

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund



Umbauprojekt H0

Zweiachser für das Toggenburg



Anlagenplanung

Küssnacht am Rigi vor
dem grossen Umbau 1997



Modellbau

Bahnhof Thusis auf Tom
Wäflers H0m-Albulawelt



Reportage

Eisenbahnmodellbau auf
hohem Niveau in Stetten



Modelleisenbahnen

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

Das Eisenbahn-Fachgeschäft im Herzen von Zürich

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



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

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

Internet/Shop: www.bahnorama.ch

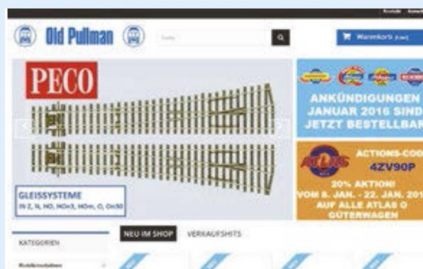
Tel./Fax: 031 992 85 88 Mail: info@bahnorama.ch



Old Pullman



Wir machen keinen Aprilscherz!



Aktions-Code März 2016:

Code: KPA5A6

bei einer Bestellung ab Fr. 50.– schenken wir Ihnen
das Porto. Angebot nur gültig auf Online-Bestellungen
und mit dem angegebenen Code.
(gültig vom 24.3.2016–29.4.2016)

Zur Zeit über 15'000 Artikel online bestellbar!

www.oldpullman.ch

WHD-Modelleisenbahn.ch

Wiederkehr Handel und Dienstleistungen
Dorfstrasse 6 8465 Wildersbuch
Tel 052 319 23 90 info@whd-modelleisenbahn.ch



Roco Kameralok H0

DC digital 73280 / AC digital 79280



Fr. 395.00

Vorbestellen!!!

inkl. Mwst + Porto (UVP Fr. 447.75)

Wyss & Gerber

Ihr Partner für

Vitrinen & LED

Herstellung von

- Eisenbahnvitrinen
diverse Spuren
Lackierung
Beleuchtung mit LED
- Vitrinen für Sammlerobjekte aller Art

M. Wyss Tel. 079 235 76 58

U. Gerber Tel. 079 649 45 46

www.vitrinen-led.ch



SPIELWAREN REIMANN GmbH

Wir führen fast alle
Modelleisenbahn & Zubehörfirmen

www.spielwaren-reimann.ch

D-78247 Hilzingen

Untere Giesswiesen 15

15 min von Schaffhausen entfernt

31. Basler Spielzeug, Puppen & Modelleisenbahnbörse



Halle 5.0 Messezentrum Basel
Samstag, 9. April 2016

10.00 bis 15.00 Uhr

Eintritt für Erwachsene: Fr. 5.–

Auskunft:

Heinz Schoch

Tel. 061 272 49 32

Fotos: B. Kalberer jun. (3), B. Kalberer sen. (1)



Weihnachten vor der Pianofortefabrik in Bad Dachsensburg. Erinnerungen in HO. Zum Beispiel an eigene Konzertauftritte. Oder an den 24. 12. 1952.

Warum Modellbahn?



Drang nach handwerklichem Wirken und Nervenkitzel wurde befriedigt.



Mit den Händen gebastelt und den Reiz der Geschwindigkeit erfahren.



Glückliche Erinnerung: Der Erbauer der Klavierfabrik vor rund 64 Jahren.

Ja, warum? Diese simple Frage hat mit anderen einfachen Fragen gemeinsam, dass sie nicht einfach zu beantworten ist. Bequem wäre, ausweichend zu erklären, es handle sich um eine äusserst schwierige Frage. Komplex, unpräzise gestellt. Dies verschafft das, was Feldherren mit Gegenangriff bezwecken: Sich Raum und Zeit zu verschaffen, sich aus Bedrängnis zu lösen. Doch es bleibt dabei, die Frage ist simpel, die Antwort, oder besser gesagt, die Antworten sind komplex und meist auch unpräzise. Dies vor allem, weil sie logischerweise sehr individuell ausfallen, die Leute daraus sich aber trotzdem eine allgemeingültige Antwort wünschen. Eine, in welcher sich Beteiligte mehr oder weniger erkennen. Doch genug Grundsätzliches. Ich versuche es mit einer persönlichen Antwort. Vielleicht erkennt der Eine oder Andere sich ebenfalls in ihr.

Warum Modellbahn? Warum nicht Modellflugzeug oder Modellauto? Nun, ich habe schon beides getan. Mit Freude und Begeisterung. Auch Modellschiffe. Das Bedürfnis nach Tun und Wirken mit Werkzeugen und Werkstoffen wurde dabei vollumfänglich befriedigt. Doch immer wieder zog es mich zurück zur Eisenbahn. Ich stellte fest, dass beim «Fremdgehen» zwar tolle Modelle entstanden, welche einen vorhandenen Drang zu Geschwindigkeit oder anregendem Nervenkitzel zu befriedigen vermochten. Hingegen eines gelang nicht, oder nur schwer: In die fahrenden, fliegenden oder schwimmenden Objekte meine Geschichte, meine Gefühle – meine Seele also – hineinzupacken.

Da ist eine Modellbahnanlage grosszügiger. Sie bietet generöse Möglichkeiten, seine Wünsche, seine Träume und seine Erinnerungen – kurz – sich selbst in Form von inszenierten Geschichten mit einzubauen. Das bedeutet natürlich auch, Besuchern viel von sich preiszugeben. So wird dann das Modellbahnzimmer gleichermassen öffentlicher wie auch intimer Raum. Und das ist doch grosses Theater. Befreiender, künstlerischer Exhibitionismus!

So jedenfalls antwortet und empfindet Ihr

B. Kalberer

LOKI Zeit für mich ...

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

Abonnieren Sie die LOKI jetzt!

Sparen Sie 15% vom Einzelverkaufspreis.

☐ Ja, ich abonniere LOKI zum Preis von CHF 127.00
für 11 Ausgaben pro Jahr.

FF 001 F12 001 001

Auslandspreise auf Anfrage

Gewünschte Zahlungsart

- ☐ Rechnung
☐ Kreditkarte ☐ MasterCard, Eurocard ☐ VISA Card

Nummer

Verfalldatum

Sicherheitscode

Vorname

Name

Strasse / Nr.

PLZ

Ort

Telefon

E-Mail

Datum

Unterschrift

Einsenden an:

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

LOKI 
www.loki.ch



Foto: Helge Scholz

Auf dem Projektdiorama von Helge Scholz ist der grosse Tag gekommen. Zum ersten Mal werden die Teams im Zweier- und Viererbob um Ruhm und Ehre kämpfen. Bereits hat sich das Publikum auf der frisch verschneiten Waldpartie verteilt. Für uns Gelegenheit, eine abschliessende Gedankenreise durch das Diorama zu unternehmen. **Ab Seite 22**



Foto: ZVG

Wir verstehen gut, dass insbesondere kleine Firmen kaum in der Lage sind, während sechs Tagen in Nürnberg präsent zu sein. Deshalb berichten wir auch dieses Jahr traditionellerweise über Neuheiten von Herstellern, welche Ende Januar in Nürnberg nicht als Aussteller in Erscheinung traten. Sofern sie uns auch entsprechend informierten. **Ab Seite 32**



Foto: Manfred Meitz

Züge auf der Anlage mittels drahtloser Fernbedienung zu steuern gehört zu den Bedürfnissen vieler und ist seit Jahren auch keine Utopie mehr. Auf dem Markt gibt es dafür verschiedene Produkte diverser Hersteller. Technischer Fortschritt gab in Neu-Ulm den Anstoss, das Thema neu anzugehen: ESU Mobile Control II. **Ab Seite 84**

Modellbau 10

H0-Umbauten zu zweiachsigen Gepäck-, Dienst- und Personenwagen der BT

Dioramenbau 22

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

Messebericht Nürnberg 2016 II 32

Hersteller, welche auf der Spielwarenmesse nicht ausstellten

Modell & Vorbild 38

Standardtramzüge für Bern und Zürich als H0-Modelle von Navemo

Anlagenplanung 44

Ganz unspektakulär: Küssnacht am Rigi – ohne oder mit Immensee

Reportage 54

Hochstehender Modelleisenbahnbau in Stetten im Donautal

Modellbau 80

Gedeckter Güterwagen K2 der SBB in Spur 0 im Selbstbau (2. Teil)

Digitaltechnik 84

Drahtlos die Anlage steuern mit der ESU Mobile Control II

Anlagenbau 90

Tom Wäflers neue Albulawelt in H0m (Teil 2) – Bau des Bahnhofs Thusis

Rubriken

- | | |
|--------------------|--------------|
| 3 Editorial | 98 Impressum |
| 64 Szenen-News | 98 Vorschau |
| 66 Veranstaltungen | |
| 68 Börse | |
| 70 Bahn aktuell | |



Titelbild



Foto: Markus Schälli

Markus Schälli hat sich der Bodensee-Toggenburg-Bahn verschrieben. Seine Heimanlage stellen wir vor einigen Jahren in der LOKI

vor. Er betreibt sie als eine Art Zeitmaschine; er stellt abwechslungsweise verschiedene Epochen der BT dar. Dazu braucht er auch das passende Rollmaterial. **Ab Seite 10**

Marktspiegel

AB-Modell Nm/N

Erste 2016-Neuheiten bereits lieferbar

Kaum haben die Aussteller in Nürnberg ihre Messestände abgebaut, liefert der Kleinserienhersteller aus dem Sauerland seine ersten Neuheiten aus. Und noch eine unangekündigte dazu.

Zur hochwertigen Gestaltung von Dioramen und Anlagen stehen die ersten Bausätze bereit. Alle Produkte rund um den Bahnübergang (Barrierenanlage, Wechselblinker, Schrankensicherungszaun und Hartgummimatten) und den Perron (Gummimatten und Bahnsteigmarkierung) sind bereits mit ausführlicher Bauanleitung lieferbar.

Bei den Zubehörteilen sind für die Kato Ge4/4^{III} die Frontgriffe in fünf verschiedenen Farben, sowie die passende Bohrschablone bereits erhältlich. Damit lässt sich die Front mit freistehenden Griffstangen versehen, wodurch das Aussehen deutlich verbessert wird.

Auch an den Kato-Modellen wird gearbeitet. Der Zweispannungstriebzug Allegra ist bei AB-Modell als umgespurtes Nm-Modell verfügbar. Alle ab März ausgelieferten und mit optimierter Inneneinrichtung gewünsch-

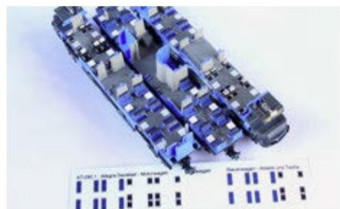
ten Triebzüge erhielten bereits die neuen Decals. Diverse Verfeinerungsmöglichkeiten sind buchbar, u.a. die Änderung auf eine von drei weiteren Fahrzeugnummern, so dass mit dem zu erwartenden Bernina Express-Allegra fünf verschiedene Modelle zur Auswahl stehen. Die Umbeschriftungssets werden auch zur Selbstmontage angeboten.

Im Weiteren hat man die Ankündigung, erwartete Werbemodelle entsprechend modifiziert anzubieten, schon umgesetzt. Die von NOCH per Anfang März ausgelieferten Kato-Ge4/4^{III} 644 «Lazzarini» und 641 «Heidiland» werden von AB-Modell nun in den Varianten «mit Frontgriffen modifiziert» und «auf Schmalspur umgerüstet» angeboten. Da die von NOCH initiierten Modelle limitiert sind, kann aber nur geliefert werden, was auch verfügbar ist. Ob eine Neusilber-Handarbeitslok mit dem Heidiland-Design in Zu-

kunft folgen könnte, ist von der Nachfrage der Kunden abhängig.

Wie eingangs angetönt, kommt noch – quasi ausser Konkurrenz, da nicht als solche angekündigt – eine Neuheit in Form eines Gestaltungssets für das Interieur des Kato Allegra. Die Inneneinrichtung ist grösstenteils nur grob modelliert, um darunter Motor und Drehgestellmimik zu verstecken. Das Set wird mit einer umfangreichen Dokumentation begleitet, welche unter anderem die Möglichkeiten der farblichen Gestaltung der Boden- und Wandflächen aufzeigt.

Weitere Einzelheiten:
AB-Modell, Anja Bange Modellbau
Im Stuckenrath 6, D-58769 Nachrodt
Fax +49 (0) 2352 33 48 62
info@n-schmalspur.de
www.n-schmalspur.de



Zimo Elektronik

Das Zimo Digitalsystem zusammen mit Roco's Z21 Apps



Mit der neusten Software-Version 1.19.0001 für die Zimo Digitalzentrale – das Basisgerät MX10 – ist die LAN Schnittstelle zur Verbindung per Ethernet-Kabel mit einem externen WLAN-Router (und auch als Kabelverbindung zu Computern) in Betrieb genommen worden. Damit können diverse App's auf Smartphones und Tablets als Eingabegeräte eingesetzt werden. Voll funktionsfähig über LAN bzw. WLAN sind bisher die Z21 Apps (Roco, Fahrregler am Smartphone/Tablet und Führerstands-Apps), RailManager (W. Marschmann, Mehrfach-Fahrregler am Tablet), Rocrail (nicht-kommerzielles Software-System zur Steuerung von Modellbahnen auf Windows, Linux, u.a. mit Apps für iPhone und Android sowie Bedienung über Webbrowser), und ESTWGI (H.W. Grandjean, vorbildgetreu dargestellte und bedienbare Spurplanstellwerke in mehreren Bauarten zur Anlagensteuerung am Computer).

Auf dem Foto ist ein Zimo Funkfahrpult MX32FU neben einem Smartphone mit der Roco-Z21-App am Bildschirm zu sehen. Beide kommunizieren drahtlos mit der Zimo Digitalzentrale MX10, im ersten Fall über den Zimo internen MiWi-Funk, im zweiten (Smartphone mit App) über WLAN mit Hilfe des am MX10 angeschlossenen WLAN-Routers. In der abgebildeten Situation haben beide Eingabegeräte das identische Fahrzeug im Vordergrund, nämlich jenes mit Adresse 3: die Roco-App hat gerade die aktive Steuerung, das MX32 schreibt die aktuellen Daten (Geschwindigkeit, Richtung, Funktionen) auf seinem Display und den LEDs im Gehäuse mit, und meldet am oberen Bildschirmrand, dass ein XPress aktuell die Kontrolle hat. Vom Fahrpult MX32 aus kann aber jederzeit und nahtlos (d.h. mit den gerade aktuellen Fahrdaten) die Steuerung der Lok wieder übernommen werden; daraufhin werden am Smartphone die aktuellen Fahrdaten mitangezeigt.

Eine solche geordnete Übergabe/Übernahme von Fahrzeugen zwischen Eingabegeräten (im praktischen Betrieb dann zwischen mehreren Personen mit jeweils eigenen Eingabegeräten) ist eines der Kennzeichen des Zimo Digitalsystems, sowohl was die Gerätschaften des eigenen Haus betrifft, als auch bei Einbeziehung von Fremdprodukten wie DiMax Navigator, oder eben der Roco-Z21-Apps.

Infos: www.zimo.at

Friho H0m

MOB X 774 Tragwagen mit Teleskop- arbeitsbühne

Die vierachsigen Tragwagen Sbk-v 7701–7706 wurden 2013 bei der RhB ausrangiert und an die MOB verkauft. Nach verschiedenen Anpassungen für den Betrieb auf der MOB wurden sie als Baudienstwagen eingesetzt. Der X 774 dient dem Transport der Teleskoparbeitsbühne Genie S 45.

Der Wagen wird im Modell von Friho mit geätzten Geländern und mit Aussenrahmenverstärkungen und allen Beiteilen montiert, farblich angepasst und mit neuer Beschriftung angeboten. Beladen ist der Wagen mit einer Genie S 45 Teleskoparbeitsbühne, Container und einer SBB Euro Holzpalette. Die Teleskoparbeitsbühne ist ein Friho Kleinserienmodell teils aus Neusilberteilen zusammengelötet. Die Arbeitsbühne und die sonstigen Utensilien auf dem Wagen sind fest montiert. Der Wagen wird fertig montiert (Nr. 348/3C zu Fr. 599.-) angeboten.

Die Genie S 45 Arbeitsbühne wird ohne Wagen ebenso angeboten (Nr. S 45 zu Fr. 259.-).

Weiter neu sind Altschotterwagen MOB X 66–68 ex SBB Brünig. Diese Wagen sind als Dreier- und einzeln erhältlich (Dreier- und einzeln zu je Fr. 485.-).

Der Altschotterwagen Kkm 889 der MOB ist ebenso neu lieferbar. Er basiert auf dem Chassis des ex Zementwagens Ucek mit Alu-Lkw-Kipperbrücke. Das Modell des nur kurze Zeit so verkehrenden Vorbildes ist jetzt lieferbar (Nr. 321/8 zu Fr. 395.-).

Als MOB X 69 ist das Modell (Nr. 321/9 zu Fr. 395.-) erhältlich.

Interessenten wenden sich direkt an den Hersteller:

Friho Modellbahnen

A. Friedli

Rawilstrasse 10

3775 Lenk



Alpnacher-Modellbahnen H0 Ae 6/6 Nr. 11404 Kanton Luzern

Die Ae 6/6 war ab Mitte der 1950er Jahre die typische Gotthardlokomotive für den Reisezug- und Güterverkehr auf der Gotthardachse und war mit 120 Stück eine beachtliche Grösse im Lokpark der SBB. Die Lok mit der Nummer 11404 und Wappen des Kantons Luzern war eine der letzten Kantonsloks, die aus dem Regeldienst verschwand.

Das Modell der Nr. 11404 ist jetzt durch Hag in einer Kleinserie exklusiv für Alpnacher Modellbahnen hergestellt worden. Wie gewohnt bestehen Gehäuse und Fahrgestell aus Metall. Der Führerstand ist mit einem Lokführer bestückt, die Dachleitungen sind orange eingefärbt, die Beleuchtung ist mit LED 3/1 bestückt. Das Modell ist mit einem ESU V 4Decoder ausgerüstet, der auch Analog-Betrieb zulässt. Das Modell ist als Zweileiter- und als Dreileiter-Ausführung hergestellt worden und (Nr. S-11138-21 2-Leiter und Nr. S-11138-31 3-Leiter zu je Fr. 769.-) nur erhältlich bei:

Alpnacher Modellbahnen
Kurt Doebeli
Im Dörfli 3
6056 Kägiswil
www.alpnacher-modellbahnen.ch



MBA Pirovino H0m RhB F4004 Museumsversion in 1:87



Die Geschichte des Gepäckwagens F 4004 ist eine bewegte – verständlich, wenn man den 120-jährigen Geburtstag feiert. Noch von der Landquart-Davos-Bahn bestellt, wurde der Gepäckwagen 1896 an die noch sehr junge RhB geliefert. Bereits 1899 wurde er zum F 504 umgetauft. Ab 1911 erhielt er die Bezeichnung F 4004. 1944 wurde er vom Gepäckwagen zum Dienstwagen umfunktioniert und hörte auf den Namen X 9038. 1990 kam er zum ersten Mal in fremde Landen. Er wurde bei der DFB als X 2938 eingesetzt. Bereits aber im Jahr 2000 kam er wieder zurück ins Bündnerland und kam in die Obhut vom Club 1889. In den letzten Jahren wurde er von diesem Verein in liebevoller Arbeit restauriert. Man konnte erst kürzlich mit diesem schmucken Unikat die Eröffnungsfahrt durchführen.

Das Modellbau-Atelier hatte sich diesem Modell mit Freuden angenommen. Bereits können die ersten Modelle ausgeliefert werden. Ein feines Handarbeits-Messingmodell, das als Vitrinenmodell mit montierten Puffer, oder als Funktionsmodell mit einer Modellbahn-Kuppung ausgerüstet erhältlich ist. Auf die im Original obligatorischen Faltenbalgübergänge wurde bewusst verzichtet. So kommt das Modell optisch besser zur Geltung. Feine Verarbeitung, saubere Lackierung und Beschriftung, das sind die Eckpunkte, an denen festgehalten wird.

Erhältlich ist dieser Artikel bei:
Modellbau-Atelier Pirovino
Bannwaldweg 20, 7206 Igis
Tel. +41 81 322 60 41, mba@mbapiro.ch
www.mbapiro.ch

MBA Pirovino H0 Sitzgruppe SBB Bahnhof

Mit diesem Projekt konnte eine alltägliche Bahnsache verwirklicht werden. Der doch sehr filigrane Bausatz bringt aber den nötigen Pep auf die Anlage. Wer sich der Herausforderung für den Zusammenbau nicht stellen möchte, dem sei auch das Fertigmodell wärmstens empfohlen. Es stehen insgesamt sechs verschiedene Plakate zur Auswahl.

Erhältlich ist dieser Artikel bei:
Modellbau-Atelier Pirovino
Bannwaldweg 20
7206 Igis
Tel. 081 322 60 41
mba@mbapiro.ch
www.mbapiro.ch



AM Modellbahn 0/0m

Prellbock für 0m und moderne Geländeabstützungen

Die noch junge Firma AM Modellbahn aus Winterthur hat einen modernen Brems-Prellbock nach einem Vorbild der RhB im Massstab 1:45 für 0m Finescale-Gleise mit einer Spurweite von 22,2 mm nachbilden lassen. Das Original wurde von der Deutschen Firma RAWIE aus Osnabrück im Jahr 2004 für den Bahnhof Filisur geliefert.

Die Umsetzung erfolgte auf Grundlage der originalen Fertigungszeichnungen. Eine massstäbliche CAD-Konstruktion ist die Basis für das Modell, dass im 3D-Druck-Verfahren hergestellt wird. Die komplexe Geometrie der Konstruktion ist vollständig als Volumenmodell realisiert. Der gesamte Prellbock kann so in einem einzigen Druckvorgang hergestellt werden. Lediglich die Prallplatte für die Mittelpuffer, die aus einem feinen Moosgummi nachgebildet wird, muss bei dem bereits fertig lackierten Modell noch angebracht werden. Das lackierte

Modell gibt die Farbgebung eines verzinkten Originals wieder. Das Modell ist auch unlackiert erhältlich, so dass sich auch andere Farbvarianten durch den Modellbauer realisieren lassen.

Eine weitere Neuheit sind die Nachbildungen von grossen Steinquadern, wie sie ab der Epoche 5 für Geländeabfangungen und kleinere Hangverbauungen, die in Trockenbauweise errichtet werden, gebräuchlich sind. Moderne Bohr- und Spalt-Technik macht es möglich, solche ziemlich regelmässigen Quader aus hartem Gestein herauszuarbeiten. Durch den Einsatz von leistungsstarken Baggern können diese, im Original immerhin knapp eine halbe Tonne wiegenden, Blöcke relativ einfach versetzt werden.

Die Modellumsetzungen der verschiedenen Blöcke im Massstab 1:45 sind aus einer speziellen Keramikmasse im Giessverfah-

ren hergestellt. Sie haben Abmessungen von $32 \times 13 \times 13$ mm, bzw. als «halbe» Steine die Grösse von $16 \times 13 \times 13$ mm. Geliefert werden sie in Packungen mit je 10 Blöcken (6 Stück gross, 4 Stück klein).

Neben Steinen, die die Spuren der Bohrungen aufweisen, gibt es auch Steine mit rauen Bruchkanten, so dass abwechslungsreiche Hangabstützungen möglich sind.

Sie können mit einfachen Lasurfarben oder hochverdünnter schwarzer oder farbiger Zeichentusche der jeweils beabsichtigten Gesteinsfarbe der Modellumgebung angepasst werden.

Interessenten wenden sich bitte an:
AM-Modellbahn
Im oberen Gern 3, 8409 Winterthur
Mobile 079 195 24 75
info@am-modellbahn.ch
www.am-modellbahn.ch



Navemo H0m

Zweite Serie der Standardtramzüge

Nachdem die erste Modellserie der Schweizer Standardtrams bis auf wenige Exemplare des Zürcher Museumszuges ausverkauft sind, ist eine zweite Tranche mit drei Zügen, deren Fahrzeuge auch einzeln und auch für die H0-Spur erhältlich sind, lieferbar.

Es handelt sich um je einen Motor- und einen Anhängewagen aus Zürich:

- VBZ, Epoche 1955–1985: Be 4/4 1408 (Serie 1376–1415) und B 728 (Serie B 711–770) der Linie 6 und

- VBZ, Epoche 1955–1965: Be 4/4 1397 (Serie Be 4/4 1376–1415) und B 770 (Serie B 711–770) der Linie 13,

sowie aus Bern:

- SVB, Epoche 1980–1990: Be 4/4 604 (Serie 601–615, vormals 101–115) und B 324 (Serie B 321–330) der Linie 5.

NAVEMO Nahverkehrsmodelle AG
Fabrikstrasse 10, Postfach 1859, 8031 Zürich
Tel. 044 273 11 32
www.navemo.ch



Der Autor hat für den Fototermin seines X 9002 die Szenerie so eingerichtet, dass es für 1991 passt.



Wagen der Bodensee-Toggenburg-Bahn für H0

Markus Schällis Zweiachser als Umbauprojekte

In LOKI 7-8/2008 berichteten wir über die H0-Heimanlage von Markus Schälli und durften auf dieser eine Reise durch die verschiedenen Epochen der Bodensee-Toggenburg-Bahn unternehmen. In diesem Beitrag zeigt und beschreibt der Erbauer der Anlage, wie er durch den Umbau von Grossserienmodellen zu einem Teil seiner sehr individuellen, epochengerechten Fahrzeuge kommt.



Von Markus Schälli (Text und Fotos)

Es gibt ganz verschieden Gründe, warum man Zweiachser liebt. Wer in diesem Hobby mit einer Märklin-Startpackung gross wurde, hatte unweigerlich einige herzige Zweiachser in seinem Bestand. Wer heute eine Dampfnostalgiefahrt unternimmt, wird diese mit einiger Wahrscheinlichkeit auch mit zweiachsigen Wagen machen. Sei dies in Bauma, dem Amor Express, der Dampfbahn Bern oder einer andern Bahn. Da spürt man die Fahrt noch, dieses Rattern und Ruckeln sind ein wahres Sinnerlebnis. Ich fuhr mit diesen Wagen noch von Herisau nach St. Gallen in die Schule. Bis die BT EW I anschaffte, wurden die Zweiachser noch in einigen wenigen Zügen eingesetzt. Wenn man die Hausaufgaben noch nicht fertig hatte, war es aussichtslos in diesen Klapperwagen zu schreiben. Solche Erlebnisse müssen es gewesen sein, die mich bewegten, diese Wagen ins Modell umzusetzen.

Zu den Vorbildern

Mein Bericht behandelt nur die Zweiachser der Bodensee-Toggenburg-Bahn. Bestimmt lassen sich meine Ausführungen leicht auf Wagen anderer Bahnen adaptieren.

Im Jahre 1910 kaufte die BT eine grössere Anzahl zweiachsiger Wagen: 6 AB-Wagen, 5 BC Wagen, 14 C-Wagen und 8 Gepäckwagen F. Später kamen nochmals 16 C-Wagen dazu. In den Jahren 1928–1940 wurden als erstes die AB-Wagen umgebaut.

Soviel zur Ausgangslage. Noch einige Wagen wurden im Laufe der Zeit umgebaut und verändert. So wurden ab den 40er-Jahren die Bleche der Seitenwände verschweisst, was ihr Aussehen wesentlich veränderte. Eine Chronologie ginge hier aber zu weit. Ich schildere dann bei den einzelnen Wagen kurz ihre Geschichte.

Einige wenige dieser Wagen haben bis heute überlebt. Drei C-Wagen sind immer noch im Bestand der Brauerei Feldschlösschen. Der Amor Express ist heute bei dem DVZO in Bauma untergebracht. Zudem hat dieser Verein noch einen Gepäckwagen (D² 802) in seinem Bestand. Ansonsten ist nicht mehr viel vorhanden.

Materialliste

Material	Beschreibung	Geschäft	Art.-Nr.
Farbe	Lok rot RAL 3000	Modellbaustudio Born	99 9520
Farbe	Diestwagenrot	Modellbaustudio Born	99 9505
Farbe	SBB grün alt	Modellbaustudio Born	99 9500
Farbe	Umbra Ral 7022	Modellbaustudio Born	99 9502
Polystyrol Vierkant	0,25 × 0,5 mm	Old Pullmann	269-100
	0,25 × 0,75 mm	Old Pullmann	269-101
	0,25 × 1,0 mm	Old Pullmann	269-102
Polystyrol Platten	Evergreen	Old Pullmann	269-9040

Modellumbauten 1: Gepäckwagen

Die Bodensee-Toggenburg-Bahn hatte zwei verschiedene Typen: Die kurzen F 801-808 (Länge 12.24m) sowie die langen F 811-813 (Länge 14.44m). Bis dann die vierachsigen BD 515-518 geliefert wurden, waren diese Zweiachser bereits gut 60 Jahre in den verschiedensten Kompositionen im Einsatz.

Gepäckwagen F 801

Für meinen Dampfzug von 1910 brauchte ich natürlich auch den passenden Gepäckwagen. Das Vorbild konnte ich glücklicherweise noch selber fotografieren. Im Jahre 1991 stand in Herisau noch der X 9003, der 1975 aus dem D² 802 hervorgegangen war und logischerweise vorher einmal F² 802 hiess. Der DVZO baute eben diesen X 9003 wieder zurück in den D² 802.

Als Basismodell diente mir ein Liliput Gepäckwagen 334490 (oder etwas älter Lil 27550). Der Wagen muss ja nur gekürzt werden. Auf dem Foto habe ich mit einem roten Strich die Schnittstellen eingezeichnet. Beim Fahrwerk schnitt ich die Bodenplatte je 32 mm vom Rand weg an. Ich entfernte jeweils ein 15.5 mm grosses Stück und leimte die drei Teile wieder zusammen.



Im Jahre 1991 fotografierte der Autor in Herisau den X 9003, «Vorbild» für seinen Gepäckwagen F 801.

Ebenfalls vom Dach muss ein entsprechend grosses Stück entfernt werden, so dass das Dach dann eine Grösse von 12.3 mm hat. Es lohnt sich, die Teile immer wieder miteinander bezüglich der Grösse zu vergleichen. Ob der Wagen schlussendlich einen Millimeter länger oder kürzer wird, ist nicht so entscheiden. Wichtiger ist, dass die drei Teile Boden - Gehäuse - Dach genau zusammenpassen. Beim Boden müssen noch das Sprengwerk und die Batteriekästen entfernt werden. Die Wagen hatten damals ja Dampf-

heizung. Risse spachteln, schleifen und dann spritzen, dies sind die nächsten Schritte. Wieviel man altern und verwittern will, ist Geschmackssache. Ich persönlich mag keine glänzenden Silberdächer. Diese werden bei mir immer mit einer gehörigen Schicht matter Staubfarbe bespritzt.

Ein baugleicher Wagen stand übrigens jahrelang im Bahnhof Wetzikon als Magazinwagen. Diesen hatte ich wegen seiner «schönen» Bemalung auch einmal im Modell nachgebaut.



An einem Sommertag im Jahre 1922 ist unter strahlend blauem Himmel dieser Personenzug mit Eb 3/5 Nr. 9 der Bodensee-Toggenburg-Bahn unterwegs.



Auf einem Foto des Gepäckwagens aus dem Liliput-Sortiment wurden die Schnittstellen für die Verkürzung aufgezeichnet.



