

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnhfreund



Anlage Spur N

Michael Karths BLS-Gebirgsbahn



Anlage

Ein Bahnhof in H0n3:
Chama, New Mexico



Modellbau

Zwei Bahnhöfe für die
Gartenbahn: Ei und Oberei



Anlagenplanung

Pontresina und Samedan
für regen Bahnbetrieb



Brünnenstrasse 106, 3018 Bern



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

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

Gebaut 100 Jahre vor dem Basistunnel

C 5/6 Jetzt lieferbar



Märklin 39250

Trix 22925

h.r.g.e.h.r.i
Modelleisenbahnen

Anlageplanung / Versand / Umbauten / Reparaturen
Wehntalerstrasse 4 CH-8162 Steinmaur
Fon 044 853 46 77 hrgehr@bluewin.ch

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

SPIELWAREN REIMANN

**Wir führen fast alle
Modelleisenbahn & Zubehörfirmen**
www.spielwaren-reimann.ch

D-78247 Hilzingen
Untere Giesswiesen 15
15 min von Schaffhausen entfernt

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



HEKI SEMINAR

Erlernen Sie im zweitägigen Seminar die Arbeit mit HEKI-Dur
Platten und stellen Sie Ihre eigenen Bäume und Sträucher her.

Datum: 19. und 20. November 2016 (SA/SO)
Ort: Rest. Rössli, Belp
Kosten: CHF 265,- (inkl. Mittagessen)

Jetzt anmelden - Teilnehmerzahl beschränkt

IHR MODELLBAHN-SPEZIALIST
WWW.HESS-MODELLBAHNEN.CH

bruderer bahnen



Grosse Auswahl
in HO und N
im Topzustand.

Reperatur und Digitalisierung
in Spur HO und N.

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

LOKI

mehr
Zeit
für
mich

www.baehnli-shop.ch



- Modelleisenbahnen
- Digitalisierungen
- Workshops

2.–9. Juli 10% Eröffnungsrabatt!
(Öffnungszeiten auf Website beachten!)

Bähnli-Shop Barmettler, Hauptstr. 46, 6260 Reiden
www.baehnli-shop.ch info@baehnli-shop.ch

Architektur



Modellierung



Farben



Rohstoffe



Miniaturschrauben



Mechanik



Elektronik



Chemische Ätzung



Werkzeuge und Maschinen



Nous parlons aussi français!

Micro-miniature Sàrl - Chemin de la Ruppaz 15, 1904 Vernayaz, Schweiz



Generationenwechsel



Stephan Kraus



Hans Roth

Liebe aufmerksame Leserinnen und Leser. Ihnen ist sicher bereits aufgefallen, dass sich bei der LOKI etwas tut: Seit 2015 ist die renommierte und traditionsreiche Zeitschrift im Stämpfli Verlag in Bern angesiedelt, im Frühjahr wurden über Facebook und Inserate zwei neue Herausgeber gesucht, im letzten Editorial hat sich Bruno Kalberer nach zwölf Jahren im Dienst der LOKI von seinen Leserinnen und Lesern verabschiedet.

Und so kommt es, dass heute, an der Schnittstelle zwischen Wohlverdientem und Neubeginnendem, ich mich an Sie wende: mit einem grossen Dank und vielen guten Wünschen.

Der ausserordentliche Dank gilt Martin von Meyenburg und Bruno Kalberer, die die Zeitschrift LOKI über eine sehr lange Zeit erfolgreich geführt haben. Immer im Dienst der Sache, was – wie ich mittlerweile lernen durfte – im Modelleisenbahnbau einerseits einfach ist, da in dieser Branche sehr viele Menschen mit unglaublich viel Herzblut und Engagement anzutreffen sind. Andererseits bringt es eine grosse Herausforderung mit sich, denn wo man mit Herzblut bei der Sache ist, da engagiert man sich auch energisch für die eigenen Ansichten. Aber genau das macht die Loki aus unserer Sicht einzigartig: dass hier alles seinen Platz findet, unabhängig von Spurweiten oder Steuerungssystemen. Und die beiden Herausgeber haben immer erfolgreich darüber gewacht, dass in dieser Zeitschrift alle zu Wort kommen können.

Diese Besonderheit der LOKI wollen wir unbedingt fortführen. Und so freue ich mich, Ihnen die beiden neuen Herausgeber der LOKI vorzustellen.

Zum 1. Juni hat bereits Stephan Kraus seine Tätigkeit für die LOKI aufgenommen. Vielen von Ihnen wird er von SMK Modellbau, von diversen Messen oder als Autor bereits vertraut sein.

Am 1. August stösst dann noch Hans Roth dazu, ein versierter Lokführer, der bislang die Herausgabe des Extrablatts des Vereins EXTRAZUG.CH verantwortet hat.

Wir sind überzeugt, dass wir die Herausgabe der Zeitschrift LOKI damit in gute Hände legen. Die beiden werden Bewährtes erhalten, so dass Sie die LOKI in gewohnter Qualität und pünktlich in Ihrem Briefkasten vorfinden werden. Herrn Kraus und Herrn Roth wünschen wir viel Erfolg und Freude mit der neuen Tätigkeit.

Martin von Meyenburg und Bruno Kalberer wünschen wir Glück und Gesundheit im neuen Lebensabschnitt, sowie Zeit, ihren Hobbies nachzugehen und weiterhin für die LOKI zu schreiben.

Und Sie, liebe Leserinnen und Leser, mögen Sie weiterhin viel Vergnügen und Inspiration mit unserer LOKI haben!

Mit freundlichen Grüßen

Dorothee Schneider
Geschäftsführerin Stämpfli Verlag AG



LOKI® Zeit für mich ...

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

Abonnieren Sie die LOKI jetzt!

Sparen Sie 15% vom Einzelverkaufspreis.

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

FF 001 F12 001 001

Auslandspreise auf Anfrage

Gewünschte Zahlungsart

- Rechnung
 Kreditkarte MasterCard, Eurocard VISA Card

Nummer

Verfalldatum Sicherheitscode

Vorname	Name
Strasse / Nr.	
PLZ	Ort
Telefon	E-Mail
Datum	Unterschrift

Einsenden an:

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

LOKI
www.loki.ch



Foto: Manfred Merz

Beim ICE-T in Spur N von Fleischmann handelt es sich um ein sehr attraktives Modell. Bei unserem N-Spezialisten fristete es aber ein tristes Vitrinendasein. Grund dafür war die mehr als nur ärgerliche Eigenschaft, konstruktionsbedingt geschlossene Signale um zwei Wagenlängen zu überfahren. Nun hat er für Abhilfe gesorgt. **Ab Seite 32**



Foto: Sammlung R. Arnet

Nach der Entstehungsgeschichte der Eb 2/4 Lokomotiven der Jura-Simplonbahn und ihrer Vorgänger sowie der Vorstellung der Modellumsetzung in H0 durch das Modellbahn-Atelier H-R-F wenden wir uns in diesem dritten Teil der interessanten Betriebsgeschichte zu. Sie spielt vorwiegend im Kanton Bern, im Jura und am Genfersee. **Ab Seite 36**



Foto: Andreas Lindner

Die Rubrik «Bahn aktuell» ist fester Bestandteil jeder LOKI-Ausgabe. Auch im vorliegenden Heft. Wenn sie diesmal eine Spur umfangreicher daherkommt, geschieht dies nicht ganz grundlos. Jüngst stand der Gotthard für kurze Zeit im Rampenlicht der Weltöffentlichkeit. Beim Anblick von «La l'Eglise» verspüren auch Fotografen etwas Wehmuth. **Ab Seite 70**

Anlage

18

Michael Karths Erstlingswerk
Faszinierende Gebirgsbahn in N

LOKI-Spezial Nr. 40

30

Dampfloks und Schneeschleudern
der RhB von Gian Brüniger

Modellbahntechnik

32

Fleischmanns ICE-T in Spur N
Fahrzeugtuning für den Halt am Signal

Modell & Vorbild

36

Die Eb 2/4 Loks der JS und ihrer
Vorgängergesellschaften (Teil 3)

Anlage

46

Bahnhof Chama New Mexico in H0n3
Das Anlagenprojekt von Kim Nipkow

Modellbau

58

Ein kleines Haltepunktgebäude für
die Gartenbahn von René Stamm

Modellbau

82

Gedeckter Güterwagen K2 der SBB
in Spur 0 im Selbstbau (Teil 5)

Anlagenplanung

86

Betriebsanlage mit den RhB-Bahnhöfen
Pontresina und Samedan

Rubriken

- | | |
|--------------------|--------------|
| 3 Editorial | 98 Impressum |
| 6 Marktspiegel | 98 Vorschau |
| 62 Szenen-News | |
| 65 Medientipps | |
| 66 Veranstaltungen | |
| 68 Börse | |
| 70 Bahn aktuell | |



Titelbild



Foto: Manfred Merz

Michael Karth ist in seiner Kindheit von einer der nachhaltigsten Spielarten des Modellbahnvirus angesteckt worden. Mit Ende 20 begann er, sich einen von Jugenderinnerungen geprägten Anlagenraum zu erfüllen. In der Baugröße 1:160 entstand eine eindrückliche Gebirgsbahn mit BLS-Thematik. **Ab Seite 18**

Marktspiegel

Pesolillo 0

Einheitswagen I der SBB

Die grösste Personenwagenserien der SBB in vielen Varianten für die Spur 0.



An der Plattform der Kleinserie im Oktober 2015 wurden erstmals Messingmodelle von italienischen Reisezugwagen aus den späten 1930er-Jahren als feine Vorserienmuster präsentiert. Daneben standen bereits unverkennbar auch Wagenmodelle der EW I der SBB als erste rudimentäre Handmuster.

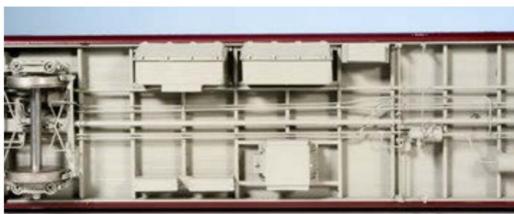
Die italienischen Reisezugwagen sind jetzt aktuell in Auslieferung begriffen, gegenüber den Ankündigungen verändert hat

sich das Innenleben der Gepäck-Postwagen, die nun nicht nur mit den Inneneinrichtungen, wie Trennwände, Gestelle etc. versehen wurden, neu sind gleich echte «Beladungen» im Gepäck- und Postabteil eingebaut worden. Den Wünschen der Besteller entsprechend wurde die ganze Serie der Gepäckwagen so optisch gesteigert.

Jetzt geht es nach diesen bemerkenswerten «italienern» weiter mit den angekündig-

ten Einheitswagen I der SBB, die erstmals an den Busecker Spur-0-Tagen in Giessen Anfang April 2016 als erste fast fertige Muster gezeigt wurden. Die EW I wurden in den 1950er-Jahren lanciert und in verschiedenen Serien an die SBB ausgeliefert, später in Abwandlungen auch an verschiedene Privatbahnen in der Schweiz. Der Bedarf an damals neuem Wagenmaterial war derart, dass in den 1960er-Jahren die EW II konstruiert

weitere Neuheiten



wurden, die mit tieferem Wagenboden, damit anderen Drehgestellen und angepassten Wagenkästen zwar den EW I sehr ähnlich sind, jedoch einen technisch völlig anderen Wagentyp darstellen.

Die jetzt lancierten Modelle in Spur 0 betreffen also die Familie der EW I, von den Ursprungsausführungen mit Faltenbalg-übergängen bis zu den auf Gummiwulstüber-gänge umgebauten Typen, die sich teilweise

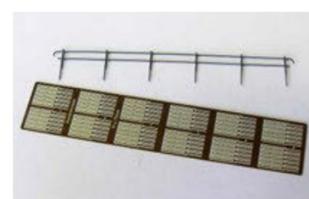
bis heute bei der SBB behaupten konnten, allerdings in den so genannten NPZ-Farben, die jetzt so nicht oder noch nicht im Modell realisiert werden. Zu dieser Familie der EW I gesellt sich auch der Speisewagen, der in insgesamt 5 Versionen zur Produktion vorgesehen ist, allen voran die Ursprungsausführung, die damals noch mit abgesetzten und verchromten Beschriftungen in Betrieb genommen wurde.

Nicht vergessen wurden die, ebenso zur Familie der EW I gehörenden Steuerwagen ABt und DZt in fast allen Varianten.

Interessenten wenden sich direkt an den Hersteller:
Pesolillo
Via Purasca Inferiore 13
6989 Purasca
Tel. 091 606 16 35
www.pesolillo.ch

AB-Modell Nm/N

Filigrane Oberleitungsmasten, Weichenstellhebel und Balisen



Der Kleinserienhersteller aus dem Sauerland liefert weiter zügig die in Nürnberg angekündigten Neuheiten aus. Für das zweite Quartal hat AB-Modell auf der Spielwarenmesse eine Vielzahl von Zubehörteilen angekündigt, die mittlerweile vollständig lieferbar sind. Zur hochwertigen Gestaltung von Dioramen und Anlagen werden diverse Oberleitungsteile angeboten.

Ein unverzichtbares Detail für jeden Bahnhof ist der typische Schaltposten, der als 6-fache Ausführung erscheint. Mit den angebotenen Zubehörteilen lassen sich auch komplexere Modelle erstellen. Als weitere neue Anbauteile werden Mastschalter, eine zusätzliche Erdungsgarnitur, ein Bremsprobesignal, ein Abfahrbefehl-/Freigabeschalter sowie eine Mastnummer angeboten. Der Bausatz für den Y-Ausleger enthält gleich fünf Modelle gleichen Typs in einer Ätzplatte.

Mit den neuen Gitterauslegern können auch doppelspurige Abschnitte vorbildlich mit Oberleitungsmasten ausgerüstet werden. Den Gitterausleger gibt es in gekrümmter oder gerader Ausführung. Weiter geht der Reigen mit geschwungenen Auslegern, die sowohl für H-Profil-, als auch für Holzmasten erhältlich sind. Mit der gespreizten Ankerstrebe, die auch im Modell für die notwendige Standfestigkeit sorgt, kommt noch mehr Vorbildtreue bei der Nahbildung einer typischen Schweizer Fahrleitungsnachbildung auf die Modellbahnanlage. Für die Detailierung neben und zwischen dem Gleis wird ein Umstellhebel mit Weichenlaterne angeboten. So ist das im Logo des Herstellers enthaltene Sujet nun endlich für Modellbahnanlagen und Dioramen greifbar. Kleinteile im Gleis ergeben mehr Vorbildtreue: Balisen melden den Zugverkehr, in den Spleisskästen werden die Kabel verdrahtet und zur Steuerzentrale weitergeleitet. Für die Nachbildung von Brückengeländern oder Abgrenzungen an Wegen wird die Nachbildung eines filigranen Rundrohrzaunes angeboten.

Als Letztes soll noch auf die nun erhältlichen Gewerbemüllcontainer hingewiesen werden. Mit wenigen Biegungen entstehen aus dem leicht zu handhabenden Ätzbausatz zwei vorbildliche Müllkübel.

Die Palette der Fahrzeugmodelle für die Spurweite Nm wird um das Fertigmodell der roten Ge4/4^{III} 646 mit Wappen von Sta. Maria/Val Müstair erweitert. Wie üblich ist die Lok sowohl als Metallhandarbeitsmodell nur für Nm, als auch für die Spuren N und Nm auf Kato-Basis auf Bestellung greifbar. Durch die bereits montierten Frontgriffe und die feine Mattlackierung wirkt das auf dem Kato-Kunststoffmodell basierende Fahrzeug deutlich wertiger.

Interessenten wenden sich bitte direkt an:

AB-Modell

Anja Bange Modellbau

Im Stuckenahn 6, D-58769 Nachrodt

Fax +49 (0) 2352 33 48 62

www.n-schmalspur.de, info@n-schmalspur.de

Albulamodell HO/H0m

Originalgetreue Zugzielanzeige für SBB und RhB

Für die Nachbildung der aktuellen Fahrgastinformationen auf Perrons von SBB und RhB gibt es jetzt eine zeitgemäße Lösung. Ab sofort sind die feinen Zugzielanzeigen im Massstab 1:87 lieferbar. Die beleuchteten Varianten der Tafeln sind mit LED gleichmäßig hinterleuchtet, es gibt sie aber auch jeweils in einer unbeleuchteten Ausführung.

Weiterhin gibt es verschiedene Varianten mit Befestigung oben oder seitlich. Es besteht die Möglichkeit, aus dem beiliegenden Schildbogen zahlreiche Ziele auszuwählen und selbst zu montieren. Alternativ können die Zielanzeigen aber auch nach individuellen Wünschen der Kunden gedruckt und auch gleich montiert werden.

Interessenten wenden sich bitte direkt an:

Albulamodell Shop

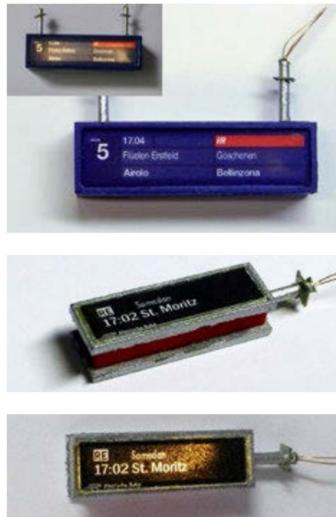
Tom Wäfler

Horebstrasse 1

8733 Eschenbach

www.albulamodel.ch/shop

shop@albulamodel.ch



PR Modellbau H0m

RhB – B 2111 Aussichtswagen vierachsig

Das Vorbild ist im Jahr 2000 aus den Stahlwagen B 2227 zum «Cabrio» umgebaut worden. Anfänglich verkehrte der Wagen vorwiegend auf der Strecke Chur–Arosa. Aus Sicherheitsgründen (Steinschlag) wurde die Dachpartie mit Glas ausgekleidet. Das Handarbeits-Kunststoffmodell ist vorbildgetreu lackiert und beschriftet und mit Bemo-Drehgestellen ausgerüstet. Alle Zurüstteile sind montiert. Auf Wunsch liefern wir das Modell auch mit Modellfiguren bestückt (Preis auf Anfrage). PR-731 2111 RhB – B 2111 Aussichtswagen CHF 179.– (ohne Figuren).

Interessenten wenden sich bitte direkt an:

**PR Modellbau, Postfach, 7235 Fideris, Tel. 081 330 52 52,
www.prmodeLLbau.ch**



Lemke Minis N

Bulli's von der Post – der VW T3 der PTT

Im Zweierset kommen die beiden VW T3 in PTT-Bedruckung daher. Die zwei VW-Busse (Art.-Nr. LC4315) sind von ihrer Form her unterschiedlich. Einer ist rundherum verglast, während der geschlossene Kasten-Bulli ein sogenanntes Hochdach aufweist. Die PTT-Zwerge sind recht ansprechend gemacht, lackiert und bedruckt und so eine höchst willkommene Bereicherung auf N-Anlagen in der Epoche IV.

Erhältlich im Fachhandel.



Kato N/1:150

RhB «Berninaexpress»-Startset



Auch in Sachen Neuheitenauslieferung ist der japanische Hersteller einsame Spitz. Im Februar 2016 angekündigt, nun bereits im Fachhandel greifbar ist der «Bernina Express» der Firma Kato im Japanischen N-Massstab 1:150 (Art.-Nr.: 7074041). Die N-Modellleisenbahner hierzulande haben sich längst mit diesem Massstabs-Kompromiss arrangiert und kaufen nach anfänglichem dagegen Sturm laufen kräftig. Nach den Modellen des Glacier-Express und dem einzelnen Allegra ABe 8/12 mit der Betriebsnummer 3501, kommt nun der Allegra gezogene «Bernina Express» in den Handel.

Technisch ist der Allegra bestens bekannt, wir haben ihn in der Ausgabe 11/2015 ausführlich vorgestellt. Das Resümee damals: Absolut KATO-like. Der Hersteller hat sich für den Bernina-Express

den Allegra 3502, «Friedrich Hennings» ausgesucht. Das Modell ist gewohnt sauber gefertigt, lackiert und bedruckt. Die Zuglaufschilder weisen den ABe 8/12 dann auch als «Bernina Express» aus. Technisch ist alles beim Alten. Das bedeutet leider auch, wer das Modell digitalisieren möchte, muss nach wie vor tief in die Bastelkiste greifen. KATO macht es einem hier wirklich nicht leicht, da das Modell weder eine Hauptplatine, geschweige denn eine Digitalschnittstelle aufweist. Hier wird deutlich, dass dieses «Schmalspurmodell» eigentlich nur für den japanischen Markt konzipiert war. Nachdem sich aber der grosse Erfolg auch hier in Europa eingesetzt hat, könnte man im fernen Japan doch so langsam über eine Europäisierung dieser Produktreihe nachdenken, sich mit ei-

ner NEM beschäftigen und noch lieber danach handeln.

Ergänzt wird das fünfteilige Startset mit zwei Bernina-Wagen, die mit grosszügiger, sauberer Verglasung und einer ordentlichen Nachbildung der Inneneinrichtung sowie hervorragender Rolleigenschaften aufwarten können. Die Modelle werden untereinander mittels einer KATO-eigenen, dem Vorbild nachempfundenen, Kupplung miteinander verbunden. Die Kupplung hält im Fahrbetrieb recht zuverlässig. Leider ist der Wagenabstand für europäisch verwöhnte Augen störend gross.

Für eine Verlängerung der Garnitur wird noch ein Erweiterungsset angeboten werden (Art.-Nr.: 7074042). Dieses enthält dann vier Wagen.

Erhältlich im Fachhandel.



Hermann Modellbahnen 0

NPZ, Rangierdiesel sowie eine Umfrage

Anlässlich der Modellbahnausstellung in Burgdorf über das Pfingstwochenende präsentierte das junge Nachfolgeteam um Stefan Bürki der Spur 0-Gemeinde den Regionaltriebwagen RBDe 560 mit passendem Steuerwagen ABt. Ebenfalls als Muster war ein passender Zwischenwagen zu sehen. Das Trieb-/Steuerwagen-Gespann wird als «NPZ Domino» sowie als blauweissen NPZ mit gelben Türen angeboten. Die passenden Zwischenwagen sollen bei genügender Bestellungseingang ebenfalls gefertigt werden.

Eine weitere Sommerneuheit stellt die vierachsige Rangierdiesellokomotive Bm

4/4 dar. Sie ist vorerst in Rot mit grauem Rahmen und als braunes Fahrzeug mit neuem Logo vorgesehen. Bei genügender Nachfrage können auch weitere Farbvarianten produziert werden.

Im Zusammenhang mit dieser Ankündigung von Neuheiten wird die Spur 0-Kundschaft auch nach dem Bedürfnis zur Produktion eines «Leichtstahlwagenzuges von 1944» angefragt. Dabei fasst man die grünen A, B und AB ins Auge. Bei genügender Nachfrage könnten sich dazu noch Gepäck- und Speisewagen sowie auch eine Re 4/4' gesellen. Im Weiteren finden sich auf dieser Umfrage-

liste zwei Seetalerwagen und ein vierachsiger Containertragwagen vom Typ Sgns der Hupac.

Infos über Vorbestellrabatte sowie nähere Einzelheiten erfährt man auf der Webseite oder am neuen Firmenstandort ab 1. Juli 2016.

Hermann Modellbahnen AG
Korporationsweg 9b
8832 Wiler b. Wollerau
Tel. 044 844 07 27, Fax 044 844 06 49
www.hermann-rail.ch
mail@hermann-rail.ch

KISS 0

Re 4/4" – Universallok in Spur 0

Nach dem Erfolg, den die Firma KISS Modellbahnen mit der Realisierung der SBB Re 4/4" in Spur 1 feiern durfte, hat man sich in Viernheim nun dazu entschlossen, die Re 4/4" auch für die Spur 0 zu realisieren. Die Re 4/4" wird im Massstab 1:45 in einer einmaligen, limitierten Serie in sieben verschiedenen Versionen produziert. Alle Versionen verfügen über funktionierende Stromabnehmer mit Servoantrieben

und einem ESU V4.0 Sounddecoder. Gefederte Achsen, Radreifen nach NEM mit Radreifen aus Edelstahl, vorbildgerechte Beleuchtung für jede Fahrtrichtung nach Schweizer Vorschrift und Führerstandtüren zum Öffnen sind serienmäßig. Angetrieben wird das Modell von zwei Bühlermotoren über Zahrienen auf alle Achsen.

Voraussichtlicher Liefertermin für dieses Topmodell ist August 2017.

Interessenten wenden sich bitte direkt an:

Kiss Modellbahnen GmbH & Co.KG
Friedrichstr. 12 a
D-68519 Viernheim
Tel. +49 (0) 6204 98 668-0,
Fax +49 (0) 6204 98 668-29
www.kiss-modellbahnen.de
info@kiss-modellbahnen.de



LS Models HO

Reise- und Speisewagen

Das Sortiment von hochdetaillierten Reisezugwagen der SBB wurde wiederum erweitert. Da ist einmal ein dreiteiliges Wagensem mit je einem Personenwagen in erster und zweiter Klasse sowie einem Speisewagen vom Typ UIC-X in Ausführung der Epoche IV

(Art. Nr. 47234) zu nennen. Wie üblich handelt es sich bei diesen Fahrzeugen um massstäbliche, äußerst fein detaillierte Modellumsetzungen mit Inneneinrichtung. Sie weisen Kupplungsaufnahmen nach NEM 362 mit KK-Kinematik auf.

Als Neuauflage mit geänderter Wagennummer kommt der Speisewagen UIC-X WRm der SBB in TEE-Farbgebung, jedoch ohne Logo (Art. Nr. 47236) in Ausführung der Epoche IV.

Erhältlich im Fachhandel.



Edition LAN HO

Zwei neue Vitrinenloks



Seit einiger Zeit bietet der von seinen Eisenbahnbüchern her bekannte Zürcher Oberländer Verlag Standmodelle im HO-Maßstab an. Mit etwas Geschick ist für geübte Bastler auch eine Motorisierung möglich.

In dieser Serie sind inzwischen die Loks Be 4/4 Nr. 14 der BT (CHF 69.90) und die Re 4/4^{IV} der SBB (CHF 39.90) erschienen. Bei den früheren Fahrzeugen sind vom Dampftram Bern (CHF 69.90), dem Krokodil (CHF 39.90) und der BR 103 der DB (CHF 39.90) noch einige wenige Exemplare vorhanden. Getreu dem Motto «Es hät solangs hät!»

Im Weiteren ist neu für Freunde des Kartenspiels ein Schweizer Eisenbahnquartett mit 50 Karten in einer schönen Kartenschachtel zum Preis von CHF 9.80 erhältlich.

Erhältlich direkt bei

Edition Lan AG

Grundstrasse 24, 8344 Bäretswil

Webshop: www.editionlan.ch, sekretariat@editionlan.ch

Hapo H0/H0m/H0e/TT

Drehscheiben in verschiedenen Größen

Hapo, als Spezialist für feine Drehscheiben bekannt, liefert aktuell folgendes neues Modell einer Drehscheibe mit 11m Bühnenlänge: Das Original ist mit einem Handantrieb ausgestattet, der mit einem Kurbelbock angetrieben wurde. Das Modell besteht aus Messing und weist unterhalb der Bühne die typischen Verstrebungen auf. Die Länge der Bühne beträgt 13cm, der Aussendurchmesser der Grube kommt auf 14,5 cm. Wird die optional erhältliche Variante mit einem Antrieb unterhalb der Drehscheibe geordert, beträgt die Einbautiefe rund 6,5 cm. Die Bühne wird auf Laufräder und Schienen abgestützt. Die Grube selbst verfügt über eine Nachbildung des typischen Kopfsteinpflasters. Erhältlich ist die Drehscheibe mit

verschieden hohen Gleisprofilen in Ausführungen für Zwei- und Dreileiterbetrieb. Mit gleichen Abmessungen kann diese Drehscheibe auch für die Spurweiten H0m und H0e geordert werden.

Für die Baugröße TT wird eine Nachbildung der 14 m Drehscheibe des BW's Schmalkalden in Thüringen angeboten. Sie verfügt über das typische Gestell in Bühnenmitte über dem Bühnengleis, mit dem die Stromversorgung des Antriebs bei diesem Bautyp sichergestellt wurde. Die Länge der Bühne beträgt 11,5 cm, der Durchmesser der Grube kommt auf knapp 12 cm.

Für die Liebhaber süddeutscher Schmalspurbahnen wird die Drehscheibe des Öchsles in Spur H0e angeboten.

Wiederaufgelegt wird in verfeinerter Form eine 20m Drehscheibe, wie sie in der Epoche 1 weit verbreitet war. Die Bühne hat nun eine filigrane Abdeckung aus geätztem Messingblech erhalten. Sie ist ebenfalls mit verschiedenen hohen Gleisprofilen in Ausführungen für Zwei- und Dreileiterbetrieb für Baugröße H0 erhältlich.

Interessenten wenden sich bitte direkt an:

HAPO

Helmut Poitner

Bachfeldstr. 4, D-86899 Landsberg

Tel. +49 (0) 8246 1552

Fax +49 (0) 8246 1431

www.hapo-bahn.de

hapobahn@t-online.de



Bemo H0m

Kombinierte Packwagenmodelle der RhB

Bemo liefert aktuell an den Fachhandel die, lange erwarteten, kombinierten Packwagen der Serie DZ 4231-4233 aus. Bei den Modellen handelt es sich um Formneuheiten. Die Wagen entstammen einer Serie von drei Fahrzeugen, die 1969 als kombinierte Post- und Gepäckwagen von SWS/SWP an die RhB geliefert wurden. Die Fahrzeuge mit unterschiedlichen Betriebsnummern und jeweils unterschiedlichen Signeten (RhB DZ 4232 mit RhB-Schrift; Art.-Nr.: 3248 112, RhB DZ 4233 mit RhB-Signet; Art.-Nr.: 3248

123 und RhB DZ 4231 mit RhB Logo; Art.-Nr.: 3248 131) sind konturenscharf, in der von Bemo gewohnten Qualität, bedruckt.

Den für den Arosa-Express 1997 aus dem RhB BD 2433 von der RhB umgebauten Barwagen mit Gepäckabteil gibt es in zwei Lackierungsvarianten. Entsprechend des Lebenslaufes des Vorbildes gibt es den Wagen in der blauen Arosa-Express-Lackierung (Art.-Nr.: 3248 141) und in der neuroten Ausführung, die er seit der Revision im Jahre 2011 trägt (Art.-Nr.: 3248 161).

Bei den Steuerwagen NEVA Retica wurden zwei neue Nummernvarianten aufgelegt. Die Steuerwagen ersetzen die werkseitig ausverkauften Modelle des BdT 1752 & 1754 (Art.-Nr.: 3249 102 & 114). Lieferbar sind zur Zeit die Fahrzeuge mit der Nummer RhB BdT 1757 Neva Retica in Rot (Art.-Nr.: 3249 107) und der RhB BdT 1755 NEVA Retica in Neurot (Art.-Nr.: 3249 115).

Erhältlich im Fachhandel.



Faller HO

Kloster Bebenhausen



Allein schon die Schachtel macht es deutlich: Es handelt sich um den umfangreichsten Bausatz für ein «Faller-Häuschen», der je die Produktion in Güttenbach im Schwarzwald verliess. Zugegeben, Häuschen ist für die Nachbildung der Klosteranlage Bebenhausen, bestehend aus spätgotischem Kreuzgang mit Brunnenhalle, Kirche, Klau-sur und verschiedenen Nebenbauten etwas untertrieben.

Anlass für diesen auf 1999 Exemplare limitierten Bausatz der mittelalterlichen Zisterzienserabtei im schwäbischen Schönbuch mit 1458 Einzelteilen und diversen Zusatzausstattungen wie Fensterteilen, Gardinenmasken oder einem Servo für die Glocke ist das 70-jährige Firmenjubiläum des Zubehörherstellers. Der Mindest-Platzbedarf für das fertige Modell beträgt 604×517×374mm, doch verdient das tolle Bauwerk mit Bestimmtheit auf allen Seiten noch etwas zusätzlichen Raum für eine würdige Umgebung. Fazit: Eine hervorragende Gelegenheit, sich im Verbund mit vielen Stunden Bastelfreude mit tausend Jahren abendländischer Kulturgeschichte zu befassen.

Erhältlich im Fachhandel.

Hui Modellbau HO

RABe 514 der SBB von Siemens

Das seit längerer Zeit schon angekündigte Modell des Siemens RABe 514 wird nun definitiv in einer Kleinserie von 30 Stück realisiert. Das Modell basiert auf Unterteilen des Liliput KISS, auf welche neu konstruierte Messinggehäuse aufgesetzt werden. Die übrig bleibenden Kunststoffgehäuse des KISS in den ZVV-Farben werden in einer einmaligen Auflage in die grau/weiße 4teilige RV Version umbedruckt und solange Vorrat verkauft. Für eine beschränkte Anzahl können die beiden Zusatzwagen dazu bestellt werden, um einen 6teiligen RV 511 zu bilden.

Interessenten für dieses interessante Angebot wenden sich bitte direkt an
HUI MODELLBAU, Aual 153, 7546 Ardez
www.huimodellbau.ch, huimodellbau@bluewin.ch

ACME HO

BLS Cargo BR 186 von Railpool

Eine 21-polige Schnittstelle zur Aufnahme eines Digitaldecoders, NEM 362-Kupp lungsaufnahmen, KK-Kinematik gehören zu den Ausstattungsmerkmalen dieser modernen Güterlokomotive. Das hochdetaillierte und fein bedruckte Modell der BLS Cargo BR 186.110 (Art.Nr. 63404) weist einen vorbildgetreuen, fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel auf und ist für den Einbau eines Soundsystems vorbereitet.

Drei Spitzenlichter/zwei Schlusslichter mit fahrtrichtungsabhängigem Farbwechsel (weiss/rot). Speisung des Modells von der Oberleitung möglich, für den Einbau von Soundsystem vorbereitet.

Erhältlich im Fachhandel.



Piko HO

Traxx-Lok und Kesselwagen

Als neue Farbvariante kommt die BR 187 von Railpool in Gestalt einer Last Mile-Leihlokomotive der BLS. Der PIKO Motor mit zwei ausgewuchtenen Schwungmassen sorgt für ein ausgezeichnetes Laufverhalten. Vier angetriebene Achsen mit zwei Haftreifen verhelfen dem Modell zu hoher Zugkraft. Die Beleuchtung der Stirn- bzw. Schlusslampen erfolgt über LED's, wobei Rot und Weiss mit der Fahrtrichtung wechselt.

Um ein attraktives Fahrzeug (vom Fotografierten mal abgesehen) handelt es sich beim SBB Kesselwagen der Tessiner Firma Mitrag für den Transport flüssiger Chemikalien mit seiner hochglänzenden Oberfläche (Art.Nr. 05.54766). Das Piko-Modell ist eine Druckvariante des schon bekannten detaillierten Wagens mit hochglänzender Oberfläche. Es ist hochdetailliert und lu penrein beschriftet.

Erhältlich im Fachhandel.



