

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnhfreund



Anlage H0m

Ausflug in die Rheinschlucht



Modellkritik

Zugset des Cisalpino
in Spur N von Minitrix



Anlage

Einblicke in Technik
und Landschaftsbau



Porträt

Zehn Jahre gemeinsame
Freude am «Ysebähnle»

LOK
Gegen Vorlage
dieser Anzeige erhalten Sie
von 10,- statt 13,- €

Faszination Modellbau

**Internationale Messe für
Modellbahnen und Modellbau**

28.-30. Oktober 2016
MESSE FRIEDRICHSHAFEN

Öffnungszeiten:
Fr. und Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00–17.00 Uhr

www.faszination-modellbau.de

[instagram.com/faszination.modellbau](https://www.instagram.com/faszination.modellbau) [youtu.be/Y1cr4eSCzG4](https://www.youtube.com/watch?v=Y1cr4eSCzG4)
 [facebook.com/faszination.modellbau](https://www.facebook.com/faszination.modellbau)

VERANSTALTER: **MESSE SINSHEIM**

Messe Sinsheim GmbH · Neulandstraße 27 · D-74889 Sinsheim · T +49 (0)7261 689-0
F +49 (0)7261 689-220 · modellbau@messe-sinsheim.de · www.messe-sinsheim.de

LOK
Gegen Vorlage
dieser Anzeige erhalten Sie
von 10,- statt 13,- €

Modellbahn

33. INTERNATIONALE MODELLBAHN AUSSTELLUNG

17.-20. NOV. 2016
EIN TICKET 4 EVENTS!

KOELN MESSE
WWW.MODELLBAHN-und-LEGO.de

Öffnungszeiten: Do. bis Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00–17.00 Uhr

[facebook.com/InternationaleModellbahnAusstellung](https://www.facebook.com/InternationaleModellbahnAusstellung) [youtu.be/Llx-hDWbUE](https://www.youtube.com/watch?v=Llx-hDWbUE)

Zeitgleich: 9. Kölner Echtdampf-Treffen **18.-20. November:** LEGO® Fanwelt - LEGO® KidsFest

VERANSTALTER: Messe Sinsheim GmbH · Neulandstraße 27
D-74889 Sinsheim · T +49 (0)7261 689-0 · F +49 (0)7261 689-220
info.messe-sinsheim.de · www.messe-sinsheim.de

LEGO, das LEGO Logo und die Minifigur sind Marken der LEGO Gruppe. ©2016 The LEGO Group.

the next generation

Qdecoder

www.qdecoder.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

SPIELWAREN REIMANN
precision digital
precision servoControl
precision timer
precision generator
precision motor
precision light
precision dimming
precision power

LOK 1977

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



Vielfalt...

...davon wird gesprochen, wenn es schwerfällt, die einzelnen Details eines Ganzen zu beschreiben. Dabei ist «die Vielfalt» in der Regel positiv besetzt, wenn das zu Beschreibende auch noch eine überragende Qualität aufweist. Tatsächlich aber beschreibt «Vielfalt» erst einmal nur die Fülle der vorgefundenen Arten und Formen, in denen etwas Bestimmtes vorhanden ist oder vorkommt. Etwas, das seiner Art oder seinem Wesen nach eine grosse Mannigfaltigkeit besitzt, die als ein organisches Ganzes wahrgenommen wird. Also ein Objekt, das ohne die unterschiedlichsten einzelnen Teile so gar nicht funktionieren würde. Jedes Teilchen dieser Struktur besitzt an sich immer nur einzelne, wenige Fähigkeiten, die das Ganze erst zu dem machen, als das es von aussen wahrgenommen wird.

Vielfalt kann vereinzelt sicherlich auch als Bedrohung wahrgenommen werden. Das liegt jedoch nicht an der Fülle der Dinge, sondern eher an der individuellen Bereitschaft, sich auf etwas Komplexes einzulassen.

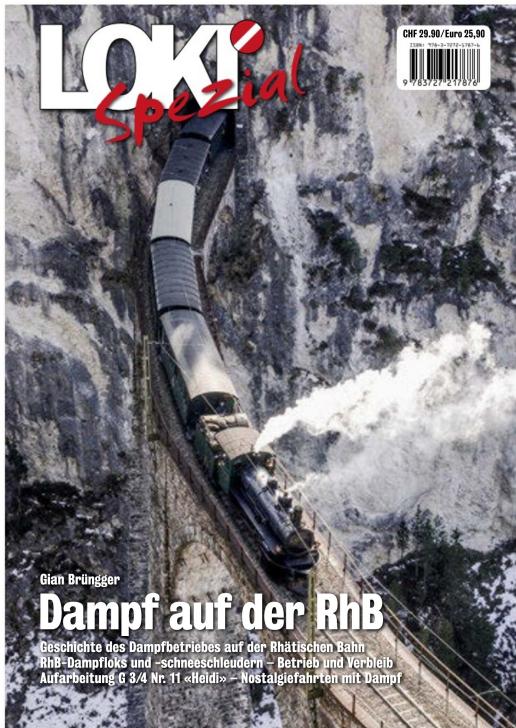
Bei der Beschäftigung mit der Modellbahn ist es geradezu selbstverständlich, sich mit den unterschiedlichsten Dingen zu befassen, um den Betrieb des Ganzen zu gewährleisten. Und so ganz nebenbei zaubert diese vielfältige Beschäftigung den meisten der Akteure auch noch ein Lächeln ins Gesicht. Am häufigsten sieht man dieses Lächeln, wenn die Modellbahner für das, was sie da mit grösster Hingabe bis ins kleinste Detail umgesetzt haben, gelobt werden oder wenn der Erbauer einer Anlage oder eines Modells dieses Nichtmodellbahnhern vorstellt.

Wird der Beschäftigung mit der Modellbahn in einer Gruppe nachgegangen, besitzt häufig schon dieses gemeinsame Vorhaben genügend Potenzial für eine grosse Fülle – natürlich auch im Hinblick auf die unterschiedlichen charakterlichen Eigenschaften der Akteure, aber eben erstaunlich oft mit mehr als einem, im positiven Sinne, vielfältigen Ergebnis.

Passend zu dieser Ausgabe wünsche ich Ihnen daher viel Spass mit der Vielfalt der Modellbahn.

Steph Kraus

Dampfloks und Dampf-Schneeschleudern der RhB



LOKI-Spezial Nr. 40

Dampf auf der RhB

Von Gian Brüniger

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

Auszug aus dem Inhalt:

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

Umfang: 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: Jerry Schulthess

BLS-Nordrampe – Mittwoch, 12. Juni 1968, um 10.43 Uhr. Die raumfüllende Anlage von Jörg alias Jerry Schulthess erforderte die Entwicklung von eigenen, an die Dimension der Anlage angepassten Bautechniken. In diesem 3. Teil lernen wir seine Herangehensweise an den Landschaftsbau kennen. Durchaus nachahmenswert, finden wir. **Ab Seite 24**

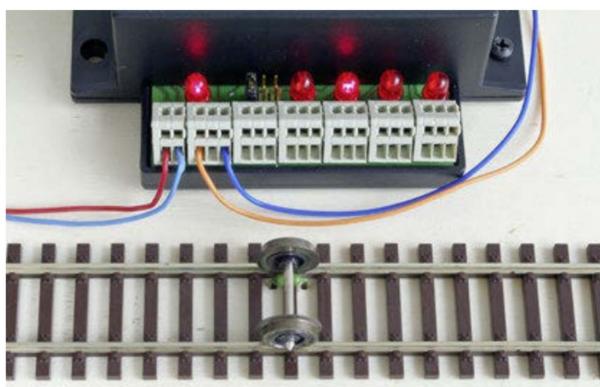


Foto: Manfred Peter

Mit kleinen Elektronischschaltern lassen sich auch auf bereits vollständig betriebsfähigen Anlagen noch nachträglich eine Reihe von sinnvollen Ergänzungen integrieren wie zum Beispiel die Ansteuerung von Schranken und/oder Blinklichtanlagen an Bahnübergängen. Und dies sowohl auf digital wie auch auf analog gesteuerten Anlagen. **Ab Seite 48**



Foto: Marco Rinaldi

Die Nachbildung der Eisenbahntechnik bildet beim Modelleisenbahnclub Flawil MECF einen wichtigen Aspekt des Anlagenbaus. Der Club hat den Führerstand einer Re 4/4" zu einem Fahrtsimulator umgebaut, mit dem man eine Reise über die Modellbahngleise der Clubanlage unternehmen kann. Eine ganz spezielle Attraktion. **Ab Seite 76**

Anlagenbau/Planung

12

Begeisterung für Bergstrecken – die Anlage von Linus Huttner in Spur N (Teil 2)

Modellbau

24

Jerry Schulthess, BLS-Nordrampe, der Bau der Landschaft (Teil 3)

Modellkritik

32

Zugset «Cisalpino» von Minitrix in Spur N

Porträt

38

10 Jahre gemeinsame Freude am «Ysebähnle»

Modellbahntechnik

48

Kontaktloses Schalten mithilfe von Indikatoren

Gartenbahn

54

15. Geburtstag der Gartenbahn in Staufen (AG)

Anlagentechnik

76

Führerstandsmitfahrt auf einer Modellbahnanlage

Anlage

88

Tom Wäflers neue AlbulaWelt in H0m (Teil 6) – die Rheinschlucht

Rubriken

- | | |
|--------------------|--------------|
| 3 Editorial | 98 Impressum |
| 6 Marktspiegel | 98 Vorschau |
| 60 Szenen-News | |
| 63 Medientipps | |
| 64 Veranstaltungen | |
| 66 Börse | |
| 68 Bahn aktuell | |



Titelbild



Foto: Tom Wäfler

Mit einer Reise durch einen Teil der Vorderrheinschlucht sind wir fast am Ende von Tom Wäflers neuer H0m-Albulawelt angekommen. Auch diese Anlage ist

noch lange nicht fertig. Schon im fünften Teil dieser Serie ist es leise angeklungen: Tom hat bereits neue Ideen für den Weiter- und teilweise auch den Umbau der Anlage und einzelner Segmente. **Ab Seite 88**

Marktspiegel

Modelbox 1

SNCF CC 6500/21000

Diese 1969 in Dienst gestellten Lokomotiven mit der «nez cassé», der gebrochenen Nase, sind auch in der Modellumsetzung noch beeindruckend.

Diese ganz besonders starke und zuverlässige Lokomotive, die den Bedürfnissen von Schnell- und Schwerdiensten gerecht wurde, war die erste Lokomotive in Serie mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Zur Beförderung von bedeutenden Prestigezügen bestimmt, musste sie sich auch durch ihr Äusseres von anderen abheben.

Dank ihrer Ästhetik und ihrer besonders gelungenen Verzierung wird sie oft als die schönste Elektrolokomotive der SNCF bezeichnet. Laut Datenblatt des Herstellers verfügt sie über alle in dieser Baugröße üblichen Ausstattungsdetails eines Messingmodells.

Sie ist ausgestattet mit zwei Motoren mit Antrieb aller Achsen, ESU-LokSound-XL-Decoder, Modellschraubenkupplung, die gegen eine Märklin-Klauenkupplung



getauscht werden kann, Federpuffer, fahrtungsabhängiger Beleuchtung und Führerstandskabinen mit Inneneinrichtung und Beleuchtung.

Interessenten wenden sich bitte direkt an:

Modelbox

Rte de la Gribannaz 19, Zi en Vannel C, 1880 Bex

Tel. 024 463 02 50

info@modelbox.com

www.modelbox.com



LENZ 0

Wagons couverts UIC Gs4-01 SNCF

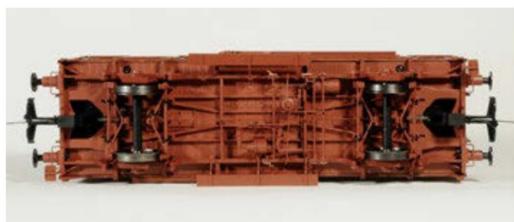
Nur im französischen Fachhandel beziehungsweise im Internet sind die neuen SNCF-Wagen von LENZ im Massstab 1:45 erhältlich. Bei den Modellen handelt es sich um gedeckte Güterwagen, die an der Seite mit jeweils vier Lüftungsöffnungen versehen sind. Die Wagen entstanden bei der SNCF ab 1957 und waren bis Ende der 60er-Jahre mit der typischen Epoche-III-Beschriftung im Einsatz, danach mit neuer Nummer und Kontrollziffer. Die Anschriften RIV, EUROP und UIC weisen auf den möglichen internationalen Einsatz des Fahrzeugs hin.

LENZ hat die Modelle in begrenzter Stückzahl (!) produziert. Erhältlich sind diese zum Beispiel bei Chrezo und Hobby 66. Angeboten werden insgesamt folgende: Artikelnummer 42245-01, braun, Epoche III, Revisionsdatum 22. November 1961; Artikelnummer 42245-02, rot, EUROP, Epoche III, Revisionsdatum 1. Februar 1963; Artikelnummer 42245-03, rot, Epoche IV, Revisionsdatum 31. Juli 1972.

Die Modelle erscheinen in der für LENZ üblichen hervorragenden Qualität: Metallrahmen, vollständig nachgebildete Brems-

einrichtung unter dem Wagenboden, farblich abgesetzte Umschalthebel für Bremse und Last, brünierte Achsen, Federpuffer und die für LENZ typische Kurzkupplung. Sämtliche Anschriften sind trennscharf aufgedruckt. Die Lüftungsöffnungen wie auch die Seitentüren lassen sich öffnen. Selbstverständlich können auch die beiliegenden Originalkupplungen samt Bremsschläuchen montiert werden. Bei Letzteren können gar die Umstellhebel in geschlossener oder offener Position justiert werden.

Erhältlich im französischen Fachhandel.



Roco HO

SBB-E-Lok Be 4/6 12320 für Epoche II und III

Roco legt die Be 4/6 der SBB mit der neuen Loknummer 12320 in brauner Farbgebung der Epoche II und III auf. Das Original dieser Maschine war zuerst im Depot Olten stationiert. Danach wechselte es erst in das Depot Luzern. Über eine Zwischenstationierung gelangte die Lok dann zum Schluss in das Depot Winterthur. Die ursprünglich

für den Personenzugdienst vorgesehene Lokomotive hat am Ende ihres Lebenszyklus nur noch Güterzüge im Flachland bespannt.

Das Modell (DC: Artikelnummer 73431) ist ausgerüstet mit einem 3-Licht-Spitzenignal, das mit der Fahrtrichtung wechselt. Ein fünfpoliger Motor mit Schwungmasse sorgt für den Antrieb, der vorbildgerecht

auf alle vier Achsen erfolgt. Zur Erhöhung der Zugkraft sind zwei Räder mit Haftreifen ausgestattet. Für die Aufnahme eines Digitaldecoders ist eine Schnittstelle nach NEM 652 verbaut. Das Modell verfügt über eine Kupplungsaufnahme nach NEM 362 mit Kurzkupplungskinematik.

Erhältlich im Fachhandel.



Fuligurex N

GB und SBB/CFF A 3/5 Serie 200 (900)



Neu in Auslieferung sind jetzt endlich die Loks der Reihe GB (Gotthardbahn) und SBB/CFF A 3/5 der Serie 200. Ab 1896 war die Gotthardbahn mit dieser A 3/5, wie heute mit der Tunneleröffnung, in aller Munde. Also genau vor 120 Jahren wurde die A 3/5 mit grossem Paukenschlag erstmals an der Landesausstellung in Genf der Öffentlichkeit vorgestellt. Sie war ein Meilenstein der Ausstellung. Der reguläre Betrieb dieser Loks wurde 1897 von den Hauptdepots Bellinzona, Erstfeld und Biasca aufgenommen.

Die Modelle bestechen durch ihre filigrane Bauweise in Messing und unterscheiden sich je nach Jahrgang doch beträchtlich, so bezüglich Umlaufblech, Sicherheitsventilen, Steuerung, Aufstiegsleitern, Werkzeugkästen usw., usw. Es sind total vier verschiedene Versionen aus der Zeit von 1897 bis 1921 in Auslieferung. Die Maschinen sind digital ausgerüstet (eine rein analoge Lok ist natürlich auch lieferbar). Die Loks besitzen eine vorbildliche Beleuchtung; der Antrieb ist in der Lok (also kein Tender-Antrieb). Die Rauchkammertür lässt sich ebenfalls öffnen. Die Serie ist auf total 250 Loks limitiert, und jede Lok ist einzeln nummeriert.

