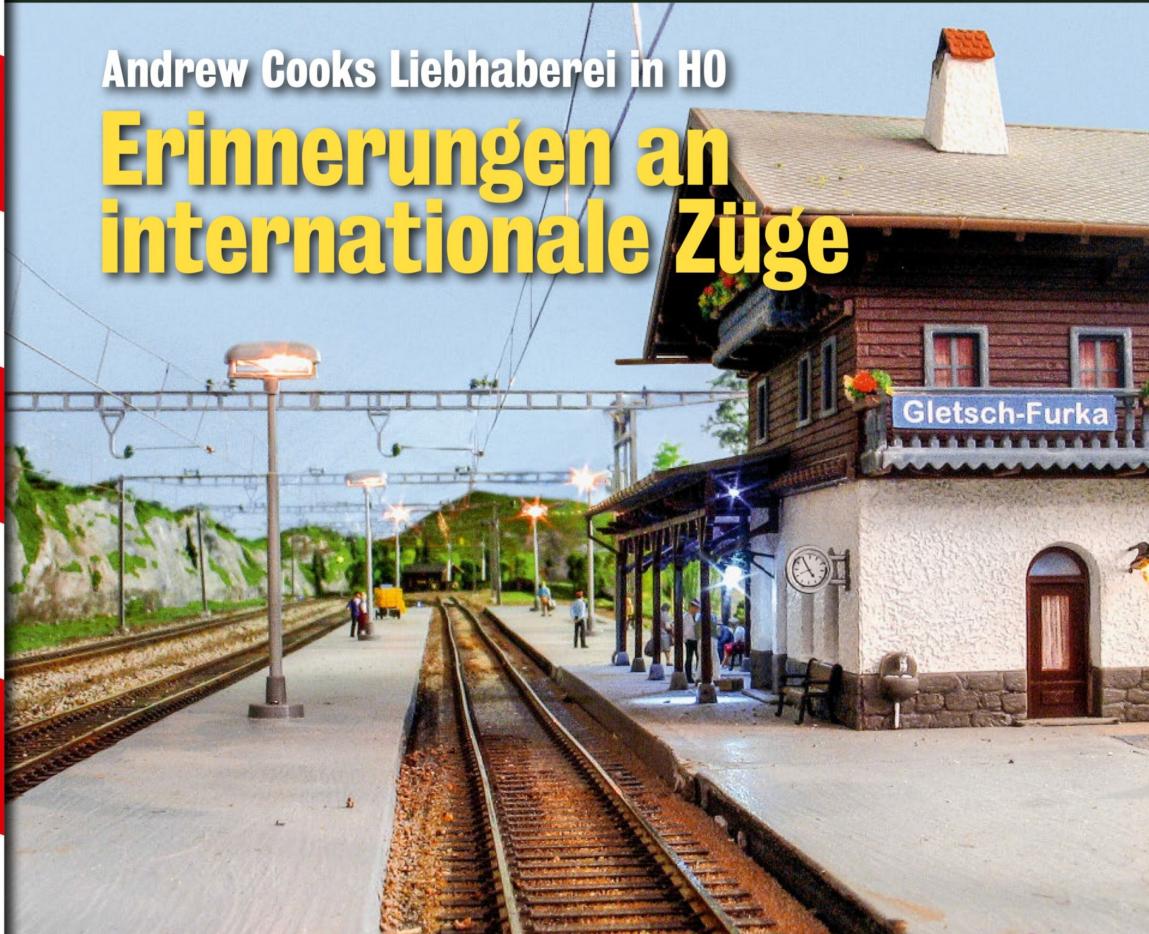


Das Schweizer Magazin für den Modellbahnhfreund

## Andrew Cooks Liebhaberei in HO Erinnerungen an internationale Züge



### Modell & Vorbild

Der Riviera Express  
Dortmund – Ventimiglia



### Anlagenplanung

Bergellerbahnprojekt  
St. Moritz – Chiavenna



### Modellkritik

141R «Club Mikado 1244»  
von Lematec in Spur N

## Elektronische Bauelemente für Beruf und Hobby

Grosses Ladengeschäft, Postversand  
Umfassendes Sortiment von elektronischen und elektromechanischen Bauelementen

- Antennen, Rundfunkmaterial
- Kabel, Drähte, Litzen, Isolierschläuche
- Steckverbindungen, Klemmen, Kabelanschlussmaterial
- Relais, Relais bistabil, Schalter
- Widerstände, Potentiometer
- Kondensatoren, Folientrimmer
- Lampen, Leuchtdioden, Glühbirnen, Sicherungen
- Mikrophone, Akustikkoppler
- Lautsprecher, Frequenzweichen, Zubehör
- Transformatoren, Übertrager, Netz- und Ladegeräte
- Halbleiter, integrierte Schaltungen, IC-Sockel, Quarze, Röhren
- Drehknöpfe
- Werkzeuge, Messinstrumente
- Gehäuse, Laborkarten, Experimentier-Boards
- Fachliteratur, Bausätze, Elektronikbaukästen
- Computer, Computerzubehör
- Solartechnik
- Mechanik, Montagematerial
- Diverses
- Laufend extrem günstige Sonderangebote von diversen Artikeln

### PUSTERLA ELEKTRONIK AG

Hohlstrasse 52, 8004 Zürich

Tel. 044 241 56 77, Fax 044 242 01 04, [www.pusterla.ch](http://www.pusterla.ch)



Brünnenstrasse 106, 3018 Bern



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

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

Internet/Shop: [www.bahnorama.ch](http://www.bahnorama.ch)  
Tel./Fax: 031 992 85 88 Mail: [info@bahnorama.ch](mailto:info@bahnorama.ch)

## SPIELWAREN REIMANN

Wir führen fast alle  
Modelleisenbahn & Zubehörfirmen

[www.spielwaren-reimann.ch](http://www.spielwaren-reimann.ch)

D-78247 Hilzingen

Untere Giesswiesen 15

15 min von Schaffhausen entfernt



### Modelleisenbahnen

Stampfenbachstr. 14  
CH-8001 Zürich  
Telefon +41 44 253 23 50  
Telefax +41 44 253 23 51  
info@zueri-tech.ch  
[www.zueri-tech.ch](http://www.zueri-tech.ch)

## Das Eisenbahn-Fachgeschäft im Herzen von Zürich

Montag bis Freitag 9.00–12.30 und 13.30–18.30, Samstag 9.00–16.00

### Tip-Top Modell

Postlagernd, 4020 Basel, Tel. 061 311 27 31, [www.tiptopmodell.ch](http://www.tiptopmodell.ch)  
Exklusive Messingmodelle

#### Unsere Messingmodelle:

in **H0**: Lötschberger, Nina als S-Bahn Bern, Nina als Bernhard-Express der TMR, BDi im Golden Pass Design, Bti 916 als Steuerwagen des 2-achsigen Autotransportzugs, 2-achsiger Autotransportzug in **Spur N**: Nina, BDi im GoldenPass Design, Bti 916 als Steuerwagen des 2-achsigen Autotransportzugs.



Bahnhöfe der BLS, RhB und Brüniglinie als Fertigmodelle aus Holz sind weiterhin in bester, bekannter Qualität lieferbar.



[www.pierredominique.com](http://www.pierredominique.com)

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

### SPEZIALIST IN

Messing aller Marken

Fulgurex, Lematec... auch Ankauf von Messingmodellen der SNCF  
Collectors

Längst vergriffene Modelle von Marken wie Roco, Rivarossi, Jouef...

**FRANKREICH'S NR. 1 IN  
WARENPOSTEN UND  
MODELLBAHN-AKTIONEN**

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

Tél : +33 1 48.60.44.84 Fax : +33 1 48.60.47.22  
B.P 49 F 93602 Aulnay sous Bois FRANCE Email : [contact@pierredominique.com](mailto:contact@pierredominique.com)



Fotos: Bruno Kalberer (2), Andreas Lüdke, meinfernbus.de

Grossvater, der den Zug zimmerte, kannte den Begriff Crashoptimierung mit Sicherheit noch nicht. Er machte einfach bezüglich Robustheit das Beste daraus.

## Crashoptimierung



Crashsicheres Modell einer crashoptimierten Lokomotive.



So lieben auch 2015 viele Modellebahner die Eisenbahn als Vorbild.



Und so sieht es aus, wenn die grosse Bahn das Beste daraus macht.

Ein fürchterliches Wort. Es wirkt auf mich sowohl optisch wie akustisch richtig «gruselig». Doch daran hat man sich, weil modisch, längst gewöhnt. Aus Fremdsprachen entlehnte Fetzen werden zu einem neuen Wortmonster zusammengefügt und bisweilen ertappt man sich selbst bei dem Gebrauch: Gewinnoptimierung, Steueroptimierung oder eben Crashoptimierung.

Tauchen wir kurz ein in diese sprachliche Sosse. Die Brühe im Titel besteht aus englizistischen und lateinischen Zutaten. Das englische «Crash» hat eigentlich schon fast jenen Zustand erreicht, den der «Härdöpfel», also die Kartoffel schon seit langer Zeit geniesst: Nach längerem Gebrauch wird Fremdes zu Eigenem, Immigrante zu Einheimischen. «Crash» meint, wie wir alle wissen, einen heftigen Zusammenstoss, einen Unfall. Das lateinische «Optimum» tönt halt etwas gebildeter als «das Beste» und mit der Endung -ierung drücken wir (vermeintlich) sachkundig aus, dass es um den Weg dorthin geht. Und damit wären wir etwa beim «Das Beste aus einem Unfall machen!».

So, und nun ist es mir ergangen, wie es vielen anderen auch passiert: Vor lauter gescheit und kompliziert Reden hat man vergessen, was eigentlich gesagt werden wollte. Die vier Bilder haben mich nämlich über Widersprüchlichkeiten im Zusammenhang mit Vorbildlichkeit sinnieren lassen. Bezuglich Crashoptimierung ist die Holzlok höchst mustergültig, während heutige Modelle crashoptimierter Fahrzeuge häufig schon ohne Unfall filigrane Teile verlieren. Ganz zu schweigen vom Frontalzusammenstoss. Oder dann die Vorbildtreue gegenüber dem Bahnbetrieb. Nostalgender Stückgutverkehr, spannend zusammengesetzte Fernzüge auf der Anlage, während gleichzeitig die grosse Bahn mit Ganzkompositionen und Fernbussen optimiert. Nachdenken über solche Widersprüche macht Spass. Und darüberhinaus vielleicht sogar etwas aufmerksamer und kritischer gegenüber Schalmeientönen von Werbern und Presseprechern.

Machen Sie halt einfach das Beste daraus, meint Ihr Optimist

*B. Kalberer*

# 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](http://www.loki.ch)



Foto: Andrea Arcangeli

Wir dürfen wieder einmal bei Andrea Arcangeli zu Gast sein, der LOKI-Lesern durch seine Bernina-Anlagen bekannt ist. Der Modellbahner aus Milano hat auf seiner H0m-Heimanlage «Bernina Waas» einen Platz für eine Unterhaltswerkstatt gefunden. Wie sein «Deposito e Officina di manutenzione» aussieht und entstanden ist, erfahren wir **ab Seite 30**



Foto: Peter Marriott

Holz ist ein typisches Massenladungsgut für den Transport auf der Eisenbahn. Holzwagen verschiedenster Sorten gibt es nicht nur im Vorbild, auch die Modellbahn bietet eine grosse Fülle von Holztransportwagen, die wir entsprechend beladen können. Wie das gemacht wird, zeigen wir im zweiten Teil der Serie über Holz auf der Bahn. **Ab Seite 36**



Foto: Bruno Kalberer

Gewiss, Dortmund liegt für viele unserer Leser nicht gerade um die Ecke. Es soll aber hierzulande Leute geben, die mehrmals jährlich für 2 mal 45 Minuten ins Revier pilgern. Gleich neben dem Stadion für 22 Mann und 1 Ball findet einmal pro Jahr die Intermodellbau statt. Wir meinen, ein Besuch lohne sich für mindestens einen ganzen Tag. **Ab Seite 82**

## Anlage

12

Brig international – Die H0-Anlage von Andrew Cook

## Modellkritik

24

141R des Club Mikado 1244 von Lematee in Spur N

## Modellbau

30

Berninawerkstätte für H0m-Fahrzeuge von Andrea Arcangeli

## Modell & Vorbild

36

Holztransporte auf der Bahn (Teil 2)

## Anlagenplanung

44

Bergellerbahn – das nie gebaute Bahnprojekt St. Moritz – Chiavenna

## Modellbahngeschichte

56

Märklins Schweizer Pullman-Wagen (Teil 2 und Schluss)

## Modellbau

78

Individuelles aus Laserkits (Teil 3): Moderner Unterstand

## Reportage

82

Augenschein auf der Intermodellbau 2015 vom 15. bis 19. April

## Modell & Vorbild

86

Nachtzüge in H0: Riviera-Express von Dortmund nach Ventimiglia

## Rubriken

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



## Titelbild



Foto: Steve Flint

Gletsch-Furka ist ein Normalspurbahnhof an einer gedachten Direktverbindung von Brig nach Bayern und Vorarlberg. Damit wurde wenigstens im Modell in H0 Brig zu einem noch internationaleren Bahnhof auf der grossen Schweizer Anlage von Andrew Cook im Domizil in Grossbritannien. **Ab Seite 12**

# Marktspiegel

**Märklin/Trix H0**

## Hauseigentümerverbandslok und andere Fahrzeuge

**Der Hauseigentümerverband der Schweiz wurde 1915 in Aarau gegründet und feiert demzufolge heuer sein 100-jähriges Bestehen. Statt diese Botschaft an die Hauswände ihrer 320000 Mitglieder zu schreiben, entschloss man sich, sie durch unser Land fahren zu lassen.**



Zu diesem Zweck wurde SBB Re 460 023-5 «Wankdorf» im Industriewerk Yverdon-les-Bains mit einem Werbeanstrich versehen. Im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern wurde die Lok am 8. Januar der Bevölkerung vorgestellt und getauft. Den Verschubdienst auf dem fahrdrähtlosen Verbindungsgleis zum SBB-Streckennetz besorgte die historische Bm 4/4<sup>II</sup> 18451 (ehemals Am 4/4).

Eine Seite der Lok ist mit einem Bauernhaus und Wiesenmotiven beklebt, die andere mit einer Vogelperspektivenansicht der Stadt Zürich, stellvertretend für den Stadt-/Land-Gegensatz der Schweiz. Der Werbevertrag zwischen dem Hauseigentümerverband und den SBB läuft ein Jahr.

Im jubilierenden Verband sitzen offenbar auch Modellbahner und so entschloss man sich, in Zusammenarbeit mit Märklin die HEV-Lokomotive auch als H0-Modell (37471.001) zu realisieren. Das Märklin-Metallmodell mit umfangreichen Geräuscharbeiten, LED-Beleuchtung und mfx-Decoder ist auf 999 Exemplare limitiert und kommt nur in Wechselstromausführung.

Logischerweise ohne Werbung kommt eine weitere Variante des Krokodils auf die Ladentische des Fachhandels. Die Ce 6/8<sup>II</sup> der SBB aus der ersten Bauserie gibt es mit der Betriebsnummer 14271 in dunkelbrauner Farbgebung, mit Stangenpuffern, stirnseitigen Übergangsblechen, kleinen Rangiertritten und Handstangen sowie mit Besandungsanlage, jedoch ohne Falschfahrsignal und Indusi-Magnet. Das Modell (39566) gibt den Betriebszustand um 1930 wieder. Unter der Artikelnummer T22953 gibt es bei Trix das gleiche Modell auch in Gleichstromausführung.

Ebenfalls um eine Variante bereichert wurde die Re 4/4-Familie. Es handelt sich

um das H0-Modell der Re 4/4<sup>II</sup> (Artikelnummer 37359). Es kommt aktuell in tanngrüner Ausführung mit der Betriebsnummer 11310. Betriebszustand um 1985. Besondere Beachtung hat man der Beleuchtung geschenkt. Das fahrtrichtungsabhängig wechselnde Dreilicht-Spitzensignal und das weisse Schlusslicht (Schweizer Lichtwechsel) ist konventionell in Betrieb, digital schaltbar: Die Beleuchtung ist umschaltbar bei Solofahrt auf ein rotes Schlusslicht. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar. Wenn Spitzensignal an beiden Lokseiten abgeschaltet ist, dann beidseitige Funktion des Doppel-ALichtes als rotes Nothalt-Signal. Dies alles erfolgt mit wartungsfreien warmweissen und roten LEDs.

Für Dampflofreunde gelangen neu eine Bigboy-Variante (37996) sowie eine bayerische Güterzuglok in den Handel. Beim «grossen Buben» handelt es sich um die Betriebsnummer 4020 im Betriebszustand um 1950. Das Modell gibt es bei Trix auch als Gleichstromausführung (T22063). Die schwere Güterzug-Dampflok der bayerischen Gattung G 5/5, mit Schlepptender 2'2 T218, kommt als Modell (39550) der Bauart-Ausführung aus der dritten Lieferserie in dunkelgrüner Farbgebung der Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn. Es trägt die Betriebsnummer 5856 und wieder gibt den Betriebszustand um 1923. Auch diese Lok ist als Gleichstromvariante bei Trix greifbar (T22029).

Im Weiteren wurde aktuell noch ein SBB-Schiebewandwagen der Standardbauart Hb-billns mit hohen Schiebewänden ausgeliefert (48025).

**Erhältlich im Fachhandel.**

**Liliput N**

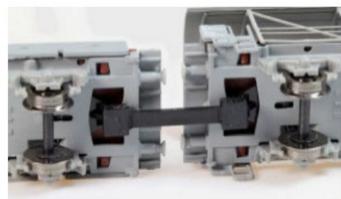
# Zweiachsige Autoverladewagen der BLS

Schon relativ kurz nach deren Ankündigung auf der Spielwarenmesse 2015 wurden die zweiachsigen Autoverladewagen an den Fachhandel ausgeliefert. Es gibt zwei Sets. Ein vierteiliges Set beinhaltet je einen Auffahrwagen ohne Dach und zwei Mittelwagen mit Schutzdach für die empfindliche Fracht (Artikelnummer 260120). Ein zweites Set enthält drei Mittelwagen zur Ergänzung (Artikelnummer 260121). Die Wägelchen gefallen auf den ersten Blick. Sie sind sehr filigran, in einer Mischbauweise aus

feinem Metall (Dachträger) und Kunststoff (Wagenböden und Dächer) gefertigt, sehr sauber lackiert und beschriftet. Die Wagen können mit den original N-Standardkupplung zum individuellen Zerlegen/Zusammenstellen der Garnitur oder mit den beiliegenden Kupplungsstangen fest miteinander gekuppelt werden. Beide Kupplungssysteme sind in Kupplungsaufnahmen nach NEM gesteckt. Für ein schönes, geschlossenes Zugbild sorgt jeweils eine normgerechte gefertigte Kinematik am Wagenende. Den

Wagen liegen leicht zu montierende Übergangsbleche bei. Mit ihnen «verschmelzen» die einzelnen Wagen zu einer kompletten, durgängigen Einheit. Die Modelle verfügen über Metallachsen, die spitzenelagert in hochwertigem Kunststoff gelagert sind. Dies verhilft den Liliput-Wagen zu ausgezeichneten Leichtlaufeigenschaften. Die Radsätze sind so bemasst, dass alle verfügbaren Gleissysteme ohne zu Stolpern befahren werden können.

**Erhältlich im Fachhandel.**



**Lima HO**

## ETR 610 – nun überarbeitet

Den neuen Triebzug ETR 610 hat Lima einer Bearbeitung unterzogen. Gegenüber der vorangegangenen Serie wurde die Platin geändert und dem angetriebenen Kopfteil neue Kardanwellen verpasst. Darüber hinaus erhielt das 4-teilige Set bestehend aus einer motorisierten und nichtmotorisierten Einheit und zwei Zwischenwagen eine neue Betriebsanleitung. Die exakt massstäbliche Komposition (02.HL1660) kommt in der SBB-Farbgebung. Exakt massstäblich 1:87! 5-poliger Mittelmotor mit Schwungmasse, 4-Achsen angetrieben, Lichtwechsel rot-weiß. Im Digital-Betrieb kann das obere Spaltenlicht separat ein- und ausgeschaltet werden. 6-polige stromführende Kupplungen. 21-polige Schnittstelle.

**Erhältlich im Fachhandel.**

**Fleischmann N**

## Speisewagen-Prototyp

Der aus dem früheren Roco-Programm stammende Prototyp-Speisewagen wurde von Fleischmann neu aufgelegt (Artikelnummer 890401). Das Modell entspricht fast in jedem Detail der früheren Roco-Fertigung. Bei der aktuellen Version befindet sich der Pantograf allerdings über dem Küchenabteil. Entsprechend geformte Haltenasen lassen das Drehen des Daches in die richtige Position nicht ohne Weiteres zu. «Alter (Roco-) Wein in neuen (Fleischmann-) Schläuchen», allerdings zu einem neuen Preis. Dass die Formen für dieses Modell vermutlich schon seit Generationen abgeschrieben sind, fand bei der Preiskalkulation des aktuellen Modells offensichtlich keinerlei Berücksichtigung. Der Wagen verfügt über Kupplungsaufnahmen und Kinematik nach NEM und zeigt sehr leichte Rolleigenschaften. Farbgebung und Druck auf der alten Form sind sauber und vollständig ausgeführt.

**Erhältlich im Fachhandel.**



## Jowi-ModellbahnHintergrund Z-H0

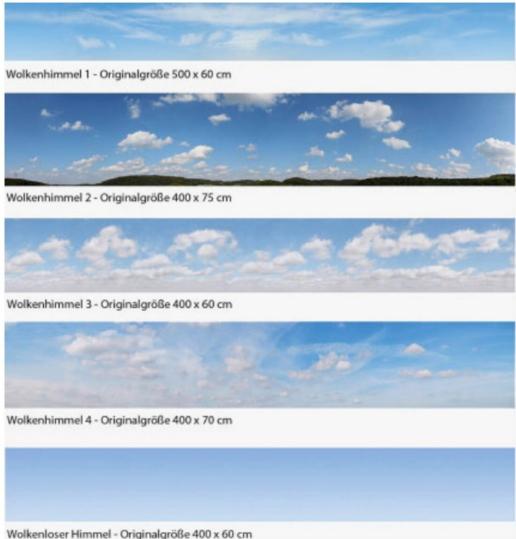
# Neue Halbreliefbauten und viel Himmel

Der Hintergrund-Spezialist hat verschiedene neue CD's mit selbstausdruckbaren Bastelbögen im Angebot. Es handelt sich dabei um Halbreliefgebäude zur Hintergrundgestaltung. Die Dateien im jpg- und pdf-Format liegen auf dem Datenträger für die Baugrößen H0, TT, N und Z zum Ausdrucken vor. Aufgrund der Vielzahl der Gebäude können mit wenig Aufwand detailgetreue Stadtszenen dargestellt werden. Durch einen speziellen Licht-Schatten-Effekt wirken die Gebäude mit passendem Hintergrund auch auf kurze Distanz sehr plastisch. Der Redaktion lagen «Stadthäuser II» und «Altstadt II» vor, weitere Themen findet man auf der Webseite.

Ebenfalls neu ist eine CD «Himmelsmotive», auf welcher sich verschiedenartig «bewölkte» Hintergründe in diversen Größen für den Selbstausdruck befinden.

### Weitere Informationen:

[www.modellbahn-hintergrund.de](http://www.modellbahn-hintergrund.de)



## Märklin I

# Vlc – Badische Schaffhauserlok

Für die Anhänger der Königsspur wurde das Modell der ehemaligen badischen Vlc in der Epoche III-Ausführung als BR 75.4 10-11 der Deutschen Bundesbahn ausgeliefert (Art.Nr. 55753). Diese Tendermaschine gehörte lange Zeit zum vertrauten Bild auf der Hochrheinstrecke durch den Kanton Schaffhausen.

Fahrgestell, Lokaufbau mit Kessel sind aus Zinkdruckguss und auch sonstige Ansetzteile bestehen weitestgehend aus Me-



tall. Das Modell ist mit Digital-Decoder mfx, geregeltem Hochleistungsantrieb und Geräuschantrieb mit radsynchronem Fahrgeräusch sowie umfangreichen Geräuschkontrollen ausgerüstet. Der Betrieb ist mit Wechselstrom, Gleichstrom, Märklin Digital und DCC möglich. Drei Achsen sind angetrieben und der eingebaute Rauchgenerator sorgt für radsynchrone Dampfausstoss.

Dreilicht-Spitzensignal mit epochengenauer Lichtfarbung, Führerstands- und

Feuerbüchsenbeleuchtung, Triebwerksbeleuchtung auf der linken Fahrzeugseite. Die Lok ist vorne mit Schraubenkopplung, hinten mit Systemkopplung ausgerüstet, welche jeweils gegen den anderen Kupplungstyp getauscht werden können. Ein Ausstattungspaket mit Schrauben- und Klauenkopplung, Dampföl sowie eine Lokführ- und Heizerfigur liegen bei. Der befahrbare Mindestradius beträgt 1020 mm.

**Erhältlich im Fachhandel.**



**Märklin Z**

## Re 460 der Lokführer

Unter der Artikelnummer 88467 wurde neu für die Miniclub-Freunde das Modell der Re 460 der SBB in der Werbevariante des Verbandes Schweizer Lokomotivführer (VSLF).

**Erhältlich im Fachhandel.**

**Trix HO**

## Französischer Getreidetransporter

Aus drei unterschiedlich bedruckten Varianten besteht das aktuell ausgelieferte Set (24364) mit Grossraumwagen Uapps für den Getreidetransport. Diese Cerealier genannten Fahrzeuge mit rundem Querschnitt des Laderraums in der Privatwagen-Bauart sind eingestellt bei den Französischen Staatsbahnen (SNCF). Die Trix-Modelle verfügen über eine Metalleinlage für tiefen Schwerpunkt und ruhigen Lauf und weisen viele angesetzten Details auf.

**Erhältlich im Fachhandel.**



**Arnold/Hornby N**

## Überarbeitete BLS Re 4/4 «Steg»

Nochmals gründlich überarbeitet liegt die BLS Re 4/4 193 «Steg» bei den Fachhändlern abholbereit. Die wesentlichen Kritikpunkte der letzten Auflage wurden beseitigt. So ist die dominante Schraube der Oberleitungsumschalters von Dach verschwunden und die Chromgriffstangen wurden in feineren, nun richtig platzierten Bohrungen am Gehäuse befestigt. Zusätzlich bekam das BLS-Modell Rückspiegel an den Führerständen spendiert. Die «194» unterscheidet sich auch im Modell durch Vollscheibenräder und einen Einholmantografen. Die Lok ist sauber und schlierenfrei klar verglast, hinter den Scheiben werden plastische Nachbildungen der Führerstände und gedruckte Maschinenraumeinrichtungen sichtbar. Technisch sind dem N-Modell LED- für die Spitzen- und Schlussbeleuchtungen, ein fünfpoliger Motor sowie eine sechspolige Schnittstelle nach NEM 651 mit auf den Weg gegeben worden. Geblieben ist uns die altärmliche Aufnahme der N-Standardkupplungen, die zeitgemäße Kurzkupplungsköpfe nicht ohne Weiteres zulassen.

**Erhältlich im Fachhandel.**





**Fleischmann N**

## Grüne SBB Re 4/4 "

Im klassischen Grün bietet Fleischmann nun sein N-Modell der Re 4/4 " an. Das Modell ist in der analogen Ausführung mit sechspoliger Digitalschnittstelle nach NEM 651 (Artikelnummer: 734008), oder in der digitalen Soundversion (Artikelnummer: 734078) beim Händler abholtbereit. Als Vorbild diente die 11161 mit Klimaanlage. Das Modell glänzt mit freistehenden, separaten angesetzten Griffstangen und Scheibenwischern, einer exakten Lackierung und Druck. Technisch unterscheidet sich die grüne Lok nicht von ihren «bunten», zuletzt ausgelieferten Schwestern, auch die zahlreichen Soundfunktionen des Digital-Modells sind komplett identisch.

**Erhältlich im Fachhandel.**

### KM 1 – I

## BR 50, Gms 54 und Opel Rekord

Andreas Krug und sein Team haben Highlights aus der bei äusserst beliebten Epoche III ausgeliefert. Darunter finden sich auch solche, welche hierzulande ebenfalls Interessenten finden dürfen.

In zahlreichen Varianten, mit Kasten- und Kabinettender sind Modelle der Baureihe 50, nicht nur, aber mehrheitlich in Epoche III lieferbar.

Das Präzisionsmodell in Ganzmetall-Gemischtbauweise ist handgefertigt und mit Loksound XL, Digitaldecoder (DCC, Motorola, Selectrix), KM1 High Quality Sound, synchronisiertem «Dynamic Smoke», fahrtrichtungsabhängiger Beleuchtung, sechsfach Triebwerksbeleuchtung, Führerstands- und Feuerbüchsenbeleuchtung und vielem mehr ausgerüstet.

Dazu – selbstverständlich auch zu anderen Loks – passen die gedeckten Güter-

wagen Gms 54. Ab 1960 wurden in Deutschland rund 14000 Stück gebaut. Das handgefertigte Präzisionsmodell aus Messing, mit Federpuffern, kugelgelagerten und gefederten Achsen, kompletter Detailierung des Wagenunterbodens, Schiebetüren zum Öffnen, original Schraubkupplungen gibt es in zahlreichen Varianten.

Zu erwähnen ist außerdem eine weitere Ikone der Epoche III – zwar nicht auf Schienen, doch nicht minder typisch und beliebt: Der Opel Rekord P1. KM1 bietet dieses Modell in vielen verschiedenen Ausführungen, Lackierungen und Beschriftungen, beispielsweise als Limousine oder als Karavan mit Verglasung oder Blechverkleidung. Die Modelle sind in Kunststoff-Gemischtbauweise gefertigt.

**Erhältlich im spezialisierten Fachhandel.**



**LGB G**

# Jubiläumszug der RhB und Speisewagen



2014 feierte die Rhätische Bahn ihr 125-jähriges Jubiläum. Mit geringfügiger Verspätung – irgendjemand muss auch an den 126. Geburtstag denken – liefert LGB einmalig die Jubiläumspackung (29271) aus. Sie besteht aus der Dampflokomotive

«Rhätia» in grün/schwarzer Farbgebung, einem Personenwagen C 2012 sowie zwei Aussichtswagen vom Typ B2. Diese Fahrzeuge sind einzeln nicht erhältlich. Die neu konstruierte Lokomotive ist ausgerüstet mit

einem zugstarken Bühler-Motor, Rauchgenerator und DCC-Schnittstelle, Inneneinrichtung, Türen am Führerstand zum Öffnen. Die Beleuchtung wechselt mit der Fahrtrichtung.

Alle Wagen haben Metallräder, Inneneinrichtung und die Türen am geschlossenen Personenwagen sind zum Öffnen. Die Aussichtswagen kommen in neuer, gegenüber früheren Modellen verbesserter und vorbildgerechterer Ausführung. Mit den beigelegten Stickerbogen (Betriebsnummern 2003, 2006, 2012, 2014, 2017, 2021 und 2026) können die Wagen individuell beschriftet werden.

Ausgeliefert wurde auch eine neue Variante des RhB-Speisewagens WR 3811 (Art.Nr. 30521) in Ausführung der Epoche V. Das Modell weist Inneneinrichtung und Türen zum Öffnen auf.

