

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund



Wolfgang Zehnders H0-Anlage

Vision von Loisl im Estrichraum umgesetzt



Modell & Vorbild

Holztransporte auf
Schweizer Schienen



Blechbahnen

Pullman-Wagen für die
Schweiz von Märklin



Gartenbahn

Ofenbergbahn-Projekt
von Johannes Degen



Modelleisenbahnen

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



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 Hilzingen
Untere Giesswiesen 15
15 min von Schaffhausen entfernt

BERCHER & STERNLICHT

Aktionstage vom 7. bis 9. Mai



Die meisten Angebote finden Sie exklusiv
bei uns im Laden am Spalenberg 45 in Basel

www.berchersternlicht.ch

Veteran - Wiederauflage von Roco H0



Art.Nr. 72383 =
Art.Nr. 78383 ~

SBB Ae 4/6

h.r.gehri
Modelleisenbahnen

Anlageplanung / Versand / Umbauen / Reparaturen
Wehntalerstrasse 4 • CH-8162 Steinmaur
Fon 044 853 46 77 • Fax 044 853 46 79
www.hrgehri.ch • info@hrgehri.ch

Martigny 30 et 31 mai 2015 Fête anniversaire / Jubiläumsfest

Fahrten mit Postauto
und MC Triebwagen
Bahnausstellung

Voyages en car postal
et en train rétro
Exposition ferroviaire

Plus d'infos / Mehr Informationen :
www.trainnostalgique-trient.ch

RhB Thyristor-Lok Ge 4/4 II Nr. 611-633 Spur 0m (Lüpf 289 mm)

- Modelle komplett in Messing gefertigt, höchst detailliert mit MS-Feinguss- und Ätzteilen.
- Antrieb mit Faulhaber-Motoren über Stirnradgetriebe. Hervorragende Laufeigenschaften und adäquate Zugkraft.
- Wechselnde Stirnbeleuchtung. Digital alle Beleuchtungsvarianten des Vorbildes möglich.
- Schnittstelle für Digital-Decoder serienmässig vorhanden, ebenso Austauschmöglichkeit für Kadee-Kupplungen.
- Lieferbar als Fertigmodell mit feinsten Lackierung und Beschriftung. Auf Wunsch mit Verwitterungsfinish.



BRUNNEN
Modellbau

Im Jahr 1973 wurden bei der RhB die neuen Thyristor-Loks Ge 4/4 II Nr. 611 bis 620 in Betrieb genommen.

Den mechanischen Teil führte die Firma SLM in Winterthur aus, den elektrischen Teil fertigte die Firma Brown Boveri in Baden. Auf Grund der guten Erfahrungen mit diesen Triebfahrzeugen wurde im Jahre 1982 eine weitere Serie von 13 Einheiten (Nr. 621 bis 633) bestellt, deren Inbetriebnahme erfolgte in den Jahren 1984-1985.

model rail ag

Im Winkel 5 • 11 • 9485 Nendeln
Tel.: +423 / 373 21 30
Fax: +423 / 373 41 49
admin@modelrail.li • www.modelrail.li

Fotos: Martin v. Meyenburg



Man stelle sich mal vor:
Etwas über 50 Tonnen
Masse eines Wagens für
gerade mal 10 Schlafwa-
genpassagiere! Heute nur
noch im Modell denkbar.

Mehr Effizienz bitte!



Güterverkehr auf der Modellbahn
darf konkurrenzlos teuer sein.



Reisezüge mit exorbitanten
Sitzplatzkosten: Undenkbare 1:1!



Mit der heute strukturierten
Arbeitswelt nicht mehr vereinbar.

Dieser Tage ging im Nachgang zur Präsentation der Jahreszahlen 2014 der SBB die Meldung durch die Medien, die Aufsichtsgremien forderten von der SBB-Führung mehr Effizienz in der Abwicklung des Geschäfts. Von Preiserhöhung des massiv gestiegenen Unterhalts wegen und von weiterer Rationalisierung im Fahrkartenverkauf in den Bahnhöfen war die Rede. Anderes mehr kann man sich lebhaft vorstellen. Fast zeitgleich wurde durch Bundesbern verkündet, die schweizerischen Spitäler würden durch Unterbelegung zu wenig effizient geführt, auch hier sei Nachholbedarf an Effizienz gefragt. Dass solche Forderungen nach strukturierterem und effizienterem Arbeitsprozess der arbeitenden Bevölkerung in der Schweiz, aber auch anderswo, nicht ganz unbekant klingen mögen, versteht sich von selbst.

Also würde es fast ins heutige Schema passen, für die Modellbahn auch noch mehr Effizienz und Strukturiertheit zu fordern! Die professionellen Prozesse der Herstellung von Modellbahnen seien hier einmal ausgenommen, die Exponenten von allen namhaften Anbietern dürften davon ihre Lieder singen!

Sollte sich im hobby-mässigen Bereich ein Anlagen- oder Modellbauprojekt in einem durchaus strukturierten Rahmen bewegen, dann ist das nichts, aber auch gar nichts dagegen einzuwenden. Im Gegenteil: Wenn man dabei sogar für die tägliche Arbeit etwas davon abbekommen hat, wird das den Chef ganz besonders freuen. Aber, die Modellbahn als eine Fülle von möglichen Spiel- und Betätigungsarten darf bedenkenlos auch mal nur Freude bereiten, ohne an ihre Effizienz denken zu müssen. Kein Zug auf der Anlage oder in der Vitrine muss in irgendeiner Weise einen direkt kommerziellen Sinn aufweisen. Und selbst wenn man einmal etwas unbedacht und unstrukturiert über die Verhältnisse ein Modell oder so reingezogen hat, dann ist das ungeschickt, aber meist nach kurzer Zeit vergessen. Diese «Dummheit» bleibt nicht ewig in den Finanzbüchern als Mahnmal bestehen. Und das ist auch gut so.

An Meyenburg

PIERRE DOMINIQUE

www.pierredominique.com

**PIERRE DOMINIQUE, DAS SIND
 30'000 PRODUKTE ONLINE.
 MIT TÄGLICHEN NEUHEITEN VON
 240 VERSCHIEDENEN MARKEN !**

**SPEZIALIST IN
 Messing aller Marken**
 Fulgurex, Lemotec... auch Ankauf von Messingmodellen der SNCF
Collectors
 Längst vergriffene Modelle von Marken wie Roco, Rivarossi, Jouef...

**FRANKREICHS NR. 1 IN
 WARENPOSTEN UND
 MODELLBAHN-AKTIONEN**

Portokosten : € 15 per Post oder Portofrei ab € 399 (excl. MwSt.)
 Begleichung per Visa, Mastercard oder Banküberweisung (IBAN)

Tel : +33 148.60.44.84 Fax : +33 148.60.47.22
 B.P 40 F 93602 Aulnay sous Bois FRANCE Email : contact@pierredominique.com

Modelleisenbahnen  Plastik-Modellbau
 modellbahn-shop.ch

**Wir sind sehr gerne für Sie da.
 Freundlichkeit, Beratung und Preise 1A.
 Märklin, Roco und noch mehr,
 auf Ihren Besuch freuen wir uns sehr!**

Auch im Sortiment:
 Ferngesteuerte Flieger, Helis, Dampfmaschinen Wilesco
 und Revell-Bausätze

**Dienstag, 19. Mai 2015
 Märklin-Info-Digitaltag – 13.30 bis 18.30 Uhr**

Unterer Graben 1 CH-8400 Winterthur Tel. 052 212 79 79 Fax 052 212 79 76
info@modellbahn-shop.ch info@rc-modell-shop.ch

**WETTINGER
 SPIELZEUGBÖRSE**



Sammlerbörse
 für Eisenbahnen aller Spuen,
 Autos, Blechspielzeug, usw.

**Samstag, 2. Mai 2015,
 10 bis 15 Uhr, Sportzentrum Tägerhard, Wettingen**
 Auskunft: 056 624 38 02 / 079 404 47 54

 Nächste Wettinger Spielzeugbörse:
 29. August 2015

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 Spurgrossen
- 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

IHR MODELLBAHN-SPEZIALIST
WWW.HESS-MODELLBAHNEN.CH
 Bahnhofstrasse 8 – 3123 Belp – 031 812 07 03 – info@hess-modellbahnen.ch



WIR ZIEHEN UM!

Stossen Sie am 15./16. Mai 2015 mit uns auf unser neues Geschäft an und entdecken Sie die attraktiven Sonderangebote zur Eröffnung.

**Profitieren Sie von zusätzlichen
 5 % Eröffnungsrabatt auf
 unserem gesamten Sortiment.**

Modellbau

Guido Ghiotto, Brünllirain 9a, 4125 Riehen
 Tel. 061 641 21 72, Fax 061 643 92 47
g.ghiotto@bluewin.ch

Ihr Spezialist für

- ▶ Stellpultbau
- ▶ Steuerungen
- ▶ elektrische Bauteile
- ▶ RhB-Gebäude
- ▶ Kurse für Landschaftsbau

Bitte verlangen Sie
 Gratis-Unterlagen.



ZUBA-TECH  **Kundeneinladung**

Wir laden Sie herzlich zu unserem jährlichen ZUBA-Tag ein!

**Wann: Samstag, 30. Mai 2015
 von 9.00 bis 15.00 Uhr**

**Wo: Zuba-Tech Modelleisenbahnen St.Gallen GmbH
 Schützengasse 7 | 9000 St.Gallen
 Tel. +41 71 230 37 37
info@zuba-tech.ch**

HIGHLIGHTS:

- Digitalpräsentationen: ESU-Zentrale und ROCO Nextgeneration...
- Modulpräsentation der SNS – Spur N Schweiz...
- Feine St.Galler Bratwürste für alle Besucherinnen und Besucher...

Wir freuen uns auf Ihren Besuch. Ihr Zuba-Team!

**Öffnungszeiten und
 Online-Shop:
www.zuba-tech.ch**





Foto: Marcel Ackle

Marcel Ackle ist vielen Modellbahnern von LOKI-Berichten oder Ausstellungen her bekannt. Zu letzteren begleitet ihn seit einiger Zeit die frühere Chnollenbahn nicht mehr. Dafür hat er eine Ausstellungswand dabei mit Feldbahnbildern. Vielleicht wäre Bilderfeldbahn der richtigere Begriff für die dreidimensionalen, funktionstüchtigen Kunstwerke. **Ab Seite 28**



Foto: Karl Fischhauf

Das Ehepaar Peter war wieder einmal auf Reisen. Geht diese von Nürnberg aus südwärts, dann kommt es für uns in der Regel gut. Diesmal war der Berner Jura ihr Ziel: St-Imier, ein unspektakulärer Durchgangsbahnhof zwischen La Chaux de Fonds und der Abzweigstation Sornboval/Sonceboz wurde zum Thema eines Anlagenvorschlag. **Ab Seite 48**



Foto: Manfred Merz

Acht marktverantwortliche Unternehmen (MVU) gibt es beim Zürcher Verkehrsverbund ZVV. Dies war schon einmal eine gute Voraussetzung, um Streit zu verhindern. Es ging nämlich darum, einen vierteiligen Zug für Eigenwerbung zu bemalen. Fleischmann hat die Komposition mit acht unterschiedlichen Seitenwänden in Spur N umgesetzt. **Ab Seite 52**

Anlage	12
H0-Anlage nach einem Loisl-Vorschlag	
Digitaltechnik	24
Decodereinbau in Rocos SBB Am 4/4 (ex V 200) in Spur N	
Modellbau	28
In Marcel Ackles Modellbauwerkstatt	
Reportage	36
4. Spur-0-Expo.ch in Olten	
Modell & Vorbild	40
Holztransporte auf der Bahn (Teil 1)	
Anlagenplanung	48
Rangieren im Berner Jura: St-Imier	
Modellkritik	52
ZVV-Werbezug der Zürcher S-Bahn von Fleischmann in Spur N	
Modellbau	60
Individuelles aus Laserkits (Teil 3): Einfache Holzhütte	
Modellbau	76
Betonplatten von Langmesser-Modellwelt	
Modellbahngeschichte	80
Märklins Schweizer Pullman-Wagen (Teil 1)	
Modell & Vorbild	86
Ofenbergbahn-Projekt für Spur IIm in einem Zürcher Garten	

Rubriken

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



Titelbild

Foto: Martin v. Meyenburg



Für den Einstieg in die digitale Steuerung und mit Hilfe des PC gibt es keine Altersbeschränkung. Wolfgang Zehnder hat sich den Traum einer stattlichen H0-Anlage im Estrich des eigenen Hauses nach Vorschlägen von Loisl nach dem Übertritt in den Ruhestand verwirklicht. **Ab Seite 12**

Marktspiegel



Albulamodell H0

Bündner Kieswerk und Schweizer Bauernhaus

Die Beton- und Kieswerke in Unterrealta/Cazis dienen als Vorbild, an welches sich ein neuer Bausatz von Tom Wäflers Albulamodell-Shop anlehnt. Es macht sich selbstverständlich auch auf Anlagen hervorragend, wo keine RhB verkehrt.

Genaugenommen sind es zwei Gebäude, welche eine Kiesaufbreitungsanlage und Mischwerk mit Siloanlage in Anlehnung an die Beton- und Kieswerke in Unterrealta/Cazis darstellen. Die beiden H0-Gebäude werden einzeln angeboten. Sie sind sowohl als Bausatz wie auch als Fertigmodelle erhältlich. Fein detaillierte Förderbänder und weitere Ausgestaltungsdetails sind jeweils enthalten. Auch die aus geätzten Neusilber- und Polystyrol-Teilen bestehenden Förderbänder werden einzeln angeboten. Der Zusammenbau der CNC-gefrästen Polystyrol-Teile erfolgt mit handelsüblichem Plastikkleber. Der Preis für die Aufbereitungsanlage beträgt CHF 199.-, derjenige für das Mischwerk mit Silos CHF 229.-.

Im Weiteren ist neu ein typischer Schweizer Bauernhof mit angebautem Stall erhältlich. Der Bausatz besteht aus Resinguss, ergänzt mit Laser Cut-Holzteilen und ist einfach zusammenzubauen. Der Preis dieses Bausatzes beträgt CHF 115.-.

Noch ein Wort zum Anbieter Albulamodell: LOKI-Lesern sind die beiden Namen Ruedi Hanselmann und Tom Wäfler ein Begriff. Ersterer hat unter dem Namen HR-Modellbau über 20 Jahre lang nicht nur, aber vor allem die RhB-Modellbauszene in den Baugrößen H0 und 0 mitgeprägt und zahlreiche Gebäudebausätze sowie passendes Zubehör angeboten. Tom Wäfler, ein exzellenter Modell- und Anlagenbauer hat sich vor allem mit seinen fantastischen An-

lagen von Albula und Ruinaulta einen Namen gemacht.

Ruedi Hanselmann hat beschlossen, etwas kürzer zu treten und sich vermehrt seiner eigenen Modellbahn zu widmen. Deshalb hat er sein Programm an jüngere Kleinserienhersteller weitergegeben; das H0-Angebot wird neu von Tom Wäflers Albulamodell nicht nur angeboten, sondern auch laufend erweitert, das 1:45-Programm ist bei rk-Modellbau von Rolf und Rosmarie Kostrhon untergekommen.

Interessenten wenden sich bitte direkt an Albulamodell Shop, Tom Wäfler Horebstrasse 1, 8733 Eschenbach www.albulamodell.ch/shop, shop@albulamodell.ch





Roco HO

Aktuelle Lok- und Wagenneuheiten

Erste Neuheiten aus dem vorgesehenen Programm für 2015 wurden bereits an den Fachhandel ausgeliefert. Bei den Lokomotiven betrifft dies drei Varianten der Re 4/4 II die jeweils als digitalisierte tönende Modelle mit umfangreichen Soundfunktionen oder als DC-Ausführungen mit Schnittstelle, sowie auch in Dreileiterversion angeboten werden: SBB Re 4/4 II 11193 in Rot, Re 4/4 II im Design von Interregio Cargo sowie eine TEE-Variante mit neuer Betriebsnummer. Ebenfalls ausgeliefert sowohl für DC wie auch AC wurde die Ae 4/6 in Epoche IV mit abgeändertem Dach.

Bei den Güterwagen sind ein Hupac-Taschenwagen mit DHL-Wechselpritschen, ein Wascosa-Doppeltragwagen mit je einem Lloyd Triestino- und einem Evergreen-Container beladen sowie ein gedeckter Güterwagen vom Typ Gbs der SBB neu ausgeliefert worden.

Erhältlich im Fachhandel

Dampfatelier «Am Kilometer 103,455» G Feldbahndampflokomotive 1:13

Für die Freunde von Feld- und Schmalspurbahnen im Massstab 1:13 (1:13,3, 1:13,7, 1:14) bietet Markus Feigenwinter als Jahresneuheit 2015 eine B-gekuppelte Feldbahnlokomotive an. Durch die Verwendung von handelsüblichen Gleisen mit der Spurweite von 45 mm wird die vorbildliche Nachbildung von Feld- und Schmalspurbahnen mit der Originalspurweite von 600 mm ermöglicht.

Dieses in Kleinstserie handwerklich gefertigte Echtdampfmodell besitzt einen gasgefeuerten, einzügigen Flammrohrkessel, leisen Schlitzbrenner, Gasdüse mit Sinterfilter, Edelstahlüberhitzer und Abdampfkondensationsrohr. Die Kolben besitzen Silikondichtungen, die dazu gehörige Steuerung ermöglicht eine vorbildgerechte Umsteuerung. Die Räder sind elektrisch isoliert und die in selbstschmierenden Gleitstofflagern laufenden Achsen gefedert. Der Heissdampföler befindet sich auf dem Umlaufblech, wird direkt an der Zylinderdampfverteilung angeschlossen und ermöglicht mit sehr wenig Heissdampföl einen sauberen Betrieb. Das Modell ist serienmässig ausgerüstet mit Wassernachspeisung, Wasserstandanzeige, Dampfpeife, Manometer, Gasfüllkupplung und Entlüftungsventil (beides versteckt in einer aufklappbaren Werkzeugbox auf dem linken Wasserkasten). Mit einer Gastankfüllung sind Betriebszeiten von 40–60 Minuten möglich. Geliefert wird die Dampflok in einer Holztransportbox. Die zu montierende Kupplung und die Farbgebung der Dampflok kann frei gewählt werden. Auf Wunsch kann die Dampflok auch mit einem Schleppender geliefert werden.

Technische Daten:

Länge (ohne Kupplung) 300 mm, Breite 120 mm, Höhe 190 mm, Gewicht: ca. 5,5 kg, Spurweite: 45 mm (auf 32 mm umspurbar), Raddurchmesser: 34 mm, Radstand: 78 mm, Befahrbarer Radius: ab 600 mm (R1, abhängig vom Kupplungssystem), Zylinderbohrung: 15 mm, Kolbenhub: 17 mm, Schieberweg: 4 mm, Kesselinhalt: ca. 200 ml Gastankinhalt: ca. 80 ml, Ölerinhalt: ca. 5 ml.

Interessenten wenden sich direkt an:
Dampfatelier «Am Kilometer 103,455»
Markus Feigenwinter
 Kleebodenweg 9
 4142 Zwingen
 Tel. 061 761 80 25
dampfatelier@echtdampfmodelle.ch
www.echtdampfmodelle.ch





Minitrix N

Überlandbus der DB

Minitrix kümmert sich auch um das «Drumherum» auf der Modellbahnanlage. Die Minitrix Lasercut-Bausätze geniessen einen guten Ruf und wurden vom Markt sehr gut angenommen. Nun geht's an die verkehrstechnische Belegung von Strassen und Plätzen. Aktuell ist ein Displays mit 12 Omnibussen (Artikelnummer 65400) in den Fachhandel gelangt. Die Modelle sind zwar allesamt nach deutschem Vorbild gestaltet, der Eine oder der Andere findet aber sicher seinen Weg in die Schweiz, vorbildlich im Klettgau, in 1:160 sowieso.

Die Modelle sind sauber und massstäblich graviert. Die Einzelteile sind sehr passgenau gefertigt sowie sauber bedruckt. Den Bussen liegt separat eine Vorderachse bei, die nach deren Einbau eingeschlagene Vorderräder darstellen lässt. Der Bus muss dazu zerlegt werden. Am besten, man verbindet den Einbau der «lenkbaren Vorderachse» gleich mit der Bevölkerung mit Preiser-Passagieren, dazu lädt die durchgestaltete Inneneinrichtung und die grosszügige «Verglasung» nämlich ein.

Erhältlich im Fachhandel.

Hag Spezial HO

Vergoldete Lok die Nächste

Da in diesem Jahr bei HAG das Re 6/6-Lok vergoldet werden (Erweiterung zu den bereits hergestellten Ae 6/6 und Re 4/4). Dieses Modell wird wiederum nur in der bestellten Menge hergestellt. Die Lok 11604 trägt das Wappen von Faido, ohne Klima, runde Lampen und ohne UIC. Für eine definitive Bestellung wird eine Anzahlung von CHF 300.- fällig. Die Preise betragen:

Digital ca. CHF 1049.-, Analog ca. CHF 999.- und mit Sound ca. CHF 1149.-. Bestellschluss ist der 20. Mai, Liefertermin Weihnachten 2015.

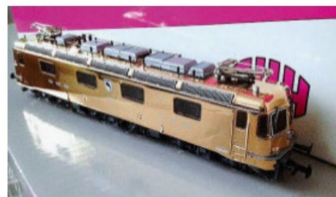
Interessenten wenden sich bitte direkt an:

André Germanier

Am Tych 25, 4665 Oftringen

Tel. 079 473 08 51

andre.germanier@hispeed.ch



Arnold/Hornby N

Kaffee-wagen

Jetzt passt es! Der letzte Arnold Nescafé-Silowagen basierte leider auf der falschen Form. Neu im Fachhandel ist der korrigierte Wagen (Artikelnummer HN 6304) erhältlich. Das Modell ist vorbildentsprechend sauber lackiert und beschriftet. In seinem seidenmatten Schwarz fällt der Wagen schon positiv auf. Auch technisch hat das Arnold-Modell mit Kinematik, Kuppelungsauflagen nach NEM und gute Rolleigenschaften viel zu bieten.

Erhältlich im Fachhandel.





AB-Modell Nm

Zwei neue RhB-Güterwagen

Für die RhB-Freunde auf kleiner Spur wurden zwei weitere Güterwagen neu ausgeliefert. Einerseits ist der gedeckte Güterwagen Gbk-v der Rhätischen Bahn in rotbrauner Lackierung verfügbar, andererseits hat der graue M1 der RhB ausreichend Vorbestellungen erhalten, so dass auch dieses Modell in den nächsten Tagen an die Vorbesteller ausgeliefert werden kann.

Interessenten wenden sich direkt an:
AB-Modell, Anja Bange Modellbau
 Im Stuckenbahn 6, D-58769 Nachrodt
 Fax +49 (0) 2352 33 48 62
info@n-schmalspur.de
www.n-schmalspur.de

Liliput HO

EW I im NPZ-Look

Von Liliput sind neue Leichtstahlwagen EW I der SBB in der Variante für NPZ-Züge greifbar. Den Zweitklasswagen (334983) gibt es mit neuer Betriebsnummer und erstmals ist ein reiner Erstklasswagen (334984) verfügbar. Beide Wagen weisen eine lupenreine Beschriftung sowie Kurzkupplungsmechanik auf.

Erhältlich im Fachhandel.



Roco HO

Schienenlaufband, Wagen und Schmalspur

Wer Lokomotiven, aber keine Anlage sein eigen nennt, kann mit dem neu ausgelieferten SmartRail Schienenlaufband seine Fahrzeuge trotzdem fahren lassen. Genauer gesagt ist es ein Fahren an Ort, denn die Lokomotive steht auf synchron laufenden, stromführenden Schienenbändern. Die Bedienung erfolgt über ein Smartphone, Tablet PC oder mittels der Tasten auf dem SmartRail (10815). Eine Lok gehört nicht zum Lieferumfang.

Keinen Sinn für den Betrieb auf dem SmartRail machen hingegen Wagen. Solche Neuheiten hat Roco aktuell auch ausgeliefert. Für Schweizer Modellbahner interessant ist ein dreiachsiger SBB-Autotransportwagen der STFA (67283). Ebenfalls ausgeliefert wurde ein Schnellzugwagen 2. Klasse der Italienischen Staatseisenbahnen FS der Epoche IV in rot-grauer Ausführung mit «Televisore»-Logo und Betriebsnummer für den internationalen Verkehr (64613).

Für die Freunde schmaler Spuren im Modell ist noch ein Digital-Starter Set in H0e (31028) zu erwähnen. Es enthält neben einer Schlepptenderdampflok Nr. 5 noch zwei Personen- und einen Gepäckwagen sowie einen Handregler multiMaus mit Bus-Verstärker und Steckernetzteil. Ebenfalls mit zur Packung gehört H0e-Schienenmaterial: 16 gerade (inkl. Anschlussgleis), 2 Handweichen links, 1 Handweiche rechts, 1 Ausgleichsbogen, 2 Ausgleichsgerade sowie 12 Bogen Standardradius.

Erhältlich im Fachhandel.



Szenen-News

Der Mai-Monatszug auf dem Kaeserberg

Doppelstock-Pendelzug S-Bahn Zürich 1990

Am 17. Mai vor genau 25 Jahren haben Bundesrat Adolf Ogi und Regierungsrat Hans Künzi die S-Bahn Zürich feierlich er-

öffnet. Der fahrplanmässige Betrieb begann zehn Tage später. Das Netz der S-Bahn erschloss damals ganzen Kanton Zürich. Es

hat inzwischen die Nachbarkantone erreicht und alle Erwartungen weit übertroffen. Die damals beschaffte Doppelstockflotte wurde erneuert und behindertengerecht umgestaltet. Am Kaeserberg sind die Züge noch so zu sehen, wie sie in den 90er Jahren unterwegs waren.

Für den Betrieb der S-Bahn Zürich beschafften die SBB ab 1989 insgesamt 115 doppelstöckige Pendelzüge. Als erste grosse Serie von Lokomotiven erhielten die Re 450 GTO-Thyristoren und Drehstrom-Asynchronmotoren. Prototypen dafür waren acht Re 456, die kurz zuvor der Bodensee-Toggenburg- und der Sihltal-Zürich-Üetliberg-Bahn geliefert wurden. Im Unterschied zu diesen Vorauslokomotiven haben die Re 450 nur einen Führerstand, da sie immer im Pendelzeugeinsatz verwendet werden. Alle Züge tragen Namen und Wappen von Zürcher Gemeinden (etwa die Re 450 031-0 Wald, hinterer Teil), ausgenommen die Re 450 064-1 City of Osaka (vorne) und Re 450 050-0 Wien (Kaeserberg, Zug Nr. 22), die an Städtepartnerschaften erinnern. (PD)

Foto: ZVG



2 Re 450, 6,4 MW, 148 Tonnen, Last: 24 Achsen, 352 Tonnen, 782 Plätze, V/max. 130 km/h.

Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO

Saisonbeginn für Dampfzüge

Der erste Sonntag im Mai ist im Zürcher Oberland gleichzeitig der Auftakt zur Dampfbahn-Saison. Die historischen Züge locken zu einer Reise in die Vergangenheit.

In der Freizeitregion vor den Toren Zürich fasziniert der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO mit einem ganz speziellen Reisevergnügen. Mit den beliebten Dampfzügen werden Besuchern gemütliche Reisen wie in alten Zeiten geboten. Die Region Zürcher Oberland ist ausserdem sehr geschichtsträchtig: Die Industrialisierung hat vor rund 150 Jahren den Alltag der Menschen geprägt, was bis heute sichtbar ist. So tragen auch die Züge des Dampfbahn-Vereins dazu bei und vermitteln ein bedeutendes Stück Eisenbahn- und Industriegeschichte.



Foto: DVZO, Hugo Wenger

Mit dem Dampfzug des DVZO unterwegs im industrie-, kultur- und technikgeschichtlichen Zürcher Oberland.

Die ersten beiden Monate der Saison werden geprägt sein vom Aufbau der 155-jährigen historischen Bahnhofshalle in Bauma. Offiziell eingeweiht wird das Baudenkmal von nationaler Bedeutung am 6. September. Bei diesem Bauwerk handelt es sich um die Personenhalle des ersten definitiven Bahnhofs der Stadt Basel. Auch während der Bauphase verkehren die Dampzüge uneingeschränkt ab und bis Bauma.

Die öffentlichen Dampzüge bestehen aus liebevoll restaurierten Originalwagen und zirkulieren zwischen Bauma und Hinwil. In den Zügen ist jeweils ein Buffetwa-

gen eingereiht. Das Angebot verführt zu einem spontanen Apéro oder einen feinen Zvieri, bestehend aus kulinarischen Genüssen der Region. Der DVZO pflegt das kulturelle Erbe Eisenbahn intensiv und mit viel Enthusiasmus. Der Verein und seine Mitglieder betreiben Geschichte zum Anfassen. Ein Besuch der Museumsbahn öffnet neue Welten, ermöglicht einen kleinen Einblick in die frühere Eisenbahntechnik. Auch für Gruppenausflüge und Extrafahrten ist die Dampfbahn eine willkommene Abwechslung. Ein Extrazug kann nach Wahl von einer Dampflokomotive oder auch einer

historischen Elektrolokomotive gezogen werden und fährt auch ausserhalb der Stammstrecke Bauma-Hinwil. Die Website www.dvzo.ch hält nähere Informationen bereit.