Interessenten wenden sich bitte direkt an:

Fuligurex Sàrl

Chemin du Reposoir 16, 1006 Lausanne

Tel. 021 601 45 92

fuligurex.sa@bluewin.ch



AB-Modell Nm

In neuem Folienkleid: Allegra ABe8/12 3512 der RhB

Im Jahr 2016 begeht die ABB, Asea Brown Boverie, ihr 125-jähriges Bestehen in der Schweiz. 1891 wurde die BBC von Charles E. Brown und Walter Boverie in Baden gegründet, 1893 die ASEA in Schweden. Beide Unternehmen wurden 1988 durch Verschmelzung zur ABB und prägen seit Jahren als Technikschiemde mit viel Innovationskraft unter anderem das Verkehrswesen. Die wesentlichen Meilensteine der ABB werden auf dem im Dezember 2015 umdekorierten Allegra ABe8/12 3512 in plakativer Form vorgestellt. Jahreszahlen und Skizzen weisen auf die grösstenteils als bahnbrechend anzusehenden Entwicklungen hin. AB-Modell hat sich des höchst attraktiven Vorbilds angenommen und den bekannten Allegra-Triebzug aus dem Hause Kato in das neue Kleid gehüllt. Wie üblich wird das Modell sowohl in der Ausführung für den Normalspurbahner auf 9mm-N als auch für Schmalspurbahner auf 6,5-mm-Nm-Gleisen angeboten. Ein Decalset zum Selbstbeschriften sowie ein umfangreiches Angebot an zusätzlichen Dienstleistungen rund um das Triebfahrzeug runden die Oferre ab. Als Auslieferungstermin wird der Anfang des kommenden Jahres angestrebt.

Interessenten wenden sich bitte direkt an:

AB-Modell

Anja Bange Modellbau

Im Stückenhahn 6

D-58769 Nachrodt

info@n-schmalspur.de

www.n-schmalspur.de

Panier Feldbahnen H0f, H0n2, H0e

AEG/LEW-Feldbahnakkulok EL9 2 x 4,5 Kw

Die Akkulok EL9 wurde ab 1952 beim VEB Lokomotivbau Elektronische Werke Hans Beimler (LEW) in Henningsdorf bei Berlin gebaut. Von 1952 bis 1989 entstanden 1703 Exemplare in verschiedenen Versionen. Insgesamt gelangten davon 762 Loks in den Export. Dieser führte die Loks hauptsächlich in Ostblockländer. Die Lokomotive besitzt einen Außenrahmen mit zwei Tatzlagermotoren. Die EL9 wurden nicht nur im Grubenbetrieb, sondern auch auf Feldbahnen aller Art eingesetzt. Die Loks waren ein-, zwei- oder dreifarbig (Akku, Gehäuse und Dach) in allen Varianten lackiert. Das Fahrwerk und die Fahrwerksteile waren meist dunkelgrau oder schwarz abgesetzt.

Die Feldbahnakkulok wird in zwei Varianten angeboten: als geschlossene Ausführung und als offene Ausführung mit halbhem Führerhaus.

Das exklusive Handarbeitsmodell im Massstab 1:87 ist in limitierter Auflage für die Spurweiten H0f (6,5 m), H0n2 (7,5 mm) und H0e (9 mm) greifbar. Die Lok besteht aus Messingguss- und Messing-ätzteilen. Die Puffer gestatten das Kuppeln mit Dorn und Kette. Alternativ kann auch mit einer Standardbügelkupplung gefahren werden. Durch das in der Relation hohe Gewicht sind eine gute Gleislage und eine hohe Zugkraft gewährleistet. Die Lackierung der Fertigmodelle ist wahlweise eisengrau oder blutorange, der Akkukasten ist immer silbergrau. Der Bausatz wird mit einem fertig montierten Fahrwerk geliefert.

Ein fünfpoliger Motor treibt das kleine Modell an. Der Antrieb erfolgt auf alle vier Räder. Die Stromabnahme wird schleiferlose von allen vier Rädern realisiert. Ein Decodereinbau im Vorbau ist ohne Umbau-

ten oder Änderungen am Modell möglich und wird empfohlen. Das Führerhaus bleibt auch mit Decoder völlig frei, sodass eine komplette Inneneinrichtung nachgebildet ist.

Interessenten wenden sich bitte direkt an:

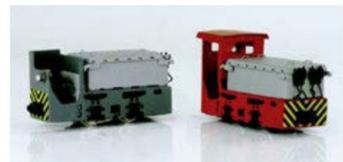
Carocar

Petra Panier

Rosenweg 37, D-22926 Ahrensburg

Tel. +49 4102 472147

post@carocar.com, www.carocar.com



Noch H0

Neue Dekoszenen für die Ausgestaltung

Die 2015 gestartete Serie von Noch bekommt Zuwachs: Acht neue Dekoszenen warten darauf, die Modelllandschaften zu beleben. Jede Szene enthält ein fertig zusammengebautes Laser-cut-Modell und passende, handbemalte Figuren. Damit

kann man sie gleich in die Modelllandschaft einbauen. Die Serie umfasst die Themen «Gleisbauerarbeiten» (Artikelnummer 12011), «Auf dem Weihnachtsmarkt» (Artikelnummer 12026), «Gartenparty» (Artikelnummer 12031), «Am Weiher» (Ar-

teliknummer 12036), «Auf dem Land» (Artikelnummer 12041), «Viehunterstand» (Artikelnummer 12042), «Walddarbeiten» (Artikelnummer 12046) und «Auf der Alm» (Artikelnummer 12050).

Erhältlich im französischen Fachhandel.



Albulamodell H0

Zubehör für SBB-Modellbahner



Infotafeln für die SBB in H0 in grosser (mit Symbolbalken) sowie kleiner Ausführung. Die Schilder sind aus fein geätztem Neusilber und enthalten hochwertige, wasserfeste Ausdrucke mit verschiedenen Sujets. Der moderne Aschenbecher ist sowohl als Fertigmodell wie auch als Bausatz erhältlich. Passend dazu: die Recyclingboxen und «Haifisch»-Abfalleimer mit Aschenbecher. Lieferbar ab sofort.

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

Roco H0

Herbstneuheiten für die Schweiz

Für den Postverkehr der Epoche V wird ein zweiteiliges Set mit dem Postgüterwagen Z2 der Schweizerischen Bundesbahnen, in grüner Lackierung mit neuem PTT-Logo, ausgeliefert.

Das Modell hat eine Kupplungsaufnahme nach NEM 362 mit KK-Kinematik und ist mit einem batteriebetriebenen, blinkenden Schlusslicht ausgestattet. Dieses schaltet sich automatisch ein, sobald sich der Wagen in Bewegung setzt und blinkt auch nach Stillstand des Zuges noch mehrere Minuten konstant weiter (Artikelnummer 67185).

Ebenfalls bereits erhältlich ist das Modell eines Doppeltaschen-Gelenkwagens der Epoche V–VI der Bauart Sdggmrs 25 – T2000 der Althaus Alstätter Eisenbahn AG (AAE), beladen mit zwei Aufliegern der Spedition Winner (Artikelnummer 67392) mit der Betriebsnummer 33 68 4955 103-9. Bei diesem Modell handelt es sich um eine Nummernvariante des bereits erhältlichen Wagenmodells mit der Artikelnummer 67391.

Die letzte Güterwagenneuheit im Oktober ist ein vierachsiger Silowagen Bauart Uacs der Schweizerischen Bundesbahnen, ebenfalls aus der Epoche V–VI (Artikelnummer 76885). Alle Güterwagenmodelle verfügen über einen Kupplungsaufnahmeschacht nach NEM 362 mit KK-Kinematik.

Erhältlich im Fachhandel.



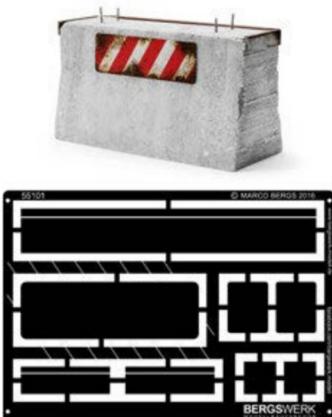
BERGSWERK Spur 0

Zurüstsatz für Prellböcke

Neu aus dem Hause BERGSWERK ist ein Zurüstsatz für Prellböcke der Baugröße 0 aus fein geätztem Neusilberblech mit Nass-



schiebebildern. Neben dreidimensional geätzten Sh0-Haltsignalen und Sh2-Schutzhalttafeln enthält der Bausatz auch Abdeckbleche (nicht nur) für den Betonprellblock Steinberg sowie eine strassenseitige Warntafel. Eine bebilderte Schritt-für-Schritt-Anleitung auf der Produktverpackung macht den Zusammenbau leicht nachvollziehbar. Der Zurüstsatz ist unter der Artikelnummer 55101 neben der H0-Variante direkt im BERGSWERK-Onlineshop unter www.bergswerk-modell.de oder bei Langmesser-Modellwelt erhältlich.



Piko N

Panzertransportwagen Typ Slmmnps der SBB beladen mit 3 Panzern 68 camouflage

Nun ist auch das zweite, während der Nürnberger Messe angekündigte Set lieferbar. Der Wagen vom Typ Slmmnps und Slmmnps-y wurde ursprünglich für den Transport von Panzern eingesetzt. Aber auch zu zivilen Zwecken kann man die Wagen noch heute im In- und Ausland im Einsatz sehen. Einige wurden auch an private Baufirmen verkauft. Das zweite Set (Artikelnummer

55.94401) besteht aus drei Panzertransportwagen Typ Slmmnps der SBB mit drei neuen Betriebsnummern, beladen mit drei Panzern 68 camouflage. Hervorzuheben sind die beweglichen, versenkbbaren Handgriffe und die Kurzkupplungskinematik, die mit entsprechenden Kurzkupplungsköpfen ausgestattet ein enges Kuppeln der Wagen untereinander ermöglicht.

Wie die Panzer sind auch die Panzerkeile abnehmbar und können je nach Beladung unterschiedlich montiert werden. Die Panzer 68 können mit zahlreichen Zubehörteilen komplettiert werden, die Panzertürme sind drehbar. Die Sets sind auf Initiative des Piko-Importeurs Arwico entstanden, limitiert und nur in der Schweiz erhältlich.

Erhältlich im Schweizer Fachhandel.





Fast wirkt es neugierig, wie die Ae 6/6 ihre «Nase» ins Licht streckt: Wie geht es weiter?

Begeisterung für Bergstrecken – ein ganz aussergewöhnliches Anlagenprojekt in N (Teil 2)

Gotthard-Nordrampe und die BLS, Technik und Landschaftsbau

In der LOKI 10/2016 haben wir das zugrundeliegende Konzept dieser Modellbahnanlage, die verschiedene Motive von berühmten Bergstrecken in der Schweiz aufgreift, vorgestellt. In zweiten Teil berichtet Linus Huttner darüber, wie er das komplexe Thema der Anlagensteuerung gelöst hat, und beschreibt einige seiner Modellbautechniken.

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

Ein komplexes Thema bei jeder Modellbahnanlage stellt die Auswahl der einzusetzenden Komponenten für die Steuerung des Zugbetriebes dar. Die Frage «Analogn oder doch lieber digital?» stellt sich heute eigentlich nicht mehr, wenn man ein neues Projekt beginnt. So wird auch meine Anlage digital betrieben und, wenn sie schliesslich vollständig fahrbereit ist, komplett vom Computer gesteuert werden können. Als Steuerungsprogramm verwende ich TrainController von Freiwald-Software. Die Steuerungsbefehle werden vom Computer über die Intellibox von Uhlenbrock in die vier momentan verbaute Booster-Kreise eingespeist. Geplant ist, dass die fertige Anlage über fünf Booster-Stromkreise verfügen soll (die letzten drei Segmente sind noch im Aufbau).

Jedes Segment verfügt über eine eigene Ringleitung und kann theoretisch autonom betrieben werden. Die Segmente sind über Steckverbindungen elektrisch miteinander verbunden. Die eingebauten Komponenten (Gleise, Weichendecoder, Rückmeldemodule, Kehrschleifendateien, Weichenmotoren und anderes Zubehör) können so die Signale von der Zentrale ohne allzu lange Anschlusskabel von der Ringleitung abgreifen.

Alle Strecken sind in Blöcke unterteilt. Die Blöcke selber sind in der Regel weiter in drei Meldebereiche aufgeteilt, welche den jeweiligen Status (belegt/nicht belegt) an die Gleisbelegt-Melder (RM-GB-8 von Littfinski) weitergeben. Drei Melder deshalb,

weil so das weiche Abbremsen und Anhalten (z.B. vor einem Signal) in beiden Fahrtrichtungen erfolgen kann. Die RM-GB-8 geben dann den Zustand der jeweiligen Melder (und damit des Blocks) über total drei S-88-Busse via das HSI-88-USB von Littfinski direkt an den Computer weiter.

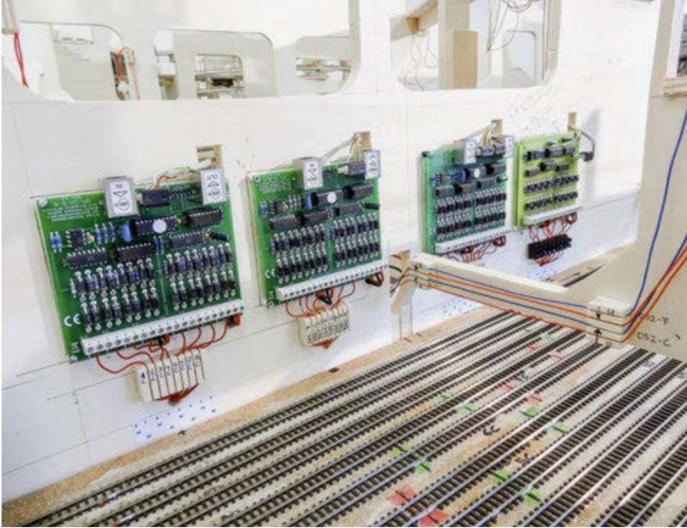
Zum Stellen der Weichen verwende ich motorische Antriebe (MWA-02-S) von Hoffmann. Ihnen ging lange ein nicht allzu guter Ruf voraus, was vielleicht auf Probleme bei den frühen Modellen zurückzuführen war und auf die Tatsache, dass sie über eine

mechanische Bremse für die Stellgeschwindigkeit verfügen (die ich sowieso nicht verwenden). Ich musste auch schon mal einen Antrieb der ersten Generation austauschen – mit den neueren Modellen hatte ich jedoch noch nie irgendwelche Probleme, sie laufen sehr zuverlässig.

Seit kurzer Zeit gibt es auch für uns Modellbahner aus der Schweiz schöne Signale der SBB in Spur N. Der spanische Hersteller Mafen stellt diese her, und sie kamen für mich gerade zum richtigen Zeitpunkt! Zusammen mit den Signaldecodern



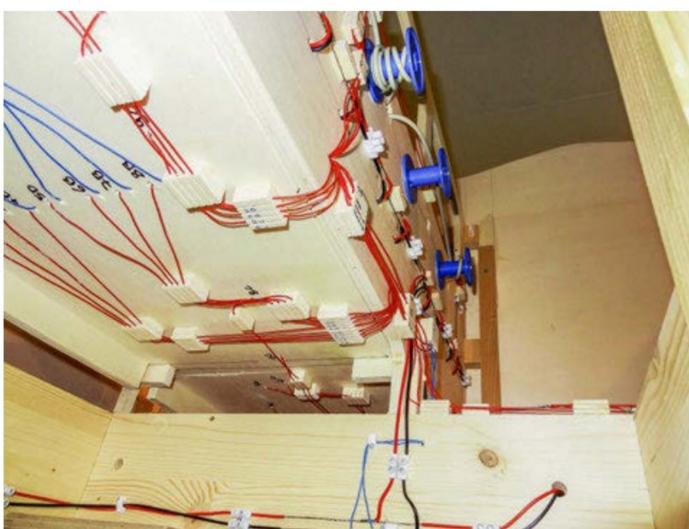
Einfach schön: (Modell-)Zug in einer vorzüglich gestalteten Landschaft.



Eben «Linus Huttner like»: perfekt gestaltet, sowohl oben im Sichtbaren als auch unten im Verborgenen.



Nicht immer «nur» planen und bauen, zwischendurch auch fahren – Philosophie der Segmentbauweise.



Odecoder Z1-16 erlauben sie, die korrekten Schweizer Signalbilder auf der Anlage darzustellen.

Oberleitung

Zu Baubeginn war ich mir nicht sicher, ob ich auf der Anlage Fahrdrähte anbringen wollte oder ob blosse Oberleitungsmasten aufgestellt werden sollten. Nach verschiedenen Versuchen auf einer Teststrasse entschied ich mich, den Fahrdrähten im Selbstbau herzustellen. Hierzu verwende ich 0,4-mm-Federstahldraht für den Trag- und den Fahrdrähten und 0,3-mm-Federstahldraht für die Zwischenstücke, die ich mit einer Vorrichtung in Heftklammerform biege und zwischen Trag- und Fahrdrähten einhängen. Die Drahtstärken sind natürlich nicht massstäblich korrekt, ergeben aber in dieser Konfiguration meiner Meinung nach den besten Eindruck für das Auge, auch, weil viele Trassen auf meiner Anlage doch in einiger Entfernung zum Betrachter liegen.

Die Oberleitung ist nur als Attrappe gedacht; die ausgefahrenen Pantographen der Loks und Waggons werden später in der Höhe fixiert werden, sodass diese den Fahrdrähten nicht berühren können.

Die Masten sind von Sommerfeldt, da dies bei Baubeginn der einzige Hersteller war, der Schweizer Masten und Quertragwerke anbot. Mittlerweile gibt es weitere Hersteller, die sogar filigranere Masten anbieten, ich entschied mich aber dafür, bei den Sommerfeldt-Produkten zu bleiben, um eine einheitliche Optik zu erhalten.

