

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund

Modellbahnlust in Oe Hans-Ruedi Lüthys Meinisberg-Bahn



Modellbau

Wasser, Schienen, Boote
und Hafenmauern



Anlagenbau

12. Juni 1963, 10.43 Uhr
auf der BLS-Nordrampe



Anlage

Peter Dürrenmatts
«St. Wimmen» in Spur N



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



Brünenstrasse 106, 3018 Bern



Öffnungszeiten:

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

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

Internet/Shop: www.bahnorama.ch

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



Old Pullman



Ihre Bestellung ist uns Fr. 10.– Wert!



Aktions-Code Juni 2016:

Code: FRHLJ

bei einer Bestellung ab Fr. 100.– schenken wir Ihnen
Fr. 10.–. Angebot nur gültig auf Online-Bestellungen
und mit dem angegebenen Code.
(gültig vom 27.5.2016–30.6.2016)

Zurzeit über 16 000 Artikel online bestellbar!

www.oldpullman.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

LOKI

mehr
Zeit
für
mich



Tischsägemaschine TBM 220
WWW.RAILROADSHOP.CH
Modellbahnzubehör für H0/H0m

LOKI

Zeit für mich





Fotos: B. Kalberer (3), D. Wietlisbach

Während rund zwölf Jahren mussten eigene Geschichten hinten anstehen. Bald dürfen sie wieder ins vordere Glied treten.

Die eigene Geschichte



Hans-Ruedi Lüthys Geschichte: Glücklich mit der Meinisberg-Bahn.



12. Juni 1963, 10.43 Uhr: Ein Moment wird zu Jerrys erfüllender Geschichte.



In Simons Spiel mit dem Vater wächst vielleicht seine Geschichte.

Auf die Möglichkeit, eigenes Erleben und Empfinden mit Hilfe der Modellbahn für sich und andere darzustellen, bin ich an gleicher Stelle in der Aprilausgabe eingegangen. Darauf wurde ich verschiedentlich angesprochen, die einen habe ich erfreut, andere verärgert, vereinzelte wiederum ratlos gelassen. Genau so, wie es halt ist, werden Gedankenanstösse öffentlich gemacht.

Wenn ich dieses Thema nun nochmals hervorkrame, geschieht dies nicht grundlos. Einerseits finden Sie in diesem Heft unter anderem zwei Modellbahn gewordene «eigene Geschichten»: Hans-Ruedi Lüthys Meinisberg-Bahn wie auch die Momentaufnahme von Jerry Schulthess zeigen auf sehr unterschiedliche, in beiden Fällen jedoch bemerkenswerte Weise, dass Modelleisenbahn mehr sein kann und soll, als nur Gleise, Häuschen und Landschaftsmaterial irgendwo hinzukleistern und auf diesem entstandenen Konstrukt Miniaturzüge herum- brausen zu lassen.

Andererseits haben mich die beiden Geschichten und vor allem das Schreiben dieser Zeilen daran erinnert, dass nun die Zeit gekommen ist, «meinen eigenen Geschichten» mehr Platz einzuräumen. Nach 63 Editorials wird dieses vierundsechzigste gleichzeitig mein letztes als LOKI-Redaktor sein. Im Verlaufe der kommenden Sommermonate werden neue, jüngere Leute für einen redaktionellen Generationenwechsel sorgen. Doch davon in der nächsten Ausgabe mehr. Diese Neuen werden sich weiterhin auch um Geschichten in Modellbahn- gestalt kümmern und diese in Wort und Bild für Sie erzählen.

Vielleicht irgendwann auch diejenige von Simon, über deren mögliche Anfänge ebenfalls in diesem Heft die Rede ist. Wer weiss?

Dazu, dass solche Geschichten entstehen, wachsen und auch zukünftig keimen werden, so hoffe ich, konnte ich dank der Hilfe vieler aus der Modellbahn- scene während der letzten zwölf Jahre einen kleinen Beitrag leisten. Für dieses Mithelfen spreche ich meinen aufrichtigen Dank aus.

Händs guet und hebed eu Sorg

B. Kalberer

Faszination Lokomotivführer SBB



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

Umfang: 132 Seiten
Preis: CHF 29.90 / Euro 25.90
ISBN: 978-3-7272-1786-9

Bestell-Coupon

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

Vorname

Name

Strasse/Nr.

PLZ

Ort

Telefon

E-Mail

Datum

Unterschrift

Gewünschte Zahlungsart

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

Einsenden an:

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

LOKI
www.loki.ch

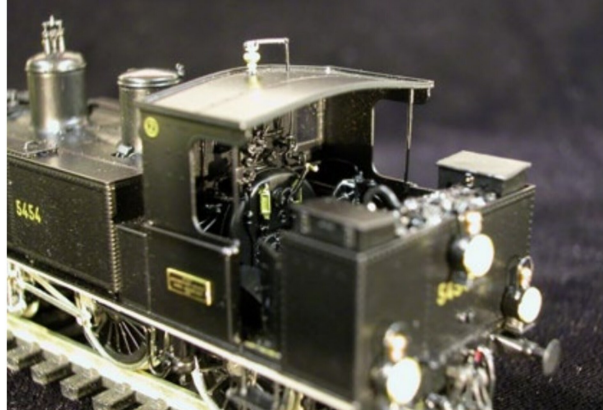


Foto: Hansruedi Fricker

In der letzten Ausgabe hat unser Dampfspezialist Heinz Rihs die schweizerischen American-Lokomotiven beleuchtet und deren Entstehungsgeschichte aufgerollt. Im zweiten Teil des Beitrages werden nun die H0-Exemplare aus dem Modellbahn-Atelier H-R-F gewissermassen als modellgewordene Eisenbahngeschichte vorgestellt. **Ab Seite 20**



Foto: Daniel Wietlisbach

Hat die Modelleisenbahn bei den Jungen gegenüber Games keine Chance mehr? Man kann es glauben, oder auch nicht. Noch besser allerdings ist es, einen Versuch zu wagen. Gemacht hat dies Daniel Wietlisbach zusammen mit Sohn Simon. Seine Erfahrungen sind durchaus positiv. Und wertvolle Anregung obendrein. **Ab Seite 38**



Foto: Tom Wäfler

Im Mai-Heft sind wir auf Tom Wäflers Albulawelt von Surava nach Filisur gefahren und haben dabei bei Tavanasa den Vorderrhein absolut vorbildgetreu überquert; zumindest was das Brückenbauwerk anbelangt. Diesem Rheinübergang mit der Ferro Suisse-Bausatzbrücke gilt unser Interesse in der vierten Folge unserer Serie. **Ab Seite 58**

Porträt 12

Hans-Ruedi Lüthy und seine
Meinisberg-Bahn in Oe

Modell & Vorbild 20

Die Eb 2/4 Loks der JS und ihrer
Vorgängergesellschaften (Teil 2)

Modellbau 28

Darstellung von Wasser auf der
Modellbahn (Teil 4: Hafenanlagen)

Nachwuchsförderung 38

Erfahrungen mit der Eisenbahn
für das gemeinsame Spiel

Anlagenbau 48

Baufortschritte auf der BLS-Anlage
in H0 von Jerry Schulthess

Reportage 54

Bericht von der Intermodellbau 2016
in Dortmund

Anlagenbau 58

Tom Wäflers neue Albulawelt
in H0m (Teil 4) – Rheinbrücke Tavanasa

Modellbau 80

Gedeckter Güterwagen K2 der SBB
in Spur 0 im Selbstbau (4. Teil)

Anlage 84

Peter Dürrenmatts Heimanlage
«St. Wimmen» in Spur N

Rubriken

3 Editorial
64 Szenen-News
66 Veranstaltungen
68 Börse
70 Bahn aktuell

98 Impressum
98 Vorschau



Titelbild



Foto: Bruno Kallenberg

Hans-Ruedi Lüthy gehört zu der Sorte Menschen, die sich nicht nur für etwas begeistern können, sondern darüberhin-

aus auch viel unternehmen, diese Begeisterung mit der Umgebung zu teilen. Dies tat und tut er auf verschiedene Art und Weise, unter anderem mit seiner Meinisberg-Bahn. **Ab Seite 12**

Marktspiegel

Ferro-Suisse 0m

RhB Stammnetzpendel der 70er-Jahre



Vor etwa 50 Jahren erkannte auch die RhB, dass sich ein Agglomerationsverkehr effizient mit Pendelzügen abwickeln lässt. In den 1960er Jahren herrschten die traditionellen Lok bespannten Züge auf der Bündner Meterspurbahn vor. Für den damals schon stets wachsenden erweiterten Agglomerationsverkehr von Thusis über Chur und Landquart nach Küblis wurde ein dreiteiliger Pendelzug mit Trieb-, Zwischen- und Steuerwagen entwickelt. Abgeliefert wurden die Züge in den frühen 1970er Jahren und waren von Anfang an ganz in Rot gehalten mit den auffälligen grossen Bündnerwappen an den Stirnfronten, so wie es ab der zweiten Serie der Ge 6/6 schon zur Tradition gehörte, die sich bis heute an neuen Triebfahrzeugen der RhB halten konnte.

Ferro-Suisse hat erste Teile der gefälligen Züge in Bauma im Herbst 2015 gezeigt. Jetzt sind erste Muster der ehemals dreiteiligen Züge vorhanden. Vorgesehen zur Pro-



duktion sind die Versionen im Ablieferungszustand mit den gelb-goldenen Anschriften und mit den damals noch vorhandenen zwei Führerständen im Triebwagen, dann nach dem ersten Umbau, als diese zweiten Führerstände ausgebaut wurden, und in einer dritten Version vor der letzten Umlackierung auf das Farbschema der neueren Allegra-Triebzüge.

Die Modelle werden dreiteilig zur Auslieferung gelangen, der nachträglich beige-fügte zweite Zwischenwagen kann zusätz-

lich geordert werden. Angetrieben werden die Züge durch vier Achsen des voll durchgestalteten Triebwagens mit 4 Maxon-Motoren. Beleuchtung, Sound und heb- und senkbare Dachstromabnehmer gehören hier zum Standard. Zur Auslieferung fertig sollen die Züge im Spätsommer 2016 sein.

Interessenten wenden sich direkt an den Hersteller:
Ferro-Suisse
Postfach, 9443 Krummenau
Tel. 071 994 27 27, info@ferrosuisse.ch

Albulamodell H0/H0m

Bahnübergang und Signaltafeln

Die modernen STRAIL Bahnübergänge sind für die Spur H0 sowie H0m erhältlich. Die Platten inklusive Kupplungsrampen sind fertig koloriert und bereit für den Einbau.

Daneben findet man in Tom Wäflers Shop zahlreiche weitere interessante Ausgestaltungsdetails wie zum Beispiel fein geätzte

Schilder nach Schweizer Norm. Jedes Schild zeichnet sich durch abgesetzten Rahmen, lediglich mit Stegen verbundenen Tafeln aus. Praktisch jeder Schildertyp (Gefahrensignale, Wegweiser, Hinweisschilder usw.) ist lieferbar. Passend dazu ist ein Bogen mit selbstklebenden Schildern im Angebot.

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



MBA Pirovino 0m/0

Stall Scardanal in 1:45

Der kleine Stall als Vorbild für das neue Modell befindet sich oberhalb von Bonaduz an der Strassenkreuzung Scardanal/Sculms. Wie es früher üblich war, wurde im Sommer Heu aus den umliegenden Wiesen im Heustock eingelagert. Im Herbst wurden dann die Kälber «ausgefuttert» und fanden im untenliegenden Kälberstall guten Unterschlupf gegen Regen und Schnee. An unserem Vorbild wurde zu einem späteren Zeitpunkt seitlich noch ein Unterstand für Wagenmaterial angebaut.

Dieser kleine Stall hat uns inspiriert, und wir haben versucht, das Original best

möglichst nachzubauen und als Bausatz oder als Fertigmodell anzubieten. Der Kälberstall besteht aus Laserteilen und ist sehr einfach zu bauen. Der Heustall muss dann von Hand aufgebaut werden. Das erfordert doch ein wenig Geschick. Die Holzbretter sind gelasert.

Grundsätzlich ist es so, dass jedermann seine Version vom Stall bauen kann. Mit oder ohne Verschalung vom Heustall, oder den Anbau weglassen. Vor allem aber ist der Modellbauer in Sachen Farbgebung gefordert. Es macht riesigen Spass, den Stall zu altern, sei es mit wasserlöslichen Farben

oder Staubfarben. Das Dach aus Gips imitiert ein Steindach, wie es früher in Graubünden meistens der Fall war.

Das fertige Modell hat die Dimensionen T 170 × B 200 × H 145 mm.

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



Design S. Fabre IIm

Schienenkuli in 1:22,5

Die Firma Strüver aus Hamburg hat seit den 1940er-Jahren viele kleine, zweiachsige Schienentraktoren mit einem 6 PS Einzylinder-Dieselmotor für 500 mm bis 900 mm Spurweite hergestellt. Dies erlaubte es, Wagen auf Industriegleisen zu rangieren. Diese einfachen, kleinen Fahrzeuge hatten keine Karosserie, Motoren- und Getriebeteile waren sichtbar, was ihnen ein besonderes Aussehen verlieh. Bremsklötze der hinteren Achse, Stossstangen, Boden sowie Fahrersitz der einfachen und ökonomischen Konstruktion bestanden aus Holz. Diese Fahrzeuge werden in der Industrie heutzutage kaum mehr verwendet, einige Exemplare sind jedoch noch in Museen und bei Sammlern zu bewundern.

Das Modell wurde handwerklich aus Metallgussteilen mithilfe der Originalformen von Design S. Fabre hergestellt und fährt auf Gartenbahn-Gleisen von 45 mm Spurweite. Es stellt die grössten Schienenkulis der Firma Strüver dar. Die Holzteile sind aus echtem Eichenholz, ein Bühler-Motor treibt beide kugelgelagerte Achsen an, und die Stromaufnahme erfolgt durch die vier Räder, deren Bandagen aus rostfreiem Stahl bestehen. Ein zweiter, batteriegespeicherter Motor dreht das typische Schwungrad unabhängig von der Bewegung des Schienenkulis, selbst im Stillstand des Fahrzeugs. Die Herstellerschilder bestehen aus geätzter Bronze, das «Schienenkuli Strüver»-Schild vorne aus geätztem Neusilber. Der Rahmen des 120 mm langen, 72 mm breiten und 540 g schweren Modells



ist gemäss dem Original schwarz, die Aggregate sind grau lackiert (andere Farben auf Wunsch). Es wird in einer hübschen Präsentationskiste aus Holz geliefert.

Interessenten wenden sich bitte direkt an:
Design S. Fabre
 Chemin de la Cigale 3, 1302 Vufflens-la-Ville
 Tel. 021 701 05 21
sebastien.fabre@bluewin.ch
www.swisstrains-stp.ch

Kiss IIm

Wiederauflage RhB Ge 4/6

Erstmals wird ein bereits produziertes Modell ein zweites Mal angeboten. Nachdem 2015 mit dem Krokodil der Klassiker der RhB realisiert wurde, hat man sich in Viernheim nochmals entschlossen, den Wünschen der Modellbahner nachzukommen und eine allerletzte Serie der RhB Ge 4/6 anzubieten.

Dabei wurde das Modell massgebend überarbeitet. Anpassungen im Bereich des Daches und der Frontfenster wurden vorgenommen. Seit dem Modell der RhB G 2 × 2/2 gehören funktionierende Führerstandtüren auch in IIm zum Standard bei Kiss-Modellen. Der bewährte Antrieb wurde von der I. Serie übernommen. Neu verfügt das Modell

über einen serienmässig eingebauten ESU V4.0XL Sounddecoder mit Powerpack, der für Licht, Sound und Traktion zuständig ist. Die Beleuchtung wurde neu mit langlebigen LED realisiert.

Das Fahrzeug wird in drei verschiedenen Varianten angeboten, Nr. 354 in der Ursprungsausführung ohne grossen Schienenräumer, dafür mit kleinen Bahnräumern. Auch im Bereich der Stromabnehmer wurden einige Details dem Vorbild angepasst. Die Beschriftung von Ge 4/6 Nr. 353, der aktuell noch bei der RhB im Einsatz stehenden Lok, entspricht dem heutigem Stand, bei den Varianten dem damaligen Stand. Wieder einmal eine Nasenlänge der Konkurrenz voraus, ist der aus Messing geätzte Stufenschalter im Führerstand.

Last but not least sind dem Modell für Vitrinenfahrer oder Modellbahner mit grossen Radien geschlossene Schienenräumer beigelegt. Das Modell ist für einen Radius ab 800 mm konstruiert und wird ab zweiter Maihälfte beim Fachhandel bereitstehen.



Erhältlich im spezialisierten Fachhandel.

Aku HO

Güterwagen-klassiker

Die Güterwagen Typ E beziehungsweise L6 mit Holzkasten der SBB prägten bis in die zweite Hälfte der 1970er-Jahre das Bild der Güterzüge in der Schweiz entscheidend mit. Danach wurden sie teilweise nur noch für den Baudienst verwendet. Aus Mülligen kommt unter den Artikelnummern 1110.4-F und 1110.5-F eine Wiederauflage des AKU-Modells 1110-F mit neuen Betriebsnummern in Ausführung der Epoche IVb ohne Eckzeichen. Lackierung und Beschriftung



entspricht dem Vorbild. Der Preis der Fertigmodelle beträgt je CHF 67.-. Im Weiteren wird in einer Auflage von 30 Exemplaren unter Art.Nr. 1113-F eine Ausführung als Materialwagen der Oberbauwerkstätte Hängendorf für CHF 68.50 angeboten.

Erhältlich im spezialisierten Fachhandel oder direkt bei:

Aku Modelleisenbahnen

Bergackerweg 12, 5243 Mülligen

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

info@aku-modelle.ch, www.aku-modelle.ch

Märklin HO

Weitere Frühlingsneuheiten

Bei den modernen Güterzuglokomotiven gibt es aktuell Zuwachs in Form der BR 189 als ES 64 F4 der MRCE Dispolok GmbH, München, vermietet an die SBB Cargo International mit Betriebsnummer 189 983-0 im Betriebszustand um 2014. Das Modell (Art. Nr. 39863) der Mehrsystemlokomotive mit vier Dachstromabnehmern ist mit den üblichen Features wie Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen ausgerüstet.

Im Weiteren kann der HO-Lokpark mit einer weiteren Re 460 der SBB in werbeloser, roter Ausführung aufgestockt werden.

Das Modell (37464) trägt die SBB-Betriebsnummer 460 101-9, hört auf den Namen «Bözberg», gibt den Zustand um 1994 wieder und ist ebenfalls mit mfx+ und Sound ausgerüstet.

Dies gilt auch für die dritte ausgelieferte Neuheit, den TEE Diesel-Triebzug VT 11.5 «Helvetia» der Deutschen Bundesbahn, wie er um 1957 zwischen Zürich und Hamburg verkehrte. Der Zug (37604) kommt als 4-teilige Grundgarnitur zwei Triebköpfen, einem Abteilwagen, 1. Klasse und einem 1 Mittelwagen mit Küche/Speiseraum in der klassisch purpurrot/beigen TEE-Lackierung.

Im Hinblick auf die Eröffnung des neuen Gotthard-Basis-Tunnels realisierte SBB Cargo einen Schiebewandwagen vom Typ Hbis mit zwei unterschiedlich bedruckten Wagenseiten mit Motiven zum Alpen querenden Verkehr. Das Modell (Art.Nr. 4735.051) gibt es als Sonderserie für die Schweiz.

Im Rahmen der zehnteiligen Serie mit Schweizer Bierwagen wurde als viertes Modell (94475) dasjenige der Brauerei Eichhof mit entsprechenden Motiven für den Schweizer Markt ausgeliefert.

Erhältlich im Fachhandel.



Minitrix N

Zugset «Cisalpino»

Während der Spielwarenmesse 2015 haben die Firmen Arnold/Hornby und Minitrix jeweils Modelle des lokbespannten «Cisalpino» angekündigt. Minitrix hat seine Interpretation des Themas Ende April 2016 an den Fachhandel ausgeliefert. Zum ersten Mal besitzt die Lok keine Schnittstelle, sondern ist mit einer Hauptplatine ausgestattet, die komplett digital bestückt ist. Dafür hat das Modell insgesamt 14 schaltbare Lichtfunktionen und eine Fahrfunktion, so können die speziellen Signalisierungen verschiedens-

ter europäischer Bahnverwaltungen dargestellt werden. Dafür können alle verbauten LED einzeln (!) angesteuert werden, was einen erheblichen Verdrahtungsaufwand bedeutet. Für die SBB Re 484 sind allerdings nur die Signalbilder der FS Italia sowie der SBB relevant. Diesbezüglich bleiben dann aber auch kaum Wünsche offen. Die Lok erhielt einen komplett geänderten «Dachgarten» mit vier Pantografen sowie erstmals aufgedruckte Bremsscheiben auf den Radaussenseiten. Insgesamt kann sich der Druck sehen lassen, er ist vollständig, schön und gestochen scharf ausgeführt.

Die Wagen basieren formmässig auf den bekannten SBB EC-Wagen die seit Langem im Minitrix Sortiment zu finden waren. So



fehlen auch bei den aktuellen Wagen die Trittbretter an den Eingangsbereichen. Um sie darstellen zu können, wären teure Formänderungen notwendig gewesen. Diejenigen, die diesen «Mangel» monieren, sind gebeten das auch zu bedenken. Die Modelle verfügen über eine einfarbig gestaltete Inneneinrichtung, die der ersten Klasse in Rot, die der zweiten Klasse in Blau. Die Wagen verfügen über sehr gute Rolleigenschaften und sind beidseitig mit Kinematik und Kupplungsaufnahmen ausgerüstet. Beides ist NEM-konform ausgebildet.

Unter der Artikelnummer 15549 ist ein Wagen zweiter Klasse greifbar, mit dem der «Cisalpino» in der Länge ausgebaut werden kann.

Erhältlich im Fachhandel.



Marcel Refer Modellbau H0

Kabelbude 23h vom Gotthard bei Amsteg



Dieses Bauwerk steht an der Gotthardbahnlinie ein paar Meter oberhalb der Kerstelenbachbrücke. Wie auch das Vorbild der schon 2015 ausgelieferten Kabelbude 23ks, wurden diese Bauten in den Zwanzigerjahren des letzten Jahrhunderts zum Schutz der Kabelenden gebaut und etwa alle 800 Meter aufgestellt. Auch dieses Häuschen im Massstab 1:87 gibt es als Fertigmodell oder Bausatz zu haben. Die Preise betragen CHF 149,- für das Fertigmodell und CHF 59,- für den Bausatz inkl. Bauanleitung mit Vorbildfotos.

Interessenten wenden sich direkt an den Hersteller:

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

1/87 on the move H0

Lastwagenmodelle nach Wunsch

Modelle von Lastwagen im Massstab 1:87 mit Schweizer Sujets.

Zugmaschinen und eventuelle Anhänger werden exklusiv bei AWM für 1/87 on the move hergestellt. Die Saurer-Modelle basieren auf den ehemaligen Roskopf-Fahr-

zeugen. Die Modelle werden auf Wunsch hergestellt, eigene Werbemodelle werden ebenso auf Anfrage bearbeitet.

Interessenten wenden sich direkt an:
www.lastwagenmodelle.ch



alpnacher-modellbahnen H0 SOB Re 446

Als Neuheit kommt die SOB Re 446 in zwei Farb- und Nummernvarianten im Massstab H0. Bei Roco ist nun dieses Modell in einer beschränkten Auflage mit den Nummern 446 015 (rot/silbergrau) und 446 016 (rot/

weiss) als Exklusivmodell in Produktion. Die Auslieferung ist bereits Ende Juli 2016 vorgesehen. Von Roco selbst ist die Re 4/4^{IV}/446 nicht mehr geplant.

Die Re 446 hat generell einen speziellen Charakter. Als erste Thyristorlokomotive der SBB, die nie in Serie ging, gilt sie in Technik und Design für die Re 450/456 und Re 460 als Vorläufer. Heute sieht man diese Maschinen vielfach am Voralpenexpress.

Dennoch vergisst man oft, dass diese kräftigen Loks bei der SOB universell eingesetzt werden. Als Miet- oder Güterloks bieten sich doch ganz interessante Sujets.

Interessenten für diese Modelle wenden sich direkt an:
alpnacher modellbahnen
Kurt Doebeli, Im Dörfli 3, CH-6056 Kägiswil
www.alpnacher-modellbahnen.ch

Sigg Modell H0

Gepäckpostwagen Z 571-590

Diese bis vor kurzem, modernsten vierachsigen Bahn-Postwagen wurden in zwei Serien von je zehn Stück durch die Schweizer Industrie – «Josef Meyer Waggon AG» – zwischen 1988 und 1991 geliefert. Die erste Serie mit den Nummern 571-580 wurde mit aufgesetzten Toren geliefert, die zweite Serie (581-590) erhielt glatte Seitenwände mit integrierten Toren. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h.

Ursprünglich waren die Wagen grün lackiert. Als Modell wird die Variante mit den glatten Seitenwänden gebaut und sowohl in grüner wie auch in gelber Farbgebung angeboten. Die grossen weissen Schriftzüge an den Seitenwänden der Wagen werden bei den Modellen in drei Sprach-Varianten ausgeführt (Deutsch, französisch und italienisch). Die Messingmodelle weisen KKK-Schacht und NEM-

Radsätze auf. Gegen Aufpreis gibt es sie auch mit roten Schlusslichtern.

Interessenten wenden sich bitte direkt an:
Sigg Modell
Lindstrasse 35
8401 Winterthur
info@siggmodell.ch
www.siggmodell.ch



Hans-Ruedi Lüthys Meisberg-Bahn in Oe

Modellbahnbegeisterung auf 3,84 Quadratmetern

Den Leuten zeigen, dass das Hobby Freude bereitet, ist beste Werbung für die Modellbahn. Solches tun sollten möglichst viele. Nicht nur, um die Kraft der Quantität auszuspielen, sondern auch, um die Vielfalt der Möglichkeiten und vor allem möglichst vielen Menschen die Option «Dies wäre auch etwas für mich!» aufzuzeigen.



Im aargauischen Wynental, in Gränichen, steht das Vorbild dieses alten Spychers.



Der Keller des einstigen Wohnhauses beheimatet auch heute noch Hans-Ruedis Eisenbahnreich.

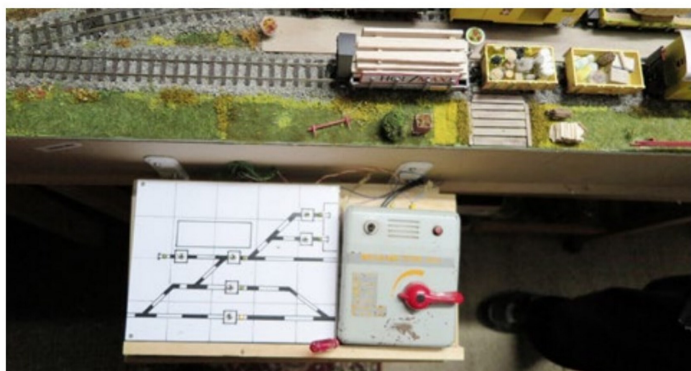
Von Hans-Rudolf Lüthy (Text)
und Bruno Kalberer (Text und Fotos)

Freude und Begeisterung für die Eisenbahn und fürs Modellbahnhobby zu entfachen, sie bei der nachkommenden Generation entstehen zu lassen, gehört unbestritten zu den vornehmsten Zielen derer, die Willens sind, unser gemeinsames Steckenpferd auch zukünftig lebendig zu erhalten. Dabei stellen sich automatisch einige Fragen über das Wie, Wer, Wo oder Womit. Fragen, denen auch die LOKI und ihr Vorgängermagazin während mehr als dreieinhalb Jahrzehnten in zahllosen Beiträgen nachgegangen sind. All diese Geschichten versuchten jeweils, Antworten auf diese Fragen zu geben. Herausgekommen, etwas vereinfacht gesagt, ist dabei die Erkenntnis, dass es DAS Rezept nicht gibt, jedoch unzählige absolut richtige und auch funktionierende Hinweise darauf, wie Menschen begeistert werden können.

Mit dem folgenden Beitrag soll ein weiterer Einblick in ein von Eisenbahn und Modellbahn stark geprägtes Leben gewährt werden. Bei Hans-Rudolf Lüthy, unserem Akteur stehen dabei nicht modellbauerische Höchstleistungen oder raffinierteste High-tech-Konstruktionen im Vordergrund. Nein, es geht hier um die pure Lust und Freude, sich mit Modellbahn zu beschäftigen und

diese für sich und sein Umfeld sicht- und erlebbar zu machen. Am besten wird diese authentische Art, die eigenen Erlebnisse, und Erinnerungen mit der Hilfe von Modellbahn darzustellen am Beispiel von Hans-Ruedis «Meinisberg-Bahn», einer schmalspurigen Fantasiewelt in der Baugrösse 0, wo vieles aus seinem Leben in Form von kleinen Szenen seinen Niederschlag gefunden hat. Doch halten wir uns an Authen-

tizität und lassen Hans-Ruedi Lüthy gleich selbst zu Worte kommen. Ausgelöst übrigens durch den Tag der Modelleisenbahn am 2. Dezember 2015, organisiert durch den Bundesverband deutscher Modelleisenbahner (MOROP) und dem TV-Moderator Hagen von Orloff (Eisenbahn-Romantik), welche ihm den Anstoss gaben, seine vergangenen 70 Jahre als angefressener Modelleisenbahner zu erzählen.



Der Wesa-Transformator ist seit 1965 bis heute treuer Begleiter geblieben.

