ländern Europas mit über 2000 m Gleis in Stuttgart: Weltrekord!



Das PAAT-Modul funktioniert auch rein helvetisch: Eisenbahn Modellbautage 2009 in Winterthur.



Ein weiteres «Binnentreffen» kam ebenfalls 2009 anlässlich der Appenzeller Modellbahnausstellung zustande.

Als der «Finsterwald» landschaftlich gestaltet war, musste ein Modul über den Modul-, Modell- und Landschaftsbau her. Auf dem «Häxehüsli» sieht man die diversen Bauschritte sowie die Wirkung der Alterung von Häuschen, Felsen und Zäunen.

Über die Jahre wurden noch mehrere Module gebaut und gestaltet. So ein Seitenwechsel, bei dem eine Eisenbahnbrücke über eine Autobahnbaustelle führt, ein 2/1-Modul mit einer stillgelegten Werkbahn, eine Kurve mit einer REGA Helikopterbasis und eine Kurve mit einer Haltestelle einer Zahnradbahn.

Im Moment sind zwei 90° Kurvenmodule und die Endgestaltung des Annahornes mit einer Rettungsaktion mit dem REGA-Heli in Arbeit. Die Alp Selig auf der PAAT harrt auch noch der detaillierten Fertigstellung!

Lengwil

Seit Jahren bin ich am Ideen Wälzen und Pläne Zeichnen für einen Bahnhof. Dieser soll die Verkehrsdrehscheibe sein zwischen der internationalen alpenquerenden doppelspurigen Hauptlinie und einer regionalen einspurigen Nebenlinie sowie der Meterspurlinie in die Alpen und den Buslinien in die Stadt und Region. Dazu eine belebte Stadt mit einer langen Baugeschichte im Hintergrund und einer grossen Bahnhofhalle im Vordergrund.

Weil es bei sNs aktuell genügend Bahnhöfe hat, wurde das Projekt Lengwil bis anhin nicht mit erster Priorität weiterverfolgt. Streckenmodule waren nötiger. Und Landschaft gestalten machte mir bis anhin viel mehr Spass, als mich wieder mit den Tücken der Elektronik und Steuerung rumzuschlagen.

Rollmaterial

Meine Liebste erwarb während der ersten Stuttgarter Ausstellung einen alten deutschen Zug mit einer Dampflok. Dies war der Grundstein, dass sich auch die PAMoB Rollmaterial zulegte. Ich erwerbe seither SBB Rollmaterial bis ca. Epoche IV. Was noch fehlt, sind Schweizer Dampfloks. Aber mittlerweile stellen die Gross-Hersteller vermehrt Rollmaterial her, das meinen Fuhrpark laufend epochengerecht ergänzt.

Als Übungsstück hat meine Partnerein auf einem alten Couchtisch je eine ovale Strecke in N und Nm gelegt und mit Echtsteinen eingeschottert. Sie hat das Ganze landschaftlich gestaltet; am Rand der Anlage sitzt ein Pärchen (wieso sehen die wie sie und ich aus?) auf dem Bänkchen und fahren mit der Gartenbahn. Zwischendurch hängt dieser Testkreis jeweils als «Kunst» an der Atelierwand und wird für Test- und Probefahrten von neuem, umgebauten oder revidiertem Rollmaterial auf die Beine gestellt.

Das Atelier

Mein erstes Modul baute ich zu Hause auf dem Schreibtisch bzw. im Gemeinschaftsraum des Wohnblockes, in dem ich damals wohnte. Während dem Bau der PAAT musste ich den Gemeinschaftsraum jedoch mehrfach räumen, was dem Baufortschritt



Auf dem Häxehüsli-Modul wird Modellbau ...



... demonstriert, beispielsweise das Patinieren.



Wanderer auf der Felsnase vor der Ruine Oberburg.



In Hinterforst weist ein Lokdenkmal auf eine kommende Zahnradgeschichte hin.



Die von Peters Partnerein Anna liebevoll gestaltete Wanderszene gab dem kleinen Modul den Namen: «Veloweg»!



Auch spur-N-schweiz hat sich mit der starken Konkurrenz auf der Strasse zu arrangieren: Modul N13.

nicht immer sehr förderlich war. Also mietete ich einen fast 10 m langen, günstigen Gewerberaum in St. Gallen. Der war längerfristig ungeeignet, weil er leicht feucht war. Ich zog innerhalb der Stadt in einen Kellerraum von 30 m² mit fliessendem Wasser und eigenem WC um, der wohl für den Bau der Module sehr geeigneter war und man mit dem Transporter vor die Türe fahren konnte. Aber die Module mussten jeweils einzeln ein Stockwerk zur Strasse hochgetragen werden!

So habe ich nach dem privaten Umzug ins Appenzeller Vorderland in Gehdistanz zur Wohnung einen ehemaligen Gewerberaum gefunden. Ebenerdig, gross und an der Strasse gelegen. Leider ist die Türe um wenige Zentimeter zu schmal. So müssen die über 80cm breiten grossen PAAT-Module einzeln aus dem Atelier getragen und vor dem Transporter wieder auf den Rollwagen geladen werden. Aber alle andern Module können bequem auf ihren Transportwagen gestapelt direkt vom Atelier auf die Hebebühne gerollt werden.

Heute teilen wir uns das Atelier zu Dritt. Neben meiner Liebsten ist ein guter Modellbahnkollege mit eingemietet. Da werden immer mal wieder die verrücktesten Ideen diskutiert und die wildesten Pläne geschmiedet. Und es wurde schon das eine oder andere grosse Modul für sNs-Kollegen darin gebaut. Mit unseren Ideen, dem persönlichen Wissen und Können, vielen Werkzeugen und dem grossen Maschinenpark ergänzen wir uns gegenseitig.

spur-N-schweiz (sNs)

Als Modelleisenbahner wollte ich mich mit meinen Bauten nie nur im stillen Kämmerlein verstecken. Ich fahre gerne mit original langen Zügen in schön gestalteten Landschaften. Dabei zeige ich meine Module und präsentiere das Hobby gerne an Ausstellungen. Und als kommunikativer Mensch fällt es mir leicht, Fragen der Besucher zu beantworten oder Interessierte an den Modelleisenbahnbau zu heranzufüh-



Auf diesem Modul befindet sich die REGA-Basis, von wo aus ...



... die Helikopter zu ihren Rettungseinsätzen auf dem PAAT-Modul starten.



Der «Habersack» mit den «Amerikanerwagen» gehört zu Peters Rollmaterialpark.



Die kleine Testanlage auf dem Couchtisch mit N- und Nm-Gleisen wird von einem (autobiografischen) Pärchen bedient.

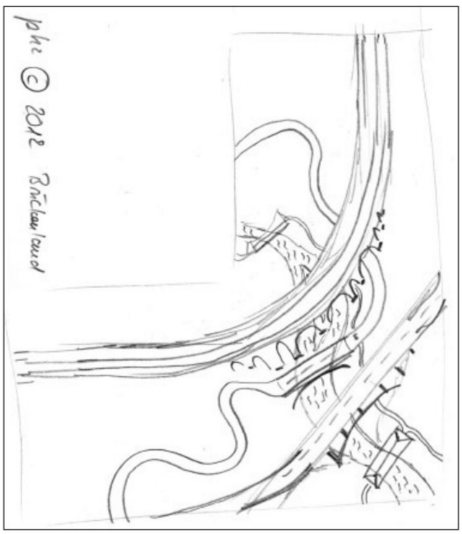
ren. Ein Beitritt bei einem Modelleisenbahnverein stand nie zur Debatte, denn ich wollte mir meine Unabhängigkeit bewahren und mich nicht einem Jahresziel des Vereins unterwerfen.

Doch mittlerweile habe ich sNs als Verein mitgegründet. Die Moduler sind innerhalb sNs ein loser Haufen von Superkolleginnen und Kollegen. Da bauen alle ihre Module nach eigenem Gusto und mit eigener Geschwindigkeit. Gemeinsam bauen und betreiben wir mehrmals pro Jahr Modulanalagen an Ausstellungen im In- und Ausland. Und immer im Frühling bauen wir zum Testen und intensiven Fahrbetrieb Säle oder Hallen füllende Anlagen. Normalerweise fahren wir bei sNs analog, ein Teil der Module ist aber auch digitaltauglich. So werden seit ein paar Jahren Analogien und Digitalien verbunden und es wird Betrieb über Systemgrenzen hinweg gemacht.

Blick in die Zukunft

Mir gehen die Ideen bzw. Themen für weitere Module nie aus. Fahre ich durch die Schweiz oder geniesse zu Fuss die Landschaft meiner Region, entdecke ich immer wieder Ecken, die man als Blickfänger neben die Modellbahngleise setzen kann. Und laufend kommen mir Geschichten in den Sinn, die auf meinen Modulen geschehen könnten! ○

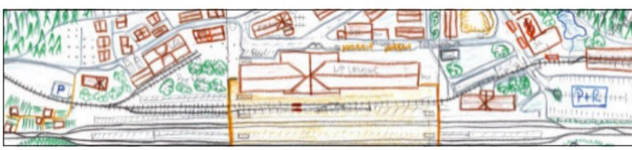




Die Ideen gehen nicht aus. Das Projekt «Brückenland» oder dasjenige ...



Ein weiteres 90°-Modul mit Altstadt und einer Badeanstalt am See ist im Bau.



... mit dem Bahnhof Lengwil sorgen dafür, dass Peter nicht in Untätigkeit fallen wird.



Peter Holzner – Anlagenbauer ohne Anlage – dafür mit Anna

Seit es die PAMoB gibt, ist sie in der weiten Welt des Netzes präsent. Auf www.PAMoB.ch schreibe ich über alles, was ich mit der Modelleisenbahn erlebe. Ich lasse meine Mitleser nicht nur an den Baufortschritten teilhaben, sondern beschreibe auch, wie ich meine Module baue und gestalte.

Aufgewachsen am Bieler- und am Bodensee, hatte ich erste Modellbahnkontakte mit der BRIO-, dann der LEGO-Eisenbahn. Als gelernter Maschinenmechaniker mit breiter Industrie-Erfahrung wechselte ich 1994 in die Informatik, arbeitete mich vom Supporter bis zum Informatikleiter und bin heute im Berechtigungsmanagement IAM einer grossen Schweizer Bankengruppe tätig.

www.PAMoB.ch – www.PPB-Modellbahn.ch
www.spur-N-schweiz.ch – www.N-Club-International.de

Sonst noch gesehen, gehört oder gelesen

Einige Neuheiten von Nichtausstellern

Traditionellerweise berichtet die LOKI-Redaktion in der April-Ausgabe über Neuheiten von Firmen, welche selbst an der Messe nicht als Aussteller in Erscheinung traten. Dabei verstehen wir, dass insbesondere kleine Firmen kaum in der Lage sind, während sechs Tagen in Nürnberg präsent zu sein. Einige dieser Hersteller haben uns teilweise schon im Vorfeld der Spielwarenmesse über ihre neuen Produkte informiert und uns Unterlagen zugestellt.
Es versteht sich von selbst, dass die folgende Aufstellung nie vollständig sein kann, denn wir müssen uns auf jene Hersteller beschränken, die von sich aus auf sich aufmerksam gemacht haben. Im Weiteren kommt es gerade bei Kleinserienherstellern häufig vor, dass Ankündigung und Lieferbeginn identisch sind. Solche Produkte findet man dann in unserer Rubrik «Marktspiegel».



Die Postwagen wurden begeistert aufgenommen, nun kommen neue Varianten.

Mabar N

Weitere Schweizer Wagen

Die im Laufe des Jahres 2014 ausgelieferten Postwagen wurden von den Schweizer N-Modellbahnern begeistert angenommen. Die vier Sets beinhalten jeweils zwei Wagen. Set 1 in der grünen Urspungsausführung (Artikelnummer 86400), die Gelben dann die verschiedenen «Sprach-Varianten» Deutsch (86500), Französisch (86501) und Italienisch (86502). Sie kamen bald nach der Messe 2014 in den Handel. Bei der sNs-Abstimmung (spur N schweiz) wurden die hübschen Modelle als Schweizer Wagenmodelle des Jahres 2014 mit 35,05% der Stimmen mit dem ersten Platz ausgezeichnet und so das erste Engagement des spanischen Herstellers für den Schweizer Markt belohnt. Derart angespornt wird diese Serie von Mabar ergänzt. Dazu kommen zwei grüne Postwagen (Artikelnummer 86503) und zwei gelbe Wagen «La Poste» mit roten Geländern, diesmal ohne Werbeaufschriften (86503). Die fein detaillierten Wagen sind ebenfalls bereits lieferbar.
Der vielgewünschte weisse SBB CARGO Kühlwagen Hbbills (86510) ist neu für dieses Jahr angekündigt. Wir finden dieses erfreuliche Engagement für uns Schweizer, speziell mit dem tollen, ganzzugfähigen Kühlwagen, einfach cool.

Bergswerk H0, 0

Prellböcke

Die neu gegründete Firma Bergswerk-Modellbau Zubehör entwickelt und produziert exklusive Miniaturmodelle in grösstmöglicher Detaillierung und höchster Qualität. Als Einstieg in den Zubehörmarkt gibt es neu zwei fein detaillierte Miniaturen von Festprellböcken in Holz- und Betonausführung – zunächst in der Baugrösse H0, ab dem zweiten Quartal auch in der Baugrösse 0. Erhältlich sind die Modelle direkt beim Hersteller (www.bergswerk-modell.de) oder bei www.langmesser-modellwelt.de.
Die blasenfreien Rohlinge aus weissem Acrylharz müssen noch vorbildgerecht eingefärbt werden. Zur weiteren Verfeinerung der Prellböcke ist ein optionales Ätzblech mit diversen Zurüstteilen und Gleissperrsignalen erhältlich.



Aus den fein detaillierten Rohlingen entstehen ...

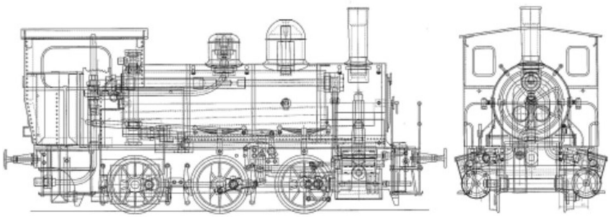


... nach dem Einfärben überzeugende Modelle.

Aster Hobby I

Tigerli als Einstiegsmodell

Mit wenig mechanischem Wissen soll ein Echtdampf-Bausatz vom Tigerli E 3/3 der SBB zusammengebaut werden können. Der japanische Hersteller plant, ihn als Einsteigermodell auch preislich möglichst moderat zu halten. Der existierende Versorgungspumpenwagen von Aster wird auch an diese Lokomotive anschliessbar sein.
In Diskussion ist auch ein Bausatz, welcher es erlaubt, eine batteriebetriebene Wasserpumpe in einen anderen SBB Wagen einzubauen.
Da das Tigerli erst in der Konstruktionsphase ist, können ausser Spiritusfeuerung und Flachschieber noch keine weitere technische Angaben gemacht werden. Falls alles nach Plan läuft, soll das Bausatzmodell in der ersten Jahreshälfte 2016 zur Auslieferung bereit sein.



Aster bringt das SBB-Tigerli als spritgefeuertes Einsteigermodell in Bausatzform.



Pflasterstrasse für 0-Anlagen.



Natursteinmauer mit Treppe H0.

Langmesser-Modellwelt H0, 0

Mauern und Strassen

Anlässlich der Spielwarenmesse Nürnberg 2015 erweitert Langmesser-Modellwelt sein Programm um folgende Neuheiten:
Für die Spurweite H0 gibt es zwei neue Silikonformen in der bekannt fein detaillierten Qualität. Es handelt sich um eine Natursteinmauer (Silfo054) mit grossen Bruchstein und Treppe. Sie ergänzt die bereits verfügbaren Silikonformen Silfo042, Silfo052 und Silfo057. Ebenfalls neu kommt ein alter, unregelmässiger Pflasterplatz (Silfo516), der sich hervorragend für Ladebereiche und stark beanspruchte Industrieflächen eignet.
Das Sortiment «Abgüsse aus Spezialgips» für die Spurweite 0 wurde erweitert um eine gerade Pflasterstrasse mit schmalen Ablaufrinnen (G955) sowie eine dazupassende Kurve, ebenfalls mit Ablaufrinnen (G956). Im Weiteren wird für die Baugrösse 0 ein alter, unregelmässiger Pflasterplatz für Ladebereiche und stark beanspruchte Industrieflächen angeboten.

Alle Neuheiten sind bereits verfügbar.
Weitere Infos: **www.langmesser-modellwelt.de**



Voralpen-Express: Das Handmuster des ...



... Zweitklasswagens überzeugt und soll die ...



... klassische, fünfteilige Komposition ankünden.

Hui H0

Voralpen-Express

Die an der Plattform in Bauma lancierte Umfrage zum Thema Voralpenexpress stiess auf grosses Interesse, weshalb sich Hui Modellbau in Zusammenarbeit mit Mowiform, Winterthur entschied, dieses Projekt zügig voranzutreiben. Bereits liegt ein erstes Handmuster vom 2.Klasse-Wagen vor.
Zur Produktion vorgesehen ist in erster Linie die klassische, fünfteilige Komposition mit Steuerwagen im weissen Voralpen-Express Design, so wie die Züge zwischen den Jahren 2000 bis 2013 verkehrten. Aber auch Kompositionen im grün/crème-farbigen Ablieferungszustand (1997–1999) sowie auch Rollmaterial gemäss aktuellem Vorbild – die sogenannten 200 Meter-Züge, welche seit Ende 2013 in Betrieb sind – sollen zu gegebenem Zeitpunkt angeboten werden.
Als Ergänzung zu diesem Angebot kommen weitere Modelle wie NPZ, Doubletten und EW I, welche jedoch nur auf Bestellung gefertigt werden. Alle Fahrzeuge sind in Zwei- und Dreileiterversion analog oder digitalisiert erhältlich und durchfahren den R1 (36 cm Radius) einwandfrei.
Über den Fortschritt des Projekts kann man sich auf der Internetseite **www.huimodellbau.ch** laufend informieren und die ausführliche Dokumentation anfordern.

MO-Miniatur I

Hürlimann-Industrietraktor D800

Auf Anregung der Leute vom Zirkus Knie fertigte der Wiler Traktorenhersteller zwischen 1964 und 1967 den Industrieschlepper Hürlimann D800 her. Diese Fahrzeug war mit 94 PS für kurze Zeit der stärkste Traktor Europas. Nach dem H0-Modell, welches bereits im Dezember ausgeliefert wurde, kommt jetzt auch die 1:32-Version. Einige wenige Exemplare wurden damals wie das MO-Miniatur-Modell mit geschlossener Karosserie als D800 Industrie gebaut und kamen beim Schweizer Nationalzirkus zum Einsatz.
Das aktuelle Resin-Modell im Massstab 1:32 ist sehr aufwendig detailliert und hat eine Länge von 126 mm. Unter den aufklappbaren Motorhauben befindet sich eine filigrane Nachbildung des Motors.
Im Weiteren gibt es unter anderem einen Mercedes-Lastwagens LP 608 oder einen Opel Blitz Feuerwehr DL 16 mit Drehleiter.



Der interessante Rücken des D800 vermag ebenso ...



... zu entzücken wie das Gesicht des Industrietraktors.



Modell des Mercedes-Lastwagens LP 608.



Moderne Loks für N-Gleise: «Alston-Prima» von Rocky Rail.

Rocky-Rail

Alstom-Prima

Auch für den Schweizer Markt von Interesse, da täglich dort anzutreffen, sind die E-Loks «Alstom Prima». Sie sind gleich mit zwei unterschiedlichen Betriebsnummern angekündigt, SNCF FRET-Nr. 437004 (Artikelnummer RR437004) und die SNCF FRET-Nr. 437051 (Artikelnummer RR437051).
Immer irgendwo in der Schweiz unterwegs sind die Tragwagen Sggmrss ´90. Um die bunte Bahn so realitätsnah wie möglich nachbilden zu können sind sie sind neu für 2015 gleich in 13 (!) unterschiedlichen Sujets angedacht. Besonders hervorheben möchten wir den Wagen der WLE mit Containern «Warsteiner & König Ludwig Weissbier» (Artikelnummer RR60401). Der macht sich besonders gut auf dem Weg nach Italien, frei nach den Tischregeln, immer «Weissbier zum Fisch». Alle aufgeführten Rocky-Rail Neuheiten sollen bereits im 2. Quartal 2015 bei den Händlern eintreffen – na ja ...

MW-Modell – N

Pack- und Begleitwagen

Der rührige Einzelkämpfer Michael Werning ist immer gerne bereit Lücken, die die Modellbahnindustrie bei ihren Wagenserien hinterlässt, zu schliessen, er lebt davon.
So wird MW-Modell den unter Anderem zu EW IV-Zügen passenden Packwagen der SBB Dd2/MC76 (ex SNCF) in vier verschiedenen Lack- und Beschriftungsvarianten in Angriff nehmen. Angekündigt ist der Wagen in ICN-Lackierung, Epoche VI (Artikelnummer N-CH-305a), in der EW IV-Farbgebung steingrau/grün, Epoche V (Artikelnummer N-CH-305b), für BLS-Fahrer in der BLS-Farbgebung blau/beige, Epoche V (Artikelnummer N-CH-305d) und last but not least in der ursprünglichen Corail-Farbgebung und SBB-Signet, Epoche V (Artikelnummer N-CH-305c).
Die klassische rollende Autobahn kann in absehbarer Zeit mit dem sehr charakteristischen HUPAC-Begleitwagen ex «Schlieren» 2.Klasse, Epoche V im wunderschönen «Wasserblau» (Artikelnummer N-CH-213a) ergänzt werden.
Bekannt und erfolgreich wurde MW-Modell durch seine FS-Spitzdachwagen. So kann Michael Werning, absolut nachvollziehbar, nicht von dem Thema Italienische Staatsbahnen lassen und hat die FS Hochbord-Güterwagen Tipo L (1946) jeweils im Zweier-Set angekündigt. Es wird die Wägelchen in drei unterschiedlichen Ausführungen geben (Artikelnummer N-IT-408a bis 408c). Wir wünschen uns, dass Herr Werning bei der Platzierung der Kupplungen die Empfehlungen der NEM, auch wenn er sie noch so belächeln mag, berücksichtigt, dann werden sie nämlich richtig schön.
Für die (ferne) Zukunft sind in Zusammenarbeit mit LS die SBB Leichtstahlwagen angedacht. Eine gute Wahl, die alten Modelle von Arnold sind mittlerweile spurlos vom Markt verschwunden. Auch die lange erwarteten SBB Güterwagen K2 hat Michel Werning ins Auge gefasst. Jetzt hoffen wir, auch oder gerade für die rührige Firma MW-Modell, dass auf Worte auch mal wieder Taten folgen mögen.

