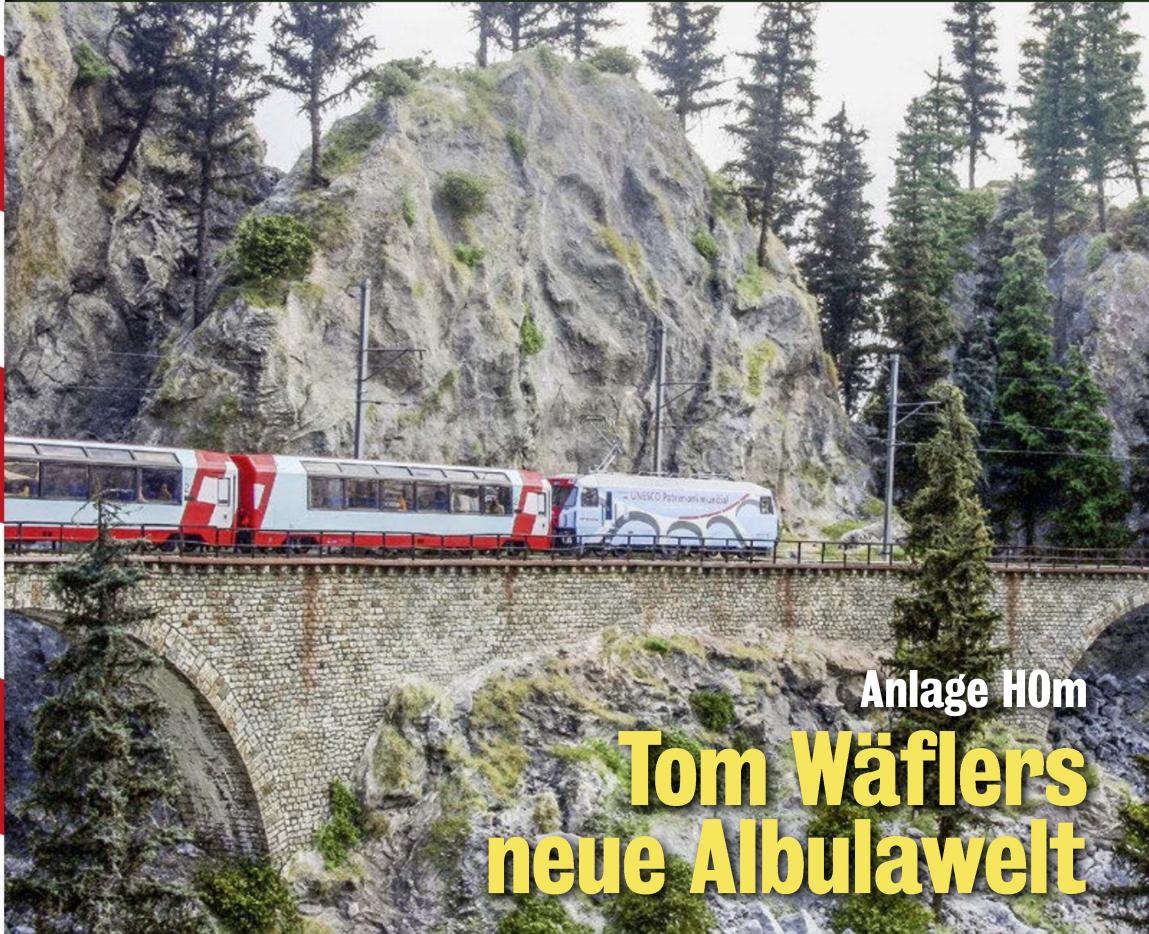


Das Schweizer Magazin für den Modellbahnhfreund



Fahrzeugtechnik

PEHO: Elektrisch leitende
Kurzkupplung für Spur N



Modellbau

Güterwagenklassiker K2
im Eigenbau für Spur 0



Modell & Vorbild

Schweizer Standardtrams
als HO-Modelle von Navemo

www.pierredominique.com

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

SPEZIALIST IN

Messing aller Marken

Fuligurex, 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 (excl. MuSt.)
Begleichung per Visa, Mastercard oder Banküberweisung (IBAN)

Tél : +33 148.60.44.84 Fax : +33 148.60.47.22
BP 49 F 93602 Aubigny sous Bois FRANCE Email : contact@pierredominique.com



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



**66. Internationale
Modelleisenbahn-
und Auto-
Occasionsbörse
in Dietikon ZH**

Samstag, 5. März 2016, 9 bis 15 Uhr
Stadthalle Dietikon/Fondli

Verkauf, Tausch von Modelleisenbahnen und -autos
Eisenbahn-Requisiten

Eintritt: Fr. 5.–/Kinder unter 16 Jahren gratis

SBB S12/Bus 306 Stadthalle/Ost – genügend Parkplätze

Modelleisenbahnen aller Spurweiten werden angeboten

Ein Besuch lohnt sich

Information: Telefon 044 740 21 80 oder 044 740 33 96

**GROSSE MODELLBAHN- UND
SPIELWARENBÖRSE AMRISWIL / TG**

Am 27. & 28. Februar 2016 im Pentorama Amriswil
Anfahrt unter www.pentorama.ch | erreichbar mit Bus und Bahn, vom Bf. ca. 5 Min.

Modelleisenbahnen, Modellautos Occasionen
und Neuware & Spielwaren aller Art

Eintritt:

Freier Eintritt



Testgleise vorhanden
Festwirtschaft mit Verpflegung an beiden Tagen

Öffnungszeiten:

Samstag, den 27.02.16 von 9:00 Uhr bis 15:00 Uhr
Sonntag, den 28.02.16 von 10:00 Uhr bis 15:00 Uhr



Organisation und weitere Informationen:

Modellbau Gruner
Thurbruggstr. 4
9215 Schönenberg / Thurgau

Telefon: 071 642 26 02
Fax: 071 642 26 03
E-Mail: modellbau-bau-gruner@bluewin.ch

SPIELWAREN REIMANN

**Wir führen fast alle
Modelleisenbahn & Zubehörfirmen**

www.spielwaren-reimann.ch

**D-78247 Hilzingen
Untere Giesswiesen 15**

15 min von Schaffhausen entfernt



**mehr
Zeit
für
mich**

Modellbau

Guido Ghiootto, Brünnlirain 9a, 4125 Riehen
Tel. 061 641 21 72, Fax 061 643 92 47
g.ghiootto@bluewin.ch

Ihr Spezialist für

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



Bitte verlangen Sie
Gratis-Unterlagen.



Fotos: Bruno Kalberer

Zeigen Sie Modellbahnkollegen Ihre Begeisterung für diese (oder ähnliche) Komposition. Am besten vor Fachpublikum. Sie erfahren dabei viel. Vor allem über Kollegen!

Gegeneinander oder Miteinander?



Massstabs-Grenzen werden kreativ und souverän überspielt.



Gestern und Heute, Dampf und Smartphone. Passt doch zusammen!



Wenn Außenstehende dann noch an der Freude teilhaben können ...

Die Frage zielt nicht auf die politische und soziale Stimmungslage ab, welche aktuell die Menschen umzutreiben scheint. Nicht primär! Denn jeder Modellbahner ist logischerweise nicht nur Teil der Modellbahnszene, sondern gleichzeitig auch ein Rädchen im riesigen Getriebe der Weltgesellschaft. Und zwar fall- und wahlweise in Mehrfachfunktion als Bürger, Wähler, Steuerzahler, Automobilist, Gutmensch, Demonstrant, Subventionsbezüger, Patient, Temposünder, Ausländer, Inländer ... Die Reihe möge jeder für sich selbst fortsetzen.

Beim Zusammenspiel all dieser Rollen, die wir im grossen Gefüge einnehmen, kommt momentan das Gefühl auf, das Gegeneinander habe etwas gar stark Oberhand gewonnen. Der Eindruck wird bestärkt dadurch, dass praktisch alle reklamieren, alle anderen setzen auf Konfrontation.

Genug der Worte zur Gesellschaft, Wechsel zur Modellbahnszene. Wie steht es denn hier mit dem Gegeneinander und Miteinander? Als «Hin-und-wieder-Foren-Mitleser» erhalte ich oft den Eindruck, etwas mehr Toleranz und Miteinander, vor allem gegenüber Andersdenkenden, den nicht dem eingeschworenen Zirkel Angehörenden, würde der ganzen Szene gut anstehen.

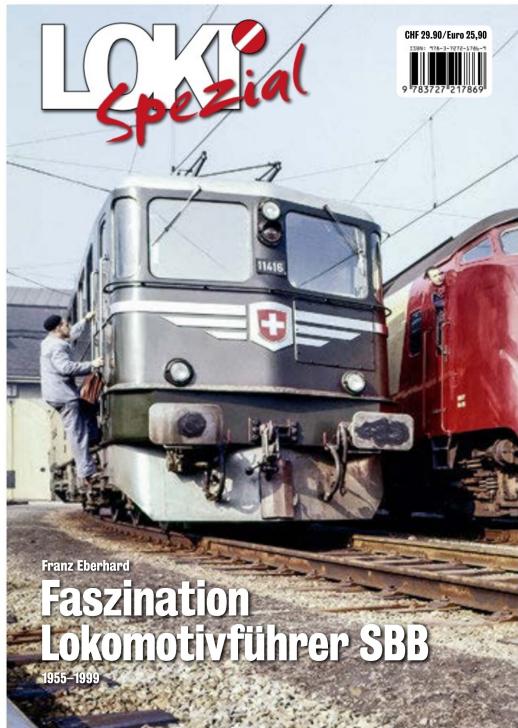
Daran erinnert wurde ich kürzlich am Karlsruher Hallendampftreffen. Eine lockere und friedliche Stimmung, ergänzt durch das Bild einer sowohl alters- wie interessemässig gut durchmischten Menschenschär. Oder wie es Stephan Kraus in seinem Bericht (Seite 58) treffend ausdrückt: «Generationsübergreifend wird ausgiebig gefachsimpelt. Massstabs- und Epochen-Grenzen werden phantasievoll, kreativ und absolut souverän überbrückt. Die Akteure haben sichtlich Spass am Spielen und die davon ausgehenden Freude verbindet die anwesenden Mitspieler zu einer spürbar glücklichen Gemeinschaft...».

Diesen Worten ist definitiv nichts mehr beizufügen.

Ich wünsche Ihnen viele Stunden in glücklicher Gemeinschaft

B. Kalberer

Faszination Lokomotivführer SBB



Umfang: 132 Seiten
Preis: CHF 29.90 / Euro 25,90
ISBN: 978-3-7272-1786-9

LOKI-Spezial Nr. 39

Lokomotiv- führer

Fakten und Hintergründe einer Lokomotivführerlaufbahn bei der SBB, als noch alte und neue Fahrzeuge, Güter- und Personenzüge zum täglichen Aufgabengebiet des Fahrpersonals gehörten.

Auszug aus dem Inhalt:

- Bubentraum Lokführer: die SBB in den 1950er-Jahren
- Die SBB als Arbeitgeber
- Vom Handwerker zum Lokomotivführer
- Berufsausübung als Lokführer ubV
- Dienstort mit ihren Lokomotiven
- Bleibende positive Erinnerungen

Bestell-Coupon

- Ich bestelle hiermit das neue LOKI-Spezial «Faszination Lokführer SBB» zum Preis von CHF 29.90 / Euro 25,90 (zuzüglich Porto und Versandkosten).
- Ich möchte in Zukunft das LOKI-Spezial automatisch zugestellt bekommen (Dauerauftrag).

Vorname

Name

Strasse/Nr:

PLZ

Ort

Telefon

E-Mail

Datum

Unterschrift

Gewünschte Zahlungsart

- Rechnung
 - Kreditkarte
 - MasterCard, Eurocard
 - VISA Card
- Nummer
- Verfalldatum

Einsenden an:

Stämpfli AG
Postfach 8362, CH-3001 Bern
Tel. +41(0)31 300 62 58
Fax +41(0)31 399 63 90
leserservice@loki.ch

LOKI
www.loki.ch



Foto: Martin v. Meyenburg

Im Rahmen eines Aktivierungsprogramms im Alterszentrum Wisli im zürcherischen Richterswil wurde eine Modellbahnanlage in Spur H0 realisiert. Die interessierten Bewohner halfen beim Bau zwar teilweise mit, das Hauptinteresse liegt jetzt am Besuch der vollendeten Bahn, die zu Träumen und zu Gesprächen anregt. **Ab Seite 14**



Foto: Peter Marriott

Auf echtes Wasser auf der Modellbahn ist in aller Regel zu verzichten, weil es namentlich etwa im Bereich von Wasserfällen nie mit der gewünschten Gischt über Felsen und Steine fällt. Wir zeigen eine Methode auf, wie man einen Wasserfall auf der Modellbahn mit synthetischen Materialien selbst darstellen kann. **Ab Seite 28**

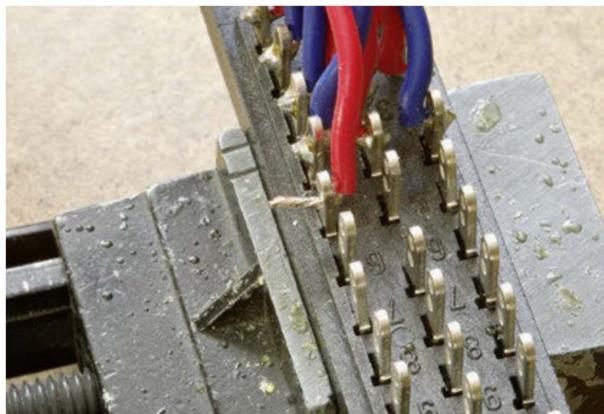


Foto: I. und M. Peter

Elektrischen Strom sieht man bekanntlich nicht, deshalb sind beim Hantieren mit ihm die Fehlermöglichkeiten vielfältiger als wenn man es beispielsweise mit sichtbaren Flüssigkeiten oder Feststoffen zu tun hat. Unser Modellbahnherrhepaar Peter nimmt sich verpolungssicheren Steckverbindungen an und liefern dazu Tipps für die Praxis. **Ab Seite 38**

Anlage 14

H0 Dreileiterbahn im Alterszentrum

Modellbahntechnik 22

Elektrisch leitende Kurzkupplung für Spur N von PEHO

Modellbau 28

Wasserfälle auf der Anlage

Anlagenbau 38

Verpolungssicheren Steckverbindungen

Modellbau 42

Gedeckter Güterwagen K2 der SBB in Spur 0 im Selbstbau (1. Teil)

Dioramenbau 46

Schussfahrt nach St. Floritz: Eisenbahn und Bobbahn, ein Winterdiorama (Teil 3)

Modellbau 54

Bevölkern von Reisezugwagen mit selbst bemalten Modellfiguren

Reportage 58

20. Echtdampf-Hallentreffen Karlsruhe

Modell & Vorbild 76

Standardtramzüge für Schweizer Städte und H0-Modelle von Navemo

Anlage 84

Tom Wäflers neue Albulawelt in H0m

Rubriken

3 Editorial 68 Bahn aktuell

6 Marktspiegel 98 Impressum

62 Szenen-News 98 Vorschau

64 Veranstaltungen

66 Börse



Titelbild



Foto: Tom Wäfler

Man muss schon ganz genau hinsehen um zu erkennen, dass es sich um eine Modellaufnahme handelt. Die Szene ist Teil von Tom Wäflers neuer H0m-Albulawelt. Neu deshalb, weil seine vor rund 10 Jahren in der LOKI vorgestellte Anlage einem bereits sehr weit gediehenen Werk Platz machen musste. **Ab Seite 84**

Marktspiegel

LaserSachen I und 0

Reiterstellwerk Konstanz



Kiss I

Silowagen für Getreide



Pünktlich nach Fahrplan lieferte Kiss Modellbahnen kurz vor Jahresende die mächtigen, vierachsigen Silowagen Uas von «Millet» und die ähnlichen Uagps von «Transcereales» und «Citas» im Maßstab 1:32 aus. Die gedeckten Wagen mit Schwerkraftentladung des Typs Uas/Uagps werden für den Transport von Lebensmitteln wie Getreide und raffiniertem Zucker eingesetzt. Sie verfügen über drei getrennte Silos mit einem gesamten Fassungsvermögen von 100 Kubikmetern, die über Dachluken beladen werden. Die Millet-Uas werden von den SBB nur angemietet und nach Bedarf eingesetzt, sie gehören nicht den SBB selber.

Der Bahnhof Konstanz in unmittelbarster Nähe zu Schweizer Grenze, gleismässig sogar teilweise landesübergreifend, mit seinem Bahnhofgebäude mit elegantem schmalen Turm, ist nach wie vor eines der Wahrzeichen der Bodenseestadt. Hier fahren DB-, SBB- und Thurno-Züge stündlich mehrmals ein und aus. Bis zum grossen Umbau vor einigen Jahren zierte seinesseits ein ausserordentlich interessantes Reiterstellwerk mit mechanischen Seilzügen zusätzlich die Bahnhofsanlage. Ersetzt wurde es durch ein elektrisches Zentralstellwerk. Das Reiterstellwerk landete nicht im Schrott, sondern wurde in Blumberg, bei der «Sauschwänzlebahn» museal wieder aufgebaut.

LaserSachen bietet jetzt in den Spuren I und 0 ein derartiges Reiterstellwerk in Bausatzform an. Der Bausatz besteht aus 1 mm

Grafikkarton, 0,4 mm Bristolkarton, MDF in verschiedenen Dicken, Sperrholz in verschiedenen Dicken, Wellpappe weiss, Folie für Fenster, 1,6 mm Reinzeichenkarton und 1 mm Messingdraht. Enthalten sind 12 Weichenspannwerke, ein Möbelset mit zwei Stühlen, einem Armsessel, Bank kurz, Bank lang, 2 Tischen und 2 Regalen. Ebenso enthalten sind eine Hebelbank, ähnlich Bauart Bruchsaal mit Verriegelungsschrank 3-fach, Verriegelungsschrank 5-fach und 21 möglichen Weichen- und Signalstellhebeln. Am Modell auf den Fotos sind die Bodenplatte gebeizt und die Stellhebel in Silber, Blau, Rot, Grün und Braun lackiert. Möbelset, Spannwerke und Hebelbank sind auch einzeln erhältlich.

Die Masse des Modells in Spur I (inkl. Treppe): L × B × H = 575 × 200 × 310 mm. Die

Preise für die Bausätze in Spur I und 0 (etwas später lieferbar) betragen:

- Reiterstellwerk Konstanz mit Hebelbank, Möbel und Spannwerken: 480,00 Euro (I), 350,00 Euro (0)
 - Hebelbank ähnlich «Bruchsaal» 65,00 Euro (I), 50,00 Euro (0)
 - Möbel 30,00 Euro (I), 20,00 (0)
 - Weichenspannwerke 9 Stück 55,00 Euro (I), 35,00 Euro (0)
- Fertigmodelle auf Anfrage.

Erhältlich direkt beim Hersteller:

LaserSachen

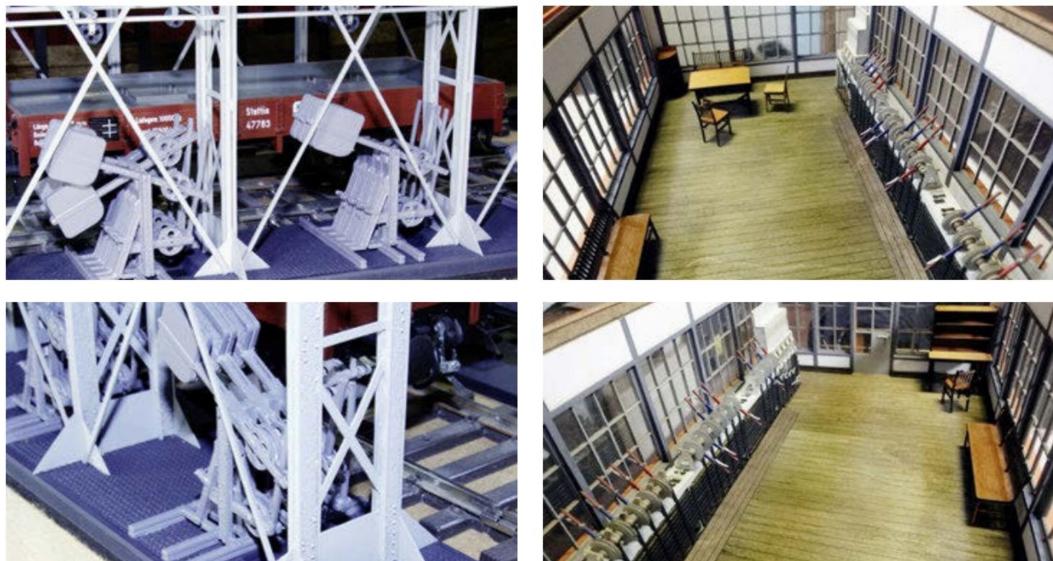
Hans Hopp, Breitestrasse 2

D-50354 Hürth

Telefon 0049 2233 20 66 31

Hans.hopp@online.de

www.lasersachen.de



Die Uas-Modelle von Kiss sind vollständig aus Metall gefertigt und kompromisslos im Massstab 1:32 ins Modell umgesetzt worden, die Uags sind Farbvarianten und basieren auf den Uas. Sie bringen ein stolzes Leergewicht von über 2500 g auf die Waage und laufen auf ringisolierten Stahlachsen. Vom Modell des Millet-Uas Wagens werden 10 verschiedene Betriebsnummern mit authentischen Revisionsdaten angeboten. Weitere 7 Varianten sind von den Uags Transcereales lieferbar. Die Modelle sind serienmäßig mit einer originalgetreuen und funktionierenden Schraubenkupplung sowie gefederten Puffern ausge-

stattet. Wer darauf angewiesen ist, eine Standard Spur 1-Kupplung an seinen Modellen zu montieren, muss den Tausch der Kupplung selber durchführen, eine Anleitung liegt bei. Die Silowagen sind ab einem

Minimalradius von 1020 mm einsetzbar und wurden in einer einmaligen und limitierten Stückzahl produziert.

Erhältlich im spezialisierten Fachhandel.



Aku HO

Spezialitäten basierend auf K3 und K2



Der J2d war eigentlich ein K3, nur erhielt er ein längeres Chassis mit 5,50 m Achsabstand. Die ersten Wagen wurden 1913 gebaut und ein grosser Teil blieb bis ca. 1980 im Bestand der SBB. Viele J2d wurden während ihrer Einsatzzeit auch umgebaut (teilweise auch in K3d). Ein Teil der J2d wurde für den Gemüse- und Früchttetransport eingesetzt und erhielten deshalb die zusätzlichen Lüfter für die Kühlung der verderblichen Waren. Auch die BLS hat von diesem Wagentyp 15 Stück gekauft (J2d 3001-3015).

Andreas Kull hat den Güterwagen in verschiedenen Varianten ins Modell umgesetzt. Ein Zweierset (Art. 1130) mit je einem J2d mit zusätzlichen Blechjalousien und Dachlüfern und einem K3d (ex J2d) mit Bremserhaus (ohne Lüfter) gibt das Vorbild um 1965, mit Eilgutzeichen unterhalb Oberkante Wagenkasten und weissem Balken wieder.

Zusätzliche, aus Messing gefräste Lüfter/Jalousien sowie Dachlüfter sind einzeln

aufgesetzt, neue Etikettenhalter aus Neusilber geätzt. Der J2d erhielt ein neues Bühnen geländer als Messing-Ätzteil und das Chassis wurde auf 5,50m Achsstand verlängert. Die aufwändige Bedruckung schliesst auch Eilgutzeichen, Zugsammelschiene (Heizleitung) und Eckzeichen mit ein.

Unter der Artikelnummer 1131 wurde das gleiche Set in Epoche IV-Ausführung mit Computerbeschriftung (ab ca. 1968) und ohne Eilgutzeichen produziert. Aus dem J2d wird ein Hh-v und aus dem K3d ein Gmr-v. Auch gehören ein Gmr-v ohne zusätzliche Lüfter in Ep. IV mit Bremserhaus und Aufschrift «Für Güter die Bahn» (Art. 1132) sowie ein Hh-v (ex J2d) mit Lüfter, ohne Bremserhaus und Aufschrift «Für Güter die Bahn» zum Angebot (Art. 1133). Letzterer besitzt auch die zusätzlichen Lüfter (Wagenkasten und Dach).

Die Modelle 1130 bis 1133 sind werkseitig ausverkauft, Termin für Neuauflage/Wiederauflage ist noch offen.

Neu ist auch ein Werkzeugwagen X der BLS. Bei diesen handelt es sich um ehemalige K2/Gk1m, welche weiter als Dienstlagen verwendet und teilweise auch entsprechend den Erfordernissen für den Bahndienst umgebaut wurden. Das AKU Basismodell 1040 BLS Güterwagen Gk1m wurde zur Darstellung eines 2003 in Därstetten/Simmental fotografierten Vorbildes wie folgt ergänzt: Chassis mit Kinematik, Wagenkästen mit zusätzlichem Fenster (Rahmen geätzt aus 0,2 mm Neusilberblech) sowie Beschriftung/Bedruckung gemäss Vorbild. Es handelt sich um eine einmalige Auflage (1040.3-F).

Erhältlich im spezialisiertem Fachhandel oder direkt bei:

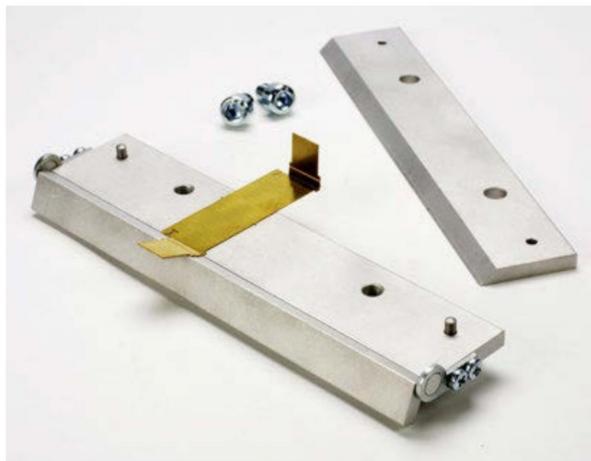
Aku Modelleisenbahnen

Bergackerweg 12, 5243 Mülligen

Tel. 056 225 23 15, Fax 056 225 28 08

info@aku-modelle.ch

www.aku-modelle.ch



Bergwerk Z – G

Biegewerkzeug

Neu im Sortiment des Zubehörherstellers Bergwerk ist ein Präzisionswerkzeug zum unkomplizierten Biegen und Abkanten von Ätzblechen und -teilen. Mit der 3D Biege- und Abkanthilfe aus gehärtetem Werkzeugstahl (Art.-Nr. mn 022) können auch lange Ätzteile wie Profile und Langträger dank des 150 mm breiten Schwenkarms spielend leicht mit nur einer Klappbewegung um bis zu 90° abgekantet werden.

Interessenten wenden sich direkt an:

Bergwerk Modellbauzubehör
Marco Bergs, Berliner Allee 69, D-47906 Kempen
Tel. +49 (0)2152-999614
info@bergwerk-modell.de
www.bergwerk-modell.de

Roth-Modell H0m

Appenzeller Triebwagen für Dieselbetrieb

Die beiden im Jahre 1929 in Betrieb genommenen dieselelektrischen Triebwagen BCFm 2/4 der AB waren Vorreiter und erregten grosse Aufmerksamkeit, war der Dieselantrieb für Eisenbahnen doch noch nicht ganz den Kinderschuhen entwachsen. Bis 1933 waren sie im normalen Streckendienst eingesetzt, nach der Elektrifikation nur noch im grösseren Stil während der Umelektrifizierung der Säntisbahn im Jahre 1948. Zum Glück blieb BCFm 2/4 56 bis heute erhalten und wird in diesem Jahr durch den Verein AG2 komplett revidiert.

Sein Bruder Nr. 55 wurde 1956 in den ABDe 2/4 48 umgebaut, welcher später an die Ballenberg-Dampfbahn verkauft und darauf abgebrochen wurde.