Jeden ersten und dritten Sonntag in den Monaten Mai bis Oktober verlassen die öffentlichen Dampzüge den Bahnhof Bauma um 09.30, 10.35, 12.30, 13.35, 14.40 und 15.50 Uhr. Den Bahnhof Hinwil verlassen die Züge um 10.30, 11.30, 13.30, 14.30, 15.45 und 16.45 Uhr. Ein Retourenbillet kostet 35 Franken. Kinder bis zum 16. Altersjahr reisen in Begleitung eines Erwachsenen gratis.

(Mitg.)



Im Souterrain der Firma Festo neu eingemietet.



Hell, geräumig und übersichtlich ist das neue Lokal.



Gross geschrieben wird kompetente Beratung.

Philippe Wengers Wemoba GmbH in Pieterlen bei Biel Glücklich über den Umzug

Schon bald wird es ein Jahr her sein, dass Philippe Wenger zusammen mit 12 Leuten eine Woche lang den Inhalt seines Ladengeschäftes in Pieterlen zusammenpackte, das noch Weiterverwendbare rund 150 Meter westwärts verfrachtete und in neu gemieteten Räumen ein neues Ladenlokal einrichtete. Wir fanden, es sei Zeit für einen Augenschein vor Ort, um zu erfahren, ob sich die Mühe des Umzuges gelohnt hat.

Ein gutgelauntes Ladenteam empfängt mich; schon mal ein gutes Zeichen. Und tatsächlich, die neue Lokalität präsentiert sich hell, geräumig und übersichtlich. Geschäftsinhaber Philippe Wenger bezeichnet die Umzugsaktion als grossen Glücksfall, im alten, nicht richtig heizbaren Gebäude mit undichtem Dach sei die Gefahr des aufkommenden «Schmuddel-Image» immer grösser geworden. Dann führt er mich als erstes zum «wichtigsten Ort im Laden», wie er sagt und setzt die Kaffeemaschine in Betrieb. Von dieser leicht erhöhten Plauderecke hat man einen hervorragenden Überblick über die gesamte Verkaufsfläche. Doch dies ist nicht die Hauptfunktion der «Empore». Hier kann der Kontakt mit Kunden gepflegt werden. Gerne geht vergessen, dass für viele Modellbahner das Gesellige und der Meinungsaustausch neben der Zugriffs- und

Informationsmöglichkeit auf Modelle und Produkte etwas sehr Wichtiges darstellen. Auf die Frage, ob das nicht die Leute einlade, im reich bestückten Verkaufslokal die Objekte genau zu studieren, vom Personal Informationen und Erklärungen bis zum Abwinken einzuordnen, um anschliessend die günstigsten Angebote übers Internet zu erwerben, antwortet Philippe Wenger: «Natürlich gibt es solche. Doch behandle er alle Kunden mit Respekt und da sei es doch angebracht, auch umgekehrt solchen zu erwarten. Und dazu müsse man halt auch einmal klar sagen, was man denkt.»

Recht hat er!

(bk)

Wemoba Modelleisenbahn Profi Center GmbH

Mo–Fr 13.30–18.30 Uhr
Sa 9.00–12.00 Uhr

Das neue Lokal befindet sich in unmittelbarer Nähe des alten Geschäftes und somit immer noch etwa 5 Gehminuten vom Bahnhof Pieterlen entfernt.

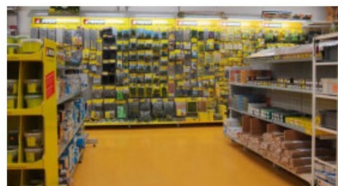
Büttenbergweg 19/Postfach 314
CH-2542 Pieterlen, Tel. 032 376 07 77
www.wemoba.ch



Der «wichtigste Ort»: Plauderecke mit Aussicht.



Zufriedener Philippe Wenger (l.) mit einem Kunden.



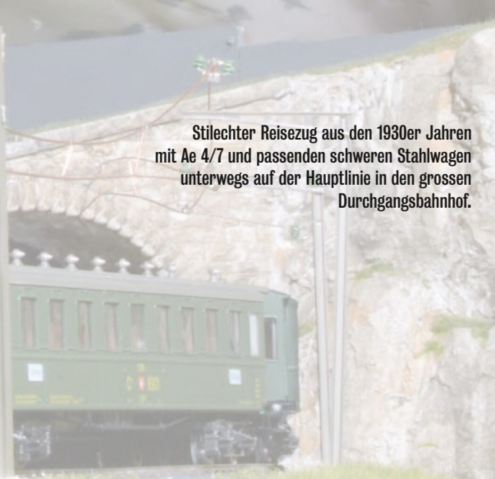
Den Modellbahner erwartet eine grosse Auswahl.



Realisierter Loisl-Vorschlag von 2001 für eine H0-Anlage

Von der Vision zur Realität

Der ungenutzte Estrichraum im Einfamilienhaus sollte für die Modellbahn genutzt werden, so die Vorgabe für einen Vorschlag von Loisl. Jetzt ist diese Vision 14 Jahre später mit kleinen Modifikationen in H0 umgesetzt worden und funktioniert mit PC-Steuerung zur vollen Zufriedenheit des Erbauers und Betreibers.



Stilechter Reisezug aus den 1930er Jahren mit Ae 4/7 und passenden schweren Stahlwagen unterwegs auf der Hauptlinie in den grossen Durchgangsbahnhof.



ICN der SBB auf Ablenkungsfahrt im Vorbahnhof.



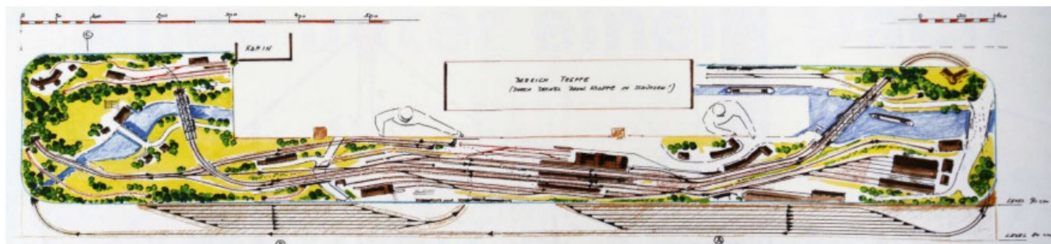
Auf der grosszügig angelegten Hauptstrecke ist der ICN unterwegs.



Die Nebenlinie wird aktuell durch einen Flirt der SBB bedient.



Fast ein Totalüberblick über den grossen Durchgangsbahnhof mit der dahinter angeordneten Stadt gegen die Dachschräge hin. Die Zugbeleuchtungen in den Reisezügen



Grundrissplan der Anlage von Loisl. Mit wenigen Modifikationen wurde nach diesem Plan gebaut.

Von Martin v. Meyenburg

Nicht wenige Zeitgenossen überlegen sich in ihren letzten Jahren der aktiven Berufstätigkeit, sich im ersehnten Ruhestand dann erst einmal etwas zurückzulehnen. Ein Ansinnen, das durchaus legitim ist, aber es braucht nicht unbedingt Standard zu sein. Diesem für ihn nicht anzustrebenden Standard wollte sich Wolfgang Zehnder ausgesprochen nicht anschliessen und ging recht untypisch vor, indem er für seine Gattin und sich auf den Ruhestand hin ein neues Einfamilienhaus errichten liess. Einen speziell ausgeschiedenen Modellbahnraum brauchte nicht ein-

geplant zu werden, es zeichnete sich ab, dass sich unter dem Dach ein ordentlich langer Estrichraum ergab, den man in der Folge für eine Modellbahnanlage nutzen könnte.

Langer Estrichraum für die Bahn

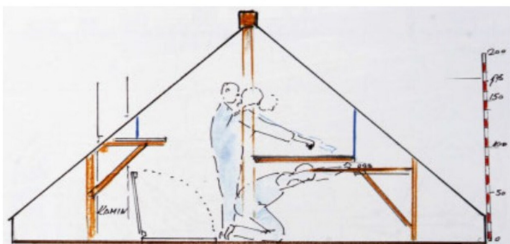
Im Hinblick auf diese nicht ganz abwegige Nutzung wurde der Raum isoliert, aber nicht speziell in der Grösse oder sonst für die vorgesehene Modellbahn hergerichtet. Nach Bezug des neuen Hauses galt es zuerst noch andere Dinge zu erledigen, als direkt in den Anlagenbau einzusteigen. Er-

fahrungen mit dem Bau von Eisenbahnen hatte Wolfgang Zehnder bereits viel früher mit einer Anlage in Spur 0 in einem Keller gesammelt, neu sollte die geplante Anlage in H0 realisiert werden, eben auf dem dafür doch ganz gut geeigneten Dachboden.

H0-Modelle von Märklin hatte Wolfgang Zehnder schon seit vielen Jahren in seinem Fundus, noch aus seiner beruflichen Zeit, als er direkt mit der Firma Märklin in der Schweiz zu tun hatte. Also war H0 nach der O-Anlage, die aber nie ganz fertig wurde, kein absolutes Neuland. Neuland betrat er aber bei der Planung der vorgesehenen H0-



sind weitgehend alle betriebsfähig und leuchten auch bei Stillstand etwa im Bahnhof mit der digitalen Steuerung.



Lois's Vision des Querschnittes der Anlage, so wie sie etwa realisiert wurde.



Blick von der anderen Seite ins Gleisfeld des Bahnhofes hinein.



Der imposante grosse Bahnhof mit der Stadt im Hintergrund.



Im Vorbahnhof ist hier einiges los gleich mit zwei gleichzeitig einfahrenden Zügen und der wartenden S-Bahn-Doppelstockkomposition. Der Flirt kommt von der einspu



Der Flirt ist an der einen Nebenbahnstation, die gleich Endbahnhof der einen Nebenlinie ist, angekommen.

Anlage auf dem Dachboden. Die immer wieder in der LOKI veröffentlichten Anlagen-vorschläge von Loisl, die in einigen Fällen aufgrund von konkreten Anfragen von Modellbahnern nach Anlagen, zugeschnitten auf ganz konkrete Räume, publiziert wurden, wagte es auch Wolfgang Zehnder, sich mit Loisl in Verbindung zu setzen, um ihm seine Idee der Modellbahn im Estrich zu schildern, ob es da eine gute Lösung geben könnte.

Das war im Jahr 2000, und man traf sich zu einer Besichtigung gleich vor Ort. Vermutlich etwa im Frühjahr 2001 präsent

tierte Loisl zwei ähnliche Vorschläge, wovon die dann später realisierte Variante in LOKI 6/2001, S. 22 ff. veröffentlicht wurde.

Hauptbahn mit Nebenbahnen

Der lang gezogene Estrichraum wurde gemessen, speziell der Querschnitt mit den Dachschrägen, die die Grösse der Anlage massgeblich auch beeinflusste. Weiter musste auch die Position der Öffnung für die Falltreppe berücksichtigt werden. Mit allen Einschränkungen ergab sich doch ein Konzept für vielfältigen Fahrbetrieb auf Haupt- und Nebenlinien, aufgrund der

Länge des Raumes sogar mit einem stattlichen Hauptbahnhof mit abgehenden Haupt- und Nebenlinien, wobei die Hauptlinien je in einen unterirdischen Schattenbahnhof münden sollten.

Loisls Vorliebe für eine Kombination mit einem schiffbaren Fluss, auf dem auch Güterverkehr stattfinden sollte, fand ebenso Einzug in den Vorschlag. Zudem sollte auch die Landschaft nicht zu kurz kommen.

Alle diese Eckwerte hat Wolfgang Zehnder weitgehend übernommen beim Aufbau seiner Anlage. Aufgrund der Zugänglichkeit namentlich zu den Schattenbahnhöfen,



...rigen Nebenstrecke, der Autozug aus dem Schattenbahnhof über eine doppelspurige Hauptstrecke.



Der Autozug von BLS Cargo verschwindet erneut im Untergrund, um nach dem Überwinden von Gleiswendeln wieder in einem Schattenbahnhof anzukommen.



Blick aus der Vogelperspektive auf den stattlichen Durchgangsbahnhof mit 6 Durchfahrtsgleisen.

reduzierte er die Anzahl Gleise je auf 5, sah dann aber zur Kompensation einen dritten Schattenbahnhof mit weiteren fünf Gleisen vor. Vom ursprünglichen Gestaltungskonzept wurde auch der stattliche Anteil mit dem schiffbaren Fluss übernommen, auf der anderen Anlagenseite auch die grossen Grünflächen mit Wiesen und Weiden, also keine Massierung von Gleisen all überall.

Digitale Steuerung

Von Anfang an war klar, dass digital gefahren werden sollte. Zuerst wurde mit dem Märklin-Digitalsystem gefahren, eine zweite

Generation wurde mit der Intellibox von Uhlenbrock durchgespielt, jetzt ist die dritte Generation mit der Ecos von ESU eingebaut, zusammen allerdings mit dem PC-Programm von RailRoad. Für die Rückmeldung der Zugpositionen auf den Bildschirmen wurde die dritte Schiene des verwendeten C-Gleises von Märklin zu Hilfe genommen.

Wolfgang Zehnder erklärt, er habe da mit dieser digitalen Steuerung recht viel Lehrgeld aufbringen müssen, bis es so funktionierte, wie es heute tatsächlich auch funktioniert. So trat er auch dem VSDM bei,

also dem Verein der Schweizer Digital-Modellbahner, wo er sich auch intensiv mit der neuen Materie befasste und engagiert am Vereinsleben partizipierte. Zwischenzeitlich hat er aber die Vorstandstätigkeit niedergelegt, Kontakt hat er jedoch immer noch. Technische Probleme mit digitalen Steuerungen interessieren ihn immer noch brennend.

Die Programmierung seiner Anlage und der Loks mit der PC-Software hat er selbstständig anhand des Handbuches vorgenommen. Die Sache läuft gut und sehr zufriedenstellend. Aufgrund der Gleisbe-



Landschaftlich reizvoll angelegte Partie mit Haupt- und Nebenlinie. Der grosse Bahnhof befindet sich links in der Fortsetzung des S-Bahn-Zuges.



Vor dem Bahnhof angeordnet ist die Steuerzentrale mit PC und Digitalzentrale.



Wolfgang Zenhder (I.) und Guido Ghiotto.



Abstellfelder für Loks und auch Industrieanlagen gehören zur städtischen Agglomeration.



Grosszügige Gestaltung auch auf der anderen Seite mit der grossen Brücke über den breiten Fluss oder Seelausläufer.



Der Kieszug mit einer der legendären Krokodillloks wird demnächst die grosse Brücke passieren.

setzungsmeldung über die C-Gleise, ist die Fahrleitung elektrisch nicht angeschlossen, sie dient lediglich der Optik.

Landschaft

Unterbau und Aufbau, so eben auch die elektrischen Installationen, das alles bereitete kaum Sorgen. Wenn solche auftraten, dann gab es Abhilfe. Nicht ganz sattelfest fühlte sich Wolfgang Zehnder im Bereich der Landschaftsgestaltung. Als er bei seinem Modellbahnhändler ein Diorama sah, fragte er nach dem Erbauer und ob dieser möglicherweise auch bereit wäre, Hilfe zu

leisten auf seiner bestehenden Modellbahnanlage. Da wurde er auf Guido Ghiotto verwiesen, der sich anbietet, solche Hilfestellungen zu übernehmen. Ghiotto präsentierte seine RhB-Anlage, wie das etwa auch auf einer reinen H0-Anlage aussehen könnte. Man wurde sich rasch einig und vereinbarte einen Besichtigungstermin auf der H0-Anlage im Estrich. Ein Teil der Landschaft war bereits gestaltet und begrünt, aber eigentlich nicht befriedigend.

Guido Ghiottos Vorschlag nach neuen aus Gips gegossenen Tunnelportalen wurde sofort nachgekommen, auch die Idee, Felsen

mit der Gips-Gussmethode in die Landschaft zu integrieren. Weitere Modifikationen wurden auch mit Freilegung von Gleisen vorgenommen, ohne jedoch den Gleisplan abzuändern. Ebenso wurde neu mit Heki- und Woodland-Material mit und dem Elektrostrasten die Begrünung vorgenommen.

Im gemeinsamen Dialog wurden die Lösungen erarbeitet und durchgeführt. So auch etwa die Gestaltung des Rebberges unterhalb des einen Landbahnhofes. Im Bereich des grossen Bahnhofes wurden Abstellgruppen neu angelegt. Eigentlich ist die Landschaftsgestaltung in den grossen



Nur allzu selten ist das Thema mit Wasser und Schiffen auf Modellbahnanlagen in der Schweiz anzutreffen, hier also eine löbliche Ausnahme.



Am Wasser befindet sich auch der andere Endbahnhof der einspurigen Nebenlinie, wo dieser Flirt zur Rückfahrt gewendet wird.



Regel Zugverkehr im Daurgangsbahnhof mit ICN der SBB und einem Leichtschnellzug. Die Grösse der Stadt rechtfertigt diesen Bahnhof.



Zügen jetzt abgeschlossen. Es fehlen jetzt noch Bäume und Figuren, die die Bahnsteige beleben sollen. Guido Ghiotto hat jetzt auch angefangen, an der elektrischen Anlage Modifikationen vorzunehmen. Nächste Arbeit wird auch sein, die Weichenantriebe auf einen eigenen Booster der Digitalsteuerung zu schalten.

Betrieb

Bis jetzt wurde eher spärlich Betrieb gemacht, das Bauen stand ganz eindeutig im Vordergrund. Jetzt, seitdem die Hauptarbeiten soweit fortgeschritten sind, kann auch vermehrt nur Betrieb gemacht werden, wobei das weitere Vorkommen immer noch im Fokus steht. So wurden etwa auch die Reisezugwagen mit Strom führenden Kupplungen und Beleuchtungen versehen.

Nach dem Motto «ohne Fleiss kein Preis» ist jetzt nach dem aufgebrachten Fleiss der Preis im Sinne eines Gewinns voll zu geniessen. Man spürt das auch und kann die Züge mit Genuss in der Landschaft im Vorbeifahren beobachten. ○



Ein Basler Combino wartet vor dem Bahnhof auf Fahrgäste.



Das stattliche Bahnhofgebäude passt auch zur grossen Stadt.



Postbus und Bus der BLT bedienen die Agglomeration.



Decodereinbau in Rocos SBB Am 4/4 (ex V 200) in Spur N

Immigranten-Diesel digital fit gemacht

Die V 200 der Deutschen Bundesbahn war über lange Zeit im N-Lieferprogramm des damals noch selbständigen Salzburger Herstellers Roco. Im kleinen, aber feinen N-Programm befand sich auch das Modell der deutschen Diesellok-Erfolgslokomotive. Unser N-Fachmann hat das analoge Modell digital aufgerüstet.

Von Manfred Merz (Text und Fotos)

Das Modell der V 200 verfügt über gute Lauf- und Zugeigenschaften, es ist solide gefertigt, hat einen fünfpoligen, schräg genuteten Motor und einen fast das gesamte Gehäuse füllenden massiven Metallrahmen. Letzterer verleiht der N-Maschine ein ordentliches Leistungsgewicht, das die «schwere» Diesellok auch für grössere Aufgaben qualifiziert. Für kurze Zeit, also analog zum Vorbild, wurde das Modell auch als Schweizer SBB Am 4/4 mit der Betriebsnummer 18267 (Roco Artikelnummer 23267) gefertigt und vertrieben. Wenn sich dieses Modell, noch mit deren analogem Innenleben, in Ihrem Depot befindet,

muss es dort nicht versauern. Wenn nicht; bis heute tauchen diese Modelle immer wieder auf dem «Gebrauchtmarkt» zu teilweise sehr interessanten Konditionen auf. Alles in Allem kann das betagte Roco-Modell auch noch heutigen Ansprüchen durchaus genügen, will sagen, es ist eigentlich viel zu schade für den schmückenden aber tristen Einsatz im Depot oder schlimmer, für den dauernden Vitrinen Einsatz. Einziges echtes Manko des betagten Roco-Modells ist seine stark überhöhte Endgeschwindigkeit.

Also – auf den Basteltisch mit dem Modell und Decoder eingebaut – das ist die lo-

gische Konsequenz. Nach näherer Betrachtung hat es sich zudem heraus gestellt, dass der Umbau recht einfach zu bewerkstelligen ist, ein echtes Einsteigerprojekt. Es werden keinerlei Säge- und Fräsarbeiten notwendig, es muss keine Platine untersucht, Leiterbahnen verfolgt und unterbrochen werden. Das richtige Umbauprojekt um sich der Materie «Digitalumbau» völlig entspannt und unbedarft zu nähern, etwas Vertrautheit mit dem Innenleben einer N-Lok und Grundkenntnisse beim Lötten (der Umgang mit dem LötKolben und nicht mit dem Bierkrug ist selbstverständlich gemeint!) sind allerdings Voraussetzung.

Material und Vorbereitungen

Wie gewohnt, stellen wir vor Projektstart sicher, dass alles dafür Benötigte vorhanden ist. Laut unserer Checkliste brauchen wir:

- ▶ eine Roco SBB Am 4/4 (ex DB V 200), Roco Artikelnummer 23267,
- ▶ einen Decoder, in unserem Falle einen Lenz SilverMini plus mit freien Anschlusslitzen (Artikelnummer 10310-02). Dieser Decoder passt mit 2,4 mm Dicke noch genau unter die Am 4/4-Haube.
- ▶ Dünnes Doppelklebeband, zum Beispiel von Scotch 3M,
- ▶ feine Schraubendreher (Kreuzschlitz), Pinzette, einen guten Seitenschneider, Schere sowie
- ▶ einen guten Lötkolben, besser eine Lötstation.

Derart ausgerüstet und zusätzlich versehen mit etwas Zeit, Lust und Musse können wir mit diesem «Einsteigerprojekt» loslegen.

Nur wenn das Modell auch analog einwandfrei läuft, ist es für einen Digitalumbau geeignet. Der Decoder ist kein Allheilmittel für verschleiss- und altersbedingte «Zipperlein». Mechanik und Elektrik des Modells müssen in Ordnung sein, das Modell absolut reibungslos laufen. Unser Exemplar stand als extreme «Rennsammel» schwerpunktmässig in der Vitrine, deren Mechanik zeigte sich daher weitgehend «jungfräulich». Etwas säurefreies Öl und einige befreiende Runden auf der (analogen) Anlage reichten aus, um die gewünschten guten Fahreigenschaften zu erhalten.

Mechanische Arbeiten

Erste aktive Massnahme zum Digitalumbau ist das Zerlegen des Modells. Die Roco-Konstrukteure haben es uns mit ihrer durchdachten Technik einfach gemacht. Nach Ziehen aller vier Puffer lässt sich das Kunststoffgehäuse leicht nach oben abnehmen. Nachdem die vier von den Drehgestellen kommenden Kabel abgelötet sind, werden die beiden oberen Kreuzschlitzschrauben heraus gedreht und die Hauptplatine abgenommen. Nächster Schritt ist

die Abnahme der beiden Abdeckungen, damit die Kardantriebe zugänglich werden. Sie sind lediglich aufgelegt. Nach Lösen einer Schraube von unten am Chassis kann die komplette, gegenüber anderen Modellen um 90° verdreht eingebaute, Antriebseinheit nach oben heraus gehievt werden. Achten Sie dabei auf die beiden Kardanwellen, sie lassen sich aber in der Regel leicht von den Kreuzköpfen lösen. Markieren Sie bitte die Oberseite des Motors, damit er später wieder richtig herum eingesetzt werden kann. Beim um 180° verdrehen Einbau, was technisch ohne weiteres machbar ist, «droht» die Fahrtrichtungsumkehr.

Elektrische Arbeiten

Die elektrischen Komponenten wie Entstördrossel, bestehend aus Spule und Kondensator, sowie die beiden Dioden, sind für einen Digitalbetrieb nicht nötig und werden konsequenterweise komplett ausgelötet. Das ist auch schon die einzige Änderung, welche die Hauptplatine im Rahmen des Umbaus über sich ergehen lassen muss. Als Nächstes muss der Minusanschluss des Motors vorbereitet werden. Im Originalzustand holt sich der Motor über eine Spiralfeder den Minuspol direkt vom Chassis. Diese Feder darf nicht mehr verwendet werden, der Anschluss erfolgt neu direkt über das graue Kabel des Decoders. Nehmen Sie für die Lötarbeiten den Kohlehalter samt Feder und Kohle aus dem Motor heraus. Durch das relativ starke Erwärmen beim Löten besteht die Gefahr, dass sich das Kunststoffgehäuse des Motors verformt und der Kohlehalter nicht mehr richtig in der Bohrung hält. Nach dem Anlöten des grauen Decoder-Kabels wird der Halter samt Feder und Kohle wieder eingesteckt. Zur Sicherheit, um einen Kurzschluss zum Chassis zu vermeiden, wird der so «präparierte» Motoranschluss mit etwas Klebeband isoliert. Nun kann der Motor bereits wieder eingebaut werden. Durch leichtes Hin- und Herdrehen an der Schwungmasse rasten die zuvor in Position gebrachten Kardangelenke auch wieder leicht ein. Nach dem der Motor mit der Schraube von unten wieder befestigt wurde, kann die Hauptplatine aufgesetzt



Die solide Mechanik des Roco-Modells.



Die Platine ist bereits ausgebaut.

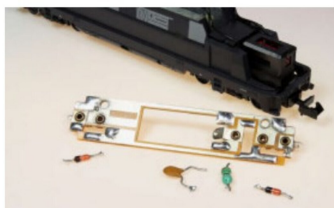


Ein fünfpoliger Motor treibt die Lok an.

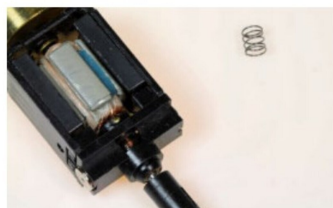
und verschraubt werden. Achten sie bitte darauf, ob die vom Motor kommende graue Litze nicht verklemmt. Gegebenenfalls die Platine in diesem Bereich etwas ausfeilen.

Als nächstes werden die von den Drehgestellen kommenden vier Kabel wieder an ihren ursprünglichen Platz angelötet. Mit dünnem doppelseitigem Klebeband wird der Decoder auf den Motor befestigt. Wir verwendeten ganz bewusst einen Lenz-Decoder SilverMini plus. Zwischen Gehäuse und Mechanik des Roco-Modells findet dieser mit seiner Dicke von 2,4 mm gerade so seinen Platz.

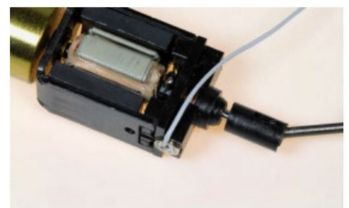
Entfetten Sie zuvor die Klebefläche auf dem Motor gründlich, hier hat sich der Nagellackentferner der Liebsten bestens bewährt. Nun wird die elektrische Verbind-



Nicht benötigte Bauteile werden entfernt.



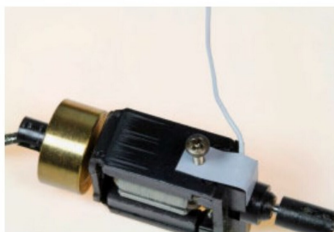
Auch diese Stahlfeder muss weg.



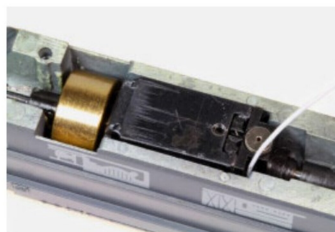
Ein graues Kabel wird als erstes angelötet.



Es wird auf eine flache Lötstelle geachtet.



Zur Sicherheit: Isolierung mit Band.



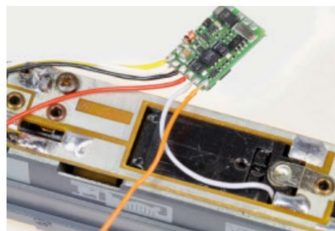
Der Motor darf seinen Platz wieder einnehmen.



Auch die Platine schraubt man wieder auf.



Nun kommt der Decoder mit ins Spiel.



Das Anschließen des Motors am Decoder.

dung zwischen Lok und Decoder hergestellt. Die schwarze Litze kommt an den linken Gleisanschluss. Das ist der, der mit den beiden Befestigungsschrauben der Platine auch elektrisch mit dem Chassis verbunden ist. Die rote Decoder-Litze kommt an den rechten Gleisanschluss. Die graue und pinkfarbene Litze kommen an den Motor, grau unten, pink oben. Der gelbe Draht führt an den hinteren Lichtanschluss geführt und verlötet. Der Weiße an den Vordere. Das war's auch schon – fertig!