Landschafts- und Felsgestaltung

Die LOKI-Redaktion hat mich gebeten, dem Leser mit einigen Worten Einblicke in einige Themen der landschaftlichen Gestaltung meiner Anlage zu gewähren. Mit Freude komme ich diesem Wunsch nach, da ich, wie auch Manfred Merz im ersten Teil erwähnte, meine Erfahrungen gerne an andere Modellbahner weitergebe. Ich freue mich sehr, sollten diese Beschreibungen dem einen oder anderen Leser Anregung sein, auf seiner eigenen Anlage etwas Gelungenes zu gestalten. Es gibt natürlich viele Möglichkeiten, wie man Dinge auf einer Anlage gestalten kann. Ich beschreibe,

Erleichtert beim Bau die Verdrahtung und später die allfällige Fehlersuche: eine saubere Elektrik.



Versuchsaufbau einer Oberleitung, um die Dimensionen beurteilen zu können – Stellprobe auf einem im Bau befindlichen Segment.



Derweil laden fast fertig gestaltete Bereiche der Anlage Linus Huttner zum genüsslichen Verweilen ein. Etwas Luft holen zum engagierten Weiterbau.



Das Zwischenergebnis einer perfekten Planung...



... in Gedanken ist die spätere Landschaft bereits fertig.

wie ich es gemacht habe, und nicht, wie man es unbedingt machen muss! Andere Techniken führen sicherlich zu ebenso befriedigenden Resultaten.

Auf meiner Website <http://www.schweizer-alpenbahn.ch> findet der geneigte Leser unter «Tipps und Tricks» detailliertere Beschreibungen zu verschiedenen Themen der Anlagengestaltung. Die Rubrik wird noch weiter anwachsen.

Die Felsen auf der Schweizer Alpenbahn bestehen aus Gips. Nachdem die Landschaftshaut erstellt ist (Fliegengitter und Gipsbinden), wird Modellgips (oder ein Gips-Moltofill-Gemisch) angerührt. Vor allem bei grösseren Felspartien ist es manchmal erwünscht, dass der Gips nicht allzu schnell abbindet, damit länger an der Fels-

partie gearbeitet werden kann. In diesem Fall wird dem Gips Moltofill beigerührt.

Nachdem der Gips aufgetragen ist, durchläuft er bis zum Aushärten verschiedene Stadien, die erst für die Grobgestaltung der Felsen und dann, in mehreren Schritten, bis zum Herausarbeiten der finalen Felsstruktur genutzt werden können. Ich verwende dafür erst Spachtel, danach Stechbeitel und spitze Werkzeuge. Je härter der Gips wird, desto eher kann man schliesslich die charakteristischen «harten» oder «abgebrochenen» Kanten herausarbeiten. Das Ganze dauert also ein bisschen...

Die Farbgebung der Felsen beginnt, nachdem der Gips vollständig getrocknet ist. Sie ist natürlich individuell je nach Art des darzustellenden Felsens. Ich grundiere

die Felsen mit der Grundfarbe Granit von Heki. Nach dem Trocknen werden sie lasiert (mit Lasurfarbe, ebenfalls von Heki) und die Farbe schnell wieder abgewischt, sodass diese in den Ritzten verbleibt, die Grundfarbe aber wieder sichtbar wird. Die Lasur trocknen lassen. Danach werden verschiedene Farbtöne (Ocker, Braun, grünliche Farbtöne usw.) trocken auf die Felswand aufgebracht. Am Schluss wird die Felswand mit trockener, weisser Farbe grainiert. Das ist der Moment, wo der «Felslook» entsteht.

Gewässergestaltung

Die Herstellung einigermassen realistisch wirkender Gewässer auf einer Modellbahn-Anlage ist eigentlich gar nicht so schwierig.

Felsgestaltung

Felsen sind meist über Jahrmillionen aufgeschichtet worden – der Verlauf dieser Schichtungen sollte nachempfunden werden und für eine Felswand (ja sogar für die ganze Anlage!) in etwa einheitlich sein.

Felsen sind selten über grössere Bereiche «nackt», das heisst ohne Vegetation. Mit Ausnahme sehr steiler Wände im Hochgebirge darf man sie also durchaus grosszügig begrünen! Es lässt sie realistischer aussehen.



Vielfältige Felsen in der Landschaft, ein Muss auf einer Alpenbahn – auch in N.



Basis der Landschaftsgestaltung ist ein «Gerüst» ...



... aus feinem Fliegendraht und einer Schicht Gips.



Ein erster grober Auftrag dient als Basis für ...



... die eigentliche Felsgestaltung, wieder mit Modellgips.



In einem ganz bestimmten Stadium des Aushärtens ...



... lässt sich der Gips sehr gut «formgebend» bearbeiten.



Sehr gut gelungen ist auch die Nachbildung von Geröll.



Perfekte, akzentuierte Farbgebung für den letzten Schliff.



Jedes Gewässer braucht einen durchgestalteten Grund.



Im Gebirge ist Gewässer nur sehr selten absolut glatt.

Wassergestaltung

Für das Giessen eines Sees oder eines Flusses muss der auszugießende Bereich absolut waagerecht sein, da das Giessharz sich ansonsten am tiefsten Punkt sammeln wird. Bei einem See ist das kein Problem, aber Flüsse haben in der Regel ein Gefälle, während sie durch eine Landschaft fliessen. Kann man die Anlage/Segmente für das Giessen nicht kippen, um das Gefälle auszugleichen und das Flussbett in die Horizontale zu bringen, muss die Höhendifferenz über Stromschnellen/Kaskaden ausgeglichen werden, während die jeweiligen Flussabschnitte selbst waagerecht gestaltet und einzeln gegossen werden müssen. Stromschnellen werden dann genauso wie Wasserfälle erstellt.

Bei «Windstille» auf der Anlage kann auch auf das Gestalten der Oberfläche eines Sees verzichtet werden! Nicht jeder See hat Wellengang, man lässt dann einfach die spiegelglatte Oberfläche des Giessharzes so, wie sie ist. Für stärkeren Wellengang einfach etwas mehr Water Effects auftragen und mit weißer Farbe vorsichtig Gischt imitieren. Flüsse und Wasserfälle werden ebenfalls mit fast trockener weißer Farbe gestaltet.

Meist scheidet echtes Wasser aus, neben dem Problem der Feuchtigkeit sprechen auch die Optik und die im Maßstab falsche Fließgeschwindigkeit dagegen, und der Aufbau (Pumpen, Abdichten usw.) kann recht aufwendig werden.

Für alle Gewässer der Schweizer Alpenbahn (Seen, Flüsse und Wasserfälle) kamen eigentlich die gleichen Produkte zum Einsatz: Giessharz (Heki Aqua), Woodland Water Effects sowie, in seltenen Fällen, Woodland Realistic Water.

Die oben erwähnten Produkte erfordern die Ausgestaltung des See- oder Flussgrundes, da sie durchsichtig trocknen und man den Grund zumindest erahnen kann. Hier verwendete ich farblich eine dezente(!) grau-blau-grüne Mischung aus Acrylfarben sowie reichlich Sand, Steinchen, Geröll und Treibgut wie Baumstämme und Grünzeugs usw. Wichtig ist, dass der auszugießende Bereich absolut dicht gebaut wird, das Giessharz wird sich sonst verflüchtigen! Das Verwenden einer Holzplatte als Untergrund und die Ausgestaltung und Abdichtung mit Gips ist sicherlich eine sinnvolle Herangehensweise.

Nach dem Eingießen und Trocknen des Giessharzes kann die Oberfläche des Gewässers gestaltet werden. Dafür trage ich Woodland Water Effects auf die Oberfläche auf und forme Wellen oder im Falle eines Flusses auch Strömungen. Water Effects ist erst ganz weiß, trocknet dann aber durchsichtig aus. Das Produkt kann auch für das Gestalten von Wasserfällen genutzt werden, indem es auf einer Transparentfolie aufgetragen und mithilfe eines Zahnstochers in die gewünschte Form gebracht wird. Nach dem Trocknen kann der «Wasserfall» einfach abgelöst und an der vorbereiteten Stelle angebracht werden.

Bahnsteige, Straßen und Plätze

Einige Zeit lang suchte ich nach Möglichkeiten, realistische Bahnsteige, Straßen und Plätze im Maßstab 1:160 darzustellen. Straßen auf Modellbahnanlagen erschienen mir oft zu glatt, zu «neu». Meinen Weg, eine Straßenoberfläche mit einer für das Auge angenehmen Struktur zu erstellen, möchte ich hier kurz erläutern.

Alle Straßen und Plätze werden aus Sperrholz ausgeschnitten und an der vorgesehenen Stelle auf der Anlage eingebaut. Entsprechend dünnes Sperrholz erlaubt auch das Erstellen serpentinenähnlicher



Schön gestaltetes Seeufer, geschwungene Uferstrasse, daran angeschmiegte Bahnlinie – so harmonisch hat Linus Huttner geplant.



Ob das junge Paar die «Klippen des Lebens» auch so meistert? Kleine spannende Szenen beleben die Schweizer Alpenbahn.



Zur verkehrstechnischen Erschliessung des geografisch ...



... schwierigen Alpenraumes gehören sorgfältig geplante ...



Strassen (Bahnsteige, vor allem die in Kurven, erstelle ich aus Heki-Dur-Platten). Ich überziehe die Oberfläche dann (zumindest im Falle der Strassen und Plätze) mit einer dünnen Schicht Gips, um danach die Oberfläche mit grau-beiger Farbe zu grundieren. Nach dem Trocknen der Grundierung frage ich verdünnten Weissleim auf die Oberfläche auf und streue dann je nach erwünschter Rauheit der späteren Struktur mit einem Sieb Kalksteinsand oder -split von ASOA auf die Oberfläche auf. Sand ergibt später eine feine, Split eine etwas rauere Oberfläche. Das Ganze sprühe ich vorsichtig mit entspanntem Wasser (Wasser und ein paar Tropfen Spülmittel) ein. Dann kann man es trocknen lassen.

Nach dem Trocknen wird die Oberfläche schliesslich mit feinkörnigem Schleifpapier so weit geschliffen, bis eine feine, aber noch leicht strukturierte Oberfläche entsteht. Die Ausgestaltung der Strasse erfolgt dann später wie gewohnt mit Strassenpfeilen, Abschränkungen, Markierungen und Schildern.

Es muss erwähnt werden, dass das Aufmalen von Markierungen auf dieser Art Strassenoberfläche etwas schwieriger ist als auf glatten Oberflächen, da die (z.B. weisse) Farbe wegen der Struktur etwas verlaufen kann. Ich habe mich deswegen für Strassenmarkierungen entschieden, welche ich aufkleben kann (ich schneide die Streifen selber aus selbstklebendem Papier aus).

Mauern, Portale, Galerien, Brücken und Viadukte

Die Anlage enthält zahlreiche Kunstbauten, welche zum grössten Teil selbst gebaut wurden oder aber aus abgeänderten käuflichen Modellen bestehen. Sämtliche Mauern und Tunnelportale bestehen aus Sperrholz und Gips oder aus Styrodurplatten (meist Heki-Dur) verschiedener Stärken. Die allermeisten sind selbst geritzt, einige wenige Styrodurplatten mit schon eingraviert Struktur kommen auch zum Einsatz.

Die Steinbogenviadukte wurden mit Bleistift, Lineal und Taschenrechner (sowie Radiergummi!) auf Papier geplant (hier mussten meistens der Kurvenradius der Trasse und die Steigung berücksichtigt

... Strassen, Wege, Plätze sowie die Bahnlinien mit ihren Kunstbauten – die Landschaft war zuerst da.



Das Ergebnis ist ein harmonisches Miteinander von beeindruckender alpiner Landschaft und eingebetteten Verkehrswegen.



Auch schwierigstes Gelände lässt sich sorgfältig geplant sehr glaubhaft überwinden. Auf der Modellbahn das «Salz in der Suppe».

Geritzte Gipsoberflächen

Vor dem Auftragen der ca. 2-3 mm dicken Gipsschicht auf das Sperrholz empfehle ich, das Sperrholz vorzubereiten: Auftragen einer Wasser-Weissleim-Mischung auf das Holz und dann Überstreuen der Oberfläche mit feinem Vollsand.

Das ergibt nach dem Trocknen eine rauhe Oberfläche, auf der ein Gipsauftrag sicher hält. Ansonsten kann dieser beim Gravieren wegbrechen. Die Zugabe von etwas Weissleim beim Anröhren des Gips gibt diesem eine ganz leichte Elastizität, was ebenfalls das Wegbrechen beim Ritzten verhindern kann.

werden). Für den Aufbau der Viadukte kommen Sperrholz, Gips und Styrodur zum Einsatz.

Die Stahlträgerbrücken sowie die eine Fischbauchbrücke stammen von verschiedenen Herstellern (Faller, Pola, Hack) und wurden unterschiedlich stark verändert in die Anlage eingebaut. Alle Brückenköpfe sind Eigenbau.

Die Farbgebung der Mauern, Portale und Viadukte erfolgt analog der unter «Felsgestaltung» beschriebenen Methode: grundieren, lasieren, abtönen und abschliessend mit fast trockenen Acrylfarben granieren.

Begrünung

Mit der Begrünung einer Anlage bestimmt man quasi den Look seines Werks. Ich denke, das ist vor allem eines: Geschmacksache. Ich meine aber auch, dass man ein recht naturnahes Aussehen erreichen kann, wenn man einige wenige Dinge dabei beachtet.

Da auf einer Wiesenfläche auch mal der Untergrund durchscheinen darf (wie in der Realität auch), sollte man diesen entsprechend gestalten. Ich mache das, indem ich eine «Grundbegrünung» vornehme. Verschiedene feine Turf-Flocken von Woodland, braune, ockerfarbene, gelbliche und grünliche, werden zusammen mit Sand, Kies und Steinchen auf die Landschaftshaut aufgebracht, welche vorher ähnlich wie unter «Felsgestaltung» beschrieben farblich behandelt wurde.

Darauf erfolgt dann eine mehr oder eben auch mal weniger dichte Begrasung. Hier

scheint mir wichtig, verschiedene Grasfasern (Farbe und Höhe) zu verwenden und die Fasern nicht einfach flächendeckend aufzubringen, sondern mal hier und mal da. Das heisst, man sollte den Weissleim (und dann die Grasfasern) eher «fleckentartig» aufbringen. Damit lockert man die Wiese auf und kann in einem zweiten und dritten Arbeitsschritt, gerne mit einer anderen Faser, die dazwischenliegenden Bereiche begrasen. Hat man den Untergrund entsprechend gestaltet, dürfen gerne auch unbegraste Stellen bleiben.

Ich verwende zusätzlich, neben dem Be- grasen mit dem Elektrostaten, Produkte wie Decovliese (Heki) oder ähnliche. Auch damit erreicht man, dass unregelmässige Flächen entstehen, so wie in der Natur üblich.

Bezüglich der Farben der Fasern sollte man darauf achten, sie der Jahreszeit, welche dargestellt werden soll, sowie der Höhenlage der zu gestaltenden Wiese anzupassen. Da ich eine Herbstanlage gestalte, versuchte ich z.B. allzu «grüne» Wiesen zu vermeiden und auch eher bräunlich-gelbliche Töne zu verwenden. Dies gilt auch für höhere Lagen, wo zusätzlich spärlicher be- grast werden sollte.

Ein Blick zurück und in die Zukunft

Die Anlage ist noch im Bau – die letzten drei Segmente harren noch der Realisierung. Es ist eigentlich ein ganz guter Zeitpunkt, innezuhalten und die letzten Jahre des Baus Revue passieren zu lassen.

Als Erstes muss ich sagen: Hätte ich gewusst, wie viel Arbeit in meiner Freizeit auf mich zukommen würde, ich hätte wohl nie begonnen! Es war mir zwar schon klar, dass es ein grösseres Projekt werden würde, sicherlich, doch abschätzen kann man es natürlich nie.

Aber: Ich bin äusserst dankbar, dass mich damals irgend etwas geritten hat, mit dieser Anlage zu beginnen! Es war eine der besten Entscheidungen, die ich die letzten Jahre gefällt habe.

Die Stunden im Hobbyraum, in denen man mit den eigenen Händen et was erschafft, das Konstruieren und Bauen eines Viaduktes, das Entwickeln und die Realisierung einer Szene, die man irgendwie im Kopf hatte, das «Erklimmen» von vermeintlich haushohen Hürden wie z.B. der Verdrahtung des Ganzen und das Hochgefühl, wenn man es schliesslich geschafft hat und es funktioniert, diese Dinge möchte ich nicht mehr missen.

Aber auch die zahlreichen Stunden des Nachdenkens und Grübelns über irgendwelche Problemstellungen, schliesslich die vage Idee eines Lösungsansatzes, das Ausprobieren derselben, die Freude, wenn etwas mit dieser kreativen Idee zum Funktionieren gebracht werden konnte, all das gibt einem sehr viel und lässt einen schliesslich daran glauben, dass es wirklich für jedes auftretende Problem eine Lösung geben wird. Diese Erkenntnis ist sehr beruhigend in Anbetracht der Aufgaben, die in meinem Hobbyraum noch auf mich warten.