Felix Roth plant nun, den BCFm 2/4 als H0m-Modell in feinster Messingbauweise mit Glockenanker-Motor, Antrieb auf alle Achsen, beleuchteten Stirnlampen und auf Wunsch mit Digital-Decoder ausgerüstet zum Preis von CHF 1890.00 (Zweifarbig CHF 1980.00) anzubieten.

Folgende Ausführungen sind geplant: 1929-1933: BCFm 26, in Braun, 1933-1955:

BCFm 55 in Weinrot, 1956-1975: ABFm 55 in Rot/Beige sowie ab 1975: BCFm 56 in Braun, Museumsausführung. Die dazu passenden Wagen FZ4 und BC4 sind weiterhin erhältlich.

Die Auslieferung der Triebwagenmodelle ist für 2016/2017 vorgesehen. Unverbindliche Reservierungen, welche zur Aufteilung der Serie in die Varianten helfen, sind erbeten an:

roth@roth-modell.ch
www.roth-modell.ch





Born HO

Posthandwagen

In kleinen Stückzahlen bietet Roland Born neu in feinster Handarbeit aus Messing zusammengelötete und lackierte Modelle der typischen Posthandwagen in HO an. Es gibt sie wahlweise mit oder ohne Seitenteile, leer oder mit Beladung (fünf Pakete und Postsäcke) als Fertigmodelle:

- Posthandwagen ohne Seitenteile, ohne Ladung (9990.1-F, CHF 96.-),
- do. ohne Seitenteile, mit Ladung (9990.2-F, CHF 106.-),
- Posthandwagen mit Seitenteilen, ohne Ladung (9991.1-F, CHF 119.-)
- do. mit Seitenteilen und Ladung (9991.2-F, CHF 129.-)

Für Selbstbauer werden die Handwagen ohne Ladung auch ohne (9990.1-B) oder mit Seitenteilen (9991.1-B) zum Preis von CHF 66.- angeboten.

Interessenten wenden sich direkt an:

Modellbaustudio Born GmbH
Kluggasse 12, Postfach 1704
8640 Rapperswil
Tel. 055 211 13 03
Fax 055 210 79 03
info@modellbaustudio.ch
www.modellbaustudio.ch



LGB-RhB Ilm

Vorbildgetreue RhB-Signale

Kein moderner Bahnbetrieb kann heute noch ohne Signale sicher funktionieren. Um die Ansprüche der steigenden Zahl an Modellbahnhern mit hohen Anforderungen an die Modelltreue im Bereich von Gartenbahnen zu erfüllen, bietet LGB-RhB neu voll funktionsfähige und absolut wetterfeste Signale nach dem Vorbild der Rhätischen Bahn im Massstab 1:22,5 an.

Die aus Messing gefertigten Signale sind mit hochwertigen, wartungsfreien LED-Lichtquellen ausgerüstet. Dazu werden sie mit Fresnel-Linsen ausgestattet, die für die vorbildliche Lichtstreuung verantwortlich sind. Die Signale können über einen Decoder mit jedem beim Vorbild möglichen Fahrbegriff geschaltet werden. Je nach Decoder ist auch das typische 16 2/3 Hz-Flackern und das «Aufblenden» der Linsen möglich.

Jedes Signal kann nach den Wünschen des Kunden, individuell mit der vorbildrichtigen Signalbezeichnung beschriftet, bestellt werden. Dazu kann bei der Bestellung grösserer Mengen ein Gleisplan beigelegt werden. Die Signale werden auf Bestellung produziert und innert Monatsfrist geliefert.

Exklusiv erhältlich bei:

LGB-RhB
Matthias Kälin, Seeblickstrasse 13
8738 Uetliburg, www.lgb-rhb.ch



Trix HO

Gleichstromausführungen

Die unter Märklin erwähnte Packung mit zwei «Halbschuhen» Ee 3/3 gibt es auch als Gleichstromausführungen mit mfx/DCC-Digital-Decoder und umfangreichen Geräusche- und Lichtfunktionen (Art. 22390). Gleiches gilt für die aktuelle Museumsvariante des Seetatkrokis De 6/6 Nr. 15301 der SBB (Art. 22246).

Erhältlich im Fachhandel.



Roco HO

Alle Bahнопostwagen Z2 ausgeliefert



Bahнопost hat in der Schweiz eine lange Tradition. Bereits 1847 beförderte der erste Schweizer Zug, die «Spanisch Brölli-Bahn» Postsendungen zwischen Zürich und Baden. Erste Bahнопostwagen wurden 1857 bei der schweizerischen Nordostbahn zwischen Baden und Brugg eingesetzt. Diese waren Eigentum der schweizerischen Bahngesellschaften und wurden 1866 von der Post abgekauft. Die Bahнопostwagen entwickelten sich stetig weiter. Bereits 1857 verkehrte der erste Bahнопostwagen mit Unterwegssortierung. Ab 1946 kamen Leichtstahlwagen zum Einsatz. 1990 zählte man noch täglich 640 Bahнопostwagen auf dem Netz der SBB, doch 2004 endete die Ära der begleiteten Bahнопosttransporte.

Der Bahнопostwagen Z2 wird jeweils in einem 2er-Set angeboten, die Wagen kommen komplett zugerüstet zum Modelbahner. Bereits letztes Jahr wurden die Sets mit zwei grünen Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern der Epoche IV/V (Art.-Nr. 67180) und diejenigen mit den gelben Wagen in aktueller Epoche VI-Ausführung (76200). Die Wagensets gibt es auch in digitalen Varianten mit blinkenden Schlusslichtern (Art.-Nr. 67181 in Grün, bzw. 76201 in Gelb) sowie in digitalen, schlussblinkenden Wechselstromausführungen (67183 in Grün). Mit der anfangs Jahr ausgelieferten digitalen Dreileiter Version im aktuellen Postgelb (Nr. 76202) ist nun die ganze Serie der Postgüterwagen bei den Fachhändlern angekommen.

Weitere Auslieferungen von Neuheiten betreffen den Silowagen vom Typ Ucs der Firma Bernasconi (76760), einen zu den gelben Schienenunterhaltsfahrzeugen von Viessmann passenden, vierachsigen Rungenwagen «Onrail» (67554) und für einmal eine ganz «normale rote» Re 460, welche in analoger (73646), digitaler (73647) wie auch in digitaler Dreileiterausführung (79647) angeboten wird. Die auch hierzulande zahlreichen Freunde skandinavischer Bahnen werden Gefallen am Erzwagen Uad mit Schlussbeleuchtung (66285) der Norwegische Eisenbahngesellschaft und Privatbahn LKAB (Luossavaara Kierunavaara Aktiebolag) finden.

Erhältlich im Fachhandel.

Werner Rohr

TGV «Lyria» als Bausatz

Täglich gibt es über zwanzig direkte Eisenbahnverbindungen zwischen verschiedenen Schweizer Städten und der französischen Metropole. Dazu gründeten SNCF und SBB 2006 das gemeinsame Unternehmen Lyria, welche mit 19 Kompositionen «TGV - Lyria» diese Leistungen erbringt. So gehören inzwischen die schnittigen Hochgeschwindigkeitszüge zum vertrauten Bild auf zahlreichen SBB-Strecken.

Quasi als Geschenk zu seinem 80. Geburtstag bietet der unermüdliche Spur 0-Motivator ein letztes Mal einen Bausatz an, der ebenfalls Thema in Baukursen in Pura sein wird: Der TGV-Lyria in Spur 0. Der Bausatz (Kasten aus geätzten Messingblechen und Biegekanten, Kopf aus Galva-



forming) wird als originale, zehnteilige Komposition (Länge 4,40 m) mit zwei motorisierten Triebköpfen, sowie auch in einer gekürzten, vierteilige Version (Weltrekordfahrt 2007) mit einer Länge von etwa 2 m, jedoch nur mit einem motorisierten Triebkopf angeboten.

Es werden nur soviele Bausätze produziert, wie Bestellungen eingehen. Letzte Be-

stellmöglichkeit ist der 31.5.2016, die Auslieferung erfolgt in der 2. Jahreshälfte 2016.

Weiter Informationen und schriftliche Bestellungen direkt an:
Werner Rohr
Eisenbahnmodellbau
Bernstrasse 66, 3324 Hindelbank
Tel. 034 411 24 58

Märklin HO

Doppelpackung: Zwei Rangierloks Ee 3/3 «Halbschuh» der SBB

Von Märklin ist eine weitere Tranche mit Neuheiten an den Fachhandel ausgeliefert worden. Wie bei Schuhen üblich, nämlich paarweise, kommt als Neukonstruktion die Elektro-Rangierlokomotiven Ee 3/3, der «Halbschuh» der SBB in der Bauart aus der ersten Bauserie von 1927/28, mit Endführerhaus und Rangierbühne vorne in einem Set mit zwei Loks (Art. 36332). Eine tannengrüne Ausführung im Betriebszustand Ende 1940er/Anfang 1950er-Jahre mit Stangenpuffern trägt die Betriebsnummer 16314 und eine oxidrote Ausführung im Betriebszustand von Anfang/Mitte des 1960er-Jahre mit Stangenpuffern die Nummer 16321.

Beide Modelle sind mit Digital-Decoder mfx, umfangreichen Geräuschkontrollen,

geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse, der drei Achsen antreibt, ausgerüstet. Haftreifen, fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensig-

nal, zwei weiße Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar runden die Ausstattung ab. Die Beleuchtung ist digital umschaltbar auf Schweizer Lichtwechsel, mit einem weißen Schlusslicht sowie bei Solo fahrt auf ein rotes Schlusslicht.

Als weiteren Elektro-Oldtimer gibt es neu das Seetal Krokodil De 6/6 der SBB (Art. 37526) im aktuellen Betriebszustand als Museumslokomotive mit der Betriebsnummer 15301. Geändertes Geländer und neue Übergangsbleche, geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse, alle sechs Achsen angetrieben, Haftreifen, kurvengängiges Gelenkfahrwerk, Spieldewelt Digital-Decoder mfx+, umfangreiche Betriebs- und Geräuschkontrollen sowie die üblichen Beleuchtungsfeatures sind hier als Merkmale zu nennen. Die beiden SBB-Stangenloks gibt es auch von Trix als Gleichstrommodelle.

Als erste Variante des neu konstruierten Modells der modernen Diesellok G2000 von Vossloh haben die Göppinger die Ausführung als Am 840 003-8 im Betriebszustand um 2012 von SBB Cargo (Art.-Nr. 37202) ausgeliefert. Auch hier gehören Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschkontrollen, geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse zur Aussattung des komplett aus Metall gefertigten Modells. Alle 4 Achsen sind über Kardan angetrieben.

Den Abschluss der Dezember-Auslieferung macht der TGV POS der SNCF in der Ausführung für den Verkehr zwischen Paris und Süddeutschland (Art.Nr. 37796). Zwei Triebköpfe, ein Übergangswagen (R1) 1./2. Klasse und ein Übergangswagen (R8) 2. Klasse bilden hier den Packungsinhalt.

Erhältlich im Fachhandel.



LGB G

RhB-Allegra im Arosa-Design

Leider haben verschiedene Umstände verhindert, dass vom H0m-Allegra im äusserst stimmigen Arosa-Design, welcher von Bemo in 1:87 als Freelance-Variante produziert wurde, kein 1:1-Modell für das Rhb-Netz

realisiert wurde. Nichtsdestotrotz wusste der schmucke Zug viele Modellbahnfreunde zu begeistern. Mit dem LGB-Modell in G haben nun auch die Gartenbahner die Möglichkeit sich den Ab 8/14 im blauen Vierjahreszeitenkleid entsprechend anderen Chur-Arosa-Fahrzeugen in ihren Garten zu holen (Art.Nr. 21225). Das Modell ist ausgerüstet mit zwei zugkräftigen Bühler-Motoren, einem mfx/DCC-Sounddecoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen sowie Spitzenschein mit schaltbarem Fernlicht,

Fahrpultbeleuchtung, Führerstandsinnenbeleuchtung und vielem mehr. Die Pantographen auf den Endwagen sind ferngesteuert heb- und senkbar. Alle Wagen sind mit Metallradsätzen, der Mittelwagen ist mit Kugellagerradsätzen ausgerüstet, alle Türen lassen sich öffnen. Viele angesetzte Details (Leitungen, Steckdosen, Scheibenwischer, Antennen und Rückspiegel) vervollständigen das gelungene Erscheinungsbild.

Erhältlich im Fachhandel.





Sigg Modell HO

BT-Nostalgie-Triebwagen «TINO»

Im Jahr 1980 wurde der BT-Triebwagen BDe3/4 43 aus dem Regelverkehr genommen. Buchhalterisch ist das Fahrzeug abgeschrieben. Ab jetzt erfolgt ein umfassender Umbau des Fahrzeuges in einen Nostalgie-Triebwagen namens «TINO». Das Gepäckabteil wurde aufgehoben und verschweisst. Das grüne Farbkleid wichen den Tessiner-Farben. Oben und unten Hellgrau, in der Mitte je ein blaues und rotes Band sowie neue Außenanschrift «BODENSEE TOGGENBURG» in grosser nostalgischer weißer Schrift. Das Innere wurde zu einem

Tessiner-Grotto umgestaltet mit Granitverkleidungen an den Wänden und vollkommen neuer Sitz-Anordnung. Die neue Bezeichnung lautet Be3/4 43. Der Museums-Triebwagen wird ab jetzt für Sonderfahrten eingesetzt, oft wurden dem Fahrzeug die Amor-Express-Wagen mitgegeben.

Das Modell verfügt über einen Antrieb auf alle vier Achsen, ist eingerichtet für Ober- wie auch Unterleitungsbetrieb und weist auch Innenbeleuchtung, Innenausstattung, wechselnde Frontbeleuchtung sowie RP-25 Radsätze auf.

Auf Wunsche ist auch Wechselstrom-Ausführung sowie Digitalisierung möglich. Es wurde eine sehr kleine Anzahl TINO-Modelle gefertigt.

Erhältlich bei:

Sigg Modell, Lindstrasse 35
Postfach 2942
8400 Winterthur
Tel. 052 202 37 89
info@siggmodell.ch
www.siggmodell.ch

Proxxon Z – G

Proxxon Feinfräse FF 500

Eine wahre Schönheit im umfangreichen Proxxon Sortiment, bei der nicht nur der ambitionierte Anwender leuchtende Augen bekommt: Die Vertikalfräse FF 500. Ein bärenstarker Induktionsmotor mit 400 Watt Kraft, aber unerschütterlicher Laufruhe treibt auch grössere Fräser locker durchs Metall, und das mit sechs möglichen, praxisgerecht gewählten Drehzahlen: Umlegen der Antriebsriemen genügt.

Der Fuss besteht aus vibrationsdämpfendem Stahlguss, der massive plangefräste Kreuztisch aus Stahl ist mit drei durchgehenden T-Nuten für 8er-Normsteine versehen. An der stabilen Säule mit Schwalbenschwanzführung ist der schwenkbare Fräskopf befestigt.

Geführt wird der Schlitten zur Aufnahme des Fräskopfes auf einer Säule aus hochfestem, stranggepresstem Aluminium, die für höchste Stabilität innen geschickt verript ist. Gröszügige Verfahrwege erhöhen den Spass am Fräsen: In Z-Richtung (vertikal) 220 mm, in X-Richtung (quer) 310 mm und in Y-Richtung (tief) 100 mm. In jeder Achse ist eine langlebige und stabile Schwalbenschwanzführung vorgesehen. 0.05 mm Bearbeitungsgenauigkeit sind das überzeugende Resultat.

Erhältlich im Fachhandel;
geschenkt bei Railroadshop.ch

Feinfräse FF 500 PROXXON

WWW.RAILROADSHOP.CH
Modellbahnzubehör für H0/H0m

Kleine HO Märklinbahn im Alterszentrum Wisli in Richterswil

Im Alter aktiv

Im Seniorenalter auch im Geiste aktiv bleiben, das ist die Devise der heutigen Altersbetreuung in Zentren, in denen Teile der heute immer älter werdenden Mitglieder unserer Gesellschaft verbringen. Eine ausgestaltete Modellbahn am Beispiel von Richterswil kann hier einen kleinen Beitrag leisten.



Der betagte Rote Pfeil von Hag macht sich
auch heute noch gut auf einer Modellbahn.



Wislital



Die auch schon vor recht langer Zeit konstruierte Be 6/8^{III} von Märklin zieht hier ihrer Runden mit einem Kieszug.



Dieses Krokodil löste vor etwa 40 Jahren die legendäre alte und überdimensionierte 3015 aus dem Hause Märklin ab.

Von Martin v. Meyenburg

Unsere Gesellschaft wird rein an Jahren gemessen immer älter. Der allgemeine Trend, das Seniorenalter möglichst lange in der eigenen Wohnung zu genießen, führt seit einiger Zeit dazu, dass die Bewohner von Alterszentren bei ihrem Eintritt immer älter werden und damit in aller

Regel auch weniger mobil. Es ist aber das erklärte Ziel, auch für die Zeit in Alterszentren den Bewohnern das Aktivbleiben möglichst ans Herz zu legen. Dass dies gelingen kann, darüber ist Doris Nufer, die Leiterin Aktivierung im Alterszentrum Wisli in Richterswil am Zürichsee felsen-

fest überzeugt. Dass es jedoch für die Bewohner eine grosse Herausforderung ist, die immer älter werdenden Menschen aktiv zu halten, ist ebenso klar. So ist es etwa heute viel schwieriger geworden, die Feinmotorik der alten Leute zu reaktivieren, etwa mit Basteln und anderen manuellen Tätigkei-



Die Kleinanlage umfasst alle Elemente einer traditionellen Modellbahnanlage, so auch den mit der Seilbahn erschlossenen Berg.



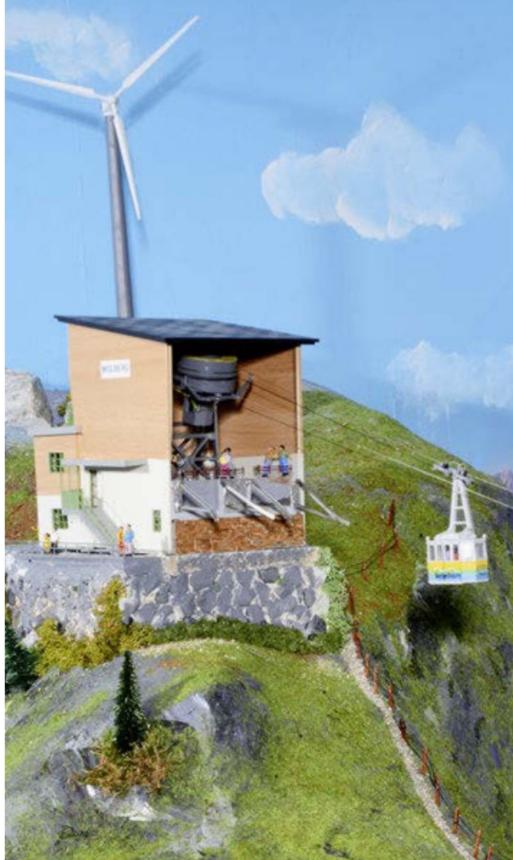
Die Re 4/4^{IV} der SBB wurde nur gerade in einer Kleinserie mit 4 Prototypen gebaut, eine Serienbestellung blieb aber aus.



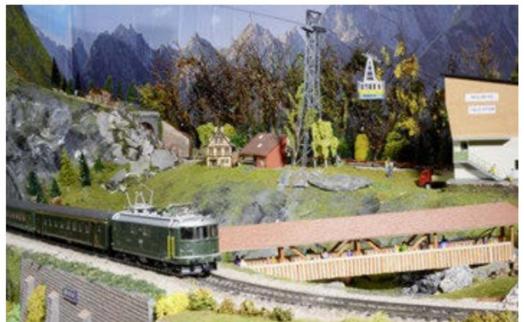
Eine fast komplett Ansicht der Modellbahnanlage, die sich die Senioren in Richterswil immer wieder ansehen können.



Sicht aus der Gebirgsgegend auf Bahnhof, die Streckenführung auf der mittleren Ebene und die Talstation der Luftseilbahn.



Die Kabine der Luftseilbahn hat demnächst die Bergstation erreicht.



Eine klassische Schnellzugkomposition der 1970er-Jahre.



Die Detailausgestaltung erfolgte teils mit den Bewohnern des Zentrums.



Für ältere Leute ist die Re 4/4 I die klassische Schnellzuglok der SBB schlechthin, die in den 1950er-Jahren den Aufbruch in die Moderne markierte.

ten, auf die noch vor Jahren das Hauptaumerk gerichtet war.

Es sei aber auch sehr wichtig, die geistigen Aktivitäten zu wecken oder aufrecht zu halten. Und da erstaunt es nicht, wenn in den Räumen im Wisli eine betriebsbereite Modellbahn steht, die in erster Linie nicht

durch die Senioren errichtet wurde. Sie ist in regelmässigen Abständen in Betrieb zu sehen und regt die Besucher an, sich an früher an ihre Reisen und an die Landschaften zu erinnern und davon zu erzählen. Das hält aber wach, auch wenn Hände und ihre Feinmotorik nicht mehr ganz intakt sind.

Anlage im Alterszentrum

In der Dezemberausgabe in LOKI 12/2015, S. 16 ff., stellten wir die H0-Anlage von Franz Pardon vor. Neben seinen Modellbahnaktivitäten ist Franz Pardon seit seiner Pensionierung oft auf Achse unterwegs in den Urlaub, vielfach auch mit seinem



Das Krokodil mit seinem Kieszug verlässt gerade die obere Kehrschlaufe und macht sich jetzt auf Talfahrt hinunter zum Bahnhof.

Capmer. So wollte es eines Tages, als man auf einem Campingplatz mit «Artgenossen» ins Gespräch kam und sich über Neigungen und Erlebtes unterhielt, eine durchaus nicht dümmste Verrichtung auch in Urlaubszeiten. Wie der Zufall es so wollte, traf Franz Pardon eine frühere Mitarbeiterin, die im Alterszentrum Wisli in Richterswil beschäftigt war. Man habe da Material für eine zu errichtende Modellbahn erhalten, es werde auch etwas gemacht, aber

ein «Profi» vom Schlag des Franz Pardon könnte da doch mal ein Auge darauf werfen. In der Folge entwickelte sich eine intensive Mitarbeit für den Aufbau der geplanten Anlage, die aber kurzerhand neu aufgebaut wurde.

Dem Aufruf in der Wislipost, dem Publicationsorgan des Richterswiler Alterszentrums, man suche Material für eine Modellbahn, wurde tatsächlich entsprochen. Nur eben, bei der Umsetzung der Aufbauidee

kam es zum Stottern. Da kam Franz Pardons Hilfe gerade richtig. Die ganze Geschichte sollte möglichst einfach sein im Konzept, komplizierte Betriebsabläufe eigneten sich kaum für ein derartiges Unterfangen.

Einfaches Konzept

Der Gleisplan sollte also möglichst einfach aufgebaut sein, jedoch so landschaftlich «versteckt» werden, dass die ganze Anlage



Ein Bergchalet erinnert vielleicht an Urlaube im Gebirge.



Ein richtiges Brückennmotiv durfte in keinem Fall fehlen.



Dieser Schnellzug aus den 1980er-Jahren ist auch schon längst Geschichte auf dem richtigen Netz der SBB.

doch einen betrieblichen Sinn macht. So sah man einen einspurigen «Hundeknochen» mit je einer Ausweichstelle in den Kehrschläufen und einem Bahnhof in der Hauptebene vor.

Das vorhandene Material wurde durch weitere Komponenten für die Realisierung des Vorhabens ergänzt. Es stellte sich dann auch heraus, dass die Senioren an den angesagten Bautagen eher als Zuschauer amten als sich aktiv zu betätigen. Ausnah-

men bestätigten die Regel. Und auch so war und ist die Idee an sich aufgegangen. Man unterhielt sich und schwelgte in Erinnerungen über Reisen und die Eisenbahn.

Im Frühjahr 2015 konnte die Anlage fertig gestellt und eingeweiht werden. Seither wird in der Regel an jedem zweiten Dienstag im Monat, jeweils am Nachmittag Betrieb gemacht. Unterschiedlich lang oder auch nur für kürzere Zeit, verfolgen dann die Besucher aus dem Alterszentrum das

Geschehen auf der Modellbahn und kommentieren es auch, gepaart mit immer wieder aufkommenden Erinnerungen an die Vergangenheit, Erinnerungen, die sie auch austauschen und so in ihrem Geiste wach bleiben. Es sei auch schon vorgekommen, dass Besucher beim Träumen von früher eingeschlafen seien. Franz Pardon stört auch das überhaupt nicht. So ist das Projekt einstweilen zum vollen Erfolg geworden, was will man noch mehr! ☺



Die magnetischen sowie elektrisch leitenden Kurzkupplungsköpfe von PEHO als verbindendes Element zwischen den Loks und den Wagen des HVZ.

Elektrisch leitende Kurzkupplung für Spur N von PEHO

Fleischmanns HVZ-Modell crashoptimiert

Der markante Pendelzug mit den beiden LION-Loks an den Zugenden macht auch im Modell eine sehr gute Figur. Dann nämlich, wenn er elegant über die Anlage fährt. Im Analogbetrieb oder auch digital ist es dann bei stromlosen Abschnitten mit dieser imposanten Erscheinung schlagartig vorbei: Zwei Loks und dazwischen Wagen in loser Aufschüttung. Davor schützt Peter Horns pfiffige Kupplung.

Von Manfred Merz (Text und Fotos)

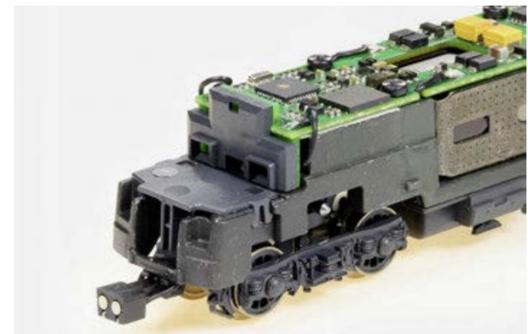
Wor über einem Jahr brachte Fleischmann das Modell des Doppelstock-Hauptverkehrszeit-Entlastungszugs HVZ des Zürcher Verkehrsverbunds ZVV mit den LION Re 420 auf den Markt. Es gibt zwei Packungen, in jeder Packung liegen drei SBB Doppelstockwagen im attraktiven ZVV-Outfit und eine LION Re 420. Mit den beiden Packungen zusammen lässt sich ein vorbildgetreuer 8-teiliger HVZ-Zug zusammenstellen, wobei dann alle Wagen und auch die Loks unterschiedliche Betriebsnummern aufweisen. Mit zwei zusätzlich erhältlichen Wagenpackungen mit jeweils



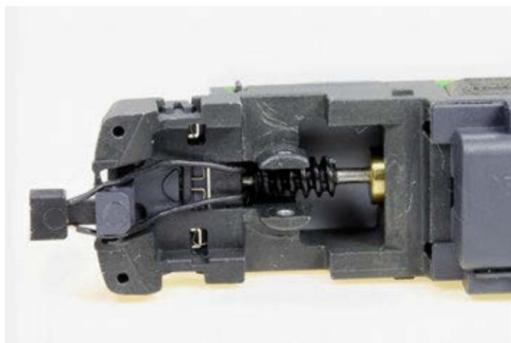
Die Fleischmann LION Re 420 des HVZ, hier noch mit ihren original Spur N Normkupplungsköpfen.



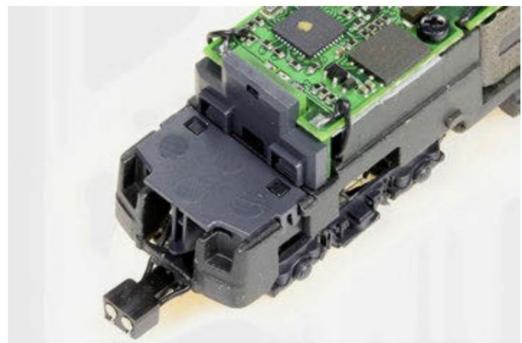
Das Lokgehäuse ist abgenommen, der PEHO Kupplungskopf ist in den ...