Das Zusammenbauen

Nun erfolgt ein erster Funktionstest. Wir führen diese ersten Schritte mit Decoder an Bord immer auf einem analogen Stromkreis durch. Dazu dient ein einfacher Gleichstrom Trafo ohne «Halbwellen-Firlefanz». Hier fließen im Falle eines Kurzschlusses nicht gleich die (vernichtend) hohen Ströme wie sie bei Digitalzentralen vorkommen können und es kann auch gleich überprüft werden, ob die Fahrtrichtung des Umbaukandidaten noch normgerecht (Regler nach rechts – Lok fährt nach rechts...) ist.

Wenn dieser erste Funktionstest zu ihrer Zufriedenheit verlaufen ist, werden die Litzen sauber verstaubt und das Kunststoffgehäuse der Lok wieder aufgesetzt sowie gleich durch Einstecken der vier Puffer gesichert.

Auf zur Probefahrt

Die anschließende erste digitale Probefahrt wird Sie staunen lassen. Verblüffend was die Digitaltechnik mit der betagten aber soliden Mechanik des Roco-Modells

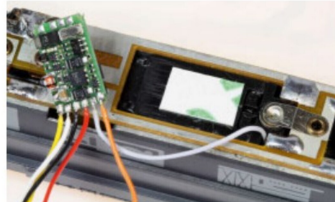
macht. Das Modell gleitet förmlich über die Schienen.

Mit Decoder an Bord kann mit dem Hauptmanko des Roco-Modells endlich Schluss gemacht werden. Die Endgeschwindigkeit wird von 255 möglichen Punkten auf 80 (!) begrenzt. Die von Haus aus solide Stromaufnahme der N-Am 4/4 lässt auch die Einstellung von langen Brems- und Beschleunigungszeiten zu.

Als letzter «Akt» wird unserer Am 4/4 18463 eine Adresse zugeteilt, wir kennzeichnen unsere digitalen Loks noch mit einem roten Farbpunkt am Boden. Dieses «Adelsmerkmal» beugt später Verwechslungen mit ihren analogen Artgenossen vor. Die Am 4/4 mit Decoder im Bauch steht dem Vorbild entsprechend dem universellen Einsatz zur Verfügung.

Bereit zum Anlageneinsatz

Das alte Roco-Modell zeigt sich nach dem Umbau von seiner positivsten Seite. Von Haus aus mit guten Genen ausgestattet kann die Lok nun für alle Aufgaben verwendet werden. Sie macht vor Schnellzügen aber auch vor schweren Bau- und Güterzügen eine ausgezeichnete Figur. Ihr durch den Metallrahmen bedingtes Leistungsgewicht von 116 Gramm, gepaart mit einem kräftigen fünfpoligen Motor, verleiht dem Maschinchen sehr gute Zugeigenschaften. Der vergleichsweise geringe finanzielle Einsatz für den Decoder und der angenehme «Arbeitsaufwand» machen aus dem betagten Roco-Modell auf jeden Fall ein lohnendes Umbauobjekt. Wir wünschen Ihnen viel Spass und Erfolg dabei!



Mit dünnem Klebestreifen wird er befestigt.



Der Anschluss und die Kabelverlegung.



Die beiden Spitzensignale werden angeschlossen.



Bereit für die erste digitale Probefahrt.



Von Aussen ist der Umbau
nicht sichtbar. Der Digitalumbau wertet
jedoch das betagte Modell durch gute Fahreigenschaften auf.



Deutsches Vorbild,
Made in Austria, in die Schweiz emigriert,
im Schwarzwald digitalisiert: Modellbahn verbindet Nationen!



**Marcel Ackles Kleinst-Bastelprojekte
als Keimzellen und Übungsstücke**

Im Hause muss beginnen, was ...

... leuchten soll im Vaterland. Der Satz gehört sicherlich zu den bekanntesten Zitaten von Albert Bitzios, besser bekannt unter dem Schriftsteller-Pseudonym Jeremias Gotthelf. Doch was hat nun Marcel Ackle und seine Modellbaukunst mit dem einstigen Pfarrer zu Lützelflüh, was mit dem Vaterland zu tun? Gedanken von ...

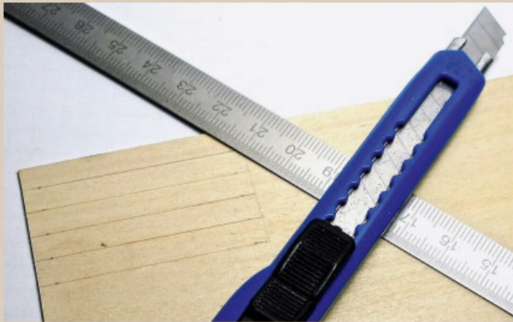
... Bruno Kalberer (Text) und Marcel Ackle (Fotos)

Das Zitat hätte es nicht zwingend gebraucht, um die Prinzipien zu erklären, die sich hinter der faszinierenden Art von Marcel Ackles Modellbau erkennen lassen. Oder besser gesagt, die sich in jüngerer Zeit immer stärker bemerkbar machen. Man hätte also auch einfach prosaisch und lapidar anmerken können, beim Bau eines Objektes, in unserem Fall ein Modell, beginnt man klein und lässt es immer grösser werden. Doch das Bild nebenan mit dem Schaukelpferd und der Holzseisenbahn erinnerte mich beim ersten Anblick an das Zitat des Dichters. Es stammt übrigens aus einer Rede von 1842 an den Schweizerischen Schützenverein.

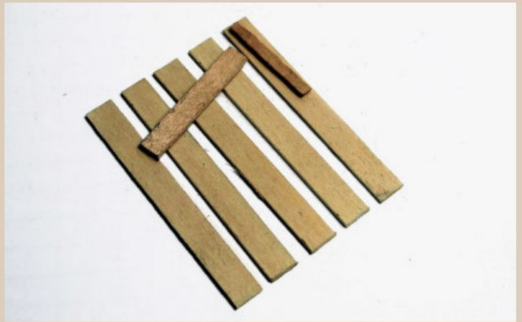
Da ist einmal die symbolische Botschaft mit dem Kinderspielzeug. Die passt doch hervorragend zu dem, was in der Modellbahnszene alle und immer wieder postulieren: Man müsse dem Nachwuchs im frühen Alter die Gelegenheit geben, sich für (Modell-)Eisenbahnen begeistern zu können. Daran gibt es wenig auszusetzen und im Grunde genommen hat es Gotthelf auch so gemeint. Die Werte, welche für das Funktionieren einer Gesellschaft von Bedeutung sind, müssen schon im Elternhaus den Kindern vermittelt und vorgelebt werden.

Doch es geht noch um etwas anderes. Der Bogen vom Hause zum Vaterland steht ebenfalls für Entwicklung oder Entfaltung

Bretterverschlag – Ein Übungsstück, das vielleicht zur Keimzelle werden kann



Werkzeug wird wenig benötigt, dazu etwas Lindenholz.



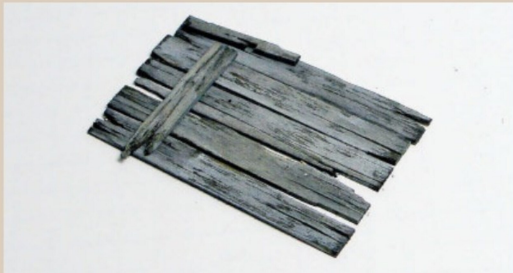
In Leisten geschnitten und zusammengefügt.



Bastelmesser erzeugt Schwundrisse, der 0,5 mm Bohrer Astlöcher.



Überzug mit Holzbeize «Eiche dunkel».



Aufhellen mit verdünnter, weisser Wasserfarbe.



Weitere Färbungen mit Wasserfarben und Trockenpigmenten.



«Gras verbrannt» von Woodland, weitere Farbaufträge mit Pigmenten. Ausprobieren, verwerfen, nochmals ausprobieren ...

vom Kleinen zum Grossen. Wer in der Überschaubarkeit der Familie nicht funktionieren kann, wird es in der um ein Vielfaches komplexeren Gesellschaft wohl kaum schaffen.. Damit meint Gotthelf keinesfalls eine Degradierung der Familie zu einer Art notwendigen und nützlichen Vorstufe und Trainingseinheit für die Gemeinschaft des Dorfes, der Stadt oder eben dem Vaterland. Nein, die Keimzelle behält auch innerhalb des Gesamtbildes seinen eigenständigen Wert. Nun aber zurück aus dem Emmental des 19. Jahrhunderts zu Marcel Ackles Modellbau. Genauer noch, zur aktuellen Entwicklung in seiner Modellbaukunst.

Von Klein zu Gross

Modellbahner sind sich im Prinzip gewöhnt, bei der Planung den umgekehrten Weg, also von Gross zu Klein zu gehen. Dies scheint zu einem gewissen Teil und auf den ersten Blick auch logisch: Man geht von einem Raum, einem Estrich oder sonst einer gegebenen Fläche aus, die optimal mit Modelleisenbahn zu füllen ist. Mit möglichst viel Eisenbahn! Muss das sein?

Genau diese Frage hat sich Marcel Ackle auch gestellt. Früher hin und wieder, mit der Zeit etwas häufiger, um dann später, inmitten eines ehrgeizigen, raumfüllenden Feldbahnprojektes, der Beantwortung immer näher zu kommen.



Eines von Marcel Ackles Feldbahnbildern mit Gleisanschluss.



Das kleine Format verlangt, sich auf das Objekt zu konzentrieren. Das geht auch noch zu Dritt.



Keimzelle einer Geschichte: Das Modellflugzeug ist gelandet, nur ...?



Keimzelle einer Geschichte: Butter in der Pfanne vergehen lassen ...?

Backsteinmauer oder Holztüre – Flächen eignen sich hervorragend für Malereien



Dieses Mauerstück erhält ...



... eine Zeichnung, die mit einem ...



... feinen Pinsel bemalt und mit ...



... einem Rohrdetail versehen wird.



Das Angebot an Acrylfarben ist gross.



Quotenkorrekt: Ein Frauenporträt auf Holztüre.



Eine solche Keimzelle stellt bereits ein etwas anspruchsvolleres Übungsstück dar.

Mit dem gedanklichen Wechsel von «So gross wie möglich» hin zum «Höchstens so gross wie nötig» war er bei kleineren Modelleinheiten angelangt. Dies hatte als Erstes zur Folge, dass das einstige Feldbahnprojekt endgültig zu Grabe getragen wurde. Die für ihn aber bedeutendere, weitere Folge, so Marcel Ackle, sei gewesen, dass er seine Art der Planung, wie auch das Realisieren eines neues Projektes komplett auf den Kopf gestellt habe. Projektstart sei

jetzt nicht mehr eine grobe Skizze des gesamten Dioramas oder Anlagenteils, sondern nur noch ein kleines kleines Objekt, ein vermeintliches Detail, um welches herum sich dann das schlussendlich Ganze zu formen beginne. Dieses Detail soll aber alle wesentlichen Merkmale und Aussagen des gesamten Objektes aufweisen, oder zumindest in sich tragen. Ein Werden des Kunstwerkes, welches sich im Verlaufe des Bauprozesses aus der Keimzelle heraus stetig weiterentwickelt. Somit wären wir also beim Mahnwort des Pfarrers aus Lützelflüh angelangt: «Im Kleinen muss stimmen, was leuchten soll im Grossen!»

Die Keimzellen

Auf die Frage, wie er denn zu einer solchen Keimzelle komme und nach welchen Kriterien er ein passendes Objekt auswähle, fällt Marcel Ackle auf Anhieb keine schlüssige

Antwort ein. «Dies geschehe manchmal ganz spontan und intuitiv aus dem Bauch heraus: Man sieht irgendetwas oder wird durch eine Situation an einen Gegenstand erinnert – und schon ist ein solche Keimzelle da. Umgekehrt wälzt man oft wochenlang einen nicht benennbaren, diffusen Gedanken mit sich herum, verwerfe ihn immer wieder, bis er eines Tages plötzlich konkret wird.»

So sind schon zahlreiche solcher Keimzellen entstanden, denen gemeinsam ist, dass sie eine durch den Betrachter erzählbare Geschichte in sich tragen. Beispiele dafür sind das in die Dachrinne abgestürzte Modellflugzeug, die einst vermutlich mit interessantem Inhalt gefüllte, halb verrottete Kiste oder der zerbrochene Blumentopf. Der traurige Bub, die geheimnisvolle Lieferung oder die vom Liebhaber verlassene Frau mögliche Geschichten dazu.



Die einstmalige Chnollenbahn erfreute Gross und Klein an Ausstellungen. Fortan bleibt sie zu Hause.



Wie das neue Objekt sich nennt? Eine Variante!



Keimzelle einer Geschichte: Die geheimnisvolle Sendung aus ...?



Keimzelle einer Geschichte: Spannende Konstruktion zur ...?

Seifenkiste - Erinnerungen an Geschichten aus unserer Kinderzeit



Marcel «stolperte» über Räder.



Lindenholz hat es sowieso immer im Haus.



Das heiße Renngerät im Rohbau und ...

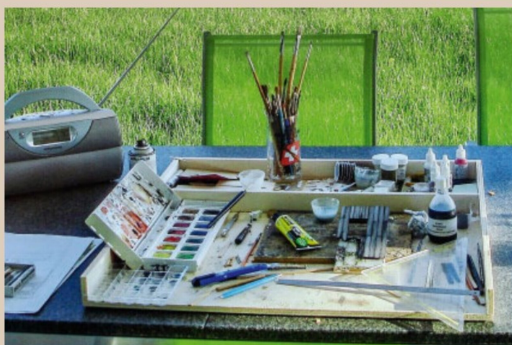


... fertig bemalt nach dem ersten Einsatz

Die Werkstatteinrichtung ist übersichtlich und eignet sich für Drinnen und Draussen



Beispielsweise am Wohnzimmertisch.



Oder auch in den Ferien.



Wer sagt denn, die Modellbausaison finde im Winter statt?



Der Bau einer solchen Werkstattplatte mit Facheinteilung ist einfach.

Ein weiterer, durchaus positiver Aspekt soll hier auch noch Erwähnung finden. Bei den erwähnten und teilweise abgebildeten Keimzellen handelt es sich um äusserst dankbare Bastelprojekte. Mit geringem Materialaufwand und einfachen Werkzeugen eignen sie sich hervorragend als Versuchsobjekte für Einsteiger oder Fingerübungen für versierte Modellbauer.

Feldbahnbilder oder Bilderfeldbahn

Marcel Ackle ist seit Jahren häufig an verschiedenen Ausstellungen oder anderen Modellbahnanlässen anzutreffen. Von dort her kennen viele seine von Details (und Keimzellen) nur so strotzende Chnollenbahn, ein Feldbahnthema im Baumasstab 1:22,5, bei welchem er meisterhaft die Darstellung des Zerfalls auslebte. Sie ist auf Ausstellungen nicht mehr zu sehen. Anstelle der Chnollenbahn hat er seit einiger



Marcel Ackle liebt als kommunikativer Mensch das Basteln vor Publikum.

Zeit eine Art Präsentationswand mit Feldbahnbildern dabei. Vielleicht wäre Bilderfeldbahn der richtigere Begriff für diese dreidimensionalen Bilder, welche auch als funktionstüchtige Kunstwerke bezeichnet werden könnten. Funktionstüchtig insofern, als durch die Bildmotive hindurch ein Feldbahngleis führt. Hinter der Ausstellungskulisse sind die Bilder schienenmäs-

sig in Form eines Gleisovals miteinander verbunden. Der Blick des Betrachters konzentriert sich durch das Bildformat schon bereits auf die relativ kleine Szene. Zusätzlich bleibt die Aufmerksamkeit fürs Bild über eine gewisse Zeit bestehen, indem die Durchfahrt des mit Sound ausgestatteten Feldbahnzügleins erwartet wird. Zeit also, die eigenen Geschichten zu erfinden. ○



Keimzelle einer Geschichte: Der Mistkerl kommt mir nie mehr ...?



Keimzelle einer Geschichte: Mir wird es langsam unheimlich ...?



Niemand interessiert sich für Modelleisenbahn? – Stadthalle Olten, Samstag, 28. März, 09.59 Uhr!

4. Spur-0-Expo.ch in Olten

Geselliges und friedliches Treffen Gleichgesinnter

Am 28. und 29. März trafen sich in der Stadthalle Olten zahlreiche Modellbahner aus der Schweiz und dem benachbarten Ausland. Ihr gemeinsames Interesse: Spur 0. Von einem geselligen und friedlichen Anlass, an welchem er sich selbst wohlgefühlt hat, berichtet ...



Freitag: Urs Häni (li) und James Stapfer beim Aufbau der Japan-Anlage.



Hoppla! Missgeschick bei den Baslern.



Sorry, zu spät für die Lok!



Beim Modellbahnclub Zürcher Unterland.



Modell vom Modell einer Eisenbahn.



Ländliches Motiv auf der WEA-Anlage.



Und doch noch die Lok: On3 Train Buffs.

Ausstellung in Olten



Spur 0 ist – wie jede andere Freizeitpassion auch – eine ernste Sache. Und doch: Viel Fröhlichkeit!



Blick auf einen Teil der Anlagen. (Zugegeben, diese Haarfarben waren nicht allzu selten anzutreffen ...)



Fachsimpeln war auch heuer ganz hoch im Kurs.



Fahrzeugbau ist immer noch ein grosses Thema.



Überall gabs Ideen für kleine Details, ...



... exotische Fahrzeuge oder auch ...



... stimmungsvoll nachgestellte Szenen.



Oft genügen bereits zwei, manchmal ...



... braucht es mehr Figuren, um eine ...



... Geschichte am Bahnhof zu erzählen.



Wesentlicher Bestandteil der Ausstellung bilden auch die Stände der Hersteller und Händler.



Die Präsentation von Eigenbaumodellen sorgt für viele anerkennende Disussionen.



Wiederum vertreten war eine Delegation norditalienischer Modellbauer. Giacomo scheint es zu gefallen.



Expertengespräche an der Basler Anlage.



Am Sonntag dann die zukünftigen Experten.



Institutionelle Experten: ARGE Spur 0.



Sonntags kam man sogar in Begleitung.



Önologe Fabre: Weissmetall und -wein.

...Bruno Kalberer (Text und Fotos)

Es scheint gar nicht so richtig in unsere Zeit hineinzupassen, dass einige Leute ohne Aussicht auf materiellen Profit über Monate hinweg administrative Arbeiten erledigen, dann Ferien beziehen, um an einem verlängerten Wochenende eine Aufstellung aufzubauen, sie durchzuführen und anschliessend noch aufzuräumen. Weder für das «Geiz-ist-geil» – noch das «Hoppla-jetzt-komme-ich»-Motto ist solches Verhalten typisch. Doch bereits zum vierten Mal luden die Organisatoren – Mitglieder der Modellbaugruppe Wangen b. Olten und des Brugger Modelleisenbahn-Clubs – des alle zwei Jahre stattfindenden Nuller-Pilgerfestes am letzten März-Wochenende in die Oltnrer Stadthalle ein.

Leider liess sich eine Terminkollision mit der «Schwesterveranstaltung» in Bus-
eck nicht vermeiden, doch bereits der Aufmarsch am Samstag (auch zahlreiche Besucher von ennet des Rheins) liess erahnen, dass sich viele mit dieser Tatsache positiv arrangiert hatten. Es hat sich mittlerweile ergeben, dass der Samstag so etwas wie ein Insiderstag ist, was auch die anwesenden Händler und Hersteller bestätigen konnten. Am Sonntag fanden dann auch Familien den Weg in die Stadthalle, darunter nicht selten aktive Modellbahner vom Samstag, die im Rahmen ihrer Brutpflegeaufgaben nochmals mit dem Nachwuchs und in Begleitung der Gattin anmarschierten.

Als Fazit – und ganz persönliche Meinung – möchte ich den aktiv Beteiligten hohes Lob zollen: Es kommt der berühmten Quadratur des Kreises gleich, den berechtigten Bedürfnissen aller Publikums-kategorien gerecht zu werden. Mit dem in Olten präsentierten Mix an Fahrbetrieb, Modell-präsentation, Herstellerinformationen, Kauf-möglichkeiten und vor allem der Gelegen-heit, Gleichgesinnte zu treffen durfte jeder auch 2015 zufrieden sein. Vorausgesetzt natürlich, man war bereit, die eigenen Er-wartungen zu Gunsten jener der gesamten Spur 0-Szene etwas nach hinten zu stellen. Womit wir wieder bei der eingangs erwähn-ten Thematik wären. In diesem Sinne sind halt letztendlich sämtliche Beteiligten – Aussteller und Publikum – für den Erfolg eines Anlasses mitverantwortlich. Ihnen allen sage ich auf diesem Weg ein herzliches Dankeschön!



Hans Lei bietet Bausätze für Schweizer Rollmaterial, aber auch Modellbauwochen im Tessin an.



Sie sind mittlerweile auch unverzichtbarer Teil der Schweizer 0-Szene: On3 Trainbuffs aus Rikon.



Nach zwei friedlichen Ausstellungstagen wurden die Züge wieder verstaut. Hoffentlich 2017 wieder!

Am 843 von Mehano in Spur H0 rangiert einen Eaos von Liliput in ein Holzverladegleis.



Holztransporte auf Schweizer Schienen (1. Teil)

Holz auf der Bahn

Holz als natürlicher und stets nachwachsender Grundstoff für verschiedene Belange wird in grossen Mengen auf der Schiene durch die Schweiz befördert. Das zu betrachten und eventuell im Modell nachzubauen, ist sicher ein lohnenswertes Sujet für Güterzüge.





Das durch die Reinhardt Holz AG verarbeitete Holz stammt in erster Linie aus der Gegend im Simmental. Hier wird voll automatisch gesägt. Entsprechend gross sind die Lager.



Eine kleinere Sägerei in Därstetten im Simmental am 5. Juli 2011.



Lagernde und trocknende Hölzer in Därstetten.



Die Reinhardt Holz AG ist nur einen halben Kilometer vom Bahnhof Erlenbach i.S. entfernt an die Linie nach Spiez und ist seit mehr als 70 Jahren in Betrieb.



Der Rangierarbeiter ist mit einer sichtbaren Warnjacke bekleidet, als die zwei beladenen Ealos von Roco ins Verladegleis gestossen werden.



Holzfäller in HO von NOCH, der offenbar eine längere Arbeit vor sich hat.





Die Re 420 der BLS von Roco in HO mit einer Holzladung in einer Kurve.



Re 474 der SBB Cargo von Piko zieht einen gemischten Güterzug mit Wagen mit Holzladungen.

Von Peter Marriott (Originaltext in Englisch)

Wer sich an einer Station an einer Hauptlinie in der Schweiz aufhält, der wird in vorbeibrausenden Güterzügen auch immer wieder Holz in verschiedenen Formen auf der Bahn verladen sehen können. In weiten Teilen Europas sind etwa ein Drittel der Grundflächen der Länder mit Wäldern bedeckt, so dass das Nutzholz mit den Bahnen verfrachtet wird. So ist denn auch der Holztransport mit den unterschiedlichsten Produkten auf Basis von Holz auf Europas Schienen eine gute Einnahmequelle der verschiedenen Güterbahnen.

Holz in der Schweiz

Auch in der Schweiz nehmen die Wälder etwa 30 Prozent der Fläche des Landes ein und nehmen jährlich um mehrere Quadratkilometer zu, speziell in den Alpen, dem Hügelland und in den Flachlandregionen. Die Wälder in der Schweiz sind weitgehend alle öffentlich zugänglich, jedoch stehen die meisten Waldflächen im privaten Eigentum. Der jährliche Ertrag aus den Wäldern ist mit etwa 8,6 Millionen Kubikmeter Nutzholz beträchtlich. Mit Holz im weitesten Sinne sind immerhin in der Schweiz etwa 80 000 Personen beruflich beschäftigt.

12 000 Betriebe, meist Klein- und mittel-grosse Unternehmungen, oft in ländlichen Gebieten, sind die einzigen namhaften Arbeitgeber in diesen Regionen. Nadelhölzer machen mehr als 90 Prozent der verarbeiteten Hölzer aus. Die gegenwärtige Handelsbilanz für das Schweizer Holz und für Schweizer Holzprodukte ist defizitär. Mit dem importierten Holz und mit Holzprodukten wird der Wert der Exporte überschritten.

Die Wälder in der Schweiz enthalten eine erneuerbare natürliche Ressource, und mit dem Ökosystem enthalten sie eine grosse Quelle von Nahrung und Lebensgrundlage für das Wild. Zudem sind die Wälder eine Attraktion und Erholungsgebiet für Touristen, die die Natur lieben und zelebrieren. Weiter sind die Wälder Sauerstoffspender für uns alle. Produkte aus den Wäldern sind einmal Stammhölzer, Hölzer für gesägte Rohprodukte, Rohmaterialien für Papier, Hölzer zum Belegen und Fournieren, Pappkarton, Schnitzelhölzer, Sperrholz, Eisenbahnschwellen und vieles mehr.

Der Lebenszyklus in der kommerziellen betriebenen Holzproduktion ist die Anpflanzung, das Heranwachsen, das Fällen, Anpflanzen und erneute Fällen. Dieser



Bretter und Schnittholz bei der Sägerei in Därstetten im Simmental.



Die einst grosse Holzverarbeitung in Domat Ems, Foto: SBB Cargo



Am 31. August 2010 wartet die Re 4/4 Nr. 11317 der SBB in Spiez mit zwei mit Holz beladenen Rungenwagen in Spiez.

Der Waldzyklus

Der Zyklus im Wald folgt normalerweise einem regulären Muster:

Vorbereitung des Grundes für die Setzlinge der Bäume. Wenn das Terrain flach ist, kann der Boden mit einem Traktor umgepflügt werden. Das Pflanzen der Setzlinge geschieht in aller Regel von Hand.

Ausdünnen des Waldes, weil mehr Bäume gepflanzt wurden als benötigt werden. Die Bäume von schlechter Qualität werden entfernt während des Heranwachsens der Bäume.

Fällen der Bäume nach einer Zeit von etwa 40 bis gegen 140 Jahre beim Erreichen der Reife.

Abtransport der gefällten Bäume mit geeigneten Fahrzeugen nach der mechanischen Bearbeitung für die Entastung durch die Waldwege und die Strassen zur nächsten Verladestelle der Bahn.



Unkraut wuchert an einer Ecke der Holzverladestelle, da wo dieser Preiser-Waldarbeiter gerade steht.





Re 474 der SBB Cargo von Piko unterwegs mit einem gemischten Güterzug mit Holzwagen.



BLS Re 420 502 von Roco mit einem Güterzug mit einem Holztransportwagen.

Kreislauf ergibt verschiedenartige Wälder mit unterschiedlichen Arten von Bäumen und deren Produkte, die dann abtransportiert sein wollen. In der Schweiz, jedoch auch in anderen europäischen Ländern, haben die Waldbewirtschafter auch in den Alpen ihre Methoden über viele Jahre hinweg entwickelt und den lokalen Gegebenheiten angepasst. Ihre sich im 19. Jahrhundert angeeignete Bewirtschaftungsart der Wälder erlaubte erst das Fällen der Bäume und ihren anschliessenden Ersatz.

Holzverschiebungen mit SBB Cargo

SBB Cargo transportiert etwa 2,6 Millionen Tonnen Holzprodukte jährlich. Dazu gehören auch Altpapier, Holzschnitzel und anderes. Stammhölzer werden regelmässig in offenen Wagen transportiert, während Holzprodukte, so auch Papier, in gedeckten Wagen etwa der Typen Hbbillins und Habbillins befördert.

Ein Beispiel eines grossen Bahnkunden ist die Firma Kronospan aus Menznau im Kanton Luzern. Die Firma stellt Holzprodukte verschiedener Richtungen her, deren Rohmaterialien in grossen Mengen per Bahn angeliefert werden. Etwa 400 Leute verarbeiten 370 000 Quadratmeter Faserplatten jährlich, was 60 Wagen täglich bedeutet und 210 000 Quadratmeter MDF/HDF-Platten jährlich, was 35 Wagen täglich entspricht.

SBB Cargo hat etwa 12 000 Wagen in Betrieb. In den nächsten Jahren soll in neue Wagen mit leisen Bremsen und Laufgeräuschen investiert werden.

Generell gesagt dürfen Holzstämme nicht mehr als die Hälfte ihres Durchmessers über die Rungen der Wagen ragen. Stämme mit mehr als 70 cm Durchmesser müssen speziell gesichert werden. In offenen Wagen transportiert kann das Gewicht rasch einmal überschritten werden allein durch das im frischen Holz steckende Wasser.

Verschiedene Wagentypen für den Holztransport:

Ea0s/Ealos/Eanos: Offene Drehgestellwagen mit 81 Quadratmeter Ladefläche für die meisten Standardlängen von Stammhölzern mit mehr als 4 Meter Länge. Diese weit verbreiteten Wagen werden auch für den Transport anderer Güter verwendet, die nicht witterungsempfindlich sind. Schrott, Kohle, Zuckerrüben, Steine, Altpa-



Eine grössere Sägerei ist im Simmental in Erlenbach angesiedelt. Die Reinhardt Holz AG ist eine moderne Sägerei mit Solarzellen auf den Dächern ihrer Lagerhäuser.



Bretter und kleinere Teile bei der Sägerei Därstetten.



