

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund

Anlage Spur 0

Geschichten aus dem hohen Norden



Modellbau

Viadukte, Tunnel und andere Bauwerke



Modell & Vorbild

Moderne Diesel der RhB
Die Gmf 4/4 242 und 243



Anlage

Begeisterung für alpine Bergstrecken in Spur N



NAVEMO Nahverkehrsmodelle AG
www.navemo.ch



Unsere Herbstkollektion ist im Anrollen! Ab sofort und solange Vorrat sind ein weiterer Berner und Zürcher Standardzug bei NAVEMO neu erhältlich!

Städt. Verkehrsbetriebe Bern Be 4/4 105
Art.-Nr. 241 12 105 H0m / 241 10 105 H0
Städt. Verkehrsbetriebe Bern B 321
Art.-Nr. 241 22 321 H0m / 241 20 321 H0

Verkehrsbetriebe Zürich Be 4/4 1375
Art.-Nr. 243 12 375 H0m / 243 10 375 H0
Verkehrsbetriebe Zürich B 756
Art.-Nr. 243 22 756 H0m / 243 20 756 H0



Öffnungszeiten:
Mo, Di, Do 14.00-18.30
Fr. 14.00-21.00
Sa. 10.00-16.00

Brünnenstrasse 106, 3018 Bern

Wir feiern „15 Jahre Bahnorama“

Samstag, 15. Oktober 16, von 9.00 – 16.00 Uhr

- => Diverse Aktionen und Sonderangebote
- => Auf dem gesamten Sortiment **15% Rabatt**
- => Verpflegung ab 11.00 Uhr
- => Wettbewerb

Internet/Shop: www.bahnorama.ch

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

Für Güter die Bahn...
HAMWAA für's MODELL
www.hamwaa.ch



H. Stoop
Kernmattstrasse 34
CH- 4102 Binningen
Tel. +41 61 421 87 19
Fax. +41 61 421 87 10
info@hamwaa.ch

Öffnungszeiten
Di - Fr 13:30 - 18:30
Sa 9:00 - 16:00

the next generation

www.qdecoder.ch

Qdecoder

SPIELWAREN
REIMANN

Ihr Onlineshop zum Anfassen.

Ab 50,00 EUR liefern wir portofrei!
Ihre Ware ist verzollt und wird von der Schweiz aus geliefert.

D-78247 Hilzingen • Untere Gießwiesen 15
onlineshop: www.spielwaren-reimann.ch

**Sound Design –
Modellbahn die tönt**

Zimo Vertretung in der Schweiz



Wir bringen auch Ihr Modell zum Klingen!

- moderate Preise nach der Europreisliste
- Versandhandel
- Besuche nach Voranmeldung

Sie finden mich
in Bauma

www.zimo-dcc.ch

heinz.daeppen@zimo-sound.ch

032 623 6216

Ich hätte gerne einen Kafi crème...

...und Sie? Können Sie sich noch an die Zeiten erinnern, als Sie in einem Tearoom oder einem Restaurant der Bedienung schlicht «Einen Kafi crème, bitte!» zurufen konnten und Sie diesen so erhielten, wie man sich ihn vorstellte? Ab und an gab es ja noch ein Schöggeli oder Gützi dazu. Die Tasse auf dem Unterteller, daneben ein Löffelchen, das Zuckerpäckli, das Crème-Portiönchen und dann eben noch das kleine süsse Supplement. Perfekt!

Bei den heutigen Kaffeehäusern wird es je länger, je mehr zur Tradition, dass der Kunde seine Wünsche äussern kann. Da gibt es hell, mittel, dunkel, normal, entkoffeiniert, aromatisiert, nicht aromatisiert, small, tall und large. Haben Sie diese Punkte einmal durch, kommt die Frage: «Zum Hiertrinken oder zum Mitnehmen?»

Aber halt! Mit dem Pappbecher oder der Tasse in der Hand haben Sie noch gar nicht alles beisammen. Jetzt geht es zur «Zube-hörecke»: Kristallzucker, Rohrzucker, Rahm, Milch, Vanillepulver, Schokopulver und Rührstäbli; Sie haben wieder die Auswahl. Sie wissen aber nicht, was Sie sich da genau gekauft haben. Der erste Schluck wird überraschend sein. Zu herb, zu fad, zu süss, zu milchig oder eben doch gerade richtig?

Ist es nicht in allen Bereichen im Leben so? Nun, der Kaffeeekon-sum hat sich gewandelt, Traditionen werden gebrochen, aber nicht aufgehoben. Schlussendlich trinkt man doch «nur» Kaffee, egal bei welchem Szenario. Bei der LOKI ist es nicht anders. Durch das neue Team kommt zwar ein neuer Wind in die Sache, und es wird Veränderungen geben, aber die LOKI bleibt die LOKI. Auch zukünftig werden wir «nur» über die Modelleisenbahn berichten.

In diesem Sinne freue ich mich, mir zukünftig an dieser Stelle ab und an einen Kaffee mit Ihnen zu genehmigen!

Ach ja, und warum hier die Bilder fehlen, das kann ich Ihnen das nächste Mal bei einer Tasse Kaffee erläutern.

...Milch und Zucker?

Dampfloks und Dampf- Schneeschildern der RhB

Soeben erschienen



LOKI-Spezial Nr. 40

Dampf auf der RhB

Von Gian Brüngger

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
- Dampfschneeschildern
- Ende des Dampfbetriebes, Dampfreserve
- Verkauf und Verbleib der Dampfloks und -schleudern
- Aufarbeitung und historische Züge

Umfang: 132 Seiten
Preis: CHF 29.90 / Euro 25.90
ISBN: 978-3-7272-1787-6

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)31 300 63 90
leserservice@loki.ch

LOKI
www.loki.ch



Foto: Manfred Merz

Beleuchtete Zuggarnituren, die in der Dämmerung auf den Modellbahngleisen ihre Runden drehen, faszinieren immer wieder. Voraussetzung für dieses Erlebnis ist eine passende Innenbeleuchtung. Wie der Einbau einer solchen in den kürzlich erst vorgestellten TGV Lyria von Kato erfolgt, beschreibt unser Autor Manfred Merz. **Ab Seite 26**

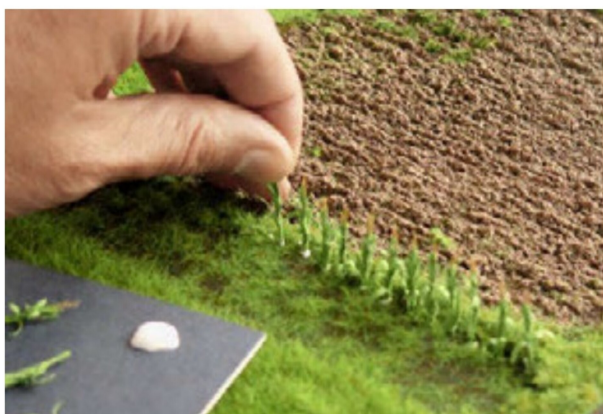


Foto: Peter Marriott

Schauen Sie unserem englischen Freund und professionellen Modellbauer Peter Marriott bei der Gestaltung von landwirtschaftlichen Nutzflächen entlang der Bahngleise über die Schulter, und erfahren Sie so nebenbei, welche Produkte die bekannten und auch weniger bekannten Hersteller von Landschaftsbaumaterial im Angebot haben. **Ab Seite 42**



Foto: Hugo Wenger

Die Rubrik «Szenen-News» ist dieses Mal aufgrund der vielfältigen Vereinsaktivitäten im Monat Oktober etwas ausführlicher ausgefallen. An dieser Stelle sei ein Danke an all die aktiven Klubmitglieder und ehrenamtlichen Helfer ausgesprochen, ohne die diese einmaligen Veranstaltungen nicht stattfinden würden. **Ab Seite 60**

Anlage 12

Hans Thomsens wunderbare Spur-0-Anlage nach Motiven von «Loisl»

Modellbahntechnik 26

Einbau des Beleuchtungssets in den TGV Lyria von Kato

Modellbau 30

Jerry Schulthess, BLS-Nordrampe, der Bau von Viadukten und Tunnelportalen (Teil 2)

Modellbau 40

Ein kleines, aber wichtiges Accessoire und eine nicht ganz ernst gemeinte Geschichte

Modellbau 42

Gestaltung von Korn- und Maisfeldern entlang der Bahngleise

Reportage 54

9. Remisenfest und 2. Modelleisenbahnausstellung in der Remise Hochdorf

Reportage 58

25. Geburtstag der RhB-Modulbaufreunde in Landquart (GR)

Modell & Vorbild 78

Die Gmf 4/4 242 und 243 der RhB als H0m-Modell von Bemo

Anlage 84

Begeisterung für Bergstrecken – die Anlage von Linus Huttner in Spur N (Teil 1)

Rubriken

3 Editorial
6 Marktspiegel
60 Szenen-News
64 Veranstaltungen
66 Börse
68 Bahn aktuell

98 Impressum
98 Vorschau



Titelbild



Foto: Stephan Kraus

Die Tenderlok der Serie 242 AT Nr. 39 bespannt einen Zug mit Personenzugwagen der Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM).

Auf dieser sehenswerten Anlage des Dänen Hans Thomsen sind unendlich viele liebevoll gestaltete Szenen zu entdecken, die nochmals in die Welt von Rudolf M. Merz alias «Loisl» entführen. **Ab Seite 12**

Marktspiegel

Lematec Prestige Models SA Spur H0

Legendäre Vierstromzüge RAe TEE II der SBB

Die Inbetriebnahme der Vierstromzüge RAe TEE II der SBB war für alle Eisenbahnfans das Highlight des Jahres 1961. Diese legendären Züge erfahren nun eine weitere Würdigung.



Lematec Prestige Models SA bietet eine begrenzte Stückzahl dieses Triebzuges im Massstab 1:87 an. Die Sammlermodelle spiegeln ihre Prototypen getreu bis ins kleinste Detail wider. Sie richten sich an besonders erfahrene und spezialisierte Liebhaber. Hergestellt werden sie handwerklich aus Messing. Es werden alle Vorbildvarianten bezüglich Aufteilung und Farbgebung in jeweils geringer Stückzahl produziert. Die fünfteiligen Züge bestehen

aus 2700 Bestandteilen, die sechsteiligen Züge aus 3150 Bestandteilen. Dank technischen Innovationen an den Faltenbälgen und Triebwagen können diese Modelle auf einem Mindestradius von 600 mm fahren. Die vier Motorachsen des Triebfahrzeuges sind angetrieben. Alle Modelle sind standardmässig mit einem ESU-LokPilot-V4.0-Decoder sowie mit einem Funktionsdecoder in jedem Steuerwagen ausgestattet. Dank einem Schalter unter dem Triebfahr-

zeug kann der Zug auch analog mit 12V DC gefahren werden. Die Innenbeleuchtung erfolgt mittels LED.

Interessenten wenden sich bitte direkt an:
Lematec Prestige Models SA
Case Postale 97, CH-1890 St-Maurice
Tel. 024 463 02 50
Fax 024 463 02 51
info@lematec.ch



Fulgurex H0

Tenderlokomotive Ec 2/4

In Auslieferung sind jetzt die Loks der Reihe Ec 2/4 «Satteltank» der versch. schweizerischen Bahngesellschaften wie L-F-B (Lausanne-Fribourg-Bernerbahnen), S-O (Suisse-Occidentale), S-O-S (Suisse-Occidental-Simplon), J-S (Jura-Simplon) sowie die zwei Versionen der SBB/CFF (ex Berne no 6398 und ex Romont no 6399).

Eine besonders auffällige Lok dieser Serie ist sicherlich die Lok no «1» der L-F-B, die aus Esslingen mit zwei Kaminen nach Lausanne geliefert wurde; bei diesem Kamin (angebracht vor dem Führerstand; die Lok hatte noch keine Kabine, diese wurde erst in der Schweiz nachgerüstet) handelte es sich um einen sogenannten Kondenswasser-Abdampfkamin, der um 1862 in der Schweiz getestet wurde, dies allerdings ohne nennenswerten Erfolg. Die Lok selbst wurde aber als äusserst leistungsfähig, servicefreundlich und langlebig eingestuft. Die Schweiz war das erste europäische Land überhaupt, dass eine Serie von Loks als 2/4 gekuppelte Maschinen mit Zylindern zwischen den Achsen des Drehgestells der Lokomotive beschaffte. Diese wurde richtungsweisend für praktisch alle Dampfloks dieser Art.

Die Modelle bestechen durch ihre filigrane Bauweise in Messing und unterscheiden sich je nach Jahrgang und Bahngesellschaft. Es sind total acht versch. Versionen aus der Zeit von 1864 bis 1905 lieferbar. Die Maschinen verfügen über einen Decoder der Firma ESU. Nach der Ec 2/5, Eb 3/4 und jetzt der Ec 2/4 «Satteltank» wird die Serie der «Schweizerischen Altbau-loks» in den nächsten Jahren fortgesetzt.

Interessenten wenden sich bitte
direkt an:
Fulgurex Sarl
Chemin du Reposoir 16
CH-1006 Lausanne
Tel. 021 601 45 92
fulgurex.sa@bluewin.ch



BERGSWERK Spur H0 Festprell- böcke

Der Zubehörhersteller BERGSWERK bietet seine Prellbockminiaturen in der Baugrösse H0 ab sofort auch als aufwendig kolorierte Fertigmodelle in realistischer Farbgebung und Verwitterung an. Insbesondere die Ausführung des Betonprellbocks «Pegnitztal» ist an vielen kleineren Bahnstationen in der Schweiz auch heute noch anzutreffen (Artikelnummer 42103). Der Festprellbock aus Holzschwelen stellt eine interessante Alternative dar (Artikelnummer 42102). Ebenfalls ein häufig auf Schweizer Bahnhöfen noch anzutreffender Festprellbock aus Beton ist das Modell «Steinberg» (Artikelnummer 42101). Die Modelle sind aus Acrylharz gefertigt und weisen eine äusserst feine Oberflächenstruktur auf, die den typischen Verwitterungszustand ausgezeichnet wiedergibt.



Interessenten wenden sich bitte
direkt an:
BERGSWERK Modellbauzubehör
Marco Bergs
Berliner Allee 69
D-47906 Kempen
www.bergswerk-modell.de



Arnold/Hornby N

«Cisalpino» SBB E 484 und 3 Eurofima-Wagen

Nur wenige Wochen nach dem entsprechenden Minitrix-Modell ist das Cisalpino-Set von Arnold/Hornby, bestehend aus einer SBB-Vierstrom-Elektrolokomotive 484 016-1 (Formvariante) und drei Personenwagen (1 × A und 2 × B), am Markt greifbar. Fünf Lokomotiven der Baureihe 484 wurden Ende 2005 an die Cisalpino vermietet und fuhren vor Cisalpino-Reisezügen zwischen Genf und Mailand, Bern und Mailand und weiter bis Livorno und Triest.

Am Modell der Re 484 wurden vorbildgerecht alle Formänderungen der Dachaufbauten, des «Dachgartens» (Isolatoren, Dachleitungen usw.) sowie des Fahrwerks

vorgenommen. Alle Modelle sind mit Kurzkupplungskulissen und Normkupplungs-aufnahmen ausgerüstet. Zwischen den Wagen ergibt sich mit den Standard-N-Kupplungen ein geringer Wagenabstand. Der Einsatz von handelsüblichen Kurzkupplungsköpfen ist nicht möglich. Die Lok verfügt über einen 5-poligen Motor mit Schwungmasse, eine 6-polige Digital-schnittstelle nach NEM651, zwei Haftreifen, Lichtwechsel weiss-rot mittels LED sowie vier feine Stromabnehmer aus Metall. Ihre Führerstände haben eine farbig gestaltete Einrichtung. Die Reisezugwagen nach italienischem Eurofima-Vorbild sind eine

Formvariante mit feinen, neu konstruierten UIC-Gummiwulstübergängen. Lok und Wagen sind in den richtigen Farben lackiert und fein beschriftet. Möge nun der Kunde entscheiden, welches der beiden Sets, Minitrix oder Arnold, das «Rennen» macht und den Weg auf seine Anlage findet. Sinnerweise haben sich beide Hersteller für dieselbe Loknummer entschieden (484 016-1), das zwingt den Kunden gewissermaßen zu dieser Wahl. Wenigstens sind die Wagen unterschiedlich, Minitrix SBB, Arnold/Hornby FS...

Erhältlich im Fachhandel.



MO-Minatur, Spur I

Feine Transporter und Traktoren sowie ein Lieferwagen für die Königsspur



Der rührige Hersteller feiner Autominiaturen aus Landshut in Deutschland erweitert sein Angebot um Modelle der Hans Glas GmbH aus Dingolfing. Die Fahrzeuge dieser Automobilmanufaktur sind besser bekannt unter dem Namen Goggo-Mobil. Das Modell des neu lieferbaren Goggo Transporter TL 300/400 wurde ab 1957 bis 1965 gebaut.

Das 9 cm lange 1:32-Modell ist in zwei Varianten erhältlich. Als Lieferwagen der Firma Elektro Thanner (Art.-Nr. 65535) ist es vielleicht auch auf Schweizer Anlagen einsetzbar. Nicht unerwähnt bleiben soll die Variante als Post-Zustellfahrzeug (Art.-

Nr. 65536) der Deutschen Bundespost. Beide Modelle sind bereits mit einem Fahrer besetzt und dem Post-Goggo liegt ein typischer Postsack bei.

Ebenfalls bereits lieferbar ist der ab 1952 als «König unter den Traktoren» gebaute österreichische Steyr 280. Das 115 mm lange Modell kann wahlweise in Grün (Art.-Nr. 65312) oder in Rot (Art.-Nr. 65314) bezogen werden. Die dritte aktuelle Lieferneueheit in 1:32 ist der Traktor 844 XL (Art.-Nr. 65440). Dieser Schlepper mit geschlossener Kabine wurde ab den frühen 1980er-Jahren bis 1996 gebaut – zunächst in Deutschland und später in England.



Interessenten wenden sich bitte direkt an:

MO-Miniatur Modellbau
Gusti-Waldau-Str. 42
D-84030 Ergolding-Pifflas
Tel. +49 (0)871 78519
Fax +49 (0)871 72943
info@mo-miniatur.com
www.mo-miniatur.com

1/87 on the move H0

Exklusivmodell Lastwagen Welti-Furrer

Neu erhältlich bei 1/87 on the move ist das Modell der Mercedes-Zugmaschine mit passendem Anhänger der Schweizer Umzugsfirma Welti-Furrer. Die Zugmaschine und die beiden Container bestechen durch feinste und detailreiche Bedruckungen. Die

Container lassen sich auch von den Fahrzeugen entfernen. Dazu liegen alternative Stützbeine als Zurüstteile bei, so dass damit auch Speditionshöfe ausgestattet werden können. Das Modell wird exklusiv von AWM für 1/87 on the move hergestellt.

Interessenten wenden sich direkt an:

Lastwagen-Modelle
Risegasse 23
3704 Krattigen
decals@lastwagen-modelle.ch
www.lastwagen-modelle.ch



DH-Präzisionsmodelle Spur H0m

Der Trogener Triebwagenzug BDe 4/8

Der Kleinserienhersteller DH-Präzisionsmodelle aus Hanover liefert zurzeit den Trogener Triebwagenzug BDe 4/8 Nr. 24 im Massstab H0m in feinsten Messingbauweise aus. Das Modell gibt in allen Einzelheiten das Vorbild wieder, fährt seidenweich mit Faulhaber-Motor und ist beleuchtet. Noch nie vorher als Modell gebaut ist es bereits bei Auslieferung ein seltenes Sammler-

stück, welches in der Vitrine oder auf der Anlage viel Freude bereitet. In Auslieferung befindet sich ebenfalls schon die sehr reizvolle Rittner-Bahn-Ausführung in Rot-Silbergrau (Triebwagen 21).

Vom gleichen Hersteller ist bereits die Realisation des Zahnradzuges der BVB (Bex-Villars-Bretaye) mit der Lokomotive HGe 4/4 Nr. 31 und Nr. 32 angekündigt.

Interessenten wenden sich bitte direkt an:
DH-Präzisionsmodelle
D-30659 Hannover; Weidkampshäide 10
eisenbahnmodelle@aol.com

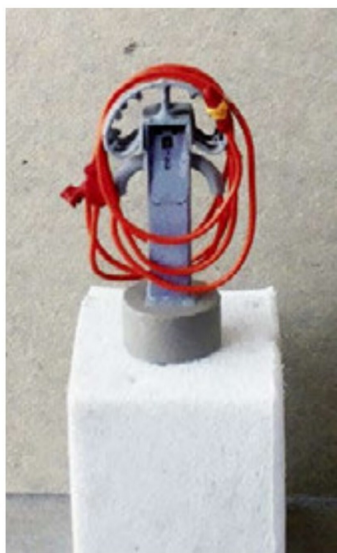
oder:

Maxi-Modelisme.CH
Route des Ilettes 13B, CH-1869 Massongex
info@maxi-modelisme.com



Barinmodell Spur H0/H0m

Säule mit Zugvorheizungskabeln der RhB



Der schwedische Hersteller von feinen Oberleitungsmasten erweitert sein Angebot von feinen kleinen Ausstattungsdetails für die Gestaltung des Gleisumfeldes. Neu im Programm sind die Säulen mit doppelten Zugvorheizungskabeln der RhB. Diese finden sich in vielen grösseren Stationen der RhB. Die Modelle sind filigran ausgeführt. Die Kabel für den Anschluss an die Heizsteckdosen der Personenwagen verfügen über die Nachbildungen von entsprechenden Steckern. Die Ablage für die Kabel sind dem Vorbild entsprechend mit Verstärkungsrippen ausgeführt. Angeboten werden Ausführungen in Grau (ältere Version) und in Gelb (aktuelle Version). Die Säulen sind nur als Fertigmodelle erhältlich.

Interessenten wenden sich bitte direkt an:
Barinmodell
Selmedalsringen 18, 7 Tr
SE-12936 Hagersten
info@barinmodell.com
www.barinmodell.com

Albulamodell H0

Ausstattungsdetails für Bahnsteigszenen

Zahlreiche interessante Details im Massstab 1:87 für Schweizer Bahnen sind ab sofort lieferbar. Unter anderem sind die bekannten Zeitungsboxen für «20 Minuten» und «Blick am Abend» erhältlich. Eine Reihe verschiedener Abfallcontainer für den Hausmüll kommt dazu.

Die an fast allen Bushaltestellen und auf Bahnsteigen anzutreffenden modernen Abfalleimer sind in drei verschiedenen Ausführungen verfügbar. Ebenso zeitgeistig ist die Abfallbox für die Mülltrennung.

Eine Eistruhe, eine Box für Rollsplitt oder Streusalz sowie die Nachbildung eines Hydranten ergänzen diese Serie. Ebenfalls neu entwickelt wurde der kleine Brunnen, der so auch auf vielen Stationen der Rhätischen Bahn anzutreffen ist.



Die Teile sind im 3-D-Druckverfahren in der Schweiz gefertigt worden. Die Artikel können auch an der Messe Plattform der Kleinserie (14.–16.10.2016) an unserem Stand bezogen werden.

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



Gautschi Spur 0

Eiserner Kohletransportwagen L5

Das Vorbild dieser zweiachsigen Wagen diente dem Transport der Kohle an die diversen Bahnhöfe, an denen für die Dampflokomotiven Kohle nachgefasst werden konnte. Als Vorbild für das Modell diente die erste Serie der Wagen, welche noch nicht mit Druckluftbremsen ausgerüstet war. Die Modelle sind weitgehend aus Messing hergestellt. Guss- und Ätzteile bilden nebst den diversen Messingprofilen die Basis für die detaillierte und originalge-

treue Nachbildung. Wenn nicht anders gewünscht, werden beidseitig isolierte Achsen, die mit Rädern nach Fine Scale bestückt sind, eingesetzt. Die Beschriftung in der Epoche 1 erfolgt mit Anreibe- und Nassschiebefolien. Die Fertigmodelle werden ungealtert oder auf Wunsch gegen Aufpreis in der gewünschten Alterungsstufe ausgeliefert. Bei den Bausätzen sind alle für den Bau erforderlichen Teile vorhanden. Der Mantel des Oberteiles (Seitenwände und

Boden) ist gebogen, und das Gerippe des Unterteiles ist verlötet. Alle notwendigen Dreh- und Fräsarbeiten sind ausgeführt, die Bohrungen weitgehend vorhanden und die Profile abgelängt.

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

Spur-0-Anlage mit Schweizer Motiven im hohen Norden

Nordlicht in Null

Hans Thomsen ist einer der selten anzutreffenden Spur-Nuller in Dänemark. Seine Affinität zur Schweiz und zu den Schweizer Bahnen hat in ihm vor Jahren den Wunsch erweckt, eine Modellbahn zu realisieren. Das Werk ist vollendet und zeigt eine Welt geografisch weit weg von ihren Vorbildern.



Ein Gotthard-Express, geführt von einer A 3/5 der 600-Serie, bei der Einfahrt in den Durchgangsbahnhof.





Begegnung der A 3/5 624 mit der Ce 6/8^m 14309,
die einen Güterzug in den Bahnhof bringt.



Auf Talfahrt ist die Be 4/6 12339 mit ihren
Personenwagen unterfordert.



Unverkennbar französischen Ursprungs ist das Gebäude des oberen Bahnhofs – in dieser Form könnte es durchaus auch am Fuss des Jura stehen.



Der Kopfbahnhof auf der mittleren Anlageninsel – hier kommt dann schon der Eindruck einer typisch schweizerischen Bahnhofssituation auf.

Von Martin v. Meyenburg (Text) und Stephan Kraus (Fotos)

Als wir vor beinahe unzähligen Jahren in LOKI und noch früher in «Die Modell-Eisenbahn» in unregelmässigen Abständen über hervorragende Anlagen- und Modellbauten aus dem «Hohen Norden» in H0-Grösse berichteten, war das Erstaunen über das fast unglaubliche Können des Erbauers hierzulande auch in Fachkreisen riesig. Leider ist es rund um diesen in aller Bescheidenheit aufgetretenen Könnler, der auch nicht mit Namen erwähnt sein wollte, still geworden, eine Tatsache, die in unserem Leben mit dazugehört. Alle, die ihn kennenlernen durften, namentlich seine Freundschaften in der Innerschweiz, wer-

den sich stets an ihn und sein enormes Können erinnern. Jetzt, viele Jahre nach dem letzten Kontakt, dürfen wir erneut über ein Juwel nach Schweizer Vorbildern aus Dänemark berichten, diesmal geht es um eine Modellbahn in Spur 0.