Lematec N

SBB-Triebwagen BDe 4/4

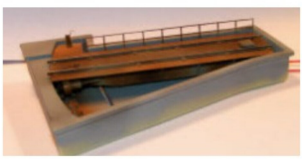
Lematec engagiert sich auf Endverbrauchermessen, wie zum Beispiel während des Forums der Kleinserie in Bauma, um sich seinen Kunden zu präsentieren. Bei Kleinserienherstellern ist man es gewohnt, dass es von der Ankündigung bis zur Auslieferung in der Regel etwas länger dauert. Zunächst wird abgewartet, ob sich vielleicht doch noch einer der Grossen entschliesst, das soeben angekündigte Modell in Angriff zu nehmen und dann wird noch auf einen gewissen Mindestbestelleingang gewartet. Erst dann geht es an die Planung und an die Realisierung eines Projekts.

Schon seit einiger Zeit ist der SBB Triebwagen CFe/BDe 4/4 auf diese Art in der Lematec-Pipeline unterwegs. Die «Gefahr», dass sich doch noch ein Grossserienhersteller dieses populären Modelles annimmt ist nicht unbeträchtlich. In 2016 soll er aber endlich kommen und das gleich in acht unterschiedlichen Varianten.

- N-205/1 SBB CFe 4/4 841–871, Auslieferungszustand, grün, Epoche IIIa
- N-205/2 SBB BDe 4/4 1621–1651, nach Umbau 1959, grün, Epoche IIIb-IV
- N-205/3 SBB BDe 4/4 1621–1651, neues Logo ab 1988, grün, Epoche IVb-V
- N-205/4 SBB BFe 4/4 1643, heutiger Betriebszustand, grün, Epoche V-VI
- N-205/5 SBB CFe 4/4 841–871, mit Steuerwagen BCt 951-970, Epoche IIIa
- N-205/6 SBB BDe 4/4 1621-1651, mit Steuerwagen ABt4ü, Epoche IIIb-V
- N-205/7 SBB BDe 4/4 1621-1651, mit Steuerwagen ABt4ü, Epoche IVb-V
- N-205/8 SBB BDe 4/4 1621-1651, mit Steuerwagen ABt4ü, Epoche V-VI

Ebenfalls im Werden sind die zweiteiligen FS TEE Breda Triebwagen in der Ursprungsausführung:

- N-201/5 FS TEE Breda ALn 442–448, Orignalzustand Epoche IIIb
- N-201/6 FS TEE Breda ALn 442–448, Originalzustand, ovale Puffer Epoche IIIb
- N-201/7 FS TEE Breda ALn 442–448, Originalzustand, ovale Puffer, dunkles Dach, Epoche IIIb
- N-201/8 FS TEE Breda ALn 442w448, Originalzustand, dunkles Dach, Epoche IIIb



Segmentdrehscheibe für die Grössen TT bis H0.



Gmeinder 0f hinten und Deutz OMZ 122 vorne.

Hapo H0, 0

Feldbahn und Segmentdrehscheibe

Die Feldbahnmodelle sind nun neu auch für die Spurweite 0f (12 mm) lieferbar. Neu gibt es als Formneuheit eine Deutz OMZ 122 für 0e, die es in Grau, Grün und Schwarz gibt. Um eine Formvariante handelt es sich bei einer Gmeinder-Lok in Braun für die 12-mm-Spur.

Neu sind auch drei Wagen mit sogenannt fliegendem Gleis. Sie gibt es sowohl für 16,5-mm- wie auch für die 12-mm-Spur.

Passend zu den 0f-Fahrzeuegen wird neu ein 12-mm-Gleis angeboten. Das Drehscheibenangebot wird erweitert um eine neukonstruierte 12-m-Segmentdrehscheibe. Sie hat eine tiefere Grube, ein Gleis mit Schwellen. Die Bühne ist mit anderen Laufrädern und Verstrebungen versehen. Sie ist wahlweise mit oder ohne Antrieb lieferbar für die Spurweiten TT, H0e, H0m und H0.

sb-modellbau N

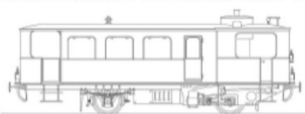
Einfache Umbausätze für die Spur N

Die Firma sb-modellbau war schon immer eine gute Adresse, wenn es darum geht, Modell-Loks in allen Spurweiten das Laufen beizubringen; seit Mitte der 1980er-Jahre auch in N. Mittlerweile gibt es eine grosse Anzahl von Bausätzen die den Einbau in Grossserienloks erlauben. Dabei waren bisher immer kleinere oder grössere Anpassungen der Chassis nötig, die je nach Schwierigkeitsgrad, im sb-Katalog angegeben mit Stufe I bis III, selbst erledigt werden konnten oder von sb ausgeführt wurden. Neu gibt es nun Umbausätze, die soweit vorbereitet sind, dass der Einbau einem einfachen Motortausch gleich kommt. Neu für 2015 ist der Umbausatz für die neue Fleischmann Re 4/4^{II}-Familie, auch digital mit Sound (Artikelnummer 2069) sowie für die Fleischmann SBB Re 481/485 ebenfalls als einfacher Tauschsatz (2068).

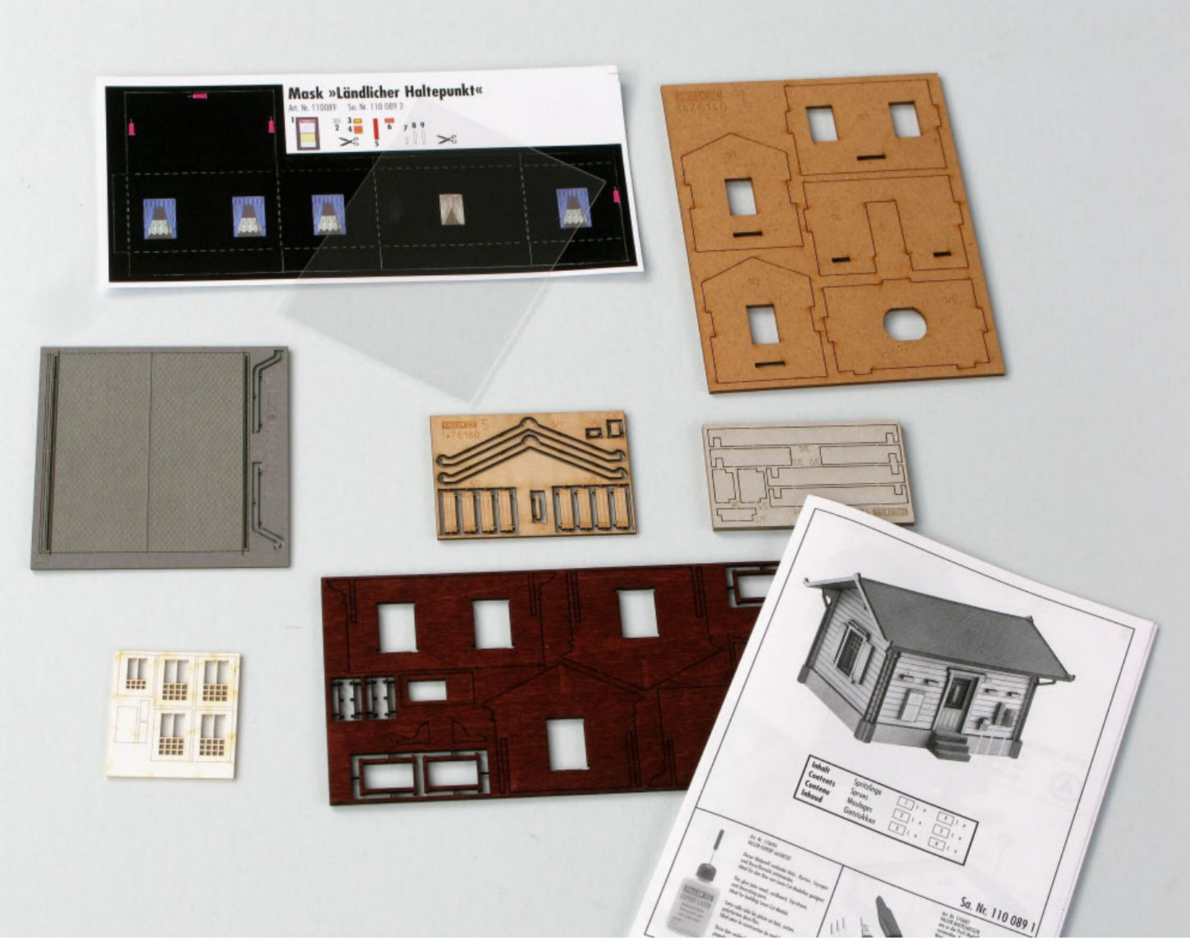
N-Tram Z, N

Kittel-Dampftriebwagen der UeBB

Der Kittel-Dampftriebwagen der Uerikon-Bauma-Bahn und der württembergischen Staatsbahn, welcher bereits für Spur N angekündigt wurde, werden nun auch für die Spur Z gefertigt. Wie alle N-tram-Modelle, so werden auch diese kleinen Dampftriebwagen mit unzähligen Details ausgestattet. Der gut einsehbare Führerstand erhält nahezu alle Armaturen, Regler und Leitungen des Vor-



bilds. Selbstverständlich werden alle Griffstangen, und Türhebel freistehend montiert und die Inneneinrichtung bekommt freistehenden Sitze und Gepäckablagen. Das vergleichsweise winzige Antriebs- und Steuerungsgestänge wird, wie man es bereits von anderen N-tram-Modellen kennt, nahezu massstäblich und voll beweglich sein. Angetrieben werden die Modelle in Spur N, wie auch in Spur Z, von einem kleinen Glockenankermotor. Pendelachsen mit Dreipunktlagerung sorgen für grösstmögliche Kontaktsicherheit. Die Auslieferung ist für das erste Halbjahr 2015 geplant. Der nahezu baugleiche Dampftriebwagen der württembergischen Staatsbahn (DW 2–9) wird, mit allen wesentlichen Unterschieden des Vorbildes zeitgleich gefertigt. Wie bei N-tram üblich, werden alle Modelle nur in einmaligen, limitierten Auflagen gefertigt.



Die ausgelegten Teile mit der illustrierten Bauanleitung. Die Teile sind aus dünnem Holz, speziellem Papier, Kunststoff und durchsichtigem Kunststoff für die Fenster.

Bausätze aus dem Laser (Teil 2)**: Ein Beispiel für einen Landbahnhof**

Laser Cut Kits

In unserer kleinen Modellbauserie über die neuartigen Laser-Kits, die in den letzten Jahren gross auch für den Eisenbahnmodellbau im Kommen sind, betrachten wir jetzt ein Beispiel für eine Landstation von Faller.



In dieser Schachtel kommt unser besprochene Laser Cut Kit daher.

Von Peter Marriott (Originaltext in Englisch)

Spezielle Papiersorten, die heute fürs Laserschneiden verwendet werden, haben in letzter Zeit auch im Modellbau Einzug gehalten. Sie werden verwendet für Gebäude, Zäune, Brücken, Fenster, Türen, Pflanzen und Gemüse. Neuste Ausführungen von Bausätzen für Brücken und Gemüse etwa zeigen, dass diese Laser-Papiersorten delikat zum Verarbeiten, aber ebenso solid sein können. Pflanzen aus ganz dünnem Laser-Cut-Papier zum Beispiel sind Farnkräuter, Schilfrohre, Seerosen, Stangenbohnen und Kohlköpfe die von ER Décor, Model Scene und NOCH hergestellt werden.

AKU, Busch, Joswood, Faller, Fides, NOCH und Tip Top Modell sind einige der Firmen, die Gebäudebausätze herstellen, welche aus solchen Materialien bestehen. Trix begann mit einer Kollektion von grossen Gebäuden, so auch eine Wagenfabrik, Lagerhäuser und eine Kohlemine. Die Sortimente von Busch und NOCH umfassen kleine Gebäudebausätze, wie auch Gewächshäuser und Kioske.

Kleiner Landbahnhof

Unser Bausatz, den wir betrachten, ist ein Bausatz für einen kleinen Landbahnhof von Faller. Ich dachte mir, es sei mit den bildlichen Baubeschreibungen ein sehr gutes Beispiel. Die Bauteile sind aus Papier, dünnem Holz, Kunststoff, Papier und durchsichtigem Kunststoff für die Fenster. Die gelaserten Papiere und übrigen dünnen Teile werden im Bausatz innerhalb der Grundplatten durch dünnste Stege in den Platten gehalten, so dass nichts verloren geht, bevor der Zusammenbau beginnen kann. Die Fensterteile sind sehr sauber geschnitten.

Der Bau geht in zwei Abschnitten vor sich. Zuerst werden die inneren Wände zusammengebaut, dann werden die dünnen Laserteile überlagert. Nach dem Anbringen der Fenster ins Gebäude, werden die Vorhänge innen eingeklebt. Das Papier der Vorhänge wird gefaltet und im Haus hinter die Fenster geschoben. Als nächster Schritt werden die Dachrinnen, die Fensterläden und die Endstücke des Daches befestigt. Nachdem ich die Station fertig gestellt hatte, brachte ich noch einen Stationsnamen an, den ich auf dem Computer kreiert hatte.

Mir gefällt der fertig zusammengebaute Kit sehr gut, so dass ich gerne eine Szenerie bauen möchte, um ihn gleich einzubauen.

Gut zu wissen:

Faller-Nummer: 110089
Preis: CHF 37.–
Erhältlich bei:
Allen Faller-Händlern
www.faller.de

Schwierigkeitsgrad:

Dies ist ein sehr gutes Beispiel für einen Einsteigerbausatz aus Laser-Materialien. Er ist einfach zusammen zu bauen und sieht fertig sehr vorbildgetreu aus.

Zeitbedarf:

Total braucht es etwa zwei Stunden für den Zusammenbau inklusive Trocknen des Klebstoffes und der Farben. ○

Der fertig gestellte Kit, einzig die Anschriftstafel wurde auf meinem PC hergestellt.



Tipps für die Verarbeitung von Laser Cut Material

So wie bei anderen Verarbeitungen, sind ein Lineal aus Stahl und eine Schneidematte zu empfehlen für das Ausschneiden der Teile.

Alle Teile sind normalerweise auf einem grösseren Stück Material angeordnet, zusammengehalten durch sehr feine Stege, die vor der Verarbeitung der Teile zuerst entfernt werden müssen.

Empfehlenswert ist die Verwendung eines Lineals aus Stahl und einer Schneidematte. Man verwende diese Hilfsmittel auch wenn man nur kleine Stege ausschneidet, um die einzelnen Teile von den Grundplatten zu trennen. Das Stahl-Lineal gibt dem Schnitt die richtige Richtung, und die Schneidematte schützt den Arbeitstisch darunter.

Benützen Sie nur neue Schneideklingen beim Bearbeiten von Laser-Materialien. Mit verbrauchten Schneideklingen ergeben sich unsaubere Ecken und man muss auch mehrmals zum Schneiden ansetzen.

UHU-Holzleim oder Busch Laser Cut Kleber ergeben kurze Bindezeiten beim Zusammenbau von Bausätzen.

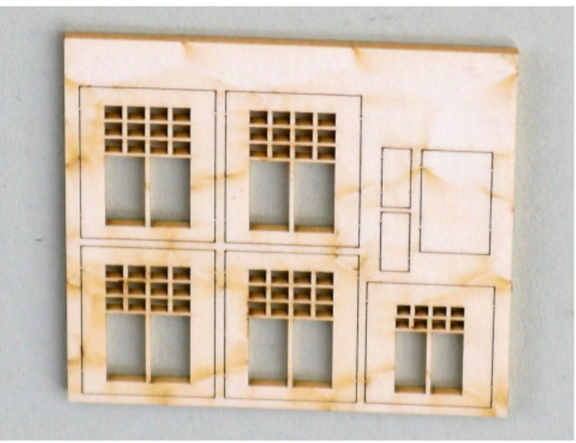
Wenn zu viel Klebstoff an ein Bauteil geraten ist, sollte der überschüssige Teil so rasch wie möglich mit einem feuchten Tuch weggewischt werden. Wenn überschüssiger Klebstoff trocknet, ergibt sich eine glänzende Stelle am fertigen Gebäude.

Verwitterungsfarben oder die Verwendung von verdünnten Acrylfarben können exponierte Ecken und Stellen der gelasteren Materialien unsichtbar machen auch wenn der Bausatz schon zusammengesetzt ist.

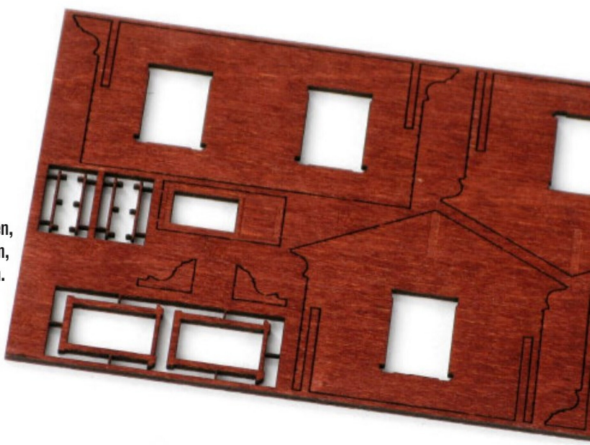
Eine Warnbemerkung: Man beachte diese Bemerkungen, weil auch unbedachtes Hantieren mit Farben auf Wasserbasis Läufe hervorrufen können und so das Modell arg beschmutzen in einer Art, die man wirklich nicht will!

Notwendige Werkzeuge

- Ein scharfes Bastelmesser mit Schneideklingen zum Abbrechen
- Sich regenerierende Schneidematte
- Stahl Lineal
- Kleine Pinsel
- Acrylfarben
- Faserstift, um die scharfen weissen Kanten nach dem Schneiden wenn notwendig einzufärben
- Busch Kleber oder UHU-Holzleim
- Kleine Pinzette



Die Fenster sind sehr sauber werkseitig ausgeschnitten worden.



Detail der dünnen Holzwände mit auch kleinen Teilen, die durch Stege zusammengehalten werden, und vor der Verwendung getrennt werden müssen.



Die Innenwände als Basis des Bausatzes.

Die vier Wände und der Boden sind zusammengesetzt, wir beschäftigen uns jetzt mit dem unteren Teil des Gebäudes.

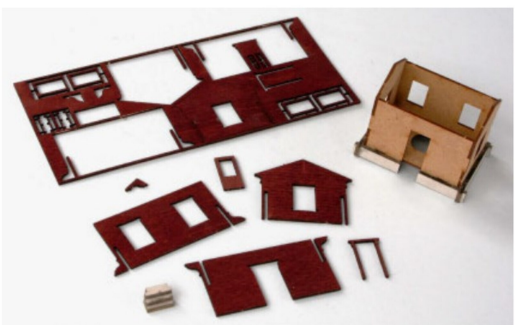




Die Treppenstufen, ein Fensterrahmen und ein Teil der Dachverzierung wurden herausgeschnitten.



Der Gebäudegrundrahmen wurde eingesetzt und die Treppe angesetzt.



Die Wände werden jetzt mit feinen Details aus Laserteilen zugedeckt. Die Einzelteile liegen vor der Montage bereit.



Klebstoff wurde auf die Grundwand angestrichen, jetzt kommt die Wand auf den Grundkörper.



Das rechte Fenster wurde bereits eingesetzt, das linke wartet noch auf die Montage.



Nach dem Einbau der Fenster, werden die Vorhänge innen eingebaut, nachdem diese zusammengefaltet worden sind.



Nach dem Aufsetzen des Daches wurden die Dachrinnen montiert, die Dachendteile können jetzt angebracht werden.



Hier ist der fertige Bau nach dem Anbringen der Dachdetails, der Treppenstufen und der Fensterläden.



Von Manfred Merz (Text und Fotos)

Das stolze und «süsse» 100 jährige Firmenjubiläum wurde im Jahre 2010 auch gebührend gefeiert. Neben den vielen firmeninternen Feierlichkeiten wurde in Zusammenarbeit mit der BLS ein kompletter siebenteiliger Pendelzug im «Kambly-Outfit» als überdimensionale «Chnuschperli-Dose» gestaltet. Den Kambly-Hausfarben folgend dominiert die Farbe Weiss. Die dafür gestalteten Wagen EW III haben eine sehr bewegte Geschichte hinter sich. Ursprünglich für den 14-teiligen SBB-Paradezug «Swiss Express» beschafft, wurden die Wagen nach ihrem schnellen Aus in diesem gehobenen Dienst als Pendelzüge Zürich – Luzern umgebaut und verwendet. Die Wagen bekamen damals eine moderne Beschriftung und nach und nach auch die typischen «Klimahöcker». Sieben 2.-Klasse-Wagen wurden zu mehr oder weniger optisch passenden Steuerwagen umgebaut. Im Jahre 2004 wurden die Fahrzeuge komplett von der BLS übernommen und in diesem Zusammenhang in den auffallenden BLS-Farben silber/giftgrün/blau lackiert. Nach dem Umbau von zwei weiteren Wagen zu Steuerwagen sind nun insgesamt neun Garnituren für die BLS einsatzbereit. Diese Züge sind bis heute, in der Regel mit Re 465 bespannt, bei der BLS im täglichen Einsatz. «Unser» Kambly-Zug ist im Normalfall als astreine Garnitur unterwegs. Nur in wenigen Ausnahmefällen, so zum Beispiel bei Störungen, wird eine andere als die 465 004 vor der «Guetzlidose» eingesetzt

Allgemeines zum Modell

Bereits im Jahre 2013 hatte Minitrix angekündigt, sich des Kambly-Zuges anzunehmen. Die Grundvoraussetzung dafür war, da Minitrix die komplette Vorbildentwicklung 1 zu 1 mitgemacht hat, mehr als ausgezeichnet. Alle benötigten Fahrzeug-Modelle befanden sich bereits seit Längem im Lieferprogramm. Auch die Modelle erfuhren in den Jahren seit 1982 mehrere Modernisierungen, die Wichtigste war der Einbau von Kupplungsaufnahmen nach NEM 355 und

Kambly-Zug der BLS von Minitrix in 1:160

Süssigkeiten für die N-Anlage

Seit 1910 versüsst die im Bernischen Trubschachen beheimatete Firma Kambly mit Süssgebäck den Menschen das Leben. Auf diesen Umstand macht einer der Pendelzüge der BLS aufmerksam. Von Minitrix gibt es seit vergangenem Herbst von Minitrix ein N-Modell. Unser LOKI-Mitarbeiter für N-Belange hat sich das Gebäck etwas genauer angeschaut.



die entsprechenden Kulissenführungen. Die Formen der Wagenkästen blieben aber während der gesamten Produktionszeit nahezu unverändert. Der Fortschritt in den Produktionstechniken dokumentieren sich allerdings in der Farbgebung der Modelle. Mit jeder Modernisierung beim Vorbild wurden auch die Minitrix-Modelle frischer und exakter bedruckt. Viele Jahre galt Minitrix als der Bedruckungsspezialist schlecht hin. Wenn es für einen Hersteller selbstverständlich ist, seine alten bayerischen Güterwagen bis in die letzte Bretterritze hinein zu bedrucken, sollten die glattwandigen, modernen Schnellzugwagen kein nennenswertes Problem darstellen. Diesem Ruf wurde Minitrix auch mit den EW III stets gerecht. Auch die passenden Lokomotiven waren immer fester Bestandteil des Minitrix-Programms. Anfänglich die Re 4/4 und seit geraumer Zeit aber auch die Maschinen der Baureihe Re 460/465. Die Minitrix 465 erhielt im Verlaufe des Kambly-Projektes eine gründliche, technische Auffrischung. Leider wurde der mittlerweile sehr betagte Steuerwagen dabei komplett vergessen. Das Kambly-Set wurde als Exklusivität nur über den Schweizer Fachhandel vertrieben.