Lok von SBB Cargo. Foto: SBB Cargo

Transport von Holz und den Produkten

Hölzer werden von Verladestellen der Bahn in der Nähe der Wälder zu den Sägereien und Papierfabriken transportiert.

Hölzer und gesägtes Holz werden zum Holzhandel und zu Holzbauunternehmungen gebracht.

Papier wird von den Papierfabriken zu Papierverarbeitern und zu Zeitungsdruckern spedit.

Bearbeitetes Holz wird von den Fabriken zu den Distributionszentren geführt. MDF und andere Plattenmaterialien werden ebenso von den Fabriken zu den Verteilern gebracht.



Zug mit Re 420 der BLS mit Holzwagen.



Es ist Herbst, als die SBB 203 657 ihre nächste Aufgabe erfüllen muss beim Holzverladegleis.





Roco-Lok 203 rangiert Ealos desselben Herstellers zu einem nicht elektrifizierten Anschlussgleis. Die Zukunft der Lok ist ungewiss, weil die BLS Lok 487 mit Dieselmotor bald zur Auslieferung bereit sein wird.

pier sind Beispiele für verladene Güter in diesen offenen Wagen.

Snps/Sps: Flachwagen mit Drehgestellen mit über 50 Quadratmeter Ladefläche für Stämme mit einer Länge von 19 m. Diese Wagen sind mit Rungen ausgerüstet auf jeder Seite und haben in den Rungen ein Gurt-Spannsystem integriert. Auch diese Wagen werden neben Holzstämmen für weitere Güter verwendet. Die minimale Länge der Güter muss 3 m betragen (Rungenabstand).

Rs: Für lange und kürzere Holzarten. Auch diese Wagen haben Rungen an den Seiten. Lange Stämme dürfen beladen werden bis zur maximalen Höhe der Rungen, jedoch müssen sie separat gesichert sein, weil die Rungen der Rs keine Spanngurten enthalten. Die Rungen der Rs können umgelegt werden für allfällig verschiedene Längen der Ladung und das seitliche Beladen. ○



Re 465 der BLS am Ziehen von zwei verwitterten DB Cargo Roos. Die Lok ist von Roco der Wagen von Piko.



Am 9. Oktober 1987 traf Karl Frischauf noch regen Güterverkehr im Jura an.

Nur eine kleine Durchgangsstation

St-Imier im Berner Jura

Ein unspektakulärer Durchgangsbahnhof zwischen La Chaux de Fonds und der Abzweigstation Sombeval/Sonceboz gelegen, hat ein gewisses Flair, das Modellbahner durchaus in ihren Bann ziehen kann und sich für eine Modellumsetzung bestens eignet. Hier fanden und finden Zugkreuzungen statt und als der Wagenladungsverkehr noch weitgehend intakt war, waren aufgrund der Gütergleise interessante Rangiermanöver möglich. Natürlich auch auf einer heimischen Anlage und heute.

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

Nur eine Minderheit von Modellbahnern hat einen derart grossen Raum zur Verfügung, um abschnittsweise die Gotthardbahn oder den Bahnhof Rapperswil im Modell nachzubilden. Auch eine kleinere Anlage kann viel Freude bereiten und einen interessanten Fahrbetrieb aufweisen, wie zum Beispiel die Anlage Saint-Imier.

Der gestaltete Schenkel mit der gleichnamigen Station weist in H0 eine Schenkellänge von 3,60 Meter auf und zählt daher beileibe nicht zu den Winzlingen. Um den angeführten interessanten Fahrbetrieb zu realisieren, ist ein gut dimensionierter offener Abstellbahnhof, ein so genannter Fiddleyard, erforderlich. Dieser weist in H0, gemessen nach dem 90° Bogen des gestalteten Anlagenteils, eine Länge von 3,50 m

auf. Die maximale Breite beider Schenkel beträgt 115 cm in H0, bedingt durch den Bogenradius von 50 cm. Der Umrechnungsfaktor für die Spur N beträgt $\times 0,544$, für TT $\times 0,725$ und für die Spur 0 etwa das doppelte H0-Mass.

Das Anlagenkonzept

Im Prinzip handelt es sich um ein Oval mit integriertem Durchgangsbahnhof. Von den beiden Streckenästen führt jeweils ein Gleis in den Abstellbahnhof. In diesem Fiddleyard können kürzere Züge zerlegt und neu gebildet werden. Er beinhaltet auch ein Wagenabstellgruppe, ein kurzes Ziehgleis, Abstellmöglichkeiten für Loks sowie ein Kopfgleis zum Hinterstellen von Reisezugwagen oder einer Pendelzuggarnitur. Durch die Konfi-

guration des Abstellbahnhofs ist es möglich, zwei Pendelzüge in jeweils unterschiedlicher Richtung verkehren zu lassen, die sich im Bahnhof kreuzen. Da sich die Pendelzuggleise ausserhalb des Fiddleyard befinden, kann während dem «point to point»-Verkehr auf den Gleisen des Abstellbahnhofs rangiert werden, wenn die elektrischen Vorkehrungen dazu vorhanden sind.

Station Saint Imier

Vorbildbezogen handelt es sich um eine kleine Durchgangsstation, deren korrekte Umsetzung im H0-Massstab mehrere Meter in Anspruch nehmen würde. Aus diesem Grund wurde im Anlagenplan auf das Kopfgleis Seite La Chaux de Fonds schweren Herzens verzichtet, um das Aufnahmege-

bäude noch in glaubwürdigen Proportionen platzieren zu können. Steht bei einer möglichen Realisierung mehr Platz als im Plan zur Verfügung, so soll das besagte Kopfgleis eingefügt werden, denn derartige Gleise in Richtung Bahnhofsmitte haben einen besonderen Reiz. Der Gleisplan des Vorbilds erfuh, wie bei vielen anderen Stationen auch, einige Veränderungen im Lauf der Jahre. Ebenso wie der sich kontinuierlich wandelnde Einsatz des Rollmaterials. In der Epoche IV waren lokbespannte Pendelzüge an der Tagesordnung und im Rangierdienst kann ein Te II wie im Bild zum Einsatz kommen.

Anlagensteuerung

Ganz gleich ob die Anlage konventionell, also DC-analog oder im DCC-Modus betrieben wird, sind an beiden Zufahrten zum Abstellbahnhof die Gleise beidseitig mit Isolierverbinder zu versehen, da sich feindliche Polaritäten in den Gleisen gegenüber stehen die einen Kurzschluss verursachen würden. Keine Vorsichtsmassnahmen sind beim Märklin Dreischienen-Zweileitersystem erforderlich.

Um aus Sicherheitsgründen nur eine Zufahrt zum Fiddleyard aktivieren zu können, werden die beiden Schlüsselweichen W1 und W2 in eine logische Abhängigkeit gebracht. Das heisst, nur eine der beiden Weichen kann in die Stellung zum Abstellbahnhof geschaltet werden. Beide Weichen lassen sich jedoch in die dem Abstellbahnhof abgewandte Seite schalten, um den erwähnten point-to-point Betrieb aus den Pendelzuggleisen zu gestatten. Auch zum Einfahren eines neuen Triebfahrzeugs im Rundkurs ist diese Stellung erforderlich. Im Schaltplan eingezeichnet sind elektromagnetische Weichenantriebe. Diese sind dann mit Gleichstrom zu betreiben wegen der Matrixschaltung mit den Dioden. Beim

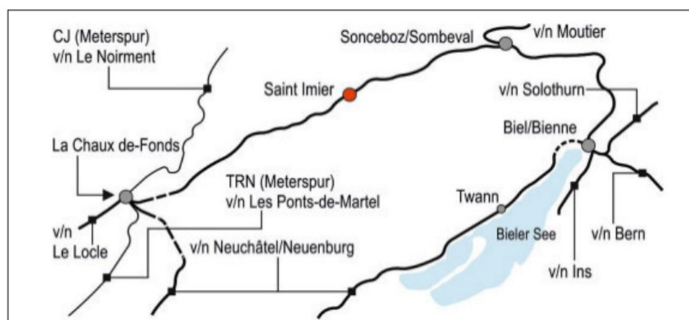


Station Saint-Imier mit Gütermagazin und Kleinlokschuppen, Blick in Richtung Sombeval/Sonceboz.

AC-Betrieb der Weichenantriebe erreicht diese durch die Matrixdiode etwa nur die halbe Betriebsspannung, was zu unzuverlässigem Schalten führt.

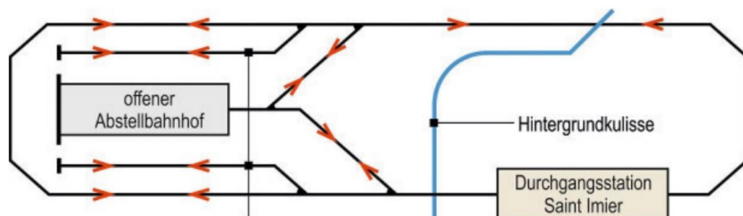
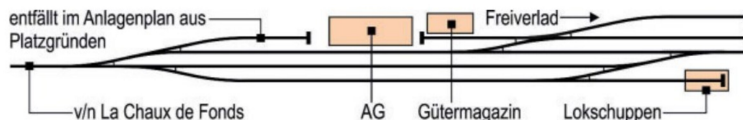
Um den Fahrstrom der korrekten Seite in die Gleise des Abstellbahnhofs einzuspeisen, sind bistabile Relais das passende

Schaltmittel. Da aufgrund der Zuglängen keine grossen Ströme fliessen, reichen so genannte Signalrelais die sich in IC-Sockel stecken lassen und deren Kontaktbelastbarkeit ausreichende 1 bis 2 A beträgt. Um die Relais-Nennspannung von 12 V, im Vergleich zu den 14–16 V des Weichenantriebs



Die Bahnlinien rund um St-Imier.

Bei einer eventuellen Verlängerung des Bahnhofsschenkel lässt sich das Kopfgleis links einfügen.



Gleise für Wende- resp. Pendelzüge die sich in Saint Imier kreuzen

Das Konzept der Anlage Saint-Imier lässt Spielraum für unterschiedliche Betriebsformen. Während zwei Pendelzüge im point to point Betrieb aus den dafür vorgesehenen Gleisen zirkulieren, kann im offenen Abstellbahnhof ein Güterzug zusammengestellt werden.

Anlageplan

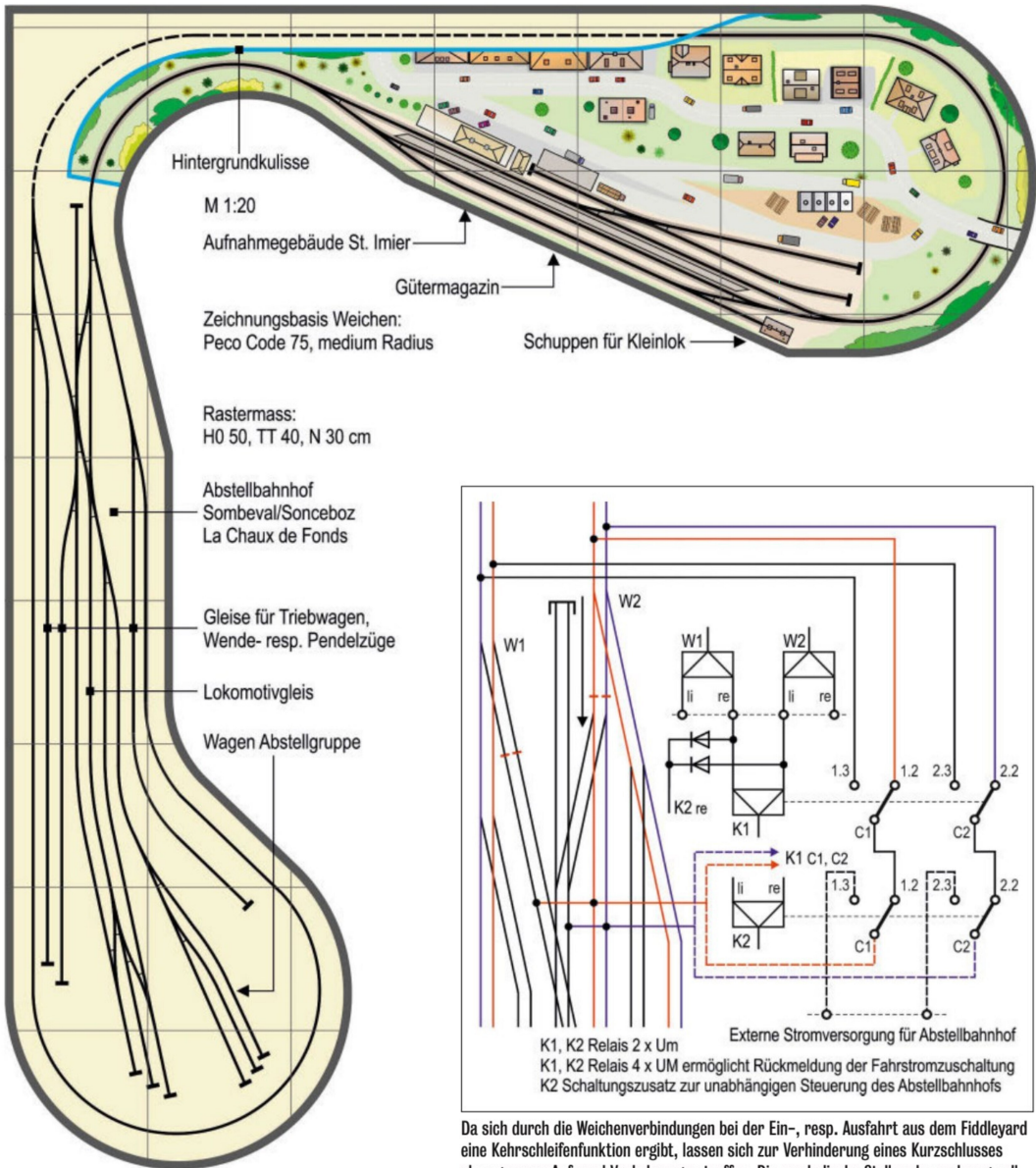
nicht wesentlich zu überschreiten, können zur Spannungsreduktion mehrere Dioden vom Typ 1N4001 in Serie geschaltet werden, da an einer Diode eine Spannung von etwa 0,7 Volt abfällt.

Bei Verwendung von Motorantrieben, die beispielsweise zum langsamen Umstellen mit nur 5 bis 7 V betrieben

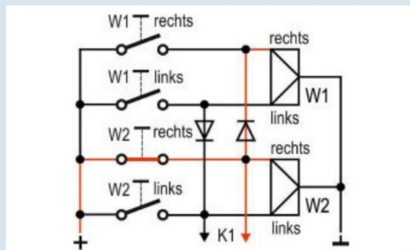
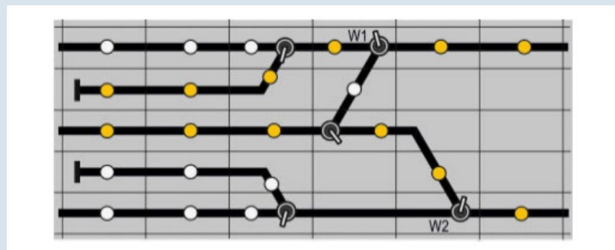
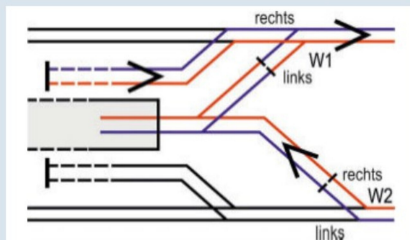
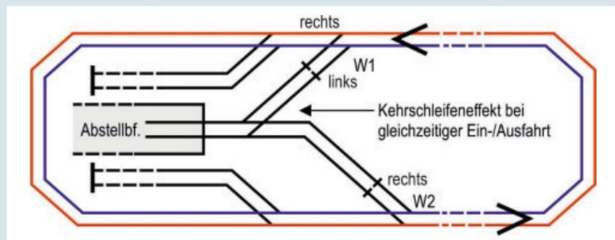
werden, kommen Relaisarten für 5 V Nennspannung zum Einsatz. Bei Anwendung digital gesteuerter Servoantriebe lassen sich auch Fahrstromrelais von der DCC-Zentrale aus steuern.

Für den angeführten Pendelzugbetrieb aus den dafür vorgesehenen Abstellgleisen mit Kreuzung im Bahnhof und den zeitgleich mög-

lichen, unabhängigen Rangierbetrieb im Fiddleyard ist ein weiteres Relais und eine Fahrstromquelle erforderlich. Eventuell auch eine weitere sich im Bestand befindliche ältere DCC-Zentrale die dafür Verwendung findet. Sowohl für den Fahr- als auch für den Rangierbetrieb bietet St-Imier ein interessantes Feld.



Schaltungsvorschläge für die gegenseitige Abhängigkeit der Schlüsselweichen W1 und W2



ZVV-Werbezug der Zürcher S-Bahn von Fleischmann in Spur N

Wenn acht das Gleiche tun, dann...

...rühren sie die Werbetrommel. Den Vorgang nennt man in der Marktwirtschaft Wettbewerb. In unserem Falle werben sie nicht gegen – sondern miteinander. Die acht tun nämlich tatsächlich das Gleiche: Sie bewältigen öffentlichen Personenverkehr im Zürcher Verkehrsverbund.



Sein erster hochoffizieller «Auftritt» hatte er am 8. April 2011: Der frisch mit einem neuen Anstrich versehene Zug der Zürcher S-Bahn holte aus Basel, Liestal und Sissach jeweils eine Delegation aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft zum traditionellen «Sechseläuten» in Zürich ab. Mit diesem Zug warben die acht beteiligten Unternehmen für den Zürcher Verkehrsverbund ZVV, ein Zusammenschluss von acht Verkehrsbetrieben, mit der Intension, ihr Netz und ihre Fahrpläne zum Nutzen der Fahrgäste noch enger zu verknüpfen. Beteiligt sind die unterschiedlichsten Verkehrsträger auf Schiene, zu Wasser und auf der Strasse, mit dem Anspruch die Region Zürich dem Fahrgast ein lückenloses Verkehrsnetz mit optimierten Anschlussmög-

lichkeiten zu bieten. So ein vierteiliger Zug bietet eine Menge Werbefläche, zufälligerweise exakt zweimal vier Seitenwände für acht Unternehmen. Es wurde jeweils eine Seite von Lok SBB Re 450 060-9, der beiden Zwischenwagen sowie des Steuerwagens unterschiedlich, für das jeweilige Unternehmen typisch, gestaltet. So entstand ein bunter, allerdings sehr attraktiver Zug, der im täglichen Verkehrsgewühl angenehm auffiel. Genauso wie Werbestrategen es sich wünschen. Die vierteilige S-Bahn Garnitur wurde folgendermassen gestaltet:

- **Lok SBB Re 450 060-9**
 - Schweizerische Bundesbahnen SBB
 - Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft ZSG
- **Zweitklasswagen 508526-33050-3**
 - Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland VZO
 - Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU
- **Erst- Zweitklasswagen 508536-33058-4**
 - Stadtbus Winterthur
 - Postauto Schweiz AG, Region Zürich
- **Steuerwagen 508526-33949-6**
 - Verkehrsbetriebe Zürich VBZ
 - Verkehrsbetriebe Glattal AG VBG



Die ZVV Werbelok der Zürcher S-Bahn vor der unbestechlichen Linse der «LOKI-Studios».



Der Zug von seiner linken Seite: Der schöne Rücken vom Dampfschiff.

So unterschiedlich die Gestaltung der einzelnen Wagenseiten auch erscheinen mag, verbindendes Element ist der schwarze, über die Einstiegstüren hinaus reichende «Balken» am Ende jedes Wagens, pro Wagen auf gleicher Höhe fluchtend aufgebracht und mit der Aufschrift versehen: «Lückenlos verbunden dank ZVV». Und das genau ist die Botschaft, acht unterschiedliche Verkehrsunternehmen – ein gemeinsames Ziel. Ursprünglich sollte der Zug nur für ein Jahr in diesem Outfit unterwegs sein – es wurden mehr als drei...

Allgemeines zum Modell

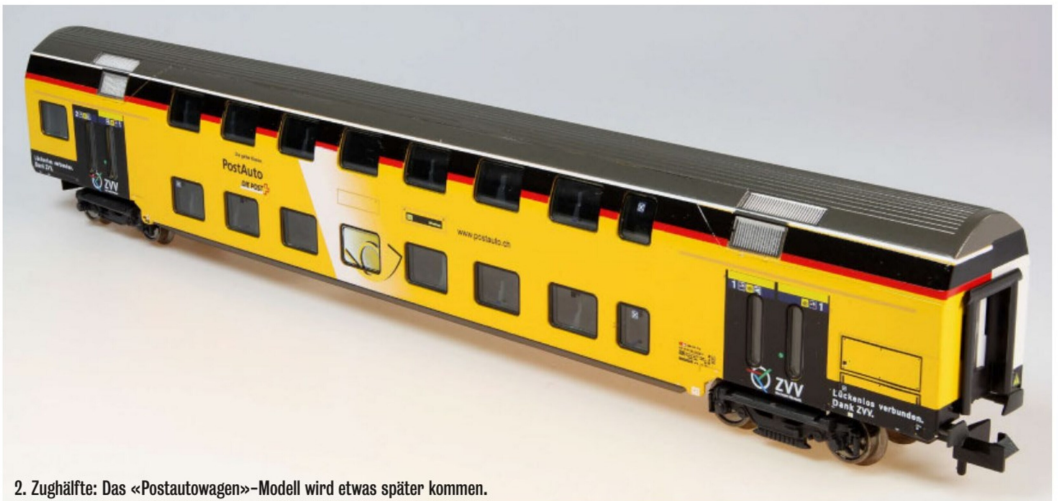
Während der Spielwarenmesse in Nürnberg kündigte Fleischmann unter vielen

weiteren schweizerischen Neuheiten eine Wiederauflage der Zürcher S-Bahn an. Diesmal als Werbezug für den Zürcher Verkehrsverbund ZVV. Was alle Beteiligten etwas wunderte, der Zug sollte nicht als komplettes Set erscheinen, sondern einzeln erhältlich sein. Schlimmer noch – die einzelnen Komponenten sollten über einen längeren Zeitraum im Jahr 2014 verteilt an den Fachhandel ausgeliefert werden. Die Kommunikation von Fleischmann war etwas widersprüchlich. Manche Stimmen begründeten dies mit fertigungsbedingten Planungen, andere meinten als Set sei der Zug zu teuer geworden. Fleischmann ist halt ein Modellbahnhersteller und kein Kommunikationsunternehmen.

Unter dem Motto «es wird nichts so heiss gegessen, wie es gekocht wird» sind die einzelnen Zugbestandteile in recht rascher Folge an den Markt gekommen, die Aufregung, wie so oft, also völlig vergebens. Die Modelle wurden technisch leicht überarbeitet und im Haus Fleischmann hat die neue digitale Drucktechnik Einzug gehalten. Gründe für uns, den Zug im Rahmen einer Modellkritik etwas näher anzusehen.

Verpackung und Betriebsanleitung

Jedes der vier Zugteile ist einzeln in einer Schachtel aus klarem Kunststoff verpackt. Lok und Wagen liegen in einem passend gestalteten Tiefziehteil in weiche Kunst-



2. Zughälfte: Das «Postautowagen»-Modell wird etwas später kommen.



Der rote Zweitklasswagen wirbt für die im Sihltal zuständige SZU.

stoffolie eingeschlagen. Der Lok und dem Steuerwagen liegen jeweils einige über Umgang, Wartung und Pflege informierende Schriftstücke bei.

Die teilweise recht umfangreichen Textpassagen werden durch einige Zeichnungen unterstützt. Sehr ausführlich wird der in den Steuerwagen eingebaute Funktionsdecoder beschrieben.

Mechanisches

Die Modelle der Zürcher S-Bahn sind weitestgehend aus hochwertigem Kunststoff gefertigt. Die Lok verfügt über ein das gesamte Gehäuse füllendes Chassis aus Metalldruckguss. Mittig ist der dreipolige Motor, übrigens ein sehr alter Bekannter,

liegend eingebaut. Eine der beiden Wellenenden ist mit einer Schwungmasse aus Messing ausgerüstet. Zwei jeweils mittig über den Drehgestellen angeordnete Schnecken aus zähem Kunststoff treiben die in den Antriebsgestellen angeordneten mehrstufigen Getriebe an. Insgesamt ergibt sich so eine hohe Getriebeuntersetzung. Aus für uns nicht nachvollziehbaren Gründen ist nur eine Achse des hinteren Drehgestells angetrieben, die Zweite läuft, getreu dem Motto «sparen – egal was es kostet», leer mit. So müssen unnötigerweise zwei mechanisch unterschiedliche, optisch aber identische Drehgestelle produziert werden. Zusätzliche Produktionslogistik, zusätzliche Kosten – aber zwei Zahnrädli gespart...

Beim Vordere ist die Welt dann wieder in Ordnung, beide Achsen werden mit Drehmoment versorgt. Zur Erhöhung der Rad-Schiene Reibung verfügt die Lok über zwei diagonal angeordnete Haftreifen aus elastischem Gummi.

Lok und Wagen sind beidseitig mit Kinetik geführten Kupplungseinrichtungen nach NEM ausgestattet. Sie sind von Haus aus mit der N-Standardkupplung ausgerüstet, die Steckaufnahme lässt aber auch die Verwendung von Kurzkupplungssystemen, vorrangig der hauseigenen Profikupplung, zu. Dann ergibt sich ein schönes, komplett geschlossenes Zugbild. Auch das Kuppeln von mehreren Einheiten ist möglich, dazu muss an Lok und Steuerwa-



Mit dem Steuerwagen «Glattalbahn» endet die linke Zugseite.



Nun die rechte Zugseite: Steuerwagen mit der «VauBeZett»-Seite.

gen vorne lediglich die Schürze entfernt und eine Kupplung in den Schacht gesteckt werden. Das ist besonders reizvoll, wenn man unsere ZVV-Werbegarnitur mit einer «normalen» Einheit verbindet, was im Original praktisch ständig vorgekommen ist.

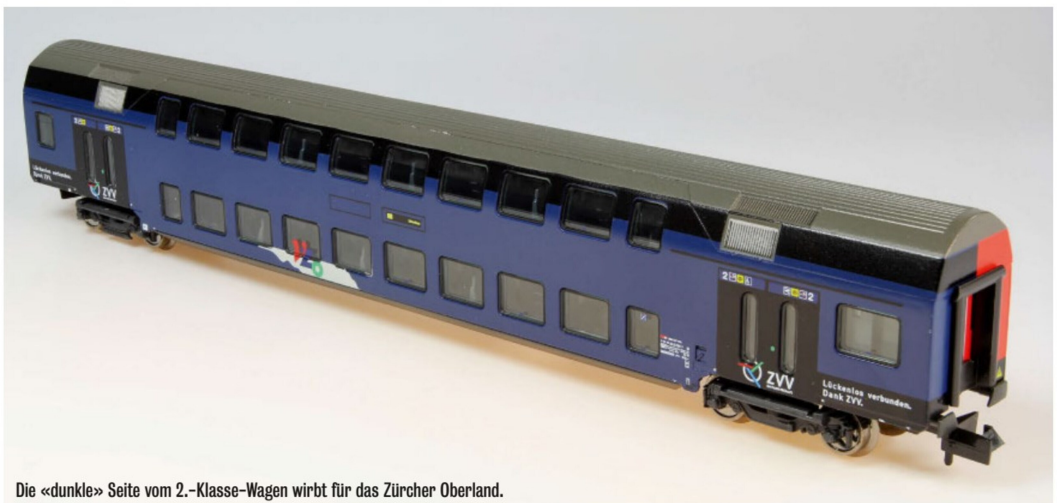
Die Achsen der Wagen sind spitzengelagert. Die Kombination aus gutem, hochwertigem Kunststoff und Metallachsen sorgen für Fleischmann typische, sehr leichte Roll-eigenschaften.