... N-Normaufnahmeschacht eingesteckt und die beiden Kabel sicher verlegt.



Das abgenommene Drehgestell zeigt die klemmsichere Verlegung der beiden ...



... dünnen Kupplungs-Litzen hoch zur Hauptplatine des Fleischmann-Modells.

zwei Doppelstock-Wagen lässt sich gar eine 12-teilige HVZ-Garnitur bilden. So entsteht eine, auch für N-Verhältnisse sehr imposante Zug-Erscheinung, die auf jeder Anlage für einen entsprechenden «Blickfang» sorgt.

So weit so gut: Technisch betrachtet steht damit ein Zug auf der Anlage, bestehend aus sechs, beziehungswise zehn Doppelstockwagen mit jeweils vorne und hinten einer voll funktionsfähigen, eigenständigen Lok. Zwei Loks mit eigener Fahrstromaufnahme, eigenem Antrieb und damit eigener Dynamik, dazwischen sechs bzw. zehn Wagen (!). Spätestens dann, wenn man sich diese Konstellation so richtig verinnerlicht hat, beginnen sich die Nackenhaare des erfahrenen Modelleisenbahners leicht zu kräuseln und er fragt sich unweigerlich: Geht das denn auch gut?

Der Digitalfahrer hat es vergleichsweise einfach. Er muss nur dafür sorgen, dass die beiden N-Maschinen gleichmäßig laufen, dafür hilft ggf. die entsprechende Einstellung der Geschwindigkeits-CV's (CV 5 und CV 6). Mit derselben Adresse versehen oder als Mehrfachtraktion lässt sich auch die lange HVZ-Garnitur gut und sicher auf der Anlage beherrschen. Probleme gibt es aller-

dings wenn die vordere Lok in einen spannungslosen Gleisabschnitt gerät, sie bleibt dann unvermittelt stehen, während die hintere, noch unter Fahrspannung stehende, munter weiter schiebt. Eine «Modelleisenbahnkatastrophe» grösseren Ausmasses ist vorprogrammiert, die vergleichsweise leichten Wagen liegen kreuz und quer zwischen den beiden Loks.

Spannungslose Gleisabschnitte gehören beim Analogfahrer vom Prinzip her bedingt zum «Programm», so zum Beispiel vor Rot zeigenden Signalen und in Halteabschnitten jeder Art. Müssen deshalb auch Modelleisenbahnkatastrophen grösseren Ausmasses zum alltäglichen «Programm» des Analogfahrers gehören? Nein!

Die Lösung für «Analoga» und «Digitala» ist es, jeweils nur die vordere Lok den Fahrstrom aufnehmen zu lassen, die Spannung durch den kompletten Zug hindurch zu leiten und damit die hintere Lok zu versorgen.

Möglich macht dies die neue magnetische, elektrisch leitende Kurzkupplung von PEHO. Diese ist seit Kurzem auf dem Markt und erfuhr in der LOKI-Redaktion eine der ersten harten Bewährungsproben.

Was bereit liegen soll

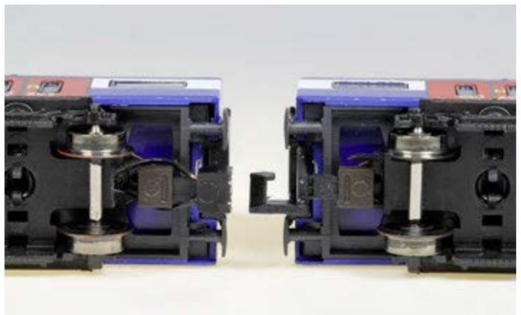
- Set 1 und Set 2 SBB HVZ-Züge (Artikelnummern 734006 und 734007 analog oder 734076 und 734077 digital/Sound) von Fleischmann (Eventuell eine Ergänzungspackung zum zehnteiligen Zug).
- 7 bzw. 11 Paar magnetische, elektrisch leitende Kurzkupplungsköpfe (Artikelnummer 330) von PEHO.
- Etwas Klingeldraht, 0,75 mm²,
- Teroson Karosseriedichtband,
- Bohrlöbchen, Bohrer 0,8 mm,
- feine Schraubendreher (Schlitz), Pinzette, ein guter Seitenschneider, Schere, usw.,
- ein guter Lötkolben, besser eine Lötkontakt sowie
- wie immer etwas Zeit, Lust und in diesem Fall, wegen der Grösse des Projektes auch noch eine Portion Durchhaltevermögen.

Vorbereitung

Natürlich sollten die beiden Loks bereits vor dem Umbau einwandfrei laufen. Solange die hintere Lok ihre eigene Fahrstromaufnahme noch besitzt sollte die digitale Geschwindigkeits-Synchronisation stattfinden (CV 5 und CV 6). Analogfahrer



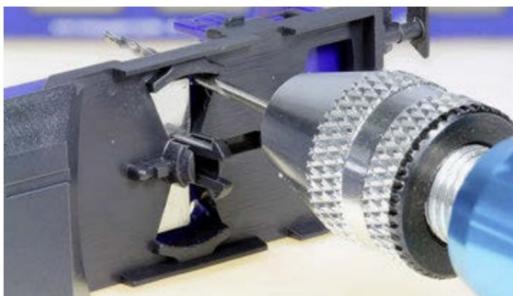
Die Doppelstockwagen mit der PEHO-Kupplung (links) und der Original ...



... N-Normkupplung (rechts) mit den kleinen Änderungen am Drehgestell.



Dank priffig gemacht Klipp- und Rastverbindungen geschieht die Zerlegung der Fleischmann Wagen ohne grossen Aufwand und Werkzeug.



Mit Bohrklobchen und 0,8 mm Bohrer wird der Weg für die Kupplungslitzen ...



... ins Wageninnere geschaffen, achten Sie dabei auf die Kupplungskinematik.

können hier nur auf geringe Fertigungstoleranzen hoffen. In der Regel dürften die beiden Modelle bereits von Haus aus nicht allzu sehr differieren. Die Kinematik der Loks und der Wagen müssen absolut leichtgängig sein, sie dürfen auf keinen Fall klemmen.

Umbau der Lokomotiven

Durch leichtes seitliche Spreizen können die Lokgehäuse gelöst und nach oben abgenommen werden. Die Drehgestelle werden durch je einen Stift am Chassis gehalten.

Diesen Stift seitlich herausschieben und dann das Drehgestell nach unten herausfödeln. Achten Sie dabei auf das Stirnrad. Nach Herausdrehen der vier Befestigungsschrauben kann die Hauptplatine abgenommen werden. Bei der digitalen Soundvariante müssen noch die beiden Litzen zum Lautsprecher abgelötet werden. Bei den digitalen Re 420 befinden sich auf der Platine ganz vorne/aussen zwei Löt punkte. Diese entsprechen dem rechten und dem linken Gleisanschluss. Auf diese Lok-Seite kommt auch die neue strom-

leitende Kupplung. Diese wird dank des Norm-Kupplungsschachtes (NEM 355) lediglich eingesteckt. Die beiden Litzen werden durch den Schienenräumer hindurch und vor der Antriebsschnecke rechts und links an der Motorwelle vorbei nach oben gefädelt. Die beiden Litzen werden oben direkt am Chassis anliegend hinter der Beleuchtungsplatine zu den oben genannten Löt punkten auf der Hauptplatine geführt. Vor den Löt punkten empfiehlt es sich eine kleine Schlaufe für den Längenausgleich vorzusehen.

Beim Zusammenbau achten Sie bitte auf eine sorgsame Kabelverlegung, nicht zu lang und nicht zu kurz, die Kupplung muss leicht zu schwenken und das Drehgestell leicht zu bewegen sein.

Mit der zweiten, später hinteren Lok verfahren Sie bitte genau so, gehen aber noch einen Schritt weiter in dem Sie die Fahrstroomaufnahme «blinden». Dazu wird einfach auf die Schleiferbahnen unter der Hauptplatine ein Stück Isolierband oder Tesafilm geklebt. Dieser «Eingriff» kann gegebenenfalls jederzeit wieder rückgängig gemacht werden, verhindert aber sehr wirkungsvoll die Stromübertragung von den Drehgestellen auf die Hauptplatine. Das «rabiate» Wegschneiden der Radschleifer ist hier nicht empfehlenswert.

Nach dem Zusammenbau ist die hintere Lok nur noch zusammen mit der vorderen «lebensfähig». Bei der Digitalvariante ist nun noch zu beachten, dass die beiden Maschinen Rücken an Rücken laufen, die Fahrtrichtung dadurch gegensätzlich ist. Bei der vorderen Lok muss daher die Fahrtrichtung digital umgekehrt werden, dafür

darf aber nur diese Lok alleine auf dem Programmiergleis stehen. Nach dieser digitalen Prozedur können beide Maschinen als «Zwillinge» betrieben werden, wobei nur die vordere den Fahrstrom aufnimmt – bitte überprüfen Sie das. Sie werden feststellen; auch die Spitzensignale lassen sich nun richtig beeinflussen und so zum Beispiel die Spitzens-Signale zur zugzugwandten Seite abschalten. Da die beiden Loks in der Regel immer miteinander unterwegs sind, empfiehlt sich die Vergabe einer gemeinsamen Digitaladresse.

Wir haben die beiden Loks so zusammen auf die Anlage gestellt und sind ausgiebig mit dieser «Mehrfachtraktion» Probe gefahren. Nur die vordere Lok fährt bis in den Halteabschnitt hinein während die hintere noch ausserhalb stehen bleibt. Wenn alles so funktioniert, folgt der Umbau der Wagen – Einer nach dem Anderen.

Der Umbau der Wagen

Zunächst wird das Wagengehäuse und die Drehgestelle abgenommen. Mit einem Bohrer-Klöbchen und einem 0,8 mm Bohrer

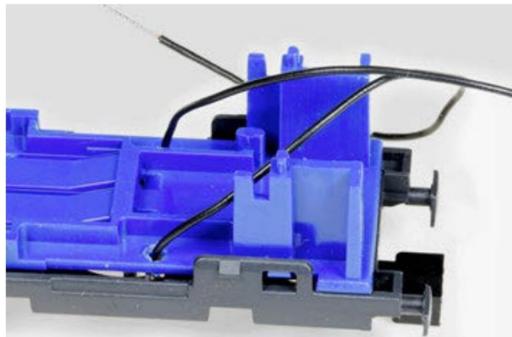
werden im Bereich der Schleiferbahnen der Innenbeleuchtung ganz aussen zwei Bohrungen gesetzt. Nach dem Einstecken der PEHO-Kupplung werden die beiden Litzen durch die Bohrungen hindurch ins Wagenninnere geführt. Jeweils hinten und vorne an den Wagen befinden sich von Haus aus die Aufnahmen für die Innenbeleuchtung. Dort werden kurze, ca. 12 mm lange Stücke eines 0,75 mm Klingeldrahtes, an welchen zuvor die Litzen angelötet wurden, eingedeckt. Für sicheren Halt und gegenseitige Isolierung sorgt anschliessend ein kleiner Klecks des universal verwendbaren Teroson Karosseriedichtbandes. Die Litzen werden so gekürzt und am Wagenboden X-förmig verlegt, dass sie weder das Drehgestell noch die Kupplung im Schwenken behindern. Vor dem Einbau der Drehgestelle wird mit einem beherzten Schnitt die kleine Gabel, die im Originalzustand in die Kupplungsaufnahme greift, entfernt. Das gleiche Prozedere wird auf der anderen Seite durchgeführt und der Wagen kann zusammengebaut und im Fahrbetrieb eingesetzt werden.



Die magnetischen, elektrisch leitenden PEHO-Kupplungsköpfe werden ...



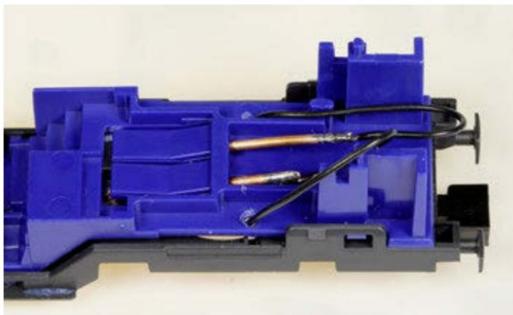
... paarweise geliefert und passen 1:1 in den Normschacht nahe NEM 355.



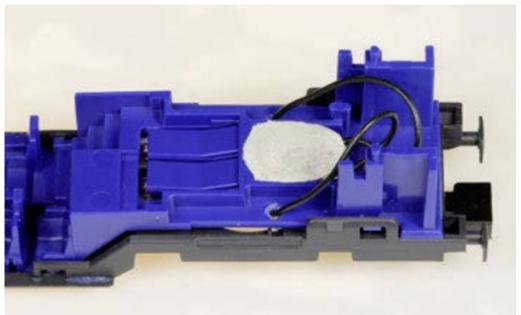
Die Kupplungslitzen werden nach innen geführt, entsprechend gekürzt ...



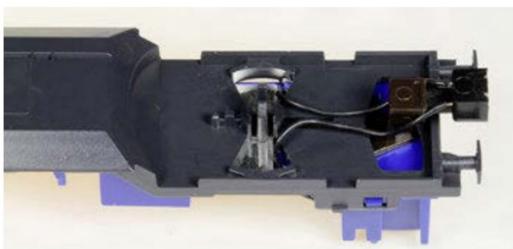
... und mit einem ca. 12 mm langen Stück Kupferdraht (0,75 mm²) verlötet.



Die so vorbereiteten Litzen werden in die Öffnungen für die Fleischmann- ...



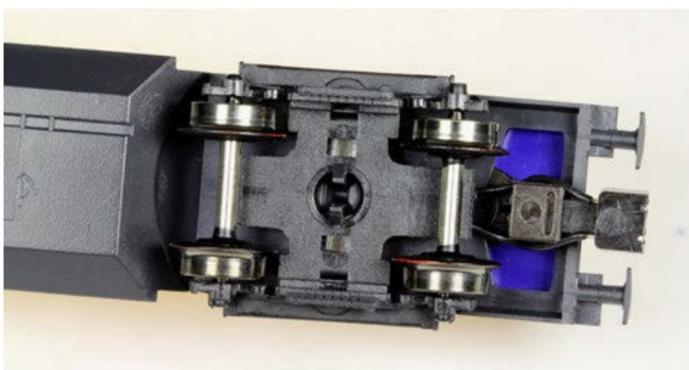
... Innenbeleuchtung gesteckt. So ergibt sich die elektrische Verbindung.



Sehr wichtig ist die saubere Verlegung der beiden Litzen am Wagenboden.



Die «Gabeln» an den Drehgestellen braucht es nicht mehr, also weg damit!



So haben die beiden Kupplungslitzen auch genügend Freiraum, um klemmfrei schwenken zu können.

Eine Funktionsprüfung der Arbeit erfolgt durch Einfügen des umgebauten Wagens zwischen die beiden bereitstehenden Loks. Die hintere Lok erhält nun ihre Fahrspannung durch den angehängten Wagen hindurch von der vorderen...

Die Probefahrten

Wir haben den langsam wachsenden Zug während der Umbauten der anderen Wagen nahezu permanent laufen lassen. Etwas Stehenbleiben oder Entgleisungen konnte so den einzelnen Wagen leicht zugeordnet und die Ursache auch gleich behoben werden. Außerdem hat man so (idealerweise) nach jedem umgebauten Wagen ein kleines Erfolgserlebnis – juhu!

Fazit und Einsatz

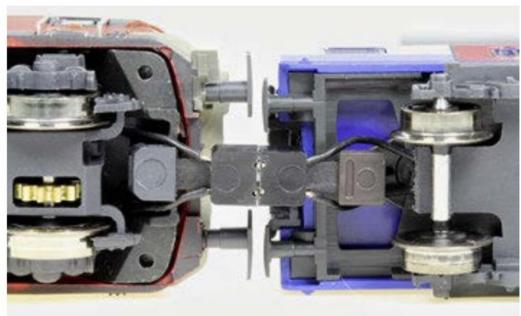
Der umgebauten Zug ist nun, egal ob analog oder auch digital, ohne Schweiss auf der Stirn haben zu müssen, einsatzbereit. Auch der 12-teilige Zug bleibt so umgebaut richtig ohne Wagenchaos zu verursachen in spannungslosen Abschnitten stehen. Dieser «Effekt» ist nur einer von vielen möglichen Vorteilen der Kupplung. So können durch zusätzlichen Einbau von Radschleifern (von vorne beginnend, nicht länger als der kürzeste Halteabschnitt) in die Wagen die Fahrstromaufnahme der Zuges perfektioniert werden. Dies nur um einen weiteren Vorteil zu nennen. Die PEHO-Kupplung



Nach einem ersten Funktionstest kann der Doppelstockwagen wieder zusammengebaut werden.



Neben der sicheren mechanischen sowie elektrischen Verbindung des ...



... HVZ-Zuges, ergibt sich fast automatisch ein kurzer Fahrzeugabstand.

hält dabei sehr zuverlässig und überträgt die mechanischen Kräfte sowie die Fahrspannung absolut zuverlässig. Dabei ist der Kuppelabstand eben so klein wie mit einer handelsüblichen Kurzkupplung. Der Clou ist; die Dinger kuppeln auch zuverlässig in Kurven.

Wir haben die komplette LOKI-Testanlage ohne Probleme befahren können. Dabei wurden die provokativ engen S-Kurven genauso bewältigt wie happige Steigungen.

Die magnetische, elektrisch leitende Kurzkupplung von Peter Horn (PEHO) eröffnet nun auch in 1 zu 160 ungeahnte Möglichkeiten. Ein 14-teiliger ICE, vorne und hinten motorisiert. Wendezüge mit Steuerwagen voraus, 100% «wasserdichte» Fahrstromaufnahme durch Fahrstromaufnahme aller Räder im Zug, kein Flackern der Innenbeleuchtung, keine Aussetzer im Sound, und, und, und – träum, träum ... Wir werden berichten.



Die Situation nach dem Umbau von unten betrachtet zeigt den freien Schwenkbereich der Litzen.



So gerüstet kann der Fleischmann HVZ «crashoptimiert» wieder eingesetzt werden und erzeugt dabei auch noch ein schönes, geschlossenes Zugbild.

Wasserbaumethoden für die Modellbahn (Teil 2)

Wasserfälle

Im Anschluss an unsere Anleitungen zur Darstellung von Wasser auf der Modellbahn (LOKI 1/2016, S. 52 ff.) zeigt uns Peter Marriott die Darstellung von Wasserfällen, wie sie oft in unseren Bergen vorkommen.



Die Partie mit einem fertigen Wasserfall.
Man kann fast das Wasser fallen hören.



Diese 4 Produkte sind ideal für die Wasserfalldarstellung. Material von Deluxe Materials, Faller, NOCH und Woodland Scenics.



Man verwendet eine nicht klebende Oberfläche, um die Strukturen der fallenden Wassermassen zu formen.



Faller Premium Wasser-Effekt und Woodland Scenics Wassereffekte sind beide milchig flüssige Massen, die man aus den Plastikflaschen drückt.



Deluxe Materials Making Waves ist eine dickflüssige milchige Masse, die mit einem Holzstäbchen geformt werden kann, wenn die Masse noch feucht ist. Nach dem Trocknen ist sie durchsichtig.



Verschiedene Formen von Wassereffekten, die nach dem Trocknen durchsichtig werden.



Der erste Wasserfall, den ich machte, ist 11 cm hoch und 5 cm breit. Er wurde aus Material von Woodland Scenics gebaut.



Von Peter Marriott (Originaltext in Englisch)

Wir Modellbauer und Modellbahner sind glücklich über eine hohe Fülle von Produkten der Zubehörindustrie, die uns helfen, Seen, Flüsse, Wasserfälle und andere Wasserläufe darzustellen. Unter diesen Herstellern sind Busch, Deluxe Materials, Faller, Heico Modell, Heki, Noch und Woodland Scenics zu nennen.

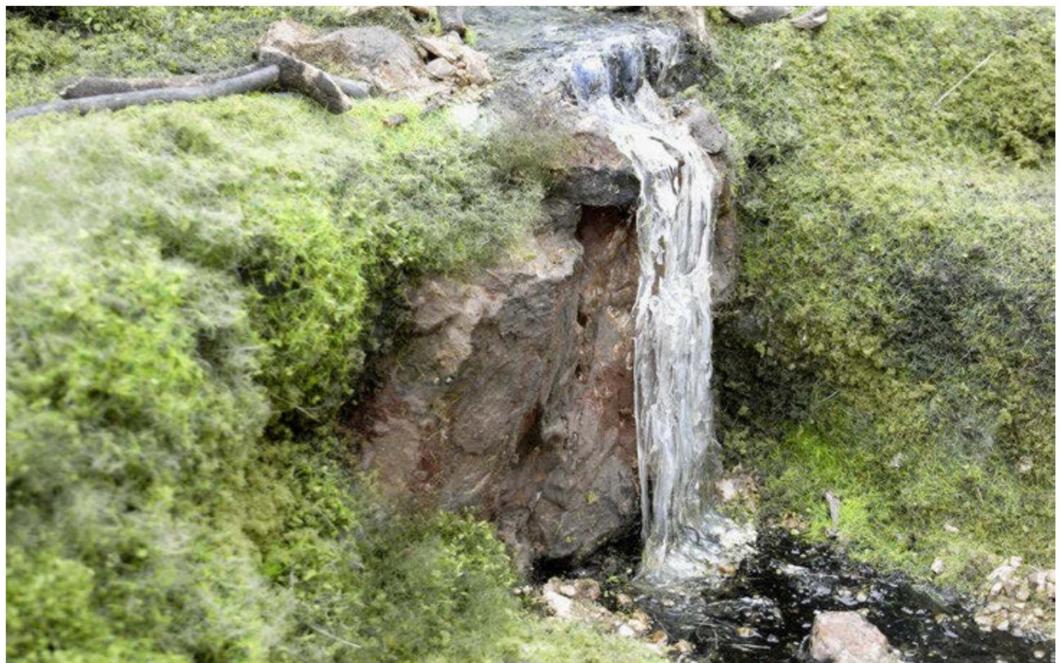
Ein Wasserfall ist meist da anzutreffen, wo ein Bach oder Fluss über Felsformationen führt, die Höhenübergänge im Gelände darstellen. Verschiedene Wasserfälle in Gebirgs- und Hügelregionen, da wo die Erosion im Gelände rasch vorankommt, können ihre Form im Laufe der Zeiten verändern. Über viele Jahre hinweg werden die Kanten oben fester, so dass das Wasser gleichmäßig fällt und unten wie in einem Becken landet. Normalerweise wird der Wasserstrom weiter und weniger tief oben an der Kante, bevor das Wasser in die Tiefe fällt.

Der Rheinfall bei Schaffhausen ist einer der breitesten Wasserfälle in Europa mit 150 m Breite und 23 m Höhenunterschied. Dann gibt es 72 Wasserfälle im Lauterbrunnen, der berühmteste ist der Staubbachfall, der 300 m fällt und damit der höchste Wasserfall in Europa ist.

Wasserfälle im Modell

Am oberen Ende eines Wasserfalls stelle ich die Kantenpartie eines Flusses oder Baches mit Gips her und färbe den Grund des Baches mit schwarzer Acrylfarbe und helleren Farben in der Nähe der Ufer, um die Tiefe des Wassers anzudeuten. Mit Klebstoff fixiere ich Streumaterial und Grasfasern entlang der Ufer sowie kleine Steine. Kleine Zweige von Woodland Scenics imitieren Treibholz oben und unten im Wasserfall.

Beim oberen Ende des Wasserfalls formte ich die Struktur mit Wassereffekten, die ich mit etwas mehr Flüssigmasse machte. Das Resultat zeigt, dass das Wasser von oben nach unten fällt.



Die Felswand wurde aus Material von Woodland Scenics gemacht mit anschliessender Einfärbung mit Acrylfarben. Kleine Zweige und Felsstücke wurden an den Seiten des Baches und beim Wasserfall gestreut.



Dieser Wasserfall ist unter einer Brücke von Kibri angeordnet. Hier passiert gerade einen ÖBB-Lok 2016.

Die «Rückwand» des breiteren Wasserfalls in unseren begleitenden Illustrationen wurde aus zwei Felsteilen aus dem Versuchsset von Woodland Scenics mit einer Giessform mit in Wasser gelöstem Pulver gemacht. Diese Teile wurden sozusagen beschmutzt mit verdünnter Acrylfarbe aus verschiedenen hellen Farbtönen. Ich befestigte diese Teile auf dem Holzuntergrund mit Klebstoff und bevor der Klebstoff fest war, formte ich die Kanten in die Landschaft hinein mit zusätzlicher Felsmasse. Nach dem Trocknen wurde die Partie mit günstiger Farbe eingefärbt. Nach dem Trocknen der Farbe strich ich PVA-Klebstoff auf und brachte verschiedene Streumaterialien ein. Ich verwendete anschliessend Wasserimitation von Woodland Scenics für die Darstellung des Wasserlaufes oben und unterhalb des Wasserfalls. Ich brachte dieses Wasserimitat in drei Schichten verteilt über mehrere Tage ein. Die Sache trocknet wesentlich schneller, wenn die Temperatur höher ist in der warmen Jahreszeit.



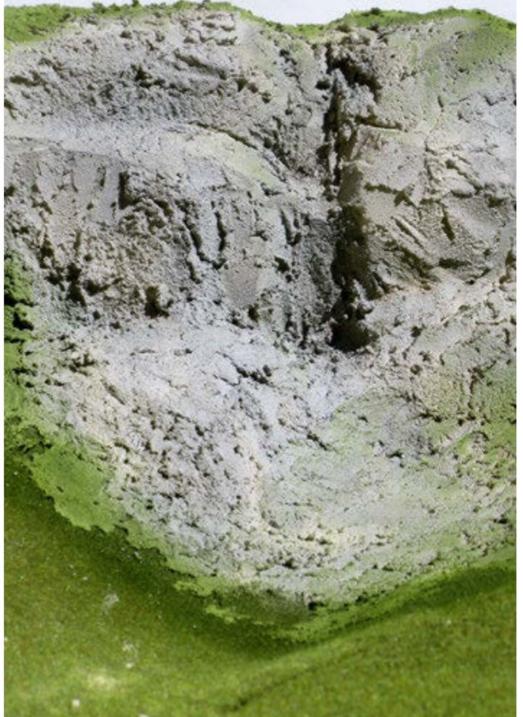
Zertrümmerte Steine und weisse Gischt im Wasser sind die Merkmale von Wasserfällen.



In der Natur können Wasserfälle auch sehr klein sein, aber der Effekt des reissenden Wassers ist auch hier zu sehen.



Der Untergrund eines steilen aber kleinen Wasserfalls. Modelliermasse von Busch wurde verwendet und wurde vollständig getrocknet.



Die Felspartie wurde grau mit Spray eingefärbt und die Graspartie wurde gestreut.



Kleine Steine als Felsbrocken wurden unten beim Wasserfall ins Bachbett gelegt und festgeklebt.



Mit verschiedenen Landschaftsmaterialien wurde die nahezu senkrecht abfallende Partie begrünt.



Unten am Wasserfall wurde ein kleiner Tümpel mit Modellwasser von NOCH dargestellt.



Einige Wasserblasen wurden mit einem Holzstäbchen während des Trocknens der Wassermasse gemacht, um kleine Wellen zu imitieren.