Nachdem das Dach sowie die Bodenplatte ebenfalls gekürzt waren, ging es weiter mit Zusammenbau, weiteren Anpassungen, Lackieren und Beschriften.



Einen baugleichen Wagen entdeckte Markus Schälli einst im Bahnhof Wetzikon als X 705 der SBB. Sein Farbleid gefiel ihm auf Anhieb: Et voilà c'est ça!

Gepäckwagen D² 804

Genau gleich wie oben beschrieben geht man vor, wenn man den D² 804 oder den X 9003 (Hilfswagen) bauen will. Es gibt zwei Sachen, die man beachten muss. Die Seitenwände müssen komplett plan geschliffen werden. Die einzige Erhöhung unterhalb der Fenster klebt man in Form eines Polystyrol Vierkantprofils (0.25 × 1.0 mm) auf die Seitenwand. Auch die Führung der Schiebetüre erstellt man mit so einem Streifen (0.25 × 0.75 mm). Als zweites muss noch das Fenster der Schiebetüre vergrößert werden. Die beiden alten werden mit einem Stückchen 1mm dickem Polystyrol gefüllt und verklebt, dann gespachtelt und verschliffen. Nun kann das neue Fenster eingezeichnet werden, es ist 7 mm hoch und 8 mm breit. Nun kann die Öffnung herausgebohrt, -gefräst oder gefeilt werden. Beim Bild vom X 9003 ist noch deutlich die



Der D² 804 stand unserem Autor anlässlich des BT-Jubiläumsfestes 2010 in Wattwil Modell.

Lichtmaschine und auf der andern Wagenseite ein Batteriekasten zu sehen. Der entstandene kleine Gepäckwagen kann mit den verschiedensten Wagen dieser Bahngesellschaft kombiniert werden. z.B. EW I

(grün-beige oder grün) oder Leichtstahlwagen. Als Zugslokomotive muss nicht zwingend eine Be 4/4 vorhanden sein. Es kamen auch Ae 3/6, De 4/4 und Re 4/4¹ der SBB vor solchen Zügen zum Einsatz.



Vor den Leichtstahlwagen ist in diesem Zug aus dem Jahre 1967 noch ein zweiachsiger Gepäckwagen D² hinter der Ae 3/6¹ der SBB eingereiht.



Ob auch anlässlich eines Jubiläumsfestes, ist nicht überliefert, doch genau so stolz und schmuck wie sein Vorbild stellt sich D² 804 in H0 dem Fotografen.

Gepäckwagen F 812

Für meinen Schnellzug aus den 50-Jahren brauchte ich natürlich auch einen passenden Gepäckwagen. Ich entschied mich für den Bau eines langen F 812. Das Original wurde 1910 als F 804 in Betrieb genommen. 1928 wurde er umgezeichnet in F 812 und zwar für den Verkehr Romanshorn–Zürich. Diese Züge fuhren damals allerdings eine ganz andere Route als heute: Sie verkehrten nämlich über St. Gallen–Rappers-

wil–Zürich Stadelhofen. 1964 wurde der Wagen umgezeichnet in D² 812. 1971 wurde er dann schlussendlich durch die BT in den Olma-Wagen B 412 (Alphütte) umgebaut. Als solcher verkehrt er bis heute im Amor Express.

Auch hier ist der Umbau schnell beschrieben. Nach der Demontage des Wagens müssen die beiden Seiten als erstes plan geschliffen werden. Die beiden Fenster in

der Türe werden mit Polystyrol zugeklebt. Das neue Fenster, das zentriert eingebaut werden soll, hat folgende Masse: Länge 12 mm und Höhe 7,5 mm. Unter die Fenster klebt man wie beim D² einen Streifen Polystyrol (0,25×1,0 mm) auf die Seitenwand. Das ist schon alles. Es ist einfach schade, dass der Amor Express von Liliput keine glatten Seitenwände hat, er sähe dadurch bestimmt viel eleganter aus.



Wir schreiben das Jahr 1953. Dieser Schnellzug jener Zeit brauchte hinter der Be 4/4 der BT einen passenden Gepäckwagen: Ein langer F 812 war die Wahl.



Hier nochmals der lange Gepäckwagen F 812 aus der Typenbildersammlung von Markus Schälli. Auch dieses Fahrzeug entstand aus dem Liliput-Fahrzeug.

Modellumbauten 2: Gemischte Personen- und Gepäckwagen

Montagewagen X 9002

Dieser Wagen hat als BC 202 seine Laufbahn begonnen, 1940 wurde er in Herisau in den CF 502 umgebaut. 1963 erhielt er dann eine neue Aufgabe als Werkzeugwagen X 9002 und damit verbunden auch die rostbraunrote Farbe.

Als Basismodell diente mir ein Liliput Zweiaxser L334472. Nach der kompletten Demontage des Wagens werden als erstes die Seiten plan geschliffen. Auf der WC-Seite wird anschliessend das WC-Fenster und die im Bild Seite 17 eingezeichneten Fenster mit Polystyrol gefüllt und verklebt. Türkis eingezeichnet sieht man, wo das neue Fenster entstehen soll. Ganz rechts wird wie eingezeichnet ein Stück des Wagens herausgeschnitten. In dieses Loch wird wiederum ein 31×22 mm grosses, 0,5 mm dickes Polystyrol Stück eingeklebt. Dieses sollte mit der Innenseite bündig sein. Darauf wird dann noch die Türe aus einem gleich dicken Polystyrol Stück mit den Massen 15×22 mm geklebt. Es ist von Vorteil, wenn man die Fenster schon vorher ausschneidet. Beide sind 6 mm breit und 7 mm hoch. Sie liegen zentriert in den beiden rechteckigen Flächen. Nun wird alles geschliffen und Unebenheiten verspachtelt. Unter die Fenster kleben wir ein Polystyrol



Vor 12 Jahren wurde der rostbraunrote Werkzeugwagen X 9002 in Nesslau fotografiert.

Vierkantprofil (0.25×1.0 mm). Ein gleiches Stück Kunststoff kommt auch als Bandage über die Türe. Die vertikalen Blechstreifen imitieren wir mit einem etwas schmäleren (0,5 mm) breiten Streifen. Etwas heikel ist das Anbringen der Griffstangen an der Türe. Ich fräste eine Vertiefung und klebte einen dünnen Messingdraht als Griff hinein. Dies gelang mir aber nicht immer gleich gut. Unten an die Türe klebte ich noch ein L-Profil aus Messing 1/1 mm.

Die andere Wagenseite ist wesentlich einfacher. Man lässt 6 Fenster rechts stehen

und macht links davon die gleichen Arbeiten für die Türe wie auf der andern Seite.

Das Dach muss natürlich auch geändert werden. Die Dachlüfter werden entfernt und verspachtelt. Dafür muss man in regelmässigen Abständen (alle 15 mm) ein Polystyrol Vierkantprofil (0.25×0.75 mm) kleben.

Von der Inneneinrichtung hatte ich leider keinen Plan. Drei Abteile behalten die Bänke. Anschliessend habe ich ein geschlossenes Abteil errichtet und in den Rest des Wagens eine Bodenplatte gelegt. Die Fenster fertigte ich aus jenen des C-Wagens. Die



Das nennt man schnellen Modellbau: 1994 wurde das Vorbild fotografiert und 1992 (so das Datum der H0-Szenerie des Autors) steht bereits das Modell da.



Als Basismodell für den X 9002 dient nun ein Liliput Personenwagen L334472. Auch dieser wurde fotografiert und auf dem Bild die Schnitte eingezeichnet.



Für die Inneneinrichtung hatte Markus Schälli keine Pläne zur Verfügung. Das Foto beweist, dass dies kein Hinderungsgrund ist, trotzdem eine zu machen.

kleineren schnitt ich aus übrig gebliebenen grossen. Hinter den Fenstern der Sitzbänke hat es so eine Art Sichtblende, die ich mit einem eingeklebten Stück Papier simulierte.

Zur Farbgebung: Leider gibt es die passende Farbe nicht ab Stange zu kaufen. Ich

half mir folgendermassen aus: Ich mischte die Farben Lok Rot (etwa 80%) mit Dienstwagenrot (SBB). Das Dach spritzte ich mit der Farbe Umbra.

Für die Beschriftung unternahm ich folgendes: Das BT-Signet entnahm ich einer Fotografie und die Wagenbeschriftung er-

stellte ich am PC und druckte diese auf eine Etikette, welche ich dann auf den Wagen klebte. Wichtig ist, dass man den Wagen am Schluss noch mit Seidenglanz spritzt.

Dieser Wagen wird auf meiner Anlage kaum grosse Reisen unternehmen, sondern als ein Farbtupfer vor dem Lokdepot stehen.



Ein Bild aus der Umbauphase vom Lilliput-C² zum X 9002. Da der Wagen zwei unterschiedliche ...



... Seiten hat, spendieren wir noch ein entsprechendes Bild von der gegenüberliegenden Wagenseite.



Und hier das fertige Fahrzeug, noch im vorbildgerechten RostbraunRot und passender Beschriftung beim Posieren fürs Typenfoto.

Gepäck/Personenwagen BD² 503

Ich wählte diesen Wagen, weil er als längster überlebt hat. Es gibt ihn sogar heute noch, als JAWA (Jasswagen) im Amor Express. Er erhielt 1977 nochmals einen neuen Innen- und Aussenanstrich und man höre und staune, Polstersitze im B-Abteil. Da drin wäre ich gerne noch einmal gefahren. Die Karriere dieses Wagens begann als BC 203. Im Jahre 1941 wurde er umgebaut in den CF 503. Seither behielt er sein Aussehen, er wurde lediglich 1957 in BF 503 und 1964 in BD² 503 umgezeichnet.

Der Umbau ist fast gleich wie beim oben beschriebenen Wagen. Einzig auf der WC-Seite darf man das Fenster zwischen WC- und Gepäcktüre stehen lassen. Auf dem Dach bleiben die 4 Lüfter über den 4 Abteilen und ein weiterer über dem Abort.

Möglicherweise sitzen ja auch bereits Jasser in den Polstersitzen des B-Abteils gleich hinter der Be 4/4.



Foto: Peter Suter, Archiv Tramclub Basel

Den BD² 503 existiert heute noch als Jasswagen vom Amor Express. Hier steht er 1975 in Herisau.



Selbstverständlich liefern wir auch zum BD² 503 ein Typenfoto. Und weil ...



... dieses Fahrzeug ebenfalls unterschiedliche Seitenwände hat, gibt es deren zwei.

Modellumbauten 3: BC- und CF-Wagen

Wagen BC² 201

Dieser Wagen wurde ebenfalls im Jahre 1910 in Betrieb genommen, knapp ein halbes Jahrhundert später, 1956 in B² 441 umgezeichnet und nur ein Jahr später bereits abgebrochen.

Den Umbau beschreibe ich nur ganz kurz. Man braucht dazu einen Liliput C² und einen B². Von letzterem trennt man 2 Abteile ab und klebt sie an den C-Wagen, dem man seinerseits drei Abteile abgetrennt hat. Na-

türlich muss man auch die Dachlüfter anpassen. Die Beschriftung besorgte ich mir beim Modellbaustudio Born. Natürlich hat mein Zug auch reine C²-Wagen, die ich schliff, neu spritzte und neu beschriftete.



Das Prinzip «Aus zwei mach eins» steht hinter dem Umbau zum BC² 201. Und zwar aus je einem C² und B² aus dem Hause Liliput.

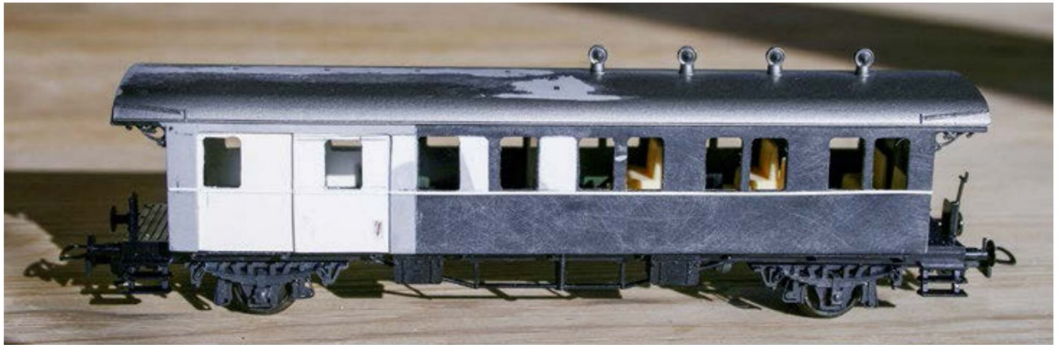


Wir schreiben das Jahr 1948 und unsere Be 4/4 Nr. 14 führt einen Personenzug mit CF 501 an der Spitze.

Wagen CF 501

Dieser Wagen hatte eine ganz bewegte Geschichte. Er begann diese 1910 als AB 54. Im Jahr 1930 wurde er in einen B 62 umgebaut und sieben Jahre später dann in den CF 501. 1969 wurde er dann als BD² 501 abgebrochen.

Dieses Fahrzeug baute ich eigentlich nur, weil mir aus dem Bauen des BC² 201 so viel Material übrig blieb. Zuerst zeichnete ich nach einem Bild eine Seite des Wagens auf einen Plan. Ich nahm den grossen Rest des B²-Wagens und verwendete davon 3 Doppelfenster und verschloss einige weitere Fenster mit Polystyrol. Das Bild das ich während dem Bau machte, gibt Aufschluss über den weiteren Aufbau des Wagens. Die Gepäcktüre entstand in gleicher Weise wie jene beim oben beschriebenen BD 503. Diesen Wagen beschriftete ich in seinem Zustand in den 30er- und 40er-Jahren. Er bekam auch noch einen C-Wagen als Bruder.



Resteverwertung ist doch etwas Gutes. Aus dem «Liliputgemetzel» beim BC² 201 blieb einiges übrig. Daraus entstand ...



... dieser CF 501, den wir hier beim obligaten Typenfototermin nach dem Abschluss der Umbauarbeiten bewundern können.

Warum tut man überhaupt sowas?

Als Antwort auf die Frage ziehe ich folgendes Fazit: Mit solchen Basteleien kann man ganz bestimmt etwas Eisenbahn-Romantik auf seine Anlage zaubern. Man kann alte

Zeiten wieder aufleben lassen, die man sonst nur aus alten Schwarzweiss-Bildern kennen gelernt hat. Viele Bilder aus dieser analogen Zeit gibt es leider nicht. So ist

man am Schluss wieder dort, wo man vor vielen Jahren einmal begonnen hat, beim Bestaunen einer kleinen Dampflokomotive, die gemächlich ihre Zweiaxler befördert. ○



Mit diesem historischen Sonderzug nehmen wir 2007 Abschied von den anregenden Umbauprojekten von Markus Schälli und seiner BT-Anlage in H0.

Ein Engadiner Winterdiorama (Teil 5 und Schluss)

Schussfahrt nach St. Floritz – Eisenbahn und Bobbahn

Der grosse Tag ist gekommen. Zum ersten Mal kämpfen die Teams im Zweier- und Viererbob um den ganz neu ausgelobten St. Floritz Cup. Der gesamte Hang ist schon vom Publikum erobert worden, die Strasse gesperrt und die RhB bringt mit Sonderzügen die Zuschauer in die Nähe des grossen Wintersport-Spektakels. Eine abschliessende Gedankenreise durch das St. Floritz-Projekt.







In der Nacht hat es geschneit. Nach der Bobbahnbrücke darf die Dampfschleuder ihre Kraft entfalten.



Im freien Abschnitt an der Bahn arbeiten die Männer der Räumtruppe mit dem Spurflug Xk 9143.



Das Krokodil Ge 6/6 Nr. 414 schiebt die Dampfschneesleuder Xrot 9213 in den (ausserhalb des Dioramas liegenden) Waldabschnitt nach der Brücke.

Von Helge Scholz (Text und Fotos)

Bis in die Vormittagsstunden hinein hatte es geschneit. So schön die weisse Pracht ist und wie romantisch sich die Landschaft das weisse Kleid übergestreift hat, so unerfreulich ist dies für den Bahnbetrieb auf Schienen und Kufen.

Es hat geschneit, was nun?

Die Bahnarbeiter der Bobbahn fegten seit dem Hellwerden die Flocken aus dem Kanal. Für den letzten Wettkampf der Wintersportsaison soll noch einmal alles in Ordnung sein. Auf der RhB-Strecke sind Schneepflug und Schneesleuder zum Einsatz gekommen. Zwischen den beiden Brücken über den Eiskanal hat man vom Einsatz der Xrot abgesehen. Man hätte die gesamte Arbeit der Bahnhelfer zunichte gemacht. Im Beginn des Waldabschnitts kann dann das rotierende Räumblatt seine Wirkung zeigen. Im hohen Bogen fliegen die Schneemassen vom Gleis in die Wipfel hinein. Ein gigantisches Schauspiel in Wechselwirkung von Maschinenkraft und rauer Natur.

Auftakt zum St. Floritz Cup 2016

Sonnenschein und frostige Temperaturen, leichte Bewölkung, sprich «Deko-Wölkchen»



Ge 4/4 606 verrichtet (im einstigen Grün) heute Güterzugdienst, während ...



... Ge 4/4 620 mit einem Güterzug in Gegenrichtung unterwegs ist und ...



... Schwester Ge 4/4 623 den Sonderzug mit Publikum nach Celerina führt.

und ein gut gelauntes Publikum. Was soll der grossen Premiere des neu geschaffenen «St. Floritz-Cup's» noch im Wege stehen? Im internationalen Wettkampfkalendarium nimmt der neue Wettbewerb eine ganz besondere Stelle ein. Er ist geschaffen für die Nachwuchs- und Regionalmannschaften, jene Bobteams, die es noch nicht auf die Startlisten der grossen internationalen Wettkämpfe schaffen können. Damit haben sich die St. Floritzer Ideengeber, Sponsoren aus der Modellbahnbranche und die vielen Helfer viel Anerkennung erhalten. Ist doch gerade die Nachwuchsförderung der Baustein späterer Erfolge. Wintersportler werden im Sommer gemacht. So haben die hier startenden Mannschaften zu Haus in den letzten Monaten mächtig geschwitzt und in den Trainingshallen am Startsimulator diese wichtigsten Meter geprobt und die Abläufe höchstmöglich optimiert. Da die Bahn völlig

neu ist, haben die einheimischen Teams auch keinen Heimbonus in Sachen Streckenkenntnis. Alle haben die gleichen Voraussetzungen und das wissen die Fans und Fanclubs – eine Überraschung liegt also mehr als in der Luft! Nur noch Minuten bis zum Start, ein Sportsender überträgt live, hören wir in die Liveübertragung hinein:

Allegra und Bun di in St. Floritz

«Guata Morga und en schöna Tag wünschli liebe Sportfreunde aus St. Flotitz von der neuen Natureisbahn, hier ist ihr Friedolin Stranzl. Floritz sports TV überträgt das Rennen nach ganz Europa, so werde ich versuchen, ja die Zuschauer um mich herum beginnen schon zu lachen, mein Schwitzerdütsch abzulegen und mich am Hochdeutsch zu versuchen». Palüm, palüm, palüm, palüm – «ja sie hören es, die eidgenössischen Fanclubs haben hier dennoch

Die Figurenwahl

Im Teil 4 haben sie auf dem Diorama noch keine Figuren sehen können. Erst mit der Aufstellung dieser Modelle konnte das Diorama sein Leben erhalten. So einfach war das aber gar nicht. Der Blick in das Sortiment von Preiser und Noch zeigt nur wenige Sets für Winterthemen. Letztendlich haben diese doch ausgereicht. Noch-Schlittschuhläufer wurden die silbernen Kufen entfernt oder weit in den Schnee gesteckt. So konnten auch diese hier eingesetzt werden.

Hauptproblem waren aber die Bobpiloten. Das Vorhaben dafür Motorradpolizisten von Preiser zu verwenden war eine richtige Idee. Nur diese Figuren tragen einen Helm. Vom Bike geklippt und schwarz lackiert stehen sie nun als LOKI I am Start.



Bereits ist unser Extrazug wieder auf der Rückfahrt nach St. Floritz, dem Ort der Schönen und Reichen.

die Dezibel Hoheit sozusagen eingenommen» - palüm, palüm, palüm - «und ich werde» - palüm, palüm, palüm - «wohl etwas lauter sprechen» - palüm, palüm, palüm - «müssen. Was sind die gut drauf! Ich habe noch einige Gäste in der Moderatorenbox und versuche mal» - palüm, palüm, palüm - «noch einige Stimmen einholen zu können». palüm, palüm, palüm. «Aus Deutschland, Österreich und, ja, Jamaika, sind unsere Gäste. Hallo in die Runde und» - palüm, palüm, palüm - «wir müssen etwas zusammenrücken, denn unsere Mikros, Herrschaftszeiten sind die Fans gut drauf, fangen dann Eure Worte besser

auf. Zuerst die Österreicher. Ihr habt am Berg Igls bei Innsbruck trainiert, gefällt Euch die Bahn hier?» «Ja supä. Ohnfänglich hom ma dölwöse de Bahnmauer duschiert, das war deppert! Nu ham as draaf!» «Danke, unsere Gäste aus Deutschland, aus dem Erzgebirge. Ihr trainiert im modernen Altenberger Eiskanal. Wie ist es nun im Bauch einer grossen Eisplastik hinunter zu donnern.» Und nun machen sich die gut aufgestellten Sachsen einen Spass mit ihrem Dialekt, sodass St. Floritz sportsTV eigentlich Untertitel einlegen müsste. Doch wer solls auf die Schnelle übersetzen? «Ja, erscht ma Graduladsschon für de scheene Boan. Mir



Für das Erzählen von Geschichten auf der ...



... Modellbahn sind Miniaturfiguren so etwas ...



... wie Salz und Pfeffer in der Suppe, sie ...



... verheffen zu Ausflügen in die eigene Biografie.



Die für das 100-jährige Jubiläum der Unterengadiner-Linie werbende Ge 4/4" hat ihren Güterdienst beendet und erfüllt wieder noblere Aufgaben.



Von der Eisenbahn zur Eisbahn: Am Start ist schon das Team LOKI I bereit.



Im Berufsalltag sind die vier kräftigen Kerle bei der (Preiser-)Polizei tätig.

hams am Anfang oh ne leichde gehabt. Besonders in der Curve Zwee» – palüm, palüm, palüm – «ha, ha die Fans, ja in dor Zweä hat unser Bob so seine Gingorlitschen gemacht. Das hamm mor nu in Griff.» «Gingorlitschen, ein neuer Begriff im Fahrverhalten der Bobs?» – palüm, palüm, palüm – «Ne, ne, äh, wenn wird es auch hochdeutsch formulieren würde es irgendwie heissen wie verrückte Sachen oder so ähnlich, aber bei uns in Sachsen weiss jeder was gemeint ist.» «Klasse, wieder was bei Floritz sports TV gelernt, Fachbegriffe und ein ganz besonderer Dialekt. Noch schnell zu unseren Gästen aus der Karibik. How do you like it here?» «Ha, ha, ha, we are happy and the thing we gain! Draws up warm!» – palüm, palüm, palüm. «Ja mehr ist wohl nicht zu erfahren, die Jungs strahlen nur noch, haben Reggaemusik auf ihren Kopfhörern und, mein Gott, wie bekommen die dann nur ihre Rasters unter den Helm?» – palüm, palüm, palüm. «Die Jungs klatschen sich alle ab und» – palüm, palüm, palüm – «ich gebe erst mal ab. Hier ist so eine Stimmung, wenn das Rennen startet geht die Post wohl erst richtig ab. Wir machen erst einmal Werbung». Kamera aus. Ist das laut hier!

Sonderzüge zum Cup

Die RhB hat einige Sonderzüge bereitgestellt. So können die Zuschauer und Fans bequem das Wettkampfgelände erreichen. In der Nähe befindet sich eine Station. Das ist insofern auch der eigentlich einzige Weg, denn die Zufahrtsstrasse ist für den Wettkampf gesperrt. Teilweise wird sie auch für den Rücktransport der Bobs hinauf zum Start benötigt. Fleissige Helfer sind im Gelände eingesetzt und verkaufen die Tickets. Man wird beim Besuch der Bobstrecke oder



Aufgrund ihrer Trainingsvorbereitungen in Innsbruck kommen die Österreicher gut mit der Bahn zurecht.

dem Spaziergang auf der gesperrten Passstrasse sicher auf einen Helfer treffen und sein Ticket erwerben und das Teilnehmerbändchen an den Arm heften können.

Weitere Besucher treffen ein. Ein Krokodil der RhB rollt mit dem blau/beigen Pullmannzug auf der Strecke. Ein weiterer Zug mit den neuroten Einheitswagen verstärkt das Sonderzug-Angebot. So ist die Linie heute sehr frequentiert. Zwischendurch muss noch ein reibungsloser Güterverkehr aufrecht erhalten bleiben. Sehr anspruchsvoll. Bei den Eisenbahnfreunden steht der Tag des St. Floritz Cup's aus diesem Grund

schon lange rot im Kalender angemerkt. Am frühen Morgen noch ein Schneepflugeinsatz und es folgte die Xrot mit der CC 414, was will man mehr! Das es in der Nacht schneite hat dank «unzähligen Daumendrückens» auch funktioniert. Sagen wir es aber lieber nicht den Bahnarbeitern weiter...

Es geht los!

Nun ist es soweit. Der erste Lauf des St. Floritz Cup's wird gleich gestartet. Im Starthäuschen haben sich die Teams noch einmal zur Besprechung mit den Kampfrichtern



Kurz vor dem Ziel donnert das Team AUSTRIA durch den Bogen.



Die Erzgebirgler nehmen perfekt die gewaltige Kurve an der Bergstrasse.

eingefunden. Dabei wurde auch die Startreihung ausgelost. Zuerst geht LOKI I auf die Bahn. Dann folgen die Team Jamaika und Austria. Das sächsische Team startet als Zweierbob. Es hatte noch ein Engadiner Zweier gemeldet, doch der kann wegen der Grippeerkrankung des Anschiebers nicht an den Start gehen. Die beiden Sachsen aus Altenberg wünschen ihren Sportfreunden via St. Floritz sports TV gute Besserung in HD und wollen den kampflos errungenen Titel nicht einfach so ins Erzgebirge entführen. Mit voller Leidenschaft haben sie versprochen im Eiskanal einen perfekten Lauf in der Ideallinie zu suchen und den erst kürzlich den von ihren befreundeten Engadiner Bob-Kollegen aufgestellten Streckenrekord zu knacken. Somit ein echter Wettkampf! «Das ist Sportsgeist,» nimmt der Moderator der Live-Sendung das Statement mit auf, «denn ihre gut bekannten Sportfreunde verfolgen das Rennen in der warmen Stube am Bildschirm mit. Am Abend wird man sich im Hotel treffen und mach Rotweinglas zusammen leeren.» sprach's und wendete sich zum Start hinauf.

Aber nun geht es los. LOKI I steht schon am Start. Noch schellen die Glocken aber die Fans wissen gleich stumm zu sein. Wie in Trance scheint der Pilot seinen Kopf hin und her zu wenden. Nicht ungewöhnlich. Er geht nämlich vor den geschlossenen Augen die Bobbahn noch einmal gedanklich genau durch, vollzieht mit den Hän-

den die aufeinanderfolgenden Kurven. In den Trainingsläufen haben sich die Piloten genau die Einfahrten in die Kurven gemerkt. Es ist ein Höllentempo und jede nur kleinste fehlerhafte Lenkbewegung mit den Seilen zu den Vorderkufen kann wertvolle Hundertstelsekunden kosten. Sprich Zentimeter von der Ideallinie weg bedeutet, sich sofort negativ in der Laufzeit bemerkbar zu machen.

Ein völlig unverständliches lautstarkes Aufeuern der vier miteinander folgt und der Start geht automatisch los. Völlige Stille am Start. Plötzlich «Eis, zwei drü» – die Vier fliegen förmlich an die Anschubholme. «Palüm, palüm, palüm, palüm, palüm» Jetzt sind die Fans ausser Rand und Band. Unten und auf der Strecke hat man den Start auch mitbekommen. Überall schellen die grossen Glocken. Den Teams oben streicht wegen der



Live-Übertragung auf «St. Floritz sports TV»: LOKI I unterbietet die Zwischenzeit um 0,072 Sekunden.



Die Jamaika-Boys unter dem Sonnensegel über der Kurve 7 bei eher unkaribischen Temperaturen.

famosen Stimmung am Eiskanal die Gänsehaut über den Rücken. Jetzt gilt's, jetzt muss abgerufen werden, jetzt wird sich die Effektivität die monatelange Trainingsarbeit zeigen, im fairen Wettkampf mit Freunden!

Der Pilot springt in den Bob, schwups ist sein Anschubholm eingeklappt. Reibungslos wie ein Schweizer Uhrwerk folgt das Einspringen von Nummer 2 und 3. Der Anschieber zeigt seine Ausbildung als Sprinter

und läuft so lang es geht und schiebt den Bob weiter an. Mit gekanntem Schwung schwingt er sich in den Bob und die drei Mannschaftskameraden ziehen die Köpfe ein. Jetzt sind sie nur noch Mitfahrer, egal was kommt!

Die Anschubzeit wird digital angezeigt. Im Live-Bild von St. Floritz sportsTV kann man die Zeiten sofort sehen und bekommt dank einer grünen Unterlegung gleich ge-

sagt, ob es die Bestzeit ist. Modeartor Friedolin Stranz droht sich fast sprachlich zu überschlagen. Die beiden Sachsen verstehen nun am kleinen Monitor im Starthäuschen kein Wort mehr. Unterhalb einer romantischen und verschneiten Felswand nehmen die Bobs dann Fahrt auf. Es folgt gleich die Kurve 1, nur eine dezente Linkswendung in der Bahn. Sie dient mehr dazu für Kurve 2 in die richtige Einfahrposition zu kommen. Auf dem Eis poltern die Bobs dahin. Und rein in die «2»! Die Überhöhung ist notwendig die Sportgeräte in der Strecke zu halten. Glockengeläut auch hier. Die Teams werden aber nicht viel davon mitbekommen. Es ist laut und schon hier werden «erste G's» auf die Körper einwirken. Nach der Ausfahrt folgt eine lange Gerade. Unter einem hölzernen Überweg geht es weiter zur 3. Sie und die Anfahrt sind der schwierigste und alles entscheidende Abschnitt der St. Floritzer Naturbahn. «Palüm, palüm, palüm» die Fans jubeln, LOKI I hat die Einfahrt genau auf der Ideallinie getroffen. Satte 4 G wirken auf die Sportler. 0,072 Sek. liegt LOKI I über der Bestzeit aus den Trainingsläufen. Sind die Piloten da noch «mit angezogener Handbremse» gefahren? Wenn nicht ist das eine unglaubliche Zeit im Sektor 1. Der Bob steht fast 90 Grad auf der Seite. Die Fliehkraft presst ihn förmlich in die Bahn. Daumen drücken – und – perfekt kommt LOKI I am Kurvenausgang in die sich anschließende Gerade. Hier besteht Sturzgefahr, wenn man von zu weit oben



Eine spezielle Begegnung: Eisenbahn kreuzt Eisbahn mit Österreichern ...