Fleischmann N

SBB Re 420 und SBB Re 460 «Gottardo 2016»

Grosse Ereignisse werfen grosse Schatten. So die sehnlich erwartete offizielle Eröffnung des Gotthard Basistunnels am 1. Juni 2016. Im Falle Fleischmann N wirft dieses Ereignis auch hübsche kleine Schatten. Pünktlich zu diesem Grossereignis lieferte Fleischmann zwei attraktive Neuheiten in Form der SBB Re 420 und der SBB Re 460

jeweils im Outfit für dieses grossartige Fest werbend, an den Fachhandel aus. Beide Loks sind sehr sauber lackiert und vollständig lupenrein bedruckt. Da fehlt nichts, bis ins Kleinste in N noch Machbare.

Technisch basieren beide Modelle komplett auf den bereits bekannten. Auch die Varianten DCC mit Sound (Art.-Nr.: 781672, Re

420 und Art.-Nr.: 781673, Re 460) unterscheiden sich in ihren Funktionen und ihren Ansagen in keinstter Weise – schade eigentlich – was hätten sich da tolle Möglichkeiten ergeben können ...

Erhältlich im Fachhandel.



Hobbytrain N

Zwei neue Varianten der modernen Vectron-Lokomotiven von Siemens

Die BLS Cargo AG hat bei Siemens in München 15 Stück des Vectron MS bestellt. Die ersten beiden Maschinen sind bereits ausgeliefert, die restlichen sollen in drei Losen folgen. Die Maschinen sind für den grenzüberschreitenden Güterverkehr vorgesehen und sollen ältere, in die Jahre gekommene Loks ersetzen, sowie der zu erwartenden Steigerung des Güterverkehrbedarfs Rechnung tragen. Die modernen Hochleistungsloks sind mit einer Leistung von 6400 kW und einer Maximalgeschwindigkeit von 200 km/h für den Einsatz in der Schweiz, Deutschland, Österreich, Italien und in den Niederlanden zugelassen. Alle dafür notwendigen Sicherungssysteme sind an Bord.

Hobbytrain führt schon seit einiger Zeit Modelle des Siemens Vectron in seinem Lieferprogramm. Es spricht für die Weitsicht im Hause Lemke schon im Vorsserienstadium einer Lok das entsprechende Modell zu lancieren. Eine Weitsicht, die

sich nun auszuzahlen beginnt. Aktuell wurde die Vectron in der attraktiven BLS «Die Alpinisten, The Alpinists»-Ausführung (Art.-Nr.: H2975) ausgeliefert. Die Loknummer 193 401 hat die Maschine im Original allerdings nur wenige Tage getragen. Formässig kann das Modell voll umfänglich überzeugen. Details, speziell im Fahrwerksbereich, sind fein und tief graviert. Die Dachausrüstung ist, mit der kompletten Vielfalt des Originals wiedergegeben.

Technisch bietet die Hobbytrain-Vectron eine sechspolige Digitalschnittstelle nach NEM, einen fünfpoligen Motor samt hochuntersetzendem Getriebe sowie mit der Fahrtrichtung wechselnde LED Spitzensignale. Durch Umstecken der Beleuchtungsplatine kann die Beleuchtung auf der zugewandten Seite abgeschaltet werden.

Bei der zweiten Variante vom Typ Siemens Vectron handelt es sich um eine, bei der European Locomotive Leasing – kurz

ELL – eingestellte Lok. Diese hat die SBB Cargo International angemietet. Die Maschinen werden hauptsächlich in Deutschland im Zubringerdienst von den Nordseehäfen in Richtung Bayern eingesetzt und besitzen deshalb «nur» die Zulassungen für Deutschland und Österreich. Dafür durften sie, im Gegensatz zu den BLS Vectron, die ursprüngliche Nummerierung 193 209 und 193 210 behalten. Die 6400 kW leistenden und 200 km/h schnellen Loks repräsentieren den aktuellen Stand der Lokomotivtechnik und sind bereits mit ETCS Level 2 ausgerüstet.

Das sehr dunkle, fast schwarze Blaugrau des Lokkastens harmoniert bestens mit den giftgrünen Applikationen und den Schriftzügen der ELL und der SBB Cargo. Die N-Modelle sind äusserst sauber lackiert und bis ins kleinste Detail beschriftet.

Erhältlich im Fachhandel.



Sound Design

Neue Soundprojekte

Von der Firma Zimo Elektronik sind die Decoder MX697 passend für die NMRA Spur G Schnittstelle lieferbar. Die Schnittstelle findet man zurzeit vor allem in Grossbahnenmodellen von Bachmann, AristoCraft und Polks Generation next. Passend zu dieser Schnittstelle sind alle Dampflokomodelle von Bachmann vom Sound Designer Heinz Däppen als Plug and Play Projekte vertont worden. So wird beispielsweise der On-Board Taktgeber von Bachmann ohne zusätzlichen Aufwand genutzt. Die Sound Projekte samt und sonders mit eigenen

Aufnahmen am Vorbild in den USA getätig, verfügen alle über eine Umschaltung zwischen Schwerlastbetrieb und Leichtlaufbetrieb, was den Charakter der Dampfloks sehr schön widerspiegelt.

Die V Version des Decoders verfügt gegenüber der billigeren S Version über 4 Anschlüsse für handelsübliche Servos. Man kann direkt die neue Servokupplung Kadee 11220 als Nachrüstung der Lok am Decoder anstecken und schon reagiert die Kupplung synchron zum Entkupplungsgeräusch.

Mehr Informationen bei:
Sound Design, Heinz Däppen
Pappelweg 10, 4500 Solothurn
Tel. 032 623 62 16, www.zimo-sound.ch

Ein Kunde sagt dazu:

«Habe den Decoder heute Morgen im Briefkasten vorgefunden und mich daran erinnert, dass der Austausch nur wenige Sekunden dauern soll. Als Digitalbanause habe ich mir genügend Zeit eingeplant, aber... tatsächlich: Blindplatine weg, Decoder schauen wo links und rechts, dann draufstecken. Probefahrt mit Adresse 3. Zeitbedarf an einer Hand abzählbar. Ich bin rundum mit dem Soundprojekt zufrieden.»

Langholzwagen der RhB in 1:45

Nach der Eröffnung der Landquart-Davos-Bahn hat Graubünden die Bahn als ideales Holztransportmittel entdeckt. Jedoch die kurzen Niederbord-Wagen eigneten sich nicht allzu gut für diese Art von Transport. Auch das Be- und Entladen der Baumstämme war entsprechend mühsam. Man hatte dazumal keine mobilen Kräne wie heute, mit denen man ganze Wagenladungen in ein paar Minuten umschlagen konnte. Dazumal nutzte man meist die Schwerkraft, und rollte die Baumstämme von einer Rampe auf die Wagen, und dann von diesen wiederum auf den Boden.

Mit der Beschaffung der Langholzwagen ab 1896 wurden diese Aufgaben erheblich erleichtert. Die abklappbaren Rungen waren schon fortschrittlich, und es konnten keine Seitenläden (M-Wagen) mehr beschädigt werden. Ebenso konnte man auch Holz in verschiedenen Längen transportieren. Bei Überlängen wurden die Zug- und Stoßkräfte dann über die Holzstämme übertragen. Jedes Wagenpaar hatte Verlängerungen für die Vakuumleitung mit dabei, die dann an den Baumstämmen befestigt wurden. Transportierten die Wagen die langen Hölzer, durften sie aber nur als Schlussläufer eingesetzt werden, was betrieblich natürlich gewisse Einschränkungen mit sich brachte.

Mit der Beschaffung stärkerer Lokomotiven (Ge 6/6') wurden die mechanischen Schwächen dieser Wagen aber schonungslos aufgedeckt, und sie verschwanden zusehends aus dem ihnen ursprünglich zugezachten Einsatzgebiet.



Man hatte jedoch gute Ersatzaufgaben für diese Wagen gefunden. Im Schemelbetrieb dienten sie fortan als Schutzwagen und sind uns bis heute erhalten geblieben.

Der Club 1889 hat sich dieser sehr interessanten Epoche angenommen, und 2001/2002 ein Pärchen revidiert und wieder in den originalen Betriebszustand versetzt. Aus dem Lck 7817 wurde der N 1513 und aus dem Lck 7815 der N 1520. Seither sind die beiden als Zeitzeuge hin und wieder auf dem Netz der RhB zu sehen.

Das Modellbau-Atelier Pirovino fertigt 3 Epochen dieser Langholzwagen, so die ersten Wagen ab 1896 als N 401/402, von 1911–1958 als N 8001/8002, sowie die Museumsausführung 2002 als N 1513/1520. Die Wagen können optional mit einer Holzladung, oder verwittert bestellt werden. Auf Wunsch werden die Modelle mit einer Kadekupplung ausgeliefert.

Das Modell präsentiert sich sehr gut in einer Vitrine. Betriebliche Manöver fürs Be- und Entladen machen aber auf eine Anlage noch viel mehr Spass.

Weitere Infos über die in Made in Graubünden gefertigten Messingmodelle bei:
Modellbau-Atelier MBA Pirovino
Bannwaldweg 20, CH-7206 Igis, Tel. 081 322 60 41
www.mbpapiro.ch, mba@mbapiro.ch



Langmesser HO

Schotter für die Spurweite HO

Die durch den Inhaberwechsel bedingte Übergangszeit bei der Firma Langmesser ist beendet. Der neue Inhaber, Herr Jürgen



Hehlert, wird das umfangreiche Sortiment an Landschaftsbaumaterialien in gewohntem Umfang fortführen. Ab sofort stellt Langmesser®-Modellwelt wieder Neuheiten vor. Aktuell werden die bewährten Minitec Produkte wieder in das Programm aufgenommen. Zunächst ist dies Schotter für die Spurweite HO der Gesteinsart Phonolith und Rhyolith. Ebenfalls wieder lieferbar ist der Schotter in Rostbraun. Die verschiedenen Schotterarten gibt es jeweils als Standard Schotter und nach den Empfehlungen der AGN (Arbeitsgruppe Normen

des BDEF e.V.). Weitere Produkte aus dem Minitec Sortiment für kleinere und größere Spurweiten sind in Planung.

Interessenten wenden sich bitte direkt an:
Langmesser-Modellwelt
Mühlenweg 40
D-47228 Duisburg-Rheinhausen
Tel. +49 (0) 2065 8369977
Fax +49 (0) 2065 8369988
www.langmesser-modellwelt.de
info@langmesser-modellwelt.de



Die Ae 8/8 hat den Aufstieg geschafft.
Man sieht ihr die Anstrengung nicht an.

N-Anlage nach Motiven der BLS Lötschberg-Nordrampe

Faszination Gebirgsbahn

Oftmals sind es die Eindrücke aus früher Jugend, die einen Meilenstein für die Modellbahnenleidenschaft setzen. So war es beim Erbauer der hier porträtierten Anlage ein Besuch der Modellbautage im Verkehrshaus Luzern an der Hand des Vaters, die äußerst nachhaltige Eindrücke hinterlassen haben. Begleiten Sie unseren Autor Manfred Merz durch diese beeindruckende umgesetzte Berglandschaft im Massstab 1:160

Text und Fotos von Manfred Merz

Unser heutiger Gastgeber, Michael Karth, ist in seiner Kindheit nicht auffallend oft mit der Materie Modelleisenbahn in Kontakt gekommen. Wenn, dann aber offensichtlich sehr intensiv und prägend. Ein «Meilensteinchen» zu heutigen Modellbahnenleidenschaft waren die Stunden, die er mit seinem Bruder beim Spiel mit der vom Vater der Beiden gebauten kleinen Anlage verbrachte. Der Besuch der Modellbautage im Verkehrshaus Luzern war eine weitere. Diese Veranstaltung fand über einen langen Zeitraum im Zweijahresrhythmus statt und war (die Älteren unter Ihnen werden sich sehr gerne daran erinnern) ein wesentliches Highlight im Jahresablauf in der Schweizer Modellbahnszene. Dort war unter vielem anderen auch eine Anlage der Modelleisenbahnfreunde Köln ausgestellt. Diese unterschied sich neben einem spannenden, vorbildorientierten Fahrbetrieb und Landschaftsgestaltung durch ein wesentliches Merkmal von den anderen Exponaten: Bäume – viele Bäume – sehr viele Bäume. Dieses Bild prägte sich bei dem damals noch kleinen Michael tief ein und sollte später noch sehr beeindruckende Früchte tragen...

Wie das Leben so spielt, Schule, Pubertät, Berufsaus- und Weiterbildung und Hobbies als viel cooler sind als Eisenbahn spielen ließen diese Eindrücke rasch verblasen. So richtete Michael sein ganzes Freizeitinteresse zunächst auf ein japanisches Sport Coupé, das er mit vielen Tuningteilen in sehr beachtlicher Qualität herrichtete. Als krönender Abschluss entstanden faszinierende Bilder von seinem Werk, von einem Profifotografen, in nicht minder beeindruckender industrieller Umgebung, perfekt ausgeleuchtet und belichtet.



Ungewöhnliches Anlagenkonzept: Parade Strecke vorne, Bahnhof in der Mitte – why not!?



Das tolle Ergebnis gibt dem Erbauer Recht – stimmige BLS-Atmosphäre durch und durch.

Anlage



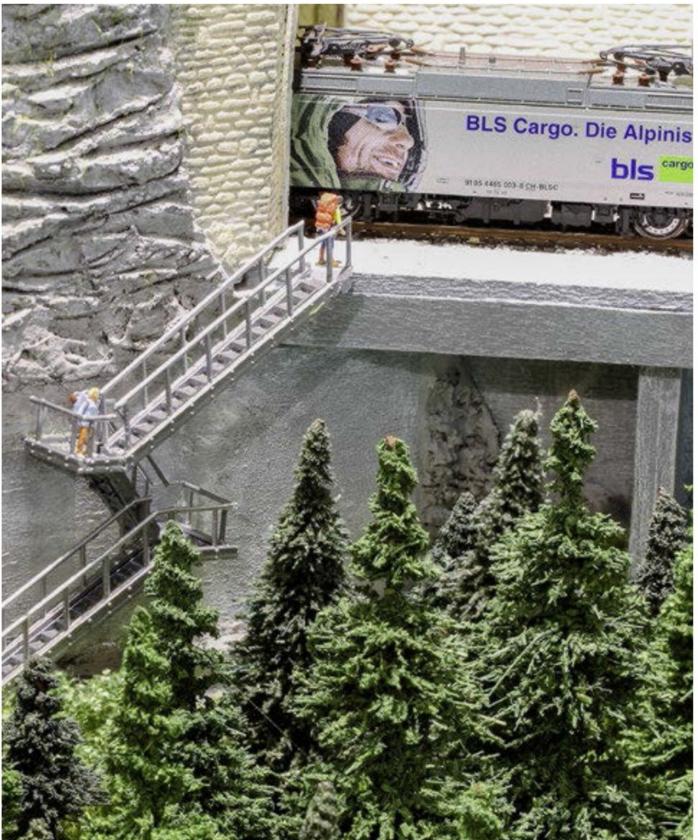
Diese tollen Automodelle findet man bei Woodland.



Diese tolle Ferienstimmung auf der Anlage Karth.



Diese tolle Pausensituation auch im Original.



Welcher Eisenbahnfan würde mit dem Preiserlein nicht gerne tauschen.

Welches Fünkchen es dann war, welches das Interesse zur Modelleisenbahn wider erweckte, lässt sich rückblickend nicht mehr genau sagen – auf einmal war es wieder da. Offensichtlich reichten die wenigen aber intensiven und schönen Berührungspunkte so tief, um dieses Feuer erneut zu entfachen. Das ist jetzt ungefähr sieben, acht Jahre her, Michael war zu diesem Zeitpunkt Ende 20.

Die Zeit war reif – reif für Modelleisenbahn

Wir haben Herrn Karth bei unserem Besuch als vielseitig interessierten, in alle Richtungen offenen Menschen kennengelernt. Er hat uns gleich das «Du» angeboten,

«schliesslich frönen wir dem gleichen Hobby und da sind eben alle per Du».

Wie seine bisherigen Hobbys bereits deutlich zeigten, mit einem ausgeprägten Hang zum Perfektionismus. Ausserdem ist Michael von den vielfältigen Anforderungen, die das Modellbahnhobby verlangt, sehr angetan und nimmt diese als echte Herausforderung an. In den Bereichen Planung, Statik, Holzbearbeitung, Stuckateur, Maler, Künstler, Gestalter, Elektrotechnik, Elektronik, Feinmechanik sollt man sich schon etwas auskennen, und das auch noch gepaart mit der Eigenschaft «Durchhaltevermögen». So ging es an die Planung seines «neuen Hobbys», der ersten eigenen Modell-eisenbahn. Der zur Verfügung stehende

Raum in einer Mietwohnung und die gewünschte Anlage mit ihren Einsatzmöglichkeiten für lange Züge in weiter Landschaft liess die Wahl auf den Massstab 1 zu 160, der Nennweite N fallen. Auch das Thema BLS stand relativ schnell fest. Schon bei seiner Planungsrecherche legte er die Messlatte hoch. Als Inspiration dienten Bildbände der beiden Modellbahn-Ikonen Helge Scholz und Josef Brandl. So war relativ schnell klar, wo es hingehen soll. Unter dieser «Richtschnur» entstanden die Pläne für die bis heute realisierte Anlage. Dem Umstand «Mietwohnung» war es dann geschuldet, dass in seine Planung die Thematik «Segmentanlagen» einfloss. Die Anlage sollte für allfällige Umzüge gerüstet, sprich zer-



Wird oft als Modellbauhema genommen aber selten so perfekt umgesetzt.



Die bls Re 420.5 (ex Swiss Express Re 4/4) fühlt sich hier sichtlich wohl.

legbar sein. Das hat sich zwischenzeitlich bereits bewährt, denn die Anlage steht mittlerweile in den eigenen vier Wänden in etwas grosszügigeren Räumen.

Das «Lastenheft»

- Thema BLS Nordrampe nachempfunden.
- Schwerpunkt: Eisenbahn und Landschaft.
- Bäume – viele Bäume – sehr viele Bäume.
- Lange, vorgbildgerechte Züge unterschiedlicher Epochen.
- Diagonal angeordneter Bahnhof mit grosszügiger Ein- und Ausfahrtgruppe.
- Geschwungene «Paradestrecke» mit Kurvenüberhöhungen.

- Drei Schattenbahnhöfe mit Kapazität für 20 Züge für abwechslungsreichen Betrieb.
- Darstellung des BLS-Autoverlad.
- Weitgehend automatisierter Betrieb, jedoch mit der Möglichkeit frei «zu spielen».

Das ungewöhnliche aber dennoch irgendwie zu Michael Passende war, dass die gesamte Planung nur und ausschliesslich in seinem Kopf stattfand. Michael ist gelernter Maschinenezeichner. Weiterbildungen in Richtung Vertrieb, wichtiger noch im Bereich Konstruktion, liessen bei ihm ein sehr ausgeprägtes räumliches Vorstellungsvermögen entstehen und reifen. Da er alleine

selbst für die Umsetzung seiner «Pläne» verantwortlich ist, braucht es auch kein Papier oder Computerdarstellung, die man mit den Ausführenden besprechen müsste. Schon vor sieben Jahren war die heutige Anlage in seinem Kopf, nur von wenigen Details abgesehen, fertig – fix und fertig.

Aus dem Kopf – die Umsetzung der Planung

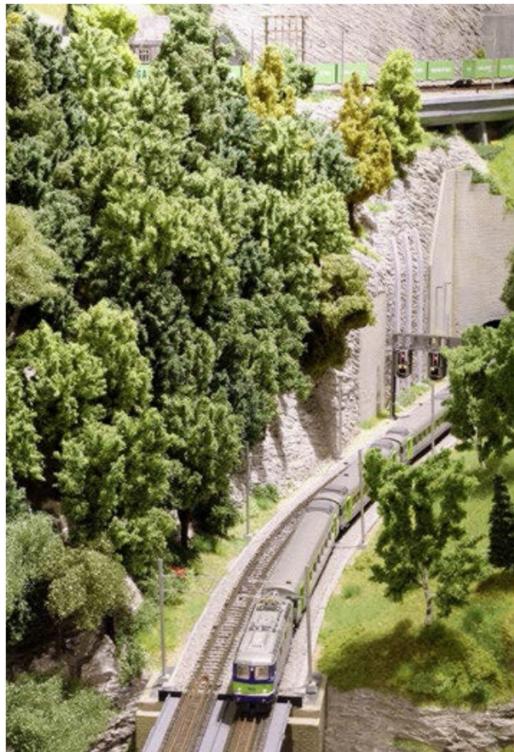
Das stabile «Fundament» der Anlage bildet ein Rahmen in offener Rahmenbauweise der aus massiven Holzleisten verleimt und verschraubt wurde. Dieser wurde mit Füssen aus höhenverstellbaren Allurohren versehen. So wird das Angleichen an verschiedene, auch leicht unebene Fußböden



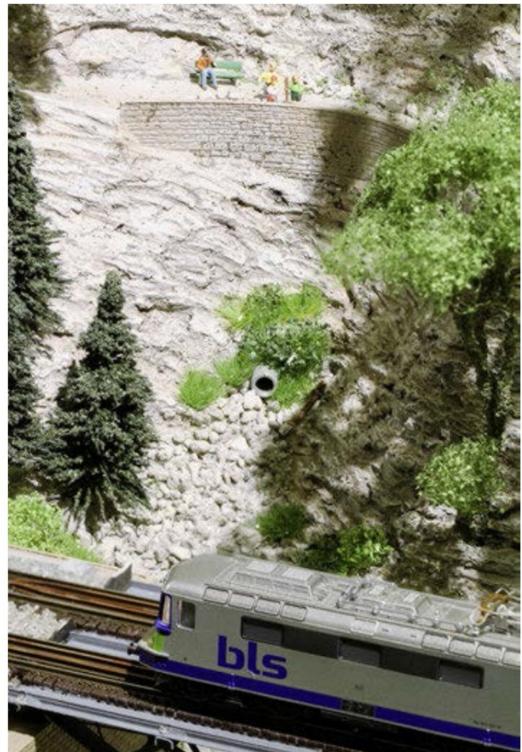
Der Landi-Getreidespeicher von Michael Karth – hätten Sie sich das getraut?



Die beiden Preiserlein haben die N-Bitschbachtalbrücke mutig passiert.



Aussergewöhnlich auch die Höhenausdehnungen.



Viele, viele Details – bis hin zur richtigen Entwässerung.

einfach möglich. Die Trassen für Schienen, Strassen und Plätze entstanden aus Sperrholz nachdem sie vorher sorgfältig aufgezeichnet und mit der Stichsäge ausgesägt wurden. Die Anpassung der verschiedenen Höhenniveaus geschah mittels untergeschraubter Holzleisten. Die Gleiswendeln zur Überwindung der unterschiedlichen Höhenlagen wurden als komplette Kreise aus Sperrholzplatten ausgesägt. Die dabei entstandenen «Reste» wurden später für die Gestaltung von Brückenköpfen und Tunnelportalen verwendet. Die gesamten Holzarbeiten wurden in einer sehr beachtlichen handwerklichen Qualität ausgeführt. Auch die «Statik» stimmt wie die Stabilität und die Verwindungssteifigkeit der gesamten Unterkonstruktion beweist. Um die gesamte Grundkonstruktion herum wurden Profilbretter geschraubt, die den späteren Verlauf der Landschaft abzeichnen. So wirkt

die Anlage mit den Massen $4,8 \text{ m} \times 1,0 \text{ m}$ mit einem rechtwinkligen «Schenkel» von $1,5 \text{ m} \times 0,80 \text{ m}$ wie mit dem Spaten aus einem imaginären Ganzen gestochen.

Technik – von den Gleisen bis zur Computer-Steuerung

Für die gesamte Gleisanlage wurde Material des britischen Herstellers Peco verwendet. Um dem Vorbild möglichst nahe zu kommen wurde das Code 55 Gleissystem mit 1,39 mm niedrigen Schienenprofilen verbaut. Die gesamte Gleisgeometrie entstand aus Flexgleisen, die grosszügigen Radien wurden im sichtbaren Bereich leicht überhöht ausgeführt, was sich im Fahrbetrieb optisch äusserst positiv bemerkbar macht. Alle Weichen weisen einen wohlten und schlanken Abzweigwinkel auf, deren Herzstücke sind polarisiert, was dem sicheren Fahrbetrieb zugutekommt. Den Antrieb

der Weichenzungen übernehmen vorbildgetreu langsam und zuverlässig laufende Servos von ESU. Deren Ansteuerung und Überwachung erfolgt mittels ESU Switch Pilot. Ebenfalls von ESU stammt die Zentrale ECoS 50200. Die gesamte Gleisanlage ist in 48 Blockabschnitte aufgeteilt und im sichtbaren Bereich mit Signalen von Microscale (Signalbrücken) und Massen signaltechnisch abgesichert. Die Rückmeldungen erfolgen mit dem Rückmeldesystem von Litfinski. «Gehirn» des Ganzen ist ein Computer mit dem Steuerungsprogramm TrainController Gold.

Die Oberleitung wurde mit den feinen Masten von N-Train dargestellt. Diese Masten sind wirklich superfein. Laut Michael hat dieser junge Hersteller bereits schon dazu gelernt. Anfänglich waren die Masten und die Quertragjoche zu empfindlich und bei der kleinsten unsanften Berührung ka-

Anlage



Doppelte Traxx-Power für die rollende Autobahn.



putt. Offensichtlich wurde die Verbindungs-technik verbessert, so dass sich Filigranität und Stabilität nun vereinen. Auf die Darstellung der Fahrdrähte hat Michael ganz bewusst verzichtet. In Anbetracht der Feinheit der gesamten Anlage würden diese nur stören, es sei denn sie wären in der Stärke von Spinnfäden.

Die drei Schattenbahnhöfe werden jeweils durch Kameras überwacht, deren Bilder auf einen Bildschirm über dem Gleisbildstellpult, bestehend aus einem Touchscreen, übertragen werden.

Ein nettes akustisches Detail sind die Lautsprecherdurchsagen im Bahnhof «Kandersteg». Diese kommen wirklich aus einem Lautsprecher in angenehmer Klangqualität aus dem Bahnhof und wurden von Michael individuell als Mp3-Datei programmiert. Die Durchsagen beziehen sich tatsächlich auf die ankommenden sowie abfahrenden Züge. Die Zuordnung sowie das Auslösen geschieht jeweils automatisch durch den TrainController.

Kunstbauten – Brücken und Tunnels

Sämtliche, für eine Gebirgsbahn doch so typischen, Brücken, Tunnelportale und Stützmauern entstanden sehr weitgehend im Eigenbau. Nur so wird es möglich diese an die jeweiligen Geländegegebenheiten genau anzupassen. Teilweise wurden Produkte von Hack Brücken oder von Faller

Neben der Schiene kommen auch die anderen Verkehrswege nicht zu kurz, samt Spannungsschutz.



Beeindruckende Perspektive in 1 zu 160. Der Kambly-Zug tritt hier respektvoll in den Hintergrund.

miteinbezogen. So wurden gleich zwei Falter-Bausätze der berühmten Bietschbachbrücke in eigens hergestellte Brückenköpfe integriert und so den Geländebedingungen sehr gut angeglichen. So wurde der über die Brücke führende Wanderweg und die beidseitig an den Stahlbögen führenden Revisionsstege zusätzlich nachgebildet. Es wurde ein komplett neues Fahrbahnteil gemacht und die berühmte Brücke vorbildentsprechend in einen grossen Radius gelegt. Die Wirkung – einfach klasse!

Alle Stützmauern, Tunnelportale, Steinschlügalläden, Straßen- und Wanderbrücken sind Eigenbau. Die Nachbildung des Mauerwerks entstand durch aufwändige Ritztechnik, je nach Standort in Gips oder auch in Kunststoff.

Bei der gesamten Ausführung der Kunstbauten legte Michael sehr viel Mut an den Tag – Mut zur Höhe nämlich. Das tolle Ergebnis spricht aber eindeutig für diesen «Muteinsatz» und trägt so zum gekonnten

Gesamtbild der Anlage bei. Auch der Berichterstatter brauchte etwas «Mut». Beim Fotografieren einiger Einstellungen am Bietschbachviadukt von einer Trittleiter aus, kam schon so etwas wie Höhenangst und damit verbundener Schwindel mit ins Spiel.

Mut zur Höhe hat Michael beim Bau des Landi-Speichers bewiesen. Er ist massstäblich ausgeführt und trägt auch in Spur N Nachbildungen der Natel-Antennen.

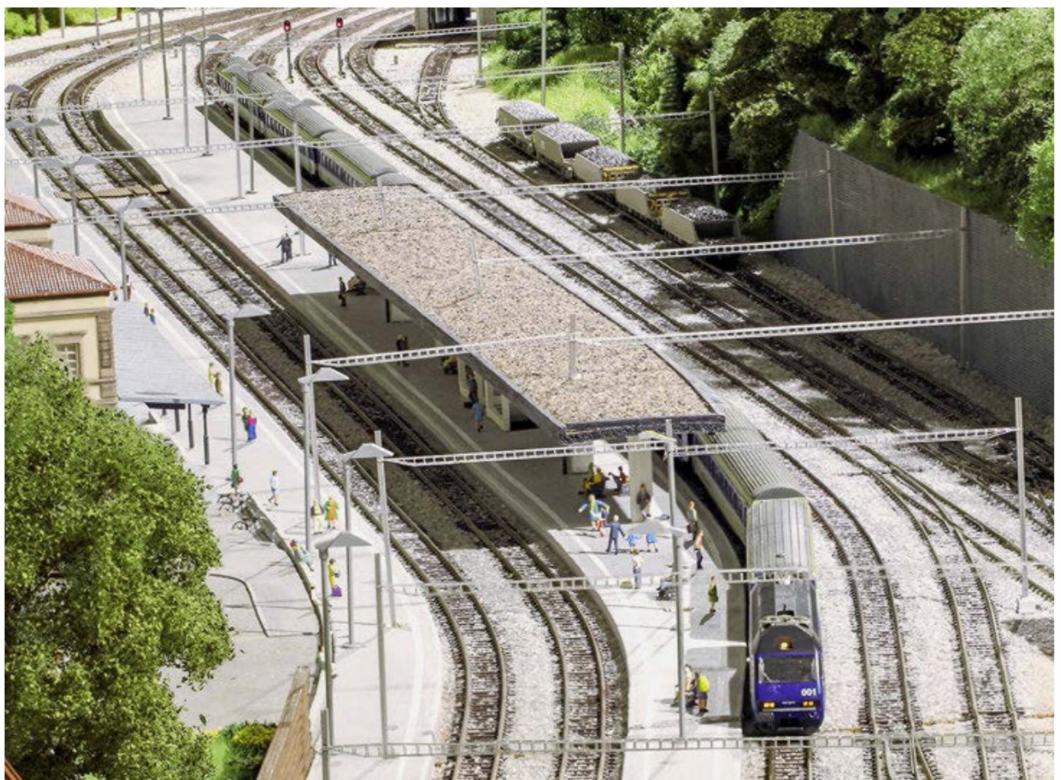
Landschaft – Felsen und Sonnenblumen

Die typische Gebirgslandschaft entstand aus über Geländespanten gezogenem Fliegendraht. Dieser wurde mit einem Leim-Gipsgemisch, der auch nach dem Aushärteten die nötige Elastizität noch besitzt, überspachtelt. Die zahlreichen Felspartien entstanden durch Bearbeiten der fast ausgehärteten Gipsoberfläche mit Stechbeiteln, Schraubendrehern und Zahnräder-Equipment wie Spachtein, Schaberl und die im normalen Zahnräteinsatz gefürchtete, abgewinkelte «Zahnsonde». Eine mehrschichtige, gekonnt ausgeführte Farbgebung verleiht den «Felsen» die sehr wirkende Oberfläche. Flachere Geländepartien wurden geglättet, dunkelbraun vorgestrichen und mit Grasfasern befolkelt. Hierzu verwendete Michael handelsübliche Materialien der verschiedensten Hersteller, stehend aufgebracht mit dem Begräungsgerät «Flockstar» von Heki. Für die Endgestaltung der Vegetation kamen viele, viele Hilfsmittel, die beim Fachhändler ihres Vertrauens zu finden sind, zum Einsatz.

Zu einer kleinen unendlichen Geschichte wurde ein Sonnenblumenfeld im hinteren Bereich der Anlage. N-Sonnenblumen gibt es als Bausatz von Busch (Artikelnummer 8103) in «Gebinden» zu jeweils 96 Stück. Vier Packungen wurden beschafft und zusammengebaut. Die Wirkung der nun 384 Sonnenblumen entsprach aber in keiner Weise den Vorstellungen von Michael die eigentlich von einem Sonnenblumenfeld



Die betagten BLS Ae 4/4, Ae 8/8 gönnen sich etwas Ruhe vor der nächsten Herausforderung.



Weniger ist mehr – könnte man diese alte «Modellbahnerweisheit» besser zum Ausdruck bringen?



Der leere, talwärts rollende Tonerde-Zug ist hier doch etwas übermotorisiert – sicher ist sicher ...

hatte. Weitere Packungen wurden nach und nach beschafft, zusammengebaut und eingefügt – zum Schluss waren es nicht weniger als 1300 Sonnenblumen ...

Die Strassen und Plätze sind vorbildgerecht ausgeführt. Die Fahrer der N-Fahrzeuge brauchen bei Begegnungen nicht um ihre Aussenspiegel fürchten. Exemplarisch sei an dieser Stelle die äusserst grosszügige Auslegung der BLS Autoverladung genannt. Die Verkehrswege wurden mit den entsprechenden Markierungen und Verkehrsrätseln ergänzt.

Geplant ist noch ein passender Modellhintergrund, der so gestaltet werden soll, um für Arbeiten im hinteren Bereich der Anlage zum Fotografieren oder einfach nur

um die Aussicht zu genießen, abgenommen werden zu können.

Bäume – viele Bäume – sehr viele Bäume

Nach den «Verkehrshaus bedingten» Wünschen von Erbauer Michael sollten sehr viele Bäume auf seiner Anlage «wachsen». Auch hier hatte er gewisse Vorstellungen die Feinheit und die Grösse betreffend, die von der Industrie nicht unbedingt befriedigt werden konnten. So war auch hier Eigenbau angesagt. Bäume entstanden in der gewünschten Größe und Ausführung sowie in beachtlicher Anzahl durch verdrillten feinen Kupferdraht der mit einem Gips-Leigmisch mit einer Borke versehen, farblich gestaltet und mit handelsüblichem



In Kandersteg kommt die Post mit dem VW Caddy.



Diese Strasse lädt zum genüsslichen Cruisen ein.

Laubflor geschmückt wurde. Diese «Eigen-gewächse» wurden dann auf der Anlage mit Industriebäumen von Heki und Busch geschickt gemischt und so grosse, zusammenhängende Waldflächen zusammengestellt. Dies für sich betrachtet, schon eine sehr beachtliche Leistung.

Lokomotiven und Wagen

Hier hat sich Michael auf wenige Hersteller «eingeschossen». Er empfindet das Mischen zu vieler Hersteller als Störung seines Geschmacksempfindens. Eine Kato 465 neben einer Fleischmann 465 geht seiner Meinung nach gar nicht, zu gross sind die Unterschiede. Wir nennen das dann «nur konsequent».



Vorbildentsprechende Absicherung der Blockabschnitte.