Um einen Wasserfall darzustellen, ist es notwendig, in mehreren Schichten zu arbeiten. Ich verwendete Wassereffektmaterial von NOCH, um den Wasserfall in unseren Bildern darzustellen. Busch, Deluxe Materials, Faller und Woodland Scenics stellen ähnliche Produkte her. Der erste Schritt war, außerhalb des Bereiches des Wasserfalls etwa 2 cm davon entfernt eine kleine Menge der weissen Flüssigkeit aus der Kunststoffflasche zu drücken, um die Masse dünn zu verteilen auf einer nicht nachgebenden Oberfläche, um sicher zu gehen, dass die nächste Schicht nicht die vorgängige berührt. Ich benützte einen alten Deckel aus Weissblech einer Biscuitbüchse, der glänzend und nicht klebend war. Ich mache dann diverse Längen, wobei die Enden mit einem Zahnbüchsenstocher ausgefranst werden, solange die Masse noch flüssig ist und erst beginnt, starr zu werden. Ich liess



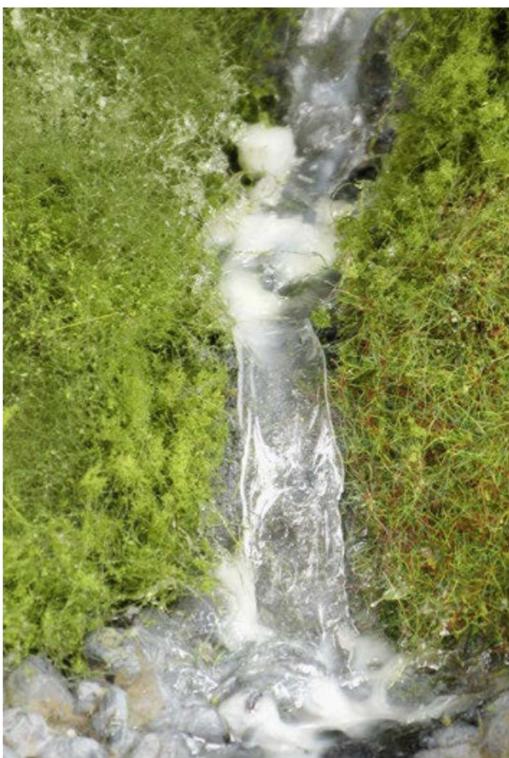
Das klare Wasser nach dem Trocknen. Man beachte die dunklere Farbe im Zentrum des Wassers, wo Tiefe imitiert werden soll.



In der Mittenpartie des Wasserfalls wurde ein getrocknetes Wassereffektteil für fallendes Wasser fixiert.



Im nächsten Schritt wird jedes Teil beim Ende des Wasserfalls positioniert. Mit einem Pinsel werden die milchigen Teile aufgetragen.



In der Nähe des unteren Teils wurden weitere Wassereffektteile eingebracht, hier noch in Weiss, die dann nach dem Trocknen klar werden.



Um den Eindruck des schnell fallenden Wassers zu unterstreichen, kann mit der Farbe nachgeholfen werden.



Farbgebung von Wasserstreifen mit weisswur Farbe während des Trocknungsvorganges unterstreicht den Gischteffekt.



Wo das Wasser an Felsen und Steinen anstösst, ist das weiss rauschende Wasser besonders deutlich zu sehen.



Das neue Schale von Woodland Scenics ist ideal für das Herstellen von Wasserfällen weil sie nicht klebt. Die flüssigen Wassereffekte können während dem Trocknen gemacht werden.

die Wassereffekte über 24 Stunden liegen, dann werden aus dem Blechdeckel die getrockneten Wasserfallteile eines nach dem anderen herausgenommen und nach oben gerichtet. Um die Teile des Wasserfalls zu befestigen, braucht ich etwas mehr flüssige Wassereffektmasse als am unteren Teil des Wasserfalls. Mit dem Trocknen wird das Wasser dann klar.

Am nächsten Tag liess ich ein wenig *Realistic Water* über den Wasserfall tröpfeln, um den glänzenden Eindruck des fallenden Wassers zu erreichen. Der Wasserfall in den Bildern ist etwa 11 cm hoch und 5 cm breit. In etwa einer Woche entstand er bei einem Aufwand von etwa 30 Minuten pro Tag. Mit dem Ergebnis bin ich sehr zufrieden.

Modelling Tray von Woodland Scenics

Der Trog eignet sich sehr gut zur Darstellung von Wasserfällen, weil er nicht klebrig ist. Nach dem Arbeiten mit dem Material kann man ihn mit Seife und Warmwasser waschen, weil es auf Silikon basiert.

Man kann einfach in Längsrichtung die Wassereffekte herausdrücken, die man haben möchte. Anschliessend kann man sie trocknen lassen. Die Trocknungszeit dieser Wassereffekte ist auch wieder sehr abhängig von der Witterung. Wenn die Streifen klar sind, sind sie fast trocken und können noch mit den Fingern nachbearbeitet werden.



Das Wassermaterial wird aus dem Behälter in die Schale gepresst.
Nachher kann das Ganze leicht entnommen werden.



Die Teile können leicht der Schale entnommen werden und je nach Form des gewünschten Wasserfalls noch gebogen werden.

Achtung

In allen diesen Produkten sind chemische Produkte vorhanden, die einen gut durchlüfteten Raum erfordern, in dem Sie arbeiten.

Versuchskits für Wasserdarstellung

Um die Wasserdarstellung im Modell kennenzulernen, gibt es mit zwei Anfangskits einen guten Einstieg in die Materie:

- Einstiegsset von Woodland Scenics unter der Nummer LK955
- NOCH Profi Wasser-Kit 60814

Internetseiten

Über die Produkte von Woodland Scenics orientiert die Internetseite www.woodland-scenics.com. Diese Seite enthält zwei informative Videos über das Herstellen von Wasserfällen und 6 Videos über das Herstellen von Wasserläufen.

NOCH-Produkte sind beschrieben unter www.noch.de.

Weitere Informationen

Das 120 Seiten umfassende Buch im Format A4 über den Landschaftsbau von NOCH behandelt alle Themen des Landschaftsbaus für alle Spuren. In vielen Kapiteln wird der ganze Landschaftsbau beschrieben, so auch Tunnelbau, Brückendarstellung, Felsen, Wasserdarstellung, Begrünung und Straßenbau. Es ist ein sehr brauchbarer Führer durch alle diese Themen.





Komponenten für steckbare, elektrische Verbindungen, welche ein falsches Zusammenstecken verhindern.

Erfahrungstipps aus der Praxis des Anlagenbaus

Verpolungssichere Steckverbindungen

Elektrischen Strom sieht man bekanntlich nicht, deshalb sind die Fehlermöglichkeiten vielfältiger als beispielsweise bei Flüssigkeiten oder Feststoffen, wenn es darum geht, etwas von A nach B zu bewegen. Dieser Beitrag widmet sich trennbaren Steckverbindungen, Ursache häufigen Suchens bei unerwünschtem Ausbleiben von Stromfluss oder im Falle von Kurzschläßen.

Von Manfred Peter (Text, Fotos und Zeichnungen)

Es gibt kaum eine stationäre Modellbahnanlage oder ein befahrbares Diorama, welche ohne Steckverbindung auskommen. Der Autor verwendet auf seiner im Aufbau begriffenen H0-Anlage drei Typen von Steckverbindungen, welche hier vorgestellt werden sollen. Bevor diese Auswahl aber getroffen werden konnte, waren intensive Recherchen an der Tagesordnung.

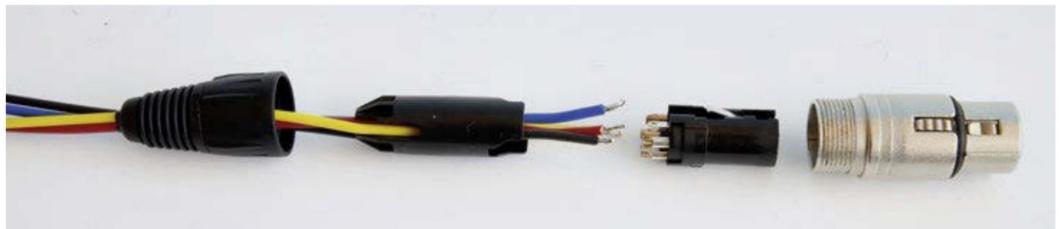
Benutzt man zur Auswahl von modellbahngemachten Steckverbindungen diverse Kataloge oder die einschlägigen Internetseiten namhafter Distributoren, so erscheint das Angebot bezüglich der Vielfalt an industriellen Produkten schier unübersichtlich. Die Auswahl der folgenden drei Steckverbindungen im Beitrag hat auch bezüglich Verpolungssicherheit und des Vermeidens falsches Einstekkens definierte Gründe.

XLR-Steckverbindung

Diese vom Unternehmen Neutrik verwendeten Verbindungen dienen der Stromversorgung von Elektronikbaugruppen auf Printplatten, wie beispielsweise Besetzmeldebausteine usw. die in einem geerdeten Metallgehäuse untergebracht und somit vor Störsignalen geschützt sind. Die Baugruppen werden am Werktaisch auf Basis von Verdrahtungslisten erstellt. Zwischen durch erfolgen stets Funktionsprüfungen an der Anlage. Durch diese Art der Steckverbindung ist ein irrtümliches falsches Einstekken nicht mehr möglich. Diese Produkte sind sowohl als Einbauvarianten aber auch als Kabelstecker und Buchsen in den Polvarianten 3, 4, 5, 6 und 7-polig erhältlich. Mehrere Serien für spezielle Anwendungen befinden sich im Verkaufsprogramm



Eine XLR Steckverbindung (nicht eingesteckt) zur Stromversorgung von Elektronikgruppen.



Die vier Teile einer XLR Steckverbindung inklusive der Zugentlastung nach dem Spannzangen Prinzip.

dieses auf Audio/Video und Medientechnik spezialisierten Unternehmens aus dem Fürstentum Liechtenstein. Zur Verwendung kommen die Produkte aus der X-Serie für 3 A bei 230 AC.

D-Sub Steckverbindung

Diese verpolungssicheren Steckverbindungen für Frontbereiche weisen die grösste Produktauswahl auf. Es gibt alle denkbaren Formen und Ausführungen. Bei der Auswahl für den Modellbahnbereich brauchen wir ja keine vergoldeten Kontakte. Wer ungern lötet für den gibt es diese Verbindungen auch mit Schraubanschlüssen, es ist vieles nur eine Preisfrage. Apropos Preis: Als Empfehlung sollte man nicht die billigsten Verbindungen kaufen, die aus dem mittleren Preissegment sind sicherlich eine gute Wahl und ausreichend für unsere Belange.

Nicht nur bei den Steckverbindungen, auch beim Zubehör ist eine reiche Auswahl erhältlich, speziell bei den so genannten Hauben. Auch in diesem Fall sollte man eine halbwegs qualitätsbewusste Auswahl treffen.

Die D-Sub Verbindungen sind in den Polzahlen 9, 15, 25, 37 und noch mehr erhältlich. Bei noch grösseren Polzahlen als 37 wird es, wie die Praxis aus eigener Erfahrung zeigte, relativ unübersichtlich. Die Strombelastbarkeit der Kontakte beträgt, je nach Produkt, zwischen 3 und 5 Ampere.

Zum Anlöten der Leitungen ist ein kleiner Schraubstock empfehlenswert. Zuerst die Litzenleitung abisolieren und unbedingt verdrillen, dann verzinnen und erst dann im Lötkelch mit dem Elektroniklot verlöten.

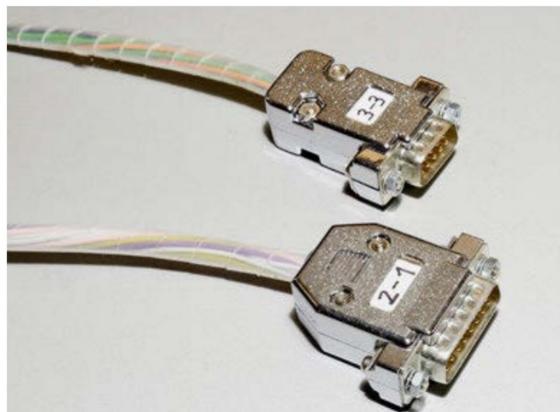
Eine zusätzliche Verschraubung von Stecker und Buchse aus dem Zubehörangebot, wie wir sie von der PC-Rückseite kennen, ist bei lange und tief hängenden Leitungen überlegenswert.



Die Anschlussseite einer 9-poligen D-Sub Buchse und ...



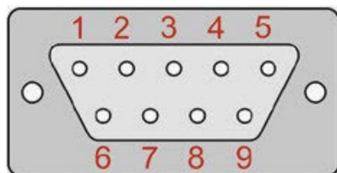
... ihre Ansicht von der Frontseite her.



9- und 15-polige D-Sub Stecker mit Beschriftung und angebrachtem Spiralschlauch.

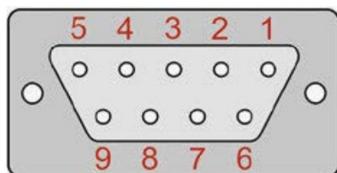
Anlagenbau

Buchse Anschlussseite

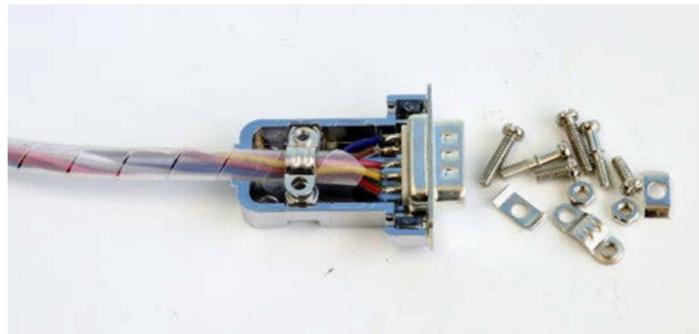


Vor dem Anlöten der Leitungen ist die ...

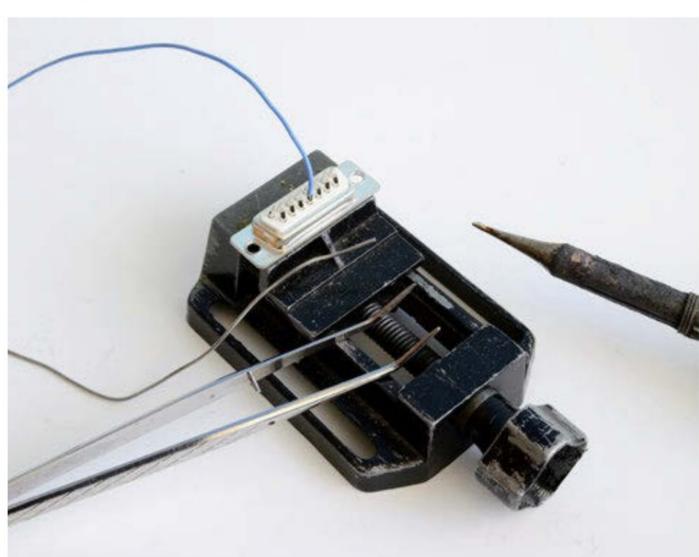
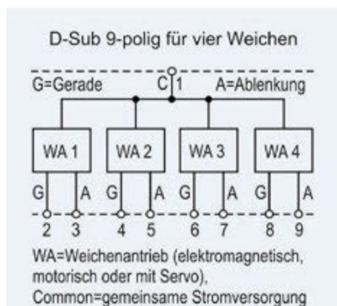
Stecker Anschlussseite



... spiegelbildliche Kontaktaufstellung zu beachten.



Eine 9-polige D-Subverbindung vor der Komplettierung im Gehäuse inklusive Zugentlastung.



Zum Anlöten der Leitungen bei allen Steckverbindungen ist ein kleiner Schraubstock eine wertvolle Hilfe. Die blanken Leiter verdrillen, verzinnen und erst dann im Lötkehl verlöten.



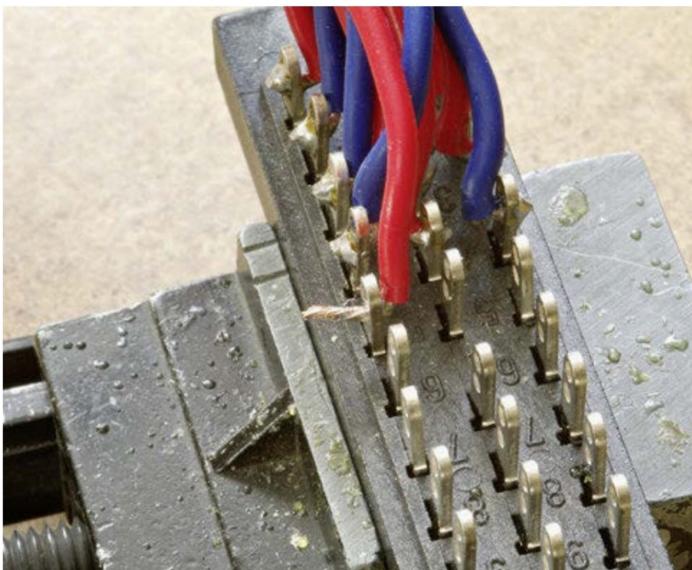
RP 618 und RP 622 Verbinder

Diese Steckverbinder eignen sich besonders zur Fahrstromversorgung. Die Kontaktbelastung der Produktlinie RP 618 beträgt 6 Ampere. Folgende Polzahlen sind erhältlich: 20, 26 und 39. Die RP 622 Kontakte sind mit 10 A belastbar und in den Polzah-

Auswahl von RP 618 und RP 622 Steckverbinder.
Das Gehäuse und die Riegelwanne sind auch in Metallausführung erhältlich. Dazu passend gibt es beim Zubehör auch Gummitüllen.



Eine für den Modellbahneinsatz fertig bestückte 30-polige RP 622 Steckverbindung.



Während des Anlötzens der Leitungen ist die Messerleiste im Schraubstock verankert.



Der 30-polige RP 622 Stecker in der Bearbeitungsphase.



Die Unsymmetrie der Kontaktanordnungen ist Garant für ungewollten Verpolungsschutz.

len 8, 12, 16, 20 und 30 erhältlich. Die Bezeichnungen für Stecker und Buchse lauten auf Messer- und Federleiste. Die Riegelwanne und das Gehäuse sind auch in Metallausführung erhältlich, ausserdem gibt es auch Gummitüllen für den Gehäuseausgang der mit einer Zugentlastung ausgestattet ist.

Ein falsches Einstecken der Messer- in die Federleiste ist aufgrund der unsymmetrischen Kontaktanordnungen nicht möglich. Beim Anlöten der Leitungen ist auf die korrekte Kontaktzahl zu achten. Bei der zweireihigen Variante werden sie mit a und b, bei der dreireihigen mit a, b und c gekennzeichnet.

Wer den Einsatz von Steckverbindungen plant, sollte die guten Erfahrungen mit den hier vorgestellten Produkten berücksichtigen.

Eine XLR Steckverbindung (nicht eingeschraubt) zur Stromversorgung von Elektrogruppen.

Drei K2 der SBB aus drei verschiedenen Epochen I bis III.



Der gedeckte Güterwagen K2 der SBB im Eigenbau in Spur 0 (1. Teil)

Güterwagenklassiker

Die Modellbahnindustrie, seien es Gross- oder Kleinserienanbieter, stellen auch in nicht allzu häufig vorkommenden Spuren immer komplettere Sortimente auf die Modellschienen. Eigenbau ist so etwas in den Hintergrund gedrückt worden, weil sich die Mühe rein des Modelltyps wegen kaum noch lohnt. Lohnen tut es sich aber dennoch, meistens ist die Herausforderung massgebend, und diese ist jetzt ein K2.

Von Fredi Gautschi Text und Zeichnungen, Modell-
otos Martin von Meyenburg und Fredi Gautschi

Vom gedeckten Güterwagen K2 wurden ab 1905 bis 6800 Wagen gebaut. Die ersten Wagen verfügten über innenliegende Lüftungsschieber, Gleitachslager und Speichenräder. Später wurden die Wagen mit Türen und aussen angebrachten Lüftungsschieber aus Aluminium versehen. Gleitachslager wurden durch Rollachslager und Speichenräder durch Scheibenräder ersetzt. Der Achsabstand betrug 5 m und die Länge über Puffer 8.34 m.

Im Einsatz waren die Wagen sowohl bei diversen Privatbahnen (siehe Verzeichnis der Güterwagen von Ernst B. Leutwiler), als auch bei den SBB. Mehr Informationen können dem Heft «Schweizer Güterwagen von damals» von Davide Demicheli entnommen werden. Die letzten Wagen wurden Mitte neunziger Jahren aus dem Verkehr gezogen. Einzelne Wagen sind heute noch bei Verei-



Dieser Wagen ist beim DVZO in Bauma abgelichtet worden und stellt den Wagen in Epoche III dar.

nen die historisches Rollmaterial pflegen in Betrieb (zum Beispiel Verein historische Eisenbahn Huttwil (VHE), Dampfbahnverein Zürcher Oberland (DVZO) oder Club del San Gottardo).

Das Modell

Als Basis für die entwickelten Modelle dienen Pläne der Originale und Fotos des in Bauma stationierten K2 und des K2 der VHE.

Angenommen werden diverse Varianten in den Epochen 1 bis 4 mit den dazu passenden Beschriftungen. Erhältlich sind Bausätze und Fertigmodelle direkt beim Hersteller Gautschi Spur 0.

Adresse:

Fredi Gautschi, Bettenstrasse 93,
8400 Winterthur, Tel. 052 212 58 35,
E-Mail fredi.gautschi@bluewin.ch

Epoch 1 bis 1920	SBB CFF 33109/32482/41122 K3		1 kleines Fenster
Epoch 2/3 1920–1979	SBB-CF K2 30417/34159/37189		1 oder 2 kleine Fenster oder ohne Bremserhaus
Epoch 4 1970–1990	20 RIV 85 SBB-CFF 114 4 261 – 7 Gklm-v oder 40 RIV 85 SBB-CFF 114 4 417 – 4 Gklm-v		

Fertigmodelle

Erhältlich sind folgende Varianten von Fertigmodellen:

- mit Bremserhaus mit einem kleinen Fenster
- mit Bremserhaus mit zwei kleinen Fenster, mit innen liegenden oder aussen angebrachten Luftschiebern
- mit Bremsbühne ohne Bremserhaus, mit innen liegenden oder aussen angebrachten Luftschiebern

Für die Wahl der möglichen Kombinationen der Fenster, Beschriftungen und Farbvarianten kann obenstehende Tabelle als Unterstützung dienen.

Spezielle Beschriftungen wie beispielsweise für die TTB (Tösstalbahn), BLS oder MThB sind für den Unterteil vorhanden. Für den Oberteil können diese und weitere in Absprache mit dem Kunden hergestellt werden.

Bausätze sind in allen oben aufgeführten Versionen erhältlich.

Die Bausätze enthalten alle für den Bau erforderlichen Teile: Guss- und Aetzteile, Profile und Halb- und Ganzfabrikate. Wände des Kastens, Stirn- und Seitenwände des Bremserhauses, Unterdach, Brett auf Bremsbühne, Trittbretter und Boden werden aus Sperrholz gelasert. Frä- und Dreharbeiten sind keine mehr notwendig, da diese bereits ausgeführt sind. Bohrarbeiten lediglich die Löcher Durchmesser 0.5 für die Schraubenkopfimitationen und Nieten (Bohrer Durchmesser 0.55 mm und 0.4 mm werden mitgeliefert), die Bohrungen für die Nieten in den Türen (Bohrer Durchmesser 0.5 mm werden mitgeliefert) und das Verbohren des Oberteiles mit dem Unterteil. Achsen in Fine Scale (von Modelrail), beidseitig isoliert, Puffer und Modell-Kupplungen werden ebenfalls mitgeliefert. Das Ge-

riple des Unterteiles und des Kastens wird gelötet geliefert.

Die Beschriftung und die Farben sind nicht Bestandteil des Bausatzes. Die Beschriftung ist nur beschränkt haltbar und kann in der gewünschten Version als Nassschieber (Unterteil) und Anreiber (Oberteil) beim Verfasser bestellt werden, wenn das Modell soweit gediehen ist und wird in der Regel innerhalb von drei Wochen gegen Rechnung zugestellt.

Bauanleitung

Jetzt machen wir uns an den Bau des Wagens und beginnen zuerst einmal mit dem Wagenkasten, wobei wir ganz oben mit dem Dach anfangen.

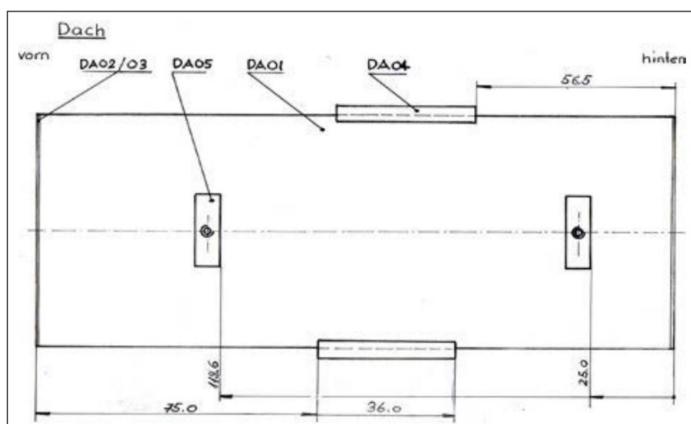
Dach

Wir setzen zuerst die Rundkopfnieten (Pos. DA03) Kopfdurchmesser 0.6 mm, Schaftdurchmesser 0.4 mm in die geätzten Dachleisten (Pos. DA02) ein, verlöten diese von der Rückseite her, schneiden die vorstehenden Schäfte ab und verschleifen diese. Nun löten wir die Abschlussleisten eingemittet in das gebogen gelieferte Dachblech (Pos. DA01) ein. Die Querleisten (Pos. DA05) werden gemäss Zeichnung positioniert und angelötet. Ebenso die geätzten Türabdeckungen (Pos. DA04). Das Unterdach (DA07) aus 0.4 mm dickem Sperrholz wird erst nach der Farbgebung auf der Dachunterseite angeklemt.

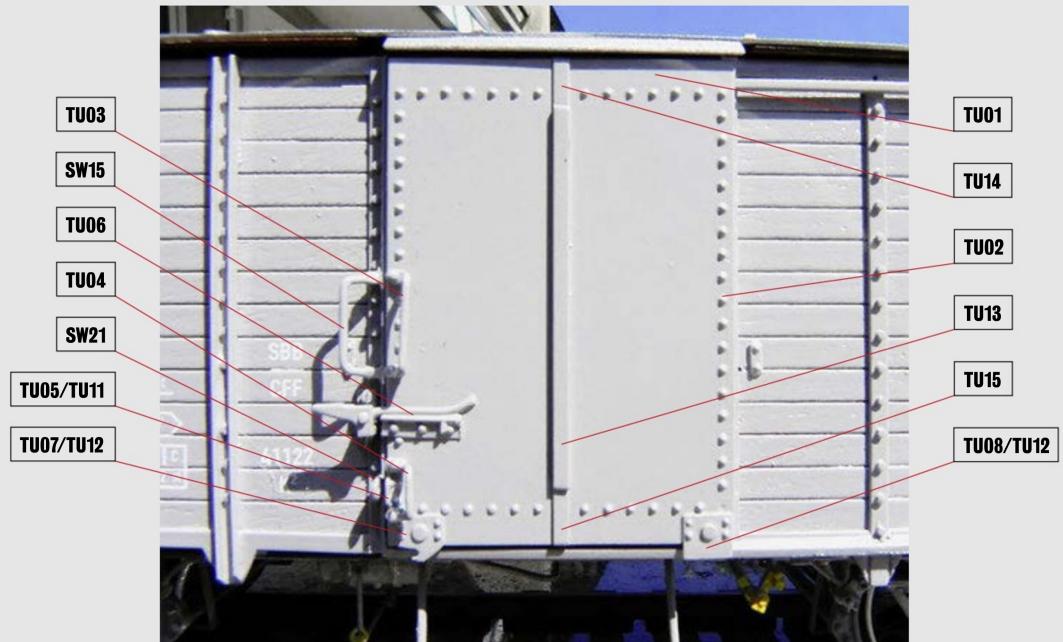
Türen

Die Türen werden zusammengesetzt und je nach Epoche und Farbe vor oder nach dem Lackieren eingebaut.