Verpackung und Betriebsanleitung

Der BLS Kambly-Zug wird ausschliesslich als sieben teiliges Set angeboten. Das macht auch Sinn. Jeweils drei Wagen sind in einem Schächtelchen aus klarem Kunststoff verpackt, sie liegen je in einem Tiefziehteil, zusätzlich durch eine weiche Folie geschützt. Die Lok ist in der gleichen Art verpackt, sie bekam jedoch ein «Séparée». Zwischen Boden der Schachtel und Tiefzieheinsatz liegen die Papiere der Maschine. Eine Anleitung gibt kurze bebilderte Pflegehinweise, zeigt den Einbau eines Decoders und gibt Aufschluss über die greifbaren Ersatzteile. Die drei Schächtelchen plus einem recht schmucklosen Füllstück sind in einer sehr repräsentativen Umverpackung untergebracht. Die macht richtig was her, erinnert ein wenig



Seit 2010 ist die Re 465 004 «Trübschachen» im Kambly-Werbedienst unterwegs.



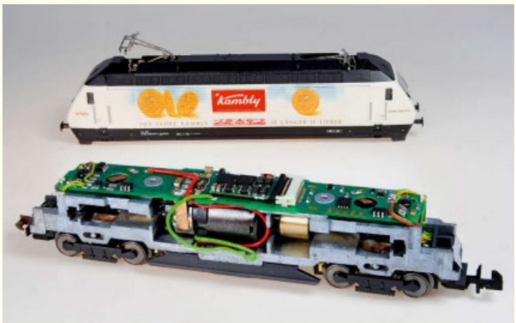
Zwei Mal Design: Vorne «zweckmässig ist Trumpf» – hinten elegant «Pininfarina».



Der AD EW III 002 im damaligen Zustand bei der Vorbildrecherche im Mai 2012.



Der Kambly-Werbeanstrich tut der schnittig designten BLS-Maschine richtig gut.



Das Öffnen des Minitrix-Modells ist nicht ganz «ohne» – mehr dazu im Beitrag ...

an ein dickes Buch und macht deshalb auch auf dem Regal eine ausgesprochen gute Figur. Schade nur, dass sich die Kambly- und die Minitrix-Verantwortlichen nicht auf eine Umverpackung in Form einer Kambly-Keksdose verständigen konnten – das wäre es halt noch gewesen ...

Mechanisches

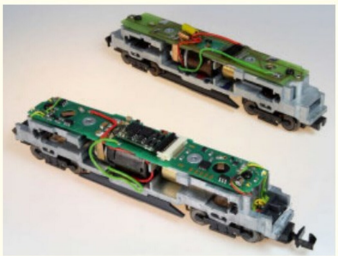
Um die Mechanik der Lok zu erreichen ist die Abnahme des Kunststoffgehäuses notwendig. Die gestaltet sich bei der Minitrix Re 460/465 etwas knifflig. Das war immer schon so, bei der aktuellen Aufführung hat Trix die Latte aber noch etwas höher gelegt. Das Gehäuse sitz, ganz vorsichtig formuliert, recht stramm auf dem Chassis. Nach dem Entfernen der unter den beiden Pantografen gut versteckten Schrauben rührt sich nichts, aber auch gar nichts. Wir haben das Gehäuse (weil wir halt in Ihrem Auftrag so neugierig sind) mit einem stabilen Kunststoffspachtel, den wir jeweils zwischen den Drehgestellblenden und dem unteren Rand des Gehäuses angesetzt haben, Stück für Stück (rechts – links – hinten – vorne – rechts – links ... plopp) herunter gehebelt. Hat man den Bogen erst einmal raus, geht diese Methode gar nicht so schlecht und auch ohne «bleibende Erinnerungen» an diese ungewöhnliche Aktion. Gut – wir haben den Vorteil, dass es sich ja nicht um unser Modell handelt, da geht das alles etwas ungezwungener als bei Ihnen zu Hause. Nach Abnahme des Gehäuses hat sich in Form deutlicher Schleifspuren an den Führerstandseinsätzen gezeigt, dass das Chassis an zwei kleinen Bereichen um einen Hauch zu lang ist. Minitrix ist das Problem bekannt und gelobt Besserung.

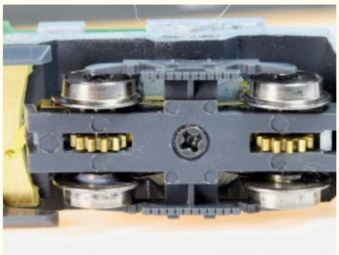
Vom Prinzip her haben wir es mit der Kambly Re 465 mit einer guten alten Bekannten zu tun. Der fünfpolige Motor ist in der Mitte des Chassis eingeklipst. Seine zwei Wellenenden führen das Drehmoment über Messingschnecken zu den in den Drehgestellen verbauten Getrieben. Eines der beiden Motorwellen trägt eine ansehnliche Schwungmasse aus massivem Messing. «Metall ist Trumpf» scheint die Devise im Hause Trix zu sein, so sind die beiden Getriebe komplett aus Zahnrädern aus diesem verschleissarmen Material aufgebaut. Alle vier Achsen der Lok sind so angetrieben. Die Getriebeabdeckungen sind in Richtung Gleisbett offen und so sind die letzten Stufen der Getriebe, die Achsantriebszahnräder, von aussen gut sichtbar. Dies ist ein Vorteil für die Wartung der Maschine, allerdings können auch Staub oder kleine Schotterkörner nahezu unbehelligt in die feine Mechanik eindringen.

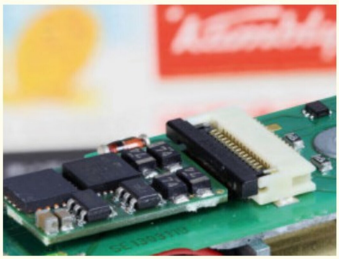
Das Modell ist immer noch (wir schreiben das Jahr 2015) mit Kupplungen nach altem N-Standard ausgerüstet. Es gibt keinen Normschacht nach NEM 355 und auch keine kulissengeführte Kupplungsmechanik. Der Einsatz von handelsüblichen Kurzkupplungköpfen beziehungsweise der leichte Austausch ist so nicht ohne Weiteres machbar. So ist es der Maschine nicht möglich mit den angehängten Wagen auf Tuchfühlung zu gehen.

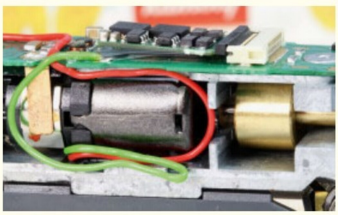
Bis auf eine leichte Änderung an beiden Enden des Fahrgestellrahmens ist die Mechanik, gegenüber bisherigen Ausführungen, völlig unverändert.

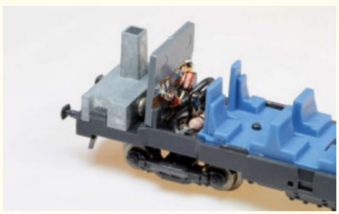
Die Kambly-EW III-Wagen verfügen über Kurzkupplungskulisse und Steckaufnahmen für die Kupplungsköpfe, sind somit also «state of the Art». Die Spitzenlagerung

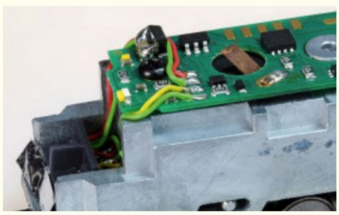

Vergleich von neuer (vorne) mit alter Technik (hinten).

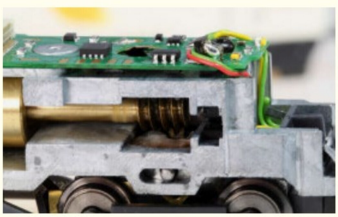

Antrieb aller vier Achsen durch Messing-Zahnräder.


Die Minitrix-Spezialität: Schnittstelle, genannt mtc14.


Zentral gelagerter Motor mit grosser Schwungmasse.


Back to the Roots: Spitzensignale beim Steuerwagen.


Hier und heute: Spitzensignale per LED's bei der Lok.


Bewährte Antriebsschnecke direkt unter «Hightech».


Über viele Jahre nicht verändert: Inneneinrichtung.



Es gibt ihn noch, den guten Oberleitungsumschalter.

der Radsätze in hochwertigem Kunststoff sorgen für gute Rolleigenschaften. Die Radsatzmasse stimmen, so sind insgesamt keine unangenehmen Vorkommnisse im Fahrbetrieb zu erwarten.

Elektrisches und Elektronisches

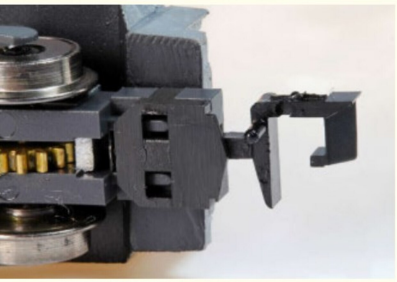
Bei der Suche nach den versprochenen Innovationen werden wir dann im Bereich Elektrik/Elektronik der Lok fündig. Die Beleuchtung der Spitzensignale übernehmen nun zeitgemässe LED. Für jede Lampe eine (!), für die Unteren sogar zwei – je eine weisse und eine rote – waauu, was für ein Aufwand. Ebenfalls bemerkenswert ist: Vorbildgetreu ist das rote Licht in den Lampen jeweils aussen, das Weisse jeweils innen angeordnet. Damit nicht genug gibt es zwei weitere weisse LED, welche die Ausleuchtung der Führerstände übernehmen.

Diese LED werden von eine komplett neu designten Hauptplatine mit Spannung versorgt, die auch die Entstörkomponenten und die Kontaktteile für den Motor trägt. In der Mitte thront die neue Schnittstelle im Minitrix-eigenen mtc14-Format. Wie die «14» in der Bezeichnung schon verrät, hat dieses Teil 14 Pinns und ist somit bestens auch für grössere Aufgaben gewappnet. Die leichteste Übung ist das Einsetzen einen passenden Decoders, das geht wirklich easy und lässt sich am besten mit – «Klappe auf – Decoder rein – Klappe zu» – beschreiben. Schon im analogen Auslieferungszustand kann der geneigte Hobbykollege einige Lichtfunktionen aufrufen. So können zum Beispiel die zugzugewandten Spitzensignale durch einfaches Umstecken der Brückenplatine abgeschaltet werden. Mit Decoder an Bord geht das alles von der Zentrale aus. Es lassen sich die unterschiedlichsten Signalbilder darstellen und fahrtrichtungsabhängig die Beleuchtung der Führerstände realisieren. Ein Extrakapitel in der Betriebsanleitung der Lok gibt hier erschöpfend Auskunft. Ach so – vorwärts und rückwärts fahren geht natürlich auch!

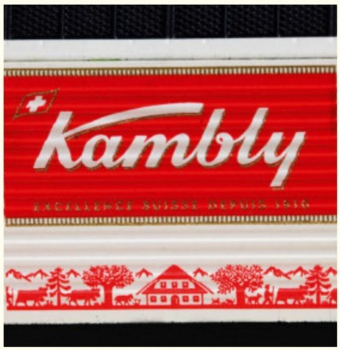
Minitrix begründet diesen «mtc14-Schnittstellen-Alleingang» mit der einfachen Unterbringung, auch in bereits fertig konstruierte Modelle. Ihr Platzbedarf, speziell in der Höhe ist so klein, dass an Gehäuse und Chassis von bereits fertigen, sprich alten Modellen, keine, beziehungsweise nur geringe Änderungen notwendig werden. Auch in den meisten Neukonstruktionen lässt sich diese aus der Handytechnik stammende Teil problemlos einfügen. Wie so vieles im Leben ist eben auch dieses Thema mit einer Kostenfrage behaftet und wenn man den Verantwortlichen Glauben schenken darf, sprechen wir von nicht unerheblichen.

So viel Technik benötigt eine stabile Stromaufnahme. Alle acht Räder werden für die Stromabnahme von den Gleisen heran gezogen. Radinnenschleifer nehmen den Fahrstrom von den Rädern ab und eine Reihe von Schleifern leiten die Spannung zunächst auf die Hauptplatine von der aus die endgültige Verteilung an die einzelnen Verbraucher erfolgt.

Der Steuerwagen ist mit seiner Technik in den 80er-Jahren des letzten Jahrtausends stehen geblieben. «Thomas Alva Edison's Erbe» sorgt, in Form von zwei klassischen Glühbirnen für die Ausleuchtung der Spitzen- und Schlusssignale. Dioden, die Älteren unter Ihnen werden sich vielleicht noch erinnern, sorgen für eine fahrtrichtungsabhängige Ansteuerung im Analogbetrieb.



Hier ist die Zeit stehen geblieben: Kupplungsaufnahme.



Schon immer eine Trix-Spezialität: Detaillierter Druck.



Erstmals die charakteristischen «Klimahöcker» in Serie.



Leider viel zu gross: Kuppelabstand Lok – Wagen.



Die Klimahöcker: vorne Serie, hinten «CH-Modellbau».



Auch bei den BLS-Kambly-Wagen, appetitlicher Druck.

Digitalfahrer bekommen eine Lightshow geboten – über die sie sich aber überhaupt nicht freuen wollen. Durch die digitale Wechselspannung bedingt, brennen die weisse und die rote Glühbirne gemeinsam. Das dabei entstehende Spitzenschlusssignal findet sich in keiner Signalvorschrift der Welt. Damit nicht genug; Gerademal vier der acht zur Verfügung stehenden Räder werden für die Fahrstromaufnahme verpflichtet. Dies führt schon bei geringer Verschmutzung des Gleises und/oder der Räder zum Flackern der Spitzenlichter. Auch dieses Problem ist bei Trix bekannt und, Sie ahnen es schon, man gelobt Besserung.

Zur Formgebung

Hier ist nichts Spektakuläres zu vermelden. Die Wagen und die Lok sind von der Form her seit geraumer Zeit bekannt. Es wurde nichts geändert, was das äussere Erscheinungsbild betrifft. Das mag für die Weitsicht der Trix-Formenbauer sprechen, die für die Gene der heutigen Modellausführung verantwortlich sind. Die Modelle, sowohl der Lok aber auch der Wagen verlangen ein gewisses Mass an Wohlwollen. Die Formgebung ist eben schon ein gutes Weilchen her und das sieht man.

Das Gehäuse der Lok besteht im Wesentlichen aus zwei Teilen. Das Dachmittelteil ist ein separates gut eingepasstes Kunststoffformteil. Alle Türklinken, Griffe und die Griffstangen sind in die Form mit eingraviert. Die wenigen plastischen Details des Vorbildes sind fein wiedergegeben. Die Unterschiede des Vorbildes zwischen der SBB Re 460 und der BLS 465 wurden dabei allerdings nicht berücksichtigt. Die funktionstüchtigen glanzverchromten Pantografen sind wie gehabt und ducken sich wegen ihrer Breite nur mit Mühe in die dafür vorgesehenen Vertiefungen im Dach. Die Führerstände sind sauber und passgenau mit der Aussenhaut bündig verglast. Die Nachbildungen der Führerstände sind wegen ihrer hellen Farbgebung gut sichtbar und vervollständigen den Gesamteindruck.

Auch die Wagen wurden formtechnisch nicht angetastet. Die Proportionen und die Detaillierung können aber auch noch heutige Ansprüche befriedigen. Auch sie sind sauber mit schlieren freien Scheiben, die passgenau in ihren Öffnungen sitzen, ausgestattet. Die Inneneirichtungen sind etwas zurückhaltend nachgebildet und an einem Stück aus rot durchgefärbten Kunststoff gespritzt.

Zum ersten Mal wurden auch die Wagen im Massstab 1 zu 160 mit den beim Vorbild so charakteristischen Klimahöckern klimatisiert. Diese Höcker sind separat aufgebrachte Teile, schmiegen sich aber recht gut zwischen die Sicken der Wagendächer und stellen so das Tüpfelchen auf dem «i» dar. Die haben bisher gefehlt, der geneigte N-Modelleisenbahner musste aus dem Kleinserien-Angebot von CH-Modellbau, Urs Wittig (www.chmodellbau.ch) nachrüsten.

Die Farbgebung

Hier kann Minitrix wieder richtig punkten. In den modernen Fertigungsstrassen von Trix ist die Zeit nicht stehen geblieben, auch das sieht man. Lok und Wagen sind tadellos und sauber lackiert. Das Weiss ist gut deckend und ohne Einschlüsse aufgebracht. Trennkanten zu andersfarbigen Bereichen, wie den Dächern, sind trennscharf und sauber ausgeführt. Durch die einheitlich dunkelgraue Lackierung verschmelzen die Dächer und die Klimahöcker förmlich zu einer Einheit. Sehr gut gelungen ist der Druck. Auch die weniger leicht zu realisierenden Partien, wie der blaue Himmel in den der Kambly-Geniesser beim Genuss versetzt werden soll, sind schön getroffen. Die zahlreichen Produktdarstellungen sind ebenfalls sehr gut nachgebildet. So gut, dass dem hier Schreibenden ständig das Wasser im Munde zusammen lief und der Guetzli- und Kaffee-Konsum auszuufern drohte. Jeder der sechs Wagen ist unterschiedlich bedruckt. Auch die «Kleinigkeiten», wie die Piktogramme auf den Scheiben fehlen nicht. Bei allen Wagen sitzen die Fahrräder so wie sie sollen nur auf einer Seite des Erstklasswagens scheint es etwas nach unten gerutscht zu sein. Der Eindruck

trügt – das betreffende Fenster ist zum Lüften etwas geöffnet.

Auch die noch weisse Eingangstüre zum Gepäckabteil des Endwagens wurde berücksichtigt und spiegelt den damaligen Zustand bei der Vorbildrecherche wieder. Mit diesem hervorragenden Druck und der Farbgebung kitzelt Minitrix den ganzen Charme aus den doch mittlerweile betagten Formen und lässt so manche kleine formtechnische Ungereimtheit doch glatt vergessen.

Fahreigenschaften

Die umfangreichen Testfahrten zeigten was die Mechanik noch zu leisten im Stande ist. Schon analog zeigt das Modell ein gutes, ausgewogenes Bild. Allenfalls ist die Lok, bei entsprechend aufgedrehtem Regler etwas zu schnell unterwegs. Mit einem eingesteckten und etwas nachgestellten Decoder zeigt die nicht mehr ganz taufrische aber mit guten Genen ausgestattete Mechanik was noch in ihr steckt. Das Modell setzt sich fast unmerklich in Bewegung und kriecht in langsamster Fahrt auch über umfangreiche Weichenstrassen. Auf «Reisegeschwindigkeit» hochgeregelt tönt es aus dem Maschinchen vertrauenserweckend sonor. Einen kleinen Eindruck vom Minitrix-Kambly-Zug im Anlageneinsatz können Sie sich auf Youtube über Google-Suche «MrMMerz 2014 11 18 005» verschaffen. Während des gesamten Tests blieb die Lok nie ungewollt stehen oder entgleiste gar. Den angehängten Wagen blieb gar nichts anderes übrig als brav zu folgen, was sie auch taten. Ausgerüstet mit den original N-Kupplungsköpfen kam es nicht zu lästigen Zugtrennungen. Um Lok und Wagen aber doch etwas zusammen rücken zu lassen haben wir der Lok eine verkürzte Standardkupplung von Eichhorn (www.eichhorn-modellbau.de) spendiert. Sie ist dort unter der Artikelnummer 13044 im Zehnerpack erhältlich. Sie ändert an dem sicheren Zusammenhalten der Kambly-Garnitur nichts, tut der Optik aber sehr gut. Die Zugkraft der Kambly-Lok lässt auch den Einsatz vor längeren und schwereren Zuggarnituren zu. Die sechs Wagen des Kambly-Zuges beeindrucken das Lok-Modell nicht sonderlich.

Fazit

Immer wieder gelingt es den Minitrix-Produktverantwortlichen aus den unendlichen Weiten ihrer Formarchive Schönes ans Tageslicht zu fördern und etwas Gutes daraus zu machen. Gut gelungen ist in diesem Fall auch die «Kosten – Nutzen-Gratwanderung». Die Fehlende Überarbeitung des Steuerwagens begründen die Göppinger augenzwinkernd damit, dass es sich beim Kambly-Set um ein analoges Zug-Set handeln würde. Wir haben jedoch das Gefühl – das hat man schlicht und ergreifend übersehen. Nun – die Sinne im Hause Minitrix sind geschärft und wir haben den Eindruck, dass die letzten Stunden der Formen noch nicht gekommen sind und eine weitere Überarbeitung – nun sagen wir – nicht ganz ausgeschlossen ist. Wir haben den EW III-Steuerwagen zwischenzeitlich digitalisiert. Wie es geht, zeigen wir Ihnen in einer der kommenden LOKI-Ausgaben. ○



Modernste, aktuelle Drucktechniken im Hause Minitrix machen die Darstellung von Werbeaussagen des Originals auch im Massstab 1:160 sehr detailreich möglich.



HO-Anlage des Modelleisenbahnclubs Flawil MECF

«Flowiler Gschichte»

Geschichten rund um die Eisenbahn sind der Nährboden für stimmige Anlagen. Diese wiederum können umgekehrt bei den Erbauern wie auch beim Publikum die Fantasie anregen. Solch fantasievolles Tun ist es, welches das vielseitige Hobby zum beglückenden Erlebnis macht. Trotz (oder vielleicht gerade wegen) des grossen Aufwandes, welcher in eine Anlage gesteckt wurde und wird. Eine fantastische Reise durch eine ebensolche Anlage von …





St. Muhrtal, Ausgangspunkt der SBB- und RhB-Züge ist Kopfbahnhof, doch ...



... diese Tunneleinfahrt deutet es an: Man kann auch durchfahren.



Im Bahnhofvorfeld befinden sich die Depotanlagen, wo unter anderem ...



... die Schätze vergangener Epochen von SBB Historic gewartet werden.



Die doppelspurige Hauptstrecke führt entlang des Güterbahnhofs Burgfelden, wo lange Züge ihre Reise in Richtung Süden antreten.