So favorisiert Michael Modelle der Firmen Kato und Fleischmann. Die Fahr-eigenschaften dieser beiden Hersteller überzeugen ihn, ebenso deren optische Ausführungsqualität. Die eine oder die andere Arnold oder Minitrix-Lok darf auch mitspielen, dies aber nur weil die gewünschten Loktypen von den zuvor genannten Herstellern nicht greifbar sind. Die Loks wurden vom Betreiber selbst auf digitalen Betrieb umgebaut. Hier kamen Decoder der Hersteller ESU, Fleischmann, Lenz und Uhlenbrock zum Einsatz. Viele Modelle machten es leicht, sie waren mit einer Schnittstelle nach NEM ausgerüstet.

Bei älteren Modellen musste gelötet werden, was für Michael keine besondere Herausforderung darstellte.

In der Regel verkehren lange, sehr lange Züge auf der BLS-Strecke, so auch bei Michael. Bei Wagen ist er nicht ganz so »wählerisch« bei der Herstellerauswahl. Die Zuggarnituren sind in der Regel mit den Kuppelstangen von Tillig fest gekuppelt. So sind Zugtrennungen geradezu ausgeschlossen und tragen nun wesentlich zum entspannten Fahrbetrieb bei.

Grossen Wert legt Michael auf eine vorbildorientierte Fahrtgeschwindigkeit. Mit umgerechnet 80 km/h ziehen die Züge auf

der Strecke ihre Bahnen. Ein Zug benötigt zum Befahren der gesamten Anlage bei dieser Geschwindigkeit zirka 15 Minuten. Vor Halt zeigenden Signalen und in Bahnhöfen wird automatisch sanft angehalten und auch wieder sanft angefahren, TrainControler sei Dank!

Die vorgenannten Punkte sind es dann auch, was den Fahrbetrieb auf seiner Anlage so ansprechend und auch wohltuend erscheinen lässt. Ein Genuss (bei einem Glas Wein oder bei einem Fässchen Bier) hier zuzuschauen. Sollten Sie die Anlage zumindest virtuell im Betrieb bewundern wollen, Michael ist im Netz (Foum sNs (Spur

N Schweiz) oder Mobablog) sehr aktiv. Auch bei YouTube gibt es sehr ansprechende Videos (zum Beispiel unter <https://www.youtube.com/watch?v=vm7QOS2q5lw>).

Der Faszination erlegen ...

Die heute vorgestellte Anlage ist fast fertiggestellt. Hier und da noch etwas Grün, ein, zwei Geländer, Fahrbahnmarkierungen, Schilder und der besagte Modellhintergrund – Pippifax, Kleinigkeiten. Das «Projektende» ist also absehbar. Grund für Michael schon mal in die Zukunft zu blicken. Einen historischen Flieger oder ein Dampfschiff im Maßstab 1 zu 1 restaurieren? Nein – bei der Modelleisenbahn will er schon bleiben (Anmerkung des Berichterstatters: «Die entsprechende menschliche Reife und das nötige Selbstbewusstsein dafür hat er ja erreicht»). Die ersten Anschaffungen und die ersten Pläne (wieder im Kopf) sind bereits gemacht, das nächste Mal in Spur 0. Wir werden berichten und sind in Anbetracht der beachtlichen Qualität des Karth'schen «Erstlingswerkes» auch schon ordentlich gespannt.



Immer wieder gerne genommenes Fotomotiv, diesmal mit Ae 8/8.

Der Erbauer und Betreiber der Anlage blickt stolz auf sein Werk – mit Recht!





Eröffnungszug der LD mit G3 Nr. 1 und 3 am 27. September 1889 in Klosters.



G4 Nr. 23 der RhB mit einem abfahrbereiten Zug im alten Bahnhof Klosters.



G 4/5 Nr. 108 mit Volldampf vor einem Probezug in Zernez, 5. November 1977.



Wasserfassen und Schmieren in Ospizio Bernina am 18. April 1990.

Das neue LOKI-Spezial Nr. 40

Dampf auf der RhB

Der etwas mehr als drei Jahrzehnte dauernde Dampfbetrieb der Rhätischen Bahn ist im Vergleich zu anderen Bahnen relativ kurz. Beschrieben werden der Betrieb und Verbleib der Dampfloks sowie der Dampfschneeschleudern. Kapitel über betriebsfähig erhaltene Fahrzeuge und deren Aufarbeitung zeigen die grosse Bedeutung der historischen Züge für den Tourismuskanton auf.

Von Gian Brüniger und Bruno Kalberer

Die geplante Scalettabahn, von welcher schliesslich nur die erste Etappe als Landquart–Davos-Bahn realisiert wurde, war der Anfang eines ausgedehnten Meterspurnetzes in Graubünden. Die Gründung dieser Eisenbahnlinie verdanken wir dem Niederländer Willem Jan Holsboer, einem Hotelbesitzer und Bankfachmann in Davos. Die weitere Ausdehnung des Netzes machte eine Namensänderung nötig, fortan hieß die Eisenbahngesellschaft «Rhätische Bahn», abgekürzt RhB. Im Spezial geht der Autor auf einige Besonderheiten bei dieser Namensgebung ein.

Für die Traktion der ersten Züge auf den neuen Strecken der Rhätischen Bahn stan-

den nur Dampflokomotiven zur Auswahl. Begonnen mit der Beschaffung hat die Landquart–Davos-Bahn LD mit einer sehr kleinen, dreifach gekuppelten Tenderlokomotive vom Typ G3. Innert 26 Jahren wurden in acht Tranchen 57 Dampflokomotiven beschafft. Einkaufstourismus brauchten sich die Verantwortlichen nicht vorzuwerfen, sind doch sämtliche Lokomotiven durch die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur gebaut und abgeliefert worden.

Die letzten Maschinen sind dann sehr schnell von der Elektrifizierung abgelöst worden und waren brotlos, bis sie dann eine neue Heimat gefunden haben, wo sie

viel länger im Einsatz standen als bei der Rhätischen Bahn. Auf die einzelnen Beschaffungs-Serien wird im vorliegenden Spezial Nr. 40 vertieft eingegangen. Auch wird deren Betriebsgeschichte ausführlich beschrieben.

57 Dampfloks der RhB (LD):

- G 3, Nr. 1–5 für die LD
- G 4, Nr. 6–7 für die LD
- G 3, Nr. 6–8 für die RhB
- G 4, Nr. 23–24 für die RhB
- G 3, bzw. G 3/4 Nr. 9–16 für die RhB
- G 2/3+2/2 Nr. 25–32 RhB
- G 4/5 Nr. 101–104 RhB
- G 4/5 Nr. 105–129 RhB



Nach der frühen Elektrifizierung 1922 fanden viele RhB-Dampfloks im Ausland neue Verwendung.



Das Bewahren des bahngeschichtlichen Erbes bedeutet auch viel Aufwand an Geld, Zeit und Arbeit.

Daneben kamen auf dem Netz der RhB auch diverse Baulokomotiven als notwendige Hilfe bei grösseren Bauvorhaben zum Einsatz. Auch wird auf einige Lokomotiven eingegangen, welche zeitweise von anderen schweizerischen Meterspurbahnen angemietet wurden und nachher noch einige Jahre als fahrdräutunabhängige Reserve Dienst verrichteten.

Für Touristen und Feriengäste ist Winter eine höchst attraktive Angelegenheit. Für eine Gebirgsbahn wie die Rhätische Bahn mit Strecken über 2200 Meter über Meer hingegen stellt der Ganzjahresbetrieb besonders während der Wintermonate sehr hohe Anforderungen. Deshalb wurde den je zwei Dampfschneeschleudern der Rhätischen Bahn und der Bernina-Bahn, ihrer Beschaffung und dem Betriebseinsatz relativ viel Platz im Heft eingeräumt.

Ein weiteres umfangreiches Kapitel widmet sich dem Verkauf und Verbleib der RhB-Dampfloks. Von den 277 Streckenkilometern des damaligen RhB-Netzes waren bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges 21% elektrifiziert. In den Jahren 1919 bis 1922 folgten die restlichen 79%. Praktisch auf einen Schlag waren drei Viertel der Dampflokotiven überflüssig. Nun begann nach und nach der Exodus der nicht mehr ver-

wendeten Dampflokotiven und dank der Staatsbahnen von Siam gelang es fünf Jahre nach der Elektrifizierung, den grössten Teil der Dampfloks zu verkaufen.

Trotz der kurzen Dampfgeschichte der RhB ist dieser erste Abschnitt der RhB-Biographie bis heute außerordentlich lebendig geblieben und erfreut sich einer grossen Beliebtheit. Man erkannte im Ferienland den Wert von Nostalgie einerseits und die Anziehungskraft spannender Einblicke in die (Bahn-)Geschichte andererseits. Rührige Vereine, initiative Personen, Vollbluteisenbahner sowie eine gute Vernetzung verschiedenster Interessen führten unter anderem dazu, dass die «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina» 2008 in die Welterbeliste der Unesco aufgenommen wurde. Deshalb sind der Aufarbeitung und Instandhaltung von Dampflokotiven, aber auch dem Betrieb von historischen Zügen ebenfalls einige Kapitel gewidmet.

Mit diesen abschliessenden Kapiteln ist es dem Autor nicht zuletzt auch ein Anliegen, aufzuzeigen, dass der von Eisenbahnliebhabern manchmal unbändige Ruf nach möglichst viel historischem Erhalt (und schönen Fotomotiven) zwar verständlich, aber weder einfach zu erfüllen noch zum Nulltarif zu haben ist.

LOKI-Spezial Nr. 40

Dampf auf der RhB

Dampfloks und Dampf-Schneeschleudern der RhB

Geschichte des Dampfbetriebes. Betrieb und Verbleib der Dampfloks und -schleudern. Betriebsfähig erhaltene Fahrzeuge. Aufarbeitung und historische Züge. Reich bebildert.



Autor:
Gian Brügger

Auszug aus dem Inhalt:

- Beginn der Eisenbahngeschichte im Kanton Graubünden
- Beschaffung der einzelnen Dampfloks
- Bau- und Mietlokomotiven
- Dampfschneeschleudern
- Ende des Dampfbetriebes, Dampfreserve
- Erinnerungen an den Rangierdienst
- Verkauf und Verbleib der Dampfloks und -schleudern
- Aufarbeitung und historische Züge

Mit zahlreichen bisher unveröffentlichten Bildern.

**Umfang: 132 Seiten
Preis: CHF 29.90/Euro 25,90**

Dauerbezieger des LOKI Spezial erhalten die neue Ausgabe automatisch zugestellt per Post.

Das Magazin ist auch zu beziehen durch:
Stämpfli AG
Postfach 8326, CH 3001 Bern
Tel. +41 (0)31 300 62 58
Fax +41 (0)31 300 63 90
leserservice@loki.ch

Oder im Webshop auf www.loki.ch

Verlegung der Fahrstromaufnahme beim Fleischmann ICE-T in Spur N

Dort stoppen, wo er soll

Ein Zug, der prinzipiell das Haltesignal um zwei Wagenlängen überfährt, ist bei der grossen Bahn sehr gefährlich, bei der kleinen äusserst unschön und im Schattenbahnhof mehr als nur ärgerlich. Beim an und für sich attraktiven Fleischmann ICE-T hat unser N-Spezialist hier Abhilfe geschaffen.

Von Manfred Merz (Text und Fotos)

Sein vielen Jahren führt Fleischmann ein sehr ansprechendes Modell des ICE-T in seinem N-Lieferprogramm. Das Modell ist wegen der Möglichkeit, es wahlweise fünf- oder siebenteilig einzusetzen zu können sehr gut für den Modelleinsatz auch auf kleineren Anlagen prädestiniert. Der jahrelange Einsatz des Originals auf der Relation Stuttgart-Zürich via Singen und Schaffhausen macht das Modell in beiden Varianten fünf-, später siebenteilig, ausserdem «schweiztauglich».

Ich persönlich bin schon vor langer Zeit dem faszinierenden Charme und der tollen Neigetechnik des Modells erlegen. Leider verbrachte der N-ICE-T, trotz aller Faszination, sehr viel Zeit ungenutzt in der Schublade. Ein kleines technisches Manko der Fleischmann Konstruktion zwang das Modell nämlich dazu. Der angetriebene und mit der Fahrstromaufnahme ausgerüstete Bord-Restaurant-Wagen befindet sich nahezu in der Zugsmitte. Hoppla! Das Modell hält somit auf analog gesteuerten Anlagen

nicht im Halteabschnitt, zum Beispiel vor Rot zeigenden Signalen, sondern erst wenn der Steuerwagen und der erste/zweite-Klasse-Wagen bereits daran vorbei gerollt ist. Das ist nicht nur besonders unschön und alles andere als vorbildgerecht, sondern in der gewohnten Enge von Betriebs- und Schattenbahnhöfen geradezu «tödlich». Flankenfahrten mit den «vorwitzigen» ICE-T Steuerwagen sind fast zwingend vorprogrammiert. Da Schattenbahnhöfe nicht unbedingt immer gut zugänglich sind, gerät

Fleischmanns ICE-T mit geänderter Fahrstromaufnahme unterwegs.





Das Gehäuse ist abgenommen und ...



... der Brückenstecker ausgebaut.



Die Lötpunkte für den Fahrstrom.



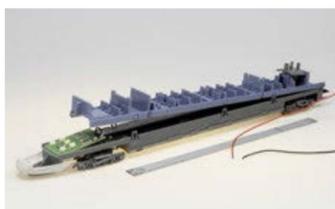
Neue Platzierung des Decoders.



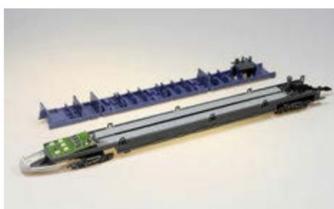
Die Kabelführung nach hinten.



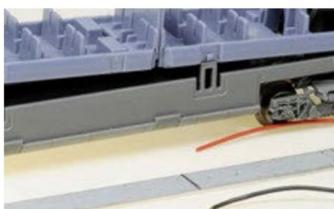
Magnetische PEHO-Kupplung.



Der geöffnete ICE-Steuerwagen ist für ...



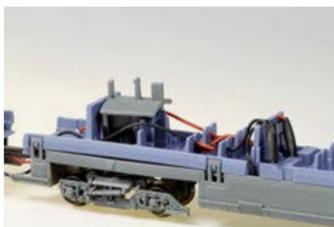
... das Anlöten der Decoderlizen bereit.



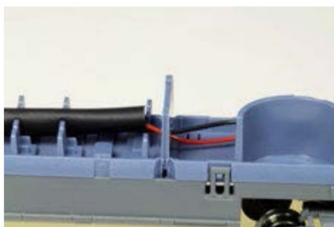
Die Lötstelle ist angezeichnet.



Die Kabelführung in den Innenraum ...



... an der Panto-Mechanik vorbei.



Kabelverlegung im 1./2.-Klasse-Wagen.

das anschliessende Aufräumen der daraus resultierenden Crashsituation zum abendfüllenden «Unterhaltungsprogramm» – also nicht gerade zielführend für ein entspannendes und erfüllendes Modellbahnhobby.

Der zweite Schwachpunkt des Fleischmann Modells ist die Kupplung mittels festen Kuppelstangen zwischen den Wagen. Das Aufgleisen und Kuppeln einer sieben-teiligen Einheit ist schon eine etwas kitzlige Angelegenheit, ebenso das Herunternehmen von der Anlage.

So bleibt das ansonsten sehr schöne Modell oft unverdient massenweise in der Vitrine stehen oder noch schlimmer originalverpackt in der Schublade liegen. Das ist ganz sicher nicht im Sinne des Erfinders, denn

so ein schönes Modell gehört einfach zum Einsatz auf die Anlage. Beide «Störfaktoren» lassen sich aber mit relativ wenig Aufwand eliminieren. Wie, zeigt der nun folgende Beitrag.

Was bereitliegen muss

- Ein ICE-T von Fleischmann,
- 4 Paar magnetische Kurzkupplungsköpfe (Artikelnummer 333) von PEHO,
- feine Schraubendreher (Schlitz),
- Pinzette, ein guter Seitenschneider, Schere, usw.
- Ein guter Lötkolben, besser noch eine Lötsstation,
- etwas «Knetmasse», zum Beispiel Karosseriedichtband von Teroson sowie

- hochflexible Decoderlitze, beispielsweise von Brawa (Artikelnummer 32402 rot/32408 schwarz).

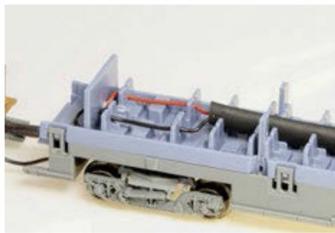
Vorbereitendes

Achten Sie bitte vor dem Umbau darauf, ob die LED-Beleuchtung in den Köpfen flackerfrei funktioniert. Gegebenenfalls reinigen Sie sorgfältig die Räder und justieren die Radinnenschleifer an den Drehgestellen. Auch die Funktion der Schleifer, die den Fahrstrom von den Drehgestellen zu den Wagenkästen leiten, ist dabei wichtig.

Da der Fahrstrom künftig ausschließlich von einem der Steuerwagen kommen soll ist die einwandfreie Funktion unabdingbar. Zweckmässigerweise sollte der



So werden die beiden Fahrstromkabel ...



... von einem Wagen zu anderen verlegt.



Zwischen den Wagen etwas «Luft» lassen.



Dieselbe Situation von unten gesehen.



Das «Gespann» noch ohne Gehäuse ...



... bereit für eine erste Probefahrt.



Die beiden Kabel fallen kaum auf.



Der Rest des ICE-T wird mit der ...



... PEHO-Magnetkupplung ausgestattet.

Steuerwagen mit der ersten Klasse für unseren Umbau verwendet werden. Bei der fünfteiligen Version kommt nämlich unmittelbar anhängend das motorisierte ICE-Bord-Restaurant, bei der siebenteiligen zusätzlich der erste-/zweite Klasse-Wagen dazwischen. Es müssen also in dieser «grossen» Konstellation und Fahrtrichtung maximal «nur» drei Wagen fest gekuppelt und elektrisch miteinander verbunden werden.

Entfernen der Gehäuse

Die drei Umbaukandidaten, Steuerwagen erster Klasse, Mittelwagen erster-/zweiter Klasse und das ICE-Bord-Restaurant müssen ihrer Gehäuse entledigt werden. Das geschieht durch leichtes seitliches Abspreizen der Kunststoffgehäuse und Einschieben von dünnen Kartonstreifen in Höhe der Rastnasen auf einer Seite. So präpariert können die Gehäuse anschliessend durch leichtes Abspreizen der Seitenwände auf der anderen Seite relativ leicht nach oben abgenommen werden. Vor der Gehäuseabnahme muss beim Steuerwagen noch der Pantograf entfernt werden. Dieser ist samt tragendem Kunststoffteil lediglich aufgesteckt.

Der Steuerwagen

Er ist von Haus aus mit einer Stromaufnahme für die LED-Spitzensignale über alle acht Räder ausgestattet. Sie funktioniert, saubere Schienen, Kontakte und Räder vorausgesetzt, sehr sicher und zuverlässig. Nach dem Umbau soll auch der Motor des ICE-T ausschliesslich von hier aus versorgt werden. Zwei der Länge nach im Wagenboden untergebrachte Metallstreifen nehmen den Strom von den Drehgestellen auf. Hier können die Decoderlitzen direkt angelötet werden. Das geschieht im hinteren Bereich des Wagens ungefähr auf Höhe der Aufnahme für die Inneneleuchtung. Wir haben dazu zwei kurze, nach dem Zusammenbau gut bis in den Innenraum reichende Litzen verwendet. Hier können später die beiden weiterführenden Litzen zum Motorwagen angeschlossen werden. Dieses Vorgehen macht das Handling des gesamten Projekts insgesamt etwas leichter.

In das Kunststoffteil, das die Inneneinrichtung darstellt, werden an dem zum Motorwagen zeigenden Wagenende links und rechts zwei Bohrungen zum Kupplungsbereich gesetzt.

Der Motorwagen

Hier wird die Hauptplatine komplett ausgebaut und für den Digitalbetrieb weggelassen. Die elektrische Verbindung zu den Radschleifern ist damit unterbrochen und die Anschlüsse des Motors liegen frei.

Nun werden zwei Decoderlitzen direkt an den Antriebsmotor gelötet und an die Motoranschlüsse des Decoders (grau und pink) geführt. Für den Digitalbetrieb führen sie die beiden Gleisanschlüsse (rot und schwarz) mit entsprechend langen Litzen durch den Erst-/Zweit-Klasse-Wagen hindurch in Richtung des Steuerwagens. Wer es sich zutraut kann die Litzen direkt an den Decoder löten, das erspart wild fliegende Lötzellen.

Sollten Sie den ICE-T weiterhin analog betreiben wollen, lassen Sie die Hauptplatine an ihrem Platz, ziehen lediglich den Brückenstecker an der Schnittstelle heraus und löten die zwei Decoderlitzen an die beiden Motoranschlüsse (Nummer 1 und 2, siehe bitte die Bilder) der Schnittstelle. Dieses Vorgehen hat den Vorteil, dass die Entstördrossel des Modells voll erhalten bleibt und Ihr Nachbar bei dessen Einsatz nach

wie vor ungestört Radio hören kann. Ein kleines, aber nützliches Detail für gut nachbarliche Beziehungen.

Für den Weg der Litzen aus dem Motorwagen heraus bohren Sie an dem zum Steuerwagen zeigenden Wagenende rechts und links im Bereich der Kupplungen zwei kleine Löcher für die Decoderlitzen in das braune Inneneinrichtungsteil.

Der Erst-/Zweit-Klasse-Mittelwagen

Dieser dient lediglich zur Durchführung der beiden Decoder-Kabel. Auch er bekommt an den Wagenenden jeweils die bereits bekannten feinen Bohrungen. Wir haben die beiden Litzen im Wageninnern in Schrumpfschlauch geschoben und so nahezu unsichtbar zwischen die beiden Sitzreihen geklemmt.

Elektrische Verbindung

Motor-, Zwischen- und Steuerwagen werden nun mit den Fleischmann Kuppelstangen fest gekuppelt. Hier müssen sich jeweils eine Kupplungsaufnahme mit doppeltem «Maul» mit einer mit einfachem «Maul» gegenüber stehen, dann stehen die Wagen in der richtigen Richtung im Zugverband und kuppeln so sicher und fest. Die Litzen werden nun durch die vorbereiteten Bohrungen aus dem Motorwagen heraus, in den Mittelwagen hinein, am gegenüber liegenden Ende wieder hinaus und nun wieder in den Steuerwagen hinein «gefädelt». Zwischen den Wagen muss die Litze jeweils etwas durchhängen um genügend Spielraum für die Kurvenfahrt zu lassen. Durch einfaches Einklemmen zwischen die Sitzlehnen werden die Litzen in den Wagen fixiert.

Die vom Motorwagen kommenden Litzen müssen jetzt nur noch mit den beiden kurzen Litzenenden im Steuerwagen verbunden werden. Dieses geschieht durch einfaches Verdrillen und Verlöten der blauen Litzenenden. Zur Vermeidung von Kurzschlüssen haben wir die Lötstellen mit Schrumpfschlauch gegeneinander isoliert.

Erste Probefahrt

Die drei «nackten» Wagen können nun bereits aufs Gleis gesetzt und einer ersten Probefahrt unterzogen werden. Achten Sie hierbei besonders auf die Kurvengängigkeit des «Dreiergespannes». Gegebenenfalls müssen die Schläufen zwischen den Wagen etwas nachjustiert werden. Lassen

Sie den Zug mit dem Steuerwagen vorne auch mal vor einem Rot zeigenden Signal anhalten. Wenn Sie alles richtig gemacht haben sollte der Steuerwagen in dem stromlosen Abschnitt vor dem Signal stehen bleiben. Wenn alles nach Ihrer Zufriedenheit funktioniert können Sie die Gehäuse wieder aufsetzen.

Kuppeln des restlichen Zuges

Eine sehr knifflige Angelegenheit des Fleischmann-Modells ist im Originalzustand das Kuppeln mit den hauseigenen Metallkupplungspelzten. Diese werden durch magnetische Kurzkupplungskopf-Paare von PEHO (Artikelnummer 333) ersetzt. Mit ihnen brauchen die Wagen zum Entkuppeln nur noch auseinander gezogen werden. Kuppeln ist auch in grösseren Radien möglich. Sobald sich die Magnetfelder der Kupplungen beim Zusammenschieben der Wagen erreichen, ziehen sie sich gegenseitig an – klick!

Achten Sie bei der Montage der Kupplungsköpfe darauf, dass sie auch bei den Aufnahmen mit doppeltem «Maul» ganz bis hinten eingeschoben werden. Auch hier gilt, die Wagenrichtung im Zugsverband ist dann richtig, wenn sich bei den Kupplungsaufnahmen doppeltes «Maul» jeweils einem einfachen «Maul», gegenüber stehen. Beim fertig gekuppelten Zug müssen alle

Klimageräte auf den Dächern in eine Fahrtrichtung zeigen.

Abschliessendes

Mit Recht werden Sie sich lieber Leser fragen: «Warum verwendet der Autor denn nicht die elektrisch leitende Magnetkupplung von PEHO für die Kupplung der ersten drei Wagen?» Der Autor hat es versucht – leider nicht sehr erfolgreich! Die Neigetechnik des Fleischmann-Modells hat ihm einen Strich durch seine Rechnung gemacht. Auf Geraden und in grossen Radien funktioniert die Fahrstromübertragung einwandfrei. In engen Radien dagegen haben sich die Wagen und damit die am Wagenkasten befestigten Magnetkupplungen so gegeneinander verschränkt, dass eine sichere Strom-Übertragung nicht mehr gewährleistet war und der Zug deshalb dort sehr oft stehen blieb. Um diese Erfahrung und einige graue Haare reicher, dafür um Einiges an Seelenfrieden weniger, entschlossen wir uns, die feste Kabelverbindung zwischen den ersten drei Wagen zu wählen.

So präpariert lässt sich das wunderschöne Fleischmann-Modell nun auch auf analog gesteuerten Anlagen problemlos einsetzen. Auch das Kuppeln und Entkuppeln des Fleischmann-N ICE-T hat seine «Schrecken» verloren und der tolle Zug findet sich so öfter auf der Anlage wieder. ○



Nun «schwimmt» er mit, ohne negativ aufzufallen.



Übersee-Auswanderer um 1885 in Basel nach Le Havre mit Wagen der «Le Havre—Compagnie Générale Transatlantique—New York». Zuglok ist J-B-L Nr. 17.

Die Eb 2/4 Lokomotiven der Jura–Simplonbahn und ihrer Vorgänger (Teil 3)

Die Betriebszeit der Eb 2/4

Nach der Betrachtung der Entstehungsgeschichte dieser Lok im ersten und der Vorstellung der äusserst gelungenen Modellumsetzung in H0 durch das Modellbahn-Atelier H-R-F im zweiten Teil dieser Beitragsserie wenden wir uns der interessanten Betriebsgeschichte der Maschinen zu. Diese spielt sich vorwiegend im Kanton Bern, im Jura und am Genfersee ab.

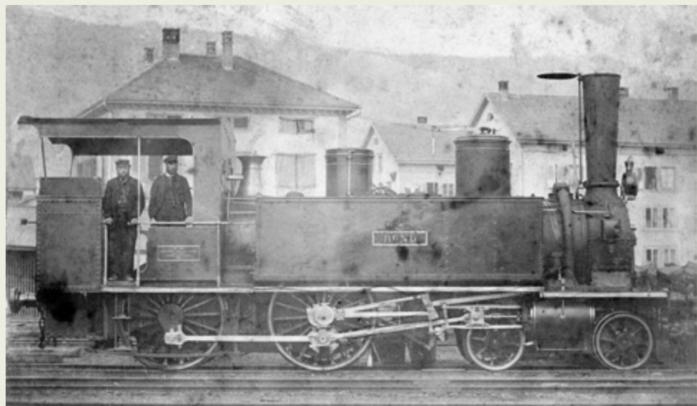
Von Heinz Rihs

Eine kleine Vorbemerkung vorweg: Um allgemein verständlich zu bleiben, verwenden wir im Beitrag durchgehend die Bezeichnung Eb 2/4, obwohl diese erst 1902 durch die SBB eingeführt wurde.

Ihre ersten Einsätze absolvierten diese Maschinen ab 1864 auf den Linien der B.St.B. von Bern nach Biel und bis Neuveville, gleichzeitig kamen sie dann auch von Bern her ins Emmental über Konolfingen bis Langnau.

Eb 2/4 auf der Linie der Bern–Luzernbahn

In der Literatur wird gerade diese Bahnstrecke in Zusammenhang mit der Eb 2/4 gebracht. Ihr Dienst auf dieser Strecke brachte ihr auch das Prädikat «wirtschaftlichste Lok in der Schweiz» ein.



Bernische Staatsbahnlok «Bund» der 1. Lieferung Esslingen, bereits mit normalem Kamin.



J-S 15, eine ehemalige J-B-L-Lokomotive der 2. Lieferung von SLM im Betrieb zwischen Bern und Luzern.



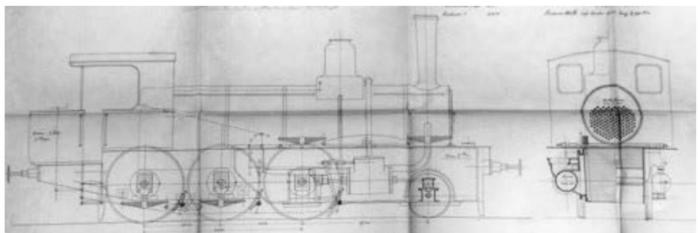
Ebenfalls aus 2. Lieferung um 1890 stammt J-S Nr. 13 (ex J-B-L), aufgenommen an unbekanntem Ort.

Mit der Übernahme des Betriebs der von der Bern-Luzernbahn BLB neu eröffneten Strecke Langnau–Luzern durch die Jura-Bernbahn kamen erstaunlicherweise diese 2/4 gekuppelten Lokomotiven auch auf dieser anspruchsvollen Strecke in Betrieb wenn auch hier von Anfang an die 3-kuppler Tender- und die 3-kuppler Schlepptenderlokomotiven von SACM Mulhouse ab 1875 für den schwereren Dienst zuständig waren. Die kurzlebige Bern-Luzernbahn hatte bei ihrem Konkurs 1876 nur je 4 Stück von diesen im Betrieb resp. in der Konkursmasse. Diese Gesellschaft liess 1874 in einer riesigen Submission weit über 30 Offerten Vorschläge für beide Typen ausarbeiten in ganz Europa und England. Die Kommunikation bestand damals in von handgeschriebenen Briefen, wobei jede Kopie abgeschrieben werden musste, Briefpost war wochenlang unterwegs. Große Vergleichstabellen wurden selbstverständlich von Hand erstellt mitsamt Typenskizzen. Das muss man sich zu Gemüte führen. An dieser Submission

von ca. 12 Bewerbern offerierte die 1871 gegründete SLM Winterthur unter ihrem Gründervater Charles Brown sogar eine 1'C Maschine mit Triebraddurchmesser von 1,54 m also in der Grösse der Räder der Eb 2/4 der B.St.B. Lok 1-12.

1876 noch bevor der Kanton Bern die BLB ersteigte stellte die Jura-Bernbahn die 4 Eb 2/4 der 2. Lieferung, jetzt schon als A Type bezeichnet, als Verstärkung auf dieser Strecke in Betrieb. Diese vier Loks wurden aber bereits durch die von der Jura-Bernbahn kurz vor gegründeten Betriebsgesellschaft Jura-Bern-Luzernbahn bei SLM als Weiterbau der 12 Loks der Bernischen Staatsbahn Type mit gewissen Anpassungen in Auftrag gegeben. Maschinenmeister Weiermann der nach der Übernahme der BLB durch den Staat Bern auch hier das Sagen beim Maschinendienst hatte fand wohl Gefallen an dieser Maschine. Die Maschinen scheinen sich bewährt zu haben und wurden später noch ergänzt durch weitere Exemplare aus 3. und 4. Lieferung.

Die J-B-L Nr. 13 aus der 2. Lieferung verkehrte sogar noch ganz kurz im Kreis 2 zur Zeit der SBB als Nr. 5441 des Depots Luzern bevor sie an die Werkstätte Biel verlegt wurde.



SLM-Projekt 1'C der Ausschreibung der Bern-Luzernbahn 1874 zur ersten Lokbeschaffung.



J-B-L/J-S Nr. 13, als SBB 5441 ab 1903 im Depot Biel aus der Fotosammlung von Ernst Trechsel.



Stilleben beim Bahnhof Malters, Linie Luzern-Bern mit Lok der 4. Lieferung von SLM, bereits als J-S 32 in den Jahren vor 1900.

Eb 2/4 im Berner Jura

Auch im Jura kamen ab 1874 3-Kuppler-Schlepptenderloks für die durchgehenden Züge zum Einsatz.

Gemäss den Ablieferungsdaten kamen Eb 2/4 wohl erst ab 1880 mit der 3. Lieferung von Esslingen in den Jura. Auf den Jurastrecken der Jura-Bernbahn waren Einsätze in erster Linie ab Depot Delémont auf den Linien durchs Laufental nach Basel, nach Porrentruy und nach Moutier für Personenzüge im Einsatz. Weitere Einsätze im Jura sind leider unklar. Ein schönes Bild zeigt die Nr. 17 in Basel mit einem sogenannten Auswandererzug nach Le Havre.



Ein Trechsel-Foto der J-S Nr. 18. Sie diente schon als J-B-L Nr. 18 längere Zeit im Jura.

Eb 2/4 am Genfersee

Mit der 5. Lieferung von 1891/92 etablieren sich die Eb 2/4 am Genfersee wo sie daselbst die seit 1888 vorhandenen etwas schwächeren 1'B Tenderlok bei der Traktion der sogenannten Tramwayzüge «train-tramway» Genève-Nyon ergänzt und den Zuglauf bis Lausanne geführt haben. Später führten sie die Personenzüge vom Depot Lausanne bis Villeneuve als «train locaux». In den Diensten am Genfersee tauchen auch Loks der 3. Lieferung auf. Diese Tramway-Züge bestanden aus drei bis vier 2-

oder 3-Achs Wagen zweiter und dritter Klasse, dazu ein Gepäckwagen. Gewicht ca. 50–70 Tonnen 1892 benötigte ein solcher Zug 115 Min. für die 60 km von Genf nach Lausanne mit Aufenthalt auf allen Zwischenstationen.

Genf führte bis zu 6 Touren, wobei auch die Strecke Nyon–Crassier–Divonne einbezogen wurde. Zeitweise beförderten sie auch Züge auf der Linie Genf-La Plaine. Das Depot Lausanne bediente mit den Eb 2/4 Züge bis Villeneuve als «Trains locaux».

Züge Genève-Nyon und Lausanne-Villeneuve wurden noch während des 1. Weltkrieges durch Eb 2/4 geführt. Genf blieb Heimatort für Eb 2/4 bis zur letzten Nr. 5469 im Jahre 1947.