Ich denke, es ist eigentlich egal, welches Hobby man in seiner Freizeit betreibt, wenn man es mit Motivation und Herzblut macht, kann das sehr befriedigend und ein toller Ausgleich zur täglichen Arbeit im Beruf sein.

Wie geht es nun weiter? Ich kann es gar nicht so genau sagen. Und es ist ja auch Sommer, wenn ich das schreibe. Und damit oft schönes und warmes Wetter! Wenn dann der Herbst langsam einkehrt und ich Lust habe, weiterzubauen, kann ich z.B. an der Detaillierung auf allen bis jetzt beste-

Farbgebung

Man kann auch Grasfasern «granieren»! So kann z.B. ein sehr schöner Effekt erreicht werden, wenn man nach dem Begrasen und dem Trocknen des Leims mit einem anderen Farbton (und sehr trockenem Pinsel!) da und dort über das stehende Gras wischt. Ich mache das, um bei grünen Gräsern den etwas gelblichen «Herbstlook» zu erhalten.

Einen ähnlichen Effekt erhält man, wenn man die Wiesen mit Farbe aus der Sprühdose vorsichtig nachbehandelt, sobald alles getrocknet ist. Das mache ich vor allem auf höher gelegenen Wiesen, um einen etwas natürlicheren, brauneren Farbton zu erhalten. Weniger ist hier auf jeden Fall mehr (z.B. nur die Spitzen der Gräser leicht färben!), und es ist natürlich auch hier wichtig, die Unregelmässigkeit einer Wiese zu erhalten.

henden Segmenten arbeiten. Vieles auf der Anlage ist noch überhaupt nicht durchgestaltet und harrt noch der Feingestaltung. Oder vielleicht möchte ich auch auf Segment 9 weiterbauen, auf dem seit einiger Zeit eine recht spannende Szene mit dem Thema «Strasse, Bahn, Brücken, Wasserfälle» am Entstehen ist. Ich könnte auch mit dem Bau des (abnehmbaren) Gebirges über den Segmenten 7, 8 und 9 beginnen – oder den Grundaufbau der letzten drei Segmente angehen – oder den Bahnhof «Oberegg» bauen – vielleicht mit der Konstruktion der zwei noch zu erstellenden Schattenbahnhöfe beginnen – eventuell die schon eingebauten Signale im TC erfassen – oder Zugfahrten definieren und austesten und, und, und... Warten wir es ab! Zum Glück geht mir die Arbeit noch nicht so schnell aus! Es wäre wirklich schade... ○



Fast fertig durchgestaltete Bereiche der Anlage Linus Huttner zeigen, was hier Grosses entsteht.

Ein (vorläufig ;)) letzter Blick auf die Schweizer Alpenbahn. Danke, dass wir sie besuchen durften!





Modell- und Anlagenbau vom Feinsten: Jerry Schulthess und seine HO-Welt (Teil 3)

BLS-Nordrampe – Mittwoch, 12. Juni 1963, um 10.43 Uhr – die Landschaft oberhalb von Frutigen

In der letzten Folge haben wir erfahren, wie Jörg alias Jerry Schulthess Viadukte, Tunnel und Felsen für den Einbau auf der Anlage vorbereitet. Heute dürfen wir ihn beim Einbau der so produzierten Dioramen und bei der Gestaltung von einzelnen Landschaftspartien begleiten.

Fast die ganze Anlage im Blickfeld.
Mittwoch, der 8. Juni 2016



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

Den Anstoss für den Bau dieser Anlage gab eher zufällig ein Jugendprojekt, das Jerry Schulthess mit ein paar Freunden gemeinsam angegangen war. Im Laufe dieses Anlagenbaus kam der Wunsch auf, eine Lawinengalerie nachzubilden. Die Wahl fiel damals auf die Stockgrabengalerie der BLS in der Lonzaschlucht.

Als Jerry Schulthess, so um 1988, mit der Planung zu seinem aktuellen Projekt begann, war für ihn schnell klar, dass er eine Anlage mit Bezug zu einer Vorbildsituation

der BLS wollte. Fast ebenso schnell war der Entschluss gefasst, die Nordrampe zwischen Frutigen und Kandersteg nachzubilden.

Schon allein die Streckenführung mit den Kehrtunneln, der Höhenstaffelung und den fast parallel geführten Trassen am Hang kommt dem Bau einer Modellbahn anlage sehr entgegen.

Mit dem eigentlichen Baubeginn musste aber gewartet werden, bis sich ein geeigneter Raum finden liess. Unabhängig vom Bau der Anlage entstand bereits im Vorfeld ein

detaillierter Struktur- und Arbeitsplan, der die einzelnen Aufbauschritte vorwegnahm.

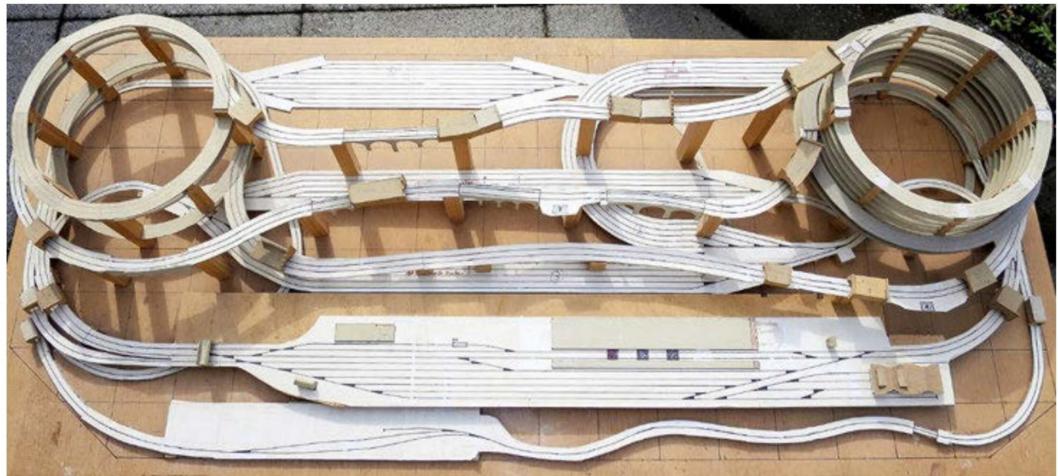
Mit dem im letzten Teil beschriebenen Vorgehen, die einzelnen Nachbildungen der verschiedenen Viadukte, der Kurztunnel und der Tunnelportale unabhängig vom späteren Einbau auf dem Arbeitstisch zu fertigen und diese Bauten somit als Dioramen zu behandeln, sind praktisch nebenbei auch für den weiteren Anlagenbau entscheidende Festlegungen für das Vorgehen im Landschaftsbau getroffen worden.



Die Partie nach dem Haltenwald-Viadukt entsteht «vor Ort».



Einfache Leisten geben den später aufgelegten Hartschaumplatten Halt.



Mit dieser Kleinkontrollanlage konnte auch ein erster Eindruck der zu gestaltenden Geländepartien gewonnen werden.

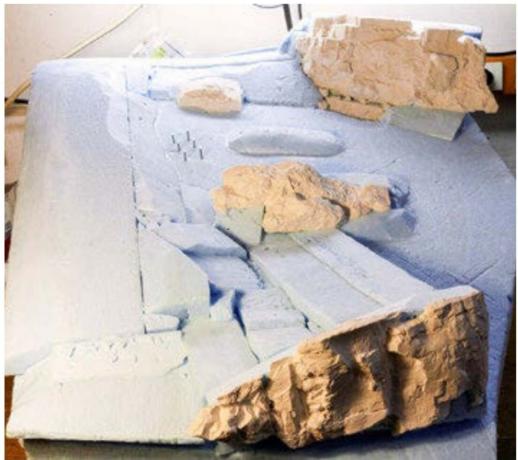


Ein Blick unter die Anlage zeigt das Grundgerüst aus Stahlblechprofilen. Die eingepassten Geländepartien einmal von unten ... und einmal von oben.





Eine Montagehilfe bringt die Landschaft in den richtigen Winkel.



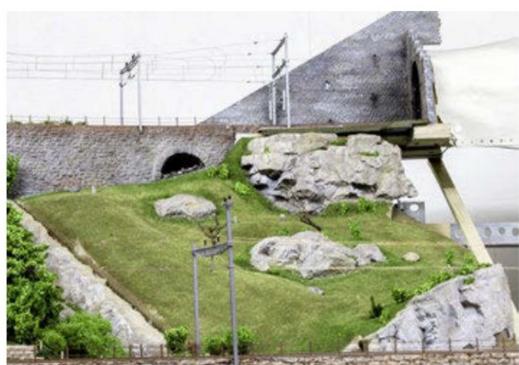
Die ersten Felspartien sind gegossen, und die grobe Geländestruktur ...



... wurde mit Styrofoamstücken geschlossen, um anschliessend ...



... gespachtelt und mit einem ersten Farbauftrag versehen zu werden.



Die gerade entstandene Geländepartie in die Anlage eingesetzt.



Noch mal ein Blick von unten, erstaunlich einfach!

Topografie und Kunstbauten

Der Bezug zu einer Vorbildsituation gibt planerisch natürlich schon mal einiges vor. Es bleibt aber die grosse gestalterische Freiheit, die Landschaftsräume den eigenen räumlichen Gegebenheiten anzupassen. In manchen Fällen kann das auch zum Abbruch eines ambitionierten Projektes führen. Nicht so bei Jerry Schultess. So entstand schon relativ früh eine kleine Kontrollanlage, mit der die räumlichen Parameter überprüft werden konnten. Nicht nur in Bezug auf die eigentliche Gleislage können solche neudeutsch als Mock-ups bezeichneten Modelle eine räumliches Vorbild geben. Viel wichtiger sind sie, um sich vor seinem geistigen Auge eine Anlage zu erträumen.

Was gibt denn nun eigentlich das Vorbild her? Die Geländestufe, die mit den beiden Kehrtunneln erklommen wird, ist eine schroffe Bergschlerfe, die fast vollständig bewaldet ist. Oberhalb der Nordrampe, etwa in der Mitte zwischen den beiden Kehrtunneln befindet sich eine eher flach ansteigende Wiesenlandschaft, die als Alp genutzt wird. Für die Bewirtschaftung der

Schutzwälder befand sich im Gebiet Fürten ein sogenannter Holzreist-Graben. Darauf wurden die gefällten Bäume von Hand zu einer Verladerampe geschleift, ein Saurchampf! Diese drei markanten Elemente sollten neben den Kunstbauten, die für den Bahnbetrieb notwendig sind, auf alle Fälle nachgebildet werden.

Technisches

Der Unterbau der Anlage besteht aus gelochten Stahlblechprofilen in L-Form, wie sie für den Bau von Schwerlastregalen Verwendung finden. Ein Vorteil dieser Baumethode, wenn sie denn mal absolut horizontal ausgerichtet ist, besteht darin, dass mit dem vorgegebenen Lochbild in den Trägern jeweils genau bestimmte Höhenpunkte definiert sind. Diese Vermessungsarbeit ermöglicht es, Hilfskonstruktionen für den Einbau der vorbereiteten «Dioramen» genau zu justieren. Ausgehend von diesen Montageebenen wurden im Anschluss einfach Latten als Untergrund für die einzubauenden Landschaftsteile zwischen den Trassen eingezogen. Auf diese sind dann vorgeschnittene Styrofoamplatten

ten geeigneter Stärke aufgelegt. Da die Platten eine hohe Eigenstabilität aufweisen, können sie faktisch freitragend eingesetzt werden.

So bestehen für den Landschaftsbau grundsätzlich zwei Möglichkeiten der weiteren Gestaltung. Die erste Baumethode lehnt sich an die Technik an, die für die «Ingenieurbauwerke» angewendet wurde. Dabei werden die Rohbauteile der Landschaft zwischen die eingebauten Trassen eingepasst. Anschliessend können sie komplett am Arbeitstisch durchgestaltet werden und im weitestgehend fertig durchgestalteten Zustand später in die Anlage eingebaut werden.

Aber auch das Bauen vor Ort wird so in Einzelstufen ermöglicht. Was durchaus sinnvoll sein kann, wenn zum Beispiel über ein bereits eingebautes Tunnelgewölbe noch die Geländeoberfläche eingebaut werden muss.

Doch diese Art des Bauens macht rein technisch nur dann Sinn, wenn an den eingebauten Trassen nichts mehr nachzuarbeiten ist. Das bedeutet aber auch, dass zum Beispiel die Oberleitung an den später nicht



Das Gebiet des Haltenwaldes. Darüber die Alp Rosslaueni.



Die Kühe sind auf der Alp eingetroffen, sie fühlen sich wohl hier auf Rosslaueni.



Das Wohnhaus der Sennnerfamilie ist ganz speziell detailliert.



Mit einem «Zwickerhag» werden die einzelnen Teile der Alp abgetrennt.



Die Landschaftsteile werden nach und nach eingesetzt. Als letzte Arbeit steht das Pflanzen des Waldes an.

mehr gut zugänglichen Stellen bereits vor den Landschaftsteilen eingebaut werden sollte. Dazu in einem späteren Teil mehr. Auch hier stellt sich wieder ein willkommener Nebeneffekt ein – man muss beim Bau einer solch grossen Anlage nicht immer über Wochen an den gleichen Baustellen arbeiten. Durch das Hin-und-her-Wechseln zwischen einzelnen Disziplinen des Modellbaus sind die kleinen Glücksmomente, etwas fertiggestellt zu haben, durchaus häufiger zu erleben. Dies motiviert ungemein!

Nicht verschwiegen werden soll, dass bei diesem Vorgehen eine hohe Disziplin bezüglich der angewendeten Bautechniken vonnöten ist, um einen homogenen und stimmigen Gesamteindruck entstehen zu lassen. Ein Stück weit ist das beinahe mit der Arbeit eines Kunstmalers zu vergleichen, der den Auftrag hat, die Decke einer Basilika auszumalen.

Keiner Rundblick

Die Anlage wird durch die Nachbildung des Bahnhofs Frutigen im Vordergrund abgeschlossen. Hier lassen sich viele liebevoll



Eine Partie, die nach dem Einbau der Landschaft nicht mehr

gestaltete Details unterbringen. Die grössten geschlossenen Landschaftsbereiche sind über den Wendeltürmen entstanden. Die Bereiche zwischen den einzelnen Trassen am Hang werden durch einzelne markante Landschaftselemente gegliedert. Zum einen ist da der schon erwähnte Holzreist-Graben sowie der Ronengraben mit dem unteren Auffangbecken. Als Nächstes sind die beiden Kurtz-Tunnel Felsenburg I und II zu erwähnen, die unterhalb der im Grundriss und der Höhe massstäblich aus geführten Ruine Felsenburg liegen. Solche modellbauerischen Freiheiten ergeben eine stimmige Wahrnehmung der Tiefen- und auch der Höhenentwicklung einer Anlage.

Über der linken Wendel ist die offene Wiesenlandschaft der Alp Rosslauei nachgebildet. Hier weiden 46 Kühe (Rotfleck- und Braunvieh) und die verschiedenen Weideparzellen sind mit einem Zwickerhag abgetrennt (ohne Strom!). Das Wohnhaus der Sennermilie ist speziell detailliert. Es gibt Einblick in den Kuhstall mit der verletzten Edelweiss (Huf gespalten). Auch ein Miststock, Geräte für die Milchwirtschaft

oder die Holzscheiterbeige zum Heizen fehlen nicht. Als ehemaliger Pate von zwei Kühen hat Jerry Schulthess jeweils mehrere Tage pro Jahr auf einer Alp gearbeitet. Er ist also voll dabei, ha!

Sehr schön wirken hier auch die Almwiesen, die mit feinen Turf-Flocken von Woodland gestaltet wurden. Ihre feine, eher unstrukturierte Oberfläche verstärkt ebenfalls den Eindruck von räumlicher Entfernung. Die Landschaftspartien im Mittel- und im Vordergrund sind dagegen mit Fasermatten bzw. mit elektrostatisch aufgebrachten Fasern aus dem Programm von Silhouette/mini-Natur gestaltet.

Die Firma Tip-Top-Modell stellt schöne Häuser aus der unmittelbaren Umgebung von Frutigen her. Etliche davon haben einen Platz im Vordergrund der Anlage oberhalb des Bahnhofs gefunden. Diese schönen Bausätze sind noch weiter verfeinert worden. So wurde der für den Juni typische Blumenschmuck in den Blumenkisten vor den Fenstern nachgebildet. Einige Gebäude haben eine Innenbeleuchtung spendiert bekommen. Das Umfeld der Häuser und vor allem

die Gärten sind mit der Nachbildung von Gemüse- und Blumengärten stimmungs- und fantasievoll gestaltet.

Der Strassenverkehr aus dieser Zeit darf natürlich nicht fehlen. Waren das doch noch individuelle Autos, nicht so ein Einheitsbrei wie heute, verbrauchs- und luftwiderstands- optimiert und ohne eine individuelle Herstellernote. Jedes Auto hat seine eigene Autonummer vorne und hinten bekommen. Wappen verschiedener Kantone sind in die Nummernschilder eingearbeitet und ausge druckt worden, Landwirtschaftsfahrzeuge haben selbsttredend eine grüne Nummer erhalten.