**Erhältlich im Fachhandel.**

**HSMB N**

# Sand, Schotter und Röhren

Leere offene Güterwagen von «A» nach «A» zu karren ist leider Alltag auf vielen Modellbahnanlagen. An dem von «A» nach «A» karren ist in der Regel nicht viel zu ändern, aber an dem «leer» kann gearbeitet werden. Holger Sauer bietet eine Reihe von schön gemachten Ladegütern an, Vorstellen möchten wir seinen jüngsten Streich, Schotter- (Artikelnummer N-0304.0) und Sandladungen (Artikelnummer N-0204) für die Modelle der Eanos von Hobbytrain. Die Ladungen bestehen aus leichtem, farblich behandeltem Schaumstoff in der entsprechenden Ausführung beschottert oder besandet. Die Einsätze sind sehr passgenau gefertigt, Sand und Schotter sind sauber und dauerhaft verklebt. Nach deren Einsatz in die Wagen ergibt sich ein sehr realistischer Eindruck. Auch andere Ladegüter, wie Rohrstapel und Holzbalken, bietet Holger Sauer an. Eine Übersicht, auch für andere Nennweiten, finden man auf seiner Webseite.

**Erhältlich bei:**

**Holger Sauer  
Modellbau**

**Oberthauer Strasse 8, D-06258 Schkopau  
sauermodelbau@aol.com, www.ladegut-modellbahn.de**



International-britische HO-Bahn mit Brig im Mittelpunkt

# Brig International

Eine eigene Bergwelt mit gedachten internationalen Verbindungen ab und von Brig in alle Himmelsrichtungen nennt Andrew Cook sein Eigen. Seine bekannte etwas verblichene Liebhaberei mit grossen Eisenbahnen in der Schweiz hat bei sich in Grossbritannien im Modell eine würdige Abbildung.



In Brig International  
gibt es auch einen  
Rundschuppen für Dampfloks.





Reger Verkehr im  
Bahnhof Brig mit Reise-  
und Güterzügen der SBB.



Die 2D2 der SNCF ist über die Tonkin-Linie, die Ae 6/6 über die Lötschberg-Linie nach Brig gekommen.



Eine typische FS-Lok gelangte durch den Simplon nach Brig in die Schweiz.

Von Andrew Cook (Originaltext in Englisch);  
Fotos: Steve Flint

Von meiner frühen Kindheit her habe ich lebhafte Erinnerungen an die Schweizer Bahnen. Ich erinnere mich, wie ich mit meinem Vater frühmorgens Schlafwagen erleben durfte, die am Vorabend in Calais losgefahren waren, so in Montreux oder Zürich, Spiez oder in Bern. Die Wagen für Zürich, Spiez und Bern kamen via Basel in die Schweiz, wo sich in der Morgendämmerung grosse Züge ein Stelldichein gaben. Die Wagen, die man in Montreux sah, fuhren weiter über die Simplonroute und kamen in der damals interessanten Grenzstation Vallorbe im Jura in die Schweiz. Am meisten in Erinnerung geblieben sind mir die Stationsglocken mit ihrem speziellen Ding-Dong, das die Zugfahrten einläuteten. Ihre gehaltvollen Töne waren für mich symbolisch für die Schweiz als Nation mit ihren sicheren, soliden und guten Eisenbahnen.

Als ich begann, mir Gedanken über eine Modellbahn zu machen, trachtete ich danach, im Kleinen diese Erinnerungen wach zu halten mit folgenden Gebieten. Die Anlagenstrecken sollten in Basel beginnen mit Linien zum Gotthard und Abzweigung zum Lötschberg und in dieser Verbindung mit dem Simplon und damit Brig, alles südlich von Basel. Dann sollte auch noch etwas Dampf der DB und der SNCF integriert werden, ebenso alte Dampflokomotiven der SBB. Nur habe ich nie den Platz für eine derart grosse Modellanlage mit Basel als internationaler Bahnhof. Also sollte es Brig werden, es ist eine internationale Eisenbahndrehzscheibe par Excellence in den Bergen. Ich konnte mir vorstellen, dass verschiedene Züge Brig anrollen könnten, wenn die nachstehenden Fiktionen für Brig berücksichtigt würden.

#### Gedachte «historische» Hintergründe

Die Anlage sollte in den späten 1960er und frühen 1970er-Jahren zeitlich angesiedelt werden. Die erste ganz prinzipielle Annahme wäre ganz einfach, dass die von Brig ausgehende Furka-Oberalpbahn normalspurig ausgeführt worden wäre, was sie bekanntlich nicht ist. Sie würde somit eine Hauptverkehrsachse von Bayern über Tiroler Gebiet und die Schweiz nach Südfrankreich und nach Spanien darstellen. Obwohl gerade elektrifiziert, wäre auch denkbar, dass DB-Dampflokomotiven so nach Brig kommen, wo die SBB auch noch Dampfloks

unterhält. So wäre auch möglich, dass auch einmal eine ÖBB-Dampflok den Weg nach Brig findet, während die SBB nur noch wenige ihrer Dampfloks hier hält.

Die Weiterführung der normalspurigen Furkastrecke in ihrer Rolle als Transitbahn von Süddeutschland nach Südfrankreich bedeutet, dass die Tonkin-Linie auf der Südseite des Genfersees weiter benutzt wird anstelle der längeren Route über Lausanne und Genf. Weil diese Linie fiktiv mit 1500 Volt Gleichstrom elektrifiziert wurde, die neuen Mehrsystemlokomotiven der SNCF aber verspätet abgeliefert wurden, muss man sich vorstellen, dass französische Dampfloks via St. Maurice im Wallis, wo die Tonkin-Linie von der Linie nach Lausanne abweigt, auch nach Brig kommen, weil es in St. Maurice keine Dampflokbehandlung mehr gibt. Also gibt es auch keinen Lokwechsel hier zu einer Elektrolok für die Fahrt durchs Rhonetal. So kommt es auch zu Dieseltraktion der SNCF bis nach Brig. Weil die neuen Zweistrommaschinen noch

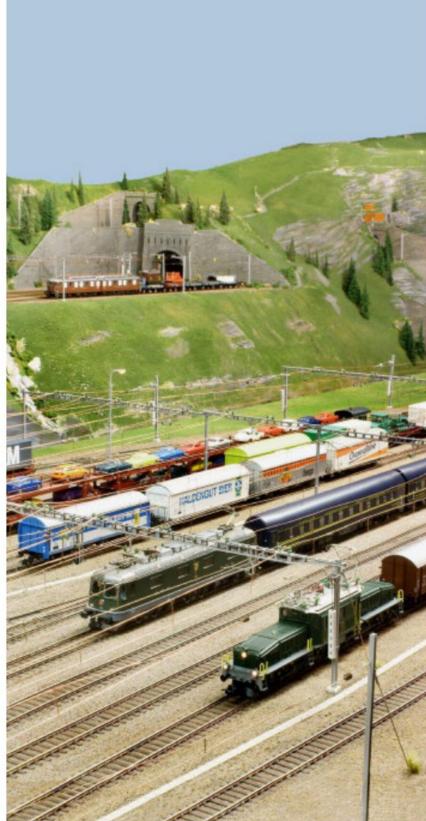


Überblick auf das Geschehen in Brig gegen Osten betrachtet.



Eine Situation in Goppenstein mit dem Te 2/3 neben dem Lötschberg-Südportal, wie sie viele Jahre anzutreffen war.





Über dem Gleisfeld von Brig erkennt man Goppenstein.



Lätschberg-, Tonkin-, Lätschberg- und Anschluss-Linien (von unten nach oben).

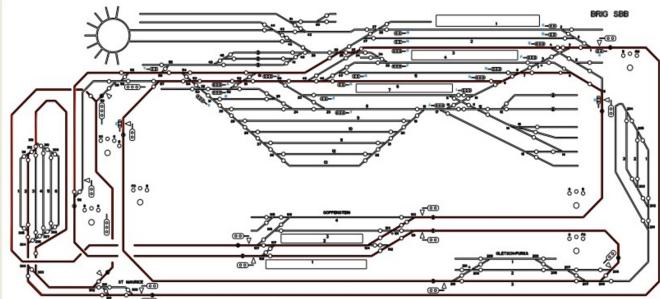
auf sich warten lassen, hat die SNCF für Testzwecke eine BB und eine 2D2 hergerichtet für den Betrieb auch bis Brig.

Intensive Neuzusammenstellungen der Reisezüge müssen immer wieder in Brig vorgenommen werden. Schlafwagen wollen an neue Züge rangiert werden, Speisewagen werden hinzugefügt und weggestellt. Diese Furka-Fiktion und die damit zusammenhängenden Lokeinsätze und Lokwechsel waren die grossen und charakteristischen Merkmale für den grossen Aufschwung von Brig.

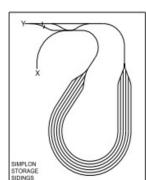
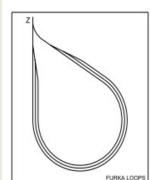
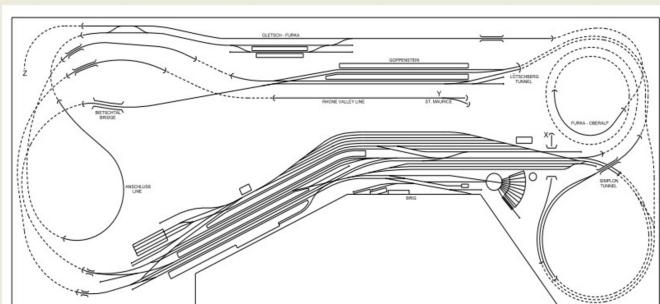
Die zweite wichtige Fiktion ist die «Anschlusslinie». Anschluss wird durch die meisten angelsächsischen Historiker sehr schnell assoziiert mit dem Anschluss von Österreich von 1938 ins Nazi-Reich. Für uns ist es keine Fiktion, dass die Schweiz in dieser Zeit immer dem Nazi-Regime widerstand und so ihren Status bewahren konnte. Es war das grosse Verdienst, dass die Schweiz unter General Guisan ihre Neutralität während des Krieges bewahrte. Guisan wusste, dass nur der bis zum Tod bewaffnete Widerstand gegen Hitler halten konnte. Der General mobilisierte die ganze Nation, bereitete die Brücken und Tunnels für die Sprengung vor und bestand auf der Strategie des Reduits im Gebirge zwischen Rhein und Rhone, überwacht durch Festungen in St. Maurice und Sargans für den Fall, dass man das Flachland bei einer Invasion hätte aufgeben müssen.

Weniger bekannt ist, dass in der Zeit des Anschlusses von Österreich Tiroler und Vorarlberger Repräsentanten bei der Schweizer Regierung anklopften und einen Anschluss für ihre Länder vorschlugen. Abgeschreckt durch die Kapitulation von Wien und der grässlichen Tyrannie der Nazis, hielten die Regierungschefs und Bürgermeister von Innsbruck, begleitet durch ihre Mitsstreiter von Bregenz und von Bozen, eine geheime Konferenz in Vaduz in Liechtenstein mit dem Schweizer Bundespräsidenten und seinem Aussenminister ab. Ihr Anliegen war, sich von Österreich und von Italien loszulösen und in einen Schweizer Tirol-Verbund einzutreten mit der Schweiz als Nation.

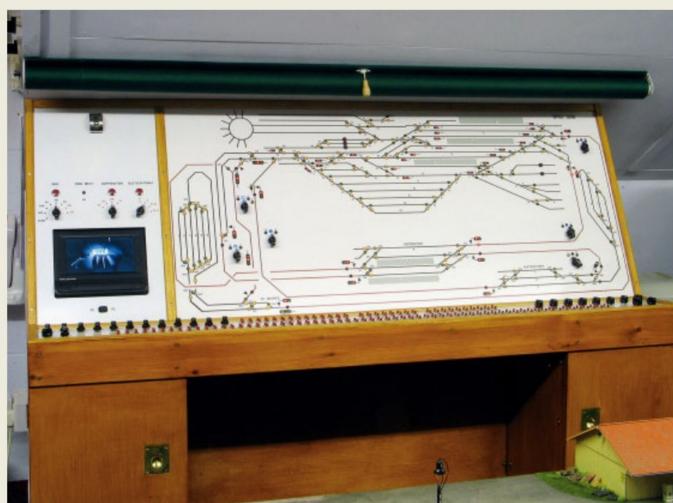
## Schematische Darstellung rund um Brig International



Schematische Darstellung der Anlage auf dem Stellwerk Brig.



Streckenverlauf der ganzen Anlage mit den beiden Schattenbahnhöfen in den Kehrschleifen.



Der Arbeitsplatz des Fahrdienstleiters in Brig International.



Die 2D2-Maschine der SNCF direkt aus Südfrankreich an einem Bahnsteig in Brig.



Eine derartige Szene war in Genf Cornavin in Wirklichkeit möglich, im Modell auch in Brig.



Das stattliche Bahnhofgebäude von Brig vom Bahnhofplatz her betrachtet.

### Anlagenkonzept

Dann gibt es noch kleinere Fiktionen ohne historische «Wurzeln» für die Streckenführungen. Weder die höher gelegene Strecke in Osten des Bahnhofes von Brig, die in einer eleganten Stahlbrücke das Geschehen überquert, noch die sich in die Landschaft gegrabene Linie unter der Partie beim Simplon-Nordportal, entstanden aus einer gedachten Idee der Geschichte, sie dienen ganz einfach der Modellbahnstreckenführung im räumlich beschränkten Modellbahnzimmer und machen auch Sinn beim Modellbahnbetrieb.

Doch noch eine ganz kleine historische Fiktion ist das Auftauchen einer italienischen Dreiphasen-Lokomotive E 470, zusammen mit einer umstellbaren Ce 3/5 Dreiphasen-Tunnel-Lok auch für Einphasen-Betrieb. Als 1906 der Simplon eröffnet wurde, war er mit dem italienischen Drehstromsystem mit 3300 Volt elektrifiziert. Einige dieser Loks waren umstellbar und halfen bei schweren Zügen von Domodossola aus in der Traktion. Damit waren sie auch oft in Brig anzutreffen, namentlich auf meiner Modellbahn.

Die Anlage misst insgesamt  $10 \times 6$  m und ist für verschiedene Züge auf langen Strecken konzipiert. Die Lötschberg-, Simplon- und Rhonetalstrecken, zusammen mit der verlängerten und eben gedachten Furkastrecke mit ihrer «Anschlusslinie» führen bergauf und bergab auf der Anlage. Es ist also nicht absolut «Nieten-genau» der Betrieb im Bahnhof Brig der SBB mit den verschiedenen Zugfahrten in der gedachten Periode, es ist ganz einfach eine Anlage für ein richtiges Operating im Sinne des Betreibers.

### Elektrisches

Die Anlage ist digitalisiert mit dem Lenz-System DCC. Die Strecken sind mit Signalen ausgerüstet, und es wird mit einem Klingelsystem freigeschaltet. Jede Lokomotive wird unabhängig von den anderen von je einem Lokführer mit einem Handregler gefahren. Mehr als eine Lok mit einem Regler zu fahren geht etwa noch, aber bei intensivem Verkehr sind die Limiten des Aufpassens rasch einmal erreicht.

Am besten funktioniert die Anlage mit 4 Lokführern mit einer bestimmten Anzahl Loks auf seinem Handregler. Die Signale und Weichen werden von einem Gleisbildstellwerk «Brig SBB» aus gestellt. Von hier aus kann die ganze Anlage überwacht wer-



Blick unter der Bietschatalbrücke hindurch auf den Lombardei-Express mit Re 6/6 Richtung Lausanne, Vallorbe und Paris.



Ein Schnellzug aus Bern erreicht über die Lötschberg-Südrampe Brig über die noch einspurige Rhone-Brücke.



Über die Tonkin-Linie am Südufer des Genfersees kommen auch Regionalzüge der SNCF nach Brig.

den. Es kann aber auch mit zwei Fahrdienstleitern operiert werden mit einem Assistenten, der dann für Brig-West zuständig ist. Bei diesem Zweimann-Betrieb wird dann ab Brig SBB die Ostseite des Bahnhofes, der Güterbahnhof und die Simplonlinie mit ihrem Schattenbahnhof gesteuert. Dieser Fahrdienstleiter muss dann weder St. Maurice, Goppenstein, Gletsch-Furka, noch den dazugehörenden Schattenbahnhof bedienen. Das übernimmt dann der Fahrdienstleiter von Brig-West. Dieses Stellwerk ist im Anlageninnern beim Lokschuppen der Elektroloks platziert.

#### Anlagenbetrieb

Der oder die Fahrdienstleiter in Brig SBB und Brig-West sind verantwortlich für die Sicherheit auf den Strecken. Die Lokführer müssen ihre Signale beobachten. Strecken- anforderungen und Abfahrten werden mit Klingeltönen angekündigt, wobei für jede Strecke ein eigenes Klingelsignal ertönt.

Ein Lokführer, der von Brig wegfährt, muss zuerst mündlich die Zusage erhalten vom Fahrdienstleiter in Brig SBB. Soll die Fahrt über den Bereich von Brig-West erfolgen, muss Brig SBB die Zustimmung von Brig-West haben und mit dem entsprechenden Klingelton bestätigen. Wenn Brig-West



Kohletransport direkt über die normalspurige Furka-Linie zu den Walliser Industriebetrieben.

# Anlage



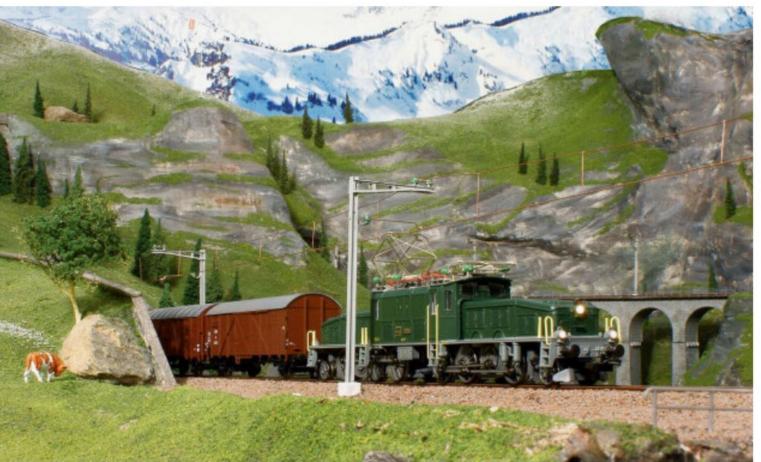
Züge von BLS und SBB warten in Goppenstein auf die Weiterfahrt Richtung Süden.



Stellfläche verschiedner Loks im BLS-Depot.



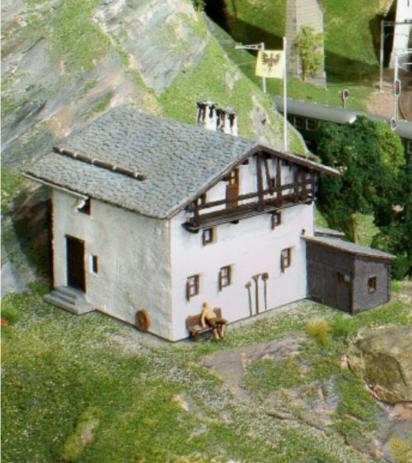
Wärterstellwerk in Brig.



Nur ausnahmsweise verkehrten SBB-Krokodile wie hier auf der Lötschberg-Strecke.



Die Station Gletsch-Furka an der normalspurigen Anschlusslinie direkt Richtung Osten.



Über die Anschlusslinie ist aus Österreich ein DB-Zug in der

die Fahrstrasse gestellt hat, muss sie mit dem Klingelton bestätigt werden. Brig SBB wird dann die Fahrstrasse ebenso einstellen, die Signale stellen und ebenso die Klingel betätigen. Bevor der Lokführer abfahren kann, muss er sich vergewissern, dass das Signal grün ist und auf den korrektenen Klingelton achten. Die gleiche Art der Sicherung gilt für die Abfahrten in Goppenstein, Getsch-Furka und zur Ausfahrt aus den Schattenbahnhofgleisen der Simplon-Linie.

Das Vorgehen ist ähnlich bei Betrieb mit nur einem Fahrdienstleiter, mit Ausnahme, dass nur ein Signalton durch den Stellwerksbediener erklingt, wenn die Fahrstrasse gestellt ist und der Zug abfahrbereit ist.

### Zum Schluss

Ich möchte meine Ausführungen schliessen mit einem aufrichtigen Dank an Chris Martin, ohne seine Begeisterung, seine Mithilfe hier und in der Schweiz mit seinem grossen Geschick bei der Gestaltung der Anlage wäre sie nie das geworden, was sie heute ist. Er stieg hier mit an Bord und half mit, das Projekt auch zu retten und durchzuziehen, wenn es in Gefahr und im Schlingern war. Und ich erachte es für mich als einen grossen Glücksfall, ein derart grosses Talent gefunden zu haben, das meine Interessen teilen mochte und auch absolut fähig war, zu helfen, meine Visionen in die Realität umzusetzen. ○



Einfahrt in den Bahnhof Brig angekommen, oben ein BLS-Güterzug auf einer gedachten Linie ab Brig.

### Klingeltöne der Strecken

Es gibt 5 Klingeltonarten:

- ▶ Ding, dang, dung, dong, doong.
- Von Brig nach...
  - ▶ St. Maurice: «dang-dang; dang-dang; dang-dang» × 2
  - ▶ Goppenstein West: «dang-dung-dang-dung-dang-dung»
  - ▶ Goppenstein Ost: «doong; doong; doong; doong; doong»
  - ▶ Furka Oberalp: «ding-dang-dung; ding-dang-dung»
  - ▶ Simplon (Schattenbahnhof): «dang-dung; dang-dung; dang-dung»

usw.

Diese Art des Operatings ist übrigens in Grossbritannien durchaus geläufig, ausgehend von der Eisenbahn von früher. Auf den vielen noch vorhandenen historischen Bahnen lässt sich das noch heute mitverfolgen. Verschiedene Glockentöne waren auch hierzulande für die Verständigung auf den Strecken und in Stellwerken geläufig, bis der Funkverkehr und die Stellwerkstechnik neuere Wege ohne Tonalitäten aus Glocken beschritt bis hin zum Bildschirmstellwerk, das heute sogar im Modellbahnwesen Einzug gehalten hat.

### Zugarten

Es sind verschiedene Zuggattungen auf der Anlage unterwegs, Züge mit ihren Zugläufen, wie sie tatsächlich in Brig so verkehrten, aber auch gedachte Züge über die erwähnten Linien mit ihren frei erfundenen Streckenverläufen im Schweizer Gebirge.

Ebenso sind, wie erwähnt, auch Züge mit ausländischen Loks in Brig anzutreffen aufgrund der gedachten Linien und Elektrifizierungsarten.



141R des Club Mikado 1244 von Lematec in Spur N

# Amerikanische Kanadierin für Frankreich (und die Schweiz)

In den ersten Jahren nach dem Ende des 2. Weltkrieges wurden in den USA zwei Serien mit insgesamt 1340 1-D1-h2-Dampflokomotiven, sogenannte «USRA Light Mikados» für den Dienst in Frankreich gebaut. 16 versanken bei einer Schiffshavarie im Atlantik und eine beim Ausladen in Marseille. Eine der 1323 angekommenen Maschinen fährt noch heute auf Schweizer Gleisen. Lematec hat sich der formschönen Lok angenommen und sie im Massstab 1:160 ins Modell umgesetzt.

Von Manfred Merz (Text und Fotos)

Die Wirren (und Irren) während des zweiten Weltkrieges haben die Lokbestände, nicht nur der französischen Staatsbahnen, stark schrumpfen lassen, akuter Mangel war die unausweichliche Folge. Neben dem Rollmaterial waren auch die einschlägigen Fabrikationsanlagen in der alten Welt stark betroffen. Die Verantwortlichen der französischen Eisenbahn orientierten sich deshalb folgerichtig jenseits des grossen Teiches, in den USA und Kanada, nach möglichen Bezugsquellen für Lokomotiven. Auf diesem Weg fanden in den Jahren 1945 bis 1947 fast unglaubliche 1323 Stück dieser imposanten 100 km/h schnellen USRA Light Mikado-Maschinen ihren Weg nach Frankreich. Bis ins Jahr 1974 leisteten diese, bei Baldwin, Alco und Lima in den USA sowie Montreal Locomotive Works und Canadian Locomotive Com-

pany in Kanada gebauten «Einwanderer» wertvolle Dienste. Einige Exemplare wurden bis heute erhalten. Die 141R 1244 zum Beispiel fand den Weg zum Club Mikado 1244 in die Schweiz. Sie wird nach umfangreicher Revision im Jahre 2012 für Sonderfahrten bis heute eingesetzt.

## Allgemeines zum Modell

Kinder wie doch die Zeit vergeht! Bereits 2008 «geisterte» die Nachricht durch die einschlägigen Medien, Lematec plane, ein N-Modell der SNCF 141R herauszubringen. Bei Kleinserienherstellern ist man es gewohnt, dass es von der Ankündigung bis zur Auslieferung in der Regel etwas länger dauert. Zunächst wird abgewartet, ob vielleicht doch noch einer der grossen Hersteller sich entschliesst, das soeben angekündigte Modell in Angriff zu nehmen und

dann wird noch auf einen gewissen Mindestbestelleingang gewartet. Erst dann geht es an die endgültige Planung und an die Realisierung eines Projekts. Anfang 2015 war es dann so weit, die Modelle trafen bei den Fachhändlern ein. Für die Schweiz besonders wichtig ist die ex SNCF 141 R 1244, Öl, mit Bopok-Rädern, die aktuelle Version Mikado-Club 1244 (Artikelnummer N-206/1). Aber auch die Ausführungen in Grün Epoche V, die SNCF 141 R (N-206/2) Kohle, Speichenräder, genietetem Tender, Region 1, schwarz Epoche III, die SNCF 141 R 1155 (N-206/3), Öl, Bopok-Räder, geschweißt, Mistral, Region 6, grün Epoche III und last but not least die SNCF 141R 568 (N-206/4), Kohle-, Bopok-Räder, genietetem Tender, Region 2, schwarz Epoche III werden hierzulande sicher ihre Anhänger finden.



Faszinierende Technik wie beim Original.  
Das Lematec-Modell in 1 zu 160 vor der Kamera,  
aus dieser Perspektive fast nicht als N-Modell zu erkennen.



Die Linke Seite des Lematec-Modells.  
Auch hier sieht man dem Kleinserienmodell kaum an, dass es sich um eine 160-fache Verkleinerung der Original-Lokomotive handelt.

### Verpackung und Betriebsanleitung

Die feinen Kleinserienmodelle sind auch in einer feinen Kartonschachtel untergebracht. Das hochwertig wirkende Schächtelchen ist in den neuen beigefarbenen Lematec-Hausfarben ansprechend gestaltet. Die Modelle, Lok und Tender getrennt, sind in Seidenpa-

pier und weiche Kunststofffolien eingeschlagen und sicher in hochwertigem schwarzen Schaumstoff liegend untergebracht. Papier und Folie verhindern das Verhaken von feinsten Modell-Details im Schaumstoff. Dem Modell liegen zwei Schriftstücke bei. Eines beschreibt in Form einer Explosions-

zeichnung den technischen Aufbau und enthält einige Pflegehinweise zum Modell. Ein zweites informiert über das Vorbild sowie über das Modell, allerdings ausschliesslich in französischer Sprache. Die technischen Daten informieren über die Einsatzmöglichkeiten und bestätigen dem stolzen Inhaber

welches Exemplar von wie vielen Einheiten einer Serie erworben wurde. «Unsere» ist die 34ste von insgesamt 50 Exemplaren.

### Mechanisches

Die Mechanik des Lematec-Neulings ist nahezu komplett aus feinem Metall gefertigt. Der Antrieb befindet sich im Tender der Lokomotive. Als Antriebsquelle dient ein Maxon-Motor des Typ 1219 mit einem Wellenende. Der Motor ist mittels Schrauben befestigt, lässt sich im Bedarfsfall also ohne «Gewaltanwendung» leicht austauschen. Das Wellenende ist mit einer Messingschnecke versehen die das Drehmoment des Motors über ein Stirnzahlrad an das hochuntersetzende Getriebe weiter gibt. Eine Schwungmasse gibt es leider nicht, nicht einmal ansatzweise. Das komplette Getriebe ist aus präzise schrägverzahnten Messingzahnrädern aufgebaut und macht einen sehr wertigen Eindruck. Die letzten beiden Achsen des Tenders sind auf diese Art angetrieben. Sie sind in einem «Drehgestell»

zusammengefasst, das jedoch fest, nicht drehbar, im Tenderrahmen liegt. Alle vier Antriebsräder sind mit Haftringen aus weichem Spezialkunststoff belegt. Die Antriebsachsen sind im Rahmen in speziellen Messinglagerbuchsen reibungsarm gelagert. Die Getriebeabdeckung ist nach unten offen. Auf diese Art wird die allfällige Pflege des Getriebes erleichtert, allerdings können auch leicht Verunreinigungen wie Staub eindringen. Einen Tod muss man halt sterben... Das vordere, nicht angetriebene Drehgestell verdient seinen Namen, denn es ist leicht drehbar und federnd im Tenderrahmen befestigt. Die beiden Radsätze hier sind spitzengelagert.

Die eigentlichen vier «Antriebsachsen» der Lok sind im Modell nicht motorisch angetrieben. Die vier Achsen sind aber sehr reibungsarm gelagert und mit einem exakt gemachten, sehr leichtgängigen Gestänge miteinander verbunden. So ist gewährleistet, dass der Antrieb sauber und ohne zu haken, rein nur über die Rad-Schiene-Reibung angetrieben, mitläuft. Das feine Gestänge ist

schon fast ein Kapitel für sich. Hier wurden feinste Einzelteile aus Metall mit winzigen Nieten exakt und leicht beweglich zusammen genietet. Die Vor- und die Nachlaufachse ist in jeweils einem Gestell untergebracht. Der Radsatz des Nachläufers ist mittels eines kleinen verschraubten Deckels im Gestell gesichert, die Achse des Vorläufers ist lediglich eingeklipst. Vor- und Nachlaufgestell werden nur über ihr Eigengewicht in Position gehalten. Federn, die für einen gewissen Anpressdruck, oder Richtfedern, die nach Kurvenfahrt wieder für eine Ausrichtung in Richtung Gerade sorgen könnten, gibt es nicht.

Lok und Tender sind mit einer «starren», stromleitenden Kupplungsdeichsel miteinander verbunden. Sie verfügt, zum einfachen Ein- beziehungsweise Aushängen in einen Drehzapfen, über zwei Bohrungen, so kann für den «Vitrineneinsatz» kurz und für den Anlageneinsatz lang gekuppelt werden.

An der Rückseite des Tenders gibt es eine Kupplung nach N-Standard-Normung.



Schild mit Herstellerangaben.



Die Nachlaufachse ist verschraubt.



Die Vorlaufachse ist eingeklipst.



Das beeindruckende Gestänge.



Sauber gemachte Mechanik.



Klassische Schnecken-Zahnradkombination.



Vier Schrauben halten das Gehäuse.



Schön gemachtes Handwerk und ...



... sauber verlegte Elektrokabel.

Der Schaft der Kupplung ist zwar nach NEM 355 ausgeführt, zum Austausch muss aber klassisch die Getriebeabdeckung abgeschraubt werden. Einfach Umstecken geht nicht. Machen Sie nicht den gleichen Fehler wie wir und ziehen einfach dran, es geht wirklich nicht! Diese Aufnahme lässt den Einsatz von handelsüblichen Kurzkupplungsköpfen nicht zu, dafür fehlt die notwendige Seitenbeweglichkeit des Kupplungskopfes. Vorne ist keine Modellkupplung vorgesehen.

### **Elektrisches**

Das Kleinserienmodell ist nicht beleuchtet. In Anbetracht der absolut massstäblichen Ausführung des Modells und so auch der Lampen wurde darauf verzichtet – wir meinen – richtig so.