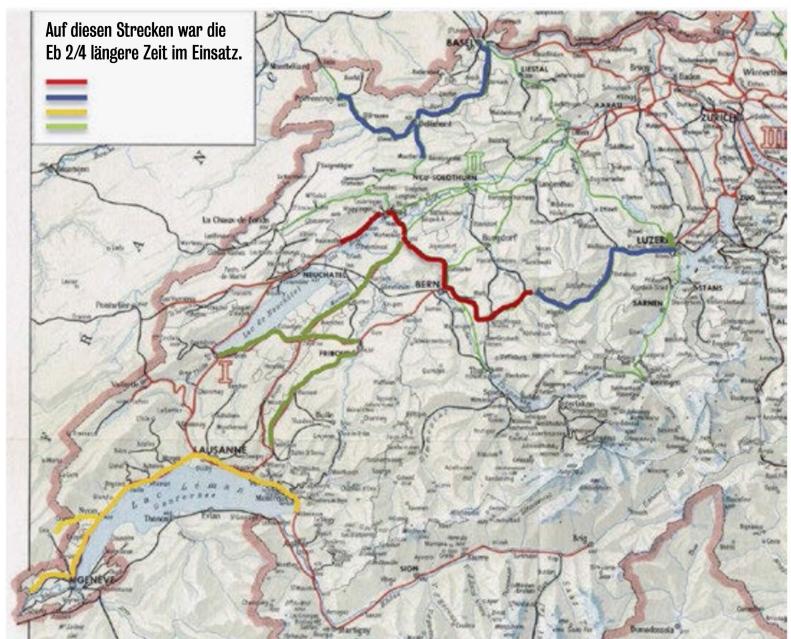
Bei der Streckenkarte handelt es sich um einen Versuch, aufgrund der wenigen noch vorhandenen Aufzeichnungen ein Bild zu machen auf welchen Linien die Eb 2/4 der J-B-L/J-S ihr Tätigkeitsfeld in der Hauptsache hatten. Es besteht keine Gewähr auf Vollständigkeit.



«Tramway-Zug» (Vorortzug) Genf–Lausanne im Bahnhof Nyon auf einer Postkarte von «Photographie des Art» aus Nyon.

Distanz des Gefahr- wesens der gesam- ten Strecke	NOMS DES GARES	T. W. 403 2, 3 cl.
kilomètres	matin	75.2
—	GENÈVE	8 05
3, +	Chambéry	8 12
5, +	Genthod-Bellerive	8 16
8, +	Versoix	8 22
13, +	Coppet	8 33
16, +	Céligny	8 40
21, +	Nyon	8 53
26, +	Gland	9 01
30, +	Gilly-Bursinel	9 08
33, +	Rolle	9 12
35, +	Perroy	9 16
38, +	Allaman	9 21
43, +	St-Prex	9 28
47, +	Morges	9 38
55, +	Renens (bis!)	9 53
60, +	LAUSANNE	10 00

Auf diesen Strecken war die Eb 2/4 längere Zeit im Einsatz.



Ausschnitt Fahrplan
des T.W. Tramwayzug 403 von 1902.



Die J-S 33 der 5. Lieferung neben Lok der 3. Lieferung, beide aus Esslingen.



Ernst Trechsel fotografierte J-S 34 um 1900 im Depot Bern Stadtbach.



Langlebige SBB Nr. 5472, aufgenommen vor 1936 noch im Kreis I.



SBB Nr. 5470 mit einem Personenzug neben heimatlosem Reisegepäck.

Die weiteren Einsätze bis zur Ausrangierung

Den Übergang an die JS 1890 überlebten von der ersten Lieferung der B.St.B. nur fünf Maschinen um wenige Jahre. Ein Einsatzgebiet um ca. 1900 bildete das Depot Fribourg vor allem für Personenzüge in die Richtungen nach Payerne-Yverdon, Romont-Palezieux, Murten-Kerzers bis Ins sowie Payerne-Murten.

Nach 1900 kam die 2. Lieferung von SLM unter den Schneidbrenner, nur die ehemaligen Nr. 13 und 14 wurden noch auf SBB umnummerniert.

Ab 1911 (Verkauf einer Lok an die Bahn Martigny-Orsière) bis 1930 kamen dann fallweise auch die 3. bis 5. Lieferung auf unterschiedliche Weise ausser Betrieb.

Um 1919/21 sah die Kreiszuteilung noch wie folgt aus: Nr. 5452-54 zum Kreis II Nr. 5455-56 zum Kreis V, alle anderen zum Kreis I. 1930 waren noch vorhanden: Kreis I Nr. 5469/5470/5476 Kreis II 5453/5472.

Nach der laufenden Elektrifizierung der Hauptstrecken im Flachland ab 1924 wurden die Eb 2/4 weitgehend überflüssig. Späte Standorte im Kreis II vor allem



Hugo Hürlimann hielt am 21.Juli 1939 in Nyon diesen Zug mit SBB 5469 nach Crassier-Divonne fest.

im Rangierdienst waren Luzern mit den Nr. 5452-5454, dann auch noch Olten und Basel. Das Depot Luzern wies noch bis 1931 immer 1-2 Eb 2/4 auf insbesondere dann die Nr. 5453 und 5472. Im ersten Weltkrieg und danach erfüllten sie vor allem Rangierdienste. Sie führten noch bis 1930 auch die seit 1910 elektrisch be-

triebenen Seetalbahnzüge auf dem SBB-Streckenabschnitt von Emmenbrücke nach Luzern.

Mit Ausnahme von einer Maschine der 3. Lieferung und vier Loks der 5. Lieferung muserte die SBB bis 1930 alle aus. Nebenbei baute man 1925-27 vier Einheiten zu Heizwagen um. In diese Zeit fällt auch der



Bis 1930 schleppten Eb 2/4 die elektrischen Seetalbahnzüge von Emmenbrücke nach Luzern, hier bei der Einfahrt in den Bahnhof der Leuchtenstadt.



Eb 2/4 in ihren alten Tagen: SBB Nr. 5454 im Depot Luzern und ...



... Nr. 5460 im Bahnhof Freiburg bei Rangier- und Gelegenheitsdiensten.

Seniorin SBB 5469, vermutlich in Nyon,
ihrem letzten langjährigen Standort.



Verkauf der beiden Loks 5464 und 5471 an die Emmentalbahn.

Ausnehmend lange überlebte Nr. 5469. Ihre letzten Einsätze hatte sie auf der Nebenstrecke Nyon-Crassier (-Divonne) bis sie 1947 ausrangiert und in Vallorbe für längere Zeit remisiert wurde. Nach dem Krieg erhielt sie den Status «historischen Lok».

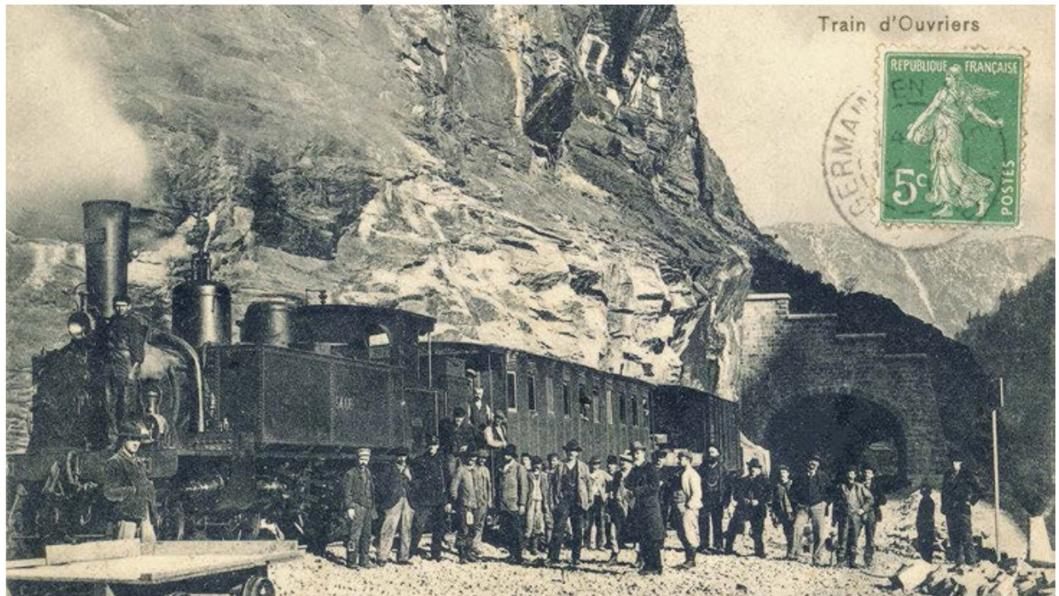
Auf die späteren Restaurierungen der Nr. 5469 werden wir in einem abschliessenden, letzten Kapitel eingehen.

Depotzuteilungen

Aufgrund der Betriebsgeschichte und verschiedener Dokumente ergeben sich folgende Depots, bei denen zum mindesten

für gewisse Zeit oder auch über eine längere Zeit Eb 2/4 zugeteilt waren.

Zu Beginn ab 1864 kamen die Depots in Biel, Bern, Langnau in Frage, ab 1876 Luzern und etwas später auch Delémont, ab 1891 Genf und Lausanne und einige Jahre danach auch Freiburg. Mindestens im Zeitraum des Baus der zweiten Röhre des Sim-



Postkarte mit SBB Nr. 5466 des Depots Sion mit einem Arbeiterzug in Iselle um 1919. Die Maschine entstammt aus der 4. Lieferung von SLM.

plontunnels hatte noch Brig einzelne Loks im Besonder auch für Arbeiterzüge durch den Tunnel und eine Tour nach Sion.

Zur Zeit der SBB erhielten dann auch Olten und Basel im Kreis II noch einige wenige, jedoch vermutlich nur für Rangierdienste oder zur Remisierung. Um 1920 hielten sich auch bis zu zwei Exemplare in Erstfeld, Kreis V auf. Auf Grund eines Bildes könnte auch die Nr. 5460 in Neuenburg unter anderem im Rangierdienst gewesen sein. Diese Aufzählung kann keinen Anspruch auf Vollständigkeit haben.

Aus den noch erhaltenen Lokbüchern der beiden an die Emmentalbahn E-B verkauften Loks lässt sich noch folgendes herauslesen: Grösste km-Leistungen und Depot-Zuteilungen:

E-B Nr. 9/ex. SBB Nr. 5464:

- Bei J-S im Jahr 1891: 64504 km; bei E-B im Jahr 1926: 62416 km; totale Lebensleistung: 1 275 903 km (1888 bis 1931).
- Erste Zuteilung 1888 Depot Luzern ab 1901 Depot Freiburg, ab 1907 Depot Lausanne. 1897 erhielt sie den Kessel der Nr. 28 welche einen Serve-Rippenrohrkessel erhielt, 1925 Remisierung in Olten und 1926 Instandstellung zum Verkauf an E-B.

E-B Nr. 10/ex. SBB Nr. 5471:

- Bei J-S im Jahr 1896: 56326 km; bei E-B im Jahr 1927: 51230 km; totale Lebensleistung: 1 286 467 km (1892-1931).

- Erste Zuteilung im Jahr 1892 Depot Genf, ab 1897 Luzern, ab 1899 Freiburg, ab 1901 Genf. 1925 Remisierung in Olten und 1926 Instandstellung zum Verkauf an E-B.

Nur die SBB 5469 (JS 35) überlebte, ab 1972 als SBB 5469 aufgearbeitet und in den Jahren 2004 bis 2006 an diversen Orten durch die Balsthaler Dampfgruppe wiederum restauriert und als J-S 35 baulich rückgeführt. Als Leihgabe von SBB-Historic wird sie seither von der Dampfgruppe unterhalten und für Sonderfahrten betrieben.

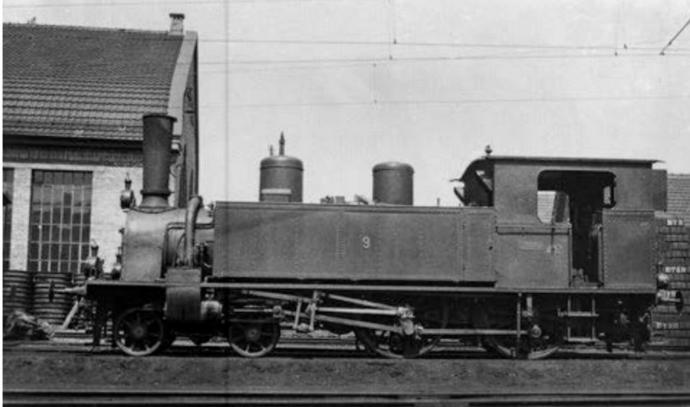
Umbauten und Verkäufe an schweizerische Privatbahnen

Altershalber oder als Folge der Elektrifizierung kam es ab 1911 zum Verkauf oder zum Umbau von Einheiten:

► **Chemin de fer Martigny–Orsière M-O**
SBB Nr. 5457 kam 1911 als M-O Nr. 1 und erledigte Stationsdienste und Aushilfen auf der ab Eröffnung elektrifizierten Strecke, ihre Ausrangierung erfolgte 1917. Später wurde sie in der BLS-Werkstätte Bönigen abgestellt. Vorgängig hatte M-O bereits eine 1B Tenderlok, SBB Nr. 6196, als M-O 1 ge-



Fritz Schneeberger fotografierte 1931 MO 1 ex SBB 5457, abgestellt in der BLS-Werkstatt Bönigen.



Zwei Aufnahmen von Fritz Neuenschwander um 1930 zeigen EB Nr. 9 ex. SBB 5464 in der Werkstätte ...



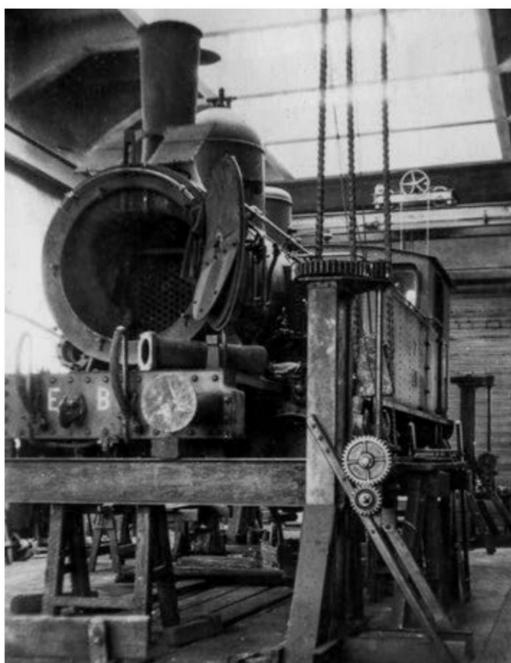
... und Eb Nr. 10 ex. SBB 5471 mit einem Personenzug in, beziehungsweise vor Burgdorf.

kauft, jedoch reüssierte sie nicht und wurde wieder der SBB zurückgegeben.

► Emmentalbahn E-B

Diese Bahngesellschaft war Eigentümer der Strecke Solothurn–Biberist–Burgdorf–Hasle–Rüegsau–Ramsei–Langnau. Daneben lag der Betrieb weiterer Bahnen aus der Region in ihrer Obhut, was später zur Fusion dieser Bahnen zur Emmental–Burgdorf–Thunbahn EBT führte.

1926 kaufte die Emmentalbahn zwei Lokomotiven Eb 2/4 der SBB die Nr. 5464 ex. J-B-L Nr. 30 als E-B 9 und Nr. 5471 ex. JS Nr. 37 als E-B 10. Auf einer Aufnahme, die verdankenswerterweise Werner Weber aus Konolfingen zur Verfügung stellte, sieht man bei der Nr. 9 die Änderung des Führerhauses, das jetzt ebenfalls eine etwas angepasste Rückwand erhalten hatte. Der Nr. 10 baute man einen Kohlentrichter an die Rückwand. Nr. 9 legte bei der E-B noch 277 061 km zurück, auf 236 836 km brachte es die Nr. 10. Beide kamen 1931 aus dem Betrieb und der Abbruch erfolgte 1933.



Und noch ein Neuenschwander–Foto der EB 10, nun im innern der Werkstatt.



Vor der Betriebsaufnahme der EBT auf Einphasenwechselstrom Ende 1932 halfen Dampfloks den Drehstromtriebwagen BCe 4/4 der Burgdorf–Thunbahn (hier die umgebauten Version mit breiten Fenstern) über die Strecke von Burgdorf nach Hasle–Rüeggsau. Im Bild EB 10 in Burgdorf–Steinhof.



EB 10 mit angebauter Kohlenhutte.

► Werkstätten Biel und Olten

Ab 1903 bis 1917 ging Nr. 5441 als betriebliche Rangierlokomotive an die Werkstätte Biel. Nr. 5475 wurde um 1927 für den gleichen Dienst an die Werkstätte Olten abgegeben. Möglicherweise wurden sie auch als Dampfspender eingesetzt, da sie als Rangierlok kaum sehr geeignet waren.

► Umbau zu Heizwagen

Bereits ab 1925 baute die SBB nebst Neubauten auch Dampflokomotiven zu Heizwagen um. Diese waren in der kafien Jahreszeit Begleiter der Reisezüge im elektrischen Betrieb. Viele Wagen hatten damals noch Dampfheizung und mussten mit Dampf versorgt werden.

Liste der Umbauten:

Xd 99006: aus 5473 (1925–1942)

Xd 99009: aus 5459 (1927–1942)

Xd 99010: aus 5466 (1927–1933)

Xd 99011: aus 5461 (1927–1942)

Vermutlich wurden bei allen drei Lokomotiven der Bauart J-B-L das Führerhaus hinten geschlossen, sowie allen vier Fahrzeugen der Sanddom entfernt und das Triebgestänge, Steuerung, Zylinder, Ein- und Ausströhmrohre, Luftpumpe, Geschwindigkeitsmesser, Gegengewichte in den Rädern

usw. ab- oder ausgebaut. Kurbelzapfen wurden entfernt. Der gute Lauf des Fahrwerks und der relativ grosse Kessel prädestinierte sie zu diesem Umbau. Die Geschwindigkeit konnte auf 90 km/Std festgelegt werden. Das Dienstgewicht der Wagen bewegte sich zwischen 42.5 und 43.5 Tonnen. ○



Heizwagen Xd 99010 ex SBB Nr. 5466 in Zürich 1932 sowie ...

Historische Lok J-S 35

Im abschliessenden 4. Teil werden wir uns der einzig noch erhaltenen Lok, der historischen Jura-Simplonbahn Eb 2/4 Nr. 35 (SBB 5469) widmen und deren Aufarbeitung durch die Dampfgruppe Balsthal etwas näher beleuchten.



... Heizwagen Xd 99009 ex. SBB Nr. 5459 in Basel 1933 auf Aufnahmen von Fritz Schneeberger.

Der Bahnhof Chama, New Mexico, genau nachgebaut (Teil 1)

Ein Dinosaurier im Mass

Das Modellbahnhobby, vor allem in den frühen Epochen, hat immer mit Geschichte zu tun, aber auch mit Geschichten. Sei's hierzulande, sei's im europäischen Osten oder im Wilden Westen. Beim Bau einer Modellbahnanlage spielt oft der zur Verfügung stehende Platz eine grosse Rolle. Ein grosser Bahnhof oder lange Fahrstrecken? Wer baut dann schon einen Bahnhof, der in Spur H0 fast elf Meter Länge misst? Kim Nipkow, obwohl er keine Turn- oder Ausstellungshalle besitzt, hat's getan. Und natürlich steckt dahinter eine Geschichte. Eine Geschichte, die hier erzählt wird ...



stab 1:87 – fast 11 Meter

Da ruft der Purist: «Den grünen Spritz gab's doch nicht!»
Gut schaut sie damit doch aus, die alte Messing-K36 480!



Der gesamte Dinosaurier «Chama» in seiner beeindruckenden Länge von fast 11 Metern.



...von Roland Kink, illustriert mit Bildern von Martin von Meyenburg

Umgangssprachlich wird mit «Bahnhof» oft allein das Aufnahmegeräude gemeint. Bei einem HO-Modell mit einer Länge von 10,5 Metern dürfte klar sein, dass ein anderer Begriffsinhalt zutrifft: «Anlage innerhalb der Einfahrsignale, wo solche fehlen innerhalb der Einfahrweichen, zur Regelung des Zugverkehrs und der Rangierbewegungen, meistens mit Publikumsverkehr.» (Wikipedia). Auf Englisch würde man also im vorliegenden Fall sprechen vom «Chama Yard», denn Kims Modell stellt alles dar, was sich zwischen der Einfahrweiche Süd und der Einfahrweiche Nord im riesigen Bahnhofsfeld des verschlafenen Nests im Norden des US-Bundesstaats New Mexico befindet. dem Bahnhof Chama der ehemaligen Denver & Rio Grande Western Railroad.

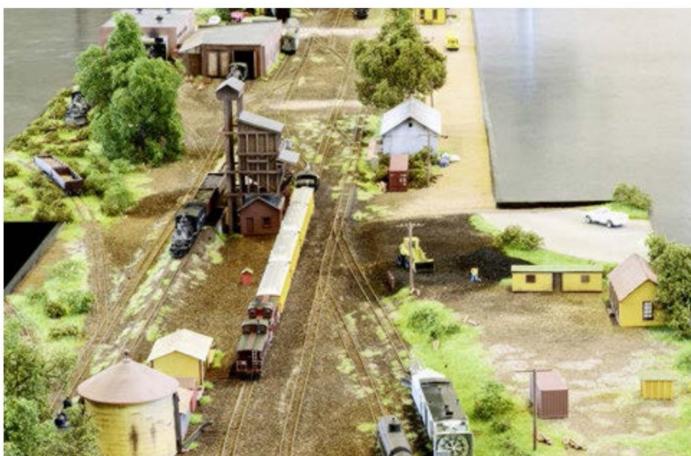
Er ist wohl das Mekka der Freunde der US-amerikanischen Schmalspur-Dampfbahnen. Heute ist er Hauptquartier der Cumbres & Toltec Scenic Railroad, einer der beiden berühmten Touristenbahnen im Raum

Colorado/New Mexico. Die andere ist die Durango & Silverton Narrow Gauge Railroad. Diese ist berühmter und wird von zahlreicherem «normalen» Touristen besucht als ihre Schwester im Grenzraum Colorado/New Mexico. Sie ist voll durchorganisiert, besitzt ein glitzerndes eigenes Museum auf ihrem Bahnhofsgelände in Durango. Der Besucher erhält jedoch strenge Benimm-Regeln und wird in seiner Bewegungsfreiheit stark eingeschränkt. So ist er während der mehrstündigen Fahrt gezwungen, auf seinem nummerierten Sitzplatz zu verharren, es sei denn, er befände sich in einem teuren Business Car. Demgegenüber kann der besuchende Eisenbahnfan bei der Cumbres & Toltec seinen Bewegungsdrang und Wissensdurst viel freier ausleben. Im Gegensatz zu Durnago ist das Betriebsgelände nicht abgesperrt und nach höflichem Fragen hat man auch Zugang zu Lokschuppen und Werkstätten. D&S ist poliert und organisiert, C&T, und damit der Bahnhof

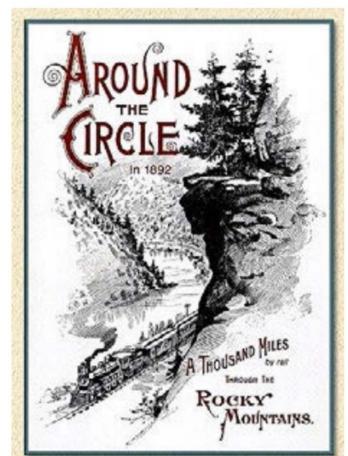
Chama, ist weniger aufgeräumt, teilweise överschmiert und riecht mehr nach Dampfeisenbahn. Wohl auch deshalb ist er das erwähnte Mekka der Fans, nebst seiner Einmaligkeit des riesigen Bahnhofsgeländes draussen in der Pampa. Es sei aber nicht verschwiegen, dass die D&S als privatwirtschaftliche Unternehmung einen anständigen Gewinn erarbeitet, wogegen die C&T am Subventionstropf der beiden Bundesstaaten Colorado und New Mexico hängt, denen die Bahn auch gehört. Beide Strecken (Durango & Silverton 72 km, Cumbres & Toltec 103 km) waren einst Teil des gewaltigen Schmalspurnetzes der ehemaligen Denver & Rio Grande Western Railroad und somit auch Teil vom

Colorado Narrow Gauge Circle

Ende des 19. Jahrhunderts propagierte die Denver & Rio Grande Railroad die Reise «Around The Circle» vor allem, um mehr Personenverkehr für ihre Schmalspurstrecken zu generieren. Die Reise führte von Denver über die D&RGW bis zum Chama Yard, dann über die Cumbres & Toltec Scenic Railroad nach Antonito, wo sie wieder auf die D&RGW traf, um schließlich über die Durango & Silverton Narrow Gauge Railroad zurück nach Denver zu führen.



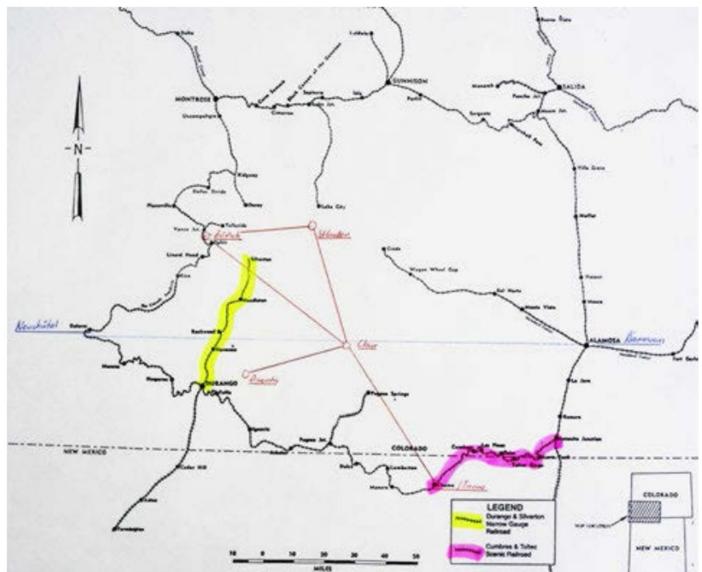
Die Servicegebäude im zentralen Teil vom CHAMA YARD.



Plakat der D&RGW für ihren «Circle» 1892.

cken zu generieren. Die gesamte Reise von 1000 Meilen rund um das Herz von Colorado konnte per Eisenbahn zurückgelegt werden und hatte die Hauptstadt Denver als Start- und Endpunkt. Mit Ausnahme der Strecke der Rio Grande Southern Railroad von Durango nach Ridgway reiste man immer auf Gleisen der D&RGW. Ausser man wählte die Variante von Durango via Silverton. Hier befanden sich die Reisenden zuerst weiterhin auf der D&RGW, stiegen in Silverton bis Ironton auf die Silverton Railroad um, reisten von dort in Kutschen bis Ouray (auf dem Trassee des heutigen Million Dollar Highways) und wieder zurück auf der Rio Grande nach Ridgway. Der Bahnhof Ridgway diente sowohl der D&RGW, als auch der Rio Grande Southern.

Heute ist die kreisrunde Schmalspur-Herrlichkeit längst Geschichte. Der Narrow Gauge Circle kann jedoch immer noch mit dem Auto abgefahren werden und ist so mittlerweile die für den Eisenbahnfan wohl attraktivste Reise in Colorado. Sie wird auch in den US-Fachzeitschriften für Vorbild- und Modelleisenbahnen immer wieder als solche angeboten. Selbstverständlich



Auf dieser Karte ist der eigentliche «Circle» zu sehen. Es fehlt die Strecke von/nach Denver ab Alamosa oder Salida. Als Vergleich sind rot die Distanzen Tirano–Chur–St. Gallen/Disentis/Zürich eingezeichnet.

Foto: Harald K. Vollrath



San Juan Express mit K-28 476 im Mai 1946 in Chama.

bleiben dabei die Blechkisten für die Dampffahrten auf der Durango & Silverton Railroad und der Cumbres & Toltec Scenic Railroad für einige Tage stationär. Diese beiden Touristenbahnen sind die letzten erhaltenen Teile des einst glamourösen Colorado Narrow Gauge Circle. Und Chama, wie geschrieben, der Ort, der das Herz des Dampfloksfans höher schlagen lässt.

San Juan Extension und Express

Wenn die Rede von diesen beiden Bahnen, der D&S und der C&T, ist, muss auch noch der Begriff der San Juan Extension erwähnt werden. Denn beide waren als Teil des Narrow Gauge Circle auch Teil der San Juan Extension. Hinter diesem Begriff steckt die Strecke von Alamosa über Antonito und Chama nach Durango. Die Strecke von Durango nach Silverton wird nicht dazugezählt, ebenso wenig wie jene von Durango südwärts nach Farmington. Beide sind «Branch Lines» oder «Branches». Durango war also nur als Endpunkt ein Teil der San Juan Extension. Darauf verkehrte von 1937 bis 1951 der seinerzeit berühmte San Juan Express Alamosa – Durango. Darum gehört natürlich auf jede Modellbahn-Anlage die-



San Juan Express mit K-36 483 im Juli 1939 in Chama.

Foto: William H. Jackson



San Juan Express mit K-28 472 im Juni 1942 im Raum Lobato oberhalb von Chama.

Foto: Otto Perry

ser Epoche nach Vorbild von Chama und Umgebung ein San Juan Express.

Das Modell Chama Yard 1:87 misst 10,5 Meter, das Vorbild demgemäss knapp 915 Meter, fast einen Kilometer. Ausserhalb der südlichen Einfahrweiche befindet sich das für den heutigen Betrieb als Kopfbahnhof unerlässliche Wye (Gleisdreieck) und auf dessen einem Schenkel grosszügige Stock Pens (Verlade-Anlagen für Rindvieh, Schafe und Schweine). Diese beiden Dinge sind im Modell nicht nachgebildet. Wye und Stock Pens eingerechnet misst die Vorbildbahnhofsanlage also deutlich über einen Kilometer. Wie kommt ein Kaff wie Chama (heutige Einwohnerzahl circa 1200 auf einer Meereshöhe von 2400 Metern) zu einem Yard von solcher Dimension? Das lässt sich aus den ursprünglichen betrieblichen Notwendigkeiten erklären.

Ein Blick auf die Karte lohnt sich für das Verständnis, sowie zwei wichtige Fakten: Die Güterzüge auf der San Juan Extension waren schon in der Blütezeit des Verkehrs (Gründung 1880 bis zur Silver Panic 1893 und in etwas geringerem Masse bis in die 1920er Jahre) für das schweizerische Verständnis von Schmalspurbahnen jener Zeit sehr lang. In den 50er- und 60er-Jahren kam es noch zu einer Steigerung. Durch die Ölfindung in der Region Farmington entstand ein Transportbedürfnis für Pipelines, Bohrsand und Maschinen ab Alamosa. Zudem



Ulrich «Soni» Honegger in lichter Höhe auf dem Cumbres Pass.

Foto: Roland Klink

wartete man aus Spargründen, bis genug Material für einen sich lohnenden Zug zusammen war. Das ergab pro Woche dann im Durchschnitt zwei gewaltige Züge mit bis zu 70 (!) vierachsigen Wagen. Sie werden wohl weltweit die längsten schmalspurigen Güterzüge gewesen sein. Fakt zwei: Chama liegt, wie erwähnt, auf stolzen 2400 Metern Meereshöhe und zudem am südlichen Fuss des Cumbres Pass. Die Bahnstrecke zwischen Chama und Cumbres überwindet auf 21,7 Kilometern Distanz eine Höhendifferenz von 655 Metern bei einer maximalen Steigung von 4%. Die Cumbres-Passhöhe liegt auf 3055 Meter. Auf der anderen Seite

des Passes sind die Verhältnisse weniger dramatisch. Bis nach Antonito, dem heutigen Endpunkt der Strecke auf einer Meereshöhe von 2400 Metern, gleich wie Chama, beträgt die Bahndistanz 80,5 Km mit entsprechend flacherer Steigung. Man stelle sich einen Güterzug von 70 Wagen auf der Cumbres-Südrampe vor! Wenn nun einer dieser langen Züge auf der relativ flachen Strecke von Süden und damit von Durango her in Chama eintraf, musste er je nach Gewicht in zwei oder mehrere Sektionen für den Aufstieg nach Cumbres unterteilt werden. Diese wurden dann normalerweise von zwei Loks für die Steilrampe übernommen. (In der Pionierzeit mit den noch schwachen kleinen Loks konnten es auch mehrere sein.) Es dauerte einen ganzen Tag, bis einer dieser Riesenzüge schliesslich in voller Länge auf der Cumbres-Passhöhe angekommen war. Für das Abstellen eines oder mehrerer Güterzüge in Chama erhielt die Station deshalb nebst dem Durchgangsgleis vier lange Abstellgleise. Natürlich weist auch die Station Cumbres entsprechende Abstellgleise auf, die in noch krasserem Missverhältnis zur dort kaum vorhandenen Besiedlung standen, ein kleiner Weiler, dazu eine Tankstelle und ein General Store.



Das Gleisfeld von Chama von der Einfahrweiche Süd her gesehen. Das zweite Gleis von links ist das Durchfahrgleis.

«Bisch jo verruckt!»

Ich lernte Kim Nipkow an der 15. Convention der American Railroadfans anno 2012 in Adliswil kennen. Dort imponierte er den Besuchern zusammen mit Pelli Soeborg in einer Clinic mit seinen Modell-Landschaftsbau-Künsten. (In der Zwischenzeit ist Kim als Autor den Lesern dieser Zeitschrift wohlbekannt). Zusammen mit seinem Bruder Mel stellte er zudem seine H0-Modulanlage aus, eine mit einem Big Boy betriebene fiktive Museumsbahn (siehe dazu «Kleiner Mann - Big Boy» in LOKI 12/2013). Wir fachsimpelten zusammen, und unter anderen wichtigen Dingen kamen wir auch auf die Cumbres & Toltec Railraod zu sprechen. Ich erzählte ihm von Soni Honeygger, meinem Freund in Chama, Dampflokführer und einst gar kurze Zeit General Manager der C&T. (Dem langjährigen treuen Leser ist Soni bekannt aus LOKI 1 und 2/2009). Ich versprach Kim, ihm gerne den Kontakt zu Soni herzustellen, sollte er die Gelegenheit zu einem Besuch in Chama haben. Lange hörte ich nichts mehr von Kim. Dann, plötzlich und eine kurze Woche vor seinem Abflug in die USA, meldete er sich mit der entsprechenden Bitte wieder. Obwohl Freund Soni manchmal nicht gerade leicht erreichbar ist, konnte ich ihn vorwarnen. Kim jedoch erreichte Soni telefonisch nicht. Trotzdem machte er sich gleich nach seiner Ankunft in Chama auf die Suche nach ihm. Die erste Anlaufstelle war natürlich der Bahnhof. Auf dem Perron traf er Alan Loomis, altgedienter Conductor auf der C&T. Dieser konnte ihm sofort sagen, wo Soni steckte: «Er ist mit dem Sunset-Special auf dem Rückweg». Um halb zehn würde er ankommen. So entschloss sich Kim, während Eltern und Bruder müde vom Tag bereits zu Bett gegangen waren, wach zu bleiben. Kurz vor halb zehn machte er sich auf den Weg. Es regnete in Strömen, als er die Treppen zum Depot hinunterstieg. Alan stand mit dem Funkgerät in der Hand unter dem Vordach. Pünktlich um halb erönte das markante Pfeifen einer Dampflok in der Ferne. Wenig später wurde das Scheinwerferlicht am Ende der Bahnanlage in der Dunkelheit sichtbar. Unter Schrauben und Dampfen schob sich der Zug im Regen in den Bahnhof und kam vor dem Depot zum Halt. Kim schaute zum Führerhaus hinauf und rief: «I am looking for Soni». Der Lokführer antwortete in wohlvertrautem Züridütsch: «Ha, de bin i. Du bisch demfall de Kim». Der Schrei-



Da der nördliche Teil des Gleisfelds eine leichte Kurve macht, mussten dort die Segmente zur vorbildrichtigen Gestaltung leicht versetzt werden.

bende schien vergessen zu haben, Kim gegenüber zu erwähnen, dass Soni ursprünglich Züri-Oberländer ist. Dies war eine gelungene Überraschung. Soni forderte Kim sofort auf, zu ihm in die Kabine hinaufzusteigen und ihn während dem Wenden und Einstellen der Lok für die Nacht zu begleiten. Sofort wurden Lebensläufe ausgetauscht und das Programm für den nächsten Morgen, eine Führung durch den Chama Yard beschlossen. All diese Erlebnisse in so kurzer Zeit hinterliessen ohne Zweifel einen gewaltigen Eindruck auf den jungen Edgeñossen in der Ferne.