... und auch die beiden Sachsen haben die Bahnlinie erfolgreich unterquert.



heraus zur folgenden Geraden einlenkt. Kurz vor der kleinen Kurve 4 ist ein idealer Fotostandort. Dort hat sich die Lokalpresse aufgebaut. Der Fotograf ist versiert. Einen Augenaufschlag lang hat er Zeit sein Bild zu machen. Und schon donnert LOKI hier im Waldabschnitt in die Kurve 5. Danach geht es aber sehr steil nach unten. Die Kurve 6 führt den Eiskanal dann direkt zur Bogenbrücke der RhB-Strecke. Ein «Höllenmaul» in das die Bob förmlich furchtlos hineindonnert. Unter der Brücke poltert der Bob in der Bahn besonders laut. Recht hat der Veranstalter Windschutznetze aufstellen lassen. Kurve 7 ist dann die letzte kritische Stelle auf dem Weg ins Ziel. Unter Sonnenschutzsegeln hindurch jagen die Bobs der Ziellinie entgegen. Der weite Weg und die nun sogar einsetzende Steigung bis zur neuen RhB-Brücke können sehr tückisch werden. Volle Konzentration. Die Dunkelheit unter der Betonbrücke ist für das Team das Signal durchs Ziel gefahren zu sein. Alle richten sich auf, der Bremsler hinten greift in die Bremshebel, Schnee fliegt auf. 1:24,349 Sek. Das müssen die anderen erst einmal packen. «Palüm, palüm, palüm» – das Team wird gefeiert!

Nun ist die Strecke für Austria I gleich frei. Vom Start bis zum Ziel wird er Ablauf sich gleichen. Die Zeitnahme wird aufzeigen was der Pilot unterwegs besser oder nicht so perfekt hinbekommen hat. Die Jungs im traditionell Gelb/Grünen Bob werden dann die Zeiten der Alpenländer jagen dürfen. Nun, so schlecht sind sie nicht. Es sind meist Studenten die in der Schweiz ihre Ausbildung erhalten. Zu Haus auf der Karibikinsel weiss nicht jedes Kind was Schnee ist, geschweige denn Eis und ein für den Bau einer Bobbahn nötiges Gelände findet man nicht – aber jede Menge Spass und den haben die Jungs samt Sound importiert!



Die Naturbahn liegt eingebettet mitten im Wald.



Erst Sponsoren machen solche Rennen möglich.
Dank mittels Werbung daher selbstverständlich.

Nach dem die vier Mannschaften das Ziel erreicht haben ist der 1. Durchgang schon vorbei. Nun geht es wieder hinauf zum Start. In gut einer Stunde sollen die Läufe im 2. Durchgang den ersten Wettkampftag abschliessen. Helme werden verstaut, die Schuhe gewechselt und vom gesamten Betreuer team die Bob auf bereitstehende Transporter geladen. Sie werden dann wieder zum Start hinaufgefahren.

Am nächsten Tag folgen dann noch der 3. und 4. Durchgang. So viel Zeit haben wir nicht mehr. Weitere Eisenbahnabenteuer warten auf uns. Wünschen wir den Teams alles Gute und werden dann aus der Presse entnehmen, wer den St. Floritz Cup 2016 im Viererbob gewonnen hat. Die Zeiten aller drei Teams liegen erstaunlicherweise sehr beieinander. Ein Spitzenreiter hat sich noch nicht gezeigt. Die Laufzeit des Zweierbobs aus Sachsen ist ebenfalls sehr gut. Nur um einen Wimpernschlag haben sie den Bahnrekord verfehlt. Also da liegt am zweiten Wettkampftag noch viel Spannung in der Luft.

Mit summenenden Ohren dank des ununterbrochenen Glockengeläuts geht es dann erst einmal zum Hotel und neue Pläne können bei Geschnetzelten geschmiedet und auf einen erlebnisreichen Tag angestossen werden. ○



Foto: Sammlung Glen Brügger

Der Blick zurück: Vor rund 100 Jahren!

Persönliches Resümee

Der Abschlussbericht vom St. Floritz Cup soll nun die Serie schliessen. Mir hat es sehr grosse Freude bereitet, diesen Modellbaupass in Angriff zu nehmen. Ein völliges Neuland wurde von mir beschriftet. Selbst war ich noch nie in oder am St. Moritzer Eiskanal, der das eigentliche Vorbild des Modellbaus darstellt. Ob ich es dennoch gemeistert habe, soll von Ihrem Urteil abhängen. Auf diesem Wege möchte ich mich bei allen Unterstützern des Projekts bedanken.

Nicht zufällig sind sie auf dem grossen Werbebanner zu sehen. Des weiteren vielen Dank an meinen Hobbyfreund und Kollegen Bruno Kalberer, den ich zu dieser Serie nur mit einer Handskizze des «Gleisplanes von RhB-Strecke und Bobbahn» begeistern konnte.

Ich hoffe, Sie gut mit einem doch einmaligen Modellbauthema unterhalten zu haben!

Ihr Helge Scholz

Sonst noch gesehen, gehört oder gelesen

Einige Neuheiten von Nichtausstellern

Traditionellerweise berichten wir auch dieses Jahr über Neuheiten von Firmen, welche Ende Januar in Nürnberg nicht als Aussteller in Erscheinung traten. Wir verstehen gut, dass insbesondere kleine Firmen kaum in der Lage sind, während sechs Tagen in Nürnberg präsent zu sein. Einige dieser Hersteller haben uns teilweise schon im Vorfeld der Spielwarenmesse über ihre neuen Produkte

informiert und Unterlagen zugestellt. Es gibt auch Hersteller, die in Nürnberg bei einem offiziellen Aussteller «Unterschlupf» finden und in einer Vitrine noch ein Plätzchen für ihr neues Modell erhalten. Die Grenze zwischen registriertem Mitaussteller und inoffizieller Kollegengeste verläuft natürlich nicht messerscharf. Deshalb entschuldigen wir uns präventiv für allfällige Fehlplatzierung.

Auch versteht es sich von selbst, dass die folgende Aufstellung nie vollständig sein kann, denn wir müssen uns auf jene Hersteller beschränken, die von sich aus auf sich aufmerksam gemacht haben. Im Weiteren kommt es gerade bei Kleinserienherstellern häufig vor, dass Ankündigung und Lieferbeginn identisch sind. Solche Produkte findet man dann in unserer Rubrik «Marktspiegel».

Addie O

Neues Zubehör für die Spur 0

Zur Detaillierung verschiedener Szenen bietet der Spur 0-Spezialist einige neue Messingbausätze an. Nebst einer Schwerlastwaage und einem einachsigen Handwagen gefällt auch ein nostalgischer Hydrant mit Ablaufschacht. Ebenfalls neu im diesjährigen Programm sind einige Figuren aus Resin. Hier begenen wir einem Rollerfahrer, einem Gepäckträger oder zwei sitzenden Herren (wobei der eine die Begegnung mit Publikum wohl kaum plante).



Waage, Handwagen und Hydrant.



Zwei Sitzende und ein Stehender.

Alphamodell H0, N

SBB-Signale mit neuen LED

Alle Schweizer Signale wurden konstruktiv umgearbeitet. Bei den «L»-Signalen werden LEDs mit höherer Leuchtkraft verbaut, und bei den neu konstruierten Signalmasten werden die Trittstufen bereits im Werk montiert.

Bei den «N»-Signalen wird die Halterung des Signalschirmes statt Kunststoff nunmehr aus Metall gefertigt, wodurch eine vollständig getarnte Leitungsführung möglich wurde.



Neukonstruktion aus Metall.



Neu mit starken LED bestückt.

Eine nette Bereicherung für die Darstellung des Strassenverkehrs.



Bergswerk H0m/H0/O

Nieten, Bolzen und Prellböcke

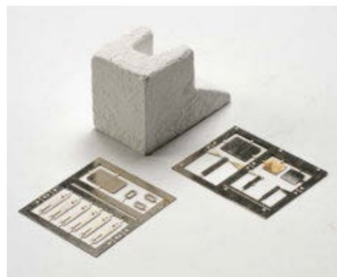
Zwei neue Stanzwerkzeuge ermöglichen dem Modellbauer, schnell, präzise und kostengünstig aus Polystyrol und ABS-Platten von 0,1 bis 2 mm Stärke zahlreiche Bolzen und Nieten auszustanzen. Die Geräte sollen ab dem 2. Quartal lieferbar sein.

Dann gibt es neue Festprellböcke als nicht zusammengebaute Acrylharz-Bausätze in massstäblicher Ausführung nach Vorbildern in Hamm/Westf (H0 und O) und bei den Harzer Schmalspurbahnen (H0m), die sich gut auch universell einsetzen lassen. Passend dazu sind Zurüstsätze aus geätztem Neusilberblech zur Feindetaillierung vorgesehen.

Ein kleines Mini-Diorama mit frei wählbaren Echtholz-Einfassungen (Holz-Natur, Weiss und Schwarz) als Bausatz oder Fertigmodell rundet das Programm 2016 ab.



Als neuwertig geht er kaum durch: Prellbock.



Der Bock fürs Gleisende nach Vorbild HSB.



3D-Präzisionsstanzgerät «Hexagonal».

Egger-Bahn H0e

Erstmals eine Elektro Feldbahnlok



Ganz aus Metall gefertigt kommt erstmals eine Elektrolok zur Egger-Bahn in Spur H0e.

Der Entwurf basiert auf den Ideen des ursprünglichen Designers der Egger-Bahn.



2016 präsentiert die Egger-Bahn wieder eine echte Formneuheit mit der «E-Lok grün». Erstmals gelangt damit eine Elektrolok zur Ausführung so dass – man ist versucht zu sagen – nun auch «neuzeitlich-elektrifizierte» Feldbahnen vorbildgerecht und betriebssicher im Modell dargestellt werden können.

Die Lokomotive entspricht vollständig den seinerzeitigen Ideen und Skizzen des Designers der Egger-Bahn Wolfram Ziegler und den zeitgenössischen Illustrationen des Grafikers, wie er die Lok für den Katalog 1965/66 dargestellt hat. Verschiedene Details, wie etwa verglaste Fenster, die Führerstandsimitation und die eingesetzten und farblich abgesetzten Griffstangen und die Aufstiegstreppe zum Führerstand sowie die durchgestalteten elektrischen Ausrüstungen auf dem Dach und der den damaligen Stand der Technik wiedergebenden Stromabnehmer stellen gegenüber der seinerzeitigen Ausführung Neuerungen dar, mit denen das charakteristische Egger-Bahn-Outfit voll zur Geltung kommt.

Mit ihrer kurzen Form und der realitätsnahen Farbgebung mit leichten Verwitterungsspuren konnte der Lokomotive das für die Egger-Bahn typische gedrungene und liebenswerte Aussehen längst vergangenen Eisenbahn-Designs verliehen werden. Die Lokomotive ist mitsamt Dach und Fahrwerkrahmen vollständig in feinstem Messinggusstechnologie gefertigt und verfügt dadurch auch über ein für das Fördern schwerer Züge auf steilen Strecken ausreichendes Gewicht von knapp etwas über rund 100 Gramm. Das Modell ist mit einem funktionsfähigen Dachstromabnehmer von Sommerfeldt ausgerüstet und kann bei Bedarf auch auf Oberleitungsbetrieb (Oberleitungshöhe 50 mm) umgeschaltet werden und wird die bekannt perfekten Fahreigenschaften mit dem Präzisionsantrieb aufweisen.

Flexitrail – Ulrich Langmeier H0

Rampen für Teppichbahner

Beim vielerorts verbreiteten Spiel auf dem Wohn- oder Kinderzimmerboden besteht der Wunsch nach Auf- und Abfahrten sowie Brücken. Die dritte Dimension bei der Modellbahn. Wer versucht, mit Pfeilern und Stützen sichere und befahrbare Trassen zu bauen, weiss, wie aufwändig dies ist. Ulrich Langmeier hat deshalb Module entwickelt, die nicht nur Bedürfnissen erwachsener Modellbahner gerecht werden, sondern auch spielende Kinder ansprechen.

Die Trassenmodule sind entwickelt für Schienen nach Auf- und Abfahrten sowie Brücken. Die dritte Dimension bei der Modellbahn. Wer versucht, mit Pfeilern und Stützen sichere und befahrbare Trassen zu bauen, weiss, wie aufwändig dies ist. Ulrich Langmeier hat deshalb Module entwickelt, die nicht nur Bedürfnissen erwachsener Modellbahner gerecht werden, sondern auch spielende Kinder ansprechen.

Die Trassenmodule sind entwickelt für Schienen nach Auf- und Abfahrten sowie Brücken. Die dritte Dimension bei der Modellbahn. Wer versucht, mit Pfeilern und Stützen sichere und befahrbare Trassen zu bauen, weiss, wie aufwändig dies ist. Ulrich Langmeier hat deshalb Module entwickelt, die nicht nur Bedürfnissen erwachsener Modellbahner gerecht werden, sondern auch spielende Kinder ansprechen.



Rampen und Brücken für Bettungsgleise H0.



Die Steigung beträgt 3.6 %.



Je drei Segmentklötze ergeben ein 3er-Modul.

Friho H0m

MOB Wagen für Spezialtransporte und für den Fahrleitungsdienst

MOB BC 22 in der neuen BC-Version nach dem Brandanschlag.



MOB Roll-schemel Ue 851-853 in H0m für den Transport von H0-Fahrzeugen.



Fahrleitungsmontagewagen MOB OX vor ...



... und nach dem Umbau von 1991.

In neuester Version nach der Aufarbeitung nach einem Brandanschlag in Blonay wird demnächst der MOB BC 4 Nr. 22, jetzt eingestellt bei der Museumsbahn BC als feines Handarbeitsmodell in Neusilber erscheinen. Es ist eine vollständige Neukonstruktion (Nr. 161/5).

Nur auf der Linie von Zweisimmen nach Lenk wurden die Vorbilder der Roll-schemel Ue 851-Ue 853 eingesetzt. Das zu erwartende Modell in Spur H0m wird von Friho in Handarbeit mit Innenrahmen und vielen Details aus Neusilber und Messingfeinsusteil gefertigt.

Der Roll-schemel OR 851 wird auch im Zustand der Ablieferung von 1913 gefertigt. Dieser und die anderen werden dann auch mit der erwähnten Umzeichnung nach 1973 gebaut.

Als MOB X 41 kommt der Spezialtransportwagen ex Ue 851, wie er nach 1993 mit einseitigem Anbau und Druckluftbremse erschien.

Neu kommen auch die MOB OX Fahrleitungsmontagewagen in der Version ab 1908 in Oxidrot und in der Version nach 1991 nach dem Umbau, dann in Orange und Weiss als «Le caquelon».

In diesem Jahr kommen auch die langen 4 Achser Runnenwagen der MOB als O 821 in Ursprungsausführung in Dunkelgrau und Braun und als Rko 822, beladen mit Fahrleitungsmasten aus Metall. Als MOB O 830 erscheint der Vierachser mit einer Zementzisterne und Pumpe in der Ausführung von 1961 bis 1964. Als MOB Uacek 882 III wird der Flachwagen ex Rkmo 802 mit alten Drehgestellen und Zementsilo-Aufbau in Serie gehen.

Von den vierachsigen Postwagen Z 4i kommen in verschiedenen Ausführungen zweite Auflagen, auch als reine Gepäckwagen und als Hilfswagen der MOB.

Auf Basis der zweiachsigen gedeckten Güterwagen Gk der MOB werden weitere Werbevarianten von Fanta, Mobiliar und Sprite gefertigt.

Friho H0

SBB Funkmesswagen und BLS Baudiensttraktor

In diesem Jahr sind aus Lenk im Simmental wieder verschiedene Spezialitäten in H0 zu erwarten. Darunter einmal der Funkmesswagen der SBB, welcher auf einem Wagen von Roco basiert, jedoch abgeändert und mit

zahlreichen Feingussteilen ergänzt wurde. Das Modell dürfte bald lieferbar sein.

Nebst dem BLS Baudiensttraktor Tm 2/2 Nr. 64 mit X 9210 Gerüstwagen sind weitere BLS Traktoren fertig gebaut und warten

bei Modelltechnik Renfer auf den Antriebs-Einbau. Es sind verschiedene Versionen in Gleich- und Wechselstrom in Zwei- und Dreileiter, auch mit Digital zur Auslieferung vorgesehen.



Der Funkmesswagen der SBB in Spur H0 basiert auf einem abgeänderten Roco-Wagen mit zahlreichen zusätzlich angebrachten Details.

Hapo H0/0f/0e

Schiebebühne, Diema-Feldbahnlok und Seitenkipperlore

Als Neukonstruktion stellt Hapo eine Schiebebühne für je 6 bis 7 Zufahrtsgleise in H0 vor. Die 23×28 cm grosse Grube bietet Platz für eine 20,8 cm lange Bühne. Es gibt sie wahlweise mit oder ohne Antrieb und sowohl für das Zwei- wie auch das Dreileitersystem.

Die Feldbahn im Massstab 1:45 erhält Zuwachs in Form einer Feldbahn-Diesellokomotive vom Typ Diema DS 14. Angeboten wird die führerhauslose Lok in Grün für 0e (16,5 mm) und 0f (12 mm). Das gleiche Ma-

schinchen gibt es auch in Gelb, doch mit einem zusätzlichen Dach. Kühlergitter, Schilder und Griffstangen sind aufgesetzte Messingteil, Gehäuse und Fahrwerk sind aus Kunststoff, das Getriebe aus Metall. Der Antrieb erfolgt über Zahnräder auf beide Achsen. Gegen Aufpreise wird das Modell gealtert oder in DCC-Version geliefert.

Passend zu den Hapo-Feldbahnloks ist auch die Neukonstruktion eines Diema-Seitenkippers in 0e oder 0f. Sie werden als funktionslose Loren, aber auch als kippbare Modelle zur Erhöhung des Spielspases angeboten.



Vom Drehscheiben-spezialisten kommt neu eine Schiebebühne für H0.



Neue Diema-Lok und Seitenkipperlore wahlweise für 0e oder 0f.

Kiss I

Be 4/6 der SBB in brauner und grüner Ausführung

Einen Schweizer Elektroveteranen hat sich Kiss als Neuheit für die Königsspur I vorgenommen. Das Modell der Be 4/6 der SBB wird angekündigt als Nr. 12339 in Grün mit drei runden Lampen und Übergangsblech sowie als Nr. 12320 in Braun ebenfalls mit drei runden Lampen und Übergangsblech. An Ausstattungsmerkmalen des Modells der

SLM-Maschine nennt Kiss unter anderem gefederte Achsen, Radreifen NEM aus Edelstahl, ringisoliert, zwei Hochleistungsmotoren, Riemenantrieb, Federpuffer, Originalschraubenkupplung (vorbereitet zum Einbau einer Klauenkupplung), Sandfallrohre in Radebene, Führerhaustüren zum Öffnen, nachgebildete Motorraum-Inneneinrichtung, Füh-

rerstandbeleuchtung, Lichtwechsel Schweiz (Dienstbeleuchtung nach Schweizer Vorschrift), warmweisse LED, ESU Digital- und Sound Decoder neuester Generation, servogesteuerter Panthographenantrieb sowie eine Lokführerfigur im Führerstand 1. Der Mindestradius des 5,5 kg schweren und 516 mm langen Modells beträgt 1020 mm.

MO-Miniatur

Viele neue Traktoren in Z, H0 und I

Auch dieses Jahr wartet MO-Miniatur mit einer grossen Fülle von Neuheiten, vorab Traktoren auf. Im Massstab 1:220 kommt der Traktor Steyr Typ 190, sein Vorbild stammt aus den 1960er-Jahren. Für seine Länge von nur 14,5 mm ist der Winzling üppig detailliert. In H0 sind nebst einem Bührer 475 Allrad (der

auch in 1:32 produziert wird) einige weitere Traktormodelle (Deutz 6005 A, Deutz 8005 A, IHC 844XL, Schlüter DS 22, Steyr 8165) zwei neue Feuerwehr-Oldtimer von Magirus und Mercedes-Benz aus den Jahren 1927 bzw. 1939 geplant. Die Neuheiten für die Spur I betreffen einen Mercedes Lastwagen LP 608/

LP 613 aus dem Jahre 1965, den bereits erwähnten Bührer 475 Allrad sowie weitere Traktoren: Steyr Typ 280, Steyr Typ 1200, Deutz 6005 A und Deutz 8005 A, Eicher Wotan, IHC 844 XL, Schlüter DS 22 und Steyr 8165. Im Weiteren arbeitet man bereits an einem Haflinger von Steyr-Daimler-Puch in ei-



Gerade riesig ist ein kleiner Traktor in Z nicht.



Den Bührer gibt es in H0 wie auch in 1:32 (Bild).



So kommt der Steyr 8165 für die Königsspur I.



Modell des Steyr Typ 1200 im Massstab 1:87.



Mercedes Lastwagen LP 608/LP 613 für 1:32.

ner Feuerwehrversion. MO-Miniatur wird das knapp 10 cm lange 1:32-Modell des Haflingers unter anderem auch in einer Militär-Version (Haflinger 700 AP) der Schweizer Armee bringen. Schliesslich sind noch ein VW 1600 (Stufenheck-Limousine, Fliesheck und Variant) und der Heckflossen-Mercedes 190 SL geplant.

MW Modell N

SBB-Diesellok Bm 4/4

In den Jahren 1962 bis 1964 entstanden aus den Diesel-Loks Am 4/4 1001 und 1002 die beiden SBB Diesel-Lokomotiven Bm 4/4" 18451 und 18452. Die Am 4/4 wurden ursprünglich von SLM (mechanischer Teil), BBC (elektrischer Teil) und Sulzer (Dieselmotor) gebaut.

Lange Zeit waren die Loks in Winterthur stationiert und vorwiegend auf noch nicht elektrifizierten Strecken im Einsatz, beispielsweise Etwilen – Singen, aber auch auf bereits elektrifizierten Strecken im Raum Winterthur, wie z.B. im Tössstal. Die Bm 4/4" waren vor Personen- wie auch vor Güterzügen im Einsatz. Später standen die Loks überwiegend für Sonder- und Hilfszug-Einsätze in Winterthur und Olten bereit. 1990 wurde die 18452 ausrangiert und abgebrochen, die 18451 überlebte und gehört zum aktiven Fahrzeugpark von SBB Historic.

MW Modell liefert von den SBB Diesel Lok Bm 4/4 in 5 Versionen (Nummer 18451: Epoche III Art. N-CH-105a, Epoche IV Art. N-CH-105b, die Museumsversion Epoche V Art. N-CH-105c, die Nummer 18452: Epoche III Art. N-CH-105d und in Epoche IV Art. N-CH-105e). Die Epoche III Versionen und die Museumsvariante sind in Auslieferung, die Epoche IV Versionen folgen später.

Panier H0m

Appenzeller Triebwagen

Im Jahr 1929 beschaffte die Appenzeller Bahn zwei dieselelektrische Triebwagen BCFm 2/4 25 und 26. Hergestellt wurden die Triebwagen bei SIG/Sulzer/MFO. Nach der Elektrifizierung der Appenzeller Bahn wurden beide Triebwagen zu Reservefahrzeugen und zu Nr. 55 und 56 umgezeichnet. Der eine überlebende BCFm 2/4 56 ist als historisches Fahrzeug im ursprünglichen Braun noch heute im Betrieb. 2007 wurde er wegen einiger Defekte von der Appenzeller Bahn abgestellt. Der AG 2 – Verein historische Appenzeller Bahnen bemühte sich umgehend um die Revision und Wiederinbetriebnahme des Fahrzeugs. Im September 2011 erfolgte die feierliche Wiederinbetriebnahme des Veteranen. Der Triebwagen besitzt noch seinen originalen Dieselmotor und befindet sich weitestgehend noch im Originalzustand.

Panier hat den dieselelektrischen Triebwagen BCFm 2/4 56 der AB in Form eines hochdetaillierten, gegen Jahresende lieferbaren Modells für H0m (oder H0e) angekündigt. Das schöne Fahrzeug wird als Fertigmodell und auch als Bausatz angeboten. Der Bausatz ist so konzipiert, dass wahlweise gelötet oder geklebt werden kann. Bis zum 31. August 2016 gelten Vorbestellpreise.

Stangel N/H0/0

Neu auch Stadtgebäude für Spur N und neue Gebäude für 0 und I



Diese Stadtzeile kommt neu auch für die Spur N mit gelaserten Häusern.

Die bisher in den grossen Spuren 0 und I, teilweise auch in H0 angebotenen Bausätze der Stadthäuser aus dem Hause Stangel werden 2016 auch für die Spur N angeboten. Es werden Einzelmodelle und Sets mit 3 bis 5 Häusern angeboten. Die ersten Bausätze sollten schon bald auf der Intermodellbau Ende April in Dortmund präsentiert werden können.

Neu für die Spuren 0 und I kommen weitere Stadthäuser, so ein Eckhaus mit einer Bäckerei. Vorläufig nur für 0 erscheinen ein weiteres stattliches Eckhaus mit Eckturm, ein Eckhaus mit einer Buchhandlung und zwei weitere Wohnhäuser. Für landwirtschaftliche Anwesen wird neu ein Schweinestall mit Strohdach und mit Ziegeldach gefertigt. Diese Bausätze werden für 0 und I angeboten.

Weichen Walter

Jetzt auch Weichen zum Metallgleis von Märklin

Bei allen Halbbausätzen und Fertigweichen mit Holzschwellen mit Massstab 1:87 und grösser werden nun die Lötswellen nicht mehr anstatt der Holzschwellen eingesetzt, sondern zusätzlich zwischen den Holzschwellen. Das aufwändige Tarnen mittels Furnierstreifen entfällt, die Lötswellen werden einfach mit Schotter bedeckt. Distanzprofile sorgen für den nötigen Abstand.

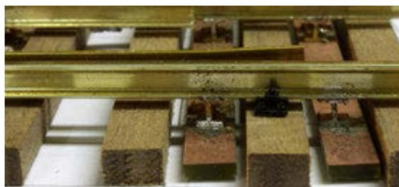
Der Shop wurde komplett überarbeitet. Es finden sich nun die RhB Fahrleitungsmasten in der Kategorie Fahrleitung sowie Standardweichen für die Märklin-Gleissysteme Spur Z, K-Gleis, C-Gleis und Weinert Mein Gleis mit dem Mittelleiter in der Kategorie Weichen.

Bei den Masten können Optionen wie lackiert/unlackiert, Auslegerversionen, bei den Weichen neben Lackieren und der Geometrie auch Kleisen oder Weichenlaternen mit wenigen Klicks zugebucht werden. Die Aufpreise werden entsprechend berechnet.

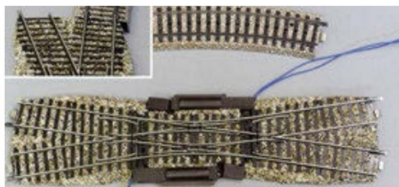
In der nächsten Zeit folgen noch weitere Standardweichen auch in anderen Spurweiten. Die Kategorie Fahrleitung wird noch um Bausätze, Bauteile und weitere Masttypen ergänzt.



Kleisen für Weichen.



Die Lötswellen werden neu in den Abständen gesetzt.



Für das M-Gleis von Märklin kompatible Komponenten.



Verschranke Abzweigung für das C-Gleis von Märklin.



Der Schleifer wird über die «feindliche» Schiene geführt.



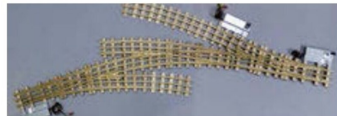
Punktkontaktmittelleiter für feine Gleise in H0.



Brückenmast für RhB-Fahrleitungen in H0m.



Klassische Fahrleitungsmasten der RhB in H0m.



Weichenverbindung für Coarse-Scale und Tinplate.



Navemo-Modell des Berner Museumsmotorwagens und passendem Beiwagen B 329 in Grün.

Modelle Schweizer Standardtramzüge von Navemo

«Kurbeli» für Zürich und Bern – Die Modelle

In LOKI 2/2016 stellte unser Autor und Tramfachmann René Stamm die den neuen Modellen von Navemo zu Grunde liegenden Vorbilder aus den Städten Zürich und Bern vor. In diesem abschliessenden zweiten Teil des Beitrages über Schweizer Standardtramzüge präsentieren wir Ihnen die bis zum Redaktionsschluss vorliegenden Modelle in H0m (wahlweise auch H0) von Navemo.

Von René Stamm (Text) und Bruno Kalberer (Fotos)

Davon wurde in den Modelleisenbahnerkreisen schon lange geträumt: Die Standardtriebwagen einer Schweizer Stadt auf der Modellanlage. Dann, an der Nürnberger Spielzeugmesse 2014 ging es wie ein Lauffeuer durch die Halle 4A: Die Standard's sind da! Ja und tatsächlich waren auf dem Stand von Navemo die ersten Züge zu sehen. Zwei in Blau aus Zürich und einer in Grün/Hellbeige aus Bern.

Eine unendlich lange Vorbereitungszeit war dieser freudigen Gegebenheit voraus-

gegangen. Die Werkzeuge für die Produktion mussten so ausgelegt werden, dass bei Erfolg möglichst alle Städte produziert werden konnten, ohne dass zu viele Kompromisse einzugehen waren. Ja, von wegen «Standardfahrzeugen». Bei den Abklärungen und Nachforschungen zeigte sich, wie gross die Abweichungen zwischen verschiedenen Stadtmodellen sind und im Laufe der Zeit in jeder Stadt, bei Umbauten oder Modernisierungen nach zunahmen. Der Aufwand war gewaltig.

Nun, mit der grossen Präsentation war der erste Schritt in die Öffentlichkeit getan und der Erfolg war gross. Doch dann begannen die abschliessenden Vorbereitungsarbeiten, die bei den Kunden wiederum viel Geduld erforderten. Zu den Fragen bezüglich Vorbildtreue kamen nun technische Probleme wie Kurvengängigkeit und Fahrverhalten dazu. Wieder wurde es still um das Projekt der «Standard's». Umso mehr, als NAVEMO an der Messe 2015 nicht mehr in Nürnberg war. Doch im Juni kamen erste



Die Nachbildung der Zürcher +GF+-Kupplungen im ungekuppelten und ...



... gekuppelten Zustand vermögen zu begeistern.



Vermutlich der Betriebssicherheit im Modell geschuldet: Die ...



... Trichterkupplung der Berner Modelle ist etwas gross geraten.



Die Motorwagen sind mit zwei angetriebenen Drehgestellen ausgerüstet.



Der Blick auf den Unterboden des Beiwagens.



Gut getarnt auch nach unten ist der Motor beim Triebwagen.

Signale, dass im Herbst mit der einer ersten Lieferung gerechnet werden könne. Und nun sind sie also da.

Die Technik

Grad beim Öffnen der Verpackung fällt die feine Verarbeitung der Modelle auf. Sorgfältige Behandlung ist daher unabdingbar. Die Triebwagen werden vorbildgetreu über alle vier Achsen angetrieben. Alle Modelle sind werkseitig für Analogbetrieb mit 0–12 Volt Gleichstrom ausgerüstet. Auch Fahrleitungs-

betrieb ist möglich. Die Fahrzeuge können nachträglich selbstverständlich mit einem Digitaldecoder ausgerüstet werden. Die normierte Schnittstelle gemäss Norm 651 (6-polig) ist vorhanden. Verkabelungen sind im Fahrzeuginnern nicht sichtbar und auch der Antriebsmotor ist gekonnt versteckt. Je nach Betriebsgesellschaft variieren die Fenstereinteilungen, die Türen, Dachaufbauten und Drehgestelle bei den Triebwagen und Anhängern. Auch die Inneneinrichtung ist unterschiedlich je nach Betrieb.