Kontakte in die Schweiz und zur LOKI

Hans Thomsen lernte auf seinen regelmässigen Urlaubsreisen nach Südfrankreich auf der Durchreise, gelegentlich auch ausgedehnter, die landschaftlichen Schönheiten der Schweiz kennen. Hier kam er in Kontakt mit den Schweizer Eisenbahnen und mit der passenden Literatur, wozu auch

die LOKI gehört. Ganz so zufällig war dieser Eisenbahnkontakt nicht. Als junger Mann weilte Hans Thomsen zur Zusatzausbildung in den USA und kam mit den da verkehrenden Bahnen in Kontakt. Seine Modellbahn jedoch sollte eine Schmalspurbahn sein, vorzüglich in Spur 0n3, eine bereits recht weit verbreitete Spurweite, auch ausserhalb der USA. Angefangen mit dem Modellbahnvirus hatte es jedoch in noch jüngeren Jahren mit einer Spielzeuglok aus Holz. Das Dampflokmodell ist heute noch vorhanden und im Hause Thomsen fast nicht übersehbar aufgestellt. Weiter ging es dann mit einer Uhrwerkbahn von Märklin in Spur 0.



Der linke Teil der Anlage mit der Rampenstrecke zum oberen Bahnhof ...



... und ein Blick über den mittleren Teil der Anlage in der Raummitte.

Dazu kamen später weitere Wagen von Märklin und solche von Hag, erstmals also nach Schweizer Vorbildern. Diese Spielmodellbahn in Spur 0 wurde eines Tages verkauft und auf Fleischmann in Spur H0 umgestiegen, bevor die Begegnungen mit den Bahnen in den USA viele neue Träume weckten.

Als zurück in Dänemark eine Dachsanierung der Garage seines Hauses anstand, machte Hans Thomsen aus dem Raum zwischen Wohnhaus und Garage kurzerhand einen Modellbahnraum. Hier wurde denn auch die On3-Bahn aufgebaut. Das Betätigen mit verschiedenen Bausätzen für Gebäude und Bauten für die Bahn faszinierte ihn ganz besonders. Dann kam aber eben der regelmässige Kontakt zur Schweiz und vor allem auch nach Frankreich zustande. Das Studium der einschlägigen Eisenbahnliteratur führte in der Folge zum Umdenken

in Sachen Modellbahn: Es sollte künftig Spur 0 sein nach schweizerischen und französischen Vorbildern! Eine in den Publikationen verbreitete Vorlage mit dieser Vorbildsituation war die bekannte Anlage von Marcel Darphin in Zug. Weil aber in dieser Zeit in der LOKI auch immer wieder Anlagenvorschläge nach Leseranfragen durch Loisl publiziert wurden, setzte sich Hans Thomsen mit der LOKI und dem Anlagenplaner Loisl in Verbindung. Eine Grundrisszeichnung des künftigen Anlagenraumes wurde eingereicht, und so nahm die Planung ihren nicht mehr zu bremsenden Lauf.

Aus einer ersten persönlichen Begegnung mit Loisl und mit Marcel Darphin resultierten die Eckwerte der künftigen Modellbahn in 0. Die Radien sollten möglichst gross gewählt werden, ebenso die passenden Weichen. So erschien denn auch in der LOKI 7-8/1997 der Anlagenvorschlag

mit dem fast provokativen Titel «Bahn statt Auto». In Tat und Wahrheit sollte ja die künftige Anlage im ehemaligen Garagenraum und im erwähnten Nebenraum mit Verbindung zum Haus errichtet werden. Fürs Auto sollte ein Carport mehr als genug sein.

Realisierung der Anlage

Der ehemalige Garagenraum wurde im Jahr 1997 professionell durch Fachleute umgebaut und isoliert, sodass zusammen mit dem früheren Anlagenraum eine recht stattliche Grundfläche von etwa 6,5 auf 7,5 m entstand. Die von Marcel Darphin gesetzte, aber durchaus willkommene Bedingung von grossen Radien engte den planerischen Spielraum für die vorhandene Fläche arg ein. Aber die in Zug in steter Erinnerung gebliebenen wunderschönen Züge etwa der CIWL mit Schlafwagen oder mit Pullman-



Diese kleine Lok mit ihrer angehängten Lore brachte den Modellbahnvirus.



Der ursprüngliche Anlagenvorschlag von Rudolf Merz alias Loisl.

Wagen erforderten den Eckwert von Rädern möglichst nicht unter 2,5 m.

Solch exklusive Wagen aus der Produktion Darstaed konnte sich Hans Thomsen im Laufe der Zeit zulegen, sodass die Vorgabe der Gleisradien sicher nicht falsch war. Die Idee der Rundumanlage mit einem Durchgangsbahnhof und zwei Endbahnhöfen im Sinne von Kopfbahnhöfen wurde vom Vorschlag in der LOKI weitgehend übernommen, allerdings mit Modifikationen, die LoisI den Anlagenbauern schon damals fast als unabdingbar mit seinen Vorschlägen mit auf den Weg gab. Fest übernommen wurden jedoch die Gestaltungs-ideen, weil es Hans Thomsen vorschwebte, die Anlage in einer typisch schweizerischen Art von früher aufzubauen, eine Vorgabe, die LoisI ganz besonders gerne entgegennahm.

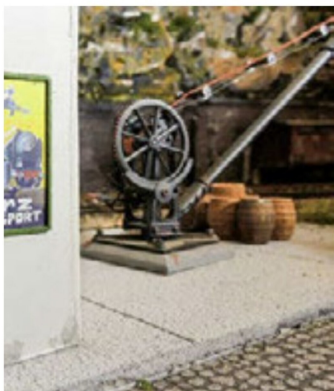
Weil bereits an der Anlage in On3 sehr viele Bauten und die ganze Gleisanlage im Eigenbau entstanden, war es fast Bedingung, die neue Anlage in Spur 0 auch in Eigenregie zu erstellen. So ging es also los mit der Unterbaukonstruktion aus Holz und dem Gleisbau mit Schienen und Weichen von Schullern. Schon rasch nach dem Verlegen der ersten Gleise wurde auch an die Landschaft gedacht. Die vielen Reisen in die Schweiz und oft weiter nach Südf frankreich hatten die Bande zu LoisI einerseits und zu Marcel Darphin andererseits enger geknüpft, sodass Darphins Gattin Astrid, die schon an der eigenen grossen Anlage in Spur 0 in Zug mit ganzer Kraft Landschaft und sehr viele Gebäude und



In der Stadt am See herrscht reger Verkehr, Passanten schlendern die breite Treppe zum See hinab ...



... die Strassenbahn bahnt sich ihren Weg vom Bahnhof kommend bis zur Seepromenade.



Eine kleine Szene am Güterschuppen.



Hier kommt wohl eine etwas bekanntere Person aus dem Hotel – zumindest meinen dies die Fotografen.



Liebevoll gestaltete Szene am Bahnsteig des Durchgangsbahnhofes: Familie Ertmer wartet auf den Zug.



Auf den Plakatwänden wird auch die eigene Geschichte des Erbauers dargestellt.



Trotz dem Verkehrstrubel auf der Promenade lassen sich diese jungen Frauen nicht von einem Sonnenbad auf einem Bootssteg am See abhalten.

Szenarien verwirklichte, auch den Weg nach Dänemark zu Hans Thomsen fand. So entstanden die ersten Geländeabschnitte in gemeinsamer Arbeit, an die sich Hans Thomsen noch heute gerne erinnert.

Viele Eigenbauten

Aufgrund der Erfahrungen und der Freude am Eigenbau mit der Modellbahn in On3 war es fast zwingend, dass Hans Thomsen auch an seiner neuen Anlage mit Gebäudemodellen aus eigener Fertigung tätig wurde. Teils waren es Bauten aus Bausätzen, andere wurden von Grund auf selbst hergestellt. Ein schon früh in die Anlage integriertes Bauwerk war das Bahnhofsgelände, das aus einem in Südfrankreich erworbenen Bausatz entstand. Es sei zwar typisch für einen Bahnhof der PLM, meint Hans Thomsen heute, aber der Bau dieses Gipsmodells habe ganz einfach grossen Spass gemacht. Und ein derartiges Gebäude ist auch für eine Schweizer Landschaft nicht sehr abwegig, der französische Baustil dringt bei verschiedenen Bahnhöfen namentlich in der Westschweiz unver-



Der Kondukteur der Schifffahrtlinie wartet derweil schon auf neue Kunden.



Auf der Terrasse des Hotels wird unterdessen ein Apéro genommen.



Auf dem See verkehrt ein kleines Fahrgastschiff – wie es auf fast allen Seen in der Schweiz anzutreffen ist. Auch dies ist ein Eigenbau von Hans Thomsen.



Eindruckliche Strassenszene: eine kleine Gasse in der Altstadt oberhalb des Sees – traumhaft schön.

Ob die Bar an diesem Tag schon auf hat?
Oder hat sie gerade erst geschlossen?



Diese zwei Herren lassen sich nicht von ihrem
Spiel ablenken – hoch konzentriert.





Ein Blick über die Seepromenade auf der mittleren Anlageninsel – Hotel, Treppenanlage, Anleger und die Altstadt im Hintergrund ...



Eine gekonnt gestaltete Bahnhofsszene im vorderen Durchgangsbahnhof: die 231 K – 8 der SNCF mit ihrem langen Zug bei der Einfahrt auf Gleis 2.



... und die Skizze von Loisl, nach der dieses herrliche Ensemble entstanden ist.

kennbar durch, das schmutzige Aufnahmegebäude von Yverdon etwa sei hier nur als ein markantes Beispiel erwähnt.

2002 weilte Loisl als Gast auf der Anlage von Hans Thomsen und entwickelte gleich vor Ort neue Ideen, etwa für die Gestaltung der Seepartie. So beruhen viele Gebäude in der belebten städtischen Siedlung auf Ideen, die beim aufmerksamen Studium von verschiedenen Publikationen entstanden waren. Durch die vielen Szenen mit Figuren auf der Anlage von Marcel Darphin inspiriert, arrangierte Hans Thomsen auf seiner Anlage ebenso zahlreiche lebendige Szenen, vorwiegend mit den hervorragenden Modellfiguren OMEN aus Grossbritannien.

Überschaubare Technik

Intensiver Fahrbetrieb ist nicht Hans Thomsens Ding. Der Bau von Gebäuden und Szenarien ging ganz eindeutig vor. Also wurde das elektrische Konzept ganz bewusst einfach gehalten. Die Gleisabschnitte und die



Hier inspiziert der Gründer der Compagnie Internationale des Wagons-Lits, Georges Nagelmackers, mit einigen Honoratioren einen seiner neuesten Wagen.



Liebevoll gestaltete Alltagsszenen erzählen unaufdringliche kleine Geschichten.



Die zwei warten wohl darauf, dass sie abgeholt werden.



Auch die Arbeitswelt kann durchaus augenzwinkernd dargestellt werden.



Wie es dem armen Kerl in diesem Schacht wohl geht?

Weichen werden von Hand mit Schaltern betätigt. Um der Anlage einen noch etwas internationaleren Charakter zu verleihen, halfen Hans Thomsen zwei Kollegen aus Norwegen bei der Realisierung der elektrischen Verkabelung. Hans Thomsen hat aber auch Kontakt mit den, wie er sagt, wenigen Spur-Nullern Dänemarks. Man besucht sich gegenseitig zum Gedankenaustausch und, wenn es sein muss, zum gemeinsamen Fahren.

Modellpolitik

Wie so viele Gleichgesinnte hat auch Hans Thomsen im Laufe der Jahre verschiedene Modelle zusammengetragen und gesammelt, in aller Regel im Hinblick auf den Betrieb auf der Anlage. Seine ganz besondere Vorliebe für Wagen der CIWL gründet auch auf den freundschaftlichen Kontakten zum Ehepaar Darphin und auf seinen eigenen Erlebnissen, als er in zwar neueren Schlafwagen zwischen Hamburg und Lörach mit dem Autoreisezug unterwegs war,

sich aber in Gedanken in der Zeit der noblen Schlafwagen der CIWL währte.

Seine Idee war, dass ungeachtet der grundsätzlich schweizerisch gestalteten Landschaft und der entsprechenden Gebäude auch französische Züge auf der Anlage verkehren sollten. Deshalb interessiert er sich ganz besonders für Züge der CIWL. Speziell faszinieren ihn die aus Karton gebauten Wagenmodelle, die Marcel Rossi schon in den 1950er-Jahren in massstäblicher Ausführung baute. Aufgrund ihrer zwischenzeitlich etwas zerbrechlich gewordenen Hüllen bleiben diese Modelle in aller Regel in der Vitrine.

Zukunft

Die Anlage von Hans Thomsen ist jetzt nach bald 20 Jahren weitgehend fertig gebaut und betriebsfähig. Die vielen selbst gebauten Gebäude und Szenarien lassen sich auch rein platzmässig kaum mehr vermehren. An sich ist das Ziel mit der Freude am Eigenbau erreicht worden, das Fahren auf

der Anlage war schon immer fast nur Nebensache. Die Jungmannschaft ist schon längst aus dem Haus ausgezogen, die vielen grossen Zimmer und der Garten sind zwar nicht direkt eine Last, aber genutzt wird die Grösse des Hauses schon länger nicht mehr. Hans Thomsen hat auch schon vor längerer Zeit seine Buchhandlung mit Fotoabteilung in jüngere Hände übergeben, sodass er sich mit dem Gedanken beschäftigt, in eine für ihn grössenmässiger kleinere Behausung umzuziehen. Das wird früher oder später den Abbau der Modellbahn bedeuten müssen. Noch ist es jedoch nicht so weit, die anvisierte neue Überbauung ist erst im Projektstadium, sodass es eine Weile dauern wird, bis der Umzug ins Haus steht. Bis zum definitiven Entscheid ist also immer noch Freude am Erreichten angesagt, und sollte es tatsächlich dazu kommen, bleiben einmal die Erinnerungen und die Teile der lieb gewordenen Modelle, die den möglichen Umzug auf jeden Fall mitmachen werden. ○



Eben typisch Schweiz – ein kleines Chalet mit einem Schuppen und einem Heuschober ...



... auch ein Bildstock gehört dazu.



Ausfahrt frei – für eine weitere Reise in die wunderschöne kleine Welt von Hans Thomson.



Mit dem Zug durch die Nacht. Das hat auch im Modell eine ganz besondere Faszination.

Einbau der Kato-Innenraumbeleuchtung in den TGV Lyria in Spur N

Es werde Licht

Für Nachtfahrer unerlässlich: Licht im Zug. Besonders in der Baugröße N ist es ausserordentlich beeindruckend, wenn Personenzüge mit einer vorbildnahen Beleuchtung in den Abteilen auf der Anlage verkehren. Wie der Einbau einer solchen in den kürzlich erst vorgestellten TGV Lyria von Kato erfolgt, beschreibt unser Autor Manfred Merz.



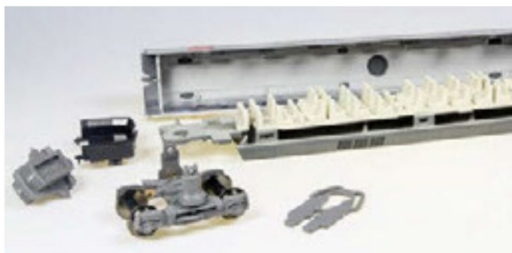
Unser «Opfer» für den Beleuchtungseinbau: ein Erstklasswagen des TGV.



Nach Abnahme des Faltenbalgs kann das Drehgestell entfernt werden.



Die schwarzen Kunststoffblenden halten Boden und Gehäuse zusammen.



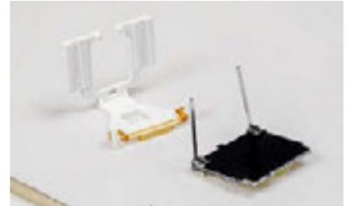
Das Gehäuse ist abgenommen, der Wagen ist nun bereit für den Einbau.



Gut gemachter Kato-Teilesatz.



Die LED-Platine ausgeklipst.



Die Lichtblende eingesetzt.



Die Kontaktstreifen gebogen.



Knick direkt an der Bohrung.



Alles bereit für den Einbau.

Von Manfred Merz (Text und Fotos)

In Heft 9/2016 berichteten wir im Rahmen einer Modellkritik über das Modell der TGV Lyria (Artikelnummer 10-1325) von Kato in Spur N. Für dieses Modell bietet Kato einen Einbausatz für die Innenraumbeleuchtung an. Leider ist die Anleitung des Zuges und auch der Innenraumbeleuchtung recht allgemein gehalten und zudem nur in englischer sowie japanischer Sprache verfasst. Wir haben uns deshalb entschlossen, einen solchen Einbau in einem kurzen, bilderten Beitrag aufzuzeigen. Diese «Anleitung» lässt sich im Prinzip auch für andere Kato-Wagenmodelle verwenden.

Was muss bereitliegen?

- Ein TGV von Kato, in unserem Falle ein TGV Lyria
- 1 Satz 6 × LED-Innenbeleuchtung für Kato, neue Version, Art.-Nr. K11212
- 2 Satz 1 × LED-Innenbeleuchtung für Kato, neue Version, Art.-Nr. K11211
- Feine Schraubendreher, Pinzette, Laubsäge, Schere, glatte Spitzzange

Vorbereitung

Für den Einbau der Innenraumbeleuchtung müssen die Wagen zuerst zerlegt werden. Wir empfehlen den Umbau Wagen für Wagen. Zunächst wird das Jakobsdrehgestell ausgebaut. Mit einem feinen Schraubendreher wird dieses aus seiner Halterung

herausgehoben. Danach kann der graue Faltenbalg abgenommen werden. Die Kuppungsdeichsel liegt jetzt nur noch lose auf und wird nun ebenfalls entfernt. In einem weiteren Schritt werden die schwarzen Kunststoffteile an den jeweiligen Wagenenden herausgehoben. Durch leichtes, seitliches Spreizen kann nun das Gehäuse vom Chassis gelöst und nach oben abgenommen werden.

Der eigentliche Einbau der Innenraumbeleuchtung

Die Innenbeleuchtungsteile sind einzeln pro Wagen verpackt. Packen Sie jeweils nur einen Satz aus. Der Inhalt besteht aus:

- der LED-Platine, fertig bestückt und verlötet in die weiße Halterung eingeklipst
- zwei Kontaktstreifen, abgewinkelt und vorgebogen für den Einbau in normale Wagenmodelle von Kato
- einem Spritzling mit orangen Blenden als Vorsatz für die LED-Platine
- einem Lichtleiter aus glasklarem Kunststoff, einseitig Y-förmig, weiss bedruckt

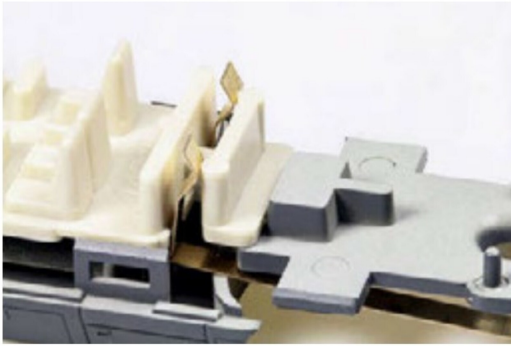
Als Nächstes müssen die beiden Kontaktstreifen aus Bronzeblech für den Einbau in den TGV-Wagenboden zurechtgebogen werden. Dies geschieht am besten mit einer

glatten Spitzzange. In Höhe der kleinen Bohrungen werden die Kontaktbleche zusammengeklappt. Das entstandene Gebilde wird auf der Seite der Jakobsdrehgestell-Befestigung seitlich links und rechts in den Wagenboden eingefädelt.

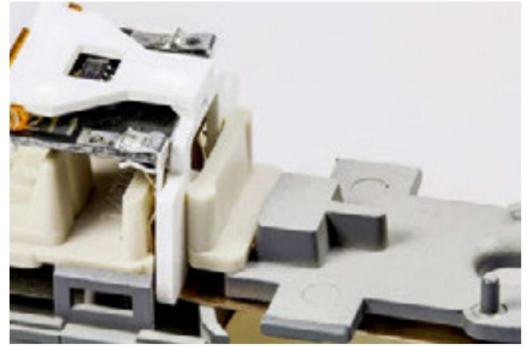
Um später ein gelblicheres Licht zu bekommen, haben wir uns dazu entschieden, die orangen Filterlinsen vor die LED zu setzen. Dazu wird die LED-Platine aus dem Halter herausgehoben und nach Einsetzen der Linse wieder eingeklipst. Zugegeben, dies ist eine kleine Fummellei, aber es lohnt sich. Diese Einheit wird nun in die dafür vorgesehenen Öffnungen im Wagenboden geschoben. Achten Sie auf guten elektrischen Kontakt zwischen den feinen Kontaktfahnen der LED-Platine und den Kontaktstreifen im Wagenboden.

Im Set liegt jeweils ein Lichtleiter aus glasklarem Kunststoff bei. Da dieser Lichtleiter universell auch für andere Kato-Wagenmodelle verwendbar ist, ist er für den TGV zu lang. Mit der guten alten Laubsäge wird dieses Kunststoffteil auf 80 mm Länge gekürzt. Dabei bitte die Seite mit dem schmalen aufgedruckten weissen Streifen absägen, das «Y» brauchen wir noch.

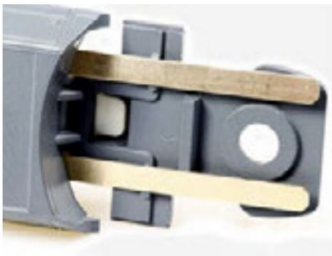
Der mit der LED-Platine ausgerüstete Wagenboden wird nun seitenrichtig neben das auf dem Kopf liegenden Gehäuse gelegt und ausgerichtet. Nun kann die genaue



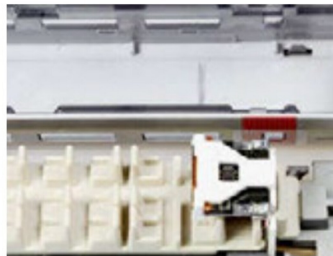
Die gebogenen Kontaktstreifen werden in den Wagenboden eingefädelt.



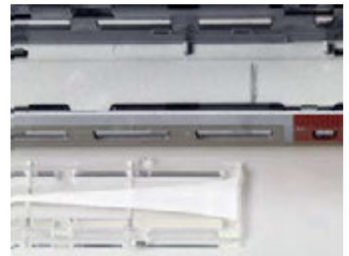
Die LED-Platinen werden eingesteckt, dabei auf guten Kontakt achten.



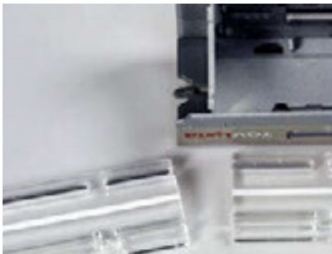
Den geraden Sitz kontrollieren.



Der Bleistiftstrich im Wagendach ...



... zeigt die Position der LED an.



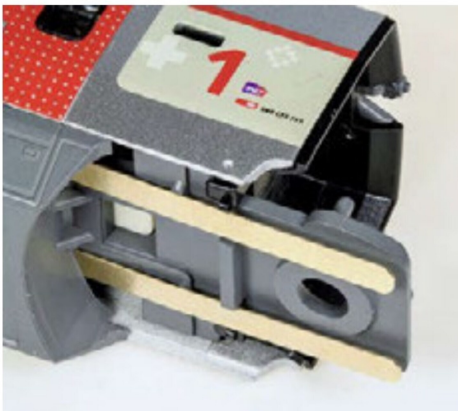
Lichtleiter passend ablängen ...



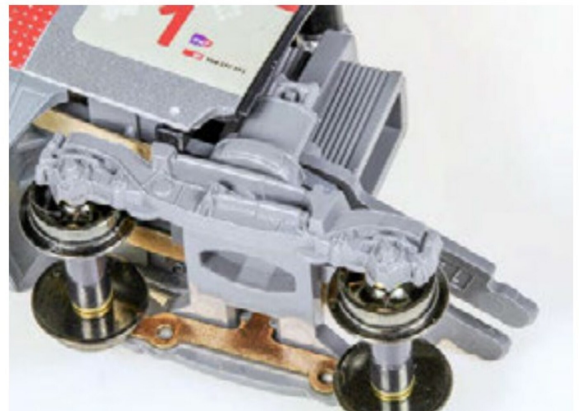
... und passgenau einsetzen.



Durchs Fenster hindurch kontrollieren.



Der Wagen ist wieder zusammengebaut und so bereit ...



... für die Wiedermontage des Drehgestells und die erste Funktionskontrolle.

Lage der LED-Platine innen am Dach mit einem Bleistift angezeichnet werden, was bei der passgenauen Montage des Lichtleiters hilft. Letzterer wird anschliessend von innen, mit der bedruckten Seite nach oben und dem «Y» von der LED-Platine weg unter das Dach des Wagenthauses geschoben. Die weisse Bedruckung dient als Reflektor und sorgt für eine der Länge nach gleichmässige Lichtverteilung im Wageninnern. Beim probeweisen Aufsetzen des Gehäuses bitte darauf achten, dass der Abstand zwischen LED-Platine und Lichtleiter so klein als möglich ist und sie sich idealerweise gar leicht berühren.

Der Zusammenbau

Das Wagenthäusle wird nun wieder aufgesetzt und sorgfältig eingerastet. Achten Sie dabei bitte auf die gute Lage der beiden Beleuchtungsteile. Sie dürfen sich nicht gegenseitig verkannten, sondern sollen sich

schön waagrecht gegenüberstehen. Als Nächstes werden die schwarzen Blenden wieder an den Wagenenden eingesetzt. Sie sorgen für einen guten Halt zwischen den Wagenböden und den Gehäusen. Wenn Sie das Kupplungsteil, den Faltenbalgübergang und das Jakobsdrehgestell wieder an ihrem Platz haben, haben Sie es geschafft. Der Wagen kann für eine erste Funktionsprobe auf ein stromführendes Gleis gesetzt werden. Es werde Licht!