Elektrisches

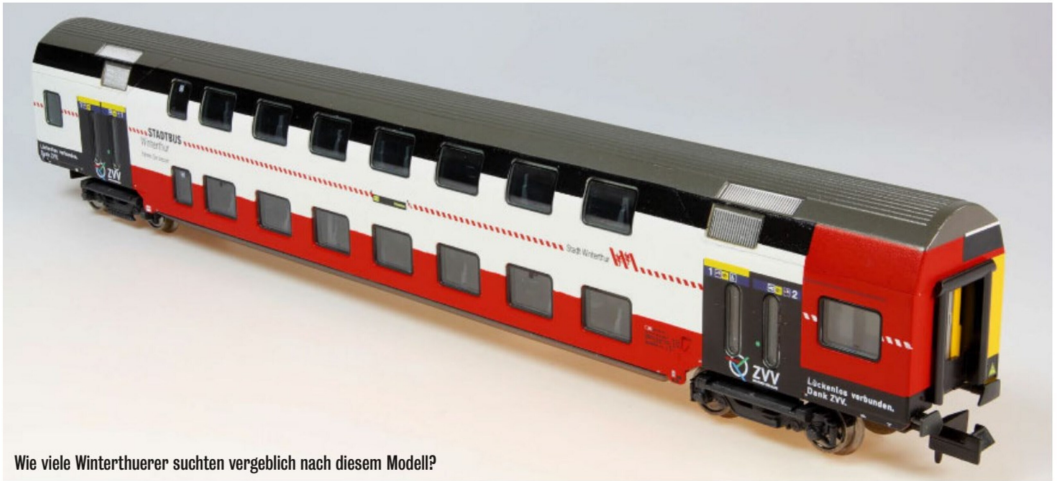
Alle acht Räder der Lok, auch die antriebslosen, werden zur Fahrstromaufnahme herangezogen. Radinnenschleifer nehmen den Strom von den Rädern ab und leiten

ihn über entsprechend lange Kontaktteile durch das Chassis hindurch, direkt auf die auf dem Fahrwerksblock verschraubte Hauptplatine. Die Platine, bestückt mit SMD-LED für die Beleuchtung, einer sechspoligen Digitalschnittstelle und den Entstör-einrichtungen, verteilt die Spannung auf die einzelnen Verbraucher. Das alles geschieht ohne jegliche störanfällige Litzen-verbinding, sauber und pfiffig geplant und ausgeführt. Gewollter Nebeneffekt der auf-geräumten Elektrik ist die schnelle und damit kostengünstige Montage. Als Relikt an das bereits länger zurückliegende Konstruktionsdatum trägt die Platine auch noch einen klassischen Oberleitungsum-schalter. Wobei die Platine lediglich die

Kontaktflächen bietet, der eigentliche Schalter ist in das Lokgehäuse integriert. Darum läuft die Lok auch nur mit aufgesetztem Gehäuse. Eine traurige Nachricht für Alle, die die Mechanik einmal bei der Arbeit beobachten wollten. Durch die sechspolige Schnittstelle ist ein Nachrüsten mit Decoder sehr einfach möglich. Der Motor, schon etwas betagt, ist dreipolig aufgestellt, verrichtet seine Arbeit aber erstaunlich ruhig und gleichmässig. Die SMD-LED werden fahrtrichtungsabhängig umgeschaltet und sorgen somit für das jeweils vorbildent-sprechende Signal. Auch der Zugziel-an-zeiger der Lok ist beleuchtet, lässt sich aber nicht separat schalten, auch digital nicht.



Die «dunkle» Seite vom 2.-Klasse-Wagen wirbt für das Zürcher Oberland.



Wie viele Winterthurerer suchten vergeblich nach diesem Modell?

Der Steuerwagen ist, und das ist neu, von Haus aus mit einem Funktionsdecoder ausgerüstet. Er ist im hinteren Wagenteil untergebracht und mit den vorne liegenden Beleuchtungsplatinen über sauber geführte Litzen verbunden. Der Decoder ersetzt den umstrittenen, von bisherigen Serien bekannten Schleppumschalter im vorderen Drehgestell. Er sorgte mechanisch für ein fahrtrichtungsabhängiges Umschalten der Spitzensignale. Viele Hobbykollegen kamen mit dem Ding nicht klar. Unsere Erfahrungen sind allerdings nicht so schlecht. Der filigrane Schalter ist allerdings recht schmutzempfindlich, eine entsprechende Pflege der Gleisanlage also Grundvoraussetzung für eine sichere Funktion. Wie dem

auch sei, der Funktionsdecoder schaltet auch im Analogbetrieb sicher um, Digitalfahrer können zusätzlich die Beleuchtung des Zugzielanzeigers ein- beziehungsweise ausschalten.

Alle Wagen können nachträglich mit einer Beleuchtung der Fahrgasträume ausgerüstet werden, die Wagen sind entsprechend vorbereitet. Für die beiden Mittelwagen zweiter sowie erster- und zweiter Klasse ist der Teilesatz (Artikelnummer 9447) gedacht, der Steuerwagen kann mit dem Satz (Artikelnummer 9453) innenbeleuchtet werden.

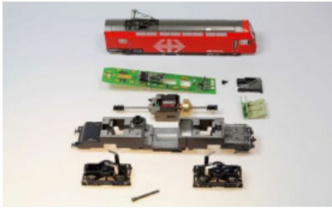
Formgebung

Die Kunststoffgehäuse des Zuges sind wohlproportioniert und detailliert graviert. Die

Masse stimmen und die (wenigen) Details des Vorbildes wurden gekonnt ins Modell umgesetzt. Die Garnitur ist rundherum passgenau verglast. Die Scheiben sind glasklar, teilweise leicht getönt und mit der Aussenhaut bündig in die Gehäuse eingesetzt. Lok und Steuerwagen sind mit Nachbildungen der Führerstände versehen, in die Frontscheiben eingravierte Scheibenwischer sorgen für gute Sicht für den Lokführer bei Regen. Die Personenwagen verfügen über Nachbildungen der Inneneinrichtungen. Die Blenden der Dreh- und Antriebsgestelle sind fein, teilweise durchbrochen graviert, die Puffer aus Kunststoff nicht separat angesetzt, sondern Bestandteil der jeweiligen Bodengruppe. So bleiben sie



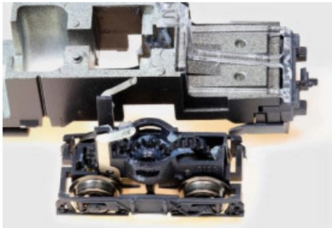
Die rechte Zugseite endet mit dem grössten Partner im Verbund.



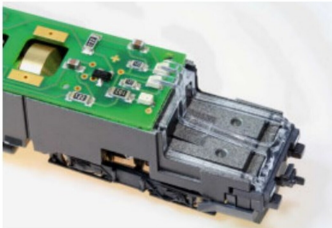
Das Fleischmann-Lok-Modell komplett zerlegt.



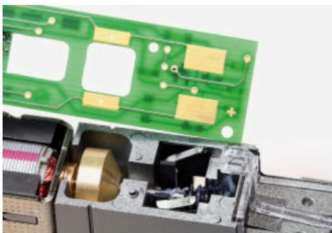
Drehgestell II, nur eine Achse ist angetrieben!



Stromaufnahme und Lichtleiter der Lokomotive.



LED für Ausleuchtung der Spitzensignale.



Eine ordentliche Messing-Schwungmasse.



Durchdachte, saubere Mechanik der Lok.

auch zuverlässig dort wo sie hingehören. Die auch beim Vorbild spärliche Dachausrüstung wurde beim N-Modell vollständig wiedergegeben.

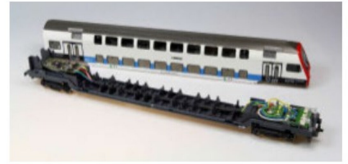
Farbgebung und Beschriftung

Hier haben sich die Fleischmänner, wohl in Anbetracht der neuen technischen Möglichkeiten die sich ihnen bieten, voll ausgetobt. Lok und jeder einzelne Wagen ist ein kleines Kunstwerk geworden. Die Lackierung ist sauber ausgeführt, da stört kein Fussel, da ist überall so viel Lack wie für eine gute Deckung gebraucht wird. Der Druck ist gestochen scharf in den richtigen Farben ausgeführt. Es finden sich die winzigsten Piktogramme an den unmöglichsten Stellen. Wo nötig wurden die Fenster «überdruckt». Stichwort Fenster: Natürlich finden sich auch dort im Modell wie beim Vorbild die kleinsten Hinweise. Genießen Sie die Bilder dieses Beitrages oder gehen Sie mit einer Lupe und etwas Zeit «bewaffnet» zu Ihrem Fachhändler des Vertrauens.

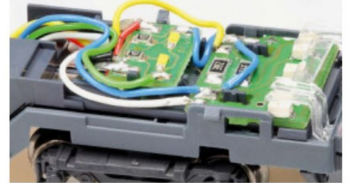
Wir haben dennoch etwas zu meckern – der Führerstand der Lok ist vorbildgetreu hellgrün lackiert, der des Steuerwagens im krassen Gegensatz dazu schwarz. Das mag vielleicht nicht sonderlich tragisch erscheinen, aber irgendwie ist das doch blöd. Sicher auch ein kleines Indiz dafür, dass keiner der Verantwortlichen den Zug vor seiner Auslieferung komplett vor sich gesehen hat. Eine Folge der eingangs beschriebenen Auslieferung «scheibenweise». Mit einem Pinsel voller Farbe kann hier aber leicht Abhilfe geschaffen werden.

Freiigenschaften

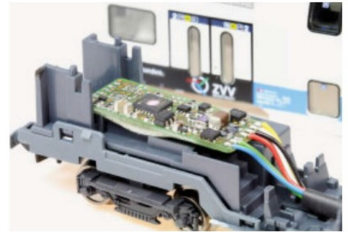
Setzt man ein neues Fleischmann-Modell auf die Testanlage, hält sich die innere Spannung doch sehr in Grenzen – man weiss einfach, dass das Modell (in der Regel) läuft



Das gestaltete Innenleben des ZVV-Steuerwagens.



Zeitgemässe LED's für die Spitzenbeleuchtung.



Werksseitig sauber verbauter Funktionsdecoder.

und funktioniert wie es soll. Das war in den guten alten Horst Fleischmann-Zeiten so, das hat sich in der Ära der Modelleisenbahn München GmbH Gott sei Dank auch nicht geändert. Mit ein Grund dafür mag sein, dass sich die Fleischmänner haarklein an die Morop Normen europäischer Modellbahn halten. Da stimmen die Radsatzmasse, da sind die Kupplungen am rechten Platz, da kann die Kinematik so ausschwenken wie es festgelegt wurde. Das hilft ungemein,



«Lückenlos verbunden: Dank» ... Kinematik und Kupplungsköpfen von Peter Horn (PEHO).

denn es fährt! Dem entsprechend läuft unsere ZVV-S-Bahn-Werbegarnitur absolut problemlos über alle verbauten Weichenfabrikate, durch alle vorkommenden Radien bis hinunter zum Arnold R1 (192mm), auch durch unsere berühmte Horror S-Kurve, Berg auf, Berg ab, gezogen und geschoben und macht so zusätzlich auch noch Werbung für NEM. Kein stundenlanges runddoktern, kein mühsames Scheibchen unterlegen, kein X verschiedene Kupplungen ausprobieren – gähnh – wie langweilig! Aber im Ernst – hier könnte sich so mancher Marktbegleiter eine ganz dicke Scheibe abschneiden. Und das Beste ist: Sich an diese Normen halten kostet in der Produktion keinen einzigen Rappen zusätzlich! Eine Nachricht, die auch den ausgebufftesten, mit spitzen Bleistift rechnenden Geschäftsmann erreichen sollte.

Auch die Fahrstromaufnahme der Garnitur gab keinen Anlass zur Kritik, das Modell blieb nur dort stehen, wo wir es auch wollten. Die Spitzenbeleuchtung des Steuerwagens signalisiert zuverlässig, bedingt

durch die Allradstromaufnahme, nahezu flackerfrei. Eine Innenbeleuchtung haben wir nicht verbaut, darüber können wir hier also keine Aussage treffen.

Abschliessendes Fazit

Der heute vorliegende Testkandidat macht richtig Spass. Er macht Werbung für den Zürcher Verkehrsverbund, für die neue Drucktechnologie im Hause Fleischmann und ganz so nebenbei auch für die Normen europäischer Modellbahnen. Er ist ein ausgesprochener Blickfang in der Vitrine, unter der Lupe und erst Recht auf der Anlage. Schade nur, dass Fleischmann kein komplettes Set aus dem vierteiligen Zug gemacht hat. Das gab es schon Mal. Die ersten ZVV-S-Bahngarnituren mit den roten Einstiegstüren gab es im Set (Artikelnummer 87.7752) und die waren, wie ich mich schmerzlich erinnern kann, ruck zuck vergriffen. So heisst es eben auf die Pirsch gehen und jagen, hoffen, dass die einzelnen Komponenten noch überall greifbar sind. ○



Druckdetails beim 2.-Klasse-Wagen, ...



... beim 1.- und 2.-Klasse-Wagen und bei ...



... der «Schokoladenseite» der Lok.



Und weil er so schön ist: «Radkasten» im Detail.



Doch auch das SBB-Emblem ist tadellos gedruckt.



«Pinselführung» der Führerstände – davor ...



... und die einheitliche Wirkung – danach.



Die schweizerisch zurückhaltende Art: Schlichter Werbeauftritt der SBB.



Das fertig zusammengestellte und eingefärbte Gartenhaus.
Ein zweiter Durchgang bei der Farbgebung könnte die Alterung und weitere Details betreffen.

Bausätze aus dem Laser (Teil 3): Eine einfache Holzhütte in 1:87

Laser Cut Kits

Aus Holz gelaserte Bausatzteile sind eine gute Alternative zu Kunststoff und Pappe für Modellbauer und den Zusammenbau von Bausätzen. Zudem: gibt es ein besseres Material für einen Bau aus Holz als auch im Modell echtes Holz zu verwenden.

Von Peter Marriott (Originaltext in Englisch)

Jetzt betrachten wir den Zusammenbau einer kleinen Holzhütte für H0-Grösse aus einem Laserbausatz von NOCH. Viele unter uns Modellbahnern bedienen sich bei Modellbauten verschiedener Art den unterschiedlichsten Balsaholzarten. Heute gibt es jedoch bereits unzählige Bausätze aus gelaserten Hölzern. Solche Holzbausätze aus dem Laser gibt es für Bauten in den Spuren N bis zur grossen Spur IIm.

Grosses Angebot und vielseitige Anwendungen

Viele Anbieter halten in ihren Sortimenten Bausätze ganz unterschiedlicher Art und Ausführung, von den bekannten einschlägigen Herstellern grosser Serien bis zu den Spezialanbietern, wie etwa Albulamodell oder Modellbau Atelier Pirovino und andere. Zu den vielen verschiedenen flachen Hölzern etwa für Wände gesellen sich eine grosse Zahl von speziell mit dem Laser pro-

filierten Hölzern mit Strukturen von Ziegeln für Dächer, Wände aus Schindeln, überlappende Bretter und andere.

Wenn man Anschlussgleise von Industrien darstellt, lassen sich mit den gelaserten Hölzern die Abdeckbohlen zwischen und neben den Gleisen gut darstellen. Ebenso lassen sich damit Schutzzäune gegen Steinschlag, Tunnelportale, Hafenmauern, Bahnsteigdächer, Kohlebunker, allerlei Bauten in Gärten und sonst noch vieles

mehr, für das sich die gelaserten Bretter alles rechtfertigen lassen.

Es gibt zwischenzeitlich eine sehr grosse Zahl von Herstellern, die Holz mit dem Laser für ihre Bausätze bearbeiten. Viele Modelle werden etwa von Busch, Faller, Fides, Moba Art, NOCH, Sopa und anderen bereitgehalten. NOCH ist unter ihnen einer der grössten Hersteller dieser Bausätze. Das Sortiment reicht von kleinen Gebäuden, Bushaltestellen, Holzbuden, Unterständen und anderes. Diese meist kleinen Bauten eignen sich ganz besonders zum Anfahren und Einsteigen in den Zusammenbau von Laser-Bausätzen, um damit etwas die Fertigkeit zu üben und zu festigen.

Vorgehen

Hier wollen wir die wichtigsten Schritte beim Zusammenbau eines Gartenhauses betrachten. Während das Dach aus speziellem Papier ausgelasert worden ist, bestehen die restlichen Teile aus Holz. Der dem Bausatz beigelegten Anleitung ist mit ihren Bildern gut und leicht zu folgen. Die Wände des Bausatzes sind durch Durchtrennen

der dünnen Verbindungsstege aus ihren Hauptplatten zu lösen. Verschieden ausgeführte Strukturen mit dem Laser ergeben einen schönen dreidimensionalen Effekt der Wände.

Für das Kleben finde ich, UHU Holzleim ist sehr geeignet für diese Art von Bausätzen, weil dieser Klebstoff rasch bindet und trocken wird. Ich bemalte dieses Gebäude mit Acrylfarben, stattdessen könnte man es aber auch mit Holzbeize behandeln. ○

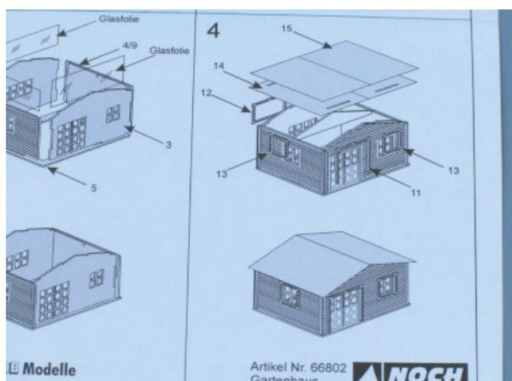
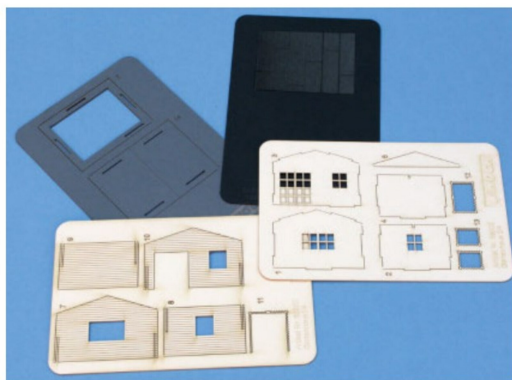
Was sollte man noch wissen?

- NOCH-Bestellnummer 66802
- Kosten: etwa CHF 30.-
- Erhältlich durch: NOCH-Vertreiber in der Schweiz
- www.noch.de
- Es ist ein einfacher Bausatz zum Bauen, geeignet als Erstlingswerk
- Es braucht nur etwa eine Stunde für den Zusammenbau mit dem Trocknen der Klebstoffe und dem Einfärben.

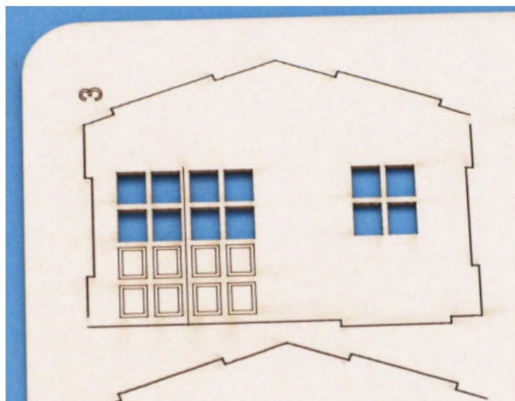
Die ausgelegten verschiedenen Teile des Bausatzes für den Holzschopf. Die Dachteile sind aus Karton statt aus Holz.



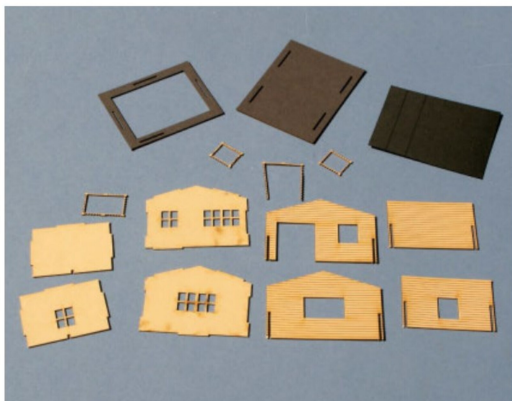
Der Bausatz von NOCH für den Holzschopf wird in dieser Verpackung geliefert.



Der bebilderten Bauanleitung ist gut zu folgen.



Eine der 4 Wände, bevor sie aus der Platte mit nur 2 Schnitten ausgetrennt wurde. Die Fenster sind bereits werkseitig sehr sauber ausgelasert worden.



Alle Teile vor dem Zusammenbau ausgelegt. Die Wände bestehen jeweils aus zwei Schichten, separat sind auch die Fenster Teile.



Die Wände sind teilweise zusammengesetzt.



Der zusammengesetzte Bausatz mit provisorisch aufgesetztem Dach, vor der Farbgebung.



Das Gebäude wurde teilweise eingefärbt, später wurde entschieden, alle Holzteile im selben Farbton zu bearbeiten.



Diese Detailaufnahme zeigt den sehr guten Effekt des Holzbaus mit den ausgelasteten Holzteilen. Holzteile im selben Farbton bearbeitet.

LOKI[®] Zeit für mich...

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

Veranstaltungen

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

Steiner Liliput Bahn

Was? **Fahrbetrieb mit Personenbeförderung**

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

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

Auch am 1. Mai. Dampf- und Elektro-
betrieb. Bei trockener Witterung.
Weitere Informationen:
www.steinerliliputbahn.ch

Börse in Wettingen

Was? **Wettinger Spielzeugbörse**

Wann? **2. Mai, 10 bis 15 Uhr**

Wo? **Wettingen, Sportzentrum Tägerhard**

Sammlerbörse Eisenbahnen aller Spuren,
Autos, Blechspielzeug.
Infos: Tel. 056 624 38 02 oder 079 404 47 54

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

Liliput-Dampfbahn Mobilrail

Was? **Dampffahrten in Jona und Bülach**

Wann? **3. Mai (Jona) und 9. Mai (Bülach)**

Wo? **Jona, Zwinglistr. 30, Bülach, Grampenweg 5**

Dampflok 1:6 «Weisshorn» DFB Jona,
2. Spielfest (11–17 Uhr); Bülach, Früh-
lingsbazar (10–16 Uhr). Verpflegungs-
möglichkeit.
Tel. 077 440 24 87
www.mobilrail.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 Depotbe-
sichtigung DSF. Anmeldungen bis 4. Mai.
Verein Seetal-Krokodil, W. Forrer, 5727 Oberkulm,
Tel. 062 776 21 29, walter.forrer@bluewin.ch,
www.seetalkrokodil15301.ch

Dampfbahn Aaretal

Was? **Fahrtage im Mai**

Wann? **9./10. Mai, 13.30 bis 17.30 Uhr**

Wo? **Münsingen, Psychiatriezentrum**

Weitere Fahrtage am 23./24. und 25. Mai.
Restaurant im Psychiatriezentrum.
Informationen: www.dampfbahn-aaretal.ch

Züge von 1960 bis 1990

Was? **Spur 0-Fahrbetrieb des MEKW**

Wann? **9./10./14./16. und 17. Mai**

Wo? **Wil, Klubheim MEKW, beim Stadtweiher**

Sa 13.30–17, So/Do 10–17 Uhr. CHF 4.–,
Jugendliche CHF 2.–, Familien CHF 8.–.
Europäische Damprenner, US-Diorama.
Verpflegung im «Wyler Pintli».
Modelleisenbahn Klub Wil, www.mekw.ch

Historische Draisinen

Was? **Draisinenfahrten im Zürcher Oberland**

Wann? **9./10. Mai**

Wo? **Bubikon – Wolfhausen (ex UeBB)**

Historische Draisinen «Verein Depot und
Schienenfahrzeuge Koblenz».
www.dsf-koblenz.ch

Mit Dampf um den Napf

Was? **Muttertagsbrunch VHE**

Wann? **10. Mai**

Wo? **Huttwil – Trubschachen – Huttwil**

Brunch im Dampfzug (Doppeltraktion).
Halt bei Kambly. Reservationen bis 6. Mai.
Tel. 078 658 60 95 (19 bis 21 Uhr)
www.historische-eisenbahn-emental.ch

Gartenbahn Staufen

Was? **Fahrtage im Mai**

Wann? **10. Mai, 13 bis 16 Uhr**

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

Freie Publikumsfahrten. Dampf und
Elektroloks. Auch am 24. Mai.
www.gartenbahn-staufen.ch

Breitfeld-Bahn Rotkreuz

Was? **LGB IIm Anlage**

Wann? **10. Mai, 13 bis 18 Uhr**

Wo? **Rotkreuz, neben Rest. Breitfeld**

Wegen Aufgabe der Anlage zusätzlich
offen am 7., 14., 21. und 28. Juni.
Walter Ruoss, Tel. 041 790 16 07, www.breitfeld.ch

Trans Europ Express im Jura

Was? **100 Jahre Vallorbe–Frasne**

Wann? **16. Mai**

Wo? **Olten – Vallorbe – Olten**

Fahrt im Extrazug RAE TEE. Zustieg auch
in Biel, Neuchâtel, Yverdon und Lausanne
möglich. Festbetrieb in Vallorbe.
www.sbbhistorie.ch oder an Bahnhöfen

Wir sind aktueller!

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungs-
meldungen für die Ausgabe LOKI 6/2015
bis spätestens **13. Mai 2015** an:
Redaktion LOKI, Bruno Kalberer,
Heimatweg 14 A, CH-5040 Schöffland.

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

Stiftung Ysebähnli am Rhy

Was? Öffentlicher Fahrtag im Mai

Wann? 23. Mai, 11 bis 18 Uhr

Wo? Pratteln

Fahrbetrieb Spur 5 und 7 1/4 Zoll.
www.ysebaehni-am-rhy.ch

Börse im Erlebnisbahnhof

Was? Modellbahnborse im Erlebnisbahnhof

Wann? 23./24. Mai, 12.30 bis 16 Uhr

Wo? Brittnau-Wikon, Altes Bahnhofgebäude

Modellbahnen H0 DC/AC, Zubehör,
Eisenbahnrelikte. Altes Original-Stellwerk
in Betrieb. Verpflegung.
www.erlebnisbahnhof.ch

Dampf über dem Genfersee

Was? Dampffestival über Pfingsten

Wann? 23. bis 25. Mai

Wo? Blonay – Chamby

6 Dampfloks in Betrieb, 125 Jahre LEB
Nr. 5. Viele Dampfzüge.
Tel. 021 943 21 21, www.blonay-chamby.ch

Eisenbahnfest in Brugg

Was? Offene Türen Bahnpark und SBB Historic

Wann? 31. Mai, 9 bis 18 Uhr

Wo? Brugg, beim Bahnhof

Vereine Mikado, Dampfgruppe Zürich,
Seetalkrokodil sowie Eröffnungsfest SBB
Historic. Dampfxtrazüge, Shuttle zum
Bahnhof und SBB-Historic.
Weitere Informationen:
www.bahnpark-brugg.ch, www.sbbhistoric.ch

Tunnelkinofahrten

Was? Kinoerlebnis im Weissenstein-Tunnel

Wann? 30. Mai

Wo? Bahnhof Oberdorf SO

Tunnelkinofahrt. Apéro im Nostalgetrieb-
wagen. Auch am 27.6., 22.8. und 26.9.
Tel. 058 327 53 20 (Reisedienst Streit Walkringen)
www.tunnelkino.ch

Eisenbahn-Romantik im Mai 2015

Die Sendungen werden im SWR ausgestrahlt. Verschiedene Wiederholungstermine.

Sonntag, 3. Mai, 12.00 Uhr

Eisenbahn-Romantik – Als die Eisenbahn in den Südwesten kam

Vor 175 Jahren begann im Südwesten das Eisenbahnfieber. Wir versetzen uns in diese Zeit zurück, als die Lokomotive «Pfalz» das Dampfen begann: Geschichte und Geschichten von der Bahn bis zur Gegenwart. Ausserdem berichten wir von genialen Lokkonstrukteuren und ihren Erfindungen. Produziert wurden sie in Lokomotiv-Manufakturen, die teilweise noch heute existieren. Und wir erzählen auch von Kuriositäten.

Sonntag, 10. Mai, 12.00 Uhr

The Ocean – Vom St. Lorenz Strom zum Atlantik

Ein Zug im östlichen Kanada verbindet die Metropole Montreal am St. Lorenz-Strom mit der Hafenstadt Halifax am Atlantik. Es gibt ihn schon seit über 110 Jahren und er ist der älteste Personenzug Kanadas, der einen Namen trägt, «The Ocean». Die 1200 Kilometer lange Reise beginnt am frühen Abend in Montreal. Sie dauert knapp 24 Stunden und endet in der Hauptstadt der Provinz Nova Scotia, in Halifax.

Sonntag, 17. Mai, 12.00 Uhr

Kamerun in einem Zug

«Afrika en miniature» wird Kamerun gerne aufgrund seiner vielfältigen Kulturen genannt. Besonders abenteuerlich ist die Entdeckung dieses zentralafrikanischen Landes mit der Eisenbahn. Gebaut wurde sie während deutscher Kolonialzeit und später unter französischem Mandat. Noch heute gehen manche Kameruner zum «Banop», zum Bahnhof. Die Reise auf der sogenannten Mittellandbahn führt vom Wirtschaftszentrum Douala, unweit des Atlantiks, hinauf nach Yaoundé, der Hauptstadt Kameruns. Das wohl beeindruckendste Überbleibsel deutscher Kolonialgeschichte in

Kamerun ist die Brücke von Edéa. Sie wird zwar von der Eisenbahn nicht mehr genutzt, zur Zeit ihrer Inbetriebnahme aber war sie mit einer Spannweite von 160 Metern die längste Stahlbogenbrücke Afrikas.