Jeder Packung ist eine ausführlich Beschreibung für die Inbetriebnahme, die Montage der Kleinteile oder das Wechseln der Kupplungen sowie die Montage des Decoders beigegeben. Es empfiehlt sich, das Dokument sorgfältig zu lesen.

Der Berner Zug im Vergleich

Bereits auf den ersten Blick darf man sagen: Wirklich schön! Wobei auf den zweiten Blick aber auch ein Makel auffällt: Die übergrossen Trichterkupplungen, welche die

Grösse der Zürcher +GF+-Kupplungen erreichen. Nun aber rasch zum erfreulichen Teil des Berner Zuges. Der Triebwagen entspricht genau dem Vorbild wie der Be 4/4 107 durch den Tramverein heute betrieben wird. Farbgebung und Beschriftungen sind sehr gut getroffen. Gelungen sind auch die verschiedenen Dachaufbauten. Runde Liniennummern dachmässig vorne und hinten und an der Stirnfront ergänzt mit der Anschrift des Fahrzieles im Brosékasten. Die Lüftungsklappen der Dachwiderstände sind geschlossen und demnach für den Winterbetrieb eingestellt. Die Dachwerbung ist

mit unbeschrifteten Tafeln vorhanden und entspricht so dem Museumsvorbild. Der Rückspiegel und die Sonnenblende sind die beiden einzigen Zurüstteile, die vom Käufer zu montieren sind. Sie liegen den Modellen bei. Die Türen sind auch vorbildgetreu. Die Mitteltüre wurde bei einer Revision verbreitert und unterscheidet sich daher in der Ausführung. Neben dem Führerstand war bereits bei der Auslieferung die Türe vierteilig. Gut ist auch der Eindruck bei den Drehgestellen. Sie entsprechen dem Vorbild und geben dem Fahrzeug eine gute Basis.

Bei der Wahl des Wagens gab es für Naveo ein Problem. Der Tramverein besitzt den B4 327, allerdings in Dunkelrot und der daher mit dem Be 4/4 107 auch nicht zum Einsatz kommt. Als passendes Fahrzeug wurde daher der B4 329 gewählt, welcher abgebrochen wurde.

Zum vorliegenden Modell kann bestätigt werden, dass der Wagen richtigerweise drei Türen aufweist, die zwei grossen Dachlüfter und die Drehgestelle stimmen. Auch bei der Farbgebung ist nichts zu bemängeln. Ein schöner Museumszug von Bern ist hier zu haben, allerdings mit dem wahren



Bemerkenswert: Dachwiderstände und die noch vorhandene Rutenkupplung.



Gut gelungen ist auch die vordere Dachpartie mit dem Pantografen.



Dachgestaltung und Türen entsprechen jeweils dem gewählten Vorbild.



Rückspiegel und Sonnenblende sind die einzigen, noch zu montierenden Teile.



Standardtrams! Dafür gab es erstaunlich viel Unterschiedliches. Schmale ...



... Türen, dreiteilige Türen, breite, moderne Türen.

Vorbild beim Triebwagen und als «Traum» beim Anhänger.

Die Zürcher Züge im Vergleich

Die Zürcher Tramfreunde werden gleich mit zwei Zügen überrascht. Da ist einmal der Museumstramzug Ce 4/4 1392 und C 4 732 in Dunkelblau. Bereits beim ersten Blick zeigt der Triebwagen eine grosse, vielseitige Detaillierung. Sogar ein Kupplungshaken für die frühere Dachrutenkupplung als Verbindung zum mitgeführten Anhänger ist vorhanden. Das Liniennummerschild, rechtsversetzt, Brosé-Linienanschrift und

die seitliche Linienbeschriftung sind sauber wiedergegeben. Der Wagenkasten erfreut ebenfalls mit sauberer Beschriftung. An der Stirnfront fehlen weder die Sonnenblende, noch ein Rückspiegel (der allerdings nicht zu «Originalblau» passt, aber wegen den heutigen Fahrten Vorschrift ist). Selbst die Lüftungsgitter neben der Stirnlampe wurden nicht vergessen. Sehr gut gelungen sind hier die Kupplungen.

Auch der Anhänger überrascht mit etlichen Einzelheiten. Der zweitürige C 732 zeigt die einfache Dachlüftung mit drei Lüftern aber auch die schmalen Schiebe-

lüfter an den oberen Rändern der Seitenfenster. Auch an diesem Fahrzeug ist die Bedruckung sauber und schön aufgetragen. Triebwagen und Anhänger sind mit vorbildgetreuen Drehgestellen ausgestattet.

Der zweite Zug mit den Fahrzeugen Be 4/4 1369 und B 790 stellt den Zustand der letzten Betriebsjahre dar und zeigt sich in der gewohnten Farbgebung Blau/Weiss. Beim Triebwagen ist das Dach bezüglich Detaillierung perfekt wiedergegeben. Der Zeit entsprechend ist die Dachwerbung vorhanden, selbstverständlich in sauberem Druck.



Die grossen Fenster und gestaltete Inneneinrichtung rufen förmlich ...



... nach einem Gang zum Fachhändler; Abteilung sitzende (stehende) Figuren.



Die Sache mit dem «Bärner Mutz». Vorbildrichtig hier in Fahrtrichtung.



Akkurat ist bei allen Modellen die Bedruckung, bis hin zu den kleinsten Details.

Der Wagenkasten zeigt die mittige und die vordere Türe in moderner, dreiteiliger Version.

Der Anhänger B4 790 stammt aus einer Lieferung der FFA und weist drei Türen auf. Auf dem Dach ist der Lüftungskanal, der über nahezu die ganze Dachlänge reicht, nachgebildet. Auch dieser Wagen trägt eine vorbildgetreue Dachwerbung.

Zweite Modellserie

Wie vom Hersteller zu vernehmen ist, ist ein Grossteil der jetzt vorgestellten Modelle

bereits ausverkauft. Vom Zürcher Museumstramzug sind noch einige Restexemplare vorhanden. Aufgrund der Nachfrage hat man drei weitere Tramzüge aufgelegt, zwei in den letzten Betriebsausführungen von Zürich beziehungsweise Bern sowie einen historischen Standardzug der Verkehrsbetriebe Zürich mit dem Anstrich der Sechzigerjahre.

VBZ, Epoche 1985–1985

- Motorwagen Be 4/4 1408 (Serie 1376–1415)

- Anhängewagen B 728 (Serie B 711–770) Beschriftung als Linie 6 «Zoo». Beim Motorwagen liegen Dachreklamen «Elmer Citro», beim Anhängewagen «Gargro» bei. Beide Fahrzeuge verfügen über die moderneren Türen.

SVB, Epoche 1980–1990

- Be 4/4 604 der Serie 601–615 (vormals 101–115)
- Beiwagen B 324 aus der Serie B 321–330 Beschriftung als Linie 5 «Ostring», Dachwerbetafeln liegen lose bei.

VBZ, Epoche 1955–1965

- Motorwagen Be 4/4 1397 (Serie Be 4/4 1376–1415)
- Beiwagen B 770 (Serie B 711–770) Beschriftung als Linie 13 «Höngg», mit alten Türen und Silberlöwen-Logo.

Auch diese Fahrzeuge, die übrigens einzeln erhältlich sind, wurden in einer Auf-

lage von jeweils nur 100 Stück hergestellt. Sie sind bereits lieferbar.

Die Aussichten

Es ist sicher ein offenes Geheimnis, dass bei den umfangreichen Abklärungen auch die Herstellung der Züge für Basel und Genf geprüft wurden. Je nach Erfolg der jetzt ausgelieferten Fahrzeuge von Bern

und Zürich dürften die beiden anderen Schweizerstädte irgendwann auch einmal auf als Navemo-Modell erscheinen. Es liegt also ganz an den Modellbahn-beziehungsweise Tramfreunden, wie die Geschichte weitergehen wird. Wir jedenfalls von der LOKI-Redaktion freuen uns auf jeden Fall, wenn wir die weiteren (Basler- oder Genfer-)Modelle vorstellen dürfen. ○



Mit der 1. Serie kam VBZ Be 4/4 1369 und B 790 der letzten Betriebsjahre ...



... sowie der noch vorhandene Zürcher Museumszug Ge 4/4 1392 mit B 732.



«Museumszug» Bern: B 327 des Tramvereins ist Rot, darum B 329 im Modell.



Vorbildgerecht kommt der Berner Museumszug ohne Dachwerbung.



Hingegen fährt der Zürcher Zug der Linie 3 mit Werbung zum Klusplatz.



Der Museumszug fährt als Linie 21 zum Trammuseum.



In Bern wurde auch geworben. Das SVB-Modell der zweiten Lieferserie ...



... ist ebenso mit Reklame unterwegs wie sein VBZ-Pendant Be 4/4 1408.



In Zürichs Strassen herrscht Rechtsverkehr, deshalb ist die Türseite rechts.



Es gibt Dinge, die beiderorts gleich sind. In Bern ist die Fensterseite links.



Das andere Zürcher Modell der 2. Modellsérie fuhr in der Zeit von 1955–1965.



«De Sächser in Zoo ufe» macht sich von dannen –
welchen weiteren Modellen wird er wohl begegnen?



Vor dem Umbau der Strecke Luzern–Immensee verkehrten hier noch die Züge aus der Leuchtenstadt über den Gotthard in den Süden. Wie hier ein Schnellzug mit Re 6/6 am 22. August 1984.

Küssnacht am Rigi – ohne oder mit Immensee

«Durch diesen Bahnhof muss er kommen»

Nahe dem Ort, wo einst Wilhelm Tell mit seinem zweiten Pfeil laut Schillers Fritz auf Landvogt Gessler gewartet haben soll, legte sich Karl Frischauf im August 1984 auf die Lauer. Unser Anlagenplanungsehepaar – im Besitze der Frischauf'schen Bilder – nahm am selben Ort einen Augenschein und versetzte sich in die Zeit vor dem Umbau. Resultat ist kein staatsbildender Mord, sondern ein Anlagenvorschlag mit einem oder wahlweise zwei unspektakulären Bahnhöfen.

Von Ingrid und Manfred Peter (Text und Zeichnungen) und Karl Frischauf (Fotos)

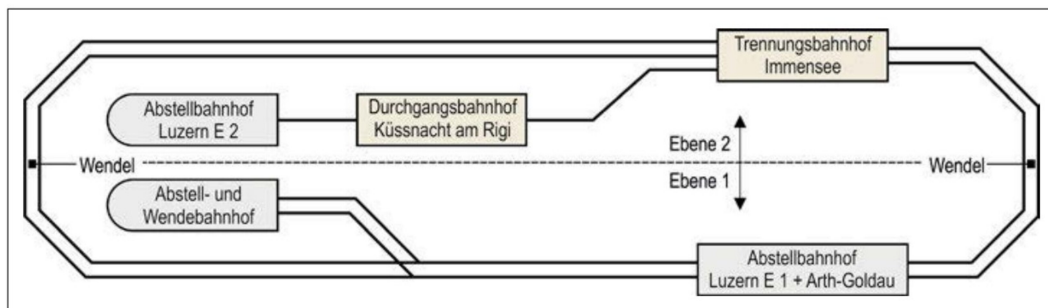
Die Ortsbezeichnung Küssnacht am Rigi bestand bis 1993. Um Verwechslungen mit gleichem Namen zu vermeiden, wurde die Kantonszugehörigkeit mit dem Kürzel SZ (Schwyz) versehen und seither nur mit Küssnacht SZ bezeichnet. Berühmtheit verdankt der Ort am Vierwaldstättersee aber der Geschichte der Eidgenossenschaft, beziehungsweise Friedrich Schillers Drama «Wilhelm Tell»; die Hohle Gasse befindet sich im Gemeindegebiet von Küssnacht. Auf diesem Gebiet liegt

auch der namensgebende Ausflugsberg mit 1797 m über dem Meeresspiegel.

Weniger berühmt und auch unspektakulär ist der Bahnhof von Küssnacht. Er liegt an der im Juni 1897 eröffneten eingleisigen Bahnlinie von Luzern nach Immensee. Sie hatte einst die Funktion einer Zubringerlinie von Luzern zur Gotthardbahn. Um Sanierungen an der Strecke vorzunehmen, wurde sie 1997 gesperrt. Im Zuge dieser Massnahmen erhielt Küssnacht ein neues Bahnhofsgebäude und die Gleisanla-

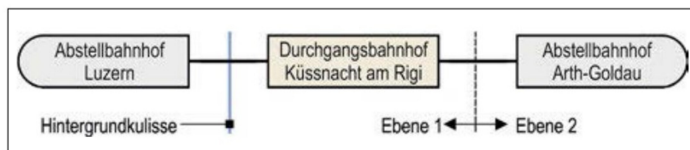
gen wurden bis auf zwei Bahnsteiggleise reduziert. Seit dem Bahnhofsumbau werden die Schnellzüge zum Gotthard über den Bahnhof Rotkreuz geführt. Es verkehren nur mehr Regionalzüge sowie der SOB-Valpen-Express mit Halt in Küssnacht.

Mit den beiden Anlagenvorschlägen drehen wir das Rad der Zeit bis 1984 zurück, als der Wagenladungsverkehr noch voll im Gange war und die Schnellzüge von Luzern zum Gotthard den Bahnhof Küssnacht am Rigi passierten.



Zwei Bahnhöfe im Sichtbereich sorgen für einen abwechslungsreichen Zugverkehr. Der Abstell- und Wendebahnhof ermöglicht in Verbindung mit dem Abstellbahnhof Luzern E 2 eine Richtungsänderung aller auf der Anlage verkehrenden Zuggarnituren.

Die Variante 1 besteht aus dem Durchgangsbahnhof Küsnacht am Rigi und den beiden Abstellbahnhöfen die auf zwei Ebenen hinter der Kulisse angeordnet sind.



Modellvariante 1

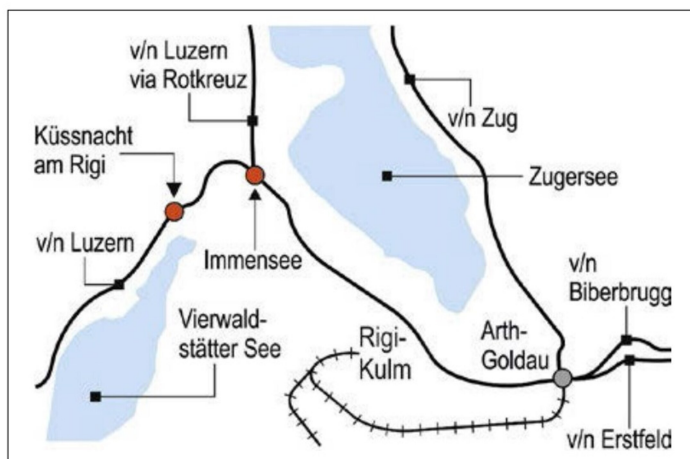
Betrachtet man die Landkarte, so fällt die schräge Lage des Bahnhofs Küsnacht am Ende eines Zipfels des Vierwaldstättersees ins Auge. Genau dieses Faktum kommt auch im Anlagenplan zum Vorschein. Der Gleisplan vom Bahnhof entspricht ziemlich genau der Vorbildsituation der 1980er-Jahre. Er weist keine Besonderheiten hinsichtlich einer komplexen Weichenstrasse oder Anschlussgleise auf. Derartige Bahnhöfe gibt es wohl viele in der Schweiz und im deutschen Sprachraum. Trotz des einfachen Gleisplans animiert er bezüglich seiner Seenähe, seiner Bahngebäude und des Umfelds zur Nachahmung des gewählten Zeitraums, als noch die Schnellzüge von Luzern Richtung Gotthard und umgekehrt diese Station passierten.

Der Abstellbahnhof Luzern ist hinter der Kulisse positioniert und als frei zugänglich konzipiert. Dies erleichtert den Aufbau und die Verkabelung und sorgt im Störfall für ungehinderten Zugang. Denn genau dort wo man nur mit Verrenkungen Zugriff hat passieren meist Entgleisungen oder andere Unannehmlichkeiten. Für etwaige Zugbildungsaufgaben lässt sich dieser Abstellbahnhof gleisplanmässig den persönlichen Wünschen und Bedürfnissen anpassen und so kann aus dem Abstellbahnhof ein Fiddleyard mit Zugbildung entstehen. Auch die

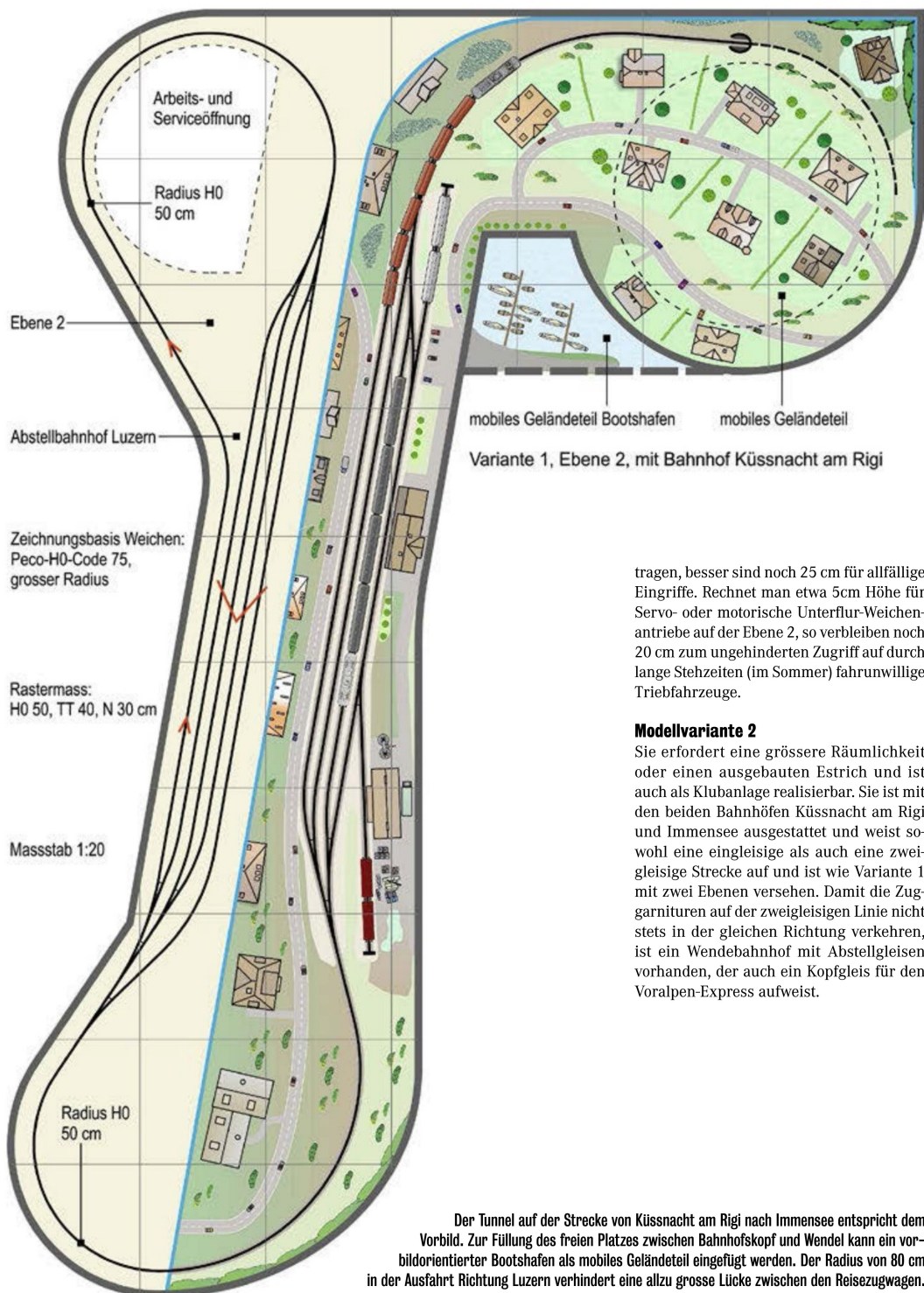
Umkehrschleife ist mittig frei, was den Aufbau und die Servicearbeiten wie Gleisreinigung wesentlich erleichtert.

Nach der getarnten Ausfahrt unter der Hintergrundkulisse erweitert sich der Radius, in H0 beispielsweise auf 80 cm, um den Wagenversatz in Grenzen zu halten. In Küsnacht sind Zugkreuzungen und Rangiertätigkeiten an der Tagesordnung. Die

Ausfahrt Richtung Immensee verläuft in einem Bogen und mündet vorbildorientiert in den Schwarzenbach-Tunnel. In diesem geht es über eine Wendel mit 60 cm Radius in H0 zur Ebene 1 mit dem Abstellbahnhof Arth-Goldau, der unter dem Abstellbahnhof Luzern platziert ist. Auch dessen Gleisanlagen sind frei zugänglich. Der Abstand der beiden Ebenen sollte mindestens 20 cm be-



Die geografische Lage und die Bahnlinien rund um die Bahnhöfe Küsnacht und Immensee.

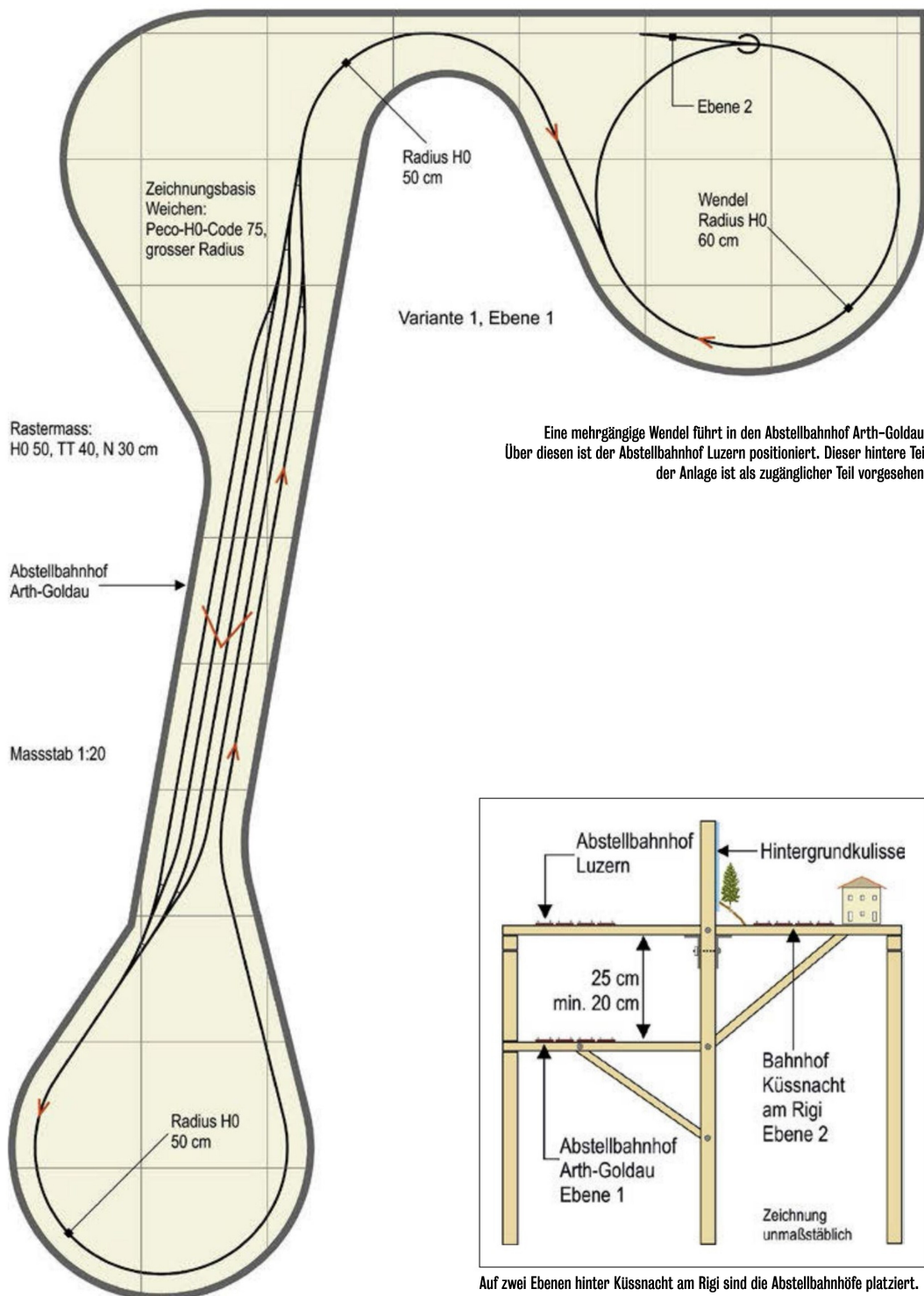


tragen, besser sind noch 25 cm für allfällige Eingriffe. Rechnet man etwa 5 cm Höhe für Servo- oder motorische Unterflur-Weichenantriebe auf der Ebene 2, so verbleiben noch 20 cm zum ungehinderten Zugriff auf durch lange Stehzeiten (im Sommer) fahrunwillige Triebfahrzeuge.

Modellvariante 2

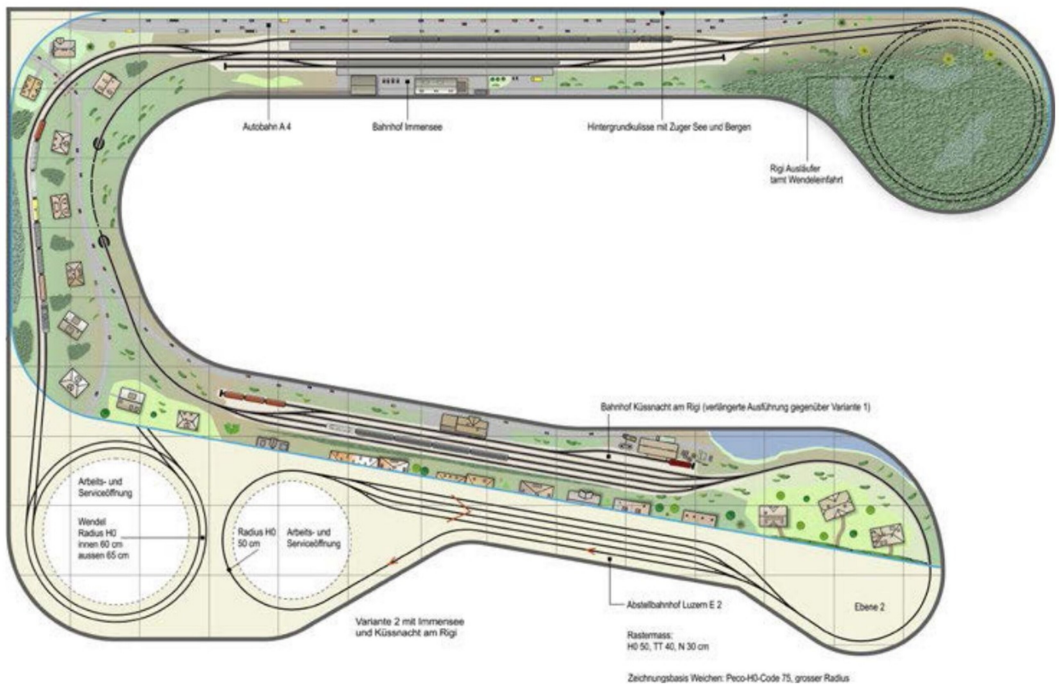
Sie erfordert eine grössere Räumlichkeit oder einen ausgebauten Estrich und ist auch als Klubanlage realisierbar. Sie ist mit den beiden Bahnhöfen Küssnacht am Rigi und Immensee ausgestattet und weist sowohl eine eingleisige als auch eine zweigleisige Strecke auf und ist wie Variante 1 mit zwei Ebenen versehen. Damit die Zugarnituren auf der zweigleisigen Linie nicht stets in der gleichen Richtung verkehren, ist ein Wendebahnhof mit Abstellgleisen vorhanden, der auch ein Kopfgleis für den Voralpen-Express aufweist.

Der Tunnel auf der Strecke von Küssnacht am Rigi nach Immensee entspricht dem Vorbild. Zur Füllung des freien Platzes zwischen Bahnhofskopf und Wendel kann ein vordiorientierter Bootshafen als mobiles Geländeteil eingefügt werden. Der Radius von 80 cm in der Ausfahrt Richtung Luzern verhindert eine allzu grosse Lücke zwischen den Reisezugwagen.

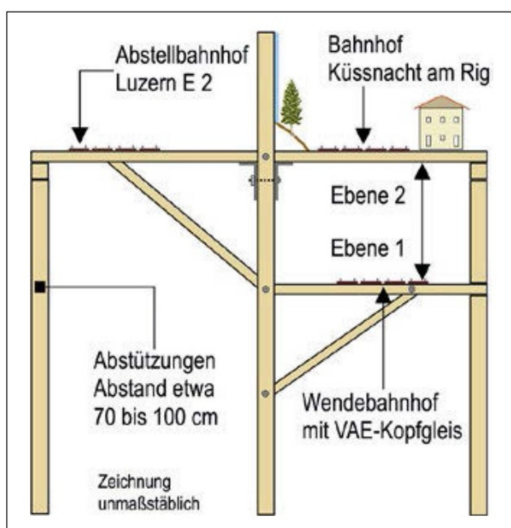


Eine mehrgängige Wendel führt in den Abstellbahnhof Arth-Goldau. Über diesen ist der Abstellbahnhof Luzern positioniert. Dieser hintere Teil der Anlage ist als zugänglicher Teil vorgesehen.

Auf zwei Ebenen hinter Küssnacht am Rigi sind die Abstellbahnhöfe platziert.

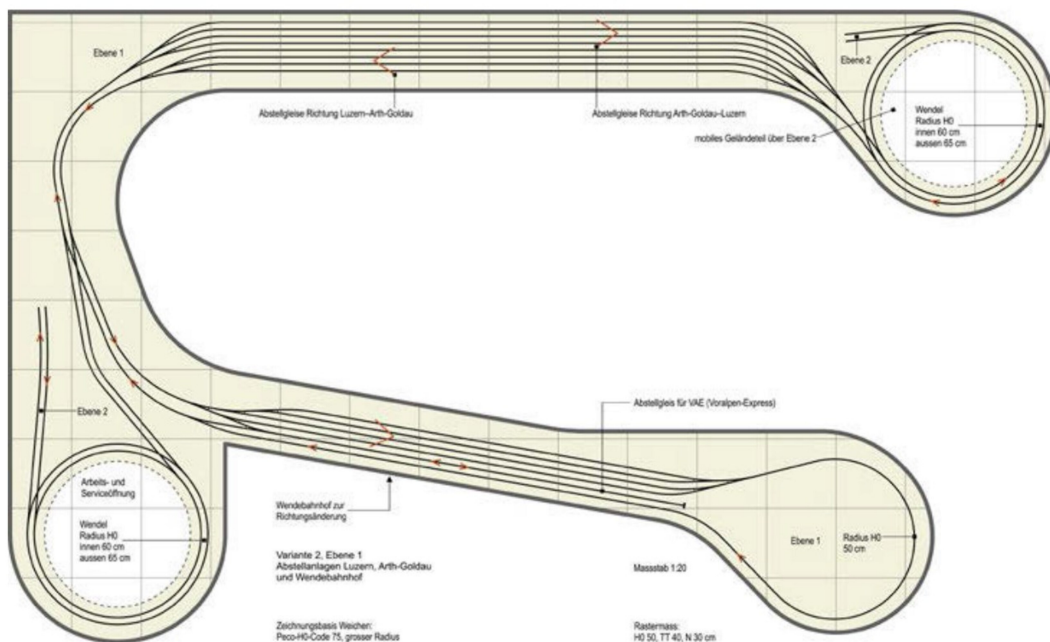


Durch die Verwendung zweier Bahnhöfe ist ein vielseitiger Betrieb an der Tagesordnung. Ideal ist die Bedienung durch zwei Personen. Während sich der eine Fahrdienstleiter respektive Lokführer sich um den Betrieb von Immensee über Küsnacht am Rigi zum Abstellbahnhof Luzern E 2 kümmert, lenkt der zweite Modellbahner den Betrieb auf der zweigleisigen Hauptstrecke. Die Ausfädelung in Immensee erfolgt nach gemeinsamer Absprache.