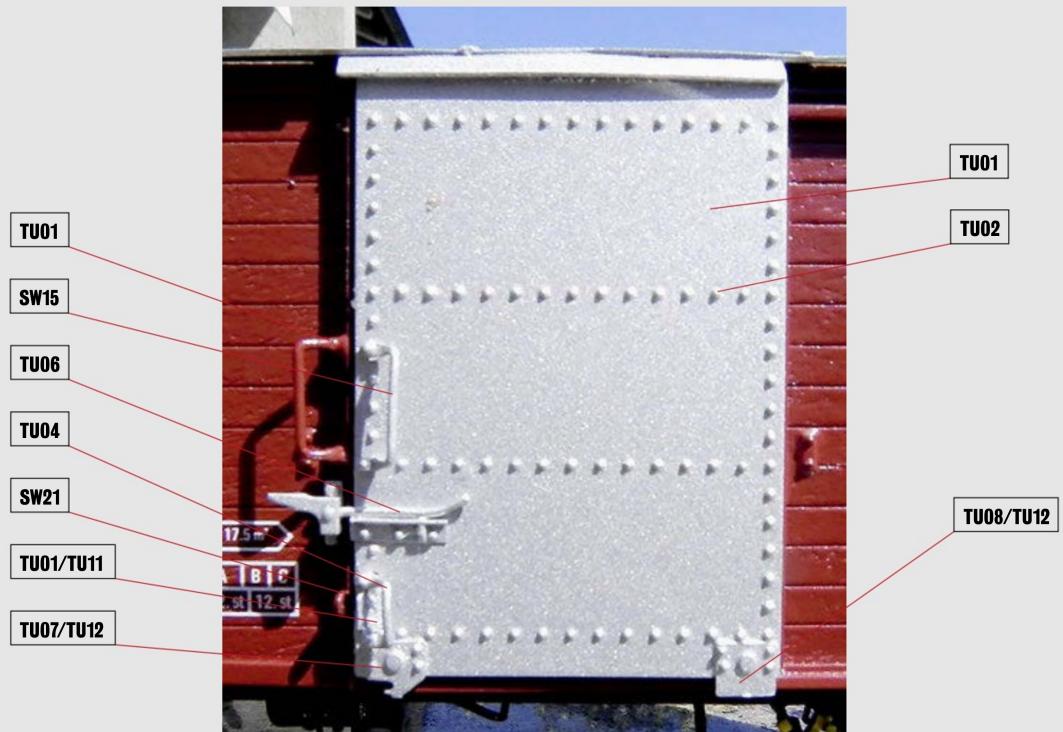
- Epoche 1; Türe mit Leiste in der Mitte: Gleiche Farbe wie der Oberteil. Kann somit vor dem Lackieren eingebaut werden.



Vermassung der Teile, die am Dach befestigt werden.



Die einzelnen Teile, aus denen die Seitentüre der Wagen in den Epochen I und II dargestellt wird.



Ab etwa Epoche III wurden die Türen in dieser Weise gebaut.

- Epoche 2/3; Tür mit Nieten: Gleiche Farbe wie der Oberteil. Kann somit ebenfalls vor dem Lackieren eingebaut werden.
- Epoche 4; Tür mit Nieten: Wird mit Weissalu (RAL 9006) lackiert und erst nachträglich eingesetzt.

Türen Epoche 1

Wir beginnen mit den Nieten oder den beiden Vertikalwinkeln. Löten wir zuerst die Nieten ein, müssen wir diese mindestens dort, wo die Vertikalwinkel angelötet werden, plan abschleifen. Löten wir zuerst die Vertikalwinkel links (Pos. TU09) und rechts (Pos. TU10) an, bohren wir anschliessend die Löcher Durchmesser 0.5 mm für die Nieten (Pos. TU02). Die Bohrungen für den Handlauf (Pos. TU03) und Handgriff (Pos. TU21), sowie die Plombieröse (TU07) bestücken wir nicht mit Nieten, sondern bohren diese auf 0.9 mm, resp. 0.4 mm auf. Die Nieten werden etappenweise eingesetzt und von der Rückseite her angelötet. Die Vertikalverstärkung Mitte (Pos. TU13) wird eingeschweißt und angelötet. Die Vertikalverstärkungen oben (Pos. TU14) und unten (Pos. TU15) werden anliegend an die Pos. TU13 angelötet und die vorstehende Profilenden plan abgeschliffen. Für die Abdeckungen der Laufrolle (Pos. TU07 und TU08) bohren wir die Löcher für die Nieten mit dem Bohrer Durchmesser 0.5 mm. Setzen die Abdeckungen mit den Nieten Schaftdurchmesser 0.4, Kopfdurchmesser 0.6 mm (Pos. TU12) ein. Die Nieten werden von der Rückseite her angelötet und die Abdeckungen ausgerichtet. Bei den Winkeln für die Plombieröse (Pos. TU05) gehen wir wie bei den Abdeckungen vor. Löcher bohren, Nieten (Pos. TU11) mit dem Winkel einsetzen, von der Rückseite her anlöten und ausrichten. Der Handlauf (Pos. TU03), Handgriff (Pos. TU04) und die Türverriegelung (Pos. TU06) werden ebenfalls angelötet. Bei der Türverriegelung achten wir, darauf, dass zwischen dem angelötenen Teil und dem restlichen Teil eine Spalte bleibt, in die später der Türanschlagwinkel links (Pos. SW12) Platz findet. Die Türen sind nun soweit fertig gestellt und müssen später, wenn der Kasten mit den Laufschienen für die Türen bestückt ist, noch eingepasst werden.

Türen ab Epoche 3

Bei den Türen ab Epoche 2 können wir analog vorgehen, wie bei denjenigen für die Epoche 1. Der einzige Unterschied besteht darin, dass die Vertikalverstärkungen wegfallen, dafür zusätzlich zwei horizontale Nietenreihen vorhanden sind.

In der nächsten Folge befassen wir uns mit dem Zusammenbau des Wagenkastens. ○

Materialiste für das Dach und die Seitentüren

Pos.	Bezeichnung	Anzahl	Material
DA01	Dachblech	1	Aetzteil
DA02	Abschlussleiste an Dachstirnseite	2	Aetzteil
DA03	Nieten an Abschlussleiste	44	Ms Rundkopf 0.6/0.4
DA04	Türabdeckung	2	Aetzteil
DA05	Querleiste	2	Ms — U — Profil 6.0/6.0 × 20.0 (einpassen/Halbf.)
DA06	Befestigungsschraube	4	St Zyl. Kopf M2.0 × 3.0
DA07	Unterdach	1	Sperrholz 0.4 × 167.7 × 64.4 (Halbfabrikat)

Tür Epoche 1			
TU01	Türblech	2	Aetzteil
TU02	Nieten	64	Ms — Rundkopf 0.7/0.5
TU03	Handlauf	2	Gussteil Gms06
TU04	Handgriff	2	Gussteil Gms06
TU05	Winkel für Plombieröse	2	Ms — Winkelprofil 2.0/1.5 × 1.5 (Halbfabrikat)
TU06	Türverriegelung	2	Gussteil Gms09
TU07	Abdeckung Laufrolle links	2	Aetzteil
TU08	Abdeckung Laufrolle rechts	2	Aetzteil
TU09	Vertikalwinkel links	2	Ms — Winkelprofil 2.0/1.5 × 49.0
TU10	Vertikalwinkel rechts	2	Ms — Winkelprofil 2.0/1.5 × 49.0
TU11	Nieten für Plombierösen	4	Ms — Rundkopf. 0.6/0.4
TU12	Nieten für Abdeckung	16	Ms — Rundkopf. 0.6/0.4
TU13	Vertikalverstärkung mitte	2	Ms — Flach — Profil 1.5/1.0 × 38
TU14	Vertikalverstärkung oberer Teil	2	Ms — Flachprofil 1.5/0.5 × 4.0
TU15	Vertikalverstärkung unterer Teil	2	Ms — Flachprofil 1.5/0.5 × 6.7

Tür Epoche 2			
TU01	Türblech	2	Aetzteil
TU02	Nieten	194	Ms — Rundkopf 0.7/0.5
TU03	Handlauf	2	Gussteil Gms06
TU04	Handgriff	2	Gussteil Gms06
TU05	Winkel für Plombieröse	2	Ms — Winkelprofil 1.5/1.5 × 1.5 (Halbfabrikat)
TU06	Türverriegelung	2	Gussteil Gms09
TU07	Abdeckung Laufrolle links	2	Aetzteil
TU08	Abdeckung Laufrolle rechts	2	Aetzteil
TU09	Vertikalwinkel links	2	Ms — Winkelprofil 2.0/1.5 × 49.0
TU10	Vertikalwinkel rechts	2	Ms — Winkelprofil 2.0/1.0 49.0
TU11	Nieten für Plombierösen	4	Ms — Rundkopf. 0.6/0.4
TU12	Nieten für Abdeckung	8	Ms — Rundkopf. 0.6/0.4



Ge 6/6' 411 mit RhB-Pullmannwagenzug
über dem noch nicht frostigen Eiskanal.
Seine gesamte Länge ist hier absehbar.

Ein Engadiner Winterdiorama (Teil 3)

Schussfahrt nach St. Floritz – Eisenbahn und Bobbahn

Über St. Moritz hat sich wieder der weisse Mantel gelegt und die Bobbahnbauer werden erneut die im Sommer grünen Wiesen, Teile des Golfplatzes sowie die Streckenabschnitte im Wald in den traditionsreichen Eiskanal verwandelt haben. Auch in St. Floritz wird fieberhaft in Richtung «Saisoneroeffnung» gearbeitet.



Die Noch-Formen sind angefeuchtet.



Vorsichtig wird der Moltofilbrei eingegossen.



Die Oberfläche sollte etwas geglättet werden.

Von Helge Scholz (Text und Fotos)

Mit einigen völlig unterschiedlichen Bauabschnitten geht es nun mit der Gestaltung des Anlagenteils weiter. Das macht die Sache eigentlich so spannend. Von der Landschaftsgestaltung geht es zu unterschiedlichen Kunst- und Hochbauten nebst Sportgeräte.

Felsgestaltung

Zuerst möchte ich eingestehen, ich bin mir selbst «untreu» geworden. Mein Motto «Gips kommt mir nicht ins Haus» ist für diesen Abschnitt der Landschaftsgestaltung für einen Augenblick aufgehoben worden. Bei meiner Berichtsserie zum Waldweihers zeigte ich Ihnen die Felsgestaltung mit Hartschaummodellen von Noch und einem eigenen Felsstück das aus Hartschaum mit hohem Raumgewicht geschnitten wurde.



Einige der aus den Formen gewonnenen Abgüsse.



Eine Schräge wurde in den Styroporgrund geschnitten.



Die Auflagerfläche erhält einen Ponalschicht.



Hindernisse beseitigt man mühelos mit dem Bastelmesser.



Mit dem Weissleim können die Kanten noch verfüllt werden.

Nun soll die Berichterstattung zum Arbeiten mit Felsgussformen abwechslungsreich weitergeführt werden. Noch bietet diese Silikonformen an. Man muss sie einfach nur mit einer Modellbaumasse, sprich Gips, ausgießen und schon hat man wunderschöne Felsstücke vorbereitet. Als Gussmittel wählte ich Moltofill. Bitte diese Spalte um 1 Zeile erweitern!!

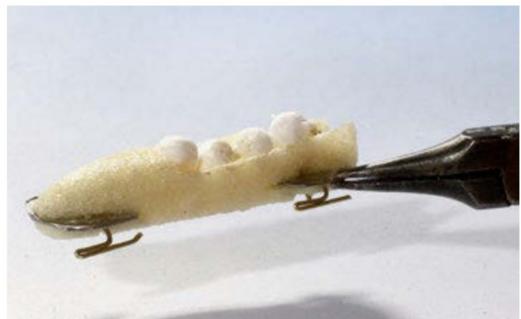
Die Formen nässt man kurz ein. Man kann auch ASOA-Fliessverbesserer in die Negativform nebeln. Dann gelangt der sämig angesetzte Moltofillbrei hinein, wird glatt gestrichen und härtet über Nacht in einem warmen Raum aus. Am nächsten Bautag fallen die Gussstücke recht leicht aus den Formen. Gegenüber den Hartschaummodellen von Felspartien ist es ein schönes und kreatives Puzzlespiel, die Abgüsse zu einem strukturierten Felsgebilde zusammen zu stellen. Ausschnitte im Styroporuntergrund helfen, stabile Standorte bzw. Flächen zu erhalten. Holzleim sichert die Moltofillstücke, eventuell dahinter geklebte Schaumstoffstücke tun es zusätzlich. Die Moltofill-Oberfläche sollte nicht mit Leim in Kontakt kommen. Dies würde sie nämlich versiegeln und wären nicht mehr für die spätere Farbbegebung mit hoch verdünnten Dispersionsfarben bereit, sie würden abperlen.



Einzelstücke schaffen den perfekten Übergang zum Geländegrund.



Aus Schaumstoff entsteht der Bob-Grundkörper.



Kufen habe ich aus Messingdraht gebogen.



Die Besatzung stellen Styroporkügelchen als Helme dar.



Einige «Modell-G» müssen die Sportler dabei schon aushalten.



Die Felspartien habe ich schon in der Entwurfsskizze berücksichtigt. Kurz nach dem Startbereich der St. Moritzer Bahn steht linker Hand in Fahrtrichtung diese Felswand. Ein wunderbarer Kontrast zur sonst schneedeckten Hanglage. Das kam mir für das Modellprojekt wie gerufen!

Ein Königreich für einen Bob!

Ja werte Leser, nun hat mich das Schicksal eingeholt. Irgendwann würde das Problem vor mir stehen: Woher bekommst Du einen HO-Schlitten? Für den genauen Aufbau des Eiskanals ist es wichtig, das Sportgerät dort auf Stimmigkeit testen zu können, so wie eine Modellbahnllok auf frisch verlegten Gleisen. Eins war klar, als Zubehörartikel gibt es kein Modell im Massstab von 1:87. Wer braucht auch so etwas, obwohl die Zubehörindustrie so manche verrückte Idee umsetzt (Die können halt schlecht mit knackigen Bikinigirls bevölkert werden...). Nur für mein Bedürfnis nicht. Also bleibt nur Eigenbau.

Im internationalen Bob-Reglement der FIBT findet sich eine Zeichnung des Flit-

Ein Blick voraus – Bob «LOKI I» wurde beim Training in Höhe der Wegüberführung vor der Horse Shoe gesichtet.



Styrodur ist der ideale Werkstoff für die Kurven.



Grob zugeschnitten erfolgt die erste Stellprobe.



Weitere Anpassungen an das Geländeprofil erfolgen mit dem Bastelmesser.



Mit grobem Schleifpapier kommt das Bahnprofil in den Kurvenkörper.



Feinere Körnung dient dem abschliessenden Glätten der Bahn.



Mit Styropor-Kontaktkleber wird das Modell montiert.

zers. Aus den gewonnenen Daten muss mein Viererbob 43 mm lang, 10 mm breit und 7 mm hoch werden. Ist schon verblüffend wie gross der Bob im Modell ist. Ohne die Daten, die mir ein netter Leser der LOKI übermittelt hat und ich mich auf diesem Wege recht herzlich bedanken möchte, wäre ich doch etwas «daneben gelegen». Was bleibt mir also übrig ihn «aus dem Ganzen zu feilen». Zinn, stabiler Kunststoff oder ein extrem feingliedriger Hartschaum? Ich wählte den Schaum, aber wusste um seine körnige Oberfläche. Das verwendetes Material benutzen beispielsweise Designer im

Automobilbau. Wieder ist Mut gefragt, um die Aufgabe zu meistern.

Der Grundkörper wurde zurechtgeschnitten und in Form geschliffen. Die Bandenabweiser fertigte ich aus dünnem Weissblech und konnte in eine geschnittene Fuge in den Grundkörper gesteckt werden. Sekundenkleber sicherte die beiden Bleche vorn und hinten am «Bob». Vorsichtig öffnete ich noch den Innenraum um wenige Millimeter. Das nächste Problem sind die Sportler (eben nicht junge Badenixen...). Die Zubehörindustrie bietet dafür fast nur Motorrad-Polizisten, die verwendbar wären. Rund 17 Euro

kosten drei Motorradpolizisten und ich brauche vier. So habe ich die Körper der sich duckenden Bobfahrer aus einer Modelliermasse geformt und vier der lästigen Styroporkügelchen als geneigte Köpfe mit Helm darauf geklebt.

Anschliessend ist der Bobkörper mit Sekundenkleber überstrichen und vorsichtig glatt geschliffen worden. Die Kufen bilden vier in den Schaumstoff gesteckte U-förmig gebogene Messingdrähte. Später gilt es den Bob mit Besatzung zu bemalen und zu dekorieren. Das wird noch mal spannend. Wow, nun habe ich den ersten Bob zum Auf-



Die neuen Gebäude aus der «Heidi»-Serie von Busch.



Der Inhalt des Bausatzes mit gelaserten Holz- und Kartonteilen.



Das Wohnhaus bei der Montage der Außenwand-Verkleidungsteile.

bau der Bahn und ich weiss es wird schwierig, denn dreioeder vier weitere müssen zur Belebung des Start- und Zielbereichs noch folgen. Ich möchte mir aber dennoch das Hintertürchen offen halten das Modell vorerst nur als Studie zu betrachten.

Sunny Corner, Horse Shoe und Portago Corner

Hinter diesen drei «Fachbegriffen» verbergen sich drei grosse Kurven der St. Moritzer Bobbahn. Hier donnern die Bobs in allen drei Fällen durch einen 180-Grad-Streckenbogen. Sind es in der ersten der genannten Kurven etwa 1 bis 1,5 G, die auf die Körper der Bobpiloten und deren mitfahrenden Anschieber und Bremser einwirken, steigt es sich bis auf 4 G in der Haarnadelkurve an der gesperrten Strasse. Alle drei Kurven sind Blickpunkte. Ohne sie wäre es mehr oder weniger eine «tolkühne Rodelbahn».

Im Modell sind sie ganz leicht herzustellen. Dafür nutze ich Abschnitte aus einer Styrodur-Hartschaumplatte. Aus Styropor kann man diese Elemente keinesfalls bauen. Leicht ist aber relativ. Es gelingt jedem Modellbauer, der mit Freude sein Hobby betreibt und die nötige Vorstellungskraft vom Endergebnis und dem Weg dorthin aufbringen kann.

Der Styrodurblock wird entsprechend der nötigen Abmessung ausgeschnitten. Sparen Sie nicht mit dem Material. Etwas abschneiden geht leicht, etwas «anschustern» wird kompliziert. Per Edding-Fasertift trage ich den Bogenlauf der Kurve auf.



Die Gummi-Schindelplatten wurden zur Darstellung von Schnee durch Styropoeteile ausgetauscht.

Mit dem Bastelmesser schneidet man aus und passt die sich nun ergebende Styrodur-sichel ans Gelände an. Der Styropor-Grundkörper muss dazu eventuell weiter geöffnet werden. Nun wird es mit dem Beschleifen des Blocks staubig. Mit groben und feinen Schleifpapier erzeugt man das innere Bahnprofil. Ich habe zum ständigen Vorbild-abgleich, um die rund 1000 km Distanz vom Bauraum zur Strecke spielend zu überbrücken, eines der vielen Videos zu Bahn auf der Favoritenliste meines Rechners. Es gibt da zwei wunderschöne Reportagen: Einmal eine Sommerfahrt über die Strecke mit einem Jeep sowie ein Film mit traumhaft schönen Sommer-Winter-Überblendungen, dem Aufbau im November, Wettkämpfen und Gästefahrten. Mit bogenförmigen Schleifbewegungen ergibt sich das halbrunde aber dennoch steile Bogenprofil im Kreisel. Mit den Styroporperlchen ist das

auf keinen Fall zu machen. Unebenheiten werden dann spätere Modelleis-Auflagen kaschieren.

Das fertige Kurvenstück klebe ich dann mit Styropor-Spezialkleber auf die Grundplatte der Bahn.

Den oberen Bahnabschluss habe ich hier noch nicht angebaut. In der schnellen Horse Shoe-Kurve besteht der obere Abschluss im Modell aus einem Kartonstreifen. Beim Vorbild donnern manche Besatzungen hier fast 30 cm unter der Oberkante der Kurve hindurch. Das «Eis-Hufeisen» wird wie die erste Kurve gebaut.

Im Prinzip in gleicher Technologie steht auch die Talkurve. Hier habe ich aber ein flacheres Neigungsprofil gewählt. Es kommt einer 45 Grad-Steigung sehr nah. Im 2. Berichtsteil war die Kurve schon zu sehen.

Ein vierte Unterwegskurve ist auch noch zu schneiden und dann kann der Bahn-

verlauf weiter vervollständigt werden. Die KAPA-Schaumstoffstreifen werden mit dem Styropor-Kleber weiter montiert. Dabei ist auf die Breite der Bahn von rund 20 mm zu achten. Testweise kann der Bob dazu eingesetzt werden. Die Höhe der Bahnbegrenzung wird zu einem späteren Zeitpunkt noch herab genommen.

Hochbauten

Hier soll über den Aufbau von Gebäuden sowie den hölzernen Bahnüberführungen für das Publikum berichtet werden. Nur zwei Gebäude stehen auf dem Diorama. Dabei habe ich die Heidi-Bausätze aus dem Busch-Neuheitenprogramm 2015 ausgewählt. Typischere Bauten kann man für dieses Thema nicht finden.

Die Grundfläche des «Heidihauses» (Nr. 1442) beträgt 115×100 mm. Wer es wünscht, kann das Gebäude in einer Hang-



Zeitungspapier wird genässt.



Das Zerkleinern muss sein.



Das Gelände wird nun grau.

Pappmaché – einfach toll!

Die preiswerteste Modellbaumasse ist eigentlich Pappmaché. Ausser etwas Tapetenkleber und Holzleim braucht man nur Zeitungspapier und Wasser. Als Papier muss man ganz einfaches weiches Zeitungspapier verwenden. In Form von Werbezeitschriften kommt es gewollt oder ungewollt kostenlos ins Haus. Festeres und glattes Kunstdruckpapier quillt nicht so recht auf.

Die Zubereitung ist einfach: Das Papier wird in kleine Stücke zerrissen oder mit dem Aktenvernichter geschreddert. Zwei, drei Tage in Wasser aufgeweicht, kann es mit etwas Tapetenkleister und Holzleim versetzt als perfekte Modellbaumasse verwendet werden. Superfeine Pappmaché erzielt man, wenn Toilettenpapier genutzt wird. Bedenken sie aber, dass nach der Wasserzugabe das Papiervolumen in Mischschüssel oder -eimer extrem zusammen fällt. Je feiner gerissen und zerdrückt, umso präziser kann man es als Modellbaumasse in Spalten fügen. Die Trocknungszeit beträgt etwa vier Tage.



Ein Spatel ist beim Auftragen sehr dienlich.

Der Gegenzug passiert die Brücke und ein nächster Bob ist bereits im Kanal.



lage als interessante Version des Grundbausatzes aufzubauen. Der Laser-cut-Bausatz stellt dem Modellbauer vor keine Probleme. Bis zum letzten verbauten Teil hat alles perfekt geklappt und gepasst.

Bei der Verglasung mit dem beigelegten Zellonstück habe ich versucht, mehrere Fenster auf einem Stück zu verbinden. In der Bastelkiste eines Modellbauers wird sich weiteres geeignetes Material finden, sollte es knapp werden. Nur eine kleine Nacharbeit verlangt der Außenputz. Man sollte an den Hausecken noch einmal dünn mit weißer Farbe die Übergänge zwischen den aufeinander liegenden Putzplatten kaschieren. Dort ergeben sich mitunter dunkle Kanten. Gemäß seines Standortes in einem Naturparadies ohne jede nahe liegenden Schwerindustrie verzichtete ich auf eine Patinierung. Mit Blumenkästen brauchte ich das Gebäude beim Winterthema auch nicht weiter zu verfeinern. Das

«Heidihaus» steht im Talbereich, die «Heidialp» (Nr. (1443) wird an den Start der Bahn gesetzt.

Für dieses Modell gilt ähnliches wie beim Wohnhaus: Passgenau, leicht zu montieren und alle Schritte sind in der jeweiligen Bauanleitung klar ersichtlich. Dies tönt banal. Mag sein, doch ich gestehe freimüttig, die Rohbauteile der Heidialp erst falsch herum auf die Bodenplatte gestellt zu haben. Es liess sich noch alles korrigieren. Bemerkt habe ich es beim Suchen von ersten Verkleidungsteilen in der Bauanleitung!

In Sachen Wandverkleidung ist die halbrunde Holzvertäfelung der Heidialp als Kunststoffspritzteil ausgeführt. Etwas verblüfft war ich, als das Dach des Hauses an die Reihe kam. Die Dachziegelplatten sind aus einem Gummi! Für mein Winterthema braucht es nicht montiert zu werden. Es wird eine dicke Schneelage auf den Dächern liegen und diese ohnehin verdecken.

Die Wegüberführungen über den Eiskanal habe ich mit Bausatzteilen von Busch errichtet. Für die Montage arbeite ich hier vorzugsweise mit Sekundenkleber. Aus der Teilekombination vom Holzstreifen/Leisten für das Brückengeländer und den Treppen aus dem Bausatz Aussichtsplattform (Nr. 1588) habe ich diese Holzübergänge – sagen wir mal komponiert.

So viel für heute. Nun warten sie bestimmt auf den Schnee, der die gesamte Szenerie in das Winterkleid legen wird. Das ist das grosse Thema der nächsten Beitragsfolge. Weiterhin möchte ich zeigen, wie die Heki-Bausatz-Tannen montiert werden und ihre Schneeauflage bekommen. Es wird also spannend und frostig zu gleich. Die Bob-Studie muss auch noch der «Modellbahn-FIBT» vorgestellt werden, denn weitere müssen folgen. Es gibt viel zu tun, viel zu berichten und zu zeigen. Bis bald an der Strecke!



Modellbau

«All Aboard!»

«Alles an Bord!» ruft der Kondukteur in Amerika auf dem Perron kurz vor Abfahrt des Zuges. Dieser Aufforderung wollen wir auch im Modell nachkommen und die Personenwagen vorbildgerecht mit Reisenden ausstatten.



Das benötigte Material: Unbemalte HO Figuren, Modellfarben und einen feinen Pinsel.



Bei Model Power erhält man zu den Figuren sogar noch Parkbänke.



Der Durango & Silverton Express, unverkennbar durch die gelb-goldenen Waggons. Hier eine Nachbildung von Blackstone Models.



Eine der vielen verschiedenen Figuren aus der Packung. Tendenziell scheinen diese Figuren etwas zu gross zu sein.



Mit einem Feuerzeug wird die Klinge des Hobby Messers erhitzt.

Von Kim Nipkow

Modellfiguren müssen nicht immer so teuer sein wie die wundervoll bemalten, die man in den kleinen Schächtelchen in jedem Modellbahngeschäft erwerben kann. Von verschiedenen Herstellern sind auch grössere Packungen unbemalter Figuren erhältlich. So zum Beispiel von Preiser, Noch und Model Power. Diese sind bestens geeignet für das Bestücken der vielen Sitzplätze in Personenzügen, da sie das Portemonnaie schonen und das Bemalen durchaus Spass bereitet. Man muss kein grosser Künstler beim Bemalen sein, denn durch die Fensterscheibe hindurch kann man nicht jedes Detail erkennen. Dennoch kann man jeder einzelnen Figur eine individuelle Einkleide geben.

In diesem Beispiel verwendete ich eine Packung unbemalter, sitzender Figuren von Model Power.



Mit grosser Vorsicht wird das Wagen-
dach abgenommen. Am besten konsultiert
man dazu den Beilage Zettel in der Wagen-
verpackung. Nach einem ersten Testsitzen
einer Figur stellte ich fest, dass in diesen
Wagen zu wenig Beinfreiheit herrscht. Das
Problem lässt sich lösen, indem man den
Figuren die Beine stutzt. Von aussen wird
später nichts zu sehen sein.

Mit einem Feuerzeug erhitze ich die
Klinge eines Hobby Messers, damit sie bes-
ser durch den Kunststoff schneidet. Danach
kontrolliere ich nochmals die Sitzhöhe.
Diese sollte proportional mit dem Fenster
stimmig sein. Evtl. muss bei der Sitzfläche
der Figur nochmals nachgestutzt werden.