Meine Modellbahnanfänge

Bereits als Dreijähriger spielte ich mit Holzklötzen, die meine Eisenbahn darstellten. Ausgelöst wurde der unheilbare Virus zu Weihnachten 1945, als unter dem Weihnachtsbaum eine Märklin-Uhrwerkeisenbahn mit zwei Wagen auf Blechschienen ihre Runden drehte. Die Ferien bei meinem Götti in Herisau und der damit verbundene tägliche Kontakt mit Lokführern der Appenzeller-Bahn hatten mich total verwandelt. Mit 7 Jahren, als Erstklässler im Pestalozzischulhaus in Aarau musste mich die Lehrerin stets wegen meiner Unaufmerksamkeit im Unterricht bei vorbeifahrenden Zügen (manchmal noch mit Dampflokomotiven) schelten. Für die Vorbeifahrt der Spanisch-Brötli-Bahn allerdings machte sie dann eine Ausnahme!

1949 wurde in der Kantonshauptstadt der Eisenbahnclub Aarau (EMCA) gegründet. Im Tabakgeschäft von A. Gattiker in Aarau, dessen Inhaber gleichzeitig als ers-

ter Club-Präsident amtierte, wurde eine aus Holz gefertigte Dampflokomotive ausgestellt, welche für die Clubgründung Werbung machte. Mein Vater war damals Kunde an der Kasinostrasse und ich durfte mit ihm im Laden die Modelllok selber anschauen und berühren.

Von meinem ersten Sackgeld kaufte ich mir selber ein Weihnachtsgeschenk in Form eines BUCO-Güterwagens, dessen Seitentüre zu öffnen und damit zu beladen war. Mit dem Umzug unserer Familie in ein Einfamilienhaus, nur einige 100 Meter vom Dampflokdepot Aarau entfernt, war der Kontakt mit der grossen Eisenbahn noch grösser geworden. Da gab es Tage, wo mich mein Vater an den Ohren von der Dampflok weg nach Hause ziehen musste. Im eigenen Zimmer konnte ich aber auch meine eigene Eisenbahn aufstellen. Und weil das Clublokal des EMCA unweit von unserem Heim entfernt war, wurde mir an einem Abend ein Besuch erlaubt. Zusammen mit Herbert

Roseng, der Sohn eines EMCA-Mitbegründers, wurde ich als Jugendmitglied aufgenommen.

Als im Zimmer der Platz für Spur 0 zu eng wurde, wechselte ich zur Märklin-Mittelleiterbahn mit einer Re 4/4 aus Metall, die auch heute noch in der Vitrine anzuschauen ist. Später kam dann noch eine WESA-Modellbahn mit 13 mm Spurweite dazu, welche ich in den Farben der mir nahestehenden Appenzeller-Bahn bemalte.

Mit 16 Jahren, mittlerweile kaufmännischer Lehrling, trat ich als «richtiges» Mitglied in den Eisenbahnmodellclub Aarau ein und betätigte mich im Untergeschoss des Kindergartens im Aarauer Gönhard-Quartier aktiv an der Clubanlage.

Die zweite Phase

Als ich 1961 meine heutige Ehefrau kennenlernte, verschoben sich dann naturgemäss die Prioritäten etwas und ausserdem hatte es bei der Heirat im Jahre 1964 zu



Das betriebliche Zentrum der kleinen Eisenbahnwelt ist diese kleine Landstation. Nicht hier, sondern im richtigen Lütisburg war Sohn Reto Stationsbeamter.



Auch dieses schicke Bienenhaus hat ein Vorbild. Im Fricktal, genauer gesagt in Wittnau.



Bastelfantasie pur:
Vom Schlagrahm-Dessert
zum Futtersilo.



Im einstigen Wohnhaus in Oberentfelden, in dem heute die Tochter mit ihrer Familie wohnt, hatte Hans-Ruedi Lüthy ein kleines Eisenbahnmuseum eingerichtet.



Während rund drei Jahrzehnten verbrachte die Familie in diesem ehemaligen Wärterhaus beim Wattinger-Tunnel an der Gotthardstrecke ihre Ferien.



Zu den vielen Eisenbahn-Utensilien, die sich im Laufe der Jahre angesammelt haben, gehören auch diese Uniformmützen verschiedenster Herkunft.



Einen Ehrenplatz gebührt dieser Komposition einer Märklin-Uhrwerkseisenbahn. Sie legte 1945 als Weihnachtsgeschenk den Grundstein zu allem.



Entlang der hinteren Anlagenkante überquert die Meinsberg-Bahn auf dem 93 cm langen Guggenloch-viadukt den Gonzenbach, ein Seitenfluss der Tour.



Wiedererstanden auf der Anlage ist der vor Jahrhundert zerstörte Sitz der Grafen von Toggenburg, die Lütisburg, mit angebautem Ausflugsrestaurant.



Der Posthalter von Lütisburg scheint ebenfalls ein Modellbahner zu sein, hat er doch durchgesetzt, dass an der Fassade für die «Arge Spur 0» geworben wird.



«In vino veritas!» Keine Anlage zu klein, um nicht auch bacchantischen Ansprüchen gerecht zu werden. 95 Rebstöcke liefern Trauben für den «Lütisburger».



Die Wittnauer Bäuerin will kontrollieren, ob der Bauer heute das Signal nicht touchiert.



Mengenbegrenzung im hiesigen Rebberg? Der Fasswagen lässt vermuten: Eher nicht!



Der Schinken wächst in diesem Wittnauer Stall.



Während andere Bahnen den Wagenladungsverkehr zurückfahren und auf Ganzzüge setzen, glaubt man bei der MBB noch an das Befördern von Stückgut.

wenig Platz in der 3-Zimmerwohnung an der Maenzugstrasse in Aarau, um auch noch eine Modelleisenbahn aufzubauen. Erst der Umzug in ein Eigenheim nach Oberentfelden im Jahre 1969 gab mir die Möglichkeit, im Keller wieder eine eigene Anlage aufzubauen.

Zur Modellbahn gesellten sich dann noch verschiedene gesammelte Eisenbahnutensilien wie Mützen, Kleider, Tafeln von SBB und Privatbahnen. Im Garten konnte ich eine betriebsfähige Stationsglocke aus dem Bahnhof Altstetten sowie eine Hipp'sche Wendescheibe der Rhätischen Bahn aufbauen. Mit dem Vorbild dieser Schmalspurbahn verband mich die Anschaffung von Bemo-Modellprodukten. Hinzu gesellte sich im Weiteren und zur riesigen Freude der grossen und kleinen Nachbarschaft eine LGB-Gartenbahn. Mittlerweile gemachte Erfahrungen mit Modellbahnen konnte ich auch während rund 25 Jahren als Abend- und Samstagverkäufer in der Eisenbahnab-

teilung des damaligen Franz-Carl-Weber-Geschäftes in Aarau einsetzen. Ein wahrer Pausch!

Den Virus «Grosse Eisenbahn» konnte ich nach dem Austreten aus der Versicherungswelt im Januar 2002 ausleben, als ich mit einem 50%-Pensum als Frequenz-Erheber, vorwiegend auf aargauischen Strecken, bei den SBB bis 2005 angestellt war.

Die Meinisberg-Bahn MBB

Als für die Arge Spur 0-Ausstellung in Aarau 2003 die ersten Organisationssitzungen stattfanden, wurde ich vom Aarauer Stadtbaumeister, einem Modellbahnfreund animiert, mit einer Anlage an der Ausstellung im Mai 2007 mitzumachen. So entstand eine vierteilige, transportierbare Anlage mit einer Gesamtgrösse von 120 × 320 cm, aufgeteilt in vier Segmente (2 × 70 × 120 cm, 1 × 180 × 74 cm, 1 × 180 × 46 cm).

Mein Schwiegersohn, von seinem Umfeld «Meini» gerufen, half mir, den Berg mit

zwei Tunnels zu bauen. Dieser «Meinisberg» führte dann auch zur Bezeichnung meiner Spur 0e-Bahn im Baumasstab 1:45.

Die Idee zum Hauptmotiv entstand beim Besuch bei meinem Sohn, der als Stationsbeamter in Lütisburg (Toggenburg) tätig war, und mir den Bauplan des alten Bahnhofgebäudes übergab. Im Weiteren entstanden so auch der Guggenlochviadukt (93 cm Länge) aus Sperrholz mit auf Gipsabrieb eingeritzten Steinen, eine Strassen-Holzbrücke (33 cm lang) mit einem Geländer aus Glacé-Hölzchen und Fournier-Resten fürs Schindeldach. Die eigentliche «Lütisburg» der Grafen von Toggenburg wurde vor einigen Jahrhunderten schon zerstört, doch ein Historiker im Kanton St. Gallen konnte mir zu ihr einige Angaben machen. So entstand eine Burg mit angebautem Restaurant. Weitere Bauprojekte auf der Anlage sind ein Postgebäude, ein Bauernhaus (samt Schweinestall, Holzschopf und Bienenhaus, nach einem Vorbild in Witt-

nau/AG), das Patrizierhaus Moschini-Bezola in Russo/TI (Onsernonetal, nach Fotos nachgebaut), das Wärterhaus 23a an der Gotthardstrecke in Wassen (von mir während 30 Jahren als Ferienhaus gemietet), die Kapelle St. Josef im nahe gelegenen Wassener Dorfteil Wättingen sowie ein Spycher der Landwirtschaftlichen Schule Liebegg bei Gränichen. Abgerundet wird das Meisnerberger Gebäudeinventar mit einem zweistöckigen Lokdepot mit Kohlebeladungsmöglichkeit vor dem Schuppen sowie einem Rebhäuschen auf dem Berg, umrahmt von selbstgemachten 95 Rebstöcken, von welchen schon einige Male die Trauben für den Lütisburger-Blauburgunder gelesen werden konnten.

An der Ausstellung im Mai 2007 wurde dann die Anlage im Cateringraum präsentiert. Die Besucher hatten Gelegenheit, gemütlich einen Kaffee zu trinken und dem Bahnbetrieb zuzuschauen, der mit einigen Tonbandaufnahmen von Dampflokgeräuschen und Stationsglocken untermalt war.

Beim Anlagebau und der Ausschmückung habe ich viele Dinge aus der Natur (Moos, getrocknete Baumrinden in einem alten Mixer gemahlen) verwendet. Hinzu kamen noch Bauernmalereifarbe und diverse Streupulver, gesiebtes Steinmaterial für den Bahnschotter. Ladegüter für den Güterschuppen und die offenen Kleingüterwagen entstanden ebenfalls während vergnüglichen Bastelstunden.

Der Betrieb erfolgt mit Magic-Train-Fahrzeugen von Fleischmann auf Peco-Schienen und -Weichen (Typ Feldbahn) und auch der WESA Trafo aus dem Anlagebau von 1965 kam wieder zu neuen Aufgaben. Ein Stellpult für die Ausweich- und Abstellgeleise schliesst die Elektroausrüstung der Anlage ab.

Die Wagen wurden mit gelber Farbe lackiert und beschriftet. Hinzu kamen noch eigene Lokbauten wie zum Beispiel eine Kastendampflok vom Typ Chiemseebahn oder ein Dieseltriebwagen Cm2/3 vom Typ Sachsen. Ein Freund in Frankfurt am Main besorgte mir Schmalspur-Untergestelle, auf welchen einige Güterwagen sowie ein Postwagen im Eigenbau entstanden.



Auch ein Dieseltriebwagen Cm 2/3 gehört zum Fuhrpark der MBB. Er holt gerade eine Ladung Kohle sowie das Toggenburger Sömmerungsvieh ab.



Die MBB-Direktion ist stolz auf ihr Unternehmen. Das goldene Emblem zeugt davon.



Das Andreaskreuz steht immer noch schief. Was soll's? Kein einziges Unglück ist hier passiert! Aber viel Glück!

Zukunft der Modellbahn?

Das digitale Zeitalter und der Computer haben natürlich auch vor der Modelleisenbahn nicht Halt gemacht. So sehen wir schon viele Junge, die mit ihrem eigenen Führerstand auf dem Handy mit der Modelleisenbahn beschäftigt sind. Stirbt deswegen die Modelleisenbahn? Nein, ich denke auf keinen Fall. Im Gegenteil, die verschiedensten Möglichkeiten der elektronischen Welt vermögen diesem schönen Hobby neuen Auftrieb zu verleihen. Entscheidend ist eben nicht, wie und mit welchen Mitteln man sich mit der Modellbahn beschäftigt, sondern vielmehr, ob man dies mit echter Freude und Begeisterung tut. So, wie ich es jahrzehntelang auch getan habe.

Begeisterungsfähigkeit als Lebenskraft

Soweit also die Ausführungen von Hans-Ruedi Lüthy, den ich schon seit Jahrzehnten kenne, dessen Sohn zu mir in die Schule kam, dessen Eisenbahn-Begeisterung manchmal auch belächelt wurde. Er ist sich und seiner Liebe zur Bahn die ganze Zeit treu geblieben. Bei der Vorführung der Meinisberg-Bahn anlässlich des Fototermins besteht er darauf, dabei eine alte Uniform anziehen zu dürfen. «Ich fühle mich sawohl und es sieht doch einfach gut aus!» meint er und strahlt begeistert in die Kamera. Im Wissen, dass er sich jeweils freut, bei seinen mehrmals wöchentlich stattfindenden Spitalaufenthalten die LOKI zu lesen, fällt mir dazu absolut kein Gegenargument ein! ○



Irrtum ausgeschlossen! Die Eisenbahn schenkt Hans-Ruedi Lüthy Lebensfreude und Lebenskraft.

Die Eb 2/4 Lokomotiven der Jura–Simplonbahn und ihrer Vorgänger (Teil 2)

H0-Modelle aus Spiez

Nachdem unser Dampfspezialist in der letzten Ausgabe die schweizerischen American-Lokomotiven etwas beleuchtet und die Entstehungsgeschichte dieser Maschinen aufgerollt hat, sollen nun die H0-Exemplare aus dem Modellbahn-Atelier H-R-F gewissermassen als modellgewordene Eisenbahngeschichte vorgestellt werden.



Eine solche Szene könnte sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts im Emmental oder im Entlebuch abgespielt haben.

Von Heinz Rihs

Es ist mich und für alle Freunde und Sammler extraordinärer Modelle aus der frühen Dampfzeit Epoche I erfreulich, dass Hansruedi und Elisabeth Fricker vom Modellbahn-Ateliers H-R-F in Spiez bis heute dieses Segment immer wieder mit Modellen abdecken und wir gratulieren zu den neuen vorzüglichen Modellen der Eb 2/4 der Jura–Simplonbahn und ihrer Vorgänger, der Jura–Bern–Luzernbahn.

Grund und Auslöser für das Auflegen dieser Gattung als Modelle in H0 war sicher unter anderem der Umstand, dass immer noch eine Originallokomotive im Eigentum von SBB Historic ist und wie wir dies noch aufzeigen werden, fahrfähig in Balsthal liebevoll unterhalten und bei Gelegenheiten auch ausgefahren wird. Dass die Maschinen auch von der Form und der Achsfolge her in ihrer Zeit architektonisch schöne und fort-

schrittliche Entwürfe waren, kann mit gutem Grund vertreten werden.

Die vier Modellvarianten

Das Modellbahn-Atelier H-R-F hat vier verschiedene Versionen dieser Lokomotivgattung der Bauart Eb 2/4 der Jura–Bern–Luzernbahn und der Jura–Simplonbahn nachgebildet. Die Modelle sind in einen klaren Zeitabschnitt hineingestellt und mit dem

entsprechenden Aussehen und den aufwendig recherchierten Details ausgeführt. Folgende Varianten sind im Programm:

- **Maschinen Jura-Simplonbahn**

Bei diesem JS-Typ handelt es sich um Lokomotiven mit hinten geschlossenem Führerhaus. Zwei Modellausführungen werden dabei angeboten: Unter der Katalognummer 1609-2 die JS Nr. 35 und unter Nummer 1609-1 im Aussehen nach der Verstaatlichung, SBB Eb 2/4 Nr. 5469 (ex JS Nr. 35)

- **Maschinen Jura-Bern-Luzernbahn**

Dieser J.B.L.-Typ hat ein hinten offenes Führerhaus. Das Spiezer Atelier hat auch von diesem Vorbild zwei verschiedene Modellumsetzungen realisiert: Bereits im Erscheinungsbild der Schweizerischen Bundesbahnen gibt es die einstige J.B.L. Nr. 20 als SBB Eb 2/4 Nr. 5454 (Katalognummer 1609-3, für die Privatbahnen-Liebhaber ist unter der Num-

mer 1609-4 das Modell der J.B.L. Eb 2/4 Nr. 24 gedacht.

Die Ausführung der Modelle von H-R-F

Sie vermag wie gewohnt auch höchsten Ansprüchen zu genügen. Besitzer von Handarbeitsmodellen aus Spiez wissen es zu schätzen, dass dies sowohl für die äusseren wie auch inneren Werte zutrifft. Die Modelle sind aus Messing gefertigt, von Hand zusammgebaut und lackiert. Eine vom betreffenden Typ abhängige, fein detaillierte Führerstandeinrichtung gehört ebenso dazu wie die fahrrichtungsabhängige Laternenbeleuchtung 3/1. Die Rauchkammertür kann geöffnet werden.

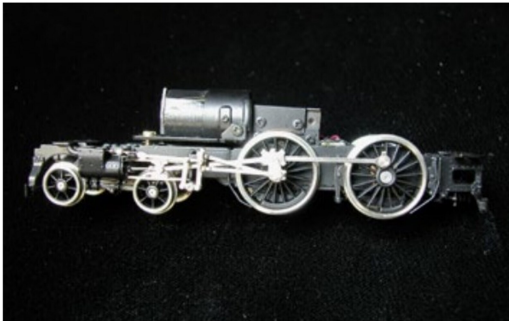
Alle vier Varianten wiegen etwa 140 Gramm und sind konsequent im Massstab 1:87 für 16,5 mm Spurweite umgesetzt. Die Radsätze entsprechen der Norm NMRA RP 25, die Radbreite beträgt 2.4 mm.

Elektrisch sind die Fahrzeuge für einen Betrieb mit 0-12 Volt Gleichspannung ausgelegt. Das Lichtkontrollmodul für den ana-

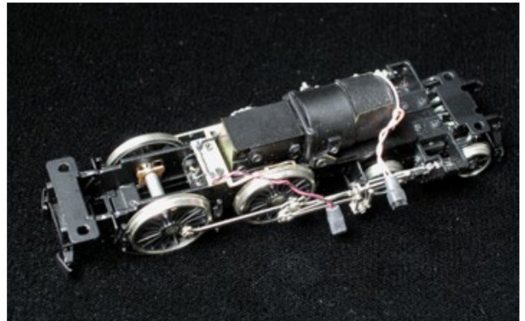
logen Betrieb ist in eine NEM 652-Digital-schnittstelle eingesteckt und kann für Digitalbetrieb durch einen Decoder ersetzt werden. Dabei sind Stirn- und Konstantlampen an separaten Buchsen angeschlossen. Zu beachten ist dabei, dass bei Decodern an die Ausgänge für die Beleuchtung von 12 Volt Vorwiderstände eingebaut werden müssen, da die eingebauten Glühlampen nur für eine Spannung von 1,5 Volt (18 mA) ausgelegt sind.

Der Antrieb erfolgt mit einem Faulhaber-motor (1319) und treibt die beiden Triebachsen über die Kuppelstangen an. Der zu durchlaufende Kurvenradius beträgt im Minimum zirka 50 cm.

Die Modelle sind mit Nachbildungen der originalen Hakenkupplungen ausgerüstet. Für den Betriebseinsatz auf der Anlage liegt zusätzlich eine einfache Modell-Hakenkupplung für Bügelkupplungen zum Austausch bei. Als Option können auch die bei vielen Modellbahnern beliebten Kadee-Kupplungen geliefert werden.



Das Fahrgestell mit dem Antrieb von der Seite und ...



... mit den elektrischen Anschlüssen von oben betrachtet.



Die Ansicht von unten zeigt, dass bei diesem Loktyp ...



... der Aufbau quasi auf einer Bodenplatte ruht.

Fotos: Hansruedi Fricker

JS Nr. 35

H-R-F hatte mit der Katalognummer 1609-2 bewusst keine Nachbildung in einer der zwei Versionen der historischen Loks geplant, sondern sie genau als Nr. 35, jedoch innerhalb der Betriebsperiode bei der JS von 1891 bis 1903 zum Vorbild genommen. Anschliessend gelangte diese Maschine dann in den Bestand SBB (siehe Kat. Nr. 1609-1). Die JS Nr. 35 entspricht jedoch trotzdem weitestgehend der durch die Balsthaler Dampfgruppe restaurierten Lokomotive.

Die Maschine 34 aus der gleichen Lieferung wie unser Vorbild mit Betriebsnummer 35.



Bewusst wurde die Lok Nr. 35 ...



... als Vorbild gewählt und nicht ...



... eine der beiden möglichen Versionen ...



... der heutigen Museumslokomotive.



SBB Nr. 5469

Auch diese Version entspricht bezüglich des Vorbildes der Lok, als sie noch im Betrieb der SBB war bis zu ihrer Ausrangierung 1947. Gegenüber der ersten Restaurierung der historischen Lok von 1971–73 unter der SBB Nummer hatte sie keine roten Zierlinien. Diese trug sie nämlich von Anfang an mit hoher Wahrscheinlichkeit nie.

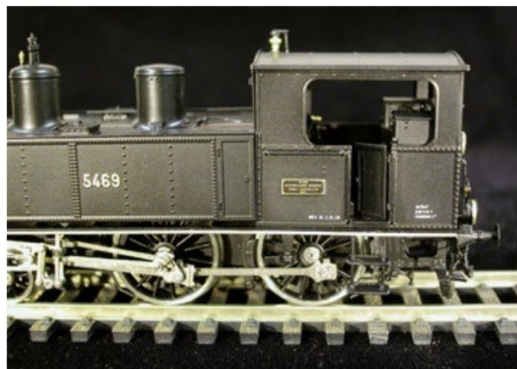
Kurz vor ihrer Einmottung in Vallorbe, fotografiert in Nyon.



Gegenüber der ersten ...



... Restaurierungsvariante von 1973 ...



... weist diese Modellausführung ...



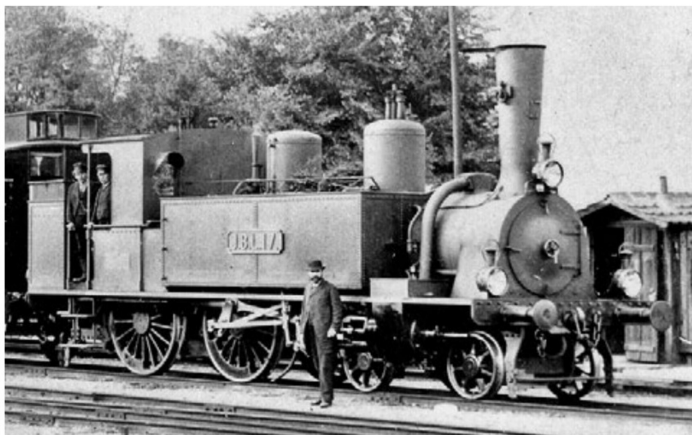
... keine roten Zierlinien auf

Fotos: VHS (2), Hansruedi Frickler (8)

J.B.L. Nr. 24

Diese dritte Modellvariante wiedergibt die fabrikneue Maschine aus dem Jahre 1881. Die Nummer 24 zeigt die charakteristisch sehr tief ausgeschnittene Führerhausseitenwand. Daneben kommen die roten Zierlinien in exklusiver, feinsten Art zur Geltung. Auf der Grundlage des originalen handschriftlichen Vertrags mit Esslingen sowie des Werkbildes hatte diese Ausführung die roten Zierlinien. Die Werkzeugkisten wurden durch die Bahngesellschaft nach Anlieferung aufgesetzt.

3. Lieferung aus Esslingen:
Hier die J.B.L. Nr. 17 im Zustand vor 1890.



Die im handschriftlichen Vertrag und ...



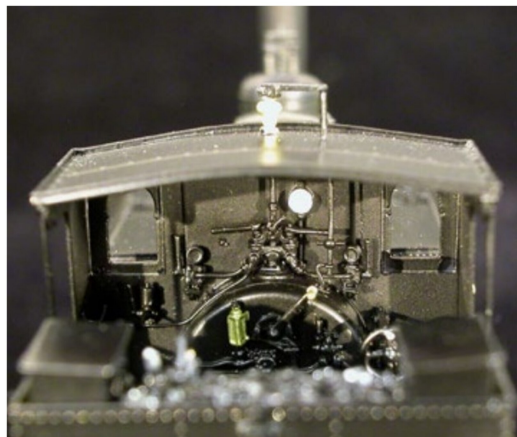
... im Esslinger Werkbild ...



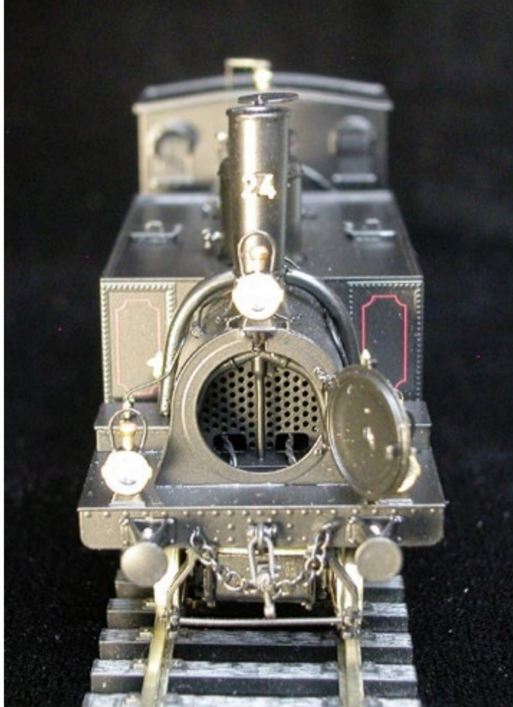
... festgehaltenen Zierlinien ...



... machen diese ...



... fein detaillierte Modellvariante ...



... des Modellbahn-Ateliers H-R-F zu ...



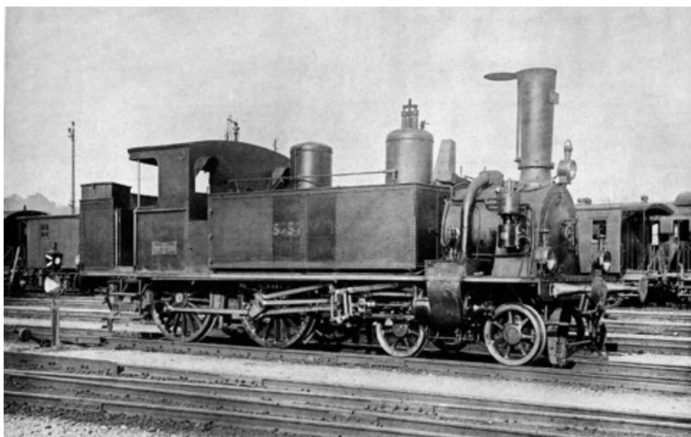
... einem wahren Bijou eines historischen Lokmodells.

Fotos: VHS, Hansruedi Fricker (7)

SBB Nr. 5454

Der Typ J.B.L. wird in einer späteren Zeit als SBB-Maschine mit der nachträglich erhöhten Brüstung bei der Türe der Führerhausseitenwand als weitere Variante aufgelegt. Das Vorbild dieser vierten Modellvariante stellt also die Maschine in vollem Betriebsgewand dar, bis sie 1925 ausrangiert wurde. Sie gehört zu denen, die dem Kreis II zugeteilt waren.

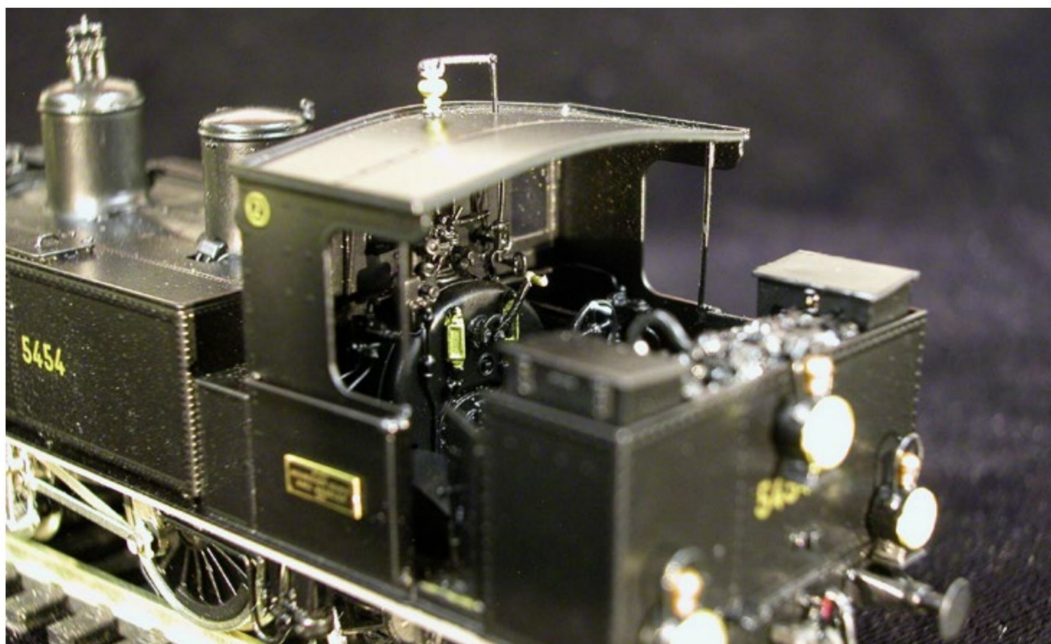
Ex J.B.L. Nr. 20 aus Esslingen, nun als Nr. 5454 im SBB-Erscheinungsbild nach 1903.