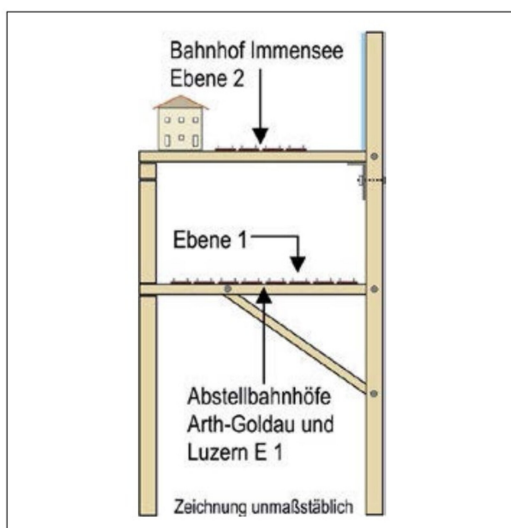
Auf zwei Ebenen hinter Küsnacht am Rigi sind die Abstellbahnhöfe platziert.

Um alle Fahrmöglichkeiten zu erfassen, unternehmen wir eine Modellreise mit einem Schnellzug auf der Anlage. Wir starten richtungsbedingt in den Abstellgleisen Richtung Arth-Goldau-Luzern auf Ebene 1, der unter dem Bahnhof Immensee platziert ist. Von dort geht es über eine Wendel, deren innerer Radius in H0 mit 60 cm und der äussere mit 70 cm bemessen ist, zum Bahnhof Immensee. Unser Zug benutzt nun Richtung Luzern die Route über Rotkreuz. Beim



Die Anlage ist mit vier Abstellbahnhöfen ausgestattet. Drei davon befinden sich auf Ebene 1. Der Abstell- resp. Wendebahnhof weist ein Kopfgleis für den Voralpen-Express auf. Durch diese Anordnung in Verbindung mit dem Abstellbahnhof Luzern E 2 fährt der VAE einmal mit Lok vorne und das andere Mal mit Steuerwagen voraus auf der Anlage. Bei Bedarf lassen sich alle Züge wenden. Durch die Wendeldurchmesser von 60 resp. 70 cm ergibt sich eine moderate Neigung und somit auch ein geringerer Haftreifenabrieb bei längeren Garnituren.

Vorbild verläuft diese Bahnlinie in nördlicher Richtung, im Anlagenentwurf schwenkt sie nach Westen, um den Zug auf seinem Lauf eine längere Distanz beobachten zu können. Nach der durch Vegetation und Gebäude getarnten Kulissendurchfahrt geht es über eine Wendel mit den gleichen Radien wie vorhin angeführt, wieder zu den Abstellgleisen Richtung Arth-Goldau-Luzern. In umgekehrter Richtung benutzen die Züge die Gleise Richtung Luzern-Arth-Goldau.



Auch der Schenkel mit Immensee weist zwei Ebenen auf.



Eine der beiden Prototypen-Maschinen mit geteiltem Lokkasten, Re 6/6 Nr. 11601 «Wolhusen» in Küssnacht in Richtung Gotthard im August 1984.



Das dem Anlagenvorschlag zugrunde liegende Zeitfenster ermöglicht den vorbildgerechten Einsatz attraktiver, vielfältiger Güterzugkompositionen.

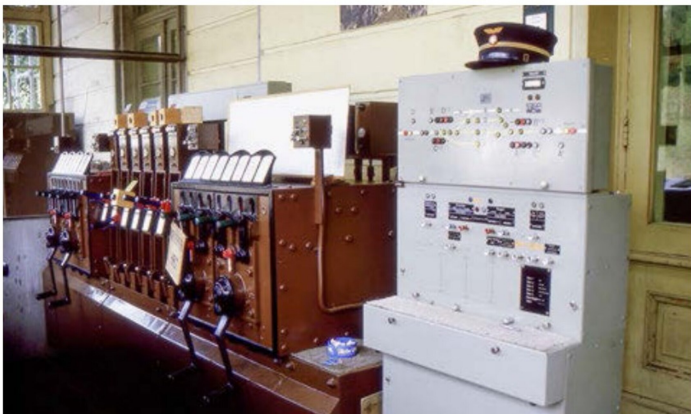
Der Betrieb auf dieser zweigleisigen Rundumstrecke lässt sich unter Umständen mit einer Teilautomatik versehen, während auf dem Schenkel Küssnacht Rangieraufgaben erledigt werden.

Zum Wenden des vorhin erwähnten Schnellzugs aus den Gleisen Arth-Goldau-Luzern fährt er wie gehabt nach Immensee, schwenkt hier jedoch nach Küssnacht ab und mündet im Abstellbahnhof Luzern auf Ebene 2.

Dieser Abstellbahnhof mit der Bezeichnung Luzern E 2 lässt sich wie in Variante 1 als Fiddleyard mit Zugbildeaufgaben gestalten. Der erwähnte Schnellzug fährt nun aus dem Abstellbahnhof nach Küssnacht und Immensee. Von dort wieder über die Wendel zu den Abstellgleisen mit der Bezeichnung Richtung Luzern-Arth-Goldau. Von hier aus geht es entweder über die zweigleisige Hauptstrecke zu einer Rundreise oder nach der Verzweigung zum Wendebahnhof. Von hier aus eine Rückfahrt über die Abstellgleise Arth-Goldau-Luzern wieder nach Immensee und weiter auf der zweigleisigen Strecke Richtung Luzern oder über die eingleisige Linie nach Küssnacht und zum Abstellbahnhof Luzern E 2.



Achtung, jetzt wird es kurz sentimental nostalgisch: Wie viele Küssnachter Buben haben wohl an ...



... diesen Scheiben die Nase abgeputzt und sich dabei für Eisenbahn begeistern lassen ...?



Der lokale Rangiertraktor am Güterschuppengleis wartet auf seinen nächsten Einsatz. Sogar für Zigaretten durfte man damals noch ungestraft werben.

Dieses Detail wird dann bei einer Realisierung von Küssnacht kaum fehlen dürfen. Der Schaltposten als Objekt zum Austoben für Eigenbauer.



Zufahrtsstrecken zum Gotthard waren (und sind) unterhaltsintensiv.



Hinzu gesellen sich die örtlichen Rangieraufgaben: Eisenbahnostalgie!



Während die Gotthardzüge auf ihrem Weg zwischen den Schattenbahnhöfen ...



... Küssnacht jeweils «nur» durchfahren, haben Bauzüge eine grosse Bühne.



Kurzer Bilderreigen als Anregung für Fahrzeugsammler: Em 3/3 Nr. 18823.



Für verschiedene Einsätze geeignet ist die Universallok Re 4/4ⁱ der SBB.



Hinter dem Rangiertraktor Te I Nr. 18 passen sowohl betagte K2 ...



... wie auch für die damalige Zeit eher moderne Schiebewagen.



Durchfahrende Schnellzüge sind dann Aufgaben beispielsweise für die Re 6/6.



Und, nicht zu vergessen, der Voralpen-Express der Südostban SOB.

Beim Einsatz des Voralpen-Express ist dieser einmal mit der Lok am Zugang und nach dem Wenden mit dem Steuerwagen voraus unterwegs. Dieser Vorgang wechselt mit jedem Wenden das Zugbild, so dass man an zwei eingesetzte Garnituren glaubt.

Auch bei dieser Variante sind alle verdeckten Gleise frei zugänglich. Ein mobiles Geländeteil mit dem »Rigi-Ausläufer« be-

deckt die Wendel im rechten, oberen Anlagenteil und verhindert zugleich die Sicht auf die Wendeleinfahrt.

Die beim Vorbild nur 3 km lange Strecke von Küsnacht nach Immensee wird im Modell durch den persönlichen Schwenk beim Verfolgen des Zuges teilweise kompensiert.

Für einen sicheren Betrieb und eine gute Optik sind alle im Plan eingezeichneten

Weichen Peco-H0-Produkte mit dem grossen Radius. Verwendbar sind aber beispielsweise auch Tillig-Elite Weichen vom EW 3. Dadurch ändert sich der Gleismittenabstand von 52 auf 59 mm.

Diese beiden Varianten dienen als Beispiel zur Umsetzung einer Vorbildsituation und als Anregung für eigene vorbildorientierte Planungen. ○

Stettener Modellbahntage 2016

Modellbau der Spitzenklasse im Donautal

Bereits zum 16. Mal führte der Modellbahnclub Stetten seine Modellbahntage durch, welche sich mittlerweile zu einem Geheimtipp unter Freunden des hochstehenden Modellbahnbaus entwickelt haben. Thomas Schmid, selbst begnadeter Modellbauer, hat die Veranstaltung im Donautal, unweit der Schweizer Grenze besucht und einen tollen Bilderbogen heimgebracht.

Von Thomas Schmid (Text und Fotos)

Bereits zum 16. Mal wurde in Stetten Modellbahn auf höchstem Niveau gezeigt. Der kleine, aber äusserst engagierte Modelleisenbahnverein aus dem 800 Seelen-Dorf stemmt jedes Jahr eine Ausstellung, welche sich mit den grossen Events messen kann. Auch dieses Jahr war der Besucherandrang gross. Geboten wurde Modellbahnspass aus vier Ländern Europas. Es gab alles, von der grossen Schauanlage mit Märklin Material bis zu Miniaturdioramen in gänzlichem Selbstbau erstellt. Ein kleine Händlercke und Bauvorführungen verschiedener Modellbauer ergänzten das Angebot. Das Publikum dankte es den Ausstellern und Veranstaltern mit zahlreichem Erscheinen an beiden Tagen. Viele interessante Diskussionen und Ideenweiterreichungen konnten so in vielen Begegnungen entstehen.

Die Ausstellung überzeugte mit gelungenen und absolut sehenswerten Modellbahnen. Zudem war die Stimmung ausserordentlich freundschaftlich und kollegial. Das phänomenale Kuchenbuffet rundete die Ausstellung ab. Geadelt wurde das Ganze mit dem Besuch von Hagen von Ortloff. In einer der kommenden Ausgaben von «Eisenbahnromantik» wird sicher ein kurzer Bericht ausgestrahlt werden. Die kommende 17. Ausrichtung anfangs Januar 2017, dann sogar während drei Tagen, wird auf jeden Fall eine Reise nach Stetten wert sein.



Der aus der Schweiz angereiste Modellbauer Marcel Ackle brachte sein neuestes Werk mit. Er hat seinen langjährigen Baumasstab von 1.22.5 gewechselt und ist nun im der Grösse 1:35 unterwegs. Zu sehen war ein Kleindiorama integriert in einem Schaukasten. Die präzise Wahl des Ausschnittes zusammen mit der dazu abgestimmten Beleuchtung ergibt ein dreidimensionales Bild. Immer umlagert von Besuchern hat er alle Fragen geduldig und mit viel Freude beantwortet.



Mittelpunkt der kleinen Szenerie irgendwo in Frankreich bildet ein Ladengeschäft mit einem kleinen asphaltierten Vorplatz. Das Ensemble scheint schon bessere Tage gesehen zu haben. Alles ist verwittert und mit einer Patina versehen. Neben den absolut perfekt erstellten Bauten überzeugt hier auch insbesondere die Gestaltung der Natur.



Ein Detail der Hausfassade zeigt die Präzision des Modellbaues. Man beachte nur schon die kleinen Details wie die Wäscheklammern oder die roten Schuhe mit Schleife. Alle Alterungsspuren sind vorbildgetreu gesetzt und zeugen von einer grossen Beobachtungsgabe des Künstlers. Dabei geht der Modellbauer einen Schritt weiter vom einfachen Nachgestalten der Realität zu einer Kreation einer eigenen Miniaturwelt.

Leo Bettonviel, NL – S&G Mining, Spur H0n3

Leo Bettonviel aus den Niederlanden hatte ein Kleinstdiorama auf nicht mal einem Quadratmeter Grundfläche in der amerikanischen Spurweite H0n3 in seinem Reisegepäck. Der Clou des Ganzen ist, dass sich die ganze Szenerie im Kreis dreht. Der darauf verkehrende Minenzug ist perfekt auf die Umdrehungsgeschwindigkeit angepasst und fährt mit derselben Geschwindigkeit. Der Betrachter hat den Eindruck, das kleine Züglein stünde still.



Zu beachten ist die wunderschöne Felsgestaltung. Diese sind aus Gips erstellt und mit verschiedensten wasserlöslichen Farben eingefärbt.

Die Gebäude sind aus einzelnen Holzleisten im Eigenbau erstellt. Auf der einen Seite befindet sich die kleine Mine aus dem Bild oben. Auf der gegenüberliegenden Seite kann die Dampflok Wasser fassen beim hölzernen Wasserturm.



Zwischen der Schüttverladeanlage der kleinen Minen und dem Wasserturm befindet sich als drittes Element der kreisförmigen Anlage diese abenteuerlich anmutende Trestle-Brücke. Auch sie entstand aus einzelnen Holzleisten und schmiegt sich harmonisch in die Felspartie.





Der Franzose Jean-Pierre Bout hat den ersten Teil seines Dioramas in Spur 0 nach Stetten mitgebracht. Zu sehen ist ein kleines Betriebswerk mit Lokschuppen, Kohlebansen, Wasserstelle und Inspektionsgrube. Das Vorbild befindet sich in Frankreich. Das zurzeit rund drei Meter lange erste Teilstück soll in Zukunft noch um zwei Module mit einem Bahnhof erweitert werden.



Im mittleren Bereich windet sich eine kleine Nebenstrasse zwischen Wasserturm und Gleisanlagen durch die Natur. Der Hingucker ist sicher der typisch französische Wasserturm. Sanft gealtert ist das Bauwerk noch immer in Betrieb. Er ist ein kompletter Eigenbau.



Eine kleine Dreikuppler-Dampflok ist hier beheimatet. Das Modell aus Messing ist perfekt durchdetailliert und gealtert. Diese 0.30 Bourbonnais ist ein kompletter Eigenbau von Jean Pierre. Versehen mit einem Digitaldecoder ergeben sich wunderbare Fahreigenschaften. Genau die passende Lok, um auf dieser Nebenbahnstrecke den anfallenden Güterverkehr zu stemmen.

Michael Kohler, CH – Chateau-Berthoud, Spur 0e

Michael Kohler aus der Schweiz hatte zwei seiner Module dabei.

Das Thema seiner 0e-Anlage ist eine fiktive Schmalspurnebenbahn.

Die «Chemin-de-Fer Berthoud», eine Hommage an seine Heimatstadt Burgdorf. Viele kleine Alltagsszenen bereichern die südfranzösisch angehauchte Szenerie. Insgesamt lässt sich die Anlage auf fast 16 Meter Streckenlänge erweitern, wenn alle gebauten Module aneinander gereiht werden.



Den Mittelpunkt des Ausschnittes bildet ein kleiner, typisch französischer Nebenbahnhof. Gerade eben fährt der Selbstbautriebwagen ein. Entstanden ist das charmante Fahrzeug auf einem HO-Chassis einer V100 von Roco sowie aus Holz gelaserten Aufbauten. Ein Sounddecoder verschafft dem kleinen Gefährt eine grosse Präsenz und ermöglicht viel Fahrspass.



Die kleine Decauville-Lok entstand auf einem Magic Train Fahrwerk. Die angehängten Wagen sind aus Karton im Eigenbau gefertigt. Auch hier stellten Magic Train-Fahrgestelle den Ausgangspunkt dar.





Der Niederländer Hans Louvet muss kaum mehr vorgestellt werden. In Stetten hatte er neben einer H0-Anlage sein Ziegelei-Diorama in Spur Of dabei. Auf kleiner Platzfläche ist hier eine früher überall anzutreffende Ziegelei entstanden. Kleine Szenarien gliedern das Ensemble und lässt den Besucher vergessen wie klein der Ausschnitt ist.



Der kleine Feldbahndiesel macht sich mit seinen angehängten Wagen bereit, um eine neue Ladung Ziegel in Empfang zu nehmen. Die Lok und Wagen sind vom niederländischen Kleinserienhersteller Paul Dirkwager. Der Antrieb stammt von PMT. Sie haben kein direktes Vorbild, sind aber der berühmten Diema nachempfunden.



Das umfangreiche Rollmaterial der Ziegelei benötigt natürlich auch einen Lokschuppen. Wie alle Bauten entstand er im Selbstbau. Die Ziegelmauern bestehen aus bedrucktem Papier, welche auf einen Kern aufgeklebt worden sind. Sie können von www.scalescenes.com heruntergeladen werden. Die Wände wirken sehr plastisch trotz der fehlenden Prägung. Das Wellblechdach ist behandelter Wellkarton. Alle Holzteile bestehen aus patinierten Echtholzleistechnen.

Dani Machi, F – Kohlenmine, Spur H0e

Dani Machi ist ein Modellbauer aus dem Elsass in Frankreich. Er ist schon seit Jahren auf vielen Ausstellungen in Frankreich unterwegs. Im

Gepäck hatte er in Stetten sein neuestes Kleinod «La Taupinière» im Baumasstab H0e. Die Grundfläche beträgt etwa zwei Quadratmeter, das

Thema der Anlage behandelt eine Kohlenmine mit allen notwendigen Betriebseinrichtungen.

Das Modul lässt sich in ein grösseres Ganzes einpassen und wurde in Sedan (Frankreich) inmitten einer Grosszahl anderer H0e Module gezeigt.



Die kleine Bahn der Mine hat auch ein kleines Betriebswerk. Hier können die wichtigsten Reparaturen und Unterhaltsarbeiten gemacht werden. Auf der Drehscheibe befindet sich gerade ein Gmeinder-Traktor der Firma Minitrain.



Die geförderte Kohle kann auf einer Holzbrücke umgeladen werden. Gerade ist ein Ensemble aus Dampflok und Wagon fertig entladen. Auch sie stammen aus dem Sortiment des Herstellers Minitrain.





Die grösste Anlage der Ausstellung hatten die Modellbahnfreunde Maifeld aus Deutschland herangekarrt. Den Auftakt der Anlage bildet der grosse Bahnhof mit Bahnhofshalle. Die Halle ist ein Nachbau des Gebäudes in Hamburg Dammtor. Das Dach ist extra weggelassen worden. Und so sind die Züge auch im Innern sichtbar.



In der Mitte der Anlage breitet sich die Industrie aus. Hier ist die Bahn noch König und bedient die verschiedensten Betriebe mit ihren Gleisanschlüssen. Rollmaterial und Bauten sind gealtert und zeigen die typische Patina des Industriezeitalters.



Auf über 10m² Fläche ist ein typisches deutsches Bahnbetriebswerk mit Bahnhof in Spur H0 aufgebaut. Die ganze Anlage wird elektronisch gesteuert und ermöglicht so einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb. Die Anlage ist schon älter, wurde aber immer wieder überarbeitet und punkto Detaillierung angepasst. Zurzeit sind die Mitglieder am Bau einer Erweiterung. Diese Fortführung soll dann eine Parodiestrecke mit viel Natur enthalten.

Modellbahngruppe N2, D – Modulanlage Spur N

Quer durch die ganze Ausstellungshalle hat sich das Ensemble der Spur N Module der Modellbahngruppe N2 gezogen. Wunderbar lange Zugskombinationen schlängelten sich durch elegante Weichenkombinationen. Hier ist die Rollbockanlage zu sehen. Schmalspur in Spur N ist eine Herausforderung, an welche sich nur wenige wagen.



Eines der Module stellt eine Kiesübergabestation dar. Die kleine Feldbahn ist nicht funktionsfähig. Nichts desto trotz sind alle Details ausgestaltet. Topmodellbau in der Baugröße N!



Highlight der gesamten Anlage ist sicher das Gleis. Alle Schienen sind Selbstbau aus Schienenprofilen, welche auf gefrästen Pertinaxschwellen Stück für Stück aufgelötet sind. Man beachte die DKW. Hier ist nicht sofort ersichtlich, dass es sich «nur» um Spur N handelt.

Das Rollmaterial muss dabei nicht mit neuen Radsätzen ausgestattet werden. Die Normräder aller Spur N Hersteller können das Schienenmaterial problemlos befahren.





Eine typische Hafenszenerie brachte uns Wolfgang Stösser mit. Das knapp zwei Meter lange Diorama ist in einem ausgeleuchteten Holzkasten aufgebaut. Im Vordergrund ist der kleine Hafen mit Personen- und Güterverkehr dargestellt. Hinter dem Bahnhof breitet sich dann ein kleiner Industriebetrieb aus.



Der Anleger für die Personenschiffahrt ist liebevoll ausgestaltet. Die Hafenmauer besteht aus Holzleisten, welche gealtert wurden und die typische Färbung der Küste bekommen haben. Logischerweise beleben viele Möwen aus dem Programm von Preiser die Szene.



Kleine Szenen machen die Anlage spannend für das Publikum. Hier eine kleine Schiffsreparaturwerft im Hintergrund des Dioramas. Der Fuchsbagger bildet hier das Zentrum der Aufmerksamkeit. Die Ausstattungsdetails sind meist Kunststoffbausätze der grossen Hersteller, welche aber angepasst und gealtert wurden.

Szenen-News

Der April-Monatszug auf dem Kaeserberg

Engadiner Personenzug mit Güterwagen 1994

Wenn hier unten im Unterland der Frühling erwacht, ist in den Schweizer Berggebieten die ruhigste Zeit der Zwischensaison. Für den April wurde ein Zug der Rhätischen Bahn gewählt, wie er vor gut zwanzig Jahren im Engadin zu sehen war. In dieser Zeit kann das noch voll integrierte Unternehmen RhB seine Aufgaben im Güterverkehr mit verkürzten Reisezügen erfüllen. Das ist wirtschaftlich, macht Sinn und nutzt die Vorzüge einer ganzheitlich verstandenen Eisenbahn.

Gebaut und abgeliefert 1939 als Triebfahrzeug für den «Fliegenden Rhätier», wurden dieser leichte Triebwagen und seine drei Artgenossen schnell Opfer des eigenen Erfolgs und des Krieges. Die Schnellzugsarbeit an der Albula verlangte mehr Wagen und mehr Kraft, und die roten Pionierfahrzeuge übernahmen leichtere Regionalzugsdienste. Sein Gnadensbrot verdiente der ABe 4/4 501 rund um Samedan. Während drei baugleiche Fahrzeuge 1998



Foto: PD

ABe 4/4, 440 kW, 40 t, 40 Plätze, Last: 14 Achsen, 154 t, V max 65 km/h.

und 2000 abgebrochen wurden, gehört dieser Triebwagen seit 2010 zum historischen RhB-Park. Den Auftritt am Kaeserberg bestreitet er vor einem Mini-Zug, der Heizöl,

Zement und Getränke nach Pontresina bringt. Die 12 Fauteuils der 1. sowie die 28 Plätze in der 2. Klasse genügten der lokalen Nachfrage in der Zwischensaison flüchtig. (PD)

eao – eisenbahnamateure oberengstringen

Präsentation der Klubanlage im Schulhaus

Fotos: eao



Viel Betrieb ist dank der überarbeiteten Steuerung möglich: Zug-Kreuzung auf der mittleren Ebene.

Nach dem Jubiläum «30 Jahre eao» im Jahre 2014 mit einem riesigen Erfolg und zwei Jahren Unterbruch, öffnen wir dieses Jahr erneut unsere Türen zur Klubanlage in Spur H0.

Die Landschaft wurde zwischenzeitlich weiter verfeinert und mit neuen Einbauten versehen. Bei einer Bauetappe sieht man, wie die Limmattaler ihre Landschaft aufbauen.

Die analoge Steuerung MpC von Gahler+Ringstmeier wurde total überarbeitet. Der Daten-Ausbau erlaubt heute einen vollautomatischen Betrieb mit 735 Fahrstrassen, 95 Routen, 133 Blöcken und Hilfsblöcken sowie 234 Belegtmeldern. Die Signalbilder werden laufend angeschlossen und aufgeschaltet. Verbaut sind bis heute 59 Kyodolichtsignale, vier Signalbrücken (zwei von MicroScale), ein Semaphor-Signal und 82



Schaukäserei, der neueste Eigenbau von Peter Süli.

Zwergsignale von MicroScale. Für die H0-Anlage wurden bis heute rund 23 km Litzenkabel eingezogen und angeschlossen. Der gesamte Anlageteil in Spur H0 belegt eine Fläche von zirka 100 m² und die im Rohbau entstehende Anlage in Spur H0m weitere 60 m².

An beiden Tagen ist Rollmaterial in Modellgrösse quer durch die Schweiz im Einsatz. Dabei bekommen Besucherinnen und Besucher unter anderem auch spezielle Züge von Andreas Hui, Modellbau zu sehen, sowie sogenannte «Serie Null-Fahr-

zeuge», das heisst Modelle, die erst später in die Modelleisenbahn – Läden kommen. Die Oberengstringer Modellbahnkollegen freuen sich auf regen Besuch im Klublokal.

Die Türen des Klublokals im Dachgeschoss vom Schulhaus Rebberg, Rütihofstrasse 4 in Oberengstringen (Wegweiser beachten) sind geöffnet:

Samstag, 9. April 2016: 10 Uhr bis 17 Uhr
Sonntag, 10. April 2016: 11 Uhr bis 17 Uhr

Der Eintritt ist frei, weitere Informationen findet man auf der Vereinswebseite www.eaoo.ch. (ms)

Mehr Vorbildtreue für den Raddampfer «Gallia» am Kaeserberg Schiffsrevision im Modell

Am Kaeserberg liegt der schnellste Raddampfer der europäischen Binnenschiffahrt seit sieben Jahren vor Grabegg. Und das im Massstab 1:87. Das Modellschiff ist zwar rund 70 Jahre jünger als sein Vierwaldstätter-See-Vorbild von 1913, aber eine Überholung in der Werft war dennoch nötig. Seit Anfang März gefällt es im neuen Gewand.

Ziel der Revision war es, dem Vorbild noch näher zu kommen. So wurde als erstes die Bugzier vergoldet. Dazu diente feinstes Blattgold in 24 Karat, das ein Fachmann von Hand aufgetragen hat. In der Rotunde des Restaurants wurden die Fenster Vorbildgerecht unterteilt. Und im Vorschiff bekam das Hauptdeck die bisher fehlende Bestuhlung. Alle Bänke – fünf verschiedene Modelle – wurden massstäblich aufgezeichnet und danach auf einem professionellen 3-D-Drucker in der nötigen Anzahl hergestellt. Farblich korrekt gespritzt, kamen sie originalgetreu angeordnet an Deck.

Angepasst wurde auch die Beflaggung: Neu gesetzt sind eine Trikolore am Bugmast und ein Luzerner Wimpel am Hauptmast. Am gleichen Mast, etwas tiefer angeordnet, ergänzt der grüne Vortritts-Ball die Schiffssignale. Weil Bälle nach der Verord-



Dampfschiff «Gallia» vor ihrer Restaurierung ...



... und im neuen Glanze nach dem Werftaufenthalt.

nung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern durch Einrichtungen ersetzt werden dürfen, die unmissverständlich gleich wirken, hat das Original auf dem Vierwaldstätter See eine Konstruktion aus

zwei runden Alublechen. Das Modell bekam ein analoges Gebilde aus Messingblech: Zwei massstäbliche Rondellen wurden ineinander gesteckt und in Löttechnik verbunden. Grün gespritzt, am Hauptmast angeklebt, sichern sie dem Kursschiff den Vortritt, wie es die Verordnung seit 1978 vorschreibt.

Ein paar Fahrgäste beleben das Vorschiff so, dass es dem am Kaeserberg gewählten Szenarium der 1990er-Jahre, an einem Freitag Anfang Herbst um elf Uhr, entsprechen kann.

Das Beispiel DS Gallia zeigt, dass auch eine räumlich begrenzte Modellanlage wachsen kann: zu mehr Qualität, näher zum Vorbild! (PD)



Das Bugzier wurde von einem Fachmann vergoldet.



Die CAD-Konstruktion der neuen Sitzbänke.

Veranstaltungen

Gartenbahn und Tulpen

Was? Fahrten an der Tulpenschau

Wann? Sonn- und Feiertage, 10 bis 16 Uhr

Wo? Ebikon, Luzerner Garten

Öffentliche Fahrten bis 8. Mai bei gutem Wetter. Auch am Karfreitag, 25. März.
www.luzerner-gartenbahn.ch

Steiner Liliput Bahn

Was? Saisoneroöffnung

Wann? Sonn- und Feiertage, 11 bis 17 Uhr

Wo? Stein am Rhein, bei der Schiffände

Saisoneroöffnung am Karfreitag, 25. März. Dampf- und Elektrobetrieb mit Personenbeförderung. Bei trockener Witterung.
www.steinerliliputbahn.ch

Gartenbahn im Tessin

Was? Saisonbeginn ATAF 2016

Wann? 27. März, 14.30 bis 17.30 Uhr

Wo? Minusio-Mappo

Fahrbetrieb mit Dampf- und Elektroloks Spur 5 und 7¼ Zoll.
ATAF – Associazione Ticinese Amici della Ferrovia
www.ataf.ch

Dampfbahn Aaretal

Was? Saisoneroöffnung

Wann? 28. März, 13.30 bis 17.30 Uhr

Wo? Münsingen, Psychiatriezentrum

Wagen für Rollstuhlfahrer/innen. Restaurant im Psychiatriezentrum. Informationen: www.dampfbahn-aaretal.ch

Börse in Gisikon

Was? 34. EMBL Modelleisenbahnbörse

Wann? 2. April, 10 bis 15 Uhr

Wo? Gisikon, Firma Bauhag

Modellbahnen und Zubehör. Rollstuhlgängig, Gratisparkplätze, Verpflegung, Rahmenprogramm. Eintritt frei.
Eisenbahn- und Modellbaufreunde Luzern
www.embl.ch, Tel. 079 479 19 72

Stiftung Ysebähnli am Rhy

Was? Andampfen und Saisonbeginn

Wann? 2. April, 11 bis 18 Uhr

Wo? Pratteln

Saisoneroöffnung und öffentlicher Fahrtag. Spur 5 und 7¼ Zoll. Auch am 23. April.
www.ysebaehnli-am-rhy.ch

Eisenbahnsammlung Uster

Was? Grosse Spur 0-Anlage in Betrieb

Wann? 2. April, 14 bis 17 Uhr

Wo? Uster, Lokremise beim Bahnhof

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

Vortrag SBB Historic

Was? Thema «Schwedenfahrt»

Wann? 7. April, 18.15 bis 19.45 Uhr

Wo? Brugg, SBB Historic, Lagerstrasse 1

Bildervortrag Chr. Zellweger: Mit Ce 6/8^{II} 14305 nach Schweden und zurück.
Anmeldung empfohlen:
info@sbbhistoric.ch oder Tel. 056 566 52 22

Offene Türen im Limmattal

Was? Eisenbahnamateure Oberengstringen eao

Wann? 9. und 10. April, 10 bis 17 (11–17) Uhr

Wo? Oberengstringen, Schulhaus Rebberg

Präsentation der Klubanlage (s. Seite 64). Eintritt frei. Wegweiser beachten.
www.eaoe.ch

Gartenbahn Staufen

Was? Saisoneroöffnung auf der GBSt

Wann? 10. April, 13 bis 16 Uhr

Wo? Staufen AG, Anlage Holzgasse (Waldhaus)

Freie Publikumsfahrten. Dampf und Elektroloks. Neues Klubhaus, Kiosk. Auch am 24. April.
Weitere Infos:
www.gartenbahn-staufen.ch

Museumsbahn Emmental

Was? Extrafahrten mit Dampflokom Nr. 11

Wann? 10. April

Wo? Huttwil – Sumiswald – Huttwil

Saisoneroöffnung. Ohne Reservationsmöglichkeit, einsteigen, abdampfen! Billette im Zug, Kinder gratis.
www.vhe-emental.ch

Meeting US-Railroadfans

Wer? American Railroadfans in Switzerland

Wann? 15. April, ab 19 Uhr

Wo? Zürich-Wollishofen, Wasserversorgung

Digitalshow Ulf Degener: «CP & CN – 100 Jahre Wettstreit in Kanada».
www.americanrrfans.ch

Gartenbahntreff 2016

Was? 9. Gartenbahntreff

Wann? 15. bis 17. April, 10 bis 18 (17) Uhr

Wo? Wollerau, MZ- und Gymnastikhalle MGH

Achtung, neuer Ort. Treffen für Garten- und Grossbahner mit internationaler Beteiligung. Eintritt frei.
www.gartenbahntreff.ch

Lötschberg-Basistunnel

Was? Besuchsmöglichkeit für Einzelpersonen

Wann? 20. April, 13.30 Uhr

Wo? Frutigen, Bahnhof

Interventionszentrum, Tunnelsystem, Betriebszentrale Mitholz. Dauer 3 Std.
www.bls.ch/besuche

Wir sind aktueller!