Und weiter geht es

Auf diese Weise verfahren Sie mit den verbliebenen sieben Wagen, gegebenenfalls mit Ihren anderen TGV von Kato. Auch bei den jeweils vor und hinter den Triebköpfen laufenden Wagen unterscheidet sich die Vorgehensweise nur unwesentlich. Durch die für Kato typische Stromaufnahme durch die Achspflanzen ergibt sich eine recht sichere und nahezu flackerfreie Art der

Innenraumbeleuchtung. Sie kann übrigens nicht digital geschaltet werden, dafür müsste pro Wagen ein Funktionsdecoder eingebaut werden. Ob sich das wirklich lohnt...

Fazit

Das Innenraumbeleuchtungs-Set von Kato ist intelligent konstruiert und mit hochwertigen Materialien passgenau gefertigt. Der Einbau geht relativ einfach von der Hand und macht schon alleine deshalb Spass. Im Vergleich zu einigen Wettbewerbsartikeln ist es preiswert, da es im Sechsser-Set erhältlich ist. Kato kommt pro Wagen zudem mit nur einer LED klar. Das spart Strom. Der pfiffig gemachte Lichtleiter verteilt das Licht gleichmässig im Innenraum der Wagen. Einziger Kritikpunkt sind die weiss gestalteten Inneneinrichtungen der TGV-Modelle. Mit der Innenbeleuchtung ausgestattet, «betteln» diese förmlich um Pinsel und Farbe. ○



Der umgerüstete TGV Lyria begegnet nachts einer Doppelstockgarnitur der SZU. Achtung: Beleuchtung hat ein grosses «Suchtpotenzial».



Modell- und Anlagenbau vom Feinsten: Jerry Schulthess und seine H0-Welt (2. Teil)

BLS-Nordrampe – Mittwoch, 12. Juni 1963, um 10.43 Uhr – Viadukte, Tunnel und Felsen

In Heft 6/2016 haben wir es schon angekündigt – in diesem Teil, und in weiteren Folgen, wollen wir die Modellbauphilosophie, die Jörg Schulthess, von Kollegen auch Jerry genannt, für sein Projekt entwickelt hat, vorstellen und ihm beim Bau der Anlage über die Schulter schauen. Nach dem Abschluss der Arbeiten an den Trassen und dem grössten Teil der Steuerung stand als nächster Aufbauschritt die Gestaltung von wichtigen Geländepartien an.



Das Haltenwald-Viadukt kurz vor dem unteren Kehrtunnel.
Landschaft und Ingenieurbauwerke verschmelzen zur perfekten Illusion.



Ein Blick auf den Ronengraben mit den zwei Durchlässen und dem Auffangbecken. Im Hintergrund ein erstes Pappmodell des Felsenburg-Viaduktes.

Von Jerry Schulthess (Fotos) und Stephan Kraus (Text)

Der gewählte Zeitpunkt bietet Vor- und Nachteile zugleich. Einerseits bewegte sich noch (fast) alles aus der Anfangszeit. Andererseits geht das Wissen über diese Zeit bei der BLS langsam verloren. Viele Aktive von damals sind pensioniert oder bereits gestorben. Einige Anfragen von Jerry Schulthess zu gewissen Vorbildsituationen konnte die BLS nicht mehr beantworten. Tenor: Jaaaa... der und der könnte es vielleicht noch wissen, aber... Als von Grund auf neugieriger Mensch musste er die Recherchearbeit dann eben ausweiten. Was liegt da näher, als das Gespräch mit den Anwohnern zu suchen? Neben kulinarischen Entdeckungen konnten so auch einige dem Bau der Anlage dienliche Aspekte geklärt werden. An dieser Stelle sei also auch noch einigen älteren und jüngeren Einwohnern aus Frutigen für ihre Unterstützung gedankt. Anhand der zahlreichen Abbildungen in den vielen Büchern, die über die BLS veröffentlicht wurden, entstand zusätzlich ein umfangreiches Bild vom damaligen Betriebszustand. Und der Rest wird

mit Vorstellungsvermögen (so könnte es gewesen sein) ergänzt. Das ist es, was den grossen Reiz eines solchen Nachbaus ausmacht.

Jerry Schulthess baut nach dem Grundsatz: Zuerst war die Landschaft, und dann kam die Bahn. Das Schwergewicht liegt also auf der Landschaftsgestaltung. Durch intensives Studium von Bauunterlagen und des Vorbildes vor Ort gelingt es, sich in die damalige Bautechnik hineinzuversetzen. Natursteine waren das vorherrschende Baumaterial. Sowie viel, viel Handarbeit und wenig Maschinen. Je weiter man sich in die Entstehungsgeschichte der Bauwerke hineinversetzt, umso grösser wird die Hochachtung vor den Leistungen der damaligen Arbeiter.

Ingenieurbauwerke und Felsformationen

Die markanten Stellen beim Vorbild finden sich natürlich auch auf der Anlage wieder. So die fünf Viadukte, viele Lehen- und Stützmauern – wie im Vorbild mit 8°–10° Neigung –, Felsformationen, der Ronengraben mit Auffangbecken oder die Ruine der

Felsenburg. Auch die verschiedenen Tunnelportale sind massstäblich nachgebaut, so auch die markanten Felsenburg-Tunnel I und II.

Die Standards für den Bau der Modelle dieser Ingenieurbauwerke wurden bereits sehr früh formuliert. So stand von Anfang an fest, dass möglichst überall Dioramaqualität erreicht werden sollte. Um diese zu gewährleisten und den Arbeitsaufwand für das Ritzen von Tausenden von Steinen zu minimieren, sollten auf jeden Fall die Präzision und die Vorteile von Silikonformen für die serielle Herstellung von Felsformationen und Mauerwerksteilen genutzt werden.

Anlagenbau – mal nicht am Stück

Mit den oben beschriebenen Vorgaben ist bereits ein Stück weit die Vorgehensweise für den Bau dieser Kunstbauten umschrieben. Im Verlauf des Trasseebaus und der Gleisverlegung ist es bekanntermassen ja auch erforderlich die Viadukte, Hangverbauungen, Brückenköpfe mit Brücken, die im Original als Stahlkonstruktion ausge-

führt sind – kurz alle Bauwerke, auf denen sich das Trasse abstützt –, vor der Gleisverlegung einzubauen.

Eben in der Regel... was dann allerdings meist noch fehlt, ist die unmittelbare Geländegestaltung im Umfeld dieser Bauwerke. Bei einer Anlage wie der hier beschriebenen, mit nicht ganz kleiner Anlagentiefe und Höhenentwicklung, bei der man viele Stellen eben nicht mehr vom Anlagenrand aus erreicht, ist also eine andere Bautechnik gefragt.

Wenn schon die einzelnen Bauwerke bequem auf der Werkbank zusammengebaut und farblich behandelt werden können, warum soll man dann nicht auch gleich noch grössere oder kleinere Teile des direkten Umfeldes mitgestalten?

Jerry Schulthess hat sich schon weit im Vorfeld des eigentlichen Anlagenbaus mit Techniken für den Landschaftsbau beschäftigt. So war nahezu mit Baubeginn die Entscheidung bezüglich der einzusetzenden Flocken und Fasern und des Belaubungsmaterials für die unzähligen Bäume bereits getroffen. Der zusätzliche Besuch von Landschaftsbauseminaren im Vorfeld und während des Baus der Anlage hat hier natürlich ein Übriges dazu beigetragen, dass ein einheitliches Bild der Landschaftspartien entsteht. Die Konstruktionsweise des Unterbaus mit den Winkelprofilen aus Stahlblech lässt zudem – im Wortsinn – noch genügend Raum, um auch voluminösere Bauteile einbauen zu können.

Motivierender Nebeneffekt bei dieser Herangehensweise an ein Projekt mit doch beträchtlichen Dimensionen: Jedes fertiggestellte kleine Teilstück ist ein Versprechen und gleichzeitig Ansporn für eine durchgehende Qualität der Anlagengestaltung.

Urformen nach Plan

Dem Modellbauer macht es das Vorbild manchmal ziemlich einfach. Zumindest dann, wenn die Planer und Erbauer des gewählten Vorbildes sogenanntes «Rezeptmauerwerk» verwenden. Hierbei handelt es sich tatsächlich um eine Bauweise, bei der für unterschiedliche Bauwerke bestimmte Parameter festgelegt wurden. Bei den Kunstbauten an Gebirgsbahnen ist dies natürlich erst einmal die Druckfestigkeit des zu ver-

... die einzelnen Bauwerke ausserhalb der Anlage gebaut werden können. Das Ronenwald-Viadukt.

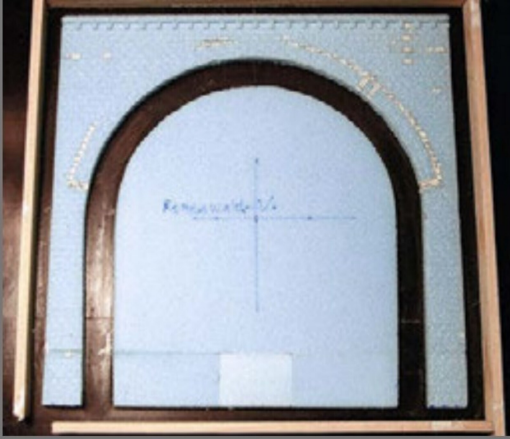


Das Fürtfluh-Viadukt war das erste von insgesamt fünf, das in die Anlage eingefügt werden konnte.

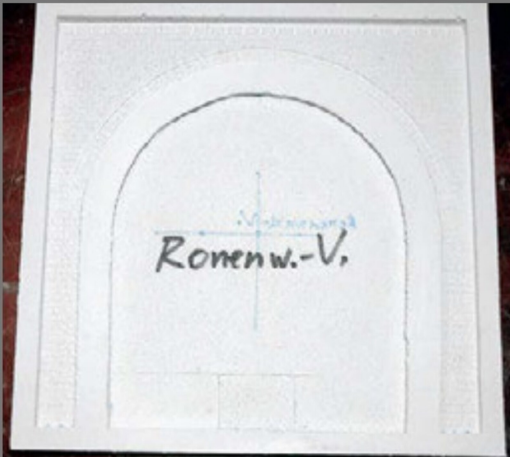


Das Haltenwald-Viadukt. Schön, zu erkennen, welcher Detaillierungsgrad möglich ist, wenn...





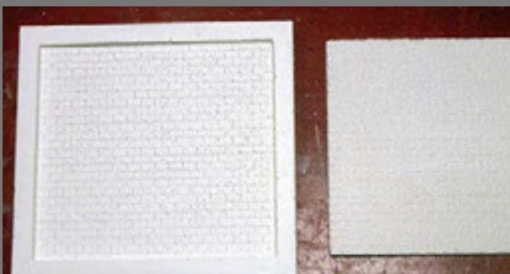
Die Urform eines Viadukt Bogens wird in allen Details aus Styrofoam hergestellt.



Die fertige Negativform aus Silikonkautschuk, mit der die Urform ausgegossen wurde.



Und das Ergebnis: ein Abguss aus Keramik. Nun kann die Serienproduktion beginnen.



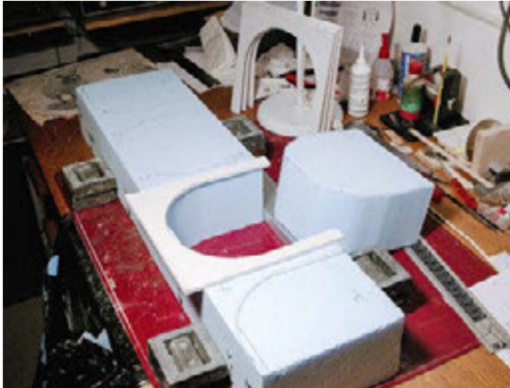
Auch für weitere Mauerteile wurden die Urformen so erstellt.

wendenden Natursteins. Ein zweiter, für den Modellbauer viel wichtigerer Aspekt ist die Festlegung der minimalen und maximalen Grösse der zu vermauernden Steine. Diese Festlegung beim Original – so war mindestens der anfängliche Gedanke – sollte es ermöglichen, aus relativ wenig Silikonformen doch eine beträchtliche Anzahl von Bauwerken herstellen zu können.

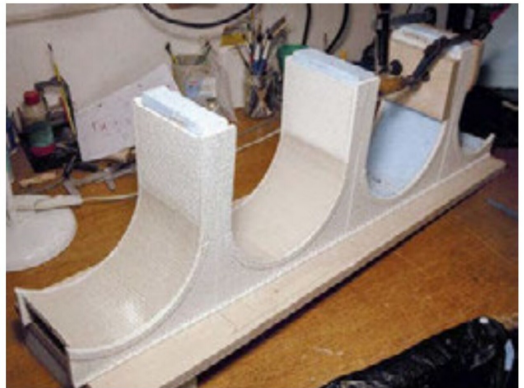
Die Herstellung der Urformen ist zwar ziemlich zeitaufwendig, aber für einige Baugruppen kann man sich auch mit im Handel erhältlichen Produkten behelfen. Für die Felsen wurden zum Beispiel überwiegend die Silikonformen von Old Pullman verwendet. Eine Urform muss nicht zwingend immer neu gemacht werden. Durch Zersägen eines bestehenden Gussteils aus solch einer Felsform und Zusammensetzen dieser so gewonnenen Teile lassen sich ein Unzahl von unterschiedlichen Felsformationen bauen. Das gleiche Vorgehen ist auch für den Bau der verschiedensten Arten von Bogenmauerungen verwendbar. So entstand zum Beispiel aus der Form für ein einspuriges Tunnelportal die Urform für einen Sparbogen in einer Stützmauer. Nicht verheimlicht werden soll, dass es letztendlich dann doch eine ganz beträchtliche Anzahl von Urmodellen und entsprechend viele Silikonformen geworden sind.

Anders ist das Vorgehen, wenn Urformen für einmalige Bauwerke erstellt werden müssen. Die Bauabteilung der BLS stellte freundlicherweise Pläne von allen Viadukten zur Verfügung, die es nachzubauen galt. Nach dem massstäblichen Anfertigen einer Bauzeichnung für einen Bogen ging es an den Bau der Urform. Ein Bogen wird mit allen Details aus Styrofoam erstellt. Der gefüllte Innenkern erspart unnötige Silikonmasse, die nicht ganz billig ist. Der Aussenrand sollte dabei mindestens 1 cm dick sein, damit später das eingegossene Keramik die Aussenwände nicht ausbeult. Die Urform wird vor dem Abformen kräftig mit Trennspray eingesprüht. Dadurch lässt sich die Silikonform leichter und ohne Kleben bleiben von ihr abziehen.

Nach dem Einfüllen der Silikonmasse wird die Gussform auf einen kleinen Rütteltisch gestellt. Solche Geräte sind im Fachhandel für Dentalzubehör erhältlich. Die Anschaffung einer solchen Einrichtung lohnt sich auf jeden Fall, den durch das Rütteln werden alle vorhandenen Luftblasen an die Oberfläche des Silikons getrieben, wo



Der Kern der Viadukte besteht aus einem Styrofoamblock.



Das Einritzen des Gewölbemauerwerkes erfolgt in den feuchten Gips.



Eine erste Stellprobe auf der Anlage und die ersten Landschaftsformen.



Der Rohbau, inklusive des Geländes und der Brückengeländer, ist vollendet.



Es folgt die farbliche Gestaltung und die Nachbildung der Flora.



Das fertige Viadukt an seinem Einbauort auf der Anlage.



Nach dem Einbau in die Anlage erfolgt die Montage der Oberleitung, und anschliessend werden weitere Geländepartien eingesetzt.



Wo es erforderlich ist, wird auch die Rückseite eines Viaduktes durchgestaltet. Hier ist es das Felsenburg-Viadukt, das in einer Kurve mit 1950 mm Radius steht.

sie zerplatzen. Das ist wichtig, weil sonst bei jedem Keraminabguss die vorhandenen Löcher verspachtelt werden müssen, was ziemlich zeitaufwendig werden kann. Das Einfüllen und Rütteln der Silikonmasse sollte zügig über die Bühne gehen, da Silikon relativ rasch abbindet. Das Abziehen der fertigen Silikonform erfordert viel Gefühl, wie das Streicheln eines schönen Frauenkörpers. Anmerkung des Erbauers: «Der erste Versuch ging voll in die Hosen – hmm – nicht das Streicheln!»

Für die endgültigen Gussteile wurde nicht Gips, sondern das, nach Ansicht von Jerry Schulthess, viel besser geeignete Material Keramin verwendet. Die daraus gewonnenen Bauteile lassen sich anschließend sehr gut mit Säge, Feile und Schleifpapier bearbeiten. Auch die Verspachtelung der Schnittstellen lässt sich mit einem Teigli aus Keramin sehr einfach bewerkstelligen. Als Trägermaterial für die Gussteile werden übrigens Styrofoamplatten in verschiedenen Stärken eingesetzt. Auch dieses Material lässt sich sehr einfach bearbeiten und ist leicht, stabil und absolut feuchtigkeitsbeständig.

Um die Gussteile in gleichbleibender Qualität herstellen zu können, wurde eine umfangreiche Formengusstabelle erstellt. In ihr sind minutiös alle Mengenangaben sowohl für die Herstellung der Silikonformen wie auch für die Abgüsse festgehalten.

Vorgehen am Beispiel des Ronenwald-Viaduktes

Nach der nötigen Trockenzeit der Silikonformen kann der erste Keraminabguss gemacht werden, die Stunde der Wahrheit ist gekommen. Die Oberflächenspannung des Anmachwassers für das Keramin wird mit einigen Spritzern Odol-Mundwasser als Netzmittlersatz reduziert und auch «wägem Mundgruch». Nein, ernsthaft: Spülmittel erzeugt, nach den von Jerry Schulthess gewonnenen Erkenntnissen, beim Umrühren zu viele Luftblasen. Nach dem Einfüllen der Keraminmasse wird leicht mit einem Schraubenzieher oder Hämmerchen auf die Gussform geklopft, um auch hier die Luftblasen nach oben zu treiben. Vielfach ist der erste Keraminabguss nicht sooo beäuschend, da noch einige ölige Rückstände

Die Rückseite des Auffangbeckens mit dem Geschiebeschützgitter. Einfach Perfekt!



Detail vom Durchlass Felsenburg. Der Fussgängersteg besteht übrigens aus feinen Holzprofilen.



Das Auffangbecken des Ronengrabelns. Die Nachbildung von Wasser erfolgt mit Giessharz.





Beeindruckend ist die farbliche Gestaltung der Viadukte und der Felspartien ...



... erst recht, wenn dann nach und nach auch die höhere Vegetation die Bauwerke einrahmt.



in der Form sind. Aber dann steht einer Serienproduktion nichts mehr im Wege.

Anschliessend wird der Kern des Viaduktes aus einem Styrofoamblock erstellt. Dazu werden die gegossenen Bögen aneinandergereiht und die Schnittlinien der Bögen und der Pfeiler angezeichnet. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Pfeiler links und rechts breiter ausgesägt werden müssen. Hier werden dann die ebenfalls selbst hergestellten Zwischenmauern eingeklebt, in unserem Fall mit je 4 mm Dicke.

Sind alle Bögen (auf Vorder- und Hinterseite) und Zwischenmauern aufgeklebt und verspachtelt, muss noch die Gewölbemauerung angebracht werden. Hier ist jetzt reine Handarbeit angesagt, da der Aufwand für diesen schwierigen Formenbau doch ziemlich gross ist. Nicht zuletzt, da jedes Viadukt ja andere Masse aufweist. In die Gewölbhöhen wird eine Modelliermasse auf Gipsbasis gestrichen. Als nächster Arbeitsschritt steht dann das Abziehen des überschüssigen Materials mit einem Lineal an. In die noch feuchte Masse werden mit einem Messer die Steine von Hand mithilfe eines Lineals Zeile um Zeile geritzt. Mit etwas Übung geht das recht flott von der Hand. Die Breite der Steine ergibt sich durch diejenige an den Abgüssen der Mauerwerksbögen.

Nachdem Kleber und Modelliermasse ausreichend durchgetrocknet sind, wird das Viadukt auf einer Grundplatte befestigt und die unmittelbar anschliessende Landschaft ebenfalls aus Styrofoam gestaltet. Nach Einbau von allfälligen Felsen, ebenfalls aus Abgüssen hergestellt, kann mit der farblichen Behandlung des Viaduktes begonnen werden. Hier kommen bei Jerry Schulthess hauptsächlich Acrylfarben zum Einsatz.

Auch das Gelände auf dem Viadukt wird jetzt montiert. Am Arbeitstisch lassen sich die Löcher für die Geländerpfosten leichter bohren. Als krönender Abschluss wird dann die Flora mit Woodland- und Silhouette/MiniNatur-Produkten nachgebildet.

Das so hergestellte Diorama kann nun den bequemen Arbeitsplatz verlassen und ist bereit zum Einbau in die Anlage.

Nicht verschwiegen werden soll der Zeitaufwand, der für den Bau eines solchen Dioramas erforderlich ist: Rund 85 Stunden mussten für das Ronenwald-Viadukt aufge-

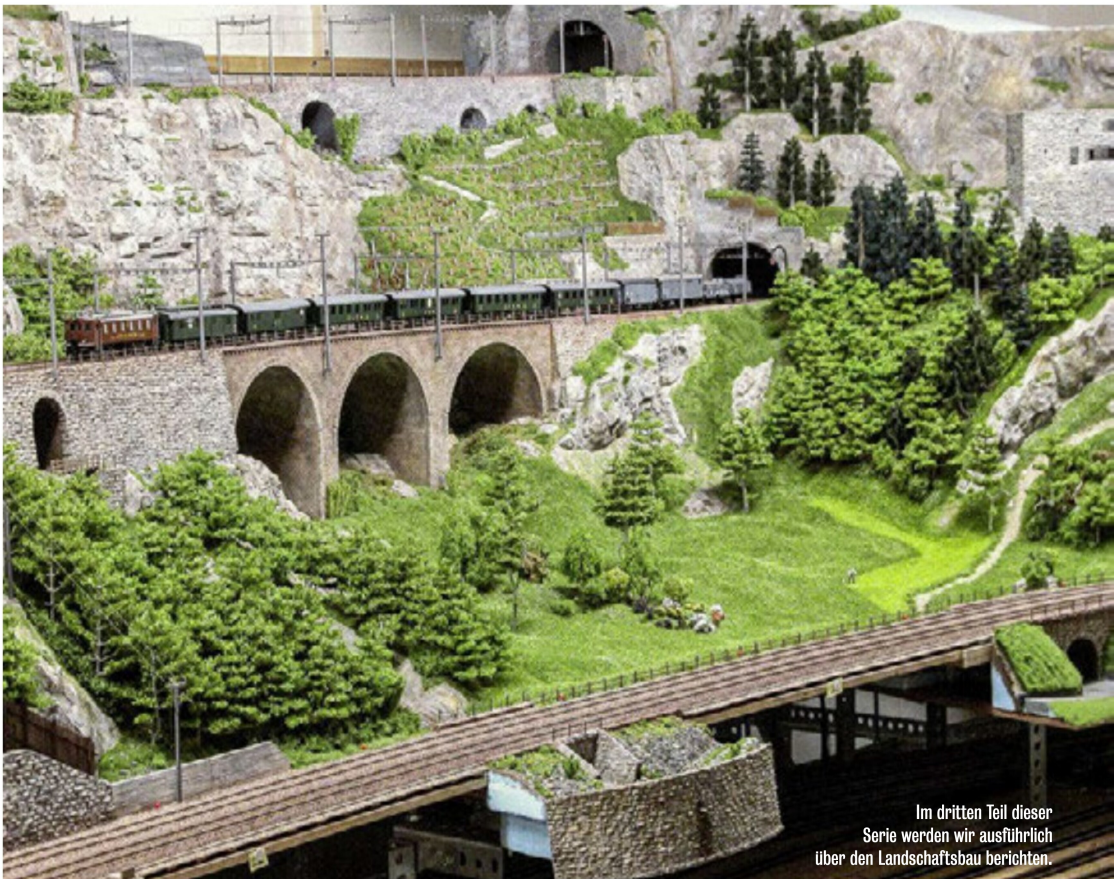
Auch kleinere Durchlässe wie diese Wegunterführung entstanden auf der Werkbank ausserhalb der Anlage.



wendet werden. Belohnt wird der Erbauer mit einem kleinen Stückchen perfekten Anlagenbaus, das schon wieder Lust auf mehr macht. Mit einem Glas Milch oder einem Gläschen Wein kann man sich natürlich auch noch belohnen und sich dabei gleich die nächsten Projekte überlegen. ○

Werkstatttipp:

Keramin: keramische Giessmasse
Hersteller: GLOREX AG
Uferstrasse 12, CH-4414 Füllinsdorf
www.glorex.ch



Im dritten Teil dieser Serie werden wir ausführlich über den Landschaftsbau berichten.

So a Chue, in diesem Fall eine Kuh der Gattung Braunvieh.



Eine nicht ganz so tierisch ernst gemeinte Angelegenheit

Geschichte um ein Accessoire

Wenn es um die Präsentation einer Idee geht, muss dem Protagonisten ebendieser die uneingeschränkte Aufmerksamkeit zuteilwerden. Schliesslich vertritt ein solcher Repräsentant manchmal eine ganze Nation. Dass es dabei nicht immer bierernst zugehen muss, zeigt folgende Geschichte. Ach ja: Jegliche Ähnlichkeiten mit lebenden Personen ist unbeabsichtigt und absolut zufällig ...

Von Peter Holzner (Text und Fotos)

Beim Bau eines Moduls sind immer wieder kleine, aber für die Optik ausschlaggebende Details zu definieren, und es gilt, zu entscheiden, ob dies nun so oder so besser aussieht. Dazu gehört, dass man die Modulbewohner in die Entscheidungsfindung integriert, nur um die gute Stimmung im Team zu erhalten. Nun ja, hier ging es darum, was s Liseli (die Kuh auf dem T-Track-Modul) für ein Halsband anziehen soll. Ursprünglich war sie eine der bekannten roten Tilsiter Kühe. Die rot gefleckte Holzkuh wurde an der OLMA vom Direktor der PAMoB erstanden und harrete, gut gefüttert mit frischem Modellbaugrün, im Atelier der Dinge, die kommen sollten. Zuerst habe ich ihr das billige schwarze Plastikhalsband abgenommen und es ent-

sorgt. Die Glocke jedoch wurde fein säuberlich gereinigt und zur Seite gelegt. Anschliessend wurde das Fell optisch einer Kuh der Gattung Schweizer Braunvieh angepasst. Zu guter Letzt sollte sie ein schönes Halsband erhalten, mit dem sie später voller Stolz ihre Glocke dem Publikum zeigen soll. Dazu die folgende Geschichte.