Marco Rinaldi (Text) und Bruno Kalberer (Fotos)

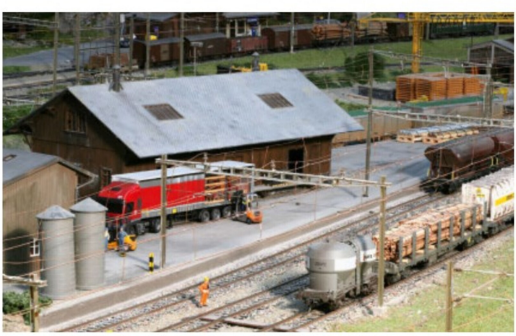
Endlich Sommerferien! Endlich ein paar Tage Eisenbahnferien mit Onkel Max!» Peter sitzt nach getaner Arbeit wieder einmal auf der Bank unter der grossen Linde vor dem elterlichen Bauernhof in Katzenbach. Dabei schaut er den unterhalb des Bauernhofes durchfahrenden Zügen nach und träumt davon, diese selber über die Gebirgsstrecke gegen Süden zu führen. Der Eisenbahnfan im Teenageralter hat das Glück, dass der elterliche Hof direkt oberhalb der Verzweigung zweier wichtiger Transitstrecken liegt, die sich hier am Übergang von den Voralpen zum Alpenhauptkamm zur gemeinsamen Bergstrecke Richtung Süden vereinigen. Das Eisenbahnfieber hat Peter bereits in jungen Jahren von seinem Onkel Max übertragen erhalten. Peter kann den morgigen Tag kaum erwarten; er wird dann nach St. Muhrtal reisen zu Onkel Max. Gemeinsam werden die beiden eine Woche lang nur ihrem liebsten Hobby frönen.

Atemberaubende Aussicht

Pünktlich rollt der RegioExpress zur Mittagszeit aus dem Süden in den Bahnhof St. Muhrtal. Peter kann aus dem Zug seinen Onkel Max zuvorderst auf dem Perron erkennen, wie immer mit der Kamera im Anschlag. Nach der Begrüssung beobachten unsere beiden Eisenbahnfans zuerst den regen Betrieb auf dem Gleisvorfeld des Bahnhofs. Hier werden alle Züge im Kopfbahnhof gewendet, so dass vielfach neue Loks an die eingefahrenen Züge gestellt werden müssen. Zudem stellen die Rangierarbeiter den Zügen Verstärkungswagen bei oder nehmen diese aus dem Zugverband. Mit knurrendem Magen verlassen Peter und Max den Bahnhof über die bestehende Passerelle. Hinter dieser zeugen die Bau-



Marco Rinaldi hat der Firma Steiner zu einem satten Bauauftrag verholfen.



Noch existiert in Burgfelden die ehemalige Güterexpedition.



In der geschwungenen Ausfahrt von Burgfelden münden die Gleise vom Güterbahnhof in die doppelspurige Hauptlinie Richtung Gotthard.

profile von der geplanten Gleisfeldüberbauung. Zu Fuss wollen die beiden Eisenbahnfans das neue Heim von Max erreichen, wie Peter bei der Verabredung für die Eisenbahnferien erfahren hatte. «Du wirst bei deinem ersten Besuch in meiner neuen Wohnung überrascht sein», hatte Max beim Anruf noch gesagt. Mehr hatte Peter von seinem Onkel nicht erfahren können. «Hat sich Max endlich seinen Traum vom eigenen grossen Anlagenraum erfüllt?» sinniert Peter auf dem Weg durch die Altstadt. Gleich wird Peter des Rätsels Lösung kennen, denn Onkel Max zeigt auf einen Hauseingang zur rechten Seite der Marktgasse. Die Wohnung liegt im obersten Stock des altehrwürdigen Hauses. Max serviert Kuchen und Getränke auf dem Balkon. Peter kriegt vor Überraschung keinen Bissen hinunter, blickt er doch direkt auf die Einfahrt des Bahnhofs St. Muhrtal. Als er sich wieder gefangen hat, meint er zu Max: «Das war also deine Überraschung für mich. Da brauchst Du ja keine eigene Anlage im Keller! Du hast sie ja bereits unter deinem Balkon!» Gemeinsam planen die Eisenbahnfreunde die nächsten Tage. Auf den Landeskarten von Onkel Max und mit der neuesten Karten-App auf Peters Smartphone suchen sie bis spät in die Nacht die besten Fotopunkte und Routen.

Am nächsten Tag wollen Peter und Max die nahegelegene Muhrtalschlucht mit ihren grossen Brückenbauwerken von SBB und RhB erkunden. Entlang des Bahnhofvorfeldes von St. Muhrtal wandern die beiden Eisenbahnfreunde zum Lokdepot. Zur Freude beider stehen die auf Hochglanz polierten Dampfrösser von SBB Historic vor dem alten Depot in der Morgensonne. Die Eb 3/5 wartet auf der Schlackengrube auf ihre Säuberung. «Haben wir das Glück,



Nochmals ein Blick auf die ausserordentlich detailliert gestaltete Baustelle.



Auf der Strassenbrücke hat man einen guten Überblick auf den Güterbahnhof.

diese Lok mit einem Sonderzug in der Muhrtalschlucht unter Dampf zu sehen?» fragt sich Peter, während der Verschluss von Max' Kamera unablässig klickt. Leider sind die beiden vom Russ geschwärzten Arbeiter in ein ernsthaftes Gespräch vertieft, so dass sich Peter nicht zu fragen getraut. Nachdem Onkel Max genug fotografiert hat, geht es entlang der höher liegenden Kantonsstrasse in die Muhrtalschlucht. Den engen Talboden teilen sich die Bahnlinien von SBB und RhB nach St. Muhrtal und die breit dahin fliessende Muhr. Der Taleingang wird durch die grossen Stahlträgerbrücken der SBB dominiert. Onkel Max meint, diese Brücken bereits einmal an einem anderen Standort gesehen zu haben: «Bloss wo? Da hilft den grauen Zellen wohl nur eine Internet-Recherche nach der abendlichen Heimkehr auf die Sprünge ...» Hinter dem Steinbogenviadukt der RhB-Linie finden Peter und Max endlich einen Trampelpfad, der sie zum Flussufer hinunter führt. Max ist mit dem Standort am Ufer nicht zufrieden, so dass er wagemutig von einem nassen Stein zum nächsten balanciert. «Pass auf, Onkel Max! Rutsch nicht aus!, ruft ihm Peter nach. Doch schon im nächsten Moment liegt Max im Fluss; der gellende Pfiff eines herannahenden Flirts hat ihn aus dem Gleichgewicht gebracht. Fluchend steht Max wieder auf. Peter winkt währenddessen dem bekannten Gesicht im Führerstand. Auf dem Rückweg findet Peter einen besonnten Felsvorsprung, von dem sich das untere Muhrtal und die Eisenbahnbrücken bestens überblicken lassen. Während Onkel Max seine Kleider und Schuhe in der Sonne trocknen lässt, schauen beide dem regen Verkehr auf Normal- und Schmalspurgleisen zu. Zum Glück blieb beim Sturz in den Fluss die Kamera trocken, so



Für Automobilissten sind es meist nervende Einrichtungen, auf der Anlage jedoch werden sie zum hochwillkommenen Blickfang: Strassenbaustellen!



Ein weiterer Blickfang ist diese gekonnt gestaltete Verladeszene.



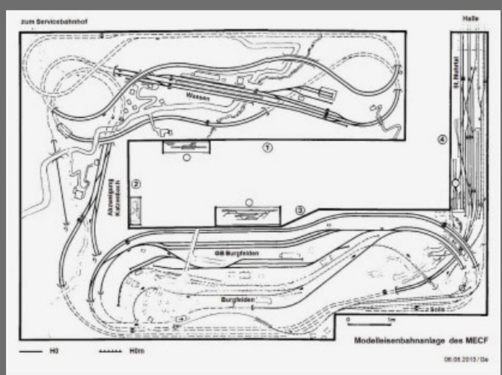
Von hier ist auch die Ursache für die aufwändige Signalisation erkennbar.

dass Max noch einige Sujets fotografieren kann. Nur die Eb 3/5 lässt sich zu Peters Enttäuschung heute nicht auf der Strecke blicken.

Staplerfahrten und Bauarbeiten

Am dritten Tag der Eisenbahnferien wollen Peter und Max die RhB-Linie von St. Muhrtal über Burgfelden nach Solis besuchen. Sie haben dabei einen längeren Aufenthalt in Burgfelden eingeplant. Dort befindet sich der Güterbahnhof mit Umlademöglichkeiten von der RhB zur SBB sowie auf die Strasse. Max meinte bei der Planung, dass sich hier sicher interessante Motive für seine Bildersammlung finden lassen würden. Bereits bei der Ankunft im RhB-Bahnhof von Burgfelden werden unsere Eisenbahnfreunde überrascht: auf dem Ausweichgleis wartet eine C'C' mit einem nostalgischen GmP Überholungen durch die fahrplanmässigen Züge ab. Erstes Ziel nach dem RhB-Bahnhof ist der Güterschuppen im Normalspurteil. Hier wird gerade ein 40-Tönner mit Paletten beladen. Peter ist vom Treiben rund um den Sattelschlepper derart fasziniert, dass er glatt die Eisenbahn hinter seinem Rücken vergisst. Der Staplerfahrer lädt die Paletten mit solcher Geschwindigkeit und Präzision in den Auflieger, dass Peter fast von seinem Traumberuf Lokführer wegkommt. Derweil begibt sich Max hinter dem Güterschuppen auf Entdeckungsreise. Die Baustelle zieht in magisch an. Nach längerer Beobachtung stellt Max fest: «Wie bringen die den frischen Beton vom Lastwagen zum Einbringort? Am Kranhaken hängt ja kein Betonkübel.» Immerhin hat seit seinem letzten Besuch ein führender Generalunternehmer die Arbeiten übernommen, so dass das neue RhB-Betriebsgebäude bald fertiggestellt sein dürfte.

Mit der SBB von St. Muhrtal in den Süden, mit der RhB in die Berge: Die MECF-Clubanlage



Gleisplan der Anlage. Nicht dargestellt ist die Wendeschlaufe St. Muhrtal.



So tritt der Besucher in den Anlagenraum: Links der Bahnhof St. Muhrtal .



Hinter dem Bahnhof St. Muhrtal ist ausserhalb des Anlagenraumes die Wendeschleife sichtbar.



Blick Richtung Katzenbach, rechts Wassen.



Die Gegenrichtung, rechts Burgfelden.



Imposantes Doppel-Brückenbauwerk über das Muhrtal mit den abgehenden SBB- und RhB-Linien entlang der Muhr (und wirklich nicht entlang der Aare).



Der Blick von oben offenbart die Eleganz des doppelten Brückenbauwerkes über das Muhrtal.



Auch die RhB-Strecke überquert das Muhrtal. Sie tut dies

Nachdem sich Max und Peter beim Sägewerk von Burgfelden wiedergefunden haben, machen sie sich auf den Rückweg zum RhB-Bahnhof. Zu ihrer Überraschung steht das Krokodil immer noch im Bahnhof. «Vielleicht fährt dieses bald nach Solis. Ob wir mitfahren können?» geht es Max beim Anblick der braunen Lok durch den Kopf. Gedacht, getan: der Bahnhofvorstand bestätigt Max' Frage. Kurz darauf sitzen unsere Eisenbahnfreunde glücklich im alten Personenwagen. Lange müssen sie nicht auf die Abfahrt warten. Nach der Umrundung des Dorfes Burgfelden überquert der Zug die enge und dunkle Muhrtalschlucht auf einer hohen und weitgespannten Bogenbrücke. Im Anschluss führt die Strecke mit einer kühnen Linienführung entlang der steilen Felswände. Immer wieder lassen Blicke auf die tief unten schäumenden Muhr Peters Atem stocken. Ehrfürchtig denkt er an die mutigen Erbauer der Bahn vor über 100 Jahren. Kurz darauf hält der Zug in Solis. Mit knurrenden Mägen steigen Max und Peter aus dem Zug. Das Restaurant Bahnhof auf der anderen Seite des Bahnhofplatzes kommt da genau richtig. «Wenn nur dieses blöde Heute-Geschlossen-Schild nicht wäre», entfährt es Onkel Max beim Näherkommen. Unter diesen Umständen müssen der Munz-Schokoriegel und das Rivella aus dem Rucksack als Verpflegung bis zum Abendessen ausreichen. Unsere Eisenbahnfreunde geniessen trotz des nicht ganz gestillten Hungers die anschliessende Rückreise nach St. Muhrtal im bequemen Erstklassabteil des modernisierten RhB-Wagens. Am Fenster ziehen die Orte ihrer heutigen Erlebnisse vorbei. Bei der Überquerung der Muhrtalschlucht muss Max über sein gestriges Missgeschick schmunzeln.



Hinter dem Güterbahnhof und dem Freiverladegelände Burgfelden schliesst sich die gleichnamige Station an der Flawiler RhB-Strecke an.



standesgemäss mit einem Steinbogenviadukt.



Unterhalb Peters Elternhaus in Katzenbach fädelt ein Zug mit Ae 4/6 und Ce 6/8 II in die Verzweigung.

Auf der Bergstrecke

Bereits am nächsten Morgen ist Peters Aufenthalt in St. Muhrtal wieder Geschichte. Nachdem die Koffer gepackt sind, reisen Peter und Max für den Tag nach Wassen. Der RegioExpress bringt sie von St. Muhrtal über Burgfelden und Katzenbach nach Wassen. Bevor die heutige Fotojagd beginnt, möchte Peter im örtlichen Stellwerk vorbeischauen. «Ich glaube, heute ist das Stellwerk besetzt. Bei der Einfahrt habe ich Baufahrzeuge gesehen und vorhin beim Aussteigen den Lösch- und Rettungszug», begründet er den Wunsch gegenüber seinem Onkel. Peters Vermutung wird wenig später bestätigt. Kaum hat er an der Türe zum Stellwerksraum geklopft, öffnet der diensttuende Fahrdienstleiter. Ob des Interesses und des Fachwissens unseres jungen Eisenbahnfreundes überrascht, lädt der freundliche Fahrdienstleiter Peter und Max zu einer Stellwerksbesichtigung ein. Sie erhalten kompetente Auskunft über den Betrieb auf der Bergstrecke und die Bedienung des Domino-69-Stelltisches. Schliesslich darf Peter die Rangierfahrstrasse zum Güterschuppen für den Lösch- und Rettungszug stellen. Für die Abwicklung des regen Güterverkehrs überlässt er aber gerne wieder das Kommando dem Fahrdienstleiter, welcher von unseren Eisenbahnfreunden scharf beobachtet eine Zugsüberholung im Bahnhof abwickelt; der schwere Kieszug mit einer der letzten betriebsfähigen Ae 6/6 muss den gegen Süden eilenden ICN vorbeilassen.

Bevor Peter und Max die bekannteste Sehenswürdigkeit bei Wassen besuchen, wollen sie eine Verpflegungspause einlegen. Heute haben sie hierbei mehr Glück: Die Terrasse des Bahnhofrestaurants ist geöffnet. Bei Kaffee für Max und einer kal-



Von ihrem Ausflug in die Berge habe Peter und Max unter vielen anderen Aufnahmen dieses Foto der etwas abgelegenen Station Solis nach Hause gebracht.

ten Schokolade für Peter geniessen sie den Logenplatz mit Blick auf die Gleise im Bahnhof Wassen. Etwas später sind beide bereits wieder auf den Beinen. Zu Fuss erreichen sie die talwärts liegende Bahnhofsausfahrt. In der engen Ausfahrtskurve überspannt eine alte Bogenbrücke die Gleise. Diese Brücke hat bereits manchen Fotografen auf den Auslöser drücken lassen und manchen Modelleisenbahner zum Nachbau animiert. Auch unsere Eisenbahnfreunde sind von der schlichten Schönheit dieser Brücke beeindruckt. Kaum hat Max einen tollen Fotostandort gefunden, kündigt sich auch bereits der nächste Zug an. Beim Blick durch den Sucher hält er überrascht inne: «Da biegt doch tatsächlich der RAe TEE, mein Lieblingszug, um die Kurve!» Vor lauter Überraschung vergisst er fast, den Auslöser zu drücken und dieses seltene Erlebnis digital festzuhalten. Im nächsten Moment erschrickt Max ob des lauten Pfiffs des TEE: «Dieses eine Mal ist doch tatsächlich Peter zu nahe am Gleis gestanden.»

Träume

Zurück beim Bahnhof Wassen warten Peter und Max auf das Postauto. Dieses wird sie nach Katzenbach zum elterlichen Hof von Peter bringen. Unter der Haustüre werden beide bereits von Peters Mutter erwartet. Max steigt aus der Küche ein wohlriechender Duft in die Nase: «Meine Schwägerin ist die Beste! Sie hat zur Feier des Tages meine Lieblingsspeise gebacken.» Gemeinsam geniessen sie im Garten zum Zvieri den frischen Apfelstrudel mit Vanillesauce und



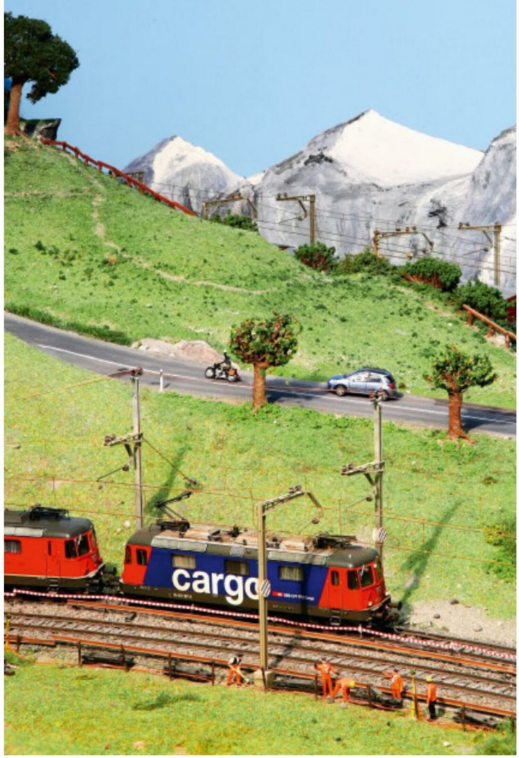
Ein Regionalzug der Rhätischen Bahn fährt, den Felshängen der Flawiler Alpen entlang, talwärts in Richtung Burgfelden und St. Muhrtal.



Die Gleisanlagen des RhB-Bahnhofs von Burgfelden in der Übersicht.



Flawiler sind offenbar «gschaffigi Lüüt». Auch in Katzenbach finden wir …



… eine überzeugend umgesetzte Baustelle. Diesmal eine fürs Gleis.

Schlagrahm. Während des ganzen Essens erzählt Peter von den Erlebnissen der vergangenen Tage. Besonders ausführlich schildert er Max' Sturz in das kalte Nass der Muhr. Sein heutiges Missgeschick bei der Vorbeifahrt des TEE hingegen verschweigt er geflissentlich. Nach dem währschaften Zvieri geniessen Max und Peter den frühen Abend auf der Bank unter der Linde. Sie schauen wortlos den vielen Eisenbahnzügen nach, welche von und nach Süden an ihnen vorbeirollen. Max träumt weiterhin vom grossen Modellbahnkeller, in welchem er einige der in den vergangenen Tagen fotografierten Szenerien nachbauen möchte. Peter hingegen steuert im Geiste schwerste Güterzüge und schnelle Personenzüge über die Bahnlinien zu seinen Füssen. Während unsere Eisenbahnfreunde unter der Linde ihren Eisenbahnträumen nachhängen, rollt langsam ein seltener Güterzug in die Steilrampe. Dieser besteht aus Wagenmaterial der 50er-Jahre des letzten Jahrhunderts und wird von einer Ae 4/6 und einer Ce 6/8 II gezogen. «Was für ein Glückstag!» schiesst es Peter durch den Kopf. Sofort ist es aus mit der Träumerei. Ein letztes Mal zückt Max im weichen Abendlicht seine Kamera.

Beim Abschied am nächsten Morgen setzt Onkel Max Peter einen Floh ins Ohr: «Beim Modelleisenbahnclub in Flawil kannst du auf dem Re 4/4 II-Simulator selber als Lokführer über die Modellbahnanlage fahren.» Für Peter ist der nächste Ausflug mit Onkel Max damit bereits geplant. Doch davon zu einem späteren Zeitpunkt mehr … ○



Die gekonnte Malerei kaschiert die Lüftungseinrichtung. Strasse und Bahn …



… führen nach Wassen und von dort weiter über den (gedachten) Gotthard.

Tage der offenen Türen beim MECF

Wer gerne in die Welt von Peter und Onkel Max eintauchen möchte, hat dazu Gelegenheit am letzten April-Wochenende. Der Modelleisenbahnclub Flawil öffnet seine Türen am Freitag, 24., und Samstag, 25. April 2015. Am Freitag steht das Lokal von 18 bis 22 Uhr den Eisenbahnenthusiasten aus anderen Clubs und Lesern der Fachzeitschriften offen. Am Samstag sind von 11 bis 18 Uhr alle grossen und kleinen Eisenbahnfans willkommen. An beiden Tagen wird die grosse H0-/H0m-Anlage in Betrieb sein. Besucherinnen und Besucher können sich selber als Fahrdienstleiter an den Domino- und SIMIS-Stellwerken oder als Lokführer im Original-Re 4/4 II-Führerstand versuchen. Für die kleinen Gäste steht eine Spielanlage bereit. Für das leibliche Wohl wird im Clubbeizli «Zum Goldenen Schienennagel» gesorgt sein. Das Clublokal befindet sich im Kindergarten Grund an der Grundstrasse 7 in Flawil. Die Anreise erfolgt am besten mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Der Weg ist ab dem Bahnhof Flawil ausgeschildert. Die MECFler freuen sich auf Ihren Besuch.

Weitere Informationen: www.mecf.ch



Das Clublokal befindet sich im Untergeschoss vom Kindergarten Grund.



Re 4/4 II-Schnauze als stimmiges Gehäuse für den Originalführerstand.



PC zur Anlagensteuerung und ...



... Führerstand für Kamerawagen.



Mit dieser stimmigen Aufnahme vom RAe TEE verabschieden sich Max und Peter und freuen sich auf ein Wiedersehen an der Grundstrasse im April.