Die Fahrstromaufnahme erfolgt durch vier Tenderräder im vorderen, nicht angetriebenen Drehgestell und durch vier «Antriebsräder» in der Lok. Im Tender sorgen Radinnenschleifer für die Stromabnahme

von den Rädern, bei der Lok sind feine auf den Laufflächen der vier Antriebsräder schleifende runde Federdrahtschleifer zuständig. Diese Art der Fahrstromabnahme beeinträchtigt den Leichtlauf des «Triebwerkess» kaum. Der Fahrstrom zwischen Lok und Tender wird über die Kupplungsdeichsel und den Drehzapfen übertragen. Dafür sind in die Deichsel zwei dünne Federstahldrähte eingearbeitet, die nach dem Einhängen an dem, der Länge nach elektrisch geteilten Drehzapfen, links und rechts schleifen. Einfach aber sehr pfiffig gemacht. Die Verdrahtung der N-Maschine erfolgte klassisch mittels dünner hochflexibler Litzen. Sie sind sauber verlegt und gelötet. Im Tender befindet sich eine sechspolige Digitalschnittstelle nach NEM 651. Nach Entfernen der Lematec-eigenen Brückplatine kann jeder handelsübliche Decoder einfach eingesteckt werden, Platz dafür ist genügend vorhanden. Wir empfehlen allerdings in hinteren Bereich des Decoders ein Stück eines Schrupfschlauches aufzuschieben

um eventuelle Kurzschlüsse mit dem Metallgehäuse zu vermeiden. Ganz sollten Sie den Decoder nicht ummanteln, da sonst die Wärmeableitung nicht mehr gewährleistet ist. Viele Decoder-Hersteller verbieten das sogar und schliessen bei Zu widerhandlung Gewährleistungsansprüche aus. Ausnahme ist hier der «Lokpilot micro V4.0» von ESU, er hat von Haus aus ein «(Kurzschluss-)Verhüterli».

### **Formgebung und Detaillierung**

Feinste Messingbleche und unzählige Feinbleche wurden sauber zusammen geschraubt und gelötet. Ein «Windleitblech» ist in dieser Bauweise eben ein Blech. Aus Kunststoff gefertigt wird fast zwangsläufig ein «Windleitbrett» daraus.



Haftreifen sorgen für Vortrieb.



Zwei Deichselpositionen: Für den Anlagenbetrieb ...



... und den schonenden Einsatz in der Vitrine.



Die Befestigung der Kupplung.



LOKI-Mitarbeiter sind halt kräftige Menschen ... !



Die Kurzkupplungsköpfe passen leider nicht.



Die elektrische Verbindung Lok-Tender.



Polo Hofer singt: «im Minimum ä Gummi drum».



Und somit für den digitalen Einsatz bereit.

Das Kleinserienmodell gibt die imposante Erscheinung der original Mikado auf den ersten Blick glaubhaft wieder. Die Proportionen stimmen einfach. Die gesamte «Komposition» ist äusserst sauber ausgeführt. Da stört kein überschüssiges Lötzinn und auch kein unnötiges Klebstoffgeschmiere. Das Ganze verträgt auch die Betrachtung mittels einer starken Lupe. Auch das mit den unerbittlichen Macro-Objektiven der LOKI-Studios auf den edlen Messing-Leib rücken verträgt das Lematec-Modell sehr gut.

Der dabei gewonnene Eindruck lässt manchmal sogar vergessen, dass man «nur» ein N-Modell vor sich hat. Die unzähligen freistehenden Leitungen, Aufstiege und Armaturen verdienen die uneingeschränkte Beachtung und Achtung vor den Machern. Exemplarisch sind an dieser Stelle die vier parallel verlaufenden hauchdünnen Leitungen unterhalb des Umlaufbleches auf der linken Lok-Seite genannt.

### Farbgebung

Krönender Abschluss der Formgebung ist ein angemessener Lackauftrag. Der ist bei dem heute vorliegenden Lematec-Modell absolut gegeben. Da ist überall nur so viel Lack aufgetragen wie es sein muss, absolut deckend und gleichmässig ohne jeglichen Einschluss von Fremdpartikeln. Alle Feinheiten der Formgebung wurden voll und ganz erhalten – mehr noch – sie wurde durch die «Lackierkunst» noch verstärkt und hervorgehoben. Die Trennbereiche unter den verschiedenen Farbflächen sind

äusserst sauber gemacht. Beachtlich sind die feinen roten Zierlinien «unserer» Club Mikado 141R 1244. Auch die sauber geätzten und farblich abgesetzten Schilder und Tafeln nötigen echten Respekt ab.

### Fahreigenschaften

Die Zeiten als teure Kleinserienmodelle nur und ausschliesslich für die Vitrine taugten sind endgültig vorbei. Ihr Einsatzbereich ist die Anlage – nicht so oft – aber immer öfter. Der Sammler möchte einfach nur wissen, dass er das Modell jederzeit einsetzen kann, wenn er dies möchte. Auch das jüngste Lematec-Kind kann sich hier mehr als nur sehen lassen. Mit Decoder ausgerüstet setzt sich das Modell, schon in Fahrstufe 1, langsam und fast nicht hörbar in gleichmässige Bewegung. Es ist eine wahre Freude das Stangenspiel des Modells hierbei schon zu beobachten. Das gleichmässige Hochbeschleunigen auf die, auch ohne digitalen Kunstriff, moderate Höchstgeschwindigkeit bei Stufe 28, lässt auch diese Faszination im gleichen Masse steigen. Das «antriebslose» Gestänge der Lok lief zu jeder Zeit absolut reibunglos mit, auch auf unseren betagten Arnold-Gleisen mit dem oben abgerundeten Schienenprofil. Ein echter Genuss!

Die Zugkraft der Messing-Maschine ist dabei sehr beachtlich. Bedingt durch das tolle Drehmoment des «Maxon 1219», dem ordentlichen Leistungsgewicht des Tenders von 56 Gramm und der zeitgemässen Haftreifen «kleben» die zwei Antriebsachsen

formlich am Gleis. Zehn vierachsige Schnellzugwagen beeinträchtigten den Vorwärtsdrang der Lok kaum bis gar nicht. Kein langsamer werden, kein schleudern auch in einer Steigung mit 3,5%. Wir haben das Modell bis zu einem Minimalradius von 222 mm (Arnold R2) problemlos einsetzen können und haben so den von Lematec vorgegebenen Wert um einiges unterschritten. Lok und Tender waren dabei allerdings «lang» gekuppelt. Das empfiehlt sich generell, da beim Kurzkuppeln die Türen von Lok und Tender in Kurven aneinander reißen und das geht auf Dauer nicht ohne bleibende Spuren zu hinterlassen.

Die Fahrstromaufnahme gab ebenfalls keinen Anlass zur Kritik, ein ungewolltes Stehenbleiben gab es während des Tests nicht. Die meisten gängigen Weichenfabriks wurden anstandslos befahren – in Vorwärtsfahrt. Rückwärts kam es gelegentlich zum Entgleisen der letzten Tenderachse. Kritisch wird es auf Weichen des Fabrikates Arnold, mit denen kommt das Modell im Auslieferungszustand leider nicht zurecht. Wir haben das Radsatzinnenmass der Vorder- und Nachlaufachsen sowie der hinteren beiden Tenderachsen von 7,6 auf 7,9 mm (!) erhöht, dann ging es auch geschmeidig über Arnold-Weichen.

### Fazit zum Schluss

Mit den N-Modellen der 141R hat sich Lematec in diesem Segment selbst übertragen. Die Messlatte liegt nun wieder einmal ein gutes Stück höher, die Unterschiede



Eine Einladung zum «Augenspaziergang»:



Kurzkuppelter Lok-Tenderabstand und ...



... wo das Auge auch hinkommt, da findet es ...



... feinste, freistehende Leitungen und andere ...



... filigrane Details; auch am Triebwerk. Und sie ...



... sorgen fürs typische Bild: Die Windleitbleche.

zwischen den Nennweiten sind weiter geschrumpft. Ich bin weiss Gott mittlerweile sehr verwöhnt – so schnell haut mich nichts mehr um – dieses Modell aber schon. Ein wunderschön gemachtes Stück Feinmechanik mit vielen, vielen sehr beachtlichen Details – technisch genauso wie optisch. Oft habe ich beim Testen und beim Betrachten des Modells an eine hochwertige Uhr denken müssen, der Vergleich liegt durchaus nahe.

Ja wie – gibt's heute nichts zu meckern?! Doch! Die hintere Kupplung ist verbesserrungswürdig. Wie man es richtig macht hat Lematec schon mit der Bm 4/4 selbst «vorerziert». Eine Kupplungsaufnahme nach NEM 355 würde schon genügen. Aber das war's auch schon mit Meckern.

Natürlich leistet man sich so ein Modell nicht so oft. Hier ist eben Kreativität gefragt. Liegt sein eigener runder Geburtstag nicht in greifbarer Nähe, tut's vielleicht auch die persönliche Lieblingszahl – und die ist ja bekanntlich recht variabel... ○



Vervollständigt wird das Erscheinungsbild durch tadellose Lackierung und feinste Messingschilder.

Sauber gemachte Feinmechanik, perfekt lackiert und beschriftet – der Vergleich zu einem Uhrwerk liegt durchaus nahe.





Betriebsmittelpunkt auf der Mailänder Heimanlage ist der Bahnhof «Bernina-Waas».

**Neue Berninaprojekte von Andrea Arcangeli in H0m**

# **Deposito e Officina di manutenzione**

**Unser grosser Fan der Berninalinie der RhB aus Milano baut nicht nur für Ausstellungen geeignete Segmentanlagen und Dioramen. Er ist auch an einer Heimanlage im zweiten Stock seines Hauses am Wirken und Werken. Für diese baute er eine Unterhaltswerkstätte.**

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

**S**chon wiederholt durften wir vom Bernina-Fieber und der daraus resultierenden heftigen Bautätigkeit unseres Mailänder Modellbahnnfreundes berichten. Auch haben viele Leserinnen und Leser schon seine transportablen Anlagen und Dioramen an Ausstellungen in der Lombardei, aber auch in der Schweiz in Natura bewundern dürfen. Zeugnis seines regen Modell- und Anlagenschaffens legen auch viele Filmchen im Internet ab, die leicht zu fin-

den sind, wenn man «Arcangeli» und «RhB» oder «Bernina» in die Suchmaske von YouTube oder Google eingibt.

Dort erfährt man auch mehr über seine Heimanlage, welche sein Wohnhaus nicht verlässt. Sie bildet zwar keine konkrete Vorbildsituation am Berninapass oder im Puschlav ab, vereinigt aber viel Typisches vom südlichen Teil des Unesco-Welterbgutes. Logischerweise tragen weder die Anlage selbst noch Orte auf ihr vorbildgetreue Bezeichnun-

gen, sondern sie hört auf den Namen «Waas». (Als Bewohner des aargauischen Suhrentals habe ich mich an solche exotischen Wortschöpfungen dank «AAR bus + bahn» gewöhnt; vermute aber, dass die Aarauer öV-Marke in Norditalien nicht sehr präsent ist, also nichts damit zu tun hat. Er wird es mir bei einem Teller Pizzoccheri in Poschiavo schon noch etwas genauer erklären.) Zurück also zur Anlage «Waas», genauer zu ihrem Deposito e Officina di manutenzione.



Das Modell der Werkstätte erhielt eine eigene Grundplatte.



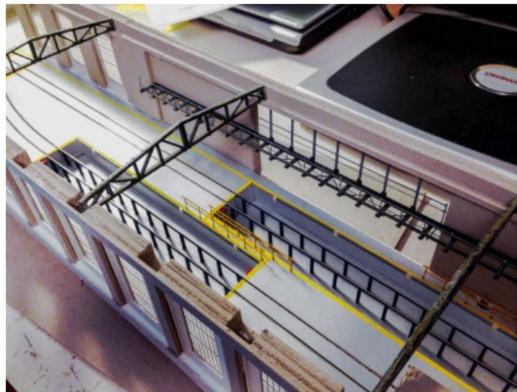
Ein Teil der beiden Hallengleise ist jeweils aufgeständert.



Natürlich muss auch ein Allegra im Deposito Platz haben.



Auch an die entsprechenden SUVA-Vorschriften hat Andrea gedacht.



Die Seitenwände sind aus Sperrholz, die Dachkonstruktion aus Kunststoff.



Aus dem Erzgebirge wurden die Auhagen-Hallenfenster geliefert.



In einem zweiten Anlauf entstand aus Evergreen-Kunststoffprofilen ...



... die überzeugend wirkende Tragkonstruktion für das Hallendach.



Der erste, dann wieder verworfene Versuch einer autonomen Konstruktion.



Noch fehlt das eigentliche Dach der in der Einfahrtskurve liegenden Werkstätte.



Unterhalb der Dachkonstruktion befindet sich die Fahrdrahtaufhängung ...



... sowie eine Arbeitsbühne für Verrichtungen im Dachbereich der Fahrzeuge.

## Inspiration

Die Ideen und konkreten Bauvorstellungen kommen bei Andrea nicht beim Bummel durch die lombardische Grossstadt. Für diese reist er nordwärts und holt sie sich vor Ort. In unserem Falle in Poschiavo, wo sich eine der vier Werkstätten für den Rollmaterialunterhalt der RhB befindet (nebst der HW Landquart gibt es noch je eine in

Klosters-Selfranga, Samedan und eben im Hauptort des Valposchiavo). Dabei reist er nicht unbedingt mit dem Meterband an, sondern holt sich visuelle (mit Auge und Kamera) und vor allem atmosphärische Eindrücke. Bei letzteren seien vor allem Fleischplatte und Polenta in Poschiavo von Bedeutung, wie er selbst erzählt. Für das vorliegende Projekt liegt praktischerweise

das «Buffet della Stazione» in Sichtweite der Werkstätte, welche ihm als Anregung für das Gebäude in Waas diente.

## Die Realisierung

Zum Bau geht vieles aus den Bildern her vor, der vorliegende Beitrag soll und will auch nicht konkrete Bauanleitung sein, sondern vielmehr motivieren und Modell-

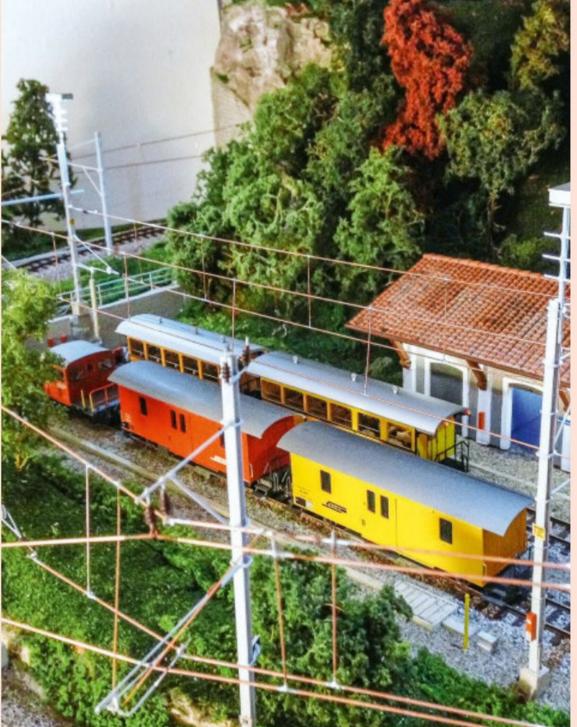
## Andrea Arcangelis Heimanlage «Bernina-Waas»



«Bernina-Waas» ist eine betriebsame ...



... Unterwegsstation an der Bernina-Linie.



Für Stückgüter hat es ebenso Platz wie für Baudienst- und Nostalgiefahrzeuge.



Auch wenn «Bernina-Waas» kein Vorbild hat, so verkehren hier selbstredend die vorbildgetreuen und typischen Bernina-Kompositionen von Bemo.



Panorama-Ansicht von Andrea Arcangelis stationärer Berninaanlage im zweiten Geschoss seines Wohnhauses in Mailand.



Entlang der rechten Ausfahrt von «Bernina-Waas» hat Andrea genügend Platz für sein «Deposito e Officina di manutenzione» gefunden.



Um Einblicke in den Unterhaltsbetrieb zu ermöglichen, stand für den ...



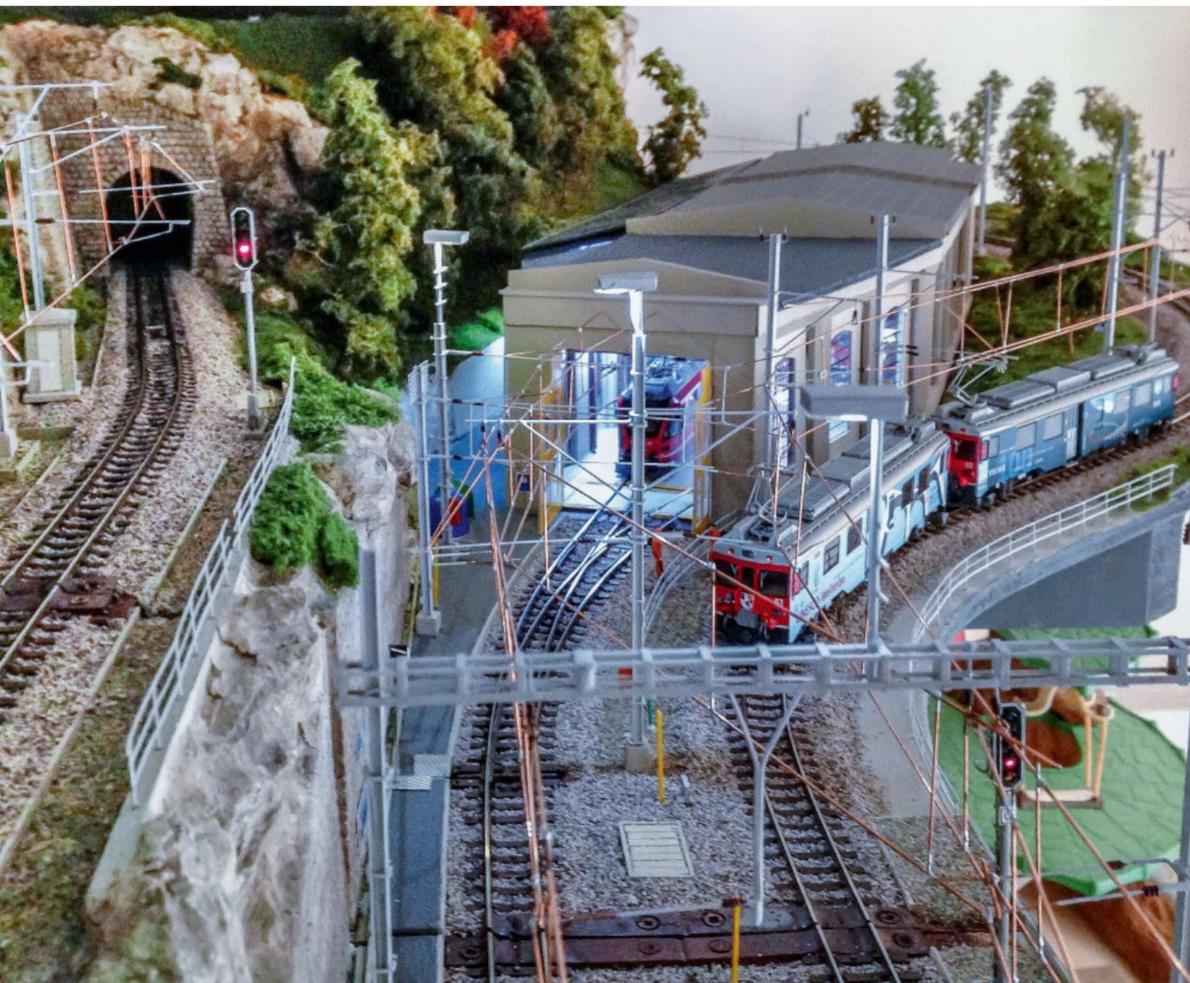
... Erbauer von Beginn weg fest, das Dach abnehmbar zu konstruieren.

bahner (und auch -innen) dazu ermuntern, selbst ein ähnlich gelagertes Unterfangen anzugehen. Dazu braucht es nicht zwingend stapelweise Originalpläne und jahrelange Recherchen, ebenso wenig CNC-gesteuerte Laserschneid- oder Fräsmaschinen oder exotische Werk- und Hilfsstoffe.

Ein Platz für die so im Kopf entstehende Werkstätte fand sich im Ausfahrtsbereich des Bahnhofs Bernina-Waas, die Gebäudegröße ergab sich aus der zur Verfügung

stehenden Grundfläche; zwei Gleise waren möglich. Beide sollten sie je eine grosszügig bemessene Inspektionsgrube erhalten. Und zwar solche, bei denen die Schienen auf Stahlträgern ruhen und so viel freien Raum unter den Fahrzeugen möglich machen. Dies erweckt beim Betrachter den Eindruck, die Fahrzeuge schweben» über den Gruben. Diesen Effekt verstärkte Andrea noch, indem er den beiden Gruben eine Beleuchtung mittels LED's verpasste.

Die Konstruktion für die Inspektionsgleise entstand im Modell aus Messing- und Schienenprofilen (Code 100). Um eine ausreichende und vor allem verwindungssteife Stabilität zu erhalten, wurden für den Grubeboden kupferschichtete Pertinaxplatten verwendet, auf welchen die gesamte Ständerkonstruktion gelötet wurde. Der restliche Werkstattboden entstand aus Karton. Dies ermöglichte eine einfache und bequeme Einpassung bis auf Höhe der



Gesamtansicht der Werkstätte, nun mit aufgesetztem Dach. Überzeugend wirkt vor allem auch die moderne Beleuchtung in und vor der Halle.

Schienenköpfe. Nach dem Einfärben mit Humbrol-Farben brachte Andrea noch die vorschriftsgemäßen Warnanstriche in Gelb sowie ebenfalls warngelbe Sicherheitsgänder an.

Die Gebäudewände sind aus Sperrholz, in die ausgesägten Fensteröffnungen kamen Fabrikfenster von Auhagen. Die Depotore entstanden im Eigenbau mittels zweier Schichten Karton und dazwischenliegender Klarsichtfolie zur Darstellung der Fenster.

An den Innenseiten der Wände wurden Stützen für die Fahrleitungsaufhängung angebracht. Nach einem ersten Versuch mit einer «autonomen» Dachträgerkonstruktion wurde schliesslich beidseitig an den Längswänden eine Auflage angebracht, auf welcher die Querträger für das abnehmbare Dach liegen. Die «Stahlkonstruktion» entstand aus Evergreen-Profilen. Für den Laufsteg, den Arbeiten im Dachbereich der Fahrzeuge dienend, verwendete Andrea feinmaschiges

Fliegengitter. Selbstverständlich erhielt auch der gesamte Innenbereich eine Beleuchtung, welche mit LED's realisiert wurde.

Nach dem Trocknen des Aussenanstriches und dem Entfernen des «Frisch Gestrichen!», beziehungsweise «Vernice fresca!»-Schildes, war es soweit: Die Preiser-Werkstattarbeiter konnten das Gebäude bevölkern, ein Allegra wurde aufgebockt und Andrea konnte sich zufrieden ins «Buffet della Stazione» verziehen. ○





Holztransporte auf Schweizer Schienen (2. Teil):  
Wagenarten für Holzladungen

# Holz auf der Bahn

Nach allgemeinen Betrachtungen über den vielfältigen Transport von Holzprodukten verschiedener Natur, wenden wir uns jetzt den unterschiedlichen Typen von Wagen für Holzladungen zu und wie man sie im Modell beladen kann.



Die fertig bearbeiteten Bänder am Eaos. Man hätte auch mehr Bänder anbringen können, so dass jeder Holzstoss an beiden Enden gesichert wäre. So wie im Bild, dauerte die Bearbeitung dieses Modells etwa eine Stunde.



Der weitgehend fertige Eaos der SBB mit Verwitterung und Holzladung sowie den Sicherungsbändern.

Detail der Holzladung  
für den Snps von Fleischmann.



Ein SBB Eaos, abgestellt in Erlenbach im Simmental am 8. Mai 2010.



Detailaufnahme der Anschriften des Eaos.



Offene Güterwagen für den Holztransport, wie dieser Eaos, sind an den Außenwänden meist stark mitgenommen vom Be- und Entladen des Ladegutes. Diese Beulen in den Seiten- und Stirnwänden sind im Modell recht heikel nachzubilden mittels Verformung des Kunststoffes mit Wärmen und Drücken der Stellen, die man etwas verformt haben möchte.



Sicherungsbänder zum Festhalten der Stämme in diesem Eaos der SBB, gesehen in Göschenen im Mai 2009. Diese Bänder habe ich in verschiedenen Farben gesehen, so auch schwarz, blau, grau, rot und gelb.



Ein Modell eines Eaos von Roco, so wie der Wagen gerade aus der Verpackung kommt. Die Holzladung ist zu tief im Wagen, und es müssen noch Zurißteile montiert werden. Der Wagen ist zu sauber, man vergleiche ihn mit Bildern rechts unten.



Der Eaos von Roco nach dem Anbringen von verschiedenen Zurißteilen, die jetzt die Sicherungseinrichtungen der Hölzer darstellen. Diese Einstekpteile werden mit Vorteil mit einer Pinzette behandelt.



Der Wagen nach dem Anbringen der gelben Teile, die die Haken auf der anderen Wagenseite darstellen.



Bei dieser Ladung wurden diverse dicke Kartonstreifen mit Weissleim eingeklebt als Basis und zum Heben der Holzladung.



Ich verwendete kleine Teile von Tamiya, um die neuen Bandaherungen darzustellen. Der Wagen wurde dann mit einem Spray behandelt.



Nach dem Verwittern des Wagens waren die Farben abgetönt bis auf die «Flecken» mit den Anschriften.



Detailaufnahme des Wagens nach dem Verwittern. Die Bänder-  
supporte sind nicht mehr so dominant wie vorher.



Die Drehgestelle wurden ebenso verwittert mit Pulverfarben und  
Airbrushing.

Von Peter Marriott (Originaltext in Englisch)

Die verschiedensten Modelle von Wagen, die sich für den Transport von Holz eignen, sind in H0 greifbar, jedoch auch in den Spuren N, TT und 0. Ich verweise hier auf einen Teil der geeigneten Wagen für Holzprodukte. Selbstverständlich sind diese Wagen nicht immer in den aktuellen Sortimenten der Hersteller lieferbar, aber man kann sie meist auch auf Börse oder im ebay suchen und erwerben.

## Wagentypen

Wagen mit Stahlaufbauten des Typs Eaos sind von Roco und von Piko vorhanden, früher auch von Liliput. Piko stellt in H0 auch Wagen des Typs Roos der Deutschen Bahn her, so auch Rungenwagen, die Wascosa auf den Bahnen einsetzt. Jouef hat einen Roos der SNCF im Programm schon ausgerüstet mit einer Holzladung. Electrotren und Piko haben sogar Drehgestellwagen in ihren Sorti-



Diese beiden Wagen weisen unterschiedliche Verwitterungsspuren auf, so wie auch richtige Wagen unterschiedlich verwittert sind.



Die Darstellung der Festzurrbänder für die Hölzer stellte ich aus sorgfältig zugeschnittenen Isolierbändern her. Mit Uhu Holzleim befestigte ich sie am Wagen.



Ein gemischter Güterzug mit offenen Wagen Eanos und Rungenwagen Snps, beladen mit Holz. Angetroffen in Göschenen auf der Gotthardroute.



Ebenso im Mai 2009 war ein südwärts fahrender Zug mit einem Snps-Wagen mit einer Holzladung unterwegs. Die roten Spanngurten halten die Stämme in ihrer Position.



Detailsicht des Snps-Wagens und den bei diesen Wagen in den Rungen integrierten Spanngurten.



Verschieden lange und dicke Holzstämme verladen auf einem Sps der SBB.



Ein Hochbordwagen Eaos der SBB als Modell von Liliput direkt aus der Verpackung. Mit Verwitterung und Ladung wird der Wagen realistischer wirken, man vergleiche ihn mit dem Bild ganz unten.



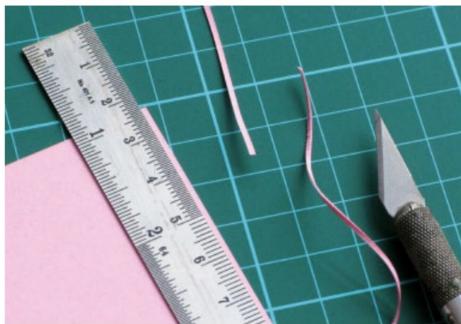
Eine Auswahl von Ästen aus dem Garten wurde verwendet für die Ladung dieses Wagens. Die Äste werden hier auf die Länge geschnitten.



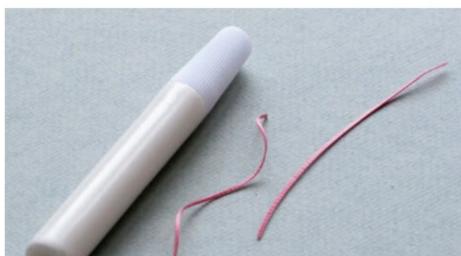
Der Liliput Eaos nach einer leichten Verwitterung und dem Einbringen einer Holzladung mit einer «blinden» Ladung unten aus 6 mm dicker Platte. Die «echte» Ladung besteht aus zwei Lagen richtigen Holzes aus dem Garten.



Ansicht der ganzen Ladung aus echtem Holz im Eaos. Noch fehlen die Festhaltebänder.



Die Sicherungsbänder für diese Ladung erstellte ich aus Papier, das sorgfältig in 1 mm dicke Streifen geschnitten wurde.



Die geschnittenen Papierstreifen mussten gerade gerichtet werden und mit Laser Cut Kleber an den Wagen geklebt.



Die ersten 6 Streifen wurden am Wagen festgeklebt und ausgehärtet, bevor sie auf der anderen Wagenseite befestigt wurden.



Sicht von oben auf die Ladung des Eaos. Auch hier könnte man mehr Bänder anbringen für die Sicherung der Hölzer an beiden Enden.

timenten mit Nachbildungen von Sägespänen als Ladungen. Auch Fleischman hat ein rechtes Sortiment an Wagen für Holztransporte in verschiedenen Epochen, ebenso Märklin in den Spuren Z, H0 und 1.

Ein Doppelwagen, der sich auch für Holztransporte eignet, ist von Liliput angekündigt. Diese Wagen des Typs Laaps 565 waren in Österreich auch mit Holz unterwegs, ebenso in Frankreich, Deutschland und der Schweiz.

Die meisten dieser angegebenen Wagenmodelle waren oder sind ab Werk nicht gealtert oder mit Ladungen versehen lieferbar. Wir wollen uns hier mit den Ladungen und der Verwitterung solcher Modelle befassen und sehen, wie einfach das bei den gezeigten Modellen von Liliput und Roco geht.

## Holzladungen im Modellbau

Um eine Holzstammladung darzustellen, nimmt man Äste, aber nur solche, die an-



Der Wagen wurde leicht verwittert mit einer hellgrauen Verwitterungsfarbe und mit Mattlack gesichert, dann wurden die Kanten behandelt.



Ein mit Holz beladener Spz der SBB in Interlaken-Ost im Juni 2009. Man beachte die beim Beladen herabgefallenen Rindenstücke neben dem Gleis.



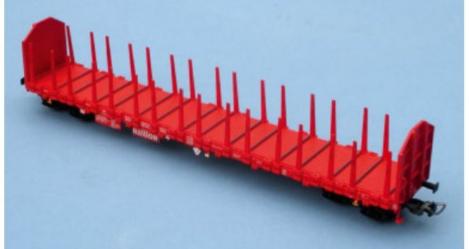
Re 4/4 II mit einem Spz (hinter der Lok) und einem Spz mit Holzladungen im Bahnhof Spiez.



Die Rhätische Bahn transportiert grosse Mengen von Holzstämmen auf ihrem Meterspurnetz.



Detail des Rungenwagens Spz der RhB in Samedan im April 2007.



Ein Rungenwagen Roos von DB Cargo als Modell von Piko im Neuzustand.



Der DB Railion Rungenwagen von Piko aus der Schachtel. In Wirklichkeit sieht ein derartiger Wagen nur am ersten Tag so aus. Erst mit der Verwitterung sieht er dann realistischer aus.