Passt alles, geht es ans Bemalen. Um die
Figur besser halten zu können, spieße ich
sie auf eine Stecknadel auf. Dazu wird die
Stecknadel ebenfalls mit einem Feuerzeug
erhitzt. Nun kann die Figur ohne Probleme
gehalten werden und von allen Seiten be-
malt werden.

Eine gewisse Auswahl an verschiedenen
Farben kann nicht schaden. Sicherlich von
Vorteil ist, wenn man die Kleidungsfarbe
vorzu mischt. So wiederholen sich die Farb-
töne nicht zu oft.

Die Farben trocknen mit Hilfe des Föns innert Sekunden.



Nach dem Bemalen eines Kleidungsstückes wird der Trocknungsprozess mit einem Fön abgekürzt. Die hier verwendeten Revell Aqua Color Farben trocknen sehr schnell, was von Vorteil ist.

Kleidungsstück um Kleidungsstück wird bemalt. Eine Figur bemalte ich im Schnitt mit 3 bis 4 verschiedenen Farben.

Zum Schluss können die fertigen Fahrgäste mit einem Tupfen Leim in den Wagen gesetzt werden. So können sie das Leben in «vollen Zügen» geniessen.

Mehr Infos: www.kimoli.ch



Eine fertige Figur. Kein Meisterwerk, muss sie hinter der Fensterscheibe aber auch nicht sein.



Der Wagen wirkt mit Fahrgästen viel belebter.



Grosses Interesse an den ausgestellten Exponaten – Dieser Besucher ist sichtbar fasziniert von den Details der ausgestellten Dampflokomotive.

Echtdampf-Hallentreffen vom 8. bis 10. Januar 2016 in Karlsruhe

20 Jahre Faszination Echtdampf

Dampflokomotiven und andere, mit gasförmigem Wasser angetriebene Fahr- und Schwimmzeuge sind längst aus dem Alltagsverkehr verschwunden. Trotz oder gerade deswegen erfreuen sich Modelle solcher Fortbewegungsmittel unverminderter Beliebtheit. Dies war in der badischen Metropole gut zu spüren.

Von Stephan Kraus (Text und Photos)

Zum zwanzigsten Jubiläum des Echtdampf-Hallentreffens wurde dieses Jahr in der neuen Messe Karlsruhe enorm viel geboten. Über 500 aktive Teilnehmer mit ungefähr 1000 Modellen erfreuten die Besucher in den beiden Hallen.

In der dm-Arena trafen sich die Freunde der stationären Dampfmaschinen, der dampfbetriebenen Modellschiffe und den kleineren, dampfbetriebenen Lokomotiven. Diese Fahrzeuge, meistens im Massstab 1:32 oder 1:22,5 gebaut und mit einer Fernsteuerung bedient, zogen ihre Runden auf den Anlagen mit 45 mm Spurweite. An den Ausstellungstischen mit den Dampfmaschinen und Schiffsmustern, genauso wie an den Modellbahnanlagen wurden vielfältige

Gespräche zwischen Besuchern und Ausstellern geführt und Fachwissen ausgetauscht. In einem grossen Wasserbassin konnten die Schiffsmodelle ihre Funktionsfüchtigkeit unter Beweis stellen. Wen die Faszination der dampfbetriebenen Schaustücke spontan zu der Überlegung geführt hat, vielleicht selbst einmal den Bau eines Modells in Angriff zu nehmen, konnte sich gleich bei verschiedenen Herstellern von Bausätzen und Werkzeugmaschinen vor Ort umfassend informieren. Modellbauer, die bereits mit dem Virus infiziert sind, fanden bei den anwesenden Händlern von Halbzeugen, Schrauben und Einzelteilen die erforderlichen Teile zum Weiterbau oder zur Reparatur ihrer Modelle.

Traditionell waren auch wieder einige Modellbauer mit ihren Lokomobilen angereist. Wenn sie mit ihren faszinierenden Fahrzeugen durch die Hallen und die Eingangszonen kurvten, hatten sie die volle Aufmerksamkeit des Publikums.

In Halle 3 war wieder ein grosser Rundkurs in den Spurweiten 5 und 7 1/4 Zoll aufgebaut. An zwei Drehscheiben und drei Schiebebühnen mit über 80 Schuppengleisen fanden unzählige Lokomotiven – in allen bei Gartenbahnen so üblichen Massstäben – Platz. In einem separaten Bereich waren zusätzliche noch Abstell- und Aufstellgleise für diverse Zuggarnituren untergebracht, so dass Zuggarnituren von allen möglichen Bahngesellschaften und Epo-

Fotos: Stephan Kraus



Drei Generationen und entspannte Gesichter an einem Tisch.



Bei solchen Lasten bedeutet schleuderfreies Anfahren hohe Schule.



Die Dampfmaschine als Antrieb von Jahrmarktsattraktionen.



Drangvolle Enge auf den Depot-Tischen der 45-mm-Anlage.



Echtes Logging-Feeling herrschte an der Anlage der Walbahnfreunde.



Das Containerterminal – Truckmodellbau trifft auf Gartenbahn.



An den Ständen der Händler – zahlreiche reisten auch über oder unter dem Ärmelkanal nach Karlsruhe – fanden die Besucher ein vielfältiges Angebot vor.



Das Bassin gab den Schiffsmodellbauern Platz für ausgiebige Tests.



Verbundung auf der Zeitachse: iPhone meets Dampflokomobil.

chen zusammengestellt werden konnten. Ein grosses Containerterminal, mit einem funktionsfähigem Kran, diente dem Umlad von der Strasse auf die Schiene. Die Container wurden auf ferngesteuerten Strassenfahrzeugen stilecht angeliefert und abgeholt. Für diesen Part waren auch heuer die Freunde ferngesteuerter Modelltrucks zum Treffen eingeladen, die hier die Möglichkeiten nutzen, gemeinsam mit Modellbahnenkollegen ausgiebig Betrieb zu machen und ihre Modelle dem Publikum zu präsentieren. Dieses – am Sonntag überwiegend junge Familien mit Kindern – konnte drei Tage lange ausgiebig am begeisterten Fahrbetrieb, der hier geboten

wurde, teilhaben; die beiden eingesetzten Publikumszüge waren nahezu auf jeder Runde durch die Halle voll besetzt.

Auf einer eigenständigen Anlage war der Betrieb einer nordamerikanischen Waldbahn nachgebildet. Diese fiktive Bahngesellschaft mit dem Namen „Bear Creek Lumber & Railroad“ transportiert mit ihren typischen Waldbahnloks Holz aus den Wäldern ab und versorgt die Camps mit allen erforderlichen Waren und Ersatzteilen. Auf 5 Zoll Spurweite konnten die Besucher miterleben, wie die im Wald geschlagen Stämme auf die Logcars verladen und mit einer der beiden im Betrieb stehenden Lokomotiven abtransportiert wurden.

Über die Faszination, die von den Modellen in der Halle 3 ausgeht, war zusätzlich etwas zu beobachten, was diese Veranstaltung im Reigen der Modellbahnmessen einzigartig macht. In Karlsruhe kommen begeisterte Modellbauer aller Altersklassen und der verschiedensten Ausrichtungen zusammen, um sich drei Tage lang einer gemeinsamen Begeisterung hinzugeben.

Drei Generationen an einem Tisch oder beim Betrieb einer Lok sind absolut keine Ausnahme. Die Freude, die jeder Einzelne dabei hat, ist in den Gesichtern deutlich abzulesen. Der Kontakt zu Gleichgesinnten, die sich alle mit grosser Toleranz begegnen, ist die tragende Säule dieser Veranstaltung.



«Einstiegen Bitte» – Hier passt der Massstab!



Das Original der Albatros hat Baujahr 1912.



Helfende Hände – oder zu zweit gehts besser.



Eine Ausstellung – attraktiv auch für Nachwuchs.

Hat ein Modell mal ein Problem, sind sofort ein paar Kollegen da, die ihre Hilfe anbieten. Generationsübergreifend wird ausgiebig gefachsimpelt. Massstabs- und Epochen-Grenzen werden phantasievoll, kreativ und absolut souverän überbrückt. Die Akteure haben sichtlich Spaß am Spielen und die davon ausgehende Freude verbindet die anwesenden Mitspieler zu einer spürbar glücklichen Gemeinschaft an diesem besonderen Wochenende im Januar. Um diese Atmosphäre selbst einmal zu erleben, kann ein Besuch des nächsten Echtdampf-Hallentreffens in Karlsruhe im Januar 2017 allen Modellbahnhern nur wärmstens empfohlen werden. ○



Eines von fünf Depots in der Halle 3 – fast alle Lokomotiven sind im Einsatz.



Szenen-News

Der Februar-Monatszug auf dem Kaeserberg

Rollende Landstrasse von 2000

Foto: PD



Re 465, 84t, 7 MW, Last: 100 A, 600t, V/max. 100 km/h.

Für einen Zug des kombinierten Verkehrs, für die rollende Autobahn hat man sich auf dem Kaeserberg bei der Wahl zum Februar-Monatszug entschieden. Ein solcher transportiert ganze Schwerverkehrsfahrzeuge. Diese Beförderungsart gilt in der Regel als

Umsteiger-Angebot für Strassentransportunternehmen, die auf Kombitransporte umstellen wollen, ihren Fuhrpark aber noch nicht entsprechend erneuert haben.

Gegenwärtig ist die Rollende Landstrasse auch ein Thema im Zusammenhang mit der

Frage, wie der Gotthard-Strassentunnel zu sanieren sei. Mit Verlademöglichkeiten von Grenze zu Grenze, von Erstfeld bis Biasca und einem Kurzverlad nur für Personenwagen zwischen Göschenen und Airolo wäre es möglich, die nötige Sanierung des bestehenden Strassentunnels auf einmal gründlich durchzuführen und sehr rasch zu beginnen. Die Frage der zweiten Röhre könnte auf diese Weise vom Sanierungsfall losgelöst und ohne Zwang beurteilt werden.

Die Rollende Landstrasse oder Autobahn (RoLa) hat die Aufgabe, im Nachtsprung den Schwerverkehr durch die Alpen auf die Schiene zu lenken. Dabei fährt viel Totgewicht mit, die Chauffeure reisen im Liegewagen. Transporteure, die hier «einsteigen», stellen darum ihre Flotte bald auf andere Kombiformen um. Verladen wird über Rampen auf kleinsträdrige Niederflurwagen mit einer durchgehenden Fahrspur. Start und Ziel sind Terminals, hier Basel Weil und Busto Arsizio. Am Kaeserberg sind auf zwölf Wagen sieben Sattelschlepper und zwei Lastenzüge verladen. Um das Zugende sichtbar zu halten, wird der Schlusswagen stets beladen. Leere Stellplätze liegen davor. Vorgespannt ist die BLS-Re 465 001-6 von 1994 im «Connecting Europe»-Look vom Jahr 2000. (PD)

www.kaeserberg.ch

Ehre, wem Ehre gebührt

In der letzten Ausgabe ging leider beim Beitrag «Anlagenplanung – und wie ...» auf Seite 87 die Angabe zu Autor und Fotograf verloren. In Anwendung des geflügelten Wortes aus dem Titel sei dies hiermit nachgeholt:

Stephan Kraus leistete die Arbeit; nebst der gedanklichen und modellbauerischen auch diejenige mit Schreibzeug und Kamera. Wir bitten, unser Versehen zu entschuldigen. (bk)

Neues aus Heinz Däppens Klangküche

Fertig bespielte Zimo-Decoder

Vielen Interessierten an mit Sound ausgerüsteten Lokmodellen ist Heinz Däppen kein Unbekannter. Seit einigen Jahren tüftelt der engagierte Modellbahner und Soundspezialist an vorbildgetreuen und realistischen Sounddaten für Zimo-Lokdecoder. Mittlerweilen ist Heinz Däppen nicht nur Sound-Entwickler für den Wiener Digital-

spezialisten, sondern auch akkreditierter Zimo-Fachhändler. Dies aus dem einfachen Grunde, dass es nur logisch ist, die Decoder gleich mitsamt den gewünschten Klängen fertig eingespielt zu kaufen. (mitg/bk)

Infos: www.sound-design.white-stone.ch

Schönes Geschenk zum 7. Geburtstag auf dem Kaeserberg

Rekordjahr 2015 in Granges-Paccot

Die im Januar 2009 in unmittelbarer Nähe von Fribourg eröffnete Modelleisenbahn-Schauanlage «Kaeserberg» blickt an ihrem siebten Geburtstag auf ein Rekordjahr 2015 zurück. Erstmals übertrifft die Besucherzahl 16 000 Personen. Genau waren es 16353 Besuchende oder 19% mehr als im Vorjahr. Dieses Ergebnis ist umso erfreulicher, als strahlendes Sommer- und Herbstwetter nicht gerade zum Museumsbesuch zwangen. Erstaunlich auch, dass der stärkste Besuchstag unter stahlblauem Himmel stattfand: Am 16. August kamen 350 Besuchende nach Granges-Paccot!

Neue Freuden bei Nacht

Seit Mai 2015 begeistert der Kaeserberg mit seinem Nachtmodus, der die Anlage im

Halbstundentakt für sechs Minuten ins Dunkle hüllt. Unzählige Lichter verzaubern die Landschaft und wecken viele Träume und diese Emotionen machen im Wechsel von Tag und Nacht den Besuch auf dem Kaeserberg zum unbeschreiblichen Erlebnis. Dieser neue Aspekt lässt viele Besucher wiederkommen.

Beliebt bei Jungen und Gruppen

Ein Viertel der Kaeserberg-Besuchenden sind jünger als 16 Jahre. Das ist sehr erfreulich und zeigt, dass die lebensnahe Modelleisenbahn selbst im digitalen Zeitalter virtueller Spielwelten Kinder und Jugendliche begeistert.

Mehr und mehr Unternehmen, Gesellschaften oder Vereine wählen den Kaeser-

berg für Ihren Anlass, den Personalausflug oder den Mitgliedertag. Nicht wenige verbinden dabei die Zusammenkunft am Kaeserberg mit einem Apéro, einem Imbiss oder gar Festessen. Rund 60 Tage standen 2015 so im Zeichen exklusiven freundschaftlichen Begegnens.

Fahrtsimulator begeistert

Ganze 41 Mal führten Bahninteressierte im Originalführerstand der Gotthardlokomotive Ae 6/6 «Baselland» einen Zug eigenhändig ans Ziel. Dafür, dass dieses einmalige Erlebnis auch wirklich gelingt und bestens in freudiger Erinnerung bleibt, sorgt ein ehemaliger SBB-Lokomotivführer im Ruhestand, der seine reiche Berufserfahrung mit einbringt. (nz)

Foto: PD



Was mit den «Freuden bei Nacht» gemeint ist, soll dieses stimmige Bild dar- und klarstellen.

Veranstaltungen

Offene Türen in Basel

Wer? Modulbau-Freunde Basel

Wann? 30./31. Januar

Wo? Basel, Gilgenbergerstrasse 9

Anlagen 0, H0, H0m. Clubbeizli.

Sa 13–17 Uhr, So 10–17 Uhr. Eintritt frei.
Tram 16, Bus 36 bis Leimgrubenweg.

www.mfb-basel.ch

Börse im Volkiland

Was? Modellbahn- und Spielwarenbörse

Wann? 30. Januar, 8 bis 17 Uhr

Wo? Volketswil, Volkiland

Modellbahnen und -autos, Zubehör,
Spielwaren. Eintritt frei.
www.boersevolkiland.ch

Filmabend SBB Historic

Was? Industriekanton Aargau

Wann? 2. Februar, 18.15 bis 19.45 Uhr

Wo? Brugg, SBB Historic, Lagerstrasse 1

Film-Trouvailles aus SBB-Archiv zur
Aargauer Industriegeschichte. Kollekte.
Anmeldung empfohlen:
info@sbbhistoric.ch oder Tel. 056 566 52 22

Eisenbahnsammlung Uster

Was? Grosses Spur 0-Anlage in Betrieb

Wann? 6. Februar, 14 bis 17 Uhr

Wo? Uster, Lokremise beim Bahnhof

Hochwertige Modelle, Dioramen, Anlage
0/0m, I/II. Eisenbahntusilien.
www.eisenbahnsammlung.ch

Lötschberg-Basistunnel

Was? Besuchsmöglichkeit für Einzelpersonen

Wann? 10. Februar, 13.30 Uhr

Wo? Frutigen, Bahnhof

Interventionszentrum, Tunnelsystem,
Betriebszentrale Mitholz. Dauer 3 Std.
Weitere Termine im Internet.

Infos und Reservationen:
www.bls.ch/besuch

Meeting US-Railroadfans

Wer? American Railroadfans in Switzerland

Wann? 19. Februar, ab 19 Uhr

Wo? Zürich-Wollishofen, Wasserversorgung

Digitalshow Ruedi Rotgans «Virginia &
North Carolina 2011».

Weitere Informationen:
www.americanrrfans.ch

Börse in Uster

Was? Modellbahn- und Spielzeugbörse

Wann? 27. Februar, 10 bis 15 Uhr

Wo? Uster, Stadthofsaal

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

Winterdampf auf der Rigi

Was? Sonderdampffahrten

Wann? 27./28. Februar

Wo? Vitznau – Rigi Kulm – Goldau

Am Sonntag umgekehrte Route. Platzzahl
beschränkt. Reservation erforderlich.
Fahrpläne, Preise und Anmeldung:
www.rigi.ch/erlebnisse/veranstaltungen

Winterdampf im Emmental

Was? Extrafahrten mit Dampflokomotiv nr. 11

Wann? 28. Februar

Wo? Huttwil – Sumiswald – Huttwil

Ohne Reservationsmöglichkeit, einsteigen,
abdampfen! Billette im Zug, Kinder gratis.
Nähere Angaben:
www.vhe-emmental.ch

Anlage Kirchmättli Horw

Was? Grösste Echtzeit-Anlage der Schweiz

Wann? 29. Februar, ab 17.45 Uhr

Wo? Horw, Loki-Depot, Kantonsstrasse 71

Grösste Echtzeitanlage der Schweiz;
im Rohbau fertig.
www.loki-depot-horw.ch

Auktionshaus Dorenbach

Was? Auktion von Modellbahnen aller Spuren

Wann? 4. und 5. März

Wo? Rheinfelden, Erlenweg 5

Eisenbahnen und Zubehör 1890–2013 in
allen Spurweiten, technische Spielwaren.
Tel. 061 421 87 18, www.dorenbach.ch

Ausstellung in Sinsheim

Was? Faszination Modellbahn

Wann? 4. bis 6. März, 9 bis 17 Uhr

Wo? Sinsheim (D), Messe Sinsheim/HALLE.6

Internationale Messe für Modelleisenbahnen, Specials und Zubehör.
Ausstellerliste, Hallenplan:
www.faszination-modellbahn.com

Bahnplattform in Erstfeld

Was? Bahnfotos und Eisenbahnfilme

Wann? 5. März, ab 10 Uhr

Wo? Erstfeld, Casinoaal

Vormittag: Fotos Harald Navé; Nachmittag:
Filme «Spezielle Züge am Gotthard».
Tel. 041 880 22 31, www.bahn-plattform.ch

Börse in Olten

Was? Oltner Modellbahn- und Spielzeugbörse

Wann? 6. März, 10 bis 16 Uhr

Wo? Olten, Stadttheater/Konzertsaal

2 Minuten vom Bf Olten. Modellbahnen,
-autos und Spielzeug; über 100 Tische.
Oltner-Börse, Postfach 70, 4663 Aarburg,
Tel. 062 791 42 89, oltnnerboerse@vtxfree.ch

Wir sind aktueller!

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungs-
Meldungen für die Ausgabe LOKI 3/2016

bis spätestens 11. Februar 2016 an:

Redaktion LOKI, Bruno Kalberer,
Heimatweg 14 A, CH-5040 Schöftland

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

Eisenbahn-Romantik im Februar 2016

Die Sendungen werden im SWR ausgestrahlt. Verschiedene Wiederholungstermine.

Samstag, 13. Februar, 15.00 Uhr

Nürnberger Spielwarenmesse 2016 – Teil 1 (Folge 862)

Samstag, 20. Februar, 15.00 Uhr

Nürnberger Spielwarenmesse 2016 – Teil 2 (Folge 863)

Samstag, 27. Februar, 15.00 Uhr

Braunes Gold und Eisenbahnen – Kohleabbau in der Lausitz (Folge 864)

Wie riesige Zähne eines gigantischen Stahldrahtschirms graben sich die Schaufeln des Eimerkettenbaggers in die urzeitlichen Braunkohleschichten. Unmittelbar daneben wartet ein Güterzug auf seine Befüllung mit dem «Braunen Gold» der Lausitz.

Seit 1913 leben die Menschen hier von und mit der Kohleförderung. Die Eisenbahn ist dabei bis heute das wichtigste Transportmittel. In Cottbus geht nun eine Ära des Kohletransports zu Ende. Der letzte Zug auf rückbaren Gleisen verlässt den Tagebau in Cottbus Nord und damit endet die Zeit der direkten Zugbeladung im Tagebau unterhalb der Rasensohle in Deutschland. Dies nehmen wir filmisch als Anlass, in die spannende Geschichte der Kohleförderung und auf deren spezielle Eisenbahntechnik zu schauen.

Zudem werfen wir einen Blick hinter die Kulissen der modernen Tagebaulogistik. Wir besuchen aber auch jene Orte, die den riesigen Baggern weichen mussten und künftig als renaturierte Seenlandschaft wieder auferstehen.

Seit 1950 findet in Nürnberg die Spielwaremesse statt und seit 1995 berichtet Eisenbahn-Romantik regelmäßig über die Neuheiten. Modellbaufirmen aus aller Welt präsentieren hier das, was im Laufe des Jahres 2016 auf den Markt kommen wird, jedoch nur für die Fachwelt. Fast 3000 Hersteller und Händler kommen Ende Januar in die Lebkuchenstadt, zeigen ihre neuesten Modelle, knüpfen Kontakte, bestellen und informieren sich. Eisenbahn-Romantik wird in diesem Jahr wiederum zwei Sendungen produzieren, um der Fülle der Neuheiten gerecht zu werden. Schwerpunkt werden neben der Spur H0 auch die kleinen Neuheiten in Spur TT und N sein. Hersteller berichten über ihre neuesten Modelle, Marktbeobachter über neue Trends, Händler erzählen, was sie einkaufen.

Übersicht sämtlicher Sendungen unter: www.swr.de/eisenbahn-romantik

Änderungen vorbehalten!



Modellbahnen im Tessin

Was? Ausstellung von Modellbahnen

Wann? Ganzjährig

Wo? Mendrisio, Galleria Baumgartner

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

Bahnmuseum Albula

Was? Besuch im Bahnmuseum

Wann? Täglich außer Montag

Wo? Bergün, beim Bahnhof

Originalexponate, 0m-Anlage, Sonderausstellungen, Fahrsimulator, Restaurant. Di–Fr 10–17 Uhr, Sa/So 10–18 Uhr. www.bahnmuseum-albula.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 Stundenschlafte bis Sonntagmittag sowie während zweier Monate beinahe täglich um 15.55 Uhr.

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

Das aktuelle Thema bis 29. Januar heisst: «Mit dem Krokodil nach Schweden – Teil 1», ab 30. Januar wird «Mit dem Krokodil nach Schweden – Teil 2» ausgestrahlt.

www.voldampf.tv

Börse in Einsiedeln

Was? 15. Einsiedler Modellbörse MECE

Wann? 13. März, 9.30 bis 16 Uhr

Wo? Einsiedeln, Grosser Saal Dorfzentrum

Echtdampf 5x, 7 1/4», Signale, Zubehör. 0-0m-0e Anlage. Eintritt frei. Infos und Tische: Stefan Casanova, Tel. 079 635 59 32, www.mece.ch

Chemins de fer Kaeserberg

Was? Eisenbahn-Schauanlage auf 610 m²

Wann? Mehrmals monatlich. Agenda im Web

Wo? Granges-Paccot bei Fribourg

Monatszug: «Rollende Landstrasse von 2000». Rollstuhlfahrer willkommen. Informationen und Anmeldung: www.kaeserberg.ch

Grenchenbergtunnel

Was? Sonderausstellung

Wann? Bis 22. Juni

Wo? Grenchen, Kultur-Historisches Museum

100 Jahre Tunnel zwischen Grenchen und Moutier. Mi, Fr, Sa, So 14–17 Uhr. www.museumgrenchen.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

Tin Plate im Technorama

Was? Sammlung Dr. Bommer

Wann? Ganzjährig

Wo? Oberwinterthur, Technorama

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

Börse

Spur N

Sammlungsauflösung

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

Verkäufer: Lemaco E3/3 Tigerli

No. 8487, OV
 Paul Bärlocher Paul, Mühlestrasse 17,
 9240 Uzwil, Tel. 071 393 47 40,
public.baerlocher@gmx.ch.

Spur H0m/H0

Verkäufer: Ferro-Suisse RhB G 3/4 1
 Rhätia CHF 1100,-, Lemaco MOB BD
 4/4 3006 CHF 1375,-, RhB AB 4/4 52
 CHF 1295,-, alles neu, originalverpackt.
 R. Arnold, Amerbachstr. 15, 4057 Basel,
 Tel. 078 861 90 59, renicarino@bluewin.ch.



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

Suche: Born EP II Bausätze und Fahrzeuge.

Herbert Baschung, Belchenstrasse 14,
 4600 Olten, Tel. 079 721 17 88,
gothard@txfree.ch.

Suche: Modelleisenbahnen in allen Spurgrößen. Abholung ganze Schweiz.

Daniel Zaugg, Schlossgässli 3,
 3400 Burgdorf, Tel. 078 697 21 66,
d.zaugg@besonet.ch.

Kaufe: Modelleisenbahnen und Zubehör in allen Spurweiten. Abholung ganze Schweiz.

Peter Christen, Hofstrasse 17,
 4912 Aarwangen, Tel. 062 923 02 15,
 Mobile 079 373 23 56,
pesche.christen@bluewin.ch.

Suche: Modelleisenbahnen Spur H0 + 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.

Verkäufer: Ferro-Suisse, Lemaco, Fulgurex, HRF, usw. Alles neu und originalverpackt. Jeanmaire Bücher. Liste anfordern.

S. Züger, 3 Ch. des Blüets, 1009 Pully,
 Tel. 021 729 71 32, Fax 021 729 55 84.

Suche PLM-Krokodil-Doppellok
 «2' Bo+Bo 2'».

Wolf John P, 3 ch du Rossillon,
 1092 Belmont s/Lausanne,
 Tel. 021 728 72 14, johnwolf@hotmail.ch.

Spur 0m

Verkäufer: Fertigmodelle Bahnhof Wiesen CHF 3950,- und Doppelhaus Wiesen CHF 1600,-, beide zusammen Paketpreis CHF 5000,-. Produktion Pirovino, neuwertig.

Auskunft bei: Redaktion LOKI,
 Tel. 043 343 94 67.

Verkäufer: Ferro-Suisse: HG 3/4, Dampf mit Zahnradern, Nr. 2, letzte Serie, CHF 4500,-; Plattformwagen A, 4-achsig, grün, CHF 1350,-, Vitr.-Modelle.

Markus Steffen, Laufenerbrunnenweg 1,
 9472 Grabs, Tel. 081 771 39 30,
stefmar@bluewin.ch.

Spur 0

Verkäufer: Rivarossi Dampflok, Typ 80,
 neu, 3 Personen- und 4 Güterwagen.
 CHF 350,-.

Hans Peter Röthlisberger, Sackstrasse 17,
 8342 Wernetshausen, Tel. 044 837 12 15.

Verkäufer: Goldbeck O SBB Ae3/6¹, braun,
 neu, OVP, CHF 900,- Lemaco SBB Re 460,
 rot, CHF 3500,-.

Riyola Paul, Risbergstrasse 7,
 8360 Eschlikon, Tel. 071/971 15 65,
paulryola@bluewin.ch.