Pfingstsonntag, 24. Mai, 15.45 Uhr

Eisenbahn-Romantik – Museumsdampf im Südwesten

Wohl eine der aufregendsten Museumseisenbahnen dampft noch heute entlang der Schweizer Grenze – die Sauschwänzlebahn. Sie wurde so genannt, weil ihre Streckenführung dem kringeligen Schwänzlein einer Sau ähnelt. Tierisches bietet auch die Pfalz mit dem Kuckucksbähnle. Die Brohltalbahn am Rhein lädt zur nostalgischen Fahrt durch die Vulkaneifel ein, genauso wie die Eisenbahnmuseen in Neustadt/Weinstrasse und Heilbronn die gute alte Zeit aufleben lassen. Und falls doch einmal Regenwolken über den Südwesten ziehen sollten, gibt es noch Modellbahnen, beispielsweise die Nachbildung der Schwarzwaldbahn in Hausach.

Sonntag, 31. Mai, 12.00 Uhr

Die Walhallabahn

Nur das Walhalla-Bockerl, eine kleine Dampflokomotive der Baureihe 99, und einige Bahnbauten an der ehemaligen Strecke sind von ihr übriggeblieben, doch die Erinnerungen an sie sind noch lebendig. Die schmalspurige Walhalla-Bahn führte vom Regensburg Stadtteil Stadthof nach Wörth an der Donau. Eröffnet wurde sie 1889 als Lokalbahn von Regensburg hinauf zu ihrer Namensgeberin, der Walhalla, eine vom bayerischen König Ludwig I. erbaute Ruhmeshalle zu Ehren der «deutschen Kultur». Die Walhalla-Bahn war ein wichtiges Verkehrsmittel für die Region, doch trotz ihres bedeutungsschweren Namens erlitt die meterspurige Lokalbahn das Schicksal vieler Nebenbahnen. 1968 wurde sie stillgelegt.

Änderungen vorbehalten!

Kudentag bei Zuba-Tech

Was? Jährlicher Zuba-Tag

Wann? 30. Mai, 9 bis 15 Uhr

Wo? St. Gallen, Zuba-Tech, Schützengasse 7

Digitalpräsentationen ESU-Zentrale, Roco Nextgeneration; sNs-Module (spur-N-schweiz). St.Galler Bratwürste.
Tel. 071 230 37 37, www.zuba-tech.ch

Nostalgie im Wallis

Was? 20 ans Trains Nostalgique du Trient

Wann? 30./31. Mai

Wo? Martigny

Fahrten im historischen Postauto und MC-Triebwagen. Bahnausstellung
Weitere Infos:
www.trainostalique-trient.ch

Börse

Spur N

Verkaufe: Minित्रix: Bolte 1004/CH, CHF 150.-
Gillieron Georges, La Crausaz 97,
1814 La Tour-de-Poliz. Tel. 021 944 23 35,
gamgill@bluewin.ch.

Spur H0m

Verkaufe: Lemaco: FO 4/4* 108,
CHF 500.-; Ferro-Suisse: RHB WR 3814,
CHF 250.-; Uahky 8147, CHF 250.-;
DFB HG 341 «Furkahorn», CHF 800.-.
Hanspeter Egli, Im Güssli 7,
8604 Volketswil. Tel. 044 825 16 03 oder
079 507 85 33.

Spur HO

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

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

Suche: Modelleisenbahnen HO + 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, roterpfell@gmx.ch.



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.

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.

Verkaufe: SMF UeBB C2m 1/2 Dampf-
triebwagen. CHF 900.-.
Peter Trüsch, Architekt HTL,
Arisdörferstrasse 56, 4410 Liestal.
Tel./Fax 061 922 11 73.

Verkaufe: Lemaco: SBB RABFe 8/12,
3-teilig, CHF 2880.-; RAm TEE 4-teilig,
CHF 3950.-; FS TEE «Ligure», 2-teilig,
CHF 2680.-. Alles neu mit OVP.
S. Züger, Chemin des Bluets 3, 1009 Pully.
Tel. 021 729 71 32, Fax 021 729 55 84.

Suche: Trix 185, Crossrail, Weiss.
Bohringer Peter, Mühlehof 61, 4315 Zugzgen.
Tel. 061 871 09 85, Mob 079 474 65 75,
p.boehringer@vtxmail.ch.

Verkaufe: HO HAG: SBB DS IC2000, Bt,
neuwertig WS, Ovp, CHF 80.-; BLS
Autoverladewagen, neu, Ovp, CHF 55.-.
Märklin: 39603 Re 460 083, «Logistic»
Grün/Weiss, unbespielt, dig. WS und
analog, Sinusantrieb, fahrtgetestet, Ovp,
CHF 190.-; 37363, Ae 6/6 Cargo, Modell
der Jubiläumslok mit Zertifikat, WS,
mfx, Ovp, unbespielt, CHF 210.-; 26591
Packung Ce 6/8", gealtert und 5 Wagen
Ep. II, mfx, Ovp, unbespielt, CHF 320.-.
Bärtschi Roland, Ch. de Noréaz 29,
1400 Cheseaux-Noréaz. Tel. 079 210 45 89,
rolandbaertschi@sunrise.ch.

Spur 0m

Zu verkaufen: Furka-Oberalp HG 34,
Schmalspurlokomotive mit Zahnradantrieb,
Ferro-Suisse 1993, CHF 5000.-.
Arnold Eliane, Feld 1, 6362 Stansstad.
Tel. 041 610 66 62, arnelia@bluewin.ch.

Spur 0

Verkaufe: Diverse Loks + Wagen.
Hermann, Fulgurex usw.
Liste: www.emfs.ch
Fredy Schmid, Obere Fischbachstrasse 3,
8932 Mettmenstetten. Tel. 043 466 82 04.

Verschiedenes

Verkaufe: 2 Sammlervitrinen,
130 x 80 x 25 / 50 x 80 x 10 cm.
Holz, Glasschiebetüren, mit 24 x 75 cm
HO-Gleis, CHF 195.-.
Vetterli Peter, Eulenweg 22, 8832 Wilen.
Tel. 044 784 52 44, p.vetterli@bluewin.ch.



Uhlenbrock
Digitale Systeme - jetzt bei uns bestellen!
...Ihr Modellbahnberater im Wutachtal!
Euromodellbahn
Der Internethop für alle Modelleisenbahn-Fans
D-79780 Spillingen, Hauptstr. 18
Tel.: +49 (7344) 919927
www.euromodellbahn.com

LOKI DEPOT HORW
Nagelneue 2. Wahl-Loks von Hag mit 20% Rabatt
• Verkauf/Ankauf
• Beratung
• Reparaturen
Bei uns entsteht
die grösste Echtheit
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

Sammlungsauflösung
von Spur N/1:160-Modellen
www.privat-verkauf.ch
info@privat-verkauf.ch

Messingmodelle - Brass models
Modèles en laiton - modelli in ottone
www.rittech.ch
Rittech SA, 36 ch. du Vignoble
CH 1232 Confignon (Genève)
Tel +41 (0) 22 757 2037 Fax +41 (0) 22 757 4224

www.trainjouet.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

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

> Lokidoktor
> Kursangebote
> Neu- und Occasions-Artikel

Dorfstrasse 13a • 8512 Thundorf
052 763 1545 • www.meigo-train.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

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

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 • Ilm • 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!

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.luetthy@loki.ch, www.loki.ch

Insertionsschluss für Börsen-Inserate
in LOKI 6/2015: Donnerstag, 30. April 2015.

Alle später eingehenden Anzeigen werden
in der nächsten Ausgabe veröffentlicht.

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

+25.00 +25.00

• Bitte veröffentlichen Sie das beigelegte Foto mit meiner Börsenanzeige.
(Breite: 42,8 mm, 4-farbig, Zusatzkosten: CHF 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 Spalte
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.

Bahn aktuell

Foto: Armin Schmutz



Neuer SBB-Paradezug unterwegs

Unpassend passend

Während einiger Wochen weilte der Neuenburger Trambahänger 1 von 1895 im Rahmen der Sonderausstellung «Als Pferde die Welt bewegten – Das Zürcher Rösslitram 1882–1900» beim Tram Museum Zürich, wo er an zwei Sonntagen auch für Rösslitramfahrten genutzt wurde. Vor einem solchen Anlass gab es die seltene Gelegenheit, den optisch passenden, zwei Jahre jüngeren ZOS Ce 2/2 mit gleicher Betriebsnummer vorzuspannen. Letztlich nicht nur wegen unterschiedlichen Kupplungen ein «unmögliches Paar».

TK



Nostalgische Tramkomposition ZOS Ce 2/2 mit Neuenburger Tramwagen 1 von 1895 im Trammuseum Zürich.

Foto: Tibert Keller



Foto: Stefan Gyssax

AKE Rheingold von Dortmund nach Domodossola bei der Durchfahrt im Bahnhof Sissach am 2. April 2015.

«Rheingold» in der Schweiz

Am 2. April 2015 fuhr der AKE Rheingold von Dortmund nach Domodossola. Als Zwischenziel war Montreux angesagt. Daher nahm der Zug von Basel den Laufweg via Hauenstein-, Jurasüdfuss und Simplonlinie nach Domodossola. Als Lok war dem Zug die MRCE ES 64 U2-099 (BR 182 599-1), welche an TX Logistik vermietet ist, vorgespannt. Die Rückfahrt fand am 7. April 2015 statt.

SG



Die neuen Doppelstock-Triebzüge «Twindexx» für die SBB von Bombardier sind aus konstruktiven und technischen Gründen mit grosser Verspätung unterwegs. Sie werden in der Schweiz und im Ausland gefertigt. Erste Gehversuche haben die Züge aus eigener Kraft erst in Deutschland unter-

nommen, bis die Züge für die SBB kommerziell unterwegs sein können, wird noch einige Zeit ins Land ziehen. Die Hoffnung für viele Bahnkunden bleibt bestehen, die lange Zeit der Streitereien zwischen SBB und Bombardier seien konstruktiv für gute technische Lösungen für die neue Zugene-

ration genutzt worden. Die auch von Bombardier stammenden, an sich konzeptionell hervorragenden Triebzüge «Lötschberger» der BLS, erweisen sich bei flotter Fahrt durchs Aaretal zwischen Bern und Thun nicht speziell als hochgeschwindigkeits-tauglich... mvm

Vorsicht auf der RhB



Umgeleiteter Glacier Express passiert am 3. April bei Neuschnee Zernez.

Vom 2. bis 4. April 2015 verkehrten zwischen Thusis und Tiefencastel wegen Steinschlaggefahr an der letztjährigen Unglücksstelle Bahnersatzbusse. Bernina- und Glacier Express fuhren via Vereinalinie. Wegen der Streckensperrung wurde ein RE-Umlauf St. Moritz-Tiefencastel am 3. April mit altem Vorortspendel 514 bestückt. Ein Fahrzeugtyp der seit Anfang der 80er Jahre höchst selten auf dem Landwasserviadukt anzutreffen ist.

TK



Der Bernina Express, gezogen vom einzigen Werbe-Allegra 3512, fährt am 3. April von Chur kommend in Zernez ein.



Vorortspendel 514 der RhB am 3. April 2015 in einem nur noch seltenen Einsatz hier bei Filisur.

Fotos: Thurt Keller

Umleitungen am Zugersee

Da es am frühen Morgen des 18. März 2015 zwischen Arth-Goldau und Immensee zu einem schweren Eisenbahnunglück mit zwei Bauzügen kam, war diese Strecke für den Bahnverkehr gesperrt. Infolge dessen wurden einige Güterzüge via Zug-Thalwil-Zürich Vorbahnhof umgeleitet. So auch der UKV von Chiasso nach Oensingen des EVU railCare.

SG



Foto: Stefan Gyga

Re 465 015-6 «Cat's Eye» auf der Heitersberglinie bei Mägenwil, statt auf der aargauischen Südbahn.



Foto: André Niederberger

Ungewohntes Bild in Walchwil mit einem südwärts fahrenden BLS-Güterzug auf der ohnehin überlasteten Einspurstrecke am östlichen Zugerseeufer.



Foto: André Niederberger

Umgeleiteter UKV von SBB Cargo mit Re 10 bei Walchwil am Zugersee.

Brückenkontraste



Auf einer Tour durch die Ostschweiz fährt am Morgen des 15. März 2015 der ex BT BDe 3/4 43 bei Rapperswil über den Seedamm...



Foto: Thibert Keller

... und im letzten Abendlicht über den Guggenloch-Viadukt von Lütisburg im Toggenburg.

Komet auf Abwegen

Ein MGB ABDeh 4/10 «Komet» ist am 30. März 2015 bei Trin unterwegs vom Wallis nach Landquart. Dort wird ihm die RhB eine neue Zugsisicherung einbauen und das Kundeninformationssystem anpassen. TK



Foto: Thibert Keller

ABDeh 4/10 der MGB auf RhB-Gleisen bei Trin unterwegs nach Landquart am 30. März 2015.



Foto: Thibert Keller

Nostalgische Sihltalbahn

Die Zürcher Museumsbahn führt am regnerischen 21. März 2015 mit dem ehemaligen SiTB FcE 2/4 84 von 1924 auf dem oberen Teil der Sihltallinie Instruktionsfahrten durch. TK

Sihltaltriebwagen FcE 2/4 84 auf dem still gelegten Teil der Linie von Sihlwald nach Sihlbrugg.

Schweizer in Basel auf DB-Gleisen

Der ehemalige Triebwagen BDe 4/4 1641 der SBB ist mittlerweile bei der DSF Koblenz gelandet. Am 9. Februar 2015 war der jetzt als BDe 4/4 641 bezeichnete Triebwagen zusammen mit einem Tm 232 in Basel Badischer Rangierbahnhof unterwegs. Und jetzt zwei besondere Re 6/6: Die Re 6/6 Nr. 11646 ist eine der letzten Loks dieses Typs, welche noch die alte grüne Lackierung tragen. Zudem besitzt die Maschine noch die alten Scheinwerfer. Am 30. März 2015 hat sie den Zug 45061 in Basel Klein-

hüningen Hafen bespannt, um ihn nach Basel SBB Rangierbahnhof zu befördern. Die Re 6/6 Nr. 11626 trägt zwar die rote Lackierung, aber dafür ein «Bärtchen» wie einst die Kantonsloks vom Typ Ae 6/6. Am 24. März 2015 beförderte sie einen Stahlzug durch den Badischen Bahnhof in Basel. Die BLS hat zur Zeit drei Loks der Baureihe 187 angemietet. Diese Elektroloks verfügen zudem über einen Dieselmotor, um damit in nicht elektrifizierten Gleisanschlüssen Rangieraufgaben zu erledigen. Am 24. März

2015 hat die 187 006 in Weil am Rhein einen Containerzug übernommen, um ihn nach Reckingen AG zu befördern. In der Regel werden die Züge der Rollenden Autobahn nördlich der Alpen mit einer Maschine vom Typ Re 485 bespannt. Um Lokfahrten zwischen Spiez und Basel einzusparen, werden gelegentlich weitere Loks zur Überfuhr beigestellt. Dies war am 24. März 2015 so der Fall. Der eigentlichen Zuglok Re 485 007 wurden die Re 485 016 und 186 109 beigestellt. PS



Containerzug von BLS Cargo nach Reckingen AG unterwegs mit neuer 187 006 am 24. März 2015.



BDe 4/4 641 der DSF mit dem Tm 232 am 9. Februar 2015 in Basel Badischer Bahnhof.



Grüne Re 6/6 Nr. 11646 bei der Durchfahrt in Basel Badischer Bahnhof am 30. März 2015.



Überfuhr von Loks mit einem Huckepackzug von Spiez nach Basel am 24. März 2015.



Re 6/6 Nr. 11626 mit Stirnschmuck à la Ae 6/6 Kantonsloks mit einem Stahlzug in Basel Badischer Bahnhof am 24. März 2015.

Fotos: Peter Schopp

Buntes Angehängsel



Zu Ausbildungszecken ist der DVZO mit ihrer ex BT Be 4/4 15 und sieben Zweiachsern mit offenen Plattformen am 15. März 2015 in Etzwilen eingetroffen.



Fotos: Thibert Keller

Nach der Mittagspause passiert der von den fünf bunten, ehemaligen Amor-Express Wagen dominierte Zug die imposante Stahlbrücke über die Thur und Ossingen im Zürcher Weinland.

«Cité du Train» in Mulhouse

Auf jeden Fall einen Ausflug wert ist das nationale Eisenbahnmuseum Frankreichs «Cité du Train» in Mulhouse. Hier erhält man einen umfassenden Einblick in die Geschichte der Eisenbahn in Frankreich. Neben Lokomotiven die Eisenbahn-Geschichte geschrieben haben, sind auch Wagen mit nicht minderer Bedeutung ausgestellt.

Zwei Beispiele:

1925 erhielt die Compagnie des Chemins de Fer de l'Est ihre erste Mountain-Schnellzuglok mit der Typenbezeichnung 241 A 1. Mit vier Triebachsen war sie besser als ihre Vorgänger in der Lage die schweren Schnellzugwagen zu ziehen. Zum Einsatz kam sie bevorzugt auf der Strecke Paris – Belfort. Die Ausserdienststellung fand 1959 statt.

1928 entstand eine Serie von 28 Speisewagen, die an die CIWL ausgeliefert wurden. Kennzeichnend war die luxuriöse Ausstattung der Fahrzeuge:

- Verwendung von Ziegenleder
- massive Lampen aus Bronze
- Wandverkleidungen mit Vogelmotiven
- eine komplett metallene Küche mit Kühl- und Wärmeschränken
- ein holzvertäfeltes Anrichtezimmer
- Speiseraum für Raucher und Nicht-raucher
- einen «Weinkeller»
- Geschirrschrank

Auch beim Personal sparte man nicht: Neben dem Koch waren auch Tellerwärmer, ein Maître d'Hôtel und mehrere Kellner an Bord, die maximal 56 Reisende mit Gaumenfreuden verwöhnten. Der Wagen kam auf den legendären Routen von Paris aus nach Bordeaux und Nizza zur Verwendung.

AL

(Quelle: www.citedutrain.com)



Mächtige Mountain 241A1 im Museum in Mulhouse.



Fotos: Andreas Lindner

CIWL-Speisewagen als Vertreter von Wagen für nobles Reisen früherer Zeiten.



Die Lok ES 64 F4-111 von Captrain.



Fotos: Andreas Lindner

UIC-Raster und mehrsprachige Anschriften verraten es: ES 64 F4-111 kann über viele Grenzen hinweg eingesetzt werden.

ES 64 F4-111 von «Captrain»

Einen gepflegten Eindruck hinterlässt die ES 64 F4-111 von «Captrain». Dieses Unternehmen wurde 2010 ins Leben gerufen. Dahinter verbirgt sich die französische SNCF-Geodis-Gruppe. In Sachen Transport und Logistik ist dieses Unternehmen auf der Schiene inzwischen in grossen Teilen Europas mit folgenden Schwerpunkten tätig:

- Konsumgüter/Skandinavien
- Getreide - Chemie - Montan/Deutschland
- Kombinierten Verkehr/Polen, GUS
- Sondertransporte/Südosteuropa, Türkei

AL

(Quelle: www.captrain-solutions.com)

RTS Rail Transport Service

RTS Rail Transport Service GmbH ist eine Tochtergesellschaft des Unternehmens «Swietelsky Baugesellschaft m.b.H.» aus Österreich. Spezialisiert auf Gleisbau wurde das Tochterunternehmen mit dem Ziel gegründet, den Transport von Gleisbaumaschinen in Eigenregie durchführen zu können. Inzwischen werden mit dem umfangreichen Fahrzeugpark auch Ganzzugtransporte durchgeführt. Neben diversen gebrauchten Diesel-Lokomotiven wurden auch neue von Siemens Transportation Systems erworben. Dazu gehören moderne Eurorunner und zwei Mehrsystem-Elektrolokomotiven, die den Tauri der Rh 1216 der ÖBB entsprechen.

AL



Am 23. März hatte es Rh 1216 901-9 zum RB Basel Bad. Bnf. nicht mehr weit. Während die rumänischen Schüttgutwagen weiter durch die Schweiz Richtung Italien unterwegs waren, wartete die Lokomotive auf ihre Rückkehr.



Fotos: Andreas Lindner

Rumänische Schüttgutwagen am Haken der Rh 1216 901-9.



Bahnausbau nördlich von Basel

Die Bauarbeiten, die Strecke am Oberrhein viergleisig auszubauen, schreiten voran. Auf die Gemeinde Haltingen kommt eine Grossbaustelle zu.

Der Blick von der Festhallenbrücke nördlich von Haltingen ist Geschichte geworden. Zukünftig wird eine Umgehungsstrasse die Bahngleise unterqueren.



Fotos: Andreas Lindner

103 von der DB zu RailAdventure

Bis in die Schweiz legendär ist die Baureihe 103 der ehemaligen Deutschen Bundesbahn. Als ICEs und die Nachfolgebaureihe 101 das Ende der «103er» einleiteten, verfolgte eine grosse Fangemeinde die erstaunlich lange Zeit des Abschieds. Der Privatkauf einer 103 war von Seiten der DB nicht vorgesehen und auch nicht erwünscht, so dass die meisten Lokomotiven Richtung Schrottverwertung gingen.

Eine der bisher «überlebenden» Maschinen ist 103 222. Nach ihrem regulären Dienst war sie als 750 003, umgerüstet für Vmax 280 km/h, für das Forschungs- und Technologiezentrum Minden (FTZ) mit vorwiegend Messfahrten bundesweit unterwegs. DB Systemtechnik, Nachfolger des FTZ, setzte die Lok wieder unter ihrer alten Nummer ein.

Einer Sensation gleich kam Ende vergangenen Jahres die Mitteilung der DB, die Lok 103 222 versteigern zu wollen. Den Zuschlag erhielt das Münchner Unternehmen RailAdventure. Spezialisiert auf Test- und Überführungsfahrten wie auch «den gehobenen Event- und Transportbereich», so auf der Homepage www.railadventure.de des Unternehmens zu lesen, hat 103 222 nun ein neues Einsatzfeld gefunden. Zuvor wurden verschiedene Arbeiten wie eine Hauptuntersuchung im Ausbesserungswerk Dessau durchgeführt. Sehr ungewöhnlich ist für viele Fans dieser Lokbaureihe die Anpassung im Sinne des Corporate Design an die Hausfarben des neuen Eigentümers.

AL



Die Farbgebung der ex DB 103 erinnert entfernt an die ursprüngliche Version der E 444 der FS.



Fotos: Andreas Lindner

Am 28. März 2015 hatte 103 222 mit Spezialwagen zum Transport von Weichen gerade Basel verlassen.

Optimierung des RAlpin-Angebots

110 000 Lkw hat RAlpin 2014 von der Strasse auf die Schiene geholt. Noch fahren jährlich 1,3 Millionen Lkw über die Gotthardachse. Mit der Eröffnung des NEAT-Tunnels und der ab 2025 anstehenden Sanierung des Gotthard Strassentunnels wird in der Zukunft RAlpin noch mehr Lkw transportieren müssen. Baumassnahmen am Terminal in Freiburg sollen den Betriebsablauf optimieren. Nur während der Sanierung der alten Oberrhein-Trasse zwischen Haltingen und Schliengen nutzen die Rollenden Autobahnen den neuen Katzenbergtunnel. Da der Einsatz des Begleitwagens direkt hinter der Lokomotive im Katzenbergtunnel vorgeschrieben ist, waren in diesem Zeitraum umständliche Rangiermanöver in Freiburg im Breisgau oder im RB Basel Bad. Bf. in Weil am Rhein unumgänglich. Aktuell verkehren die Züge mit Begleitwagen am Ende der Zuggarnitur wieder über die alte Trasse und werden im RB Basel Bad. Bf. jeweils über die um das



Fotos: Andreas Lindner

RAlpin-Zug auf alter Trasse am Ostermontag zwischen Efringen-Kirchen und Eimeldingen.

Seltene «Gäste» in der Schweiz



Am 28. März: EC aus Hamburg mit SBB-Wagen und 101 050-3 mit «Jugend forscht»-Werbung.



In Gegenrichtung war am selben Tag 101 071-9 mit Werbung für Märklin Richtung Norden unterwegs.



Zwar mit der Anschrift «DB Schenker» aktuell, dafür sind die Farben extrem ausgeblencht.



Längst überholt ist diese Anschrift: Nach DB Cargo folgte DB Railion, heute heisst das Unternehmen DB Schenker Rail AG. Gesehen an einem Richtung Schweiz rollenden Shimmms-tu178 zum Transport von Coils.



Unterwegs Richtung Schweiz war dieser nur 14 Meter lange Rungenwagen. Die Anschriften verraten seine schwedische Herkunft: RIV S-AAE Rmms042 33 74 3662 057-5.



Selten ist der Besuch von ICE 2-Zügen in Basel. Wohl als Ersatz für einen ausgefallenen Zug waren sie am 28. März um 14:30 Uhr hier in Haltingen wieder nach Norden unterwegs.

Fotos: Andreas Lindhor



Einfahrt in die Umfahrung des Werk Haltingens. Nach dem Umsetzen der Lokomotive folgt das Befahren der Wendeschleife.



Einfahrt in den RB Basel Bad. Bf.

Werk Haltingen gelegene Kehrschleife gewendet. Durch die Terminalerweiterung soll in Zukunft das Wendemanöver mit dem Umsetzen der Lokomotive entfallen und der Begleitwagen immer direkt hinter der Lokomotive verkehren. Auch über ein weiteres Terminal nördlich von Freiburg wird nachgedacht.

AL



Betonplatten von Langmesser Modellwelt in 1:45

Platzfrage

Auf der Suche nach einer neuen Möglichkeit zur Darstellung von Bodenplatten aus Beton sind wir auf die Gipsabgüsse von Langmesser Modellwelt gestossen. Die ausgezeichnet strukturierten Gipsabgüsse eignen sich für die Darstellung eines Betonplatzes für verschiedenste Belange von ...

... Daniel Wietlisbach (Text und Fotos)

Sei es am Freiverladegleis, bei der Hafenanlage, vor der Feuerwache oder in einem Werkhof, für die Gestaltung bietet sich die Nachbildung eines Platzes mit Betonplatten an. Betonplatten lassen sich auf verschiedene Arten selber herstellen – oder aber man greift auf Produkte aus dem Zubehörsektor zurück. Bei Langmesser Modellwelten gibt es ausgezeichnet strukturierte «Betonplatten» in der Grösse 237 mm × 178 mm zu kaufen. Sie werden paarweise angeboten und sind aus Gips sehr sauber und ohne Lufteinschlüsse ge-

gossen. Dem Modellbauer bleibt lediglich noch die Farbgebung und Ausgestaltung überlassen.

Waschen und Trockenmalen

Für unseren neuen Platz waren insgesamt acht Sets oder 16 Platten erforderlich. Wegen der Grösse des Projektes haben wir deshalb die ersten Bemalungsschritte vor dem Festkleben an den einzelnen Platten ausgeführt.

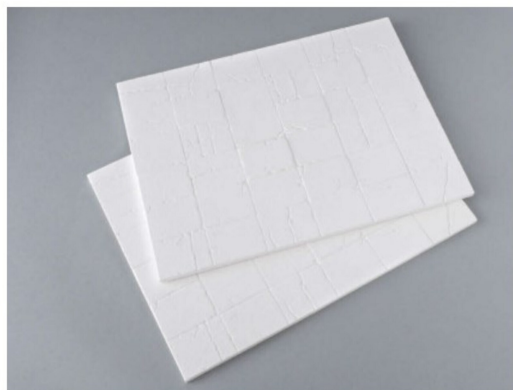
Vom Hersteller wird empfohlen die Platten zuerst mit einer Grundierung zu behan-

deln weil Gips sehr saugfähig ist und eine kontrollierte Einfärbung dadurch vereinfacht wird. Grundierung und Einfärbung geht aber auch in einem Durchgang, wenn die deckend aufgetragene mattgraue Farbe die Poren bereits verschliesst – am Schnellsten geschieht dies mit einer Spraydose.

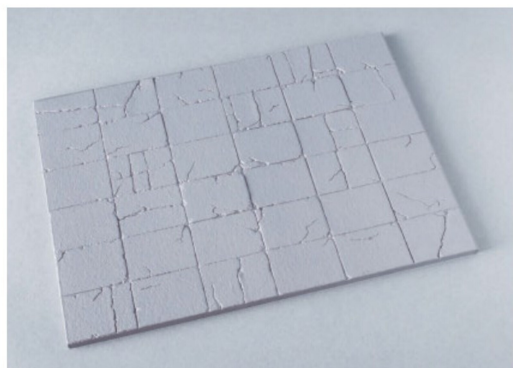
Ist diese Grundfarbe gut durchgetrocknet beginnt der eigentliche Spass mit mehreren unterschiedlichen sogenannten «Washings» (Washungen). Die Bezeichnung kommt daher, weil dabei die zu behandelnde Fläche mit sehr stark verdünnter Farbe «ge-



Ölfleck und Ratlosigkeit scheinen sich breit zu machen. Hoffen wir, dass der TCS-Mann das Leck bald findet.



In Zweiersets werden die sorgfältig und sehr fein gegossenen Gipsplatten von Langmesser Modellwelt angeboten.