TRANS EUROP EXPRESS

Veranstaltungen

Holzbörse in Gisikon

Was? **32. Modellbahn-Börse EMBL**

Wann? **28. März, 10 bis 15 Uhr**

Wo? **Gisikon, Firma Bauhag**

Modellbahnen und Zubehör. Rollstuhlgängig, Gratisparkplätze, Verpflegung, Rahmenprogramm. Eintritt frei.
www.embl.ch

Spur 0–Treffen in Olten

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

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

Wo? **Olten Stadthalle**

Über 40 Aussteller, Anlagen, Dioramen, Modellbau. Eintritt frei.
Infos und Ausstellerliste:
www.spur-0-expo.ch

Anlage Kirchmättli Horw

Was? **Grösste Echtzeit-Anlage der Schweiz**

Wann? **30. März, ab 17.45 Uhr**

Wo? **Horw, Loki-Depot, Kantonsstrasse 71**

Anlage im Rohbau fertig, Teilbetrieb. Auch am 27. April. (Siehe Bericht Seite 76)
www.loki-depot-horw.ch

Steiner Liliput Bahn

Was? **Saisoneröffnung**

Wann? **Sonn- und Feiertage, 11 bis 17 Uhr**

Wo? **Stein am Rhein, bei der Schiffländе**

Saisoneröffnung am Karfreitag, 3. April. Dampf- und Elektrobetrieb mit Personenbeförderung. Bei trockener Witterung.
Weitere Informationen:
www.steinerliliputbahn.ch

Gartenbahn und Tulpen

Was? **Fahrten an der Tulpenschau**

Wann? **Sonn- und Feiertage bis 17. Mai**

Wo? **Ebikon, Luzerner Garten**

Öffentliche Fahrten von 10 bis 16 Uhr bei gutem Wetter.
www.luzerner-gartenbahn.ch

Stiftung Ysebähnli am Rhy

Was? **Andampfen und Saisonbeginn**

Wann? **4. April, 11 bis 18 Uhr (auch am 25. April)**

Wo? **Pratteln**

Saisoneröffnung und öffentlicher Fahrtag. Spur 5 und 7¼ Zoll.
www.ysebaehnli-am-rhy.ch

Dampfbahn Aaretal

Was? **Saisoneröffnung**

Wann? **6. April, 13.30 bis 17.30 Uhr**

Wo? **Münsingen, Psychiatriezentrum**

Weitere Fahrtage am 11./12. und 25./26. April. Restaurant im Psychiatriezentrum.
Informationen: www.dampfbahn-aaretal.ch

Grosse Frühlingsfahrt

Was? **Mit Dampf im Emmental unterwegs**

Wann? **11. April**

Wo? **Ostschweiz – Bernbiet – Emmental**

200 km Dampfspektakel mit BR 50 3673 im Bernbiet und Emmental. Zubringerzug ab Ostschweiz mit E-Lok Be 4/4 14.
www.lokremise-sulgen.ch

Dampf im Ämmitau

Was? **Dampffahrten im Emmental**

Wann? **12. April**

Wo? **Huttwil – Sumiswald – Huttwil**

Die Genossenschaft Museumsbahn Emmental führt Dampffahrten auf der Emmentalbahn durch.
www.emmentalbahn.ch

Gartenbahn Staufen

Was? **Saisoneröffnung auf der GBSt**

Wann? **12. April, 13 bis 16 Uhr**

Wo? **Staufen AG, Anlage Holzgasse (Waldhaus)**

Freie Publikumsfahrten. Dampf und Elektroloks. Auch am 26. April.
Weitere Infos:
www.gartenbahn-staufen.ch

Meeting US-Railroadfans

Was? **American Railroadfans in Switzerland**

Wann? **17. April, ab 19 Uhr**

Wo? **Zürich-Wollishofen, Wasserversorgung**

Digitalshow Ulf Degener «Rivalität New York Central – Pennsylvania RR».
www.americanrrfans.ch

Börse in Mendrisio

Was? **Modellbahnbörse in der Galleria**

Wann? **18. April, 10 bis 16 Uhr**

Wo? **Galleria Baumgartner, Mendrisio**

Spur 1 Live-Steam Anlage in Betrieb. Festwirtschaft. Börseneintritt gratis.
www.galleriabaumgartner.ch

Sonntagshöck in Roggwil

Was? **EFM Eisenbahnfreunde Mittelland**

Wann? **19. April, 10 bis 12 Uhr**

Wo? **Roggwil, Klubhaus Verein EFM**

Gemütliches Beisammensein mit «Fachsimpeln» unter Modellbahnern.
www.eisenbahnfreunde-mittelland.ch

Bahnpark Brugg

Was? **Saisonauftakt im Bahnpark**

Wann? **19. April, 13 bis 17 Uhr**

Wo? **Brugg, Bahnpark beim Bahnhof**

Gemeinsam mit Schinznacher Baumschulbahn. Eintrittskarten gelten gegenseitig zu reduzierten Preisen.
Informationen:
www.bahnpark-brugg.ch

Wir sind aktueller!

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungs-Meldungen für die **Ausgabe LOKI 5/2015** bis spätestens **9. April 2015** an:
Redaktion LOKI, Bruno Kalberer,
Heimatweg 14 A, CH-5040 Schöftland.

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

Modellbahn in Flawil

Was?	Tage der offenen Türen beim MECF
Wann?	24./25. April
Wo?	Flawil, Grundstrasse 7

Fachsimpeln «Profis»: Freitag, 18 - 22 Uhr, Fahrbetrieb für Gross und Klein: Samstag, 11 - 18 Uhr. Siehe Bericht Seite 52.
www.mecf.ch

Offene Tür in Matzingen

Was?	Anlage von Alois Schneider
Wann?	25. April, 11 bis 17 Uhr
Wo?	Matzingen, St. Gallerstr. / Alte Postrasse

Tinplate-Anlage in Spur 0, Festwirtschaft. MThB-Ölzug mit 80 Achsen. Parkplätze bei Firma Gehring, alte Poststrasse.
Schneider Alois, 9548 Matzingen

Gartenbahntreff 2015

Was?	8. Gartenbahntreff
Wann?	1. bis 3. Mai, 10 bis 18 (17) Uhr
Wo?	Freienbach, Gemeinschaftszentrum

Treffen für Garten- und Grossbahner mit int. Beteiligung. Eintritt frei.
www.gartenbahntreff.ch

Kulturnacht Zurzibiet

Was?	Modulanlage Spur N
Wann?	9. Mai, 16 bis 1 Uhr
Wo?	Lengnau AG, Schulhaus Dorf

Fahrbetrieb Spur N auf 10 m Anlagelänge. Eintritt frei.
Infos: Werner Röther, Tel. 056 245 42 69

Fricktal-Rundfahrt

Was?	Seetalkrokodil und Draisinensammlung
Wann?	9. Mai, 10 bis 17 Uhr
Wo?	Brugg – Koblenz – Stein – Brugg

Rundfahrt mit De 6/6 15301 und Depotbesichtigung DSF. Anmeldungen bis 4. Mai.
Verein Seetal-Krokodil, W. Forrer, 5727 Oberkulm, Tel. 062 776 21 29; walter.forrer@bluewin.ch, www.seetalkrokodil15301.ch

Eisenbahn-Romantik im April 2015

Die Sendungen werden im SWR ausgestrahlt. Verschiedene Wiederholungstermine.

Sonntag, 5. April, 14.05 Uhr
Eisenbahn-Romantik – Als die Eisenbahn in den Südwesten kam (Neu)
Vor 175 Jahren begann im Südwesten das Eisenbahnfieber. Überall wurde mit dem Bau von Bahnstrecken begonnen. Wir versetzen uns in diese Zeit zurück, als die Lokomotive «Pfalz» das Dampfen begann. Wir erzählen die Geschichte und Geschichten von der Bahn bis zur Gegenwart, in der TGVs den Südwesten im Schnellbahntempo durchqueren. Ausserdem berichten wir von genialen Lokkonstrukteuren und ihren Erfindungen. Produziert wurden sie in Lokomotiv-Manufakturen, die teilweise noch heute existieren. Und wir erzählen von Kuriositäten, oder wer weiss schon, dass 1819 die erste Eisenbahn auf deutschem Boden beinahe an der Saar gefahren wäre?

Sonntag, 12. April, 12.00 Uhr
Mit Dampf und Diesel durch die Pampa – Eisenbahn in Uruguay (Folge 844)
1869 wurde die erste Eisenbahnlinie in Uruguay eröffnet. Vor allem die Briten waren an einer Erweiterung des Schienennetzes interessiert. Mit ihrem Geld wurden an die 3000-km-Strecke gebaut, und viele Jahrzehnte florierten englische und uruguayische Bahngesellschaften nebeneinander als Transportwege für Rinder und Schafe, Hauptexportware nach Europa und in die USA. Nach 1945 wurden alle Bahnen verstaatlicht, und damit begann ihr Niedergang. Heute werden noch ca. 1000 km für den Güterverkehr genutzt, 64 km für Personenverkehr statt. Trotzdem spielt in Uruguay die Eisenbahn eine grosse Rolle: Ihre glanzvolle Zeit lebt in den Herzen der Landesbewohner weiter, die historischen Überreste werden als echte Schätze bewahrt.

Sonntag, 19. April, 12.10 Uhr
Im siebten Modellbahnhimmel – ONTRAXS! 2015 (Folge 845)
Einmal im Jahr werden im holländischen Utrecht die neuesten und die wohl schönsten Modellbahn-Anlagen Europas präsentiert. Nur die Spitzenreiter auf dem Gebiet der Modellbahn werden dorthin eingeladen. ONTRAXS! ist die Modellbaumesse schlechthin, Modellbahner aus ganz Mitteleuropa kommen dorthin wie zu einer Wallfahrt. In Utrecht kann man staunen und sich Anregungen für die eigene Anlage holen, denn was bei ONTRAXS! gezeigt wird, das setzt Massstäbe. Das Spoorweg-Museum mit seinen historischen Zügen im ehemaligen Bahnhof «Maliebaanstation» ist die ideale Kulisse für die modernen Modellbahn-Anlagen.

Sonntag, 26. April, 12.00 Uhr
Die Sauschwänzlebahn – Strategie auf Schienen (Folge 846)
Eine Bahn wie aus dem Bilderbuch: Gleise schlängeln sich durch die Landschaft, Tunnels durchbrechen Hügel, stattliche Brücken überwinden Täler und die Züge fahren unter Dampf. Schon früh hat der Volksmund die 1890 als «strategische Bahn» gebaute Linie – sie sollte für eventuell erforderliche Militärtransporte Richtung Frankreich genutzt werden – mit dem Namen «Sauschwänzle» bedacht. Der Streckenführung durch einen Kehrtunnel lässt an den Ringelschwanz eines Schweins denken. Die auch Wutachtalbahn genannte Strecke führt 25 Kilometer von Blumberg-Zollhaus nach Weizen, über vier Brücken, durch sechs Tunnels, und sie überwindet dabei 231 Höhenmeter. Die Fahrt in stilgerechten historischen Garnituren ermöglicht Blicke in die Wutachschlucht, in den Schwarzwald und bei gutem Wetter sogar bis zu den Alpen.

Änderungen vorbehalten!

TV-Magazin «Volldampf»

Seit 2006 produzieren Stefan Treier (Redaktion) und Adrian Baumann (Produktion) das TV-Magazin «Volldampf». «Volldampf» kommt 2015 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 **«100 Jahre Eisenbahn im Schanfigg – Die Chur-Arosa Bahn feiert Jubiläum».**

www.volldampf.tv

Börse

Spur N

Verkaufe in Spur N und HO, GS und WS: Neuwertige Loks, Personen- und Güterwagen aller bekannter Marken. Komplette Komponenten für ein grosses BW in Spur N. Vielfältiges Zubehör. Bitte Liste anfordern.
Georges Deuber, Mittelrütistrasse 2, 8500 Frauenfeld. Tel. 052 721 65 17, g.deuber@bluewin.ch

Spur H0m

Suche: Bemo RhB BFm 2/2 150 Benzintriebwagen.
Enrico Pirovino, Bannwaldweg 2, 7206 Igis. Tel. 081 322 60 41, mba@mbapiro.ch

Spur H0

V.: Arbeiterpullman H0, GS, OK: METROP neu: 1 × Blau-Weiss, 1 × Grün.
Rud. A. Itschner, Tel. 056 633 46 31, r.itschner @dtc.ch

V.: Sihltalbahn HO, GS, OK, Neu: HAG Lok, Wagen; METROP; Ce 4/4; HUI: 2 Pendelzüge. Div. 2- und 4-Achser und Loks.
Rud. A. Itschner, Tel. 056 633 46 31, r.itschner@dtc.ch

Suche: Modelleisenbahnen Spur H0 + N + H0m, auch ganze Sammlungen. Sofortige Abholung und Barzahlung.
Zeno Stirnemann, Sportstrasse 2, 8637 Laupen. Tel. 055 534 67 34, Mobile 079 335 20 69, stirnemannz@windowslive.com

Suche: Modelleisenbahnen H0 + N. Auch ganze Sammlungen.
M. Bloch, Haldeweg 2, 6263 Richenthal, Tel. 062 758 17 55, Fax 062 758 17 55, Mobile 079 298 81 50, roterpfeil@gmx.ch

!DER PREISHIT!
www.Lok-Deal.ch für alle Spuren.
Jérôme Rossel, Rebstockstrasse 19, 5628 Althäusern/Aristau, Mobile 076 389 33 55



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

Suche: Liliput Be 4/4, WS EBT 103.
Anton Steiner, Haltenweg 3, 3818 Grindelwald. Tel. 033 853 66 63 (ab 19 Uhr)

Verkaufe: Kibri B38074 + Faller B130280 + B103367. Je CHF 20.–
Walter Bleiker, Rütistrasse 9, 8903 Birmensdorf. Tel. 079 731 10 71, w.bleiker@gmx.ch

Suche: Oberleitung von Vollmer Nr. 1002 – 1005 – 1011 – 1012 – 1078.
Max Döbeli, Schlössliweg 4, 3075 Rüfenacht. Tel. 031 839 41 77

Suche: Modelleisenbahnen in allen Grössen, auch defekt!
M. Kupferschmid, Enetbachstrasse 5, 3507 Biglen. Tel. 079 387 92 16, romeo62@gmx.ch

Kaufe Modelleisenbahnen Spuren H0, H0m, N, Z, LGB.
Daniel Zaugg, Schlossgässli 3, 3400 Burgdorf. Tel. 078 697 21 66, d.zaugg@besonet.ch

Verkaufe: HAG Bodensee-Toggenburg-Komposition ABt, B, AB GS-Achsen + Beleuchtung, CHF 60.–; BDe 4/4 WS, analog gebraucht CHF 80.–; Re 6/6 WS-dig, neuwertig (ESU Lokpilot) <Murgenthal>, Rot, OVP, 200.–. Liliput: Komposition GB Wagen grün: F, B, A, AB neu + unbespielt, + C mit Schlusslicht, in OVP, en bloc CHF 140.–.
Loki Spezial Nr. 12 und 14, <Schmalspur im Modell> à je CHF 15.–. <Schmalspur Digest Nr. 1, 2, 3, nur en bloc: CHF 40.– plus Porto.
Bärtschi Roland, ch. de Noréaz 29, 1400 Cheseaux-Noréaz. Tel. 079 210 45 89, rolandbaertschi@sunrise.ch

Suche: Roco Nr. 43538 Kroko zum Ausschlachten.
Hans-Jörg Bachofner, Steini 324, 3765 Oberwil im Simmental, Tel. 033 783 17 60

Kaufe: Modelleisenbahnen und Zubehör in allen Spurweiten. Abholung ganze Schweiz.
Peter Christen, Hofstrasse 17, 4912 Aarwangen. Tel. 062 923 02 15, Mobile 079 373 23 56, pesche.christen@bluewin.ch

Spur 0m

Verkaufe: Ferro-Suisse: Loks und Wagen, Vitrinenmodelle, Liste verlangen.
Markus Steffen, Laufenbrunnenweg 1, 9472 Grabs. Tel 081 771 39 30, stemar@bluewin.ch

Spur 0

Suche: Buco Kontaktstück (Mitte) 8824 zur kleinen Kreuzung KE30°. Originalwerkzeug leider unauffindbar. Bin für einzelne Exemplare dankbar.
Wülser Peter, Blumenweg 5, 6110 Wolhusen, Tel. 041 490 24 21, peter.wuelser@gmx.ch

Verkaufe: BW-Diorama, 8 Weichen, im Bau.
Werner Beer, Gartenweg 8, 5034 Suhr, wbeer@bluewin.ch

Spur IIm

Suche: LGB Ge 4/4 II Klosters, LGB Ge 4/4 III Unesco, Kiss Ge 4/4 I rot analog, Kiss Ge 4/4 I grün analog, Kiss Ge 6/6 II grün analog, Kiss Ge 6/6 II rot analog.
Dähler Thomas, Route de St. Garin 26, 1742 Autigny. Tel. 079 345 25 64, daehler_t@bluewi n.ch

Literatur

Verkaufe: Jeanmaire Bücher u. viele andere (+USA), Zeitschriften, LOKI-Spezial, Modelleisenbahn/LOKI 1981–2011, Kataloge, Lemaco, Fulgurex, Metrop, Eletren, LGB, Märklin. Liste verlangen.
S. Züger, Chemin des Bluets 3, 1009 Pully, Tel. 021 729 71 32, Fax 021 729 55 84

Verschiedenes

V.: Original SBB Doppelsitzbank; Grau gestreift. L: 116/B: 64/H: 124, gut erhalten. Muss abgeholt werden.
Rud. A. Itschner, 056 633 46 31, E-Mail r.itschner @dtc.ch

Gratis: Diverse Holz-Platten, teils zugeschnitten für Swissmodul H0, 4 Böcke, einige Sagex-Platten. Muss abgeholt werden.
Thumm Dietmar, Unterfeld 1, 6102 Malters. Tel. 079 641 33 59, Fax 041 226 30 15, dietmar.thumm@augentagesklinik.com



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

LOKI DEPOT HORW
Nagelneue 2. Wahl-Loks von Hag mit 20% Rabatt
• Verkauf/Ankauf
• Beratung
• Reparaturen
Bei uns entsteht die grösste Echtzeitanlage der Schweiz (500 m²)!
Kantonsstrasse 71, 6048 Horw
Tel. 041 340 46 46, Fax 041 340 72 91
www.ldh-horw.ch, LDH-Horw@bluewin.ch

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

www.oldpullman.ch



Bestellung

Noch einfacher und bequemer geben Sie ihr Kleininserat im Internet auf: > www.loki.ch > Service > Börse > ausfüllen > senden

Platzieren Sie folgende Börsenanzeige in der nächstmöglichen Ausgabe unter folgender Rubrik (bitte ankreuzen):
· Z · Nm · N · H0m · H0 · 0m · 0 · I · IIm · 3½–7¼ Zoll · Verschiedenes · Literatur

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Jede angefangene Zeile wird voll verrechnet.
Bitte deutlich und mit schwarzer Farbe ausfüllen!

Preise (in CHF) für Abonnenten	Preise (in CHF) für Nichtabonnenten	
gratis		
20.00	50.00	
24.00	54.00	
28.00	58.00	
32.00	62.00	
jede weitere Zeile +2.00	+2.00	
+25.00	+25.00	· Bitte veröffentlichen Sie das beigelegte Foto mit meiner Börsenanzeige. (Breite: 42,8 mm, 4-farbig, Zusatzkosten: CHF 25.00)
+25.00	+25.00	· Ich wünsche eine Chiffre-Anzeige. (Zuschlag: CHF 25.00)

1. Dieser Börsenanzeigenteil steht LOKI-Lesern für private Anzeigen (Angebote oder Gesuche) zur Verfügung. Für LOKI-Abonnenten sind bei einer Anzeige pro Ausgabe die ersten 2 Zeilen (30 Zeichen inkl. Leer- und Satzzeichen) kostenlos. Die Anzeige wird in der nächstmöglichen Ausgabe veröffentlicht. Schnupper-Abonnenten sind von diesem Angebot ausgeschlossen. Bitte legen Sie der Bestellung kein Geld bei. Sie erhalten nach Erscheinen eine Rechnung.

2. Fachgeschäften oder Personen, die gewerbsähnlichen Handel mit Modellbahnartikeln treiben, steht die «Börse» nicht zur Verfügung. Hierfür ist der «normale» Anzeigenraum vorgesehen.

3. Bitte deutlich schreiben (Maschinen- oder Blockschrift). Jede Anzeige darf nur eine Spurweite oder Rubrik (Verschiedenes, Literatur) betreffen und muss die vollständige Adresse enthalten. Für jeden angebotenen Artikel muss der Verkaufspreis angegeben werden. Abkürzungen sind zu vermeiden. Für Übertragungsfehler sowie unleserliche Manuskripte übernehmen wir keine Haftung.

Absender:

Ihre Adresse wird gratis mitgedruckt.
(Wenn Sie dies nicht wünschen, bitte Chiffre-Anzeige wählen.)

Vorname:

Name:

Strasse/Nr.:

PLZ/Ort:

Land:

Telefon:

Mobile:

E-Mail:

Datum:

Ich beziehe LOKI im Jahres-Abonnement:
· Ja · Nein

Unterschrift:

Börsenanzeigen werden nur schriftlich angenommen. Rückfragen telefonisch unter +41 (0)62 723 56 05 oder +41 (0)79 128 13 99

Bestellung senden oder faxen an:
Lokpress AG, Frau Rita Lüthy,
Postfach 265, CH-5036 Oberentfelden,
Fax +41 (0)62 723 56 06,
rita.luethy@loki.ch, www.loki.ch

Insertionsschluss für Börsen-Inserate in LOKI 5/2015: Freitag, 2. April 2015.

Alle später eingehenden Anzeigen werden in der nächsten Ausgabe veröffentlicht.

Bahn aktuell

Säntisrundfahrt



Foto: Tibert Keller

In Walenstadt überholt der Hauptzug, geführt von der A 3/5 705, die kürzere Komposition mit der B 3/4 1367.



Foto: Armin Schmutz

B 3/4 1367 mit Teakholzspeisewagen, Erstklasswagen von Swiss Classic Train sowie zwei Bi Zweitklasswagen vom Verein Historische Eisenbahn Emmental, bei Richterswil, auf der Fahrt von Zürich nach Buchs, 27. Februar 2015.



Foto: Armin Schmutz

A 3/5 705 mit zwei Erst/Zweitklasswagen von SBB Historic, CIWL Speisewagen, zwei Erstklass-, ein Zweitklass- und Barwagen von Swiss Classic Train sowie Gepäckwagen, bei Berschis, auf der Fahrt von Zürich nach Buchs, 27. Februar 2015.



Foto: Tibert Keller

Während der Zugbildung begegnen sich beim Depot Buchs die beiden Dampfloks den ÖBB 1116 276 und SBB Re 4/4 11181.

Mit einem Grossaufgebot an Dampflokomotiven fand am 28. Februar 2015 eine grosse Winterfahrt rund um den Säntis statt. Die vom Verein Dampfgruppe Zürich aus Anlass seines 10-jährigen Bestehens perfekt organisierte Fahrt war schnell ausverkauft, sodass der Stammzug ab Zürich, geführt mit der A 3/5 705 und acht Wagen, durch einen zweiten Vierwagenzug mit der B 3/4 1367 verstärkt werden konnte. Der Erlös dieser Fahrt kommt übrigens der betriebsfähigen Aufarbeitung der Eb 3/5 5811 zu gute, an welcher der Verein seit einiger Zeit im Bahnpark Brugg arbeitet. Die Dampfgruppe Zürich betreut und betreibt auch die für diese Fahrt benützten Dampflokomotiven von SBB Historic. Die zwei Dampfzüge, in Zürich am gleichen Perron aufgestellt, verliessen den Bahnhof kurz nach acht Uhr nur innerhalb von 12 Minuten für die Fahrt dem Zürich- und Walensee entlang nach Sargans und Buchs. Der ausgeklügelte Fahrplan sah je einen Unterwegshalt vor mit Überholung durch den andern Dampfzug.