Bereits nach der neuen Farbgebung des Wagenbodens mit grauer Farbe und leichter Verwitterung des Aufbaus sieht der Wagen viel vorbildrichtiger aus. Logo und Beschriftungen wurden sofort wieder mit dem Glaspinsel etwas nachbearbeitet. Richtige Holztransportwagen die sehr oft im Einsatz stehen, sehen rasch gebraucht aus mit dem dauernden Be- und Entladen der meist schmutzigen Baumstämmen.



Der Roos von Piko beladen mit kurzen Holzstämmen, die mit Weissleim zusammengeklebt wurden. Die Sicherungsbänder oben warten noch auf die Bearbeitung.



Ein Snps von Fleischmann in Spur HO, hier gezeigt ohne Ladung.



Ein Rungenwagen Res der SNCF von Electrotren mit einer realistischen Holzladung in Spur HO.

## Informationen über SBB-Güterwagen für Holztransporte

Eine Liste mit Wagen, die für Holztransporte geeignet sind, ist abrufbar unter:

[www.sbbcargo.com/de/angebot/wagen-waren/wagentypen-suche.html?\\_charset\\_=utf-8&tab=1&search=1&branche=holz\\_und\\_papier&wagengattung=-++](http://www.sbbcargo.com/de/angebot/wagen-waren/wagentypen-suche.html?_charset_=utf-8&tab=1&search=1&branche=holz_und_papier&wagengattung=-++)

Geläufige Spezifikationen für die meisten SBB-Güterwagen sind auf einer eigenen Webseite zu finden, etwa für Eaos und Eanos:

[www.sbbcargo.com/content/sbbcargo/de/desktop/angebot/wagen-waren/wagentypen-suche/eanos/-jcr\\_content/file.spooler.download.pdf](http://www.sbbcargo.com/content/sbbcargo/de/desktop/angebot/wagen-waren/wagentypen-suche/eanos/-jcr_content/file.spooler.download.pdf)

## Werkzeuge für die Bearbeitung der Modellwagen

- Eine Auswahl von feinen Pinseln für die Farbgebung
- Eine kleine Pinzette für die Bearbeitung der kleinen Teile
- Scharfes Bastelmesser und Metalllineal zum Zuschneiden der Bänder
- Eine kleine Säge für das Ablängen der Hölzer
- Glasfaserpinsel für die Veralterung der Wagen
- Verschiedene Modellbaufarben
- Farben für die Verwitterung
- Schwarzes Isolierband oder starkes Papier für die Bänder
- Äste aus dem Garten
- Busch Laser Cut- Kleber oder Uhu Holzleim für das Befestigen der Hölzer
- Kunststoff- oder Styroporkern, damit nicht zu viele Hölzer verbaut werden müssen
- Mattlack für das Fixieren der Verwitterung

nähernd gerade sind. Allfällige Seitenäste werden so nah wie möglich sauber am Hauptast mit einem scharfen Messer abgeschnitten. Die Länge der Modellstämme wird ebenfalls mit dem Messer erreicht, wenn sie dicker sind, verwende man mit Vorteil eine kleine Säge. Auch leicht gebogene Äste können teilweise gebraucht werden, wenn man die am wenigsten gebogenen Stellen verwendet.

Möchte man mit den Stämmen sparsam sein, kann man den Ladungskern mit Kunststoff oder Styropor herstellen und die Holzstämme darum herum anordnen. Vorteil dieser Art der Ladung ist das geringere Gewicht der Ladung und ein kleinerer aufwand bei der Astbearbeitung.

Im Vorbild, wie unsere Bilder deutlich zeigen, sind die Holzverladewagen in aller Regel recht schmutzig und teilweise etwas ramponiert, weil sie oft mit Baumstämmen beladen und entladen werden. Um einen Holzwagen so vorbildgerecht wie möglich zu machen, wird man nicht darum herum kommen, ihn zu veralten und die Ladesicherungen anzubringen, um ihm derart das richtige Aussehen zu verleihen.

Zugeschnittene Isolierklebebänder oder Streifen aus festem Papier, die mit einem Lineal und einem scharfen Messer zugeschnitten werden, dienen zur Imitation der Spanngurten an den Wagen, mit denen die Holzladungen gesichert werden. Diese Bänder können fast beliebige Farben auf-

weisen, von dunkelrot über blau zu dunkelgrau. Man benötigt etwa eine Stunde, um einen Wagen für Holzladungen zu veralten, zusätzlich das Beladen mit Holz und das Sichern mit den Bandimitationen. Aber das Resultat ist es durchaus wert. Diese in etwa angegebene Zeitrechnung enthält die Trocknungszeiten für Farben und Klebstoffe nicht.

Verschiedene Wagenladungen mit Holz und mit Holzprodukten werden auch von Kleinserienherstellern angeboten, so etwa von Duha und Ladegüter Bauer.

Ein nicht beladener Wagen zwischen durch mit Holzresten am Boden kann als absoluter Hingucker gelten, fast eher, bei Wagen, die alle voll beladen sind. ○



Unser Blick streift von der Maloja-Passhöhe hinunter ins Bergell. Die üppige Vegetation verhindert dabei den Blick auf die kehrenreiche Passstrasse. Beim Bau der Bahn wären zur Überwindung der Höhendifferenz ebenfalls verschiedene Kehren erforderlich gewesen.

## Eine Eisenbahnverbindung von St. Moritz nach Chiavenna

# Die Bergeller Bahn

**Der dritte und letzte Teil der kleinen Planungsserie über nicht realisierte Bündner Bahnprojekte führt uns von St. Moritz über den Malojapass hinunter ins Bergell und weiter über die Grenze ins lombardische Chiavenna. Unser Autorenehepaar hat viele Planvorlagen gesichtet und sich vor Ort umgesehen.**

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

**D**er RhB-Initiant und Wahlschweizer Willem Jan Holsboer hatte ehrgeizige Pläne bezüglich des Ausbaus des RhB Streckennetzes. Dazu zählte auch die Bergeller Bahn. Einer der Leitgedanken war, eine betuchte Klientel von der Lombardie mit nur einmaligem Umsteigen in Chiavenna möglichst bequem ins Engadin und weiter nach Davos befördern zu können.

Ein geschichtlicher Abriss und historische Hintergründe sind im Buch *Visionäre*

Bahnprojekte von Heinz Schild aus dem AS-Verlag in Zürich nachzulesen. Im besagten Buch findet sich auch eine Streckenskizze mit Wende- respektive Kehrschleifen.

Eine hoch interessante Planvariante aus dem RhB-Archiv, gezeichnet im Massstab 1:20000 zeigt detailliert den Streckenverlauf von Maloja bis Castasegna. Ausser den obligaten Wendeschleifen waren zwei Spitzkehrenstationen in Casaccia und Roticcio vorgesehen sowie ein Kehrtunnel bei Cas-

telmur. Dieser fast zwei Meter lange und kunstvoll gefaltete Plan mit detaillierten Angaben dient auszugsweise als Vorlage für den Anlagenvorschlag. Was nicht ausfindig gemacht werden konnte ist die Einmündung der RhB Linie in den regelspurigen Bahnhof von Chiavenna.

### Grundvariante im Modell

Der detaillierte Plan mit der Spitzkehrenstation Casaccia inklusive einem Teil des Stre-



Der Tunnel in St. Moritz hätte bei einer Weiterführung möglicherweise auch zur Umbeziehungsweise Unterfahrung des berühmten Kurortes in Richtung Maloja gedient.

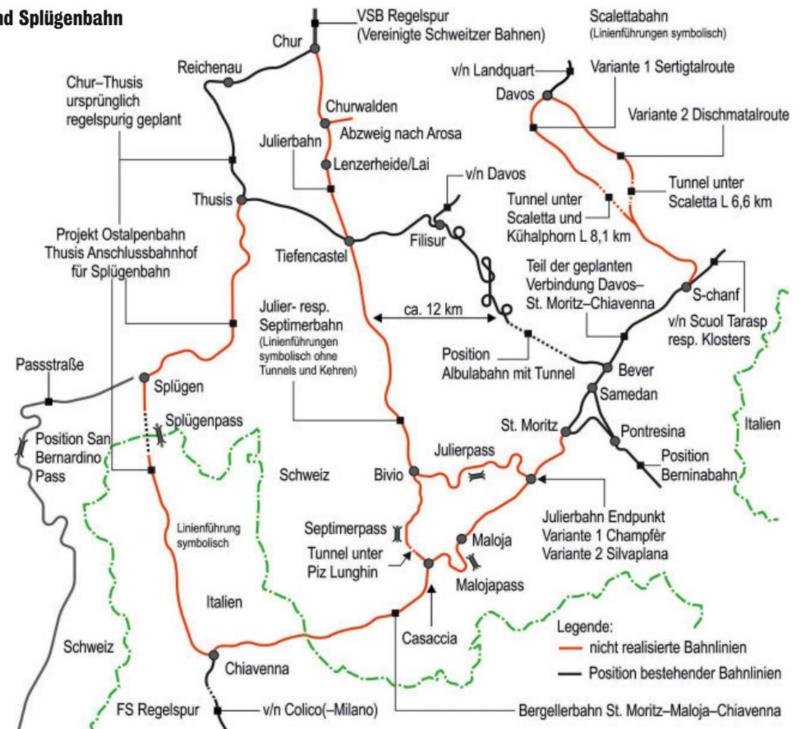


Eine von drei im RhB-Archiv vorhandenen Pläne der den Verlauf der Bergeller Bahn darstellt. Um den Höhenunterschied respektive den Abstieg bis Castasegna bewältigen zu können, waren in den Planvorlagen Kehren und Wendeschleifen, ähnlich der Albula-Strecke, vorgesehen.

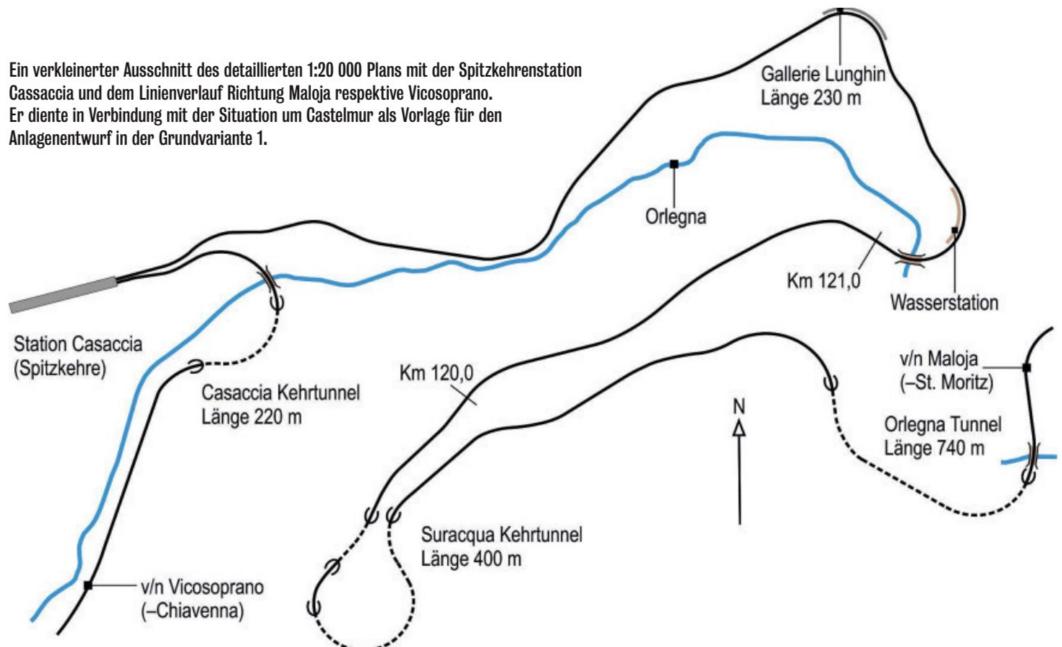


Die Endstation Chiavenna der regelspurigen FS Bahnlinie aus Colico am Comer See. Sie wäre auch der Endpunkt der meterspurigen Bergeller Bahn gewesen.

## Bergeller-, Julier-, Septimer- und Splügenbahn



Ein verkleinerter Ausschnitt des detaillierten 1:20 000 Plans mit der Spitzkehrenstation Cassacia und dem Linienverlauf Richtung Maloja respektive Vicosoprano. Er diente in Verbindung mit der Situation um Castelmur als Vorlage für den Anlagenentwurf in der Grundvariante 1.





Die Situation beim Kehrtunnel aus heutiger Sicht mit der Kirche Nossa Donna und dem Castelmur.

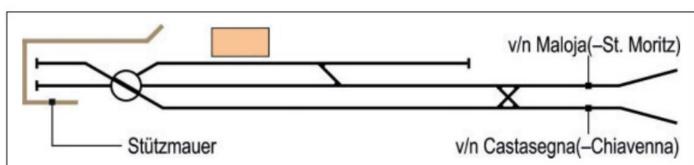
ckenverlaufs aus Maloja, ergänzt um den Bereich des Kehrtunnels bei Castelmur. Die modellmässige Umsetzung der realen Topografie ist eine Herausforderung für Landschaftsbauer. Vor dem geistigen Auge wirkt die fertige Anlage sehr realitätsbezogen und beruhigend auf den Betrachter. Keinesfalls beruhigend ist jedoch der Betriebsablauf. In Casaccia kreuzen sich die Züge. Handelt es sich um lokbespannte Garnituren (ohne Steuerwagen), so ist ein Wechsel des Triebfahrzeugs auf die andere Zugseite erforderlich.

Ausser den Regionalzügen verkehren auch Schnellzüge mit klingenden Namen wie beispielsweise «Maloja», «Lombardia» oder der «ChuChi» (Chur-Chiavenna) auf der Bergeller Bahn. Auch der Güterverkehr spielt auch eine gewichtige Rolle auf dieser Bahnlinie. Der Modellgleisplan der Station Casaccia unterscheidet sich wesentlich von der Planvariante aus den 1890er Jahren, als die Traktion mit Dampfloks dominierte und die Elektrotraktion noch kein Thema war.

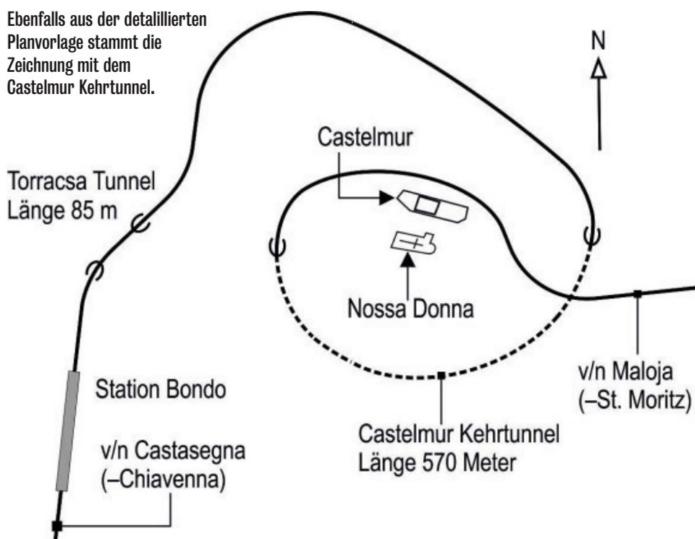
Zum Umfahren des Zuges in der Spitzkehre Casaccia ist ein eigenes Gleis vorhanden das bis über die Streckenverzweigung reicht und kein Streckengleis beim Umsetzen blockiert. Ausserdem wartet die eine Zuglok quasi ausserhalb der Station, bis der Gegenzug eingefahren ist. Man stelle sich in Gedanken diesen interessanten Betriebsablauf vor. Die Bedienung der Anlage kann durch zwei Lokführer erfolgen. Einer ist für den Betrieb vom Abstellbahnhof St. Moritz bis Casaccia zuständig während der Zweite den Streckenteil von der Spitzkehre bis nach Castasegna und dessen Abstellgleisen übernimmt.

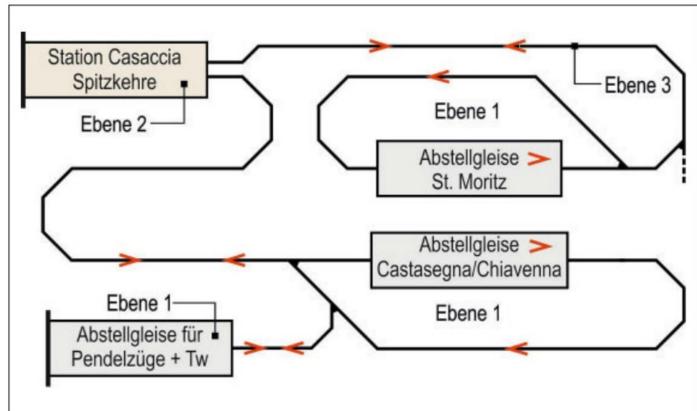
## Ebenen und Neigungen

In den Ausführungsvarianten A und B besteht der Entwurf aus drei Ebenen. Die Erste betrifft die Abstellgleisanlagen von St. Moritz und Castasegna. Auf Ebene 2 ist die Spitzkehre Casaccia angesiedelt. Von hier aus steigt die Bahnstrecke Richtung Maloja zur Ebene 3, bis sie in der Gleiswendl wieder zur Ebene 1 abfällt. Entgegen dem projektierten Vorbild beträgt die Neigung von Casaccia aufwärts bis zur Wendel maximal 15 % und im Bereich des Kehrtunnels bei Castelmur wegen der Durchfahrtshöhe maximal 25 %. Gesamt gesehen



In der Projektphase waren in Casaccia zum Wenden der Dampfloks Drehscheiben geplant.





beträgt der Höhenunterschied zwischen den Ebenen 1 und 3 etwa 30 bis 35 cm, je nach persönlich gewählter Neigung.

### Abstellgleise in Ausführung A

In der Ausführungsvariante A sind die beiden Abstellgleisgruppen St. Moritz und Castasegna in Kehrschleifenform vorgesehen. Wer den vermehrten Einsatz von Wendezügen respektive Triebwagen wie den Allegra vor sieht, kann diese unter der Station Casaccia parken, da sich dieser freie Platz für förmlich anbietet. Diese Abstellgleise in Kopfform sind auch in der Ausführungsvariante B vorhanden. Einziges Argument was gegen diese Gleisgruppe spricht: Wird Casaccia beispielsweise im Sitzen bedient so kann bei entsprechender Höhe die Beinfreiheit darunter leiden.

### Abstellgleise in Ausführung B

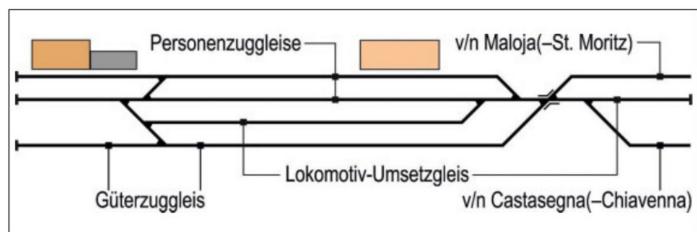
Was auf den ersten Blick verwirrend erscheint entpuppt sich bei genauerer Hinsehen als durchdachtes Konzept, das drei betriebliche Anforderungen erfüllt. Erstens: Eine Rundumstrecke ermöglicht das gezielte und wichtige Einfahren von Triebfahrzeugen. Die zweite Besonderheit: Die Abstellgleise St. Moritz können entfallen, da die Verbindungsstrecke mit all ihren Gleisverbindungen die Doppelnutzung ermöglicht. Die dritte betrieblich interessante Verwendbarkeit betrifft den Holzverkehr mit zwei Garnituren. Eine davon leer und die andere mit Holzstämmen beladen, die jeweils in den korrekten Richtungen verkehren. Der beladene Zug ist stets aus Richtung Maloja nach Castasegna unterwegs.

### Variante 2 mit St. Moritz

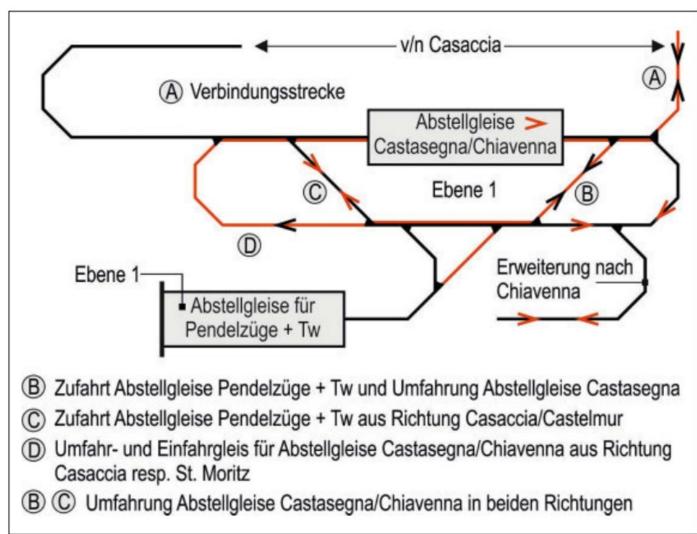
Wer eine entsprechende Räumlichkeit zur Verfügung hat kann den Anlagenknoten St. Moritz mit dem gleichnamigen Bahnhof in das Anlagenkonzept integrieren.

Als Planvorlage der Station dient der Gleisplan etwa im Zeitbereich der Epoche IV, als das PTT-Gebäude noch für zusätzlichen Rangierbetrieb sorgte. Die Anzahl der Abstellgleise ist geringfügig reduziert, was dem modellmässigen Erscheinungsbild jedoch nicht schadet resp. den Charakter verändert. Um halbwegs realistische RhB-Garnituren am Hausbahnsteig abstellen zu können, wanderte das Gütermagazin Rich-

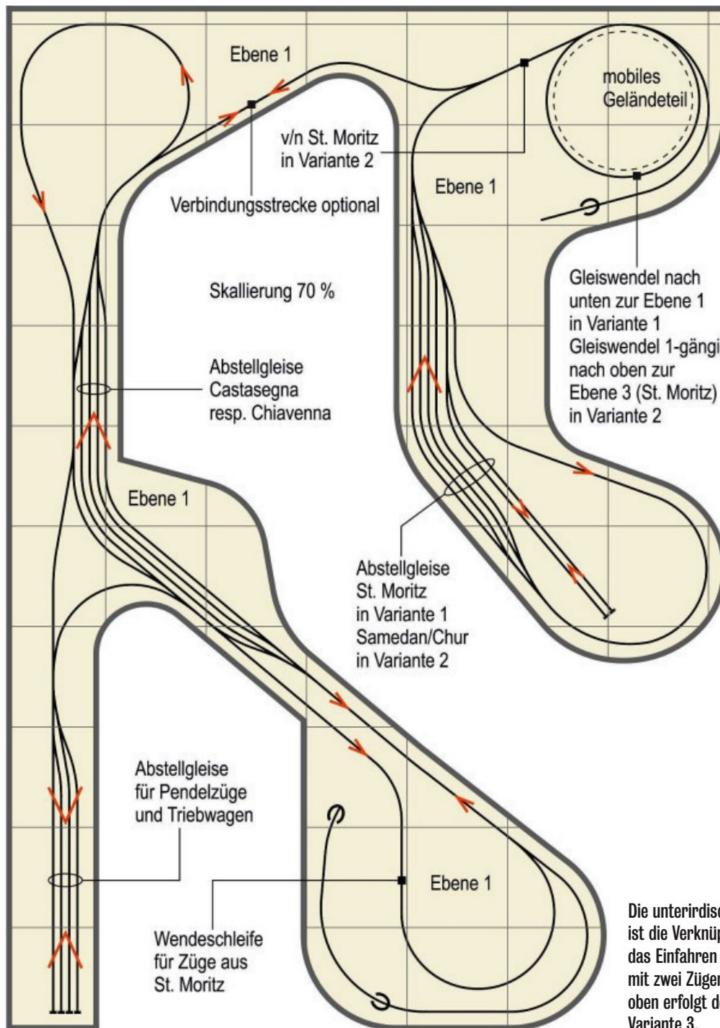
Grosse Variabilität bietet der Bereich der unterirdischen Abstellgleise. In der Ausführung A sind zwei voneinander unabhängige Abstellgruppen vorhanden.



Ein interessanter Betriebsablauf ist der heimliche Traum eines Anlagenbetreibers. Um diesen bestmöglich zu gewährleisten, ist die Station Cassaccia als Kreuzungsbahnhof konzipiert. Zum Umsetzen der Elektrolokomotiven ist ein eigenes Gleis vorhanden, das bis in den Außenbereich erweitert ist. Auch der Güterverkehr spielt im Modellbetrieb eine gewichtige Rolle.



In der Ausführung B ist, abgesehen vom Spitzkehrenbahnhof Casaccia, ein Rundumbetrieb möglich, so auch zum Einfahren von Triebfahrzeugen im Abstellbereich. Ein vollwertiger Betrieb ist aber auch ohne die Abstellgleise St. Moritz möglich.



Die unterirdischen Gleise in der Grundvariante 1. Mit dargestellt ist die Verknüpfung der drei Abstellgruppen als Ausführung B, die das Einfahren von Loks und den vorbildorientierten Holzverkehr mit zwei Zügen ermöglicht. Im Bereich des Richtungspfeils links oben erfolgt der mögliche Abzweig zur Stazione Chiavenna in der Variante 3.

tung Ausfahrt Samedan. Der beim Vorbild leicht geschwungene Verlauf des Bahnsteigs der Bernina Bahn ist aus kuppeltechnischen Gründen grossteils gerade ausgeführt. Die Villen- und Hotelgebäude sind aus Mobilitätsgründen auf drei herausnehmbaren Elementen platziert.

Die Bernina Bahn verläuft nach der Ausfahrt vorbildorientiert durch bewaldetes Gebiet und tarnt somit das Verschwinden dieser Strecke in der Vegetation. Nach dem Viertelbogen neigt sich die Strecke mit etwa 28 % bis zur Einfahrt in die Abstellgleise Poschiavo(-Tirano). Eine betriebliche Besonderheit besteht in Form einer Fahrzeitverlängerung in der Ausfahrt nach

Casaccia. Damit ein Zug nach der Tunnel einfahrt nicht sogleich am schmalen Verbindungsteil wieder erscheint, macht er quasi eine Ehrenrunde und simuliert so eine längere Fahrstrecke. Im verdeckten Bereich befindet sich eine Kreuzung und ein ungleichförmiges Oval die dies ermöglichen. Innerhalb dieses Ovals ist ein mobiler Landschaftsteil platziert.

#### Verbindung von Variante 1 und 2

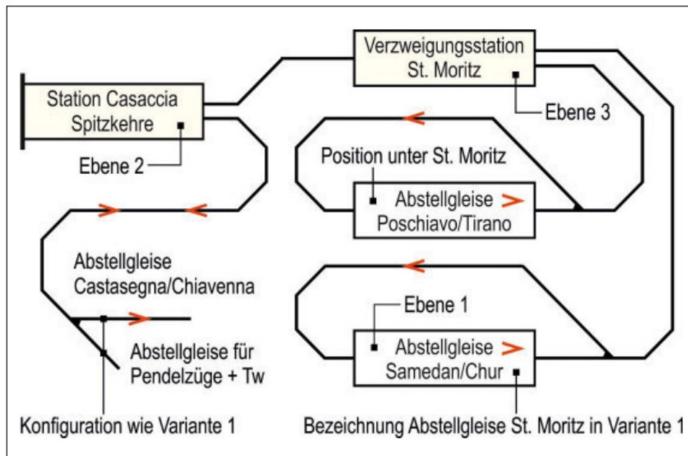
Die RhB-Linie nach Samedan führt nach der Tunnel einfahrt in die Wendel auf Ebene 1 zu den Abstellgleisen Samedan/Chur, die in der Variante 1 die Bezeichnung St. Moritz tragen. Die Strecke nach Casaccia ver-

läuft auf gleicher Ebene wie St. Moritz am schmalen Verbindungssegment. Wo in Variante 1 der Wendelabstieg zur Ebene 1 erfolgt, führt das Gleis nun auf der Ebene 3 weiter über eine 1-gängige Wendel zur Fahrzeitverlängerung zum schmalen Verbindungsteil respektive nach St. Moritz. Auch bei dieser Variante ist ein vorbildorientierter Holzverkehr mit einem beladenen und einem leeren Zug möglich, wenn der unterirdische Bereich in der Ausführung B aufgebaut ist.

#### Variante 3 Vorbild Chiavenna

Die zitierte, detaillierte Planvorlage endet mit Bereich um Castasegna. Wie die Einbin-





Die Variante 2 mit dem Anlagschenkel St. Moritz weist drei unterirdische Abstellgruppen, die als Kehrschleifen konzipiert sind, auf. Die Abstellgleise Samedan/Chur und Castasegna/Chiavenna lassen sich auch, analog der Variante 1, Ausführung B, verknüpfen.

nung der meterspurigen Bergeller Bahn in die regelspurige FS-Kopfstation erfolgt wäre bleibt der Fantasie des Planers überlassen. Es gibt eine Orientierungshilfe in Form der RhB-Station im italienischen Tirano. Am Rande sei vermerkt, dass Chiavenna zur Durchgangsstation geworden wäre, wenn man die Splügen Bahn erbaut hätte. Das Projekt der regelspurigen Chur-Orientbahn von Guyer-Zeller sah auch einen Zweig nach Chiavenna vor.

Ein interessantes Vorbilddetail soll nicht unerwähnt bleiben. Die Strecke von Lecco am Comer See bis Chiavenna und ab der

Verzweigungsstation Colico ins Veltlin über Sondrio nach Tirano war die erste Drehstromstrecke weltweit. Die Frequenz betrug 15 Hertz. Von Mailand bis Lecco war die Linie nicht elektrifiziert und es herrschte vorwiegend Dampfbetrieb, dann wurde umgespannt.