Einkauf

Tja, ich musste also mit Liseli einkaufen gehen. Es ging darum, ein schönes Halsband für sie zu kaufen, welches nebenbei auch noch eine Glocke tragen soll. Die frisch gestylte Kuh Liseli steht ja an der nächsten Ausstellung auf dem neu gebauten T-Track-Modul «Swiss cliché» (auf das wir an anderer Stelle noch mal zurückkommen).

Also ging es in der Mittagspause Anfang November anstatt zum Bratwurststand einmal quer durch St. Gallen. Versuche mal, in der Ostschweizer Metropole *nach* der OLMA was Landwirtschaftliches zu finden ... Da und dort hatte es zwar etwas, aber laut Liseli passte die Grösse nicht, war das Design nicht en vogue, die Qualität inakzeptabel, oder es war viel zu teuer, sah zu billig aus ...

Die Frage der Fragen

Okay, schlussendlich haben wir an drei verschiedenen Orten je etwas Passendes gefunden. Am Abend im Atelier dann die alles entscheidende Frage an Liseli: «Welches möchtest du denn nun anziehen?» Da steht sie unsicher auf ihren vier Hufen, verkriecht sich mit ihrem Hintern hinter meine Werk-



Erste Anprobe, das moderne – aber der Gesichtsausdruck ...



... lässt, genauso wie beim zweiten, noch keine grosse Freude erkennen.

zeugkiste. Sie soll sich für eine der drei Möglichkeiten entscheiden? Das ist doch so schwer – sie weiss nicht, welche! Ich hab es bald aufgegeben, zu helfen. Schlage ich das eine Band vor – «Passt dir denn das andere nicht?» Schlage ich das andere Band vor – «Also mir gefällt das schon, aber es macht dick, und du willst doch keine dicke Kuh auf dem Modul, oder?» Leicht genervt suchte ich Hilfe bei meinen Modulerkollegen im sNs-Forum. Aber oh weh, auch die waren sich nicht einig, wie denn s Liseli nun angezogen werden soll!

Einer machte den gut gemeinten Vorschlag, dass ich dem Liseli jeden Tag ein anderes Halsband anziehen soll. Aber diese Fummelei am Morgen und auf der Messe kein Spiegel für s Liseli zur Kontrolle? Das kommt sicher nicht gut!

Danke für eure Hilfe, und einen deprimierten Gruss von einem, der nie mehr mit einer Kuh was Modisches einkaufen geht...

Entscheid?

Am Abend sollte Liseli die alles entscheidende Frage abschliessend beantworten. «Die haben keine Ahnung! Das rote Zeug ist zu modern, ich bin eine traditionelle Schweizer Kuh, ich will das schöne klassische Band.» Hm, betretenes Schweigen meinerseits. «Aber gestern wolltest du doch diese...» «Muuuuuh – gestern war gestern, nix modern!»

Versuch mit dem Wechsel-Vorschlag zur Güte: «Du könntest doch für jeden Tag...» «Spinnst du! Ich bin doch kein Model. Und die Besucher schauen dann jeden Tag noch genauer, was sich bei mir geändert hat? Das betrifft dann meine Privatsphäre, nein,

nein, nein. Da werde ich ja ganz rot. Nein es reicht mir, wenn ich da auf dem Feldherrenhügel ausgestellt stehe, wie bestellt, aber nicht abgeholt! Muuuuuuh.»

Okay, ich gebe mich geschlagen. Das traditionelle Halsband wird an Glocke und Kuhhals angepasst und um Mitternacht dem Liseli sorgsam umgebunden. Ein wenig Stolz blitzt in ihren Augen auf.

Ende gut – alles gut

Nachdem Liseli frisch gestylt und modisch geschmückt auf die Weide gestellt wurde bzw. als sie auf dem kleinen Feldherrenhü-

gel stand, wurde sie ganz bleich. Ich erschrak, was ist denn nun wieder? «Ich schäme mich ja so, du machst mir eine so tolle Weide mit so einer geilen Aussicht auf die Bahn – und ich zier mich so mit dem Halsband. Muuuuuuh.»

Und als ich ihr geflüstert habe, dass sie auf der Website www.PAMoB.ch schon die ersten Verehrer hat, wurde sie ganz rot und wollte sich hinter einem Tannli verstecken.

Tja, Kollegen, s Liseli... Und zur Erinnerung: jegliche Ähnlichkeiten mit lebenden Personen ist unbeabsichtigt und absolut zufällig... ○



Na, in der Umgebung und mit dem Ausblick – da fühlt sich s Liseli aber chuewohl.



In der Nähe vom Bahnhof Gettnau. Im Frühjahr abgemähte Wiesen ...



... und etwas später im Jahr: reifende Felder entlang der Bahngleise.

Produkte und Methoden für die Gestaltung von Ackerflächen

Felder am Bahndamm

Entlang des Schienenstrangs sind Wiesen eher die Ausnahme als die Regel. Lediglich die steilen Flanken an den Bahndämmen sind mit Gräsern bestanden. Wertvolle Ackerböden werden intensiv genutzt. Wie Flächen für den Anbau von Getreide, Mais und anderen Nutzpflanzen entlang der Bahn gestaltet werden können, beschreibt unser Autor Peter Marriott.



In der Nähe des Bahnhofs Worb SBB mit Blick auf die Berner Alpen.



Kornfelder am 6. Juli 2011 in der Region Emmental.

Text (übertragen aus dem Englischen von Stephan Kraus) und Fotos Peter Marriott

Auf vielen Modellbahnanlagen sieht man häufig, dass Wiesenflächen bis an den Bahndamm herangeführt werden. Dies kann bei der Nachbildung eines eher kargen Landschaftsraumes durchaus richtig sein. Für Strecken im eher alpinen Raum ist dies ja auch beim Vorbild durchaus anzutreffen. Anders sieht es da schon aus, wenn ein Landschaftsraum mit etwas dichter Besiedlung nachgebildet wird. Hier sind zwar auch immer wieder Weideflächen entlang der Bahn zu finden, die Regel ist dies aber nicht. Bewegt man sich zum Beispiel durch das Schweizer Mittelland, so kann man sehr schön erkennen, wie vielfältig hier der Ackerbau betrieben wird. Neben Weideflächen sind Felder mit allen möglichen Getreide- oder Futterpflanzen, Kartoffeln und Kohl zu finden. Und diese Pflanzen sind dann auch häufig noch in ganz verschiedenen Wachstumsstadien anzutreffen.

In den letzten zehn Jahren haben sich einige der grösseren Hersteller von Landschaftsbaumaterialien diesem Thema zugewandt und eine Reihe von interessanten Produkten für die Nachbildung von Nutzpflanzen und Feldgemüse auf den Markt gebracht.

Ein paar von diesen Produkten wollen wir Ihnen in diesem Artikel vorstellen.

Kornfelder

In den Sortimenten von Busch und Noch finden sich fix und fertig durchgestaltete Matten, die das Aussehen eines Kornfeldes ganz gut wiedergeben. Diese Matten können mit Heisskleber oder mit Holzleim auf

den vorbereiteten Untergründen fixiert werden. Aufgrund ihrer Flexibilität können sie durchaus auch auf welligem Terrain eingesetzt werden. Zu diesen Produkten gibt es aber noch eine Vielzahl von Alternativen.

Heki hat in seinem Programm 6,5 cm lange, in der Farbe von reifem Getreide eingefärbte Naturfasern, die zu einem Bündel zusammengeschnürt in den Handel kommen. Um mit diesen Fasern ein Kornfeld nachzubilden, muss der als Ackerboden vorbereitete Untergrund mit Holzleim eingestrichen werden. Die Fasern müssen dann möglichst senkrecht in das Kleberbett gebracht werden. Was eine ziemliche Herausforderung darstellt. Zu leicht passiert es, dass die Fasern sich in alle Richtungen neigen und das Feld dann eher aussieht, als ob kürzlich ein Regen alle Halme niedergedrückt hat. Stehen die Fasern halbwegs senkrecht, können sie mit einer Schere auf die richtige Höhe für die Baugrösse N oder H0 gebracht werden. Einzig für die Nachbildung von Feldern in den Baugrössen 0 oder 1 braucht man die Halme nicht abzuschneiden (Heki, Bestell-Nr.: 3112)

In der Produktlinie Natur+ der Firma Noch findet sich eine fertig gestaltete Grasmatte mit der Abmessung von 22 x 20 cm, die einfach mit einer Schere in die gewünschte Form geschnitten werden kann. Die Grösse ist ausreichend, um ein schmales kleines Feld in der Baugrösse H0 oder N nachzubilden. Natürlich können auch mehrere Matten zu grösseren Flächen zusammengefügt werden. Die Halme sind ungefähr einen Zentimeter hoch. Die Spitzen der Halme sind farblich etwas abgesetzt und

geben den Eindruck der Ähren gut wieder. Die Befestigung auf dem Untergrund kann einfach mit Holzleim erfolgen (Noch, Bestell-Nr.: 07421).

Ähnliche Matten gibt es natürlich auch noch von anderen Herstellern, wie zum Beispiel von Busch, Faller, Langmesser Modellwelt und Modell-Szene.

Mais

Die Firma Busch hat in ihrem Sortiment seit einigen Jahren eine ganze Reihe von Miniaturnutzpflanzen. Als zwei der ersten Produkte wurden Maispflanzen und Sonnenblumen angeboten. Inzwischen sind noch Kürbisse, Weinreben, Hopfenstauden und Weizenähren dazugekommen. Die Miniaturpflanzen bestehen aus verschiedenen



Blühende Spitzen der Maispflanze.



Der Regional-Express von Bern hat gerade Worb SBB verlassen.



Ein Maisfeld in der Nähe von Tägertschi im Emmental.



Die amerikanische Firma JTT hat Packungen mit 36 Maispflanzen (H0), die etwa 0,25 € pro Pflanze kosten. Die Pflanzen sind sehr filigran und aus Papier hergestellt. Die geschnittenen Kanten des Papiers lenken etwas ab vom Aussehen der Pflanze bei näherer Betrachtung.



Vier der JTT-Maispflanzen, wie sie aus der Packung kommen. Die Pflanzen sind etwa 2,5 cm hoch. Um sie auf dem Untergrund zu fixieren, kann man entweder dickflüssigen Weissleim verwenden oder einen entsprechenden lösemittelfreien Kleber.



Maispflanzen von JTT im Größenvergleich zu einem Schweizer Franken.



Ein Untergrund aus Hartschaum ist die perfekte Basis für die JTT-Maispflanzen. Man kann sie mit wenig Druck direkt hineindrücken.

farbigen Kunststoffspritzlingen, sind nur als Bausätze erhältlich und müssen vom Modellbauer erst noch zusammengebaut werden, bevor er sie auf der Anlage einpflanzen kann. Der Zusammenbau erfordert einiges an Geschick, aber das Ergebnis ist überzeugend (www.busch-model.com).

Einzelne Maispflanzen für die Baugrößen H0 und 0 werden auch vom Hersteller JTT Microscale angeboten. Sie sind im Massstab 1:87 etwa 2,5 cm hoch und kommen fertig zusammengebaut und bemalt aus der Packung. Auch diese Pflanzen können einfach mit etwas Holzleim oder geeignetem Kontaktkleber auf die Anlage gepflanzt werden. Qualitativ ein hervorragendes Produkt, bestens geeignet für den Bau eines kleinen, aber sehr fein detaillierten Schaustückes



Ein Teil des Feldes wurde schon mit einem Harvester abgemäht.



Rand eines Maisfeldes – wie dicht die Pflanzen in der Natur stehen!



Nach dem Aufbringen von Grasfasern in der direkten Umgebung des Maisfeldes habe ich die Maispflanzen einzeln gepflanzt. Bevor ich die Pflanzen in den Hartschaum gedrückt habe, habe ich noch etwas Weissleim an die Wurzel gegeben, damit sie sicher fixiert sind.



Das Pflanzen geht relativ schnell von der Hand, wenn der Untergrund aus Hartschaum besteht. Ich habe drei Reihen mit 72 Pflanzen in weniger als 15 Minuten gesetzt.



Eine der JTT-Maispflanzen neben einer Einfrankenmünze.



Nahaufnahme des Feldes, nachdem der Weissleim getrocknet war. Die Pflanzen stehen in absolut gerader Linie.



Die Maispflanzen stehen neben einem frisch gepflügten Feld. Ein Teil des Feldes ist schon mit dem Mähdrescher abgemäht und bereits für das nächste Jahr vorbereitet. Der Kontrast zwischen den Maispflanzen und dem gepflügten Feld sieht gut aus.



Eine weitere Nahaufnahme der Maispflanzen von JTT.



Busch ist nur eine von den Firmen, die Matten zur Nachbildung von Kornfeldern in ihrem Programm führen. Um diese Matten in die Landschaft zu integrieren, kann man die Ränder mit Grasfasern an die umgebende Landschaft anpassen. (Das Bild wurde freundlicherweise von der Firma Busch zur Verfügung gestellt.)



Noch produziert ebenfalls eine Grasmatte, die ein nahezu reifes Kornfeld darstellt.

unmittelbar im Vordergrund einer Anlage. Neben den Maispflanzen bietet dieser Hersteller auch noch eine Reihe von Gemüsesorten an, wie zum Beispiel Tomaten, Sonnenblumen, Salatpflanzen, Kürbisse, Kohlköpfe, Brokkoli und schon herbstlich trockenen Mais. Die Produkte sind direkt beim Hersteller (www.jtmicroscale.com) oder über den Versandhändler Model Junction in England zu beziehen (www.modeljunction.info).

Ein gepflügtes Feld

Eine klassische Methode, um ein gepflügtes Feld darzustellen, ist der Einsatz von nur einseitig kaschierter Wellpappe, um den Eindruck von Ackerfurchen zu erzeugen. Die Firma Auhagen hat in ihrem Programm die Nachbildung eines Kartoffelfeldes in der gepflügten oder der gerade angesäten Variante, die eine Wellpappe als Träger-



Busch hat eine grosse Anzahl von Pflanzen und Gemüsesorten aus Kunststoff. Eine dieser Packungen enthält jeweils mehrere Maispflanzen auf einem Streifen.



Am besten färbt man den Plastikstreifen mit etwas Farbe braun ein, damit man, wenn man von oben auf die Pflanzen schaut, den Eindruck von Erdschicht erhält.



Der Maiskolben ist mit etwas Gelb koloriert, einige Blätter haben einen braunen Rand bekommen, und die beiliegenden Blüten sind mit etwas Leim an der Spitze fixiert.



Heki hat in seinem Sortiment 6,5 cm lange Fasern. Die Fasern müssen möglichst senkrecht in das Kleberbett gebracht werden.



Hedgerow Scenics ist eine englische Internet-firma, die ein grosses Sortiment von Grasmatten anbietet (www.hedgerowscenics.co.uk.)



Hedgerow-Scenics-Kornfeld im eingebauten Zustand mit einer schön gestalteten Hecke als Abgrenzung zum Bahngleis.



Ein Misthaufen, der jeden Bauernhof bereichert. (Das Bild wurde freundlicherweise von der Firma Busch zur Verfügung gestellt.)



Eine ländliche Szene mit einem Getreidefeld auf einem Diorama der Firma Heki.

material verwendet (Auhagen, Bestell-Nr.: 76941 oder 76942).

Noch bietet in der Serie Natur+ ebenfalls die Nachbildung eines frisch gepflügten Ackers an. Die recht naturalistische Nachbildung besteht aus geschäumtem Hartschaum mit einer Grösse von 21 × 19 cm. In der Packung sind auch einige Grasbüschel enthalten, sodass damit noch einige übrig gebliebene, nicht vollständig umgebrochene Schollen dargestellt werden können (Noch, Bestell-Nr.: 07450). Der Hartschaum kann mit einer vorsichtig eingesetzten Heissluftpistole oder einem Haartrockner erwärmt werden und lässt sich so auch auf unebenen Untergründen ganz gut anpassen. Das Material kann mit einem einfachen Bastelmesser zurechtgeschnitten werden. Die eigentliche Herausforderung ist, das etwa 4 mm dicke Material so in den Anlagenuntergrund einzubauen, dass die Übergänge zur anderen Vegetation glaubwürdig dargestellt werden. Dieses Produkt ist leider ebenfalls nicht ganz günstig, aber wirkt verblüffend realistisch.

Weitere Produkte zur Nachbildung von Nutzpflanzen

Grasstreifen von Heki, Noch oder Silhouette eignen sich bestens zur Nachbildung von Reihen frisch gepflanzten Gemüses. Die Streifen sind für verschiedene Baugrößen erhältlich. Noch hat in den letzten Jahren auch seine Reihe mit den Lasercut-Minis für die Baugrößen N, TT und H0 ausgebaut. Es werden verschiedene Packungen mit Pflanzen und Zäunen oder Bohnenstangen für das Gemüsebeet angeboten. Alle



Nahaufnahme eines gerade gepflügten Ackers.



Ein vollständig gepflügter und glatt gezogener Acker im Emmental.



Nochs Natur+ Acker (Bestell-Nr.: 07450) misst 21 × 9 cm.



Die recht naturalistische Nachbildung besteht aus geschäumtem Hartschaum.



Der Hartschaum ist mit einem Cutter gut zu schneiden. Es wirkt besser, wenn die Kanten nicht rechtwinklig abgeschnitten werden.



Um die Höhe auszugleichen, kann man Woodland-Scenics-Modellbauplatten verwenden. Um die Platten und die Matten zu verkleben, wurde mit Woodland Scenics Foam Tack Glue (C1144) gearbeitet.



Um die Spalten entlang des Ackers zu füllen, wurde Woodland Scenic Foam Putty verwendet, den ich mit den Fingern vorsichtig in die Spalten gerieben habe.



Nachdem der Kitt durchgetrocknet war, wurden die weissen Platten mit brauner Acrylfarbe gestrichen.



Für das Verkleben von Grasfasern kann man verschiedene Klebstoffe oder Weissleim benutzen. In diesem Fall habe ich Noch-Graskleber verwendet.



Die erste Schicht Grasfaser mit 2 mm Länge ist am Rand um den Acker aufgetragen. Es folgen weitere Schichten verschieden langer und unterschiedlich gefärbter Grasfasern.



Auf einer Seite neben dem Acker hatte ich ein paar Reihen Mais geplant. Hier wurde nur wenig Gras als Unkraut angebracht.



Das so vorbereitete Feld wurde in das bereits vorhandene Diorama eingebaut, und die Übergänge wurden mit verschiedenen Grasfasern gestaltet. So lassen sich auch andere Geländepartien nachträglich in die Landschaft einbauen.



Das Ganze nochmals aus einer etwas anderen Perspektive. Die Übergänge sind bestens kaschiert.

sind recht zierlich, und die Blüten der Pflanzen sind nicht zu knallig gefärbt. In dieser Reihe sind auch noch andere Pflanzen erhältlich, wie zum Beispiel Farne und eine ganze Reihe von Pflanzen für das See- oder Flussufer.

Die Firma Scale Link bietet Pflanzen aus geätztem Messingblech an, die noch grundiert und anschließend lackiert werden müssen. Interessant sind die Ausführung für Mais, für N und H0, und die Tabakpflanzen. Letztere sind nur für die Baugröße H0 erhältlich (www.alkemscalemodels.com).

Weinreben mit der Nachbildung reifer Trauben sind von Busch und Noch für alle gängigen Baugrößen ab Z bis hin zu H0 erhältlich. Im Sortiment der Marke Vollmer



gibt es einen Gebäudebausatz dem ein kleiner Weinberg beigelegt ist. Figuren, die Weinbauer bei der Arbeit darstellen, gibt es von Preiser für die Baugrösse G und von Faller bzw. Noch in H0.

Accessoires

Stichwort Figuren für die Landwirtschaft: Es gibt wirklich eine grosse Anzahl von Figuren, um die verschiedensten Szenen rund um die Feldarbeit darzustellen. Bei Viessmann sind sogar bewegliche Figuren von Feldarbeitern zu finden. Bei den Landmaschinen ist das Angebot wahrscheinlich noch einmal grösser. Aus allen Epochen werden hier Modelle von Busch, Preiser, Wiking und anderen Firmen offeriert.

Zum guten Schluss

Nicht verschwiegen werden sollen noch zwei Methoden, die durchaus auch zu interessanten Ergebnissen führen können.

Das Fell eines Teddybären (oder eben ein Stoff, der zu seiner Herstellung gebraucht wird) eignet sich ausgezeichnet, um ein vom Wind bewegtes Kornfeld nachzubilden. Häufig hat es sogar schon die passende Farbe. Auch der Einsatz einer Fussabstreifermatte kann erwogen werden. Insbesondere in den grösseren Baugrössen kann man mit diesen Matten sehr schön ein eben vom Mähdrescher abgeerntetes Korn- oder Rapsfeld nachbilden, muss dann aber rund zwei Drittel der Fasern herausnehmen, damit es nicht zu dicht wirkt. ○

Benötigtes Material

- Ein grösserer Malerpinsel zum grossflächigen Auftragen des Holzleims
- Acrylfarbe für den Grundanstrich der Landschaft
- Ein paar scharfe Scheren
- Eine Lupe zum Pflanzen der Gewächse
- Eine sehr schmale Pinzette, um die kleinsten Gewächse zu pflanzen
- Holzleim oder ein Lösemittelfreier Alleskleber
- Verschiedene Sande und Erden für den Untergrund

Parallel zur Bahnlinie führt ein Weg vorbei an einem alten Bauernhaus und dem frisch gepflügten Acker. Eine ruhige Szene entlang der Gleise.





Für die Pendelfahrten zwischen Hochdorf und Hitzkirch steht am Morgen bei der Remise bereits eine grosse Zahl an Originalfahrzeugen bereit.

9. Remisenfest und 2. Modelleisenbahnausstellung in der Remise Hochdorf – 3./4. Sept. 2016

Erfolgreiches «Vorbild und Modell»-Fest im Seetal

Alljährlich findet in Hochdorf das Remisenfest statt, welches sich dieses Jahr zum neunten Mal jährte. Ein Anlass, den sich Vorbildeisenbahner und Liebhaber historischer Traktionen dick in der Agenda anstreichen. Zum zweiten Mal wurde er mit einer Modelleisenbahnausstellung ergänzt. Wer eine biedere und verstaubte Veranstaltung erwartet hat, wurde enttäuscht.

Von Hans Roth (Text/Fotos) und Dominik Gurtner (Fotos)

Traditionell öffnet der Verein Historische Seethalbahn (HSTB) im Spätsommer seine Remisentore für sein Remisenfest. Untermalt wird dieser Anlass jeweils mit Pendelfahrten nach Hitzkirch und zurück, wo der gesamte betriebsfähige Fuhrpark des Vereins in echt erlebt werden kann. Das Jahr 2016 stand für den Verein ganz im Zeichen der Inbetriebnahme der Dampflokomotive NOB E 3/3 456 und der Rückkehr des Seetal-Krokodils De 6/6 145301. Für den Anlass eigens angereist waren die Dampflokomotive BSB Ed 3/4 51 des Ver-

eins Dampfbahn Bern und das Gotthard-Krokodil Be 6/8^{III} 13302 der Betriebsgruppe 13302 mit je einem historischen Personenwagen. In Kombination mit dem Rollmaterial der HSTB konnten abwechslungsreiche Kompositionen für die Fahrten nach Hitzkirch angeboten werden, welche auch gut besucht wurden. Während die Bahnenthusiasten ihre Aufmerksamkeit den echten Bahnfahrzeugen vor der Remise und auf der Strecke widmeten, fand in der Remise die zweite Modelleisenbahnausstellung in Folge statt.

Modell trifft Vorbild

Unter diesem Motto fand die zweite Modelleisenbahnausstellung in der Remise statt. Nationale und internationale Modellbauer und Händler aus fünf Nationen, welche sich intensiv mit dem Hobby «Modelleisenbahn» beschäftigen, zeigten ihre Werke. Im Vergleich zu einer Turnhalle war die Ausstellungsfläche in der Remise eher klein. Nichtsdestotrotz haben es die Organisatoren des Anlasses geschafft, dem Publikum eine breite und abwechslungsreiche Palette aus dem Bereich «Modelleisenbahn» zu zeigen.



Dieser französische Dreikuppler macht sich für die Fahrt bereit.



In Chateau-Berthoud warten Fahrgäste auf den kommenden (0e-)Zug.



Trotz der geringen Dioramentiefe fasziniert Ijsselstein sehr.



Diese Kleinanlage im Massstab 1:22,5 passt in einen Koffer.



Diese Feldbahnanlage besticht auch durch Details am Bahndamm.



Marcel Ackle überzeugt einmal mehr mit seinem Detailreichtum.



Ob der Betriebsmitarbeiter des Depots Aebimatt gerade Feierabend macht?



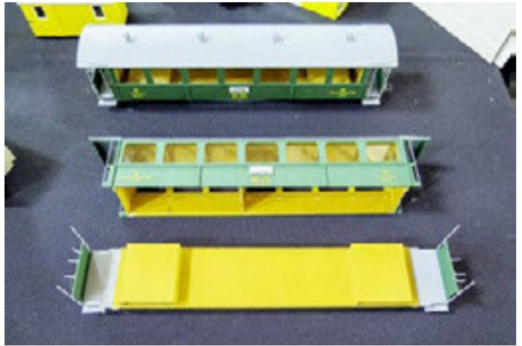
Die Modelle faszinierten die Besucher aller Altersgruppen.



Bautipps konnten die Interessierten gerade vor Ort mitnehmen.



Selbst um die Mittagszeit war die Ausstellung gut besucht.



Wer sieht hier, dass es sich um ein Kartonmodell handelt?