Dieses Modell aus Spiez dokumentiert ...



... den J.B.L.-Typ der 3. Lieferung ...



... im späteren SBB-Erscheinungsbild nach 1903.



Ed 3/4 Nr. 1 der jurassischen Bahngesellschaft Régional Saignelégier–Glovelier RSG.



Stolz posiert hier STB Ed 3/4 Nr. 14 im Bahnhof Hochdorf im luzernischen Seetal.



Historische Lok 51 der Dampfbahn Bern, ex Bern–Schwarzenburg-Bahn.

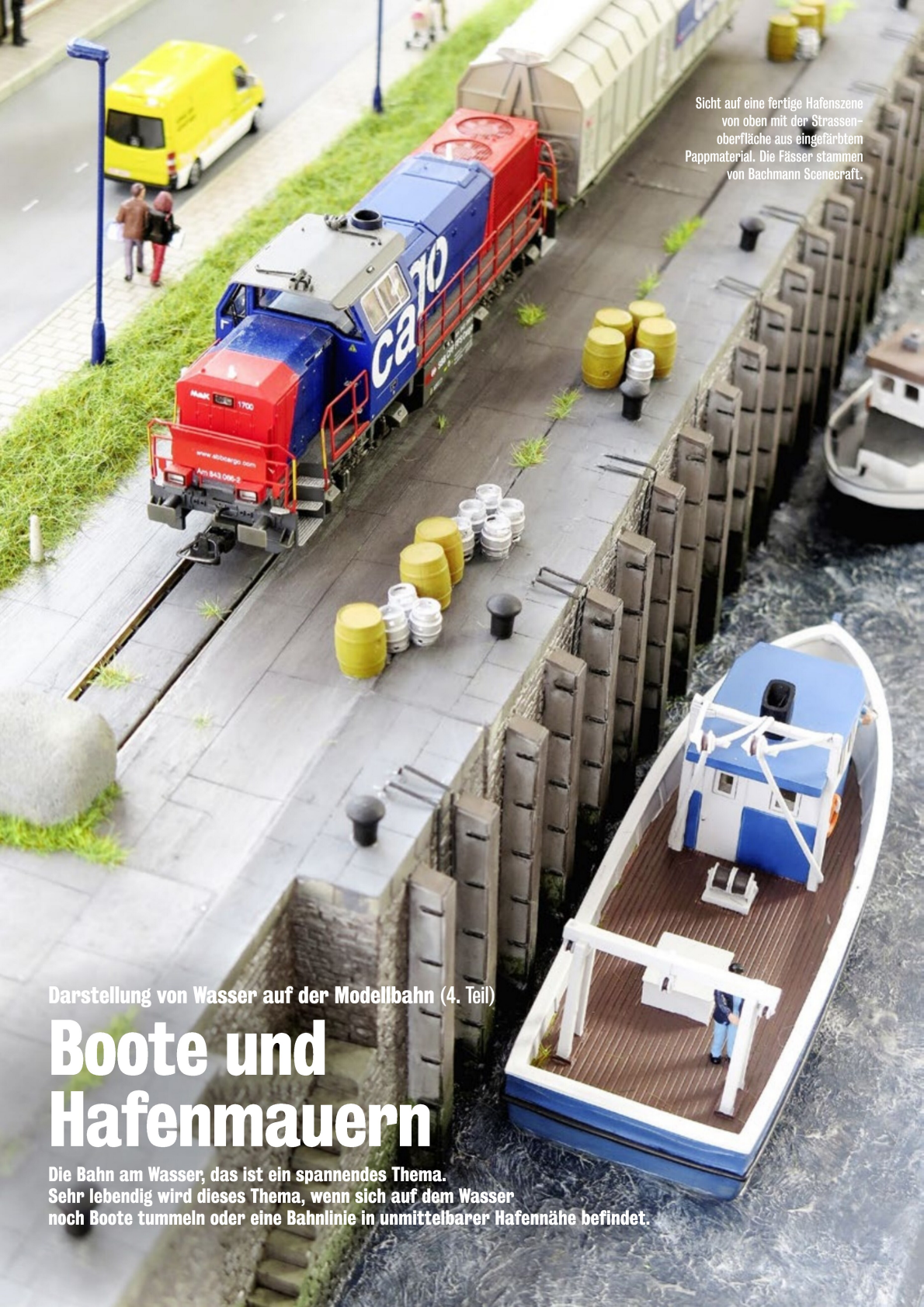


Rollout am 2. April 2016 in Uster: Nr. 2 des DVZO vor Hugo Wengers Kamera.

Fotos: VHS (3), Hr. Fricker (3), H. Rills, H. Wenger

Modellblick in die Zukunft

Den Freunden von Eisenbahnmodellen aus der Dampflokezeit kann an dieser Stelle mitgeteilt werden, dass das Modellbahn-Atelier H-R-F für die Zukunft verschiedene Ausführungen der nach der Jahrhundertwende sehr verbreiteten Privatbahnlokomotive Ed 3/4 vorsieht. So sind Modelle geplant in der Ausführung der Bern–Schwarzenburg-Bahn B.S.B., der Seetalbahn STB, des Régional Saignelégier–Glovelier RSG sowie die historische Lokomotive Nr. 51 der Dampfbahn Bern sowie die historische Nr. 2 des Dampfbahnvereins Zürcher Oberland in Bauma im neuen Outfit. Man kann sich also auf fünf verschiedene Versionen einer Dampfloke aus der Schweizer Eisenbahngeschichte freuen, die mit den hier vorgestellten Modellen der Eb 2/4 gewissermassen verwandt sind. Einige Aufnahmen der entsprechenden Vorbilder sollen hier als Appetitanreger dienen.



Sicht auf eine fertige Hafenszene von oben mit der Strassenoberfläche aus eingefärbtem Pappmaterial. Die Fässer stammen von Bachmann Scenecraft.

Darstellung von Wasser auf der Modellbahn (4. Teil)

Boote und Hafenmauern

Die Bahn am Wasser, das ist ein spannendes Thema. Sehr lebendig wird dieses Thema, wenn sich auf dem Wasser noch Boote tummeln oder eine Bahnlinie in unmittelbarer Hafennähe befindet.



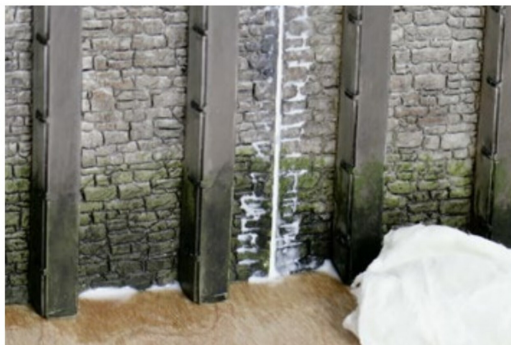
Die verschiedenen Teile von Bachmann Scenecraft für die Darstellung von Hafenmauern.



Diese Mauerteile werden komplett mit montierten Details und einer Grundlackierung geliefert.



Die Mauerteile wurden auf eine Sperrholzplatte fixiert, hier zum Grösstentest mit einem kleinen Fischerboot.



Der schmale Spalt zwischen den Mauern wurde mit Klebstoff aufgefüllt und anschliessend eingefärbt.

Von Peter Marriott (Originaltext in Englisch)

Szenarien mit künstlich dargestelltem Wasser sind regelmässig auf Anlagen ein Hingucker, egal ob es sich um einen Bach im Gebirge oder einen Flusslauf oder einen See, eventuell sogar mit einem Hafen mit Booten, handelt. Einen Anschluss ans weite Meer gibt es in der Schweiz lediglich in und um Basel am Rhein anzutreffen, dort dafür mit Umladestationen von Schiffen auf die Bahn und umgekehrt, umso mehr. Auf Modellanlagen müssen es nicht unbedingt grosse Lastschiffe sein, die in einem Hafen dargestellt werden, es reichen für eine attraktive Wasserszene auch klei-

nere Boote. Wie wir Hafenmauern und Boote aus handelsüblichen Materialien und Bauteilen zusammenstellen können, zeigen wir hier in der Folge. Bachmann, Scenecraft und andere Hersteller bieten uns Produkte für Hafenszenen und Schiffe an.

Hafenmauern

Verschiedene Hersteller führen in ihren Sortimenten Teile für Hafenmauern, so auch etwa Faller mit Kaimauern und oberen Abschlussteilen, die mit Kunststoffkleber zusammengefügt werden können. Die Mauerteile können auf die gewünschte

Höhe geschnitten werden. Zudem weisen die Mauerteile eine realistische Farbgebung auf. Das Material enthält auch Poller, die oben in die Löcher der Abschlussteile gesetzt werden können, sowie Reifen, die entlang der Kaimauer aufgehängt werden können.

Auhagen, Heki, Redutex, Wills und andere Anbieter stellen Strukturteile her, die zu Kaimauern zusammengefügt werden können. Hafenmauern können sogar von Scalescenes aus dem Internet heruntergeladen werden und mit dem Drucker zu Hause ausgedruckt werden (www.scalescenes.com).



Eine BLS Last Mile-Lokomotive von Piko in H0 vorbildrichtig ohne Fahrleitung in einer Hafenszenerie.



Die Am 843 mit einem Wagen von SBB Cargo ist hier unterwegs.



Die BLS 187 002 von Piko ist hier am Prellbock abgestellt.

Boote

Kibri stellt verschiedene kleine Schiffe aus Kunststoff in Bausatzform her, ebenso Artitec aus den Niederlanden vertreibt hervorragende Kits von Bauwerken im Zusammenhang mit Wasserszenen für H0 und N.

Aus den USA stammen weitere Schiffsbausätze von diversen Herstellern, so auch Frenchman Model Boat Works, Sea Port Model Works und Walthers.

NOCH stellt verschiedene Boote für die Spuren N und H0 her. Auch in N gibt es ein

Fischerboot, eine Fischerfamilie und sogar Kanus. Für H0 gibt es im Set zwei Kajaks und ein Fischerboot. Die Kajaks sind sehr schön dargestellt, die Figuren mit Rudern in zwei verschiedenen Positionen. Das Fischerboot von Bachmann Scenecraft wurde fertig bemalt vorgestellt und misst 15,5 cm in der Länge mit einem vollen Rumpf, der jedoch für ein Wasserlinienschiff entfernt werden kann.

Die Auswahl an Figuren, um eine Wasserszene darzustellen, ist sehr gross. NOCH

zum Beispiel bietet für H0 Windsurfer, Angler, Ruder- und Segelboote an. Langley Models, ein Britischer Hersteller, ist auch spezialisiert für Szenen am Wasser mit Pollern, Ringen, Holzpfosten und eine ganze Fülle von Booten und Schiffen vom Ruderboot bis zum Dampfboot. Langley vertreibt auch Figuren aus Weissmetall. Man beachte dazu: www.langleymodels.co.uk.

Hintergründe für Hafenszenen werden auch von verschiedenen Herstellern angeboten, so auch von JOWI oder Peco.



Die Schienen wurden auf der Mauer mit 2 mm Kartonmaterial eingemauert.



Mit Acrylfarben wurde die Strassenoberfläche farblich behandelt.



Der Prellbock wurde aus Hartschaumaterial geschnitten und aufgeklebt.



Die fertigen Mauerteile mit den eingeklebten Pollern auf der oberen Seite.



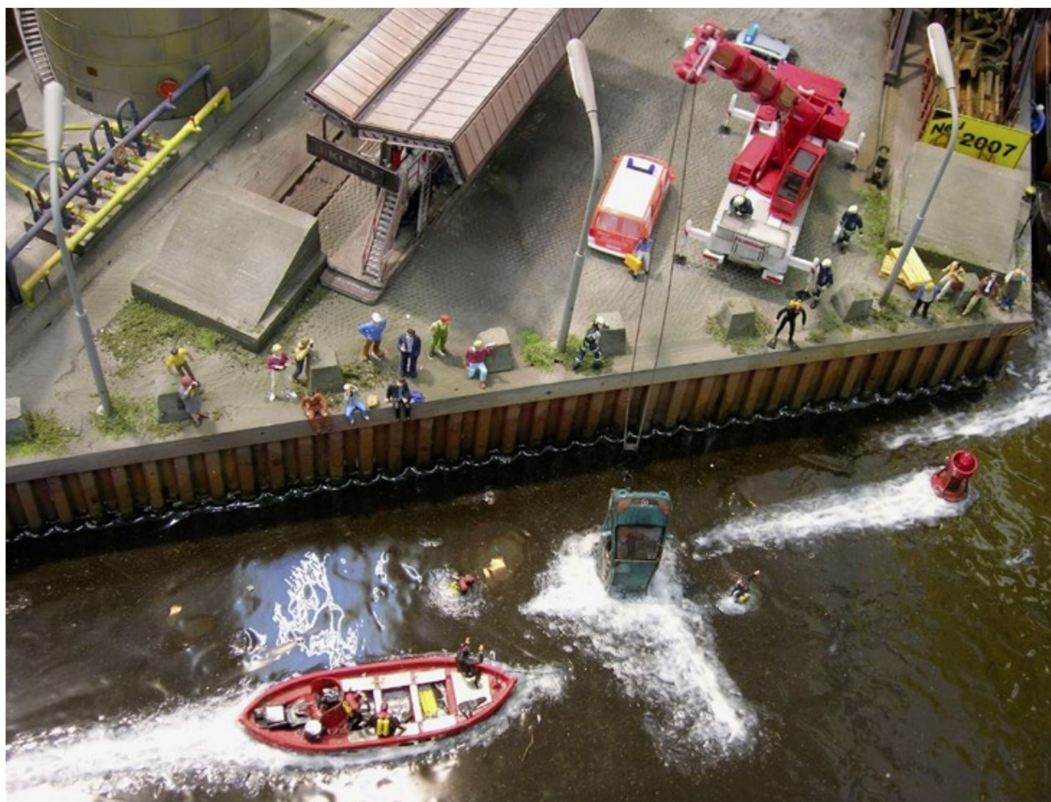
In den Ritzen wurden Gras-imitationen gesetzt.



Wellendarstellung auf der Wasseroberfläche mit Faller Wassereffekten.



Ansicht nach dem Bestücken der Szenerie mit Details.



Szene am Wasser in Nürnberg 2007 am Stand von Ladeglüter Bauer.



Eine Umschlagstelle von Containern, gesehen an der Nürnberger Messe 2007.



Nicht nur grosse Schiffe ... auch dieser Kajakfahrer macht hier eine gute Figur.

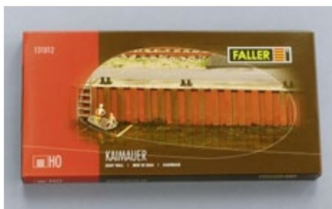
Bachmann Scenecraft Wände

Von Bachmann Scenecraft stammen verschiedene Hafenmauerelemente mit geraden Elementen, Eckteilen, Teilen mit Treppen und Fischernetzhaltern. Die Teile für die Hafenmauern sind versehen mit Metallleitern und beiliegenden Pollern für die Schiffsverzurrungen, die oben auf die Mauerteile geklebt werden können. Die geraden Teile sind 14,5 cm lang und 8 cm hoch, die Stufenteile sind 11 cm lang. Zwei Eckteile werden verkauft in einer Packung und sind so gestaltet, dass sie in beiden Richtungen eingesetzt werden können.

Alle diese Mauerteile sind bereits verwittert mit dem bekannten Grüneffekt mit Algenbewuchs im unteren Teil. Das hier vorgestellte Diorama wurde in etwa 25 Stunden hergestellt, verteilt auf drei Wochen.



Aus einem Kit von Faller entstand diese Szene einer Hafenmauer.



Eine Kai-Mauer von Faller.



Detail der Kaimauer von Faller, richtig verwittert.



Eine Lastschiffszene von Faller mit richtig verwitterten Mauerteilen.



Der Bausatzinhalt wird grau geliefert, die Details in einem kleinen Plastikbeutel.



Ansicht des fertigen Bootes nach etwa drei Stunden Arbeit.

Bau von Modellbooten

Wir betrachten zuerst den Zusammenbau eines Bausatzes für ein Boot aus Resinteilen. Frenchman River Model Works aus den USA bieten Schiffsmodellbausätze in H0, S und O an. Die Bausätze enthalten Teile aus Resinguss mit verschiedenen bereits gegossenen Details am richtigen Ort.

Ich baute aus einem Grundbausatz ein 45-Fuss-Boot, einen Hafenkahn mit einem Rumpf aus zwei Teilen, einem Aufbau mit Kabine, Seilen, einem gegossenen Anker, Kettenteilen, Beleuchtungsteilen aus eingefärbtem Kunststoff, einem aus Metall gegossenen Mast und 10 aus Weissmetall

gegossenen Reifen als Stossfänger. Der ganze Bausatz ergibt ein Schiff von 17 cm Länge. Mitgeliefert wird eine achtseitige Bauanleitung, und die Schachtel enthält ein Farbbild des fertig zusammengebauten Modells als Vorlage für die Farbgebung. Nach dem Studium der Bauanleitung begann ich mit dem Säubern der Kanten etwa im Bereich der Fenster des Aufbaus. Dann wurden die Teile mit Seifenwasser gründlich gereinigt. Der Rumpf wurde schwarz eingefärbt, die Kabine weiss, das Deck dunkelgrau und der Schornstein rot mit den typischen Farben für ein derartiges Boot. Ich brachte zwei dünne Schichten mit Ac-

rylfarben auf und fügte die Teile zusammen. Nach dieser Arbeit färbte ich die Details mit anderen Farben mit einem feinen Pinsel ein. Zum Schluss wurden der Anker, und die Ketten im Bug mit Klebstoff befestigt. Die Lichter wurden am Mast befestigt, ebenso die Seile.

Bau und Farbgebung dauerten etwa drei Stunden. Für weitere Informationen beachte man die Webseite www.frenchmanriver.com.

Schiff aus Kibri Plastik-Bausatz

Die Bausätze von Schiffen aus dem Kibri-Sortiment bestehen aus Kunststoff. Das von mir gebaute Schiff war ein Feuerlöschboot,



Das Bild auf der Schachtel des Kibri-Bausatzes zeigt das Feuerlöschboot, wie es aussieht, wenn es nach den Plänen zusammengesetzt wird.



Bei weitem nicht alle Teile werden zum Bau benötigt, die restlichen Teile kann man für die Detaillierung anderer Modelle aufheben.

aber ich beschloss, daraus ein Boot zu bauen, das man eher in Hafenszenen antreffen kann. Die Bausätze werden mit einer Bauanleitung geliefert, die Schachtel enthält ein Farbbild des fertig zusammengebauten Modells. Das fertige Boot misst 13,5 cm in der Länge.

Ich schnitt alle überflüssigen gespritzten Kunststoffteile weg und reinigte den Rumpf, die Kabine und andere Teile in Seifenwasser. Dann setzte ich provisorisch die wichtigsten unbemalten Teile zusammen, um mir ein Bild zu machen, wie das Schiff aussehen könnte, das ich mir vorstellte.

Dann wurde der Rumpf eingefärbt mit Tamiya Abklebeband, weil ein Teil schwarz, der andere weiss werden sollte. Die Kabine wurde weiss, der Boden braun. Die Fensterscheiben wurden eingesetzt, ebenso die Handläufe, die Masten und andere Details. Für den Zusammenbau erforderte es einen Zeitaufwand von etwa drei Stunden ohne die Trocknungszeit der Farben.

Der Bausatz trägt die Nummer 9154. Man beachte auch www.kibri.de.



Die provisorische Zusammenstellung zeigt, dass der Rumpf und das Kabinendach rot eingefärbt sind.



Der Rumpf wurde mit Acrylfarben eingefärbt. Die Farbtrennkante mit Klebeband abgedeckt.



Das Kabinendach erhielt eine Einfärbung in Braun, was das Schiff bereits ganz anderes ausschauen lässt.



Ein Rettungsboot und andere Details wurden angebracht.



Frisch aus der Schachtel präsentiert sich das Bachmann-Produkt als sauberes Fischerboot.



Der erste Schritt der Superung war die schwarze Farbe im oberen Teil des Rumpfes.



Überschüssige Kunststoffteile aus meiner Bastelbox für noch mehr Details.



UHU Holzleim eignete sich gut für die Anbringung der Zusatztteile.



Mit einem kleinen Bohrer wurde ein Loch ins Dach gebohrt für die Anbringung eines Zusatzmastes.



Name und Schiffsnummer wurden aus dem PC und dem Printer erzeugt.



Die Nummer wurde vorne auf den Rumpf des Schiffes geklebt.



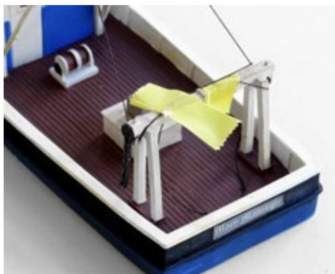
Mit Humbrol Maskol wurden Teile abgedeckt für die Anbringung des Mattlackes.



Recherche von ähnlichen Booten zur Anregung der Gestaltung.



Zusätzliche Details wurden angebracht, was eine persönliche Note des Schiffes ergab.



Sicherung des Fadens mit Klebeband bis der Klebstoff ausgehärtet war.



Das ganze Boot wurde verwittert, Rost ist auf Schiffen allgegenwärtig!



Das fast fertige Schiff mit der Takelage und Seilen auf dem Kabinendach.



Das nun komplette verbesserte Schiff.



Vergleich von vorher und nachher.



Zusätzliche Details und leichtes Verwittern bringen die persönliche Note.

Verbesserungen an einem fertigen Modell

Das Fischerboot von Bachmann Scenecraft wird fertig eingefärbt geliefert und misst 15,5 cm in der Länge mit einem ganzen Rumpf, der jedoch für die Darstellung eines Wasserlinienbootes geteilt werden kann, wie unsere Bilder das Schiff zeigen. Das Modell ist schön zusammengebaut, aber es

ruft buchstäblich nach Verwitterung und der Anbringung von zusätzlichen Details.

Um zu mehr Ideen zu kommen, nahm ich mir kurze Zeit, im Internet nach Lösungen zu kommen. Ich kam auf verschiedene Bilder, die mir das eine oder andere einfällen liessen. Ich entschied, den einen Teil des Rumpfes schwarz zu lassen, den anderen weiss einzufärben.

Viele der gefundenen Details konnte ich meiner Bastelschachtel entnehmen mit überschüssigen Teilen von früheren Bausätzen. Das ganze Schiff wurde verwittert, die ganze Aktion dauerte nur gerade einmal etwa drei Stunden.

Das Modell war ein Bachmann Scenecraft Fischerboot 44-557 und könnte sich auch in die Schweiz «verirrt» haben. ○







Oben: Simon (9 Jahre) fährt am liebsten mit modernen Zügen, die vordere der beiden El 14 des staatlichen schwedischen Güterunternehmens Green Cargo hat er sich selber zusammengespart.

Unten: In einer der offenen Ecken steht der Turmdrehkran von Siku, mit dem die Baustelle bedient werden kann.

Modelleisenbahn mit Kindern

Spielbahn

Richten Computerspiele die etablierten Spielsachen zu Grunde? Die Modelleisenbahn hat bei den Jungen gegenüber Games keine Chance mehr? Man kann es glauben – oder einen Versuch dagegen wagen. Als teuerstes Gut stellt sich weder die Modellbahn selbst, noch der erforderliche Platz heraus, sondern die Zeit, die investiert werden muss. Denn eine Modelleisenbahn lässt sich nicht aus dem Appstore runterladen – ein Erfahrungsbericht ...

... von Daniel Wietlisbach (Text und Fotos)

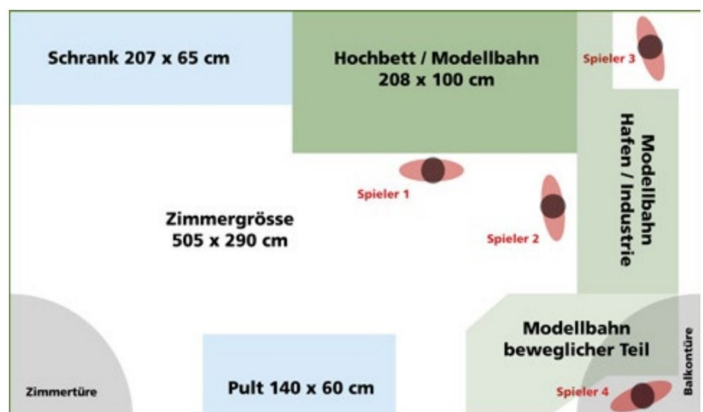
Wer Kinder bekommt, verspürt irgendwann den Wunsch, mit Ihnen das Hobby teilen zu können und man erinnert sich gerne an seine eigene Kindheit, seine eigenen Kindheitsträume – vielleicht von einer Eisenbahn mit ratternden Zügen.

An einem trüben Sonntag sind schnell ein paar Gleise im Wohnzimmer zusammen gesteckt und der Betrieb kann beginnen. Welche Freude für Klein und Gross! Leider muss die ganze Pracht nach einem oder wenigstens mehreren Tagen wieder weggeräumt werden. Bis der Nachwuchs einem wieder in den Ohren liegt «Papi, wann baust Du wieder mal die Eisenbahn auf?». Spätestens beim dritten Aufbau keimt der

Wunsch nach einer ständig betriebsbereiten Modellbahn.

Doch ist das Interesse des Nachwuchses so anhaltend, dass eine längerfristige Besetzung von Wohnraum gerechtfertigt ist? Was, wenn nach drei Tagen das Interesse wieder erlischt, oder zu anderen Spielsachen schweift? Um diese Frage beantworten zu können kann ein Testbetrieb eingerichtet werden, der über längere Zeit stehen bleiben kann. Beispielsweise ein klassisches Oval mit zwei Weichen als Bahnhof auf einem Klapptisch oder allenfalls auf dem Kinderzimmerboden.

Unsere erste Testanlage wurde im Winter auf dem Boden des unbeheizten Bastel-



Die Modelleisenbahn im Kinderzimmer bietet gleichzeitige Beschäftigung für maximal vier Spieler, wobei sich in der Praxis meist zwei zusammenfinden.

raums im Keller aufgebaut. Das Interesse wurde erstmals auf eine Probe gestellt – doch den Kindern war es egal in warmen Kleidern mit der Eisenbahn zu spielen. Sophie war damals acht Jahre und Simon sechs Jahre alt.

Kein Budget ...

Wer denkt bei den heutigen Preisen für eine Lokomotive noch an ein Spielzeug? Einem Familienvater wachsen graue Haare bei der Vorstellung, seine Kinder möchten verständlicherweise mit modernem Rollmaterial spielen, das sie von den Zugfahrten kennen, und nicht mit dem alten Material aus der verstaubten Kiste des Vaters. Auch die Vorstellung, es müsste das aktuelle Gleismaterial und natürlich Digitaltechnik zum Zuge kommen, reisst gedanklich ein Loch ins Familienbudget. Doch waren wir vor vierzig Jahren nicht auch glücklich mit den analog gesteuerten Modellzügen, die über die Blechgleise ratterten?

Erst das Eintauchen in die unendlichen Weiten von ebay, eröffnete uns schliesslich ganz neue Horizonte. Denn dort – und natürlich auf Modellbahnbörsen – kann die alte Technik sehr preiswert erworben werden. Auf eBay finden sich übrigens ganz viele faire Angebote zum «sofort Kaufen», denn das Bieten auf einer Auktion und der damit verbundene Nervenkitzel ist nicht jedermanns Sache. Ein seriöser Verkäufer erreicht eine positive Beurteilung zwischen 99 und 100%, und darauf sollte man unbedingt achten.

Konkret: Die Ausgaben belaufen sich pro Jahr auf ca. 1000 Franken bzw. 80 Franken pro Monat, ohne Rollmaterial, das teilweise vorhanden ist und andernfalls – erspart oder zu Weihnachten gewünscht werden kann.

... und Platz

Das kennen wir bereits, denn die Platzdiskussion ist so alt wie die Modelleisenbahn selbst! Falls die Modellbahnanlage nicht dauerhaft aufgestellt werden soll, gibt es verschiedene Möglichkeiten wie klappbare oder an Seilen aufziehbare Platten. Allerdings erfordern diese vor jedem Spiel ein mehr oder weniger grosser Aufwand zum Einrichten, der gegebenenfalls noch die Hilfe der Eltern erfordert. Wenn immer möglich, sollte eine Modellbahn «Plug and Play» ermöglichen – also Kabel stecken und losfahren!



Gut 14 Quadratmeter misst das Kinderzimmer und ein grosser Teil der Modellbahn steht platzsparend unter dem Hochbett.



Der Anlagenschenkel unter dem Bett im Detail. Ein sauberer Abschluss beruhigt das Zimmer optisch.



Der bewegliche Anlagenschenkel beherbergt lediglich das eine «Ende» des Hundeknochens und ist elektronisch bewusst einfach gehalten um die Anschlüsse nicht zu komplizieren.



Die herausnehmbare Strassenbrücke wurde erst realisiert, nachdem die fehlende Verbindung der beiden Anlagenschenkel bemängelt wurde. Kurz nach Eröffnung war sie bereits das meistbefahrene Strassenstück der Anlage.

In unserem Fall hat sich die Lösung mit dem Hochbett als absolut richtig herausgestellt und sie bewährt sich mittlerweile seit bald zwei Jahren – immerhin zwei Quadratmeter können so doppelt genutzt werden. Als Minimallösung lässt sich auf diesen zwei Quadratmetern bereits richtiger Eisenbahnbetrieb durchführen.