In einem ersten Arbeitsgang verschleest ein Grundanstrich in einem mittleren Grauton aus der Spraydose die Poren.

waschen» wird. Die Platte wird dazu leicht schräg gehalten und die Farbe mit einem grösseren, weichen Pinsel oben aufgetragen. Durch die starke Verdünnung verteilt sie sich relativ schnell und einfach auf der ganzen Platte. Kurze Zeit später wird mit einem alten Lappen sanft über die Platte gestrichen und so der grösste Teil der Farbe wieder entfernt. Lediglich in den Vertiefungen bleibt sie zurück und betont so die Struktur der Betonplatte ein erstes Mal. Ist nun – wie in unserem Fall – die graue Farbe eher dunkel ausgefallen, kann mit einem

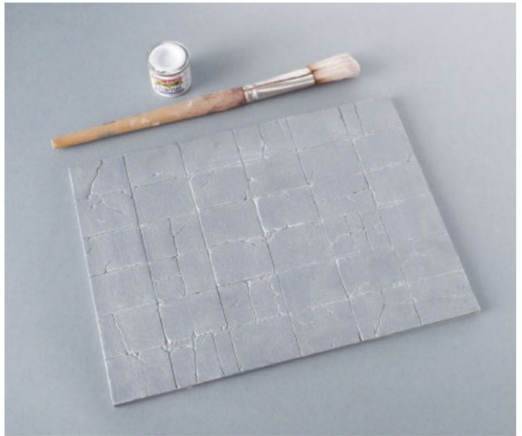
eher hellen Washing korrigierend eingegriffen werden – und natürlich auch umgekehrt. Nach dem sandfarbigen Washing folgt das Trockenmalen mit weisser Farbe. Dazu wird ein grober Pinsel in die Farbe getaucht, jedoch anschliessend an einem Tuch abgewischt, so dass nur wenig Farbe übrig bleibt. Wird anschliessend mit dem Pinsel ganz sanft über die Betonplatten gestrichen setzt sich die Farbe nur an den Kanten ab und betont diese ausgezeichnet. Es folgte ein weiteres Washing mit Hellgrau und Erdbraun.

Wie viele Washings und Trockenmal-durchgänge durchgeführt werden und vor allem welche Farbtöne gewählt werden, ist schliesslich auch Geschmacksache und soll von jedem selber bestimmt werden.

Mit verdünnter schwarzer Farbe und einem sehr feinen Pinsel erfolgt nun die Einfärbung der Fugen, die ja im Original mit Bitumen abgedichtet sind. Durch die Kapillarwirkung verteilt sich die dünnflüssige Farbe in den engen Fugen beinahe von selbst; trotzdem wird es bei einer grösseren Fläche zu einer Geduldsfrage.



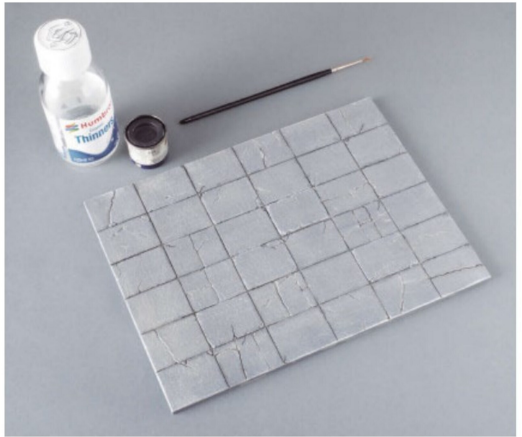
Ein erstes «Washing» mit stark verdünnter Sandfarbe und einem saugfähigem grösseren Pinsel.



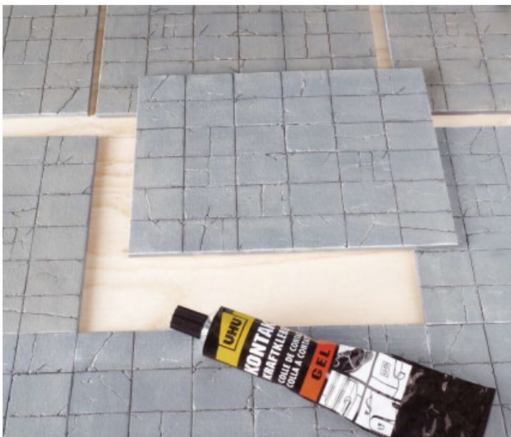
«Trockenmalen» mit Weiss und einem groben Pinsel, der sanft über die Kanten gezogen wird.



Ein weiteres Washing mit Hellgrau und Erdbraun. Die Farben werden sehr verdünnt angemischt.



Die Fugen färben wir mit verdünntem Schwarz ein, welches den Weg dank der Kapillarwirkung von selbst findet.



Am einfachsten und wirkungsvollsten geht die Montage mit Kontaktkleber.



Trockenmalen und Kaschieren von weiss gebliebenen Stellen mit Hellgrau.



Moose (grüner Schaumstoff) gibt es bei diversen Zubehörerstellern. Wir verwendeten hier dasjenige von Woodland.



Grasbüschel und -narben sind in verschiedenen Ausführungen von zahlreichen Anbietern erhältlich, beispielsweise von Noch.



Ölsuren lassen sich mit einer alten Zahnbürste und verschieden stark verdünnter schwarzer Farbe trefflich nachbilden.



Zum Schluss tragen wir noch weitere Schmutzspuren (Hausfrauen werden dies kaum begreifen!) mit Trockenfarben (Farbpigmenten) auf.

Sowohl das Washing als auch das Trockenmalen stammen übrigens einmal mehr von Militärmodellbauern, die beim Altern und im Dioramenbau eine führende Rolle einnehmen.

Verwindungsfreier Untergrund

Nun werden die Platten auf die Dioramen- oder Anlagengrundplatte geklebt. Weil Gips keine Spannungen aufnehmen kann und zum Brechen neigt ist eine stabile verwindungsfreie Grundplatte Voraussetzung für langanhaltende Freude am Werk.

Die Gipsplatten werden zuerst ohne Kleben auf die Grundplatte gelegt und nachher Stück für Stück mit Kontaktkleber befestigt. Dazu werden beide zu verklebenden Flächen mit dem Kleber eingestrichen und trocken gelassen. Nach etwa fünf bis zehn Minuten wird die Gipsplatte aufgelegt, angepresst und hält sofort unbeweglich und dauerhaft.

Mit erneuten Washings oder durch Trockenmalen kann das Ergebnis weiter verbes-

sert werden. An unserem Beispiel erfolgte ein letztes Trockenmalen mit hellgrauer Farbe; gleichzeitig wurden mit einem feinen Pinsel kleine Fehler retouchiert.

Abschliessende Arbeiten

Je nach Alter unseres Platzes und natürlich auch durch den mehr oder weniger aufwändigen Unterhalt hat sich in den Fugen und Rissen stellenweise eventuell Moos gebildet oder es ist gar Gras gewachsen. Moose gibt es in den verschiedensten Farbschattierungen als Streumaterial von Woodland und anderen Zubehörerstellern. Grasbüschel und -narben bekommt man beispielsweise bei Noch im Massstab 1:87. Dessen geringe Höhe in unserem Fall bei weitem ausreicht, denn es geht ja nicht darum, eine Wiese darzustellen. Regelmässigkeit ist zu vermeiden und zum Kleben eignet sich normaler Weissleim.

Dient der Betonplatz als Werkhof oder Parkplatz dürfen natürlich Ölflecken von

mehr oder weniger lange abgestellten Fahrzeugen nicht fehlen. Dazu wird verdünnte schwarze Farbe mit einer alten Zahnbürste aufgenommen und diese mit den Borsten nach oben gehalten – fährt man nun mit einem Stäbchen von vorne nach hinten über die Borsten spritzt die Farbe auf den Platz und hinterlässt ausgezeichnete «Ölflecken». Je dünner die Farbe, desto grösser die Flecken – und natürlich umgekehrt. Dieses Procedere sollte auf jeden Fall zuerst auf einem Blatt Papier ausprobiert werden. Zudem soll nicht der ganze Platz ziellos mit schwarzen Punkten übersät werden – weniger ist auch hier mehr!

Der letzte Schliff erfolgt mit Pigmentfarben, die mit Pinseln verschiedener Stärke aufgetragen und eingerieben werden können. Kreisende Bewegungen ergeben dabei die besseren Resultate, als wenn immer in dieselbe Richtung gearbeitet wird. So lassen sich zusätzliche Schmutzspuren einarbeiten. ○



Bild 1: Mythische Kombination;
man beachte die Farbdifferenz!
Siehe dazu Text!

Spezielle Tinplate-Modelle für die Spur 0 aus Göppingen (Teil 1)

Schweizer Pullman-Wagen von Märklin?!

Im folgenden Bericht dominieren die Farben Blau und Weiss. Dank der Initiative eines Zürcher Optikers fertigte Märklin spezielle Pullman-Fahrzeuge nach Schweizer Vorbildern. Unser Autor und «Blech-Spezialist» hat für einen Vortrag am 29. Tinplate Forum Schwäbisch Gmünd von Ende März 2015 sich die Sache mit den blau-weissen Zügen etwas genauer angesehen.

Von Hansuelli Gonzenbach

Das Aufmacherbild zeigt eine Zusammenstellung des berühmten Sammlers Graf Giansanti-Coluzzi, in Szene gesetzt vor einem zeitgenössischen Werbeplakat. Das dürfte bei einigen Märklinisten Verwirrung, Kopfschütteln oder auch Wunschträume ausgelöst haben! Auch nachgestellte Bilder dieser Kombination aus anderen Sammlungen tauchen ab und zu auf.

Der Triebwagen, obwohl leicht abgeändert (3-Lichtspitzenbeleuchtung, ein zusätzliches Führerstandsfenster und HAG-Pantographen), sollte einen Zürcher Nahverkehrstriebwagen der normalspurigen S.B.B. darstellen, wie später beschrieben wird. «Golden Mountain Pullman Express»-Wagen gehörten zur schmalspurigen Montreux-Ober-

land Bernois MOB mit der Spurweite 1000 mm. Von ihnen wird in einem späteren zweiten Teil die Rede sein. Ein solcher Wagen konnte somit unmöglich jemals zusammen mit dem Zürcher Triebwagen auf denselben Gleisen verkehren!

Die Gemeinsamkeit dieser zwei Fahrzeuge, beide für die Spur 0 hergestellt, besteht lediglich in einem ähnlichen Farbschema und der gleichen Herkunft, nämlich Märklin in Göppingen. In diesem Beitrag soll nun versucht werden, unter Einbezug der Vorbilder, etwas Klarheit zu schaffen. Normalspurige Fahrzeuge in Europa hatten in der Regel zwei Puffer; Schmalspurfahrzeuge meistens einen Mittelpuffer oder allenfalls eine automatische Kupplung. Auf dieses technische Ausrüstungsdetail soll hier aber nicht eingegangen werden.

«Arbeiter-Pullman» der SBB

In den 20er-Jahren des letzten Jahrhunderts begannen die SBB, Pendelzüge einzusetzen. Diese wurden gezogen oder geschoben von Personentriebwagen Ce 4/6 oder Gepäcktriebwagen Fe 4/4; am andern Ende

des Zuges befand sich jeweils ein passender Steuerwagen. Zwei dieser Züge erregten besonderes Aufsehen durch ihr spezielles Farbkleid: unten Blau und oben Weiss in Anlehnung an die Zürcher Trams. Das trug ihnen bald den Übernamen «Arbeiter-Pullman» ein, unter welchem sie bekannt geworden sind.

Triebwagen von Oskar Hoppler

Der Optiker O. Hoppler an der Zürcher Bahnhofstrasse, schon immer bestrebt eine anspruchsvolle Kundschaft von Modellbahnern jener Zeit zu bedienen, wollte auch da mit der Zeit gehen und bestellte in Göppingen blau/weiße Züge.

Für den Triebwagen kam, im damaligen Sortiment von Märklin, nur der Triebwagen NL 13020 in Frage. Dieses Fahrzeug, im Katalog als Lokomotive bezeichnet, ist eigentlich ein motorisierter Pullmanwagen – in grün/beiger Farbgebung wurde er nach Holland geliefert. Die verwendeten Pullmanwagen waren in Braun/Crème bereits im Programm für die USA und den englischen Markt.



Bild 2: Front eines nicht abgeänderten Hoppler-Triebwagens.



Bild 3: Arbeiterpullman 1929 in Rapperswil, mit Fe 4/4 Gepäcktriebwagen.

Bild 4: Wappen der Stadt und des Kantons Zürich.



Bild 5: Hoppler-Katalog zu Weihnachten 1929 (Märklin-Cliché, Vorserie).



Bild 6: Hoppler-Triebwagen in Museumsvitrine, vor einem MOB-Pullman.



Bild 7: Eine spätere Ausführung? Pantos, Dach, Griffstangen, Schrift.

Der Triebwagen in **Bild 6** scheint ein helleres Blau aufzuweisen als derjenige in **Bild 7**. Das mag an den Lichtverhältnissen liegen. Weitere Unterschiede legen aber die Vermutung nahe, dass Märklin mehr als nur eine Kleinstserie dieser Fahrzeuge hergestellt hat. Bei der späteren Ausführung wurden bereits gefederte Pantographen montiert, das Dach ist schwarz, also angepasst an die zweifarbigen Personenwagen, die Griffstangen sind ebenfalls schwarz und nicht mehr golden und die Stempelschrift SBB in Weiss ohne Punkte wurde ersetzt durch S.B.B. in Gold mit Punkten. Klar ist hingegen, dass das Blau aus Göppingen immer eindeutig dunkler ausgefal-

len ist als «Züri-Blau» – aber klar etwas heller als «CIWL-Blau».

Hopplers Wagen

Für die Personenwagen wurden die hinter dem Triebwagen sehr gedrunen wirkenden Wagen 1886 bzw. 1888 der 21,5 cm-Serie verwendet. Der Pullmanwagen 2890 wäre sicher auch eine Option gewesen, zumindest aus heutiger, ästhetischer Sicht des Sammlers. Für diese etwas erstaunliche Wahl können aber folgende Überlegungen eine Rolle gespielt haben: Einerseits der Preis, die Pullmanwagen waren markant teurer als die kleinen 4-Achser; und andererseits sind Pullmanwagen doch etwas zu

nobel für einen Vorortzug. Besser gepasst hätten die 24,5 cm-Wagen oder die 2-Achser 1727 und 1731; doch alle diese Wagen gab es zu jenem Zeitpunkt bei Märklin noch nicht.

Für eine vorbildorientierte Zugbildung fehlt jetzt nur der Gepäck- oder besser noch der Steuerwagen. Im Katalog von Hoppler zu Weihnachten 1935 findet sich ein Hinweis auf einen blauen Gepäckwagen. Unter der Nummer 1750 könnte ein blau (um-) lackierter 1889 versteckt sein; zu einem Zeitpunkt als sowohl der Trieb- wie auch die passenden Personenwagen in blau/ weiss nicht mehr im Angebot sind. Ein solches blaues Fahrzeug konnte bis heute



Bild 8: Triebwagen mit Personenwagen, wie von Hoppler angeboten.

nicht nachgewiesen werden. Die Nummer 1750 ist bei Märklin belegt für den violetten „Rheingold«Gepäckwagen. Also bleibt nur noch Selbsthilfe. Da von diesem Wagen bis heute kein Original bekannt ist, kann man auch eine Variante blau/weiss in Erwägung ziehen; das hat der Autor gemacht, siehe **Bild 11**.

Weiter stellt sich dann die Frage, warum nicht gleich einen Steuerwagen daraus machen: so dass ein richtiger Pendelzug zusammengestellt werden kann? Das wurde vom Autor ebenfalls realisiert. Dabei wurde auch noch das unschweizerische Märklin-Dach mit Ausguck gegen ein einfaches Neubau-Tonnendach getauscht, siehe **Bilder 12 und 13**. Eine geschlossene Plattform wurde zum Führerstand umgestaltet und ein 3-Lichtspitzensignal eingebaut – allerdings, und dies aus Platzgründen, mit den damals bei Märklin noch nicht üblichen Glühbirnchen mit E 5,5-GeWINde.

Dieser grüne Triebwagen wurde von Fritz Rinderknecht nur anhand von Bildern beschrieben. Seither hat genau dieses Exemplar auf der Anlage des Autors Nahverkehrsaufgaben übernommen. Eine Analyse am Objekt lässt erkennen, bzw. bestätigen, dass es sich nicht um ein Teil handelt, welches so aus Göppingen gekommen ist. Der weisse Boden mit den Stempeln, schwarz von Märklin und rot von Hoppler, lassen



Bild 9: links Original Hoppler 1888, rechts Nachbau des Autors aus rotem «MITROPA» mit anderer Schrift.

keine Zweifel darüber, dass das Fahrzeug von Hoppler stammt. Vereinzelt finden sich auch blaue Farbspuren – also muss es sich um einen blau/weissen Hoppler-Triebwagen handeln, welcher nachträglich, aber schon vor einigen Jahrzehnten, grün übermalt wurde. Die Farbe ist nicht märklinmässig, aber so aufgetragen, dass die originalen Fensterfüllungen erhalten geblieben sind; auch fehlen die bei Märklin üblichen Zierlinien. Intensiver Spielbetrieb dürfte dazu geführt haben, dass die grüne Farbe mehrfach, aber unfachmännisch, ausgetupst werden musste. Die Pinselbeschriftung ist laienhaft ausgeführt.

Die Frage ist nun, warum wurde dieses Fahrzeug schon so früh derart verändert? Hat Hoppler das veranlasst, um eine weitere Variante anbieten zu können oder hat viel mehr der damalige Besitzer mit diesem blau/weissen Exoten wenig anfangen können? Wer damals nicht zwischen Zürich und Rapperswil oder Olten und Basel gewohnt hat, hat wohl nie einen der beiden blau/weissen Züge zu Gesicht bekommen, farbige Eisenbahnzeitschriften gab es auch

noch nicht – also wäre die Anpassung an das gewohnte damalige Einheitsgrün ein logischer Schritt gewesen. Damit hätten ab 1932 Vorortzüge gebildet werden können wie in **Bild 14** gezeigt. Der grüne Triebwagen spielt dabei die Rolle des wuchtigen Ce4/6.

Fritz Rinderknecht beschreibt auch einen ganz dunkelblau bemalten Triebwagen. Das einzige Bild ist von geringer Qualität. Die Beschriftung beschränkt sich auf die Markierung 1. und 2. für die Klassenbezeichnung. Das würde zu MOB passen wie auch die angehängten Pullman-Wagen; Bahninitialen fehlen aber. Weitere Nachforschungen haben ergeben, dass dieses Fahrzeug in der Zwischenzeit einer totalen Neulackierung unterzogen wurde und somit als Belegstück wertlos geworden ist. Es verkehrt weiterhin mit zweifarbigem MOB-Pullmanwagen auf seiner angestammten Anlage; jetzt mit goldenen Buchstaben verziert als S.B.B.!

Die Firma Twerenbold hat anfangs dieses Jahrtausends ein Replika-Modell des Hoppler-Triebwagens hergestellt (**Bild 15**).



Bild 10: Zum fehlenden Gepäckwagen blau umlackierter 1889.



Bild 11: Derselbe Wagen von der anderen Seite in blau/weiss.



Bild 12: Arbeiterpullman mit blauem Steuerwagen ex 1889.



Bild 13: Dito von der anderen Seite, Steuerwagen blau/weiss.



Bild 14: Gab es von Hoppler einen Triebwagen in Grün? Vergleiche dazu Text.



Bild 15: Twerenbold Replika, der erste Wagen ist ein Original von Hoppler; Farbunterschied!



Bild 16: Abreibeschrift beim Twerenbold-Replikat.



Bild 17: Stempelschrift am Märklin/Hoppler-Original.

Technisch ist die Nachbildung märklingetreu ausgeführt. Der Antrieb erfolgt mit einem, auch im Original vorhandenen, elektrischen «Boxermotor». Gemeint ist ein Antriebsdrehgestell von geringer Bauhöhe, in welchem zwei horizontal einander gegenüberliegende Feldspulen, in Serie geschaltet, das Magnetfeld erzeugen. Antriebe dieser Bauart hat Märklin in diversen Lokomotiven verwendet, unter anderem in der CL 64 und S 64. Diese Fahrzeuge aus Göppingen hatten allerdings (vermutlich alle) rote Räder. Ist es Unkenntnis des Herstellers oder entspricht es den heutigen Wünschen der Märklinsammler, dass die Farbgebung den MOB-PULLMAN-Wagen angepasst wurde? Sogar die goldene Beschriftung S.B.B. mit Abreibebuchstaben gibt die unregelmässige Stempelung von Märklin wieder, vgl. Bilder 16 und 17!

Zeitgleich wurde auch der MOB-Triebwagen von Hehr verfügbar. Er unterscheidet sich in einigen Punkten von seinem Pendant von Twerenbold, wie Bild 18 zeigt. Sowohl originale NL wie auch ihre Replika haben keine Frontkupplung und eine rückseitige Strinwand, welche mit der nicht verschlossenen Türöffnung einen unfertigen Eindruck macht, vgl. den grünen «Hoppler» in Bild 19. Das rechte Exemplar ist das Fahrzeug von Twerenbold, welches vom Autor wie folgt ergänzt wurde: Frontkupplung, Austausch der Pantographen und eine Übergangstürattrappe, welche mit einer Schraube befestigt ist, welche das Loch benutzt, das für das Einstecken der Faltenbälge vorgesehen wäre. Die gleiche Schraube hält auch den Blechwinkel für die obere Stirnlampe. Die unteren Lampen werden durch Winkel getragen, welche zwi-

Bild 18: Vergleich von
Hehr-MOB links mit
Twerenbold-SBB rechts.



schen der Pufferbohle und den geschraubten Puffern sitzen. Alle diese Änderungen (Verbesserungen?) lassen sich zu 100% zurückbauen. Seither fährt dieser Triebwagen aber meistens «rückwärts», so dass die drei Lampen eben vorne sind – er hat so viel mehr Schweizer-Charakter!

Im Vorangegangenen wurde mehrfach die blaue Farbgebung angesprochen. Darum zeigt **Bild 20** den Fe4/4-Gepäcktriebwagen in der Farbgebung von 1928-1935, welche er anlässlich der Aufarbeitung als historisches Fahrzeug erhalten hat. Seit 1982 ist dieser blau/weiße Fe4/4 im Verkehrshaus der Schweiz (VHS) in Luzern ausgestellt. Heutige Hersteller von Modellen in den Spuren 0 und H0 orientieren sich an diesem Vorbild; der Autor beim Bau seines Fe4/4 aus BUCO-Teilen ebenfalls, vgl. **Bild 21**.

Der Optiker Hoppler in Zürich konnte damals noch kaum auf RAL-Nummern Bezug nehmen und AGFA, wie auch KODAK, waren ebenso keine Hilfe und das Internet erst recht nicht, um mit Märklin in Göppingen zu kommunizieren. Darum sollte man bei der Beurteilung der nicht ganz vorbildgetreu getroffenen Farbe (zu dunkles Blau) etwas Nachsicht walten lassen. ○

Bild 19: Grüner Hoppler
von hinten und geänderter
Twerenbold, siehe Text.



Bild 20: Fe 4/4 18518
als historisches Fahrzeug,
heute im VHS.



Golden Mountain Express

Im zweiten, abschliessenden Teil werden wir auf die Pullman-Wagen des ehemaligen Paradezuges der MOB sowie deren Tinplate-Modelle eingehen.



Bild 21: Eine Tinplate-Interpretation dieses Fahrzeugs aus BUCO-Teilen.

Johannes Degens Gartenbahnprojekte in Ilm

Ofenbergbahn am Zürichsee



Die wärmende Unterengadiner Sonne setzt den zur Abfahrt Richtung Südtirol bereitstehenden Personenzug im Bahnhof Zernez ins richtige Licht. Diese Szene hätte auch

Johannes Degens Gartenbahn wurde vor vielen Jahren bereits in LOKI-Spezial Nr. 10 beschrieben. In seinem Garten am Zürichsee hat er sich in der Zwischenzeit dem nicht realisierten Projekt einer Bahn vom Unterengadin ins Südtirol angenommen. Nach dem in LOKI 12/2015 vorgestellten Anlagenvorschlag «Ofenbergbahn» für HO sind dies Gründe, etwas in Fiktion und Realität zu kramen.



in Realität stattfinden können. Tat es aber nicht.

Von Johannes Degen (Text und Fotos)

Unter den zahlreichen Projekten für Graubündens alpenüberquerende Bahnen um 1900 war die Planung der Ofenbergbahn eine herausragende Vision. Für das Normalspurbahnprojekt Chur-Albula-Ofenpass von Robert Wildberger (1891) waren die Münstertaler «Feuer und Flamme und voller Begeisterung», wie in einem Brief vom 29. November 1892 zu lesen ist¹⁾. Ebenfalls als Normalspurbahn von Chur über Zernez bis Mals (1898 projektiert im Auftrag von keinem geringeren als Albert Guyer-Zeller, welcher unter anderem auch die Jungfraubahn baute), sollte die «Engadin-Orientbahn» die Verbindung von Europa bis nach Triest (und wohl auch weiter bis nach Istanbul, Bagdad) gewährleisten²⁾.

Den Normalspurbahnprojekten war kein Erfolg beschieden. Die Würfel für die Meterspur in Graubünden waren inzwischen gefallen, 1889 nahm die Landquart-Davos-Bahn LD den fahrplanmässigen Betrieb auf der Linie Landquart-Klosters auf, ein Jahr später kam die weiterführende Strecke bis Davos in Betrieb.

1906 wurde durch die Bozen-Meranerbahn und das Schweizer Initiativkomitee ein Projekt des Ingenieurs L. Kürsteiner, St. Gallen als Schmalspurbahn von Zernez nach Mals eingereicht³⁾. Massgeblich beteiligt war der Präsident des Ofenbergbahnkomitees, Friedrich Manatschal, unermüdlicher Pionier und engagierter Kämpfer für die Ofenbergbahn. Sein Projekt stand in Konkurrenz zur Reschenscheideckbahn (Landeck – Mals). Die langwierigen Verhandlungen mit Kanton und Bund aber auch mit den Nachbarstaaten über die Prioritäten von Bahnprojekten in Graubünden verzögerten die Pläne. Obwohl die Konzession von 1909 zweimal bis zum Jahr 1916 verlängert wurde, war seiner Vision kein Erfolg beschieden. Entscheidend dabei waren auch die politischen Verhältnisse im Südtirol, welches bis 1914 österreichisch war, danach italienisch wurde. Der Ausbruch des 1. Weltkrieges sowie die Annektierung Südtirols durch Italien machten die Pläne für die Ofenbergbahn zunichte. Friedrich Manatschal, 1845 geboren in Breslau,

gestorben 1919 in Münstair, beschrieb seinen leidenschaftlichen Kampf für die Ofenbergbahn eindrücklich in seiner Schrift «Von der projektierten Ofenbergbahn»⁴⁾.

Die Projekte von Guyer-Zeller und Manatschal unterscheiden sich. Bei Guyer-Zeller wurde die Strecke nicht über Zernez geführt, oberhalb der heutigen «Punt la Drossa» war die Station Ofenberg geplant, danach ein über 10 km langer Tunnel. Kürsteiner'sche Schmalspurbahnprojekt hatte den Ausgangspunkt Zernez. Die Bahnhofsanlage wurde 1911 umfangreicher als schlussendlich realisiert geplant, vor der Spölbücke erfolgte die Abzweigung Richtung Ofenpass. Auf dem Bahnplan von Zernez ist die Abzweigung gut einsehbar, ebenfalls ein Betriebswerk mit Remise und Werkstätte.

Die Bahnhofsbauten der Engadinerlinie zeigen, dass Zernez als Abzweigstation der Ofenbergbahn und Schuls-Tarasp als Durchgangsbahnhof (Weiterführung der Linie über Ramosch bis Landeck, geplanter Anschluss an die Bahn über den Reschenpass) im Hinblick auf den Ausbau der Strecken mit umfangreichen, grösseren Stationsgebäuden ausgestattet wurden.

1913 wurde die Engadinerlinie eröffnet. Das Buch «Der elektrische Betrieb auf den Linien des Engadins»⁵⁾, beschreibt Bau, Strecke, Rollmaterial und technische Ausführung der ersten elektrisch betriebenen Bahnstrecke der RhB. Es sind in diesem wunderbar ausgestatteten und reich bebilderten Band alle wesentlichen Fakten ausführlich beschrieben, 1915 kostete der Band 20 Franken, heute bezahlt man hunderte Franken dafür, wenn man denn das Buch überhaupt finden kann!

Ofenbergbahn – Vision oder Wirklichkeit?

Blättert man das Buch Bahnvisionen im Engadin¹⁾ durch, so wird einem klar, dass die Engadiner unermüdlich im Erfinden von Projekten waren. So wurde eine Strassenbahn unter Einbezug der Schifffahrt auf dem Silsersee von Maloja bis Schuls, die Julier-, Septimer-, Scaletta-, Bernhardin- und



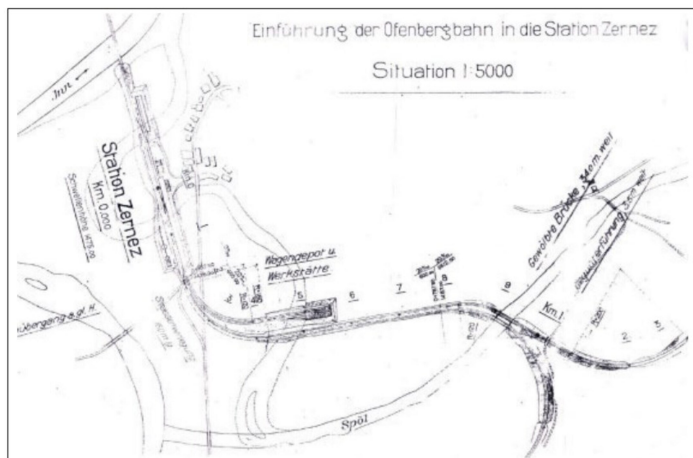
Titel von Friedrich Manatschals Buch 1918.