Mit Modellen und Anlagen in verschiedenen Massstäben, Grössen und Graden an Perfektion konnte der interessierte Besucher in eine kleine Welt eintauchen. Dabei zeigte sich auch, dass für eine Faszination nicht unbedingt eine kellergrösse Anlage notwendig ist, sondern dass eine Kleinstanlage in einem Koffer durchaus reicht. Wie solche Meisterwerke entstehen können, wurde auch von Modellbauern vor Ort demonstriert. Ob es nun der Bau einer Feldbahnlokomotive aus Karton oder die kompromisslose,

weit über den Rand des Perfektionismus reichende Nachbildung einer Wand war, aus den Demonstrationen entstand ein reger Austausch, und manch einer konnte eine Fülle an Tipps mit nach Hause nehmen.

Chilbi trifft Hobby

Bereits beim Betreten riss eine Musikorgel mit ihrer Musik den Besucher aus seinem Alltag und liess manchen in die gute Stimmung auf dem Vorplatz der Remise eintauchen. Eine Festwirtschaft, ein Spielfest für

Kinder, ein Flohmarkt und Werbestände von anderen Vereinen verwandelten den Remisenvorplatz in eine geschäftige Begegnungszone. Schnell wird klar: Da findet kein biederes und verstaubtes «Bähnchenfest» statt. Da steigt ein Volksfest im Zeichen der kleinen und grossen Eisenbahn, wo sich die verschiedensten Besuchergruppen ohne Berührungängste treffen und austauschen können. Mit einem solchen gelungenen Anlass freut man sich bereits jetzt auf nächstes Jahr. ○



Nahzustellung im Anschlussgleis auf die schweizerische ...



... und auf die amerikanische Weise.



Die 2. Modelleisenbahnausstellung in der Remise Hochdorf gab wieder viel zu bestaunen, zu diskutieren und auszutauschen.

«Neue» Lokomotiven im Seetal

Für den Verein Historische Seethalbahn erfüllten sich 2016 gleich zwei Wünsche. Einerseits konnte die Dampflokomotive NOB E 3/3 456 nach erfolgter Aufarbeitung durch die Dampfgruppe Balsthal definitiv

übernommen und in Betrieb gestellt werden. Andererseits kehrte das Seetalkrokodil De 6/6 15301 nach vielem Bangen und Hoffen endlich zurück ins Seetal. Nachdem die Bemühungen zur Übernahme der einstigen

Schwesterlok De 6/6 15303 vor 33 Jahren wegen Abbruchs dieser Lok aufgegeben werden mussten, ist die Rückkehr der originalen Seetallokomotive eine Bestätigung für die jahrelangen Arbeiten im Seetal. ○

Foto: Hans Roth



Nach jahrelanger Aufarbeitung neu im Seetal: NOB E 3/3 456.



Wieder im Seetal zu Hause: Seetalkrokodil SBB De 6/6 15301.

Foto: Dominik Gurtner



Für einmal steht die «Grosse» nicht im Mittelpunkt: das RhB-Krokodil Ge 6/6 415 als stimmige Dekoration umrahmt von Modelleisenbahnanlagen.

Grosse Jubiläumsausstellung in Landquart – 27. und 28. August 2016

Gross und Klein im Verein

Vor 25 Jahren begann in Landquart eine kleine Erfolgsgeschichte. Seit Monaten plante nun eine Hand voll Leute einen Event. Am Wochenende vom 27./28. August feierten die RhB-Modulfreunde gemeinsam mit Freunden, Ausstellern und Besuchern ihr Jubiläum.

Von Peter Holzner (Text), Anna und Peter Holzner (Fotos)

Zum 25. Geburtstag fand in der neuen Unterhaltshalle für die Allegra-Triebzüge der RhB in Landquart die grösste Modelleisenbahnausstellung im Kanton Graubünden statt. Das Thema war die Verbindung zwischen dem grossen Vorbild und den kleinen Modellen wie auch zwischen den grossen Erwachsenen und den kleinen Jugendlichen mit dem gemeinsamen Hobby.

Die RhB-Modulbaufreunde haben sich das Motto «Grosse machen den Jungen unser Hobby schmackhaft» auf die Fahne geschrieben. Seit 2000 ermöglichen sie den Jungen, an freien Schulnachmittagen Modelleisenbahnanlagen zu bauen und zu betreiben. Zur Krönung werden ihre Module an Ausstellungen präsentiert, wo die Jugendlichen selber für den Fahrbetrieb sorgen. Logischerweise waren sie auch an der eigenen Jubiläumsausstellung aktiv. Junge

Besucher wurden angeleitet, wie sie die Züge selber führen können, und sofort spielend in den Bahnbetrieb integriert. Die Wirkung war sensationell.

Neben der Anlage der Jungen waren noch einige andere Modelleisenbahnanlagen aufgebaut. Ein grosser Teil zeigte Schmalspurmodelle in diversen Massstäben. Die Moduler von spur-N-schweiz zeigten, was in 1:160 auf Nm möglich ist. Weil die Teile sehr heikel sind, war es leider nicht möglich, hier Junge an die Anlage zu lassen. Dafür war bei der grossen kombinierten Normal- und Schmalspuranlage in H0 des Eisenbahnclubs Schaan-Vaduz ein sehr aktiver Junge mit glänzenden Augen und stolzgeschwellter Brust tätig. Hier rollten Züge aus dem In- und Ausland über die Gleise. Wie von Geisterhand geführt, fuhren Lastwagen und Busse durch die Landschaft, und Postautos starteten in der Halle

über dem Bahnhof und brachten die Fahrgäste zu den umliegenden Haltestellen.

Auf einer Anlage in 1:22,5 zeigte Digi-toys Systems AG, wie man das Rollmaterial optisch aufpeppen kann. RhB Gartenbahn führte auf seinem IIm-Oval LGB-Modelle vor. Auf einer weiteren LGB-Anlage fuhren RhB-Modelle, Kinder und Jugendliche sorgten hier für Betrieb. Schnell kristallisierten sich in den Gruppen Fahrdienstleiter und Lokführer heraus.

Ganz hinten baute Daniel Hunziker in einem kleinen Kästchen einen Ausschnitt der «Rothberger Minenbahn» in H0f. Es war spannend, zuzusehen, wie er Gipsbinden in Stückchen schnitt, durch das Wasser zog und akkurat auf das Kartonsstreifengeflecht klebte. Nebenan bei der Familie Ming stand ein schönes und fein gestaltetes Diorama einer Bühne mit Musik und Zuschauern.



Die «Kleinen» im Mittelpunkt: geschäftiges Treiben und interessanter Austausch unter vielen begeisterten Nachwuchs-Modellisenbahnern.



Bemo zeigte ihre Messeanlage Cavaglia. Ob bald so eine Anlage bei jemandem im Keller steht und der Besitzer die eigenen Kinder, Patenkinder, Nachbarn und Freunde ans Hobby heranführt? Hinter der Rhätia zeigte Design S. Fabre Ladegut in diversen Grössen und produzierte Kleinteile im Schleudergussverfahren. RhB-Modellbahn zeigte an einem Tisch Bausätze in 3-D-Druck für Wagen und ganze Züge in H0m und Nm.

Hinter der frisch lackierten Ge 4/4^{III} 644 standen in Vitrinen chinesische Modelle. Hier zeigte sich ganz klar: keine Action – keine Jungen. Gleich nebenan wurden amerikanische Züge in Spur G von Martin Buchli gezeigt. Der eine oder andere Nachwuchsbahner schaute vorbei und genoss die fahrenden Züge. Doch ohne persönlichen Bezug zu Amerika fanden die Jungs keinen Zugang zu den Modellen. Die Gros-

sen hingegen tauschten angeregt ihre Erinnerungen aus.

Am Samstagnachmittag hielt zur Feier des Jubiläums Präsident Martin Schmid eine Ansprache. Anschliessend schraubten drei Jungmoduler den Grundstein für das nächste Projekt zusammen. Erstmals soll keine Fantasielandschaft gestaltet, sondern der Bahnhof Stugel/Stuls nachgebaut werden.

Die «grossen» Loks inmitten der vielen Modelle waren ein Hingucker. Nicht nur, dass das weltbekannte Krokodil die Aufmerksamkeit machte, nein, da standen noch die Ge 4/4^{II} 620 im Design des Jubiläums 100 Jahre Bever-Scul, die sich in Revision befindliche Ge 4/4^{III} Savognin und zu guter Letzt die Dampflokomotive «Rhätia». So war es ein Leichtes, die «kleinen» Modelle mit den «grossen» Vorbildern zu vergleichen und festzustellen, wie detailliert die Modelle in den kleinen Spuren mittlerweile sind.

Zu guter Letzt zeigte die Familie Bange auf der sNs-Anlage die Schynige Platte Bahn (SPB) in der Spur Ne. Sicherer Rangierbetrieb im Bahnhof Wilderswil mit Streckenbetrieb auf einer Steigung bis 25% – sensationell.

Technologisch auf der Höhe und für die Jungen attraktiv wurden die digitalen Medien intensiv für die Werbung rund um die Ausstellung genutzt. Der Liveticker auf Facebook war eine gelungene Lösung, um den Daheimgebliebenen einen kleinen Eindruck über das Geschehen in der Halle zu vermitteln und sie vielleicht doch noch nach Landquart zu locken. Das Publikum genoss an beiden Tagen die Mischung von Vorbild und Modell und stärkte sich zwischendurch mit einem Schnitzelbrot oder einer feinen Wurst vom Grill. Kurzum eine gelungene Veranstaltung unserer lieben Bündner Freunde! ○

Szenen-News

Der grosse Bündner Kulturbahn-Event vom 15. und 16. Oktober 2016

Bündner Bahnoldtimer im Stundentakt

Fotos: Thert Keller



Wegweisend designer Leichtstahl-Schnellzug «Fliegender Rhätier» für die Albulalinie von 1939.



Das RhB-Krokodil wird mit den Art-déco-Salonwagen als «Pullman-Express» unterwegs sein.

Während 20 Jahren hat der Engadiner Club 1889 – «Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn» – unermüdlich und geduldig interessante historische Fahrzeuge der RhB minutiös aufgearbeitet. Heuer feiert der Verein am 15. und 16. Oktober das 20-Jahr-Jubiläum.

An zwei Tagen soll fast das gesamte rollende RhB-Erbe intensiv erlebt werden können; ein rollendes Volksfest sozusagen. Auf

drei zusammenhängenden Bahnlinien im Albulat, im Oberengadin und am Bernina verkehren je zwei historische Expresszüge quasi im Pendelbetrieb. Die Linie «Bernina» startet in Pontresina und endet auf Ospizio Bernina, die Linie «Engadin» hat ihren Ausgangspunkt in Pontresina und die Endstation in S-chanf und auf der «Albula» verkehren Züge zwischen Samedan und Bergün. Mit den sechs Expresszügen «Montebello-



Der «Lunghin-Express» wird von der selten zu sehenden Ge 4/6 353 «Oerlikoneri» gezogen.



Verschiedene Fahrzeuggenerationen und -typen werden im Einsatz stehen.

Express», «Bellavista-Express», «Holsboer-Express», «Lunghin-Express», «Pullman-Express» und «Fliegender Rhätier» sind Fahrzeuge aus den Jahren 1889 bis 1939 vertreten. Dadurch sind fast endlos viel Umsteigemöglichkeiten in Dampf-, Gleichstrom- und Wechselstrom-Zugkompositionen möglich.

Als Zugabe gibt es noch vier Berna- und Saurer-Postbusse aus den Jahren 1947 bis 1951, welche zwischen Ospizio Bernina und Bergün eingesetzt werden. Damit muss das eigene Auto für Fotosafaris gar nicht mitgenommen werden. Als Zubringerzüge vom «Unterland» her können am Freitag, dem 14. Oktober 2016, der «Holsboer Memorial» als Dampftagesreise von Landquart nach Samedan und der «Engadin-Express» am 15. Oktober 2016 von Chur nach Samedan gebucht werden.

Alle Informationen zum grossen Bündner Kulturbahnwochenende, Fahrpläne sowie der Ticketverkauf finden sich unter www.bahnoldtimer.ch.

FP

Huttwiler Dampftage am 1. und 2. Oktober 2016

Den Dampfkrössern wird Leben eingehaucht

Die zur Tradition gewordenen Huttwiler Dampftage finden dieses Jahr am Wochenende vom 1. und 2. Oktober 2016 statt. Die Dampftage stehen im Zeichen der historischen Eisenbahn. Es verkehren täglich bis zu zehn Extrazüge zwischen Huttwil und Langenthal sowie zwischen Huttwil und Sumiswald. Auf dem Depotareal in Huttwil wird einiges geboten. Um den Besuchern die Eisenbahn von damals näherzubringen werden Eisenbahnschätze aus längst vergangenen Zeiten gezeigt.

Die Fahrten mit dem Schnauzenpostauto über die Fritzenfluh werden dieses Jahr wieder angeboten. Das Postauto fährt

jeweils zur selben Zeit wie der Dampfzug in Huttwil und in Sumiswald ab, sodass die Gäste den Dampfzug und das Postauto nach Lust und Laune kombinieren können. In Huttwil erwartet den Gästen im Depot eine Ausstellung von Modelleisenbahnanlagen in verschiedenen Baugrössen sowie eine Modelleisenbahnbörse. Auch können Eisenbahnutensilien aller Art ergattert werden.

Eine besondere Attraktion ist die Wiederinbetriebnahme des Personenwagens ABDi 722. Der ABDi steht am Samstagmittag zur Besichtigung vor dem Depot bereit, am Sonntag verkehrt er in jedem

Extrazug. Nutzen Sie die Gelegenheit, mit einem frisch renovierten historischen Wagen durch die Landschaft zu fahren!

Am Samstag, 1. Oktober 2016, findet das erste Triebwagentreffen unter der Ägide der IG TR TransRail und des VHE statt. Verschiedene Triebwagen treffen sich aus allen Richtungen der Schweiz in Huttwil zu den Dampftagen ein.

Um sich vor oder nach den vielen Attraktionen stärken zu können, steht eine Festwirtschaft mit Grilladen und einem Kuchen- und Tortenbuffet zur Verfügung. Weitere Infos unter www.vhe-huttwil.ch.

MS



Ein Güterzug mit Personenbegleitung «GmP», gezogen von der VHE-Dampflok SMB Ed 3/4 2 bei Schönbühl auf der Emmentalbahn.



Die Modellausstellung findet bei den Besuchern regen Anklang.



Verschiedene Modelleisenbahner zeigen im Depot ihre Werke.

Fotos: Marco Schaffner

Triebwagen auf dem Berner Bahnhofplatz

Foto: René Stamm



Der wirkungsvoll ausgestellte Triebwagen CFe 4/4 11.

Im Rahmen der 100-Jahr-Feier der RBS gelangte der letzte vorhandene Originaltriebwagen der ehemaligen SZB (bis 1922 ESB und BZB) noch einmal zu seiner ehemaligen Wirkungsstätte, dem Bahnhofplatz Bern. Allerdings nicht auf Gleisen, denn die sind dort seit 1965 verschwunden, und auch nicht mit eigener Kraft. Antransportiert wurde der CFe 4/4 11 (Baujahr 1916) auf der Strasse und auf einem Stück Gleis, vor der Kulisse des Hotels Schweizerhof, hinter der Heiliggeistkirche, publikumswirksam abgestellt und zur Besichtigung freigegeben. Eben in diesem Raum, wo die sechs ähnlichen, imposanten Fahrzeuge über Jahrzehnte ihren Dienst taten.

Rund 40 000 Besucher erfreuten sich am RBS-Fest, welches gleichzeitig an verschiedenen Bahnhöfen der Strecke gefeiert wurde. RS

Fahrzeugtreffen am 15. und 16. Oktober 2016

Wiederaufnahme der Tradition

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) lädt die grossen und kleinen Eisenbahnfans wieder ins Zürcher Oberland ein. Zeitgleich zur Modellbahnausstellung «Plattform der Kleinserie» wird beim DVZO wiederum ein Fahrzeugtreffen nach alter Tradition organisiert. Unter dem Motto «Nebenbahntreffen» treffen sich am 15. und 16. Oktober 2016 in Bauma wieder Gastloks von anderen Vereinen. Geplant sind Extradfahrten mit Dampf- und Elektrotraktion und unterschiedlichem Wagenpark im Tösstal sowie auf der DVZO-Stammstrecke nach Hinwil. Dazu kommen Fahrten mit nostalgischen Saurer/FBW-Oldtimerbussen ins Ghösch sowie nach Sternenberg inkl. Parallelfahrten mit den Extradzügen oder Fotohalten. Ebenfalls in Zusammenarbeit mit den Gastvereinen werden diverse Verpflegungsmöglichkeiten in Bauma oder während der Fahrt angeboten. Weitere Infos unter www.dvzo.ch. HW



Der DVZO lädt zu einem abwechslungsreichen Bahnbetrieb ein.

Foto: Hugo Wenger

14. Plattform der Kleinserie vom 14. bis 16. Oktober 2016

Traditioneller Tösstaler Treffpunkt

Bereits zum 14. Mal wird die begehrte Ausstellung «Plattform der Kleinserie» in Bauma durchgeführt. Insgesamt 90 Aussteller und Mitaussteller werden eine Vielfalt von Produkten in allen gängigen Spurweiten zeigen. Ob man sich für Lokomotiv-, Wagen- und Gebäudemodelle oder verschiedenste Zubehörteile interessiert, es sollte möglich sein, in diesem riesigen Fundus das Passende zu finden. Die Ausstellung «Plattform der Kleinserie» wird von Roland Born, Hansrudolf Meier, Achille Colombo und Bernhard Stähelin als Non-Profit-Vereinigung organisiert.

Aussteller und Mitaussteller

Aebi – Englische Modellbahnen
ABG Technology AG
Akle Marcel
AKU-Modelleisenbahnen
Albulamodell, Tom Wäfler
AM Modellbahn Fine Scale Spur 0
Aramento Ferroviario
Architectura Navalis
ASOA
Aubertrain, Olivier Elissalt
BEMO Modelleisenbahnen GmbH
Brogioli Casting AG
BUCO Spur 0 GmbH
Dachslenberg.ch
Dampfatelier «Am Kilometer 103,455»
DCC-Versand Hanno Bolte
Der Lokladen/Familie Dingler
DH-Präzisionsmodell
Edition Lan AG
Egger-Bahn
Elettren SAS
Felsenmeyer
Ferro-Suisse
Fine Models
Fulgurex (N.G.) Sàrl
Gautschi Spur 0
G.B.modell

Hermann Modellbahnen AG
Hobby Shop GmbH
H-R-F Modellbahn-Atelier
hrm Modelltechnik
Hui Modellbau
Identico & Partner AG
Itelec AG
IMTHURN Productions
Karl Friedrich Ahnert
K-Modul
Laser-creation Sàrl
Lematec Prestige Models SA
Loco Prestige
LOKI
Lombardi Roberto & C. S.n.c.
MABO Train
MaLe Atelier
MAZERO
MGB-Modell, Till Puetz
Micro Metakit GmbH
micro-model.ch
Microscale Models
MIRAWO
mobarimo gmbh
Mobatech-Swiss
Modellbahnen Zimmermann Rolf
Modellbau-Atelier MBA Pirovino
Modellbaustudio Born GmbH
Modellfeldbahn GmbH i.G.
Modellismo Portigliatti
Modellbau Voth
model rail ag
Morciano Dario – MD Trains
MW-Modell
NAVEMO Nahverkehrsmodelle AG
On3 Trainbuffs
Ostschweizer Modellbahn Klubs
Perren-Führerstandsmitfahrten
Pesolillo SA
Prellbock-Verlag
Proform Spur 1
Qdecoder.ch, Bruno Ineichen
RK Scalemodels

R.M s.n.c., Marro Giacomo
Roth-Modell
Sargenti Modellbahnen Spur Z
SBB Historic
Schweiz. Verb. Eisenbahn Amateur SVEA
Sébastien Fabre
Sound-Design
Spuren Welten, Eik Fiolka
Teichmann Modellbäume
Tip-Top Modell
Verein Furka-Bergstrecke Sektion Zürich
Verein historischer Forchbahn-Fahrzeuge
Verein Historischer Triebwagen 5
Verein Sernftalbahn
Verlag Ochsner
Völklein Modellbau
Walter Waibel AG
Wunder Präzisionsmodelle
zettzeit Modellbahn in 1:220
21,10 srl
(Stand: 4. September 2016)

Anreise

Das Ausstellungsgelände ist einfach zu finden. Wenn Sie mit dem öv anreisen, folgen Sie den Fussgänger-Wegweisern. Sollten Sie mit dem Privatfahrzeug anreisen, folgen Sie der Beschilderung «P-Ausstellung». Da die Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze beschränkt ist, empfiehlt es sich, mit dem öv anzureisen.

Öffnungszeiten und Eintrittspreise

Freitag, 14. Oktober	17.00–20.30 Uhr
Samstag, 15. Oktober	9.30–18.00 Uhr
Sonntag, 16. Oktober	9.30–17.00 Uhr

Der Dauereintritt für alle Tage beträgt CHF 10.-. Jugendliche unter 12 Jahren haben in Begleitung einer erwachsenen Person freien Zugang.

Weitere Infos unter www.kleinserie.ch.



Ob beim Fachsimpeln mit den Herstellern...



... oder beim Bestaunen der Modelle – die Vielfalt wird wieder gross sein.

Fotos: Bruno Kalberer

Veranstaltungen

Huttwiler Dampftage

Was? Dampfbetrieb und Depotfest

Wann? 1./2. Oktober

Wo? Huttwil, Depot VHE

Dampf- und Elektroextrazüge, Jungfernfahrt ABDi Nr. 722 nach der Revision, Modelleisenbahnen, Festwirtschaft.

www.vhe-emental.ch

Flohmarkt in Niederbottigen

Was? Hausflohmarkt und Modellbahnverkauf

Wann? 1. Oktober, 9–17 Uhr

Wo? Bern-Niederbottigen, Niederbottigenweg 93

Modelleisenbahnen und Zubehör, RC-Autos, verschiedene Holzarbeiten. Abzw. Feuerwehrmagazin, Platz vor Stall.

Informationen: www.messerli-bahnen.ch

Sernftalbahn-Museum

Was? Museum mit Gartenbahn

Wann? 2. Oktober, 9–17 Uhr

Wo? Station Engli-Vorderdorf, Sernftalstrasse 17

Die Gartenbahn fährt nur bei trockener Witterung.

Auch 15./16. Oktober, 10–16 Uhr.

www.sernftalbahn.ch

Vier Modulanlagen in Möringen

Was? Fahrbetrieb auf N- und HO-Modulanlagen

Wann? 7. Okt., ab 18 Uhr; 8./9. Okt., ab 10 Uhr

Wo? Mehrzweckhalle, Schulstrasse 19, Möringen

Mit N-, HO-Modul-Grossanlagen.

Eintritt frei. Festwirtschaft. Parkplätze vorhanden.

www.moerigerkellerbahn.ch

Volldampf im Jura

Was? Delémont–Choindez–Delémont

Wann? 8. Oktober, 10 Uhr und 14 Uhr

Wo? Delémont, Rotonde

Dampffahrt, Besichtigung Depotmuseum Delémont, Mittagessen.

Weitere Informationen:

www.volldampf.ch

Bahnpark Brugg

Was? Saisonschlussstag

Wann? 8./9. Oktober, 13–17 Uhr

Wo? Bahnpark Brugg

Fahrkarten der Schinznacher Baumschulbahn berechtigen zu reduziertem Eintritt.

info@bruggregio.ch

www.bahnpark-brugg.ch

Modellbahn in Berg

Was? Eisenbahn-Amateure Weinfelden-Berg

Wann? 8./9. Oktober, 10–16 Uhr

Wo? Mauren TG, ehemaliges Schlützenhaus

Die EAWB zeigen dem interessierten Publikum ihre im Aufbau befindliche Spur-HO-Anlage in Betrieb, Eintritt frei.

Dampfbahn Aaretal

Was? Öffentliche Fahrtage

Wann? 8./9., 22./23. Oktober, 13.30–17.30 Uhr;

Wo? Münsingen, Psychiatriezentrum

Wagen für Rollstuhlfahrer/innen. Restaurant im Psychiatriezentrum. 15. Oktober, 10–17.30 Uhr Basar des PZM.

www.dampfbahn-aaretal.ch

Museumsbahn Emmental

Was? Dampffahrten im Emmental

Wann? 9. Oktober

Wo? Sumiswald–Huttwil–Sumiswald

Einsteigen und abdampfen! Mit dem Dampfzug der Museumsbahn Emmental Kinder bis 16 Jahre reisen kostenlos!

www.emmentalbahn.ch

Gartenbahn Staufen

Was? Fahrtage im Oktober

Wann? 9. und 23. Oktober, 13–16 Uhr

Wo? Staufen AG, Anlage Holzgasse (Waldhaus)

Freie Publikumsfahrten. Dampf und Elektroloks. Neues Klubhaus, Kiosk mit Verpflegungsmöglichkeit.

www.gartenbahn-staufen.ch

Modellbahn in Ramsen

Was? Modulanlage in HO

Wann? 9. Oktober, 10–17 Uhr

Wo? Ramsen, Güterschuppen

In Zusammenarbeit mit VES. Ueli Meier mit Dampf- und Diesellokomotiven. Eintritt frei.

www.etzwilen-singen.ch

Meeting US-Railroadfans

Was? Fotoshow by Brigitte Kolb

Wann? 14. Oktober, ab 19 Uhr

Wo? Zürich-Wollishofen, Wasserversorgung

Montana, Mai 2015, Teil 2 – von Livingstone bis nach Seattle.

www.trainmaster.ch/Fans-Meets.htm

Plattform in Bauma

Was? 14. Plattform der Kleinserie

Wann? 14. bis 16. Oktober

Wo? Bauma, Altlandenberg und Grosswis

90 Aussteller. Siehe Informationen zu Bauma in diesem Heft ab Seite 60.

Weitere Einzelheiten:

www.kleinserie.ch

Triebwagen 5 «Glaskasten»

Was? Tage der offenen Remise

Wann? 15. Okt., 11–17 Uhr; 16. Okt., 10–17 Uhr

Wo? Remise Bahnhof Wald ZH

Besichtigung Aufarbeitung SOB-Triebwagen von 1939; kombinierbar mit Extrafahrten Nebenbahntreffen Zürcher Oberland.

www.triebwagen5.ch

Offene Türen in Thun

Was? Thuner Eisenbahn-Amateure TEA

Wann? 15./16. und 22./23. Oktober

Wo? Thun, Betriebsgebäude Bhf. Thun

O-Anlage CHF 5.–, Kinder CHF 2.–.