Bei all der akribischen Detailarbeit kommt der Fahrbetrieb mit der Modell eisenbahn natürlich auch nicht zu kurz. Seit 2005 kann auf der Anlage ja Betrieb gemacht werden. Wenn die vorbildorientierten, langen Zuggarnituren am Morgen des 12. Juni 1963 über die Bergstrecke rollen, spürt man förmlich die Sonne auf dem Rücken und lässt es sich wohl sein mit einem Apéro in der Hand. Modellbau - Urlaub vom Alltag. ○



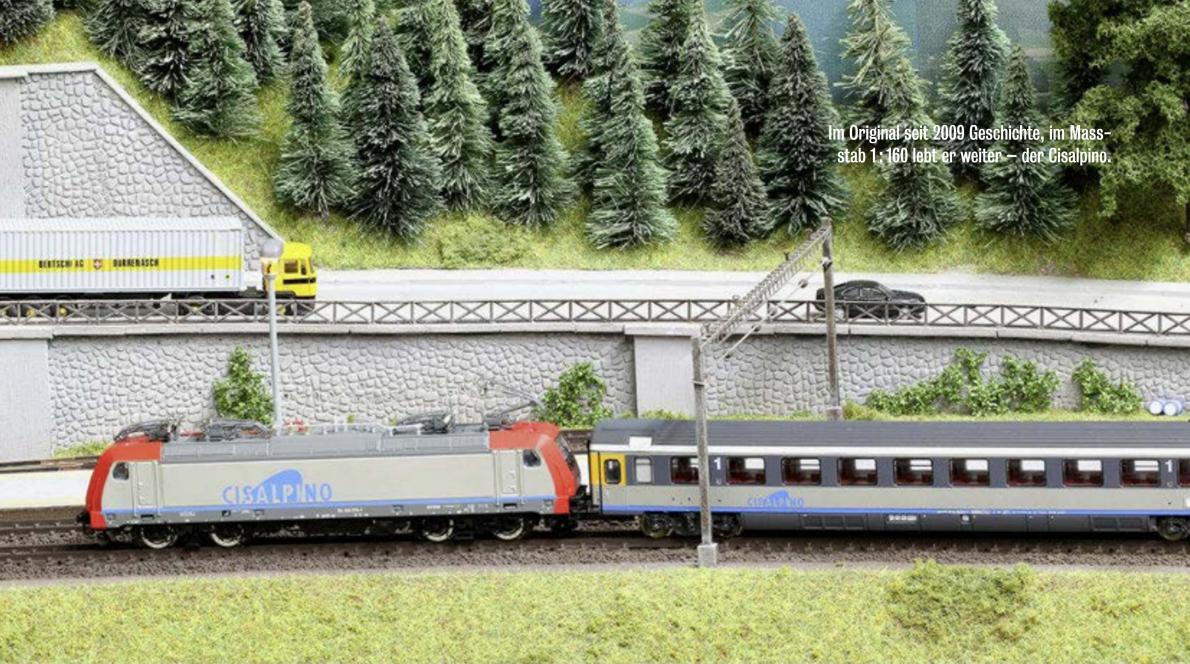
leicht zugänglich ist. Hier wird die Fahrleitung vormontiert.



Fligrane Basteleien mal eben so zwischendurch bringen die gewünschte Abwechslung im Anlagenbau.



Ein erster, kleiner Teil von Frutigen aus der Vogelperspektive. Arbeitsaufwand ca. 200 Stunden.



Neue Wege bei der Digitalisierung von Lokmodellen ab Werk

Set «Cisalpino» von Minitrix in Spur N

Im Markspiegel der LOKI 6/2016 wurde diese Zugpackung bereits kurz vorgestellt. Nachdem nun auch die Modelle von Arnold/Hornby (siehe LOKI 10/2016) im Fachhandel erhältlich sind, haben wir unseren Autor gebeten, sich beide Zugsets einmal genauer anzusehen.

Von Manfred Merz (Text und Fotos)

Wenn zwei das Gleiche tun, ist es noch lange nicht dasselbe. Mit diesem Spruch kann man auch die lokbespannten Garnituren der Cisalpino AG beschreiben.

Vorbild

Unter dem Motto «An einem Strang in eine Richtung ziehen» wurde im Jahre 1993 die Bahngesellschaft Cisalpino AG gegründet. Ziel der Gesellschaft sollte es sein, den Personenbahnenverkehr über die Alpen zwischen Italien und der Schweiz und weiter bis Deutschland in eine einheitliche Hand zu nehmen und durchzuführen. Die Aktiengesellschaft hatte ihren Sitz im schweizerischen Muri. Anteilseigner waren zu 50% die SBB und zu 50% die italienische FS.

Neben den Triebwagen mit Neigetechnik ETR 470 Cisalpino Pendolino und ETR 610 Cisalpino Due wurden auch fünf

Lokomotiven der Baureihe 484 Ende 2005 von der Cisalpino AG angemietet und fuhren vor Cisalpino-Reisezügen zwischen Genf und Mailand, Bern und Mailand, Schaffhausen und Mailand und weiter bis Livorno und Triest.

Es wurden EC-Wagen der SBB und Eurofima-Wagen der FS einheitlich in den noblen silbernen Cisalpino-Farben sehr ansprechend gestaltet.

Die sechs- bis siebenteiligen Cisalpino-Züge mit SBB-Wagen waren schwerpunkt-mässig am Lötschberg anzutreffen, während die FS-Garnituren, meist mit Speise- und Packwagen verstärkt, oft über den Gotthard verkehrten.

Trotz recht gut klingenden «Eckzahlen» im Jahre 2007, einem Umsatz von 255 Millionen Schweizer Franken sowie 12,8 Millionen beförderten Passagieren, wurde die Cisalpino AG Ende 2009 aufgelöst, Fuhr-

park und Mitarbeiter wurden auf die beiden bis dahin beteiligten Staatsbahnen aufgeteilt. SBB und FS fuhren nun wieder auf getrennten Wegen über die Alpen...

Allgemeines zum Modell

Dass derart attraktive Vorbilder beim Hobbykollegen Begehrlichkeiten wecken, ist beinahe selbstverständlich. Entsprechende Wünsche wurden an die «üblichen Verdächtigen», die einschlägigen Modellbahnhersteller, getragen.

Und es kam, wie es kommen musste. Während der Spielwarenmesse in Nürnberg kündigten 2015 gleich zwei Hersteller die Nachbildung des lokbespannten Cisalpino an. Minitrix und Arnold/Hornby nahmen sich den attraktiven Zug vor, um ihn 160 Mal zu verkleinern und am Markt zu platzieren. Die dafür infrage kommenden Loks hatten beide Hersteller im Prinzip be-

reits in ihren Lieferprogrammen. Bei den Wagenmodellen war es das Gleiche. Beide Hersteller konnten bereits vorhandene, in ihren Formenlagern schlummernde Ressourcen nutzen. Minitrix konnte auf die bekannten und auch bewährten SBB-EC-Wagen zurückgreifen, Arnold/Hornby griff auf die FS-Eurofima-Wagen zurück. SBB und FS machten es genauso, auch die Modelhersteller gingen also analog zum grossen Vorbild vor.

Trotz dem Umstand, dass es nach einer Doppelentwicklung «roch» gingen beide Hersteller unterschiedliche Wege bei der Umsetzung. Bei Arnold/Hornby erfuhren die Formen leichte Modifikationen, Minitrix setzte auf der technischen Seite neue Akzente. Frei nach dem Motto «Konkurrenz belebt das Geschäft» sind wir, die Konsumenten, nun in der glücklichen Lage wählen zu können. Bloß nur, dass sich beide Hersteller die Lok mit der gleichen Loknummer 484 016 vorgenommen haben. Die Chancen dafür standen immerhin bei 1 zu 5 – Volltreffer! Ein Schelb, der Böses dabei denkt, die Vermutung liegt aber nahe, dass beiden Herstellern das gleiche Dossier für ihre Recherche zugrunde lag... Ohne diesen Schnitzer hätte sich sicher der eine oder andere Hobbykollege für beide Angebote entschieden.

Wir wollen Ihnen die Wahl etwas leichter machen und stellen Ihnen beide «Kontrahenten» hier in der LOKI-Modellkritik



Das N-Modell von Minitrix macht mit seinen aufgeblendeten Spitzensignalen auf sich aufmerksam.

vor. Da Minitrix in der Auslieferung etwas schneller war, betrachten wir als Erstes den Cisalpino von Minitrix.

Die vierteilige Grundpackung, bestehend aus der Lok Re 484, zwei Grossraumwagen erster Klasse Apm61 sowie einem Grossraumwagen zweiter Klasse Bpm 61, wird unter der Artikelnummer 11629 angeboten. Zur Verlängerung der Garnitur gibt es noch einen Grossraumwagen zweiter Klasse mit der Artikelnummer 15549. Er unterscheidet sich von dem in der Grundpackung durch eine geänderte Betriebsnummer.

Verpackung und Anleitung

Der Cisalpino von Minitrix wird vierteilig, in einer sinnvollen Zusammenstellung angeboten. Lok und Wagen sind einzeln in den auch für den Einzelverkauf bestimmten Verpackungen untergebracht. Die Modelle liegen in passgenau gefertigten Tiefziehteilen und werden zusätzlich durch weiche Klarsichtfolien geschützt. Der vierteilige Zug ist in eine im mittlerweile klassischen Minitrix-Design gestalteten Kartonverpackung eingeschoben und mit einer Gesamtartikelnummer versehen. Der Lok liegt eine ausführliche Betriebsanleitung



Hübsch ist sie geworden: die Lok des Sets einzeln.



Das komplette Minitrix-Set zeigt sich hier.



Zweimal Re 484, zweimal in der Cisalpino-Ausführung, Minitrix vorne, Arnold/Hornby (noch) hinten.



«Hut ab!» Die sauber gemachte Minitrix-Technik ohne Gehäuse.



Das Rad mit dem Haftreifen sitzt nun ganz vorne im Drehgestell.



Bereit für verschiedene Kurzkupplungssysteme auf «Kuschelkurs».



Wir haben die Wagen mit den Kurzkupplungen von PEHO ausgerüstet.

bei, die durch eine mit einer erklärenden Explosionszeichnung versehene Ersatzteiliste sowie mit einer ausführlichen Aufstellung der Digitalfunktionen ergänzt wird. Auch die übliche «Scheckkarte» für das absolut simple Anmelden an der hauseigenen Digitalzentrale liegt bei.

Mechanisches

Das Modell der Re 484 verfügt über einen schweren Rahmen aus Metalldruckguss. Dieser bildet das massive Rückgrat für die Unterbringung der gesamten Mechanik, Elektrik und Elektronik. Der Motor ist fünfpolig, und seine zwei Wellenenden sind mit Antriebsschnecken aus Messing ausgerüstet. Auf beide Wellen ist jeweils eine ansehnliche Schwungmasse aufgepresst.

Der Antrieb aller vier Achsen erfolgt über besagte Schnecke auf einer Kombination aus Kunststoff und Messingzahnräden. Das Modell besitzt zwei Haftreifen aus weichem Kunststoff, diese sind diagonal auf den jeweils äusseren Achsen aufgezogen. Diese neue Verteilung der Haftreifen soll das Heraushebeln der Achsen aus dem Gleis bei plötzlicher Fahrstromunterbrechung vermeiden. Die Minitrix Re 484 ist beidseitig mit kulisengeführten Kupplungsaufnah-

men ausgestattet. Diese Aufnahmen sind nach NEM ausgeführt und sind so in der Lage auch Kurzkupplungsköpfe aufzunehmen. Die Mechanik des Modells macht einen sauberen, soliden Eindruck.

Die Wagen sind mit spitzengelagerten Radsätzen ausgerüstet, die den Modellen sehr leichte Rolligenschaften bescheren. Die Kurzkupplungskulissem sind normgerecht ausgeführt und so ebenfalls für die Aufnahme entsprechender Kurzkupplungen vorbereitet. Der leichte Einbau einer Innenraumbeleuchtung ist möglich, da die Konstruktion gut dafür vorbereitet ist.

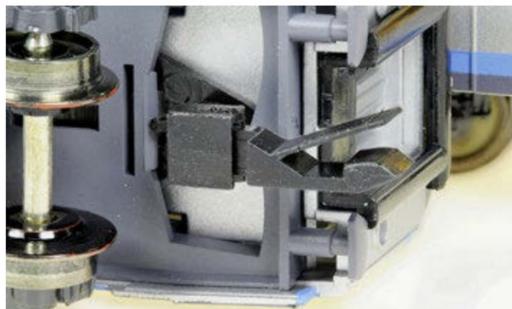
Elektrisches/Elektronisches

Alle acht Räder der N-Maschine werden für die Aufnahme der Fahrspannung vom Gleis benutzt. Dazu dienen feine Schleifer aus Federbronzeblech, die innen an allen Rädern anliegen. Die Fahrspannung wird durch vier dünne, flexible Litzen zur Hauptplatine geführt. Sie sind farbig ausgeführt, um Verwechslungen der Polarität im Reparaturfall zu vermeiden. Diese Art der beweglichen Stromübertagung war lange umstritten, da es in der Vergangenheit zu Kabelbrüchen kam. Die heutigen Litzen sind allerdings dauerhaft hochflexibel, so-

dass dies eigentlich kein Thema mehr sein dürfte.

Die Hauptplatine ist für die Verteilung der Spannung auf die Verbraucher wie Motor und Beleuchtung zuständig. Das aktuelle Minitrix-Modell besitzt tatsächlich noch einen echten Oberleitungsumschalter. Die Älteren unter Ihnen werden sich noch erinnern – mit ihm wurde vom «Oberleitungsbetrieb» auf konventionellen «Schienenbetrieb» umgeschaltet. Es wurde so möglich, zwei Loks unabhängig voneinander zu steuern –boa – zwei! In den heutigen Digitalzeiten ein Relikt aus der Vergangenheit, nur wenige Hobbykollegen werden diese Einrichtung heute noch nutzen.

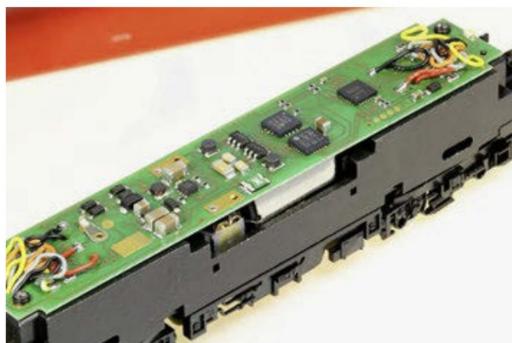
So und nun kommts: Die Minitrix Re 484 hat keine Digitalschnittstelle – das Modell ist von Haus aus digitalisiert. Die dafür notwendigen elektronischen Komponenten sind in das Layout der Platine integriert. Warum das denn? Ein verantwortlicher Vertreter des Herstellers begründet das so: Die Digitaltechnik ist im Vormarsch. Der Löwenanteil der verkauften Lokomotiven geht bereits digitalisiert über den Ladentisch. Ein Schnittstellenstecker, egal wie geartet, kostet Geld und braucht Platz. Ferner gibt es bei Beanstandungen in der Ga-



Die verbaute Kurzkupplungskinematik ist normgerecht ausgeführt – klasse!



Macht Sinn im Set: zweimal Erstklass-, einmal Zweitklasswagen.



«Gut bestückt» mit Elektronik gespickte Hauptplatine der Re 484.



Sauber gemacht – bis auf die vermurkste Befestigungsschraube.

rantiezeit immer wieder «Zuständigkeitsprobleme». Warum läuft die Lok nicht? Liegt es am Modell oder am Decoder? Lok und Decoder stammen meist von zwei unterschiedlichen Herstellern.

Gut – dem Digitalfahrer soll das recht sein, zumal es ihm durch das «Beipacken» von durchaus als umfangreich zu bezeichnenden Lichtfunktionen schmackhaft gemacht wird. Das dürfte von vielen

begrüßt werden, die Realisierung vom sogenannten «Schweizer Lichtwechsel»füllte schon recht umfangreiche Trades in den einschlägigen Internetforen. Voilà, hier ist er – frei Haus.

Lichtwechsel Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Schweden und Schweiz

Spezielle länderspezifische Signalbilder sind mit den Lichtfunktionen von TRAXX-Mehrsystemloks von Minitrix abbildbar. Hier als Beispiel an der in diesem Beitrag vorgestellten Re 484 aus dem Cisalpino-Zugset der SBB (Art. 11629).

Für die Realisierung derart umfangreicher Lichtfunktionen ist es notwendig, jedes Spitzensignal mit einer Zweifarben-LED auszurüsten. Diese müssen dann noch elektrisch mit der Platine verbunden werden. Ein nicht zu unterschätzender Aufwand. Auch die Elektrik sowie die Elektronik des Modells ist sauber ausgeführt. Nur ein kleiner Kritikpunkt: Gebt demjenigen, der, oder derjenigen, die die Platine mit dem Chassis verschraubt doch bitte einen passenden Schraubenzieher...