Als Kim von seiner Amerikareise zurückgekommen war, rief er mich an und erzählte von seinen Erlebnissen. Und von seinem Entschluss: «Ich möchte den Bahnhof Chama im Massstab 1:87 genau nachbauen, mit allen Gleisen und Gebäuden, tutti!» Ich lachte und sagte spontan: «Bisch jo verruckt! Weisst Du wie gross das würde? Das gibt ja einen richtigen Dinosaurier!» Einseiter war Kim nicht von seinem Plan abzubringen, andererseits hatte der damalige Gymnasiast ein Problem, die Finanzen. Er hatte mich auch angerufen, um mögliche Sponsoren, die die Materialkosten decken sollten, zu finden. Was schliesslich auch gelang.

Der Entschluss war längst gefasst, nun konnte er in die Tat umgesetzt werden. Im Spätsommer 2013 brüteten Kim und ich bereits über das generelle Konzept und viele Details. Bei diesen stellten sich einige knifflige Fragen. Deshalb kam es sehr zu pass, dass der Schreibende (per Zufall) für den Herbst eine weitere Reise in die USA und dabei «selbstverständlich» auch nach

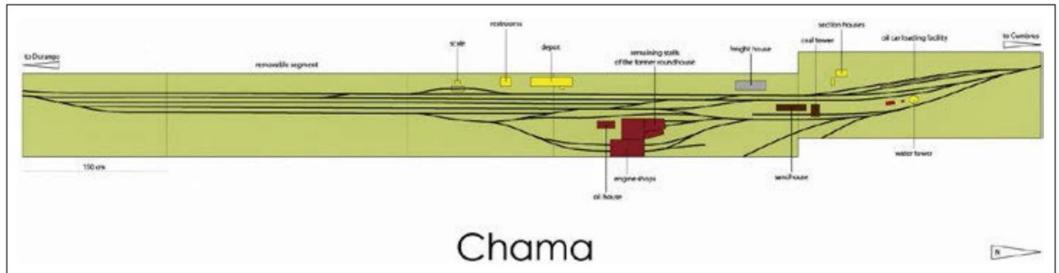
Chama geplant hatte. Ich verbrachte zwei Tage dort und fotografierte jedes Detail, jede Lok, Ruine oder betriebsbereit, jeden Wagen, jeden Laternenpfahl, jeden Abfallhaufen, jede weggeworfene Blechdose. Das ergab ziemlich genau 1000 Bilder, die nun Kim zur Detaillierung seines Modells zur Verfügung standen. Die Arbeiten sollten in den Herbstferien begonnen werden und, gemäss Kims Schätzung, ungefähr ein Jahr dauern.

Modell-Details

Folgende Aspekte des Baus vom Chama Yard 1:87 sollen hier beschrieben werden: Planung/Gleispläne, Epoche, Unterbau, Schienenmaterial/Weichen/Weichenantriebe, Gebäude, Rollmaterial und Landschaft.

Planung/Gleispläne

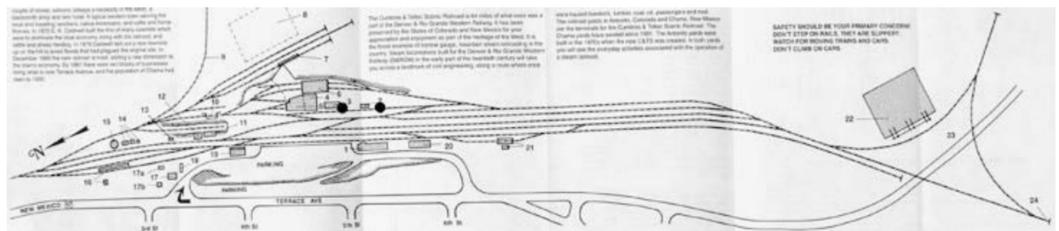
Obwohl die Denver & Rio Grande Western Railroad, die Cumbres & Toltec Scenic Railroad und damit auch Chama in aller amerikanischer Eisenbahnfans Munde ist, und obwohl es darüber eine fast unübersehbare Menge an Literatur gibt, war es anfänglich schwierig, genaue Pläne der Gleisanlagen von Chama zu finden. Für die Festlegung der Grösse des Modells behalf sich Kim als Erstes mit dem Ausmessen des Bahnhofs in Google Earth. Daraus ergab sich die Beschränkung auf den Raum zwischen den beiden Einfahrweichen, anders ausgedrückt, der Verzicht auf die Nachbildung des Gleisdreiecks und der Stock Pens. Die Modell-Gesamtlänge von 10,5 Metern musste genügen. Die Breite der Segmente von 85 cm ergab sich aus der Breite des Vorbild-Gleis-



Der Gleisplan der H0n8-Anlage «Chama» von Kim Nipkow. Der Blick des Zuschauers von vorn (unten) geht in Richtung Städtchen und damit in Richtung Vorderseite des Depot (Aufnahmegebäude), ein zentrales Markenzeichen Chamas.

using hazardous materials, because now we'll have a game and real fire-control panels in Arkansas, Colorado and Uteha. New Mexico has the terminals for the Canons and Yuke Board. Retired. The Charro pants have existed since 1940. The Anthony pants were built in the 1970's when the new STS was created. In both pants you will see the everyday activities associated with the operation of a space shuttle.

SAFETY SHOULD BE YOUR PRIMARY CONCERN.
DON'T STEP ON RAILS. THEY ARE SLIPPERY.
WATCH FOR MOVING TRAINS AND CARS.



Der schematische, nicht massstäbliche Gleisplan von Chama aus einem Prospekt der Cumbres & Toltec Scenic Railroad. Die letzte Weiche in der Harfe rechts ist die im Text erwähnte «Einfahrweiche Süd», rechts davon das im Modell weggelegte Gleisdreieck mit den Stock Pens. Ganz rechts das ehemalige Streckengleis in Richtung Durango. Die beiden Pläne sind unterschiedlich nach Norden orientiert. Dieser Vorbildgleisplan entspricht der Sicht des Touristen von der Hauptstrasse «Terrace Avenue» hinunter zum Bahnhof. Beim Modell blicken die Zuschauer in die Gegenrichtung, hinauf zur Terrace Avenue.

felds, respektive der Distanz zwischen dem Stationsgebäude und der Werkstätten. Die fünf Segmente, die schliesslich die gesamten 10,5 Meter abdecken, sind deshalb unterschiedlich lang, weil keine Weichen auf den Übergängen platziert werden durften. Zudem mussten sie im nördlichen Bereich leicht versetzt werden, da dort die Gleisanlagen eine leichte Kurve bilden. Alle Segmente sind 85 cm breit. Von Süden nach Norden gesehen misst Segment eins 150 cm, Segment zwei 250 cm, Segment drei 150 cm, die Segmente vier und fünf je 250 cm, wobei das fünfte um 20 cm nach Westen versetzt ist. Segment zwei weist lediglich fünf gerade Gleise auf und kann deshalb weggelassen werden. So kann «Chama» auch in einer auf acht Meter verkürzten Form präsentiert werden.

Epoche: «Heute»

Nach und nach erhielten wir von amerikanischen Modellbahnhistorikern weitere Informationen und Gleispläne. Das Problem dabei waren die



Von den ursprünglich neun Lokständen des Chama Roundhouse stehen heute nur noch deren zwei. Hier zu sehen ist der Zustand im Original-Bahnhof im Oktober 2013.



Kim baute die beiden verbliebenen Lokstände von Grund auf selbst.

teilweisen Ungenauigkeiten und die unterschiedlichen Daten, zu denen die Pläne gezeichnet worden waren. Seit an Silvester 1880 der erste Zug in den Bahnhof von Chama einfuhr, erlebte dieser eine Unmenge von Änderungen und Ausbauten. Ein zentraler Bestandteil war für lange Zeit eine Drehscheibe mit Ringlokschuppen. Bereits 1882 wurde ein sechsständiger Holzschuppen mit Drehscheibe errichtet, der nach einem Brand 1899 durch ein neunständiges, gemauertes Gebäude ersetzt wurde. 1925, bedingt durch die immer grösser werdenden Loks, wurde die ursprünglich 55-Fuss-Drehscheibe durch eine mit 65 Fuss Länge ersetzt. 1945, die Loks waren noch leistungsfähiger geworden, und darum brauchte die Bahn weniger von ihnen, wurde die neue Drehscheibe völlig entfernt, zusammen mit 5 Lokständen. 1954 schliesslich wurden weitere drei Lokstände abgebrochen, womit der heutige Stand von nur noch zwei erreicht worden war.

Mit dem über die Jahre andauernden Rückgang von Drehscheiben und Lokständen veränderte sich auch das Gleisbild in deren unmittelbaren Umgebung. Die Versuchung, einen Ringlokschuppen mit Drehscheibe als Blickfang in das Modell zu integrieren war gross, doch der heutige Gleisplan verunmöglichte dies. Denn bei den ganzen Diskussionen um das mit der Zeit gewechselte Aussehen der Gleisanlagen hatten wir den Entscheid gefällt, «Chama» im heutigen Zustand ins Modell

umsetzen zu wollen. Und damit war auch die Frage nach Lokschuppen und Drehscheibe beantwortet.

Vielleicht wird die gewählte Epoche in einigen Jahren nicht mehr dem Zustand in Chama entsprechen, denn es gab schon verschiedentlich Bestrebungen, im Chama Yard wieder eine Drehscheibe mit Ringlokschuppen zu erstellen. Dazu sollte nach Meinung einiger Freunde der Cumbres &

Toltec gleich auch noch ein Besucherzentrum mit Museum kommen. Diese hochfliegenden Pläne sind aber zurzeit schubladiert. Wenn sie wieder hervorgeholt würden und das Projekt realisiert würde, dann würde ja Kims Modell nicht mehr stimmen! Kim und ich würden mit dem Fehler auf dem Modell sehr gut leben können, vor lauter Freude über den Neubau. Da müsste man wohl sofort wieder rüber-düsens!



Drei Holzkisten-Segmente im Rohbau. Oben Segment zwei mit 250 cm Länge, auf dem nur 5 gerade Gleise angebracht sind, und das somit weggelassen werden kann, um die Bahnhofsanlage zu verkürzen.

Unterbau

Die fünf Segmente sind konventionelle, einfache Holzkisten. Die Seitenwände bestehen aus 19 mm dicken Dreischicht-Platten, die Deckplatte aus 10 mm dicken Pappel-Sperrholz. Die Stützen sind für die relativ schweren Segmente recht einfach gehalten und entsprechen den Normen der AMORS (American Modular Railroaders Switzerland).



Foto: Roland Klink

Leichtbau-Stützen nach Normalien der AMORS.

Schmalspur im Massstab 1:87

Vorbild Normalspur	H0		Spurweite 16 mm im Modell
Vorbild Meterspur	H0m	m: Meterspur	Spurweite 12 mm im Modell
Vorbild 3-Fuss-Spur	HOn3	n3: narrow gauge, 3 foot	Spurweite 11 mm im Modell
Vorbild 2½-Fuss-Spur	HOn2 ½	n2 ½: narrow gauge, 2½ foot	Spurweite 9 mm im Modell
Vorbild 750/760 mm Spur	H0e	e: «Engspur»	Spurweite 9 mm im Modell

«Null» wird in den USA als «O» ausgesprochen und geschrieben.

Gleis und Weichen

Die amerikanischen Modellbahnen von Vorbildern mit 3-Fuss-Spurweite im Massstab 1:87 in Nenngröße HOn3 waren bis vor gut zwölf Jahren noch das Gebiet der «anspruchsvollen Bastler» mit ihren selbstgenagelten Gleisen, den aus Holz- oder Kunststoff-Bausätzen zusammengebauten, selbst gespritzten und mit Nassschiebebildern beschrifteten Personen- und Güterwagenmodellen und mit teuren, zum Teil unbemalten und unbeschrifteten Messingmodellen aus fernöstlicher Produktion. Diese wiesen dann aber trotzdem der Preisetikette eher zweifelhafte Laufeigenschaften auf. 2004 trat dann Blackstone Models auf den Plan, eine Division der Firma Soundtraxx in Durango, Colorado (sic!), Herstellerin der mittlerweile auf dem amerikanischen Markt weit verbreiteten «Tsunami»- (seit Kurzem «Econamix») Sound-Decoder. Die Blackstone Modelle nach Vorbildern der Denver & Rio Grande Western und der Rio Grande Southern Railroad wurden von den Modellbahnhern begeistert aufgenommen und gaben der Spur HOn3 einen deutlichen Schub. Etwa pathetisch ausgedrückt: HOn3 wurde demokratisiert. Blackstone Loks und Wagen genügen höchsten Ansprüchen und verfügen über beste Laufeigenschaften und, selbstverständlich, sehr gute Sounddecoder aus eigenem Hause.

Der (Wieder-) Aufstieg der Spur HOn3 rief auch Peco, die englische Spezialfirma für Modellbahngleise aller Spuren, auf den Plan, die nun in ihrer bekannten Qualität Flexgleise und Weichen in HOn3 anbietet. Sie steht damit in Konkurrenz zum traditionellen US-Hersteller Micro Engineering.

Dessen Gleise waren aber lange Zeit, vor allem hier in Europa, nicht immer erhältlich. Unter dem Druck von Peco hat sich dies jüngst aber verbessert. Seit langer Zeit bietet zudem die japanische Firma Shinozawa ein HOn3-Gleisprogramm an. (Shinozawa stellt unter anderem das H0m-«Code



Links ein älterer Kühlwagen aus einem Holzbausatz, rechts einer von Blackstone, gleichzeitig das neueste Modell der Firma aus Durango.

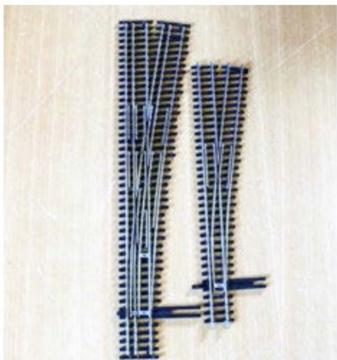
Foto: Roland Klink



Links eine Nr.-4-Weiche von Shinohara, daneben eine Peco-Weiche (etwa Nr. 5), dann Nr. 6 von Micro Engineering und schliesslich eine Nr. 6 von Shinohara, ausgerichtet auf der Höhe des Frogs (Weichenherz). Die Länge der abgehenden Schienen ist nicht für die Nummerierung verantwortlich, sondern die Distanz von Zungenspitze zu Herzstückspitze.



Peco Weiche u. Nr.-6-Weiche von Micro Engineering.



Optisch unterschiedlich, trotzdem gleiche Nummer: 3-Rail-Weiche und HOn3-Weiche von Shinohara, beide gleicher Herzstückwinkel, beide Nr. 6.

70»-Gleis für Bemo her). Als Spezialität führt Shinohara in HOn3 ein Dreischienengleis im Programm, dessen Vorbild auf dem Netz der Denver & Rio Grande Railroad weit verbreitet war, allerdings nie in Chama zum Einsatz kam. Deshalb war es bei der Wahl des Modellgleises für Kims Bahnhofmodell kein Thema.

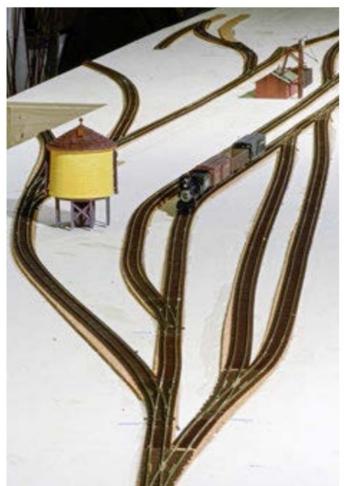
Aufgrund der hierzulande optimalen Erhältlichkeit entschieden wir uns schliesslich für das Gleisprogramm von Peco. Es besteht «nur» aus einem 3 Fuss (914 mm) langem Flexgleis mit Code 70 und einem Weichenpaar links/rechts mit polarisierbaren Herzstücken. Das genügt allerdings vollauf für den Nachbau von D&RGW-Strecken, die nicht mit Dreischienengleis ausgerüstet sind. Zudem weisen die schnell gebauten eigentlichen Schmalspurstrecken einfache Gleisbilder auf, ohne Kreuzweichen, Bogenweichen oder gar Hosenträger.

Das Thema Weichen ist der Erwähnung wert. Bei amerikanischen Modellbahnen wird nicht primär vom Weichenradius gesprochen. Vielmehr werden die Weichen mit Nummern versehen. Diese ergeben sich aus dem Winkel, in dem sich die beiden Schienen im Herzstück kreuzen. Zudem bestimmen die Normen der NMRA (National Model Railraod Association) die Länge der Modellweichen bei einem bestimmten Kreuzungswinkel. Die Weichen-Länge («lead») wiederum ist definiert als Distanz vom Beginn der Weichenzunge bis zur Herzstückspitze, gemessen senkrecht über dem gerade verlaufenden Gleis. Folgende Weichen sind die bei amerikanischen Modellbahn hauptsächlich im Gebrauch: Nummer 4 (Lead 12,85 cm/Herzstückwinkel 14° 15'/Radius 38,10 cm), Nummer 5 (14,45 cm/11° 25'/66,04 cm) und Nummer 6 (15,87 cm/9° 32'/109,22 cm).

Im Kreise der uns bekannten HOn3-Modellbahner stiess unser Entscheid zugunsten des Peco Gleises zuerst auf Kritik. Im Gegensatz zum Shinohara-Programm mit seinen Nummer 4 und Nummer 6 Weichen und den ebenfalls als Nummer 6 gebauten Weichen von Micro Engineering, entsprechen die Peco Weichen ungefähr einer Nummer 5. Dies ist allerdings weder im Peco-Katalog noch auf der Verpackung ersichtlich. Die Nummern 4 von Shinohara werden kaum verwendet, außer etwa für ein Industriegleis, die Nummern 6 galten bis anhin unter HOn3-Experten als Mindest-Standard. Dies war ein erster Kritik-

punkt. Zum Zweiten vernahmen wir, dass grosse D&RGW-Modellocks auf den Peco-Weichen entgleisen würden. (Die grössten schmalspurigen Vorbilder der D&RGW sind die «Mikados» mit Achsfolge 2-8-2 der Reihen K-27, K-28, K-36 und K-37, die K-37 als schwerste Lok die kritischste auf den Weichen.)

Hätten wir doch Weichen von Micro Engineering nehmen sollen? Bei intensiven Tests stellte sich dann heraus, dass nur einzelne dieser grossen Loks aus der alten Zeit der Messingmodelle die Peco-Weichen nicht schafften. Es wurde sogar eine offenbar speziell schwierige, bereits eingebaute Peco-Weiche durch eine von Micro Engineering ersetzt, doch die betreffende Messing-Lok entgleiste in der gleichen Weichenstrasse auch hier... Poco-Weiche also wieder rein! Wir haben abschliessend festgestellt, dass es alte Messingloks gibt, für die die Poco-Weichen etwas zurechtgefieilt werden müssen, doch dies ist uns in allen Fällen gelungen. Die meisten alten Messingmodelle der verkehren jedoch ohne Probleme auf unbearbeiteten Peco- (Micro Engineering- und Shinohara-)Weichen. Letztere bieten in der Dreischienenversion allerdings auch ab und zu (durch die aufwändige Konstruktion verstehbare) Probleme. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Poco-Weichen jedoch für die Loks und Wagen aus heutiger Produktion absolut betriebssicher sind. Dies



Poco Weichen im zukünftigen Raum beim Wasserturm.

Die Dampfloks der D&RGW, vor allem die Mikados der «K»-Klasse

Im Haupttext wird immer wieder von Denver & Rio Grande Western Dampfloks der K-Serien gesprochen, den K-27, K-28, K-36 und K-37. Dazu eine geraffte Erklärung, was diese Bezeichnungen bedeuten.

Die Denver & Rio Grande Railroad wurde 1908 mit der Rio Grande Western Railroad vereinigt. Durch eine Serie von Umstrukturierungen und Umfinanzierungen entstand 1921 schliesslich die **Denver & Rio Grande Western Railroad**, die Vorgängerin der Durango & Silverton und der Cumbres & Toltec Railroads. Vor diesem Zeitpunkt standen auf den beiden ehemals selbständigen Gesellschaften 122 Schmalspur-Dampfloks der Typen 0-6-0T («Six Coupler»), 2-4-0 («Porter»), davon trug die DRG Lokomotive Nr. 1 den Namen «Montezuma»), 4-4-0 («American»), 2-6-0 («Mogul»), 2-8-0 («Consolidation») und 4-6-0 («Ten Wheeler») im Einsatz, sowie als Sonderling eine einzige 0-4-0+0-4-0 «Fairlie».

Die Denver & Rio Grande Western Railroad hatte von 1921 bis zum Ende ihrer Dampfåra 1956 nur noch 21 Ten Wheelers (Serie T12) im Einsatz, dazu 2-8-0 Consolidations der Serien C-16, C-17, C-18, C-19, C-21 und C-25 und schliesslich die modernsten ihrer Schmalspurdampfloks, die Mikados der K-Serie. Schon die Nummerierung der Consolidations entsprach der Zugkraft («reactive effort») der Lokomotiven in Tausenden of Pounds. Deshalb erfolgte die Nummerierung der K-Loks (das «K» leitete sich vom Gattungsnamen «Mikado» ab) nicht fortlaufend ab 27, sondern es kam zur Folge 27-28-36-39.

Typ	Anzahl	Nummern	Baujahr	Zugkraft
K-27	15	450-464	1903	27,022 pounds
K-28	10	470-497	1923	27,540 pounds (``fast 28,000``)
K-36	10	480-489	1925	36,164 pounds
K-37	10	490-499	1928/30	37,091 pounds

Die K-37 waren (und sind) wohl die schwersten und zugkräftigsten Schmalspurdampfloks. Entgegen landläufiger Diktioen wurden sie nicht «aus ehemaligen Normalspurloks umgebaut». Nur ihre Kessel stammten von 1928 nicht mehr benötigten 2-8-0 Normalspurloks. Ihre Rahmen wurden von der Firma Baldwin als verlängerte Version der K-36er-Rahmen neu für die K-37er Loks gebaut. Dass sie ganz schwere Brocken sind, beweist ein Vergleich mit den «Elefanten» C 5/6 der Schweizerischen Bundesbahnen. Eine C 5/6 brachte als Dienstgewicht (Lokgewicht plus aufgefüllte Betriebsstoffe) 128 metrische Tonnen auf die Waage, eine K-37 deren 129.

Von allen vier K-Typen haben mindestens je zwei Loks überlebt, mindestens eine Lok jeden Typs ist zurzeit betriebsbereit. K-27 463 dampft in Chama,

ihre Schwester 464 bei der Huckleberry Railroad Touristenbahn in Flint, Michigan. Die Durango & Silverton Railroad hat drei K-28 in Betrieb. Von den K-36 arbeiten deren vier in Chama, vier weitere in Durango. Die momentan einzige betriebsbereite K-37 dreht im Colorado Railroad Museum in Golden ihre Runden auf einem «Märklin Oval». Weitere 36er und 37er stehen in unterschiedlichen Schrott-Zuständen bei der Durango & Silverton und bei der Cumbres & Toltec herum.

Das oben Geschriebene ist eine sehr geraffte Zusammenstellung eines nicht unkomplizierten Sachverhalts. Eine detaillierte Liste der D&RGW-Normal- und Schmalspurdampfloks ist zu finden unter www.drgw.net/info/Steam



Mikado 2-8-2 K-27 463 von Blackstone Models in HO.



Mikado 2-8-2 K-28 473 in «Bumble Bee»-Farbgebung von Mountain Model Imports in On3.



Mikado 2-8-2 K-36 489 von Mountain Model Imports in On3.



Mikado 2-8-2 K-37 497 von Mountain Model Imports in On3.

gilt vor allem für die Modelle von Blackstone. Entgleisungen von alten Messingloks sind durch deren ungenaue Konstruktion bedingt. Nach einigen Tests mit diversen Fabrikaten wurden schliesslich motorische Weichenantriebe von Hoffmann eingebaut.

Die Anlage ist mit dem Lenz Digital-System ausgerüstet. Es sind drei Adapter in die Blenden eingesetzt. Somit kann der digitale Lokführer seine Maschine nicht nur von einem Punkt aus steuern, sondern sie

auf der ganzen Fahrt begleiten. Dies ganz entgegen der eher europäischen Ge pflogenheit, an einer die Modellbahnanlage überschaubaren Stelle (Kanzel) eine zentrale Kommandoeinheit zu installieren, von der aus der Modellbahner (Chef über seine Welt) die Anlage steuert. Manchmal verfügt der Chef sogar über eine Zentrale mit zwei Steuerknöpfen. Nach amerikanischer Philosophie geht der Modell-Lokführer mit seinem Zug mit, speziell bei länglichen Modu-

lanlagen. Mit seinem einfachen Handregler steuert er seinen Zug entweder kabellos oder eben durch das Einsticken des Cab-Kabels in die vorhandenen Adapter entlang seines Laufweges.

In der nächsten Ausgabe werden wir diesen Bericht über Chama fortsetzen.



Foto: Jürg Ehrbar

Haltestelle Ei kurz vor der Betriebseinstellung 1994.

Ein kleines Haltepunktgebäude für die Gartenbahn

Halt auf Verlangen – in Ei

Ein kleiner Haltepunkt, etwas abseits, aus der Entstehungszeit einer kleinen eingleisigen Nebenbahn. Für die Bahnreisenden wurde ein Unterstand geschaffen, der sie vor der Witterung schützen sollte. Der Charme solcher Gebäude liegt darin begründet, dass die Bahngesellschaften auf den regionalen Baustil Rücksicht nahmen. Unser Autor hat im Emmental mal Mass genommen und stellt im Folgenden den Bau eines solchen Gebäudes für die Gartenbahn vor.

Text und Fotos von René Stamm

Auf den meisten Gartenbahnanlagen ist bereits ein Bahnhof vorhanden und für ein zweites Gebäude fehlt der Platz. Wie wäre es aber mit einem kleinen Gebäude einer Haltestelle, ein bisschen verlassen, entfernt vom kleinen Dorf, das irgendwo versteckt in der Modelllandschaft liegt. Mit Blick auf das H0-Modell von Faller mit dem Namen «Tschäppel» (ehemalige Strecke Huttwil-Eriswil) kann man im Emmental weitere ähnliche Gebäude entdecken. Drei sind auf der Bahnstrecke Sumiswald-Wasen i/E zu finden.

Diese idyllische Strecke ist leider stillgelegt, wird jedoch auf dem Abschnitt von Sumiswald bis zum ehemaligen Halt «Burghof» für Stahldrahttransport der Firma RUWA benutzt, in deren Werkhallen Armie-



Ei 2016 als private Remise, ab und zu fährt noch ein Güterzug für die Firma RUWA vorbei.

rungsnetze gefertigt werden. An der Haltestelle «Ei» fahren daher ab und zu noch Güterzüge vorbei. Der zweite Haltelpunkt, «Burghof» liegt heute in einem privaten Garten und ist nicht mehr erreichbar. Das dritte Gebäude, «Oberei» liegt am stillgelegten Streckenteil Richtung Wasen. An ihm ist immerhin die Haltstellentafel für die Buslinie angebracht. Die beiden noch zugänglichen Gebäude werden von Dritten genutzt. Davon zeugen die nachträglich angebrachten, verschlossenen Türen und die schicken Vorhänge in den Fenstern.

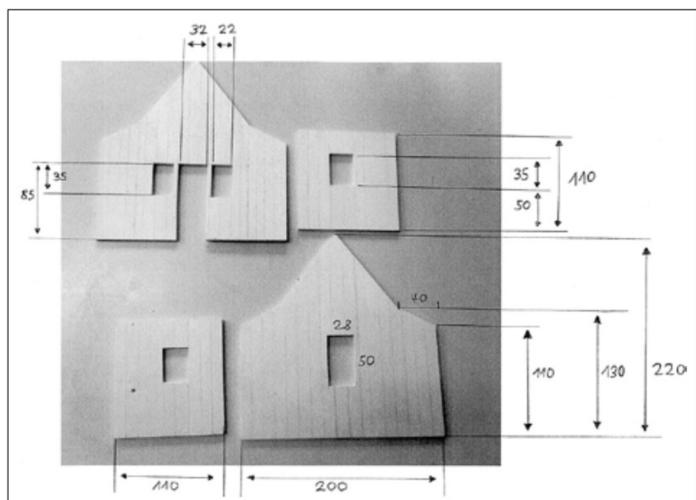
Holzvorbereitung

Nun genau diese beiden Gebäude haben wir für einen Nachbau ausgewählt. Als Basis dient, wie beim Vorbild Holz. Es ist recht einfach zu bearbeiten und verzeiht auch kleine Fehler. Wer keine Dekupiersäge nutzen kann, der kommt auch mit einer einfachen Laubsäge zum Ziel, allerdings mit etwas mehr Mühe. Das Baumaterial besteht aus Pappelsperrholz 5 mm, für das Unterdach und die Sitzbank im Gebäudeinnern 3mm-Material. Zuerst werden alle Wände mit den Fenster- und Türöffnungen aufgezeichnet. Achtung: Die aufgeführten Außenmasse des Gebäudes beziehen sich auf in Gehrung geschnittene Ecken. Stumpf aufeinander montierte Wände können Massabweichen ergeben. Um die Wände plastisch zu gestalten empfiehlt es sich, sie in Lattenbreite (ca. 10 mm), mit einem Japanmesser einzuritzen und anschliessen mit Brieföffner oder einen kleinen Dreikantfeile nachzuarbeiten.

Sobald alle vier Seiten vorbereitet und die Fenster- und Türöffnungen eingezeichnet sind, kann ausgesägt werden. Mit wasserfestem Weissleim können die Wände zusammengeklebt werden. Im nächsten Schritt wird das Dach vorbereitet. Die zusammengefügten Wände messen und bei den gegebenen Massen vorne und hinten 25 mm und seitwärts je 16 mm zugeben. An der Dachspitze und beim Dachknick bitte noch die Gehrung einrechnen. Die beiden Gehrschilder werden nach der Dachmontage eingemessen, damit kleiner Massabweichungen angepasst werden können. Gleichzeitig die Bodenplatte vorbereiten. Sie besteht aus 5 mm Pappelsperrholz. Auch hier: Gebäude messen mit Zugabe eines Überhangs von 45 mm Seite Eingang und 25 mm auf den übrigen drei Seiten aufzeichnen und aussägen. Vor einer weiteren Mon-



Die Ee 3/3 97 85 1930 403-1 (ex SBB Ee 3/3 16403) der Firma RUWA bringt die Züge von Sumiswald zum Schweißwerk.



Massskizze für die Vorbereitung der Gebäudewand der Haltestellen Oberei oder Ei in mm, Maßstab 1:22,5.

tage werden alle Teile feingeschliffen und mit einer Feile (Nagelfeile) die Kanten bei den Gebäudeöffnungen gebrochen.

Zur Erholung erwarten uns jetzt Feinarbeiten. Die Tragwerke für das Dach sollen entstehen. Anspruchsvoll ist die Herstellung der Tragwinkel. Am besten eignet sich dazu fein faseriges Massivholz 5 mm. Die

90 Grad-Schenkel sind je 20 mm lang und 5 mm breit. Es braucht 12 Winkel, je Seite 4 Stück für die untere Dachabsstützung und je 2 für die Absstützung des Gehrschildes. Für die Herstellung der Tragbalken ist noch Vierkantholz in der Grösse von 5x5 mm nötig. Schliesslich soll auch die Bank in eckiger U-Form im Innern des Gebäudes vorbe-



Die Einzelheiten zur Montage der Dachhalterung.



Die aufwendige Dachabstützung aus Holz.

reitet werden. Die Masse werden wiederum am bereits montierten Gebäudeteil abgenommen. Die Stützfüsse für die Bank mit 30 mm Länge nicht vergessen (5 Stück, 3 für den Längsteil und 2 für die kurzen Seiten. Als nächste Arbeit müssen die Fenster vorbereitet werden, die aus alten CD-Hüllen entstehen. Fensteröffnungen messen, beim Übertrag auf das Hüllensmaterial auf jeder Seite 2-3 mm zugeben und mit einem Japanmesser oder einem scharfen Cutter ausschneiden.

Die Montage

Nachdem die Seitenwände des Gebäudes bereits zusammengefügt sind, geht es jetzt um die End- und Detailmontage. Es ist wichtig, dass man diese Arbeit exakt und mit Geduld ausführt. Tragen Sie an den Klebestellen genügend aber gleichwohl nicht

zu viel Weissleim auf. Fixieren Sie die Verklebung und lassen Sie genügend Zeit, dass der Klebstoff gut abbinden kann. Zuerst wird das Dach montiert und zwar von unten nach oben. So ist es immer wieder mög-



Oberei auch privat genutzt. Immerhin dient das Gebäude noch als Halterung der Bushaltetafel.

lich Korrekturen anzubringen. Wenn diese Arbeit erledigt ist, können die beiden Gehrschilder gefertigt, eingepasst und festgeklebt werden. Dann folgt die Sitzbank. Nun nehmen wir uns der Dachabstützung an. Wichtig ist, dass die Tragwinkel alle auf der gleichen Höhe ab Boden (ca. 75 mm) und untereinander im gleichen Abstand (innen 25 mm) befestigt werden. Die weiteren Trag- und Verstrebungshölzer werden dann bei der Montage direkt vor Ort eingemessen und vom vorbereiteten 5-mm-Kanthonz abgeschnitten.

Schliesslich werden noch die Fenster montiert. Mit Isolierband in braun oder weiss werden vorerst die Fensterstegs (ungefähr 2 mm breit) aufgeklebt. Für die Fensterrahmen sind keine Zuschnitte nötig, denn die ganze Bandbreite wird gebraucht. 3 mm bleiben auf allen vier Seiten an Fensterrahmen sichtbar, der Rest dient als Fixierung aufs Holz. Als Abschluss der Holzbauarbeiten wird noch der Sockel ums ganze Gebäude angeklebt. Er besteht an unserem Modell aus einer Holzleiste ca. 4 × 35 mm Grösse. Dieses Mass ist jedoch nicht verbindlich.