Nach ersten planerischen Skizzen – an den Minimalradius von 36 cm kann man sich noch erinnern, der grössere Kreis benötigt etwa sieben Zentimeter mehr und die längsten Personenwagen aus Blech waren doch 24 cm lang? – stand der Kauf einer alten Gleisplanschablone auf eBay. Natürlich ist es ideal, wenn das vorhandene Gleismaterial aus den erwähnten Kisten verwendet werden kann, doch sollte man sich beim Planen nicht davon einschränken lassen.

Planung

Selbstverständlich sind die Wünsche der Kinder grenzenlos und mit dem auf den ersten Blick kaum passend vorhandenen Raum nicht vereinbar, doch eine Modellbahn für Kinder soll in erster Linie eine Spielbahn werden. Sie fordern Betrieb und keine schlanken Weichen, weite Radien und dergleichen. Die Verabschiedung von solch selbst auferlegten und sicher dem Original entsprechenden Vorgaben habe ich persönlich gar als Befreiung empfunden.

Die Vorgaben der Bauherrschaft umfassen: Tunnel, Brücken, Doppelspur, Bahnhof, See, Bahnübergang, Kreisverkehr und möglichst lange Züge. Dazu kamen noch die eigenen Ideen, denn auch mir sollte das Projekt längerfristig Spass bereiten. Zu gerne erinnerte ich mich an den ferngesteuerten Kran im Märklin-Katalog und deshalb sollte



Die Strassenunterführung musste grösste Baggertransportes ermöglichen und das Gewölbe ist deshalb etwas reichlich dimensioniert.



Hier war einst der mechanische Bahnübergang eingebaut, der jedoch von den Funktionen her nicht genügend vorbildgerecht war.



Details müssen mit Bedacht eingebaut werden. Das Brückengeländer und die Oberleitungsmasten werden erst später dazu kommen.

ein Hafen mit einem oder zwei Kranen Platz finden.

Ohne gestalterische Tricks liess sich das alles nicht unterbringen. Gewählt wurde ein «Hundeknochen» und der Hauptbahnhof ist ein Inselbahnhof; dadurch ist der Kreisverkehr inklusive Bahnhofsgleise gut acht Meter lang und die Endschlaufen verstecken sich in Tunnelröhren. Die «Doppelspur» wird so auf rund fünf Metern vorgegaukelt, was aber bisher niemanden gestört hat. Einen Kreisverkehr erachte ich aus heutiger Sicht als absolute Voraussetzung für anhaltenden Spielspass bei der jungen Generation – die Züge sollen auf ihrer Fahrt aus allen möglichen Winkeln beobachtet werden können. Ein Schattenbahnhof wurde nicht eingeplant, denn zwei Weichen in einem Tunnel sind bereits pannen anfällig genug.

Zu einem möglichst hohen Spielwert gehört auch, dass die Strassen ebenso gewichtet werden, wie die Eisenbahn selbst. Denn mit den vorhandenen Siku-Modellen in 1:87 lässt sich wunderbar spielen. Die ursprüngliche Spielidee war, dass Schüttgut von einem Schiff in die zweiachsigen Selbstentladewagen umgeladen werden und dieses auf der oberen Ebene beim Kieswerk wieder entladen werden kann. Denn da gab es ein wunderbares Bild im Märklin-Katalog von 1975, den ich als Kind in- und auswendig kannte.

Weil ein Schenkel der Modellbahn vor dem Fenster steht, wurde eine Serviceöffnung für die Storenkurbel vorgesehen. Zudem ist der Teil mit der Wendeschleife auf Rollen und beweglich ausgeführt, weil sich dahinter die Balkontüre verbirgt – dieser Teil sollte elektronisch bewusst einfach gehalten werden.

Hafen zum Testen

Der Anlagenteil mit dem Hafen wurde zuerst als Rangier-Testanlage gebaut. Er hat mit den Kranen, dem Schiff und vier Abstellgleisen bereits viel Betrieb zu bieten, und sollte zeigen, ob die Freude an der Spielbahn länger anhält, als bloss die Halbwertszeit eines Computerspiels. Das Resultat war zugegebenermassen ernüchternd, denn die Freude hielt jeweils nicht sehr lange an, weil man die Züge eben nicht fahren lassen und auch keine längeren Kompositionen zusammenstellen konnte. Simons bester Freund, der Nachbarsjunge, war dennoch begeistert und so verbrachten



Bruchgefährdete Teile sind wo möglich nur gesteckt, wie hier das grosse Tankstellenschild. Die kleine Kunststofflampe war geklebt und überlebte eine automobilen Annäherung nicht. Die Telefonzelle steht in einer geschützten Nische.



Diese kleinen Schuppen sind – dem Spieltrieb zuliebe – nicht festgeklebt und stehen alle paar Tage an einem neuen Ort.



Genial kindgerecht ist der «Hin & Weg-Kleber» von Noch. Figuren können immer wieder umplatziert werden und haften an der neuen Stelle wieder.

die zwei jeweils einige Stunden mit dem Spiel im Bastelraum. Um das Rangieren interessanter zu gestalten, wurden sogenannte «Auftragskarten» entworfen. Dabei orientierte ich mich am damals gerade aktuellen Computerspiel «Bausimulator», bei dem der Spieler ebenfalls Aufträge ausführen muss. Die Karten wurden einfach gemischt, was manchmal richtig komplizierte Rangiermanöver erforderte – vielleicht nicht ganz altersgerecht, weil der Erfolg nur mässig war. Weiter machen oder Versuch abbrechen? lautete die Frage, denn die erhoffte Klärung der Interessen stellte sich nicht ein.

Wir wagten es, bestellten das Erweiterungsset, um Simons Bett in ein Hochbett umbauen zu können, und gleichzeitig die Holzleisten für die Rahmenkonstruktion der weiteren Teile der Modelleisenbahn, denn die Bettposten mussten in den Rahmen integriert werden. Ende Oktober 2014 wurden die Bettteile geliefert und das Ziel war



Durch das Guckloch rechts im Bild kann die Einfahrt eines Zuges in den Tunnel von innen verfolgt werden. Es ist nicht nur bei Kindern sehr beliebt.



ein funktionierender Eisenbahnverkehr an Weihnachten. Zwar noch ohne Weichen- und Signalsteuerungen, sollten die Züge ihre ersten Runden drehen können. Das Vorhaben gelang und wurde ein grosser Erfolg. Unkenrufen zum Trotz konkurrenzierte für einmal die Eisenbahn das Computerspiel. Die Nachfrage danach ging etwa um die Hälfte zurück – limitiert war die Zeit damit sowieso, das Spiel mit der Eisenbahn hingegen frei.

Als absolut wichtig erwies sich der Standort im Kinderzimmer – so wird manchmal nach dem Aufstehen erst mal eine Runde mit dem Güterzug gedreht und der Tag beginnt bestens. Und wenn das Aufstehen mal ganz schwierig ist, funktioniert der Runden drehende Zug gar als Wecker.

Kind- und spielgerecht bauen

Gegenüber einer Modellbahn eines Erwachsenen gibt es grundlegende Unterschiede. Natürlich werden die Gleise für einen reibungslosen Verkehr ebenfalls verschraubt, doch beim Landschaftsbau sollte man Flexibilität walten lassen. Und man darf sich vor allem nicht vor einer überladenen Modellbahn scheuen, denn erlaubt ist was gefällt.

Die E18 der norwegischen Staatsbahn NSB durchfährt den Tunnel.

Der ursprünglich «landschaftlich» geplante rechte Anlagenschenkel, beherbergt heute ein Betonwerk in einem ehemaligen Steinbruch, eine Tankstelle sowie eine umfangreiche Baustelle. Um den Bahnübergang zu rechtfertigen gibt es zudem zwei Strassenunterführungen. Damit die Autos und Nutzfahrzeuge von dort zum Hafengelände gelangen, wurde ferner eine grosse Brücke gefordert, die heute den leeren Raum zwischen den beiden Anlagenschenkeln elegant überspannt und das meistbefahrene Strassenstück darstellt.

Ebenfalls beliebt sind Strassenlampen, beleuchtete Gebäude und jede weitere Art von Beleuchtungen. deshalb werden neu aufgestellte Bauten immer sofort mit Leuchtsokeln versehen und verkabelt. Auf unserer Modellbahn herrscht sehr oft Nachtbetrieb bei verdunkeltem Zimmer. Leuchten sind selbstverständlich bruchgefährdet und sollten je nach Alter der Kinder in einem ersten Schritt nur sparsam aufgestellt werden. Beobachtet man den Nachwuchs beim Spiel erkennt man die am wenigsten gefährdeten Stellen schnell.

Auch bei der gesamten Detaillierung einer Spielanlage gilt: weniger ist mehr! Je älter die Kinder werden, desto detaillierter kann gebaut werden. So verzichtet man in der Anfangsphase beispielsweise besser auf Brückengeländer, statt diese täglich neu setzen zu müssen – Randsteine aus Holzprofilen sind fürs Erste Absturzicherung genug. Bruchgefährdete Teile werden nach Möglichkeit nur gesteckt und (noch) nicht verklebt.

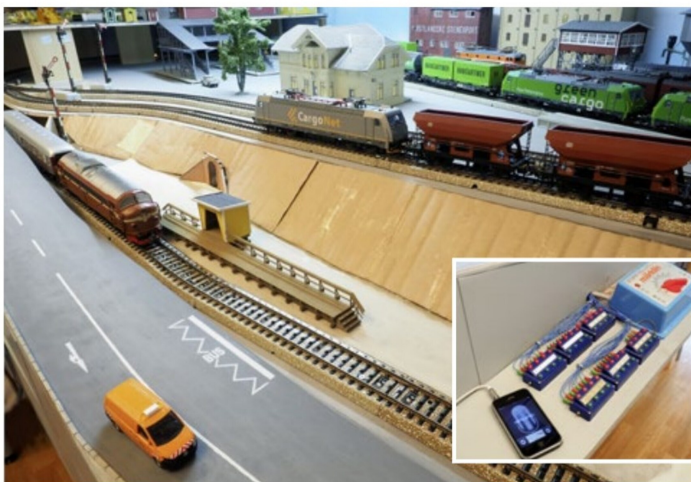
Kleine unbeleuchtete Hütten, Buden oder Gartenhäuschen werden erst gar nicht fixiert, denn die stehen einmal hier und einmal dort, wo sie gerade gefragt sind und passen.

Strassen sollten eher am vorderen und mit kurzen Armen erreichbaren Bereich zu liegen kommen. Strassentafeln, Kandelaber und Bäume im Vordergrund haben keine grossen Überlebenschancen, dafür kann im hinteren, weniger gut zugänglichen Teil der Anlage die Detaillierung bereits etwas weiter voran getrieben werden.

Eine der Tunnelstrecken hat einen zum Anlagenrand hin offenen Servicestollen bekommen. Dieser ermöglicht, die Einfahrt eines Zuges in den Tunnel beobachten zu können und ist einer der – nicht nur bei Kindern – beliebtesten Beobachtungspunkte überhaupt.



Die Strassen haben denselben Stellenwert wie die Eisenbahn und werden reichlich bespielt. Das Bild zeigt auch, warum die Fahrleitung noch länger auf sich warten lassen muss.



Die NOHAB erreicht gerade die Haltestelle am Hafen, die auf einem herausnehmbaren Modul aufgebaut ist. Für den passenden Sound im Bahnhof sorgt das Smartphone und macht die fehlenden Effekte gegenüber einer digitalen Modellbahn teilweise wett.



Wenn der Nachwuchs schläft, können am Küchentisch bequem weitere Arbeiten ausgeführt werden. Momentan etwa Gebäude, ein Schiff, und zwei «Kleindioramen».



Kleine Details wie die Bergsteiger sind ebenfalls sehr beliebt. Der Waldboden harrt hier noch der Bepflanzung.



Die Tankstelle innerhalb der Strassenkurve entstand beispielsweise als Kleindiorama und wurde schliesslich komplett eingesetzt.

Eine der kindgerechtesten Erfindungen ist der «Hin- und Weg-Kleber» von Noch mit dem man Figuren und Tiere festkleben, und später wieder rückstandslos wegnehmen und an einen anderen Ort stellen kann.

Papa darf und soll bauen

An die Sprüche der Besucher muss man sich gewöhnen: «Wer spielt denn am liebsten mit der Modelleisenbahn?» Natürlich alle – was soll daran denn falsch sein? Wichtig ist vor allem, dass die Kinder beim Bau einbezogen werden und ihre Wünsche anbringen können. Unsere Erfahrung hat gezeigt, dass sie nicht zwingend basteln und bauen müssen, um an der Eisenbahn Freude zu haben. Das Giessen von Felsen in Gummiformen hatte sich beispielsweise für Sophie nach zwei Abgüssen bereits ausgereizt, was aber die anhaltende Freude an der eindrücklichen Felswand nicht mindert. Überrascht war ich hingegen von Simons Einsatz beim Bau der Tannen für den Wald, der sich in mehrere kleinere Bastel-einsätze unterteilen liess. Sehr beliebt waren natürlich Bohren und Schrauben beim Rahmenbau und in der Anfangsphase. Auch wenn die Kinder nicht begeisterte Modellbauer sind, mindert das die Freude am Spiel nicht.

Wider den tierischen Ernst

Die Idee, das Anlagenthema in den hohen Norden nach Norwegen und Schweden zu verlegen entstand, als Märklin das Set mit der dreiteiligen Erzlok Dm3 und zwölf Wagen ankündigte, die ich von einer weit zu-

rückliegenden Reise kannte. Weil die Kinder selber Fans von Schweden sind – Pippi Langstrumpf, Astrid Lindgren, Abba, Scania, Volvo –, stiess die Idee auf begeisterte Zustimmung.

Simon nimmt es jedoch bereits sehr ernst mit der Vorbildtreue und störte sich später daran, dass er seine zu Weihnachten geschenkt bekommene SBB Re 460 nicht mehr auf der Anlage einsetzen könne. Dass man dies nicht so eng sehen dürfe beruhigte ihn weit weniger als die Tatsache, dass zwei SBB-Lokomotiven über ein halbes Jahr

lang in Norwegen zu Testzwecken unterwegs waren, und demnach sehr wohl auf die Modellbahn passen. Seither sind wir auf der Suche nach den passenden auffälligen Norrlandpflügen, mit denen die Loks damals ausgerüstet waren, und die leider als Ersatzteile nicht mehr zu bekommen sind.

Dass es der Junge mit der Vorbildtreue zeitweise genauer nimmt als der Vater, zeigte sich auch beim Bahnübergang. Dort war ursprünglich das mechanische Modell eingebaut, bei dem sich die Schranken erst schliessen, wenn der Zug darüber fährt,



Das grosse Felsmassiv mit dem alten Steinbruch ist grösstenteils durch Schnitzen des noch feuchten Gipses entstanden. An diese Methode hätte ich mich früher nie getraut. Erst die Spielbahn, bei der nicht alles perfekt sein muss, hat diese Hemmschwelle herunter gesetzt.

schlimmer noch: sie schliessen sich auch, wenn ein Auto darüber fährt! Nach längeren Diskussionen wurde es schliesslich durch das elektronische Modell mit Schaltgleisen ersetzt.

Weil die Vorbildbahnen nicht gerade vor der Haustüre unterwegs sind, schauen wir uns regelmässig Filme von schwedischen und norwegischen Eisenbahnen auf YouTube an, um den Bezug zur Realität zu schaffen. Dort interessiert uns besonders der Güterverkehr, der sich sehr abwechslungsreich gestaltet, denn die staatlichen Güterverkehrsunternehmen Green Cargo (Schweden) und Cargo Net (Norwegen) setzen ihr Rollmaterial grenzüberschreitend ein, was unserem Anlagenthema sehr entgegen kommt. Zudem sind Lokomotiven des privaten schwedischen Eisenbahnunternehmens Hectorrail mittlerweile sogar im Raum Basel zu beobachten.

Angeregt durch Simons Interesse, fand ich selber gefallen an der modernen Bahn, und er wiederum gestand mir kürzlich, dass er jetzt »die alten Lokomotiven auch cool finde«. So befruchten und erweitern sich unsere gegenseitigen Interessen.

Einige unerfüllte Wünsche bleiben jedoch: Moderne Personenwagen werden nur in massstäblichen Längen angeboten, was auf den alten Gleisen mit den engen Radien der Betriebssicherheit nicht gerade entgegen kommt. Ein Traum bleibt auch der Big Boy – wegen seiner schieren Grösse würde er überall anecken.

Faktor Zeit

Als Teilzeit arbeitender Vater bin ich sicher in einer privilegierten Situation, allerdings gilt auch hier »zuerst die Arbeit und dann das Vergnügen«. Wenn Hausarbeit und Schulaufgaben erledigt sind, dann bleiben manchmal noch eine oder zwei Stunden für den Modellbahnbau. Und weil man beim Basteln so gut »abschalten« kann, wird oftmals nach Feierabend weiter gebaut. Hier zeigt sich dann der vielleicht einzige Nachteil einer Modellbahn im Kinderzimmer, denn an der Anlage direkt kann am Abend nicht gearbeitet werden. Aus diesem Grunde baue ich bestimmte Anlagenteile nach Möglichkeiten als Dioramen am Küchentisch welche nach Fertigstellung eingebaut werden können. Zudem gibt es auch sonst allherhand zu tun abseits der Modellbahn: Häuser bauen, Mauerteile ritzen, Lötarbeiten und vieles mehr.



Ein nicht gestelltes Bild – oder frei nach Herbert Grönemeyers Song Kinder an die Macht: «...sie lieben das Chaos, räumen ab ...»



Ein fertiggestellter Anlagenteil wird jeweils sofort verkabelt, weil es nichts Schöneres gibt als Nachtbetrieb.



Dass die Birnchen oft viel zu hell leuchten stört dabei niemanden – im Gegenteil!



Die «Auftragskarten» machen das Spiel mit der Modelleisenbahn noch spannender.

Faktor Spiel

Bereits bei der Planung wurde die untere Ebene mit Hafen und Industrie als eigenständiger Stromkreis vorgesehen, damit zwei Spielende gleichzeitig beschäftigt sind und keine Langeweile aufkommen wird. Ein weiterer Stromkreis würde die vorgesehene Oberleitung auf der oberen Ebene bilden, allerdings ist noch völlig unklar, wann die Zeit für einen Fahrdracht reif sein wird. Beim momentanen Spiel wäre die Beschä-

digungsgefahr einfach zu gross. So stehen lediglich wenige Oberleitungsmasten an ungefährlichen Stellen und die Fahrleitung liegt vorbereitet und nummeriert in einer Schachtel.

Zu den zwei Fahrebenen haben sich von Anfang an zwei weitere «Spielorte» ergeben, weil sie einfach von den Kindern dazu genutzt werden. Nämlich die beiden Öffnungen an den äussersten Ecken des «U». Aus der Luke zur Bedienung der Storenkurbel kann prima im Industriegebiet mit Lastwagen gespielt werden und bei der Balkontüre lädt die Baustelle mit dem Turmdrehkran von Siku zum Spiel.

So gab es auch schon Situationen mit vier spielenden Kindern, meistens wird aber zu zweit mit der Eisenbahn gespielt – übrigens auch von Mädchen.

Fazit

Eine Modelleisenbahn ist auch heute noch ein attraktives und lehrreiches Spielzeug. Sie lässt sich zudem gut in ein Kinderzimmer integrieren und kostet auch nicht die

Welt, wenn sie nicht über die neusten Gimmicks verfügen muss. «Sound» haben wir übrigens trotzdem: Mit dem Smartphone aufgenommene Bahnhofsgerausche. Die Kinder lernen Geduld, Fingerfertigkeiten, Konzentration und Zusammenhänge erkennen, Geld für etwas Grosses sparen und vieles mehr.

Nachwuchsförderung beginnt bei jedem von uns – und sollte von der Industrie unterstützt werden. Ein tolles Beispiel sind die preiswerten Einstiegsmodelle moderner Lokomotiven von Märklin ...

Bilder vom Bau

Der Bau der «Spielbahn» ist mit zahlreichen Fotos dokumentiert und in einem Album auf der privaten Facebookseite des Autors einsehbar. Das Album ist auf der LOKI-Seite geteilt und kann so von allen LOKI-Fans besucht werden.



Manchmal darf auch der Vater Betrieb machen. Dann bevölkern auch mal weniger kindertaugliche, aber epochegerechte Modellautos die Strassen.



Modell- und Anlagenbau vom Feinsten: Jerry Schulthess und seine H0-Welt (Teil 1)

BLS Nordrampe – Mittwoch, 12. Juni 1963 um 10 Uhr 43

Falls Ihnen dieser Titel irgendwie bekannt vorkommen sollte, dann liegen Sie absolut richtig. In den drei letzten Ausgaben des LOKI-Jahrgangs 2007 stellten wir das Konzept sowie den Start in die ersten Bauphasen dieser, einen Teil der BLS-Nordrampe thematisierenden Anlage vor. Inzwischen ist jedoch – und zum Glück – weder die Welt noch Jerrys Anlagenbau still gestanden.



Von Jerry Schulthess und Bruno Kalberer

Seit dem letzten Beitrag in LOKI 12/2007 sind inzwischen einige Jahre durchs schöne Schweizerland gezogen. Jener Beitrag befasste sich als letzter einer dreiteiligen Serie mit der Planung und dem Bau der elektronischen Steuerung von Jerrys Anlage (Teil 1 beschrieb das Konzept und die Planung des recht komplexen Bauvorhabens, Teil 2 den Gleisbau). Der einstige Softwareentwickler entschloss sich schon früh, die Steuerung seiner geplanten BLS-Anlage selbst zu bauen. Möglicherweise aufgrund der Erkenntnis, dass man die Fehler anderer zwar sofort, leicht und schnell entdeckt, jedoch bei deren Ausmerzung – also dem anspruchsvollen Teil – bei den eigenen die Erfolgsquote höher ist. Interessant ist im Zusammenhang mit Steuerung und Elektronik noch die Erwähnung einer nicht gerade üblichen Vorgehensweise beim Anlagenbau: Jerry Schulthess begann bei seinem ambitionierten H0-Projekt mangels vorhandenem Anlagenraum nicht wie gewohnt mit Unterbau, Schattenbahnhöfen, Trassen- und Gleisbau, sondern er begann vorerst einmal mit der Elektronik.

Seit dieser letzten Berichterstattung ist nun also beinahe ein Jahrzehnt verstrichen und da hat sich natürlich einiges getan. Nach dem aufwändigen Trasse- und Gleisbau, der die ersten Jahre nach seiner Pensionierung im Dezember 2004 dominierte, rückte dann langsam aber sicher immer mehr die Geländegestaltung sowie der Modellbau von Gebäuden, Kunstbauten und sonstigen Einrichtungen in den Fokus. Und – aufgrund des gewählten Vorbildes in Kombination mit der Anlagengrösse – immer wieder Bäume, Bäume und nochmals Bäume. Doch davon dann zu einem späteren Zeitpunkt. Zur Erinnerung sei hier nochmals kurz das Konzept der Anlage sowie dasjenige des Aufbaus der Anlage skizziert.

Mittwoch, 12. Juni 1963, 10.43 Uhr

Die Anlage zeigt als Momentaufnahme vom gewählten Vorbildausschnitt den Zustand an diesem Tag vor rund 53 Jahren. Es ist ein schöner, leicht gewitterhafter Frühsommertag. In zehn Tagen finden die offiziellen Feierlichkeiten «50 Jahre Lötschbergbahn» statt. Bevor jetzt ein mitleidiges Kopfschütteln einsetzt, sei auf die vielfältigen Betriebs- und Fahrzeugmöglichkeiten bei grosser Vorbildtreue einerseits und auf willkommene



Seit dem unteren Bild auf der gegenüberliegenden Seite vom Herbst 2007 ist einiges passiert.



Im Bahnhof Frutigen kann 2016 bereits signalkonform Betrieb gemacht werden.

Hilfestellung bei der Gestaltung der Szenarien andererseits hingewiesen.

Betriebsmässig kann Jerry mit seiner Datumswahl glaubhaft praktisch alles damalige BLS-Rollmaterial bis zurück in die Anfangszeit (richtig, seine Vorliebe) einsetzen. Bei ganz alten Fahrzeugen kann notfalls das bevorstehende Fest als «historischer Sondereinsatz» herhalten. Einleuchtend, werden Sie möglicherweise zustimmen, doch warum gerade Mittwoch, 12. Juni, 10.43 Uhr? Dies hilft jetzt bei vielen Dingen (Art und Richtung der Anlagenbeleuchtung an diesem sonnigen Vormittag) vor allem bei den unzähligen Details, die letztendlich das Salz in der Suppe sind. Angefangen bei den Automodellen (vom Simca 1000 gab es sicher auch solche im Berner Oberland, einen Kia Picanto mit gleicher Sicherheit nicht) über Gebäudedetails (die geätzte H0-Satellitenschüssel, obwohl schön gemacht, nicht kaufen), Aussenwerbung (politische Schächtenplakate sind schon aus chronologischen Vorbild-Gründen absolut deplatziert) bis hin zu Figuren (Kleidung, Uniformen) hat man so Anhaltspunkte bei Spontankäufen oder gezielter Suche. Dank der Fixierung auf den sonnigen Frühsommertag sogar darüber, ob das Verdeck beim Sportwagen offen oder die Menschen Schirme bei sich tragen oder beim Apéro (um 10.43 Uhr gibt's noch kein Feierabendbier) im Gartenrestaurant sitzen, während die Frauen mehr oder weniger getrost (Gewittertendenz) die Wäsche draussen aufhängen dürfen.

Ja, sicher. Ein solches Vorbildszenario scheint an den Haaren herbeigezogen zu sein. Dies vor allem deshalb, weil das wichtigste Argument für ein solches Vorgehen noch nicht erwähnt wurde. Jerrys primäres Ziel bei diesem Projekt besteht ja nicht darin, an seinem 97. Geburtstag eine soeben fertiggestellte Anlage vorzuweisen. Nein, die Motivation bei diesem Vorhaben liegt eindeutig bei der Freude und Befriedigung während des Baus. Und hier spielt nicht nur das, was auf dem Werk Tisch, im Schraubstock, im Anlagenraum gerade mit Werkzeugen bearbeitet wird, sondern das, was unmittelbar vor, während und im Anschluss an diese Tätigkeit sich im Kopf abspielt. Das Kopftheater.

Das «Neben der Eisenbahn»

Jerry Schulthess hat sich im Rahmen der Planung ausführlich und exakt mit der BLS



Wir werden darauf zurückkommen; es handelt sich ausschliesslich um handgefertigte Bäume!





Nebst Bäumen
war aber auch
Gebäude- oder
Brückenbau
angesagt.



im Allgemeinen, mit Streckenführung, Bahnbauten, Signalen, Oberleitung, Rollmaterial und vielem mehr im Speziellen auseinanderzusetzen. Vor allem aber im Hinblick auf die Ausgestaltung der Anlage (Gelände, Gebäude, einzelne Geschichten, Szenen, Details usw.) erkannte er, dass das oben erwähnte Kopftheater auch entsprechend gespeist werden muss. Dann nämlich, wenn man sich bereits beim Bauen an der Anlage in diesen Frühsommertag 1963 hineinversetzen kann, wird das Kopftheater zum grossen Kino.

So ist er unter anderem nach Spiez gereist und hat vor Ort im Medienarchiv den Jahrgang 1963 der «Berner Oberländer Volks-Zeitung» durchforstet, um auf diese Weise sich quasi in einen «Einheimischen von damals» hineinzuversetzen, dessen Ärger und Freude auch durch die dreimal wöchentliche Zeitungslektüre bestimmt wurde. So wurde ihm wieder bewusst, dass das Jahr 1963 äusserst reich an Ereignissen war. Beispielsweise lauteten die Schlagzeilen an jenem Mittwochmorgen, 12. Juni in der Volkzeitung (also das Vorbild der Zeitung, welche das Preiser-Männchen im Wartesaal des Bahnhofs Frutigen in den Händen hält):

- Kennedy beschloss, energisch gegen die Segregationisten in Tennessee vorzugehen und hebt die Rassenschranken in Pensionen und Motels auf
- Säuberungsaktion gegen die aufständischen Kurden im Irak
- Aufruf zu Generalstreik in Teheran verhallt wirkungslos
- Der Ständerat beschliesst gegen den Widerstand des Bundesrates 10% Wehrsteuer-Rabatt
- Erhöhung der AHV- und IV-Renten um ein Drittel beantragt

(Dabei stellt man fest, dass trotz gefühltem Gegenteil sich im Prinzip gar nicht so viel geändert hat.)

Mit diesem Eintauchen in die damalige Aktualitäten-Welt hat sich also Jerry Schulthess einiges an Intuition geholt, welche dem Zuschauer bei seinen Ausgestaltungsarbeiten den Eindruck von Stilsicherheit hinterlassen. Vielleicht liegt hier auch eine mögliche Antwort auf die Frage, warum nicht wenige Modellbahner im Rohbaustadium, wie wir es im kleinen Bild zu Beginn dieses Beitrages sehen, mit grossen Motivationsproblemen kämpfen (und nicht selten dann das Handtuch werfen) und wieder

NSU-PRINZ 4 = Spaß am Fahren



- durch
- Hervorragende NSU-Straßenlage
 - Optimale Wirtschaftlichkeit
 - Soliden Kundendienst *

* ohne lange Wartezeiten!

Lassen Sie sich diesen Wagen unbedingt vorführen, machen Sie eine unverbindliche und kostenlose Probefahrt. Sie brauchen nur Telefon (033) 9 46 28 anrufen oder senden Sie eine Postkarte an

NSU-Garage Hans Rieder, Adelsboden

Zeitreise des Erbauers ins Jahr 1963: Mit dem NSU Prinz nach ...