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungs-Meldungen für die Ausgabe LOKI 5/2016 bis spätestens 14. April 2016 an:
Redaktion LOKI, Bruno Kalberer, Heimatweg 14 A, CH-5040 Schöffland

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

Intermodellbau Dortmund

Was? **Messe für Modellbau und Modellsport**

Wann? **20. bis 24. April, 9 bis 18 (17) Uhr**

Wo? **Dortmund, Messe Westfalenhallen**

Viele Modellbahnanlagen (Premiere «Semmering H0», Modellbau-Team Köln) Workshops, Hersteller, Händler.
www.intermodellbau.com

Anlage Kirchmättli Horw

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

Wann? **25. April, ab 17.45 Uhr**

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

Grösste Echtzeitanlage der Schweiz; im Rohbau fertig.
www.modelleisenbahnclub.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

Chemins de fer Kaeserberg

Was? **Eisenbahn-Schauanlage auf 610 m²**

Wann? **Mehrmals monatlich. Agenda im Web**

Wo? **Granges-Paccot bei Fribourg**

Monatszug April: «Engadiner Personen- und Güterwagen 1994». Rollstuhlfahrer willkommen.
Informationen und Anmeldung:
www.kaeserberg.ch

Tin Plate im Technorama

Was? **Sammlung Dr. Bommer**

Wann? **Ganzjährig**

Wo? **Oberwinterthur, Technorama**

Blechspielzeug-Sammlung. Bus Nr. 5 ab HB Winterthur. Täglich 10–17 Uhr.
Weiter Informationen:
www.technorama.ch

Eisenbahn-Romantik im April 2016

Die Sendungen werden im SWR ausgestrahlt. Verschiedene Wiederholungstermine.

Samstag, 16. April, 15.00 Uhr

Geheimnisvolle Moorbahnen – Folge 868

Kein anderes Transportgerät kommt so gut durch sumpfiges Gelände wie die Eisenbahn. Über Schienen und Schwellen wird der Druck grossflächig verteilt, so dass die Bahn nicht einsinkt. Dieser Vorteil verhalf der letzten Feldbahn zum Überleben.

Das Schienennetz in den Mooregebieten zwischen Meppen und Hamburg umfasst mehrere hundert Kilometer. Eine ganze Reihe von Firmen betreiben dort seit 150 Jahren Torfabbau. Dort fährt auch regelmässig der Moor-Express als Touristenattraktion durch das Teufelsmoor und vorbei an der Künstlerkolonie Worpsswede. Eisenbahn-Romantik besucht Moorbahnen, die noch immer ihren Dienst auf 600 und 900 mm Spurweite verrichten und Torf auf morastigem Untergrund transportieren.

Samstag, 30. April, 15.00 Uhr

Das Altensteigerle – ein unvergessener Schmalspurpionier – Folge 869

Im Dezember 2016 sind es 125 Jahre her, dass im Nordschwarzwald die erste Schmalspurbahn der Königlich-Württembergischen Staats-Eisenbahnen eröffnet wurde. Sie führte als meterspurige Stichbahn von Nagold nach

Altensteig und war hauptsächlich für den Holztransport in der Region eingerichtet worden. Das «Altensteigerle» verlor nach dem Zweiten Weltkrieg seine wirtschaftliche Bedeutung. Einige Jahre noch diente dann die Bahn aufgrund eines steilen Streckenabschnitts als Teststrecke für diverse Hersteller von Schmalspurlokomotiven.

In den 60er Jahren wurde zunächst der Personen-, dann der Güterverkehr eingestellt, die Strecke stillgelegt und abgebaut. Heute ist das Altensteigerle ein unvergessener Teil der Heimatgeschichte im Nordschwarzwald. In Nagold hält die «Interessensgruppe Altensteigerle» mit einer Freiluft-Schauanlage in Originalgrösse die Erinnerung an die Bahn lebendig.

In Altensteig ist es ein Modellbahnverein, der die gesamte Strecke originalgetreu in Baugrösse H0m nachgebaut hat. Und ein immer wieder neu aufgelegtes Buch gibt mit Fakten und Anekdoten detailliert Auskunft über das in der Bevölkerung so geliebte «Altensteigerle», auch «Rütschle» genannt. Eisenbahn-Romantik begibt sich auf Spurensuche und fragt nach der einstigen und heutigen Bedeutung des württembergischen Schmalspulpioniers für die Bewohner im oberen Nagoldtal.

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

Änderungen vorbehalten!

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

Erlebniswelt Toggenburg

Was? **5 Ausstellungen unter einem Dach**

Wann? **Ganzjährig**

Wo? **Lichtensteig SG, Hof**

Spur 0-Anlage, Dampfmaschinen, Motor-mäher, Krippen. Mi, Sa, So 10.30–16.30. Weitere Angaben:
www.erlebniswelttoggenburg.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 Stundenschleife bis Sonntagmittag sowie während zweier Monate beinahe täglich um 15.55 Uhr. Die Sendungen werden auf LOLY Lokalfernsehen Lyss und Umgebung ausgestrahlt, lassen sich aber auch im Internet anschauen. Das aktuelle Thema heisst: «Mit dem Krokodil nach Schweden – Teil 3».

www.voldamp.tv

Börse

Spur N

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

Kaufe: Minitrix: 6 x 13067 à CHF 8.–,
Bom RIC voit. couch.
Gillieron Georges, Ch. La Crausaz 97,
1814 La Tour-de-Peilz, Tel. 021 944 23 35,
gamgill@bluewin.ch.

Spur H0m/H0

Suche: Modelleisenbahnen in allen
Spurgrössen. Abholung ganze Schweiz.
Daniel Zaugg, Schlossgässli 3,
3400 Burgdorf, Tel. 078 697 21 66,
d.zaugg@besonet.ch.

Aus Nachlass grosse H0- bzw.
H0m-Sammlung interessanter Modelle
(Aku, Bemo, Born, D+R, HRF,
Ferro-Suisse, Fulgurex, Lemaco, Liliput,
Metrop, Roco, Sigg, STL, Weinert usw.)
zu verkaufen; alles Gg. Bitte Liste
verlangen bei
Stephan Wenger, Guggelenhof 23,
9016 St. Gallen, wenger.stephan@bluewin.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 + N + H0m, auch ganze
Sammlungen. Sofortige Abholung
und Barzahlung.
Zeno Stirnemann, Sportstrasse 2,
8637 Laupen, Tel. 055 534 67 34,
Mobile 079 335 20 69,
stirnemannz@windowslive.com.

Suche: HAG BLS Re420 silber 16034
oder 16043.
Hans Derendinger, Dorfstrasse 22,
5313 Klingnau, Tel. 056 245 45 80,
d.derendinger@hotmail.com.

Suche: Hag-Trafo für
H0-Wechselstrombetrieb.
Hans-Peter Heiland, Wandsbeken Stieg 31,
22087 Hamburg, Deutschland,
Tel. 0049 404 004 95.

Verkaufe nur ganzer Zug Cislalino, Lok
E484 DC, 6 Wagen, alles neu, CHF 500.–.
Immer Rudolf, im Gässli 2, 3653 Oberhofen,
Tel. 033 243 21 27.

Märklin Triebwagenzug 3025

CHF 2500.–, ovp.
Walter Bleiker, Rüttistrasse 9,
8903 Birmensdorf, Mobile 079 731 10 71.



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: Roco 63714 Oesterr.
Kroko E 89 DRB.

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

Verkaufe Churchillpfeil Morep 27 G 39

in OK, wenig gefahren. CHF 250.–.
Morpain Werni, Tulpenweg 7,
4123 Allschwil, Tel. 061 481 59 40,
werni.morpain@bluewin.ch.

Spur 0m

Verkaufe (nur komplett) Roco AlpinLine,
neuwertig: 3 Loks, 8 Wagen, viele
Weichen und Gleise. Auf Wunsch
ZIMO-Steuerung. Liste:
kammermeier.helmut@muenchen-mail.de.

Spur 0

Verkaufe: Roter Pfeil RAe 2/4 602, Figuren.
Hurni J., Halde 6, 8967 Widen,
hurni.j@bluewin.ch.

Verkaufe: Lemaco Ae 6/6 11423 rot,
Vitrinenmodell, CHF 4500.–.
Spielmann Thomas, Im Lehenacker 11,
4202 Duggingen, Tel. 079 619 50 52,
thosp@bluewin.ch.

Verschiedenes

Verkaufe: Ca. 50 Kataloge/Unterlagen,
div. Modellbahnfirmen/Zubehör aus den
Jahren ca. 1955–65. Dem Meistbietenden,
Angebote an:
pierre-burkhardt@bluewin.ch.



IHR MODELLBAHN-SPEZIALIST

HESS
MODELLBAHNEN

ÖFFNUNGSZEITEN

Montag: geschlossen
Dienstag und Mittwoch: 13:30 - 18:30 Uhr
Donnerstag und Freitag: 10:00 - 12:00 Uhr und 13:30 - 18:30 Uhr
Samstag: 09:00 - 16:00 Uhr durchgehend

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

Wir freuen uns auf Ihren Besuch

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

- Verkauf/Ankauf
- Beratung
- Reparaturen

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

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

MODELLBAHNCENTER
www.lokschuppenbasel.ch

Modelleisenbahnen neu & Occasionen/An- & Verkauf
Digitalservice & Reparaturen, Ersatzteillager
Im Gundeli, Dornacherstrasse 23, 4053 Basel
Tel. 061 272 65 45, Mail: grilli51@bluewin.ch

Altershalber suchen wir per sofort einen solventen
NACHFOLGER
der unser Geschäft am Standort weiterführen will!
Weitere Auskünfte erteilen wir anlässlich einer
Besichtigung und persönlichen Gesprächs!
Wir bieten äusserst günstige Übernahme-Konditionen!

Qdecoder

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

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**

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

LOKI

bruderer bahnen



**Grosse Auswahl
in H0 und N
im Topzustand.**

**Reperatur und Digitalisierung
in Spur H0 und N.**

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

Bestellung

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

Platzieren Sie folgende Börsenanzeige in der nächstmöglichen Ausgabe unter folgender Rubrik (bitte ankreuzen):

• Z • Nm • N • H0m • H0 • 0m • 0 • I • IIm • 3¼–7¼ Zoll • Verschiedenes • Literatur

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen
ein Kästchen verwenden. Jede angefangene Zeile wird voll verrechnet.

Bitte deutlich und mit schwarzer Farbe ausfüllen!

Preis (in CHF)

gratis

20.00

24.00

28.00

32.00

jede weitere Zeile

+ 4.00

25.00

- Bitte veröffentlichen Sie das beigelegte Foto mit meiner Börsenanzeige.
(Breite: 42,8 mm, 4-farbig, Zusatzkosten: CHF 25.00)

1. Dieser Börsenanzeigenteil steht LOKI-Lesern für private Anzeigen (Angebote oder Gesuche) zur Verfügung. Für LOKI-Abonnenten sind bei einer Anzeige pro Ausgabe die ersten 2 Zeilen (40 Zeichen inkl. Leer- und Satzzeichen) kostenlos. Die Anzeige wird in der nächstmöglichen Ausgabe veröffentlicht. Schnupper-Abonnenten sind von diesem Angebot ausgeschlossen. Bitte legen Sie der Bestellung kein Geld bei. Sie erhalten nach Erscheinen eine Rechnung.

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

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

Absender:

Ihre Adresse wird gratis mitgedruckt.

Vorname:

Name:

Strasse/Nr.:

PLZ/Ort:

Land:

Telefon:

Mobile:

E-Mail:

Datum:

- Ich habe noch kein LOKI-Abo und möchte
es für 1 Jahr abonnieren (CHF 127.–/Jahr)

Unterschrift:

Börsenanzeigen werden nur schriftlich
angenommen. Rückfragen telefonisch unter
Tel. 031 300 63 87

**Bestellung senden oder faxen an: Stämpfli AG
Inseratemanagement, Vanessa Ciglar
Wölflistrasse 1, Postfach 8326, CH-3001 Bern
Tel. 031 300 63 87, Fax 031 300 63 90
inserate@staempfli.com, www.loki.ch**

**Insertionsschluss für Börsen-Inserate
in LOKI 5/2016: Freitag, 8. April 2016**

Alle später eingehenden Anzeigen werden
in der nächsten Ausgabe veröffentlicht.

Bahn aktuell

Dampffahrt mit bösem Ende



Die historische Komposition mit dem Dampftriebwagen Czm 1/2 Nr. 31 von SBB Historic und Personenwagen C 22 der ZMB bei Oberrieden am Zürichsee.

Am Samstag, 20. Februar 2016, führte der Verein Dampfgruppe Zürich (VDZ) eine Dampffahrt mit dem Dampftriebwagen Czm 1/2 Nr. 31 von SBB Historic und einer Dampfkomposition der Rigi Bahnen zu einem Fondueplausch auf die Rigi durch. Auf der Rückfahrt nach Zürich, nach einem Aufenthalt in Sihlbrugg zum Wasserfassen, kam es zum bis heute offiziell noch nicht geklärten Zusammenstoss der Komposition zwischen dem Dampftriebwagen und abgestellten Schotterwagen im auf Grün gestellten Fahrweg. Hier die offizielle Stellungnahme von Peter Fehr vom Verein Dampfgruppe Zürich:

Am 20. Februar 2016 kollidierte Zug 30162 Goldau–Zürich HB kurz nach 23Uhr bei der Ausfahrt aus Gleis 2 der Station Sihlbrugg auf der Weiche 4 praktisch frontal mit einem im Gleis 32 nicht profilfrei abgestellten Bauzug einer privaten Gleisbaufirma.

Zug 30162 bestand aus dem Dampftriebwagen Czm 1/2 Nr. 31 (Besitzerin: SBB Historic, Betreiber: Verein Dampfgruppe Zürich VDZ) und dem Personenwagen C 22 der Zürcher Museumsbahn ZMB.

Bei der Kollision wurde der Dampftriebwagen Czm 1/2 Nr. 31 schwer, der C 22 mittelschwer beschädigt. Der Personenwagen entgleiste infolge der Kollision mit einer Achse. Die Untersuchungs- und Aufräumarbeiten dauerten die ganze Nacht.

Im Triebwagen und im angehängten Personenwagen befanden sich 51 Passagiere, 3 Lokführer, 2 Mann Zugpersonal und 3 Helfer/innen des Cateringteams. Laut Polizeiangaben wurden durch die Kollision 16 Personen verletzt, wobei zwei Passagiere und ein Lokführer mittelschwere Verletzungen davotrugen. Alle Verletzten sind gemäss den uns vorliegenden Informationen wieder auf dem Weg der Besserung.

Warum die Fahrstrasse trotz der massiven Profilüberschreitung durch die 2 abgestellten Schotterwagen einlaufen und das Hauptsignal für den Dampftriebwagen auf Fahrt gehen konnte, ist Gegenstand der Untersuchung der SUST. Wie die SUST bereits kurz nach dem Unfall erklärte, hat das Lokpersonal des Dampftriebwagens korrekt und gemäss den Vorschriften gehandelt.

Am späten Sonntagabend konnten die beiden Fahrzeuge nach umfangreichen Kontroll- und Vorbereitungsarbeiten von Sihlbrugg nach Zürich ins Depot F und Samstagen überführt werden. Dankbar sind wir für die Unterstützung der beiden Partnervereine Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz DSF und dem Verein Mikado 1244 VMik.

Der 2-achsige Personenwagen C 22 der ZMB befindet sich bereits in der SOB Werkstätte zur Reparatur. Auch für den schwer

beschädigten Dampftriebwagen laufen die Vorbereitungsarbeiten für die Reparatur auf Hochtouren. Nach einer kürzlich erfolgten Besichtigung durch die Versicherungen, deren Schadenexperten und Vertretern von SBB Historic und dem VDZ konnte das weitere Vorgehen definiert werden. Die Abklärungen mit den möglichen Werkstätten, welche über die nötigen Kenntnisse und Fertigkeiten für Reparaturen an historischen Fahrzeugen verfügen, laufen. Auch wenn der Fahrzeugkasten im hinteren Teil schwer und das Personenabteil sowie der Führerstand mittelschwer beschädigt wurden, sind die Fachleute überzeugt, dass das Fahrzeug wieder instand gestellt werden kann.

Die Arbeiten zur Wiederherstellung des einzigartigen Dampftriebwagens Czm 1/2 Nr. 31 werden von den Fachleuten des Vereins Dampfgruppe Zürich VDZ koordiniert und eng begleitet. Der Verein Dampfgruppe Zürich VDZ und SBB Historic sind bestrebt, den Dampftriebwagen Czm 1/2 Nr. 31 bis Mitte 2017 wieder betriebsfähig aufzuarbeiten und auch künftig wieder für Fahrten einzusetzen. Dadurch kann das einzigartige Fahrzeug auch in Zukunft der Öffentlichkeit betriebsfähig präsentiert werden.

Aktuelle Informationen zum Stand der Arbeiten und die Möglichkeit für Spenden finden sie auf unserer Homepage:

www.dampfgruppe-zuerich.ch.

Peter Fehr



Halt des Zuges in Horgen Oberdorf auf der Hinfahrt von Zürich nach Arth-Goldau am 20. Februar 2016.



Auf der Durchfahrt zwischen Baar und Zug in Baar Lindenpark.

Fotos: André Niederberger



Foto: Thibert Keller

Oldtimer führen Ruinaulta- GmP

Der morgendliche Güterzug mit Personenbeförderung von Ilanz nach Chur ist bereits als Solches eine Spezialität. Und wenn statt einer üblichen Ge 6/6^{II} oder gelegentlichen Ge 4/4^{II}, die Doppeltraktion Ge 4/4 605+610 – wie hier am 18. Februar bei Trin – zum Zug kommt, ist es schon ein Foto wert.

Ersatzverkehr mit alten Fahrzeugen auf der RHB



Bergstation Heiden: Triebwagen 23 und 24, ferner der ex. BT-Steuerwagen Bt 31.



Der Triebwagen 24 von 1966 fahrbereit in Heiden AR ...

Rund zwei Monate bestritten der heuer 50-jährige Triebwagen (Baujahr 1966) den Stundentakt auf der Zahnradstrecke. Von Rorschach nach Heiden. Der Gelenktriebwagen BDeh 3/6 N°25 (Baujahr 1998) musste sich einer Rostsanierung im Bereich des Wagenbodens unterziehen.

RK



Fotos: Riccardo Keller

...und angekommen in Rorschach Hafen (19. Februar 2016).

Grosses Einweihungsfest für das «Heidi»

Am 5. März 2016 fand in Zernez im Beisein von gegen hundert Sponsoren, Funktionären und Medienvertretern die Einweihung der vom Club 1889 reaktivierten G 3/4 11 statt.

Der ganze Tag war geprägt von ergiebigen Schneefällen. Trotzdem absolvierte die ölgefeuerte Dampflok ihr Fahrtenprogramm Samedan-St. Moritz-Zernez-Samedan mit fünf Zweiachswagen anstandslos. Unter den vielen auswärtigen Gästen fanden sich auch welche aus dem Berner Oberland, wo die Lok von 1977 bis 2000 weilte.

TK



Foto: Thibert Keller

Um den Hauptsponsor abzuholen, fährt das «Heidi» zuerst von Samedan nach St. Moritz. Der Zug, bestehend aus den G 3/4 11, G 2012, F 4004, B 2138, 2060 und A 1102, erreicht eben Celerina.



In Zernez versammeln sich die Sponsoren vor dem «Heidi».



Der Extrazug auf der Rückfahrt von Zernez nach Samedan beim Kreuzungshalt in Cinnoschel.



Das «Zugpferd» beim anspruchsvollen Club-Projekt, RhB Lokführer Armin Brüngger mit seiner Partnerin und grosser Hilfe Margrit Gwerder.

Fotos: Thibert Keller

Foto: Thibert Keller



Same- daner Rangier- lok im Norden

Die beiden Rangier Ge 3/3 214 und 215 sind in Samedan und Chur stationiert. Am 24. Februar kam es zu einem Abtausch. In Zug 5140, abgebildet in Reichenau, befindet sich hinter der Ge 6/6 704 die Samedaner 214 auf der Überfuhr vorerst nach Chur. Wenige Tage später gelangte sie für zwei Wochen zum Unterhalt in die HW Landquart.

Albula Gliederzug auf sehenswerten Testfahrten

Mitunter gelangt der erste AGZ im Verlauf von Versuchsfahrten auf untypische Strecken. Am 23. Februar 2016 standen einige Fahrten durch den Vereinatunnel auf dem Programm. Die von der Ge 4/4 647 geführte Komposition pendelte dabei zwischen Klosters und – aus betrieblichen Gründen – bis nach Ardez. Auch damit kam der AGT in einen Bereich ausserhalb des künftigen Einsatzgebiets. TK



Der AGZ Testzug ist in Ardez eingetroffen und wird nach dem Umfahren nach Klosters zurückkehren.



Von Ardez kommend überquert der AGZ den Val Tuoi Viadukt bei Guarda in Richtung Saglains und Vereina-Tunnel.



Bei dieser Fahrt vom 1. März 2016 ist die Kombination von werbefreier Ge 4/4 648 und Neuschnee auf dem Landwasserviadukt bemerkenswert.

Fotos: Thiert Keller

RhB F 4004 ist Objekt Nr. 13

Als 13. Fahrzeug hat der Samedaner Club 1889 den Gepäckwagen F 4004 restauriert und am 27. Februar 2016 in einer kleinen Feier eingeweiht. Der Wagen von 1896 mit bewegter Geschichte gehört zur ersten Bauart dieses Typs und passt wie der C 2012 und der sich in Arbeit befindliche C 2026 epochenmässig perfekt zur Dampflok «Heidi».

Zur festlichen Wagen-Einweihung fuhr ein von der Ge 2/4 222 bespannter Extrazug von Samedan nach Scuol und zurück. TK



Der Club 1889-Einweihungsextrazug hat auf der Fahrt nach Scuol eben Ardez verlassen. Star des Tages ist der Gepäckwagen, dessen flaches Dach ihn als Vertreter der ersten Fahrzeuggeneration ausweist.



Fotos: Thiert Keller

Der Zug auf der Rückfahrt, ebenfalls bei Ardez. Alle diese Wagen hat der Club 1889 aus Dienstwagen restauriert.

Bunter Churer Oldtimertreff



RhB Dampfzug auf der Fahrt nach Disentis, aufgenommen auf der Vorderrheinbrücke vor Versam.



Ausserordentliches Churer Fahrzeugtreffen. Von links der Be 4/4 761, sechs- und vierteiliger KISS, die beiden Ee 3/3 sowie die aus Disentis zurückkehrende G 4/5 107.

Am Sonntag, 28. Februar 2016 stand die öffentliche Dampffahrt mit der RhB G 4/5 107 von Landquart nach Disentis auf dem Programm. Eine Teilnehmergruppe wählte für die An-/Abreise ab Lyss und Bern nach Chur den «Wellensittich» BN Be 4/4 761. Gut möglich, dass damit dieser historische Triebwagen erstmals ins Bündnerland gelangt ist.

Die Anfahrt erfolgte am Vortag, wobei die Route einen Abstecher nach Einsiedeln beinhaltet. Am Sonntag liess sich in Chur auch der höchst rare gleichzeitige Einsatz der beiden dort stationierten Ee 3/3 16383 und 16383 beobachten.

TK



Grüne BN grüsst in Chur grüne RhB in Form der Werbe-Ge 4/4 647.



Ee 3/3 16388 und 16383 begegnen in Chur dem Vorort-Allegra 3105.

Fotos: Thiert Keller

Eisenbahnveteran kehrt an seinen Ursprung zurück

Fotos: Beat Wuhlmann



Aufladen des Wagens L30 der StEB in Dietikon vor dem alten Bahnhof der Spanisch-Brötlibahn.



Ablad des Güterwagens in Stansstad.



Der Wagen steht am Bestimmungsort Stansstad, dem Ausgangspunkt der früheren StEB nach Engelberg.

Nach 36 Jahren kehrt der letzte erhaltene Güterwagen der Stansstad-Engelbergbahn StEB an seinen Ursprung zurück. Die StEB stellte 1964 ihren Betrieb ein, und die Luzern-Stans-Engelbergbahn LSE wurde eröffnet. Nahezu sämtliches Rollmaterial der StEB wurde der Verschrottung zugeführt. Umso bemerkenswerter ist nun der Erhalt des letzten Güterwagens im ehemaligen Heimatbahnhof Stansstad. Am Samstag, 20. Februar 2016 wurde dieser Eisenbahnwagen erfolgreich und pannenfrei überführt und am Bestimmungsort aufgestellt.

Die Interessengemeinschaft Luzern-Stans-Engelberg Bahn (IG LSE) bemüht sich seit vergangenem Herbst um die Erhaltung des letzten Güterwagens der StEB. Das 3,5 Tonnen schwere Fahrzeug mit der Bezeichnung L 30 wurde 1914 in Dienst gestellt. Nach der Betriebseinstellung der StEB wurden bis auf drei Fahrzeuge alle im Folgejahr verschrottet. Erhalten ist heute noch eine Berglokomotive mit der Bezeichnung HGe 2/2 Nr. 1 und eben dieser L 30. Die Lok steht im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. Der Wagen stand, nachdem die LSE ihn veräussert hatte, seit 1980 in Dietikon ZH. Der Modellbahn-Club Dietikon stellte sich diese Eisenbahntrophäe in den Vorgarten.

Nun soll genau dort eine Gartenbahn entstehen. Dies war die Gelegenheit für die IG LSE, das historische Fahrzeug zu erwerben und in Stansstad, beim ehemaligen Bahnhof, heute Schiffflände, als Denkmal aufzustellen. Dies geschah aus gutem Grund, denn die Geschichte der Bahnen nach Engelberg begann in Stansstad. Die Geschichte der Bahnen nach Engelberg soll interessierten Besuchern und künftigen Generationen veranschaulicht und erhalten werden.

Am Samstag, 20. Februar 2016 erfolgte der absolut unproblematische Transport von Dietikon nach Stansstad auf einem Lastwagen mit entsprechendem Kran. Der L 30 steht nun in der Flucht des ehemaligen Gleises 1 in Stansstad. Ausgestellt ist dieser offene Güterwagen auf einem Stück Originalgleis der Stansstad-Engelberg Bahn. Besonders ist, dass das Denkmal auch mit einem Stück Zahnstange ausgestattet ist, um das System Rigenbach, welches zwischen den Stationen Obermatt und Ghärist zum Einsatz kam, zu veranschaulichen.

Sobald die Tage wieder etwas wärmer werden, wird die IG LSE das Fahrzeug aufarbeiten und wieder im StEB-Farbschema mit der Fahrzeugnummer und den bahntypischen Bezeichnungen beschriften. Die IG LSE beabsichtigt in Zukunft weitere Artefakte aller Art zum Thema Bahnen nach Engelberg zu sammeln, zu pflegen und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

BW

Wuhrstein-transporte per RhB

Foto: Thibert Keller



Die für Arbeiten am Rheinufer bei Versam benötigten Wuhrsteine gelangen ab Thusis per Bahn dorthin. Hier Zug 5737 vom 26. Februar 2016 mit sechs auf LKW umschlagbare Behälter bei Trin, ein schönes Beispiel für Kombinierten Verkehr auch auf kleinen Distanzen.

RhB Ausbildungsfahrten



Foto: Thibert Keller

Während mehrerer Tage stand Anfang März das sechssachsige, früher mit Xmf 6/6 92020, heute als 24401 bezeichnete Fahrleitungsunterhaltsfahrzeug von 2007 inklusive zwei leeren Flachwagen auf der Albula-Strecke im Einsatz. Das Bild zeigt die Garnitur am 1. März auf dem Landwasserviadukt.

IC Sonntagsausflug mit Cargo 421 nach Chur

Fotos: Thibert Keller



In der Churer Abstellgruppe umformierter IC 928 mit Re 421 371 neben einfahrendem RhB RE 1140 mit Ge 6/6 704.



421-Treffen in Chur: Hinten Lok 357, vorn die 371 vor IC 928, flankiert von der den RE 1149 rangierenden RhB Ge 6/6 704.

Zu den bemerkenswerten Einsätzen von Cargo Re 421 zählt an Wochenenden das IC Zugpaar 921/928 Zürich-Chur-Zürich. Die 421 371 begegnete beim Sonntageinsatz vom 6. März 2016 im frisch verschneiten Chur einerseits der vor dem Depot abgestellten Schwesterlok 421 375 und andererseits der RhB Ge 6/6 704. Letztere kam an jenem Tag ausserplanmässig – neben der Lok 707 – als zweite Lok dieses Typs im Albula RE-Verkehr zum Einsatz.

TK

Lebendiger Güterverkehr im Raum Basel



Am 12. Februar 2016 konnte die ursprüngliche MTHB-Lokomotive nach vielen Halterwechseln auf ihrem Weg Richtung Norden in Haltingen beobachtet werden.



Nach verschiedenen Wechseln ihres Halters, ist die Lok 486 107 jetzt für BLS Cargo unterwegs.



Unterwegs Richtung Basel: Für «Captrain Deutschland CargoWest» im Einsatz ist 186 457-8. Die Anfang Dezember in Betrieb genommene Lokomotive hat Zulassungen für Deutschland, Österreich, Belgien und die Niederlande.