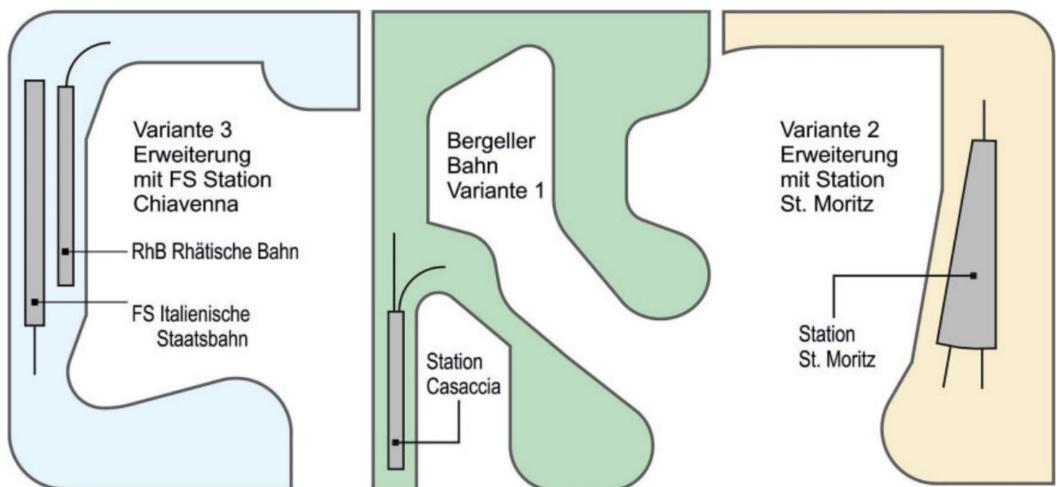
### Variante 3 mit FS-Teil Chiavenna

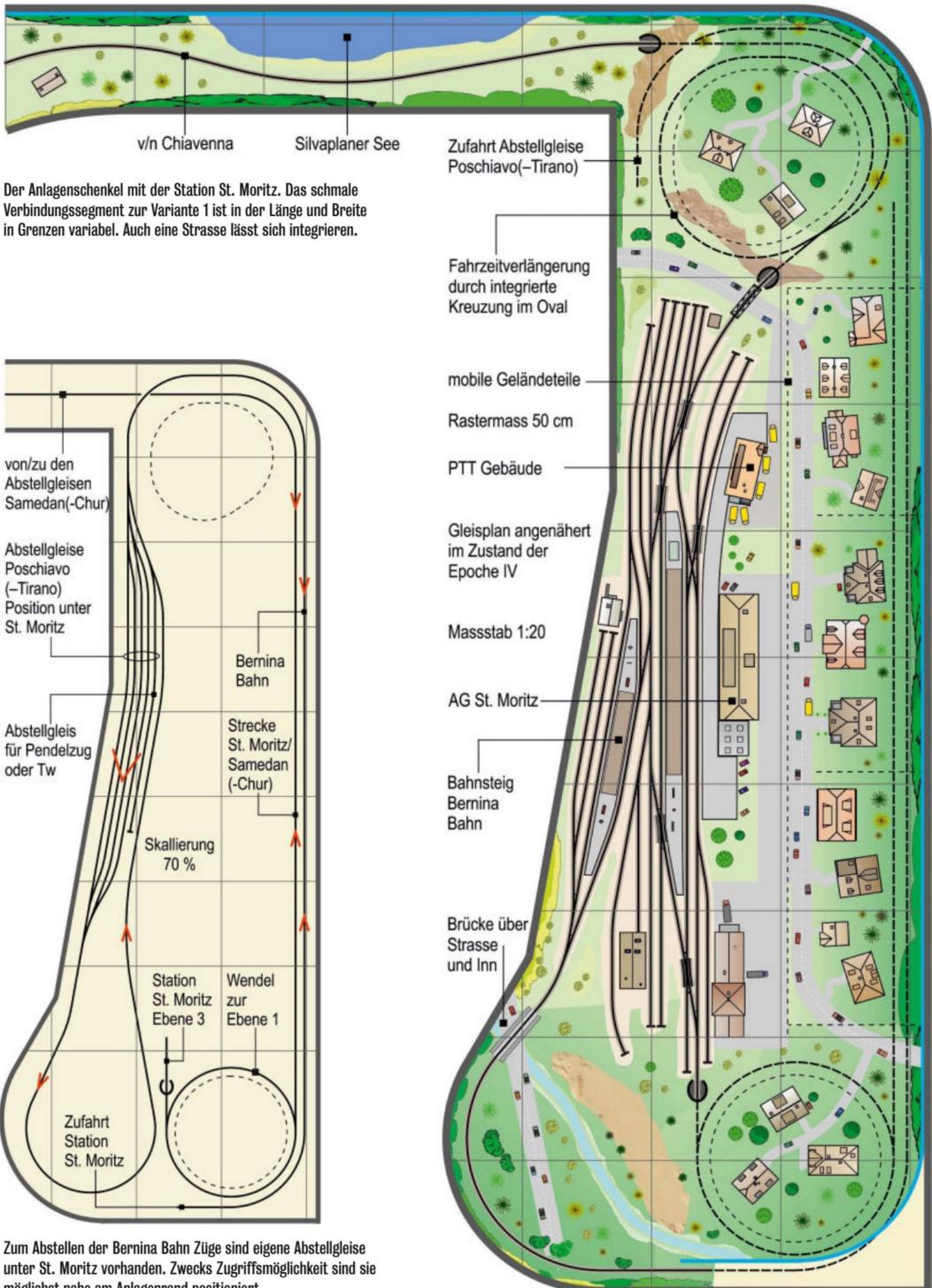
Die ungewöhnliche Ausstrahlung des italienischen Rollmaterials in Verbindung mit dem bündnerischen Flair der RhB-Fahrzeuge stellt eine eigenwillige Symbiose alla Tirano dar, die zum grenzüberschreitenden

den Planungsspiel bewog. Eine Modellreise nach Chiavenna soll diverse Details vermitteln.

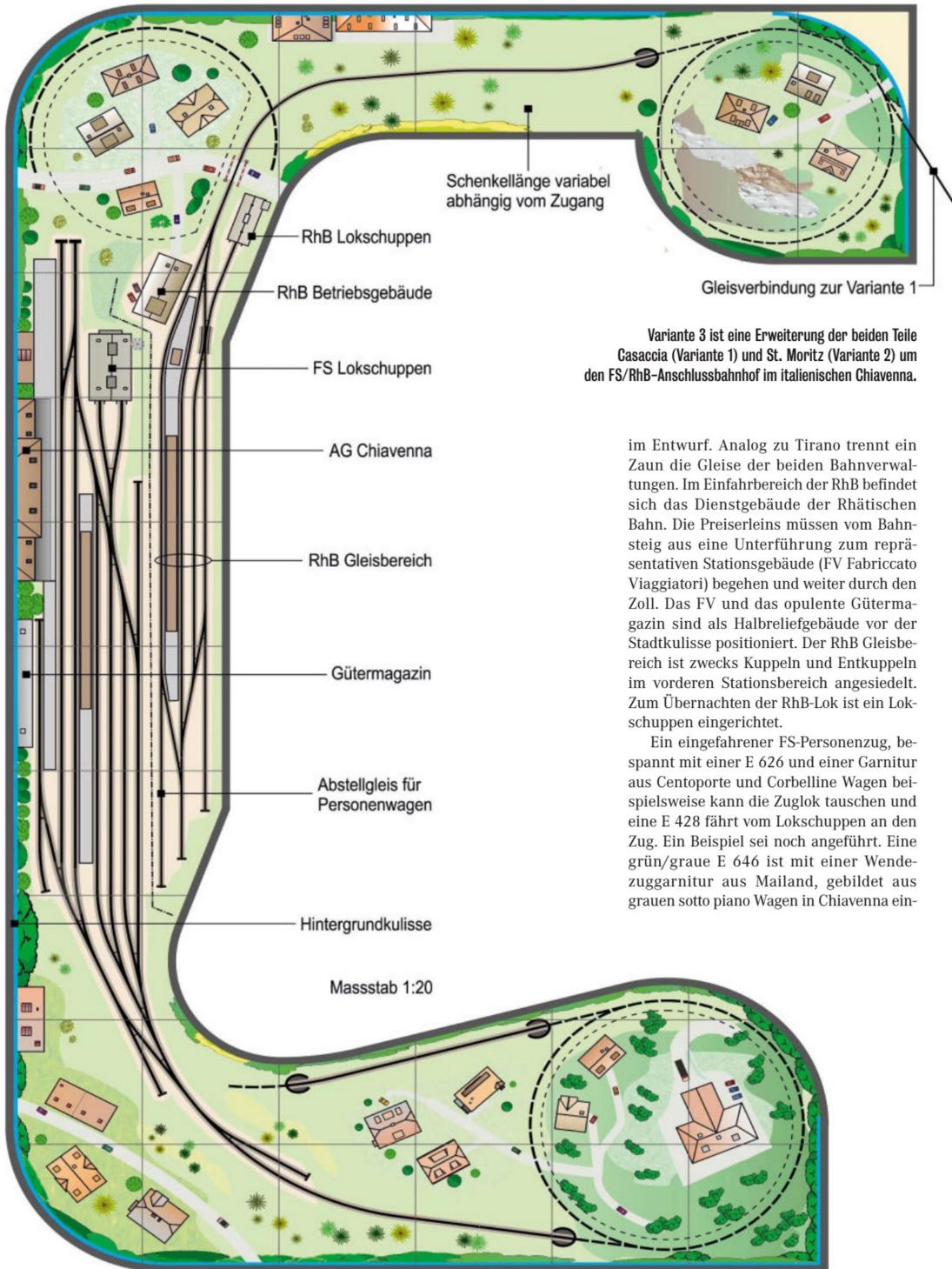
Von Casaccia kommend erfolgt beim Umfahrgleis der Abstellgruppe Castasegna der Abzweig nach Italien. Die Strecke führt über eine mehrgängige Wendel auf etwa das Niveau der Station St. Moritz. Dies aus zweierlei Gründen. Die Station Chiavenna soll sich aus optischen Gründen auf einer Höhe von ca. 1 bis 1,10 Meter über dem Fußboden befinden und die unterirdischen FS-Abstellgleise sollen in normaler und nicht in stark gebückter Position für den Anlagenbetreiber erreichbar sein.

Nach der Visite von Chiavenna und Tirano stand das Konzept für diese Grenzstation fest. In der Einfahrt ist ein Bahnübergang wie in Tirano platziert, da auch die Bergeller Bahn ein Stück im Stadtgebiet verlaufen wäre, bis sie ins Bergell ansteigt. In Chiavenna gibt es heute nur mehr drei Stationsgleise. Der mächtige Lokschuppen mit angebautem Wasserturm besitzt keine Gleisverbindung mehr Richtung Colico. Im Modellgleisplan, der sich an der Epoche IV orientiert, analog St. Moritz, ist der zweiständige Lokschuppen noch im Betrieb. Da die Strecke nach Colico in leichtem Gefälle verläuft, sind an allen Gleisen Schutzwichen gegen das Abrollen vorhanden, so auch





Zum Abstellen der Bernina Bahn Züge sind eigene Abstellgleise unter St. Moritz vorhanden. Zwecks Zugriffsmöglichkeit sind sie möglichst nahe am Anlagenrand positioniert.



Variante 3 ist eine Erweiterung der beiden Teile Casaccia (Variante 1) und St. Moritz (Variante 2) um den FS/RhB-Anschlussbahnhof im italienischen Chiavenna.

im Entwurf. Analog zu Tirano trennt ein Zaun die Gleise der beiden Bahnverwaltungen. Im Einfahrbereich der RhB befindet sich das Dienstgebäude der Rhätischen Bahn. Die Preiserleins müssen vom Bahnsteig aus eine Unterführung zum repräsentativen Stationsgebäude (FV Fabriccato Viaggiatori) begehen und weiter durch den Zoll. Das FV und das opulente Gütermagazin sind als Halbreilgebäude vor der Stadtkulisse positioniert. Der RhB Gleisbereich ist zwecks Kuppeln und Entkuppeln im vorderen Stationsbereich angesiedelt. Zum Übernachten der RhB-Lok ist ein Lokschuppen eingerichtet.

Ein eingefahrener FS-Personenzug, bespannt mit einer E 626 und einer Garnitur aus Centoporte und Corbelline Wagen beispielsweise kann die Zuglok tauschen und eine E 428 fährt vom Lokschuppen an den Zug. Ein Beispiel sei noch angeführt. Eine grün/grau E 646 ist mit einer Wendezuggarnitur aus Mailand, gebildet aus grauen sotto piano Wagen in Chiavenna ein-

## Einige Impressionen aus den ...

St. Moritz, 1985



Thema mit Bahn und See. Und mit viel Nerz, Diamanten, Kaviar und Sekt.



Immerhin sind hier auch Reiche von der Holzklasse begeistert.



Daneben aber auch viel unspektakulärer Alltag mit Baudienst ...



... und natürlich einem regen Personen- und Güterstreckendienst.

## ... beider Endbahnhöfen der geplanten ...

St. Moritz, 2014



Blick auf einen Teil der umfangreichen Gleisanlagen auf 1775 m über Meer.



Start- und Endpunkt der berühmten Züge nach Zermatt und Tirano.



Eine Verlängerung nach Chiavenna brächte zusätzlichen Rangierbedarf.



Typisch Oberengadin: Baukräne wären notwendiges Zubehör auf der Anlage.

## ... Bergellerbahn als Appetitanreger Chiavenna, 2014



Automotrice elettrica Le 662-040 bei der Einfahrt in Chiavenna.



Bauten mit dem für Italien nicht untypischen, modernen Design, aber ...

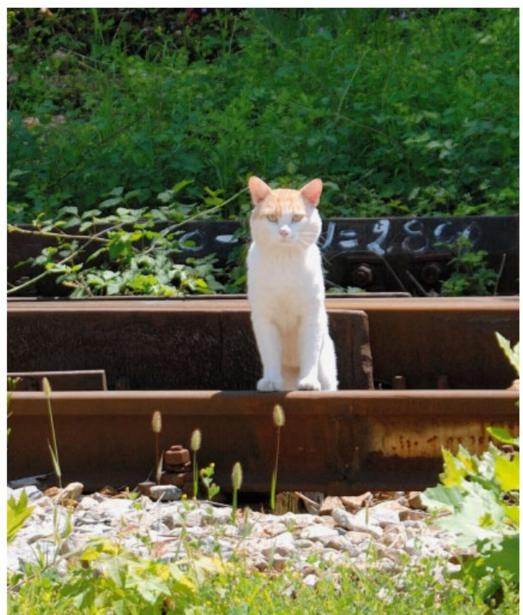


... auch vom traditionellen südländische Flair ist noch genügend vorhanden.



Zumindest diese Wagenanschrift erinnert an das einstige Projekt.

Fotos: Ingrid Peter



Eisenbahnbeamter mit Charme: Ispettore gatto binario della FS.

getroffen und wird in Bälde die Rückfahrt antreten. Diese führt über einen grossen Bogen zum Tunnelportal und über eine Wendel und einen sichtbaren Streckenteil zum Niveau der Abstellgleise Lecco resp. Milano, die sich aus Zugriffgründen etwa 20 cm unter der Stazione Chiavenna befinden. Diese Abstellgruppe ist zeichnerisch nicht dargestellt. Ihre Konfiguration kann den persönlichen Bedürfnissen angepasst werden. Die Umkehrschleife ist in der Zeichnung oben links angedeutet. Als Alternative kann die Wendeschleife auch im Wendelbereich der Bergeller Bahn positioniert werden. Ein nicht vorbildgerechter Sichtbereich unterhalb der RhB-Strecke sorgt jedoch für ein weiteres FS-Feeling.

Der dreiteilige Anlagenvorschlag Bergeller Bahn soll als Anregung für eigene Planungen dienen. Eine projektierte jedoch nicht realisierte Bahnlinie ist mitunter ein lohnendes Motiv, da es gewisse Spielräume zulässt.

Spezielle Tinplate-Modelle für die Spur 0 aus Göppingen (Teil 2 und Schluss)

# Golden Mountain Pullman Express der MOB

Im ersten Teil in LOKI 5/2015 ging unser Autor im Rahmen eines Vortrages am 29. Tinplate Forum Schwäbisch Gmünd von Ende März 2015 dem «Märklin-Arbeiterpullman» nach. Selbstverständlich erfreuten sich aber bei den damaligen Modellbahnhern auch die «luxuriöseren echten Varianten» grosser Beliebtheit. In diese Kategorie gehört auch der gediegene Zug, der aber krisenbedingt nur eine Saison lang zwischen Zweisimmen und Montreux verkehrte.



Ein Original-Märklinwagen 2890/0 MOB für den Golden Mountain Pullman Express zwischen Zweisimmen und Montreux.

Von Hansueli Gonzenbach

Im Jahre 1931 nahm die MOB einen Luxuszug in Betrieb, bestehend aus 4 Pullman-Wagen. Der Zug fuhr von Montreux nach Zweisimmen. Der Traum war, mittels dritter Schiene im Normalspurgleis, eine Verbindung ohne Umsteigen über Zweisimmen hinaus bis Interlaken zu schaffen und später sogar über den Brünigpass (Meterspur mit Zahnrad!) bis Luzern zu fahren. Die beiden für diesen Zug bestimmten Lokomotiven, beziehungsweise Gepäck-/Posttriebwagen FZe6/6 wurden aber erst 1932 abgeliefert. Zu diesem Zeitpunkt war der Luxuszug, krisenbedingt, bereits wieder aus dem Fahrplan gestrichen.

Die vier Wagen, welche im Besitze der CIWL standen und von da auch ihre Farbge-

bung hatten, wurden 1939 an die Rhätische Bahn (RhB) verkauft. Dort wurden sie umgemalt auf Grün/Crème. 1974 erhielten sie im Rahmen von Revisionsarbeiten einen Anstrich in Rot/Crème und seit 1999 sind sie in Enzianblau/Crème als Alpine-Classis-Pullman-Express für Sonderfahrten im Einsatz, zusammen mit einem angepassten 2-achsigen Gepäckwagen. Eine Zeit lang gehörte auch noch ein blaues Krokodil Ge6/6 dazu; der blaue Anstrich war gesponsort von den Firmen Bemo und LGB!

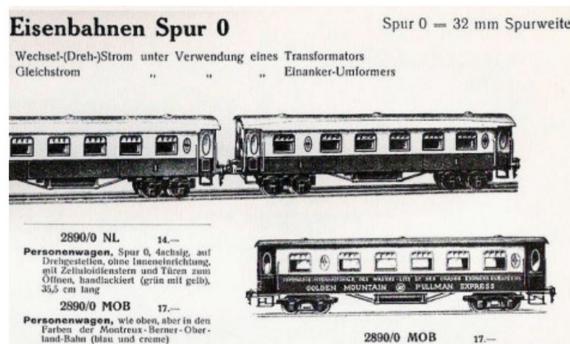
Im selben Jahr wie die MOB ihren Luxuszug in Betrieb nahm, bot auch Märklin einen nachempfundenen Wagen an. Dieser wurde wohl sehr kurzfristig realisiert. Als Basis dienten die für die Niederlande verwendeten

und bereits früher schon für Pullmanwagen für USA und England gebauten Wagen. Von Marketing sprach man damals noch kaum – aber die Direktion der MOB könnte bei dieser raschen Aktion doch nachgeholfen haben(?). Man beachte die unterschiedlichen Drehgestelle an NL- und MOB-Wagen.

Die kurze Dauer des fahrplanmässigen Einsatzes des Vorbildes dürfte auch ein wesentlicher Grund dafür gewesen sein, dass weder Märklin noch ein anderer Hersteller je ein passendes Zugfahrzeug angeboten hatten. In einen europäischen Fernschnellzug (wie beispielsweise den Simplon-Orient-Express) liessen sich diese Wagen schlecht einreihen. Die verkauften Stückzahlen sind nicht bekannt, dürften

aber deshalb recht bescheiden ausgefallen sein; entsprechend rar sind diese sehr dekorativen Wagen heute.

Anfangs der 1980er-Jahre baute die Firma Hehr den NL-Zug nach. Dem Wunsch von Schweizer Sammlern und Fahrern, daraus auch eine MOB-Variante abzuleiten, stand Bernhard Hehr lange Zeit zögernd und skeptisch gegenüber. Erst zwei Jahrzehnte später realisierte er den MOB-Zug; gleiche Zusammenstellung wie der NL-Zug, aber lackiert und beschriftet gemäss dem Märklin 2890/0 MOB, auch mit den gleichen Drehgestellen wie der NL. Das Antriebsdrehgestell ist von klassischer Bauart, ähnlich wie es Märklin bei den Triebwagen RP oder TWE verwendet hat; aber es ist etwas grösser, Radstand 45 mm anstelle von 38 mm. Die schmale Bauweise erlaubt es, auf Öffnungen in der Seitenwand für die Bürsten zu verzichten. Die Fahreigenschaften sind ausgezeichnet.



Ganz in edlem Blau erinnert er in einer Museumsvitrine an eine vergangene, leider nur kurz dauernde Phase der MOB-Luxuszüge.



Ein MOB-Zug von Hehr. Der Triebwagen ist gleich beschriftet wie die Wagen.

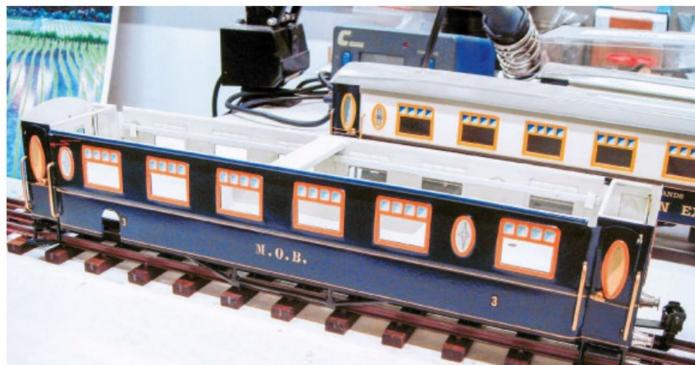
Es ist Ironie des Schicksals, dass gleichzeitig auch die Firma Twerenbold, angeslossen durch einen anderen Schweizer Sammler, diese begehrten Fahrzeuge nachbaute. Hansruedi Twerenbold rüstete diese aber mit den Drehgestellen der neueren Bauart aus; so wie es auch Märklin getan hat. Er hat den Triebwagen sowohl ganz in CIWL-Blau wie auch in CIWL-Blau/Crème mit einer schlichten Beschriftung M.O.B. angefertigt. Laut persönlichen Angaben des

Herstellers wurde aber der überwiegende Teil der rund zwei Dutzend produzierten Triebwagen als S.B.B. in CIWL-Blau/Crème (!) bestellt und auch so geliefert (Vergleiche dazu in Teil 1 die Bilder 15 und 16 in LOKI 5/2015).

Der Verfasser hat noch einen anderen Weg beschritten: Der S.B.B. Triebwagen aus dem 1. Teil lässt sich mittels Magnetfolien in einen MOB-Triebwagen verwandeln. Er wirkt damit als Triebfahrzeug glaubhafter

als mit der plakativen Beschriftung «GOLDEN MOUNTAIN PULLMAN EXPRESS» wie von Hehr.

Ein harmonisch wirkender Zug entsteht, wenn den Pullman-Wagen eine RhB Ge2/4 vorgespannt wird, wie sie vor etwa 30 Jahren von Hans-Gerhard Mundhenke in Kleinserie gebaut worden war. In der Wirklichkeit wäre eine solche Kombination für kurze Zeit wohl möglich gewesen, nachdem die CIWL-Wagen 1939 an die Rhätische Bahn



Bei Hansruedi Twerenbold in der Werkstatt ist ein Luxuszug am Entstehen.



So passt es eher zu den Pullman-Wagen als S.B.B.



Schnappschuss auf einem Börsentisch.



Verwandelter Twerenbold-Triebwagen; aus S.B.B. wird M.O.B. Ce4/4 3.

verkauft wurden. Diese dürften dort aber erst nach dem Neuanstrich in Grün/Crème als Salonwagen zum Einsatz gelangt sein.

Um aber einen vorbildgerechten Golden Mountain Pullman Express zu bilden, braucht es den wuchtigen sechsachsigen Gelenktriebwagen FZe6/6 mit drei 2-achsigen Drehgestellen; eine Hälfte für Gepäck und die andere für die Post, von der MOB immer als Lokomotive bezeichnet. Die Realisation ist zwar etwas aufwändig – aber trotzdem mit relativ einfachen Mitteln zu bewerkstelligen; sei es ausgehend von zwei Märklin-Gepäckwagen 1754 oder auf Basis von ERNO «Edelschrott».



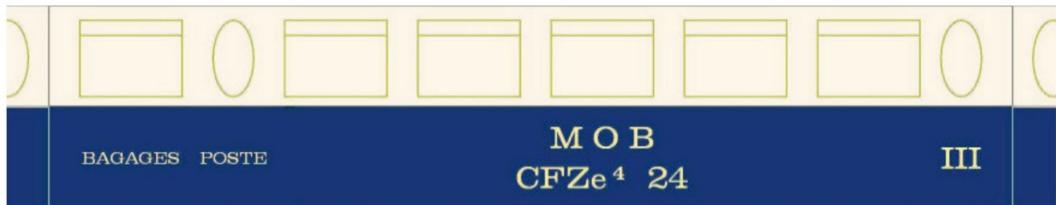
RhB Ge 2/4 von Mundhenke mit MOB-Pullmanwagen von Hehr.



FZe6/6 der Montreux-Oberland-Bahn auf der Basis von Märklin-Gepäckwagen.



Und noch ein MOB FZe6/6, diesmal entstanden aus ERNO-Gepäckwagen.



Der Beschriftungsvorschlag für Replika-1302-Triebwagen von Fritz Rinderknecht.



Märklin RV 66/12920 als eine «freelance» MOB-Lokomotive. Passt doch!

## Fazit

Märklin hat einen blau/weissen Vorortstriebwagen inklusive passenden Wagen hergestellt. Dieser Zug war eine Sonderfertigung für Oskar Hoppler in Zürich und wurde ausschliesslich von ihm verkauft. In einem Märklin Katalog war er nie aufgeführt.

Von diesem blau/weissen Vorortstriebwagen kennt der Autor bis heute 4-5 Originale. Von den noch weit weniger bekannten 21,5 cm-Personenwagen sind es auch nicht mehr. Vom Triebwagen gibt es mittlerweile ein Replika-Modell - von den blau/weissen Personenwagen jedoch (noch) nicht. Das passende Umlackieren von grünen oder roten 21,5 cm-Wagen blieb bis heute wenigen privaten Tinplatefreunden vorbehalten, obwohl das Angebot an geeigneten «Schrott Fahrzeugen» reichlich vorhanden wäre.

Märklin hat einen dunkelblau/cremefarbigen Golden Mountain Pullman Express-Wagen hergestellt, nachempfunden den schmalspurigen Fahrzeugen bei der MOB, Katalog Nr. 2890/0 MOB, im Angebot nur von 1931 bis 1933/34. Ein Zugfahrzeug stand damals nicht zur Verfügung.

Mangelnde Kenntnis der Eisenbahnrealitäten und Streben nach Ästhetik haben dazu geführt, dass bei Sammlern der zweit-

farbige SBB-Triebwagen, Original-Hoppler oder auch Twerenbold-Replika, mit Vorliebe den MOB-Pullman-Wagen vorgespannt wird, welche bei Märklin erst zwei Jahre später erschienen sind. Diese Kombination ist völlig vorbildfremd. Die einzigen käuflichen MOB-Triebfahrzeuge wurden bis heute von Hehr und Twerenbold als Neo-Tinplate-Triebwagen angeboten, näher ans Vorbild gelangt man nur durch Eigenbau. Heute sind wohl mehr Replika-Fahrzeuge im Umlauf, als Märklin je Originale produziert hat.

## Ein kleiner Nachtrag

Auch beim Vorbild, der MOB, fehlt anfänglich, das heisst bei Inbetriebnahme des Luxuszuges, das passende Triebfahrzeug - die kräftigen FZe6/6 wurden erst ein Jahr später abgeliefert. Also musste man sich mit einem bereits bestagten Triebwagen der Serie BFZe4/4 der Serie 23-26 von 1912 behelfen. Diese Fahrzeuge besaßen ein Abteil 2. Klasse, eines für Gepäck und eines für die Post sowie damals noch zwei Lyrbügel. Die Nummer 24 wurde in den CIWL-Farben gestrichen, um die Golden Mountain Pullman Express-Züge zwischen Montreux und Zweisimmen zu führen.

Der verstorbene Fritz Rinderknecht hatte dazu einen Vorschlag für die Beschriftung

von Replika-1302-Triebwagen ausgearbeitet. Damit käme man dem Vorbild um einiges näher, auch wenn man einen Kompromiss akzeptieren müsste; der Wagenkasten stellt einen Pullman-Wagen dar und weist, entgegen der Beschriftung, keine Abteile für die Beförderung von Gepäck und Post auf.

Die MOB besaß damals noch keine Lokomotiven, sondern ausschliesslich Triebwagen. Dennoch hatte Fritz Rinderknecht ebenfalls vorgeschlagen, die Märklin RV 66/12920 im damaligen Farbschema der MOB, nämlich Grau/Crème, zu lackieren. Das Resultat ist eine gedrungen wirkende Lokomotive, welche als zugkräftige Universalmaschine für eine schmalspurige Gebirgsbahn einen glaubwürdigen Eindruck macht - und sich auch vor die Pullman-Wagen spannen lässt.

Diese beiden Varianten - der MOB-Triebwagen wie etwas später auch die «Freelance Gebirgslokomotive», wären für Märklin durchaus realisierbar gewesen, aber wirtschaftlich uninteressant, nachdem das Vorbild des Luxuszuges so rasch Opfer der Krise geworden war.

Den Abschluss (und gleichzeitig einen Bogen zum Beginn) dieses Beitrag soll das Werbeplakat machen, welches in Teil 1 als Hintergrund im Aufmacherbild Verwen-



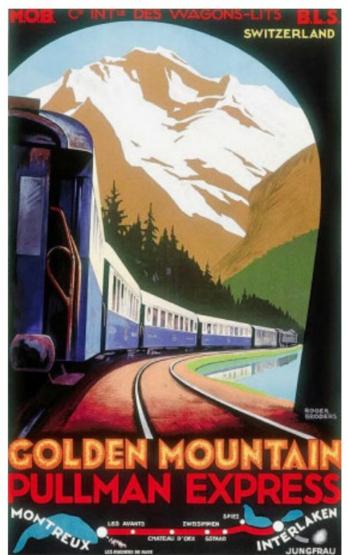
Nochmals die von Fritz Rinderknecht vorgeschlagene Lok unterwegs mit MOB-Wagen von Hehr. Passt doch auch!

Zeichnung: Fritz Rinderknecht; Fotos: Hansueli Gonzenbach (3)

## Übersicht der verwendeten Quellen in Teil 1 und 2

- Alfred Ernst Müller, Motorwagenzugbetrieb der SBB, Schweizerische Technische Zeitschrift, Orell Füssli Verlag, Zürich 1929.
- O. Hoppler, Mechanische und elektrische Spielwaren, Katalog Weihnachten 1929, Zürich.
- Märklin Katalog D-8, 1931.
- Märklin Katalog D-9, 1933/34.
- O. Hoppler, Spielwaren, elektrische und meschanische; Katalog Weihnachten 1935, Zürich.
- Jubiläumsband 75 Jahre/ans 1901-1976, MOB, Corbaz S.A. Montreux 1976.
- Jean-Claude Fournet, Die Kunst der Modelleisenbahn, die Sammlung Giansanti-Coluzzi und Fulgurex. Orell Füssli Verlag, Zürich, 1982.
- Hans Schneeberger, Die elektrischen Triebfahrzeuge und Dieseltriebfahrzeuge der SBB, Minirex AG, Luzern, 1995.
- Fritz Rinderknecht und Norwin Rietsch, Der Arbeiter-Pullman bei Märklin, History of Tinplate Trains, www.tinplatefan.ch, 2002.
- Max Heusser, EISENBAHN, Spielzeug – Modell – Vorbild, Eigenverlag 2002.
- Max Heusser, RAILWAYS, Toy – Model – Prototype (english Edition), Eigenverlag 2004.
- Werner Nef, Bahnhof Zürich von einst bis jetzt, LOKI Spezial No 34, 2011.
- Hansueli Gonzenbach, ERNO, Update zum 17. Tinplate Forum. 27. Tinplate Forum, Schwäbisch Gmünd 2013, publiziert in LOKI 9/2013.

dung fand. Es wurde 1931 von Roger Broders entworfen und bei Lucien Serre in Paris gedruckt; es wird heute auf Auktionen ähnlich teuer gehandelt wie die davor abglichenen Märklin-Fahrzeuge. Die vier Pullman-Wagen hat der Künstler gut getroffen. An der Zugspitze hingegen, sind lediglich zwei graue Elemente auszumachen, welche nicht zugeordnet werden können – vielleicht ein Postwagen und so etwas wie ein Triebwagen? Wen wunderts? ○



Das ganze Plakat vom Aufmacherbild in ersten Teil, jedoch ohne die Fahrzeuge von Märklin.

## Danksagung

Die folgenden Personen haben diesen Beitrag mit wertvollen Informationen und Bildern unterstützt: Martin Heusser, Peter Heusser, Herbert Kaiser, Hermann Ostermayer, Norwin Rietsch und Max Stahel. Ihnen allen gebührt aufrichtiger Dank.

Fritz Rinderknecht rollte vor mehr als einem Jahrzehnt das Thema «Arbeiter-pullman» bereits einmal auf. Es konnte jetzt ergänzt und vertieft werden. Diese Arbeit ist gewissermassen als eine Hommage an unseren verstorbenen Freund und Kameraden Fritz sowie an sein engagiertes und unermüdliches Wirken in der Tinplate-Szene zu verstehen.