Sa. 13–17 Uhr, So. 9.30–11.45 Uhr und 13.30–17 Uhr. Weitere Informationen:

www.tea-thun.org

Börse in Olten

Was? **Oltner Modellbahn- und Spielzeughörse**

Wann? **16. Oktober, 10–16 Uhr**

Wo? **Olten, Stadttheater/Konzertsaal**

Zwei Minuten vom Bahnhof Olten, Grasparkplätze rund ums Stadttheater. Weitere Informationen: Tel. 062 791 42 89 oder oltnerboerse@vtxfree.ch

Anlage Kirchmättli Horw

Was? **Grösste Echtzeitanlage der Schweiz**

Wann? **16. Oktober, 13.30–16 Uhr**

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

Anlage im Rohbau fertig, Teilbetrieb. Auch am 31. Oktober um 18 Uhr. www.loki-depot-horw.ch

Offene Türen in Winterthur

Was? **Winterthurer Eisenbahnamateure WEA**

Wann? **22./23. Oktober**

Wo? **Winterthur, Schulhaus Hegfeld**

Samstag 10–17 Uhr, Sonntag 10–16 Uhr öffentlicher Fahrbetrieb 0/0m, H0/H0m. Eintritt frei, Cafeteria Loki. www.wea-winterthur.ch

Börse in Gisikon

Was? **35. EMBL-Modelleisenbahnborse**

Wann? **29. Oktober, 10–15 Uhr**

Wo? **Gisikon, Firma Bauhag**

Modellbahnen und Zubehör. Rollstuhlgängig, Grasparkplätze, Verpflegung, Rahmenprogramm, Eintritt frei. www.embl.ch, 079 479 19 72

Offene Tür beim REAK

Was? **Fahren auf vier Anlagen – N bis G**

Wann? **29./30. Oktober**

Wo? **Thal/Buriel, REAK im Aegetli 6**

Drei Anlagen im Klubhaus plus Gartenbahn. Restaurant Tombola, Sa. 10–18 Uhr, So. 10–17 Uhr. Eintritt frei. www.reak.ch

Eisenbahn-Romantik im Oktober 2016

Die Sendungen werden im SWR ausgestrahlt.

Samstag, 1. Okt., 16.30 Uhr – Folge 885

Stars of Sandstone

Der südafrikanische Geschäftsmann Winfred Mole hat vor 20 Jahren beschlossen, seinen Beruf an den Nagel zu hängen. Er kam aus der IT-Branche, wollte entschleunigen und hat eine alte, etwas heruntergekommene Farm gekauft. Daraus entstand innerhalb von zwei Jahrzehnten die «Sandstone Estates», ein grosses landwirtschaftliches Unternehmen mit über 7000 ha Fläche. Hier befindet sich eine der grössten Fahrzeugsammlungen Südafrikas, mit 650 Traktoren, zahllosen Lokomobilen, 100 Dampflok, Personen- und Güterwagen und vielen Oldtimern mehr, darunter ein Dampfplattwagen von 1934. Nicht zu vergessen zahlreiche Militärfahrzeuge. Alle zwei Jahre im Frühjahr öffnet sich die Farm für Besucher und zehn Tage lang dampfen die alten Maschinen.

Samstag, 8. Okt., 16.30 Uhr – Folge 886

Die erste Runde

Wie kommen eigentlich die Züge auf die Schiene? Was passiert vor dem ersten fahrplanmässigen Einsatz? In Wildenrath, nahe Mönchgladbach, befindet sich ein Testkreis für Züge. Offiziell nennt sich das Gelände Prüf- und Validationcenter und gehört Siemens. Im 20. Jahrhundert war hier ein Flugplatz der Royal Airforce, heute werden dort Züge in Dienst gestellt, das heisst zusammengefügt, geprüft, durchgemessen und ausgeliefert. Neue Zugtypen, wie der ICE 4, fahren hier unendliche Testrunden, bis sie schlussendlich vom Eisenbahn-Bundesamt ihren Stempel bekommen und in Serie gebaut werden können.

Samstag, 15. Okt., 16.30 Uhr – Folge 887

Schatzkästlein 6 – unruhige Zeiten

In Folge 6 wird die Zeit zwischen 1933 und 1945 beleuchtet. Insbesondere die grosse Fahrzeugparade zum 100. Geburtstag der Bahn in Deutschland im Jahr 1935 wird mit eindrucksvollen Bildern vorgestellt.

Samstag, 22. Okt., 16.30 Uhr – Folge 888

Die Vinschgaubahn – von Mals nach Meran

Die Vinschgaubahn, eine Südtiroler Erfolgsgeschichte. Unterhalb des Reschenpasses im Dreiländereck Schweiz, Österreich und Italien nimmt die Vinschgaubahn in Mals ihren Verlauf nach Meran. 60 Kilometer fährt sie entlang der Etsch im Stundentakt aus der Welt der Berge und Gletscher hinab ins mediterrane Flair der Kurstadt. Ursprünglich hätte die 1906 eröffnete Bahn über den Reschenpass nach Landeck in Tirol weitergebaut werden sollen.

Das Land Südtirol setzt sich für die Bahn ein und investiert kräftig in die Modernisierung der Strecke und der Sicherheitstechnik. Moderne Fahrzeuge mit Klimaanlage und WLAN sorgen zudem für angenehmen Reisekomfort. Die Vinschgaubahn ist ein gelungenes Beispiel dafür, wie die Politik mehr Verkehr auf die Schiene bringen kann – wenn sie will. Neben der wechselvollen Geschichte der Bahnstrecke erzählt der Film auch von Interessantem und Sehenswertem links und rechts der Strecke.

Samstag, 29. Okt., 16.30 Uhr – Folge 889

Bahnschatz Südtirol – von Meran auf den Ritten

Südtirol bietet Eisenbahnfreunden eine Vielzahl interessanter Bahnen. Um sie zu erkunden, bietet Meran einen idealen Ausgangspunkt. Wir nehmen den Zug und fahren ins 31 Kilometer entfernte Bozen, immer entlang der Etsch.

Durch die Brennerbahn wurde Bozen schnell zu einem wichtigen Bahnknotenpunkt. Dort steigen wir um in die Seilbahn, die uns auf das fast 1000 Meter höher gelegene Hochplateau Ritten bringt. Das Paradies für Sommerfrischler wurde einst mit der Rittnerbahn erschlossen. Teile davon existieren noch heute – ein nostalgischer Ausflug in die Bahngeschichte Südtirols. Für die Entwicklung der Kurstadt Meran hatte die 1881 eröffnete Bahnstrecke Bozen–Meran eine zentrale Bedeutung.

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

Änderungen vorbehalten!

7. Modelleisenbahnausstellung

Was? **Grosse Ausstellung und Börse**

Wann? **29./30. Oktober**

Wo? **Espace 2000, F-68870 Bartenheim**

Topanlagen aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz, Sa. 14–18 Uhr, So. 10–17 Uhr, Autobahn A35, Autofahrt Bartenheim SNCF-Bartenheim, 5 Min. vom Bahnhof.

Vorfürhrungen in Bern

Was? **Fahrbetrieb auf den Anlagen des BMEC**

Wann? **29./30. Okt. und 5./6. Nov., 10–16 Uhr**

Wo? **Bern, Klubhaus, Freiburgstrasse 140**

Spur-0- und Spur-H0-Anlage. Kleine Börse und Modellbahnshop, Gastwirtschaft. Berner Modell-Eisenbahn-Club BMEC www.bmec.ch

Offene Türen in Balsthal

Was? **Modellbahnanlage, Depot und Dampfzug**

Wann? **5./6. November, 10–18 (10–17) Uhr**

Wo? **Balsthal, Klublokal, Postackerstrasse**

Anlage BLS; Depotbesichtigungen OeBB, Festwirtschaft. Am So. Dampfahnen. Weitere Informationen: www.eisenbahnklub-balsthal.ch

Wir sind aktueller!

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungsmeldungen für die **Ausgabe LOKI 11/2016** bis spätestens **5. Oktober 2016** an: Redaktion LOKI, Stephan Kraus, Schlesienstrasse 21, D-74189 Weinsberg

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

Börse

Verkaufen

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

O Zu verkaufen: Märklin Spur 0, Jahrgang ca. 1937, elektr. Dreileiter-Metallgleis, Kreuzungen, elektr. Weichen, Stellpulte, 2 Trafos, Bahnübergang, Prellbock, 2 E-Loks (leicht defekt), div. Güterwagen.
Preis auf Anfrage, nur alles zusammen (keine Händler).
Tel. 052 233 10 19.

O Verkaufte Hehr-4a-Tankwagen, wie neu, Esso, Fr. 350.-.
Schneider Alois, Ruggenbühl 4, 9540 Matzingen.
Tel. 052 376 12 40.

Om Verkaufte Modelrail: Salonwagen As, rot-beige 1143+1144 je Fr. 1950.-, zus. Fr. 3700.-; Plattformwagen A, 4-achsiger, grün, Fr. 1350.-; Vitrinen-Mod.
M. Steffen, Laufenbrunnenweg 1, 9472 Grabs.
Tel. 081 771 39 30, stemar@bluewin.ch,

I Verkauf: Dampflok Aster Serie 1 Southern 901 von 1976. Spur 1, Länge ca. 60 cm. Zubehör und Bauanleitung vorhanden. Bester optischer Zustand. Ist vor etwa 10 Jahren zuletzt auf der Schiene gewesen. Angebote bitte an
ulrich.scherler@t-online.de.

N-I Verkaufte Zimo-Module, gebraucht. 6 Gleisabschnitt MX9V à Fr. 230.-, 2 Kehrschlaufen MX7/3 à Fr. 135.-, Weitere Artikel auf Anfrage.
Jörg Rudolf, Herrenhofstr. 30, 9244 Niederuzwil.
Tel. 071 950 01 41, rudolf.joerg@hispeed.ch.

Suchen

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

Z-Ilm 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.

HO/N/HOm Suche Spur H0 + N + H0m, auch ganze Sammlungen. Sofortige Abholung und Barzahlung.
Zeno Stirnemann, Sportstrasse 2, 8637 Laupen.
Tel. 055 534 67 34, Mobile 079 335 20 69, stirnemannz@windowslive.com.



Z-Ilm 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.

O Fulgurex CIWL Lits # 3482 oder 3483 Metropolitan SBB Ce 6/8".
hanshthomsen@gmail.com.

HO Suche Roco 63152/63155 HO Ergänzungssset ICN.
Egli Hans Rudolf, alte Zürcherstrasse 25, 5432 Neuenhof. Tel. 079 505 14 84, efisch@hispeed.ch

Verschiedenes

Suche! Die **Stationsgebäude** der Rätischen Bahn/Werro, Lütza.
Hausherr Roland, Steinbachstrasse 8, 5015 Erlinsba ch/SO. Tel. 062 844 37 35.



Schauanlage sucht Nachfolger
Wir suchen einen Nachfolger für unsere H0-Schauanlage mit Erweiterungspotenzial, entweder zum Weiterbetrieb in den derzeitigen Räumlichkeiten oder an anderem Standort. Preis VHB.
Modellbahnzentrum Schluchsee,
Tel. +49 1512 755 42 60,
m.melsbach@modellbahnzentrum.com,
www.modellbahnzentrum.com.

Verkaufe **Zimo-Module**, gebraucht. 6 Gleisabschnitt MX9V à Fr. 230.-, 2 Kehrschlaufen MX7/3 à Fr. 135.-, Weitere Artikel auf Anfrage.
Jörg Rudolf, Herrenhofstr. 30, 9244 Niederuzwil.
Tel. 071 950 01 41, rudolf.joerg@hispeed.ch.

Suche Eisenbahner HO, Wechselstrom, digital.
Hanspeter Diggelmann, Weiherweg 6, 9517 Mettlen, Tel. 071 633 25 09.



WHD-Modelleisenbahn.ch
Wiederholer Handel und Dienstleistungen
Dorfstrasse 6 8405 Wiltenbach
Tel 052 329 23 90 info@whd-modelleisenbahn.ch

märklin Central Station 3

ZUBA-TECH ●
Zu kaufen gesucht:
**Modelleisenbahnen
alle Spuren und Blech**

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

Langjährige Erfahrung

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

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

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

- Verkauf/Ankauf
- Beratung
- Reparaturen

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

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

Bahn aktuell

Jubiläumsfeierlichkeiten im Berner Oberland

Foto: Peter Hürzeler



Am Wochenende des 13. und 14. Augusts feierte die lediglich 4,3 Kilometer lange Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren (BLM) ihr 125-Jahr-Jubiläum.

Nebst einer Ausstellung, musikalischen Darbietungen, Schausägen und einer Festwirtschaft sorgte der Einsatz sämtlicher Fahrzeuggenerationen für ein abwechslungsreiches Fest.

PH

Vor dem grandiosen Bergpanorama bei Winteregg kommt der Triebwagen Be 4/4 23 zusammen mit einem Güterwagen besonders gut zur Geltung.

Foto: Hanspeter Teutschmann



Am Jubiläumswochenende wurde sämtliches Rollmaterial eingesetzt, so auch der seit 2010 in Betrieb gesetzte Occasionstriebwagen Be 4/4 31.



Foto: Peter Hürzeler

Der nur noch selten und für Sonderzugsfahrten eingesetzte Nostalgietriebwagen Cfe 2/4 11 durfte bei den Feierlichkeiten nicht fehlen.

Voraussichtlich letzte Einsätze der RhB-Dampflok im Berner Oberland

Fotos: Thibert Käller



BDB-Dampfahrt bei schönstem Sonnenschein und Panorama am 23. August mit der ehemaligen RhB G 3/4 14 bei Oberriet am Brienzensee.



Der Dampfzug verlässt auf der Rückfahrt den MIB-Kirchertunnel. Rechts auf gleicher Höhe ist der untere Ausgang der Aareschlucht.



Erstmals dient am 4. September 2016 die eben fertiggestellte neue Drehscheibe in Interlaken dem betrieblich bedingten Abdrehen einer Dampflok.



Die festlich geschmückte Ex-RhB G 3/4 14 mit den historischen BDB-Wagen am 4. September im Kraftwerkareal Innerkirchen.

Eigentlich hätte zum 100-Jahr-Jubiläum der Streckenverlängerung Brienz-Interlaken Ost am 3. September die Tallok G 3/4 208 wieder im Einsatz stehen sollen. Doch die in der RhB-Werkstätte Landquart ausgeführte Rekonstruktion der beim Remisenbrand 2013 schwer beschädigten Lok hat sich wegen der verspäteten Kessellieferung verzögert. Darum leistete auch dieses Jahr die ehemalige RhB G 3/4 14 des Dampflok-Vereins Appenzeller Bahnen Ersatzdienst auf dem ZB-/MIB-Abschnitt Interla-

ken Ost-Innertkirchen. Schon 1924/26 bis zur Elektrifikation 1942 war hier dieser Typ in Form der Ex-RhB-Loks 9, 10, 15 und 16 präsent (Details siehe neueste LOKI-Sondernummer).

Bei der öffentlichen Fahrt vom 4. September von Interlaken nach Innertkirchen und zurück stand erstmals die neue Drehscheibe vor dem BDB-Depot in Interlaken im Ersteininsatz. Dies, nachdem am Vortag die letzten Arbeiten abgeschlossen wurden und die ersten Tests erfolgreich verliefen.

So war es nach der Sonntagsfahrt möglich, die Appenzeller Leihlokomotive nach dem Abdrehen in Meiringen wieder in die ursprüngliche Position zu bringen. Möglicherweise war dies die letzte Fahrt der für den engen Fahrplan der ZB-Tallinie zu langsame G 3/4 14 im Berner Oberland. Sie dürfte vermutlich im Herbst auf die heimatischen AB-Gleise zurückkehren. Ab nächstem Frühling sollte die eigene, jüngere, leistungsfähigere und schnellere Lok 208 wieder verfügbar sein.

TK



Die beiden Triebwagen BDeh 2/4 73 und 74 bei der Haltestelle Château-d'Hauteville auf der Fahrt von Vevey nach Blonay.



Einmalige Fotofahrt der «Association ASD 1914»

Das rot-cremefarbene Rollmaterial der einstigen Chemins de fer électriques Veveysans (CEV) ist derzeit nur noch Reserve für die neuen «SURF» ABeh 2/6 7501–7504. Es ist davon auszugehen, dass es im Regelbetrieb nur noch selten zum Einsatz kommt, wenn überhaupt. Die vier GTW Be 2/6 7001–7004 werden ebenfalls nicht mehr allzu lange auf der Linie der Transports Montreux–Vevey–Riviera (MVR) im Einsatz stehen und gehen nach Anpassungs- und Revisionsarbeiten an die ASM (Strecke Biel–Ins, 3 Stück) und die MIB (1 Stück). Aus diesem Grund führte der Verein «Association ASD 1914» am 21. August 2016 eine einmalige Fotofahrt durch. Mit den Triebwagen BDeh 2/4 73 und 74 sowie dem Steuerwagen Bt 222 wurden auf der Strecke Vevey–Blonay–Les Pléiades Fotozüge in verschiedenen Zugszusammenstellungen geführt. PH

Generationentreffen in Blonay mit GTW Be 2/6 7001, BDeh 2/4 73 und dem neuen SURF ABeh 2/6 7503 kurz vor der Fahrt von Blonay nach Les Pléiades.



Weiterfahrt von Blonay nach Les Pléiades mit klassischer Formation: Triebwagen BDeh 2/4 74 und Steuerwagen Bt 222 bei Tusinge.



Alle eingesetzten Fahrzeuge BDeh 2/4 73 und 74 sowie Bt 222 unterwegs von Les Pléiades nach Vevey bei St-Légier.

Foto: Christoph Huml



Blockierte Achse bei der Re 460 084

Pech hatte am Donnerstag, dem 18. August 2016, im Bahnhof Bern die Re 460 084 der SBB: Eine blockierte Achse verunmöglichte die Weiterfahrt mit dem angedachten Zug. Durch ein Hilfswagen-team wurde das lädierte Drehgestell in mühseliger Arbeit auf Diplorlys gesetzt, was im an der Kapazitätsgrenze stehenden Bahnhof Bern sicherlich eine unwillkommene Attraktion darstellt.

Salonwagenzug für die Schweizerische Nationalbank auf der RhB-Strecke



Foto: Tibert Keller

Rückleitung der leeren Komposition, aufgenommen auf dem Landwasserviadukt. Vertreter der Schweizerischen Nationalbank befuhren am 19. August mit einem Extrazug den Abschnitt Tiefencastel und Preda. Die von der Ge 6/6 415 geführte Formation bestand aus allen Salonwagen sowie aus zwei Aussichtswagen.

Gourmetsonderfahrt auf der Gotthardlinie

Am 20. August 2016 fand eine einmalige, private Gourmetsonderfahrt mit der SBB Ae 4/7 11026 von Etzwilen nach Göschenen und zurück statt. Während der RIC-Gepäckwagen SBB F4 18553, der Speisewagen CIWL WR 4243, der Teakholz-Barwagen

SR 426 und der blau-weiße einstige EBT-Plattformwagen BD&S BC 521 des gefälligen Zugs allesamt in Privatbesitz sind, gehört die Zuglokomotive SBB Ae 4/7 11026 dem Bestand des Vereins «Mikado 1244» an. Über den mit der Zugsicherung ETCS

ausgestatteten Streckenabschnitt Brunnen-Altendorf-Rynächt und bei der Rückfahrt während der Talfahrt, wegen fehlender elektrischer Bremse, wurde dem Sonderzug die gemietete Re 420 346 von SBB Cargo vorgespannt. AN



Die regulär nie auf der Gotthardstrecke eingesetzte SBB Ae 4/7 11026 während der Hinfahrt bei Silenen.



Fotos: André Niederberger

In Göschenen konnte kurz vor der Abfahrt noch ein Erinnerungsfoto der einmaligen Sonderfahrt gemacht werden.

Ersatzzugskompositionen der SBB

Die in Italien und der Schweiz eingesetzten Triebzugskompositionen des Typs ETR 610 haben zeitweise technische Probleme, welche

zu Zugsausfälle führen können. Um den leidgeplagten Fahrgästen eine Alternative bieten zu können, setzte die SBB in der Schweiz in

mindestens zwei Fällen eine durchaus Modellbahn-taugliche Ersatzkomposition für den ausgefallenen Eurocity 153 ein. DG



Am 29. August bestand der Ersatzzug 70153 aus der SBB Re 4/4ⁿ 11251, einem Eurocitywagen Apm und zwei Eurocitywagen Bpm.



Fotos: Daniele Gilardi

Zwei Tage später beförderte dieselbe SBB Re 4/4ⁿ nebst dem Eurocitywagen Apm auch zwei eigentlich für Fussballsonderzüge reservierte B-FC.

Foto: Hanspeter Teutschmann



ASm-Triebzug im neuen Look

Der GTW Be 2/6 509 der Aare Seeland mobil (ASm) verkehrt als erster Triebzug auf der Seelandlinie im neuen Auftreten, welches bei der ASm im Oberaargau bereits vor geraumer Zeit eingeführt wurde. Am 12. August 2016 verkehrte der Be 2/6 509 anlässlich einer Pressefahrt.

Eine Fitnesskur für die SBB Re 460



Blick in den vom Dach befreiten Maschinenraum der 460 010. Links der eine Lüftungsturm, rechts einer der beiden neuen, kleineren Stromrichtercontainer.



Immer noch Handarbeit für Spezialisten: das Wickeln von Fahrmotoren, das zur Kernkompetenz des SBB-Industriewerks Yverdon gehört.

Die Re 460 durchlaufen in den nächsten Jahren, nach rund der halben «Lebensdauer», im Industriewerk Yverdon ein differenziertes Modernisierungsprogramm. Der Standort beherbergt seit 1855 eine Werkstätte, die zwischenzeitlich hauptsächlich dem Unterhalt von Triebzügen sowie von Re 450 und Re 460 dient. Sie ist auch ein Kompetenzzentrum für Drehgestelle und Elektromotoren.

Zu den bemerkenswertesten Fahrzeugen, die am 15. August 2016 zu sehen waren, zählten die beiden Unfalllokomotiven Re 460 035 (Rangieraufprall in Chur vom 31. März) und Re 460 087 (Unfall in Rafz vom 20. Februar 2015) sowie die 460 010. Sie ist die erste ihrer Serie, die als Prototyp den erweiterten Refit mit neuem Traktionsumrichter erhält. Dieses zentrale Element hat sich im Verlauf der Jahre vom bisher verwendeten, ölgekühlten GTO zum effizienteren, wassergekühlten IGBT (insulated-gate bipolar transistor) weiterentwickelt. Mit der neuen Technologie sollen sich rund fünf Prozent Energie einsparen lassen. Und dies bei geringerer Einbaugrösse. Zum umfassenden Refit zählen auch zwei neue, ebenfalls ölfreie Kompressoren und die Brandschutzeinrichtung. Optisch werden die erneuerten Loks an der glanzroten Farbe erkennbar sein. Bis ins Jahr 2022 sollen alle 119 Einheiten die lebensverlängernde Kur durchlaufen haben.

TK



Fotos: Thibert Keller

Blick in die Montagehalle mit der Re 460 010 (links), die als erste Lok der Serie den IGBT-Stromrichter erhalten hat. Im Vordergrund die in den Unfall vom 20. Februar 2015 in Rafz involvierte Re 460 087.

Neue Anschriften an alten Loks



Foto: Dario Häusermann

SBB Cargo lässt ihre noch nicht im neuen Cargo-Gewand erscheinenden Triebfahrzeuge der Serien Re 420, 430 und 620 einheitlich beschriften. Gut ersichtlich auch an der Re 620 085, welche am 27. August 2016 mit einer Re 420 den Güterzug 54136 durch Intschi zog.

Spezielle Zugsformationen bei der RhB

Die RhB sorgt immer wieder für abwechslungsreiche Zugsformationen. So hatte der Güterzug 5135 am 19. August auch noch die Aufgabe, je zwei B und Haik von Landquart nach Filisur zu überführen. Ab dort verstärkten diese vier Wagen den planmässigen, aus einem Dreiteiler-Allegra gebildeten Zug nach Davos. Grund dafür war eine grosse Gruppe Mountainbiker, die so samt ihren Fahrrädern nach einer Tour nach Davos zurückkehrte. Praktisch den ganzen Sommer stand eine Ge 4/4^I zwischen Chur

und Disentis im Einsatz vor den Glacier-Express-Zügen 901/904, was letztlich als alltäglich gewertet werden kann. Die beiden anderen Zugspare übernehmen Ge 4/4^{II}, die im Umlauf der gewöhnlichen Züge dieser Strecke eingebunden sind. Das Auftauchen einer Ge 6/6^{II} in einem solchen Dienst, wie am 25. August durch die Ge 6/6^{II} 706 geschehen, ist seit vielen Jahren eine Rarität.

Am 24. August fanden Testfahrten mit den beiden ersten mit Dualbremse (Druckluft und Vakuum) ausgestatteten Ge 4/4^{II}

625 und 629 über die kurvenreiche Arosalinie von Landquart bis Peist und zurück statt. Dabei wurden die Bewegungen der Kabel und Schläuche zwischen den Lokomotiven und Anhängewagen getestet.

Für eine spätere Extrazugsleistung wechselte die Ge 6/6^I 414 am 25. August ihren Standort von Samedan nach Landquart. Um Lokfahrten zu ersparen, erfolgte dies mit dem Plangüterzug 5120, welcher ab Reichenau mit elf Vierachser eine stattliche Länge erreichte. TK



Zug 5135 am 19. August auf dem Schmittenobelviadukt mit vier leeren Wagen am Schluss, die ab Filisur einer Gruppenfahrt nach Davos dienen.



Ein mittlerweile seltener Anblick: Zug 902 «Glacier Express», welcher von einer «BoBoBo» gezogen wird.



Bemerkenswert ist der Bedienstete, der die Dynamik der Verbindungen mit dem zusätzlichen Luftschlauchpaar zwischen Lok und Wagen beobachtet.



Die altertümliche «CC» Ge 6/6 414 im schweren und seltenen Plangüterzugseinsatz kurz nach Reichenau.