Der Besuch Präsident Kennedys in der Bundesrepublik

Präsident Kennedy ist zum Besuch in der Deutschen Bundesrepublik eingetroffen. Unser Bild zeigt den Empfang auf dem Kölner Flugplatz beim Händedruck mit Bundeskanzler K. Adenauer.

... Berlin, wo sich Kennedy und Adenauer trafen, derweil im ...



Unser Bild zeigt den Jubiläumsumzug in Goppenstein, wo Jugend und Trachten zum Empfang bereitstanden. Vorne erkennt man den Direktor der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, alt Regierungsrat Brawand, und neben ihm den bernischen Regierungsrat Meier.

50 Jahre Lötschbergbahn

Der Festakt im Berner Rathaus

Der Gotthard wurde durchgeschlagen.

Der Simplon wurde durchgebohrt.

Gäste, umrahmt von Kammermusik aus d.

Klarinettenquintett in A-Dur von W.A.M.

... Kanton Bern man 50 Jahre Jerrys Vorbild feierte.



Die linke Bahnhofseinfahrt von Frutigen 2016.



Auch bei der 2. Rampe sieht es recht fertig aus.



Absolut stimmige Partie beim Wärterhaus.



An einer der Nahtstellen des Baufortschrittes.

rum andere mit scheinbar ungebrochener Freude durchmaschieren. Jerry jedenfalls ist überzeugt, dass neben vielen anderen Punkten das Erinnern daran, dass

- am Montag, 17. Juni die Russen den Kosmonauten Valeri Bykowski und die Kosmonautin Valentina Wladimirowna Tereschkova in einer Raumkapsel in eine Erdumlaufbahn schossen und damit die Amis ganz gewaltig ärgerten,
- am Samstag 22. Juni die offiziellen Festivitäten zum Jubiläum «50 Jahre Lötschbergbahn» stattfanden,
- am Dienstag, 25. Juni John F. Kennedy die Bundesrepublik Deutschland besucht und vor dem Rathaus Schöneberg «Ik ben ein Börliener» rief, und keine fünf Monate später, am 22. November in Dallas erschossen wurde,
- am Mittwoch, 4. September eine Swissair-Caravelle bei Dürrenäsch abstürzte und 74 Passagiere und 8 Besatzungsmitglieder ums Leben kamen,
- im Januar die legendäre Seegröfni war, es am Viehrzente in Kloten minus 25,1 Grad kalt war und im Zürcher Seebecken ein Marronistand absoff,

eine nicht zu unterschätzende Hilfe bei seinem ambitionierten Projekt war, immer noch ist und auch bleiben wird.

Und dann kommen beim Eintauchen in damalige Zeitungen noch die bereits erwähnten Wissenshilfen hinzu. Beispielsweise ein Auszug aus den damaligen Auto-Neuheiten: Simca 1300, NSU-Prinz 4, Volvo P 1800 S Coupé und 544er (90 PS, Doppelvergaser und Sicherheitsgurten). Oh Mann, was für ein Fortschritt!

Und in den Kinos der Umgebung werden gleichzeitig James Bonds Liebesgrüsse aus Moskau, Irma la Douce, Scotland Yard jagt Dr. Mabuse vorgeführt. Im TV, dem man damals noch Fernseher sagte, verzauberte Lassie die Zuschauer und John Steed ermittelte mit Schirm, Charme und Melone.

Das Konzept des Anlagenbaus

Von Beginn weg strukturierte Jerry Schulthess seinen Anlagenbau, indem er ihn in einzelne Aufbauschritte unterteilte. Dieses Aufbaukonzept wurde auch im ersten Teil der Beitragsserie (10/2007) vorgestellt. Erstaunlich – und für eine doch über weite Strecken dem Lustprinzip gehorchende Freizeitbeschäftigung nicht unbedingt typische Tatsache – ist, dass im Vergleich mit

den damals aufgestellten Aufbauschritten der Stand 2016 nur unwesentlich verändert erscheint. Die neu definierten, beziehungsweise abgeschlossenen Phasen präsentieren sich aktuell wie folgt:

Aufbauschritt 1 (abgeschlossen 31. März 2005)

Grundrahmen erstellen. Alle 4 Schattenbahnhöfe, beide Wendeln, gesamte Bergstrecke und Bhf. Frutigen erstellen. Talstrecke beidseits bis zur Anlagenvorderkante aufbauen. Gesamte Bergstrecke und die beiden Durchfahrgeleise in Frutigen an die Blockstellen-Steuerung anschliessen. Die 3 Schattenbahnhöfe für die Bergstrecke ebenfalls voll funktionsfähig in Betrieb nehmen.

Aufbauschritt 2 (abgeschlossen 22. Oktober 2007)

Bau aller Kunstbauten der Bergstrecke (Tunnels mit angrenzenden Mauern und Felswänden, Stützmauern/Lehnenstützmauern/Durchlässe, Viadukte, Widibrücke, Verladerrampe im Bahnhof Frutigen).

Aufbauschritt 3 (abgeschlossen 11. März 2008)

Einbau der Kabelkanäle, der Entwässerungsgräben und der Randwege entlang der Strecke. Einschottern der Geleise, Berg- und Tal-Spur unterschiedlich stark einrostet. Alle Streckensignale inkl. Zugsicherungs-Magnete installieren.

Aufbauschritt 4 (abgeschlossen 12. August 2012)

Bahnhof Frutigen: Einbau aller Lichtsignale, Kabelkanäle, Personenübergänge. Bau der diversen Lagerplätze.

Bau des Geländes zwischen Rampe drei und zwei. Montage der Oberleitung auf Rampe drei und zwei. inkl. Speiseleitung. Und vor allem: Bäume, Bäume, Bäume.

Aufbauschritt 5

Bau des Geländes zwischen Rampe zwei und eins sowie die Überdeckung der rechten Wendel. Montage der Oberleitung auf Rampe eins. Und was noch? Bäume, Bäume, Bäume.

Bau der Einspurstrecke am vorderen Anlagenrand inkl. Lichtsignalen, Bau des Bahnhofes Därligen und der unteren Kanderbrücke aus Messingprofilen. Gestaltung eines Zipfels des Thunersees mit Tauchergruppe und abgestürztem Lorenwagen.



Hier wird ein Merkmal von Baulosen gut sichtbar: Rohbau, dann fertig durchgestaltete Partie, gefolgt von Lücke im Rohbau und wiederum fertig durchgestaltet.

Aufbauschritt 6

Entwicklung und Bau der Elektronik für den Bahnhof Frutigen. Bau des Steuerpultes. Einbau der Webcams für die Überwachung der Schattenbahnhöfe.

Aufbauschritt 7

Bau des Geländes zwischen Rampe eins und Frutigen. Auflager für die Bauplattform einbauen. Bahnhof Frutigen: Einschottern der Geleise, Montage der Zugsicherungs-Magnete und der Oberleitung.

Aufbauschritt 8

Entwicklung und Bau der Elektronik für S-Bhf-4, Bahnhof Därligen und der Talstrecke.

Aufbauschritt 9

Bau des Geländes oberhalb der Rampe drei inkl. Zugriffsluken. Hintergrund gestalten. Was fehlt noch? Natürlich: Bäume!

Aufbauschritt 10

Einspurstrecke: Einschottern der Geleise, Montage der Zugsicherungs-Magnete und der Oberleitung.

Aufbauschritt 11

Vielleicht fehlen noch vereinzelt Bäume. Dazwischen den 80. Geburtstag organisieren...

Die Bilder, die dieses einleitende «Update» begleiten, zeigen, dass natürlich nicht nur motivationsmässig und konzeptionell seit 2007 einiges gegangen ist. Im nächsten Teil der Serie «BLS Nordrampe – Mittwoch, 12. Juni 1963 um 10 Uhr 43» werden wir dann mit konkrete Bau Themen starten und aufzeigen, dass Motivation und «Sich-in die Zeit-hinein-Versetzen» zwar wichtig und nützlich sind sowie das Machen stark unterstützen. Doch es keinesfalls ersetzen!



Die vier Anlagenebenen: Bahnhof Frutigen sowie die drei Rampen der Bergstrecke.



22. April 2016 – 9.30 Uhr Eingang Westfalenhallen: Keine Schlangen vor dem Haupteingang – aber kontinuierlicher Besucherandrang...

Intermodellbau 2016 vom 20. bis 24. April in Dortmund

Eine Messe, die begeistern kann

Mit der Intermodellbau, die dieses Jahr zum 38. Mal stattfand, hat die Messegesellschaft Westfalenhallen Dortmund GmbH erneut eine der grössten Veranstaltungen dieser Art im deutschsprachigen Raum veranstaltet. Auch in diesem Jahr haben wir uns in Dortmund umgesehen und einiges zu berichten.

Von Stephan Kraus (Text und Bilder)

Schon beinahe traditionell waren in den Hallen 4 und 7, praktisch im Herzen des gesamten Messekomplexes, die Aussteller und Händler aus der Modellbahnszene untergebracht. In den Hallen 3A, 3B, 5 und 8 haben die Anbieter aus den Bereichen des Flugzeug-, Schiffs- und Fahrzeugmodellbaus ihr Angebot dem interessierten Publikum präsentieren können. An allen Messtagen war der Besucherandrang schon ab der Hallenöffnung um 9 Uhr bis in die späten Nachmittagsstunden gleichermassen hoch. Dabei war gefühlt die Besucherdichte in den beiden Hallen mit den Modellbahnangeboten grösser als in den anderen Bereichen. Ein vielleicht subjektiver Eindruck, sowohl an den Ständen der Hersteller, wie auch an den Ständen der Händler herrschte den ganzen Tag über ein grosser Andrang.

Das letzte Jahr erstmals eingeführte «Expertenforum» in der Halle 7 wurde ebenfalls wieder sehr gut von den Besuchern angenommen. In den verschiedenen Vorträgen wurden dieses Jahr Themen wie Modellbahnsteuerung per Computer, realistische Fahr- und Zuggeräusche «Von analog zu digital», Signaltechnik oder LED-Know-

How für Modellbahner vorgestellt. Die Reihen waren fast bei jedem der angebotenen Vorträge gut gefüllt. Nur am Rande sei bemerkt, weisses Haupthaar dominierte nicht das Auditorium. Überhaupt fiel dieses Jahr auf, dass die Besucher ein erfreulich geringes Durchschnittsalter hatten.

Die Messeveranstalter haben in Zusammenarbeit mit dem, den Modellbahnbereich organisierenden MOBA – Modellbahnverband in Deutschland e.V. – und dem BDEF – Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. – den Bereich Modellbahn INTERAKTIV ausgebaut. Hier konnten auf verschiedenen Flächen Eltern und Kinder in Kontakt mit Herstellern, Produkten und Techniken kommen. Fast alle namhaften Hersteller haben dieses Engagement unterstützt. Beobachtete man die unterschiedlichen Ansätze der einzelnen Hersteller konnte man aber bei dem einem oder anderen erkennen, dass die direkte Ansprache der Kinder durchaus noch ausbaufähig ist. Konzepte, die Kinder und Jugendliche in deren digitaler und medialer Realität abholen und für das Thema Modelleisenbahn begeistern, ste-

cken leider vereinzelt doch noch in den Kinderschuhen.

Die dreissig ausgestellten Modelleisenbahnanlagen, die kleineren, so wie auch die grösseren, (Betriebs-) Dioramen boten dem erfahrenen Modelleisenbahner und den einfach nur neugierigen Besuchern einen, von den Organisatoren, grossartig zusammengefassten Überblick über die Möglichkeiten und die Vielfalt dieses Hobbys.

Stellvertretend und ohne mit der Reihenfolge eine Wertung zu verbinden, seien an



9.35 Uhr: Gut besuchte Halle 4.



Holländische Feldbahnromantik in Spur 0e von Hanns Gebrand.



Ein abwechslungsreicher Fuhrpark auf diesem fein gestalteten Diorama ...



... mit gekonnt in Szene gesetzten Illusionen grosser Tiefe ...



... und dem holländischen Meister buchstäblich mittendrin im Massstab 1:45.



dieser Stelle die Nachbildung des Stadthaus von Lübeck des Modellbauers Wolf-Ullrich Malm erwähnt. Ein Schaustück im Massstab 1:220, das die Vorbildsituation des Lübecker Bahnverkehrs in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nachbildet. Grundlage für dieses Anlagenprojekt war eine intensive Recherche in alten Dokumenten und Fotografien. Mit solchen Schaustücken wird Geschichte dreidimensional erlebbar gemacht. So gut wie alle Gebäude auf dieser Anlage entstanden übrigens aus Papier, teilweise auf Grundlage von käuflichen Kartonbausätzen oder eben auf Basis von eigenen Zeichnungen.

Die holländische Gruppe Modelspoor-team MST de Maaslijn präsentierte ihre Modelleisen bahnanlage BEREKVVAM. Eine Landschaftsanlage, die im Massstab 1:87, den norwegischen Bahnhof Berekvam im Fjordtal Flåmsdalen nachbildet.

Grosser Wert wurde auf die Nachbildung der norwegischen Vegetation, deren Felsen, Laubbäume und Sträucher gelegt. Die we-



Modellbahn INTERAKTIV – Interessante Spielideen sind sofort umlagert ...



... genauso wie die Ausstellungsanlagen, an denen sich alle Generationen treffen, ...



... um gemeinsam die liebevoll gestalteten Details zu entdecken.



Die Gruppe Modelspoorteam MST de Maaslijn präsentierte die Anlage ...



... BEREKVAM. Begeistern konnte die perfekte Landschaftsgestaltung ...



... genauso wie der detaillierte Gebäudemodellbau auf dieser Anlage.



Der Stadthafen von Lübeck – Im Wortsinn eine kleine Zeitreise ...



Die Grossanlage der Semmeringbahn vom MBT Köln um Hartmut Groll ...



... mit der grossartigen Umsetzung der Viadukte und der farblich ...



... absolut gekonnt gestalteten Landschaft mit vielen Details.



... Stadt und Bahn im Massstab 1:220 – und fast alles aus Papier.



Marja's FantasyPark aus Holland, aktuelles Freizeitverhalten im Masstab 1:87 ...



... Modellbahn – mal erfrischend anders.



Blick über den Tellerand: Dampflokos faszinieren – auch die Papiermodellbauer in der Halle 3a.

nigen Gebäude und einige konkrete Landschaftsmerkmale, wie u.a. ein Wasserfall, sind genauestens nachgebaut. Als Vorbild dienten Bilder und Zeichnungen, zudem erforschten die Modelbauer das Originalgelände in Norwegen.

Ein ganze andere Modelleisenbahnanlage wurde mit Marja's FantasyPark präsentiert. Diese Anlage verbindet Szenen eines fiktiven Freizeitparks des 21. Jahrhunderts mit denen der Eisenbahn aus dem 19. Jahrhundert. Eine Anlage, die sowohl von der Idee, als auch in der Umsetzung zeigt, dass die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn nicht immer nur ein reales Vorbild haben muss um Spass zu machen. Ganz am Rande sei erwähnt, dass die Erbauerin dieser Anlage absolut gekonnt alles, was der Zubehör-

markt bietet, zu einer traumhaften Komposition zusammengefügt hat.

Das Modellbauteam Köln präsentierte auf der Intermodellbau zum ersten Mal die Modellumsetzung der Semmeringbahn im Masstab 1:87 in der Öffentlichkeit. Diese Anlage besticht durch ihre eindruckliche Grösse und die perfekte Nachbildung markanter Bauwerke, wie zum Beispiel dem Viadukt über die Kalte Rinne und vor allem durch die grossartige Umsetzung der Österreichischen Bergwelt mit ihren Wäldern.

Neben der Präsentation von Anlagen setzt sich die Intermodellbau vor allem durch die Anwesenheit von vielen Kleinserienherstellern aus dem Reigen der verschiedenen anderen Messen ab. Die Besucher haben, wie auf keiner anderen Messe, die Gelegen-

heit mit einer Vielzahl von Herstellern, bzw. deren Mitarbeitern und teilweise auch deren Geschäftsführern direkt in persönlichen Kontakt zu treten.

Die, hauptsächlich in der Halle 7, anwesenden Händler von Neu- und Gebrauchtware haben mit Sicherheit dem einen oder anderen Besucher das lang ersehnte Einzelstück für seine Sammlung oder Fuhrpark anbieten können. Das Angebot sowohl an gebrauchten wie auch an neuen Produkten in dieser Halle war auch dieses Jahr wieder überwältigend.

Für alle, die dieses Jahr die Messe nicht besuchen konnten, will ich hier gerne schon mal den Termin fürs nächste Jahr verraten: Die Intermodellbau 2017 findet vom 5. bis 9. April 2017 statt. ○



Darübergefahren sind wir bereits im letzten Teil unserer Serie über Tom Wäflers neue Albulawelt: Die Vorderrheinbrücke bei Tavanasa.

Tom Wäflers neue Albulawelt in H0m (Teil 4)

Tavanasa – markante Brücke über den Vorderrhein

In unserer Mai-Ausgabe sind wir von Surava nach Filisur gefahren und haben dabei bei Tavanasa den Vorderrhein absolut vorbildgetreu überquert; zumindest was das Brückenbauwerk anbelangt. In diesem Beitrag wird der Bau dieses Teilstückes der fantastischen Albulawelt mit der Ferro Suisse-Bausatzbrücke beleuchtet.



Von Tom Wäfler (Text und Fotos)

Zu meinen Wünschen für ein neues Anlagensegment zählte noch «Landschaft mit markanter Brücke». Dieses Thema wäre mit der Vorderrhein-Brücke gut getroffen gewesen, doch die Dimensionen schreckten mich offen gesagt ab. Im Hinterkopf schwebte mir schon lange das Thema «Rheinschlucht» herum – da gibt es doch schliesslich auch einige solche Szenen. Der zufällige Fund eines Ferro Suisse Bausatzes der Tavanasa-Brücke hat mich endgültig dazu bewogen, mich genau diesem Thema zu widmen. Auf den folgenden Seiten möchte ich detaillierter auf dessen landschaftliche Entstehung eingehen.

Die meisten meiner Segmente sind 140 cm breit und 50 respektive 60 cm tief.

Als Rahmen kommt oftmals mehrschichtig verleimtes Fichtenholz zum Einsatz, dessen Stabilität sehr hoch und bei geringerem Holzbedarf auch das Gewicht tolerierbar ist. Aufgrund des landschaftlichen Verlaufs (Flussbett) ist das Mittelstück des Segments auf einer Länge von über 60 cm nur gerade 3 cm dick, was zusätzliche Verstrebungen erfordert.

Brückenköpfe und Brücke

Als nächstes werden die Brückenköpfe gefertigt. Mit einem hölzernen Kern und seitlich aufgebrachtem dünnen Pappelsperholz erstelle ich die Grundkonstruktion. Mit kaltwasserfestem Holzleim bringe ich eine feine Schicht Schotter auf, was sich als

ideale Haftbrücke für den späteren Gipsauftrag erweist. Eine entsprechend zugeschnittene Schablone aus Karton hilft mir beim Aufbringen des Gips- Moltofill- und Weissleimgemischs (Verhältnis 80:18:2).

Mit auf ca. 4 mm Länge zugeschnittenen Northeastern-Holzprofilen (3.2 × 2.4 mm) werden die Stützsteine mit kaltwasserfestem Weissleim aufgeklebt. Sind alle Steine montiert, kann die Oberfläche mit dünnflüssigerem Gips (gleiches Verhältnis) betupft werden, um eine unregelmässige Steinstruktur zu erhalten. Im nächsten Schritt wird nach kompletter Trocknung das Herausritzen der Steine in Angriff genommen. Hierbei ist es hilfreich, ein paar Orientierungslinien mit Bleistift einzuzeichnen.



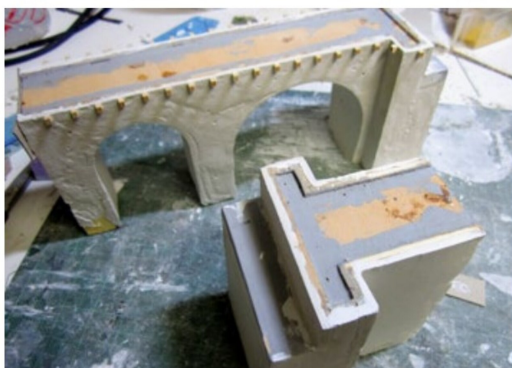
Die stabile Grundlage für die Anlagenteilestücke bildet jeweils ein Kasten aus mehrschichtig verleimtem Fichtenholz.



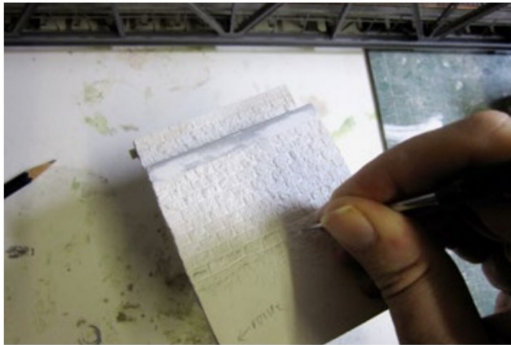
Eine Kartonschablone wird an die Brückenaussenseite angebracht, was das spätere Füllen und Abziehen des Gipses erleichtert.



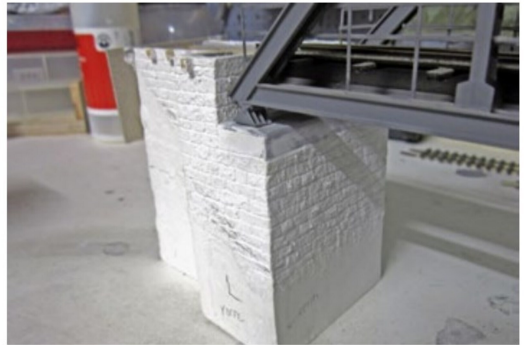
Zugeschnittene Holzprofile bilden die Stützsteine, sie werden mit kaltwasserfestem Weissleim angeklebt.



Für eine unregelmässige Steinstruktur wird die Aussenseite mit einem verdünntem Gips/Wasser/Weissleim-Gemisch betupft.



Das Einritzen der Mauerfugen von Hand ist bei dieser Brückenart glücklicherweise mit absehbarem Aufwand zu bewerkstelligen!



Bevor es an die Farbgebung geht, wird sinnvollerweise geprüft, ob wirklich alles perfekt passt.



Nun wird die genaue Lage der Brücke ermittelt; dazu wird sie auf das Segment gestellt.



Mit Fliegengitter, Überzug aus Gipsbinden und Gips, wird der Landschaftsuntergrund vorbereitet.



Flussbettung und Untergrund haben die Farbbehandlung erhalten, die Begrünung kann starten.

Auf den Zusammenbau der Messingbrücke werde ich in diesem Bericht nicht eingehen, weil dies erstens den Rahmen sprengen würde und zweitens in der LOKI verschiedentlich über das Lötten von Messingbausätzen berichtet wurde und wird.

Jetzt ist die Hauptattraktion des neuen Segments bereits recht weit gediehen und eine erste Probestellung kann erfolgen. Da das neue Segment (noch) keine existenten Nachbarsegmente hat, war ich bezüglich Gleisverlauf recht frei. Leicht schräg zur Segmentvorderseite lockert die neue Szene gemäss meiner Vorstellung von diesem Anlagenteil etwas auf.

Landschaft entsteht

Nachdem die Lage des Gleisverlaufs bestimmt ist, konnte ich mit dem Landschaftsbau beginnen. Die Konturen gestalte ich mit zugeschnittenen Pappelsperholzplatten, auf welche Fliegengitter getackert wird.

Mit Gipsbinden entsteht nun die zweite Schicht der Landschaftshaut. Damit eine höhere Stabilität erreicht wird, verteile ich darauf später noch eine dünne Gipschicht. Um der noch kargen Landschaft Herr zu werden, greife ich zu Farbe und Pinsel. Der Untergrund wird in einem Brauntönen bemalt und das Verwenden von helleren als auch und dunkleren Nuancen lässt das Ganze lebendiger wirken.

Normale Acrylfarbe kommt für den Fluss zum Einsatz: gegen die Flussmitte wird ein dunklerer Farbton gewählt, um Tiefe anzudeuten. Steine werden aufgeklebt, zur Böschung hin auch kleines Geröll. Dabei ist es sehr wichtig, dass die mitten im Fluss liegenden Steine etwas abgedunkelt oder ebenfalls mit dem Farbton des Flusses bemalt werden. Ansonsten stechen diese später nach dem Einbringen des Giessharzes zu sehr heraus und die Tiefenwirkung ginge so beinahe gänzlich verloren.

Bevor das Giessharz aufgefüllt wird, bringe ich die Gräser auf. Hier verwende ich einen Elektrostaten. Damit gelingen wunderbare Ergebnisse! Mit herkömmlichem Weissleim werden die Gräser aufgebracht. Dabei ist es am einfachsten, sich an einem Vorbildfoto zu orientieren. Manchmal werden mehrere Schichten übereinander geklebt, um verschiedene Farbtöne oder höhere Gräser anzudeuten.

Mit einer Pinzette bringe ich diverse kleine konservierte Farne und Unkräuter auf. Der ganze elektrostatische Begrasungsvorgang wurde schon verschiedentlich in der LOKI beschrieben.

Ist die Begrünung zur eigenen Zufriedenheit abgeschlossen, kommt der spannende Moment, wo das Giessharz aufgebracht wird. Spannend schon deshalb, ob vorgängig wirklich alles sauber abgedichtet ist. Das Harz findet gemeinerweise seinen Weg durch jede noch so kleinste Ritze...



Uferböschung: Steinstücke und Kies, sowie erste Gräser sind aufgeklebt.



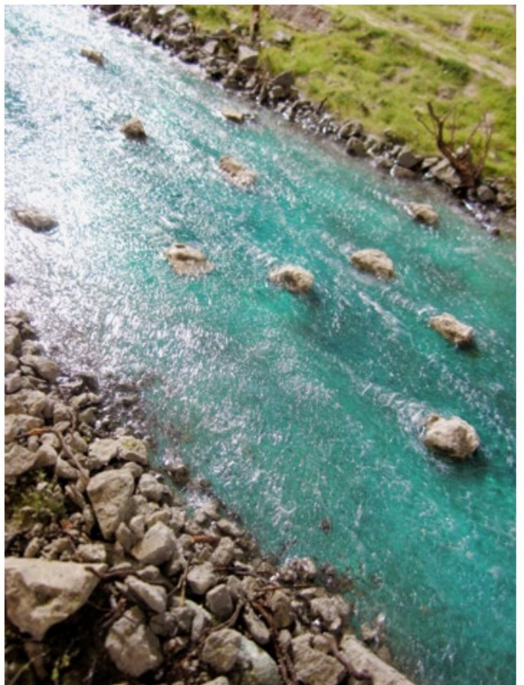
Mit Acrylbinder aus dem Künstlerbedarf werden die Wellen gebildet; zur Wellengestaltung helfen Bilder der Originalszenerie.



Die Brücke wird eingebaut, die Schienen eingeschottert. Nun ist die Szene bereit für die abschliessenden Feinarbeiten.



Zweikomponenten-Giessharz (ich verwendete das Produkt von Heki) wird in den Flussbereich gefüllt. 5 bis 10 Millimeter reichen in den meisten Fällen.



Mit einem Pinsel wird trocken die weisse Farbe für die Darstellung der schäumenden Gischt aufgetupft.

Bewegtes Wasser und Abschlussarbeiten

Auf der Segmentvorder- wie Rückseite klebe ich das Flussbett mit einer Acrylplatte ab. Hierzu verwende ich üblichen Heisskleber. Das Giessharz wird angerührt und aufgefüllt, meist reicht 1 cm Höhe vollends aus.

Über Nacht lasse ich das Harz trocknen. Am nächsten Tag bringe ich Acrylbinder (Woodland/Noch Water Effects) mit einem Pinsel auf. Das Material ist äusserst einfach anzuwenden und lässt die Gestaltung von Wellen sehr einfach zu. Acrylbinder trocknet völlig transparent aus, dickere Schichten benötigen allerdings ein paar Tage.

Um Wellen zusätzliches Leben einzuhauchen, kann weisse Farbe trocken aufgetragen werden. So entstehen glaubwürdige Schaumkronen. Sollte das Wasser zu wenig «nass» wirken, kann mit einem Klarlack die Oberfläche versiegelt werden. Ich empfehle, vorgängig an einer kleinen Stelle die Verträglichkeit und den Glanz zu testen.

Jetzt, wo das Wasser richtig lebendig wirkt, können die letzten Arbeitsschritte folgen. Die Brücke wird fest eingebaut und die Gleise montiert. Mittels Airbrush kriegen die Schienenschwellen ihre Farbgebung (Erdbraun). Als Schotter verwende ich meist

Polak 5363 (Kalkstein, braun), geklebt wird mit dem bekannten Wasser-Weissleim-Spülmittel Gemisch. Die Rostspuren werden später mit der Airbrush aufgetragen (Lederbraun oder Rostfarbe).

Die Fahrleitungsmasten fertige ich aus dem Sommerfeldt H-Profilmast, ergänzt durch eigene (Albulamodell) Ätzteile. So entstehen feine, aber dennoch stabile Masten. Zu guter Letzt werden Büsche und handgefertigte Bäume aufgeklebt.

Jetzt ist es aber an der Zeit, ein kühles Bier vorzubereiten und den ersten Zug über die Brücke brausen zu lassen... ○



Details wie Buschwerk, Farne und kleinere Bäume werden in den letzten Arbeitsgängen aufgebracht. Nun ist Zeit, etwas zurückzulehnen und das Werk zu geniessen, bevor es gilt, für weitere Abschnitte die Ärmel wieder hochzukrempeln...