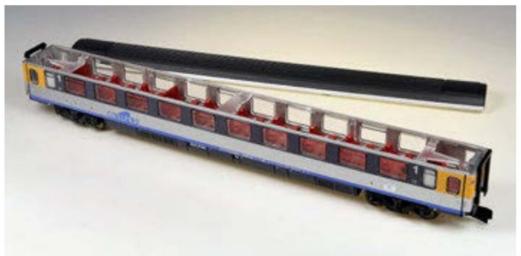
Bei der Dachausrüstung wurden seitens Minitrix-Kompromisse gemacht.



Stimmig und glaubhaft ist das «Gesicht» der Re 484 Cisalpino umgesetzt.



Zur Verlängerung des Sets können Zweitklasswagen zugekauft werden.



Zur Montage der Innenbeleuchtung kann das Dach abgenommen werden.

Formgebung

Die Modelle von Cisalpino-Lok und -Wagen sind von den Proportionen her passend ausgeführt und geben im Wesentlichen keinen Anlass zur Kritik. Es wurden keine Cisalpino-spezifischen Formänderungen gemacht. Das Lokgehäuse besteht im Wesentlichen aus zwei Teilen, das Dach mit den Bohrungen für Pantografen und Isolatoren ist separat gespritzt und passgenau auf das Grundgehäuse aufgesteckt. Die Armaturentafeln der Führerstände sind im richtigen Farbton gehalten und auch formmäßig ansatzweise gestaltet. Die Fensterscheiben sitzen passgenau, Fensterrahmen und Scheibenwischer sind angespritzt und farblich abgesetzt. Der verwendete klare Kunststoff lässt den Blick in das Lokinnere zu.

Viele Details wie die Griffstangen und die Signálhörner wurden an das Gehäuse mit angespritzt, so bleibt alles zuverlässig dort, wo es hingehört. Der «Dachgarten» mit seinen vier Pantografen ist von anderen Traxx-Maschinen übernommen und unterscheidet sich im Wesentlichen nicht davon. Er ist allerdings sehr fein und farblich abwechslungsreich gestaltet – ein Hingucker.

Auch die Wagengehäuse sind hauptsächlich aus Kunststoff gespritzt. Sie unterscheiden sich in die Baugruppen Gehäuse, Dach, Wagenboden, klare Fenstereinsätze

sowie Inneneinrichtung. Diese besteht aus einem Stück und ist klassenbedingt in Rot oder Blau gehalten. Die Baugruppen sind passgenau zusammengefügt, das Dach lässt sich für die Montage einer werkseitig greifbaren LED-Innenbeleuchtung (Artikelnummer 66616) sehr leicht abnehmen.

Farbgebung und Druck

Lok und Wagen sind in den richtigen Farbtönen sauber und ohne Einschlüsse lackiert. Auch der umfangreiche Druck ist gestochen scharf ausgeführt. Hier lohnt sich der Griff zu Omas Leselupe, um die mehrfarbige Beschriftung der Rahmen genüsslich entziffern und genießen zu können. Auch die grossflächigen Seitenwandbeschriftungen überzeugen, diesmal bereits mit blossem Auge. Die jeweiligen Farbtrennkanten sind ebenfalls wirklich sauber gemacht.

Fahreigenschaften

Primär haben wir das Modell digital gefahren. Unsere hohen Erwartungen wurden dabei voll und ganz erfüllt. Sanft setzt sich die Lok bereits bei Fahrstufe 1 (von 28) in Bewegung, um dann ebenso sanft weiter bis zur moderaten Vmax zu beschleunigen. Das Modell macht dabei ein angenehmes Fahrgeräusch. Wir konnten während des

ganzen, recht umfangreichen Testbetriebs keinerlei Ungereimtheiten wie Abkuppeln, Entgleisen oder ausserplanmässiges Stehenbleiben verzeichnen. Dabei wurden alle Weichenfabrikate völlig problemlos befahren. Auch die von Minitrix gebotene «Lightshow» wie das Fern- und Abblendlicht wurden dabei mit grosser Spielfreude genutzt.

Auch der Analogfahrer kann das werkseitig digitalisierte Modell sehr gut einsetzen. Wir haben mit einem «Halbwellenfahrgerä» von Fleischmann getestet. Die Lok setzt sich gefühlsmässig etwas spät bei ungefähr 5,5 Volt sanft in Bewegung. Dies ist der Schwellenspannung (0,7 Volt) der verbauten elektronischen Bauteile geschuldet. Eine moderate Fahrtgeschwindigkeit wird bei 10,0 Volt erreicht. Die Beleuchtung schaltet fahrtrichtungsabhängig von dreimal Weiss auf zweimal Rot um. Das Modell ist also ohne Weiteres im Analogbetrieb verwendbar, mit ihrem Decoder im Bauch ist es aber auch für die digitale Zukunft gewappnet.

Statt eines Fazits heute eine Ausblick

In diesem ersten Teil haben wir den «Wahlkandidaten» Cisalpino von Minitrix beleuchtet. In einem zweiten Teil beschäftigen wir uns mit der Cisalpino-Modellumsetzung der Firma Arnold/Hornby.



Lackierung und Druck des Cisalpino-Sets etwas näher betrachtet ...



... Sehr sauber, vollständig und in den richtigen Farbtönen ausgeführt.

Noch steht das Modell von Arnold/Hornby im Hintergrund. Im zweiten Teilholen wir es vor.







10 Jahre Modellbahn Suhrental

Oberste Priorität: Freude am «Ysebähnle»

Ein konkretes Vorbild hat diese Clubanlage nicht. Und braucht auch keines. Denn ganz klar im Vordergrund steht das gemeinsame Modellbahnerlebnis, bestehend aus Bauen, Fahrbetrieb und gemeinsamem Zusammensein. Das fröhliche Dutzend mit ihrer Dreileiter-HO-Anlage besucht hat ...



Der ICE 3 kurz vor der Einfahrt in Lindental, wo ...



... bereits reges Verkehrsaufkommen herrscht.



Die Mineralölprodukte sollen nicht hier brennen.



Der ICN verkehrt regelmässig in Schöftland. Im Modell natürlich! Es existieren zwar Visionen, dass er es vielleicht auch einmal als Vorbild tun wird.

... Bruno Kalberer (Text und Fotos)

Unsere Geschichte beginnt vor einem Jahrzehnt damit, dass zwei Modellbahnnkollegen – Beat Hugentobler und Herbert Mühlthaler – mit dem Gedanken schwanger gingen, eine Modellbahnanlage zu bauen. So ganz nach dem Motto «Zäme gohts liechter und macht meh Spass». Beide mussten wohl in ihrem Bekanntenkreis von ihrem Vorhaben erzählt haben, denn als sich die Pläne zu konkretisieren begannen, brachte jeder der beiden Initianten noch je zwei weitere Kollegen mit, die sich mit ei-

nem solchen Vorhaben auch anfreunden konnten. Im Herbst 2006 wurden Nägel mit Köpfen gemacht: Der Verein Modellbahn Suhrental wurde von sechs Mitgliedern (von denen heute noch drei dabei sind) gegründet. Ein Odbach für die zubauende Anlage wurde auch bald gefunden: In der alten Schuhfabrik in Reitnau konnte ein 90 Quadratmeter grosser Raum als Vereinslokal angemietet werden. Unverzüglich und mit viel Elan wurde mit dem Bau einer Dreileiteranlage in H0 begonnen.

Einen kleinen Dämpfer musste der junge Verein zwei Jahre später hinnehmen. Aus verschiedenen Gründen musste das Vereinslokal innerhalb der «alten Schueni», wie der einstige Industriekomplex im oberen Teil des aargauischen Suhrentals von den Einheimischen genannt wird, verlegt werden. Nun standen zwar nur noch 60 Quadratmeter zur Verfügung, doch bald kehrte wieder der Enthusiasmus zurück, und die Bautätigkeit wurde wiederaufgenommen. So ganz glücklich war man aber mit dieser

Lokalität nicht. So war es nur normal, dass die Vereinsmitglieder Ohren und Augen offen behielten, mit dem Ziel, weiter unten, im zentralen Suhrental zu einem neuen Vereinslokal zu kommen. Denn mittlerweile hatten sich auch einige Mitgliederumtaten ergeben, welche eine etwas zentralere Lage sinnvoll erscheinen ließen.

Ein dritter Umzug

Zum Jahreswechsel 2010/2011 winkte dann das Glück. Am nördlichen Dorfende von Schöftland, der lebendigen Zentrumsgemeinde im Suhrental, konnte ein grosszügiger Raum im Untergeschoss einer direkt an Kantsstrasse und AAR gelegenen Gewerbebeliegschaft bezogen werden. Doch die Modellbahn musste sich vorerst noch ein paar Monate gedulden. Erst hiess es einmal die Ärmel hochkrempe. Dem 155 Quadratmeter grossen Raum wurde zuerst ein neuer Boden sowie eine gute Isolation verpasst. In den Monaten März und April 2011 war es dann so weit: Die Modellbahnanlage konnte talwärts gezügelt werden. Wobei dieser Umzug eher als Totalabbau mit anschliessendem Wiederaufbau bezeichnet werden muss.



Lindenthal: Der kleinere der beiden Bahnhöfe liegt offensichtlich an einer internationalen Strecke.



Auch Thalys «Tintin» ist hin und wieder im Suhrental anzutreffen. Da verneigt sich sogar das Signal.



Die regionalen Feuerwehrmannschaften sind zuversichtlich, was die Kontrolle über den Brand betrifft. Die Strecke wurde jedenfalls bereits wieder freigegeben.



Auch hier leben Wesen mit Migrationshintergrund.



Frohe Leute schätzen auch ein gutes Glas Wein.



Die Strassenüberführung im Bahnhof Lindenthal.



Das nennt man «Zugkraft Aargau»! Geradezu als imposant ist das Verkehrsaufkommen im Hauptbahnhof «Suhrental» zu bezeichnen.

Die aktuelle Anlage

Die aktuell zwölf Aktivmitglieder haben sich tatsächlich zünftig ins Zeug gelegt. Die für einen regen Fahrbetrieb ausgelegte Anlage ist bereits sehr weit fortgeschritten, was den Landschaftsbau wie auch den Fahrbetrieb betrifft. Letzterer steht ganz oben in der Gunst der Mitglieder. 27 Züge können auf sechs unabhängigen Strecken (drei pro Richtung) in einen Automatikbetrieb integriert werden. Dieser erwies sich

punkto Steuerung als recht anspruchsvoll, kreuzen sich doch teilweise die sechs unabhängigen Strecken.

Jedes Mitglied kann entsprechend seiner individuellen Fertigkeiten und Vorlieben in irgendeiner Form zur Vereinsanlage seinen Beitrag leisten. Elektronisch oder digital Interessierte toben sich an der auf Win-Digipet basierenden Anlagensteuerung mit Schaltzentrale aus. Die rund 120 Weichen und insgesamt etwa 450 Meter Gleise schliessen

sich nicht von alleine an. Gleiches gilt auch für die circa 600 Rückmelder. Oder sie widmen sich dem Einbau von Licht in Gebäudemodellen oder sonstigen Beleuchtungseinrichtungen. Den Besuchern des Tages der offenen Tür am 5. November will man nämlich die Anlage im Tag-Nacht-Betrieb präsentieren. Insgesamt hat das «Elektro-Team» rund vier Kilometer Kabel verlegt.

Anderen wiederum liegt eher der Bau von Gebäuden und Landschaft. Auch hier



In einer Anlagenecke wird irgendwelches Material aus dem Boden gekratzt, dessen Abtransport mithilfe eines Anschlussgleises sich zu lohnen scheint.



Der Blick geht hier von der Steuerzentrale aus über den bereits gestalteten Teil hinweg auf den Anlagenteil, dessen Landschaftsgestaltung noch ansteht.



Für die Freizeit gelten lockere Kleidervorschriften.



Eher streng ist dafür die Geometrie im Bahnhof.



Im Aargau dürfen Burgen natürlich nicht fehlen.

Porträt



Die Gründer haben sich vorgenommen, eine Anlage für viel Fahrbetrieb zu bauen. Sie haben Wort ...



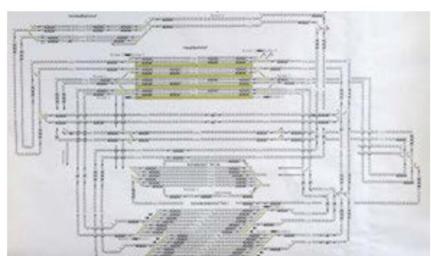
... gehalten, wie die Gleisführungen verraten.



Überblick über den südlichen Anlagenteil, wo noch einiges an «Baulandreserve» vorhanden ist. Für viel Bauspass ist auch in den nächsten Jahren gesorgt.



David Müller, ein guter Motivator.



Schematischer Gleisplan: 27 Züge auf 6 unabhängigen Strecken.



Konzentriert: Christof Jauslin in seinem Element.

bieten sich noch viele Möglichkeiten an, zu gunsten einer attraktiven Anlage einen Beitrag zu leisten. So ist beispielsweise jüngst ein herausnehmbares Geländeteilstück entstanden, das einen Rebberg mit zahlreichen Winzerszenen und Hunderten von Weinstöcken darstellt.

Hinzu kommen noch einige Ideen und Projekte für die nahe und weitere Zukunft. Beispielsweise soll noch eine Zahnradbahn das touristische Angebot für die Preiser-Menschen attraktiver machen. Vor dem Einbau in die Anlage sind einige mechanische und schaltungstechnische Fragen zu klären.

Wem es jetzt immer noch langweilig ist, hat die Möglichkeit, sich an die Restauration einer ganz speziellen Anlage zu machen. Es handelt sich um eine H0-Anlage, welche die Erben des verstorbenen Erbauers dem Verein geschenkt haben und welche in einer Ecke des grosszügigen Vereinsraumes ein Plätzchen gefunden hat. Speziell an dieser Anlage ist ein hoher Anteil an Eigenbauten, die teilweise in einem unüblichen, futuristischen Stil gehalten sind. Gerne wird man nach erfolgter Instandstellung das teilweise exotisch anmutende Werk der LOKI-Leserschaft in einem eigenen Beitrag vorstellen.



Ein Blick auf einen Teil der im Text erwähnten Selbstbauanlage mit dem eigenwilligen, ja in gewissem ...



... Sinne futuristisch anmutenden Design. Ein Geschenk von Erben eines verstorbenen Modellbauers



Der nördliche Anlagenteil mit der Steuerzentrale im Hintergrund. Rechts eine bedeutende Einrichtung: Nicht nur Bauen, auch «Zämemhocke» gehört dazu.



An den Bauabenden herrscht eine zufriedene ...



... und fröhliche Atmosphäre. Jeder soll nach ...



... Möglichkeit das tun, worauf er gerade Lust hat.

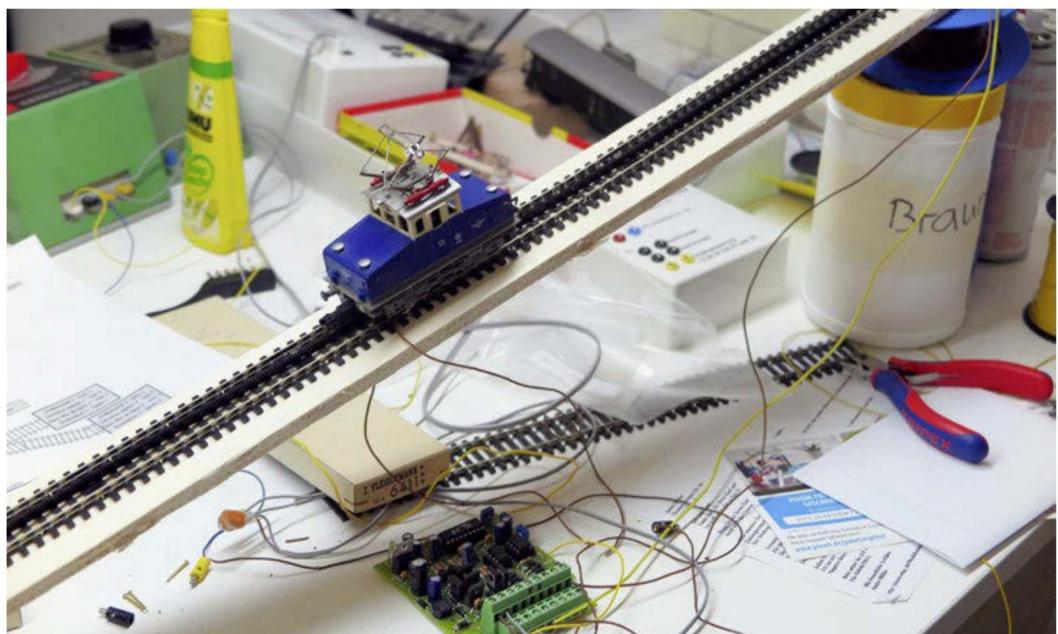


Dies scheint ein gut funktionierendes Rezept im ...



... Suhrental zu sein: «Spass am Ysebähnle!»