In Buchs wurden die beiden Züge für die Weiterfahrt vereinigt mit der B 3/4 als Vorspann vor der A 3/5 als Zuglok.

Ab Rorschach gesellte sich am Zugschluss noch die Eb 3/5 5819 als Schiebelok hinzu, um die 21–22 Promille steile Rampe hinauf nach St. Gallen zu bewältigen. Für die Weiterfahrt durch das Toggenburg wurden die Dampfloks während einer Pause in St. Fiden umgestellt. In der Reihenfolge Eb 3/5, A 3/5 und B 3/4 ging es am späten Nachmittag weiter via Wattwil und Rapperswil nach Wädenswil, von wo aus die Eb 3/5 als Lokzug weiterfuhr. An der Spitze führte nun die A3/5 vor der B 3/4 den Zug bereits bei Nacht dem Ausgangspunkt Zürich entgegen.

Am Regler der A 3/5 705 stand der allseits bekannte SBB-Lokführer und Dampflokexperte Sigi Liechti. Es war zugleich seine letzte Fahrt vor der Pensionierung nach knapp 45 Dienstjahren bei den SBB. Man kann füglich sagen, dass Sigi mit «allen Wassern» gewaschen wurde, kennt er doch praktisch jeden Lok- und Triebfahrzeugtyp, der seit seiner Anstellung am 4. Mai 1970 bei den Bundesbahnen in Betrieb war und ist. Für Sigi Liechti bedeutet die Bahn aber nicht nur Arbeit sondern auch Leidenschaft und Hobby. Er wird demnächst nochmals eine periodische Prüfung absolvieren, um sich für fünf weitere Jahre die Lizenz für den Fahrdienst zu sichern. So wird er weiterhin auf dem Führerstand anzutreffen sein, insbesondere auf den Dampfloks des Vereins Dampfgruppe Zürich und auf den Dampf- und Elektroloks des Vereins Mikado 1244! AS



Foto: Tibert Keller

Der ganze Zug mit 46 Wagenachsen passiert die Station Rüthi (SG).



Foto: Armin Schmutz

B 3/4 1367 und A 3/5 705 bei Salez-Sennwald, 27. Februar 2015.



Foto: Armin Schmutz

B 3/4 1367 und A 3/5 705 mit dem stattlichen 12-Wagenzug in der Nähe von Salez-Sennwald, 27. Februar 2015.



Foto: Tibert Keller

In St. Gallen St. Fiden wird der Zug nach Ergänzung der Vorräte neu formiert. Die Eb 3/5 5819 kommt an die Zugspitze.



Foto: Armin Schmutz

Mit vereinten Kräften ziehen die Eb 3/5 5819, die A 3/5 705 und die B 3/4 1367 den stattlichen, rund 700 Tonnen schweren 12-Wagenzug über die 16 Promille Steigung zwischen Herisau und Schachen, 27. Februar 2015.



Foto: Tibert Keller

In Dreifachtraktion überquert die eindrückliche Komposition den SOB-Sitterviadukt zwischen St. Gallen und Herisau.



Foto: Tibert Keller

Im letzten Licht verlässt der Zug das winterliche Wattwil im Toggenburg in Richtung Rickentunnel.



Die Ge 6/6 701 führt den aus sechs kurzen Bernina-Wagen gebildeten Planzug 1326 von St. Moritz via Zernez (Bild) nach Landquart.



Diese sonst für den Schlittelbetrieb am Albula bestimmte Komposition pendelt ausnahmsweise zwischen Samedan und Pontresina.



Planmässiger Zug 1327 ausnahmsweise gebildet aus den beiden Vororts-Allegras 3102 und 3105 bei Cinuos-chel.



Eine weitere Marathon-Komposition, diesmal mit den Ge 4/4 616 und 622 an beiden Enden, bei Celerina.



Nur bei einem Zugspaar war diese typische Marathonläufer-Komposition – hier mit den Ge 4/4 618 und 623 an beiden Enden – auch auf dem Abschnitt zwischen Cinuos-chel (Bild) und Carolina anzutreffen.



Früher Normalbetrieb, heute eine Rarität. Als Ersatz für die im Engadinverkehr benötigen Vororts-Allegras sind drei der vier Umläufe mit dem Vorgängermodell belegt. In Reichenau begegnen sich die Be 4/4 514 (hinten) und 516.

Fotos: Tibert Keller

Spezialitäten am Engadiner Skimarathon

Am 8. März 2015 profitierte der traditionelle Engadiner Skimarathon von prächtigen Wetterverhältnissen. Für diesen Grosskampftag hat die RhB für das Oberengadin wie üblich einen Sonderfahrplan aufgestellt. Mit Ausnahme der Ge 6/6 701, die unterschiedliche Kategorien von Zügen auf der Albula- und Vereinaachse bespannte, standen wie üblich nur neuere Triebfahrzeuge im Einsatz. Bemerkenswert waren die drei, aus Ge 4/4 II an beiden Enden bespannte acht-Wagen-Kompositionen, die hauptsächlich zwischen dem Zielgelände von S-chanf und St. Moritz pendelten. Wegen dem ständig dichteren Fahrplan musste ein Umlauf gar in Carolina wenden. Ausserdem standen auf der Vereina-Oberengadin-Achse zwei Doppelkompositionen Allegra-Vierteiler im Einsatz. Die alten Vorortspendelzüge ersetzten sie auf ihrem Stammgebiet zwischen Schiers und Thusis.

Am Nachmittag bediente ausschliesslich die Schlittelkomposition (nur 2. Klasse) den Abschnitt Samedan-Pontresina. TK

Dampfspektakel am Gotthard

Voraussichtlich ab nächstem August wird zwischen Brunnen und Erstfeld sowie zwischen Bodio und Castione-Arbedo die ETCS Level 2 Signalisation eingeführt. Die Zufahrt zur Gotthard-Bergstrecke wird somit nur noch für entsprechend ausgerüstete Triebfahrzeuge oder mit entsprechendem Vorspann möglich sein. So deklarierte denn auch der Deutsche Eisenbahnverein «Eisenbahn-Nostalgiefahrten-Bebra e. V.» seine Reise Anfang März 2015 als «Abschiedsfahrt mit zwei 01er über den Gotthard». Am Donnerstag, 5. März kam der am Vortag in München gestartete, ausgebuchte Siebenwagenzug mit der Dampflok 01 1066 der Ulmer Eisenbahnfreunde im Schlepp der Ae 6/6 11407 von Schaffhausen nach Wohlen.

Fast gleichzeitig traf aus Lyss kommend die Dampflok 01 202 des Vereins Pacific mit zwei Wagen des Swiss Classic Trains ein. Mit vereinten Kräften zogen beide Dampfloks die zusammengefügten Züge unter eindrücklichen Dampfwolken dem Gotthard entgegen. Am Zugschluss lief die Ae 6/6 mit, Vorschrift für die Fahrt durch den Gotthard-Scheiteltunnel, aber auch nützlich für das Nachschieben wo nötig, um die geplante v/max von 50 km/h des rund 800 Tonnen schweren Zuges in den 26–28 Promille Steigungen der Nordrampe einhalten zu können. Die Dampfloks wurden in Bellinzona abgehängt und der Zug mit der Ae 6/6 und der aus Luino gekommenen Ae 4/7 10987 ans Ziel in Locarno gebracht.

Der Freitag, 6. März sah für die Gäste eine Reise von Locarno nach Mendrisio vor. Die beiden Dampfloks reisten als Lokzug nach Chiasso weiter und wurden dort für die Rückfahrt gewendet.

Die Rückfahrt am Samstag, 7. März erfolgte ab Locarno in gleicher Formation wie auf der Hinfahrt: Dampflok 01 202, 01 1066, Reisezugwagen und Ae 6/6. Fast gleichzeitig machte sich in Luino ein Extrazug der Associazione Verbano Express mit der Dampflok 50 3673 auf den Weg Richtung Gotthard. Um etwa 9.30 Uhr trafen sich beide Züge in Giubiasco zur Parallelfahrt nach Bellinzona. Separat ging es anschliessend die Südrampe hinauf bis zum erneuten Rendez-vous in Rodi-Fiesso für die erneute Parallelfahrt bis Ambri-Piotta.

In Erstfeld schliesslich wartete die 50 3673 auf den Hauptzug, um mit den beiden 01er in Dreifach-Dampftraktion nach Wohlen zu dampfen. Der Verbano Express hingegen fuhr mit der Ae 4/7 10987 vor der Rückkehr in den Süden noch zu einer Kurzvisite nach Flüelen.

Nicht ganz nach Programm führte die Ae 6/6 den Hauptzug weiter nach Konstanz. Die 01 1066 wurde von der Ae 4/7 11026 als Lokzug nach Brugg gebracht, wo der am 5. März 2015 zufolge eines Radschadens ausgereihte Zusatztender mit Ölvorrat zum Auftanken der 01 1066 wartete. Anschliessend fuhren auch diese beiden weiter Richtung Norden. Die 50 3673 und 01 202 dampften noch gemeinsam bis Olten. Dort trennten sich die beiden mit Ziel Sissach für die 50er und Lyss für die 01. AS



Dampflok 01 202 vor 01 1066 bei Silenen auf dem Weg in den Süden, 5. März 2015.



Einfahrt in Göschenen, 5. März 2015.



Am Zugschluss lief die Ae 6/6 11407 Aargau mit, um wo nötig nachzuschieben, damit am Berg die Geschwindigkeit von 50 km/h eingehalten werden konnte. Durch den Scheiteltunnel ist eine Elektrolok Vorschrift, Göschenen, 5. März 2015.



In Wassen präsentieren sich die beiden Grossdampfloks auf dem Laufsteg der mittleren Meienreussbrücke, 7. März 2015.



Stattliche Dreifachtraktion Erstfeld – Wohlen mit den Dampfloks 50 3673, 01 202, 01 1066 und hinten nachlaufender Ae 6/6 11407, bei Steinen, 7. März 2015.

Fotos: Armin Schmutz



Für die Fahrgäste äusserst attraktive Parallelfahrt zwischen Rodi-Fiesso und Ambri Piotta. Auf dem hintern Gleis die 01 202 und 01 1066, vorne die 50 3673 des Verbano Express, 7. März 2015.

Neues «Heidi» erstmals in eigener Kraft bis nach Pontresina

Am 21. Februar 2015 hat die dem Club1889 gehörende G 3/4 11 «Heidi» erstmals während der seit vielen Jahren andauernden Wiederinbetriebnahme in eigener Kraft den Bahnhof Samedan verlassen. Anlass war eine Last- und Bremsprobefahrt, die nach Pontresina und zurück geführt hat. Der Zug war neben den restaurierten F2 4002 und L3 6603 zusätzlich mit der «Angstlok» Ge 2/4 222 bestückt. Auf der Rückfahrt übernahm der Zug auch einen zu überführenden Lebensmitteltransportwagen. Dieser Fahrt sind mehrere Bremsversuche im Samedaner Bahnhofsbereich vorangegangen. TK



Die nun ölgefeuerte G 3/4 11 bei leichtem Schneetreiben während Probefahrten vom 21. Februar in Samedan.



Last- und Bremsprobefahrt gleichentags, aufgenommen bei stärkerem Schneefall oberhalb von Punt Muragl. An zweiter Stelle die Ge 2/4 222, gefolgt vom F2 4002 und L3 6603.



Fotos: Tibert Keller

Rückfahrt der Probefahrt unterhalb von Pontresina. Hinter Lok 222 zusätzlich ein zu überführender Lb mit Lebensmittelbehälter. Das Schneetreiben hat weiter zugenommen.

Winterdampf in der Surselva

Ein seltenes Ereignis sind Dampfzüge in die Surselva, erst recht bei winterlichen Verhältnissen. So profitierte besonders die Hinfahrt vom 22. Februar, bespannt mit der G 4/5 107 von Landquart nach Disentis von einer frisch verschneiten Landschaft. TK



Rheinschlucht oberhalb der Station Versam im Neuschnee.



Fotos: Tibert Keller

Hier ab Trun arbeitet sich Lok 107 über die lange 27 Promille-Rampe hinauf nach Disentis.

Hybridlok im Einsatz

Am 11. März 2015 hatte die 487 001-0 von Swiss Rail Traffic bei der Sondermülldeponie in Kölliken einen Einsatz. Sie kam mit dem Eberhard-Zug von Niederglatt und fuhr später auch wieder dorthin zurück. SG



Foto: Stefan Gygax

Re 487 001-0 von SRT unterwegs auf fahrdrahtlosem Anschlussgleis in der Sondermülldeponie in Kölliken.

Fotos: Andreas Lindner



186 106 war am 28. Februar für BLS Cargo auf der Gotthardbahn unterwegs.



Neue Besitzverhältnisse bei Crossrail, dem Eigner der beiden 185er, hier in Erstfeld am letzten Februar-Tag.





Gewaltige Veränderungen im Gleisfeld von Erstfeld. Wie es wohl in zwei Jahren aussehen wird ...

Momentaufnahmen aus Erstfeld

186 106 ist seit Dezember 2013 für BLS Cargo im Einsatz. Die 2007 hergestellte Lokomotive ist für die Niederlande, Deutschland, Österreich, Italien und die Schweiz zugelassen.

Das Haltsignal rechts der Lokomotive verbietet das Befahren des entsprechenden Gleises. Der Blick vom Bahnsteig Richtung Depot auf leere Schotterflächen lässt deutlich werden: Der Bahnhof Erstfeld erfährt einschneidende Veränderungen.

Die 185 579-0 und 601-2 der Crossrail AG waren am 28.2. 2015 am Gotthard unterwegs. 51% der Anteile von Crossrail sind aktuell neu im Besitz der deutschen Rhenus-Gruppe. Die Wagen des Zuges gehören dem italienischen Unternehmen G.T.S. (General Transport Service S.p.A.) mit Sitz in Bari. Bis zur Neuordnung der Besitzverhältnisse der Crossrail AG hatte G.T.S. 10% der Anteile. AL





Engpass Erstfeld: Während Re 421 393-0 für den Schubdienst bereit steht, nutzt RABe 523 047 das gleiche Gleis als Wendepunkt der Zuger S-Bahn S2 Erstfeld – Baar Lindenpark.

Ge 6/6 702 wieder im Einsatz

Letztes Jahr hatte alles noch darauf hingedeutet, dass diese Lok nach ihrer letzten Fahrt vom 28. August 2014 von der Revision zurückgestellt und als erste ihrer Serie nicht wieder in Betrieb gehen würde.

Zwischenzeitlich hat die RhB angesichts der wider Erwarten kaum reduzierten Güterzugsleistungen entschieden, die 702 aus der «Versenkung» hervorzuholen und für die zusätzlichen Transporte zum den neuen Albulatunnel die Revision doch noch auszuführen. Am 24. Februar 2015, praktisch ein halbes Jahr nach der Stilllegung, absolvierte die Lok wieder erste Plandienste. TK



Fotos: Tibert Keller

Ge 6/6 702 (mit Revisionsdatum vom 27.2.2015) vor dem nur noch zwei Mal wöchentlich verkehrenden Disentiser Güterzugspaar während eines Kreuzungshalts in Trin.

RhB soll Brünig-dampflok wieder zum Dampfen bringen

Die Ballenberg-Dampfbahn lässt die beim Brand in Interlaken Ost vom 6. November 2013 stark beschädigte G 3/4 208 in der RhB Werkstätte Landquart bis etwa im Sommer wieder betriebsfähig herrichten. Dann soll die Lok zum hundertjährigen Bestehen der Strecke Interlaken Ost-Brienz wieder dampfen.

Demian Soder in Dintikon hat sich dem Kessel angenommen, der anschliessend zur Komplettierung der Lok ebenfalls nach Landquart gelangen wird. TK



Fotos: Tibert Keller

Brünig-Dampflok am 6. März 2015 nach Ankunft des Strassentransports vor der Landquarter RhB-Werkstätte.



Dieser Zug hat am 21. Februar auf der Fahrt nach Landquart eben Celerina verlassen und strebt Samedan zu.



Diesellok Gmf 28702 zusammen mit dem ABe 8/12 3502 bei Trin am 17. Februar.

Lokomotive ES 64 F4-207

Neun Jahre wird der EuroSprinter ES 64 F4 207 in diesem Jahr alt. 2006 bei Siemens unter der Fabriknummer 21241 hergestellt, kam die Lokomotive erstmals in der Farbgebung von Siemens Dispolok GmbH im Oktober 2006 als ES 64 F4-028 zum Einsatz. ES 64 F4-Lokomotiven wurde je nach Einsatzgebieten mit unterschiedlichen Länderpaketen ausgerüstet. ES 64 F4-028 war zuerst mit dem Länderpaket Class 189-VD für Deutschland, Österreich, Italien, Slowenien und Kroatien ausgerüstet. 2008 erfolgte eine Änderung in die Variante Class 189-VK (D und NL). 2009 erfolgte ein erneuter Umbau in die Variante Class 189-VO (D, NL und PL) und die Umbenennung in ES 64 F4-207 (9180 6189 207-4-D-DISPO Class 189-VO).

Mit erweiterten Zulassungen für Österreich und Rumänien war die Lokomotive Ende Februar in Erstfeld, damit weitab von ihrem Zulassungsbereich, mit unbekanntem Ziel abgestellt. AL

http://www.railcolor.net
http://de.wikipedia.org/wiki/Siemens_ES64F4



UIC-Raster mit Ländereinträgen an der ES 64 F4-207.

Winterbetrieb durchs Val Ormont

Die teilweise vom Schnee freigelegten Gleise auf der Talbrücke bei Les Planches zeugen vom vergeblichen Versuch der aus Diablerets kommenden Komposition, am 1. Februar 2015 die Kopfstation von Le Sépey zu erreichen. Wegen Motorenschadens wendete sich der Zug nach zwei Anläufen direkt, aber mit grosser Verspätung der Talfahrt nach Aigle zu. Denn zuvor musste der im Hintergrund erkennbare Gegenzug die Fahrgäste in Le Sépey abholen. TK



Fotos: Tibert Keller

Harter Winterbetrieb auch in der Westschweiz bei Les Planches auf der Linie von Aigle nach Les Diablerets.

Fotos: Tibert Keller



Fahrplanzug 1133 Chur–St.Moritz (hier in Reichenau) ist am 10. März für einen Firmenausflug gleich mit allen fünf RhB-Salonwagen As 1141–1144 und 1161 behängt.

Winterspezialitäten auf der RhB

Inbetriebsetzung neuer RhB Diesellok: Die Nummer zwei, die Gmf 28702, der neuen RhB-Dieselloks während einer der vielen Inbetriebssetzungsfahrten. Die drei anderen Exemplare weilen zu diesem Zeitpunkt alle im Deutschen Herstellerwerk Schalke.
RhB Vororts-Allegras im Langstreckeneinsatz: Eher selten ist die Kombination von zwei ABe 4/16 (Vierteiler-Allegra Nr. 3105 und 3101) und angehängtem AB-Wagen im Umlauf Landquart-Vereina-St. Moritz zu beobachten. TK

Fotos: Andreas Lindner



ES 64 F4-207 Ende Februar 2015 in Erstfeld.

Einen interessanten Kontrast zur modernen Siemens-Lokomotive stellte der Materialwagen des ehemaligen Depots Erstfeld, ein K2, dar.



Fortschritte auf der Riesen-Anlage in HO im Kirchmättli in Horw

Gigantisches Werk am Wachsen

Seit unserem letzten Bericht vor genau fünf Jahren über die werdende Grossbahn in HO im Ortszentrum von Horw, ist hier emsig weiter gebaut worden. Wesentlich mehr als nur Konturen im Technischen und im Gestalterischen sind jetzt unverkennbar auszumachen.



Von Martin von Meyenburg

Grossprojekte im Modellbahnwesen haben immer noch einen gewissen Seltenheitswert, obschon eigentlich die Ausdehnungen der Eisenbahn auch oder gerade bei massstäblichen Verkleinerungen in den Längenausdehnungen recht gross werden. Grösse hat bekanntlich ordentliche Tücken, nicht nur was den Raumbedarf anbelangt, auch die Bewältigung eines grossen Projekts ist anspruchsvoll. Das gilt übrigens nicht nur im Bereich der Modellbahn, grosse Bauprojekte ganz allgemein, auch bei der Eisenbahn, sind oft mehr als anspruchsvoll. Die Gefahr, dass der Überblick über alle komplexen Zusammenhänge verloren geht, ist immer wieder vorhanden, Beispiele dafür gibt es genug.

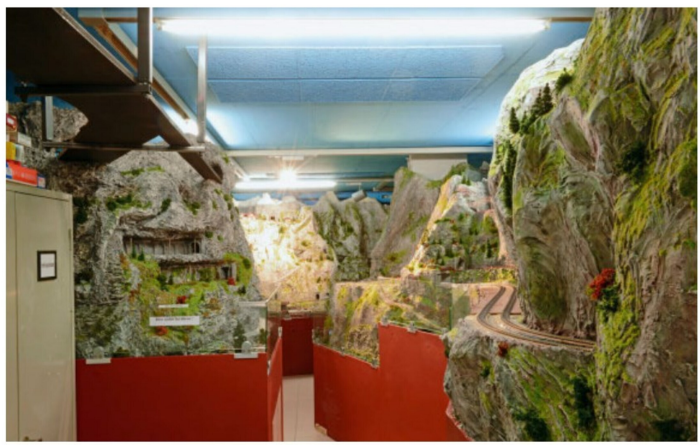
Weiterbau im MCH

Unser letzter Bericht über den Baufortschritt auf der 500 Quadratmeter grossen H0-Anlage im Horwer Kirchmättli ist genau vor 5 Jahren in LOKI 4/2010 publiziert worden. Damals waren erste Landschaftsgestaltungen in ihren Anfangsstrukturen erkennbar geworden, der immense Unterbau- und Gleisbau neigte sich dem nahen Ende zu. Unzählige Kabelstränge mit immensen Dimensionen in der Länge und auch in der Aderzahl waren nicht nur auszumachen, sie waren in grosser Zahl bereits auf der Anlage, aber auch im zentralen Kommandopult aufgeschaltet.