Wer hat's erfunden: Vollmer

Noch nicht gekümmert haben wir uns um die eigentliche Dachabdeckung. Diese Frage war bisher ein grosses Problem, denn Ziegel herzustellen oder aufzumalen war immer aufwendig und kompliziert. Heute haben wir eine gute und einfache Lösung: Die Produkte «Steinkunst» von Vollmer. Hier gibt es mit der Katalognummer 48830 G die Dachplatte mit Biberschwanzziegel. Die Platten sind aus wetterfestem Sedimentverbundstoff gefertigt und sehr einfach zu bearbeiten. Das 2 mm dicke Material kann mit einer Schere oder einem Japanmesser zugeschnitten werden. Aufgeklebt werden die Zuschnitte auf unsere hölzerne Dachfläche mit Weissleim. Ein kleines Detail wurde von Vollmer aber noch nicht gelöst: Die Firstziegel, die als Dachabschluss auf jeden Fall notwendig sind. Bei Vollmer hat man eine Verbesserung versprochen. Wir haben eine etwas aufwendige Lösung suchen müssen. In der LANDI gibt es preisgünstige Kunststoffkleiderbügel. Die geraden Teile werden weggeschnitten und auf der Drehbank ausgebohrt. Dann wurden die «Rohre» längs halbiert, die so entstandenen U-Profilen in 16 mm lange Stücke geschnitten und nach der Be-

festigung der Ziegelflächen schuppenartig auf die Ziegelübergänge geklebt. Eine farbliche Anpassung ist auf jeden Fall notwendig. Jetzt ist noch die farbliche Behandlung des Gebäudes und der Bodenplatte durchzuführen. Angestrebt wurde verwittertes, unbehandeltes Holz darzustellen. Als Farben wurde ein Acrylprodukt (wie die Bauernmalereifarbe von Migros) ausgewählt. Schwarz, Weiss, Graubeige, leicht mit Wasser verdünnt, dienten als Mischungsgrundlage. Aufgetragen werden die unterschiedlichen Farben wechselnd immer mit etwas Wasser verdünnt. Sicher, es braucht etwas Übung bis ein befriedigendes Resultat erzielt wird, aber die Arbeit macht richtig Spass. Nach der Trocknung kann das Gebäude auf der Bodenplatte festgeschraubt werden.

Der Dekor ist wichtig.

Noch fehlen wichtige Kleinigkeiten, die eine Bahnhofstelle ausmachen. Der Billett-Entwerter und der Billett-Automat sind aus Holzresten entstanden und nach Fotos gestaltet worden. Die Fahrplantafel System Nigg und die Bahnhofanschrift (Schrift 7 mm) entstanden am eigenen PC und die gelbe Warntafel «Hochspannung» ist im Internet zu finden.



Die Haltestellenparade beginnt mit Ei im Garten des Autors.



Im Garten von Hans Zoss steht Oberei. Dieses Gebäude unterscheidet sich durch andere Fenster.



Billet-Automat, Entwertungsgerät, Nigg-Fahrplan, Gefahrenhinweis und Haltestellentafel sorgen für die richtige Stimmung.

Szenen-News

3. Modellbahnausstellung Burgdorf 14. bis 16. Mai 2016

Auch die dritte Austragung erfolgreich

Wenn gleich die im Zweijahrestakt stattfindende, nun zum dritten Mal durchgeführte Veranstaltung über das Pfingstwochenende in der Tennishalle Burgdorf durch den Tod ihres Hauptinitiators Beat Pfeiffer zwei Tage vor Ausstellungsbeginn (siehe Kasten) überschattet wurde, war ihr wiederum ein grosser Erfolg beschieden. Die gute, friedliche Stimmung dürfte denn auch ganz im Sinne von Beat Pfeiffer gewesen sein.

Über 1900 Besucherinnen und Besucher, darunter erfreulich viel Jungvolk und Familien fanden von Samstag bis Montag den Weg in die gut organisierte Ausstellung. Natürlich fehlten auch die gestandenen Semester nicht. An verschiedenen Ständen konnten sie sich an Hand der Präsentationen neuer Modelle und anderen Innovationen überzeugen, dass die Modellbahnszene nach wie vor sehr lebendig ist.

Erfreulich auch die Tatsache, dass die Gruppe von Privatpersonen, die den Modell-eisenbahnklubs aus dem Espace Mittelland nahm steht, sich bereits entschlossen hat, in zwei Jahren, über das Pfingstwochen vom 19.–21. Mai 2018 die 4. Austragung durchzuführen. Für ihr Engagement 2016, aber auch schon im Voraus für das in zwei Jahren sei an dieser Stelle im Namen der ganzen Modellbahnszene herzlich gedankt. (bk)



Eisenbahn von gestern für die Szene von morgen.



Modellbau bei den Thuner Eisenbahn-Amateuren.



Arrangement der «Modules Factory Neuchâtel».

Berninabahn Spur 0m 80 Jahre und kein bisschen müde

Werner Rohr ist bekannt für seinen Einsatz zur Modellbahn- und Nachwuchsförderung. In Burgdorf überraschte er mit einem neuen Projekt, dem gelben Traditionszug der Bernina-Bahn. Hinter der Produktion dieses Modells steckt eine marktphilosophische Idee: Seit Jahrzehnten hat sich die Herstellung von Eisenbahnmodellen schwergewichtig ins Ausland verlagert, so heute fast ausschliesslich in den fernen Osten, im Besonderen nach China. Grund dafür sind die aufwendige Handarbeit und die Herstellungskosten. Werner Rohr stellte sich die Frage, ob es heute nicht mehr möglich ist, im europäischen Raum Modelfahrzeuge herzustellen, welche in Bezug auf Perfection moderater, dafür aber im Preis verträglicher sind. Eine Möglichkeit sieht er in der 3D-Drucktechnik und wollte mit dem Berninazug deren Anwendung austesten. Das Resultat wurde anlässlich der Burgdorfer Modellbahnausstellung übers Pfingstwochenende präsentiert.

Triebwagen ABe 4/4 34 zieht den Aussichtswagen B 2092, gefolgt von den beiden Personenzügen C 114 und BC 110 mit den typischen Eintrittsplattformen. Das Zuglein zeichnet sich durch eine total neuartige Konstruktion aus. Die Wagenkästen, Drehgestelle und Inneneinrichtungen sind vollständig in 3D-Drucktechnik hergestellt. Einzig die elektrische Ausrüstung und die besonders filigranen Bestandteile sind traditionell in Metall gebaut. (hk/bk)



Teile in 3D-Drucktechnik für die Bernina-Oldtimer.



Der Triebwagen hinterliess einen guten Eindruck in Burgdorf.

Nachruf Beat Pfeiffer (15.6.1948–12.5.2016)



Alle, die ihn kannten, wussten um den Gesundheitszustand von Beat und bewunderten gleichzeitig die Energie, mit welcher er sich für das Modellbahnhobby einsetzte. Vor allem machte er sich stark, dass Freude am Spielen und am Basteln im Vordergrund stand; das Miteinander und nicht das Gegen-einander sollte die Szene prägen.

Zwei Tage vor der Eröffnung der von ihm massgeblich mitgetragenen Burgdorfer Ausstellung ist Beat im Alter von nicht ganz 68 Jahren verstorben. Um sein grosses Engagement in der Modelleisenbahn ein letztes Mal zu ehren, organisiert die Familie Pfeiffer am 2. Juli einen Tag der offenen Züge. Sein Geschäft, Studio 45 in Hindelbank wird von 9 bis 16 Uhr ein allerletztes Mal offen sein und das restliche Material, sowie die persönliche Anlage stehen zum Verkauf. (bk/mitg)

Hermann Modellbahnen an neuem Standort

Das Nachfolgeteam um Stefan Bürgi ist von Dällikon nach Wilen bei Wollerau umgezogen. Ab 1. Juli 2016 gelten folgende Koordinaten:

Hermann Modellbahnen AG
Korporationsweg 9b
CH-8882 Wilen b. Wollerau
Tel. +41 (0)44 844 07 27
Fax +41 (0)44 844 06 49
mail@hermann-rail.ch

Öffnungszeiten: Dienstag, Mittwoch und Donnerstag je 13.30 bis 17 Uhr

Besuche ausserhalb der Öffnungszeiten auf Voranmeldung möglich, ebenso wieder Termine an Samstagen auf telefonische Vereinbarung. Telefonisch ist das Hermann-Team von 10 bis 12 und 14 bis 16 Uhr erreichbar.

www.hermann-rail.ch



Foto: Bruno Kalberer



Historischer Modellbahnhof Rothenburg.



Trammodule aus Südbaden, Zollikofen und Liestal.

Neuestes Hermann-Projekt: NPZ und NPZ Domino.



Ge 4/4 I, 1700 kW, 50 t, Last: 24 Achsen, 240 Plätze, 136 t, V max 90 km/h.

Der Julii-Monatszug auf dem Kaeserberg Glacier- Express 1994

Als reinen Erstklasszug lancierten die Rhätische Bahn, die Furka-Oberalpbahn und die Brig-Visp-Zermatt-Bahn 1993 den Glacier-Express neu. Dazu beschafften FO und BVZ 14 Panoramawagen von Breda/SIG. Mit vier älteren FO-Panoramawagen von Ramseyer & Jenzer liessen sich fünf Züge mit bis zu fünf dieser Komfortwagen bilden. Das Angebot umfasste im Sommer täglich drei Verbindungen ab St. Moritz sowie je eine ab Chur und ab Davos bis Zermatt und zurück. Am Kaeserberg zirkulierte Zug K von St. Moritz so, wie er im Sommer 1994 in der Surseva unterwegs war. Der Speisewagen lief bis Brig mit und ging dort andern Tags auf den Gegenzug über.

PD

Der August-Monatszug auf dem Käserberg

Gemischter Nahgüterzug mit Leopard-Panzern und Bier – 1990

Dieser Nahgüterzug führt vier Wagen mit fabrikneuen Leopard-Panzern der Schweizer Armee. Der Transport dient dem Aufbau der Bestände in einem AMP (Armee Material Park). Der vierachsige Tragwagen mit acht Rollbehältern für Bier, sogenannten «Tank-SwissContainer-Cars», zeigt eine Erfindung der Brauerei Feldschlösschen aus den 50er-Jahren. Bis 1974 erreichte Flaschenbier so die Abfüllanlagen in 20 regionalen Bier-Depots. Der Endweg auf eigenen Rädern war jeweils sehr kurz. Später und bis 2006 transportierten diese Rollbehälter Fassbiere zu Grossanlässen wie Olma oder Muba. Die Re 4/4 II 11222 von 1972 wurde 2000 rot, 2005 klimatisiert und 2012 zur LION-Lokomotive umgebaut.

PD



Foto: PD

Re 4/4 II, 80 t, 4,7 MW, Last: 36 Achsen, 591 t, V max. 100 km/h.

Käserberg weiterhin erfolgreich

Ein Dankeschön an die 100 000 Besucher!

Am 8. Juni konnten die im Januar 2009 eröffneten Chemins de fer du Käserberg den 100'000. Eintritt feiern.

Der Jubiläumsbesucher gehört zufällig zur Familie Bauer, die von dieser guten Nachricht überrascht wurde. Der Gründer, Planer und Realisator dieser grossen Modelleisenbahn, Marc Antiglio, empfing die Familie aus Romanshorn, die zurzeit im Greyerzer Land Ferien verbringt, persönlich. Er überreichte ihr einen Gutschein für drei Stunden Einführung am Lokomotiv-Fahrimulator durch einen Lokomotivführer.

Der öffentlich zugängliche Simulator gehört zum Stolz des Käserbergs. Er ist im Original-Führerstand einer SBB-Goethard-lokomotive installiert und erfüllt hohe Ansprüche. Schalter und Anzeigen funktionieren echt und die Geräusche wischen alle Zweifel weg: So tickt die Eisenbahn! Im Blick auf die vorausliegende Strecke werden Träume Realität.

Schon 100 000 teilten den wahr gewordenen Kindertraum!

Der von Marc Antiglio realisierte Kindertraum überzeugt Gross und Klein, und von Jahr zu Jahr kommen mehr und mehr. Ausserhalb öffentlicher Besuchstage kombinieren private Gesellschaften, Gruppen und Vereine den Modellbahnbesuch mit der Jah-

resversammlung, einem Seminar oder einem Jubiläum und kulinarischen Freuden. Unzählige Echos bestätigen die Qualität und minuziöse Vorbildtreue der Anlage am Käserberg. Von hundert Besuchern kommen 40 aus der Deutschschweiz, 30 aus dem Kanton Freiburg, 24 aus der Westschweiz und 6 aus dem Ausland.

Der Käserberg sieht im Erfolg verschiedene Ursachen. Dazu gehört die ungebrochene Faszination einer minuziös treuen

Miniaturlandschaft, die Gedanken entführen kann und zum Träumen einlädt. Der vor Jahresfrist eingeführte Nachtmodus beflügelt weitere Gedankenrösslein.

Die Möglichkeit zum Szenenwechsel am Käserberg spricht an, innovativ zu bleiben. Neu vermitteln Töne ein Schmunzeln oder leises Lachen. Und nicht zum Lachen: weitere Effekte werden folgen. Bis bald ...

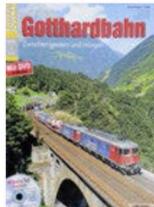
PD
Weitere Infos: www.kaeserberg.ch



Foto: PD

Familie Bauer nimmt am Eingang zum Käserberg die Glückwünsche von Marc Antiglio entgegen.

Medientipps



Bergstrecke Gotthard

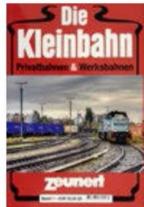
In dem neuen Heft der Eisenbahn-Journal-Redaktion aus Fürstenfeldbruck wird ein grosser Bogen gespannt von den Anfängen der Gotthard Bergstrecke bis in die Gegenwart. Dem Autoren-Team um Beat Moser gelingt es routiniert und eindrücklich die Geschichte dieser herausragenden Gebirgsstrecke bis hin zu dem aktuellen Bahngeschehen darzustellen.

Es wird die Baugeschichte, der Betrieb zur Dampflokzeit und die Entwicklung der Elektrolokomotiven für diese anspruchsvolle Bergstrecke kompakt vorgestellt. Die zahlreichen, sorgfältig ausgewählten Abbildungen bieten in Verbindung mit den interessanten Details im Textteil einen Einblick in die Veränderungen der Betriebsabläufe auf dieser anspruchsvollen Gebirgsstrecke. Insbesondere die Strecken südlich des Gotthard werden in diesem Heft ausführlicher beschrieben. Eine weitere Reisebeschreibung aus dem Jahr 1960 über eines der letzten Dampf-Refugien im Grenzgebiet zwischen Italien und der Schweiz am Lago Maggiore ergänzt diesen Abschnitt.

SK

Gotthardbahn – Zwischen Gestern und Heute.
Von Beat Moser, Klaus Eckert u.a. 160 Seiten, über 150 Abbildungen, Format A4, Klebebindung, inkl. Video-DVD »Wilhelm Tell Express« mit 52 Minuten Laufzeit. VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck. Best.-Nr. 701601.

Preis: CHF 29.80



Kleinbahnen unserer Nachbarn

Die Bahnreformen haben in der Schweiz tendenziell zum Rückgang der Artenvielfalt der vielen Privatbahnen geführt, in unseren Nachbarländern sind gerade auf vielen Normalspurlinien neue Bahnen aus dem Boden geschossen, die vielfach das Überleben verschieden eisenbahnen interessierte Leser an Hand attraktiver Reportagen so manch Spannendes und in die Tiefe gehendes rund um unsere aktuelle Bahnwelt.

Wie immer erfährt man als an Schweizer Eisenbahnen interessierte Leser an Hand attraktiver Reportagen so manch Spannendes und in die Tiefe gehendes rund um unsere aktuelle Bahnwelt. Die mit hervorragendem Bildmaterial illustrierten Beiträge sind in einer verständlichen Sprache abgefasst, welche ein vorgängiges Ingenieur-Studium nicht zwingend macht.

Neben den Themen zur aktuellen Bahn findet man aber auch einige sehr ansprechende Kapitel zur Schweizer Eisenbahngeschichte. Dem Anspruch, die vielschichtigen Aspekte unserer Liebe zur Bahn abzudecken, wird das Bahn-Jahrbuch gerecht, indem auch die Modellbahn gestreift wird und zu guter Letzt das Werk abgerundet wird von einem Wandervorschlag entlang des Streckenabschnittes Davos-Klosters der RhB.

Ein lehrreiches Buch und trotzdem unterhaltsend. Schön!



Fakten, Zahlen, Hintergründe

Auch in der aktuellen Ausgabe des seit 1992 einmal pro Jahr vom rührigen Verlag aus dem Zürcher Oberland herausgegebenen und sehr beliebten Jahrbuches wurde dem neuen Basis-Tunnel viel Platz eingeräumt.

Wie immer erfährt man als an Schweizer Eisenbahnen interessierte Leser an Hand attraktiver Reportagen so manch Spannendes und in die Tiefe gehendes rund um unsere aktuelle Bahnwelt. Die mit hervorragendem Bildmaterial illustrierten Beiträge sind in einer verständlichen Sprache abgefasst, welche ein vorgängiges Ingenieur-Studium nicht zwingend macht.

Neben den Themen zur aktuellen Bahn findet man aber auch einige sehr ansprechende Kapitel zur Schweizer Eisenbahngeschichte. Dem Anspruch, die vielschichtigen Aspekte unserer Liebe zur Bahn abzudecken, wird das Bahn-Jahrbuch gerecht, indem auch die Modellbahn gestreift wird und zu guter Letzt das Werk abgerundet wird von einem Wandervorschlag entlang des Streckenabschnittes Davos-Klosters der RhB.

Ein lehrreiches Buch und trotzdem unterhaltsend. Schön!



Pro Tunnel-km eine Personenstory

Der Gotthard Basistunnel ist mit seinen beachtlichen 57 km Länge kürzlich offiziell eingeweiht worden, der Weg in den Süden wird für die Bahnbenutzer aber erst im Dezember kürzer. Dennoch ist das Bauwerk ein Grossartiges und auch würdig, publizistisch berücksichtigt zu werden.

Der für Berg- und Eisenbahnseiten bekannte Zürcher AS-Verlag hat sich eine neue Art der Würdigung einfallen lassen, ein wenn auch anspruchsvolles «Loch» im grossen Schweizer Alpenmassiv, gibt bildlich nie das her, was etwa eine Brücke zu bieten hat. Nun hat man zum grossen Eröffnungsereignis pro Tunnelkilometer, also ganze 57 an der Zahl, ganz unterschiedliche Personenporträts publiziert, die in irgendeiner Form zu Gotthard und damit auch zum neuen Tunnel eine Beziehung haben. Hardcore-Eisenbahner mögen dieser nicht ganz üblichen Form der Würdigung der neuen AlpTransit-Linie eher skeptisch entgegenblicken, würden aber mit Sicherheit den einen oder anderen Beitrag mehr als nur «passabel» einstufen und ein anderes Bild des Bauwerkes erhalten. Aufmachung und Illustrationen in der Art des Verlages sind selbstredend hervorragend.

MvM

Bahn-Jahrbuch Schweiz 2016 – Fakten, Zahlen, Hintergründe. Von Olivier Tanner, Werner Nef und Jean-Pierre Baeti.

144 Seiten, 160 farbige Abbildungen,

Format 16,5 x 23,5 cm, Softcover,

ISBN 978-3-906691-88-6.

Verlag Edition Lan AG, Grundstrasse 24,

8344 Bärtswil. www.editionlan.ch.

Preis: CHF 32.90

57 Menschen - 57 Geschichten. Jahrhunderbauwerk Gotthard. Verschiedene Textautoren. 160 Seiten, 75 Abbildungen, Format 24 x 30 cm, gebunden. AS-Verlag Zürich.

ISBN 978-3906055-30-3

Preis: CHF 48.–/EUR 44,90

Preis: EUR 18,50

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 Strubeli-
bähnli, Lenk-Berner Oberland
info@lenk-simmental.ch

Tinplate im Altersheim

Was? Öffentliche Vorführungen

Wann? 1. Juli, 14–16 Uhr

Wo? Männedorf, Altersheim Emmaus

Spur 0-Anlage Buco.
www.railmax.ch/szene-infos

Eisenbahnsammlung Uster

Was? Grosse Spur 0-Anlage in Betrieb

Wann? 2. Juli, 14–17 Uhr

Wo? Uster, Lokremise beim Bahnhof

Hochwertige Modelle, Dioramen,
Anlage 0/0m, I/IIm. Eisenbahnutensilien.
www.eisenbahnsammlung.ch

Dampfbahn Aaretal

Was? Öffentliche Fahrtage im Juni

Wann? 6., 9./10., 13., 20., 23./24. und 27. Juli,

1., 3., 10., 13./14. August 13.30–17.30 Uhr

Wo? Münsingen, Psychiatriezentrum

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

Gartenbahn im Tessin

Was? Miniatur Gartendampfbahn ATAF

Wann? 7., 10., 14., 17., 21., 24., 28. und 31. Juli

4., 7., 11., 14. August je. 20–21.30 Uhr

Wo? Minusio-Mappo

Dampf- und Elektroloks 5 und 7½ Zoll.
ATAF – Associazione Ticinese Amici della Ferrovia
www.ataf.ch

Modellbahnausstellung

Was? Spur1 Anlage in Betrieb

Wann? 9. und 10. Juli, 10–17 Uhr

Wo? Wilchingen, Hauptstrasse 91

Festwirtschaft, Degustation, Bilderausstellung, Wettbewerb. www.weinbau-mosterei.ch

Museumsbahn Emmental

Was? Dampffahrten im Emmental

Wann? 10. Juli, 14. August

Wo? Sumiswald–Huttwil–Sumiswald

Fahrten entsprechend Normalfahrplan.
Billette im Zug, am Bahnschalter Dürrenroth und Affoltern-Weier, Kinder gratis.
www.emmentalfabahn.ch

5-Zoll in Glattfelden

Was? Kleiner Fahrtag auf Gartenbahn-Anlage

Wann? 10. Juli, 14–16 Uhr

Wo? Glattfelden (ZH), beim Schwimmbad

Bei schönem Wetter öffentlicher Fahrtag
auf 5 Zoll Gartenbahn-Anlage.
www.modellbahnfreunde.ch

Gartenbahn Staufen

Was? Öffentliche Fahrtage

Wann? 10., 24. Juli, 7., 28. August, 13–17 Uhr

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

Freie Puplikumsfahrten. Dampf- und
Elektroloks. Neues Clubhaus, Kiosk mit
Verpflegungsmöglichkeit.
www.gartenbahn-staufen.ch

Modellbahn in Ramsen

Was? Modularanlage in HO

Wann? 10., 31. Juli, 1., 14. August 10–17 Uhr

Wo? Ramsen, Güterschuppen

In Zusammenarbeit mit VES.
Ueli Meier mit Dampf- und Dieselzügen.
Eintritt frei. Weitere Daten im September
und Oktober.
www.etzwilen-singen.ch

Meeting US-Railroadfans

Was? Film-/Fotoshow by Ruedi Eicher

Wann? 15. Juli, ab 19 Uhr

Wo? Kilchberg, Hochweidstrasse 3

Hot Spots – Mai/Juni 2015 (Dauer 60 Min.)
Chicago, Cass Scenic RR mit Shay und
Heisler im Betrieb, und weitere highlights
www.americanrrfans.ch

Sernftalbahn-Museum

Was? Museum mit Gartenbahn

Wann? 16./17. Juli, 20./21. August, 10–16 Uhr

Wo? Engi, Sernftalstrasse 17

Die Gartenbahn fährt nur bei trockener
Witterung. www.sernftalbahn.ch

Stiftung Ysebähnli am Rhy

Was? 22. Internationales Dampftreffen 2016

Wann? 22., 23., 24. Juli ab 10 Uhr

Wo? Pratteln, Rheinstrasse 7

Fahrbetrieb Spur 5 und 7½ Zoll.
27. August Fahrtag von 11–18 Uhr
www.ysebahnli-am-rhy.ch

Anlage Kirchmättli Horw

Was? Grösste Echtzeit-Anlage der Schweiz

Wann? 25. Juli, ab 18 Uhr

Wo? Horw, Loki-Depot, Kantonsstrasse 71

Grösste Echtzeitanlage der Schweiz;
im Rohbau fertig.

www.modeleisenbahnclub.ch

Wir sind aktueller!

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungs-
Meldungen für die Ausgabe LOKI 9/2016
bis spätestens 11. August 2016 an:
Redaktion LOKI, Bruno Kalberer,
Heimatweg 14 A, CH-5040 Schöftland

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

Eisenbahn-Romantik im Juli 2016

Die Sendungen werden im SWR ausgestrahlt.

Steiner Liliput Bahn

Was? Öffentliche Fahrten

Wann? Sonn- und Feiertage, 11–17 Uhr

Wo? Stein am Rhein, bei der Schiffslände

Dampf- und Elektrobetrieb mit Personenbeförderung. Bei trockener Witterung.
www.steinerliliputbahn.ch

Modelleisenbahnbörse Bern

Was? Spielzeug- und Modelleisenbahnbörse

Wann? 7. August 2016, 10–16 Uhr

Wo? Bahnhof Bern, Stadt- und Galeriegescoss

Auf über 70 Tischen, verteilt auf 2 Geschosse, werden Spielzeug, Modell-eisenbahnen und Zubehör angeboten.

Meeting US-Railroadfans

Was? Film-/Fotoshow by Hugo Kaiser

Wann? 15. Juli, ab 20 Uhr

Wo? Kilchberg, Hochweidstrasse 3

Colorado Herbst 2014 (Dauer 60 Min.)
UP am Moffat, Dampfzüge in Durango und Chama und weitere Highlights
www.americanrrfans.ch

Tunnelkinotage

Was? Kinoerlebnis im Weissenstein-Tunnel

Wann? 20. August – nach Fahrplan

Wo? Oberdorf (SO), Bahnhof

Tunnelkinofahrt. Festwirtschaft.
Auch am 24. September, Tel. 058 327 53 20
(Reisedienst Streit Walkringen)
www.tunnelkino.ch

Thurtal-Gartenbahnanlage

Was? 27. Modellbahntag, Spur Ilm Treffen

Wann? 20. August, 13–18 Uhr

Wo? Frauenfeld – Erzenholz

Fahrbetrieb verschiedener Loks, Gartenwirtschaft, Ihr dürft auch eure eigene Loks laufen lassen (Analog).
Tel. 079 352 11 08

Jubiläumswochen

Eisenbahn-Romantik begeht dieses Jahr den 25. Geburtstag. Aus diesem Anlass wurde eine kleine Reihe zusammengestellt mit Schätzen des Filmarchivs aus den Anfangszeiten der Erfolgssendung.

Montag, 18. Juli, 14.15 Uhr – Folge 872
Schatzkästlein 1 – Museumsbahnen

Dienstag, 19. Juli, 14.15 Uhr – Folge 873
Schatzkästlein 2 – Modellbahnen

Mittwoch, 20. Juli, 14.15 Uhr – Folge 874
Schatzkästlein 3 – Bahnen und Menschen

Donnerstag, 21. Juli, 14.15 Uhr – Folge 875
Schatzkästlein 4 – Abschied für immer

Freitag, 22. Juli, 14.15 Uhr – Folge 876
Schatzkästlein 5 – Kurioses Interessantes

Samstag, 23. Juli 16.30 Uhr – Folge 877
Portrait Hagen von Ortloff

Autor: Michael Masche
Der Eisenbahn-Romantiker Hagen von Ortloff – ein Portrait. Mitreißende Berichte aus der Welt der Eisenbahn

Sonntag, 24. Juli, 20.15 Uhr

25 Jahre Eisenbahn-Romantik

In dieser 90-minütigen SonderSendung bieten wir dem Zuschauer einen Blick hinter die Kulissen von Eisenbahn-Romantik. Aus der Sicht der Macher wird die Entstehungsgeschichte der Kultsendung erzählt.

Erinnerungsstücke

«Mitbringsel» aus aller Welt hat Hagen von Ortloff jahrelang gesammelt. Diese Souvenirs und ihre Geschichten zeigt Eisenbahn-Romantik in fünf Sendungen zum Jubiläum

Montag, 25. Juli, 14.15 Uhr – Folge 878
Souvenirs, die Erste

Dienstag, 26. Juli, 14.15 Uhr – Folge 879
Souvenirs, die Zweite

Mittwoch, 27. Juli, 14.15 Uhr – Folge 880
Souvenirs, die Dritte

Donnerstag, 28. Juli, 14.15 Uhr – Folge 881
Souvenirs, die Vierte

Freitag, 29. Juli, 14.15 Uhr – Folge 882
Souvenirs, die Fünfte

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

Änderungen vorbehalten!

Modulbaufreunde RhB

Was? Grosse Jubiläumsausstellung

Wann? 27./28. August, Beginn jeweils 10 Uhr

Wo? Landquart, Hauptwerkstatt der RhB

25 Jahre Modulbaufreunde der RhB,
Diverse Hersteller und Modellanlagen im Betrieb, Festwirtschaft, Eintritt frei.
www.mfrhb.ch

MEK Schaffhausen

Was? Besuchstage beim MEK S

Wann? 27./28. August, 10–16 Uhr

Wo? Schaffhausen, Mühlentalstr. 327

Fahrbetrieb auf drei grossen Modelleisenbahn-Anlagen, Spielanlage für Kinder, Festwirtschaft.
www.meks.ch

Bahnmuseum Albula

Was? Besuch im Bahnmuseum

Wann? Täglich ausser Montag

Wo? Bergün, beim Bahnhof

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

Chemins de fer Kaeserberg

Was? Eisenbahn-Schauanlage auf 610 m²

Wann? Mehrmals monatlich. Agenda im Web

Wo? Granges-Paccot bei Fribourg

Monatszüge im Juli und August werden in den Szene-News vorgestellt, Rollstuhlfahrer willkommen.
Info und Anmeldung: www.kaeserberg.ch

Börse

Spur N

Sammlungsauflösung:

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

Fulgurex: RAE 4/8 1021 Churchill,
CHF 1200.–.

Gillieron Georges, Ch. de la Crausaz 97,
1814 La Tour-de-Peilz, Tel. 021 944 23 35,
gangill@bluewin.ch.

Suche: Drehgestell zu Arnold
RBe 4/4 Nr. 2382

Paul Bärlicher Paul, Mühlstrasse 17,
9240 Uzwil, Tel. 071 393 47 40.

Spur H0m/H0

Suche: Modelleisenbahnen in allen
Spurgrößen. Abholung ganze
Schweiz.

Daniel Zaugg, Schlossgässli 3,
3400 Burgdorf, Tel. 078 697 21 66,



**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.

Suche: Spur HO + N + H0m, auch
ganze Sammlungen. Sofortige
Abholung und Barzahlung.
Zeno Stirnemann, Sportstrasse 2,
8637 Laupen, Tel. 056 534 67 34,
Mobile 079 335 20 69,
stirnemannz@windowslive.com.

Verkaufe: HAG- sowie Märklin-Loko-
motiven und -Wagen (WS), teils
ungebraucht, teils wenig gebraucht,
alles in Original-Schachteln.

Thomas F. Kleyling, St. Gallerring 49,
4055 Basel, Tel. 061 302 63 79.

Verkaufe: H0 Dampflock TRIX
DB BR 50: CHF 220.–, neu.
F. Pahud Casino 8, 1063 Chappelle,
Tel. 079 371 27 76.

Verkaufe: H0m + HO Messing-Mo-
delle HRF, Lemaco, Fulgurex Metrop,
Ferro Suisse, Pirovino, Born, Wabu,
Bemo-Metal, SMB, Bayard, Hui.
Diverse Jean-Maire, Loki Spez.
Werner Schwärzler, Fliederweg 4, 8107 Buchs,
Tel. 044 844 23 78, w.schwärzler@bluewin.ch.

Verkaufe: Diverse HG-WL-Loks. Infos:
tr.holdener@bluewin.ch.

Suche: Märklin M-Gleisdecoder K73
(6073).

Kurt Danhamer, Gstaadstr. 11, 8340 Hinwil,
Tel. 044 937 14 67, akdanhamer@bluewin.ch.

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

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

Verkaufe: Mä K-Weichen 22715/16,
CHF 5.–/Stk
Voegelei Kurt, Buchenweg 16, 3097 Liebefeld,
Tel. 031 971 36 51, kurt.voegelei@gmx.ch.

Spur I

Verkaufe: Aster 232 LU, CHF 8000.–;
DB BR 44, CHF 4800.–; beide
gefahren.

Horisberger Peter, Breitenweg 13, 3700 Spiez,
Tel. 079 227 77 64.

Spur IIm

LGB Gartenbahn:



5 Loks, 1 LCE 6-teilig, 25 Wagen,
Schienen, Weichen, usw. komplett
oder Einzelstücke. Gebraucht im
Aussenbereich. Komplette Liste auf
Anfrage unter
rolf.ochsenbein@hispeed.ch.

Verschiedenes

**Raum für Modelleisenbahn-Anlage
und «Rückzugsort» gesucht?**

Komplett renovierter und sehr gut
ausgebauter Raum in Wohnliegen-
schaft 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.

Suche Informationen zu Schlafwagenpool:

TEN (Trans-Euro-Nacht) und zu
Trans-Europ-Express-Güterzüge
TEEM für meine Recherche.
Ich freue mich über jede Information.
Wer dazu etwas beitragen möchte,
bitte um Kontaktaufnahme
per E-Mail an
daniel.haeni@bluewin.ch.

**Börse am Tag der offenen Tür am
25.9.2016** bei Faszination Eisenbahn in
Dottikon. Gesucht weitere Aussteller.
Faszination Eisenbahn.

2 Booster POWER 10 für Digitalsysteme,
Ausgang 5 × 2A, Zustand 100%,
NP CHF 440.–, je CHF 100.–.
Luginibühl Paul, Zumikerstr. 52, 8700 Küsnacht,
Tel. 043 541 10 04, palurau@ggaweb.ch.

LÜBRA Luftentfeuchter:

LDH 520 bis 250 m³, ideal für
Modellbahn-Kellerräume, 100% i.O.
NP CHF 428.–, VP CHF 80.–.
Luginibühl Paul, Zumikerstr. 52, 8700 Küsnacht,
Tel. 043 541 10 04, palurau@ggaweb.ch.

Literatur

Gratis abzugeben: Loki-Jahrgänge
2004–2015. Fehlt Heft 9/2004.

Février Daniel, Im Kirschgarten 11, 4106 Therwil,
Tel. 061 721 64 35, Fax 061 723 91 71,
daniel.fevrier@intergga.ch.



LOKI DEPOT HORW

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

- Verkauf/Aankondiging
- Beratung
- Reparaturen

Bei uns entsteht
die grösste Echzettanlage
(500'!!)

Kantonstrasse 71, 8048 Horw
Tel. 041 340 46 46, Fax 041 340 72 91
www.ldh-horw.ch, LDH-Horw@bluewin.ch

Messingmodelle - Brass models

Modèles en laiton - modelli in ottone

www.rittech.ch

Rittech SA, 36 ch. du Vignoble

CH 1232 Confignon (Genève)

Tel +41 (0) 22 757 2037 Fax +41 (0) 22 757 4224

Lokschuppen Hagen-Haspe

Exklusive Modelleisenbahnen
und mehr ... vieles mehr ...

www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos!