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

Spur I

Verkäufer: Kiss/Modelbox:
 Re 6/6; Re 4/4¹; Ae 6/6; Ce6/8¹; en bloc.
 Bernard Perrinjaquet, Maujobia 3,
 2000 Neuchatel, Tel. 032 725 46 15.

Suche: Lemaco SNCF 141 P nur in schwarz.
 Herbert Bärének,
herbert.barenek@gmail.com
 Handy: 0042077921673.

Literatur

«Die Modelleisenbahn» 1981–1990
komplett: Gratis, muss abgeholt werden.
 Rickenbacher Bruno, Wiesenweg 7,
 5210 Windisch, Tel. 065 441 39 37,
bruno.rickenbacher@hispeed.ch.

Verschiedenes

Märklin Autos im OK:

1991 Feuerw., 1993 Tankw.
 1992 LKW, 19031 PKW
 unbesp. Bündel CHF 1200,-.
 Körner Gerd, Jobstr. 22, 44629 Herne, Deutschland, g-koerner@t-online.de.

Raum für Modelleisenbahn-Anlage
 gesucht? **Räume in Wohnliegenschaft mit Tageslicht 57 m², 77 m², 23 m²**

(Räume können gemeinsam oder einzeln
 gemietet werden, Raumteilung kann
 z.T. geändert werden); WC, Heizung,
 Tageslicht, PP vorhanden, ruhig gelegen.
 Nähe Flughafen Zürich.
 Tel. 079 225 94 82.

Verkauf Fulgurex:

A 3/5 E50, B 3/4 E350, C 4/6 300;
 Weitere Vitrinenmodelle: US-BRASS
 HO-On3-1: Europa H0-01

Liste Tel. 0049-0171-2107126, 09/72-4070
 R. HALM, Sandstrasse 2,
 DE-91166 Georgensgmünd,
 Tel. +49 019 09172-407,
 Mobile +490171-21071-26,
info@schreinerei-halm.ch.

Verkäufer:

CIWL- und SBB-Bücher und -Hefte.

Liste verlangen. hansthomsen@gmail.com
 Hans Hilmer Thomsen, Valmuevej 55,
 DK-7500 Holstebro, Dänemark.

Märklin: Keine Ahnung der Spurgrösse.
 Es muss eine Märklin von 1920 oder früher
 gewesen sein. Loki mit 7 Wagen,
 Tranformer. In Holzboxen. Ohne Schienen.
zender@fjihosting.com.

Sammlungsauflösung

von Spur N 1:160-Modellen

www.privat-verkauf.ch

info@privat-verkauf.ch

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen
 und mehr ... vieles mehr ...

www.lohag.de

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



Messingmodelle - Brass models
Modèles en laiton - modelli in ottone

www.rittech.ch

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

LOKI DEPOT HORW

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

- Verkauf/Aankauf
- Beratung
- Reparaturen

Kantonstrasse 71, 6046 Horw
 Tel. 041 340 46 46, Fax 041 340 72 91
www.ldh-horw.ch, LDH-Horw@bluewin.ch

Die Spezialisten unter den Decodern für:

- Lichtsignale und Licht
- magnetangetriebene Weichen und Formsignale
- motorangetriebene Weichen und Modellmotoren

www.qdecoder.ch • Steigstrasse 11 • 5426 Lengnau • 056 426 48 88

DIE

ALLESKÖNNER



Bahn aktuell

Noble Gourmetreise

Die traditionelle Gourmetreise des Vereins Pro Salonwagen führte am 13. Dezember 2015 von Chur via Samaden-Filisur-Davos-Klosters zurück nach Chur.

Hinter dem Duo Ge 4/4 603+610 folgten alle vier «Gurmino»-Stahlwagen, alle sechs Salonwagen sowie der Zweiachsgepäckwagen.

TK

Der RhB Adventzug aufgenommen auf dem Schmittentobel-Viadukt unterhalb von Filisur:

Foto: Tibert Keller

Fotos: Tibert Keller



Adventszug vom 13. Dezember 2015 mit G 4/5 107 auf der Reichenauer Hinterrheinbrücke.

RhB Advent-Dampffahrt

Jeweils in der Adventzeit finden auf der RhB «Cla Ferrovia Fahrten ins Lichterland» statt.

Am 13. Dezember 2015 steht dafür die G 4/5 107 auf der Fahrt von Landquart nach Valendas im Einsatz.

TK

Rollendes Kunstwerk ES 64 F4-206

Seit einigen Monaten ist der Siemens Eurosprinter mit der Registrierung 91 80 6189 206-6-D-DISPO Class 189-VD mit einem ungewöhnlichen Farbdesign unterwegs. Im Malstil Vincent van Goghs erinnert die Lokomotive mit prächtigen Farben, dem Namenszug des Künstlers und der Aufschrift «125 years of inspiration» an den Stirnfronten an den berühmten Expressionisten.

Die Lokomotive ging 2006 als ES 64 F4-025 in Betrieb. In den ersten Jahren war sie mit dieser Nummer für das norditalienische Eisenbahnverkehrsunternehmen «Nordcargo S.r.l.» aber auch für «Dispolok GmbH», «MRCE Dispolok GmbH» unterwegs. 2009 erfolgte der Umbau von der Class 189-VD in die Class 189-VO Version. Damit verbunden wechselte die Nummer



Kunstlokomotive ES 64 F4-206 mit bewegter Vergangenheit wartet auf einen neuen Einsatz.

auf die Bezeichnung ES 64 F4-206. Nun verkehrte die Lokomotive für «ERS Railways B.V.» (Rotterdam) und «Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr GmbH & Co. KG» (Frankfurt/Main). Im gleichen Jahr wurde durch eine weitere Modifikation der Einsatz nach Österreich ermöglicht. Nachfolgende deutsche Mieter waren: «LOCON LOGISTIK & CONSULTING AKTIENGESELLSCHAFT»,

«Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG» und »RTB Cargo – Rurtalbahn Cargo GmbH«. 2015 ging das Fahrzeug an «SBB Cargo International», Mitte des Jahres an «ERSR – ERS Railways B.V.». Momentan unvermietet ist sie an «LTE Netherlands B.V.» mit Sitz in Rotterdam.

Foto: Andreas Lindner

AL

Quelle: www.railcolor.net

Testfahrten mit Albula-Gliederzug



Am 18. Dezember 2015 führte der einzige Werbe-Allegra 3512 mit dem sechsteiligen Gliederzug Probefahrten aus. Hier während der Anfahrt zwischen Igis und Zizers.



Der Schein trügt. Im Bereich der RhB Testfahrten südlich von Trimmis passiert gerade einer der seit Fahrplanwechsel bis Chur vorstossenden ICE die vermeintlich angehängte, im Hintergrund sichtbare Probefahrt.



Für Bremsversuche erreichte am 12. Januar 2016 der Sechswagenzug hinter dem Allegra 3504 bis Peist auf der Arosabahn.



Hier auf der Rückfahrt in Chur's Strassen beim ehemaligen Depot Sand. Noch fehlt der Steuerwagen, der im Herbst 2016 kommen soll.

Fotos: Tibert Keller

SOB trennt sich von Altmaterial

Fotos: Tibert Kaller



Nach einem Werkstätteaufenthalt des DSF BDe 4/4 80 in Samstagern, nimmt der Triebwagen auf der Rückfahrt gleich noch ausrangiertes SOB Rollmaterial mit Ziel Kaiseraugst mit. Unter den zehn Fahrzeugen befindet sich der einstige Te 31 von 1943, der früher Personenzüge zwischen Biberbrugg und Einsiedeln führte. Gleich dahinter ein ex BT 3-Achser und drei Kippwagen des Südnetzes.

Zwei davon ohne Räder und Puffer auf einem Dienstwagen Xs. Am Zugschluss vier weitere Dienstwagen. TK

«Altmaterialzug» mit SOB-Rollmaterial am 21. Dezember 2015 zwischen Burghalden und Wädenswil. Die absolute Rarität des Monats Dezember war der in diesen Minuten ergiebige Regen.

In Weil am Rhein zu Besuch: «Hector Rail» 241 011

Nicht alltäglich ist der Besuch einer «Hector Rail»-Lokomotive in Weil am Rhein. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat seinen Sitz in Stockholm und wurde im Jahr 2004 gegründet. Zu den ersten Fahrzeugen gehörten neben ehemals norwegischen und österreichischen Elektrolokomotiven auch ab 2006 zwei ursprünglich für SBB Cargo bestimmte Re 474. Heute gehören zum Fuhrpark neben weiteren Fahrzeugen

auch 12 TRAXX F140 AC Lokomotiven, die im grossen und ganzen den Lokomotiven der Baureihe 185, Re 482 und Re 485 entsprechen und die Zulassungen für Norwegen, Schweden, Dänemark und Deutschland haben.

Bei «Hector Rail» hat man die TRAXX-Lokomotiven mit Namen aus der Welt der Kinofilme versehen. Am 29. Dezember 2015 war die Lokomotive mit der Nummer 91 74

6241 011-4 S-HCTOR für wenige Stunden in Weil am Rhein zu Gast. Sie trägt den Namen «C-3PO», der an den berühmten vergoldeten Protokolldroiden aus den Star Wars-Filmen erinnert. AL

Quellen:

- <http://www.hectorrail.com/docs/br241-12.pdf>
- https://de.wikipedia.org/wiki/Hector_Rail



Lok von Hector Rail für kurze Zeit in Weil am Rhein am 29. Dezember 2015.

Fotos: Andreas Lüthi



Mess- und Fotofahrt mit neuen Dieselloks der RhB

Am 17. Dezember 2015 zieht die D3, von Tirano kommend, in einer Sonderfahrt neun leere Vierachser über den Kreisviadukt von Brusio.

Anschliessend von Poschiavo bis Thusis sind die D3 und D4 gemeinsam unterwegs.

TK



oben: D3 und D4 bei Ospizio Bernina.
Der zuvor schwarz gefrorene Lago Bianco
trägt eine dünne Schneeschicht.

unten: Diesellok D3 mit 9 leeren Schüttgutwagen
auf Bergfahrt Richtung Poschiavo bei Brusio.

MGB-Komet auf Heimfahrt

Der ABDeh 4/10 2022 hat am 18. Dezember 2015, nach einem längeren Werkstätteaufenthalt in Landquart, auf der Fahrt ins Heimnetz Haldenstein erreicht.



Schotterreinigungsmaschine nach Optimierung auf Testfahrt

Nachdem die neue Schotterreinigungsmaschine RM76 nach länger dauernden Nacharbeiten im Herstellerwerk zurückgekehrt war, unternahm sie am 11. Dezember 2015 eine weitere Probefahrt, assistiert von der D3, ins Puschlav.

TK



Foto: Tibert Keller

Das Duo D3 und RM76 während der Rückfahrt nach Landquart von einer Probefahrt in den Süden, aufgenommen auf der Thusner Hinterrheinbrücke.

Foto: Tibert Keller



Frisch geklebt

Die RhB Ge 4/4 633 wirbt wie bisher, aber jetzt in einem, vielleicht gefälligeren neuen Kleid für das romanische Radio/Fernsehen. Hier in Trin am 30. Dezember 2015.

Neu am Gotthard unterwegs



Europa 17, geführt jetzt mit ETR 610 von Trenitalia bei Göschenen.



EC 14, ebenso geführt mit ETR 610 bei Wassen.

Vereinawagen auf Überfuhr

Am 15. Dezember 2015 bringt die Ge 4/4 641 hinter zwei Kupplungswagen zwei Doppel-Verladewagen von Landquart nach Selfranga. Die selten zu beobachtende Fahrt ist unterhalb von Saas festgehalten.



Fotos: Tibert Keller

Fotos: Tibert Keller



RhB Loknotvorrat

Die am 16. November 2015 vom Verkehrshaus nach Landquart zurückgekehrte Ge 4/4 602 wird nur bei einem sich abzeichnenden Lokmangel wieder betriebsfähig hergerichtet. Am 14. Dezember steht sie im Rundschuppen.



Zuverlässiger als der ETR 470 eilt der ETR 610 bei Lavorgo dem Süden entgegen.



Re 460 020 mit neuer SBB-Eigenwerbung in Amsteg-Silenen.

Fotos: André Niederberger

Unüblich kurz

Dieser nur aus der Stammkomposition bestehende RE 1128 St. Moritz–Chur vom 13. Dezember 2015 ist knapp eine Stunde ver spät unterwegs. Auf dem oberhalb Filisur aufgenommenen Bild fällt beim genauen Betrachten auf, dass der Stromabnehmer des Gepäckwagens – der sich seit dem Fahr-

planwechsel zwischen der 1. und 2. Klasse befindet – gehoben ist. Dies ist dann nötig, wenn bei langen Zügen die Gefahr einer Überlastung der Heizleitung (Zugsammelschiene) besteht. Eigentlich hätte dieser Zug zusätzlich zwei Panoramawagen hinter der Lok, sowie sechs Wagen des Glacier

Express am Schluss umfasst. Wegen einer Bremsstörung blieben diese in Samedan zurück. Letztere folgten per Extrafahrt, wobei bereits in Reichenau auf die Weiterfahrt Richtung Zermatt gewechselt wurde, der Anschluss an Chur musste mit einem anderen Zug erfolgen. TK



Kurzer RE St. Moritz–Chur oberhalb von Filisur ohne Wagen des GEX.

Fotos: Tibert Keller

TRAXX AC3 Zulassung für D, A und CH

Bisher war das Fahren mit eigener Kraft für die TRAXX AC3 mit Last-Mile-Paket von der Schweiz aus nur bis Weil am Rhein erlaubt. Inzwischen ist die Zulassung für Deutsch-

land gegeben: Die Buchstaben D und A im UIC-Raster sind wie hier bei der Lok mit der Registrationsnummer 91 80 6187 005-4 D-Rpool nicht mehr durchgestrichen, so dass

ein grenzüberschreitender Einsatz nun möglich ist. BLS Cargo wird neu auch Vectron-Loks von Siemens im Europa-Verkehr einsetzen. AL



Railpool-Lok 187 005 im BLS-Look jetzt freigegeben für Fahrten auch in Deutschland und Österreich.



Die nicht mehr durchgestrichenen Landesbezeichnungen D und A weisen auf die neue Zulassung hin.

Fotos: Andreas Lindner

Machfolger gesucht

Für unsere Zeitschrift LOKI suchen wir zwei neue Herausgeber (je 50%).

In dieser Funktion nutzen Sie Ihre Kenntnisse der Branche und Ihr Netzwerk, um spannende und fundierte Beiträge für die jährlich elf Ausgaben zu akquirieren. Dabei verfolgen Sie die Interessen unserer Kunden und entwickeln die Zeitschrift weiter. Sie finden Autoren und Themen für die Spezialhefte und tragen selbst mit Texten, Bildunterschriften und Fotos zu interessanten Heften bei.

Sie redigieren die Beiträge und sichern die sprachliche Qualität.

Gefragt sind ausserdem organisatorisches und administratives Geschick, da Sie für das pünktliche Erscheinen der Zeitschrift verantwortlich sind.

Der Arbeitsort ist frei wählbar, wobei nach einer intensiven Einarbeitungsphase monatliche Redaktionstreffen in Bern und intensive Absprachen und Stellvertretung unter den Herausgebern vorgesehen sind, ebenso erwarten wir die Präsenz an den relevanten Branchenmessen und -veranstaltungen.

Fühlen Sie sich angesprochen?

Dann freuen wir uns über Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen.
Bitte senden Sie diese an:

Stämpfli Verlag AG

z. Hd. Hanna Strahm

Wölflistrasse 1

3001 Bern

E-Mail: bewerbung@staempfli.com



Modelle Schweizer Standardtramzüge von Navemo

«Kurbeli» für Zürich und weitere Schweizer Städte

Mit äusserst gelungenen, vorbildgetreuen Modellen in H0m (wahlweise auch für H0) hat der auf Nahverkehrsmodelle spezialisierte Hersteller die Lücke zwischen den zweiachsigen Oldtimern und den modernen Gelenkwagen für die Tramliebhaber gefüllt. In einem zweiteiligen Beitrag stellen wir die Vorbilder sowie die bisher ausgelieferten Navemo-Modelle vor.



Das Paradestück in Zürich: Blauer Standardzug mit Ce 4/4 1392 und C 732 im Originalzustand bei der Auslieferung; das Vorbild für das Navemo-Modell.



Triebwagen Be 4/4 1377 mit den alten Flügeltüren verlässt am 25. August 1986 das Depot in Oerlikon für einen Einsatz auf der Linie 10.

Von René Stamm

Wenn 2016 in Basel Strassenbahnentriebwagen der Serie Be 4/4 457-476 aus dem Verkehr zurückgezogen werden, dann beginnt der endgültige Abschied von den legendären Standardtriebwagen. Während Jahrzehnten haben sie das Strassenbild in den grossen Städten unseres Landes geprägt.

Konzept der Standardvierachser

Das erste Fahrzeug, der Ce 4/4 351 (später Be 4/4 1351) wurde 1940 von den Strassenbahnen Zürich eingesetzt und von hier aus eroberten die Wagen weitere Städte. Stolz wurden die modernen Grossraumfahrzeuge überall im Land vorgeführt. Basel, St. Gallen, Luzern und auch Bern wurden besucht. Obwohl vom Verband Schweizer Transportunternehmen (VST) das Modell zum Standardfahrzeug erklärt, gab es verschiedene Untergruppen bezüglich Bauweise und Leistung. Jeder Verkehrsbetrieb sollte ein passendes Fahrzeug für seinen Betrieb finden. Eines hatten alle Modelle, bis auf eine Ausnahme gemeinsam: Einrichtungswagen und Billett-kontrolle nach System Peter Witt. Hinten einsteigen, Passage beim der sitzenden Kontrolleur und Ausstieg bei der mittleren oder vorderen Tür. Passend zu den Triebwagen wurden auch Anhänger geschaffen. Aber auch hier musste auf die Bedürfnisse der jeweiligen Besteller Rücksicht genommen werden, so dass sich wiederum kein eigentlich echter Standardwagen ergab. Aber trotzdem, die Standfahrzeuge waren, alle Untergruppen zusammengezählt, eine Erfolgsserie: Total 258 Triebwagen und 204 Anhängewagen leisteten die grossen Aufgaben im innerstädtischen Verkehr.



Gelingener Navemo-Standardzug von 1985 mit Be 4/4 1369 und Anhänger B 790.



Ausnahmsweise ist Be 4/4 1375 auf der Linie 15 als Alleinläufer unterwegs und nimmt den Platz eines Pedalers ein. Sichtbar sind die Innenlagerdrehgestelle.



Der Kampf gegen den Lärm mit Schallschutzmassennahmen betraf auch die Drehgestelle. Beispielsweise am Be 4/4 1396 (Abstellanlage Gessnerallee).

Zürich: Standardtriebwagen

Be 4/4 1351–1415

Wie erwähnt, kamen hier die ersten Fahrzeuge zum Einsatz. Geliefert wurden ab 1940 der unserm Modell entsprechende Typ Ib, die schwerere Ausführung, erkennbar an den gerundeten Fensterumrandungen. Gesteuert wurden sie mittels Handkurbel, daher auch später ihr Name «Kurbeli». Beschafft wurden in verschiedenen Losen die Nummern 1351 bis 1415, also 65 Stück in der Zweitspanne von 1940 bis 1954. Je nach Lieferungslos unterschied sich ihre Leistung von 288 bis 360 PS; die Nummern 1351 bis 1370 (ex 351–370) liefen mit Außenlagerdrehgestellen alle übrigen mit Innenlagerdrehgestellen. Der Bau des Wagenkastens erfolgte bei SWS, die elektrische Ausrüstung lieferte die MFO und die BBC. Es wurden total 102 Plätze angeboten. Während der Lebensdauer der Fahrzeuge wurden bei Revisionen immer wieder Verbesserungen vorgenommen. So wurden sie mit neuen Falttüren ausgerüstet und eine neue Innenbeleuchtung installiert. Aber auch beim Außenanstrich kam es zu Änderungen. Die ersten Fahrzeuge waren bei der Auslieferung ganz in Blau, später kamen Blau/Weiss sowie im Laufe der Jahre verschiedene Beschriftungen zur Anwendung.

Nach Neubeschaffungen wurden 1982 erste Wagen ausrangiert und zu neun Schneeflügen umgebaut. Zwei davon gingen künftig an die Stadt. Verkehrsbetriebe Bern über und ein Wagen gelangte zu den BVB (Bex-Villars-Breyttes). Die totale Ausserdienststellung erfolgte Mitte der Neunzigerjahre. 18 Triebwagen wurden nach Nordkorea verkauft, für den Rest der Flotte hiess es Abbruch, wobei einige Fahrzeuge für Museumszwecke zurückgestellt wurden.

Ab 1941 wurde auch der Typ Ia ausgeliefert. Diese Fahrzeug serie ist mit rund 15 Tonnen Gewicht leichter gebaut als die Serie Ib. Mit den kantigen Fensterumrandungen sind sie auf den ersten Blick zu erkennen. Die Steuerung erfolgte mittels Pedal, daher auch der Namen «Pedaler». Beschafft wurden bis 1952 52 Stück mit den Nummern 1501–1552 die bis Ende 1987 ausgerangiert wurden. Hersteller waren die Firmen SWS, SIG, MFO und BBC. Alle Wagen waren mit Innenlagerdrehgestellen ausgerüstet. Die Leistungen schwankten zwischen 200 und 240 PS und es fanden 95 Fahrgäste Platz.



Noch unterwegs ist der Be 4/4 1392 mit den neuen, dreiteiligen Falttüren. Begleitet wird er von einem dreitürigen Anhänger der FFA-Produktion. So gesehen am 27.9.1987 in der Abstellanlage Kalbreite.



Auf den ersten Blick erkennbar waren die Fahrzeuge mit Außenrahmendrehgestellen an der Aussparung beim vorderen Drehgestell der Türenseite. Hier Be 4/4 1362 beim Sportplatz Hardturm am 26.2.1992.

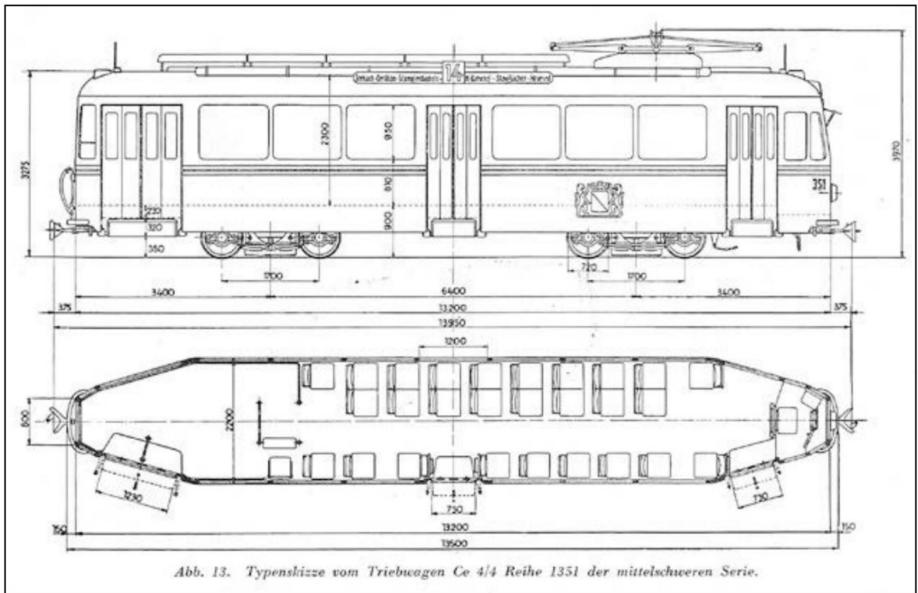


Das Fahrzeug Be 4/4 1366 vertritt die Triebwagenserien mit den Außenrahmendrehgestellen. Hier ist unser Exemplar unterwegs auf der Linie 4 bei den Bernoulli-Häusern.



Familienbild mit dem Be 4/4 1531 «Pedaler» (Mitte), dem Be 4/4 1406 «Kurbeli» (rechts) sowie dem moderneren Cousin Be 4/4 1426 «Karpfen», abgestellt in der Anlage Kalkbreite.

Werkplan für die
Zürcher Standard-
triebwagen der
Serie VST Typ Ib.



Fotos: Bernhard Eng, Typenskizze: Sammlung B. Eng

Zürich: Standardanhänger B4 711-749, 751-765

Bereits 1945 kamen auch die ersten Standardanhänger in Betrieb. Bis 1953 wurden mit den Nummern B 4 711 bis 770 60 Stück beschafft. Auffallend war an den langen Fahrzeugen, dass nur zwei Türen vorhanden waren. Die hinter Tür hinten beim Konduktursitz und in der vorderen Wagenhälfte für den Ausstieg. Die Wagen wiesen Innenrahmendrehgestelle auf, boten 113 Fahrgästen Platz und wurden durch die SIG gebaut. 1953 war aus Bern ein dreitüriger Wagen zu Gast, um die Zürcher von dessen Vorteilen zu überzeugen. Erst bei der nächsten Wagenbestellung im Jahr 1960 berücksichtigte man diesen Probeeinsatz und bestellte die dreitürigen B4 771-786 bei der SIG und 1962/63 die B4 787-798 bei den FFA. 1987 kamen die Wagen B 711-713, 718 und 719 der ersten Serie nach Bern und 1994 lieferten die VBZ 18 Wagen an Nordkorea, um dort komplette Züge bilden zu können.

Im Lauf der Zeit erfolgten an allem Fahrzeuge technische Anpassungen. Äußerlich wurde der Wandel der Zeit vor allem beim Anstrich und den Logos sichtbar.



Äußerlich fast im Originalzustand, noch mit den alten Türen, war der B 734 in der Abstellanlage Kalkbreite am 25. September 1985 zu bewundern.



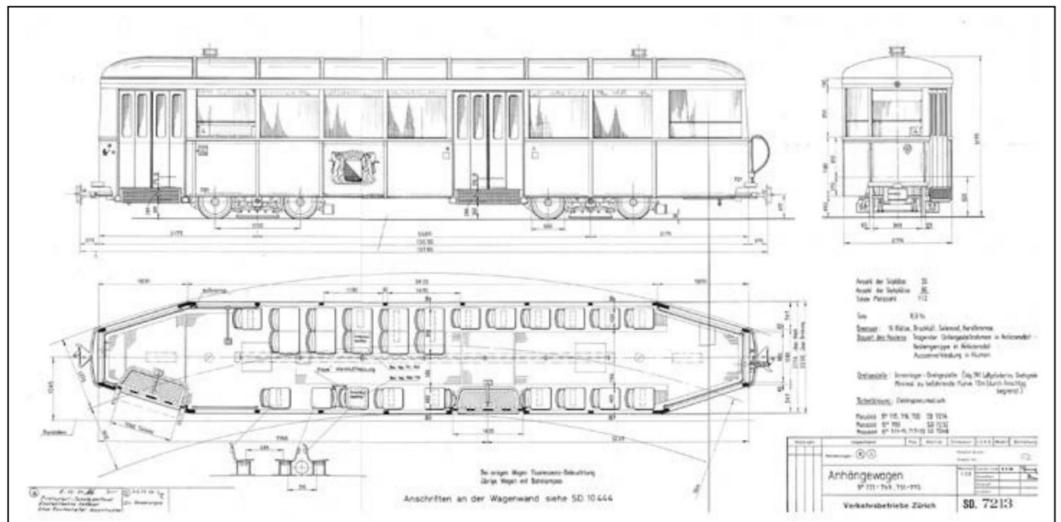
Der B 790 aus den Fabrikhallen der FFA unterscheidet sich nicht nur wegen den drei Türen von den übrigen VBZ-Wagen, sondern auch durch eine weniger eckige Karosserie.



Eine weitere Ausnahme: Der B 4 799 (Serie 799–801) aus dem Jahre 1973, Wagenkasten von FFA, Innenlagerdrehgestelle von SWP, nach Basler Vorbild, wieder mit zwei Türen.