Fotos: Tibert Keller

Neues aus der RhB-Werkstätte



Die Stammmotzlokomotiven Ge 4/4^{III} erhalten ein Refit. Bei dieser Gelegenheit bekommen sie einen neuen Anstrich und zusätzlich ein Frontwappen analog den Allegra-Triebwagen. Die Ge 4/4^{III} 644 ist die erste Lok der Serie, welche in Landquart in die Kur durfte. Allerdings ist das Wappen noch nicht definitiv und wird später noch angepasst.



Fotos: Hansruedi Burkhalter

Der Bernina-Panoramawagen Api 1301 erhielt am 26. August 2016 im WC einen neuen Fotohintergrund. Das neue Bild zeigt den Lago Bianco und die Station Ospizio Bernina.

Werbeloks auf Schweizer Schienen



Der IR 2417 von Zürich nach Locarno wurde am 28. August 2016 von der SBB Re 460 079 mit einer Credit-Suisse-Werbung gezogen.



Die SBB Re 460 086 mit der Werbung von «TGV Lyria» wurde am 23. August 2016 dem IR 2315 von Basel nach Locarno vorgespannt.



Fotos: Dario Häusemann

Keine Werbelokomotiven im eigentlichen Sinne sind die von der Railpool GmbH gemietete Traxx 186 106 und Re 486 509 von BLS Cargo, welche zusammen am 23. August 2016 mit dem UKV-Güterzug 43521 kurz vor der Durchfahrt in Murgenthal waren.

Oldtimer im Doppelpack

«Dank» der Rückkehr und Reaktivierung der im Verkehrshaus in Luzern ausgestellten Ge 4/4¹ 602 lässt sich mit der Schwes-

terlok 603 nach Jahren wieder ein 1947-Pärchen bilden. Sie sind die einzigen der einst vier Ur-BoBo I, nun älteste Nichtnostal-

gie-RhB-Streckenloks, und ergänzen den Restbestand der Nachlieferung von 1953 (Ge 4/4¹ 605 und 610). TK



Das 1947-«Traumpaar» 603 und 602 vor dem nachmittäglichen Kieszug Samedan–Preda, aufgenommen am 22. August im Val Bever.



Fotos: Tibert Keller

Am 29. August sind die Positionen der beiden Loks getauscht. Der «Albulasprinter» für die Tunnelaushubtransporte verlässt Preda mit Ziel Spinas.

TEE «INNERSCHWEIZ» unterwegs



Foto: Beat Bruhin

Tradition hat die Sommerabendrundfahrt am Zürcher Street-Parade-Wochenende des Vereins TEE-Classics. Am 13. August 2016 führte sie von Zürich in die Innerschweiz entlang des Zuger- und des Vierwaldstättersees. Der Zug mit der TEE Re 4/4¹ 10034 und den drei Nostalgiewagen befuhr dabei auch das Sihltal.

Vereinsreise der «Dampffreunde der RhB»

Während des Wochenendes vom 13./14. August befuhr der Verein die Albulastrecke mit zwei verschiedenen Zugkompositio-

nen. Dabei kam vorwiegend die Dampflokomotive G 3/4 11 «Heidi» mit passenden Wagen zum Einsatz. Lediglich die sonntägliche Ab-

schlussfahrt bestand aus der selten eingesetzten Ge 4/6 353 und Salonwagen sowie der «Stiva Retica».

TK



Die G 3/4 11 mit vier bestens passenden Zweiachswagen am 14. August oberhalb von Berggün.



Fotos: Tibor Keller

Abschluss der Vereinsreise mit Ge 4/6 353, As 1161, WR-S 3821 sowie D 4051 hier bei Rhäzüns.

Orient-Express-Züge durch die Schweiz

Seit 1982 ist der Luxuszug «Venice Simplon Orient Express» (VSOE) der Belmond Ltd. regelmässig auf Europas Schienen anzutreffen. Angeboten werden verschiedene Routen zwischen London und Venedig durch Mitteleuropa sowie eine Reise pro Jahr auf der historischen Route von Paris über Budapest und Bukarest nach Istanbul. Diese Fahrten werden von Reisebüros in ganz Europa angeboten. Bei den Luxusfahr-

ten von London nach Venedig wird dabei auch die Schweiz durchfahren.

Die Flotte des VSOE besteht aus 16 historischen Waggons der Baujahre zwischen 1926 und 1931, darunter drei Speise-, ein Bar- und zwölf Schlafwagen. Zusätzlich zu diesen teilweise 1982 modernisierten ehemaligen CIWL-Fahrzeugen führt der Zug Servicewagen sowie andere, farblich angepasste Wagen mit. Zwischen 2003 und

2006 wurden diese Wagen des VSOE modernisiert und erhielten unter anderem moderne Drehgestelle von Bombardier sowie neue Klimaanlage. Seither sind die Waggons für 160 km/h zugelassen.

Für die Traktion in der Schweiz stellt die SBB jeweils zwei Lokomotiven des Typs Re 4/4^{II} in Vielfachsteuerung. Dabei kommen immer wieder verschiedene Konstellationen von Bauserien und Farben vor.

DG



Am 12. August 2016 zog die SBB Re 4/4^{II} 11191 zusammen mit einer anderen Re 4/4^{II} den VSOE bei Melano dem Lago di Lugano entlang.



Fotos: Daniele Gilardi

Selten «verirrt» sich auch die letzte grüne Re 4/4^{II} von SBB Personenverkehr vor den «Venice Simplon Orient Express».



Auch im Streckeneinsatz haben sich die Lokomotiven bewährt. RhB Gm 4/4' 243 als Streckenlok vor einem kurzen Holzzug.

Foto: Archiv RhB

Die Rangierlokomotiven Gm 4/4 242/243 der RhB von Bemo in H0m

Diesel auf dem Netz der Rätischen Bahn

Die Verdieselung hiesiger RhB-Anlagen macht Fortschritte. Wir nehmen die aktuelle Auslieferung vom Modell der Gm 4/4 243 zum Anlass, diese interessanten Maschinen etwas genauer zu betrachten. Die Miniatur wird von Bemo in analoger und digitaler Version, diese mit Sound, hergestellt. Bei letzterer hingesehen und hingehört hat...

... Roland Kink

Bereits 1989 beschaffte die RhB mit Hinblick auf den Bau des Vereintunnels eine erste Rangierlok, die Gm 4/4 241. Bei ihr handelt es sich um eine interessante Einzelgängerin. Die Lok war 1959 als MaK 400 BB (Maschinenbau Kiel) für eine deutsche Werksbahn mit Spurweite 860 mm (Alsen'sche Portland-Cementwerke in Lägerdorf bei Itzehoe) geliefert worden. SCHÖMA (Christoph Schöttler Maschinenfabrik GmbH, in Diepholz, Niedersachsen) baute sie 1964 auf Meterspur um.

Dies für ihren neuen Einsatz bei der Auricher Kreisbahn in Ostfriesland. Dafür erhielt sie zusätzliche Zug- und Stossvorrichtungen für den Rollbockverkehr. Bereits 1969 wurde sie dort jedoch mit einem Kupplungsschaden abgestellt. 1971 kam sie revidiert zur Brohltalbahn in Rheinland-Pfalz, wo sie als D4 bis 1986 im Einsatz war. 1989 gelangte sie über einen Fahrzeughändler zur Rhätischen Bahn. Sie wurde an die RhB-Normalien angepasst und erhielt als Gm 4/4 die Nummer 241,

bereit für den Rangiereinsatz beim Bau des Vereintunnels. Nachdem dieser am 19. November 1999 offiziell eröffnet worden war, entschloss sich die RhB, die als störanfällig geltende Lok in der Hauptwerkstätte Landquart zu einer tauglichen Rangierlok umzubauen. Dabei blieben Fahrwerk, Rahmen und Aufbauten weitgehend erhalten. Motoren, Getriebe, Steuerung und Kühleranlage wurden jedoch erneuert und der Führerstand den übrigen RhB-Lokomotiven angeglichen. Seit dem Umbau wird sie

Foto: Stephan Kraus



RhB Tmf 2/2 113 am 24. Mai 2009 in Pontresina. Sie ersetzt eine Gmf 4/4 242 oder 243.

Foto: Stephan Kraus



Die Tmf 2/2 90 am 23. Mai 2009 in Zernez beim Rangieren.



Foto: Stephan Kraus

RhB Gmf 4/4 243 im Bahnhof Bergün am 14. März 2015.



Foto: Stephan Kraus

Die Tmf 2/2 90 aus der ersten Serie noch mit Rangierfunk.



Foto: Roland Kink

RhB Gm 4/4 241 am 10. April 2014 in Trimmis.



Foto: Archiv RhB

RhB Gmf 4/4 243 mit Vereina-Aushubzug in Trimmis, undatiert.



Die wertig gemachten Verpackungen von Bemo schützen die Modelle ...



... optimal. Die Lok kann auch voll zugestrichen sicher aufbewahrt werden.



Das Porträt der Lok mit der langen Vorbauseite von links vorne ...



... und auch das von links hinten lassen die Filigranität des Modelle erahnen.

ohne Probleme zusammen mit einer weiteren RhB-Einzelgängerin, der ehemaligen Tunnellok und dem heutigem Traktor Tm 2/2 93, im Rangierdienst in Untervaz eingesetzt.

Die Gm 4/4 241 (ursprüngliche MaK 400 BB) gilt als Basis für die Weiterentwicklungen zur DB-Baureihe V51/251 (Spurweite 750 mm) und V52/252 (Meterspur), die in MaK-Lizenz von Gmeinder für die württembergischen Schmalspurbahnen gebaut wurden. Dies verdient mit Blick auf die Modellbahn Erwähnung, weil Bemo sowohl eine V51/251 in HOe als auch eine V 252 in H0m im Sortiment hat. Letztere wird wohl die Grundlage für die als Neuheit 2016 angekündigte RhB Gm 4/4 241 sein. Im Jahr 1988 wurden zwei weitere Rangier- oder vorerst besser «Aushubtransport»-Lokomotiven bei Kaelble-Gmeinder bestellt, die Gmf 4/4 242 und 243. Mittlerweile werden sie, bedingt durch die ab 2013 laufende Auslieferung der Schalker Gmf 4/4^{II} 234 01 bis 234 04 zusätzlich mit dem Index «I» bezeichnet. (Allerdings tragen die unterschiedlichen Gmf 4/4 die Indices nicht auf ihren Lokkästen.) Die beiden Gmf 4/4^I

wurden zwar in «RhB-Infrastrukturlokomotive-Gelb» ausgeliefert und trugen und tragen immer noch die Beschriftung «Rhätische Bahn», gehörten aber anfangs der ARGE Vereina, die sie auch finanzierte. Selbstverständlich beschaffte die Bauunternehmung die beiden Loks in enger Absprache mit der RhB. Vorerst und bis circa 1996 standen sie aber exklusiv im Dienst der ARGE und wurden erst dann von der RhB übernommen.

Betrieblicher Einsatz der Gmf 4/4^I

Die Gmf 4/4^I 242 und 243 haben die genaue Achsformel B'B'-dh und sind somit dieselhydraulische Drehgestelllokomotiven mit direktem Antrieb auf alle vier Achsen. Das «f» steht für die Möglichkeit, die Loks vom Boden aus fernzusteuern.

Die Gmf 4/4^I wurden beim Bau des Vereinatunnels hauptsächlich für den vierachsigen Tragwagen Rp-w, beladen mit den gelben Vereina-Mulden, eingesetzt. Diese Mulden tragen den Namen des Tunnels, weil sie speziell für den Abtransport des Aushubs beschafft wurden. Die Loks verkehrten dabei hauptsächlich im engeren Umfeld der Tunnelbaustellen. Der Aushub

Nord ist zum grössten Teil wiederverwendet worden und konnte für die Auskleidung des Tunnels und vor allem der Tunneltrasse gebraucht werden. Somit führen nicht so viele Züge mit Vereina-Mulden nach Untervaz wie ursprünglich vorgesehen. Die Deponie für nicht verwendbaren Aushub war im Kieswerk Untervaz, wo ehemalige Seen aufgefüllt wurden. Weitere Teile des Aushubs wurden zum Baubahnhof Büel zwischen Klosters Dorf und Serneus gefahren, wo sie dem Bau der Strassenumfahrung dienten. Zudem gelangte auch Aushub zum Fuchsenwinkel, einer damals neu gebauten Kreuzungs- und Dienststation zwischen Schiers und Furna. Die Überfuhr erfolgte grösstenteils mit Lokomotiven der Typen Ge 4/4^I, Ge 4/4^{II} und Ge 6/6^{II}, selten mit den Gmf 4/4^I. Zum Teil waren auch beladene Muldenwagen zusammen mit anderer Güterlast in einen Zug eingereiht, dann meistens gezogen mit einer Ge 6/6^{II}. (Dies ist hier detailliert erwähnt, um dem Modellbauer ein genaues Vorbild für richtige H0m-Züge zu geben.) Heute sind die nicht mehr verwendeten Vereina-Mulden in Trimmis abgestellt und gelangen nur noch ver-



Die Lok von vorne rechts. Auch die transparenten Blenden ...



... in den Bühnengeländern zum Schutz des Personals sind nachgebildet.



Die Fenstereinsätze sind mit Nachbildungen der Gummidichtungen versehen.



Blick auf das Führerhaus. Sämtliche Anschriften sind lupenrein aufgedruckt.

Fotos: Stephan Kraus

einzelt ihrem Ursprungszweck gemäss zum Einsatz.

Heute ist die eine GmF 4/4 dem Rettungszug Klosters zugeteilt, die andere der Abteilung Infrastruktur. Sie werden von Landquart aus je nach Bedarf abgerufen. Fehlt eine GmF 4/4¹ oder sogar beide, können auch Tm 2/2 85-90 und 111-120 eingesetzt werden, da diese nur eine unwesentlich geringere Leistung aufweisen als eine vierachsige GmF 4/4¹. Zudem treten die schwächeren GmF 4/4¹ 242 und 243 nach der erfolgten Ablieferung der vier neuen GmF 4/4¹ (Schalker Diesel) mehr und mehr in den Hintergrund.

Die RhB GmF 4/4¹ 242 und 243 als 1:87-Modell von Bemo

Dieselfahrzeuge, vor allem Streckenloks, sind bei der Rhätischen Bahn und damit logischerweise auch bei Bemo nicht gerade ein Hauptthema. Umso mehr freute es sicher den einen oder anderen Modellbahner, als Bemo 2013 die GmF 4/4 242 als Neuheit ankündigte. Bereits ein Jahr später stand dann auch die GmF 287 01 D1 (Schalker Diesel) im Neuheitenprospekt, deren

Auslieferung für 2017 vorgesehen ist. Hier soll nun auf die mit Sound ausgerüstete GmF 4/4¹ 242/243 eingegangen werden. Um es vorwegzunehmen: Bemo hat einmal mehr einen Superjob gemacht. Die Loks, selbstverständlich im genauen Massstab 1:87 gehalten, sind Prachtwerke.

Verpackung, Beiblatt

Die 242 kommt in einer neuen, vornehm gestalteten Verpackung. Innerhalb des äusseren Schaumstoffbetts befindet sich rund um die Lok ein weiteres Schaumstoffteil, das sie unverrückbar in der Box hält. Wegen des Detailreichtums des Modells empfiehlt sich ein äusserst vorsichtiges Auspacken. Das Beiblatt (deutsch/französisch/englisch) ist kompakt ausgefallen. Eine detaillierte Explosionszeichnung fehlt.

Zurüstteile, Wartung, nachträgliches Digitalisieren

Obwohl bereits «out of the box» sehr detailliert, kommt die Lok, wie bei Bemo üblich, mit einigen Zurüstteilen. Deren Montage verlangt etwas bastlerisches Geschick. Die beiden Schienenräumer weisen Öffnungen

für die werkseitig montierten Standardkupplungen auf. Bei deren Ersatz durch Mittelpuffer für Vitrinenmodelle können beiliegende Ersatzschienenräumer ohne Öffnungen angebracht werden. Das Lokgehäuse kann durch das Lösen von vier Schrauben entfernt werden, um das Schneckengetriebe und die Achslager nach längerer Laufzeit zu schmieren.

Analoge Loks sind mit einer Digitalchnittstelle nach NEM 662 Next18 ausgerüstet. Zum Einbau eines Decoders muss das Zusatzgewicht entfernt und die gesteckte Analogplatine herausgezogen werden, damit ein 18-poliger Decoder eingesteckt werden kann. Die Digitalversionen sind mit ESU-LokSound-micro-V4.0-Decodern bestückt.

Äusserer Eindruck

Wie bereits angedeutet ist Bemos GmF 4/4¹ eine äusserst filigrane Lok und genügt den höchsten Ansprüchen an ein heutiges Modell. Herausragend ist etwa das frontale Lüftungsgitter mit dem Durchblick auf den dahinterliegenden Ventilator oder die Handläufe rund um die Bühnen vorne und hin-



Filigrane Lüftergitter und ebensolche Aufstiegstritte sind eine Augenweide.



Die Frontpartie auf der Seite mit dem langen Vorbau mit allen Details ...



Alle Achsen sind angetrieben und verfügen über Messingzahnräder.



... und insbesondere mit der Nachbildung des Lüfterventilators beeindruckt.

Fotos: Stephan Kraus

ten sowie die rote Farbgebung der Heizkupplungen. «Out of the box» erweckt das Kunststoffgehäuse natürlich den Eindruck von frisch «out of the factory». Gerade bei einem Infrastrukturfahrzeug wäre somit das Anbringen von Gebrauchsspuren angebracht.

Digitalbetrieb

Werkseitig sind die Loks 242/243 wie allgemein üblich auf die Digitaladresse 3 eingestellt. Auf die Beschreibung der Umadressierung auf «242» oder «243» wird hier verzichtet, ebenso auf die der Änderungen der CV's, denn diese geschehen je nach verwendetem Digitalsystem unterschiedlich. Sie sind jedoch im ESU-Beiblatt detailliert beschrieben.

Die Loks laufen sehr ruhig und gleichmässig. Das Motorengeräusch ist kaum

vernehmbar und stört die digitalen Geräusche in keiner Weise. Die Spitzen- und Rücklichter werden gedimmt ein- und ausgeschaltet. Weitere Lichtspielereien sind das Führerstands- und das Rangierlicht sowie das blinkende Warnlicht in den Bühnengeländern. Und dann erhöht auch noch eine Vielzahl von Rangierfunksequenzen den Spielwert. Das Bremsquietschen ist bei eingeschaltetem Gesamt-sound konstant aktiviert, kann aber über die Funktionstaste 26 deaktiviert werden. Die Funktionstaste 1 lässt zuerst den Anlasser ertönen, bei Fahrt verändert sich das Motorengeräusch gemäss der Zunahme der Drehzahl des Dieselmotors, bei einem Halt erklingt dieser im Leerlauf, und beim Löschten der Funktion 1 rattert der Motor zum Stillstand, allerdings erst nach einer gewissen Leerlaufzeit.

Bei schnellem Hochreissen der Fahrstufen auf dem Handregler spurtet die Lok nicht etwa ruckartig los, sondern wird vorbildrichtig langsam hinaufgeregelt.

Fazit

Bemos Gmf 4/4' 242 und 243 sind gesamthaft gesehen umwerfende Modellloks. Sie sind nicht nur absolut massstäbliche Supermodelle, sondern weisen in der Digitalausführung mit Sound auch einen grossen Spielwert und Spassfaktor auf. Sie unter Ausnutzung sämtlicher Gadgets zu betreiben, erfordert deshalb schon eine gewisse Konzentration. (Auf das Wesentliche, die Modellbahn!) Sie dürften für Modellbahner, die noch analog unterwegs sind, der Grund sein, (endlich) auf Digitalbetrieb umzusteigen. Freude herrscht dann mit den Gmf-4/4-I-Loks auch laut und vernehmlich! ○



Es herrscht ordentlich Betrieb auf
der N-Anlage von Linus Huttner.



Begeisterung für Bergstrecken – ein ganz aussergewöhnliches Anlagenprojekt in N (Teil 1)

Gotthard-Nordrampe und die BLS

Modellbahnanlagen, die Motive von berühmten Bergstrecken in der Schweiz aufgreifen, sind immer eine Herausforderung. Ganz speziell wird es jedoch, wenn zwei geografisch nicht ganz dicht beieinander liegende Strecken die Grundlage für eine Planung werden. In diesem ersten Teil beleuchten wir das Konzept, das hinter diesem Anlagenprojekt steht.

Von Linus Huttner (Text) und Manfred Merz (Text und Fotos)

Unser heutiges Anlagenporträt beschäftigt sich mit einem Lebenswerk, dem im Bau befindlichen Lebenswerk von Linus Huttner. Der Begriff Lebenswerk erlebt leider, wie so viele grosse Begriffe unserer Zeit, eine gewisse Inflation, da er viel zu oft und viel zu leichtfertig für schnörkelige Marketingzwecke missbraucht wird. Im Falle von Linus Huttner hat er aber mit grosser Sicherheit seine echte Berechtigung und wurde von uns mit Bedacht und dem nötigen Respekt gewählt. Seit dem Jahre 2005 ist er an seiner Anlage tätig, spricht mit Bleistift, Zirkel, Stichsäge, Lötkolben sowie Gips- und Farbeimer am Arbeiten – und ein Ende ist nicht abzusehen. Wir berichten heute also von einer «Grossbaustelle», in Teilen weitgehend fertig, aber mit noch sehr viel freiem Potenzial an Arbeit. Linus Huttner ist sich der Grösse seiner Aufgabe bewusst, und er weiss in so mancher «schwachen Stunde» nicht, ob er dieses Projekt im Wissen, wie viel Arbeit darin steckt, noch einmal anfangen würde. Diese schwachen Stunden sind aber relativ selten, es überwiegt die Freude und auch die Erfüllung, die sein Tun und Handeln mit der «Schweizer Alpenbahn» mit sich bringt.

Auch wir von der LOKI-Redaktion sind uns unserer Verantwortung durchaus bewusst. Zum einen wollen, ja müssen wir das Lebenswerk von Linus Huttner im ihm gebührenden Rahmen vorstellen, zum anderen wollen wir Sie, lieber Leser, liebe Leserin, zum Selberhandeln motivieren. Es muss ja nicht ein Projekt dieser Grössenordnung sein. Wir hoffen und wünschen aber, dass Sie aus der Lektüre dieses Beitrags viel



Harmonisches Zusammenspiel von Schiene und Strasse in perfekt gestalteter alpiner Landschaft.



Die gute alte Roco Be 4/6 «kurbelt» mit ihrem gemischten Güterzug entlang der Felsen in Richtung Berg.



Gut eingefangene ländliche, heimelige Idylle ...



... während Kurven zur rasanten Fahrt einladen.



Der Berg ruft! Die Züge auf Linus Huttners Anlage haben jeweils sehr lange Fahrtstrecken vor sich.

für Ihr eigenes Hobby herausziehen können und sich nicht unter dem Motto «So etwas schaffe ich sowieso nie» relativ gefrustet an den Tresen Ihrer Stammbeiz zurückziehen. Das wäre auch nicht im Interesse von Linus Huttner – ganz im Gegenteil...

Küchentischpsychologie

Woraus zieht Linus Huttner seine Motivation und seine Ausdauer, um ein solch umfangreiches Vorhaben in die Tat umzusetzen? Schon in seiner frühen Kindheit war er von allem «Verkleinerten» begeistert. Bei Besuchen in Verkehrsmuseen, bei denen er seinen ebenfalls Technik interessierten Vater (der Apfel fällt nicht weit vom Stamm) begleiten durfte, faszinierten schon den kleinen Linus die Modelle der ausgestellten Exponate mehr als die Originale. Diese Faszination am Verkleinern, egal ob Auto, Lokomotive, Schiff oder Flugzeug, führte dann auch in letzter Konsequenz zum Modellbahnhobby. Dort konnte er seine Talente für Planung und Realisation uneingeschränkt einsetzen. Die handwerklichen Fähigkeiten dazu hat er vom Vater geerbt (schon wieder sind wir beim Thema Apfel und Stamm), der dem damals noch kleinen Linus seine gut ausgestattete Hobbywerkstatt ohne allzu grosse Einschränkungen zur Verfügung stellte. Er liess den Buben einfach machen, da gehört schon auch ein nicht unerhebliches Mass an Vertrauen dazu. Linus Huttner ist seinem Vater dafür heute sehr dankbar, gaben ihm doch diese Stunden in Vaters Werkstatt nicht nur für sein späteres Hobby, sondern für sein gesamtes weiteres Leben das Rüstzeug mit auf den Weg: neben dem praktischen Umgang mit Werkzeug auch eine gewisse Zuversicht, einmal Begonnenes bis zum Schluss durchzuziehen, sowie das Selbstvertrauen, auch «etwas grössere Projekte» mit guter Erfolgsperspektive anpacken zu können.

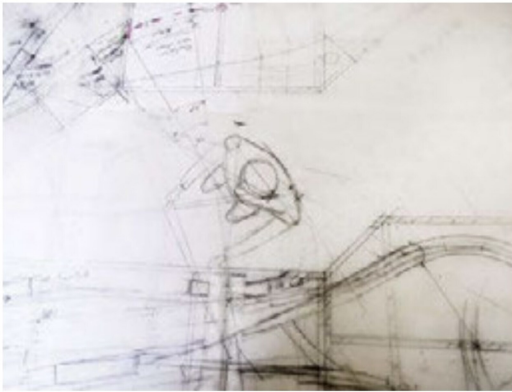
So mancher «Küchentischpsychologe» interpretiert in unser Hobby den grossen und heimlichen Wunsch nach einer imaginären heilen Welt hinein. Das mag in einen oder anderen Fall tatsächlich zutreffen. Im Falle Linus Huttner läuft diese «Diagnose» jedoch jäh ins Leere. Nach eigener Einschätzung befindet er sich durchaus auf der Sonnenseite des Lebens, privat wie auch beruflich ist alles in «trockenen Tüchern». Ebenfalls zu diesem «Sonnenseitenpaket» zählt Linus Huttner seine Partnerin Imka,



Die Planer von Schiene und Strasse haben für die Überwindung der Berge unterschiedliche Routen vorgesehen. Wer wird schneller sein?



Kaum zu glauben: Die beiden Züge streben demselben Ziel im Tal entgegen.