Tel. ++49 (0) 2331 404453

Vogelsanger Strasse 40, D-58135 Hagen



mehr Zeit für mich

Bahn aktuell

Abschied von der Gotthard-Nordrampe in Raten

Fotos: Andreas Lindner



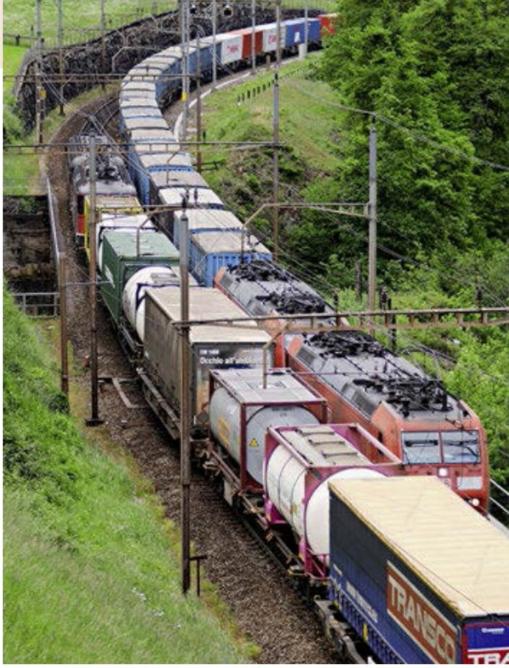
Der Wirtschaftsweg oberhalb der südlichen Einfahrt des Wattinger Kehrtunnels macht den Blick auf die ganze Zuglänge samt schiebender Lokomotive möglich:
Re 4/4 11325 mit Re 6/6 11685 «Sulgen» und Re 4/4 11163 am Zugschluss.



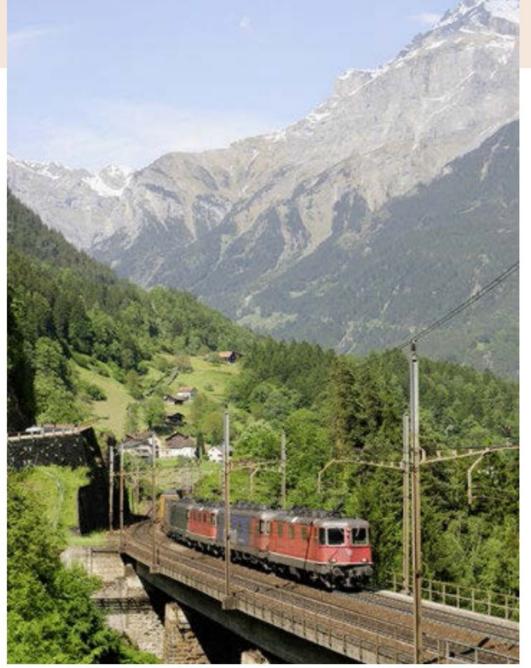
Immer wieder beeindruckend ist es zu beobachten, wie flexibel bei Kurvenfahrt die Schienenprofile als Ladegut sind.



Re 6/6 Nr. 614 «Meilen» und grüne Re 4/4 11364 bei der Unteren Wattinger Brücke.



Begegnung zweier schwerer Güterzüge auf der Nordrampe. Wird so eine Aufnahme in der Zukunft noch möglich sein?



Was für ein Gespann: Re 4/4 11335 und Re 6/6 11665 «Ziegelbrücke» sowie Re 4/4 11331 und Re 6/6 11663 «Eglisau» in (fast) allen Farbvarianten.



Kieszug Richtung Monte Ceneri-Baustelle im Tessin: Knapp 14 Tage später war dies der erste offizielle Güterzug durch den neuen Basistunnel.



SBB Cargo-Re 10/10 auf der mittleren Ebene bei Talfahrt: Momentaufnahme mit der Kirche von Wassen.



Re 4/4 11163 im Schiebedienst – noch ein vertrautes aber auch wahrscheinlich sehr bald historisches Bild.



Momentaufnahme: ICN begegnet ETR 610 oberhalb von Intschi. Auch dies ab Dezember «Fremdlinge» über den Berg!



Überraschenderweise folgte im Blockabstand auf einen ETR 610 der FS ein weiterer solcher Zug.

Der zukünftige EC 250 «Giruno» (rätoromanisch «Bussard»)

Am 27. Mai 2016 liefen die Vorbereitungen für das Jahrhundertereignis der Tunneleröffnung: Re 4/4 11293 und Am 843 018-3 waren damit beschäftigt einen Niederflurwagen der RALPIN in Erstfeld zu rangieren.

Ladegut war eines der beiden Frontmodule des zukünftigen EC 250 «Giruno» (rätoromanisch «Bussard») von Stadler Rail. Ab 2019 soll der 250 km/h schnelle Zug zwischen Basel und Mailand eingesetzt werden. Geplant ist auch die Zulassung in

Deutschland und Österreich, so dass die wenige Tage später verbaute Verbindung von Frankfurt am Main nach Mailand mit solch einem Zug möglich wäre.

Die ersten 26 Züge werden wie bei den Ae 6/6 die Namen der Kantone tragen. Die restlichen drei Triebwagen werden die Namen Gotthard, Simplon und Cenrerli erhalten.

AL

Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Stadler_EC250



Erster Vorbote des neuen Gotthard-Verkehrs durch den Basistunnel: Maquette des neuen «Giruno» von Stadler Rail.

Dampfdoppeltraktion am Gotthard

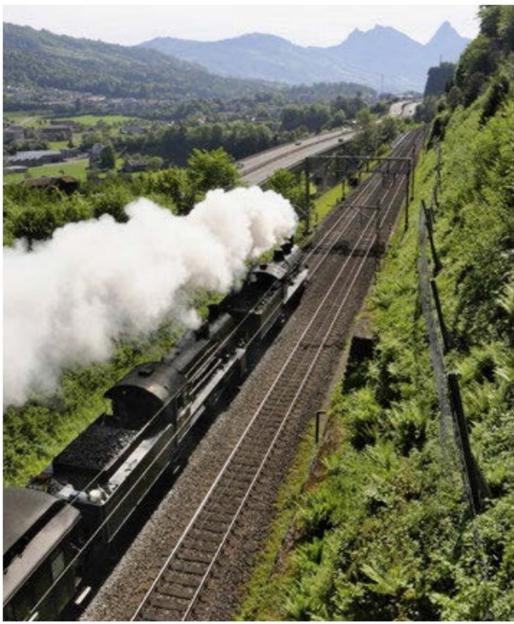
Fotos: Tibert Keller



Schöne Dampfentwicklung zwischen Immensee und Arth-Goldau mit Begegnung Voralpen Express.



Keine typische Gotthardlok war die A 3/5 700, dennoch schön hier am Zugersee.



Vor Arth-Goldau mit den Mythen im Hintergrund.



Volksauflauf sowie flankierende Ce 6/8 14253 in Erstfeld.



Alte Lokomotiven mögen die Fans stets zu begeistern.

Am 21. Mai 2016 organisierte SBB Historic einen Dampfzug zur Überfuhr der historischen Loks mit Dampfdoppeltraktion A 3/5 705 und C 5/6 2978 mit Schnellzug 1930.

Anlässlich der offiziellen Feierlichkeiten für die Eröffnung des Basistunnels am 1. Juni für geladene Gäste und Behörden und am ersten Juni-Wochenende für die Bevölkerung gab es keine historischen Züge, die herbeigebrauchten Fahrzeuge wurden «nur» ausgestellt. Mit der Eröff-

nung des grossen Bauwerkes sollte wahrscheinlich auch klar gestellt werden, dass wir jetzt auch eisenbahnisch definitiv in der Neuzeit angekommen sind. Dass Dampflokomotiven und andere mit Stangenantrieb ausgerüstete Lokomotiven und dazu historisch passende Reisezugwagen nichts mehr im neuen Hochgeschwindigkeitstunnel verloren haben, ist an sich durchaus verständlich. Sicherheits-, technische und betriebliche Aspekte seien da nur am Rande erwähnt

und gelten übrigens nicht nur jetzt für den neuen Tunnel unter dem Gotthardmassiv.

Obschon auch die alte Bergstrecke im Laufe der Jahre technisch im weitesten Sinne immer wieder erneuert und den verschiedenen Bedürfnissen angepasst wurde, ist es mitsamt den vielen Schallschutzeinrichtungen und vielfach modernen Fahrleitungs- und Signalanlagen den Bildautoren gelungen, die Dampfloks attraktiv in Szene zu setzen.



Auf der Chärstelenbachbrücke ob Amsteg.



Auf dem Pianotondo-Viadukt in der Biaschina.



Nach Ankunft in Bellinzona fuhren die beiden Loks über das steile Verbindungsgleis ins Areal des dortigen Industriewerks, wo sie bis zur Rückkehr verblieben.



Für die Rückfahrt Richtung Norden bespannt die 11161 den Extrazug. Hier bei der Durchfahrt in Bellinzona S. Paolo. Die letzte grüne Re 4/4 des Personenverkehrs führte den Dampfzug auf der Hinfahrt über die ETCS-Strecken.

Speno erstmals auf der RhB

Foto: Tibert Keller



Bisher übernahmen zwei Firmen das Schienenschleifen auf der RhB. Das betagte «Benkler»-Gespann soll nächstens den Dienst quittieren. Dafür springt die weltweit tätige Firma Speno mit ihrer SR 16 M-5 ein. Das kleinprofilige, für U-Bahnen geeignete Fahrzeug mit variablen Achsen für unterschiedliche Spurweiten ist Ende Mai per Strassentransport auf dem ehemaligen Emser Sägereiareal eingetroffen. Dort fanden die Umrüstung auf Meterspur und anschliessend die Zulassungsfahrten für den Einsatz auf der RhB statt.

TK

Schienenschleifzug von Speno kurz nach seiner Ankunft am 28. Mai im ehemaligen Emser Sägereiareal.

Züge zum grossen Basistunnelfest

Fotos: Stefan Gygax



Historische Fahrzeuge Ae 3/6 II 10439 und RAe 2/4 1001 auf der Fahrt zum Gotthardfest im Bahnhof Hendschiken.



RAe TEE 1053 unterwegs von Olten zum Fest auf der Südbahn in Sins.



Am 31. Mai 2016 wurden nochmals ein paar Fahrzeuge von SBB Historic aus Olten nach Erstfeld für die dortige Fahrzeugausstellung am Gotthardfest überführt. Am Morgen wurden die Ae 3/6 II 10439 und der RAe 2/4 1001 verschoben. Ab Erstfeld kam dann noch die Ae 6/6 11421 dazu.

Am Nachmittag desselben Tages wurde dann noch der legendäre RAe TEE II 1053 nach Erstfeld überstellt. Für beide Fahrzeugüberführungen wurde jeweils für den ETCS-Abschnitt eine Re 4/4 vorgespannt.

Wie bekannt ist, wurde am 1. Juni 2016 der Gotthard Basis-tunnel im Beisein von Politikern und Prominenz aus dem In- und Ausland eröffnet. Dazu fuhren ein paar Extrazüge sowie je zwei ICN, welche als Erstes mit den ausgelosten Gewinnern aus der Bevölkerung durch den Basistunnel fahren durften.

Zuerst kamen als Extrazüge aus Bern und Zürich zwei EW IV Pendel vorbei. Die Re 460 046-6 «Polmengo» bespannte den Extrazug aus Bern und hatte als Ziel Biasca. Beim zweiten Extrazug aus Zürich war die Gottardo 2016 Re 460 098-7 «Biasca» als Zuglok eingeteilt. An dritter Stelle war noch der Funkmesswagen X 60 85 99-90 108-9 eingereiht.

Nach einer Pause kamen dann die beiden ICN RABDe 500 001-8 «Jean Piaget» und RABDe 500 013-3 «Denis de Rougemont» mit den ausgelosten Gewinnern für die Fahrt durch den Basistunnel von Norden her vorbei. Aus dem Süden nahm der RABDe 500 010-9 «Robert Walser» den Basistunnel in Angriff. Nachdem er diesen erfolgreich durchquert hat, zeigte er sich kurze Zeit später an der Fotostelle.

SG

Doppeltraktion in Steinen SZ mit zwei ICN mit den ausgelosten Gewinnern für die erste Fahrt durch den Basistunnel an Bord.

Nach dem grossen Fest



Am 6. und 7. Juni wurden nach dem Publikumsfest vom 4. und 5. Juni 2016 diverse Rückleitungen von Fahrzeugen vorgenommen, die beim grossen Gotthard-Eröffnungswochenende eine Funktion hatten. TK

Bei Steinen sind am 6. Juni die A 3/5 705 und die Be 4/6 12320 vor den fünf Wagen des Schulzuges, gefolgt vom DB Liegewagen, der als Personalunterkunft diente, drei EW IV-Salonwagen und dem Messwagen unterwegs von Erstfeld vorerst nach Zürich. Ab dort erreichten die Fahrzeuge unterschiedliche Ziele.



Von Erstfeld kommend die ETCS-fähige «Gottardo» 420 268, bis Arth-Goldau am Zug, mit den Historic-Ae 3/6^{II} 10439, Ae 6/6 11421 und RAe 2/4 1001 mit Ziel Olten, am 6. Juni vor Steinen.



Historische SBB-Loks auf dem Weg vom Fest ins heimatliche Depot in Olten nahe am Ziel.



Am 7. Juni befinden sich hinter der ETCS-Re 4/4 11159 (bis Arth-Goldau am Zug) die Ae 6/6 11425, Ae 4/7 10976, Be 4/7 12504, Ae 3/5 10217 und Re 4/4 10001 in Flüelen auf der Fahrt nach Olten.

Doppel-Dispozug ins Bündnerland



Gleich zwei kurze Basler Dispozüge, der hintere um einen A verstärkt, mit den Re 4/4 11133 und 11138 bilden den am 29. Mai bei Zizers aufgenommenen IC 582 Chur–Basel. Auslöser war das Berner AC/DC-Konzert.

Foto: Tibert Keller

Jubiläum 20 Jahre ZMB im Sihltal



Am Pfingstwochenende feierte die Zürcher Museums Bahn ZMB ihr Jubiläum zum 20jährigen Bestehen. Mit von der Partie war auch der DVZO mit der ex BT Be 4/4 und Personenwagen. Von Langnau bis Sihlwald übernahmen die historischen Fahrzeuge die regulären Leistungen der S-Bahn im Sihltal. BB

Historische Fahrzeuge in Sihlwald. Der leuchtend rote BDe 4/4 gehört mit über 50 Jahren auf dem «Buckel» auch schon zu dieser Spezies von Fahrzeugen.



Die ex BT Be 4/4 15 ist heute für den DVZO in Betrieb, hier am ZMB-Jubiläum.



Auch von der ex BT kam die Maffei Eb 3/5 Nr. 9, die zwischenzeitlich für die SBB im Einsatz stand, zum ZMB-Fest.

Fotos: Beat Brühin

Neuer RhB Direktor im Amt

Als Nachfolger von Hans Amacker, der letztes Jahr aus gesundheitlichen Gründen vorzeitig in den Ruhestand treten musste, hat am 1. Juni Renato Fasciati die Funktion des RhB Direktors angetreten. Zwischenzeitlich führte Christian Florin, Leiter Infrastruktur, zusätzlich das Unternehmen. Der im Engadin aufgewachsene Fasciati war zuletzt während fünf Jahren als Direktor der Zentralbahn tätig.

TK



Foto: Ibert Keller

Anlässlich der Aktionärsversammlung der RhB vom 3. Juni in Bergün übergab RhB Verwaltungsratspräsident und Ständerat Stefan Engler (rechts) symbolisch Renato Fasciati den Schlüssel des Unternehmens.

«Fremdaufträge» in Landquart



Die beschädigten Blechteile und die Mechanik des Cz 1/2 wurden bereits teilweise entfernt.



Die Führerstandseite des Dampftriebwagens in der HW Landquart der RhB. Eine offizielle Unfallerklärung gibt es bis heute nicht.

Seit dem 9. Juni 2016 befinden sich zwei Wagen der Zentralbahn bei der RhB in der HW Landquart, die am Abend des 5. Juni bei der Entgleisung des IR2982 in Horw beteiligt waren. Es handelt sich dabei um den A103 sowie den B 552. Mit den Reparaturen des A103 wurde bereits begonnen.

Derzeit in der Schreinerei befindet sich der CZm 1/2 von SBB Historic, der bei der Kollision in Sihlbrugg ebenfalls erhebliche Schäden davontrug. Der Triebwagen trägt nur noch einseitig die Blechverkleidung, der Zustand der Holzkonstruktion soll nun beurteilt werden. Die Blechkonstruktion des Führerstands sowie der hinteren Plattform befinden sich ebenfalls in Aufarbeitung durch die RhB.

RK



Der Erstklasswagen A 103 (vorne) und der B 552 (ganz hinten) der Zentralbahn werden nach einer Beschädigung in Landquart repariert.

Foto: Riccardo Keller

MGB-Geschichten aus dem Betrieb



Da fehlt was: MGB Endstation Göschenen mit eher seltener symmetrischer Dreiwegweiche am 21. Mai. Der verkeilten Weiche fehlt eine Zunge. Daraus resultiert ein Fahrgastwechsel auf dem bergseitigen, statt bahnhofnahen Gleis.



Ebenso mit HGe 4/4¹: Auf der Rückfahrt als Zug 851, nun mit geschmücktem Oldtimer.



Revidiert und explodiert: Der MGB Deh 4/4 52 erlitt am 8. März, kurz nach der Revision, zwei Explosionen, die zu grossen Schäden führten. Sichtbar an den geborstenen Frontscheiben und am verbogenen Seitentor. Am 20. Mai bringt die RhB Ge 6/6 703 den Triebwagen ab Disentis zur Reparatur nach Landquart.



HGe 4/4¹ vor Planzügen: MGB Planzug 844 Andermatt–Disentis vom 30. Mai kurz vor dem Ziel. Wegen einer Pensionierungsfahrt ist ein Zugpaar über den Oberalppass durch die kurz zuvor reparierte HGe 4/4 36 bespannt.

Funkmessfahrten zwischen den Basler Bahnhöfen

Am 7. Juni 2016 fanden zwischen Basel Badischer Bahnhof und Basel SBB sowie Basel SBB Rangierbahnhof mehrere Funkmessfahrten statt. Die Re 4/4^{II} 11116 und 11153 waren für die Bespannung der Messfahrten

zuständig. Die DB Diesellok 218 466, welche den DB Messwagen aus Deutschland kommend nach Basel gebracht hat, wurde mitgeschleppt. Ebenso am 7. Juni verkehrte die BLS Mietlokomotive 187 006 mit dem

Containerzug 42675 über die Rheinbrücke auf ihrem Weg nach Frenkendorf. Im Hintergrund ist auf dem Bild der Roche-Turm (Bau 1) zu sehen. Mit 178 Meter das höchste Hochhaus der Schweiz.

PS



Funkmesszug 99452 auf der Basler Rheinbrücke mit Re 420 11153, Messwagen der DB, geschleppter Diesellok DB 218 466 und Re 420 11116 am 7. Juni 2016.



BLS Mietlok 187 006 mit Zug 42667 Richtung Schweiz am 7. Juni 2016 auf der Rheinbrücke in Basel.

Fotos: Peter Schopp

Im TEE über Güterstrecke



Fotos: Albert Keller

Firmausflug von Luzern nach Basel vom 20. Mai im Historic TEE 1053 auf dem im Reiseverkehr nicht mehr planmäßig befahrenen Abschnitt Koblenz–Laufenburg. Hier zwischen Felsenau und Full mit Waldshut im Hintergrund.

Abdrehen per Dreiecksfahrt



Fotos: Albert Keller

Messfahrtkomposition mit BLS Re 4/4 165 am 25. Mai 2016 während eines Zwischenhalts im Verlauf des Abdrehens der Wagengruppe via Zollikofen in Ostermundigen kurz vor Rückfahrt nach Bern und anschließender Testfahrt bis Schwarzenburg.

Fahrzeugimpressionen der Gottharderöffnung

Fotos: Beat Brühni



Zeitlose TEE-Eleganz der 1960er Jahre neben Oldtimern der SBB in Rynächt zwischen Altdorf und dem Nordportal des Basistunnels.



Extrazug mit Re 460 «Gottardo 2016» und noch nicht revidierter ICN als Regelzug über den Gotthard auf den neuen Gleisanlagen in Rynächt.



Klassische Gotthard-Universalllok Ae 6/6 11425. Mit dieser Lokgattung wurde der Verkehr über viele Jahre hinweg über die Bergstrecke abgewickelt.

Kunterbunt als Test



Foto: Tibert Keller
Die vermeintliche Inflation von Eckmarkierungen am RhB DS 4219 soll lediglich testweise erfolgt sein. Massgebend ist nur das obere gelbe Dreieck, das auf die fehlende Türschliessung hinweist.

Überflüssige Gepäckwagen



Foto: Andreas Lindner
Keine Zukunft für den ex SNCF Packwagen D 50 85 92-75 300-0. In Stein-Säckingen wird er allen Anschein nach für das Verschrotten in Kaiseraugst vorbereitet.



Die Brämsapparate im ganzen Wagenboden des K2 werden im Modell nachgebaut.

Der gedeckte Güterwagen K2 der SBB im Eigenbau in Spur 0 (5. Teil)

Güterwagenklassiker

Die wesentlichen Details am Unterbau des K2 haben wir in der letzten Folge angebracht. Jetzt vervollständigen wir das Untergestell und beginnen mit der Montage der beiden Hauptteile des Wagens.

Von Fredi Gautschi

Bei dem Bau des gedeckten Güterwagens K2 der SBB machen wir uns jetzt an die weitere Detaillierung des Wagenbodens mit der Bremsanlage und den dazu gehörenden Einrichtungen.

Mittlere Bremsanlage

Wir beginnen den Aufbau der mittleren Bremspartie mit dem Platzieren der diversen Gussteile. Beim kleinen Hilfsluftbehälter (Pos. U45) löten wir das Ventil (Pos. U46) an. Die beiden Hilfsluftbehälter werden nun zwischen dem äusseren und inneren Längsträger angelötet, dies im Abstand von 12 mm vom mittleren Querprofil (Pos. U12). Vor dem Einbau werden die beiden Gussteile Bremskompressor mit Steuerventil (Pos. U47) und dazu gehöriger Bremsmechanik (Pos. U48) mit der Schraube, Mutter und U-Scheibe (Pos. U49/U50 und U51) verbunden. Das der Bremsmechanik angegossene Widerlager wird soweit abgeschliffen, bis das Mass Widerlager-Aufnahmef-

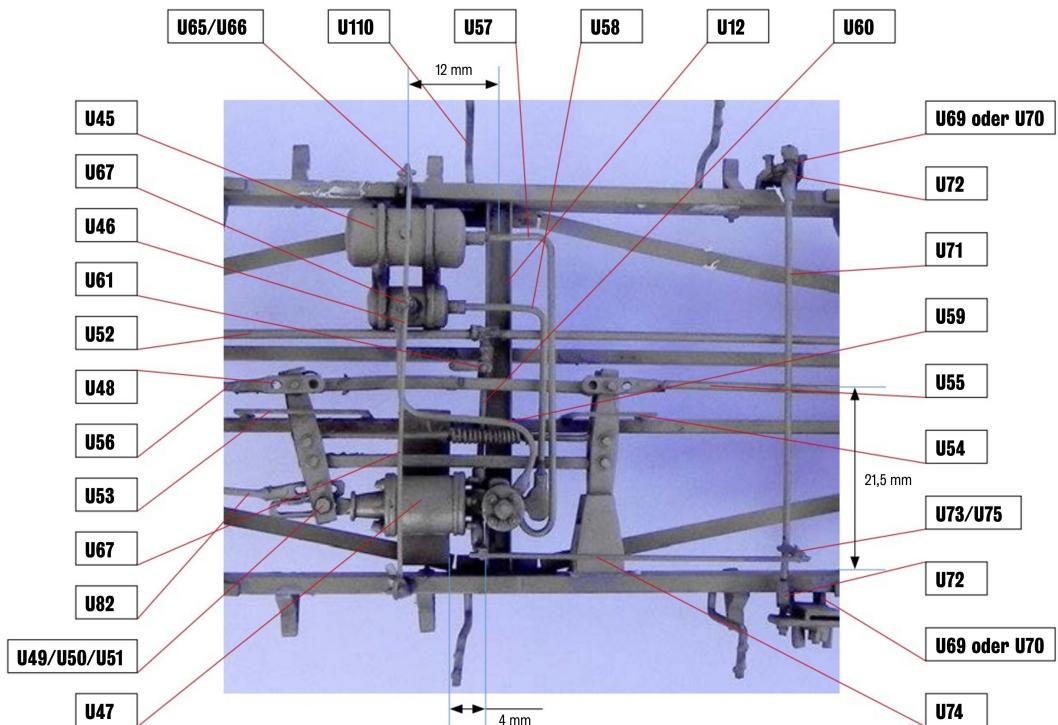
muffen für Bremsstangen 21.5 mm beträgt. Nun werden diese Teile auf dem inneren Längsträger und der diagonalen Längsstrebe angelötet, so dass der Abstand Auflageplatte zu Querträger 4 mm beträgt. Die beiden geätzten Fangeisen (Pos. U53 und U54) werden auf der Innenseite des Längsprofils angelötet. Die Bremsstangen vorn und hinten (Pos. U55 und U56) werden abgelängt, bis sie eingesetzt und angelötet werden können. Fangeisen für diese gab es bei diesem Wagen nicht.

Nun beginnen wir mit der Verrohrung. Zuerst passen wir die Hauptbremsleitung (Pos. U52) zwischen die beiden Bremskupplungen ein. Fixiert wird diese mit den Briden (U62), welche wir aus Ms-Draht Durchmesser 0.5 mm herstellen, die Enden der Briden in die Bohrungen in den Querträgern hineinstecken und mit wenig Lot und wenig Hitze (damit sich die Bremsleitung nicht verbiegt) fixiert. Nicht vergessen: Den Hahn und T-Fitting (Pos. 61) vorgängig

auf die Hauptbremsleitung schieben und am richtigen Ort platzieren! Die Die Verbindungsleitungen (Pos. U57, U58, U59 und 60) werden aus Messing Rundprofil Durchmesser 0.7 hergestellt und eingebaut.

Die Bremsentlüftung besteht aus den Befestigungswinkeln (Pos. U65) den Aufhängungen (Pos. U66) und den Zugstangen (Pos. U67). Die Aufhängungen und Zugstangen werden aus Messing Rundprofil Durchmesser 0.5 mm gemäss Zeichnung hergestellt. Zuerst löten wir die Befestigungswinkel in einer Linie zum Ventil auf dem kleinen Hilfsluftbehälter auf die Längsträger. In die Bohrungen in den Befestigungswinkeln stecken wir die Aufhängung rein und löten diese an. Nun schlaufen wir die Griffe der Zugstangen in die Ösen der Aufhängung ein und schieben das Ende der Zugstange in das Loch im Ventil und löten diese ebenfalls an.

Nun wird der Last- oder GP-Wechsel (Epoche 1 Lastwechsel, ab Epoche 2 GP-



Wechsel) eingebaut. Die Handgriffe (Pos. U69 oder U70) werden mit Hilfe der dafür vorhandenen Bohrungen platziert und angelötet. Die Achse für die Bremsumstellung (Pos. U71) wird abgelängt, der umgelenkte Umlenkflansch (Pos. U73) auf das Rundpro-

fil geschoben und die Achse mit Hilfe der Verbindungsbuchsen (Pos. U72) an den bereits angelötenen Umstellvorrichtungen angelötet. Der Umlenkflansch wird mit der Verbindungsstange (Pos. U74) mit dem Steuerventil verbunden. Fixiert wird diese

mit Bolzen aus Messing Rundprofil 0.5 mm (Pos. U75).

Ist die Hauptbremskurbel bereits am Pufferbalken vorn angelötet, können wir die Verbindungsstange (Pos. U82) einpassen und anlöten.

Die Abschlussarbeiten am Mittelteil bestehen noch aus dem Anlöten der gegossenen Träger für die Trittbretter (Pos. U110).

Zusammenbau Unter- und Oberteil

Die Querleisten (Pos. SW50) haben wir bereits eingebaut und die Kastenträger und Flansche soweit abgeschliffen, dass der Unterteil mit wenig Spiel in den Kasten eingefügt werden kann. Nun legen wir den Boden in den Kasten, den Unterteil auf diesen und bohren die Löcher in den Flanschen auf 1.5 mm auf. In den Bohrungen in den Querleisten schneiden wir Gewinde M2. Die Löcher in den Flanschen bohren wir auf 2.3 mm auf, ebenso diese im Boden aus Sperrholz.



Die seitliche Ansicht des Modells gibt wenigstens einen Teil der Bodendetails wieder.

Farbgebung

Nachdem die einzelnen Teile gereinigt sind, der Unterteil, sowie die Federpakete falls möglich gesandstrahlt, tragen wir die Grundierung auf. Farben werden folgende benötigt:

Epoche 1, 2 und 3: Signalgrau RAL 7004

- Kasten
- Bremskasten
- Türen
- Unterteil Achslager mit Federpaket
- Vertikalstangen an Plattform
- Schrauben für die Befestigung Unterteil am Oberteil
- Fangreifen für die Achslager
- Bolzen zu den Schaken

Weissal RAL 9006

- Zettelkasten

Verkehrsschwarz RAL 9017

- Beschriftungsfelder

Holzbeize

- Boden
- Laufbrett Bremsbühne
- Trittbretter

Auf Epoche 3: Oxydrot RAL 3009

- Kasten
- Bremskasten
- Türen (Epoche 1, 2 und 3)

Schwarzgrau RAL7021 (Epoche 3 und 4)

- Unterteil Achslager mit Federpaket
- Vertikalstangen an Plattform
- Schrauben für die Befestigung Unterteil am Oberteil
- Fangreifen für die Achslager
- Bolzen zu den Schaken

Weissal RAL 9006

- Türen (Epoche 3 und 4)
- Zettelkasten

Verkehrsschwarz RAL 9017

- Beschriftungsfelder (graue Wagen Epoche 1, 2 und 3)

Holzbeize

- Boden
- Laufbrett Bremsbühne
- Trittbretter

Zusammenbau der lackierten Teile

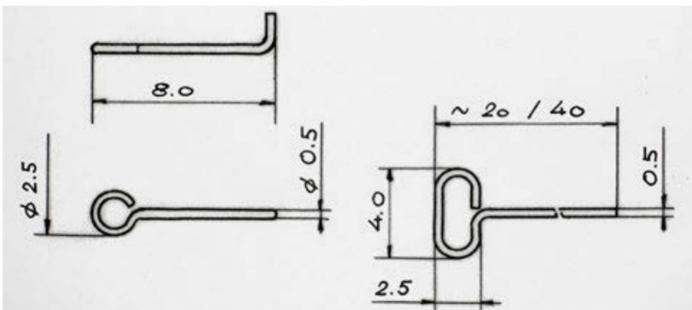
Unterteil

Die Stangen-Puffer werden eingesetzt und mit Leim fixiert. Bei den Hülsenpuffern werden die Hülsen herausgeschraubt. Die Puffersteller und Feder festgeschraubt. Die Puffer als Ganzes wieder eingesetzt. Die Kupplungen werden ebenfalls montiert.

Bei den Achslagern werden die Führungsnuuten von der Farbe befreit. In die Bohrungen werden die Isolierbuchsen (Pos.

U91) eingesetzt und die Achslager mit den Radsätzen in die Achslagerführungen eingeschoben. Damit die Blattfederpakete an den Schaken vorbei kommen, klappen wir diese nach oben. Die Ösen der Blattfederpakete werden in den Schaken positioniert und die Bolzen (Pos. U32) eingeschoben und auf der Innenseite mit sehr wenig Leim fixiert. Die Trittbretter Mitte (Pos. U11), Bei den Treppen (Pos. U101 und U102) und das Laufbett auf der Bremsbühne werden ebenfalls angeleimt.

Im nächsten Teil für den Bau des K2 geht es an die Schlussmontage und die Beschriftungen der verschiedenen Varianten. ○



Die Auslösegriffe werden aus Messingdraht 0,5 mm gebogen.



Gussteil für die Bremsschere.

Stückliste Unterteil

Pos.	Bezeichnung	Anzahl	Material
U01	Pufferbalken bei Bremsbühne	1	Gussteil K2.01
U02	Pufferbalken hinten	1	Gussteil K2.01
U03	Längsträger aussen links	1	Ms-U-Profil 6.0/2.0 x 157.7 (Halbfabrikat)
U04	Längsträger aussen rechts	1	Ms-U-Profil 6.0/2.0 x 157.7 (Halbfabrikat)
U05	Längsträger innen links	1	Ms-U-Profil 3.0/1.5 x 157.7 (Halbfabrikat)
U06	Längsträger innen rechts	1	Ms-U-Profil 3.0/1.5 x 157.7 (Halbfabrikat)

Pos.	Bezeichnung	Anzahl	Material
U07	Längsstreben aussen	2	Ms-Winkel-Profil 2.0/1.5 × 165 (einpassen)
U08	Querträger über den Achsen vorn aussen	1	Ms-U-Profil 3.0/1.5 × 43.0 (Halbfabrikat)
U09	Querträger über den Achsen vorn innen	1	Ms-U-Profil 3.0/1.5 × 43.0 (Halbfabrikat)
U10	Querträger über den Achsen hinten innen	1	Ms-U-Profil 3.0/1.5 × 43.0 (Halbfabrikat)
U11	Querträger über den Achsen hinten aussen	1	Ms-U-Profil 3.0/1.5 × 43.0 (Halbfabrikat)
U12	Querträger Mitte	1	Ms-U-Profil 3.0/1.5 × 43.0 (Halbfabrikat)
U13	Kastenträger bei Bremsbühne links und rechts	2	Aetzteil
U14	Kastenträger links und rechts	12	Aetzteil
U15a	Achslagerführung Gleit-Achslager (Abstand 6.0)	4	Aetzteil
U15b	Achslagerführung Roll-Achslager (Abstand 5.5)	4	Aetzteil
U16	Befestigungsschraube zu Achslagerführung	32	Schraubenschaft / Mutter Imitation Ms
U20a	Gleit-Achslager mit Federpaket. (Satz à 4) (Epoche 1)	1	Gussteil hrm 45 10 76n / MB07 0049
U20b	Roll-Achslager mit Federpaket. (Satz à 4) (Epoche 2)	1	Gussteil Uni023
U21	Bolzen zu Federpaket	4	Ms-Rundpr. 0.8 × 6
U22	Federpaket Oesenabstand 27.0 mm (Satz)	1	Aetzteil Federbronze
U23	Fangeisen zu Achslager	4	Aetzteil
U24	Befestigungsschraube	8	Schraubenkopf Imitation Ms
U30	Schakenbock (Satz à 4 Paar)	1	Gussteil FBE03
U31	Schaken	8	Gussteil FBE04
U32	Bolzen zu Schaken (Satz à 10)	2	Gussteil UcL13
U35	Bremsklotz mit Aufhängung (Paar)	4	Gussteil Uni001
U36	Aufhängung Bremsklotz links	4	Ms-Winkel-Profil 6.0/6.0 × 6.0 (Halbfabrikat)
U37	Aufhängung Bremsklotz rechts	4	Ms-Winkel-Profil 6.0/6.0 × 6.0 (Halbfabrikat)
U38	Bremsdreieck (Paar)	2	Gussteil Uni003
U39	Bremsmechanik über Achse	2	Gussteil K2.02
U40	Niete zu Fangeisen Bremsklotzachse	8	Ms Rundkopf 0.8/0.6 × 5
U41	Fangeisen zu Bremsklotzachse	8	Aetzteil
U42	Befestigungsschraube zu U38/39	4	6kt Kopf Ms M1.0
U43	Mutter zu Befestigungsschraube zu U38/39	4	Ms M1.0
U44	U-Scheibe zu U38/39	4	Ms M1.0
U45	Hilfsluftbehälter gross und klein	1	Gussteil FBE06
U46	Ventil zu Hilfsluftbehälter klein	1	Gussteil Gms09
U47	Bremskompressor mit Steuerventil	1	Gussteil Gms01
U48	Bremsmechanik zu Bremkompressor	1	Gussteil K2.03
U49	Befestigungsschraube	1	6kt Kopf Ms M1.0
U50	Mutter zu Befestigungsschraube	1	Ms M1.0
U51	U-Scheibe	1	Ms M1.0
U52	Hauptbremsleitung	1	Ms-Rundprofil 1.0 × 200 (einpassen)
U53	Fangeisen Bremsmechanik lang	1	Aetzteil
U54	Fangeisen Bremsmechanik kurz	1	Aetzteil
U55	Bremsstange hinten	1	Ms-Rundprofil 1.0 × 80
U56	Bremsstange vorn	1	Ms-Rundprofil 1.0 × 100
U57	Rohr Hilfsluftbehälter gross-Steuerventil	1	Ms-Rundprofil 0.7 × ca. 60
U58	Rohr Hilfsluftbehälter klein-Steuerventil	1	Ms-Rundprofil 0.7 × ca. 60
U59	Rohr Ventil auf Hilfsluftbehälter klein-Steuerventil	1	Ms-Rundprofil 0.7 × ca. 60
U60	Rohr Steuerventil-Hauptbremsleitung	1	Ms-Rundprofil 0.7 × ca. 60
U61	Hahn und T-Fitting	1	Gussteil K2.05
U62	Bride Befestigung Hauptbremsleitung	6	Ms-Rundprofil 0.5 × ca. 8

Der Rest der Stückliste zum Unterteil folgt im nächsten Heft.