Vorerst ist unser Dutzend aber noch mit Volldampf damit beschäftigt, Anlage und Vereinsraum für den bevorstehenden Tag der offenen Tür herzurichten. Denn es gilt ja nicht nur, einen guten Eindruck zu hinterlassen. Nein, der Anlass soll gleichzeitig auch ein Dankeschön an die zahlreichen Gönner und Sponsoren darstellen, ohne die ein solches Vorhaben um einiges schwieriger zu realisieren gewesen wäre. ○



Auch für die Zukunft hat man noch viele Ideen. Hier wird beispielsweise mit Steuerungs- und Betriebsmöglichkeiten für eine Zahnradstrecke experimentiert.

10 Jahre Modellbahn Suhrental – Tag der offenen Tür zum Jubiläum



Samstag, 5. November 2016

Fahrbetrieb (Tag/Nacht):
10 bis 18 Uhr

Festwirtschaft: 11 bis 20 Uhr
Zusätzlich gibt es einen
Wettbewerb sowie eine kleine
Börse.

Vereinslokal:
Aarauerstrasse 44
5040 Schöftland
(5 Gehminuten von AAR-Halte-
stellen Hirschtal oder Schöftland
Nordweg)

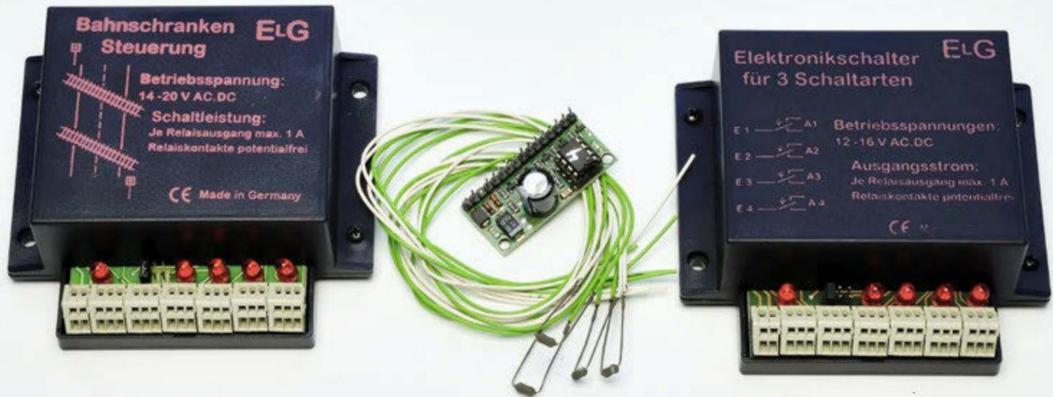
Wer selbst Interesse am
Mitmachen hat, meldet sich
beim Präsidenten David Müller
oder bei einem der Mitglieder.

Die Bauabende finden in der Regel
am Montag und Donnerstag statt.

Weitere Infos finden sich
auf der Website des Vereins:
www.m-b-s.ch



Auf einen Besuch freuen sich: Werner Rohr, Kurt Mühlheim, Daniel Hadorn, David Müller (Präsident), Beat Suter, Herbert Mühlethaler, Christof Jauslin
(hinten, von links) sowie Andrea Nett, Delio Stoller, Michael Werthmüller und Werner Steiger. Auf dem Foto fehlen Hansjakob Reist und Michael Wächter.



Indikatoren reagieren auf Metallradsätze in H0

Kontaktlos schalten

Zum Auslösen von Schaltvorgängen auf einer H0-Modellbahnanlage gibt es unterschiedliche Möglichkeiten. Eine besonders interessante Variante stellt das Schalten mit Indikatoren dar. Es handelt sich dabei um kleine Sensoren, die auf vorbeirrollende Metallradsätze reagieren. Manfred Peter stellt das in Deutschland im Allgäu produzierte Produkt vor.

Von Manfred Peter (Text und Fotos)

Mit diesen kleinen Elektronikschaltern lässt sich, auch auf bereits vollständig betriebsfähigen Anlagen, noch nachträglich eine Reihe von sinnvollen Ergänzungen integrieren. Und dies sowohl auf Digital, wie auch auf Analog gesteuerten Anlagen. Das als Indikator bezeichnete Bauteil hat etwa die Grösse eines kommerziellen Widerstands. Der Einbau in ein Gleis ist problemlos und kann auch nach der Schotterung erfolgen. Wichtig ist die korrekte Position neben dem Gleisprofil. Der Abstand zwischen der Radinnenseite und dem Indikator sollte 1 mm betragen. Nach dem Bohren der Löcher für die beiden Anschlüsse und dem Ausrichten ist der Indikator im Gleis mit Kleber sicher zu verankern. Die Leitungen zum Steuergerät sollen so kurz wie möglich sein.

Die Steuerbausteine

Im Sortiment von ELG gibt es eine grosse Auswahl an Bausteinen für die unterschiedlichsten Anwendungsgebiete. Vom einfachen Elektronikschalter über Gleisbesetzmeldungen, Bahnschranken- und Schattenbahnhofssteuerungen bis hin zu Bausteinen für das Car-System. Alle diese Geräte basieren auf der Technik der Indikatoren.



Der Schienennrämer der Roco Re 4/4 11193 weist noch genügend Abstand zum Indikator im Gleis auf.



Ein Indikator in Originalgrösse auf Millimeterpapier mit den werkseitigen Anschlussleitungen aus Litzen draht.



Der Abstand eines Lokomotiv-Antriebsradsatzes zum Indikator soll für eine korrekte Funktion etwa 1 mm betragen.

Das Einführen einer Leitung in die Klemmeleiste erfordert einen kleinen Schraubendreher, mit dem auf die Oberseite des jeweiligen Kontakts ein Druck ausgeübt wird, sodann kann die Leitung eingeschoben werden.

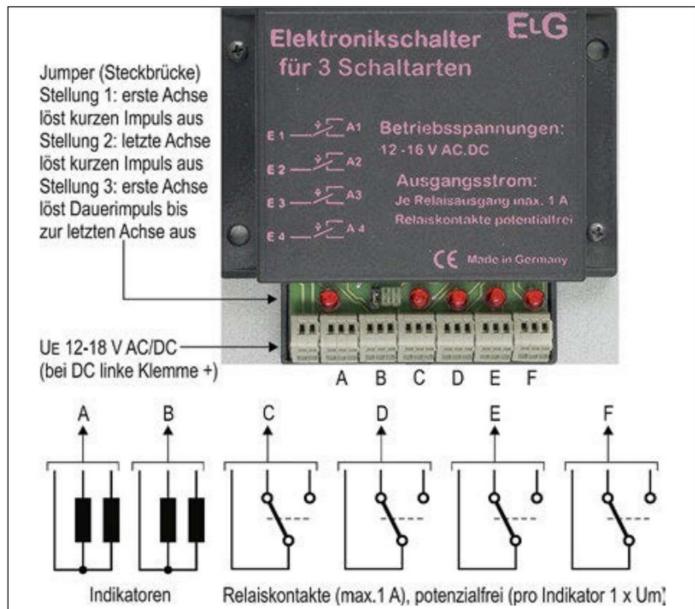
Nach dem Anschliessen der Versorgungsspannung signalisiert eine LED die Betriebsbereitschaft. Die mit dem jeweiligen Gerät mitgelieferten Indikatoren können nun einem ersten Test unterzogen werden. Zum Testen bitte keine Werkzeuge verwenden, da diese meist aus Chrom-Vanadium bestehen und die Indikatoren auf

diese Art Metall nicht reagieren. Jeder Baustein ist mit potenzialfreien Umschaltkontakten ausgerüstet, die eine Strombelastbarkeit von einem Ampere aufweisen. Während eines Schaltvorgangs leuchtet die entsprechende LED beim Umschaltkontakt. Dies kann im Fall der Einstellung der Steckbrücke auch mehrere Sekunden betragen. Ganz gleich, um welchen Baustein es sich handelt, eine Abfallverzögerung von etwa einer Sekunde nach dem Auslösen des letzten Impulses ist vorhanden.

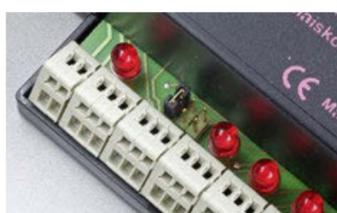
Elektronikschalter

Dieser lässt sich unter anderem zum Schalten von Weichen einsetzen. Mit einer Steckbrücke (Jumper) kann ein unterschiedliches Auslöseverhalten eingestellt werden. Entweder löst die erste Achse oder die letzte den Kontakt aus. In der dritten Variante löst jede vorbeirollende Achse einen Impuls aus.

Als Beispiel kann das automatische Bedienen eines Schmalspurabzweigs von der Regelspur dienen. Zwei Grundstellungen sind möglich. Entweder steht die Weiche



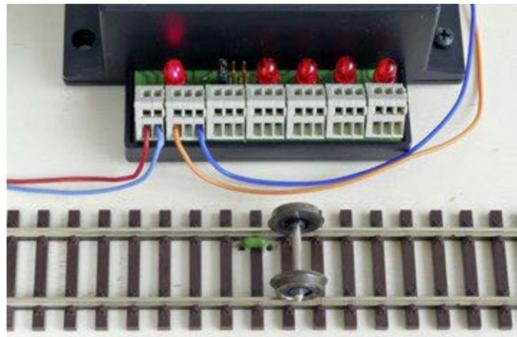
Eine von mehreren bei ELG produzierten Komponenten in Verbindung mit Indikatoren ist ein vielseitig verwendbarer elektronischer Schalter. Er kann zum Stellen von Weichen, Signalen und anderen Elementen eingesetzt werden.



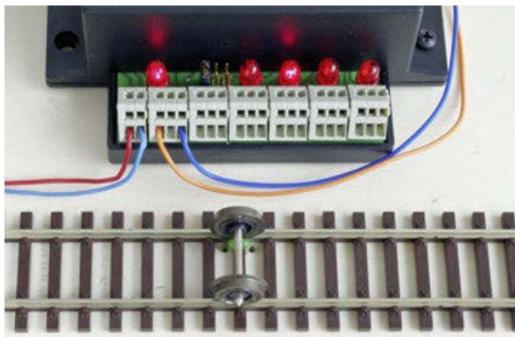
Der Jumper (Steckbrücke) lässt sich wahlweise in drei Stellungen einsetzen. Die Stellungen und ihre Auswirkungen sind in der Zeichnung oben erläutert.



Nach dem Einsetzen der Indikatoren sind diese im Gleisbereich mittels eines geeigneten Klebers dauerhaft zu fixieren.



Die Funktionsprüfung mit einer Waggonachse. Da sich diese ausserhalb des Wirkungskreises befindet, leuchtet nur die Betriebsanzeige.



Erfolgreicher Test mit der Waggonachse. An der Gehäusespiegelung erkennt man das Leuchten der LED dieser Kontaktgruppe.

prinzipiell auf dem Abzweig zur Schmalspur oder geradeaus für die Regelspur. Im ersten Beispiel sind vor und nach der Weiche beim Regelspurprofil die Indikatoren einzufügen. Im zweiten Fall beim Schmalspurprofil. An der Schwelle ist etwas Material abzuschaben, damit der Indikator nicht über das Profil ragt.

Bahnübergang mit Wechsellicht

Aufgrund der strengen Sicherheitsvorschriften sind Wechsellichter beim Vorbild relativ selten anzutreffen. Das soll uns jedoch an einer Umsetzung auf der H0-Anlage nicht hindern. Eine vorbildorientierte Steuerung ist zum Beispiel im Verbund mit einer Gleisbesetzmeldung oder mit Schutzgasrohrkontakte (SRK) möglich. Eine einfache Möglichkeit, Bahnübergänge vorbildnah zu steuern, ist mit der Bahnschrankensteuerung von ELG gegeben, die für vier Übergänge ausgelegt ist.

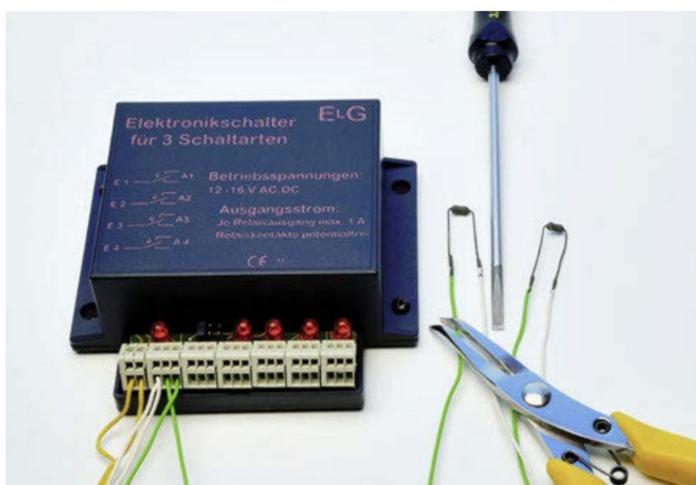
Ist der Bahnübergang nur mit einer Wechselblinkanlage ausgestattet, so wird nur ein Teil des Bausteins beansprucht. Die beiden Indikatoren sind mit einem entsprechenden Abstand zum Übergang zu platzieren. Jeder der beiden Indikatoren wird sowohl zum Aktivieren als auch zum Deaktivieren des Wechselblinklichts verwendet. Da die meisten Bahnübergänge nur einseitig einsehbar sind, lassen sich auf der dem Betrachter abgewandten Seite sogenannte Dummies einsetzen.

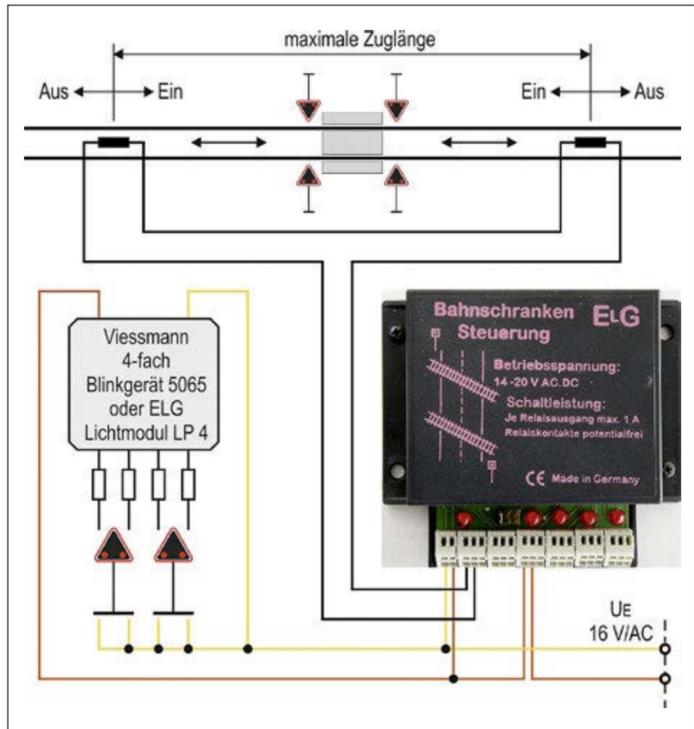
Der Umschaltkontakt des Schrankenbausteins schaltet das Wechselblinklicht quasi ein und aus. Das wechselnde Blinklicht erzeugen in diesem Fall zwei unabhängig von-



Links: Der Indikator im Gleis soll auf keinen Fall über die Schienenoberkante ragen, um keine Beschädigungen zu verursachen. Zur Tarnung ist er mit der gleichen Farbe wie die Gleisbehandlung koloriert worden. Dabei handelt es sich um eine Acrylfarbe von Tamiya mit der Nummer XF-64.

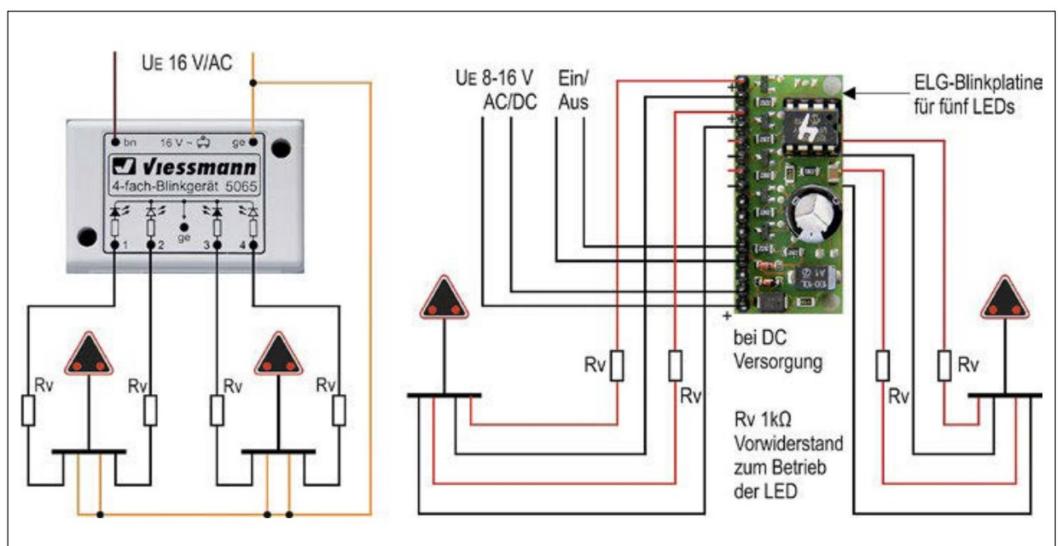
Unten: Werkzeuge eignen sich aufgrund ihrer Materialbeschaffenheit nicht zur Funktionsprüfung.