Recht farbenfroh kommen die neuesten Zisternenwagen von «GATX Rail Europe» daher: Die Warnschilder weisen auf die Nutzung der Fahrzeuge hin: Transport von Chemieprodukten.

Immer noch attraktive Gotthard



Sonderfahrt mit dem roten Doppelpfeil über den Gotthard am Montag, 22. Februar 2016, hier in Amsteg-Silenen.



Unterschiedliche Lokgenerationen auf Überfuhrfahrt am Gotthard bei Wassen am 1. Februar 2016.



Brückenlandschaft der Deutschen Bahn nördlich des Badischen Bahnhofs in Basel gerade noch auf Schweizer Territorium: Re 482 008-0 wird in Kürze die Grenze passieren und den Zug des Kombinierten Ladungsverkehrs Richtung Norden bringen.



Die TRAXX F 160 AC3 LM 187 006 ist wie die Bezeichnung aussagt mit dem «Last Mile» Paket ausgerüstet und für «BLS Cargo» im Dienst. Aktuell ist ihr die Zulassung für Deutschland und Österreich wieder entzogen worden, sichtbar gemacht durch Klebestreifen im UIC-Rasterfeld.

Einen interessanten Lebenslauf hat die Lokomotive 145 087-3: Im Jahr 2000 wurde die Lokomotive an die «Mittelthurgaubahn AG» als Re 486 655-4 geliefert. Damals hatte die Lokomotive eine Zulassung ausschliesslich für die Schweiz. Nach der Insolvenz der «MThB» ging die Lokomotive als Re 481 005-7 an die «SBB Cargo AG». 2002 verlor sie ihre Zulassung für die Schweiz und war fortan in Deutschland unterwegs. 2005 wurde der neue Eigentümer «Mitsui Rail Capital Europe B.V.» mit Sitz in den Niederlanden. Bis 2008 war die Lok dann bei der «Häfen und Güterverkehr Köln AG» als Baureihe 481 im Einsatz. Daran schloss sich die «Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG – Neusser Eisenbahn». 2011 erhielt die Lok ihre dritte Nummer: 145 087-3. Der vierte Besitzer wurde nun «SRI Rail Invest GmbH» mit Sitz in D-Ellwangen. Über Nacht wurde das Fahrzeug an «Metrans Rail» mit Sitz in Prag vermietet. Aktuell kommt die Lokomotive in den Basler Raum für die schwedische «Hector Rail AB».

Bewegte Vergangenheit auch für Lokomotive 186 107. Mit Zulassungen für Deutschland, Österreich, Schweiz Italien und den Niederlanden, geplant für das belgische Eisenbahnverkehrsunternehmen «Angel Trains Cargo NV/SA», ging sie 2009 in grün/silberner Lackierung an die «Railpool GmbH» mit Sitz in München. Weitere Stationen waren «Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH» und «RTB Cargo – Rurtalbahn Cargo GmbH». Seit 2015 ist die Lokomotive für die «BLS Cargo AG» unterwegs. AL



Fotos: Andreas Lindner

Am 29. Februar 2016 brachte die Diesellok MaK G1206 der «Regental Cargo» über die Oberrheintalstrecke einen «Weiacher Kies AG»-Schotterzug nach Weil am Rhein.

Bergstrecke mit bunten Zügen



Interregio über die Gotthard Bergstrecke am 6. März 2016 mit zwei Re 420 bei Giornico.



In wenigen Monaten sollte der ETR 610 hier in Giornico nur noch eine absolute Rarität darstellen.

Fotos: Andre Niederberger



Güterwagen K2 der SBB im Selbstbau in Spur 0 (2. Teil)

Güterwagenklassiker

Vom selbst zu bauenden K2 in Spur 0 haben wir in der letzten Folge in LOKI 2/2016 das Dach und die Seitentüren der verschiedenen Epochen näher betrachtet. Jetzt gehen wir an den wie im Vorbild aus verschiedenen Materialien bestehenden Wagenkasten.

Von Fredi Gautschi

Mit dem K2 der SBB bauen wir jetzt die Kastenpartie des einst meist ange-troffenen gedeckten Güterwagens auf Schweizer Gleisen. Wie im Vorbild, wird der Kasten aus Holz hergestellt, die aus Metall bestehenden Teile bauen wir ebenfalls aus Metall, in unserem Fall aus Messing.

Seitenwände

Zuerst werden die beiden Seitenwände (Pos. SW02) eingesetzt. Es genügt, wenn diese am Steg oben, den Eckprofilen, bei den Türen und am Steg unten angeleimt werden. Wichtig ist, dass der Schnellleim nicht zu grosszügig eingesetzt wird, da dieser ansonsten in die geätzten Rillen der Holzteile fliesst. Sind die Seitenwände eingesetzt, passen wir die Stirnwände ein und kleben diese ebenfalls an.

Das Unangenehme zuerst: Das Einsetzen der Schraubenkopfmitten (Pos. SW03, SW06 und SW14) ist eine Tätigkeit, die Geduld und ruhige Hände benötigt. Wir bohren die für die Schraubenkopfmitten vorgesehenen Löcher auf 0.55 mm auf. Wir haben nun zwei Möglichkeiten: Wir setzen die Schraubenkopfmitten mit einer Spitzzange ein und verleimen diese von der Innenseite her oder wir benetzen jeweils den Schaft, bevor wir die Schraubenkopfmitten einsetzen, was dann das Anbringen von Leim auf der Innenseite erübrigt.

Am Türanschlagwinkel links (Pos. SW12) löten wir den Handlauf (Pos. SW15) in den dafür am Türanschlagwinkel vorhandenen Bohrungen an. Den Flansch für die Plombieröse (Pos. SW21) löten wir zwischen den beiden untersten Schraubenköpfen am Türanschlagwinkel an. Neben dem Türanschlag-

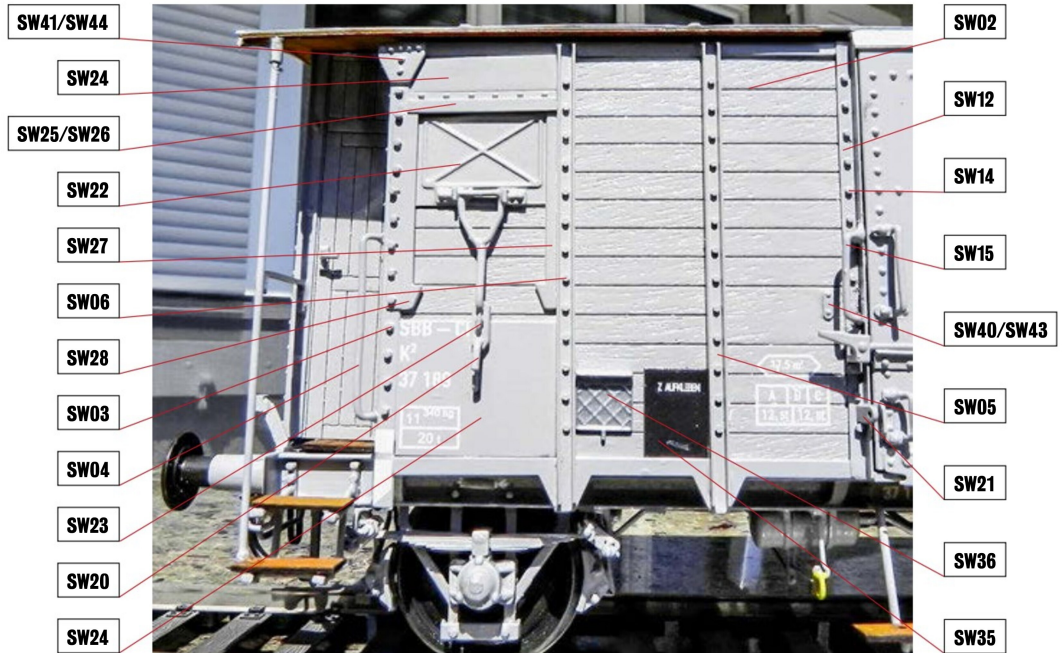
winkel werden die Flansche mit den Nieten (Pos. SW40/SW41) platziert und von der Rückseite her angeleimt.

Beim Türanschlagwinkel rechts (Pos. SW13) gehen wir gleich vor.

Als nächstes setzen wir die Schraubenkopfmitten (Pos. SW06) in die Vertikalprofile ein.

Die Eckprofile und die Teile zwischen diesen und dem ersten Vertikalprofil sind unsere nächste Herausforderung. Wir passen die Bleche (Pos. SW24) zwischen dem Eckprofil und dem Vertikalprofil ein und befestigen es mit Klebstoff.

Die Verstärkungstrapeze (Pos. SW41) vorne und die Verstärkungsdreiecke hinten (Pos. SW42) werden mit den Rundkopfnieten Schaftdurchmesser 0.4 mm (Pos. SW44), nachdem wir die Löcher entsprechend auf-gebohrt haben, an den Eckwinkeln befestigt.



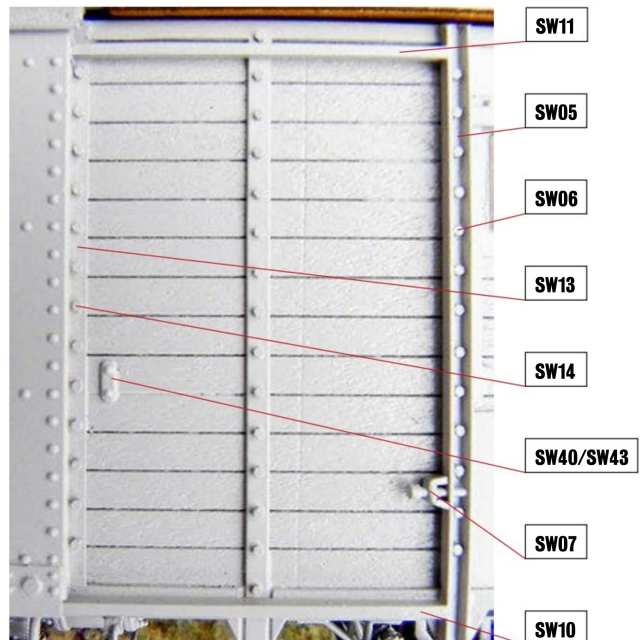
Die vordere Partie der Seitenwand des grauen K2 mit Bremserhaus mit den Einzelteilen.

Die Seitentüre (links) mit den Nietenimitationen und die Profile mit den Schraubenkopfimitationen.

tigt. Den vorstehenden Schaft beim Verstärkungsprofil vorne schneiden wir plan ab.

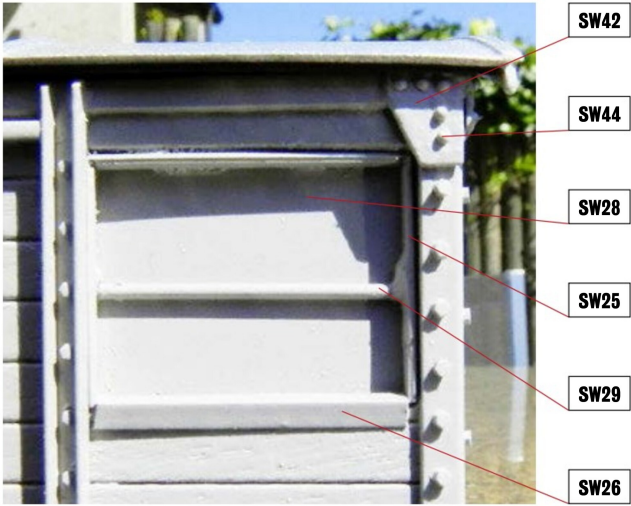
Die Laufschiene für die Türen oben (Pos. SW11) werden parallel im Abstand von 2.5 mm zur Leiste des Kastens oben angelötet. Die Ecke des Winkelprofils befindet sich unten. Die Laufschiene unten (Pos. SW10) wird zwischen dem Türanschlagwinkel links und dem Vertikalprofil rechts eingepasst und mit der Ecke des Winkels nach oben am Rahmen angelötet. Nun schrauben wir das Dach am Kasten fest und passen die Türen ein. Bei Bedarf können diese oben abgeschliffen werden, bis diese unter die Türabdeckung passen.

Die beiden Türstopper (Pos. SW07) werden in die dafür vorgesehenen Bohrungen im Verstärkungsprofil auf der rechten Stirnwandseite eingeschoben und mit Lötzinn oder Klebstoff fixiert.



Bei den Wagen der Epoche I und II sind noch keine aussen liegenden Luftschieber vorhanden: Hier leimen wir zuerst das Blech (Pos. SW28) auf der Innenseite an, so dass dieses die Fensteröffnung vollständig abdeckt. Den geätzten oberen Teil des Fensterrahmens (Pos. SW25) biegen wir an den Nuten rechtwinklig ab und fixieren die Ecken mit wenig Lot. Die Querstange aus Messing Rundprofil Durchmesser 0.8 mm (Pos. SW29) wird abgelängt, bis sie in den oberen Teil des Fensterrahmens passt und im Abstand von 6.0 mm zur oberen Querleiste angelötet. Der so vorbereitete Fensterrahmen wird nun in die Fensteröffnung eingepasst und angeleimt. Der untere Teil des Fensterrahmens aus Messing Winkelprofil (Pos. SW28) wird eingepasst und ebenfalls mit Klebstoff fixiert.

In der nächsten Folge beenden wir die Arbeiten an den Seitenwänden und wenden uns den Stirnwänden zu. ○



Der innenliegende Seitenschieber bei den Wagen der Epochen I und II.

Materialliste für das Dach und die Seitentüren

Pos.	Bezeichnung	Anzahl	Material
Seitenwand Epoche 1			
SW01	Rahmen Seitenwand	1	Aetzteil
SW02	Holzwand	2	Sperrholz 1.0 (Halbfabrikat)
SW03	Schrauben an Eckprofil	56	Schraubenkopfmittation Ms SW 0.8
SW04	Handlauf bei Bremsbühne (Paar)	1	Gussteil Gms06
SW05a	Vertikalverstärkung links	4	Ms — U-Profil 2.0/1.5 × 55.0 (Halbfabrikat)
SW05b	Vertikalverstärkung rechts mit Türstopper	2	Ms — U-Profil 2.0/1.5 × 55.0 (Halbfabrikat)
SW06	Schrauben in Vertikalprofilen/-Leiste	108	Schraubenkopfmittation Ms SW 0.8
SW07	Türstopper	2	Gussteil K2.05
SW10	Laufschiene für Türe unten	2	Ms — Winkelprofil 1.5/1.0 × 67.3 (einpassen)
SW11	Laufschiene für Türe oben	2	Ms — U-Profil 1.0/1.0 × 60.0
SW12	Türanschlagwinkel links	2	Ms — Winkelprofil 2.0/2.0 × 51.0 (Halbfabrikat)
SW13	Türanschlagwinkel rechts	2	Ms — Winkelprofil 2.0/1.5x 51.0 (Halbfabrikat)
SW14	Schrauben in Türwinkel	52	Schraubenkopfmittation Ms SW 0.8
SW15	Handlauf	2	Ms — Rundprofil 0.6 × 30
SW21	Flansch für Plombiertöse	2	Aetzteil
SW31	Verbindungstrapez vorn oben	2	Aetzteil
SW32	Verbindungsdreiecktrapez hinten oben	2	Aetzteil
SW34	Nieten zu Verbindungstrapezdreieck	14	Ms Rundkopf 0.7/0.5
SW35	Nieten zu Verbindungsdreieck	10	Ms Rundkopf 0.7/0.5
SW25	Fensterrahmen lks + rts + oben	4	Aetzteil
SW26	Fensterrahmen unten	4	Ms — Winkelprofil 1.5/1.5 × 18.0
SW28	Schieber innen	4	Ms — Blech 0.5 × 24.0 × 18.0
SW29	Querstange an Rahmen	24	Ms Rundprofilkopf 0.8 × 20

SW35	Beschriftungstafel	2	Ms — Blech 0.5 × 18.4 × 16.0
SW36	Zettelkasten	36	

SW40	Flansch links und rechts der Türe	4	Aetzteil
SW41	Verstärkungstrapez vorne	2	Aetzteil
SW42	Verstärkungsdreieck hinten	2	Aetzteil
SW43	Niete zu SW40	4	Ms — Rundkopf 0.7/0.5
SW44	Nieten zu Pos. SW41 und SW41	24	Ms — Rundkopf 0.6/0.4

SW50	Querleiste für Befestigung Unterteil	2	Ms — Flachprofil 6.0/2.0 × 60.0 (Halbfabrikat/einpassen)
------	--------------------------------------	---	--

	Seitenwand Epoche 2		
SW01	Rahmen Seitenwand	1	Aetzteil
SW02	Holzwand	2	Sperrholz 1.0 (Halbfabrikat)
SW03	Schrauben an Eckprofil	60	Schraubenkopffimitation Ms SW 0.8
SW04	Handlauf bei Bremsbühne (Paar)	1	Gussteil Gms06
SW05	Vertikalverstärkung	6	Ms — U-Profil 2.0/1.5 × 52.7 (Halbfabrikat)
SW06	Schrauben in Vertikalprofilen/-Leiste	108	Schraubenkopffimitation Ms SW 0.8
SW07	Türstopper	2	Gussteil K2.05

SW10	Laufschiene für Türe unten	2	Ms — Winkelprofil 1.5/1.0 × 68.3
SW11	Laufschiene für Türe oben	2	Ms — U-Profil 1.0/1.0 × 60.0
SW12	Türanschlagwinkel links	2	Ms — Winkelprofil 2.0/2.0 × 51.0 (Halbfabrikat)
SW13	Türanschlagwinkel rechts	2	Ms — Winkelprofil 2.0/1.5 × 51.0 (Halbfabrikat)
SW14	Schrauben in Türwinkel	52	Schraubenkopffimitation Ms SW 0.8
SW15	Handlauf	2	Ms — Rundprofil 0.6 × 30

SW20	Griff Luftschieber	4	Gussteil Gms07
SW21	Flansch für Plombieröse	2	Aetzteil
SW22	Luftschieber	4	Aetzteil
SW23	Haken Befestigung Luftschieber	8	Ms — Rundprofil 0.6 × 3
SW24	Bleche zwischen Vertikalprofilen	4	Aetzteil
SW25	Abdeckung Luftschieber	4	Ms — Z-Profil 2.5/1.0 × 18.5 (Spez. Profil/Halbfabrikat)
SW26	Nieten zu Abdeckung	24	Ms — Rundkopf 0.7/0.5
SW27	Führung Luftschieber innen	4	Aetzteil
SW28	Führung Luftschieber aussen links	2	Aetzteil
SW29	Führung Luftschieber aussen rechts	2	Aetzteil
SW30	Schrauben zu Führung aussen	36	Schraubenkopffimitation Ms SW 0.8

SW35	Beschriftungstafel	2	Ms — Blech 0.5 × 8.0 × 10.0
SW36	Zettelkasten	36	

SW40	Flansch links und rechts der Türe	4	Aetzteil
SW41	Verstärkungstrapez vorne	2	Aetzteil
SW42	Verstärkungsdreieck hinten	2	Aetzteil
SW43	Niete zu SW40	4	Ms — Rundkopf 0.7/0.5
SW44	Nieten zu Pos. SW41 und SW41	24	Ms — Rundkopf 0.6/0.4

SW50	Querleiste für Befestigung Unterteil	2	Ms — Flachprofil 6.0/2.0 × 58.5.0 (Halbfabrikat/einpassen)
------	--------------------------------------	---	--



Alles «unter Kontrolle»: Die ESU Mobile Control II erlaubt die komplette Steuerung der Anlage.

ESU Mobile Control II

Die Fernbedienung ist tot – es lebe die Fernbedienung

Die Züge auf der Anlage mittels drahtloser Fernbedienung zu steuern gehört zu den Bedürfnissen vieler Modelleisenbahnern und ist seit Jahren auch keine Utopie mehr. Auf dem Markt gibt es dafür verschiedene Produkte diverser Hersteller. Technischer Fortschritt gab beim Digitalhersteller in Neu-Ulm den Anstoß, das Thema neu anzugehen. Seit Ende 2015 liegt bei den Fachhändlern das Ergebnis in Form der ESU Mobile Control II vor.

Von Manfred Merz (Text und Fotos)

Digitaltechnik findet in der Modellbahnszene immer mehr begeisterte Anhänger und ist einfach nicht mehr wegzudenken. Die Vorteile sind mittlerweile sehr überzeugend und auch die praktische Umsetzung in den Hobbyräumen wird immer verbraucherfreundlicher. Die Möglichkeiten, welche diese Technik bietet, rufen nach dem Schlagwort «der Feind des Guten ist das Bessere» aber auch Begehrlichkeiten beim einmal digital «angefressen»

Hobbykollegen. Dazu zählt auch, räumlich von der Digitalzentrale ungebunden, von jeder «Ecke» des Analagenzimmers aus, Loks und Weichen fernbedienen zu können.

Seit Jahren bietet ESU für diesen Zweck seine ECoSControl Radio an, die diesen Erfordernissen schon sehr nahe kam. Der technische Fortschritt, die Vielfalt von Lok-Funktionen aber auch die Begehrlichkeiten des Kunden gab den Anstoß im Hause ESU das Thema neu anzugehen. Das Ergebnis

liegt seit Ende 2015 bei den Fachhändlern, die ESU Mobile Control II.

Smartphone und WLAN

Es gibt am Markt bereits einige Digitalsysteme, zum Beispiel die Z21 von Roco/Fleischmann, die sich mittels Tablets oder Smartphones fernbedienen lassen. Die Bedienung erfolgt ausschliesslich durch das bekannte «Wischen und Ziehen» auf einem Touchscreen. Das funktioniert auch sehr

gut und die «Generation Smartphone» hat den Umgang sowie die Haptik dieser Geräte lange verinnerlicht. Was dabei fehlt, ist allerdings die gefühlte «Rückmeldung» dieser Technik und vor allem der Knopf zum Drehen. Dies, weil Tablets und Smartphones grundsätzlich nun mal für einen gänzlich anderen Einsatzbereich als Modellbahn Steuern konzipiert sind.

Die Idee von ESU war es nun, die beiden Philosophien für die Steuerung der Modelleisenbahn zu verbinden – Smartphone und klassische Fernbedienung. So ist es nur konsequent, dass für die Funkstrecke WLAN und das Betriebssystem Google Android 4.1 für die Mobile Control II gewählt wurde.

Die Verbindung zur ESU-Zentrale ECoS

Primär ist die ESU Mobile Control II als Ergänzung zur hauseigenen Digitalzentrale ECoS konzipiert, aber auch die Verbindung zu anderen Systemen ist möglich und auch gewünscht.

Die Verbindung zur ESU-ECoS ist prinzipiell auf zwei Wegen möglich:

- Sie können Ihr Heimnetzwerk nutzen und die Verbindung über Ihren WLAN-Router herstellen. Sie benötigen dazu allerdings eine Kabelverbindung zwischen ihrer ECoS und Ihrem WLAN-Router.
- Sie können ein eigenes unabhängiges kleines WLAN-Netz aufbauen. Dazu bietet ESU ein spezielles Set mit einem Accesspoint an.

Grundvoraussetzung für die Verbindung zur ECoS in beiden Anschlussvarianten ist, die Zentrale auf den aktuellen Software-Stand (mindestens Version 4.1.0 oder höher)

zu bringen. ESU bietet regelmässig Software Updates an, die im Download-Bereich ihrer Homepage zu finden sind. Wichtig ist, dass Sie bei ESU registriert sein müssen und Sie sich für den Download anmelden. Erst mit diesem Software-Stand bietet Ihnen die ECoS die entsprechenden «Setup-Fenster» an, die sie für die Installation der Mobile Control II benötigen. Hier hilft die Betriebsanleitung der ECoS sehr praxisgerecht und umfangreich weiter. Schritt für Schritt nach ihr vorgegangen, gelingt die Verkabelung und die Installation auch dem Nicht-computerfachmann problemlos.

Die Bedienelemente der Mobile Control II

Über die «optischen Reize» der Mobile Control II lässt sich streiten, einen Design-Award wird sie aber ganz sicher nicht gewinnen. Wesentlich aber ist: Das Gerät macht mit seiner guten Verarbeitung und seinem beachtlichen Gewicht von 230 Gramm einen sehr wertigen Eindruck. Die ESU-Fernbedienung liegt mit ihren Massen 60 mm × 171 mm × 25 mm sehr gut in der Hand, und zwar je nach Gusto wahlweise in der rechten aber auch in der linken. Der im oberen Bereich angeordnete, aus Metall gefertigte, silberne Drehregler ist so platziert, dass er mit den Daumen gut zu bedienen ist. Dieser Drehregler lässt, aufgrund seiner Platzierung und Materialauswahl, ein sehr feinfühliges, punktgenaues Steuern zu. Er liegt gut am Daumen. Aus dem Kunststoffgehäuse ragen fünf «Knöpfe» heraus. Der am Gehäuse obere Knopf dient zum generellen Ein- und Ausschalten der MC II, die vier seitlich angebrachten sind zu-

nächst ohne Funktion, können aber vom Betreiber einer gewünschten Funktionalität zugeordnet werden. Diese sind im Menüpunkt «Einstellungen» abgelegt und können durch einfaches Anklicken aktiviert werden. Wir haben zum Beispiel für die linke obere Taste den Richtungswechsel, die rechte obere den Nothalt der jeweils angewählten Lok vergeben. Die linken und rechten unteren Knöpfe dienen bei uns, zusätzlich zum Drehregler, zum Verändern der Fahrstufen. Alle anderen Funktionen werden über den Touchscreen aktiviert. Wichtig hier ist die Funktion «STOP II» in der oberen rechten Ecke des Displays, mit ihr wird die Gleisspannung im «Notfall» aus- beziehungsweise auch wieder eingeschaltet. Die LED oben links zeigt Grün bei eingeschalteter Gleisspannung, Rot, wenn ausgeschaltet ist. Die drei Symbole am unteren Rand des Displays stehen für «Menü», «Home» und «Zurück».

Loks verwalten und bedienen

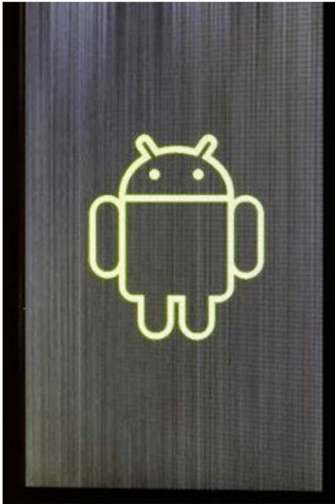
Zur Verbindung zwischen ECoS und Mobile Control II muss zunächst die richtige ECoS-Zentrale ausgewählt werden (mehr als eine werden Sie wohl im Normalfall nicht haben?). Nach erfolgreicher Verbindung wird durch Druck auf das Mobile Control II-Icon die App gestartet und die Fernbedienung «zieht» sich binnen kürzester Zeit alle in der Zentrale abgespeicherten Informationen über Weichen und Loks inklusive Lokbilder, Digitaladressen, Digitalfunktionen und so weiter. Dieser «Ladevorgang» wird auf dem Display signalisiert und nach dessen Abschluss der Hauptbildschirm ange-



Mit beiliegendem Umhängeband für den Einsatz bereit.



Der «Accesspoint» für ein eigenes, kleines WLAN-Netz.



Nach dem Einschalten grüßen das Android- ...



... Männchen und changierender Schriftzug.



Für erste Grundeinstellungen bereit.

zeigt. Dieser fordert Sie dann auf; «wählen Sie eine Lokomotive aus». Phuu – fast geschafft.

Und das ist dann das Geniale an der ESU-MC II: Durch Drücken des Pluszeichens kommen dann alle abgelegten Loks in alphabetischer Reihenfolge auf den Bildschirm. Sie können je nach Umfang Ihrer Sammlung nur nach unten scrollen oder zielgerichtet über eine eigeblendete Tastatur suchen. Mit der «Lupenfunktion» kann dann die gewünschte Lok ausgewählt und in einen Schnellzugriffsspeicher abgelegt werden. Die Suche gestaltet sich dann so wie von Ihrem Smartphone gewohnt. Da ist

es völlig Wurscht, ob Sie «Margit Mustermann», oder nur «Mustermann» oder nur «Margit» eingeben.

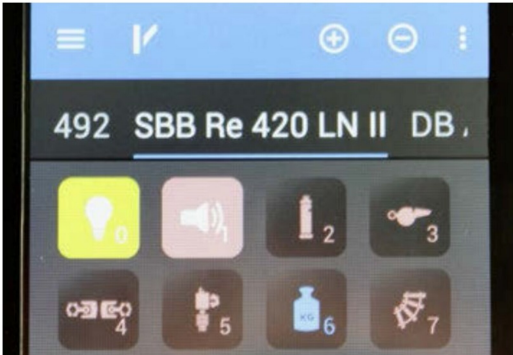
So können Sie durch Tippen auf der erschienenen «Querz-Tastatur» nun «SBB Re 4/4^{II} rot» oder auch nur «4/4^{II} rot» eingeben und die Fernbedienung «sucht» und «findet». Je genauer Sie eingeben umso zielgenauer ist das Ergebnis...

Durch einfaches Antippen wird die Lok in den Schnellzugriffsspeicher geschoben und in der Reihenfolge wie sie aufgerufen werden dort abgelegt. So können alle die Loks, die sich momentan auf der Anlage im Einsatz befinden sehr schnell gefunden und

gesteuert werden. Dabei erscheinen alle hinterlegten Informationen wie Bilder, Adresse, und sämtliche Digitalfunktionen mit dem entsprechenden Symbol auf dem Display.

Durch Nach-links-Drehen an dem Regler über den Nullpunkt hinaus wird die Fahrtrichtung der «ausgewählten» Lok, durch Drehen im und gegen Uhrzeigersinn die Fahrtgeschwindigkeit bestimmt. Mit einem Druck auf das Minussymbol kann die angewählte Lok auch leicht wieder aus dieser Schnellzugriffsliste entfernt werden.

So einfach – so gut.



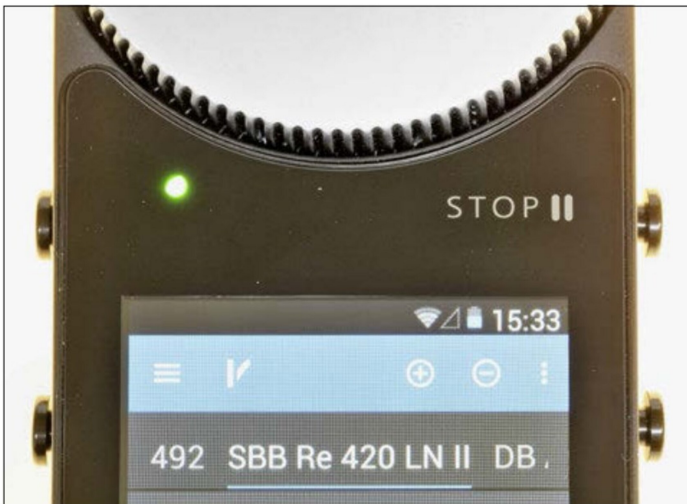
Anzeige der gewählten Lok mit allen ...



... Digitalfunktionen und Geschwindigkeit.



Anzeige der WLAN-Verbindungen.



Wir alle kennen das aus verschiedenster Praxis: Ganz wichtig ist eine Stoppfunktion für «Notfälle».