# Szenen-News

Saisonaufakt im Sernftalbahn-Museum

## Es rollen wieder Züge in Engi-Vorderdorf



Im Innern des Museums gibt es die Station-Matt auf der 0m-Modulanlage im Massstab 1:45.



Hans Raveja, «SeTB-Lokführer» und Vorstandsmitglied mit einem Modell des K 31 am Ende des Zuges.

Zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses Heftes ist in Engi Vorderdorf das Sernftalbahn-Museum in die diesjährige Saison gestartet. Die Ausstellung über die Geschichte der Sernftalbahn ist neu gestaltet. Grosse zusätzliche Attraktionen sind der Fahrbetrieb der neuen Gartenbahn auf dem Gelände vor dem Museum und die Inbetriebnahme der in die Ausstellung integrierten Modellanlage.

Die Geschichte der Sernftalbahn 1905-1969 wird in der Ausstellung im Güterschuppen der ehemaligen Station Engi Vorderdorf auf neu produzierten Bild- und Texttafeln präsentiert. Originalexponate ergänzen die abwechslungsreiche Ausstellung. Auf der Modulanlage im Massstab 1:45 (0m) sind die Gebäude der Stationen Matt und Engi Vorderdorf fertiggestellt. Auf diesem Abschnitt pendelt bereits ein SeTB-Zweiachser. Im Laufe des Jahres wird die Anlage mit der Station Elm und der Brummabachbrücke ergänzt.

Auf der Gartenbahn mit zwei Endschlauen zum Wenden des Zugs verkehrt während den offiziellen Museumsöffnungszeiten ein Zug mit Mitfahrmöglichkeit für Jung und Alt. Die Gartenbahn ist nur bei trockener Witterung in Betrieb.

Das Museum ist jeweils am dritten Wochenende im Monat geöffnet, samstags und sonntags von 10 bis 16 Uhr. Freunde der SeTB und von Glarner Milchprodukten reservieren sich heute schon den 4. Oktober 2015. Dann hat das Museum zusätzlich von 9 bis 17 Uhr geöffnet aus Anlass des gleichzeitig stattfindenden «Glarner Alphäs und Schabziger Märts in Elm.

Der Eintritt ins Museum ist kostenlos. Spenden für die Unterstützung der Aktivitäten des Vereins werden gerne entgegengenommen. Auf Anfrage sind kostenpflichtige Gruppenführungen ausserhalb der Öffnungszeiten möglich. Auf Wunsch wird ein Glarner Apéro angeboten. Vielleicht gibt es sogar Leute, die gerne aktiv Museumsverein mitmachen würden und so helfen, die Erinnerungen an die Überlandstrassenbahn Schwanden-Elm wach zu halten....? (de/bk)

Weitere Informationen:  
[www.sernftalbahn.ch](http://www.sernftalbahn.ch)

Der Juni-Monatszug auf dem Kaeserberg

# Swiss Express für den Städteverkehr

Am Sonntag, 1. Juni 1975, also vor genau 40 Jahren, haben die SBB die Linie durch den Heitersberg in Betrieb genommen. Die Reise zwischen Zürich und Bern wurde so um 8 Kilometer kürzer, die Fahrzeit der täglich 12 Non-Stop-Zugpaare sank auf 83 Minuten.

Im Hinblick auf diese Eröffnung bestellten die SBB 72 Einheitswagen vom Typ III für Swiss-Express-Züge St. Gallen–Bern–Genf. Im orange/grauen Kleid versprachen sie mehr Komfort, Klimaanlagen und Toiletten mit Warmwasser. Als erste Wagenserie Europas erhielten sie automatische Kupplungen. Doch das Vorhaben, die gefährliche Kupplararbeit abzulösen, scheiterte, weil die SNCF profitabler TGV-Projekte vorzog. Die EWIII-Flotte blieb so ein Fremdkörper im Park. Sieben Wagen bekamen 1985 Führerstände für das Bilden von Pendelzügen. Alle Endwagen wurden auf normale Schraubenkupplungen umgerüstet, was Zugverstärkungen und Lokeinsatz vereinfachte. Am Kaeserberg zieht die seit 1992 rote Re 4/4 II 11226 den Zug. Per 2004 übernahm die BLS alle Wagen. Davon wurden 57 innen und aussen umgestaltet, die übrigen abgebrochen.

(pd)



Swiss-Express 1975: Re 4/4 II, 4,7 MW, 80t, Last: 36 Achsen, 283t, 505 Plätze, Vmax. 140 km/h.



# Veranstaltungen

## Kundentag 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](http://www.zuba-tech.ch)

## Nostalgie im Wallis

Was?	20 ans Trains Nostalgique du Trient
Wann?	30. und 31. Mai
Wo?	Martigny

Fahrten im historischen Postauto und MC-Triebwagen. Bahnausstellung [www.trainostalgique-trient.ch](http://www.trainostalgique-trient.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. Dampfexzüge, Shuttle zum Bahnhof und SBB-Historic. [www.bahnpark-brugg.ch](http://www.bahnpark-brugg.ch), [www.sbbhistoric.ch](http://www.sbbhistoric.ch)

## Anlage Kirchmättli Horw

Was?	Grösste Echtzeit-Anlage der Schweiz
Wann?	1. Juni, ab 17.45 Uhr
Wo?	Horw, Loki-Depot, Kantonstrasse 71

Anlage im Rohbau fertig, Teilbetrieb. Auch am 29. Juni. [www.loki-depot-horw.ch](http://www.loki-depot-horw.ch)

## Steiner Liliput Bahn

Was?	Fahrbetrieb mit Personenbeförderung
Wann?	Sonn- und Feiertage, 11 bis 17 Uhr
Wo?	Stein am Rhein, bei der Schiffslände

Dampf- und Elektrobetrieb. Bei trockener Witterung. Weitere Informationen: [www.steinerliliputbahn.ch](http://www.steinerliliputbahn.ch)

## «Trainbuffs» im Tösstal

Was?	Open Day für US On3 – Colorado
Wann?	6. Juni, 10.30 bis 17.30 Uhr
Wo?	Rikon, Neschwilerstr. 4 (Fa. Kuhn-Rikon)

On3-Anlage. Nähe Bahnhof, Parkplätze, Verpflegungsmöglichkeit. Fredy Schmohl, Tel. 079 280 57 26, [frschmohl@dplanet.ch](mailto:frschmohl@dplanet.ch), [www.on3trainbuffs.com](http://www.on3trainbuffs.com)

## Bahnplattform in Erstfeld

Was?	Dampfbahn-Vereine und Fotografie
Wann?	6. Juni, ab 10 Uhr
Wo?	Erstfeld, Casinosaal

Vormittag: Ballenberg-Dampfbahn; Nachmittag: Werke von Harald Navé. Tel. 041 880 22 31 oder 079 503 80 50 [www.bahn-plattform.ch](http://www.bahn-plattform.ch)

## Spur 0 in Ottenbach

Was?	REA-Modellbahnanlage Nenngröße 0
Wann?	6. Juni, 9 bis 16 Uhr
Wo?	Ottenbach, Klublokal REA, Affolternstr. 11

Motto: «Gotthardbahn – 2 Jahre vor Eröffnung Basistunnel». Mit S 9/S15 ab Zürich, S 9 ab Zug (ab Affoltern a/A Postauto). Eintritt CHF 5.00, Kinder gratis. [www.reppischtaler.eisenbahn-amateur.ch](http://www.reppischtaler.eisenbahn-amateur.ch)

## Breitfeld-Bahn Rotkreuz

Was?	LGB Ilm Anlage – Letzte Möglichkeiten
Wann?	7. Juni, 13 bis 18 Uhr
Wo:	Rotkreuz, neben Rest. Breitfeld

Wegen Aufgabe der Anlage zusätzlich offen auch am 14., 21. und 28. Juni. Walter Ruoss, Tel. 041 790 16 07, [www.breitfeld.ch](http://www.breitfeld.ch)

## Offene Türen in Winterthur

Was?	Winterthurer Eisenbahnamateure WEA
Wann?	7. Juni, 10 bis 16 Uhr
Wo?	Oberwinterthur, Schulhaus Hegifeld

Öffentlicher Fahrbetrieb 0/0m, H0/H0m. Cafeteria Loki. Eintritt frei. [www.wea-winterthur.ch](http://www.wea-winterthur.ch)

## Gartenbahn in Einsiedeln

Was?	Modelleisenbahnclub Einsiedeln, MECE
Wann?	7. Juni, 10 bis 16 Uhr
Wo?	Einsiedeln, Blatten

Öffentlicher Fahrtag bei trockenem Wetter. Freie Mitfahrten, Kiosk. Auskunft: [www.mece.ch](http://www.mece.ch)

## Meeting US-Railroadfans

Was?	American Railroadfans in Switzerland
Wann?	12. Juni, ab 19 Uhr
Wo?	Zürich-Wollishofen, Wasserversorgung

Digitalshow Peach Reisinger «Mustang Anniversary Tour April 2014». [www.americanrrfans.ch](http://www.americanrrfans.ch)

## Dampfbahn Aaretal

Was?	Fahrtage im Mai
Wann?	13. und 14. Juni, 13.30 bis 17.30 Uhr
Wo?	Münsingen, Psychiatriezentrum

Weitere Fahrtage am 27. und 28. Juni. Restaurant im Psychiatriezentrum. Informationen: [www.dampfbahn-aaretal.ch](http://www.dampfbahn-aaretal.ch)

## Gartenbahn Staufen

Was?	Fahrtage im Mai
Wann?	14. Juni, 13 bis 16 Uhr
Wo?	Staufen AG, Anlage Holzgasse (Waldhaus)

Freie Publikumsfahrten. Dampf und Elektroloks. Neues Klubhaus, Kiosk. Weiterer Fahrtag am 28. Juni. [www.gartenbahn-staufen.ch](http://www.gartenbahn-staufen.ch)

## Wir sind aktueller!

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungs-Meldungen für die Ausgabe LOKI 7/2015 bis spätestens 11. Juni 2015 an: Redaktion LOKI, Bruno Kalberer, Heimatweg 14 A, CH-5040 Schöftland.

Oder noch lieber per Mail an folgende Adresse: [bkalberer@loki.ch](mailto:bkalberer@loki.ch)

## Sernftalbahn-Museum

Was? Neu gestaltete Ausstellung

Wann? 20. und 21. Juni, 10 bis 16 Uhr

Wo? Engi Vorderdorf

Zusätzlich 0m-Anlage und Gartenbahn.  
Siehe Sz-News S. 62. Freiwillige Spende.  
[www.sernftalbahn.ch](http://www.sernftalbahn.ch)

## Gartenbahn in Sulz

Was? Fahrtag auf RhB LGB-Anlage

Wann? 21. Juni, 11 bis 17 Uhr

Wo? Sulz (AG)

Betrieb auf grosser RhB-Gartenanlage  
in Spur IIm bei Jörg Schmid.  
Nur bei schönem Wetter. Eintritt frei.  
Tel. 062 875 21 26  
[www.gartenbahn.hauser-messebau.ch](http://www.gartenbahn.hauser-messebau.ch)

## Fahrt zur Rosenwoche

Was? Nostalgiebahnwagen Be 3/4

Wann? 21. Juni

Wo? St. Gallen – Weinfelden

Mit umgebautem Be 3/4 «Apfelsaft-  
Express» zur Rosenwoche in Bischofszell.  
[www.lokremise-sulgen.ch](http://www.lokremise-sulgen.ch)

## Sommerfest in Huttwil

Was? Grillfest und Modellbahnbörse

Wann? 27. Juni, ab 10 Uhr

Wo? Huttwil, Oberdorfstrasse 6

Spezialangebote für Modellbahner  
und Weinliebhaber. Dampfstubenbar  
ab 13 Uhr, Grillieren ab 17 Uhr.  
[www.vinorail.ch](http://www.vinorail.ch)

## Historisch nach Bremgarten

Was? Ende normalspur Wohlen – Bremgarten

Wann? 27. Juni

Wo? Olten – Wohlen – Bremgarten West

Fahrt im historischen Extrazug mit Bm  
4/4<sup>1</sup> 18451. Pendelfahrten Bremgarten  
West – Wohlen. Rückfahrt nach Olten.  
[www.historic.ch](http://www.historic.ch), [www.lok10439.ch](http://www.lok10439.ch), [www.bdwm.ch](http://www.bdwm.ch)

## Eisenbahn-Romantik im Juni 2015

Im SWR-Fernsehen. Neue Folgen sind bis Redaktionsschluss für die Sommermonate nicht bekannt.  
Beinahe täglich gibt es jedoch Wiederholungen früherer Folgen im Programm. Nähere Angaben findet  
man in TV-Programmzeitschriften und im Internet.

[www.swr.de/eisenbahn-romantik](http://www.swr.de/eisenbahn-romantik)

## Stiftung Ysebähnli am Rhy

Was? Öffentlicher Fahrtag im Mai

Wann? 27. Juni, 11 bis 18 Uhr

Wo? Pratteln

Fahrbetrieb Spur 5 und 7 1/4 Zoll.  
[www.ysebähnli-am-rhy.ch](http://www.ysebähnli-am-rhy.ch)

## Gotthard zur Dampfzeit

Was? Ausstellung IG-Gotthardbahn

Wann? 28. Juni, 10 bis 16 Uhr

Wo? Göschenen, Bahnhofbuffet

Fahrbetrieb auf Modulanlage H0. Auch am  
30.8., 26.9. und 24.10.. Eintritt CHF 5.00,  
Kinder gratis.  
Weitere Informationen  
[www.gbmmodell.ch](http://www.gbmmodell.ch)

## Liliput-Dampfbahn Mobilrail

Was? Schweizer Dampftage «Steam-in»

Wann? 26. bis 28. Juni

Wo? Brienz, Bahnhof und Seequai

Modelldampfloks 1:6 «Eiger» der BOB und  
«Weisshorn» der DFB für Gross und Klein.  
Festprogramm «Dampftechnik erleben».  
Tel. 077 440 24 87, [www.mobilrail.ch](http://www.mobilrail.ch)  
[www.schweizer-dampftage-brienz.ch](http://www.schweizer-dampftage-brienz.ch)

## Tunnelkinofahrten

Was? Kinoerlebnis im Weissenstein-Tunnel

Wann? 27. Juni

Wo? Bahnhof Oberdorf SO

Tunnelkinofahrt. Apéro im Nostalgietrieb-  
wagen. Auch am 30.5., 22.8. und 26.9.  
Tel. 058 327 53 20 (Reisedienst Streit Walkringen)  
[www.tunnelkino.ch](http://www.tunnelkino.ch)

## Chemins de fer Käserberg

Was? Eisenbahn-Schauanlage auf 610 m2

Wann? Mehrmals monatlich. Agenda im Web

Wo? Granges-Paccot bei Fribourg

Monatszug: «Swiss Express für Städte-  
verkehr». Rollstuhlfahrer willkommen.  
Informationen und Anmeldung:  
[www.kaeserberg.ch](http://www.kaeserberg.ch)

## Erlebniswelt Toggenburg

Was? 5 Ausstellungen unter einem Dach

Wann? Ganzjährig

Wo? Lichtensteig SG, Hof

Spur 0-Anlage, Dampfmaschinen,  
Motormäher, Krippen. Mi, Sa und So  
10.30 bis 16.30 Uhr.  
[www.erlebniswelttogenburg.ch](http://www.erlebniswelttogenburg.ch)

## TV-Magazin «Voldampf»

Seit 2006 produzieren Stefan Treier (Redaktion) und Adrian Baumann (Produktion) das TV-Magazin  
«Voldampf». «Voldampf» kommt 2015 jeweils immer am letzten Samstag der ungeraden Monate  
um 19.15 Uhr angedampft. Wiederholt wird die Sendung in der Stundenschlafze bis Sonntagmittag  
sowie während zweier Monate beinahe täglich um 15.25 Uhr.

Die Sendungen werden auf telebasel ausgestrahlt, lassen sich aber auch im Internet anschauen.

Das aktuelle Thema ab dem 30. Mai heisst:

«Faszination Modelleisenbahn – Der Fricktaler Eisenbahn Club FEC».

[www.voldampf.tv](http://www.voldampf.tv)

# Börse

## Spur N

**Verkaufe:** in Spur N und HO, GS und WS: Neuwertige Loks, Personen- und Güterwagen aller bekannter Marken. Komplette Komponenten für ein grosses BW in Spur N. Vielfältiges Zubehör. Bitte Liste anfordern.

Georges Deuber, Mittelstrasse 2, 8500 Frauenfeld. Tel. 052 721 65 17, g.deuber@bluewin.ch.

**Zu verkaufen:** Fulgurex SBB Re 4/8 Nr. 301, Fr. 1200.-, Fulgurex SBB Ae 3/6' Grün Nr. 10696 Fr. 550.-, Lemaco MOB Set GDe 4/4 (Nm) Fr. 850.- und weitere Messingmodelle. Niklaus Hunziker, Tel. 076 403 18 43, kouma@gmx.ch.

## Sammlungsauflösung

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

## Spur H0m

**Verkaufe Sammlung:** Ferro-Suisse, Bemo. Liste anfordern. Tel. 079 253 50, romanoc@bluewin.ch.

## Spur HO

**IDER PREISHIT!**  
www.Lok-Deal.ch für alle Spuren. Jérôme Rossel, Rebstockstrasse 19, 5620 Althüssern/Arristau, Mobile 076 389 33 55.

**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, roterpfeil@gmx.ch.

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

## Suche: Mä 4070, Roco RoLa, Verkaufe:

Sehr viel M-Gleise EL W+K, Transf. Auch Tausch gegen SBB Gü-Wa 4-achsig, SBB A 3/5, C 5/6 Digi. Manfred Reiss, Resto Reiss GmbH, 5607 Hägglingen. Tel. 056 624 12 50.



**Kaufe Modelleisenbahnen aller Spurweiten.** Sammlungen, Restposten, Liquidationen und Occasionen. Schweizweite Abholung und sofortige Barzahlung.

Simon Zimmer, Oberdorfstrasse 11, 4934 Madiwil. Tel. 079 322 68 00, simon@zimmer.ch.

**Verkaufe:** Set von Roco 1 x SBB-Lok, 2 Güterwagen, 1 x Traf. 60 Gleise, 2 Weichen, fast neu! NP Fr. 380.-, VP Fr. 180.- + Porto.

Schneider Alois, Ruggenbühlstrasse 4, 9548 Matzingen. Tel. 052 376 12 40.

**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:** HRF, Hui, Lemaco, Fulgurex, Metrop, Ferro-Suisse, BemoMetal, Born: Loks + Wagen. Div. Jeanmaire + Moser-Bücher, LOKI Spezial. Werner Schwärzler, Fiederweg 4, 8107 Buchs. Tel. 044 844 23 78, w.schwaerzler@bluewin.ch.

**Verkaufe:** Roco: Ae 6/6 Nr. 11423 «Wallis» Rot, mit Chrom-Zierlinien, digital Fr. 150.-; Ce 6/8 Nr. 14253 Historic, Braun, Fr. 160.-. Liliput 2-Achsiger SNB: 3 Personenwagen grün Fr. 120.-. Alles neu mit OVP. S. Züger, Chemin des Blüets 3, 1009 Pully. Tel. 021 729 71 32, Fax 021 729 55 84.

## 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**

## Verkaufe: Div. Rollmaterial AC.

Liste verlangen. Hans-Rudolf Widmer, Selmattdörfl 4B, 5085 Sulz. Tel. 062 875 00 62.

**Verkaufe:** Märklin D-Lok 3048 2C1 neu. Schweingruber Heinrich, Igelrain 13, 3036 Dettingen. Tel. 031 825 62 04, heschweingruber@bluewin.ch.

**Verkaufe:** HAG: 600.20 Post-Container aus HAG-Archiv Fr. 94.-; Nr. 748, SBB EW I, Regio A und B, Je Fr. 60.-; Nr. 398 SBB Tankcontainer Sgs Bertschi Fr. 70.-; Nr. 381.02 SBB Abrollcontainer, Fr. 70.-; Nr. 350, SBB Flachwagen mit Betonplatten Hs, Fr. 70.-. Märklin 39560 Ce 6/8 14310, Grün, dig. Fr. 220.-, Roco 43953 Re 465014, BLS «Centovallia» Blau, dig., Fr. 250.-. Alle Artikel neu, unbespielt, WS, OVP.

Bärtschi Roland, ch. de Noréaz 29, 1400 Cheseaux-Noréaz. Tel. 079 210 45 89, rolandbaertschi@sunrise.ch.

**Suche:** ZW Lima 201104 LaPosta TGV. Hans Derendinger, Dorfstrasse 22, 531 Klingnau. Tel. 056 245 45 30.

**Verkaufe:** Märklin 460 Heizerlok 220.-, TCS 250.-, Ae 3/6' Grün Sporthilfe 400.-, Re 4/4', Silber 620.-, HAG Re 4/4', SEV 550.-, 460 Silber Jubi 760.-. Alles Sondermodelle analog, neu OVP.

André Bosshard, Schürlistasse 11, 2563 Ipsach, Tel. 079 407 73 77.

**Verkaufe an Liebhaber:** Div. Modellbahn-Loks und Personenwagen Gleichstrom/ Analog (Roco, HAG, Lima, Morep-Spezial-Modelle, Liliput, Rivarossi, Trix) aus Nachlass. Preise nach Vereinbarung und Besichtigung. Keine Händler! Philippe Baumann, Seestrasse 38 A, 3700 Spiez. Tel. 079 568 80 38, ursbaumann@hotmail.com.

## Spur 0

**Verkaufe:** Lombardi SBB Ae 4/7 10951 SAAS Typ III mit 5 Düsenöffnern, Serie Nr. 195, 2L= gebraucht mit Umbau auf WH-Motor, CHF 1600.- Hermann SBB Re 4/4 11239 Rot mit Wappen «Porrentruy», runde Stirnlampen, WH-Motoren 2L=, gebraucht, CHF 1600.- Barzahlung bei Abholung.

Räss Hans, Lohren 3a, 8722 Kaltbrunn.

Tel. 055 283 25 75, hansraess@gmx.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 

## LOKI DEPOT HORW

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

- Verkauf/Ankauf
- Beratung
- Reparaturen

*Ber uns entsteht die grösste Echzellenanlage (500m²)!!*

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

**www.oldpullman.ch**



# Bahn aktuell

## Zu modern fürs Alter

Der ABe 4/4 Nr. 501 der RhB, letzter Vertreter des eintigen Quartetts aus dem Jahr 1939, ist in einem schlechten Zustand und deswegen seit einigen Monaten stillgelegt. Immerhin soll er am 11. Juni anlässlich der öffentlich ausgeschriebenen Dreitagesfahrt nochmals zum Einsatz kommen. Danach sieht das weitere Schicksal nicht rosig aus. Das Handikap des 76-Jährigen ist, dass er mit dem verhältnismässig modernen Aussehen bei potenziellen Sonderzugs-Bestellern nicht als Nostalgiefahrzeug wahrgenommen wird.

TK

Foto: Tibert Keller



Während der Leerüberfahrt von Samdean nach Landquart am 23. April ist der Triebwagen ABe 4/4 501 bei Sils i.D. abgebildet.

## Neue Schotterreinigungsmaschine für Meterspur

Foto: Tibert Keller



Als Ersatz für die 1976 in Betrieb gegangene Matisa C312 hat die SERSA bei der österreichischen Firma Plasser & Theurer die RM76 «Capricorn» gekauft.

Der allachsgetriebene Achtachser mit 840kW-Caterpillar Motor wiegt 125t und erreicht in Alleinfahrt 60 km/h. Er wird ab Ende Juni – wie der Vorgänger – hauptsächlich auf der RhB, MGB, MOB und zb eingesetzt.

TK

Während den mehrtägigen Inbetriebsetzungsfahrten auf der RhB simulierte der Allegro 3505 mit der elektrischen Bremse regulierbare Anhängelast – hier am 22. April während der Überfahrt von der Arosa- zur Berninalinie, aufgenommen in Reichenau.

# Spezieller «Migros-Zug»

Am 15. April 2015 fuhr ein spezieller Zug von Olten nach Erstfeld und zurück nach Olten. Der Zug bespannte die Re 460 080-5, welche Werbung für die Migros macht. Nach der Lok waren zwei 1.-Klasse-Wagen sowie der Salon de Luxe Wagen eingereiht. Nach den Personenwagen waren ein geckter Güterwagen (Hbillns) sowie 2 Containertragwagen und ein Tragtaschenwagen eingereiht. Die Wagen waren mit Migros Wechselbehälter sowie Sattelschlepper beladen.

SG



Foto: Stefan Gyger

Der Zug wurde bei der Rückfahrt zwischen Dottikon–Dintikon und Hendschiken aufgenommen.

## Lokführerinstruktion auf der Ge 2/4 222

Am 20. April 2015 war die letzte betriebsfähige Ge 2/4 der RhB mit passender Anhängelast aus dem Fundus der historischen Wagen unterwegs auf Instruktionsfahrt von Samedan nach Carolina und zurück.

TK



Ge 2/4 222 auf der Talfahrt bei S-chanf...



... und nach dem Umfahren in Carolina.

Fotos: Tibert Käller



Wohltuend wieder einmal eine Ge 4/4 III der RhB ohne Werbung!



Ge 4/4 619 mit Werbung für Somedia am 25. April bei Trin.

## Bewegung an der Werbelokfront der RhB

Einerseits hat die Ge 4/4 648 ihre «Lanxess»-Werbung verloren und präsentiert sich hier am 20. April 2015 bei Tiefencastel als einzige Vertreterin dieser Gattung vorübergehend in der neutralen Ursprungsscheinung. In einer zweiten Phase soll die Lok RhB-Signate erhalten.

Andererseits wirbt die Ge 4/4 619, zuvor Berninabahn-Jubiläumslok, für die Somedia, also die Medien der Südostschweiz-Gruppe.

TK



Nach über 50 Jahren muss die E 3/3 4 aus Haftungsgründen ihren Platz in Adliswil räumen.

## «Gefährliche» Adliswiler Schulhauslok zieht um

Die seit 1965 als Attraktion für Kinder beim Schulhaus Werd in Adliswil aufgestellte ex SITB E 3/3 4 war letzten Herbst Thema in den Medien, weil sie plötzlich als gefährlich gilt. Da eine gesetzeskonforme Herrichtung unverhältnismässig viel gekostet hätte, schien nur die Entsorgung in Frage zu kommen. Dies löste in der Bevölkerung grosse Reaktionen aus. Dank dem Rotary Club Zürich-Sihltal geht die 1897 erbaute Lok nicht ins Alteisen, sondern sollte nächstens im Sihlwald aufgestellt werden. TK

## Blauer Pfeil unterwegs

Am Sonntag, 12. April 2015 fand eine Charterfahrt mit dem Blauen Pfeil (BCFe 4/6 736) der BLS Stiftung statt. Von Neuenburg aus ging es nach Luzern und von dort durch das Emmental nach Bern. SG



Blauer Pfeil der BLS in Oberkirch LU am 12. April 2015.

Foto: Stefan Gygax

## AKE Rheingold in der Schweiz

Am Sonntag, 12. April 2015 kam der AKE Rheingold nochmals in die Schweiz. Die Fahrt führte von Berlin via Basel und Lötsch-

berg nach Domodossola. Als Zuglok wurde dieses Mal die MRCE ES 64 U2-097 (BR 182 597-5) eingesetzt. SG

AKE Rheingold zwischen Sissach und Gelterkinden am 12. April 2015.



Foto: Stefan Gygax



Das SZU Einfahrgleis vor Sihlbrugg besitzt noch die alten Fahrleitungsmasten. Der aus Milano kommende ETR 470 002 befährt als erster seiner Gattung die Sihltallinie.



Richtung Süden fahrender ETR 470 002 auf dem planmäßig nicht mehr genutzten SZU-Abschnitt zwischen Sihlwald und Sihlbrugg.



In Zürich Leimbach, wo die Kreuzungen mit den SZU Planzügen vorgesehen waren, begegnet der FS ETR 470 001 einem ex SBB-DPZ.

## «Hochwertige» Züge im Sihltal

Wegen Weichenbaurbeiten in Horgen Oberdorf wurden vom 11. April 2015 mittags bis 12. April abends die EC-Züge der Relation Zürich – Milano – Zürich via Sihltal geführt. Dies mit vorzeitiger Abfahrt im HB und verspäteter Ankunft.

TK



In der Vogelschauperspektive zwischen Sihlwald und Langnau-Gattikon kommt die aktive Neigeeinrichtung des FS ETR 470 001 gut zur Geltung.



Höchst selten nutzen Reisezüge das in Zürich Giesshübel beginnende SZU-SBB Verbindungsgleis. Hier taucht der ETR 470 009 auf seiner letzten kommerziellen Fahrt für die SBB in den Tunnel, der nach Zürich Wiedikon führt. Künftig setzt die FS den Zug mietweise ein.

# SBB FLIRT nach Freiburg im Breisgau

Vom 6. bis 8. Mai 2015 wurden jeweils drei Zugpaare zwischen Basel und Freiburg im Breisgau durch die SBB mit zwei Triebwagen vom Typ RABe 521 gefahren. Diese, normalerweise von DB Regio gefahrenen Leistungen, fielen bedingt durch den Streik der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer aus. Die SBB konnte hier kurzfristig einspringen.

PS



Foto: Peter Schopp

RABe 521 001 und RABe 521 007 auf der Fahrt von Basel Bad Bf nach Freiburg im Breisgau am 7. Mai 2015 bei Efringen-Kirchen.



Foto: Tibert Keller

# Neue RhB-Diesellok gefordert

Am 17. April 2015 befindet sich die D2 zwischen Alvaneu und Filisur auf einer nach Tirano und zurück führenden Lastfahrt. Die drei angehängten Wagen mit Rundholz entsprechen etwa 150 Tonnen Last.

# G 3/4 «Heidi» unterwegs

In kleinen Schritten kommt die Inbetriebsetzung der «Heidi» voran. Am 9. April 2015 fanden die ersten Lastprobefahrten der ölfgefeuerten G 3/4 11 «Heidi» ohne «Angstlok» statt. Sie führten von Samedan zwei Mal nach St. Moritz – dazwischen mit einem Abstecher nach Bever – und einmal nach Pontresina und zurück.



Die Anhängelast der G 3/4 – alles vom Club 1889 restaurierte Wagen – sorgt für ein ansprechendes Bild, wie hier anlässlich der morgendlichen Fahrt Richtung St. Moritz, kurz vor Celerina.

Foto: Tibert Keller

# Mietlok MRCE 185 571-7 unterwegs

Seit ein paar Tagen ist die MRCE 185 571-7 an SBB Cargo International vermietet. Am 14. April 2015 fuhr sie den Hupac UKV 43024 Rothrist-Aarau-Lupfig-Köln Eifeltor.

SG



Foto: Stefan Gygax

Hupac UKV 43024 von SBB Cargo International unterwegs bei Birr.



Lokzug mit zwei Re 474 von SBB Cargo bei der Durchfahrt in Basel Badischer Bahnhof.



Foto: Peter Schopp

Durchfahrt der Re 4/4 II 11320 in Basel Badischer Bahnhof am 8. Mai 2015

## «Exoten» in Basel

Lokomotiven vom Typ Re 474 von SBB Cargo sind relativ selten in Basel Badischer Bahnhof anzutreffen. Am 29. April 2015 beförderten die Re 474 005 und Re 474 009 einen Containerzug von Gallarate nach Basel Badischer Rangierbahnhof. Nachdem der Zug dort abgehängt wurde, verkehrten die Maschinen als Lokfahrt nach Basel SBB Rangierbahnhof.

Am 8. Mai 2015 beförderte die orange Re 4/4 II 11320 einen Autozug von Basel Badischer Rangierbahnhof nach Lupfig.