Bahnhof Schuls in einer zeitgenössischen Aufnahme.



Das Projekt von Adolf Guyer-Zeller von 1898.



Schmalspurprojekt von 1911: Bahnhof Zerneß mit Remisen und Abzweigung der Ofenbergbahn.



Direktoren-Betriebsausflug OFB am 24. 11. 1931.



Ein Kämpfer für die Ofenbergbahn: F. Manatschal.

Bergellerbahn geplant, um nur die wichtigsten zu nennen. Hoch hinaus wollte man mit der Verbindung St.Moritz- Pontresina über die Fuorcla Surlej und durchs Val Roseg (1908), noch höher mit der Bahn auf den Piz Bernina (1930)! Die Engadinerlinie Pontresina bis Schuls und die Berninabahn von St. Moritz bis Tirano waren dann die einzigen Projekte, welche auch tatsächlich realisiert wurden und welche auch heute noch unsere uneingeschränkte Bewunderung verdienen.

Wäre die Ofenbergbahn gebaut worden – und dafür ist das Projekt ausführlich bis ans Ende gedachtZahnradbahn von der Station Ofenberg auf den Ofenpass (Süsom Givè) und von dort auf den Piz Daint führen können (ebenfalls hoch hinaus!). Die Ofenbergbahn hätte den Engadinerexpress zweimal die Woche nach Mals führen können, Gütertransporte von und nach Italien hätten ebenso wie bei der Berninabahn realisiert werden können!

Wie präzise die Planung der Ofenbergbahn zur Zeit des Konzessionsgesuches von 1906 fortgeschritten war, zeigen nachfolgende Angaben⁹⁾: Die 53 km lange Strecke hätte ihren Ausgangspunkt in Schluderns, 919 m.ü.M. genommen, mit direktem Abschluss an die österreichische k.k. Staatsbahnen. Bis nach St. Maria wäre die Strecke am linken Talhang geführt worden, die ersten Kunstbauten wären zwischen St. Maria und Valchava (Kehrtunnel) und dann nochmals vor Fuldera notwendig geworden. Der 2520m lange Ofenbergertunnel (Station Cierfs, 1973 m.ü.M. bis zur Station Ofenberg 1826 m.ü.M.) hätte eine Neigung von 35 ‰ gehabt. Nach der Station Fuorn und der Betriebsstation Praspöl wäre der Zielbahnhof Zerneß 1474 m.ü.M. mit dem Anschluss an die Engadinerlinie erreicht worden. Für die Erzeugung der nötigen Energie wäre ein Wasserkraftwerk an der Etsch (bei Mals) geplant gewesen, die vorgesehene Fahrdrachtspannung hätte bei 6000 Volt gelegen. Geplant wurde auf der Basis folgender technischen Daten: Meterspur, Adhäsion, Minimalster Kurvenradius 120 m, maximale Steigung 40‰, mittlere Neigung 29.4‰. Die Baukosten waren auf 16745000.- Franken veranschlagt. Als Rollmaterial waren vorgesehen: 5 elektrische Lokomotiven von 1200 PS, 4 Triebwagen à 300 PS, 15 Personenwagen BC, je 10 offene und gedeckte Güterwagen mit einer Tragkraft von je 10 Tonnen.

Für das Konzessionsgesuch mussten die Bestimmungen für die Bahn (31 §) und die Statuten (25 §) genau ausgearbeitet werden: Definition der Bahn, Sitz der Gesellschaft, Transportreglement mit Berechnung der Billett- und Gütertransportpreise und vieles mehr. In F. Manatschal's Buch sind sie im Anhang vollständig nachzulesen. Als Beispiel hier zwei Paragraphen aus den Bestimmungen⁷⁾:

- Art.13. Die Beförderung von Personen soll vom 1. Mai bis 30. September täglich mindestens viermal und in der übrigen Zeit in der Regel täglich mindestens zweimal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum anderen und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.
- Art.16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Unter C. «Die Direktion» legen die Statuten die Aufgaben des Direktors der Bahn fest. Da lesen wir:

- «§ 21. Der Direktor besorgt die Ausführung der Beschlüsse des Verwaltungsrates. Er überwacht den Bau und leitet den Betrieb der Bahn und deren Unterhalt. Er besorgt die Rechnungsführung und ernennt das Hilfspersonal, jedoch unter Mitwirkung des Präsidenten.

Heutzutage würden all diese Arbeiten von mindestens zehn Personen bewältigt, so haben sich die Zeiten geändert! Dass auch dannzumal Zeit für vergnügliche Betriebsausflüge blieb, zeigt eine Abbildung der Direktoren vor der Büvette anlässlich eines Betriebsausflug OFB vom 24. November 1931.

Die Ofenbergbahn im Modell

Modellbahner können die Visionen von Bahnpionieren im kleineren Massstab umsetzen, der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt. Ich habe mich nach mehreren Projekten mit der Gartenbahn nun der «Ofenbergbahn: OFB» angenommen, natürlich nur mit einigen Ausschnitten.

Als erstes baute ich den Bahnhof Zerneß mit Nebengebäuden im Massstab 1:22.5 nach. Angeregt wurde ich durch Paul Liniger, welcher mir auch die Pläne beschaffte hatte (LOKI 12/2007) und das Buch von Luzi Dosch «Die Bauten der Rhätischen Bahn»⁸⁾. Das Stationsgebäude mit seiner



Blick auf den Bahnhof Zerneß am rechten Zürichseeufer.



Nicht nur im Engadin fallen im Winter die Temperaturen unter den Gefrierpunkt.



Nochmals das Züglein aus dem Aufmacherbild aus anderer Perspektive sowie zwei Güterwagen.



Blick von oben auf die Gleisanlagen, Empfangsgebäude und Güterschuppen.

komplizierten Architektur war eine echte Herausforderung. Die Wetterbeständigkeit musste gewährleistet sein, da ich die Gebäude wie die ganze Anlage übers ganze Jahr im Freien stehen lassen will. Ich erbaute den Bahnhof aus 50-jährigem Tannenholz (Tablare aus unserer Küche, welche renoviert worden war) und verwendete wie bereits mehrfach erprobt Bitumen für das Dach. Die einzelnen «Schieferplatten» wurden mit einer Schere ausgeschnitten, verklebt und mit grauer Dispersionsfarbe bemalt. Das Stationsschild wurde nach Originalphotos von Identico (Zürich) hergestellt und dann auf eine Messingplatte geklebt. Der Verputz aus Moltofil, Leim, Sand und Aussendispersion hält auch nach fünf Jahren der Witterung stand!

Als zweites baute ich die Ruine La Serra, an welcher die Strecke vorbeiführt, dann die Brücke Punt la Drossa und schlussendlich die Station Ofenberg (baugleich mit Nicolaus Hartmann's Stationsgebäude Ospizio Bernina) von Modellbau Kotsch, das Nebengebäude ist ein Eigenbau.



Die Herberge in Zernez aus der Vogelschau.



Am Bahnhofplatz befindet sich auch das «Hotel la Staziun», entstanden im Selbstbau.



Auch um einen Eigenbau handelt es sich beim Güterschuppen im Bahnhof Zernez.



Aus 50 Jahre gelagertem Tannenholz entstand ...



... die Gebäudehülle des Zernezer Bahnhofs.



Aus der Bauphase des Güterschuppens.



Präsentation zum Aufrichtfest des Empfangsgebäudes. Beachtung verdient die Ausführung des Daches.



Entlang der Ofenberglinie treffen wir die Ruine La Serra und ...



... nicht weit davon entfernt überquert die Strecke die «Punt la Drossa».



Das Stationsgebäude Ofenberg ist baugleich mit dem von Ospizio Bernina.



Natürlich finden wir auch an der Ofenberglinie die typischen Trafostationen.

Modell & (projektiertes) Vorbild



Ein Teil des Ofenbergbahn-Rollmaterials hat ...



... sich im Bahnhof Zerneß versammelt. Der Salon-Fumoir-Wagen AS 102 ist ein spezielles Unikum.



Die Fahrzeuge sind liebevoll in Grau-Crème lackiert und akkurat beschriftet.



Für den Zahnradbetrieb auf den Piz Daint: Benzintriebwagen CFmh 2/2 Nr. 23.



Nochmals der Triebwagen auf der Punt La Drossa.



Von der Chur-Arosa-Bahn kam der Triebwagen ...



... BCFe 4/4 Nr. 5, den wir hier im Bahnhof Zerneß vor einem stattlichen OFB-Zug abfahrtsbereit sehen.

Das Rollmaterial der OFB

Interessant war die Konzeption des Rollmaterials für die OFB. Ich ging davon aus, dass die Bahngesellschaft notorisch Finanzprobleme hatte und deshalb Rollmaterial von anderen Bahnen übernahm oder mietete oder sich bei Neuanschaffungen bei anderen Unternehmen beteiligte.

Von der Chur-Arosa-Bahn wurde ein Triebwagen angeschafft, Personen- und Güterwagen sind ebenfalls von anderen Schmalspurbahnen angekauft worden. Ich habe alle Modelle grau-crème gespritzt und mit der Anschrift Ofenberg-Bahn (in Schattenschrift) bezeichnet. Ein Unikum ist der Salon-Fumoirwagen AS 102 (von einem Hotelier gespendet?). Die Vision Zahnradbahn Station Ofenberg-Süsom-Givè (Passhöhe Ofenpass)-Piz Daint wird mit einer umbezeichneten BFD-Dampflok (HG ¾ N° 8) und dem Benzintriebwagen CFmh 2/2 realisiert. Diese Zahnradbahn findet allerdings nur als Bahnhof und kurzer Strecke, welche in einem Tunnel verschwindet, statt – das «hoch hinaus» geschieht also nur virtuell!

Tempi passati – der Zahn der Zeit!

Meine Anlage im Freien hat schon zahlreiche Umbauten erlebt, mal waren der Bahnhof Filisur, die Station Wiesen nachgebildet, mal war es Florins (eine Fantasiestation des Weilers unterhalb des Schlosses von Tarasp (LOKI Spezial 10 «Modellbahnen im Freien», 1995), jetzt sind es Zerneß und die Station Ofenberg. Zahlreiche Gebäude standen während Jahren Sommer und Winter im Freien, nach 10 bis 15 Jahren mussten sie jeweils ersetzt werden. Die Büvetta (Trinkhalle Tarasp), die Kirchen von Lavin und Zerneß sowie die Bahnhofsgebäude von Florins und Wiesen sind jedoch nur noch auf Fotos erhalten. Der Bau der Anlage, insbesondere der Brücken war für Gross und Klein ein Riesenspass!



Ja, auch in der vergleichsweise milden Zürichseeregion sind die Winter hart und setzen Modellen zu.



Der Bau einer Gartenanlage ist ein ideales Projekt, um Jung und Alt vergnügliche Stunden zu gewähren.



Landwasserviadukt. Natürlich gehört dieses ...



... imposante Wahrzeichen der Rhätischen Bahn ...



... auch in den Garten der Familie Degen.



Ebenfalls sehr viel Freude bereitete nicht nur dem Vater, sondern vor ...



... allem auch den Kindern der Bau des Wiesener Viaduktes.



Von Hans Bendel, einem Schaffhauser Modellbauer stammt die RhB Malletlok Nr. 23 samt Personenzug.



Vogelschaublick auf den Zernezer Bahnhof, diesmal mit Bänder Stammnetz-Rollmaterial.



Nicht fehlen darf natürlich der Engadin-Express.



RhB-Traktor Te 73, von Andreas Hui gesupert.



A propos Winter: Es braucht passendes Equipment!



In der Anfangszeit von Johannes Degens Gartenbahnzeit nahm sich Armin Eng den LGB-Modellen mit Spritzpistole und Pinsel an. Mit grossem Erfolg!

Modellbetrieb auf der Gartenbahn

Die Brücken und die Strecke waren in etwa immer gleich geblieben, der Rollmaterialpark wurde aber ständig erweitert. Zu Beginn meiner Modellbahntätigkeit hatte mir Armin Eng, Colorail, die LGB-Modelle neu gespritzt und verwittert, später superete mir Andreas Hui aus Ardez zahlreiche Modelle – sein Perfektionismus schafft das Wunder, dass die Plastik-Modelle von LGB durch die Bearbeitung nahezu wie Finescale-Modelle aussehen. Seit 1991 konnte ich mir eine Reihe wunderschöner Modelle anschaffen: Den Engadin-Express von 1930 und einen Güterzug 1960 von Magnus, LEBU-Personenwagen in Grün und Rot, die Mallet Nr. 23 mit Personen-, Gepäck- Postwagen von Hans Bendel, einem begnadeten Modellbauer aus Schaffhausen, die Siebenhunderter von Neule, verschiedene Kiss-Modelle – meine Bewunderung für die begabten Modellbauer ist auch nach Jahrzehnten ungebrochen und ich freue mich immer wieder an all den einzigartigen Modellen.



Einige der von Johannes Degen gebauten Modelle, wie hier die Tarasper Trinkhalle «Büvetta», oder ...



... die Kirche Lavin gibt es nur noch auf Fotos.

Faszination Unterengadin

Von 1966–68 verbrachte ich zwei Jahre in einem Internat im Unterengadin. Die erste Fahrt mit der RhB und die landschaftlichen Eindrücke haben sich mir tief eingepägt. Seither kehre ich immer wieder in dieses wunderbare Tal mit seiner eigenständigen Kultur und Architektur, der eigenen Sprache und einer grossartigen Landschaft zurück. Unvergesslich bleiben die Ferien mit meiner Familie in Florins, dem Weiler unterhalb des Tarasper Schlosses, mit Blick auf den Bahnhof Ftan. Mit meinen Kindern haben wir die Züge beobachtet, an Wochenenden durften die Kinder länger aufbleiben um den roten Triebwagen (ABe 4/4 501-504), welcher den Spätzug nach Scuol-Tarasp führte, zu «kontrollieren». Die Mineralquellen von Scuol-Tarasp – deren 30 an der

Zahl – hatten in den goldigen Zwanzigerjahren tausende Touristen ins Unterengadin gelockt. Kurhaus und Trinkhalle in Nairs am Inn sind auch heute noch Zeugen dieser Blütezeit, wenn auch der Betrieb der «Büvetta» jetzt stillgelegt ist^{9,10}. Für die Gartenbahn habe ich Gebäude nachgebaut, zuerst die Trinkhalle, neu das Häuschen der «Funtana Bonifacius», die Quelfassung am Inn mit der eleganten hellgrünen Personenbrücke. Das Mineralwasser wird auf meiner Gartenbahn im eigens dafür beschrifteten Containern transportiert, ergänzt wird der Zug durch die Kühlwagen der Metzgerei Hাতেcke, Scuol. Beschriftung und Bildfolien sind wie immer bei meinen Modellen von der Firma identico, Zürich mit absoluter Perfektion hergestellt worden.



Auch nicht mehr vorhanden ist die Kirche Zerne.

Wäre die Ofenbergbahn gebaut worden...

Tagträumen soll in diesem Abschnitt erlaubt sein. Also tauchen wir ein in die Vision Ofenbergbahn 1926–1944 (und bestätigen so meine Vorbildtreue): Die Bauarbeiten begannen 1921, die definitive Planung kombinierte beide Projekte (Manatsch, Guyer-Zeller). Nach einer Bauzeit von zwei Jahren wurde das erste Los von Zerne bis Cierfs fertiggestellt, der Ofenbergtunnel konnte ohne nennenswerte geologische Probleme realisiert werden. Streitigkeiten mit den italienischen Behörden über die Finanzierung und das Rollmaterial führten zur Verzögerung der Eröffnung. Im Frühjahr 1926 hatten Kollaudationsfahrten stattgefunden und die ganze Strecke von Zerne bis Mals wurde 1927 mit einer würdigen Feier eröffnet. Wie damals üblich, wurde wohl auch bei dieser Feier ausserordentlich gefeiert – man vergleiche den Bericht der



Im stimmungsvollen Zug von Hans Bendel verlassen wir den Tagtraum am Zürichsee in Richtung Realität.

Eröffnung der Engadiner Linie in «Die Bündner Kulturbahn 2013»¹¹. Es wird dort erwähnt, dass die 300 Gäste 416 Flaschen Wein und 10 Flaschen Mineralwasser (!) getrunken hatten und sage und schreibe 530 Zigarren geraucht wurden!

Technisch entsprach die Bahn der Engadinerlinie, die erworbenen und angemieteten Fahrzeuge wurden angepasst. Die Maljetlokomotive Ge 2/2 + 2/3 Nr. 23, Maloja,

war als Reserve im Bahnhof Ofenberg stationiert, die Stangenloks 353 und 205 hatten zusammen mit dem umgebauten Triebwagen der Arosabahn BCF 4/4 N°5 den Regelbetrieb gewährleistet.

In den ersten Betriebsjahren bis 1935 erlebte die Bahn eine Blütezeit, die Frequenzen im Güterverkehr fielen wesentlich besser aus als geplant und auch der Personenverkehr übertraf die Erwartungen, was

Modell & (projektiertes) Vorbild

nicht zuletzt auf den für eine Alpenbahn dichten Fahrplan zurückzuführen ist. Der Tourismusverkehr nahm nach der Eröffnung der Zahnradbahn auf den Piz Daint (1931) stark zu. Es rächte sich aber bitter, dass die Gesellschaft der Ofenbergbahn über kein neues und eigenes Rollmaterial verfügte, ebenfalls war beim Bau der Strecke nicht die übliche Sorgfalt verwendet worden. Zugsausfälle häuften sich, unausweichliche Sanierungen von Brücken und

Tunnels und die Neuanschaffung von Rollmaterial hätten realisiert werden müssen. Dies alles sprengte die finanziellen Möglichkeiten der Gesellschaft und nachdem die Fusionsverhandlungen mit der RhB gescheitert waren, musste der Konkurs im Januar 1944 angemeldet werden.

Das Rollmaterial wurde mit Ausnahme des Triebwagens BCFe 4/4 5 und des BC 44 verschrottet, die Strecken auf den Piz Daint und von Zernez bis Mals abgebrochen und



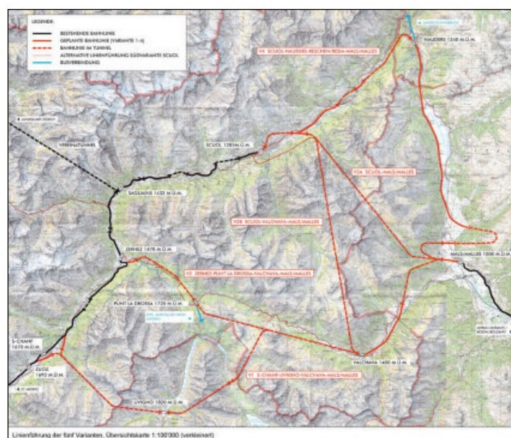
Tunnelportal der Reschen-scheideckbahn.

die Portale des Ofenbergtunnels zugemauert (wie es auch mit dem Tunnel bei Landeck der Reschenscheideckbahn geschah).

Fotos: F. Geiger, J. Degen, Bericht Interreg-Projekt III A (2)

Neubaustrecken Varianten 1-4 und bestehende Strecken bis Sagliais					
Variante Strecken	Länge Neubaustrecke	Länge Tunnelstrecke	Länge offene Strecke	Anteil Tunnelstrecken	Best. Strecke bis Sagliais
Variante 1 S'chant – Livigno – Valchava – Mals/Malles	57 km	43 km (4 Abschnitte)	14 km (5 Abschnitte)	75%	ca. 23 km
Variante 2 Zernez – Punt La Drossa – Valchava – Mals/Malles	45 km	33 km (3 Abschnitte)	12 km (4 Abschnitte)	73%	ca. 9 km
Variante 3A Scul – Mals/Malles	27 km	23 km (2 Abschnitte)	4 km (3 Abschnitte)	85%	ca. 18 km
Variante 3B Scul – Valchava – Mals/Malles	46 km	34 km (3 Abschnitte)	12 km (4 Abschnitte)	74%	ca. 18 km
Variante 4 Scul – Nauders – Reschen/Resia – Mals/Malles	59 km	26 km (5 Abschnitte)	33 km (6 Abschnitte)	44%	ca. 18 km

Neubau- und Tunnelstrecken der insgesamt fünf Varianten Interreg III A.



OFB quo vadis?

Der Triebwagen und der BC 44 standen jahrelang auf einem Abstellgleise, wurden von «OFB historic» aufwendig restauriert (wenn auch noch nicht fahrtüchtig gemacht) und können jetzt auf dem «Museumsgeleise» beim Bahnhof Zernez bewundert werden. Kommt die Zeit einer aus dem Dornröschenschlaf erweckten Ofenbergbahn?

Jedenfalls sind wir aus unseren Tagträumen aufgewacht. Da war doch was? Tatsächlich, der grosse Erfolg der Vintschgauerbahn (Meran-Malles Venosta), welche im Jahre 2005 eröffnet wurde, führte dazu, dass der Kanton Graubünden und die autonome Provinz Bozen ein «Interreg-Projekt IIIA» ausarbeiten liessen. Es wurden fünf Varianten für die Verbindung Unterenga-



Linienführungen der Varianten 1 bis 4 des Interreg-Projekts IIIA.

Vielleicht wird er dereinst mit seinen Enkeln ...?

din-Mals zur Diskussion gestellt, mit Tunnelnängen von 23 bis 43 km und einer Zeiterparnis von bis zu einer Stunde für die Durchquerung der Alpen¹²⁻¹⁶.

Träumen war doch so schön! Lassen wir unsere Geschichte so enden:

«OFB historic veranstaltet Extrafahrten mit dem Triebwagen 5, ein roter Pendelzug und farbenfrohe Güterzüge braust durch den Ofenbergtunnel und Zernez ist eine belebte Abzweigstation.»

So, wie sie 1911 geplant war!

Quellennachweise:

- Marco Jehli, Heini Hofmann, Ernst Huber, Joni Duri Gross: Bahnvisionen im Engadin, Montabell-Verlag, St. Moritz (1. Auflage 2011) ISBN 978-3-907067-41-3 S. 136/137
- Bahnvisionen im Engadin S. 166-169
- Bahnvisionen im Engadin S. 230-233
- F. Manatschal: Von der projektierten Ofenbergbahn, Chur 1918 Graph. Anstalt Manatschal Ebner Cie. (Archiv SBB Historic)
- Der elektrische Betrieb auf den Linien des Engadins, Orell-Füssli-Verlag (1915)
- M. Tiepner, Davos: Nicht ausgeführte Bündner Bahnprojekte, in «Der Eisenbahn-amateur» 2/1982, 7/1982

- F. Manatschal: Von der projektierten Ofenbergbahn, Chur 1918 Graph. Anstalt Manatschal Ebner Cie. Anhang
- Luigi Dosch: Die Bauten der Rhätischen Bahn, Geschichte einer Architektur von 1889-1949, Terra Grischuna, Buchverlag 1984 ISBN 3-908133-08-4
- Kathrin Mischol: »Mineralquellen im Unterengadin« Geschichten und Fakten, 2011 ISBN 978-3-033-02936-
- Michael Jakob, Giordano Tironi, Perangelo Camera; Gion Peder Mischol: Per un «architettura dell'acqua, Büvetta Tarasp; Ein Haus des Wassers, Tarrà edizioni, Verbania, 2000

- Die Bündner Kulturbahn, Jährlich herausgegebenes Magazin von RhB historic, 10. Jahrgang 2013, S. 11
- INTERREG-III-A-Projekt-Bahnverbindung Unterengadin-Obervinschgau (www.gr.ch): Berichte des Moduls D des INTERREG-III-A-Projektes „Öffentlicher Verkehr im Dreiländer- (Rätisches Dreieck)“ als PDF-Dateien. www.wikipedia.org/wiki/Ofenbergbahn
- Jörg Krummenacher, Chur: Grosse Bündner Bahnräume (NZZ 8.April 2010)
- grischonconsult: Engadin-Vinschgau-Bahn-Volkswirtschaftliche Untersuchung, Schlussbericht, Chur 2012

Erfolgreich werben mit



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

Nächste Anzeigenschlüsse

LOKI 6/2015: 5. Mai 2015
LOKI 7/2015: 9. Juni 2015

Ihre Ansprechpartnerin für erfolgreiche Werbung:



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

Freundlichst, Ihre

R. Lüthy

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	4	
B		
Bahnorama GmbH, 3018 Bern	2. US	
Barp Tech Modelleisenbahnen, 8400 Winterthur	4	
Bercher & Sternlicht AG, 4051 Basel	2. US	
Bruderer Bahnen, 3072 Ostermundigen	67	
E		
Euromodellbahn, DE-79780 Stühlingen	66	
G		
Gehri H.R. Modelleisenbahnen, 8162 Steinmaur	2. US	
Ghiotto Modellbau, 4125 Riehen	4	
H		
Hess Modelleisenbahnen, 3123 Belp	4	
Hobby-Centre, 1951 Sion	97	
K		
Kleinbahn Mech. Werkstätte, A-1230 Wien	66	
L		
LE TRAIN JOUET SARL, 1630 Bulle	66	
LOKI DEPOT Horw, 6048 Horw	66	
Lokschuppen Hagen-Haspe, DE-58135 Hagen-Haspe	67	

M		
Märklin Vertriebs AG, 5036 Oberentfelden	4. US	
Meigo Train GmbH, 8512 Thundorf	67	
Model Rail AG, FL-9485 Nendeln	2. US	
O		
Old Pullmann Modellbau AG, 8712 Stäfa	66	
P		
PIERRE DOMINIQUE SARL, FR-93602 Aulnay sous Bois	4	
R		
Rittech SA, 1232 Confignon	66	
S		
Spielwaren Reimann GmbH, 8201 Schaffhausen	2. US	
T		
Train Nostalgique du Trient, 1922 Salvan	2. US	
W		
Wettinger Spielzeugbörse, 5430 Wettingen	4	
Z		
Zuba Tech St. Gallen GmbH, 9000 St. Gallen	4, 97	
Züri-Tech Modelleisenbahnen, 8001 Zürich	2. US	

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



Zeit für mich



Anlage

Internationales Brig in UK

Andrew Cook aus Grossbritannien ist in der Schweiz kein Unbekannter mit seinem nostalgischen Reisezug und der nicht ganz passen wollenden 141 R mit Kohlefeuerung. Weniger bekannt ist, dass er auch 1:87 ein grosser Liebhaber der Schweizer Bahnen ist. Ihnen hat er seine Anlage gewidmet.

Foto: Steve Flint



Modell & Vorbild

Riviera Express

Das war einmal: Internationale Züge verkehrten durch Europa an verschiedene Destinationen, ohne dass alle Passagiere für fast jeden Zielfort umsteigen mussten. Entsprechend bunt war auch das Wagenmaterial dieser Züge, gestellt von den verschiedenen Bahngesellschaften. Wir betrachten den Riviera Express.

Foto: Andreas Lindner



Modellbau

Bernina-Deposito

Den Mailänder Andrea Arcangeli kennen LOKI-Leser als grossen Fan der Berninalinie der RhB. Er baut nicht nur für Ausstellungen geeignete Segmentanlagen und Dioramen, sondern besitzt auch eine Heimanlage ohne konkretes Vorbild. Für diese benötigte er eine Unterhaltswerkstätte. Ideen dazu holte er sich Poschiavo.

Foto: Andrea Arcangeli



Ab 29. Mai 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.

LOKI Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund

Nr. 5 | 2015 (Mai 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

Inseratberatung 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 1421-2272

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. Publizierten 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.

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



Mit Volldampf Richtung Orient!

Schnellzugsdampflok BR 18.1 der DRG / Zuglok des legendären „Orient Express“

37117 Lok aus Metall mit Digitaldecoder mfx+ und umfangreichen Geräuschkfunktionen.

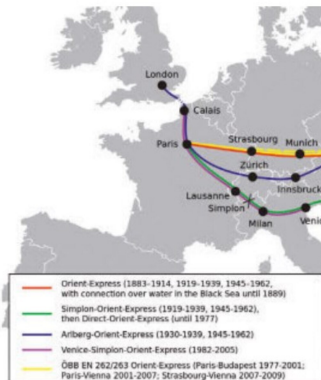


© Wagons-Lits Diffusion - France



„Paris – Karlsbad – Prag – Express“

42795 I 42796 2 Wagensets der Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) in schöner blauer Farbgebung. Unterschiedliche Wagentypen mit Schlaf-, Speise- und Gepäckwagen mit eingebaute Innenbeleuchtung.



© Wagons-Lits Diffusion