Szenen-News

Erfolgreich Fuss gefasst am neuen Standort im Aargau

Jahresmedienkonferenz SBB Historic

«Wir sind in Windisch angekommen, haben uns gut eingelebt und wurden von den Nachbarn bestens aufgenommen» freute sich Werner Nuber, Präsident des Stiftungsrats SBB Historic, anlässlich der Jahresmedienkonferenz vom 11. Mai 2016. Es sei ein guter und wichtiger Schritt gewesen, nach Windisch zu ziehen. Das würden zahlreiche positive Reaktionen von Vertretern aus Politik, Kultur, Wissenschaft und Wirtschaft bestätigen. Insbesondere hätte die direkte Nachbarschaft zur Fachhochschule Nordwestschweiz sowie den Universitäten und Hochschulen im Grossraum Zürich ein spürbar wachsendes Interesse der Wissenschaft an den Sammlungen und Archiven der Stiftung gebracht.

Eine der Herausforderungen für SBB Historic werden die Aktivitäten auf der Gotthard-Bergstrecke nach Eröffnung des Basistunnels sein. Im Rahmen des Gesamtprojektes «Swiss Rail Park St. Gotthard» hat SBB Historic die Verantwortung für zwei Projekte übernommen: Attraktive Historische Erlebnisfahrten auf der Gotthard-Bergstrecke Nord, umfassend eine Anzahl öffentliche Fahrten, verbunden mit einem Erlebnisangebot in der Gotthard Region, Charterfahrten sowie Führerstandsfahrten. Betreffend Südrampe plant man mit dem Club San Gottardo, der nach Aufarbeitung seines Rollmaterials auf dieser Strecke Fahrten anbieten wird. Dazu kommen Depotführungen in Erstfeld. Zusätzlich zu den historischen Fahrzeugen möchte man eine eigentliche Ausstellung realisieren, die auch szenische und thematische Führungen erlauben würde. Betreffend Verfügbarkeit der Depotmöglichkeiten liegt allerdings momentan noch keine definitive Zusage vor.

Sorge bereitet SBB Historic der fortschreitende Ausbau des Zugsicherungssystems ETCS Level 2. Werner Nuber rechnet, dass bis in 20 Jahren nur noch auf wenigen Inseln Fahrten mit historischen Triebfahrzeugen möglich sein werden, so zum Beispiel im Raum Delsberg, bei Vallorbe, im Glarnerland, im Rheintal und mit Einschränkung der Zufahrtsstrecken auf der Gotthard-Bergstrecke. Eine Nachrüstung der Fahrzeuge von SBB Historic mit ETCS Level 2 komme aus Kostengründen nur im

Ausnahmefall in Frage. Denn nicht nur der Einbau sondern auch die nötigen späteren Updates seien mit hohen Kosten verbunden. Die Situation werde sich in ein paar Jahren insofern etwas entspannen, als dann die ersten von der SBB ausgemusterten, mit ETCS-umgerüsteten Lokomotiven erhältlich sein würden. SBB Historic beabsichtigt aber, den TEE II 1053 mit ETCS Level 2 auszurüsten, an dessen Finanzierung aber man noch arbeite. Dazu soll auch ein TEE Club gegründet werden mit maximal 100 Gönnern, die je einen jährlichen Beitrag von CHF 1053 (die Nummer des Zuges) zu Gunsten des Nobelfahrzeuges leisten, dafür aber auch eine jährliche Gegenleistung in Form einer Fahrt zugestanden erhalten werden.

Eine anderes Problem für SBB Historic sind die regulatorischen Entwicklungen, die mit der Revision der Eisenbahnverordnung den vorgeschriebenen Unterhaltsstandard für Rollmaterial substanziell verschärfen und mit hohen Kosten verbinden. SBB Historic verlangt gemeinsam mit europäischen Partnerinstitutionen, dass historische Fahrzeuge vom aufwändigen Unterhaltsstandard ECM auszunehmen seien. Vom BAV sind diesbezüglich positive Signale zu vernehmen.

Walter Hofstetter, Geschäftsleiter SBB Historic seinerseits zeigt sich ebenfalls zufrieden mit dem Standortwechsel nach Windisch. Zwar kamen im Vergleich zum alten Standort in Bern etwas weniger individuelle Besucherinnen und Besucher nach Windisch. Dafür nahm die Zahl der Führungen deutlich zu. Erfolgreich angelassen haben sich zudem Vortragsabende mit Referenten.

Die Vereinigung deutscher Wirtschaftsarchivare e.V. zeichnete im April 2015 SBB Historic zum «Wirtschaftsarchiv des Jahres 2015» aus. Prämiert wurde ebenfalls die aufwändige Restaurierung des Expo 1964-Films «Rund um Rad und Schiene», produziert im Auftrag der SBB von Walt Disney im Circarama-Verfahren, einer 360-Grad-Panorama-Technik.

Höhepunkt war der kühne Plan, mit dem Krokodil Ce 6/8^{III} 14305 auf Einladung des Schwedischen Eisenbahnmuseums zum Fest «100 Jahre elektrische Züge»



Foto: Armin Schmutz

Werner Nuber, Präsident des Stiftungsrats SBB Historic und Walter Hofstetter, Geschäftsleiter SBB Historic standen Red und Antwort in Windisch.

nach Gävle, Schweden, zu fahren. Das Krokodil sei fast wie ein Popstar gefeiert worden, so Hofstetter. Die Zahl der Fotografen entlang der ganzen Strecke dürfte wohl mit einigen Tausend nicht zu hoch geschätzt sein. Dass dann nicht alles nach Plan verlief war die Folge eines überhitzten Triebachs-lagers. Darüber ist bereits eingehend berichtet worden. Gegenwärtig befindet sich das Krokodil (dreigeteilt, weil keine so lange Schiebebühne vorhanden ist) im Dampfloswerk Meiningen, Deutschland. Da ohnehin eine grössere Revision anstand, wird nun nach einer Befundung entschieden, wie Fahrwerk, Achsen, Lager und Kugellager gründlich zu überarbeiten sein werden. Die Heimkehr sollte gegen Ende 2016, voraussichtlich mit einer Erlebnisfahrt, stattfinden.

In finanzieller Hinsicht war 2015 für SBB Historic ein schwieriges Jahr. Einerseits kam nach einer Reduktion der SBB-Beiträge an die Stiftung von 2,5 % im Jahr 2013 eine weitere Kürzung um 2,5 % dazu. Andererseits belasteten Sonderaufwände wie der Umzug nach Windisch das Budget und es gelang erst teilweise, nicht benötigte Büro- und Lagerkapazitäten weiter zu vermieten. Im Zusammenhang mit der Stabilisierung der Pensionskasse SBB musste auch die Stiftung ein zusätzliche Zahlung von CHF 600 000 in die PK SBB leisten. Demzufolge schloss das Geschäftsjahr 2015 mit einem negativen Resultat ab. Der detaillierte Geschäftsbericht 2015 ist unter www.sbbhistoric.ch publiziert.

Armin Schmutz

Der Juni-Monatszug auf dem Kaeserberg

Interfrigo-Zug von 1992

Der Saison entsprechend fiel die Juniwahl auf einen Kühlwagenzug von Interfrigo, wie er vor genau 25 Jahren am Gotthard zu sehen war. Die damals noch zahlreich eingesetzten zweiachsigen Kühlwagen wurden mit Stangeneis gekühlt und während des Grenzaufenthalts regelmässig nachbeeste. Die dafür nötigen Eisblöcke lieferten Eisfabriken an Ort, die inzwischen längst verschwunden sind.

Interfrigo, ein Logistikunternehmen belgischen Rechts mit Sitz in Basel, transportierte von 1949 bis 1993 verderbliche Güter in eisgekühlten Privatwagen. Für das Nachreisen unterwegs sorgten Eisfabriken, etwa in Chiasso oder in Basel. Den Zug bildeten 10 in Frankreich eingestellte Ibbens-Wagen mit Heimatbahnhof Basel SNCF und 7 Kühl-



Foto: PD

Re 4/4^{III}, 80 t, 4,7 MW, Last: 34 Achsen, 578 t, V max. 100 km/h.

wagen im Park der Ferrovie dello Stato, Heimatbahnhof Chiasso. Im Süd-Nord-Verkehr wurden hauptsächlich Agrumen, in der Gegenrichtung Fleisch und Fisch befördert. Zur Ladung von 334 t zählte das Kühl-Eis

mit. Interfrigo fusionierte 1993 mit Inter-Container. Motorgekühlte Behälter lösten die Kühlwagen ab. Die Firma wurde 2010 liquidiert. Die Re 4/4^{III} 11365 von 1971 ist seit März 1992 rot. (PD)

Gottardo-Lok 1:1, 1:25 und 1:87 von Coop

Foto: Rainer Eder



Die Gottardo-Lok existiert in drei Baugrössen; hier das H0-Modell von Hag auf der Anlage im Verkehrshaus.

Coop engagiert sich als Hauptpartner am Projekt Gottardo und an der Gotthard-Basis-Tunnel-Eröffnung. Im Rahmen dieses Engagements bringt der Grossverteiler die Re 460 dreifach auf die Schienen: die grosse Lok (1:1) schweizweit, die H0-Lok ist bei HAG Modellbahnen erhältlich und ein Modell in 1:25 fährt im Swissminiatur in Melide. (mitg)

Nostalgische Spielzeugeisenbahnen aus Blech

Foto: ZVG



Die Tinplate-Freunde-Bern kümmern sich um alte Blecheisenbahn. Vermehrt nun im Internet.

Für Liebhaber von Blecheisenbahnen waren die vom Verein Tinplate-Freunde durchgeführten Börsen gern besuchte Anlässe. Der finanzielle Aufwand für solche Veranstaltungen ist leider immer grösser geworden. Deshalb teilt der Verein auf diesem Wege mit, dass man immer noch aktiv sei und auch verschiedentlich an die Öffentlichkeit tritt, jedoch auf die Durchführung einer eigenen Börse verzichten muss. Über die Aktivitäten des Vereins informiert die neu aktivierte Webseite. (hjr/bk)

www.tinplatefreundebern.ch

Veranstaltungen

Strubeli Bähnli Lenk

Was? Dampffahrten 10 Zoll-Anlage

Wann? Täglich von Mai bis Oktober

Wo? Lenk, Alpkultur Spielplatz Lenkerseeli

400 m Fahrstrecke, Spurweite 25 cm, 2 Dampf- und 2 E-Loks.

Verein Strubelbähnli, Lenk–Berneroberland
info@lenk-simmental.ch

Börse im Volkiland

Was? Modellbahn und Spielwarenborse

Wann? 28. Mai, 8–17 Uhr

Wo? Volketswil, Volkiland

Modellbahnen und -autos, Zubehör, Spielwaren. Eintritt frei. Bus ab Bahnhof Schwerzenbach.
www.boersevolkiland.ch

Spur 0 in Ottenbach

Was? REA-Modellbahnanlage Nenngrösse 0

Wann? 28. Mai, 9–16 Uhr

Wo? Ottenbach, Klublokal REA, Affolternstr. 11

Mit S 9/S15 ab Zürich, S 9 ab Zug (ab Affoltern a/A Postauto).

Eintritt CHF 5.–, Kinder gratis.

www.reppischtaler.eisenbahn-amateure.ch

Stiftung Ysebähnli am Rhy

Was? Öffentliche Fahrtage

Wann? 28. Mai, 25. Juni, 11–18 Uhr

Wo? Pratteln

Fahrbetrieb Spur 5 und 7¼ Zoll.

www.ysebaehni-am-rhy.ch

Modellbau am Wasserturm

Was? Eisenbahn-, Flug-, Schiff-, Automodelle

Wann? 28./29. Mai, 10–18 Uhr

Wo? Lauingen (D), Eisenbahn und Energiepark

Grossveranstaltung Modellbau mit KM1.

Ausstellung, Verkauf, Vorführung.

Dampfbus BR 75. Rahmenprogramm.

www.km-1.de, www.eepark.de

Steiner Liliput Bahn

Was? Öffentliche Fahrten

Wann? Sonn- und Feiertage, 11–17 Uhr

Wo? Stein am Rhein, bei der Schifflande

Dampf- und Elektrobetrieb mit Personenbeförderung. Bei trockener Witterung.

Sa 21.5.: Tag der offenen Tür.

www.steinerliliputbahn.ch

Anlage Kirchmättli Horw

Was? Grösste Echzeit-Anlage der Schweiz

Wann? 30. Mai, ab 17.45 Uhr

Wo? Horw, LOKI-Depot, Kantonsstrasse 71

Grösste Echzeitanlage der Schweiz;

im Rohbau fertig. Auch am 27. Juni.

www.modelleisenbahnclub.ch

57 km Eisenbahntunnel

Was? Eröffnung Gotthard Basistunnel

Wann? 1. Juni und 4./5. Juni

Wo? verschiedene Orte

1. Juni Eröffnungszeremonie, 4./5. Juni

Volksfeste in Rynächt, Erstfeld, Pollegio und Biasca. Diverse Bahnhofsfeste.

www.gottardo2016.ch und www.sbbhistorich.ch

Eisenbahnsammlung Uster

Was? Grosse Spur 0-Anlage in Betrieb

Wann? 4. Juni, 14–17 Uhr

Wo? Uster, Lokremise beim Bahnhof

Hochwertige Modelle, Dioramen,

Anlage 0/0m, I/II. Eisenbahnutensilien.

www.eisenbahnsammlung.ch

35 Jahre MECLU

Wer? Modellbahn Club Laufen und Umgebung

Wann? 4./5. Juni, 10–18 Uhr, (10–17 Uhr)

Wo? Breitenbach, Spitalstrasse 34

Anlagen H0/H0m, LGB, OM vor Clublokal,

5 Zoll-Dampfbahn. Festwirtschaft.

Signalisation beachten.

www.meclu1981.ch

Offene Tore in Konolfingen

Was? Depotwerkstätte Dampfbahn Bern

Wann? 4./5. Juni, 10–16 Uhr

Wo? Konolfingen, 5 Min. vom Bahnhof

Rollmaterialausstellung, Festwirtschaft. Ebenfalls EBT-Ausstellung im alten Bären.

www.dbb.ch, www.museum-alter-baeren.ch

Rotonde in Delémont

Was? Besichtigung und Führung

Wann? 11. Juni, 14–17 Uhr

Wo? Delémont, Places des Voies CFF 71

Historische Fahrzeuge SBB-Historic und HEG. 14.30 Uhr Führung 1 Stunde (CHF 10.– inkl. Eintritt).

www.voldampf.ch

Dampfbahn Aaretal

Was? Öffentliche Fahrtage im Juni

Wann? 11./12. und 25./26. Juni, 13.30–17.30 Uhr

Wo? Münsingen, Psychiatriezentrum

Wagen für Rollstuhlfahrer/innen.

Restaurant im Psychiatriezentrum.

www.dampfbahn-aaretal.ch

Museumsbahn Emmental

Was? Dampffahrten im Emmental

Wann? 12. Juni

Wo? Sumiswald – Huttwil – Sumiswald

Einsteigen und abdampfen! Billette im Zug sowie am Bahnschalter Dürrenroth und Affoltern-Weier, Kinder gratis.

www.emmentalbahn.ch

Wir sind aktueller!

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungs-
meldungen für die Ausgabe LOKI 7–8/2016

bis spätestens 16. Juni 2016 an:

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

Oder noch lieber per Mail an folgende Adresse:

bkalberer@loki.ch

Modellbahn in Ramsen

Was? **Modulanlage in H0**

Wann? **12. Juni, 10 bis 17 Uhr**

Wo? **Ramsen, Güterschuppen**

In Zusammenarbeit mit VES. Ueli Meier mit Dampf- und Dieseldüsen. Eintritt frei. Weitere Daten von Juli bis Oktober. www.etzwillen-singen.ch

Gartenbahn im Tessin

Was? **Miniatur Gartendampfbahn ATAF**

Wann? **12. und 26. Juni**

Wo? **Minusio-Mappo**

Dampf- und Elektroloks 5 und 7¼ Zoll. 12.6.: 14.30–17.30, 26.6.: 20–21.30 Uhr. ATAF – Associazione Ticinese Amici della Ferrovia www.ataf.ch

Gartenbahn Staufen

Was? **Fahrtage im Juni**

Wann? **12. und 26. Juni, 13–16 Uhr**

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

Freie Publikumsfahrten. Dampf und Elektroloks. Neues Klubhaus, Kiosk mit Verpflegungsmöglichkeit. www.gartenbahn-staufen.ch

Meeting US-Railroadfans

Wer? **American Railroadfans in Switzerland**

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

Wo? **Zürich-Wollishofen, Wasserversorgung**

Digitalshow von Peach Reisinger: «Lonely Rider Tour Juni 2015». www.americanrrfans.ch

Tinplate im Altersheim

Was? **Öffentliche Vorführungen**

Wann? **18. Juni, 14–17 Uhr (Vernissage)**

Wo? **Männedorf, Altersheim Emmaus**

0-Anlage. Fahrtage: Mo, Mi, Fr bis 1. Juli je 14–17 Uhr. Sa 18. 6.: Buco-Hag-Tag. www.railmax.ch/szene-infos

Eisenbahn-Romantik im Juni 2016

Die Sendungen werden im SWR ausgestrahlt.

Im SWR-Fernsehen. Bis Redaktionsschluss waren keine Erstausstrahlungen im Juni bekannt. Beinahe täglich gibt es jedoch Wiederholungen

früherer Folgen. Nähere Angaben dazu findet man in TV-Programmzeitschriften sowie im Internet.

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

Änderungen vorbehalten!

Offene Tür in Aarwangen

Was? **Munibergbahn**

Wann? **18. und 25. Juni, 13.30–17 Uhr**

Wo? **Aarwangen, Brunnenstrasse 11A**

Interessanter Fahrbetrieb (Staunen erlaubt), PC-gesteuerter Anlage (MpC 3.9). www.munibergbahn.ch

Nostalgiefahrt

Was? **Fahrt mit RBS-«Pendler-Pintli»**

Wann? **18. Juni, 12.25 bzw. 14 Uhr**

Wo? **Bern–Solothurn oder umgekehrt**

Stadtrundgänge Solothurn/Bern. Im Zug feines Plättli. Infos und Anmeldung: www.rbs.ch, Tel. 031 310 03 50

Börse im Erlebnisbahnhof

Was? **Modelleisenbahn Börse**

Wann? **18./19. Juni, 13 bis 16 Uhr**

Wo? **Bahnhofgebäude Brittnau-Wikon**

H0, H0m, N. Besichtigung altes Stellwerk in Betrieb möglich. Eintritt: Börse frei, Stellwerk CHF 5.–, Kinder CHF 2.50. www.erlebnisbahnhof.ch

Flohmarkt in Niederbottigen

Was? **Haus-Flohmarkt und Modellbahn-Verkauf**

Wann? **19. Juni, 9 bis 17 Uhr**

Wo? **Bern-Niederbottigen, Niederbottigenweg 93**

Modellbahnen, Zubehör, RC, Autos, Holzarbeiten. Abzw. Feuerwehrmagazin, Platz vor Stall. Informationen: www.messerli-bahnen.ch

Tunnelkinotage

Was? **Kinoerlebnis im Weissenstein-Tunnel**

Wann? **25. Juni**

Wo? **Bahnhof Oberdorf SO**

Tunnelkinofahrt. Festwirtschaft. Auch am 20. August und 24. September. Tel. 058 827 53 20 (Reisedienst Streit Walkringen) www.tunnelkino.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 Juni: «Interfrigo-Zug von 1992». Rollstuhlfahrer willkommen. Informationen und Anmeldung: www.kaeserberg.ch

Bahnmuseum Albula

Was? **Besuch im Bahnmuseum**

Wann? **Täglich ausser Montag**

Wo? **Bergün, beim Bahnhof**

Originalexponate, 0m-Anlage, Sonderausstellungen, Fahrsimulator. Restaurant. Di–Fr 10–17 Uhr, Sa/So 10–18 Uhr. www.bahnmuseum-albula.ch

Börse

Spur N

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

Verkaufe: Hobbytrain: 5 x Gms (ex K3) 31077 à CHF 10.-.
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. @besonet.ch.

Suche: 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.



Ich suche SBB Ce 6/8' 14201 in Braun, SBB Ae 8/14 11851 mit Ae 6/6-Führerstand und SBB Ce 6/6. H0-Gleichstrommodelle

von Fulgurex, Lemaco oder Metropolitan. Bitte melden Sie sich bei Alex Feuz, Tschudistr 42, 9000 St. Gallen, afez@bluewin.ch, Tel. 079 175 99 49.



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, afez@bluewin.ch,
Tel. 079 175 99 49.

Verkaufe: H0m/H0: METROP, HRF, FERRO SUISSE, LEMACO, FULGUREX. Alles neu mit OVP. JEANMAIRE-Bücher. Liste verlangen.

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

Verkaufe: FM Drehsch. Filisur. CHF 850.-.
joerggrill@aol.com.

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

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

Spur IIm

Diverse Gartenbahnen Artikel aus Sammlung. Neu und gebraucht. Bitte Liste anfordern.

Roland Dick, Pargherstrasse 7, 7000 Chur,
info@catering-factory.ch

Verschiedenes

Raum für Modelleisenbahn-Anlage und «Rückzugsort» gesucht?

Komplett renovierter und sehr gut ausgebauter Raum in Wohnliegenschaft mit Tageslicht, 32 m²; inkl. eigenes WC, Internet, Heizung, Tageslicht; PP vorhanden, ruhig gelegen. CHF 495.-/Monat inkl. NK (ohne Elektro), Nähe Flughafen Zürich. Telefon 079 225 94 82.

Verkaufe LISTA-Schrank, 120 cm hoch.

Messeri Marc, Niederbottigenweg 87,
3018 Bern, Tel. 079 502 30 53.





Die Spezialisten unter den Decodern für:

- Lichtsignale und Lichteffekte
- magnetische und motorische Weichen
- Ablaufsteuerungen z.B. für Ampelanlagen, Gebäudebeleuchtung

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

DIE ALLESKÖNNER



Modellbau

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

Ihr Spezialist für

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

Bitte verlangen Sie
Gratis-Unterlagen.



ZUBA-TECH

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

bruderer bahnen



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

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

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

Bahn aktuell

Rund um Liestal



Fotos: Andreas Lindner

Fast um den Faktor 2 grösser ist die Spurweite der SBB gegenüber der noch aktuellen Spurweite 750 mm der Waldenburgerbahn.

35 Millionen Franken werden die SBB in den Neubau der Bahnhofsgelände in Liestal investieren. Weiter sollen zwei weitere Bahnsteiggleise durch einen neuen Mittelbahnsteig entstehen.

Bei der Waldenburgerbahn wurde eine Totalsanierung, verbunden mit einem Umbau auf Meterspur im Jahr 2022 in den Blick genommen. Verloren geht damit die einzige Bahn mit 750 mm Spurweite in Europa, die auch heute noch primär dem öffentlichen Nahverkehr dient.

Mit einem Umbau ist auch die Zukunft des «Waldenburgerli», dem Extrazug mit der

Dampflokomotive G. Thommen, in Frage gestellt. Verfolgt werden kann die Entwicklung der Dinge über die Adresse www.waldeburgerli.ch.

Modernisierung der Re 460: Beeindruckend sind die Zahlen, die der SBB-Konzern veröffentlicht hat: Pro Tag bringen es alle Re 460 zusammen auf eine durchschnittliche Laufleistung von 104 000 km, was einer zweieinhalbfachen Umrundung der Erde entspricht.

Bis 2022 sollen nun alle 119 Lokomotiven modernisiert werden. Die Re 460 016, die ehemalige «CIBA»- und «Adtranz»-Wer-

beträgerin, hat, erkennbar am glänzenden Lack und dem neuen Gestaltungsdesign, diesen Prozess bereits durchlaufen. Unter anderem wird die Modernisierung einen effizienteren Einsatz im Hinblick auf den Energieverbrauch ermöglichen, so dass nach dem Umbau aller Lokomotiven eine Ersparnis erreicht werden kann, die dem jährlichen Verbrauch einer Stadt wie Olten entspricht.

AL

Quelle: http://www.sbb.ch/sbb-konzern/medien/medienmitteilungen.newsdetail.2013-7-0907_1.html



Die Jahre der Bahn ins Waldenburgerthal mit 750 mm Spurweite dürften gezählt sein.



Es ist soweit: Die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels steht an. Re 460 044-1 weist auf dieses Jahrhundertereignis hin!



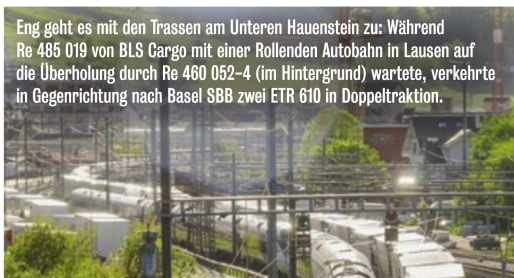
Die Re 460 016 ist bereits aus dem Refit-Programm in Yverdon zurück und verkehrt hier Richtung Olten noch neben dem 750 mm Gleis der WB bei Liestal.



Ungewöhnlich ist das Zugangebot kurz nach 18:00 Uhr in Liestal: ICE 371 verkehrt als (fast ganz) Innerschweizer Zug zwischen Basel Badischen Bahnhof und Interlaken Ost und hält damit planmässig in Liestal.



Geballte Kraft am kurzen Güterzug: Für die beiden Loks Re 6/6 11643 «Laufen» und 11614 «Meilen» dürfte die Last am Zughaken ein Kinderspiel gewesen sein.



Eng geht es mit den Trassen am Unteren Hauenstein zu: Während Re 485 019 von BLS Cargo mit einer Rollenden Autobahn in Lausen auf die Überholung durch Re 460 052-4 (im Hintergrund) wartete, verkehrte in Gegenrichtung nach Basel SBB zwei ETR 610 in Doppeltraktion.



Doppeltraktion vor dem Interregio in Liestal: Während die Vorspannlokomotiven Re 4/4 11136 am seitlichen Rahmen mit der Bezeichnung Re 420 91 85 4 420 136-4 CH-SBB versehen ist, kommt Re 4/4 11300 (noch) ohne diese ausführliche Nummerierung aus.





Bei der Re 6/6 11689 «Gerra-Gambarogno» handelt es sich um die letztgebaute Re 6/6.



Fotos: Andreas Lindner

Frühlingsstimmung mit Interregio mit einem der selten gewordenen grünen SBB-Reisezugwagen nach Basel bei Liestal.

Weichentransporter auf «Abwegen»



Re 456 142 der SOB mit Leermaterialzug mit 8 Weichentransportern der SBB von Hägendorf nach Basel am 9. Mai 2016.

Die in Hägendorf stationierten Weichentransportwagen (WTW) der SBB kommen gelegentlich auch in Deutschland zum Einsatz. Die Überführung der benötigten Wagen erfolgt in der Regel als Sonderzug. Als Eisenbahnverkehrsunternehmen sind meist in der Schweiz Swiss Rail Traffic (SRT) und in Deutschland Rail Adventure verantwortlich.

Am 9. Mai wurden acht leere Weichentransportwagen von Hägendorf nach Duisburg-Wedau ins dortige Anschlussgleis von DB Bahnbau überführt. Bis Basel Badischer Bahnhof, dort erfolgte der Lokwechsel, kam die Re 456 142, welche von SRT angemietet ist, zum Einsatz. Ab dort ging es dann weiter in Richtung Norden mit der 139 558 von Rail Adventure.

PS



Weiterführung der Spezialwagen ab Basel nach Duisburg durch die 139 558 von Rail Adventure.

Fotos: Peter Schnopp

Steuerwagen auf der Arosalinie

Um den Rangieraufwand und damit auch Personalkosten zu reduzieren, setzt die RhB zunehmend auf Pendelzüge. Bereits letztes Jahr kamen auf der Arosalinie als Bedarfsverstärkung der alleinfahrenden Dreiteiler-Allegra-Triebzüge vorübergehend Verstärkungsmodule mit Steuerwagen zum

Einsatz. Ernste Probleme zwangen zum Abbruch und Fehleranalysen. Mit Ende der Wintersaison setzte der Probetrieb wieder ein.

Ein Verstärkungsmodul umfasst neben einem Bdt 1721-1723 je einen B und einen A. Damit sind auf der Arosalinie – von der

gelegentlichen Güterlast abgesehen – praktisch nur noch zwei Kompositionsvarianten zu beobachten: Triebzug solo oder mit Modul. Hier sind nun zwei interessante Abweichungen, beide am 10. Mai abgelichtet, vorgestellt. Mit dem blauen Arosa-Zug verkehrten bereits früher hier Pendelzüge. TK



Ge 4/4^{II} sind seit Jahren vom Plan-Reiseverkehr der Arosalinie praktisch verbannt. Eine Ausnahme bildet der in der Grabenstrasse aufgenommene Zug 1428 vom 10. Mai, der aus einem Verstärkungsmodul und der Lok 622 besteht.



Aussergewöhnlich ist die Kombination Triebzug mit Steuerwagen solo wie hier Zug 1429 mit ZTZ 3503 und Bdt 1721 in der Churer Engadinstrasse als echte «Strassenbahn».

Foto: Thibert Keller

RhB Triebwagen 501 auf rarer Ausfahrt

Für einen Personalausflug kam am 10. Mai der ABe 4/4 501 zu einem seiner seltenen Einsätze. Die Fahrt führte von seiner Basis Samedan aus nach Thusis und zurück. Nach einem längerem Aufenthalt in Berglün (Museumsbesuch) befindet sich der 1939 erbaute Oldtimer kurz vor der Station Preda.