PS

## Tests am Walensee



Foto: Tibert Keller

Zwei Siemens Vectron Loks (91 80 6) 193 901 und 902 mit 4 A-Wagen am 5. Mai 2015 während Testfahrten zwischen Ziegelbrücke und Unterterzen, aufgenommen bei Murg.

## Speisewagen-Episode

Seit Ende März steht der ehemalige SOB WR 452 (bis 2008 im «Gipfeli-Express» zwischen Einsiedeln und Zürich unterwegs) nicht mehr auf dem ex Tramont Anschlussgleis von Zürich Seebach. Er diente hier ab September 2013 als Kantinen-Ersatz.

TK



Foto: Tibert Keller

Verschwunden ist der SOB Speisewagen hier in Zürich Seebach (Aufnahme vom 2.11.2013), wo er als Kantine diente.

# Eisenbahnerisches Stilleben in Domodossola

Seit 1923 ist Domodossola in Italien mit Locarno in der Schweiz durch eine Bahnlinie mit Meterspur verbunden. Auf Schweizer Seite spricht man von der Centovallibahn, die von der Ferrovie autolinee regionali ticinesi (FART) betrieben wird. Auf italienischer Seite ist dies die «Società subalpina di imprese ferroviarie» (SSIF). Im Depot-Gelände in Domodossola schlummert bis heute mancher eisenbahnhistorische Schatz.

AL

Im Depotgelände der SSIF in Domodossola schlummern Eisenbahn-schätze vergangener Tage vor sich hin.



Ein gedeckter Zweiachsler.



Stilleben Ersatzteillager.



Frisch aufgearbeiteter Beiwagen der SSIF neben einem Exemplar aus früheren Zeiten der Bahn vom Piemont (I) ins Tessin.



Italienisch typischer Zementzaun an Bahnhöfen, hier mit den Initialen der «Società subalpina di imprese ferroviarie» versehen.

Fotos: Andreas Lindner

# Auch saubere Güterwagen gibt's ...

Seit über 50 Jahren wird durch die Weiacher Kies AG, inzwischen im Besitz der «Eberhard Unternehmungen», unter anderem Kies über die Schiene transportiert. Am 10. April 2015 war der saubere und frisch lackierte Aushubtransportwagen 33 RIV 85 CH-WKAG 6770 614-2 Fans-u mit anderen Transportwagen im Wallis in Gampel Steg im Einsatz. Im Hintergrund ist oben am Hang der 116 m lange Luegkinn-Viadukt der Lötschberg-Südrampe auszumachen. AL



Foto: Andreas Lindner

## Der verregnete 1. Mai in Haltingen

Nicht zum Wandern war vielen am 1. Mai aufgrund mehr oder weniger vorherrschenden Dauerregens zumute. Aufnahmen wert war immerhin das Abbiegen der Rollenden Landstrasse mit Re 485 012-9. Der enge Abzweigradius in Haltingen liess das Wasser auf den Lkw-Planen seitwärts nach unten schwappen. AL

Die auf den Zug wirkenden Seitenkräfte bei der auf Ablenkung stehende Weiche in Haltingen bewirkten zusätzliche Nässe.



Foto: Andreas Lindner

# Spitzlichter an der Lötschberg- und Simplonstrecke

Foto: Andreas Lindner



Lange Brennweiten betonen den Übergang in die Gefällneigung bei Bergstrecken. In Mülienen konnte die Re 460 097-9 mit dem IC 812 Romanshorn – Brig im Bild festgehalten werden.



Bergfahrt der Re 465 014-9 in Varzo. Dem Bahnhof schliesst sich der 3 km lange Kehrtunnel «Varzo» an.



Gleiches ist auch auf der Südseite am Simplon möglich. Re 460 107-6 mit AlpTransit-Werbung hatte soeben Domodossola mit dem IC 1076 nach Basel SBB verlassen. Das violette Licht im Signal in der Gegenrichtung weist auf das P/C-80-Profil des SIM-Korridor (Simplon–Inter-Modal) hin. Teilweise nur eingleisig wurde auf Lötschberg-Berg- und auf Simplon-Strecke das Profil so erweitert, dass der Transport von Lastwagen mit einer Eckhöhe von vier Metern auf der Rollenden Landstrasse und der von highcube-Containern möglich wurde.



Solo war die Re 485 003-8 am 10. April 2015 Richtung Süden in Varzo an der Simplonlinie unterwegs.

# Attraktiver VSOE, Restaurant- und



Der stattliche VSOE-Zug erfordert am Gotthard zwei Loks Re 4/4!.



Das noble Innere des Zuges passt durchaus zur äusseren Erscheinung.



Bereits im Januar wurde durch die SBB entschieden, nochmals vier ETR 610 bei Alstom nachzubestellen. Insgesamt werden in der Zukunft dann neunzehn ETR 610, neu RABe 503, der SBB zur Verfügung stehen. Nach Auflösung der Cisalpino AG gingen jeweils sieben Züge an Trenitalia (610.001, 002, 003, 004, 008, 011, 012) und an die SBB (610.005, 006, 007, 009, 010, 013, 014). Im Hinblick auf den Einsatz im neuen Gotthard-Basistunnel werden die Triebzüge aus der ersten Serie und der zweiten, die sich momentan in der Auslieferung befinden, für diesen Betrieb angepasst.



Nur wenige Kilometer südlich von Premosello Chiovenda, in Cuzzago, trifft Re 474 013 mit der Rollenden Landstrasse aus Novara auf die Hauptstrecke Richtung Domodossola. Im Bahnsteigbereich von Premosello Chiovenda kann der Verkehr auf beiden Strecken beobachtet werden.



Verwunderlich ist das Besetzen der Stellplätze auf der Rollenden Landstrasse. Seit Jahren üblich galt die Regel, generell den letzten Wagen mit einem Lkw zu «belegen». Als Grund wurde das Nachschieben auf der Bergstrecke genannt. Inzwischen werden Lkw, wie auch hier zu sehen, noch unregelmässiger auf dem Zug parkiert.



Deutlich beschaulicher geht es in Orta zu. Hier war am 11. April Re 484 011 auf eingleisiger Strecke unterwegs.



Wildromantischer Streckenverlauf bei Orta am Ortasee.

## Dampfzug am Gotthard



Ebenso nobler Restaurantzug mit Ae 6/8 unterwegs am Gotthard.



Herrlicher Bummelzug früherer Zeiten mit passender Lok B 3/4 Nr. 1467.



Diese übergroße Darstellung zeigt die fertige Überdachung.

**Bausätze aus dem Laser (Teil 4): Perronunterstand aus verschiedenen Materialien**

# Laser Cut Kits

Bausätze, deren gelaserter Inhalt aus verschiedenen Materialien besteht, ergeben in aller Regel sehr interessante und attraktive Modelle her. Wir betrachten ein Beispiel eines neuen Unterstandes von Microscale in HO.



In Bowil im Emmental an der Strecke von Bern nach Luzern sehen wir einen Unterstand an einer Normalspurlinie.



Unser Vorbild ist an der Brüniglinie der meterspuren Zentralbahn in Niederried anzutreffen.

Von Peter Marriott (Originaltext in Englisch)

**B**ausätze mit verschiedenen Materialien, die durch den Laser geschnitten wurden, ergeben hervorragende Resultate, kosten jedoch etwas mehr als herkömmliche Bausätze mit Teilen nur aus Kunststoff. Ich möchte diese Bausätze nicht allgemein empfehlen, um ins Hobby einzusteigen, weil sie neue Geschicklichkeiten und eine grössere Fülle von verschiedenen Klebern mit unterschiedlichen Abbindezeiten erfordern.

Fides stellt verschiedene Gebäude und Zubehör in diversen Spuren her. Die Firma stellt gerade Bausätze aus verschiedenen Materialien für die verschiedenartigen Teile her.

Ich baute einen neueren Unterstand, wie man ihn oft an SBB-Haltestellen sieht. Mit diesem Bausatz experimentierte ich diese neue Art der Bausätze. Der Bausatz

enthält Teile aus Holz, Weissmetall, Messing und Papier. Das Vorbild dieses Unterstandes steht an der Zentralbahnhlinie in Niederried am Brienzersee.

Der Bau dauerte länger als das Zusammensetzen eines vergleichbaren Bausatzes ganz aus Kunststoff, weil man sich mit verschiedenen Materialien und mit verschiedenen Befestigungstechniken befassen muss. Weil einige der Teile aus Metall sind, ist es notwendig diese zu grundieren, was den Zusammenbau verzögern und verlängern kann. Ich baute den Unterstand auf einem dicken Untergrund auf, wo er allein stand, um ihn dann beim Einbau in eine Szenerie wieder davon zu «befreien». Ich finde, den bebilderten Angaben in der Bauanleitung ist einfach zu folgen, und ich war mit dem Endresultat aus diesem Bausatz sehr zufrieden.

### Mehr zu wissen

- Fides Bestellnummer 1056
- Preis: CHF 29.-
- Erhältlich bei [www.hobby-shop.ch](http://www.hobby-shop.ch)

Etwas Geschicklichkeit ist erforderlich. Der Bausatz ist für einen experimentierfreudigen Erbauer sehr gut geeignet.

Es braucht etwa 3 Stunden für den Zusammenbau mit dem Aushärten der Klebstoffe und dem Trocknen der Farben auf den verschiedenen Materialien.

### Tipps für den Zusammenbau

Diese Art der Laser-Kits mit verschiedenen Materialien sind nicht besonders für Anfänger geeignet, da wäre ein reiner Plastik-Bausatz eher die richtige Wahl.

Mehr zusätzliche Materialien und Werkzeuge werden gebraucht für diese Art der Bausätze, so auch Primer-Anstrich und Metallwerkzeuge. Zusätzliche Werkzeuge werden namentlich für die Bearbeitung der Metallteile erforderlich sein, eventuell ist auch Löten von Metallen angesagt, Bemalen von Metallen und anderes.

### Die notwendigen Werkzeuge

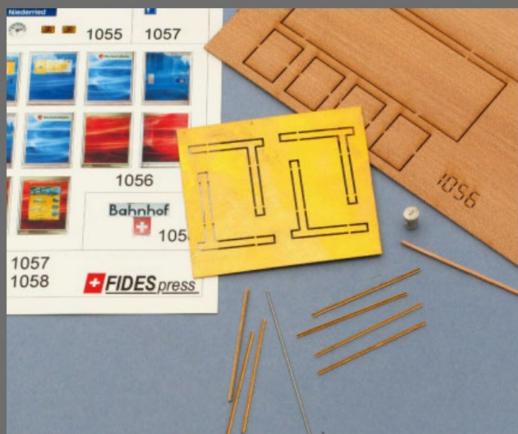
- Scharfes Bastelmesser mit an den angegebenen Stellen abtrennbaren Segmenten
- Regenerierbare Schneidematte
- Lineal aus Metall
- Kleine Pinsel für die Farbgebung von Primer und Deckfarbe
- Verschiedene Modellbaufarben
- Wattestäbchen für farbliche Austupfarbeiten
- Kontaktkleber
- Pinzetten zum Halten der kleinen Teile
- Möglichst einen Lötkolben anstelle von Superkleber
- Metallprimer zum Grundieren der Metallteile
- Trennwerkzeug für Metallteile
- Superkleber



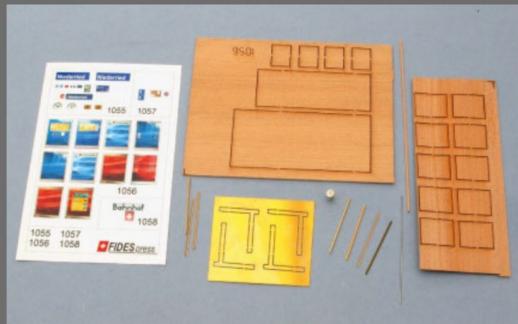
Eine Sicht unter den Unterstand.



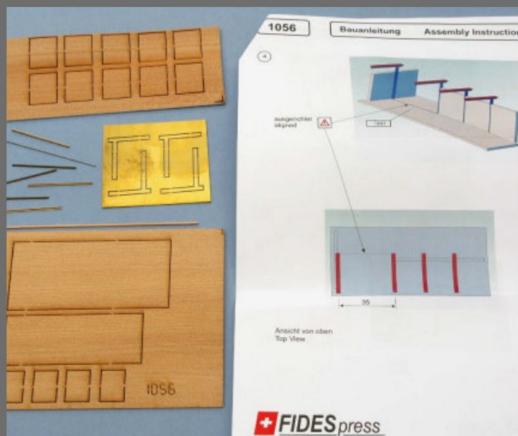
Die Rückseite des Unterstandes in Niederried.



Die verschiedenen Teile des Bausatzes Nr. 1056 von Fides.



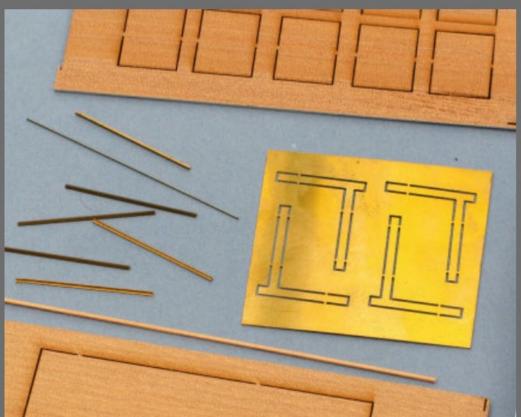
Eine weitere Ansicht des Perronunterstandes. Man erkennt Holz, Weissmetall, Messing und Papierteile.



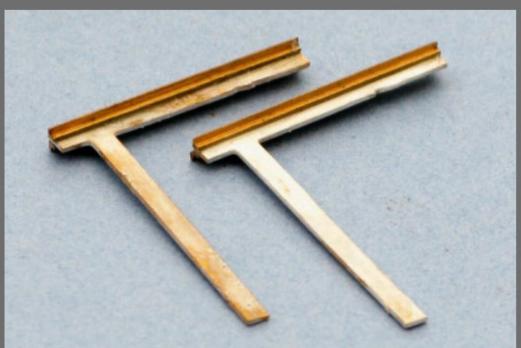
Die Bauanleitung ist bebildert und beschreibt den Zusammenbau.



Eine Auswahl von Werkzeugen für den Zusammenbau dieses Bausatzes.



Die verschiedenen Metall- und Holzteile zeigen die unterschiedlichen Arten der Materialien.



Die Dachträger bestehen aus dem Messingteil mit einem zusätzlichen L-Profil. Sie werden mit Superkleber zusammengebaut, ebenso die angesetzten Teile.



Der SBB-Stationsschuppen fertig zum Einbau in eine Szenerie.



Die Schachtel, in der der Kit von Fides geliefert wird.



Das Vorbild in Niederried erscheint beim ursprünglichen Bahnhofgebäude eher klein.



Das Publikum strömte in Scharen zu den Hallen im Westfalenpark. Und wie bei den Spielen von Borussia: Mehrheitlich Männer!



Sehr gut besucht: Halle mit Modellbahnen.

Von Stephan Kraus

**N**eben den Angeboten rund um die Modelleisenbahn in den Hallen 4 und 7 werden auch noch die Bereiche des Flugzeug-, Schiffs- und Fahrzeugmodells jeweils in eigenen Hallen präsentiert.

Das Konzept der Messeleitung, an den fünf Messeätagen den Besuchern ein breit gefächertes Angebot zu unterbreiten, ist auch dieses Jahr wieder volumnäßig aufgegangen. In allen Bereichen waren faktisch alle namhafte Hersteller mit einem eigenen Stand vertreten. Für eine Verbrauchermesse natürlich ebenso wichtig, sind die Stände der diversen Modellbauhändler, an denen die Besucher unter anderem Bausätze, technisches Equipment,

**Intermodellbau 2015 vom 15. bis 19. April in Dortmund**

# **Eine Reise wert**

**Alljährlich im April veranstaltet die Messegesellschaft Westfalenhalle Dortmund GmbH in Zusammenarbeit mit verschiedenen Modellbauverbänden eine, in ihrer Art zwar nicht einzigartige, jedoch eine der grössten und reichhaltigsten Modellbaumessen in Europa.**

die unterschiedlichsten Modellbaumaterialien, und Werkzeuge für ihr Hobby erwerben können. Im Bereich der Modelleisenbahn kommen auch noch die Händler von gebrauchten Fahrzeugen und Gleismaterial hinzu.

Was diese Messe aus den anderen Veranstaltungen deutlich heraushebt, ist das grosse Engagement der einzelnen Modellbauverbände, die hier die Möglichkeit nutzen, die Leistungen ihrer Mitglieder dem Messepublikum vorzuführen. Und dieses Engagement hat Auswirkungen.

Wer nach Dortmund kommt, und sich dabei ausschliesslich für sein Hobby interessiert und nur die entsprechenden Aus-

stellungsräume aufpasst, verpasst die unendlich grosse Vielfalt, die der Modellbau bietet. Auf der Intermodellbau bekommt fast jeder Bereich eine kleine Bühne, auf der sich Modellbauer mit ihren Arbeiten darstellen. Aus ganz unterschiedlichen Bereichen können Modelle bestaunt werden, die man sonst kaum auf anderen Messen sieht. So konnte zum Beispiel die Nachbildung des Kölner Doms aus Streichhölzern, an dem der Erbauer 30 Jahre gebaut hatte, in einer der Hallen bestaunt werden.

Wer dieses Jahr durch die Ausstellung flanierte, nahm rund um die Aktionsflächen der Modellfahrzeugbauer, die mit ihren Baggern und LKWs mit grosser Sorgfalt



Viel Betrieb auf einer der 36 Modellbahnanlagen.



Haans Gerbrand mit Publikum vor seiner Trambahn Gindswaide in H0e.



Interessante Demonstrationen auch im Bereich Fahrzeugbau.



Auf die MOB-Anlage der Vereniging Spoorgroep Zwitserland kommen wir zurück.



Der Club Maquettisme Sedanis aus Frankreich zauberte mit einem ...



... Diorama viel Stimmung aus der Provence in die Ausstellung.

Unmengen von Erde hin und her bewegten, oder an den Tischen der Schiffs- und Flugzeugbauer ausschliesslich entspannte Gesichter wahr. Häufig sogar mit einem Lächeln - sowohl beim Publikum, wie auch bei den Akteuren, die sichtlich stolz auf ihre Werke sein durften.

Selbst in den Hallen 4 und 7 war dieses Lächeln bei den meisten Besuchern und Ausstellern zu sehen. Traditionell scheint es in Dortmund so zu sein, dass das grösste Gedränge bei den Modelleisenbahnhern herrscht. Dieser Eindruck ist durchaus subjektiv. Vielleicht liegt es an der grossen Dichte von Anbietern, die es der Messegesellschaft ermöglichen, die Gänge nicht

ganz so breit werden zu lassen, wie bei anderen Veranstaltungen. Mit Sicherheit liegt es jedoch an der durchweg qualitätsvollen Auswahl von Modulararrangements, Anlagen und Dioramen, die der MOBA (Modellbahnverband in Deutschland e.V.) für die Messe getroffen hatte.

Insgesamt waren 36 Modelleisenbahnanlagen aller Baugrößen und Spurweiten ausgestellt. Rund 50% davon waren das erste Mal auf einer deutschen Publikumsmesse zu betrachten.

Durch die geographische Lage von Dortmund haben gerade Modellbauläden aus Holland, Belgien und Frankreich relativ kurze Anfahrtswege. So nimmt es denn

nicht Wunder, dass viele der Schaustücke aus diesen Ländern stammten. Neben weiteren Anlagen aus Deutschland kamen noch Schaustücke aus Italien und der Schweiz hinzu.

Die phantastievoll und technisch perfekt gestalteten Schaustücke wurden bereitwillig von ihren Erbauern dem fragenden Publikum erklärt. Manche sprachlichen Barrieren wurden mit Hilfe von, aus der Publikumsmenge auftauchenden «Übersetzern» mühelos gemeistert. Jeweils innerhalb kürzester Zeit entstanden so intensivste Gespräche mit einer unwahrscheinlichen hohen Dichte an Informationen. Was hier für die ausgestellten Anlagen beschrieben



Arcamodellismo Torino, eine Gruppe talentierter Modelbahner aus Turin ...



... brachten diese stimmungsvolle Schmalspuranlage in Baugröße 1:45 ...



... nach Dortmund. Sowohl die kleine Landstation auf der einen und die ...



... Kirche mit Gewitterszene auf der andern Seite wussten zu begeistern.



Und gleich nochmals die italienischen Kollegen: Vallescura nennt ...



... sich die modellbauerisch und farblich absolut gekonnt gestaltete ...



... Anlage in H0 mit dem Bahnhof eines italienischen Städtchens ...



... und viel typischem Flair. Beidseitig entschwindet die Bahn im Tunnel.



Lohnenswert waren auch Blicke über den Tellerrand hinaus, beispielsweise zu den RC-Bauleuten.



Es gibt sie noch, faszinierende Spinner, welche ...



... 30 Jahre lang Streichhölzer verkleben!

wird, war übrigens auch an den Ständen der Hersteller immer wieder zu beobachten.

Auf einer, zum ersten Mal in Halle 7 bereitgestellten Fläche fanden an allen fünf Messetagen Fachvorträge statt. Vertreter von 45 Herstellern haben auf Einladung des MOBA in diesem, etwas unglücklich benannten, «Expertenforum» ihre Produkte vorgestellt: Ein Schwerpunkt bildete dieses Jahr das Thema «Digitales Steuern».

Insbesondere für den Bereich der Modellleisenbahn hat sich Dortmund in den letzten Jahren zu derwLeitmesse in Europa entwickelt. Wegen des grossen Interesses der Kunden ist diese Veranstaltung inzwischen auch für die Hersteller zum wichtigsten

Messeplatz im deutschsprachigen Raum geworden. Nach Angabe der Messeleitung reisten 2015 rund 82 000 Besucher nach Dortmund zur Intermodellbau.

Wer für das nächste Jahr einen Besuch der Messe plant, dem sei empfohlen, mindestens 1½ bis 2 Tage dafür einzuplanen. In diesem Zusammenhang sei wieder einmal daran erinnert, dass für die Anreise mit der Bahn aus dem Süden ins Revier die Variante entlang des Rheins über Koblenz und Köln gewählt werden kann. So kommt für Eisenbahnfreunde zu dem Erlebnis einer faszinierenden Messe auch noch ein ebenso eindrückliches Bahnerlebnis hinzu. Die Intermodellbau 2016 beginnt am 20. April und endet am 24. April 2016. ○



Tja, sowas gab es früher mal: Fesselflugmodell.



Wie viele Buben haben den «kleinen Uhu» gebaut?



Dieses Modell braucht einen grösseren Basteltisch.



Funktionskräne auf Frachtschiff. Aber der Clou ...



... bei der Sache: Das Schiff schwankt im Wasser.

Der Riviera-Express als Vorbild zum Modell in HO

# Nachtzug nach Rom

Nachtzüge sind auf den Schienen Europas fast zu einer Rarität verkommen. Verbilligung der Flugpassagen innerhalb Europas und der grenzenlose Automobilverkehr haben den Nachtzügen der Bahnen arg zugesetzt. Im Modell hingegen dürfen Nachtzüge mit wohlklingenden Namen weiterhin verkehren.



Bild 1 Tessin, 30. Mai 1998:  
Soeben hatte Re 6/6 11686 mit dem  
D 200 Firenze/Milano – Dortmund/  
Amsterdam Bellinzona erreicht.  
Nach der Aufnahme auf den niedrig-  
empfindlichen 6 × 6 Dia-Film galt mein  
Interesse der Zugzusammenstellung.  
Soweit in der Dunkelheit erkennbar  
notierte ich: 2 × Bcm/Bm der DB, ein  
ex DR-Wagen, ein weiterer Bcm/Bm,  
zwei Schlafwagen (rot und blau) und  
Italiener in «rosso fegato-grigio».

Von Andreas Lindner

**Ü**ber Kommitlonen im Studentenwohnheim wurde der Kontakt hergestellt: Architektur-Studenten suchten noch Teilnehmer für eine Exkursion in die italienische Hauptstadt-Metropole.

Mit dabei, sollte dies meine erste Zugfahrt über den St. Gotthard werden.

Von Stuttgart aus begann die Reise über Nacht nach Süden mit dem D 385 Stuttgart – Rom (- Neapel). Eine Lokomotive der Baureihe 110 brachte uns über die bis heute immer noch teilweise eingleisige Gäubahn nach Singen am Hohentwiel. Man-

gels Elektrifizierung ging es dann mit einer Diesellokomotive der Baureihe 218 weiter Richtung Schaffhausen. Hier fand ein Lokwechsel auf eine Re 4/4 statt, die den Zug bis Zürich zog.

Im Hauptbahnhof dann nach Singen der zweite Richtungswechsel. Ans andere Ende wurde eine Re 6/6 gesetzt, die den Zug über die Bergstrecken des St. Gotthard und des Monte Ceneri nach Chiasso brachte.

Noch in Unkenntnis der genauen Streckenverläufe genoss ich im Gang bei teilweise offenem Fenster stehend, die nächt-

liche Fahrt über die Rampenstrecken am Gotthard.

Um unser «Studentenbudget» nicht zu sehr zu belasten, hatten wir für beide Nachreisen jeweils nur Sitzplätze der 2. Klasse gewählt. Während dies auf der Hinreise mit wenigen Fahrgästen im Abteil eines Wagens der DB gut von standen ging, war auf der Rückreise in einem nahezu vollen Abteil in einem Wagen der FS eine Nachtruhe kaum möglich.

Eine Aufnahme (Bild 3) aus dem ersten Wagen gibt Aufschluss über die dreizehn Wagen des D 384 auf der Fahrt zwischen Zürich HB und Schaffhausen (Tabelle Seite 88 oben).

Die meisten Nachtzüge waren damals allerdings im Oberheinthal und damit über Basel Richtung Italien unterwegs.

Seit einiger Zeit bietet A.C.M.E. ein Set zum «Riviera-Express» der Epoche IV an. Diese Modelle eignen sich vorzüglich, wie auch andere einzelne Wagen von A.C.M.E., zur Nachbildung eines Nachtschnellzugs im Verkehr mit Italien, unabhängig davon, wie er seinen Weg von Ländern nördlich der Alpen nach Italien und zurück genommen hat.



Bild 2 Auf der Rückfahrt von Rom ging es oberhalb von Faido mit dem D 384 durch den nur 43 Meter langen Broscerinatunnel.

### Auszug aus dem Kurswagenverzeichnis Winter 1990/91

#### D385

Stuttgart (18.26) – Böblingen – Horb – Rottweil – Tüttlingen – Singen – Schaffhausen – Zürich HB – Chiasso – Milano Lambrate – Bologna – Firenze SMN – Roma Termini – Napoli C (12.28)  
– 1. 2. Stuttgart – Singen (E 3685) – Konstanz  
– Liegewagen Stuttgart – Napoli C (Bülach – Chiusi als Liegewagen)

#### D384

Napoli C (19.00) – Formia – Roma Termini – Firenze SMN – Bologna – Milano Lambrate – Zürich HB – Schaffhausen – Singen – Tüttlingen – Rottweil – Horb – Böblingen – Stuttgart (13.55)  
– 1. 2. Konstanz (E 3684) – Singen (D 384) – Stuttgart  
– Liegewagen Napoli C – Stuttgart (Roma Termini – Bellinzona als Liegewagen)



Bild 3 Nachdem Re 4/4 11296 den Zug auf dem Rückweg in Zürich HB übernommen hatte, hielt ich die Zuggarnitur ein weiteres Mal auf der Hardbrücke im Bild fest. Regulär war der Einsatz eines klimatisierten und nicht klimatisierten Liegewagens – bei unterschiedlichen Fahrpreisen.

	SBB	Re 4/4 11296 <sup>1</sup>	grün		
1	FS	B <sup>2</sup>	rot/grau (r/g)		bis Stuttgart
2	FS	B o. Bc	grau		
3	FS	AB	r/g		
4	FS	Packwagen D (UIC-X)	r/g		
5	FS	Bc	r/g		
6	SBB	WLABm T2S	blau	Schlafwagen	bis Schaffhausen am Rheinfall
7	SBB	Bcm Typ UIC-Z1	blau	Klimatisierter Liegewagen(Eurofima)	
8	SBB	Bcm RIC	blau	Liegewagen	
9	FS	B o. Bc	r/g		
10	FS	B o. Bc	r/g		
11	SBB	RIC	grün		
12	FS	B o. Bc	r/g		
13	FS	B o. Bc	r/g		

<sup>1</sup> In Gegenrichtung kam in der Regel eine Ae 6/6 oder eine Re 4/4<sup>a</sup> zum Einsatz. Ae 6/6 immer dann, wenn die Vorleistung, ein Güterzug aus dem RB Limmattal, entsprechend schwer war.

<sup>2</sup> definitiv ein reiner Sitzwagen

## Geschichte des Riviera-Express

Mit dem Namen Riviera-Express wurden generell Zugverbindungen zwischen dem nördlichen Mitteleuropa und der Riviera am Mittelmeer im Zeitraum 1900–1993 bezeichnet. Bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges war der Riviera-Express, betrieben von der CIWL, mit Reisebeginn in Berlin, einer der bekanntesten Luxuszüge der damaligen Zeit. Südliches Ziel war anfangs mit dem Laufweg über Frankreich Ventimiglia in Italien beziehungsweise auch Menton in Frankreich.

Ab dem Winterfahrplan 1911/12 verkehrte der Zug unter dem neuen Namen (Lloyd- und Riviera-Express).

Ab 1931 wurde er als «Riviera-Napoli-Express» bezeichnet. Vom Anhalter Bahnhof in Berlin und von Amsterdam aus ging es nach Cannes sowie Neapel. Ab dem Jahr 1933 wurde der Weg über den St. Gotthard genommen. Beide Züge wurden auf der Reise nach Süden in Mannheim zusammengefügt, auf dem Rückweg in Darmstadt getrennt. Südlich der Alpen fand dies in Mailand statt. Der Zugteil Richtung Riviera wurde mit dem «Wien-San Remo-Nizza-Cannes-Express» kombiniert. Zwischen Berlin und Neapel waren die Wagen nahezu 2200 km unterwegs.

Von 1933 bis 1939 wurde die Laufstrecke auf Berlin – Cannes, nun «Riviera-Express» genannt, reduziert. Einzig ein Kurswagen verkehrte nach Rom. Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurde diese Verbindung dann eingestellt.

Erst 1957, als das Interesse an den Urlaubszielen im Süden wieder erwachte, wurde der Zug durch die CIWL und den betreffenden Staatsbahnen zwischen Köln, später Amsterdam, und Ventimiglia wieder angeboten. Zeitweise war der Zug D 205/206 (ab 1971) zusammen mit dem Italia-Express (Stockholm – Rom) zwischen Frankfurt und Mailand unterwegs. Vor seiner Einstellung gab es dieses Angebot nur noch saisonal und an bestimmten Tagen. Seit 1994 ist diese Zugverbindung endgültig Eisenbahngeschichte.

Die Wagenreihung aus dem Jahr 1984 (siehe unten) bezieht sich auf die Laufstrecke auf deutschem Boden. Sicher dürfte sein, dass zumindest in Mailand und Basel\* die Zugzusammensetzung durch Rangierbewegungen verändert worden ist. Eine Teilung fand auf jeden Fall in Oberhausen statt. Während der vordere Teil mit der Baureihe 110 von dort aus weiter Richtung Dortmund fuhr, bekam der zweite, hintere Teil des Zuges eine andere Lokomotive der Baureihe 110 bis zur deutsch/niederländischen Grenze vorgespannt.