Digitale Funktionen

Mittlerweile gibt es Lokmodelle am Markt, die sich durch eine Vielzahl an digitalen Licht- und Soundfunktionen auszeichnen. Da kann gehupt, gepfiffen, Licht ein- und ausgeschaltet, die Führerstandbeleuchtung beeinflusst, und, und, und... werden. Bis zu

18 Funktionen wurden schon gezählt, ein Ende ist nicht abzusehen – Stichwort «Begehrlichkeiten wecken». Doch nur gerade mit Zahlen bezeichnet – hier tut sich auch der pfiffigste Hobbykollege etwas schwer, die gewünschte Funktion sicher auszulösen. Da wird schon Mal «gesandet» wenn

eigentlich «gepfiffen» werden sollte... Die ESU Mobile Control II zeigt alle in der Zentrale hinterlegten eindeutigen Symbole an. Zum Auslösen muss nur durch Scrollen gesucht auf das entsprechende Symbol getippt werden.

Loks bearbeiten

Mit der MC II können alle abgelegten Loks komplett bearbeitet aber auch neue Loks grundsätzlich neu programmiert werden. Und zwar mit allem Drum und Dran.

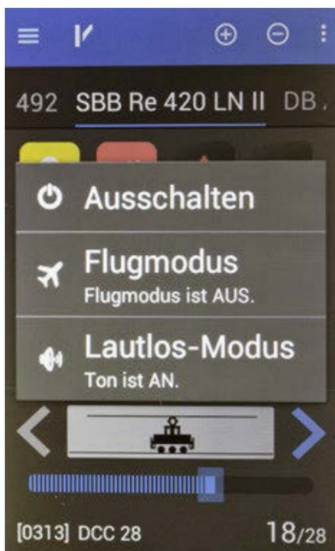
Der entsprechende Menüpunkt bietet an:

- Lok bearbeiten
- Lok löschen
- Neue Lokomotive
- Einstellungen

Etwas risikobehaftet erscheint der Menüpunkt «Lok löschen»! Durch einen einfachen Druck ist die angewählte Lok dann einfach gelöscht. Gelöscht, ohne Nachfrage «Willst Du die Lok wirklich löschen?» – einfach weg... Da tröstet der Menüpunkt «Neue Lokomotive» nur bedingt über diesen herben Verlust hinweg. Hier sollte ESU bei einem allfälligen Update Abhilfe in Form dieser «Nachfrage» schaffen.

Einstellungen

Der Untermenüpunkt «Einstellungen» bietet die Möglichkeit, die ESU-Mobile Control II sehr weitgehend ihrem Geschmack und Anforderungen gezielt anzupassen und so die Bedienung individuell zuzuschneiden.



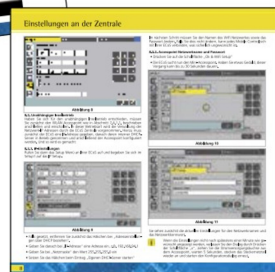
Zum Herunterfahren nimmt sich die ...



... ESU Mobile Control II etwas Zeit.

Mobile Control II

Betriebsanleitung
1. Auflage, September 2015



Der Modelleisenbahner wird durch eine umfangreiche Anleitung sehr gut unterstützt.

Die Möglichkeiten hier sind:

- Zentrale: Hier wird die Zentrale mit IP-Adresse und Host-Name angezeigt mit der die MC II gerade verbunden ist.
- Gerät ist Hauptsteuerung, ja oder nein. Bei ja wird die Gleisspannung abgeschaltet sobald die WLAN-Verbindung verloren geht, aus welchen Gründen auch immer.
- Stoppverzögerung, ja oder nein. Bei ja wird die Funktion «STOP II» zeitlich verzögert angesprochen. Dadurch soll versehentliches Auslösen verhindert werden.

- Geschwindigkeit folgen, ja oder nein. Bei ja folgt der Drehregler der eingestellten Geschwindigkeit, bei nein, das spart Akkustrom bringt also mehr Akkulaufzeit.
- Kompakte Anzeige, ja oder nein. Bei ja werden unbenutzte Funktionssymbole ausgeblendet.
- Bildschirm aktiv lassen, ja oder nein. Bei ja bleibt der Bildschirm ständig aktiv, mit den entsprechenden Folgen für den Energiehaushalt.
- Tastenbelegung. Hier kann den vier Tasten rechts und links am Gehäuse die unterschiedlichsten Funktionen je nach

Belieben zugeordnet werden. Von Not-Aus über Lok-Stopp, die Funktionen F0 bis F7 ein/aus, um nur die Wesentlichen zu nennen.

Schaltartikel und Fahrstrassen

Mit derselben Bedienphilosophie können Magnetartikel, Fahrstrassen und motorische Antriebe abgerufen und angesteuert werden. Die Symbolik entspricht dabei den in der Zentrale abgelegten.

Zusammenfassung und Fazit

In Anbetracht der vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten, welche die Mobile Control II bietet, könnte man sich glatt fragen ob es die Zentrale ECoS überhaupt noch braucht. Wir meinen hier uneingeschränkt ja. Für die «Verwaltung» umfangreicher Anlagen und Loksammlungen ist die Zentrale schon wegen ihres grösseren Bildschirms und der Bedien-Menüs insgesamt besser geeignet. Es gibt auch Einstellungen, wie zum Beispiel die Strombegrenzung, die der Zentrale ECoS vorbehalten sind. Auch der Zugriff auf den technischen ESU-Support wie beispielsweise die Software-Updates gehen über die ECoS wesentlich einfacher.

Wir finden auch, die Kombination aus Zentrale und Fernbedienung machen den echten Spielwert aus. Dies, zumal die volle

Vergleich «Alt und Neu», zwischen ECoSControl Radio und Mobile Control II

	ECoSControl Radio	Mobile Control II
Farbdisplay	nein	ja
Touchscreen	nein	ja
Akku-Ladebuchse	nein	Ja, Mini USB
Akkulaufzeit	2 bis 3 Stunden	5 bis 8 Stunden
Handelsübliche Akkus	ja, Typ AAA	nein
Drehregler	nein	ja
Funktionssymbole	Nummern 0 bis 10	ja, Symbole detailliert
Lokbilder	Symbolisch als Piktogramm	ja, detailliert
Einhandbedienung	nur bedingt	ja, uneingeschränkt, wahlweise rechts oder links

Bedienbarkeit der ECoS auch mit verbundener MC II und umgekehrt voll und ganz erhalten bleibt.

Kleine Kritikpunkte, die uns aufgefallen sind wären da noch: Die Umschaltung der Fahrtrichtung kann versehentlich beim Herunterregeln der Fahrgeschwindigkeit mit dem Drehregler passieren. Der «Druckpunkt» zum Umschalten der Fahrtrichtung sollte etwas deutlicher, ausgeprägter sein. Im Weiteren ist die eingeblendete Querz-Tastatur für die meisten mitteleuropäischen Finger zu fein. Da tippt man gerne mal daneben oder doppelt, oder wenn es ganz dumm läuft, wird eine Lok schon mal versehentlich komplett gelöscht. Wir haben uns – etwas entnervt – mit einem passenden Eingabestift «Stylus Stift Touch Pen» für Tablet PC, Smartphone, PDA geholfen. Der müsste eigentlich noch zum Lieferumfang der MC II dazugehören.

Ach ja – die Mobile Control II nimmt sich schon etwas Zeit zum Hoch- bzw. Runterfahren, sie nimmt sich eine «Jürgen Lindner-Gedächtnisminute» (Mitbegründer der ESU GmbH & Co, KG). Da hat sich der langjährige ESU-Kunde im Laufe der Jahre und zahlreicher Software-Steps bei der ECoS in Sachen Wartezeit ordentlich nach unten, fast auf Null «gedient», geht das mit der Warterei wieder von vorne los...

Die Mobile Control II hat ansonsten unsere Erwartungen voll und ganz erfüllt, wenn nicht gar übertroffen. Wir hatten die «Befürchtung», das Gerät könne für den «Ottonormalmodelleisenbahner» wie wir es sind, zu viel. Es kann viel – sehr viel sogar – aber das auf eine sehr bedienerfreundliche, fast intuitive Art. So bleibt es jedem selbst überlassen wieviel er davon nutzt – alles – oder nur die Rosinen aus dem Kuchen klabend – oder alles nach und nach... ○

Die technischen Daten der ESU Mobile Control II

Funksystem	2,4 GHz WLAN System 150MBPS 802.11 b/g/n
Display	3,2 Zoll display mit 800 × 480 Bildpunkten
CPU	ARM Cortex A8
RAM	512 MB DDR2
ROM	2 GB Flash Memory
Betriebssystem	Google Android 4.1. «Jelly Bean»
Dimensionen	171 mm × 60 mm × 25 mm
Gewicht	232 Gramm mit Akku
Akku	LiPo Akku 3,7 Volt, 1650 mAh



Ein starkes Team: ESU ECoS mit dazugehöriger ESU Mobile Control II bieten sehr viel Technik, jedoch ohne den Anwender zu überfordern.



Kernstück des Albulamodells bildet der Bahnhof Thusis, der als Abzweigbahnhof der Albulabahn und Ruinaulta dient. Von 2011 bis 2012 war der Autor hauptsächlich mit diesem Anlagenabschnitt beschäftigt.

Tom Wäflers neue Albulawelt in H0m (Teil 2)

Thusis – Ein Meisterstück des Modellbaus in 1:87

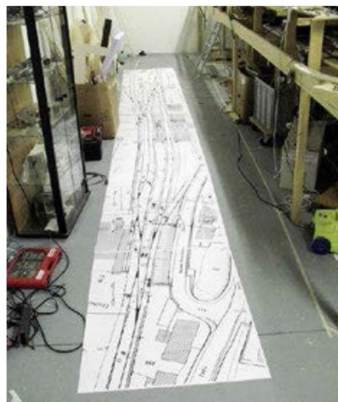
In der letzten Ausgabe unternahmen wir eine Reise von Thusis übers Stulsertobel nach Surava auf Tom Wäflers neuer H0m-Anlage. Bevor wir die Fahrt durch die fantastische Modellwelt fortsetzen, gönnen wir uns etwas Zeit, um einen genaueren Blick auf den Bau von Thusis zu werfen.



Von Tom Wäfler (Text und Fotos)

Thusis massstäblich in 1:87 umzusetzen, war ein gewagtes Projekt. Die grossen, immens aufwändig konstruierten Betriebsgebäude bereiteten mir schon vor Baustart Kopfzerbrechen. Da ich aber sowieso schon länger mit dem Gedanken spielte, eine Fräsmaschine anzuschaffen, nahm ich die Hürde in Angriff – oder gerade deshalb? Wie so oft startete auch dieses Projekt mit der Beschaffung der Originalpläne bei der RhB. Dieser Service, auf den ich schon einige Male zurückgegriffen habe, ist ein toller Dienst an Bahn-Interessierten. Danke, RhB!

Das eindruckliche Ausmass meines neuen Projekts wurde mir, als die Pläne, die ich 1:87 umgerechnet und ausgedruckt habe so ausgebreitet auf dem Boden des Bastelraums vor mir lagen, nochmal so richtig bewusst. Das wird nichts mit «in drei Monaten fertig»!



Der Plan vom Bahnhof Thusis, umgerechnet in H0, half, die genauen Masse des Bahnhofs zu ermitteln.

Gleisanlagen

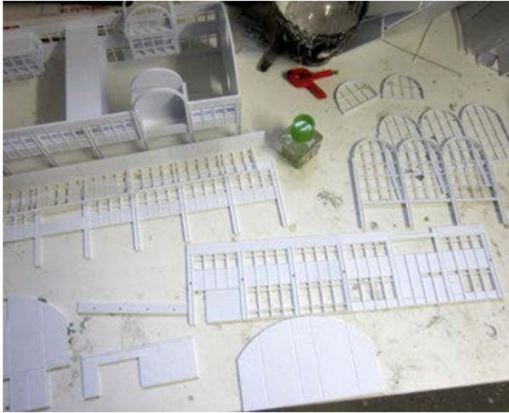
Ich unterteilte das neue Projekt in fünf Segmente. Tönt einfach, war aber gar nicht trivial, geeignete Trennstellen zu finden, denn immer wieder kam eine Weiche oder ein Gebäude in den Weg. Als nächster Schritt wurden die Holzplatten bestellt. Mit Hilfe von Pauspapier übertrug ich den Gleisverlauf auf das Holz. Da links und rechts bereits die Anlage auf ihren Gleisanschluss wartete, wurden die Gleise relativ zügig verlegt. Es war eine aufwändige und auch kostspielige Angelegenheit. Es kam



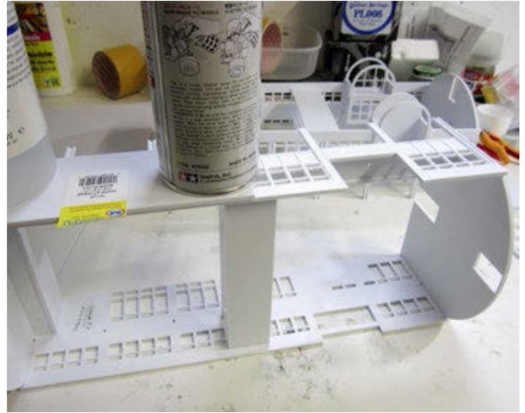
Mit dem Entschluss, den Bahnhof unverkürzt nachzubauen, kamen einige Meter Gleismaterial zusammen.



Die Gleise wurden zuerst verbaut, um den Fahrbetrieb möglichst schnell wieder aufnehmen zu können.



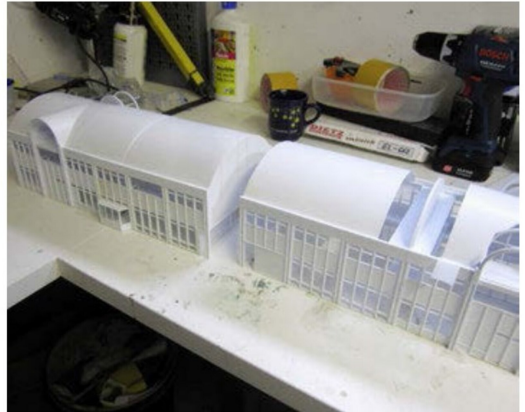
Ein Puzzle an fertig gefrästen Wänden vor dem Zusammenbau. Bis es so weit war, musste die Fräsmaschine tagelange Arbeit verrichten.



Verkleben der Teile mit normalem Plastikbausatz-Kleber. Wichtig dabei ist, genügend lange zu pressen!



Probstellen am späteren Standort, die Aussparungen für die Unterführungen sind bereits vorgesehen.



Im nächsten Schritt wurde das komplizierte Tonnendach zugeschnitten und aufgeklebt.

einiges an Material zusammen: Weichen- und Signaldecoder, Signale, Weichen, deren Antriebe sowie Rückmelder.

Aufgrund des grossen Projekts konnte ich bei langwierigen, monotonen Aufgaben immer wieder an einer anderen Ecke für bauliche Abwechslung sorgen. Parallel zum Gleisverlegen entstand eine der Rampen sowie die Strassenüberführung.

Die Standorte der Signale, Weichenantriebe, Elektro- und Schachtdeckeln wurde sorgfältig eingezeichnet und vorgebohrt. Dies, um später unliebsame Überraschungen wie durchbohrte Elektronikkomponenten zu verhindern. Dank der Segment-

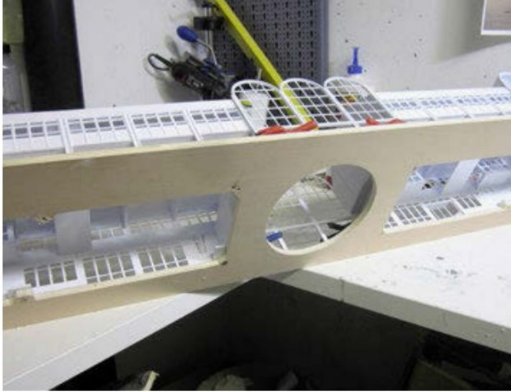
bauweise konnte ich jedes einzeln in der separaten Werkstatt bearbeiten. Dadurch ersparte ich mir auch zahlreiche Stunden unbequemer Kopfüber-Arbeiten bei der Verdrahtung der Elektronik Komponenten.

Empfangsgebäude

Hin und wieder wurde wieder ein Besuch vor Ort durchgeführt – eine willkommene Abwechslung zu den Arbeiten in der Werkstatt! So entstandene Fotos und die Grundrisspläne dienten mir als Vorlage zum Zeichnen der Gebäude. Im herstellereigenen CAD Programm für die Fräsmaschine zeichnete ich Wand für Wand. Auf der Fräs-

maschine habe ich einen kleinen Vakuumschüssel montiert, der die Teile fixiert. Leider reduziert er auch die Fläche auf 18 x 20 cm, daher mussten grössere Wände unterteilt werden.

Das Cargo Gebäude erblickte als erstes die Welt. Es war zugleich eine der ersten grösseren Fräsarbeiten, die ich mit der neuen Maschine ausführte und ich musste auch teures Lehrgeld bezahlen. Die feinen Mauerfugen und Fenster erforderten besonders kleine Fräser und in Grösse 0.5 mm mussten zu Beginn einige daran glauben. Als Material wurde ausschliesslich Polystyrol verwendet. Ein äusserst dankbares



Das Bahnhofsgebäude wurde aus Stabilitätsgründen auf ein Brett montiert. Die Aussparungen ermöglichen freien Zugang ins innere des Gebäudes.



Nach dem Grundieren mit herkömmlichem Kunststoff-Primer vom Baumarkt konnte das Gebäude mit Airbrush und Pinsel bemalt werden.



Nach der Bemalung werden Fenster eingeklebt, Schilder und Alterungsspuren angebracht. Eine Beleuchtung ist vorgesehen, jedoch noch nicht eingebaut.



Erstellen der einzelnen Wohnräume, einrichten und bevölkern mit den Preiserleins.



Relativ aufwändig gestaltete sich auch der Bau der «Schnecken»-Unterführung.



Unterführung mit Wartehäuschen einpassen. Das lange Sperrholzblech wurde mit verleimten Leisten verklebt, so dass der spätere Gipsauftrag nicht reisst.



Giessen der Perrons mit Gips/Moltofill-Gemisch und sauber abziehen mit einem Spachtel. Nach Trocknung wird es mit verdünnter Acrylfarbe bemalt.



Das Perrondach, auch aus Polystyrol gefräst mit den Anschlüssen für die Signale.



Bemalung der Umgebung. Langsam aber sicher gedeiht die Szenerie!

Material zum Bearbeiten und Kleben – normaler Plastikbausatzkleber reicht aus.

Nach und nach entstanden alle Teile für den Zusammenbau. Eine äusserst spannende Arbeit, die auch wesentlich schneller vorstangeht. Das Gebäude wuchs rasant! Um das Risiko eines Verziehs oder Bruchs einzudämmen, wurde die gesamte Konstruktion auf eine Sperrholzplatte aufgeschraubt. Die Platte enthält entsprechende Ausschnitte, um später die Inneneinrichtung der Gebäude besser anbringen zu können.

Nachdem das Bauwerk stand, konnte mit der Farbgebung begonnen werden. Als erstes wurde ein handelsüblicher Kunststoff Primer vom Baumarkt aufgesprüht. Danach die verschiedenen Grundfarbtöne mit Airbrush. Hier habe ich die Acryl Farben von Floquil verwendet. Sehr zu meinem Leid ist

die Produktion dieser hervorragenden Farbe eingestellt worden. Einen wirklich gleichwertigen Ersatz habe ich bislang nicht finden können.

Letztendlich wurde in langwieriger Arbeit mit dem Pinsel die Bemalung abgeschlossen. Mein Tipp für zwischendurch: es ist immer wieder mal angebracht, mit einem guten Schluck Weissbier die ganze Szenerie auf sich wirken zu lassen.

Mit der nächsten Phase wurde das Gebäude bevölkert. Ein grösserer Teil des Gebäudes wurde mit Innenausstattung versehen. Dazu wurden die einzelnen Zimmer als Module gebaut und später wie beim Tetris-Spiel ins Gebäude eingeschoben.

Perron und Abschlussarbeiten

Neben den üblichen Umgebungsarbeiten des Bahnhofs konnte die Fertigung der Per-

ron Anlagen in Angriff genommen werden. Diese lagen im Verhältnis zu den Gebäude-dimensionen in überschaubarem Rahmen. Die Grundkonstruktion bildet ein 8 mm starkes Sperrholzblech, an dessen Unterseite zwei hochkantig montierte Buchenholzleisten befestigt wurden. Dies schützte nicht nur die später aufgebrachte Gips/Moltofill-Schicht vor Verziehen, sondern auch gleich die Unterführung.

Seitlich wurden 10 mm hohe Polystyrol Streifen mit eingeritzten Kerben als Betonumrandungen genagelt.

Die Betonunterführung und das Wartehäuschen wurden ebenfalls gefräst, wobei die Schalungsbrett-Abdrücke mit Cutter aufgebracht wurden.

Nach dem Aufbau konnte das Gips/Moltofill-Gemisch (80:20) auf die Perron Flächen aufgetragen werden.

Etwas diffiziler war der Bau der Perron-Überdachung, die zum einen aus einem gefrästen Rahmen, zum anderen aus aufgeklebten Polystyrolprofilen und eingesteckten Messingträgern besteht. Im Rahmen wurden noch Aussparungen für die Kabel der Signale vorgesehen.

Der letzte Schritt (nach dem Bau der Fahrleitung und Begrünung) ist die Montage des Bahnhofgebäudes auf der Anlage. Dazu wurde es von der provisorischen Sperrholzplatte abgeschraubt und final auf der Anlage befestigt. Ein wahrlich festlicher Moment! Tags darauf nahm ich drei der Segmente auf unsere Terrasse zum Fototermin. Das ist jeweils die Krönung langer Anstrengungen und wenn dann auch noch die Witterungsverhältnisse mitmachen, wird der Abschluss der aufwändigen Arbeiten nicht nur mit tollen Fotos und dem obligaten Weissbier gefeiert, sondern es zeigt, dass auch Petrus Freude an meiner Anlage hat.



Geschafft! Empfangsgebäude und Perron im Modell als Teil der neuen Albula-Welt in H0m.



○ Nach monatelanger Bauzeit weihte ich die Fertigstellung mit einem erfrischenden, wohlverdienten Bier ein.



Die ersten drei Segmente wurden auf der Terrasse fotografiert.

Erfolgreich werben mit



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

Nächste Anzeigenschlüsse

LOKI 5/2016: 8. April 2016

LOKI 6/2016: 4. Mai 2016

Ihre Ansprechpartnerin für Loki-Inserate:



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

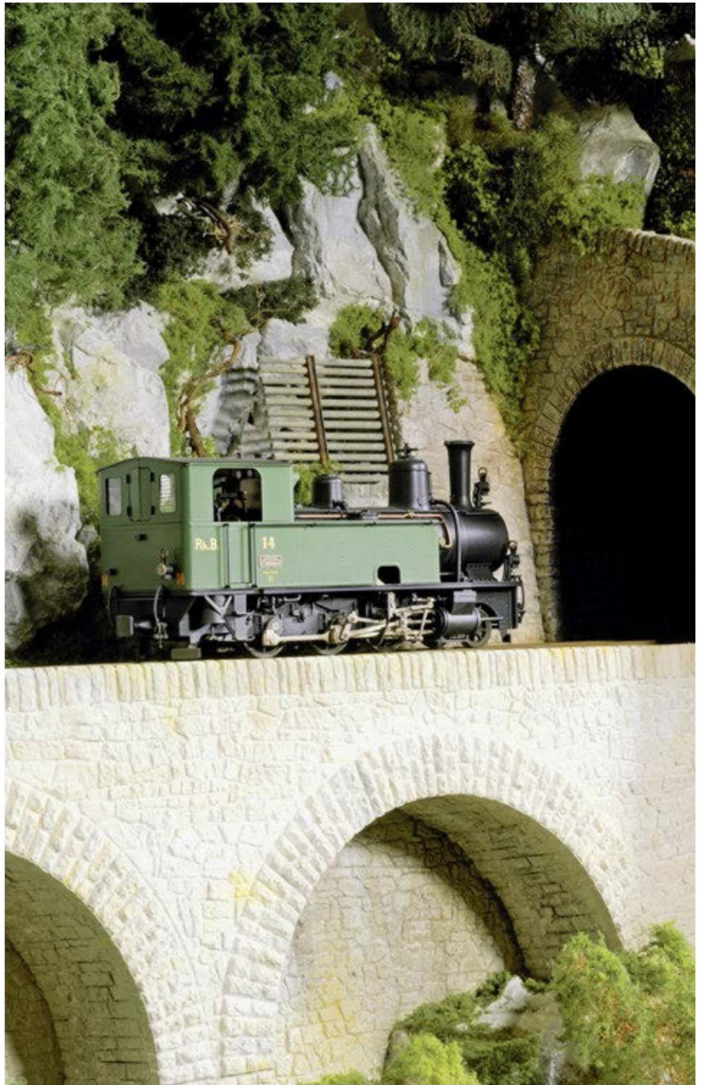


Foto: Martin von Meyenburg

Dampfbetrieb auf der RhB

Wie unter «Bahn aktuell» gemeldet, fand am 5. März im Engadin ein schneereiches Einweihungsfest der G 3/4 11 «Heidi» statt. Ein würdiger Abschluss der Aufbereitungsarbeiten durch den Club 1889. Seinem Präsidenten Gian Brüngger geht die Arbeit nun nicht aus, denn aktuell ist der LOKI-Spezial-Autor an der journalistischen Verarbei-

tung des Heidi-Projektes. Dieses Thema wird unter vielem anderen im Spezial Nr. 40 «Dampf auf der RhB» behandelt, welches gegen Ende des 2. Quartals erscheinen wird. Obwohl es darin nicht um RhB-Dampflok-Modelle geht, soll das Bild des Om-Modells von Ferro-Suisse der Schwesterlok Nr. 14 etwas Vorfreude auf RhB-Dampf wecken und gleichzeitig «gluschtig» machen. (bk)

LOKI immer gut auf Spur

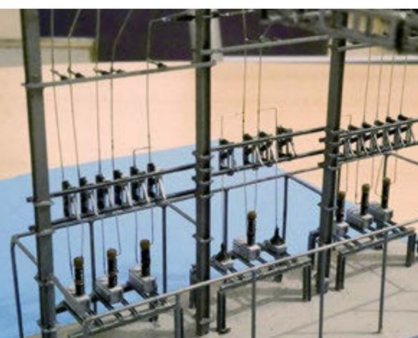


Anlage

Feldbahn in der Keramikfabrik

Jonas Sommer haben LOKI-Leser als begeisterten Feldbahner kennengelernt. Und zwar an Hand von Berichten über seine Fahrzeugmodelle der Rheinregulierungsbahn für die 5 Zoll-Spur. Der junge Mann kann aber auch kleiner. Er führt uns auf das Gelände seiner Keramikfabrik. In Baugrösse 1:87.

Foto: Jonas Sommer



Modellbau

Schaltposten der BLS in H0

In LOKI 3/2016 hat uns der niederländische Modellbaukollege Henk Schuppers von seiner Motivation zum Selbstbau von Schaltposten der BLS berichtet. Auch durften wir ihm und einem seiner Modellbahnfreunde bei den Vorbereitungsarbeiten über die Schulter schauen. Nun geht es mit dem Bau so richtig los.

Foto: Henk Schuppers



Modell & Vorbild

Dampflok Eb 2/4 der JS

Heinz Rihs gilt als profunder Kenner der schweizerischen Dampfgeschichte. Nun hat der Autor zweier LOKI-Spezials (SBB A 3/5) einen Loktyp der Jura-Simplon – Bahn und ihrer Vorgänger ins Visier genommen. Anlass dazu gab die Produktion herrlicher Modelle in H0 durch das Modellbahn-Atelier H-R-F.

Foto: H-R-F

Ab 29. April 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 Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund

Nr. 4 | 2016 (April 2016)

36. Jahrgang

Erscheint monatlich, Doppelnnummer in der Regel Juli/August

Einzelnummer

Schweiz: CHF 13.50

Europa: auf Anfrage

Jahresabonnement (11 Ausgaben im Jahr)

Schweiz: CHF 127.00

Europa/Übersee/Luftpost: auf Anfrage

LOKI-Spezial

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

Abonnemente, Adressänderungen, Leserservice

Stämpfli AG, Postfach 8326, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 62 58

Fax +41 (0)31 300 63 90

leserservice@loki.ch, www.loki.ch

Redaktion

Martin v. Meyenburg

Forsterstrasse 30, CH-8044 Zürich

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

mvonmeyenburg@loki.ch

Bruno Kalberer

Heimatweg 14A, CH-5040 Schöftland

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

bkalberer@loki.ch

Paketsendungen an die Redaktion

Redaktion LOKI, Heimatweg 14A, CH-5040 Schöftland

Inserateberatung und -disposition

Stämpfli AG

Inseratemanagement, Vanessa Ciglar

Wölflistrasse 1, Postfach 8326, CH-3001 Bern

Tel. 031 300 63 87, inserate@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 52 227,

Fax +49 (0)711 72 52 310, www.partner-medienservices.de

Repräsentant für Italien

Qualini Pubblicità, Via Meloria 7, I-20148 Mailand

Telefon +39 (0)2 38216180, Fax +39 (0)2 39217082

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

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigungen (auch auszugsweise) nur bei schriftlicher Zustimmung der Redaktion gestattet. Für unverlangte Einsendungen (Texte, Bilder, Bücher) haftet die Redaktion nicht.

Für zugesandtes und veröffentlichtes Material gehen sämtliche Rechte an den Verlag über, ausser bei anderweitiger vorheriger schriftlicher Abmachung. Kürzungen und Terminänderungen vorbehalten.

Publizierte Inserate dürfen von Dritten weder ganz noch teilweise kopiert, bearbeitet oder sonst wie verwertet werden.

Ausgeschlossen ist auch eine Einspeisung auf Online-Dienste, unabhängig davon, ob sie dazu bearbeitet werden oder nicht.

Der Verleger und die Inserenten versagen ausdrücklich die Übernahme auf Online-Dienste durch Dritte. Jeder Verstoß gegen dieses Verbot wird vom Verlag rechtlich verfolgt.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

In dieser Zeitschrift beschriebene Basteltipps und Baumethoden dürfen nicht kommerziell verwertet werden, ausser nach vorheriger Absprache mit der Redaktion.

Die Vermittlung von Originalabzügen abgedruckter Fotos sowie die Vermittlung der Fotografen-Anschrift ist leider nicht möglich. Wettbewerbe und Verlosungen finden unter Ausschluss der Öffentlichkeit und des Rechtsweges statt.

Ordnung in der LOKI-Sammlung

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



Bestell-Coupon

- ☐ Ich bestelle _____ Exemplar(e) des **LOKI-Sammelordners**
- ☐ **Ich bin LOKI-Abonnent** und erhalte daher den LOKI-Sammelordner **für CHF 15.00** anstelle von CHF 25.00 (exkl. Porto- und Versandkosten)
- ☐ **Ich bin kein LOKI-Abonnent** und bezahle für den LOKI-Sammelordner **CHF 25.00** (exkl. Porto und Versandkosten)

Meine Anschrift lautet:

Vorname

Name

Strasse/Nr.

PLZ

Ort

Telefon

E-Mail

Datum

Unterschrift

Gewünschte Zahlungsart

- ☐ Rechnung
- ☐ Kreditkarte ☐ MasterCard, Eurocard ☐ VISA Card

Nummer

Verfalldatum

Sicherheitscode

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

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

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