Die riesige Gleislänge von etwa 4,5 Kilometern Modellgleis in Spur H0 war eigentlich nie auf einmal einsehbar, zu gross war und ist die Anlage, auch als die grossen Kehrtürme mit den Schleifen zur Höhengewinnung noch weitgehend offen waren, also noch ohne die jetzt versteckenden Berge um sie herum. Wie auch immer, man stelle sich einmal vor, eine Gleislänge von 4600 Metern Gleis ergäbe in Wirklichkeit mit 87 multipliziert eine Strecke von etwas über 400 Kilometern, also mehr als quer durch die ganze Schweiz! Da verwundert es eigentlich nicht mehr, selbst wenn die in den angegebenen Gleislängen Bahnhöfe abgezogen werden, dass da ein Modellbahnzug eine ganz schöne Weile unterwegs ist, bis er wieder an seinem Ausgangspunkt angekommen ist. Die Rede ist da von 3 Stunden und 14 Minuten, wenn eines Tages alle Streckenblöcke in Betrieb sind, dürfte das locker mehr werden. Damit ist man weitgehend sicher, dass es sich hier um die grösste



Der Blick in die Tiefe der Anlage lässt unschwer erkennen, dass grosse Fortschritte erzielt wurden.



Beim Erkunden des Bauwerkes ist man mitten im Geschehen mit den gewaltigen Bergen drin.



Der hintere Teil wartet noch auf die landschaftliche Gestaltung, die Dimensionen sind beeindruckend.



Die Zugänglichkeit der unterirdischen Strecken wird durch Öffnungen in die Berge erreicht.



Erste Konturen der Stadt mit dem riesigen Bahnhof sind bereits auszumachen.



Im noch offenen Teil der Anlage sind die viele Meter Gleise verschlingenden Kehren voll präsent.

Modellbahn in H0 handelt, die in Echtzeit verkehrt. Bis da ist aber noch ein langer Weg, den die Mitglieder des MCH aber mit Elan weiter fortschreiten werden.

In den letzten fünf Jahren wurde nämlich wieder kräftig weitergebaut, in der Regel jeden Donnerstag etwa ab 18 Uhr, aus der regulären Arbeitspflicht Entlassene treffen sich teilweise sogar täglich, und wenn es auch nur zu einem Schwatz und Gedankenaustausch ist, der dann doch irgendwie in «Arbeitswut» ausartet. Man hat schliesslich mit diesem ambitiösen Projekt nicht nur ein Ziel, sondern mehrere Ziele vor Augen, in technischer, wie in optischer Hinsicht.

Zwischenzeitlich ist im Landschaftsbau sehr viel gebaut worden, die Berglandschaft hat jetzt wesentlich mehr als nur erste Konturen aufzuweisen, man kann sich jetzt sehr gut das Endprodukt vorstellen. Verschiedene Dörfer, auch städtische Agglomerationen, sind entstanden und auch bereits mit Elektrizität versorgt worden, die Reize von beleuchteten Modellsiedlungen stechen den bisher zahllosen Besuchern ganz besonders in die Augen.

Ausgedehnte Infrastruktur

In den vergangenen 5 Jahren sind neben dem Anlagenraum von 500 Quadratmetern Grundfläche weitere Räume für die Werkstätten dazu gekommen, so dass hier an hellen Arbeitsplätzen gearbeitet werden kann, die Einrichtungen und Stauräume für die Baumaterialien stehen professionellen Etablissements in keiner Weise nach. Weil auch, wie das bereits vor 5 Jahren angetönt wurde, zahlreiche Besucher immer wieder das gigantische Werk bestaunen, mussten die technischen Sicherheitseinrichtungen auf dem neusten Stand gehalten werden. Derzeit sind auch für den grossen Raum neben der bereits bestehenden Arbeitsbeleuchtung die verschiedenen Beleuchtungen für die Anlage in Bau und Programmierung, eine Aufgabe, die Zeit und spezielles Material verschlingen.

Die erwähnten vielen Besuche, auch von Firmen und sonstigen Vereinigungen, erforderten in der Zwischenzeit eine neue Kücheneinrichtung und entsprechend professionelle Lüftungsanlagen, damit die Gäste optimal kulinarisch verwöhnt werden können. Alle diese Einrichtungen dienen selbstredend auch den Klubmitgliedern an ihren Klubabenden jeweils am Donnerstag. ▷

Lesen Sie weiter auf Seite 83



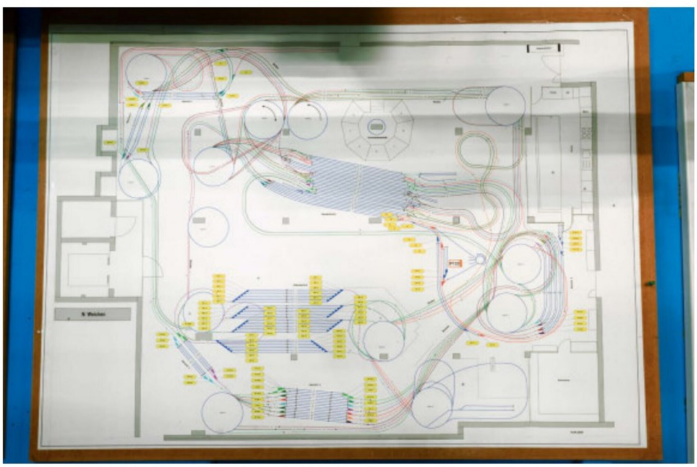
Bereits teilweise modelliertes Gebirgsmassiv.



Durch solche Überführungsbauwerke wird vermieden, dass man «unten durch» muss beim Besuch.

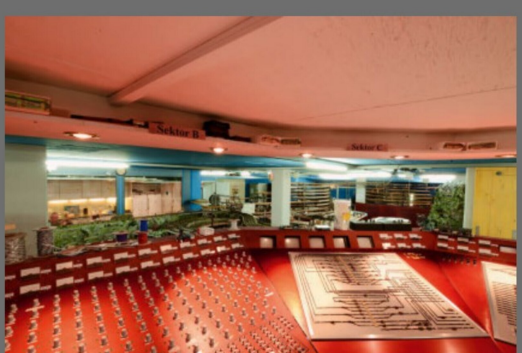


Die Klubfee Rita mit ihrem Gatten Roland Niggli.



Zur Erinnerung: Gleisplan zur Vorstellung der Situation im grossen Raum.

Steuerzentrale im Zentrum mit Überblick über das Anlagengeschehen



Dass hier etwas los ist, erhellt nur schon aus den vielen Bedienelementen.



Die Übersicht auf den Betrieb der Anlage ist durchaus gegeben.



Rolf Brunner ist mit den elektrischen Anschlüssen der Häuser beschäftigt.



Marino am Rhyn baut und verfeinert die vielen Gebäude.



Franz Eichman am Einbauen von Meterspurgleisen.



Yves Zemp bewahrt Ruhe und Überblick bei Elektrik und Elektronik.



Leo Schrötners Gebiet ist hier das umfangreiche Gestalten mit Gips.



Bruno Arnold in seinem Reich der Holzwerkstatt.



Claude Brunner sorgt oft für gute Unterhaltung, aber auch für Modellbau.



Franz Scherer ist Allrounder beim Anlagenbau, aber speziell in der Küche.

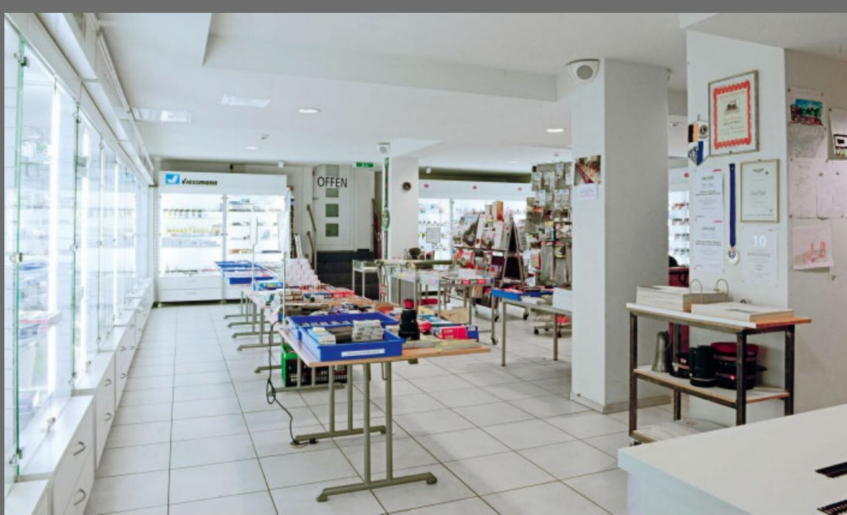


Die fertig gestalteten Ecken des grossen Bauwerkes zeigen schon sehr deutlich auch die Liebe zum kleinen Detail.



Wie in Wirklichkeit auch, ist etwa diese Station an einer der Meterspurlinien weit entfernt von den grossen Linien.

Gesamtübersicht Laden Loki Depot Horw



Räumlich abgetrennt, aber angrenzend an die Räume der grossen Anlage, ist das Lokal des Loki Depots Horw angesiedelt, das Roland Niggli betreibt. Der Raum ist so konzipiert, dass mit wenigen Handgriffen hier für Bankette aufgetischt werden kann, ein Multifunktionsraum sozusagen.

Grosszügiges Angebot im Loki Depot Horw



Bekanntlich ist die Modellbahnfirma HAG von Heinz Urech jetzt im benachbarten Kanton Nidwalden in Stans und Stansstaad angesiedelt. Roland Niggli hat sich zum Ziel gesetzt, aufgrund des hohen Qualitätsstandards, möglichst Vollsortiment aus dem Hause HAG zu führen. Die vielen hier präsentierten Modelle beweisen die rege Tätigkeit aus Stansstaad.

Neue Gebäudemodelle aus der Nachbarschaft von Horw



Bereit zum Einbau in die Anlage sind hier massstäblich gebaute Modelle von Gebäuden aus der unmittelbaren Nachbarschaft in der Gemeinde Horw. Das Geschäftshaus der Luzerner Kantonalbank und das Gemeindehaus von Horw werden in absehbarer Zeit ins grosse Werk integriert.

Etwas Technik im Kirchmättli

Die H0-Anlage ist eine Zweileiterbahn. Das Selbstblocksystem stammt von Lauer. Diese Blockkomponenten sind eingebaut und werden jetzt aufgeschaltet. Jeweils der erste Wagen in einem Zug wird mit einem Magneten ausgerüstet, der dann die Reedkontakte aktiviert. Es werden etwa 500 Reedkontakte eingebaut, auch diese Arbeit ist jetzt im Gange.

Aufgrund der immensen Gleislänge und der langen Betriebszeiten für eine einzige Runde bis zum Ausgangspunkt, werden weitgehend nur noch die robusten Loks von Hag verwendet. Der gute Draht nach Stans und Stansstaad zur neuen Firma Hag hat sich bisher bestens bewährt.

Die zusätzlich etwa 800 m Gleislänge aufweisenden Meterspurstrecken sind ebenfalls Zweileitergleise in Spur H0m, aufgeteilt in 3 verschiedene Bahnen, teilweise auch mit Zahnstangen. Hier wird digital gefahren mit einer PC-Steuerung von Win Digipet. Befehle an diese Steuerung werden neuerdings über grosse Touch-Screens in der grossen Kommandozentrale gegeben.

Klubleben im MCH

Die etwas spezielle Struktur des Modelleisenbahnclubs Kirchmättli Horw, auf die hier einzugehen den Rahmen der Berichterstattung sprengen würde, bringt es mit sich, dass seit einigen Jahren rein räumlich betrachtet, gleich nebenan die Räume des Loki Depots Horw angesiedelt sind. Die Verkaufsräume dieses Modellbahngeschäfts sind so angelegt, dass innert kurzer Zeit die zentrale Fläche für Bankette für bis zu 60 Personen hergerichtet werden kann. Das wird dann gebraucht, wenn grössere Besuchergruppen die Anlage besichtigen und anschliessend auch noch eine Mahlzeit einnehmen. Den üblichen Klubbetrieb tangieren diese Besuche jedoch nur am Rande. Wenn eine Besuchsgruppe angemeldet ist, müssen die Baustellen auf der Anlage soweit geräumt sein, dass ein Besuchsbetrieb überhaupt möglich ist. Sonst aber bleiben die Baustellen so eingerichtet, dass am kommenden Donnerstag jeweils förderlich wieder weiter gearbeitet werden kann.

Bei Besuchsbetrieb, betreuen je nach Grösse der Gruppen verschiedene Mitglieder die Untergruppen der Besucher. Ein grosses Gästebuch zeugt auch inhaltlich von der Begeisterung der bisher grossen Besucherschar im Kirchmättli.



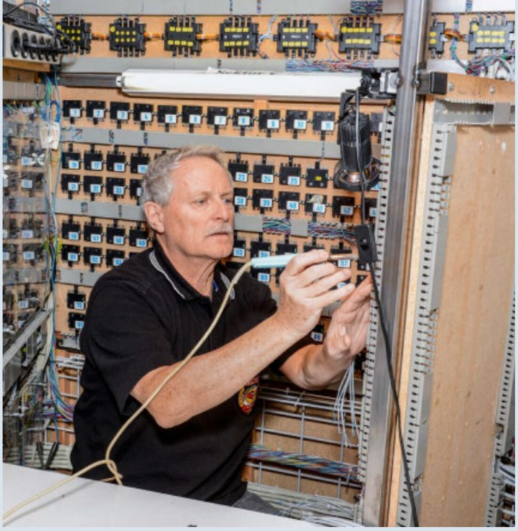
Diese schmucke Bergsiedlung ohne direkt benachbarten Bahnhof wird sehr realistisch wirken.



Das nur allzu selten anzutreffende Thema eines Kleinflugplatzes wurde in diesem Tal realisiert.



Hommage an Göppingen mit Märklins Hauptsitz, auch wenn vor dem Hause Zweileitergleise liegen.



Beat Stauffer ist mit Verdrahtungen in der Zentrale bestens beschäftigt.



Gulliermo (Gulli) Estevan baut hauptsächlich feine Fahrleitungen.



Roland Niggli hat als Projektleiter nicht nur elektrische Fäden in der Hand.



Franz Scherers feines Werk in der Küche gehört jeden Donnerstag …



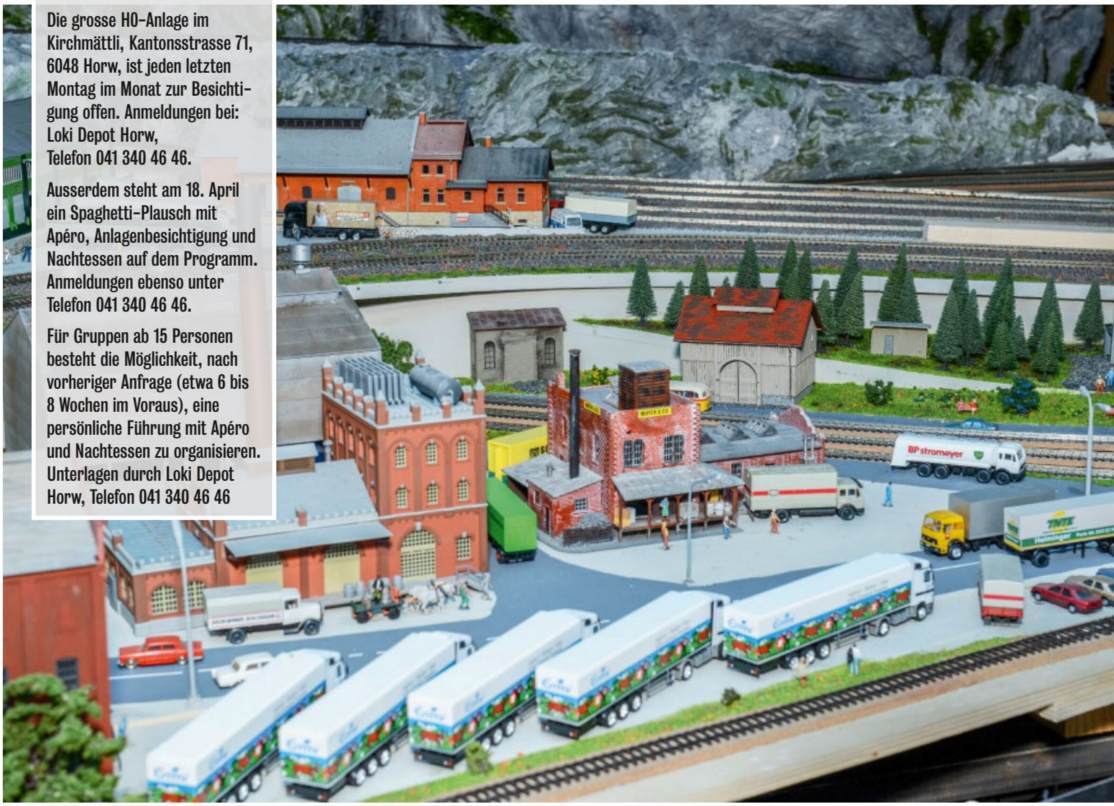
… zum Ritual nach getaner Arbeit, auf das sich alle rund um Präsident Peter von Rohr (4. v. l.) freuen. Die Abwesenden bedauern es umso mehr!

Besichtigungen im Kirchmättli

Die grosse H0-Anlage im Kirchmättli, Kantonsstrasse 71, 6048 Horw, ist jeden letzten Montag im Monat zur Besichtigung offen. Anmeldungen bei: Loki Depot Horw, Telefon 041 340 46 46.

Ausserdem steht am 18. April ein Spaghetti-Plausch mit Apéro, Anlagenbesichtigung und Nachtessen auf dem Programm. Anmeldungen ebenso unter Telefon 041 340 46 46.

Für Gruppen ab 15 Personen besteht die Möglichkeit, nach vorheriger Anfrage (etwa 6 bis 8 Wochen im Voraus), eine persönliche Führung mit Apéro und Nachtessen zu organisieren. Unterlagen durch Loki Depot Horw, Telefon 041 340 46 46



Logistik und Güterverkehr werden gestalterisch dereinst eine grosse Rolle spielen. Der Containerterminal beim grossen Bahnhof ist noch nicht errichtet.

Wichtig und zentral ist aber auch der «normale» Klubbetrieb mit den regelmässigen Bauabenden jeweils am Donnerstag, wo emsig gebaut wird. Zum eingespielten Ritual gehört zwingend das gemeinsame Nachtessen nach getaner Arbeit nach 21 Uhr. Franz Scherer klinkt sich etwas früher aus dem Anlagenbau aus und ist für die Zubereitung der Mahlzeit der hungrigen Kollegen besorgt, übrigens auch, wenn es bei Besuchsbetrieb wesentlich mehr zu tun gibt. Dann beginnt er jeweils schon sehr zeitig mit seinen Vorbereitungen.

Alle Jahre begibt sich der MCH auf Klubreise, je nach Destination zwei oder drei Tage.

Seit nunmehr 15 Jahren ist der MCH jetzt mit dem Bau der Grossanlage im Kirchmättli beschäftigt und hat gewaltige Leistungen vollbracht. Bis zum geplanten Vollbetrieb und der optischen Fertigstellung des Werkes ist noch die eine oder andere Parforce-Leistung erforderlich. Wir sind gespannt, wie das Ganze in wenigen Jahren aussehen wird, zuversichtlich darf man sicher sein. ○



Meterspurbahnen, teilweise auch mit Zahnradstrecken, bilden einen Kontrast zu den Hauptstrecken.



Anlagenbau der Spitzenklasse in 1:43,5

Nur eine Schmalspur-bahn um den Waldweiher

In einer mehrteiligen Serie(LOKI 4/2014 bis 1-2/2015) haben wir den Geländebaukünstler Helge Scholz beim Bau eines verträumten Waldweihers begleitet, den er für seine Schmalspuranlage gestaltet hat. Als Modellbahn-Magazin wollen wir unseren Lesern den Eisenbahnteil natürlich nicht vorenthalten, auch wenn es sich um kein schweizerisches Vorbild handelt.



Von Helge Scholz (Text und Fotos)

Umgibt man seine wertvollen Modelle mit dem entsprechenden Umfeld, ist deren Wirkung auf den Betrachter noch eindrucksvoller. Anlagen der Nenngrösse 0, hier speziell 0e, verlangen ein gewisses Mass an Eigenbaubereitschaft. Neben dem Bereich Fahrzeugpark ist im Gleichklang ein ebenso grosses Engagement für den Landschafts- und Gebäudebau notwendig. Meist vergehen Jahre oder Jahrzehnte bis das Abbild eines Vorbildthemas im Kleinen zufriedenstellend abgeschlossen ist.

Die Heilige Stelle

Die Handlung auf der Anlage spielt eigentlich nur zwischen der Helmmühle am Bahnhof Polenz, der Station mit Ausweich- und Stumpfgleis und dem sich an den Streckenbogen mit Bahnübergang anschliessenden Damm bis zu einem Felseinschnitt. Zwei Brücken über die Kleine Triebisch werden passiert und unterhalb des Balkonweges verschwindet die Bahnlinie in einem Felseinschnitt. So ist auch alles – leider der Gleise beraubt – heute noch zu sehen. Die Entdeckung des Waldweihers war 1987 bei einer Streckenbegehung, 22 Jahre nach der Betriebseinstellung, die Initialzündung für dieses Modellbahnprojekt. Vieles erscheint hier wie für den Modellbahnfreund konstruiert. Die Summe der einzigartigen Eindrücke ist aber ein reales Vorbild. Mit dieser sozusagen «eins» zu werden, ist die Basis, aus der Fülle von Nachbaumöglichkeiten sich genau für diese wenigen 200 Meter Schmalspurbahnstrecke aus dem einst 540 km langen Gesamtpaket jener Bahnen zu verschreiben.

Erlebnis 1 zu 43,5

Der Aufbau der «0e-Anlage Polenz» erstreckte sich über 12 Jahre. Fertig ist sie immer noch nicht. Kleine Ergänzungen warten immer noch auf ihre Vollendung und an manchen Stellen gibt es schon etwas zu restaurieren. Inzwischen ist ein weiterer Anlagenbereich betriebsbereit. Im Modellbahnraum steht nun eine V-förmige Anlage. Auf dem zweiten Teil ist das Ende der nach dem Felseinschnitt folgenden Steilstrecke zu sehen. Dabei wird eine Ziegelei mit Anschlussbahn und Drehscheibe auf dem Werkshof passiert und eine gegenüberliegenden Anschlussbahn zu einer Tongrube. Dies ist ein ganz anderes Thema, doch hier soll es um den Wald bei Polenz gehen.



Wir haben Glück und können wohl eine der letzten Fahrten einer sächsischen III K mit Klosesteuerung haut-



Landleben im Jahre 1932. Noch stellen Pferdefuhrwerke die wichtigste Lösung für die Transportaufgaben der



beziehungsweise kesselnah mitverfolgen.



Polenzer Bauern und Bäuerinnen dar.



Auf der Kleinen Triebisch spiegelt sich die mit ihrem Züglein nach Wilsdruff ausfahrende VI K.