Foto: Thibert Keller

Ungewisse Zukunft für die Landquarter Leimbahn

Der kleine Verein Feldbahn Ziegelei Landquart setzt sich tatkräftig für den Erhalt des Reststücks der 1985 weitgehend stillgelegten Feldbahn mit der bemerkenswerten Spurweite von 75 cm ein. So sind noch rund 300 Meter Strecke und diverses Roll-

material – originales und zugekauft – erhalten. Der Verein unterhält die bestehende Gleisanlage und reaktiviert Fahrzeuge. Er baut aufs Gastrecht sowie Goodwill der Ziegelei, ist gleichzeitig von deren Existenz abhängig. Angesichts der grossen auslän-

dischen Konkurrenz im hart umkämpften Baugewerbe sieht das Unternehmen einer ungewissen Zukunft entgegen, womit auch die Bahn in Frage gestellt sein könnte. Auf www.fzl.ch.vu sind viele Infos zur Bahn und zum Verein abrufbar.

TK



Rollmaterialpräsentation anlässlich der Generalversammlung des Vereins vom 16. April. Drei der vier abgebildeten Loks sind betriebsfähig.



Fotos: Thurt Keller

Für Besucher und bei Anlässen fahren sogar Personenzüge. Die im Jahre 1955 erbaute O&K Lok zählt zum Original Fahrzeugpark.

Seetal-Krokodil zurück in die alte Heimat

Foto: Georg Trüb



Das betriebsfähige Seetal-Krokodil De 6/6 15301 hier in Triboltingen am Untersee übersiedelt im Herbst 2016 von Brugg nach Hochdorf im Seetal.

Im Herbst dieses Jahres wechselt die De 6/6 15301 das Heimatdepot – heute Brugg, neu Hochdorf. Der Verein Seetal-Krokodil 15301 übergibt die Lok an den Verein Historische Seethalbahn zur Pflege und zur betriebsfähigen Erhaltung. Die Oensingen-Balsthal-Bahn ist als Eigentümerin der Maschine mit dem Vereinswechsel und dem damit verbundenen Depotstandort einverstanden.

Der 25-jährige Verein Seetal-Krokodil 15301 hat das wesentliche Vereinsziel erreicht. Die Lok ist aufgearbeitet und mit den er-

forderlichen Sicherheitseinrichtungen ausgerüstet, die zum Fahren auf dem schweizerischen Normalspurnetz (Level-0-Strecken) vorgeschrieben sind. Die dazu notwendige Betriebsbewilligung des Bundesamtes für Verkehr liegt vor. Folgende Umstände begründen den Umzug der Lok nach Hochdorf:

- Die grosse Mehrheit der aktiven Mitglieder des Vereins Seetal-Krokodil 15301 sind in einem Alter, das die langjährige Pflege der Leihgabe nicht mehr garantiert.
- Es erscheint sinnvoller, die Lokomotive mit zu ihr passenden Wagen regelmässig auf der Seetalstrecke einzusetzen als auf Strecken im Raum Brugg.
- Im weiteren ist der Nutzen der Zugbeeinflussungseinrichtung ZUB, mit der die Lok ausgerüstet ist und die mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h unterwegs ist, grösser bei der Seetalstrecke mit niedrigen Geschwindigkeitsabschnitten und vielen Bahnübergängen.
- Und schliesslich ist die Lokomotive unter dem Namen «Seetal-Krokodil» bekannt, nicht unter «Brugg-Krokodil».

Die Generalversammlung 2016 des Vereins Seetal-Krokodil 15301 hat beschlossen, auf Ende des laufenden Jahres den Verein aufzulösen. Die Mitglieder können dem Verein Historische Seethalbahn beitreten und sind willkommen.

Der Verein dankt dem Bahnpark Brugg für die Gastfreundschaft in den vergangenen Jahren sowie für die hilfsbereite Unterstützung bei den umfangreichen Revisionsarbeiten.

Markus Rickenbacher

Das sind die neuen Eisenbahnfans



Am 16. April 2016 sorgten in Chur auf der nördlichen Bahnhofseinfahrt Kühe auf den Gleisen für einige Zugverspätungen im kleinen Rahmen. Obwohl hier das Futter dürrig ist, liess sich das Hornvieh nur mit Mühe überzeugen, auf artgerechtere Flächen zu wechseln.

Foto: Thibert Keller

«Wyländerli» fährt für europäischen Dachverband der Museumsbahnen



Am 27. April brachte die SBB Historic Komposition mit dem «Wyländerli» – BFe 4/4 1643, Dr4 10112 und Abt 1715 Vertreter der Europäischen Föderation der Museums- und Touristikbahnen «Fedecrail» von St. Margrethen – mit längerem Aufenthalt in Brugg AG – nach Olten.

TK

Grüner geht's nicht mehr: Das Hauptsignal zur Linienvereinigung Dorfneß bei Kloten zeigt Fahrbegriff 5 und das Vorsignal zur Einfahrt Bassersdorf kündigt Fahrbegriff 1 an. Die Baustelle steht im Zusammenhang mit dem Bau des zweiten Gleises im abgebildeten Einspurabschnitt.



Der früher kaum je so formierte Pendelzug zwischen Holderbank und Wildegg unter dem gleichnamigen Schloss.



Auf der Leerrückfahrt ins Heimatdepot Winterthur fährt die Komposition auf der ehemaligen Nationalbahn am stillgelegten Bahnhof Baden Oberstadt vorbei.

Fotos: Thibert Keller

«Heidi» bezwingt Steilstrecke

Fotos: Thibert Keller



Das «Heidi» hat eben Davos Wolfgang verlassen und befindet sich im anhaltenden 45 Promille Gefälle Richtung Klosters. Noch sind die Wiesen schneebedeckt.



Im Gegensatz dazu zeigt sich im Bereich der Linienentwicklung unterhalb frühlingshaft. Die 1902 erbaute Lok bezwingt hier die stärksten auf dem Stammbahn vorkommenden Steigungen.

Im Rahmen von weiteren Versuchsfahrten erreichte die vom Club1889 auf Ölfeuerung umgebaute G 3/4 11 von der Basis Samedan aus Klosters. Zu dieser Zweitagesstour vom 11./12. April gehörte die nächtliche Bergfahrt mit 45 Tonnen Anhängelast durch die tunnelreiche Strecke von Filisur nach

Davos Patz. Dabei prüfte der Bahndienst die Auswirkungen der Auspuffstöße auf die in Tunnelgewölben eingebauten Schutzbleche. Am Folgetag absolvierte das mit 30 Tonnen behängte «Heidi» eine Fahrt auf dem von ausgedehnten 45-Promille Neigungsabschnitten geprägtem Wolfgang-Ab-

schnitt nach Klosters und zurück. Ursprünglich die Domäne der Vorgänger des gleichen, aber schwächeren Typs.

Das «Heidi» hat zwischenzeitlich mit Ausnahme der Strecke Klosters-Reichenau das ganze Stammbahn in eigener Kraft befahren.

TK



Beide neuen Loks Re 475 401 und 402 der BLS am Tag ihrer Ankunft in Basel.

Neue Loks für BLS

Die BLS hat am 27. April 2016 die ersten beiden neuen Loks vom Typ «Vectron» erhalten. Die Maschinen werden als Re 475 401 und Re 475 402 bezeichnet. PS



Vectron von Siemens für BLS Cargo am 27. April 2016 in Basel.

Fotos: Peter Schopp

BR 187 im Test für RailCare

Vom 20. bis zum 23. April 2016 testete das EVU RailCare eine BR 187 von Bombardier. Zum Einsatz kam die 187 014-6 von Akiem/Captrain. Diese kam am Abend des 20.4.16

aus Deutschland in Oensingen an. Anschliessend ging es direkt von Oensingen via Niederbottigen nach Brig. Vom Freitag auf Samstag fuhr die Lok dann über die

Gotthardstrecke ins Tessin. Am Sonntag 24.4.2016 stand die Rückfahrt nach Basel und später weiter zurück nach Deutschland an. SG



Akiem 187 014-6 abgestellt im Bahnhof Oensingen am 22.4.16.



Dieselbe Lok bei der Rückfahrt aus dem Tessin am 23.4.16 in Erstfeld.

Fotos: Stefan Gyjox



Vom Südgleis ...



... mit Zwischenhalt bei 3 Metern ...



... zum Nordgleis 12 Meter verschoben.



Die 126 Tonnen wurden von Hand verschoben.

Fahrzeug-Verschiebung im Verkehrshaus

Während zwei Monaten verschob die Firma Bauberger AG insgesamt 50 Loks, Tram- und Bahnwaggons im Verkehrshaus Luzern. Highlight war die Querverschiebung des legendären grünen Krokodils.

Im Zuge der NEAT-Sonderausstellung, die am 24. März 2016 ihre Tore öffnete, wurde es Zeit, die seit 20 Jahren fast unveränderte Halle neu zu gestalten. In zahlreichen Einzelschritten wurden 35 Loks, Zug- und Tram-Waggons intern verschoben sowie über ein Dutzend in Depots in der deutschen und welschen Schweiz ausgelagert. Viele der Verschiebungen geschahen während der Besuchszeiten, nachts wurden in Zusammenarbeit mit SBB Historic einige Wagen auf dem Schienennetz abtransportiert.

Die Platzverhältnisse in der Schienenhalle waren sehr beengt, die Bodenbelastung mit 400 kg pro Quadratmeter gering. Der vordere Teil der Halle ist ein Pavillon aus der Gründungszeit um 1957, entsprechend filigran ist die Statik, zudem senkt sich der Boden wegen des Seeuntergrunds.

Sämtliche Verschiebungen wurden daher mit Spezialkonstruktionen und hydraulischen Maschinenhebern vorgenommen: Der Hallenboden wurde mit Sand abgedeckt und mit 30 mm dicken Stahlplatten verstärkt, die Loks und Wagen an den Hebeplätzen hydraulisch angehoben, die Quertraversen eingebaut und dann auf Fahrsschienen an den Bestimmungsort verschoben. Nach zwanzig Jahren am selben

Standort war es dann am 29. Februar 2016 so weit: Das fast 100-jährige Krokodil wurde wieder bewegt – und zwar nicht wie gewohnt vorwärts, sondern seitwärts. Doch wie ein Baum, der Wurzeln geschlagen hat und sich nicht versetzen lassen wollte, zierte sich das historische Gefährt am Anfang etwas. Nach drei Metern war dann aber der Bann gebrochen und der 126 Tonnen schwere Koloss rollte danach auf Panzerrollen gemächlich zwölf Meter vom Südgleis zum Nordgleis. Nach dem hydraulischen Anheben und Deinstallieren der gelben Fahrsschienen stand die Elektrolok tags darauf in alter Frische am neuen Standort.

Rebecca Buchmüller



Die Hebekonstruktion.



RhB Ge 6/6' Nr. 402 ebenfalls «auf Reisen».

Fotos: Bauberger AG

Albula-Gliederzug (AGZ)-Premieren

Am 7. Mai 2016 zog erstmals eine auf Dubremse umgebaute Ge 4/4^{II} – die frisch revidierte, sauber glänzende 625 – den AGZ über die Albulastrecke. Die zweite umgerüstete Ge 4/4^{II}, die 629, stand am 10. Mai mit dem AGZ im Dienst von Personal, das mit dieser Komposition involviert war bzw.

noch ist. Der Zug fuhr von Chur nach Samedan und zurück (leer ab/bis Bergün). Als Premiere waren dem AGZ auf der Rückfahrt noch vier Glacier Express Wagen – fürs Nachtessen – angehängt. Derartige Formationen – jedoch mit dem vollständigen Sechswagen-Glacier Express – dürften auf

dieser Strecke erst in einigen Monaten zu sehen sein.

Damit die auch im künftigen Planeinsatz eingeteilten Ge 4/4^{III} solch schwere Züge ziehen können, sind noch Modifikationen für die Erhöhung der Anhängelast geplant. TK



Der praktisch unbesetzte Fotozug AGZ mit Ge 4/4^{II} 625 ist hier am 7. Mai 2016 bei der Einfahrt in Preda festgehalten.



AGZ gleichentags während der Rückfahrt auf dem Landwasserviadukt.



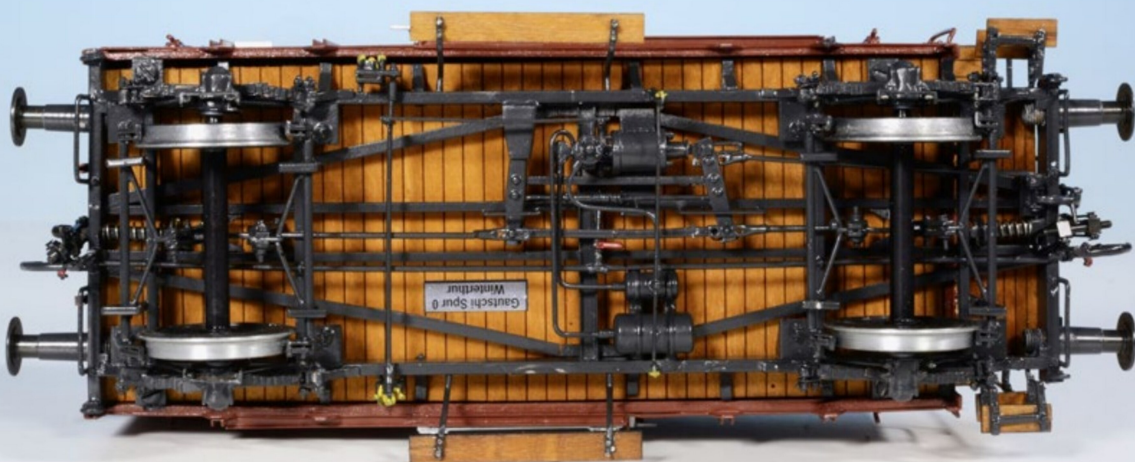
Fotos: Tibert Keller

Am 10. Mai 2016 war der AGZ mit der Ge 4/4^{II} 629 mit Wagen des GEX verstärkt unterwegs auf dem Landwasserviadukt.

Der gedeckte Güterwagen K2 der SBB im Eigenbau in Spur 0 (4. Teil)

Güterwagenklassiker

Nach den Arbeiten am Wagenkasten des gedeckten Güterwagens K2 der SBB in Verbundbauweise, machen wir uns jetzt an die Montagearbeiten des ganz aus Metall gefertigten Unterbaus mit allen seinen Details.



Ansicht von unten auf das ganze Untergestell des gedeckten Güterwagens K2 der SBB.

Von Fredi Gautschi

Wie bei meinen Bausätzen üblich, wird das Gerippe des Unterteiles verlötet geliefert. Die diversen Gussteile sind wie folgt vorbereitet: Die Angüsse entfernt, die Bohrungen nachbearbeitet. Die entfernten Angüsse sind sauber zu verputzen und die zu lötenden Stellen abzuschleifen/feilen.

Kastenträger

An die Längsträger aussen werden die geätzten Kastenträger angelötet. Wir biegen diese zuerst mit Unterstützung der dafür vorgesehenen Nuten und verlöten diese an der aussen liegenden Knickstelle. Die so vorbereiteten Träger werden in den in den Längsträgern gefrästen Nuten platziert. Je 3 Träger (Pos. U14) werden links und rechts der Trittbrettträger angelötet. Je einer (Pos. U13) bei der Bremsbühne.

Die Flansche für die Befestigung des Unterteils am Oberteil (Pos. U113) werden mit den Abständen gemäss Zeichnung angelötet.

Nun werden die Träger und Flansche, soweit notwendig, aussen abgeschliffen, bis der Unterteil im Kasten eingesetzt werden kann.

Achslager/Federpakete

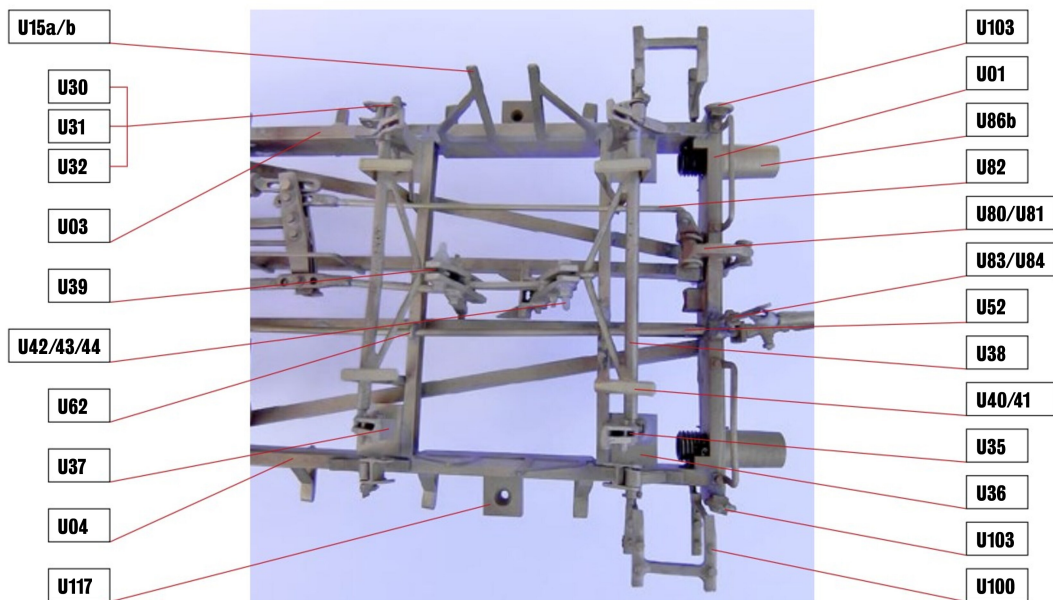
Die oberste Feder (Pos. U22) wird mit den Ösen (Ösenabstand 27.0 mm) nach oben mit den anderen acht Federn auf ein Rundprofil 0.8 mm aufgezogen (längste Feder 25 mm, kürzeste 11 mm). Damit die Federn aneinander anliegen, knicken wir die oberen vier mit den Enden nach unten und die unteren vier nach oben. Die geätzte Nut in den Blattfedern kommt nach oben zu liegen. Nun fassen wir das Federpaket mit

einer Flachzange oder zwei Klemmpinzetten, entfernen das Rundprofil und platzieren das Federpaket in die Federpakethalterung am Achslager (Pos. U20a oder U20b) und schieben das Rundprofil (Pos. U21) erneut durch die Löcher in der Federpakethalterung und im Blattfederpaket. Das Rundprofil löten wir oben an die Federpakethalterung an. Sehr wenig Lötzinn verwenden, damit dieser nicht in das Federpaket läuft und dieses versteift.

Achslagerpartie

Die Aufhängungen der Bremsklötze (Pos. U36 und U37) werden unten bündig so in die Ecken Querträger/Längsträger angelötet, dass der abgeschrägte Schenkel nicht an den Trägern anliegt.

Die Schakenböcke (Pos. U30) werden im Abstand von 27.0 +0 angelötet. Dabei ach-



Die Bodenpartie mit den Einrichtungen für eine Achse mit der Bremsausrüstung.

ten wir darauf, dass die Muffen für die spätere Aufnahme der Bolzen mit dem vorstehenden Ende nach aussen gerichtet sind. Bereits jetzt oder erst nach der Farbgebung können wir die Schaken (Pos. U31) mit den Bolzen (Pos. U32) an den Schakenböcken anbringen. Wir löten die Bolzen auf der Innenseite der Schaken an, so dass sich diese nach dem Löten noch frei bewegen können.

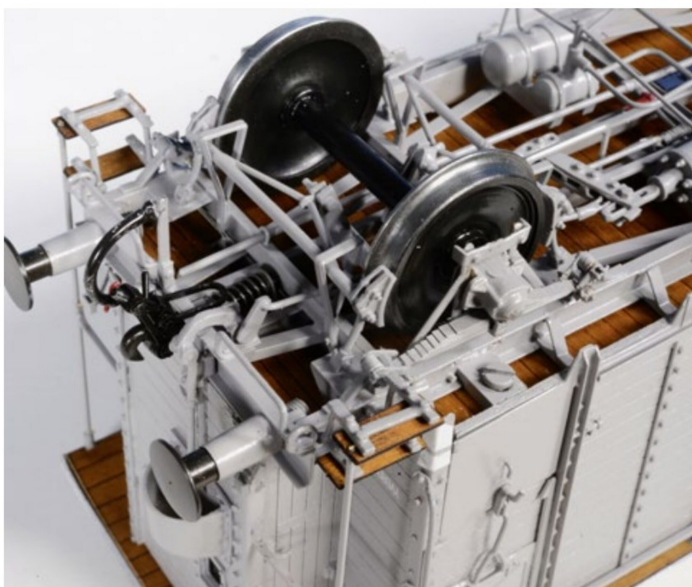
Die Bremsmechanik (Pos. U39) und die Bremsdreiecke (Pos. U38) werden mit den Schrauben, Muttern und U - Scheiben (Pos. U42/43/44) verschraubt. Der Achsabstand der Bremsdreiecke wird auf 28,5 mm justiert und die Muttern mit wenig Lot fixiert. Wir löten das erste Paar der Bremsklötze (Pos. U35) in die bereits eingelöteten Winkel. Nun schieben wir die Stummel der Bremsdreiecke in die Bohrungen der Bremsklötze. Die Bremsmechanik wird so platziert, dass die Aufhängung mit den beiden Dreiecken parallel zu den Pufferbalken zu liegen kommt. Nun platzieren wir das andere Paar Bremsklötze und löten diese ebenfalls an der Aufhängung an. Wir richten die Bremsklötze symmetrisch zu den Achslagerführungen aus, der Innen-Abstand der Backen sollte mindestens 1 mm grösser sein, als der Raddurchmesser. Die geätzten Fangeisen (Pos. U41) werden gebogen. Nachdem diese über die Bremsdreiecke gestülpt sind, setzen wir die Niete (Pos. U40) ein und verlöten diese mit dem Fangeisen. Der Nietenschaft wird nun

durch die Bohrung im Querträger geschoben und mit diesem verlötet.

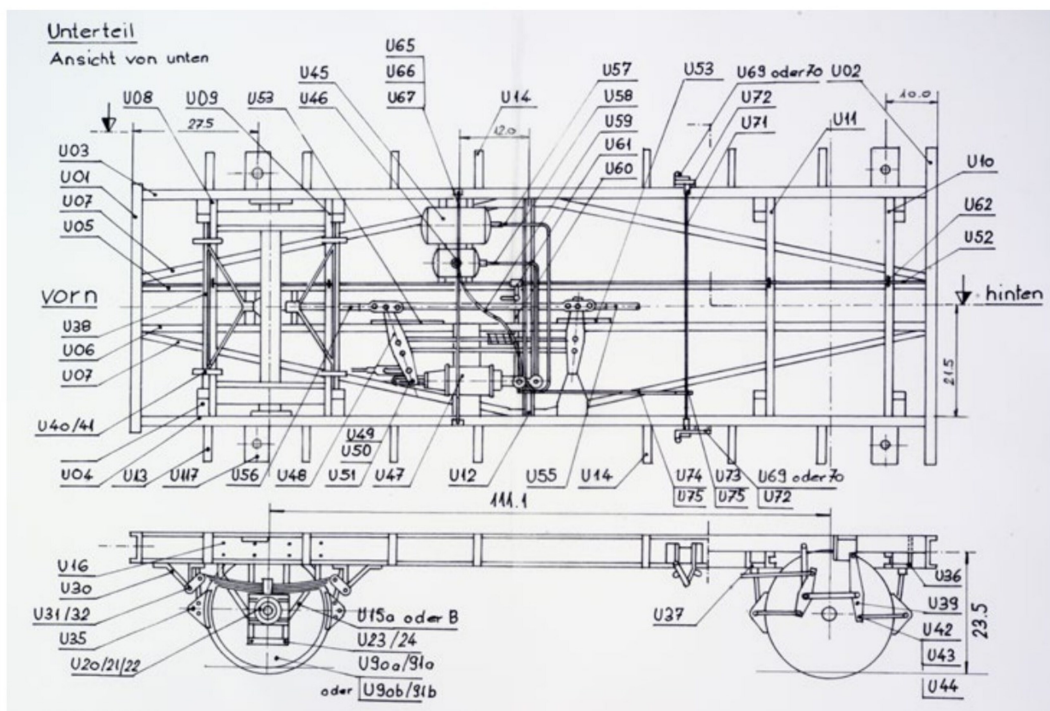
Die geätzten Fangeisen für die Achslager (Pos. U23) werden an den Enden rechtwinklig abgewinkelt. In die Löcher setzen wir die Befestigungsschrauben (Pos. U24) ein und fixieren diese mit wenig Lot.

Die Träger für die Trittbretter (Pos. U100) werden in die Längsträger beim Pufferbalken vorne angelötet. Am Pufferbalken vorn und hinten löten wir die Seilzughaken (Pos. U103an).

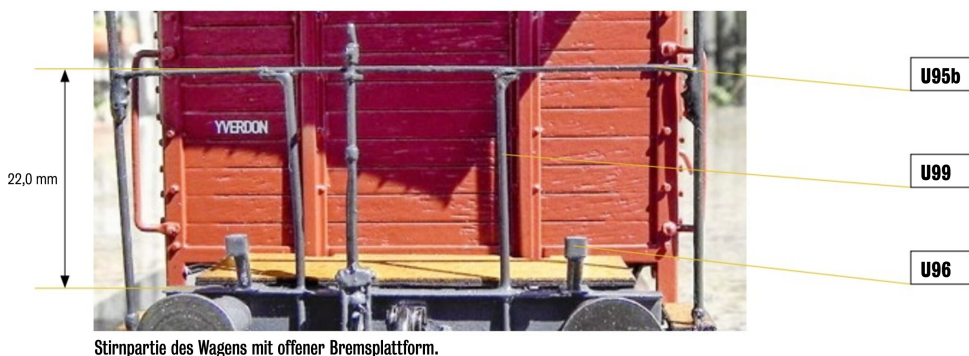
Bereits jetzt oder später bestücken wir die Pufferbalken. An den Pufferbalken aus-



Blick mit eingesetzter Achse in die Bodenpartie des grauen Wagens mit Bremserhaus.



Grund- und Seitenriss des Untergestells.



Stirnpartie des Wagens mit offener Bremsplattform.

sen löten wir die Seilzughaken (Pos. U103) an. Die Bremsschläuche und die Aufhängungen dazu (Pos. U83/U84) werden platziert und angelötet. Beim Pufferbalken vorn löten wir die Auflageplatte (Pos. U81) auf den Längsträger innen und die diagonal verlaufende Längsstrebe anliegend am Puffer-

balken an. Auf diesem Blech löten wir die Hauptbremskurbel (Pos. U80) an. An die am Pufferbalken vorn angegossenen Träger für die Signallampenhalter löten wir die Signallampenaufhängungen (Pos. U96) an.

Bei der Version ohne Bremsserhaus müssen noch die Vertikalstangen innen (Pos.

U99) für das Geländer hergestellt und eingebaut werden. Für die Stangen verwenden wir Messing Rundprofil Durchmesser 0.8 mm, kröpfen dieses an einem Ende rechtwinklig ab, kürzen das abgekröpfte Ende auf 2.0 mm und schleifen die Aussenseite ab, so dass eine Auflagefläche entsteht. Nun



Gegossene Bremswippen für die Achsen.



Gegossener Pufferbalken.

stecken wir die Stange in die Bohrungen im Pufferbalken bis der Abstand Oberkante Pufferbalken Oberkante Stange 22,0 mm beträgt. Den gegossenen horizontalen Handlauf (Pos. U95b) können wir bereits jetzt an den Vertikalstangen anlöten. Allerdings muss dieser genau zentriert werden. Wir können diesen auch erst nach dem Lackieren platzieren und anleimen.

Die Stangenpuffer (Pos. U86a; Epoche 1) werden eingepasst. Möglicherweise muss die Pufferplatte etwas abgeschliffen werden, damit diese in den Pufferbalken passt. Bei den Hülsenpuffern (Pos. 86b; ab Epoche 2) schraube ich jeweils die Hülse vor dem Sandstrahlen und Lackieren ein. Dadurch wird das Gewinde nicht mit Sandstrahlmaterial verunreinigt und muss nachher nicht nachgeschnitten werden. Durch das verunreinigende Sandstrahlmaterial wird der Gewindebohrer innert kürzester Zeit stumpf.

Die Vertikalstangen aussen (Pos. U97) werden aus Messing Rundprofil Durchmesser 0,8 und den Muffen (Pos. U98) hergestellt. Am einen Ende des Rundprofils löten wir die Muffe so an, dass das Ende der Stange ca. 1,0 mm aus der Muffe ragt.