Das modernisierte Original mit den neuen Falttüren ist hier durch B 728 vertreten. Der Anhänger ist mit Innenlagerdrehgestellen sowie Torsionsstabfederung ausgestattet.



Typenskizze des Zürcher Anhängers der Serien B4 721–749, 751–765.

Bern: Standardtriebwagen Be 4/4 101–115

Im Dezember 1944 herrschte in Bern, am Eigerplatz beim Tramdepot, in einigen Nächten emsiges Treiben. Zwei grosse Tramfahrzeuge aus Zürich waren für Test- und Messfahrten unterwegs. Sie kreuzten sich auf geraden Strecken aber auch in Kurven sich, aber auch die verschiedenen SSB-Fahrzeuge. Die Versuche waren erfolgreich es gab ein Bestellung. Bei der SWS und MFO/BBC wurde die Triebwagenserie Ce 4/4 101–115 (später 601–615), Typ Iab, in Auftrag gegeben. Die Wagen rollten auf Innenachsagerdrehgestellen und hatten 100 Plätze. Interessant an diesen Wagen war im Winter die Nutzung der Widerstandsabwärme für die Heizung des Wageninneren. Im Lauf der Zeit wurden die Wagen bei



Noch ohne Standardanhänger ist der Ce 4/4 113 unterwegs nahe der Haltestelle Sandrain (Linie 9).



Neues Fahrzeug für die Bundesstadt: Ce 4/4 104 im Sommer 1947 unterwegs auf dem Berner Bahnhofplatz mit Anhänger C2 255 auf der Kurzstrecke Bahnhof-Wabern.



Der Be 4/4 103 mit breiter Mitteltüre und altem Anstrich, im Jahre 1969 auf der Linie 3. Über der Stirnlampe ist die umgedrehte Tafel «Selbstkontrolle» sichtbar.



Inzwischen sind die Fahrzeuge 45 Jahre älter und zu «600ern» geworden. Der Be 4/4 605 und B4 324 in der Wendeschleife Saali (Linie 3).

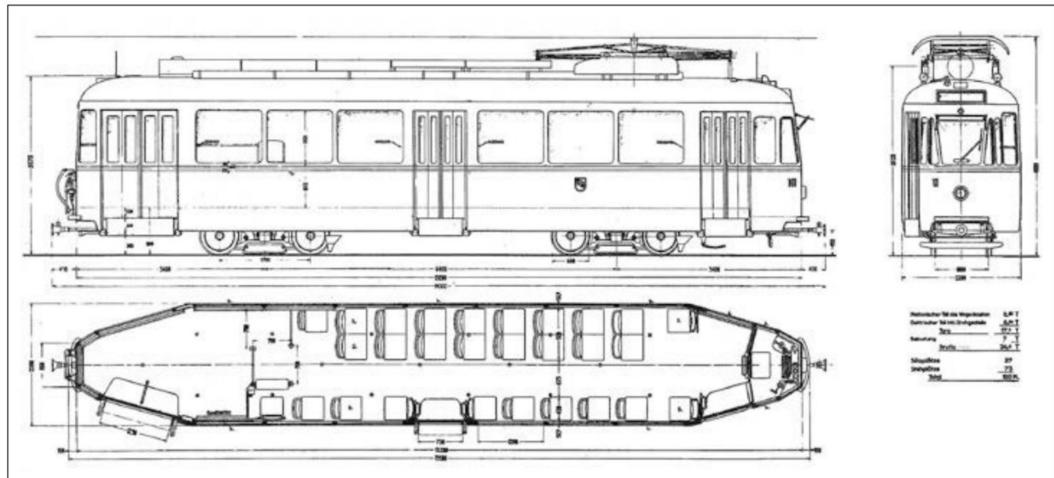


Das Ende ist gekommen. Die Be 4/4 612 und 615 warten in der Abstellanlage Fischermätteli auf ihre letzte Fahrt zum Schneidebrenner.

Revisionen den Bedürfnissen angepasst. Leitung für die Druckluft der Anhänger, Verbreiterung der Mitteltüre, Entfernung Kondukteursitz oder Anbau von Blinkern. 1960 wurde eine zweite Serie von Standardwagen in Betrieb genommen. Es folgten die Be 4/4 121–130 (später 621–630) vom Typ Ib. Mit einer Leistung von 294 PS waren sie wenig stärker als die Vorläufer und im Äusseren etwas eleganter. Auch bei ihnen wurden im Laufer der Zeit immer wieder kleiner Anpassungen. Die bemerkenswerteste Massnahme war die Verschaltung der Innenlagerdrehgestelle als Lärmschutzmaßnahme. 1997 wurde der letzte Triebwagen aus dem Verkehr gezogen. Der Be 4/4 607 kam zum Trammuseum, die übrigen wurden abgebrochen. 6 Jahre später kam das Ende für die zweite Serie. Der Be 4/4 621 durfte wiederum das Trammuseum übernehmen. Die neun anderen Wagen wurden nach Iasi (Rumänien) abgegeben, wo sie noch heute im Einsatz stehen.

Bern: Standardanhänger B4 321–330

1951/52 erhielt auch Bern mit den Nummern B4 321–330 seine ersten Standardanhänger. Auffallend an ihnen waren die drei Türen, wie in keiner anderen Stadt der Schweiz. Hersteller waren die FFA. Die mit den üblichen Innenlagerdrehgestelle ausgerüstet Wagen boten 110 Plätze an. 1960 kamen dann die B4 331–340. Die äusserlich etwas moderneren Wagen, auch dreitürig, entstanden bei SWS und SIG. Wegen Rollmaterialmangel war Bern gezwungen Occasionsanhänger zu beschaffen. In Zürich wurde man fundig. Die Wagen 711–713, 718 und 719 wurden gekauft, erhielten den grün/elfenbein-Anstrich und die Nummern B 341–345. Der B 341 diente über längere Zeit als Versuchsträger für die Laufdrehge-



Typenskizze der Berner Triebwagen des Herstellers SSW.

stelle der kommenden Niederflurtriebwagen. 1992 wurden die Fahrzeuge abgebrochen. Aber 1994 schon wieder Fahrzeugmangel! Dieses Mal wurde man in Basel fündig. Übernommen wurden die B 1402, 1403, 1406 und 1414. Die eingesetzten Wagen bekamen die Nummern 341–343 und erhielten auf den grünen Anstrich nur das Berner Wappen. Die Nummer 1414 wurde als Ersatzteilspender nicht umnummeriert. 1998 erfolgte der Rückverkauf der drei fahrtüchtigen Wagen nach Basel, der Ersatzteilspender ging in Bern aber in den Schrott.

Bis zum Erscheinen der Niederflurtrams ab 1989 taten die eigenen 20 Wagen ihren Dienst. Um 1995 wurden die die B 333 und 336 wegen schlechtem Zustand abgebrochen. 2003 nach dem Erscheinen der Combinos kamen die B 331/332, 334/335 und 337–340 zusammen mit den 325, 326 und 330 der erste Serie nach Iasi in Rumänien. Die verbleibenden B 321–324 und 327–329 erhielten den neuen dunkelroten Anstrich und verkehrten fortan mit den schweren Be 8/8 Gelenktriebwagen. Schliesslich kam auch für sie 2009 das Ende. Die zweite Serie Combinos wurde geliefert und ausser dem B 327 (Übernahme durch den Tramverein Bern) kamen die restlichen Wagen in den Abbruch.

In der zweiten Folge dieses Beitrages werden wir die Navemo-Modelle etwas genauer unter die Lupe nehmen. ○



Zum Karriereende auch noch dies: B4 324 – 50-jähriger Anhänger-Veteran – hat den neuen, roten Anstrich von Bernmobil erhalten, weil man glaubte, er müsse um sich den Be 8/8 anpassen zu müssen.



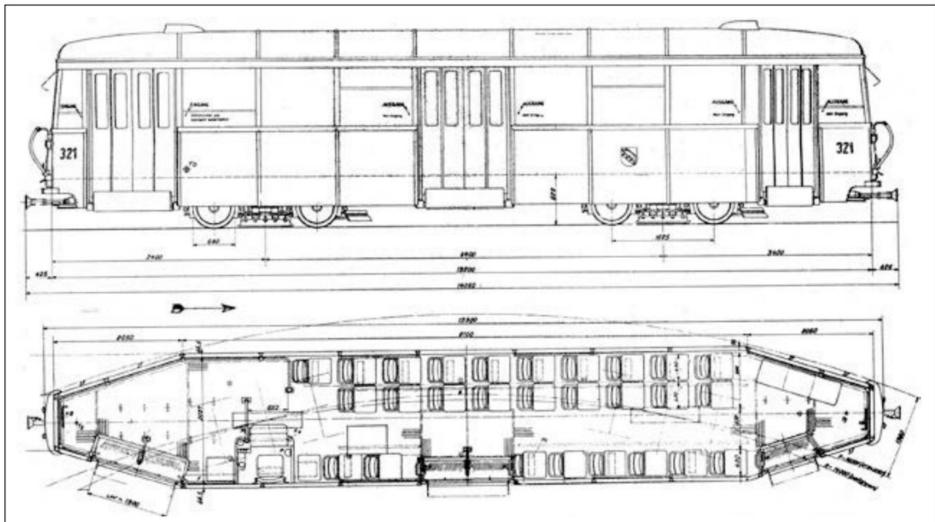
Auf diesem Bild des B4 326 sind die für Bern typischen 3 Türen gut sichtbar.



Berner Standardvielfalt. Der Zürcher B 711 verkehrte in Bern als B 341 und diente als Versuchsträger für die Drehgestelle der kommenden, neuen Vevey-Niederflurtriebwagen.



Auch von Basel waren Standard-Anhänger in Bern im Einsatz, allerdings ohne Anstrichänderung. Der B4 343 (ex BVB B4 1406) mit dem Be 4/4 613 auf dem Helvetiaplatz.



Werkplan des Herstellers FFA.

Foto: Bruno Kalberer



Der H0m-Standardzug macht sich von dannen in Richtung Teil 2 dieses Beitrages, welcher sich den Navemo-Modellen widmen wird.

Tom Wäflers neue AlbulaWelt in H0m (Teil 1)

Reise von Thusis ins Albulatal

Vor beinahe 10 Jahren stellten wir eine Anlage der Spitzensklasse vor. Seither haben sich ein paar Dinge verändert. Tom Wäfler ist vom Freiamt in den Kanton St. Gallen gezogen und die Anlage wurde abgebrochen. Nicht gebrochen hingegen ist sein Elan beim Anlagenbau. So steht im neuen Heim bereits wieder ein schon sehr weit fortgeschrittenes Werk. Noch schöner, noch mehr Spitzensklasse.





Ein sogenannt «langsamster Schnellzug der Welt» auf dem Bogenviadukt in Richtung Preda.

Von Tom Wäfler (Text und Fotos)

Sein meinem letzten Bericht in LOKI 4/2006 sind zahlreiche Jahre vergangen. Das Interesse am Hobby hat während der ganzen Zeit nie abgenommen. Im Gegenteil, manchmal überkamen mich richtige «Bauanfälle». Schauen wir doch kurz zurück ins Jahr 2007. Nachdem ein grösserer Teil der Anlage fertig gebaut worden war, betrachtete ich meine Anlage mit kritischem Auge und entdeckte einiges, womit ich nicht mehr zufrieden war...

Ein paar Tage später lag bereits ein Plan einer neuen Anlage in Segmentbauweise vor und den Abrisshammer hatte ich auch schon in Griffnähe... Bei meinen neuen Plänen blieb ich natürlich dem Thema «Albula-Tal» treu und neu fand auch das Albula-Viadukt 2 auf der Anlage seinen Platz. Die Segmentbauweise wurde bewusst gewählt, da sie viele Vorteile bietet. Zum einen sind sie gut transportierbar (im Hinblick zu unserem geplanten Hausbau sicherlich keine

schlechte Eigenschaft) und sie lassen sich problemlos unter freiem Himmel fotografieren. Eine zweite Ebene wurde eingeplant um mein kritisches Auge möglichst lange fernzuhalten. In dieser Ebene wäre die Strecke nach Davos ein Thema gewesen, doch dazu später mehr.

Mit gezieltem, aber stetem Hammerschlag wurden die Anlagenbereiche ab Muot bis Preda zurückgebaut. Die Bereiche Landwasser, Surava, Filisur und das sagen-



Reger Betrieb in Thusis. Vor dem modernen Cargo- und grossen Bahnhofgebäude tauschen ein Regionalzug und ein GEX Fahrgäste aus.



Auch der Zwischenbahnsteig ist in der selben Architekturhandschrift gestaltet. Die Unterführung ist auch im Modell durchgehend gestaltet.



Etwa 800 Stunden wurde insgesamt an den fünf Segmenten von Thusis gebaut: 13 Signale, 22 Zwergsignale, 19 Weichen. Die Nutzlänge von Gleis 2 beträgt 5,5 Meter.

Anlage



An einem wunderschönen Sommertag in 2012 erblickte mein bisher grösstes Projekt die Welt.



Insgesamt stehen über 10 Abstellgleise zur Verfügung. Thusis bietet dem Modellbahner einen interessanten Güterbetrieb.



In Thusis tummeln sich überall Touristen und RhB-Fanatiker. Und natürlich auch die fantastischen Bronzefiguren des Bündner Künstlers Robert Indermaur.

umworbene Schloss «Hefeschreck» blieben intakt. Um den traurigen Anblick des halb-leeren Raums möglichst kurz zu halten, wurden die neuen Segmente im Rohbau innerhalb weniger Wochen gebaut. Bald darauf wurde das erste Modul (Albulaviadukt 2) mit Landschaft versehen. In etwa anderthalb Jahren entstanden so einige Landschaftssemente. Bereits stand wieder ein grosser Wechsel bevor – der Umzug ins neu gebaute Haus, die Fläche für die Anlage wurde sehr zur Freude meines grossen Modelbauherzens auf 70 m² beinahe verdop-

pelt. Die Segmentbauweise zeigte sich beim Umzug als gute Wahl. Einzig die nicht umgebauten Teile Filisur und Surava mussten etwas Fasern und Schotter lassen, dennoch überstanden auch sie den Umzug. Das Landwasser fand zwar auch Platz im Transportwagen, aufgrund meiner Qualitätsansprüche habe ich es jedoch nicht mehr eingebaut und später etwas wehmütig entsorgt.

Im neuen Haus stand der Teil der umgesiedelten Anlage etwas verloren im Raum. Vor dem Umzug wurde über Monate der neue Gleisplan entworfen sowie am Aufbau

beziehungsweise Zusammenschluss bestehender Anlagenteile gearbeitet. So konnte nach wenigen Wochen die Anlage wieder aufgebaut werden. Bei einem grossen Anlagenraum stellt sich ja oft die Frage über den «Hauptbahnhof». In meinem Forum liess ich mich von den zahlreichen Kennern und RhB-Enthusiasten gerne dazu beraten. Es schwirrten einige Namen und Ideen herum, letztlich sagte mir Thusis am meisten zu. Das moderne, grosse Bahnhofsgebäude ist ein markanter Gegensatz zu den sonst zierlichen, nostalgischen Holzgebäuden der RhB.



Güterzug mit einer Ge 4/4^{II} im Vorspann auf dem Bogenviadukt.

Anlage



Kurzer Güterzug mit Postwagen bei der Ruine Campi.



Das Schloss «Hefeschreck» ist, für Kenner unschwer ersichtlich, an das markante Schloss Sargans angelehnt.

Nicht alltäglich: Benzintriebwagen
BFm 2/2 mit Panoramawagen bei der
Ausfahrt aus dem Campell-Tunnel.



Willkommen in Thusis

Starten wir unsre Reise vom Ausgangsbahnhof Thusis. Dieser Anlagenabschnitt wurde exakt im Massstab 1:87 gebaut. Bei der RhB können die Pläne von Bahnhöfen und vielen weiteren Bauwerken gegen eine Gebühr erworben werden. Diesen Service nutzte ich für mein Vorhaben. Als die Pläne (1:500) ankamen, wurden diese auf meine Spurgröße umgerechnet und auf einem A0-Drucker ausgedruckt. Der Bahnhof erstreckt sich auf sagenhafte 7.5 Meter, alleine das Bahnhofsgebäude misst etwa 90 cm. Aufgeteilt auf fünf Segmente wurde der Plan auf Holz übertragen und die Segmente variiert jeweils ein wenig, um sensible Weichenstrassen nicht an heiklen Punkten zu unterbrechen. Zum Einstieg in das Monsterprojekt wählte ich den östlichen Teil mit dem Güterbereich und dem Cargo Gebäude. Die Weichen liess ich vom «Weichen-Walter» nach Originalgeometrie fertigen. Meine CNC-Fräse bot sich an für den Gebäudebau. Dazu wird mehr zu erfahren sein in einem demnächst erscheinenden Baubericht über den Bahnhof Thusis.

Sie werden bei der Reise durch meine Modellbahnwelt feststellen, dass nicht alles akribisch nach Vorbild umgesetzt worden ist und ich auch bei der Reihenfolge der Segmente teilweise die Realität ausser Acht gelassen habe. Die Vorbild-Kenner mögen bitte Gnade walten lassen....

Der Bahnhof Thusis ist also bei mir Abzweigbahnhof - westlich ins Albulatal (ich habe bereits um Gnade gebeten), östlich nach Preda sowie in die Rheinschlucht. Thusis verfügt über drei Personenzugleise sowie zwei für Güterzüge und -wagen. Im grossen Güterbereich finden etwa zehn kleinere oder grössere Kompositionen Unterkunft.

Fahrt ins Albulatal

Schauen wir nun doch unserem imaginären Lokführer Paul Caduff bei der Fahrt ins Albulatal über die Schultern. Nach Überfahren der beinahe 50 cm langen Weiche folgt bald das Bogenviadukt und deutet auf die bevorstehende hügelige Landschaft hin. Campi bietet sich für eine Modellumsetzung bestens an: die gut erhaltene Ruine

direkt neben der Bahnlinie, zwei, drei Lehnenviadukte und Tunnels - was will das Modellbahnerherz mehr? Bei einem Besuch vor Ort bietet sich ein Zwischenstopp im nahegelegenen Restaurant Campell mit wunderbaren Bündner Spezialitäten an.

Zu Burgen und Schlössern

Die Anlage besteht aus zwei Ebenen. Die untere befindet sich auf einer Höhe von etwa 50–70 cm, die obere zwischen 130–170 cm (Preda). Diese Ebenen sind durch Gleiswendel miteinander verbunden. Direkt nach dem Campi-Tunnel folgt eine solche Gleiswendel mit fünf Wendeschleifen, die dritte ist als Ausweichstelle ausgebaut um den Zugbetrieb auf der Anlage dichter und abwechslungsreicher gestalten zu können. Nachdem die Lok den Höhenunterschied hinter sich gebracht hat, kann sich der Passagier einen Blick auf das furchterliche Schloss «Hefeschreck» erhaschen. Die Bahn umkreist das kulturhistorisch wertvolle Bauwerk. Dieser – angelehnt an Schloss Sargans – sagenumwobene Bau war bereits auf der alten Anlage zu entde-



Kleines Lehnenviadukt bei der Ruine Campell.

cken. Selbst der Umzug konnte diesen Hegegeistern nichts anhaben (Loki berichtete darüber), beinahe noch toller treiben sie Schabernack und bringen den Schlossherrn nahe an den Rand der Verzweiflung. Sollte mal ein Modellzug entgleisen, habe ich auf jeden Fall die Schuldigen schnell gefunden...

Auf der neuen Anlage ist das Schloss bereits einmal aufgrund des Umbaus einer durchgehenden unteren Ebene umplatziert worden. Auch das hat die Geister nicht verjagt...

Weiter ins Stulsertobel

Verlassen wir die Szene und begeben wir uns in gemütlichere Gegend. Es folgt die Panoramastrecke auf der schmalen Wandseite vorbei an Weiden und Felsen, unterbrochen von einem kurzen Tunnel. Bereits folgt ein weiteres landschaftliches Spektakel der Albulastrasse, das Stulsertobel. Zwei lange Viadukte inmitten einer steilen Felswand, «eingerahmt» von zwei Tunnels.

Beim Bau des Stulsertobels konnte ich für Viadukte und Tunnels wiederum auf Ori-



Gefährlicher Blick ins Stulsertobel.



Die Unesco-Lok zieht die neue Glacier Express Komposition über das erste der beiden Stulsertobel Viadukte.



Blick ins Stulsertobel
auf den Glacier Express
Richtung Chur.

ginalpläne der RhB zurückgreifen. Die Länge der beiden Viadukte misst etwa 130 cm. Ich baue sie aus Sperrholz mit einem Überzug aus Gips. Sie können mehr oder weniger bequem am Arbeitstisch bearbeitet werden. Auf keine grosse Begeisterung stösst bei mir jeweils das Herausritzen der zig-hundert Steine aus Gips. Erst nach Fertigstellung werden die Viadukte in das Segment eingebaut. Hier zeigt sich ein weiterer grosser Vorteil der Segmentbauweise: man kann die staubigen Gips- und Landschaftsarbeiten in der separaten Werkstatt erledigen und verschont dadurch die restliche Anlage.

Übers Waldeck nach Surava

Nach dem kurzen Tunnel «Stulsertobel I» wechseln wir von der wilden Landschaft in eine ruhigere. Das gemütliche Waldeck und der Waldsee laden die Preiser-Wanderer zu gemütlichen Spaziergängen inmitten intakter Natur ein.

Der Bahnhof Surava ist das älteste Werk auf der Anlage und wurde beim Umbau in ein Segment nur wenig überarbeitet. Heute findet auf dieser Strecke kein Personenverkehr mehr statt, bei mir auf dem Albula-modell halten glücklicherweise noch alle Personenzüge, ganz im Sinne des Service Public.

Dinge, die ich heute anders machen würde ...

Im Nachhinein betrachtet hätte ich nicht so masstabgetreu sein müssen und die Länge des Bahnhofs Thusis besser etwa 1 Meter gekürzt. Und anstelle des Bahnhofs Thusis hätte besser der Bahnhof Reichenau gepasst, da dann der Abzweig in die Rheinschlucht vorbildgetreu geworden wäre (zu meiner Entlastung kann ich jedoch sagen, dass die Rheinschlucht zum Zeitpunkt der Wahl des Bahnhofs noch nicht als Anlagenthema feststand).



Selbst auf einem verkürzten Thusis hätte noch eine Zwischenverpflegung Platz gehabt.



Aufgrund eines Umbaus konnte das Segment Waldsee letztes Jahr nicht mehr in die Anlage integriert werden.



Relikt aus vergangenen Tagen, Bahnhof Surava aus dem Jahre 2004. In einigen Jahren wird er ersetzt oder überarbeitet.



Immer wieder überqueren Wanderwege die Bahn. Beim niedrfrequenten Bahnaufkommen kein Problem.

Anlage

Der rechte Bahnhofsteil von Surava hat leider gar nichts mehr mit dem Vorbild zu tun. Anlässlich der Plattform der Kleinserie 2015 in Bauma baute ich dieses Segment um, damit möglichst viele der selbst hergestellten Produkte im Praxiseinsatz präsentiert werden konnten.

Zwischenhalt

Hier unterbrechen wir die Reise und machen uns auf die Suche nach einem Gasthof. Das nächste Mal geht es weiter zur Tavanasa-Brücke, machen einen Abstecher zum Beton- und Kieswerk Cazis und fahren weiter Richtung Filisur. ○



Etwas Dorfatmosphäre auf der sonst sehr von Landschaft dominierten Anlage.

Adieu und bis zur nächsten Folge!



Erfolgreich werben mit



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

Nächste Anzeigenschlüsse

LOKI 3/2016: 5. Februar 2016

LOKI 4/2016: 4. März 2016

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



Vanessa Ciglar

Stämpfli AG
Inseratemanagement
Wölflistrasse 1
Postfach 8326
3001 Bern
Tel. 031 300 63 87
Fax 031 300 63 90
inserate@staempfli.com

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

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

bruderer bahnen

Grosse Auswahl in H0 und N im Topzustand.

Reparatur und Digitalisierung in Spur H0 und N.

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

ZUBA-TECH

Zu kaufen gesucht:
Modelleisenbahnen
alle Spuren und Blech

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

Langjährige Erfahrung

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

31. Basler Spielzeug, Puppen & Modelleisenbahnbörse

Halle 5.0 Messezentrum Basel
Samstag, 30. Januar 2016

10.00 bis 15.00 Uhr

Eintritt für Erwachsene: Fr. 5.--

Auskunft: Tel. +41(0) 61 272 49 32

Dresdner Dampfloktreffen
14. – 17. April 2016

EXKLUSIV. Naolja-Reisen bringt Sie für CHF 819.–* nach Dresden und zurück.

*gilt als Richtpreis, EZ-Zuschlag CHF 70.–

www.naolja-reisen.ch info@naolja-reisen.ch Büro +41 41 342 22 45 | Mobile +41 79 520 44 22



Nr. 2 | 2016 (Februar 2016)

36. Jahrgang

Erscheint monatlich, Doppelnummer in der Regel Juli/August

Einzelnummer

Schweiz: CHF 13.50

Europa: auf Anfrage

Jahresabonnement (11 Ausgaben im Jahr)

Schweiz: CHF 127.00

Europa/Übersee/Luftpost: auf Anfrage

LOKI-Spezial

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

Abonnement, 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

Inserrateberatung und -disposition

Stämpfli AG

Inserratemanagement, Vanessa Ciglar

Wölflistrasse 1, Postfach 8326, CH-3001 Bern

Tel. 031 300 63 87, inserrate@staempfli.com

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 62 227, 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 1421-2772

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

Publizierte Inserrate dürfen von Dritten weder ganz noch teilweise kopiert, bearbeitet oder sonst wie verwertet werden. Ausgeschlossen ist auch eine Einspeisung auf Online-Dienste, unabhängig davon, ob sie dazu bearbeitet werden oder nicht. Der Verleger und die Inserranten 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.



Messebericht 2016

In Nürnberg trifft ...

... sich jeweils Ende Januar praktisch alles, was irgendwie mit Spielwaren zu tun hat, um zu zeigen oder sich zu informieren, was die spielenden Menschen in nächster Zeit zu erwarten haben. Zum Spiel gehört auch das ernste Modellbahnhobby, deshalb reisen auch wir in die Frankenmetropole.

Foto: Bruno Kalberer



Anlage

Feine Zimmeranlage in Spur N

Auf den ersten Blick ist Roman Gehrig «ganz normaler Modelleisenbahner» mit «ganz normaler Modelleisenbahn-Karriere». Doch wie bei vielen ersten Eindrücken im Leben sieht es ab dem zweiten Blick häufig ganz anders aus. Besuch auf einer, in jeder Hinsicht hochstehenden Anlage.

Foto: Manfred Merz



Modellbau

Schaltposten der BLS in HO

Detailversessenheit und exakte Vorbildtreue ist bei Lok- und Wagenmodellen weitverbreitet, man kann fast schon vom Normalfall reden. Bei Gebäuden nimmt man es viele schon lockerer und an der Fahrleitung toben sich nur noch wenige aus. Zum Beispiel ein paar LOKI-Leser in den Niederlanden.

Foto: Henk Schupperts

Ab 26. Februar 2016 wieder bequem und vorzeitig im Abonnement. Am Kiosk etwa eine Woche später...

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



LOKI 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.
Auslandspreise auf Anfrage

FF 001 F12 001 001

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

Schweizer Neuheiten

märklin

37202 Schwere Diesellokomotive Vossloh G 2000 BB



- Komplette Neukonstruktion
- Metallausführung
- Umfangreiche Geräuschfunktionen
- Mfx+ Decoder

37325 Schwere Elektrolokomotive Serie Re 6/6 der SBB



- Metallausführung
- Umfangreiche Geräuschfunktionen
- Mfx+ Decoder
- jetzt beim Fachhandel

37359 Elektrolokomotive Serie Re 4/4 II der SBB/CFF/FFS



- Metallausführung
- Umfangreiche Geräuschfunktionen
- Mfx+ Decoder
- jetzt beim Fachhandel

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



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



Weitere Infos und alle Neuheiten finden Sie unter
www.maerklin.ch.