Wechselstromzug nach Samedan am Hausbahnsteig und eine Bernina-Komposition auf Gleis 3 unter gleichgerichteter Spannung von 1000 Volt.

Pontresina oder Pontresina plus Samedan der RhB als H0m-Heimanlage

Hochbetrieb auf schmaler Spur

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 unser Modellbahner-Ehepaar. Und, das mondäne St. Moritz wird für einmal in den Schatten gestellt.

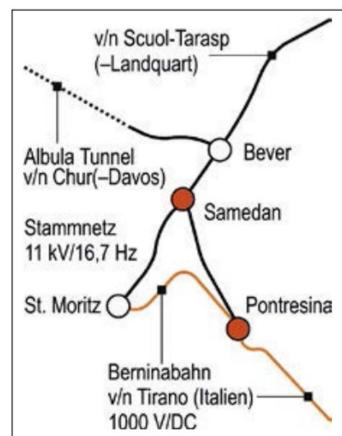
Von Ingrid und Manfred Peter (Text, Fotos und Zeichnungen) und Karl Frischau (Fotos)

Einen Bahnhof wie Pontresina realitätsnah im Massstab 1:87 umzusetzen, bedarf einer umsichtigen Planung und einer entsprechenden Räumlichkeit. Der Entwurf weist in den Durchgangsgleisen eine annähernd massstäblichen Nutzlänge auf. Für einen vorbildähnlichen Eindruck ist zur Bahnhofslänge noch ein Stück der Zulaufstrecken zu addieren. Dies ergibt eine Gesamtlänge des Pontresiner Anlagenschenkels von fünf Metern. Geringere Raumabmessungen machen Abstriche in der Nutzlänge der Bahnhofsgleise erforderlich und eventuell auch eine Reduktion der Gleisanzahl sowie der Länge der Zulaufstrecken aus St. Moritz und Samedan. Auf alle Fälle bietet dieser Bahnhof einen inter-

essanten und vielfältigen Betriebsablauf. Dazu trägt auch die elektrische Trennung, bedingt durch das Aufeinandertreffen der beiden Stromsysteme von 11 kV, 16,7 Hz des RhB Stammnetzes aus Samedan und 1000 V Gleichstrom der Berninabahn aus St. Moritz bei. Beim Vorbild wird dies durch die Umschaltbarkeit von Gleis 3 erreicht.

Die Variante 1

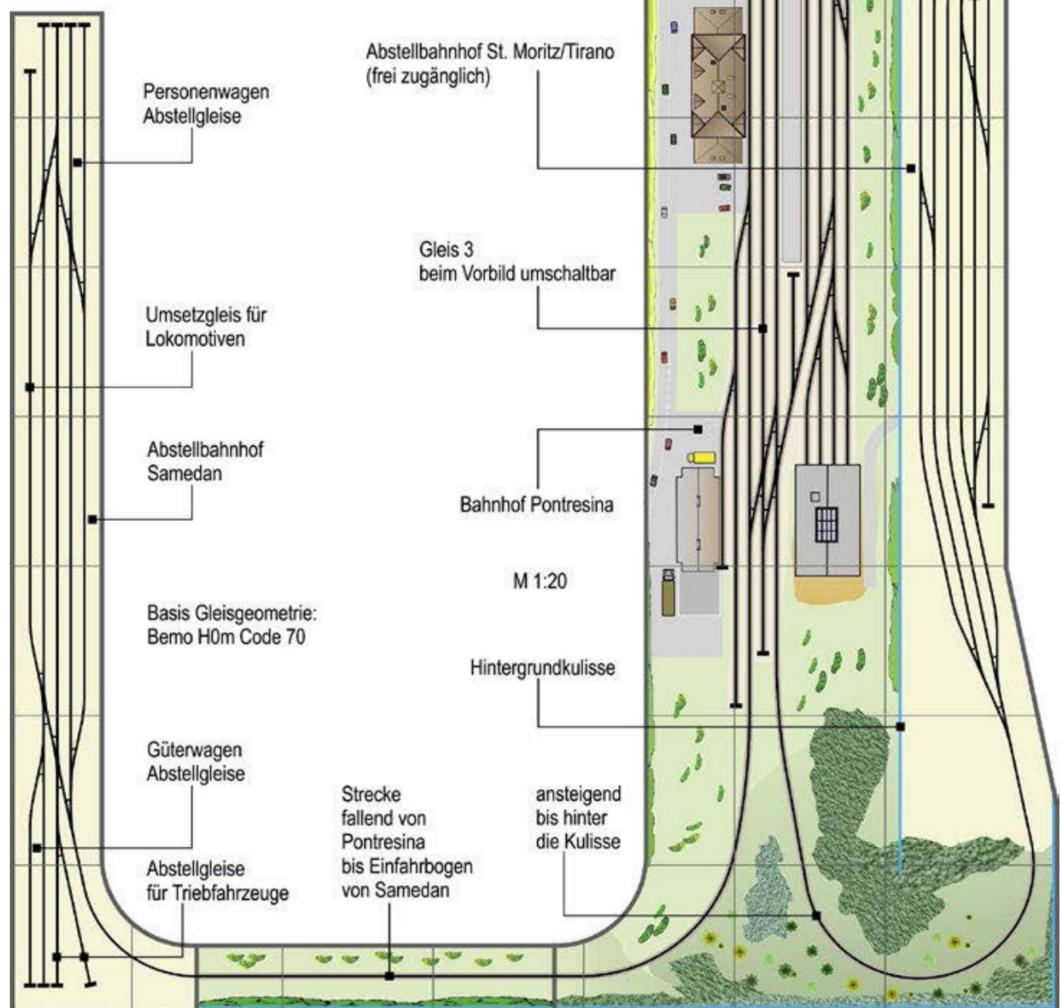
Sie ist mit dem Anlagenschenkel Pontresina ausgestattet. Dieser beinhaltet den gleichnamigen Bahnhof und einen durch eine Hintergrundkulisse getrennten und frei zugänglichen Abstellbahnhof mit der Bezeichnung St. Moritz/Tirano. Dieser ist leicht erhöht positioniert, denn Richtung



Die Lage der Oberengadiner Bahnhöfe.

Anlagenplanung

Variante 1: Anlagensegment Pontresina mit Abstellbahnhof Samedan: Beim Segment Pontresina ist der durch eine Hintergrundkulisse getrennte Abstellbahnhof St. Moritz/Tirano etwas höher platziert als der Bahnhof und ist als frei zugänglich vorgesehen. Der als Fiddleyard konzipierte Abstellbahnhof Samedan lässt sich auch in anderer Position an das längenvariable Verbindungssegment andocken.





Strahlende Engadiner Sonne herrschte am 15. August 1985 in Pontresina, als Karl Frischauf das Bahnhofsgebäude von Süden her fotografierte.

Berninapass steigt die Strecke in einem Rechtsbogen auch vorbildgerecht an. Da St. Moritz etwa 17 Meter höher liegt als Pontresina ist auch die Modell-Streckenneigung quasi vorbildorientiert.

Dieser Abstellbahnhof kann bei einer «Eisenbahn-Session» mit Modellbahnfreunden durch einen eigenen Fahrdienstleiter bedient werden, der auch Umstellungen im Zugbetrieb und Rangierarbeiten durchführt. Somit kann beispielsweise der Bernina-Express von Pontresina nach Tirano aus der korrekten Richtung wieder zurückkehren. Wird der Anlagenbetrieb allein bewältigt, lässt sich ein «Rundum-Betrieb» durch zwei Kameras oder mehrere Spiegel überwachen.

Abstellbahnhof Samedan

Dieser dient der Zugbildung und ist vorbildgerecht unter dem Niveau von Pontresina positioniert. Dies ist abhängig von der Länge des Verbindungssegments. Bei einer Zugverfolgung ist eine Körperfrehnung um 180° erforderlich. Dies täuscht quasi psychologisch eine längere Strecke vor.

Ein aus Pontresina einfahrender Güterzug benutzt normalerweise das vorletzte linke Gleis. Nach dem Abkuppeln fährt er auf das anschliessende Kopfgleis. Wenn das Umsetzgleis für Triebfahrzeuge frei ist fährt die Lok in eines der Abstellgleise für Lokomotiven im unteren Bereich. Als weiteren Schritt fährt eine Rangierlok an den Zug und bildet den Güterzug mit Wagen aus den

Güterwagen-Abstellgleisen neu. Diesen Arbeitsgang kann natürlich auch die Zuglok durchführen. Personen- respektive Wendezüge aus Scuol-Tarasp benützen in der Regel eines der ersten beiden Gleise. Das mittlere Gleis ist sowohl für den Güter- als auch den Personenverkehr verwendbar.

Die Variante 2

Die wesentliche Betriebserweiterung um den Bahnhof Samedan erfordert natürlich auch entsprechende Raumverhältnisse. Die Neigung dieses Anlagensegments und somit die Gesamtbreite der Anlage lässt sich durch einen steileren Winkel verringern. Bei einer möglichen Kürzung des Verbindungssegments ist die Neigung der Strecke



Der Blick Richtung Diavolezza–Bernina im Sommer 2010 ...



... sowie mit Märzenschnee vom Jahrgang 1988.



Aus Triebwagen entstanden häufig Dienstfahrzeuge: Xe 4/4 Nr. 9920.



ABe 4/4 II Nr. 56 «Corviglia» bereit zur Abfahrt nach Tirano.



Der Blick auf das Depot Pontresina mit ABe 4/4 Nr. 32.

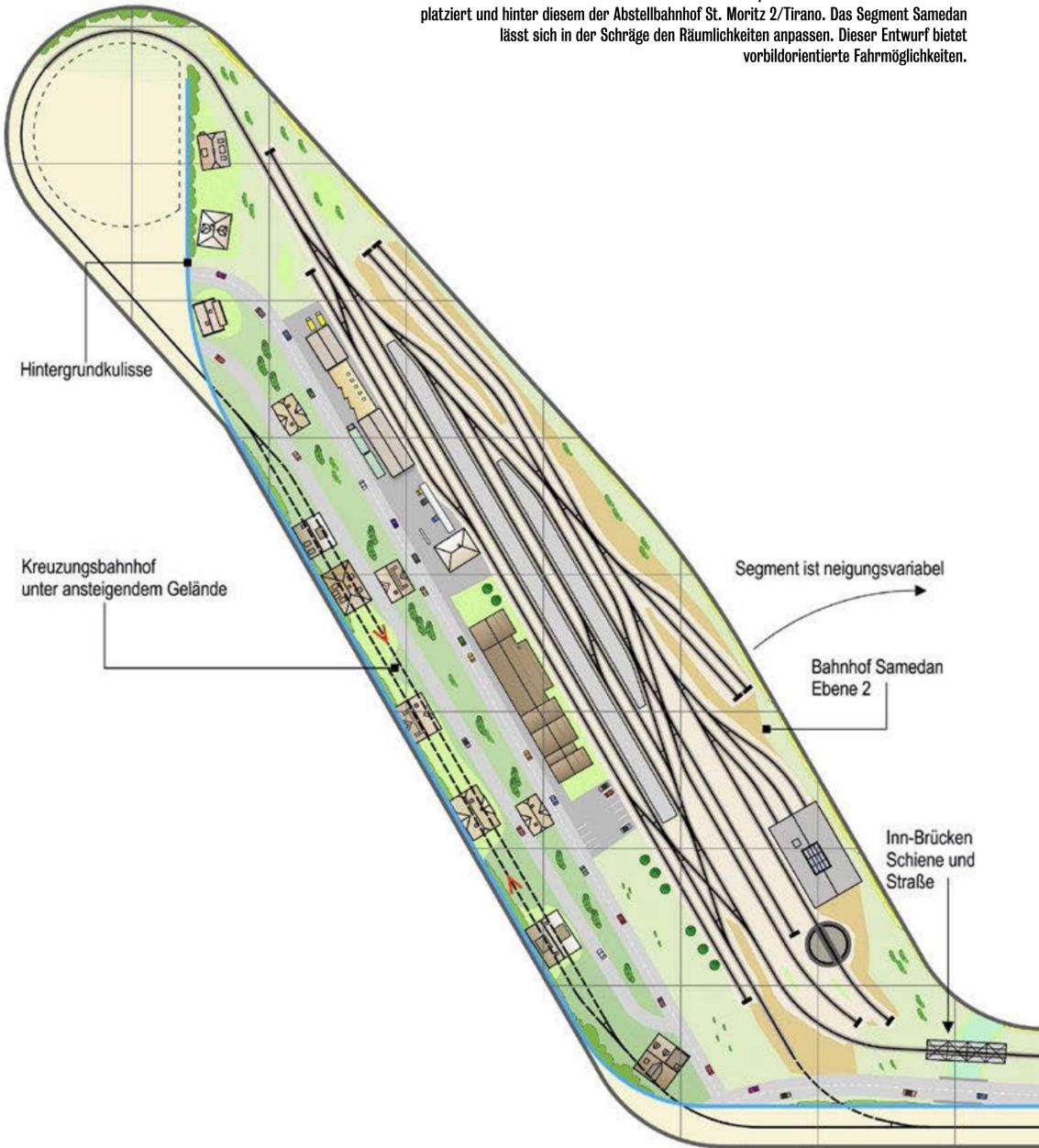


ABe 4/4 II Nr. 49 rangiert am 11. März 1988 in Pontresina.

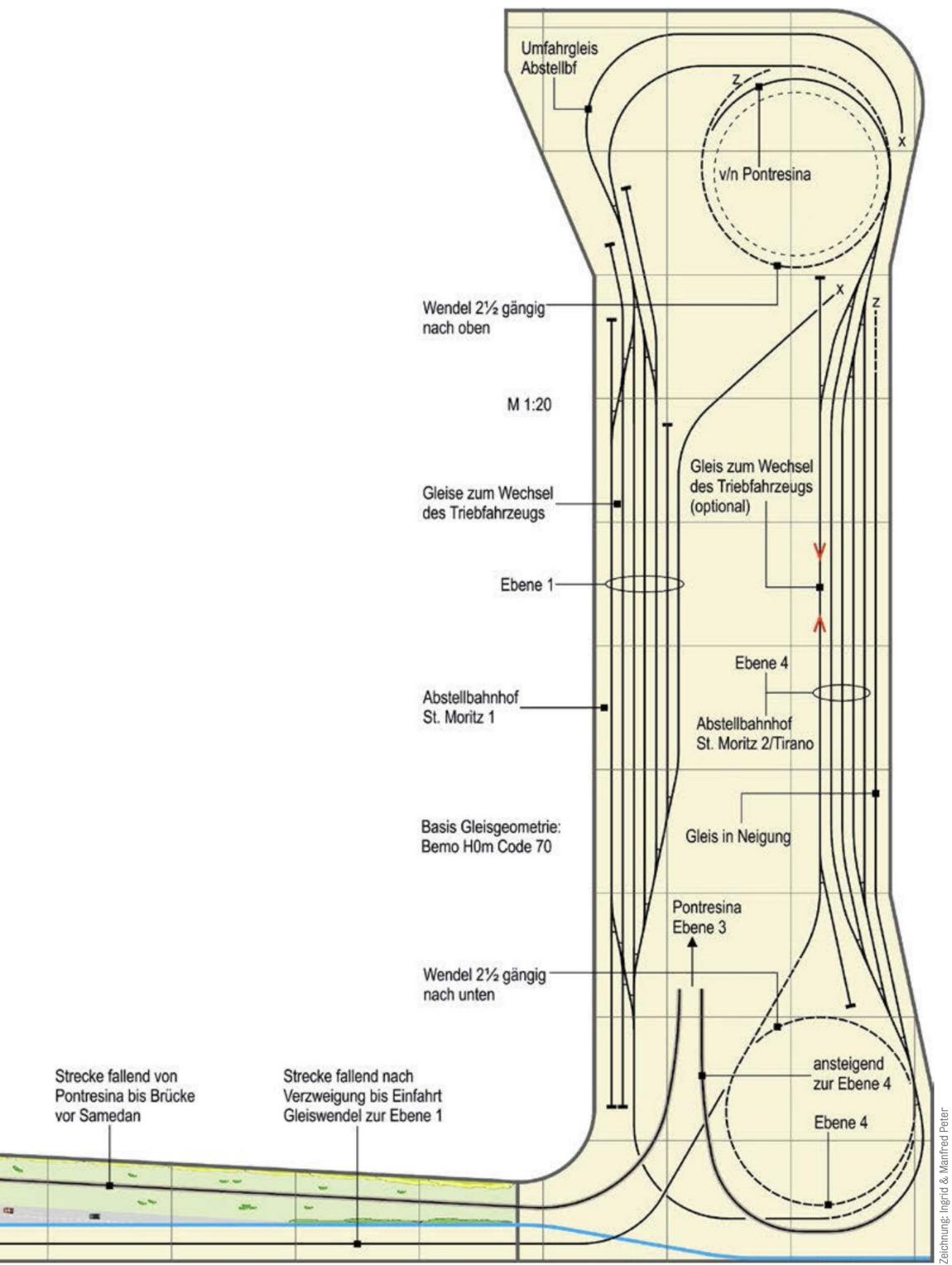


Von Samedan her trifft 2010 ein Regionalzug aus dem Unterengadin ein. An der Spitze ein von Stadler Rail gebauter Niederflursteuerwagen BDt.

Anlagenplanung

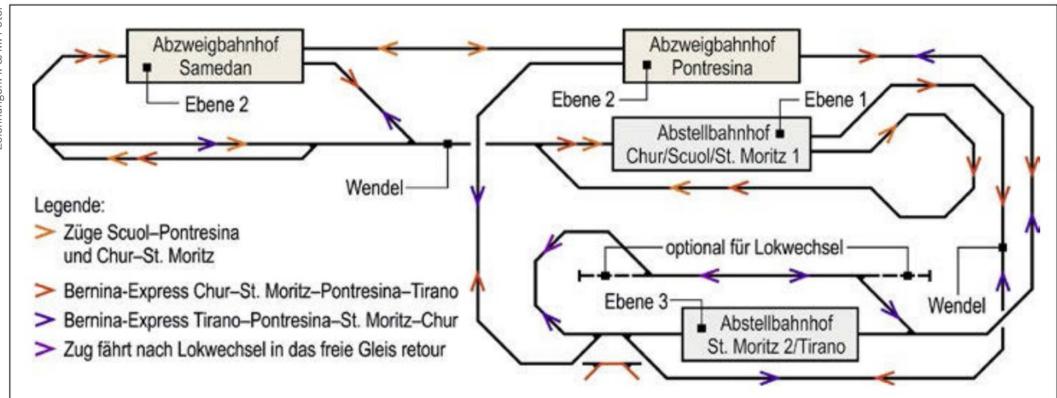


Variante 2 Pontresina und Samedan:
Der Anlagenvorschlag besteht aus Pontresina, Samedan und dem Verbindungssegment.
Unter dem Bahnhof Pontresina ist der Schatten- respektive Abstellbahnhof St. Moritz 1
platziert und hinter diesem der Abstellbahnhof St. Moritz 2/Tirano. Das Segment Samedan
lässt sich in der Schrägen den Räumlichkeiten anpassen. Dieser Entwurf bietet
vorbildorientierte Fahrmöglichkeiten.



Anlagenplanung

Zeichnungen: I. & M. Peter

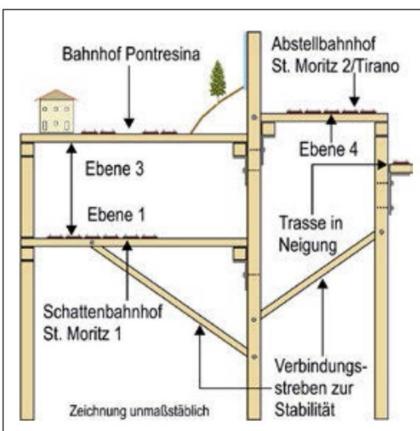


Was auf den ersten Blick verwirrend aussieht ist jedoch erforderlich für einen vorbildorientierten Betriebsablauf. Ausschlaggebend ist der BEX (Bernina-Express) für seine Route von Chur(-Davos) nach St. Moritz und weiter über Pontresina nach Tirano und wieder retour.

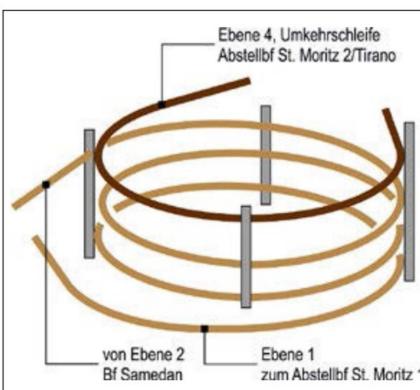


Der zweigleisige Kreuzungsbahnhof hinter Samedan ist überdeckt durch das ansteigende Gelände.

zum Schattenbahnhof St. Moritz 1, sie befindet sich hinter der Kulisse, zu erhöhen, um bis zur Verzweigungsweiche vor Samedan die Ebene 2 zu erreichen. Die gesamte Anlage ist mit vier Ebenen veranschlagt. Auf der Ebene 1 ist der Schattenbahnhof St. Moritz platziert. Er weist zwei Durchgangsgleise mit beidseitigen Kopfgleisen zum Lokwechsel auf. Über diesen, im wahrsten Sinn des Wortes Schattenbahnhof, verläuft die Strecke über eine zweigängige Wendel und eine Neigungsstrecke Richtung Samedan. Dieser Bahnhof kann vom Schattenbahnhof St. Moritz 1 aus in zwei Richtungen angefahren werden. Unter dem Strassen-tunnel kommt sie quasi aus St. Moritz und von der Hintergrundkulisse aus Chur resp. Scuol-Tarasp. Richtung Pontresina verläuft die Bahnlinie vorbildorientiert über den Inn und das sich in einer Neigung befindliche Streckengleis am Verbindungssegment nach Pontresina auf Ebene 3. Von dort aus steigt es vorbildähnlich bis zur Einfahrt



Durch den Triebfahrzeugwechsel beim Bernina-Express im Schattenbahnhof St. Moritz 1 sollte der Abstand zwischen den Ebenen 1 und 3 zwecks Einsicht und eventuell erforderlichen Zugriff etwa 25 cm betragen.



Zwei zweigängige Wendeln, abhängig vom Abstand der Ebene 1 zur Ebene 3, sind für den Aufbau erforderlich. Bei der unteren Wendel ist darüber die Umkehrschleife des Abstellbahnhofs platziert. Die obere Wendel ist spiegelbildlich aufgebaut. Darüber ist die in einer leichten Steigung ausgeführte Strecke von Pontresina zum Abstellbahnhof St. Moritz 2/Tirano.



Ge 6/6^b Nr. 705 «Pontresina/Puntraschigna» trifft aus St. Moritz kommend im Bahnhof Samedan ein.



1985 gab es den Autoverlad nach Samedan-Thusis noch. Nach der Wintersaison 2010/11, rund 11 Jahre nach der Vereina-Eröffnung, wurde er eingestellt.

in den Abstellbahnhof St. Moritz 2/Tirano auf Ebene 4. Nach dem Passieren der Umkehrschleife geht es zurück nach Pontresina und von dort aus nach St. Moritz.

Das Segment Samedan

Samedan ist der Hauptort des Kreises Oberengadin und besitzt als einzige Ortschaft im Oberengadin einen RhB-Bahnhof mit Güterumschlag und eine Werkstatt mit Lokschuppen. Das ganze Areal des Bahnhofs lässt sich auch bei grösseren Räumlichkeiten nur in stark komprimierter Form

wiedergeben. Auch das zum Ort hin ansteigende Gelände mit Gebäuden kann sich nur ansatzweise im Plan wiederfinden. Da zwischen Bever, der Abzweigstation zur Albula bahn und der Linie nach Scuol-Tarasp respektive Landquart ein relativ dichter Verkehr stattfindet, ist ein zweigleisiger Abstellbahnhof unter dem Samedangelände positioniert. Er dient der rascheren Zugfolge auf dem Stammnetz. Ansonsten müsste man warten bis der Zug in den Schattenbahnhof St. Moritz eingefahren ist und ein anderer von dort in Samedan ein-

trifft. Mittels Gleisbesetzung meldung lässt sich dieser automatisieren.

Eine Fahrt mit dem BEX

Er startet, bespannt mit einem Wechselstrom-Triebfahrzeug des Stammnetzes im Schattenbahnhof Chur (Scuol, St. Moritz 1) und seine Fahrt erfolgt über die Wendel und dem zweigleisigen Abstellbahnhof nach Samedan. Von dort aus unter dem Strassentunnel zurück zum Abstellbahnhof St. Moritz 1 (Chur, Scuol). Auf einem der beiden beim Anlagenrand befindlichen



Am 12. März 1988 waren in Samedan anzutreffen: Ge 6/6^I Nr. 415, ...



... Ge 4/4^I Nr. 607 «Surselva», ...



... Steuerwagen BDt Nr. 1722, ...



... die noch grüne Ge 6/6^{II} Nr. 702, noch mit alter Kopfform, sowie ...



... die ebenfalls noch grüne Ge 4/4^I mit Baujahr 1947 vor einem Zug aus Bever.



2013 in Samedan: Blick auf einen Teil der RhB-Werkstätten.



Die meisten Lokomotiven werben nun für verschiedene Firmen.



Die Ausfahrten in Richtung Pontresina (links) und St. Moritz (rechts) sind inzwischen neu gestaltet worden.

Gleise wird nun das Wechselstrom-Triebfahrzeug gegen eine Gleichstromlok der Berninabahn gewechselt. Dann geht die Reise weiter über die zweigängige Wendel im oberen Bereich und steigt im geraden Bereich weiter bis die Ausfahrt des Abstellbahnhofs St. Moritz 2/Tirano tangiert wird. Von dort aus geht es nach Pontresina.

Im weiteren Verlauf trifft der BEX im Abstellbahnhof St. Moritz 2/Tirano ein. Im Kopfbahnhof Tirano wird umgesetzt und das Triebfahrzeug kommt wieder an die Zugspitze. Dies ist auch im Anlagenplan berücksichtigt. Nach dem Verlassen des Abstellbahnhofs fährt der Zug in das Umfahrgleis und dort wird über die Kopf-

gleise die andere Lok vorgespannt und der Zug fährt wieder zurück in das freie Gleis und von dort aus wieder nach Pontresina. Die abgestellte Lok des Zuges wechselt am Umfahrgleis die Seite um für das nächste Manöver gerüstet zu sein. Der BEX fährt von Pontresina über die Tangentialverbindung talwärts in den Schattenbahnhof



Trotz Modernisierung trägt man der Vergangenheit Sorge. Die gelben ...



... Fahrzeuge der Bernina-Bahn sind ebenso wie die ...



... ursprünglich von der MOB stammenden Salonwagen ein wichtiger Bestandteil der Albula- und Bernina-Strecke als Kernstück des Unesco-Kulturerbes.

St. Moritz 1 (Chur, Scuol) zum erneuten Lokwechsel auf eine Wechselstromlok. Natürlich lässt sich dieses Szenario auch mit anderen Personen- oder Güterzügen nachstellen. Nach Pontresina kommen im Wechselstromnetz normalerweise Pendelzüge aus Scuol-Tarasp.

Diese beiden Anlagenpläne lassen sich mit bisher in der LOKI erschienenen RhB-Entwürfe kombinieren. So kann zum Beispiel der Kopfbahnhof St. Moritz aus LOKI 6/2015 (ohne Bergellerbahn) mit Pontresina und/oder Samedan kombiniert werden. Im Weiteren lässt sich Pontresina aus

Variante 1 mit dem Anlagenentwurf Bever (mit oder ohne Scuol-Tarasp) ebenfalls kombinieren.

Diese Pläne und mögliche Varianten sollen als Ideengeber für RhB-Fans dienen, die mit einer elektrifizierten Schmalspuranlage liebäugeln.

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 9/2016: 5. August 2016

LOKI 10/2016: 2. September 2016

Ihre Ansprechpartnerin für Loki-Inserate:



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

Vanessa Jost

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 88
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, Korrektorat und Druck.
staempfli-produktion.ch

Stämpfli



Nr. 7-8 | 2016 (Juli/August 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

mvmeyenburg@loki.ch

Bruno Kalberer

Heimatweg 14A, CH-5040 Schöftland

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

bkalberer@loki.ch

Paketsendungen an die Redaktion

Redaktion LOKI, Heimatweg 14A, CH-5040 Schöftland

Inserrateberatung und -disposition

Stämpfli AG

Inserratemanagement, Vanessa Jost

Wölflistrasse 1, Postfach 8326, CH-3001 Bern

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

Verlag

Stämpfli Verlag, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 31 300 66 44

Fax +41 31 300 66 88

verlag@staempfli.com, www.staempfliverlag.com

Auflage

Total verkaufte Auflage: 11060 Exemplare

Layout, Produktion und Druck

Stämpfli AG, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 66 66

www.staempfli.com

Vertrieb Einzelhandel Deutschland, Österreich und Niederlande

PARTNER Medienservices GmbH, Julius-Hölder-Strasse 47,
D-70597 Stuttgart-Degerloch, Telefon +49 (0)711 72 62 227,
Fax +49 (0)711 72 52 310, www.partner-medienservices.de

Repräsentant für Italien

Quaini Pubblicità, Via Meloria 7, I-20148 Mailand

Telefon +39 (0)2 39216180, Fax +39 (0)2 39217082

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

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

Publizierte Inserrate dürfen von Dritten weder ganz noch teilweise kopiert, bearbeitet oder sonst wie verwertet werden. Ausgeschlossen ist auch eine Einspeisung auf Online-Dienste, unabhängig davon, ob sie dazu bearbeitet werden oder nicht. Der Verleger und die Inserenten untersagen ausdrücklich die Übernahme auf Online-Dienste durch Dritte. Jeder Verstoss gegen dieses Verbot wird vom Verlag rechtlich verfolgt. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

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

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

Reportage



Aktiver Modellbahnklub

Da, wo man es an sich überhaupt nicht erwartet, im Grenzgebiet von Berner Oberland und Emmental, hat sich ein aktiver Modellbahnklub niedergelassen und baut an einer bemerkenswerten H0-Grossanlage, die schon recht weit fortgeschritten ist. Wir besuchen sie im nächsten Heft.

Foto: Martin v. Meyenburg

Modellbau

Felsenbau für die Modellanlage

Felspartien kommen in der Landschaft, in der die Züge im Vorbild und Modell verkehren, nicht nur im Hochgebirge vor. Gerade auf Modellbahnen können sehr steile Abhänge mit Felsen Platzprobleme lösen. Wir zeigen verschiedene Methoden zum Bau von realitätsnahen Felspartien auf der Modellbahn.

Foto: Peter Marriott



Anlage

Reise durch das Albatal

Weiter geht die Reise auf Tom Wäflers neuer H0m-Albulaline. Diesmal begleiten wir die Reisenden bei ihrer Zugfahrt von Filisur über Stuls, vorbei am Bergünsterstein, über die Albulaadiukte I, II und III, durch die Malera Galerie auf das Albulaadiukt IV bis fast hinunter nach Preda.

Foto: Tom Wäfler



Ab 26. August 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.

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-Abonnant** und erhalte daher den LOKI-Sammelordner für **CHF 15.00** anstelle von CHF 25.00 (exkl. Porto- und Versandkosten)
- Ich bin **kein LOKI-Abonnant** 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

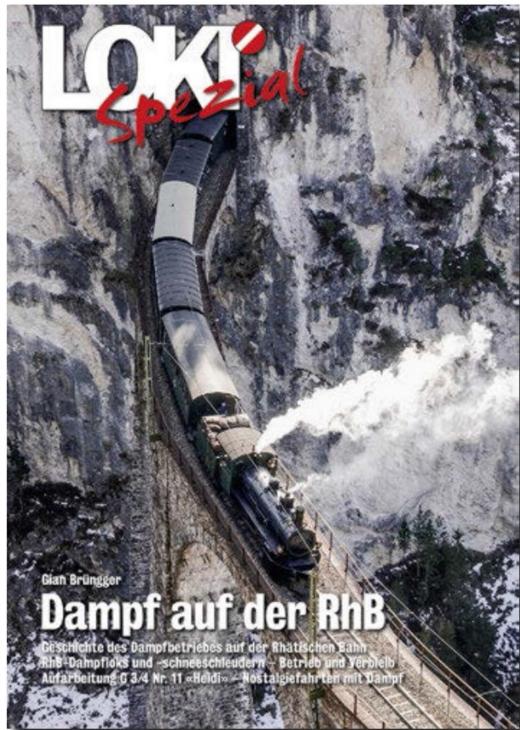
Verfalldatum Sicherheitscode

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

Dampfloks und Dampf-Schneeschleudern der RhB

Erscheint im August



LOKI-Spezial Nr. 40

Dampf auf der RhB

Von Gian Brügger

Geschichte des Dampfbetriebes. Betrieb und Verbleib der Dampfloks und -schleudern. Betriebsfähig erhaltene Fahrzeuge. Aufarbeitung und historische Züge. Reich bebildert.

Auszug aus dem Inhalt:

- Beschaffung der einzelnen Loks
- Bau- und Mietloks
- Dampfschneeschleudern
- Ende des Dampfbetriebes, Dampfreserve
- Verkauf und Verbleib der Dampfloks und -schleudern
- Aufarbeitung und historische Züge

Umfang: 182 Seiten

Preis: CHF 29.90/Euro 25,90

Bestell-Coupon

- Ich bestelle hiermit das neue LOKI-Spezial «Dampf auf der RhB» 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