Noch einige Zeit vor dem ersten Hammerschlag am Anlagenrahmen nach den Weihnachsfeiertagen 1997 war eine Umsetzung im Massstab von 1:43,5 eigentlich undenkbar. Das Hauptproblem war die Landschaft. So reifte ab 1987 zuerst ein H0e-Projekt. Die Sehnsucht, es eine Baugrösse darüber zu verwirklichen, bestand ohne Zweifel. Doch nüchtern betrachtet: Woher sollten gut 50 Laubbäume in 1:43,5 kommen? Woher zusätzliche 20 Fichten? Von der Möglichkeit einer elektrostatische Begrünung raunte man sich nur zu, ohne dass jemand wusste, wie es funktioniert und wie es wirkt. Laubbaum-Handarbeitsmodelle waren nicht finanzierbar und «nur» Grasmatten auszurollen schlicht und einfach eine Sünde.

Über die Jahre hinweg entwickelte sich das Angebot und die eigenen Fähigkeiten weiter. Aus «Hoffnungslosigkeit» wurde Mut, aus Mut ein festes Selbstbewusstsein, sich dieser Aufgabe zu stellen und sie zu erfüllen. Das Ergebnis steht heute auf gut 9 Quadratmetern im Modellbauraum und mit dieser Bilderreise kehren wir in jene Zeit zurück, als hier der Betrieb noch voll im Gange war. Ganz spezielle Blickwinkel erlauben es dank dem grösseren Massstab, durch das Tal zu wandeln.

Was bringt uns diese Art und Modellbahn eigentlich? Was könnte man auf dieser Fläche umsetzen? Und dann nur ein einsames Gleis mit Station und Nebengleis? Die Antwort ist einfach: Genau das, was viele andere Modellbahnfreunde ebenso an ihren Anlagen schätzen; nämlich zu träumen und sich in ein kleines eigenen Eisenbahn-Paradies zurückziehen zu können. Aber auch die Erfüllung finden, ein solches Unternehmen gemeistert zu haben und es mit guten Freunden teilen zu können. Die beiden Heimanlagen Ospizio-Bernina (H0m) und Wiesen (0m) von Bertrand Botzenhardt stehen dafür als faszinierende Schweizer Themen und Beispiele.

Drei Arbeitsöffnungen innerhalb der Anlagenfläche erlauben, fast alle Bereiche der Anlage erreichen zu können. Zusätzlich steht der gesamte Anlagenrahmen auf Rollen. So kann die 5,25 × 1,70 m messende



Grosser Bahnhof in Polenz. Die für Meissen bestimmte Milch wird zum Zug gerollt.



Hochbetrieb in Polenz: Eine I K nimmt zwei beladene Rollwagen auf, derweil die III K vorbeidampft.



Als Güterschuppen auf allen Stationen genügen ausrangierte Regelspurwagen.



Der Lokomotivreigen geht weiter – eine II K neu passiert die Rendlermühle. Wir zoomen ...



... etwas näher ran: Tatsächlich, Bauer Lehmann hat einen dicken Karpfen an der Angel!



Das Personal der I K nutzt die Rangierpause zur Triebwerkspflege.

Anlage auch von der Wand abgezogen werden. Aus dem Hobbyraum könnte man sie nur mit Hilfe der Kettensäge in «Bruchstücken» holen, obwohl eine diagonale Trennung des Rahmens unter dem Verlauf der Waldstrasse eingerichtet (aber noch nie genutzt) wurde. Diese Trennung «hätte» auch noch einen besonderen Sinn. So wie die Anlage derzeit zu betrachten ist schaut man auf die Rückseite des Stationsgebäudes. Anders herum, wie in LOKI 9/14 auf Seite 41 zu sehen ist, steht der Hang mit dem Fichtenwald vor der Nase des Betrachters. Die Anlage bietet also von beiden Seiten aus interessante Betrachtungsmöglichkeiten. (Jenes Motiv ist übrigens nach einem einmaligen Abziehen de Anlage von der Wand entstanden.) So könnte, was bisher noch nie praktiziert wurde, die Anlage geteilt werden und die Elemente im Raum um 180 Grad verdreht und neu montiert werden. Dann läge aber der Waldweiher im Hintergrund.

Doch zurück zu jenen angesprochenen Arbeitsöffnungen zwischen Waldweiher und Damm, einem Teil des Fichtenwaldes und der Wiese zwischen Station und Mühlengebäude. Aus ihnen heraus lassen sich grandiose Betrachtungspositionen gewinnen. Den Regler in der Hand steuert man den Zug an sich vorbei. Ist er durchgefahren, bleibt man einfach sitzen und geniesst den erlebten Augenblick noch einmal im Stillen. Das i-Tüpfelchen – der Lautsprecher des Geräuschsets von NOCH mit Waldesgeräuschen, einem krähenden Hahn in der Ferne und Plätschern von Wasser – befindet sich unter dem Fichtenwald. Die Fahrzeuge noch mit Sound zu bestücken, könnte ein kommender Schritt und weiterer Beweis sein, dass auch Polenz nicht fertig wird. Nun steigen wir aber einmal ein und wandern entlang der Strecke.

Mit dem «Heuwender» durch das Kleine Triebischtal

Gemeint ist dabei scherzhafterweise eine ganz besondere Gattung sächsischer Schmalspurlokomotiven. Lokomotiven der Gattung III K verfügten über einen Steuerung der Bauart Klose. Die Königlich Sächsischen

Staatseisenbahnen bestellten daher 1889 bei Krauss zwei dieser leistungsstärkeren Lokomotiven und ordnete sie in die Gattung Kr Kl T K ein. Eine zweite Serie über vier Maschinen wurde 1894 von der Sächsischen Maschinenfabrik in Chemnitz gefertigt, welche die Gattungsbezeichnung H Kl T K erhielten. 1896 wurden alle sechs Lokomotiven als K III und ab 1900 als III K bezeichnet. Alle sechs Exemplare wurden nach 1920 noch von der Deutschen Reichsbahn übernommen. In den Jahren 1922/23 wurden alle sechs Lokomotiven abgestellt und verschrottet.

Lok Nr. 36 kommt uns hier am Bahnübergang hinter der Station Polenz im Kleinen Triebischtal auf ihrem Weg nach Wilsdruff entgegen. Das Ballett der Stangen verknüpften die Eisenbahner der damaligen Zeit eben mit dem Wenden von Heu. Die Kuppelstange mit ihrer kreisenden Bewegung und das Auf-und-Ab des Doppelparallelogramms wirkt recht ungewöhnlich – Grund diesen Spitznamen ins Leben zu rufen, der sich bis heute erhalten hat.

Nur auf Modellbahnanlagen kommt gelegentlich eine solche Maschine des Weges. Hier handelt es sich um ein Eigenbaumodell im Massstab von 1:43,5. Bemo liefert das H0e-Pendant. Man kann schon sagen, dass kaum ein Teil dieses Modells nicht selbst angefertigt werden musste. Ausgenommen sind die Zahnräder des Schnecken-Stirnraggetriebes und der Motor. Erschwerend für den Modellbau solcher Vorbilder ist der nicht zu erlangende Vorbildvergleich. Wie ein Stütztender der sächsischen III K sich im Bogen verhält, nun darüber kann heute kein Mensch mehr aus dem Erinnerungsschatz ein Urteil abgeben. Originalzeichnungen aus den Herstellerwerken liefern bei mancher Frage auch keine Antwort. Somit gestalten sich die Entwicklung der Konstruktion und der eigentliche Aufbau des Modells zu einem Abenteuer.

Von den weitere Gattungen sächsischer Schmalspurlokomotiven befinden sich Modelle der I K, II K neu, IV K und VI K im Einsatz. Dazu kommt noch der VT 137 600. Dabei handelt es sich um einen lettischen Eigenbau der nach 1945 nach Deutschland gelangte und 1951 aufgearbeitet wurde. Im Sommerfahrplan 1952 rollt er zweimal täglich durch Polenz. So ergibt sich mit diesem Modell ein «Übergriff» in die Epoche III.

So sind wir bei einem besonderen Betrachtungswinkel angekommen, der Epoche.



Der Helmmüller schwingt die Sense, denn er will Herr und Meister über dem Adlerfarn bleiben.



Blick über die Wiese vor der Helmmühle zur Station – ein Hauch von Weite.



Kräht der Hahn auf dem Mist, ändert sich's Wetter, oder es bleibt wie es ist.



Nun aber nichts wie weg und Stativ und Fotoapparat in Sicherheit gebracht, bevor die Kühe des Müllers ins Galoppieren kommen!

Eigentlich soll die Anlage in den frühen 1930er-Jahren handeln. Seit der Streckeneröffnung sind gut 20 Jahre vergangen. Die Wunden des Bahnbaus sind vernarbt. Eine ebenso lange Zeitdifferenz wurde vom «gedachten» Zeitraum bis zum Einsatz des VT 137 600 im Jahr 1952 liegen. Die Natur im unberührten Kleinen Triebischtal wird sich in diesem Jahren nur wenig weiterentwickelt haben. So ist der Sprung vertretbar. Das Gesicht des Tales wird sich nicht grundlegend gewandelt haben. Ferner sind keine neuen Bauten hinzugekommen oder andere Aspekte, welche den Epochenwechsel offenlegen. Das wären beispielsweise neue Verkehrszeichen, neue Anschriften und Werbungstafeln, neue Anstriche an Fahnenmasten oder Schrankenbäumen usw. Kleine Details mit Wichtigkeit.

Hier hat sich einiges über die Jahre nicht verändert. Besonders die Abgeschiedenheit hat das Leben im Kleinen Triebischtal in Wald und Flur beeinflusst. Die Gegend wurde als sehr wildreich charakterisiert. So ist es auch glaubhaft, dass Weidmänner die Plattform des letzten Personenwagens gern zur Jagd benutzten. Von dort aus, erzählte mir ein Jäger, habe er in seiner Jugend sehr erfolgreich um Polenz herum Hasen geschossen. Bei den vielen Stunden in Tal, bei den Streifzügen über die Wiesen, um den See und im Fichtenwald schreckte auch ich nicht nur einmal Rehe, Hasen, Dachse und sogar einmal eine Wildschweinrotte auf. Letztere zum Glück ohne Frischlinge und einem «entspannten Keiler». So waren auch das Momente, die den Nachbau dieses Stückchen Wald mit Gleis und Weiher fundamentierten.

Auf zum Waldspaziergang

Schlendern wir nun über den Bahnübergang zur Rendlermühle. Doch an der Weggabelung soll es diesmal den Hang hinauf gehen. Aus dem wohl vor 40 Jahren gepflanzten Fichtenhain blicken wir hinunter zum Streckengleis. Hinter der Brücke mit den unterschiedlich mächtigen Trägern fallen unserer Blicke sogar noch auf den Waldweiher. Der Beobachtungsplatz ist in 1:43,5 etwas mühselig zu erreichen. Eine «Krabbeltour» unter die Anlage, das Herausdrücken und Übergeben des Einsatzteiles an eine helfende Person, bietet uns innerhalb der Arbeitsöffnung 2 einen Standort mit dem Merkmal «Natur pur». Zwischen den



Im aufgerollten Regelspurwagen könnte man fast die sächsische I K verstauen. Der typische Güterzug zuckelt an



Bei der III K ist nicht nur die Steuerung eine eigenwillige Konstruktion, sondern auch der Stütztender.



unserem Fotostandort vorbei nach Taubenheim.



Der Balkonweg gegenüber der Rendlermühle ist am Wochenende bei Ausflüglern sehr beliebt.



Waldblick aus einer der Arbeitsöffnungen. Gönnen wir uns zum Abschluss die Frage «Vorbild oder Modell?»

Fichtenstämmen hindurch gewinnt der lose Spruch «ich denk ich steh im Wald» eine ganz andere Bedeutung. Die Verwendung von Naturmaterial als optimalster Werkstoff für die Fichtenstämme wird bei diesen Blickwinkeln sicher deutlich. So ist es nicht verwunderlich das mancher Gast im Anlagenraum diesen Weg zum Waldblick auch nehmen «musste». Die Modellbahnphilosophie führt hier an die Grenze zwischen dem Fahrzeug- und Betriebsverliebten und dem Romantiker. Wer in welche Gruppe gehört beantwortet die Frage: Ist es entscheidend, was dort unten vorbei rollt?

Weitere Beobachtungspunkte konnten im Verlauf der Modellbauserie schon kennen gelernt werden. Aus der Arbeitsöffnung 1 am Weiher kann man hinauf zum Damm blicken oder vorsichtig den Kopf wenden und über die Wasserfläche zum «Alten Heinrich» schauen. Als Betrachter gewinnt man den Eindruck wirklich am Weiherufer zu stehen und über die Wasserfläche zum Schilfgürtel zu schauen. Die Weide vor der Helmmühle kaschiert die Arbeitsöffnung 3. Sie erlaubt einen visuellen Besuch am Gar-



tenzaun der Helmmühle oder den Blick hinauf zur Bahnstation. Bei den drei Arbeitsöffnungen konnten die Trennkanten an schon bestehende Geländeschnittlinien angepasst werden.

Freude, Erkenntnisse und Verpflichtungen

Diese drei Schwerpunkte prägten und prägen die Landschaftsanlage. Es ist nach meiner Erfahrung mit den Spur 0e-Modellen ein Trugschluss, wegen der grossen Nenngrösse, auf automatisch komfortable Fahreigenschaften zu schliessen. Lokomotiven wie Wagen müssen ständig gewartet werden. Das heisst Ölen, die Radreifen zu säubern, Stromabnehmer zu justieren, Federung des Fahrwerkes immer kontrollieren und weitere Kleinigkeiten. Grosse Eisenbahn verkleinert verlangt nach den gleichen Unterhaltskritierien wie beim Vorbild. Steilstreckenkletterer sind die Maschinen nicht unbedingt. So sollte man bei der Planung nicht nur auf den minimal befahrbaren Radius achten. Wie und ob eine Steigungsstrecke gemeistert werden kann müssen einfach Versuche auf einem Gleisstück in der Planungsphase offen legen. Die dort gewonnenen Werte können schnell «frustrieren». Lieber jetzt als später! So eine heikle Stelle ist die Ausfahrt auf die Anlage unterhalb des Balkonweges. Es hat Nerven gekostet meine Modelle zu bewegen ohne Ausgleisen aus der Steigung im Bogen auf die Gerade in ebene Lage zu fahren. Ständig besteht die Gefahr sich öffnender Lötstellen zwischen den Schienenstücken. Trotz einer konstanten Luftfeuchtigkeit und Temperatur im Anlagenraum «arbeitet» die Anlage. So ist man, um «stiller Geniesser am Streckenrand» sein zu dürfen, auch Schlosser, Elektriker, Lackierer, Schmied und Gärtner, was wohl viele Modelleisenbahnfreunde so unterschreiben könnten. Doch gerade dies macht Modellbahn zum wunderschönen Hobby mit ausreichend Betätigungsmöglichkeiten.

Nachdem die Landschaftsanlage Ihnen nun auch fern des Waldweihers präsentiert wurde, danke ich den LOKI-Lesern für das Interesse. Ein Modellbauer wird nie zur Ruhe kommen und vielleicht sehen wir uns mit einem Schweizer Thema einmal wieder. Wer weiss? Die Furka-Oberalp-Bahn zur Dampflokzeit und beginnenden Elektrifizierung – ein Thema was mir in den Fingerspitzen krabbelt!

Erfolgreich werben mit

LOKI

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 5/2015: 7. April 2015
LOKI 6/2015: 5. Mai 2015

Ihre Ansprechpartnerin für erfolgreiche Werbung:



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

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 2. US

B
Bahnorama GmbH, 3018 Bern 2. US
Bruderer Bahnen, 3072 Ostermundigen 97

H
Hess Modelleisenbahnen, 3123 Belp 2. US
Hobby-Centre, 1951 Sion 97

K
Kleinbahn Mech. Werkstätte, A-1230 Wien 66

L
LOKI DEPOT Horw, 6048 Horw 66
Lokschuppen Hagen-Haspe, DE-58135 Hagen-Haspe 2. US

M
Meigo Train GmbH, 8512 Thundorf 2. US

O
Old Pullmann Modellbau AG, 8712 Stäfa 66

R
Rittech SA, 1232 Confignon 66

S
SBB Historic, 3000 Bern 65 2. US
Spielwaren Reimann GmbH, 8201 Schaffhausen 2. US
Suter Roger, 6045 Meggen 97

Z
Zuba Tech St. Gallen GmbH, 9000 St. Gallen 97
Züri-Tech Modelleisenbahnen, 8001 Zürich 2. US

Beilage
Atlas Verlag, 1033 Cheseaux

suter-meggen.ch

Komplettes BEMO-Sortiment!

BEMO

mit über 200 verschiedenen BEMO-Modellen haben wir alle lieferbaren Schweizer Artikel ständig vorrätig und ausgestellt.

Ein Besuch lohnt sich im Laden oder
www.suter-meggen.ch
der Versand erfolgt innerhalb von 2 Arbeitstagen

Roger Suter
Riedweg 3
CH-6045 Meggen
Tel. 041 378 07 09
info@suter-meggen.ch

bruderer bahnen



Grosse Auswahl
an Top HAG Loks
analog und digital

bruderer bahnen
Nachfolger Herr Philipp Joss
Mitteldorfstrasse 45A, 3072 Ostermundigen
Telefon 031/931 90 20, Fax 031/931 90 28
www.obbo.ch, immer P

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

Fulgurex, Lemaco, HAG, Märklin, Fleischmann, Liliput, Roco, Bemo, usw.

Grosse Auswahl
Raritäten für Sammler
Prompter Versand nach überall

HOBBY-CENTRE

48, PLACE DU MIDI
1951 SION, TEL./FAX 027-322 48 63
www.hobby-centre.ch

Vorschau



Anlage

Estrichanlage in Spur H0
Trotz beschränkten Platzverhältnissen im Dachraum ist in den letzten Jahren eine grosszügig konzipierte H0-Anlage entstanden, die ganz mit dem PC gesteuert wird. Landschaftlich besticht sie durch geschickte Anordnung der Strecken mit recht ausgedehnten Landstrichen dazwischen.

Foto: Martin v. Meyenburg



Modellbau

Kleine Dinge – ganz gross
Marcel Ackle ist ein bekannter Name in der Modellbahnszene. An vielen Ausstellungen im In- und Ausland ist er mit seiner kleinen Tischwerkstatt präsent und erklärt mit Begeisterung, mit wie wenig Material- und Werkzeugaufwand, dafür mit umso mehr Geduld er verblüffende Kleinigkeiten schafft.

Foto: Bruno Kalberer



Anlagenplanung

Im Berner Jura
Der unspektakuläre Durchgangsbahnhof zwischen La Chaux de Fonds und der Abzweigstation Sombeval/Sonceboz kann Modellbahner durchaus in Bann ziehen. Hier sind mit Zugkreuzungen und Wagenladungsverkehr interessante Rangiermanöver auf moderatem Raum möglich.

Foto: Ingrid und Manfred Peter

Ab 24. April 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.

Impressum

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund

Nr. 4|2015 (April 2015)
35. Jahrgang
Erscheint monatlich, Doppelnummer in der Regel Juli/August

Einzelnummer
Schweiz: CHF 13.50
Europa: auf Anfrage

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 Dauerauftrag von den LOKI-Abonnenten günstiger bezogen werden können.

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, 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
mvonmeyenburg@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

Inserateberatung und -disposition
Rita Lüthy
Rita Lüthy, 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.luethy@loki.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

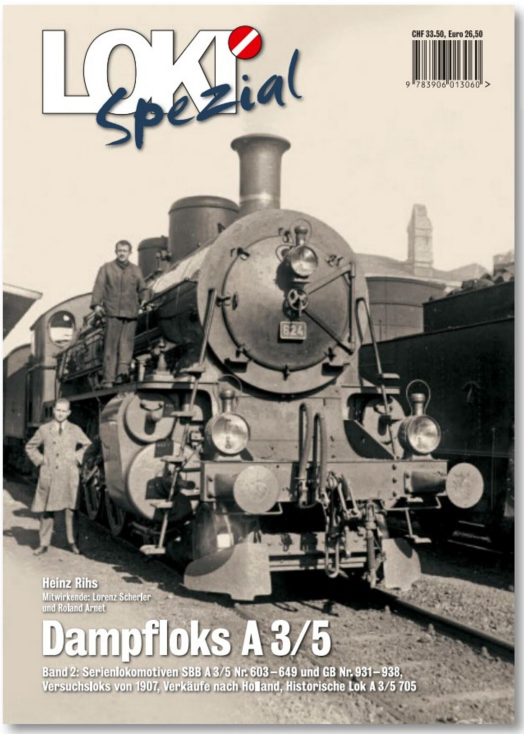
Vertrieb Einzelhandel Deutschland, Österreich und Niederlande
PARTNER Medienservices GmbH, Julius-Hölder-Strasse 47, D-70597 Stuttgart-Degerloch, Telefon +49 (0)711 72 52 227, Fax +49 (0)711 72 52 310, www.partner-medienservices.de

Repräsentant für Italien
Quaini Pubblicità, Via Meloria 7, I-20148 Mailand
Telefon +39 (0)2 39216180, Fax +39 (0)2 39217082

© 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, Bücher) 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-Anschrift ist leider nicht möglich. Wettbewerbe und Verlosungen finden unter Ausschluss der Öffentlichkeit und des Rechtsweges statt.

Geschichte der Schweizer Schnellzugdampflokomotive

Soeben erschienen!



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
- Elektrifikation und das Ende der Dampftraktion bei den SBB
- Die einzig Überlebende: Historische Lok A 3/5 Nr. 705

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

Umfang: 148 Seiten
Preis: CHF 33.50/Euro 26,50
ISBN: 978-3-906013-06-0

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

Ordnung in der LOKI-Sammlung

Mit dem LOKI-Sammelordner haben Sie die passende Möglichkeit, Ihre LOKI aufzubewahren und als Nachschlagewerk zu nutzen. Dank dem Ordner und der Stäbchenmechanik für jeweils einen Jahrgang sind die Hefte geordnet und sehen auch nach Jahren aus wie neu.



Bestell-Coupon

☐ Ich bestelle _____ Exemplar(e) des **LOKI-Sammelordners**

☐ **Ich bin LOKI-Abonnent** und erhalte daher den LOKI-Sammelordner **für CHF 15.00** anstelle von CHF 25.00 (exkl. Porto- und Versandkosten)

☐ **Ich bin kein LOKI-Abonnent** und bezahle für den LOKI-Sammelordner **CHF 25.00** (exkl. Porto und Versandkosten)

Meine Anschrift lautet:

Vorname Name

Strasse/Nr.

PLZ Ort

Telefon E-Mail

Datum Unterschrift

Gewünschte Zahlungsart

☐ Rechnung

☐ Kreditkarte ☐ MasterCard, Eurocard ☐ VISA Card

Nummer

Verfalldatum Sicherheitscode

Noch schneller geht's per Telefon
+41 (0)31 300 62 58, Fax +41 (0)31 300 63 90
oder E-Mail: leserservice@loki.ch

Coupon einsenden an: Stämpfli AG,
Postfach 8326, CH-3001 Bern