In der nächsten Folge vervollständigen wir das Untergestell mit der mittleren Bremspartie und beginnen mit den Montagearbeiten für das Zusammenfügen von Ober- und Unterteil. ○

Gussteile

Nummer	Bezeichnung	Anzahl
FBE02	Träger Trittbrett bei Treppe (Paar)	1
FBE03	Schakenbock (Satz à 4 Paar)	1
FBE04	Schaken	8
FBE06	Hilfsluftbehälter gross und klein / Seilzuhaken	1
FBE12	Seilzughaken / Fitting / Hahn	
FBE13	Hauptbremskurbel	1

Gms01	Bremskompressor mit Steuerventil	1
Gms03	GP-Wechsel (Paar) und Lastwechsel (Paar)	1
Gms05	Bremsabdeckung	1
Gms06	Handlauf bei Bremsbühne (Paar) / Handlauf / Handgriff	1
Gms07	Griff Luftschieber	4

Gs04	Träger Trittbrett Mitte (Satz à 4)	4
------	------------------------------------	---

hrm	Gleit-Achslager mit Federpakethalterung (Satz à 4)	1
-----	--	---

K2.01	Pufferbalken hinten / Pufferbalken vorn mit Signallampenhalter	2
K2.02	Bremsmechanik über Achse	2
K2.03	Bremsmechanik zu Bremskompressor	1
K2.04	Geländer Bremsbühne mit Bremserhaus / Geländer Bremsbühne ohne Bremserhaus	1
K2.05	Türverriegelung Bremserhaus (2) / Türstopper an Seitenwand (2) / Entlüftungshahn mit Fitting (1)	1
K2.06	Türscharnier (4)	1

Ucl13	Bolzen zu Schaken (Satz à 10)	2
-------	-------------------------------	---

Uni001	Bremsklotz mit Aufhängung (Paar)	4
Uni003	Bremsdreieck (Paar)	2
Uni020	Bremsschlauch mit Hahn (Paar)	1
Uni021	Aufhängung Bremsschlauch (Paar)	1
Uni023	Roll-Achslager mit Federpakethalterung (Satz à 4)	1

N-Anlage nach Schweizer Motiven in Oberarth

Die Eisenbahnen um St. Wimmen



Sie haben Glück liebe Leser! Wäre es nach dem Erbauer gegangen, so wären die folgenden Seiten jetzt leer, beziehungsweise mit einem anderen Bericht gefüllt. Doch wieder einmal dürfen wir es eingestehen, dass der Einfluss unserer verständnisvollen und besten Ehefrauen unserem Hobby in praktisch allen Fällen nur positive Auswirkungen hat. So auch der folgende motivierende Bericht über St. Wimmens Eisenbahnwelt.

Von Peter Dürrenmatt (Text) und Manfred Merz (Text und Fotos)

Der Erbauer dieser Anlage, Peter Dürrenmatt vertrat lange die Meinung: «Was in meinem eigenen Hobbyraum, in meinen eigenen vier Wänden, zu meiner Entspannung und kreativen Entfaltung geschieht, ist ganz allein meine Sache und geht keinen etwas an. Ich habe keine Lust darauf, mich irgendeiner Kritik und den vielen noch so gut gemeinten Ratschlägen auszusetzen». (Anmerkung der Redaktion: Ratschläge, die in der Regel von Leuten kommen, die selbst das «Sperrholzwüstenstadium» mit Ihren eigenen Anlagen lange noch nicht verlassen haben, vermutlich auch nie verlassen werden, deshalb für sich aber auch noch die Chance sehen alles viel, viel besser zu machen). Diese Meinung vertrat Peter Dürrenmatt auch vor seiner Familie. Frau Dürrenmatt war es dann, die ihren Mann darauf aufmerksam machte, dass er ja selbst auch Modellbahnzeitschriften wie die LOKI lese und sich seinerseits auch gerne und häufig davon inspirieren lasse. Eine Argumentation, der sich Peter Dürrenmatt nicht länger verschliessen konnte, vielleicht auch nicht wirklich wollte. Daraus resultierte, Frau Dürrenmatt sei es gedankt, dann auch die Einladung an uns. Das war dann wieder Glück für die LOKI-Redaktion!

Kurzer Rückblick und gleichzeitig Vorschau

Peter Dürrenmatt war eigentlich schon immer leidenschaftlicher Modelleisenbahner. Diese Leidenschaft für Züge und die Eisenbahn allgemein beeinflussten auch seine Berufswahl, er ist Lokführer bei der SBB geworden. So ist Peter Dürrenmatt nahezu täglich mit der Bahn und deren Atmosphäre «konfrontiert». In seiner Freizeit setzt er am liebsten alles was ihm bewusst oder auch unbewusst in seinem Berufsalltag erlebt und aufnimmt in seinen «eigenen vier Wänden» in den Massstab 1 zu 160 um. Die heutige Anlage entstand im Verlauf der letzten 10 Jahre. Dabei standen immer die Freude und die Entspannung die er dabei erlebt im Vordergrund. Regeln und Vorschriften hat Peter Dürrenmatt in seinem beruflichen Alltag, zu Gunsten der Bahnsicherheit und somit zum Nutzen von uns

Der Lemaco «Habersack» mit den feinen Wabuwagen in beeindruckender Landschaft unterwegs.



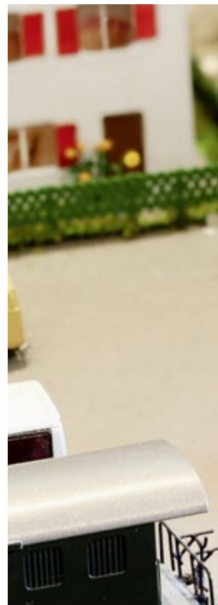
Hoch, höher, noch höher – wesentliche Attribute einer Gebirgs-Anlage.



Viel Betrieb auf Schienen, Strassen (und Gewässern).



Zwei Traktoren: Der Grüne von Fendt, der Braune von Breuer.



Vor der Arbeit noch schnell die aktuelle Tageszeitung und frische Brötli...



allen, genug. Nicht, dass er sich völlig ohne Pläne und Regeln auf sein Hobby stürzen würde, eine gewisse Planung muss sein, eine Planung die aber genügend Freiraum lässt um seine Spontanität und Kreativität fast uneingeschränkt einbringen zu können. Letztendlich macht es aber auch Spass, wenn einst gemachte Pläne in der Umsetzung gut aufgehen...

So entstand seine eigene kleine Welt. Nicht haarklein nach realem Vorbild, aber doch so gestaltet dass der geneigte Betrachter Schweiz-typische Atmosphäre wiederfindet und sogar die angedachten landschaftlichen Regionen entdecken kann. Dabei hat Peter Dürrenmatt eine beachtliche handwerkliche Qualität entwickelt, die sich in der wunderschönen Optik und in einer beachtlichen technischen Qualität niederschlägt. Nur selten greift er dabei auf fixfertige Produkte der Modellbahnindustrie zurück, wenn doch, wird es nach seinen Wünschen und Vorstellungen verfeinert. Die meisten Häuser entstanden im kompletten Eigenbau oder sind zumindest abgewandelte Bausätze. Viele Loks erhielten eine Herztransplantation um die Fahreigenschaften auf das «dürrenmatt'sche Niveau» zu heben. Was der verwöhnte LOKI-Berichterstatler hier erleben durfte, war mehr als beeindruckend. Ein gleichmässiges, stotterfreies «Gleiten» der Züge in angenehmer moderater Fahrgeschwindigkeit.

Dieser Anspruch dehnt Peter Dürrenmatt auch auf Modelle in Spur Nm aus. Diese Spurweite hat er entdeckt, als es sie eigentlich noch gar nicht gab und so weitgehender Um- und Eigenbau angesagt war. Die Zeugen dieser Schaffensphase tummeln sich heute noch im Fahrbetrieb unter ihren mittlerweile industriell hergestellten Genossen und brauchen sich keineswegs hinter diesen zu verstecken. Auf diese «Sparte» Peter Dürrenmatts Schaffens werden wir in absehbarer Zeit nochmals gesondert eingehen und entsprechend berichten.

Kleine Episode am Rande

Die Einladung an die LOKI Redaktion war ausgesprochen, der Termin für die Fotoaufnahmen vereinbart, da «verstarb» unvermittelt die lange zuverlässig funktionierende und auch bewährte «Lauer-Anlagensteuerung». Ersatz auf dem üblichen Vertriebswege war nicht so leicht zu beschaffen, wie Peter Dürrenmatt entsetzt feststellen musste. So wandte er sich beherzt und kur-



Wie im «richtigen Leben»: Die Frauen kümmern sich um den Haushalt und ...



... die Männer um den fahrbaren Untersatz.



Landwirtschaftliche Produkte brauchen Platz,



Der fein gestaltete Steinbruch, sehr beachtlich und überzeugend auch die Farbgebung.





auch in N. Peter Dürrenmatt hat ihn geschaffen. Das Lagerhaus entstand im vollständigen Eigenbau.

zentschlossen per Internetforum an seine Hobbykollegen von sNs (Spur N Schweiz) um in einem entsprechenden Aufruf um Hilfe zu bitten, ihm leihweise für diesen Anlass eine Lauer-Steuerung zur Verfügung zu stellen. Die Reaktionen darauf waren überwältigend. Zunächst in Form von positiv bescheidenden Forumseinträgen, kurze Zeit darauf mit Päckli aus allen Ecken der Schweiz mit Inhalt «Lauer-Steuerung». Teilweise kannte Peter Dürrenmatt zwar schon lange die Namen und auch die Gesichter der Versender, deren Adressen erfuhr er erst durch die entsprechenden Paketaufkleber. Hilfsbereitschaft pur und ein Beweis dafür wie eng ein gemeinsames Hobby verbinden kann – einfach nur Klasse!

Auf diesem Wege ein herzliches Dankeschön, auch von der LOKI, an die edlen «Leihgabe-Geber».

Doch lassen wir aber nun den Erbauer und Betreiber der Anlage selbst zu Wort kommen und sein Werk mit ihrer Atmosphäre und den sich daraus ergebenden Geschichten selbst beschreiben.

Meine Eisenbahnwelt um St. Wimmen

Eine gute Geschichte fasziniert den Zuhörer oder den Leser. Bei einem guten Film ist die Story für unser Weiterschauen von grosser Bedeutung. Ist die Story reell oder dann gut erfunden, kann sie uns packen. Bei der vorliegenden Geschichte sind einige Fakten reell und andere – hoffentlich gut – erfunden.

Das «Niemand ist perfekt» muss ebenso Platz haben, wie Fehler durch die Epochen oder ein momentanes Verkehren von Elektroloks ohne Fahrleitung. Wer damit Mühe bekundet, soll sich vielleicht den Rest dieser Geschichte nicht antun und weiterblättern. Zudem bin ich einfach noch nicht fertig mit der Gestaltung der Anlage. Es fehlen noch viele tausend kleine und grosse Dinge. Aber ich habe den Zeitplan, den ich mir vor acht Jahren erstellt hatte, recht gut eingehalten. Fahren, und somit dem persönlichen Wohlfühlfaktor genügen, konnte ich auf ersten Abschnitten (Teil von Montreux) innert Jahresfrist. Danach bestand die Möglichkeit; hier Gleise zu verlegen, da

Kabel zu löten oder dort den Landschaftsbau anzugehen. Eigentlich die perfekte Bauphase. Nach Lust und Laune das, was gerade passt, anzugehen.

Der vorher erstellte Plan wurde recht gut eingehalten. Vor ungefähr zwanzig Jahren baute ich eine kleinere Anlage mit einem sehr ähnlichen Thema. Die gemachten Fehler galt es nun zu vermeiden. Grössere Radien, moderatere Steigungen und lange Züge sollen die St. Wimmenbahn ausmachen.

Meine Person ist in diesem Artikel nicht von Wichtigkeit. Meine Begabung ist, wie jedem anderen Menschen auch, mir einfach mitzugeben worden, da gibt es wenig zu ändern. Ob wir hingegen an uns selbst glauben und etwas daraus machen, liegt an jedem selber. Klar gelingt nicht jedem alles auf Anhieb und gleich gut. Es gibt auch Unterschiede in der Ausführung. Was aber zählt, ist doch das Mitmachen, das Probieren, und zwar vor dem Rang.

Die St. Wimmenbahn

Zu der Zeit als die alpenquerenden Bahnen am Lötschberg und am Gotthard geplant wurden, schlich sich das Projekt der St. Wimmenbahn klammheimlich mit in die Euphorie der Bahnbauer. So wurde zeitgleich mit den beiden bekannteren Bahnen die Transitbahn durch den Wimmerstein gebaut. Die Zufahrten durch das Wimmental erforderten ähnliche Kriterien wie am Gotthard. Kehrtunnels und Steigungen bis 27 Promille waren ebenso nötig wie kühne Brücken und Hangsicherungen.

Eine der grösseren Stationen an der Strecke ist St. Wimmen. Dieser Bahnhof an der Strecke ist auch Ausgang zweier Nebenstrecken. Der linke Strang führt ins Weisswassertal. Wie der Name verrät, dominieren hier wildes Wasser und tiefe Schluchten das ländliche Gebiet. Noch heute wird viel Holz in den Wäldern des Weisswassertals geerntet und zur weiteren Verwertung abgeführt. Der rechte Strang führt weiter in Richtung Splügenbahn. Der Ort St. Wimmen liegt an der Bergflanke des kleinen Wimmersteins und hat seine Berechtigung dank der Bahn erhalten. Das Dorf selber liegt unterhalb des Bahnhofes am Dreibünden-See. So sind auch heute, ausser der Egli-Mühle, kaum Geschäfte oder Industrie beim Bahnhof angesiedelt. Dafür wohnen viele Eisenbahner dort in den Häusern der Eisenbahner-Baugenossenschaft. Das ehemalige «Ledigenheim» wurde 1987 in ein



Drei verschiedene Verkehrswege ziehen sich dem Berg entlang: Strasse, Voll- und Schmalspurbahn auf einen «Streich».



Bei Peter Dürrenmatt scheint die Verlagerung auf die Schiene zu funktionieren. Die SBB Re 10/10 hat jedenfalls ordentlich zu tun.



Hingegen rollt der SBB «Habersack» recht entspannt.



Ein eher exotischer Gast: Chinesische Grossdiesellokomotive.



Das idyllische Feriendomizil ist des tollen Ausblickes wegen bei Bahnfans sehr beliebt.

Wohnhaus mit Wohnungen umgebaut, da sich immer weniger Lehrlinge und Auszubildende für Lehrjahre in St. Wimmen verpflichten mussten. Auch weil immer mehr Pendelzüge rund um St. Wimmen eingesetzt wurden, sank die Zahl der Rangierarbeiter. Einzig der Unterhalt in der kleinen Remise ist noch geblieben. Dank dem Werkstattchef B. Fonfara mit seinen Zauberhänden laufen die Fahrzeuge praktisch störungsfrei im harten Alltagsbetrieb.

Zur Umgebung

Vor kurzer Zeit trafen zwei Bahnfreunde aus Österreich in St. Wimmen ein. Üblicherweise logieren die beiden ein paar Tage in Goppenstein und verbringen anschliessend den Rest ihrer Ferientage in Berggün. Dieses Jahr ist ihr Stammhotel in Goppenstein ausgebucht, so dass eine Alternative gesucht werden musste. Warum nicht einmal die Bahn rund um das Wimmmental erkunden. Im Hotel Hirschen findet man ein gutes Domizil und so kommt es zu unserem Treffen. Herr Bert, ein vor kurzem pensionierter Lokführer, macht mit seinem Faltvelo (bitte nicht Klappfahrrad, weil da nichts klappert) seine übliche Runde. Bei einem kleinen Bier auf der Terrasse des Gasthauses Hirschen kann man wunderbar den Bahnbetrieb beobachten. Da dort Vater und Sohn mit ihren Prospekten und Karten am Nebentisch die nächsten Ferientage planen, kommt man innert kurzer Zeit ins Gespräch. Weil Herr Bert die Kontakte zu den aktiven Lokführern des Depots St. Wimmen weiterhin pflegt, wird kurzum eine Begleitung mit Lokführer Paul, anderntags für den Sohn Philipp organisiert.

So stehen Paul und Philipp früh um 4.45 Uhr vor dem RBDe auf Gleis 67 und nehmen den Zug in Betrieb. Das Prüfen der Sicherheitseinrichtungen und die Kontrolle rund um den Zug wird Philipp genau erklärt. Danach rangieren die beiden den Zug über Gleis 7 nach dem Streckengleis 207 und nach dem Führerstandwechsel zurück ins Gleis 5. Erneut wird der Führerstand gewechselt und die wenigen Fahrgäste des Frühzuges steigen in den Zug ein. Pünktlich um 5.30 Uhr setzt Paul den Regionalzug ins Weisswassertal in Bewegung. Kurz nach der Ausfahrt fahren wir in den ersten kurzen Tunnel ein und bald nach dem Verlassen des Tunnels überqueren wir die Stahlbrücke über den Weissenbach. Bereits

folgt der nächste Tunnel. Ja, diese Gebirgsbahn stellte grosse Anforderungen an die Planer und Erbauer.

Nach der Ankunft in Weissenstein, wendet der Zug und die beiden fahren zurück nach St. Wimmen. Paul geht mit Philipp in den ersten Stock des Bahnhofsgebäudes. Im Lokführerzimmer treffen sie auf Lokführer Koni. Er ist völlig aufgebracht. Haben doch die «Affen» von der Zuglenkung seinen Güterzug südlich des Scheiteltunnels ausgehört und einige Überholungen angeordnet. Der Gedanke an eine gute Stunde Verspätung lässt sein Gemüt sieden. Nach einer heissen Schokolade respektive Kaffee machen die beiden sich bereit und warten bei Gleis 4 südlich auf ihre nächste Arbeit, einen Güterzug in Richtung Chiavenna. Da kommt die Re 10/10 bereits eingefahren. Super, die Re 6/6 ist vorne. Für Philipp ist es das grösste, auf diesem Kraftpaket die St. Wimmenbahn zu befahren. Ein kurzer Stopp, Personalwechsel. Das Ausfahrtsignal geht auf Fahrt und schon geht es los. Paul streckt den Güterzug und beschleunigt dann stetig auf die Streckengeschwindigkeit von 75 km/h für Züge der Bremsreihe A. Nach der Ausfahrt in St. Wimmen führt die Strecke unverzüglich in den ersten Kehrtunnel. Danach kommt man kurz ans Tageslicht und erhascht einen Blick auf den kürzlich verlassenen Bahnhof. Schon wieder ein Tunnel, diesmal wendet sich der Zug nach links und erreicht dann die Flanke des Weissensteins. An dieser Flanke folgt der Zug stetig mit 27 Promille Steigung in weiten Kurven dem Süden entgegen. Der Bewohner des Bahnwärterhauses erklärt gerade dem Besucher Erich seine Gartenbaustrategie, gegen die Schneckenplage, als der Güterzug mit den beiden vorbeifährt. Somit kennt Erich die Geheimtipps von Werner nun trotzdem nicht. Schon bald einmal erreicht der Güterzug die nördliche Einfahrt des Scheiteltunnels. Philipp ist erstaunt, wie wenig man mit dem schlechten Licht der Lok in den Tunnels sieht. Für den Ungewohnten ist es ein komisches Gefühl mit 100 km/h durch den dunklen Tunnel zu «rasen». Nach knapp zwei Stunden sind die beiden an ihrem Ziel in Chiavenna und übergeben den Zug einem anderen Lokführer und gehen zum Essen. Für Philipp schon wieder etwas Neues. Hungrig durch den frühen Tagesbeginn ist es doch komisch, bereits um halb zehn Uhr essen zu gehen. Aber der Hunger



Mit Bus und Bahn ist männiglich unterwegs in Richtung sonniger Süden.



Hoppla! Da hat wohl einer die Kurve nicht gekriegt.

siegt und ein feines «Panino con prosciutto cotto» ist halt etwas Feines.

Danach fahren die beiden wieder mit einem Interregio nordwärts nach St. Wimmen. Philipp freut sich, denn die frisch revidierte 11178 sieht aus wie neu. Derweil hat sich Christian, der Vater des Buben mit seinem Bike in die Höhen zur Ruine Burg Weissenstein aufgemacht. Zusammen mit Herrn Bert spazieren Paul und Philipp zur Hütte im Herzigwald und grillieren dort Bierhühner. Christian gesellt sich – GPS

geleitet – direkt von seiner Bike Tour am Weissenstein hinzu. Alle haben zu berichten und noch lange erfüllt frohes Geplauder den Wald. Da Paul anderntags frei hat, wird weiter geplant. Die Fahrt mit der Malojabahn ist ja unbedingt empfehlenswert.

Die Malojabahn

Von Chiavenna aus führt die Bahn durch die wilde Landschaft über den Malojapass. Die Fahrzeuge verkehren via St. Moritz und weiter über den Berninapass nach Tirano.

Am Maloja sind die Züge kürzer und werden daher in Pontresina verstärkt. In Chiavenna sehen die Beiden der alten Kastenlok 182 der VL (Verifier Lucomagno) beim Rangieren zu. Diese Lok ist mittlerweile seit Jahren in Chiavenna für Rangierarbeiten stationiert.

Was für eine Genussfahrt mit den beiden alten Triebwagen 31 und 32 und dem kurzen Zug über den Malojapass. Einmal kann man von der Strecke aus kurz einen Blick auf den tief im Tal gelegenen Dreibünden-See werfen. Die Strecke verläuft hier viel im Wald. Es ist eine wunderbare Ferienumgebung, hier kann man Wandern, Biken oder einfach die Natur genießen. Die Gebäude der Malojabahn wurden von der nahen RhB abgekupfert. Da beim Bau der Bahn immer zu wenig Geld vorhanden war, konnte man so sich die Kosten für die Pläne sparen. Der Bahnhof von Sils sieht genauso aus, wie derjenige in Rueun. Immer wieder wird fotografiert. Es gibt so vieles zu sehen. Den Bauzug den wir in Sils kreuzen wird mit der kleine Kastenlok 151 geführt. Einfach super! Später kreuzen wir noch den gelben Triebwagen Nummer 34 mit dem braunen «Esel» 161 als Vorspannlok. Den Gepäckwagen D2 4038 hinter den Triebfahrzeugen unseres Zuges aber hat es Philipp angetan. So einen möchte er in Spur Nm. Aber woher nehmen? Paul hat einen bekannten und begnadeten Modellbauer im Bekanntenkreis und ist überzeugt, ein solches Modell bei Thomas auftreiben zu können. Sonst wäre noch der Peter aus Kaltbrunn zu fragen. Der weiss auch immer, wo solche speziellen Sachen zu finden sind. Oder Helmuth. Der ist auch gut bei sowas. Nun gut, unsere kleine Reisegruppe hat eine lange Fahrt hinter sich und der Magen beginnt zu knurren. Man gönnt sich daher eine feine Pizza in Tirano. Die Rückfahrt wird dann über Chur geplant, sonst wird es heute zu spät. Morgen soll doch noch der Ausflug nach Montreux und zur MOB stattfinden.

Montreux–Chamby–Blonay

Frühmorgens mit dem ersten Zug geht es Richtung Westschweiz. Die Fahrt entlang des Lac Lemman bietet wunderschöne Ausblicke. Philipp ist begeistert vom Schloss Chillon. Ob wir genügend Zeit für einen Besuch dort haben? Wir treffen in Montreux ein. Zuerst bestaunen wir den Bahnhof von Montreux. Ein riesiges monumentales Ge-



«Der nächste Winter kommt bestimmt!» Man scheint jedoch gut gerüstet.



Und nochmals eine für Eisenbahnfreunde sehr beneidenswerte Wohnlage.

Seeufer, Bahnlinie,
Strasse, Weinberge.
Viele Modellbahner
träumen von einem
solchen Anlagenthema.



Moderner, schneller
Güterverkehr stört das
Ferienidyll nur kurz.
Mancher Bahnfan
geniesst das sogar.



Anlehnungen an
Weltkulturerbe Lavaux
und Schloss Chillon im
Lac Léman sind sehr
gut zu erkennen.





Das Thema Schmalspurbahn nimmt einen breiten Raum ein. Eine Vorliebe von Peter Dürrenmatt.



Wir werden dieses Thema zu einem späteren Zeitpunkt nochmals aufgreifen.

bäude. Das alte Tram ist auch wieder in Betrieb genommen worden, verkehrt aber nicht mehr bis Chillon. Schade, das wäre das «Tüpflein auf dem i» gewesen.

Nach dem Besuch des Schlosses geht es zurück nach Montreux, wo wir den Panoramie Express besteigen. Der Zug steigt gewaltig in den Kehren durch die Rebberge an. Immer wieder der Ausblick auf den See mit Montreux und die Berge im Hintergrund. In Chamby steht der alte Triebwagen 11 der MOB auf Gleis 3 zur Fahrt nach Blonay bereit. Sollen wir einen Abstecher machen? Zugführer Willi ist sicher, dass wir diesen Zug noch erreichen. Klar sind wir Eisenbahnfans blitzartig in den alten Triebwagen umgestiegen und freuen uns auf den Ausflug nach Blonay. Hoffentlich hat es noch genügend Platz auf den Speicherkarten der Fotoapparate. Blonay bietet uns sicher tausende von Fotomotiven.

Zurück in die Realität

Hier enden nun die Geschichten in und über einen 10 Quadratmeter grossen Raum, der für die Freude und Fantasie rund um die kleine Bahn erschaffen worden ist. Es braucht in meinen Augen, wie bei einem guten Film eben, eine Story, die packt. Der Rest wächst dann fast alleine ...

Gut, Nieten sollten nicht gezählt werden, vor allem an meinen Eigenbaumodellen nicht. Denn da hat es auch keine. Diese Modelle wurden nur erbaut um den Geschichten einen Sinn zu geben. Ferner sind viele der Lokmodelle umgebaut. Damit sie fahren, wie Loks fahren sollten. Seidenweiches Anfahren und Bremsen macht zusammen mit der Lauer-Steuerung allergrösste Freude. Damit lässt sich richtig Masse simulieren. Die Züge beschleunigen als würden da wirklich viele Tonnen in Bewegung gesetzt und sie bremsen auch dementsprechend ab. Da muss vorausschauend gefahren und gebremst werden. So macht es mir Spass. Es sind schliesslich Fahrzeuge und keine Stehzeuge. Hauptgrund für schlechtes Fahrverhalten ist meist ein billiger Motor. Ein richtiger Motor, mit richtiger Drehzahl und Masse, kostet im Verhältnis zum



Der Erbauer geniesst den reibungslosen Fahrbetrieb sichtlich.

ganzen Modell nicht wirklich viel mehr. Leider wird von den Herstellern dieser Eingriff oft dem Modellbahner überlassen.

Wer gerne einmal wie Philipp, rund um St. Wimmen ausfahren möchte, melde sich doch per PN im sNs Forum, der viel beachteten Austauschplattform von «Spur N Schweiz» unter RhB412. In diesem Zu-

sammenhang möchte ich mich an dieser Stelle bei all meinen lieben Freunden im In- und Ausland für ihre tatkräftige und anspornende Unterstützung in meinem Hobby bedanken. Einige haben sich vermutlich in diesem Beitrag erkannt. Dies ist so gewollt, denn in St. Wimmen leben Menschen, wie du und ich! ○



Ein GmP der MOB auf dem Weg durch die Steillage der Rebberge.

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 7-8/2016: 10. Juni 2016

LOKI 9/2016: 5. August 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

Wir drucken für Sie *persönlich*

Unser Digitaldruck ermöglicht Lösungen, die auf Ihre individuellen Bedürfnisse zugeschnitten sind.

STÄMPFLI PRODUKTION
Ihr Experte in den Bereichen Medienvorstufe,
Korrektur und Druck.
staempfli-produktion.ch

Stämpfli



Anlagenplanung

Hochbetrieb im Engadin

Im Oberengadin findet man ein Gleisdreieck mit den RhB-Bahnhöfen St. Moritz, Pontresina und Samedan. Daraus ergibt sich ein interessanter Betrieb, da in St. Moritz als auch in Pontresina zwei unterschiedliche Stromsysteme aufeinander treffen. Eine spannende Ausgangslage für das Modellbahnerehepaar.

Foto: Ingrid und Manfred Peter



Modellbahntechnik

Fleischmanns ICE-T in Spur N

Ein Zug der prinzipiell das Haltesignal um zwei Wagenlängen überfährt ist bei der grossen Bahn kriminell, bei der kleinen äusserst unschön und im Schattenbahnhof mehr als nur ärgerlich. Dieser Mangel am an und für sich sehr attraktiven Modell kann mittels Fahrzeugtuning behoben werden.

Foto: Manfred Merz



Anlagenbau

Bahnhof Chama in 1:87

Chama in New Mexico in den Vereinigten Staaten von Amerika ist jedem «Schmalspurpilger» in die USA ein Begriff im Mekka der Schmalspurbahnen in Colorado und New Mexico. Kim Nipkow hat den Bahnhof in 1:87 im Modell realisiert und zeigt Wege zum Bau dieses Grossprojekts.

Foto: Martin v. Meyenburg

Ab 1. Juli 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. 6 | 2016 (Juni 2016)

36. Jahrgang
Erscheint monatlich, Doppelnummer in der Regel Juli/August

Einzelnummer

Schweiz: CHF 13.50
Europa: auf Anfrage

Jahresabonnement (11 Ausgaben im Jahr)

Schweiz: CHF 127.00
Europa/Übersee/Luftpost: auf Anfrage

LOKI-Spezial

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

Abonnemente, Adressänderungen, Leserservice

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

Redaktion

Martin v. Meyenburg
Forsterstrasse 30, CH-8044 Zürich
Telefon +41 (0)43 343 94 67 / +41 (0)79 285 07 44
mvonmeyenburg@loki.ch

Bruno Kalberer

Heimatweg 14A, CH-5040 Schöftland
Telefon +41 (0)62 721 19 61 / +41 (0)79 349 79 91
bkalberer@loki.ch

Paketsendungen an die Redaktion

Redaktion LOKI, Heimatweg 14A, CH-5040 Schöftland

Inseratberatung und -disposition

Stämpfli AG
Inseratmanagement, Vanessa Ciglar
Wolflistrasse 1, Postfach 8326, CH-3001 Bern
Tel. 031 300 63 87, inserate@staempfli.com

Verlag

Stämpfli Verlag, Wolflistrasse 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, Wolflistrasse 1, CH-3001 Bern
Telefon +41 (0)31 300 66 66
www.staempfli.com

Vertrieb Einzelhandel Deutschland, Österreich und Niederlande

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

Repräsentant für Italien

Quaini Pubblicità, Via Meloria 7, I-20148 Mailand
Telefon +39 (0)2 38216180, Fax +39 (0)2 39217082

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

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigungen (alle auszusagen) 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



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