## Informationen aus dem Winterfahrplan 1987/88:

D 204 Riviera Express  
Ventimiglia – Genova PP – Milano C – Chiasso – Gotthard – Basel SBB – Mannheim – Mainz – Bonn – Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund

Verkehrstage	täglich
Hinweis Zuschlag	zuschlagspflichtig
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Reisezeit	18 h 53 min

## D 384 zwischen Zürich HB und Schaffhausen

Bahnhof	an	ab
Ventimiglia		17:00
Genova PP*	19:33	19:53
Milano C*	21:40	22:40
Chiasso	23:27	23:45
Basel SBB*	03:47	04:04
Basel Bad Bf.	04:10	04:55
Freiburg (Brsg.) Hbf.	05:31	05:46
Offenburg	06:17	06:19
Baden-Baden	06:39	06:40
Karlsruhe Hbf.	07:00	07:06
Mannheim Hbf.	07:41	07:44
Worms Hbf.	07:59	08:00
Mainz Hbf.	08:27	08:29
Koblenz Hbf.	09:19	09:22
Bonn Hbf.	09:54	09:56
Köln Hbf.	10:18	10:25
Düsseldorf Hbf.	10:52	10:55
Duisburg Hbf.	11:09	11:13
Essen Hbf.	11:25	11:28
Bochum Hbf.	11:38	11:40
Dortmund Hbf.	11:53	
*Richtungswchsel		
Quelle: <a href="http://www.grahner.de">http://www.grahner.de</a>		

## Die UIC-X-Wagen der FS

Bereits in den vergangenen Jahren wurden Modellbahner mit einer Vielzahl an Wagenmodellen von dem Mailänder Hersteller A.C.M.E. ([www.acmetreni.it](http://www.acmetreni.it)) verwöhnt. In diesem Beitrag schauen wir uns das bereits erwähnte Set «Riviera Express» näher an.

## Wagenreihung aus dem Jahr 1984:

D 204 Riviera Express: Genua/Rom/Ventimiglia-Dortmund/Amsterdam

DB	110					
DB	ABm	ozeanblau/beige		Basel	Oberhausen	Dortmund
FS	?	grau	Genua	–	Oberhausen	Dortmund
FS/TEN	WLABm	blau	Genua	–		Dortmund
DB	Bcm	ozeanblau/beige	Ventimiglia	–		Dortmund
FS	AB	grau	Ventimiglia	–		Dortmund
DB	DMS	ozeanblau/beige	Ventimiglia	–		Dortmund
DB	Bcm	blau?	Ventimiglia	–		Amsterdam
* DB	ABm	ozeanblau/beige		Basel		Amsterdam
* DB	Bm	ozeanblau/beige		Basel		Amsterdam
FS/TEN	WLABm	blau	Rom	–		Amsterdam
FS	Bc	grau	Rom	–	Oberhausen	
FS	Bc	rot/grau	Rom	–	Oberhausen	

Quelle: <http://www.stummiforum.de/viewtopic.php?f=2&t=25283>



Bild 4 3. April 1991: Re 6/6 mit einem D-Zug aus Italien kurz vor der Intschireussbrücke.

her an. Auch zwei weitere, die Garnitur des Nachtzuges ergänzende Wagen, sollen mit berücksichtigt werden. Alle sechs Fahrzeuge gehören zu der grossen «Familie» der UIC-X-Wagen.

Vor dem Blick auf die Modellnachbildungen informieren wir uns erst einmal über die Geschichte und Vielfalt des Vorbilds:

#### Das «Vorbild» des Vorbilds ist ein DB-Wagen

Von 1952 an wurden bei der Deutschen Bundesbahn neue Reisezugwagen angeschafft. Diese wurden als m-Wagen bezeichnet. Der Buchstabe «m» stand dabei für den Typ Reisezugwagen mit einer Länge von über 24 Metern.

«Geistiger Vater» dieser bis heute richtungweisenden Wagen war Dr.-Ing. Adolf Mielich, der ab 1957 die Leitung der Wagenbau- und Einkaufsabteilung (Bundeszentralamt Minden in Westfalen) übernommen hatte.

Ab 1960 wurden durch die UIC neue Regeln bezüglich der Stabilität des Kastens eines Reisezugwagens festgelegt. Dies hatte eine Veränderung der Wagenenden zur Folge, die nun stossfester ausgeführt werden mussten. Der Standardwagen «UIC-X» war entstanden.

Lange Zeit prägten diese Wagen den Personenverkehr bei der Deutschen Bundesbahn. Auch im Zeitalter der Hochgeschwindigkeitszüge sind diese Wagen, zwischenzeitlich modernisiert und der aktuellen Farbgebung angepasst, immer noch auf deutschen Eisenbahnstrecken zu finden.

#### Neue Wagen für die FS

Auch südlich der Alpen wurden neue Reisezugwagen benötigt. Im Jahr 1962 gab die

Italienische Staatsbahn FS (Ferrovie dello Stato, heute Trenitalia) neue Wagen in Auftrag. Bei den neuen Wagen handelte es sich um «Tipo UIC-Y 1961», die bereits denen der DB vielfach ähnelten. Nur insgesamt zweifundzwanzig dieser in Braun («castano») lackierten Wagen wurden gefertigt.

Zwei Jahre später, im Jahr 1964, wurden erneut neue Wagen bestellt. Diesmal hielt man sich an das Muster der UIC-X-Wagen. Bis 1985 entstanden dann in sechs Serien insgesamt 4300 Wagen.

Wie bei den Wagen nördlich der Alpen kam ein symmetrisches Baukastensystem zur Anwendung, das durch die Waggonfabrik Westwaggon in Köln-Deutz in Zusammenarbeit mit dem Bundesbahn-Zentralamt in Minden entwickelt wurde. Somit war es möglich, auf Basis eines gemeinsamen Wagenkastens, verschiedene Wagenausführungen zu bauen. Für die FS entstanden so:

- ▶ Erstklasswagen
- ▶ Zweitklasswagen
- ▶ Wagen mit erster und zweiter Klasse
- ▶ Liegewagen
- ▶ Postwagen
- ▶ Packwagen

Zugelassen waren sie für 160 km/h. Später erfolgte bei einem Teil der Wagen eine Aufwertung auf 180 km/h beziehungsweise auch auf 200 km/h.

In den ersten Serien wurde das Minden-Deutz-Drehgestell verbaut. Später Serien erhielten moderne von Fiat. Weitere Veränderungen kamen im Laufe der Serienproduktion dazu:

- ▶ Wagenschrüzen zwischen den Drehgestellen
- ▶ Dächer mit Sicken und Korbogenenden

Heute sind manche Wagen mit Klimaaggregaten ausgestattet, andere zu «Semi-pilota-Steuerwagen» mit Niederflureinstieg umgebaut.

#### Farbvarianten des UIC-X-Wagens der FS

Die Auslieferung der neuen Fahrzeuge erfolgte in schiefergrauer Farbgebung. Mit dieser Farbgebung wurde zeitgleich ein neues Logo eingeführt.

1982 wechselte die Farbe in Leberrot/Grau («rosso fegato-grigio»). Die 80er-Jahre waren geprägt durch diese Farbgebung und das nun schräg ausgeführte Logo der FS. Noch in den 80ern konnten, auch im internationalen Verkehr, schiefergraue UIC-X-Wagen der FS beobachtet werden.



Logos 1966–70, 1982–94 und 1994–2000 (v. links).

1994 wurden ein neues Logo und eine neue Farbgebung eingeführt. Das neue Schema in Weiss/Grün (bianco/verde) machte auch vor den UIC-X-Wagen nicht Halt. Durch ein blaues Fensterband waren die Liegewagen nun eindeutiger gegenüber reinen Sitzwagen erkennbar.

Später gingen einige Wagen zu Thello S.A.S. über, einem von «Trenitalia» und «Transdev» gegründeten Eisenbahnen, das Nachtverbindungen zwischen Italien und Frankreich anbietet. Das aus Italien stammende Wagenmaterial wurde entsprechend mit dem Thello-Logo versehen. Heute sind die Wagen ganz in Grau, Gelb, Violett und Rot (grigio, giallo, viola e rosso) zu sehen. Ohne Zu- und Aussteigehalt verkehrt der Thello-Nachtzug über Domodossola, Brig, Lausanne und Vallorbe zwischen Venedig und Paris.

# Modell & Vorbild

## Die Modelle und ihre Vorbilder

Das Set Riviera-Express von A.C.M.E. ist unter der Bestellnummer 55068 erhältlich.

Der Inhalt besteht aus folgenden vier Wagen

A.C.M.E.			Wagennummer	Farbgebung	Heimatbahnhof
55068	1.	FS	Bc	61 83 50-70 314-6*	rosso fegato-grigio
	2.	FS	Bc	61 83 50-70 493-7	rosso fegato-grigio
	3.	FS	Bc	61 83 50-70 506-6	rosso fegato-grigio
	4.	DB	Dms <sup>905.0</sup>	51 80 95-80 098-4	ozeanblau/beige
					Frankfurt/Main

Das momentane sowie auch das vergangene Angebot von A.C.M.E. (und anderer Hersteller) ermöglicht es, den Nachzug durch weitere Wagen zu ergänzen, wie zum Beispiel:

A.C.M.E.				
50523	5.	FS	D (UIC-X)	51 83 95-70 073-6
50513	6.	FS	Bcz* (Typ UIC-X 1975)	50 83 50-70 301-2

\* ab 29.9.1982 Kennbuchstaben «z» bei der FS für Drehgestellwagen ersetztlos gestrichen

## D 1205 Riviera-Express

Köln-Bonn-Mainz-Mannheim-  
Heidelberg-Basel Bad Bf-Gotthard-  
Chiasso-Milano Lambrate-  
Genova Piazza Principe-  
Livorno C

Bild 5 Zuglaufschild.

### 1. Carozza a cuccette Tipo UIC-X 1975

FS Bc 61 83 50-70 314-6 (\*richtig wäre -5)

Nummerierung 61 83 50-70 290 – 319

(ursprünglich 51 83 50-70 290 – 319 bis Ende 1980)

Bestellung 1975

Baujahre 1977–78

Stückzahl 30

Länge 26,4 m

Gewicht 48 t

Zulässige Höchstgeschwindigkeit 160 km/h

Aufteilung: 10 Abteile à 6 Plätze, 1 Schaffner-Abteil

### 2.+3. Carozza a cuccette Tipo UIC-X 1982-1982

FS Bc 61 83 50-70 493-7 und 506-6

Nummerierung 61 83 50-70 345–544, 545–594 Bc

(ursprünglich 61 83 50-70 600–749)

Bestellung 1982, 1985

Baujahre 1982–85, 1986–88

Stückzahl 250

Länge 26,4 m

Gewicht 47,5 t

Zulässige Höchstgeschwindigkeit 160 km/h

Aufteilung: 10 Abteile à 6 Plätze bzw. Liegen, 1 Schaffner-Abteil

### 4. DB Dms<sup>905.0</sup> 51 80 95-80 098-4

Siehe LOKI 11/2014 Seite 24–26

### 5. Cuccette Tipo UIC-X 1979 FS Bcz 61 83 50-70 301-2

Nummerierung 61 83 50-70 290 – 319

(ursprünglich 51 83 50-70 290 – 319)

Bestellung 1975

Baujahre 1977–78

Stückzahl 30

Länge 26,4 m

Gewicht 48 t

Zulässige Höchstgeschwindigkeit 160 km/h

Aufteilung: 10 Abteile à 6 Plätze bzw. Liegen, 1 Service-Abteil

### 6. Bagagliaio Tipo UIC-X 1975 e 1982 FS D 51 83 95-70 073-6

Nummerierung 51 83 95-70 045–074, 100–162 D

(ursprünglich 51 83 95-70 045 e 046, 057–074 D e

51 83 95-90 047–056 D per i 95–70 045–074 D dal 1987,

invariati i 100–162 D)

Bestellung 1975, 1982

Baujahre 1977–78, 1984–86

Stückzahl 30 + 36

Länge 26,4 m

Gewicht 38 t

Zulässige Höchstgeschwindigkeit 160 km/h

(200 km/h bei 95-90 047 – 056 ab 1987)

Aufteilung: Ein Abteil für den Zugbegleiter (capotreno), zwei Stauräume für Gepäck

## Allgemeine Informationen:

B = Carozza con posti di 2a classe/Sitzwagen mit Plätzen  
2. Klasse

D = Bagagliaio/Gepäckwagen

c = Carozza con cuccette/Wagen bei denen die Umwandlung der Abteile in Liegeplätze (Couchettes/Liegewagen) möglich ist

m = Personenverkehrswagen mit einer Länge von mehr als  
24,5 Meter und Gummiwulstübergängen

z = Veicolo a carelli (fino al 29.9.1982) Energieversorgung aus der Zugsammelschiene möglich (keine Achsdynamos)

\* das Modell hat mit «-6» leider die falsche Kontrollziffer.

## Berechnung der Kontrollziffer am Beispiel:

Wagennummer 61 83 50-70 314

Schritt 1: Multiplikation im Wechsel mit 2 und 1

$$6 \times 2 + 1 \times 1 + 8 \times 2 + 3 \times 1 + 5 \times 2 + 0 \times 1 + 7 \times 2 + 0 \times 1 + 3 \times 2 + 1 \times 1 + 4 \times 2 = \\ 12 + 1 + 16 + 3 + 10 + 0 + 14 + 0 + 6 + 1 + 8$$

Schritt 2: Quersumme aller Ziffern

$$1 + 2 + 1 + 1 + 8 + 3 + 1 + 0 + 0 + 1 + 4 + 0 + 6 + 1 + 8 = 35$$

Schritt 3: Ermitteln der Differenz zum nächsten Zehner (Quersumme gleich einem glatten Zehner → Kontrollziffer = 0)

$$35 + x = 40$$

$$x = 5$$

Die Kontrollziffer muss 5 heißen.

## Die Modelle von A.C.M.E.

### Verpackung

Wie bei A.C.M.E. üblich, werden die vier Modelle in einer wertigen, ansprechend gestalteten Schachtel offeriert (Bild 6).

Erfreulicherweise befindet sich auf dem Deckel ein Vorbildfoto, das die deutsche Schnellzuglokomotive 110 313-4 in ozeanblau/beiger Farbgebung mit dem «Riviera-Express» im Bereich des Bochumer Hauptbahnhofes zeigt. Im Gegensatz zum Inhalt sind die auf dem Bild sichtbaren italienischen Wagen, abgesehen von dem direkt hinter der Lokomotive, noch in der älteren schiefergrauen Farbgebung der FS zu sehen. Leider ist auf dem Foto weder ein deutscher oder ein italienischer Packwagen sichtbar. Auch wenn Hinweise auf das Bild, wie zum Beispiel das Aufnahmedatum fehlen, kommt doch das Flair der langlaufenden internationalen Züge herüber, die Deutschland und andere Länder über die Schweiz mit Italien verbanden.

Jeder der vier Wagen liegt in seiner für ihn vorgesehenen Styropor-Einbettung (Bild 7). Kleine Styropor-Distanzstücke sichern die Wagen an den Enden und auch am Dach. Ein Verrutschen ist so unmöglich.

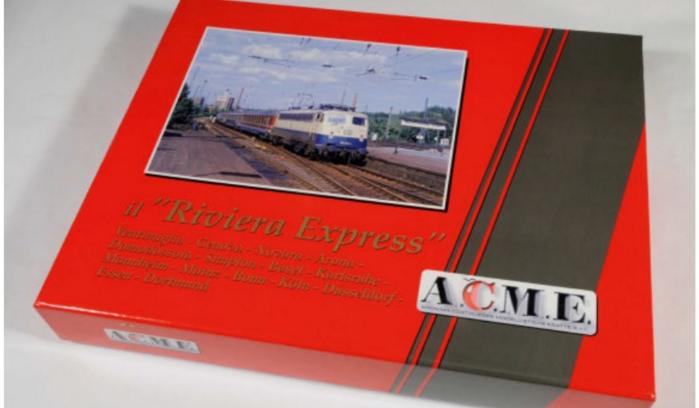


Bild 6 Set «Riviera Express» mit der Bestellnummer 55068.



Bild 7 Offene Verpackung.



Bilder 8 + 9 Die beiden Seiten des Dms<sup>905.0</sup> 51 80 95-80 098-4.

lich. Abnutzungsspuren beim wiederholten Ein- und Auspacken werden durch eine den Wagen umhüllende Kunststofffolie verhindert.

kleine Fächer am rechten Verpackungsrand enthalten Zurußteile und die üblichen Standard-Bügelkupplungen für den NEM-Schacht.

## Die Modelle

Bezüglich des deutschen Packwagens Dms<sup>905.0</sup> (Bilder 8 + 9) mit Heimatbahnhof «Frankfurt (Main)» verweise ich auf den Beitrag in LOKI 2014/11 «Expressgut - Fracht im Rei-

sezugtempo unterwegs». Das Augenmerk soll hier den Liegewagen der FS gelten (Bilder 10-15).

## Farbgebung und Beschriftung

Auf Anhieb gefallen die Liegewagen. In allen Merkmalen wird das klimatisierte Vorbildfahrzeug im Modell wiedergegeben. Keine Kritikpunkte gibt es an der Lackierung oder der mehrfarbigen Beschriftung (Bild 16). Sämtliche Farbübergänge, selbst an den Ecken der Wagen, sind trennscharf lackiert (Bild 17). Die Anschriften können mit Hilfe einer Lupe gelesen werden. Auch

der beim Vorbild vorhandene Hinweis auf den Status des Liegewagen im Hinblick auf noch freie Plätze («cucette libere»/«cuchettes libres»/«Freie Liegeplätze») ist lesbar.

Im Bereich der Schürze erlauben Ösen ein Verzurren des Fahrzeugs auf einer Fähre. Nachtzugverbindungen nach Sizilien gibt es bis heute. Weitere Ösen für den Bereich um die Drehgestelle liegen zum Ankleben dabei. Dies kommt aber nur für Vitrinenfahrzeuge in Frage. Ohne geklebte Ösen sind die Wagen bis zu einem Mindestradius von 450 mm einsetzbar.



Bilder 10 + 11 Gang und Abteilseite des FS Bc 61 83 50-70 314-6.



Bilder 12 + 13 Gang und Abteilseite des FS Bc 61 83 50-70 493-7.

## Fenster

Ein wahrer Höhepunkt der aktuell möglichen Modellnachbildung ist mit der Umsetzung der Fenster gelungen. Auf der firmeneigenen Homepage weist man zu Recht mit Stolz darauf hin, dass bei den Übersetzfenstern allein der Rahmen drei verschiedene Ebenen aufweist. Zwei weitere kommen mit der Fensterscheiben-Nachbildung hinzu (Bild 18).

## Geätzte Trittstufen

Auch auf Anhieb überzeugen die geätzten Trittstufen im Türbereich (Bild 19).

## Griffstangen

Vorbildlich hat A.C.M.E. deutlich mehr Griffstangen beigelegt, als unbedingt erforderlich. Ein Probeeinsetzen ergab ein gewisses Spiel, so dass der Sekundenkleber genau dosiert verwendet werden muss. Auf jeden Fall ratsam ist, bei einer Endkontrolle den festen Sitz der Griffstangen zu überprüfen (Bild 20).

## Stirnseiten

Auch die Stirnseiten gefallen. Die Puffer sind gefedert konstruiert, bleiben aber durch den minimal vorstehenden Falten-

balg und die Kurzkupplungskinematik ohne Bedeutung.

Wie beim Vorbild sind keine Schlussleuchten vorhanden. Damals noch üblich, mussten Zugschlusscheiben bei Tag oder Leuchten für die Nacht in die entsprechenden Bügel eingesteckt werden.

Das Kabel der Zugsammelschiene ist schon serienmäßig an den Modellen angebracht worden. Hier fällt die silberfarben gehaltene Steckverbindung positiv auf (Bild 17).

Mit dem Inhalt des Zurüstbeutels kann das Wagenende weiter detailliert werden.



Bilder 14 + 15 Gang und Abteilseite des FS Bc 61 83 50-70 506-6.



Bild 16 Exzellente Lackierung und Beschriftung.



Bild 17 Auch die Stirnseiten überzeugen.



Bild 18 Durch die Fenster wird die Messlatte höher gelegt!



Bild 19 Hervorragend gelungen sind die Trittstufen im Bereich der Eingänge.

Dies bietet sich besonders für den Zug-schluss an.

### Drehgestelle

Alle drei «italiener» sind mit Fiat-Drehge-stellen versehenen. Auch diese sind vorbild-getreu nachgebildet und durch Ansteckteile verfeinert. Vorbildgerecht fehlt bei den für 160 km/h zugelassenen Wagen der Schlin-gerdämpfer.

Zum Drehgestell gehört auch eine Nach-bildung der Scheibenbremsen, die mit sil-berner Farbe weiter optisch aufgewertet wer-den können (**Bilder 21 + 22**).

Auch die profilierte Seitenansicht der in Messingbuchsen gelagerten Radsätze ist gelungen, einzig die Ausrichtung des Rades auf dem isolierten Distanzstück zur Achse hin könnte in Einzelfällen etwas exakter sein.

### Wagenboden

Hier befinden sich verschiedene techni-sche Anlagen, die in Hängeschränken unter-gebracht sind. Dazu kommen die Brems-einrichtungen. Diverse Leitungen stellen die entsprechenden Verbindungen her (**Bild 23**).



Bild 20 Vorsicht ist beim Anbringen der Griffstangen angesagt.



Bild 21 Modellnachbildung des Fiat-Drehgestells ...

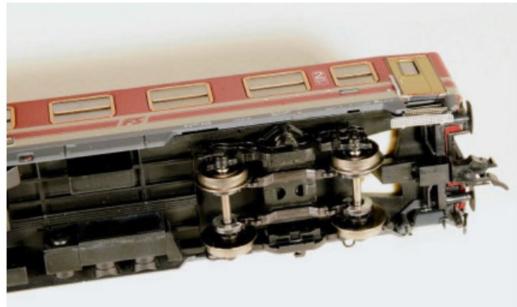


Bild 22 ... mit nachträglich mit Silber lackierten Bremsscheiben.

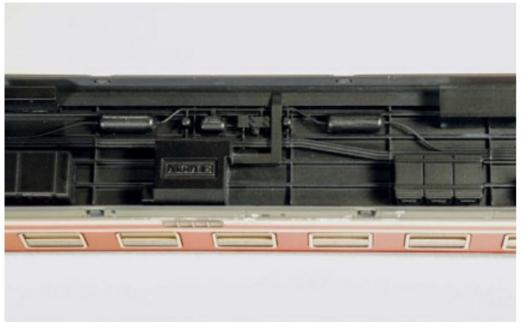


Bild 23 Der Wagenunterboden.



Bild 24 Unkompliziertes Öffnen mit Zahntochern.



Bild 25 Aufwändige Innenraumgestaltung.

### Inneneinrichtung

Grossartig gelungen ist die Nachbildung der Inneneinrichtung. Auf der Abteilseite fallen zuerst die in unterschiedlicher Höhe platzierten Vorhänge auf.

Die Freiüigkeit, die Abteile mit Tages- und Nachtzustand unterschiedlich zu ge-stalten, wie von einzelnen anderen Model-len eines Konkurrenzanbieters her bekannt, ist allerdings nicht vorhanden. Am Beispiel des Wagens mit der Nummer 61 83 50-70 314-6 können folgende Zustände bezüglich den Vorhängen der Abteile wahrgenommen werden (**Bilder 11 und 25**):

314-6		T <sup>1</sup>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11 <sup>2</sup>	T <sup>1</sup>
Abteilseite	Vorhang oben							X				X		
	Vorhang 1/3				X		X							
	Vorhang halb	X				X				X				
	Vorhang fast unten								X		X		X	
	Vorhang unten			X										
	Liegen	X	X			X	X	X						
	Leiter	X	X			X	X	X			X			
	Sitze			X	X					X	X	X		
Gangseite Abteiltür	Vorhang auf			X									X	
	Vorhang halb auf								X		X			
	Vorhang geschlossen	X		X	X	X			X		X			

<sup>1</sup> Toilette

<sup>2</sup> Dienstabteil, zwei Räume mit Waschbecken

## Öffnen des Modells

Hinweise auf die Vorgehensweise sind nicht vorhanden. Im Gegensatz zu Modellen anderer Hersteller sind die Seitenwände samt Dach aus einem Stück. Der Wagenboden wird durch Rastnasen festgehalten. Unter Zuhilfenahme von Zahnstochern ist der Wagen zügig geöffnet (**Bilder 24 + 25**).

Halterungen für eine Innenbeleuchtung und Löcher zur Kabelführung sind nicht vorhanden. Zwar könnten Halterungen den Einbau erleichtern, allerdings blieben hier dann die «Endplattformen» unbeleuchtet.

Die beiden anderen Fahrzeuge sind nahezu baugleich. Besonders fallen bei diesen die gesickten Dächer auf. Erfreulicherweise hat A.C.M.E. sich die Mühe gemacht, die Inneneinrichtung bezüglich der Abteilgestaltung nicht identisch nachzubilden.

## «Bcz» und «D» in Schiefergrau

Auf den Liegewagen «Bcz» trifft, ausser der Farbgebung, obige Beschreibung zu (**Bilder 26 + 27**).

## Bagagliaio Tipo UIC-X im Modell

Mehr Aufwand verlangt die Nachbildung des italienischen Gepäckwagens (**Bilder 28 + 29**). Ähnlich dem Liegewagen hat das Modell vordrigerechte eine Gang- und eine Stauraumseite. Letztere ist gekennzeichnet durch acht Fenster, wobei das Toilettenfenster, wie bei den Liegewagen auch, weiss gestrichen ist. Die Gangseite hat dagegen fünf Seitenfenster, jeweils ohne die der Türen gerechnet. Dazu kommen jeweils zwei Rollo-Vorhangtüren, durch die ein schnelles Verladen von Gepäckstücken möglich ist.

Besonders markant ist die beidseitige Ausbuchtung (**Bild 30**) mit schmalen Kontrollfenstern, die einen Blick entlang des Zuges, ohne den Kopf aus einem Fenster strecken zu müssen, ermöglichen.

Der vorhandene Gang (**Bild 31**) erlaubt es, den Wagen nicht zwingend am Anfang oder Ende eines Zuges einzuröhren, so dass der Wagen inmitten der Zugreihung durchaus dem Vorbild entspricht.

Abschliessend kann gesagt werden, dass es A.C.M.E. gelungen ist, hervorragende Fahrzeuge auf die Modellgleise zu bringen.

## Welche Wünsche bleiben noch offen?

- Feine Radsätze, beidseitig profiliert, mit Rp25-Norm und schmaler Lauffläche.
- Eine hochwertige, vielleicht individuell (analog vor dem Einbau oder digital) schaltbare Innenbeleuchtung.



Bilder 26 + 27 Schiefergrauer Bcz 61 83 50-70 301-2



Bilder 28 + 29 Seitenansichten des D 51 83 95-70 073-6.



Bild 32 Re 6/6 11689 mit einem der Wagen des «Riviera-Express» von A.C.M.E.



Bild 33 Cuccette Tipo UIC-X und Bagagliaio Tipo UIC-X.



Bild 34 Sehr gut kombinierbar: Roco SBB Bcm + A.C.M.E. Bcz.

Nach der Ausstattung mit einer Innenbeleuchtung und nachdem die Familien «Preiser», «Noch» und «Merten» ihr Nachquartier bezogen haben, steht der «Reise in den Süden» oder «Norden» über die Alpen nichts mehr im Weg. 



Bild 30 Rolladentüre und Beobachtungsfenster am Bagagliaio Tipo UIC-X.



Bild 31 Inneneinrichtung des Gepäckwagens.



Bild 35 Italienischer MU-Schlafwagen von Rivarossi mit einem Liegewagen von A.C.M.E.



Original-Metallschild des «Italia-Express», eine mögliche Vorlage für ein Schild am Modell.



Bild 36 Gut vorstellbar: Mit einer Stuttgarter 110 auf der Gäubahn.

#### Quellen:

- <http://de.wikipedia.org/wiki/Riviera-Express>
- [www.reisezugwagen.eu](http://www.reisezugwagen.eu)
- [http://de.wikipedia.org/wiki/UIC-X-Wagen\\_%28DB%29](http://de.wikipedia.org/wiki/UIC-X-Wagen_%28DB%29)
- [http://de.wikipedia.org/wiki/UIC-Bauart-Bezeichnungssystem\\_%C3%BCCr\\_Reisezugwagen](http://de.wikipedia.org/wiki/UIC-Bauart-Bezeichnungssystem_%C3%BCCr_Reisezugwagen)
- [http://www.heinrich-hanke.de/eisenbahn/italien/ls/lsi\\_p\\_colorazione.htm](http://www.heinrich-hanke.de/eisenbahn/italien/ls/lsi_p_colorazione.htm)
- <http://de.wikipedia.org/wiki/UIC-Wagennummer>
- Eisenbahn-Kurier Spezial 74: Wagen für Europa

Ein Dank geht an Heinz Russenberger für die freundliche Unterstützung.



**Nr. 6/2015** (Juni 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 Dauerantrag von den LOKI-Abonnenten günstiger bezogen werden können.

#### **Abonnements, Adressänderungen, Leserservice**

Stämpfli AG, Postfach 8326, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 62 58

Fax +41 (0)31 300 63 90

leserservice@loki.ch, www.loki.ch

#### **Redaktion**

Martin v. Meyenburg

Forsterstrasse 30, CH-8044 Zürich

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

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

#### **Inseraterberatung und -disposition**

Rita Luthy

Rita Luthy, Postfach 265, CH-5036 Oberentfelden

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

Fax +41 (0)62 723 56 06

rita.luthy@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-medienervices.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 1421-2722**

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

Publizierte Inserate dürfen von Dritten wieder ganz nach 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.



## Anlagenbau

### **Waldweiher zum Zweiten**

Fred Kiener ist in der Schweizer Modellbahnszene wohlbekannt. Vor allem in der Fraktion der 0n3-er nach US-amerikanischen Vorbildern mit seiner Monarch Branch-Anlage. Beeindruckt von Helge Scholz' Waldweiher-Serie hat er ein H0e-Projekt gestartet: Mit einem Waldweiher (und kalter Milch statt Pinot Noir)!

Foto: Fred Kiener



## Porträt

### **Vom Hobby zur Modellbaufirma**

Die erste und zweite Generation der Familie Ravasini beim intensiven Eisenbahnspiel. Die heutige dritte Generation mit Fabio und Maurizio Ravasini betreibt die Firma Elettren in Marnate in der Provinz Varese. Aus den seinerzeitigen Blechbahnen in Spur 0 sind heute feine Messingmodelle geworden.

Foto: Familie Ravasini



## Reportage

### **Viel N-thusiasmus**

Bauern, so hört man bisweilen munkeln, hätten vorteilhaftere Bedingungen, wenn sie unter sich besser zusammenhalten würden. Dass solches im Modellbahnhobby funktionieren kann, zeigt sich am Beispiel der einstmal totgesagten Spur N. Der Besuch eines Modultreffens vom N-Club International.

Foto: Manfred Merz



**Ab 26. Juni 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.

# 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](mailto:leserservice@loki.ch)

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

# Elektro Power für die SBB

## Schweizer Neuheiten 2015 | HO

**märklin**  
**TRIX**

**36332 | T22390 Doppelset Ee 3/3 SBB, Vorbild bekannt als „Halbschuh“**



- Neukonstruktion
- Fein detaillierte Metallausführung
- Umfangreiche Geräuschfunktionen
- Schweizer Lichtwechsel
- Beleuchtung mit LED

**39566 | T22953 Elektrolokomotive Ce 6/8 II „Krokodil“ der SBB**



- Hochdetaillierte Metallausführung
- 2 Motoren und mfx+Decoder
- Umfangreiche Geräuschfunktionen
- Neue Besandungsanlage
- Beleuchtung mit LED

**37526 | T22246 Elektrolokomotive De 6/6 „Seetal-Krokodil“ der SBB**



- Museumsausführung als detailliertes Modell
- mfx+Decoder
- Umfangreiche Geräuschfunktionen
- Formänderungen
- Beleuchtung mit LED



Weitere Infos und alle Neuheiten 2015 finden Sie unter [www.maerklin.ch](http://www.maerklin.ch).

Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer-, und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.