Die Planung der Anlage mit Hirnschmalz, Papier, Zirkel und Bleistift ...

... deren Steuerung hingegen mit Computer, Bildschirm und Maus.

die sein Hobby nicht nur toleriert, sondern ihn auch tatkräftig dabei unterstützt. Für ihn ein grosser Glücksfall. Linus Huttner ist sich nach eigenem Bekunden dessen voll und ganz bewusst und schlicht und ergreifend froh darüber. Es ist also nicht die Suche nach der heilen Welt, sondern der reine Spass an der Freude, akribisch zu planen und die Pläne in die dreidimensionale, massstäblich verkleinerte Realität umzusetzen. Das alles, ohne dass er sich irgendwelchen Vorschriften und Regeln unterwerfen muss, ohne dass ihm ein Aussenstehender sagt, wo es lang geht und was er wann und wie zu tun hat. Der Hobbyraum bietet ihm eine echte Rückzugsmöglichkeit von seinem zwar erfüllenden, aber auch stressigen, von Vorschriften und Terminen bestimmten beruflichen Alltag. Dieses «Refugium» ist ihm auch «heilig», hier möchte er, das allerdings ohne eigenbrötlerisch zu sein, ganz für sich sein. Zutritt hat nur und (fast) ausschliesslich sein engstes Umfeld.

Die heutigen Kommunikationstechnologien eröffnen ihm umfassende Möglichkeiten, mit gleichgesinnten Hobbykollegen in Kontakt zu treten und sich gedanklich wie auch fachlich auszutauschen. So kann sein Tun und Wirken in Sachen «Schweizer Alpenbahn» seit Jahren im «mobablog» (<http://www.mobablog.info/bloglist.php?user=320>) verfolgt und auch kommentiert werden. Auch seine von ihm selbst sehr ansprechend gemachte Website <http://www.schweizer-alpenbahn.ch> dient als «Kommunikationskanal» mit Gleichgesinnten. So ist bereits ein fein verzweigtes Netzwerk entstanden. Man kennt sich gut untereinander in der Szene.

Statik und T-Träger

Linus Huttner hat seine Anlage zu einem Zeitpunkt begonnen, als er noch zur Miete wohnte. Die nötigen räumlichen Möglichkeiten hatte er zwar schon in dieser Woh-



Toll umgesetzte «Eleganz auf Schienen»: Während die BLS-Komposition dynamisch bergwärts strebt ...



... befindet sich die Re 6/6 mit ihren EW IV im «Landeinflug» auf den Bahnhof Thalwil am See.



Güter auf die Bahn: Es dauert noch eine ganze Weile, bis sich der Kieszug mit Fleischmann Ae 6/6 und die Hag Ae 4/7 mit ihren Kesselwagen treffen.



Für die Überwindung von Tälern braucht es Brücken. Haben Sie den technisch anspruchsvollen Gleiswechsel auf der unteren der beiden Brücken bemerkt?



Toll eingefangene und liebevoll umgesetzte Eisenbahnatmosphäre im Bahnhof von Thalwil.



Beindruckendes Drunter und Drüber, glaubhaft umgesetzt und gestaltet.

nung, der Umzug in die eigenen vier Wände gehörte damals aber bereits zum Lebenskonzept. So wurde die «Schweizer Alpenbahn» unter dem Gesichtspunkt eines sicher stattfindenden Umzugs begonnen. Die sogenannte Segmentbauweise floss in Planung und Ausführung der Anlage mit ein.

Bei der Suche nach einem geeigneten neuen Zuhause waren die Lage im Grünen, genügend Platz ums Haus (für Katze und Hühner), ein Atelier (zum Malen für die Partnerin) und ein ansprechendes Ambiente wichtige Kriterien. Aber auch der Wunsch nach einem grosszügig dimensionierten Hobbyraum war ein nicht unerheblicher Bestandteil der Immobiliensuche.

Im Jahr 2014 wurde das passende Haus auch endlich gefunden. Den bereits vorhandenen Anbau, früher als Büro genutzt, hat Linus Huttner in Abstimmung mit seiner Partnerin als neuen Modellbahnobbyraum ausgewählt und übernommen. Bei näherer Betrachtung stellte sich jedoch heraus, dass es besser wäre, wenn der Raum einen Meter breiter wäre. Nach Einigung mit dem neuen Nachbarn und nach Nachberechnung der Statik, die auch einige zusätzliche massive T-Träger notwendig werden liess, wurde dieser Meter mehr denn auch zielstrebig realisiert und so das geeignete Umfeld für Linus Huttners Lebenswerk geschaffen. Die bereits existierenden Segmente der Schweizer Alpenbahn wurden zwischenzeitlich in ihren unterschiedlichen Baustadien in der gegenüberliegenden Garage eingelagert. Linus Huttner wäre nicht Linus Huttner, wenn diese Zwischenlagerung nicht unter Zuhilfenahme von entsprechenden Klima- und Luftentfeuchtungsgeräten stattgefunden hätte.

Der neue Hobbyraum lässt es nun zu, diese Pläne weiterzuverfolgen und je nach Lust und Laune den unterschiedlichsten Tätigkeiten in unserem breit gefächerten Hobby ungehemmt freien Lauf zu lassen, vom «groben Holzbau» bis hin zur minutiösen Detailgestaltung einer Szenerie am Bahnsteig von Thalwil. So wird es nie langweilig oder eintönig, was ein gravierender Vorteil der Segmentbauweise darstellt. Dies sind weitere vielsagende Merkmale dafür, mit welcher Konsequenz Linus Huttner die Umsetzung seines Lebenswerkes verfolgt.

Bahngesellschaften und Zugkompositionen sind für ihn vorerst noch zweitrangig. Erst muss der nötige «Auslauf» für die Modelle geschaffen werden. Auch die Detail-



Der Fahrer der «Charleson-Ente» schaut und genießt – beneidenswert ...



Beschaulicher, überschaubarer Betrieb im alten Kibri-Kieswerk.



Nur sehr selten kommt es aufgrund von Fahrplanüberschneidungen zu so etwas wie «Hektik» im Bahnhof von Thalwil am See – nur selten – sehr selten ...

treue seines Fuhrparks fällt noch nicht so ins Gewicht. In Anbetracht der Weitläufigkeit seiner Anlage ist es ohnehin nicht so extrem wichtig, ob ein Puffer richtig sitzt oder eine Bohrung für die Griffstange einen Hundertstel zu gross ist. Ausnahme ist die Belebung der Strassen, Wege und Plätze mit Automodellen. Hier achtet Lebenspartnerin Imka mit Argusaugen auf eine zum Umfeld passende Qualität. Billig wirkende «Plastikautos» lässt sie auch schon mal einfach verschwinden und ersetzt sie durch passendere, schön detaillierte und bedruckte Exemplare, zum Beispiel vom britischen Hersteller Oxford. Auch dieser Aspekt in Linus Huttners Projekt «Schweizer Alpenbahn» weckt gewisse Sympathien beim (fast) neutralen Berichterstatter.

Modellbau und E-Piano

Dass Linus Huttner ein ganz hervorragender Modellbauer ist, hat er mit seinem Projekt «Schweizer Alpenbahn» bereits unter Beweis gestellt. Dass sich diese modellbauerischen Fähigkeiten aber auch in anderen Bereichen des Lebens einsetzen lassen, zeigt folgendes nettes Beispiel. Linus Huttners Partnerin ist neben ihrer Vorliebe für bildende Kunst auch der Musik sehr zugehen. Sie hat zusätzlich zu ihrem Hobby, dem Malen, vor einiger Zeit auch das Klavierspiel für sich entdeckt. Leider fehlte es am eigenen Instrument, um diesem schönen Hobby jederzeit nachgehen zu können. Anlässlich ihres Geburtstages 2016 sollte sich das ändern. Linus nahm diesen Anlass, um Imka ein E-Piano zu schenken. Nun – die Auswahl an diesen Instrumenten ist gross, und man will ja nichts falsch machen. «Nur» einen entsprechenden Gutschein zu verfassen, war Linus Huttner zu gewöhnlich und dem Anlass nicht angemessen genug. Kurz entschlossen baute er, wie könnte es anders sein, ein sehr detailliertes Modell

eines Pianos. Dieses wurde dann als originaler Gutschein überreicht, die Freude bei Linus' Partnerin war unbeschreiblich ...

Kommen wir zu dem eingangs bereits erwähnten Interesse von Linus Huttner. Er möchte nicht einfach nur durch Vorstellung eines fertig gestalteten Projekts glänzen, eine Geheimniskrämerei aus den Bautechniken machen, die zu diesem Ergebnis geführt haben, und «gut is». Nein, er will die Karten offen legen und Einblicke geben, wie er es gemacht hat – und nicht, wie man es zu machen hat. Ganz ohne mahnend erhobenen Zeigefinger. Sein Wunsch ist es nämlich, dass möglichst viele den Weg zu ihrem eigenen «Lebenswerk» und zu der gleichen Freude am Tun rund um die Modelleisenbahn finden. Erfolg hat ein wesentliches Geheimnis: Tun. Und zu diesem Tun möchten wir nun gemeinsam motivieren.

Lassen wir nun den «Schweizer Alpenbahn»-Initiator und -Erbauer in einer Person zu Wort kommen und ihm gleichzeitig unseren Dank aussprechen, dass wir diesen Einblick in sein Refugium bekommen haben.

Das Grundkonzept

Es ist mir bewusst, dass ich gegenüber manchen Modellbahnern bezüglich der Platzverhältnisse etwas verwöhnt bin. Manch einer kämpft beim Aufbau seiner Anlage um jeden Zentimeter Platz. Trotzdem soll der folgende Bericht vor allem auch diejenigen inspirieren, die vielleicht nur Platz für ein kleines Diorama oder eine sehr beschränkte Anlage haben. Bei mir war das übrigens über viele Jahre der Fall, und trotzdem hatte ich am Bauen und Werken schon immer sehr viel Spass. Kurz: Man kann auch mit wenig Platz sehr kreativ tätig sein und schöne Szenen gestalten!

Im Sommer 2005, nachdem ich nach einem Umzug endlich einen geeigneten Hobbyraum zur Verfügung hatte, wurde mit der Planung sowie dem Bau der hier gezeigten Anlage «Schweizer Alpenbahn» begonnen. Ziel war es, die Atmosphäre der beiden berühmten Bergstrecken der Schweiz, der Gotthard-Nordrampe und der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, auf einer Anlage darzustellen. Damit war von Anfang an klar, dass es keine exakte Nachbildung werden sollte – ich wollte mir die Freiheit nehmen, Elemente dieser beiden Strecken mit frei erfundenen Szenen kombinieren zu können. Die Anlage sollte von einer glaubwürdigen (ich schreibe bewusst nicht «realis-



Es gibt fertig durchgestaltete Szenarien auf der «Gross-



Der Audi-Fahrer muss nicht sehr lange am Bahnübergang



Linus' Talent zum Modellbau einmal anders umgesetzt.



baustelle» von Linus Huttner. Diese lassen jeweils deutlich werden, welch grosses Potenzial, aber auch wie viel kreative Arbeit noch in seinem Lebenswerk stecken.



warten – bald ist der kurze Übergabegüterzug mit seiner Roco-Be 4/6 vorbeigekurbelt.



Die Arnold Ee 3/3 wartet auf neue Aufgaben.



Ein schöner «Kavalier» ist das, er hats bequem.



Die aktuelle Hg Ae 4/7 «schmiegt» sich dynamisch, fast elegant an den Berghang ...

tischen!) Landschaft geprägt sein, mit der Möglichkeit, lange Züge auf möglichst weiten Radien hindurchfahren zu lassen.

Das oben genannte Konzept erlaubt mir, beim Zusammensetzen der Zugarnituren kreativ zu sein. SBB- und BLS-Loks und -Waggons dürfen beide gemeinsam auf meiner Anlage unterwegs sein, es soll einfach eine «Schweizerische Atmosphäre» auf der Anlage herrschen. So ist für mich auch überhaupt nicht entscheidend, ob die Zusammensetzung der Züge genau dem Vorbild entspricht. Wenn es toll aussieht, dann ist es für mich toll!

Die ersten Schritte

Mit verschiedensten Szenen im Kopf begann ich, die Anlage auf einem grossen Bogen Papier mithilfe von Bleistift, Radiergummi, Zirkel und Taschenrechner aufzuzeichnen. Grundlage war der Rahmenplan mit den exakten Massen der Segmentrahmen – das war meine «Welt», auf der ich mich planerisch austoben konnte!

Das Zeichnen der Trassen begann erst von Hand, um eine stimmige Streckenführung zu erhalten. Diese sehr kreative Phase, in der verschiedene Entwürfe gezeichnet und wieder verworfen wurden, machte mir extrem viel Spass. Vor dem geistigen Auge entstand langsam eine räumliche Landschaft, und ich malte mir die Szenen in meinem Kopf aus. Irgendwann stand die generelle Trassenführung fest. Damit konnte ich zum genauen Zeichnen des Anlagenplans übergehen. Die Radien wurden definiert, Steigungen berechnet, Überfahrthöhen bestimmt.

Ein Projekt dieser Grösse braucht unbestritten eine durchdachte Planung, was Steigungen, Überfahrthöhen, Lichtraumprofile, Zugänglichkeit zu unterirdischen Gleisanlagen usw. angeht. Trotzdem warne ich davor, sein Projekt zu «verplanen»! Es ist meiner Meinung nach nicht der richtige Weg, schon vorgängig alles bis ins kleinste Detail zu definieren, denn man wird nie in der Lage sein, in der Planungsphase alle Eventualitäten abdecken zu können. Deshalb mein Rat: Einfach mal den Mut haben, mit dem Bau anzufangen! Und flexibel bleiben! Der Masterplan der Anlage wurde im Massstab 1:8 gezeichnet. Da ich mich entschied, ausschliesslich Flexgleise zu verlegen, plante ich Trassen statt den exakten Gleisverlauf. Deshalb kam auch keine Gleis-



... die Kato-Re 6/6 mit ihrem Roco-EW-IV-Schnellzug tut es ihr gleich.



Es darf auf einer Schweizer Alpenbahn nicht fehlen: Arnold-Krokodil.



Sehr beeindruckende Höhenausdehnung der Anlage Huttner, und ein Ende ist kaum abzusehen.

planungssoftware zum Einsatz. Die exakte Definition der Trassen und der entsprechenden Steigungen ermöglichte später dann das genaue Aufzeichnen und Aussägen der Trassenbretter und Spanten.

Zahlreiche Detailplanungen entstanden auch auf kleineren Bögen Transparentpapier (A4), welche auf den Masterplan aufgeklebt wurden (und wieder entfernt werden konnten). Dies hat im Hinblick auf eine bessere Übersichtlichkeit der doch zahlreichen Ebenen Vorteile.

Streckenführung und Aufbau

Die Anlage enthält eine Doppelspurstrecke, die ansteigend vom Schattenbahnhof 1 über den Bahnhof «Thalwil a. See» und eine längere Rampe mit acht Spurwechseln nach «Oberegg» führt (Länge der ansteigenden Strecke ca. 38 m).

Vom Bahnhof «Oberegg» gelangen die Züge über zwei weitere Schattenbahnhöfe (4 und 5) und einen Gleiswendel zurück in den Schattenbahnhof 1. Natürlich kann die Doppelspurstrecke in beiden Richtungen befahren werden. Der Bahnhof «Oberegg» ist fast fertig geplant, aber zum jetzigen Zeitpunkt (Sommer 2016) noch nicht gebaut.

Weiter enthält die Anlage Trassen einer Einzelspurstrecke, die in Form eines Hündeknochens ausgelegt sind, in dessen Zentrum der Bahnhof «Thalwil a. See» liegt. Züge der Einzelspurstrecke durchfahren den Bahnhof «Wasserau» und können im Bahnhof «Thalwil a. See» auf die Doppelspurstrecke wechseln. Die Einzelspurstrecke enthält an jedem Ende einen Schattenbahnhof (2 und 3) in einer Kehrschleife, was das Wenden der Züge auf der Anlage in Bezug auf die Fahrtrichtung der Doppelspurstrecke erlaubt. Die Anlage ist als Segmentanlage in der offenen Rahmenbauweise konstruiert und verläuft «an der Wand entlang». Ein Servicegang von 60 cm Breite erlaubt es, hinten um die Anlage herumgehen zu können. Damit sind alle Gleisanlagen (auch im Untergrund) erreichbar, entweder von vorne, vom Servicegang aus oder von unten durch den Rahmen.

Die Rahmenkonstruktion der Segmente wurde aus Massivholz Fichte der Stärken 24×120 mm (Aussenrahmen) und 24×100 mm (innere Elemente) erstellt. Das Projekt sah ursprünglich neun Segmente vor, wurde aber nach unserem Umzug im Jahr 2014 auf zwölf Segmente erweitert. Die Grundsegmente besitzen die Masse 160×100 cm, manche sind aber abgesehrt oder besitzen variierende Masse.

Alle Aufbauten und Trassen liegen auf Geländespanten, welche aus 12-mm-Pappelspertholz ausgeschnitten wurden. Für die Trassenbretter im Bahnhofsbereich verwendete ich 10-mm-Pappelspertholz, auf der Strecke Hölzer der Stärke 8 mm. Die Gleise (auf der gesamten Anlage kommen Peco-Cd55-Gleise zur Anwendung) wurden auf 3 mm Kork verlegt, an den entsprechenden Stellen durch Unterlegen eines dünnen Drahtes kurven erhöht und schliesslich mit einer eigenen Mischung aus verschiedenen ASOA-Schottern eingeschottert.

Die meisten Trassen erhielten seitliche Servicewege. Die Gelände haut wurde (und wird) mit Aluminiumfliegengitter erstellt, das auf die Geländespanten getackert und danach mit mehreren Lagen Gipsbinden überzogen wird. Die Oberflächengestaltung erfolgt dann mit Gips oder Moltofill oder einer Mischung von beidem. Über die Gestaltung der Landschaft und Details zur Steuerung, zur Verkabelung sowie zur Elektronik werden wir im 2. Teil über diese Anlage berichten.



Er kann wirklich stolz sein auf sein Werk. Linus Huttner beim Blick zurück und auch nach vorne ...



Hier wartet noch genügend Raum für seine Kreativität und Schaffenskraft – wir sind sehr gespannt.



Nur für den Aussenstehenden verwirrend: perfekt geplantes Über- und Untereinander von Gleisen.

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 11/2016: 30. September 2016

LOKI 12/2016: 28. Oktober 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, 3001 Bern
Tel. 031 300 63 87
Fax 031 300 63 90
inserate@staempfli.com

LOKI[®] mehr Zeit für mich

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



AUSSTELLUNG

Modelleisenbahn zum Anfassen und Ausprobieren:
Roco Z21, NOCH Terraform und Grasmaster

Datum: Sonntag, 30. Oktober 2016
Zeit: 13:30 Uhr - 17:00 Uhr
Ort: Domicil Galactina Park Belp
(vis-à-vis Bahnhof)

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

IHR MODELLBAHN-SPEZIALIST
WWW.HESS-MODELLBAHNEN.CH

Wyss & Gerber

Ihr Partner für

Vitrinen &

Herstellung von

- Eisenbahnvitrinen

diverse Spuren

Lackierung

Beleuchtung mit LED

- Vitrinen für Sammlerobjekte aller Art

M. Wyss Tel. 079 235 76 58

U. Gerber Tel. 079 649 45 46

www.vitrinen-led.ch

Modelleisenbahn-, Auto- und Spielzeuggörbe

Eulachhalle

Wartstrasse 73, 8400 Winterthur

Samstag, 5. November 2016, von 9 bis 16 Uhr

Gratis Eintritt

www.boersewinterthur.ch

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

Tel. +41 (0)31 300 62 58

Fax +41 (0)31 300 63 90

leserservice@loki.ch



Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen
und mehr... vieles mehr...
www.lohag.de
Kein Internet? Listen kostenlos!
Tel. ++49 (0) 2331 40453
Vogelsanger Strasse 40, D-58135 Hagen

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 Ostermündigen
Telefon 031/931 90 20, Fax 031/931 90 28
www.obbo.ch, immer ☎



35. EMBL

Modelleisenbahnborse Gisikon
Samstag, 29. Oktober 2016

Die bekannte «Holzbörse» in der Firma BAUHAG,
An der Reuss, 6038 Gisikon
von 10.00 Uhr bis 15.00 Uhr

- Verkauf & Tausch von Modelleisenbahnen und Zubehör
- Verkauf von Eisenbahnliteratur und -Ansichtskarten
- Tombola mit tollen Modelleisenbahnpreisen
- genügend freie Gratisparkplätze vorhanden
- Die Firma BAUHAG ist vom Bahnhof Gisikon innert 10 Minuten zu Fuss erreichbar
- Unsere Börse ist rollstuhlgängig
- Gäste: Dampfbahn Furka Bergstrecke
- Getränke und Menüs für den grossen und kleinen Hunger

EINTRITT FREI!!

Auskünfte: Ruedi Brunner 079 479 19 72, embl.boerse@gmail.com

14. Plattform der Kleinserie

Gegen 90 Aussteller zeigen ihre Kleinserienproduktionen an der grössten Ausstellung dieser Art in der Schweiz.

Im Schulhaus Altlandenberg
und im Zentrum Grosswis
in Bauma

Freitag 14.10.2016 17.00–20.30 Uhr
Samstag 15.10.2016 9.30–18.00 Uhr
Sonntag 16.10.2016 9.30–17.00 Uhr

Dauereintritt für alle Tage CHF 10.–



www.kleinserie.ch



Modellbau

Landschaftsbautechniken

In diesem Artikel werden wir über die Bautechniken berichten, die Jerry (Jörg) Schulthess anwendet, um die Landschaftsräume zwischen den Trassen der BLS-Nordrampe zu schliessen. Ausgeklügelte Techniken, die beim Bauen keine Längeweile aufkommen lassen.

Foto: Jerry Schulthess



Porträt

Modell Bahn Suhrental

Zwei Aargauer Modellbahner entschlossen sich, gemeinsam eine H0-Anlage für viel Fahrbetrieb zu bauen. Weitere kamen hinzu, und so entstand 2006 «Modell Bahn Suhrental». Freude an Bau und Betrieb ist allerberstes Gebot, Kollegialität und Fröhlichkeit bestimmen das Vereinsleben.

Foto: Bruno Kalberer



Anlage

Tom Wäflers Ruinaulta

In diesem 6. Teil unserer Serie über Tom Wäflers neue Albula-welt begleiten wir ihn durch die wilde Rheinschlucht. Die Fahrt geht vorbei an der Schutzverbauung bei Trin und über die beiden kleinen Viadukte des Wackenausporns bis hinauf ans Ende der Ruinaulta in Richtung Disentis.

Foto: Tom Wäfler

Ab 21. Oktober 2016 wieder bequem und vorzeitig im Abonnement. Am Kiosk etwa eine Woche später...

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

LOKI Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund

Nr. 10 | 2016 (Oktober 2016)

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

Einzelnummer

Schweiz: CHF 13.50
Europa: auf Anfrage

Jahresabonnement (11 Ausgaben im Jahr)

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

LOKI-Spezial

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

Abonnemente, Adressänderungen, Leserservice

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

Redaktion

Stephan Kraus
Schlesienstrasse 21, D-74189 Weinsberg
Telefon +41 (0)79 631 95 80/+49 (0)172 710 88 83
stephan.kraus@loki.ch

Hans Roth

Mooshausstrasse 19, CH-3510 Konolfingen
Telefon +41 (0)79 590 68 48
hans.roth@loki.ch

Paketsendungen an die Redaktion

Redaktion LOKI, c/o Hans Roth, Mooshausstr. 19, 3510 Konolfingen

Inseratberatung und -disposition

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

Verlag

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

Vertrieb Einzelhandel Deutschland, Österreich und Niederlande

PARTNER Medienservices GmbH, Julius-Hölder-Strasse 47,
D-70597 Stuttgart-Degerloch, Telefon +49 (0)711 72 52 227,
Fax +49 (0)711 72 52 510, www.partner-medienservices.de

Repräsentant für Italien

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

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

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

Publizierte Inserate dürfen von Dritten weder ganz noch teilweise kopiert, bearbeitet oder sonst wie verwertet werden. Ausgeschlossen ist auch eine Einspeisung auf Onlinedienste, unabhängig davon, ob sie dazu bearbeitet werden oder nicht. Der Verleger und die Inserenten untersagen ausdrücklich die Übernahme auf Onlinedienste 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 Fotografienanschrift ist leider nicht möglich. Wettbewerbe und Verlosungen finden unter Ausschluss der Öffentlichkeit und des Rechtsweges statt.

... und Lebensraums Einsiedeln.

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

Schweizer Neuheit 2016

Gotthard-Dampflokomotive Serie C 5/6 „Elefant“



39250 | 22925 Dampflokom mit Schleppender Serie C 5/6 „Elefant“

Vorbild: Gotthard-Dampflokomotive Serie C 5/6 „Elefant“ der SBB, mit 3-achsigen Schleppender, für den Einsatz im Güter- und Schnellzugverkehr auf der Gotthard-Strecke. Betriebsnummer 2965, heute noch im Verkehrshaus in Luzern ausgestellt.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 5 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Rauchsatz 72270 ist serienmäßig eingebaut. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzen-signal an der Lok und 2 Lichter am Tender sowie eingebauter Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Zusätzlich ist die Führerstandbeleuchtung digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Verstellbare Kupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Länge über Puffer 22,3 cm.

Führerstandbeleuchtung zusätzlich digital schaltbar.

Serienmäßig mit Raucheinsatz.

Mit Spielwelt-Decoder mfx+ und umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen.



Komplette Neuentwicklung, mit durchbrochenem Barrenrahmen und vielen angesetzten Details.



64056 Güterwagen-Set zur Dampflokom C 5/6

Vorbild: 4 Güterwagen unterschiedlicher Bauarten, davon 3 Wagen der SBB und 1 Wagen der Italienischen Staatsbahnen. 2 gedeckte Güterwagen mit Bremserhaus, K3. 1 Drehschemel-Wagen-Paar mit Holzbeladung, 1 gedeckter Güterwagen Typ F. Alle Wagen im Betriebszustand Anfang der 1960er Jahre. Gleichstromradsatz E700580.



Weitere Infos und alle Neuheiten 2016 finden Sie unter www.maerklin.ch

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