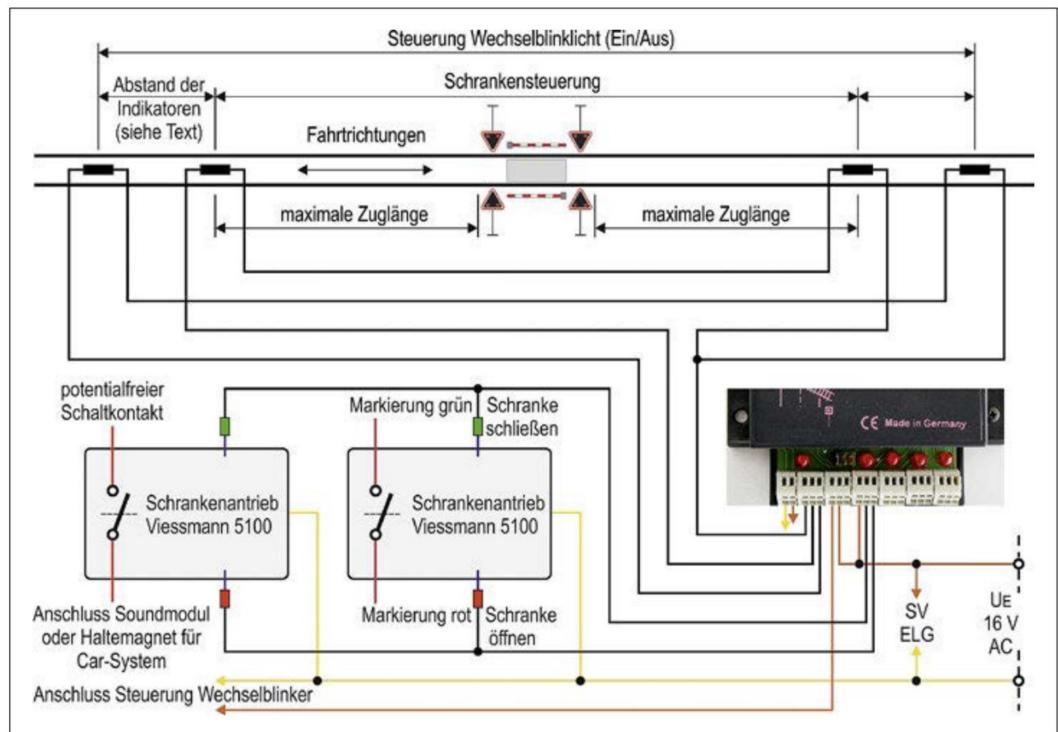


Ob mit oder ohne Bahnschranken, mit diesem ELG-Baustein lässt sich ein Bahnübergang für Fußgänger in einer ländlichen Umgebung realisieren, der nur mit Wechselblinkern ausgestattet ist. Die der anderen Seite zugewandten Wechselblinker können als elektrische Dummies ausgeführt sein, da vom Anlagenrand aus gesehen das Blinklicht nicht sichtbar ist.

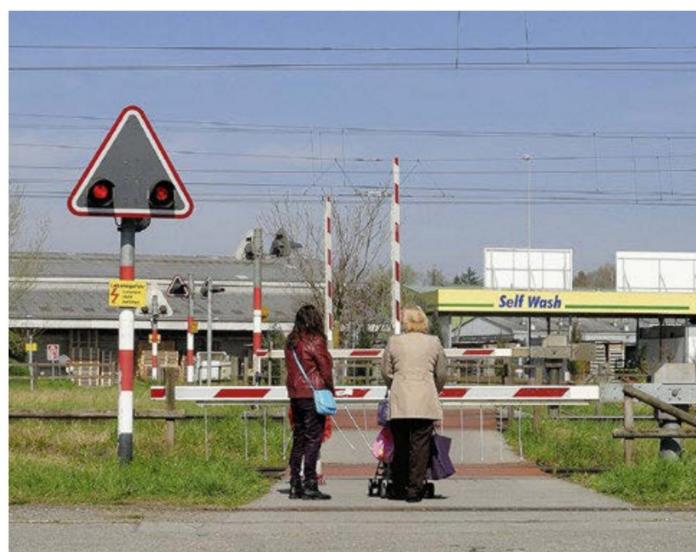
Relativ selten findet man Bahnübergänge, die nur mit Wechselblinkern versehen sind. In Versam-Safien schützt diese Anlage Fußgänger und Wanderer in der Rheinschlucht.



Die Aktivierung respektive Ein- und Ausschaltung der Wechselblinker erfolgt vom ELG-Bahnschrankenbaustein aus. Für elektronische Laien ist der Viessmann-Baustein verwendbar, mit Elektronik vertraute Modellbahner können die Platine von ELG einsetzen.



Mit dem ELG-Bahnschrankenbaustein lassen sich nicht nur Wechselblinken und Schrankenantriebe steuern, sondern durch die potenzialfreien Schaltkontakte auch Haltemagnete für Fahrzeuge des Car-Systems beeinflussen. Der Abstand der Indikatoren für Wechselblinken und Bahnschranken sollte bei vorbildähnlichen Verhältnissen etwa 50 Zentimeter betragen.



Im Grenzbahnhof St. Margrethen befindet sich an der Einfahrtseite Rohrschach ein mit Wechselblinken und Bahnschranken ausgestatteter Bahnübergang für Kraftfahrzeuge, auf der Seite Richtung Chur respective Bregenz (A) hat es streckenabhängig zwei Übergänge für Fußgänger.

einander verwendbare Schaltbausteine. Das ist entweder das Viessmann-Blinkgerät oder die von ELG erhältliche Blinkplatine.

Bahnschrankenübergang

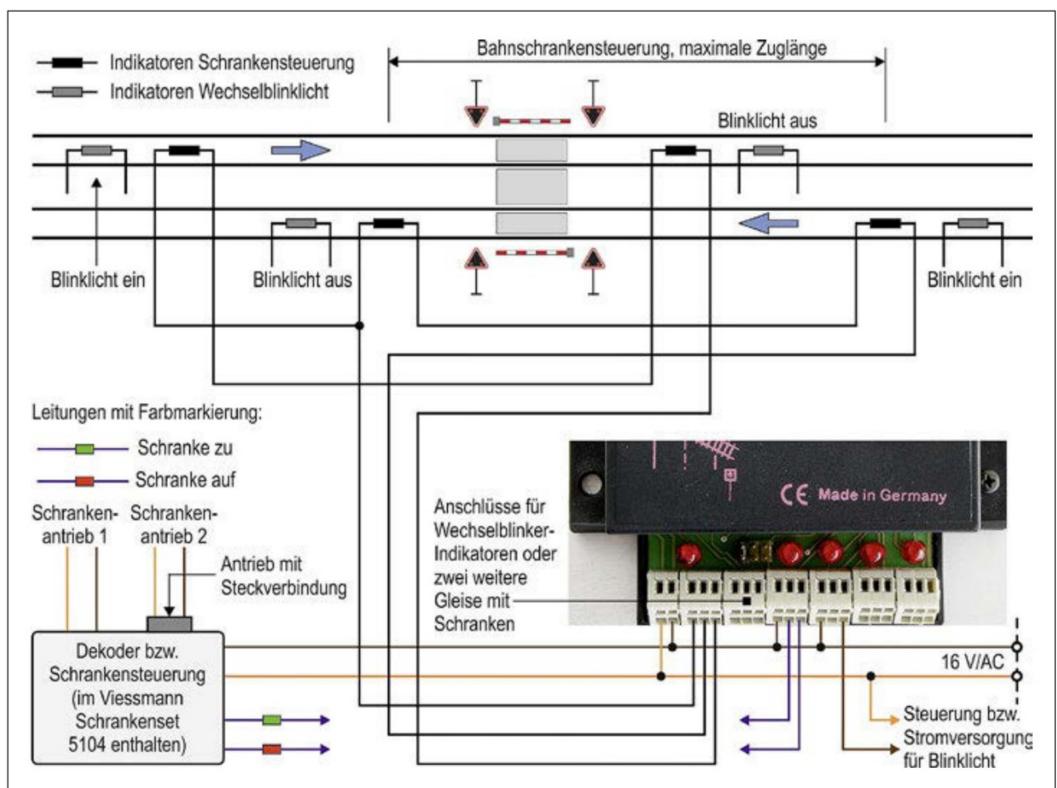
Als Beispiel für einen eingleisigen H0-Bahnübergang dient das Produkt von ELG in Verbindung mit der Viessmann-Bahnschranke ohne Behang. In diesem Fall wird die Hälfte des Bausteins zur Steuerung benötigt. Mit der zweiten Hälfte liesse sich eine Beeinflussung des Car-Systems am Übergang bewerkstelligen. Die Abstände zum Aktivieren sowohl des Wechselblinklichts als auch des Schließens und Öffnens der Schranken sind den Anlagenverhältnissen anzupassen. Auf alle Fälle sorgen die zeitlich unterschiedlichen Vorgänge für ein Staunen bei den Kollegen.

Der zweigleisige Bahnübergang in Verbindung mit der Viessmann-Bahnschranke mit Behang nutzt alle Steuermöglichkeiten des ELG-Bausteins. Das Viessmann-Schrankenset beinhaltet einen Decoder.

Weitere Infos unter: www.elgema.de. Für Gespräche gibt es am Messestand in Friedrichshafen Gelegenheit.



Zwischen den RhB-Stationen Domat-Ems und Reichenau-Tamins befindet sich dieser mit Bahnshranken und Wechselblinkern ausgestattete Übergang. Auf den beiden Fotos ist das wechselnde Blinklicht und die Konstruktion der Schrankenbäume gut ersichtlich.



Die Bahnshrankensteuerung von ELG ist für vier Bahnübergänge ausgelegt. Für einen zweigleisigen Übergang sind vier Indikatoren zur Schrankensteuerung erforderlich, die restlichen vier Indikatoren lassen sich für die Wechselblinken oder Car Stopstellen verwenden.



Christian Scherz steuert sein 590 kg schweres Modell der HGm 4/4 Nr. 61 der MGB im Massstab 1:4,5 entlang des oberen Biotops über die Staufen Strecke.

15 Jahre Gartenbahn Staufen

Neues Vereinshaus und ein Fest zum Geburtstag

Aus Anlass ihres Zehnjahrjubiläum stellte LOKI-Autor René Stamm im Heft 7-8/2011 die Gartenbahn Staufen vor. In der Zwischenzeit ist man im aargauischen Mittelland nicht untätig geblieben. Fünf Jahre später durfte der Verein mit einem Fest am 10./11. September das neue Vereinsgebäude einweihen.

Von Bruno Kalberer (Text und Fotos) und Werner Kämpfen (Fotos)

Die knapp 50 Aktivmitglieder haben sowohl auf ihrem Areal wie auch in der Werkstätte tüchtig in die Hände gespuckt und anlässlich unzähliger Arbeitstage die Ärmel hochgekrempelt. Ihr ehrgeiziges Ziel bestand darin, sich bis zum 15. Geburtstag des Vereins ein neues Klubhaus zu schenken. Ein Ersatz für die einst provisorisch aufgestellten Container und die Baracke mit einem Unterstand drängte sich schon seit einiger Zeit auf. Dies nicht zuletzt deshalb, weil die Besucherzahlen an den öffentlichen Fahrtagen im Verlaufe der letzten paar Jahre erfreulicherweise stetig zugenommen haben. Genauso diese Beliebtheit als Ausflugziel für Familien, aber auch die recht häufig genutzte Möglichkeit, Familien-, Vereins-,

Firmen- oder Behördenanlässe unter Einbezug der Gartenbahn durchzuführen, hat dazu geführt, dass der Verein in der Region nicht nur gut verankert ist, sondern ihm auch mit viel Goodwill begegnet wird. Genauso letztere Tatsache erwies sich im Zusammenhang mit den zahlreichen Abklärungen und Gesuchen bei Kanton und Gemeinde sicherlich eher als positiv. Im Mai 2014 traf dann die Baubewilligung mit den dazugehörenden Auflagen für ein neues Klubhaus in der Waldlichtung «Unteri Buechrüti» südlich des Staufberges ein, und im Dezember 2014 wurde mit den Aushubarbeiten begonnen. Zu Beginn der Fahrsaison 2015 war der Rohbau fertiggestellt. Im weiteren Verlaufe wurde dann parallel zum regulären Fahrbetrieb und zu

zahlreichen bestellten Anlässen der Ausbau des Klubhauses vorangetrieben, und verschiedene Umgebungsarbeiten um die Anlage herum wurden ausgeführt.

Vereinsheim, Werkstätte und Lokdepot

Arbeitsmäßig, aber auch in Bezug auf die Finanzen stellt der Bau des «Bahnhofs Buechrüti» eine grosse Herausforderung für den Verein dar. Wo eigene Arbeitsleistungen möglich waren, legten viele Gartenbahner tüchtig und vor allem oft Hand an. Zurück blieb aber immer noch ein zünftiger Brocken mit externen Aufträgen. Dafür waren die Vereinsmitglieder auch bereit, ihr Portemonnaie zu öffnen und vermehrt mit der mobilen Anlage an verschiedenen Anlässen teilzunehmen.



Unter Sonnenzelten wurde für das Fest ein temporäres Depot eingerichtet.



Alle Bedingungen stimmten am 10./11. September: So macht Parkbahn Spass!



Gross war auch das Interesse der Bevölkerung an diesem auf zwei Tage (und eine Nacht) ausgeweiteten öffentlichen Fahrtag.

Vor und nach Fahrveranstaltungen ist die Anlage in der unteren Buechrüti ein sehr stiller Ort



Dank dieser Rampe können Mitglieder ihre Fahrzeuge bequem anliefern.



Das neue Vereinsheim. Unter der Terrasse hat es Platz für die Vereinswagen.



Im Keller befinden sich die Werkstätte sowie ein Depot für Lokomotiven, wo ...



... häufig eingesetzte Loks von Mitgliedern vor Ort gelagert werden können.



Eine zweite Wagenremise wurde gerade rechtzeitig zum Fest im Rohbau fertig.



Ein Blick aus anderem Winkel auf die Brücke vom Aufmacherbild.



Die clever verschlungene Rundstrecke führt auch ums untere Biotop herum.



Dampfbetrieb liess am Jubiläumsfest die Herzen der Mitglieder wie auch ...



... der beispielsweise aus Einsiedeln angereisten Gastfahrer höher schlagen.



Die Staufen Anlage ist sowohl für 5- wie auch für 7 1/4-Zoll Spurweite ausgelegt. Die beiden Brünig-Schwestern verdeutlichen den Größenunterschied.

Am Wochenende vom 10./11. September war es dann so weit. Im Beisein der Gemeindevertreter und eines grossen Publikums konnte das neue Vereinsgebäude im Rahmen des Jubiläumsfestes «15 Jahre Gartenbahn Staufen» eingeweiht werden. Petrus entlarvte sich dabei als Gartenbahnfreund. Ein intensiver Fahrbetrieb bei strahlendem Spätsommerwetter - am Samstag bis tief in die Nacht hinein - trug dank der Teilnahme zahlreicher Gastfahrer aus dem In- und Ausland mit ihren Loks und Wagen viel zu einem gelungenen Eisenbahnfest auf 5- und 7 1/4-Zollgleisen bei. Doch auch das

gesellige Zusammensein kam nicht zu kurz. Insgesamt darf gesagt werden, dass die neuen Infrastrukturen ihre Feuertaufe mit Bravour bestanden haben.

Ein Wort noch zum Vereinsleben

In Modellbahnmagazinen wird in der Regel und hauptsächlich über Modelleisenbahnen berichtet. Die Frage im Zusammenhang mit Garten- oder Parkbahnen, wo Modellbau endet und ab wann Maschinenbau beginnt, soll hier unbeantwortet bleiben. Sie ist bezüglich der Ausübung der freizeitlichen Interessen in einem Verein

auch kaum von Belang. Gemeinsam ist sowohl bei den kleinen wie den grossen Abbildungsmassstäben, dass wir häufig der Versuchung erliegen, vor lauter Bäumen den Wald, sprich vor lauter Eisenbahnen das Wesentliche zu übersehen. Nämlich das kameradschaftliche Zusammensein, die Freundschaften, die sich beim gemeinsamen Tun entwickeln. Gerade in der Modellbahnszene, wo diejenigen, welche die Lebensmitte bereits überschritten haben, deutlich in der Überzahl sind, ist dem emotionalen Aspekt eine grosse Bedeutung zuzumessen. Stimmt im Verein die Atmos-



Der Wein für das Anstossen auf das neue Vereinsgebäude steht bereits gekühlt unter den Zelten. Die Gäste reisen selbstverständlich per Zug an.



Dank einem speziellen Wagen kann man auch Rollstuhlfahrern Freude bereiten.



An öffentlichen Fahrtagen erfordert der Stellwerksdienst hohe Konzentration.

phäre, setzt man sich gerne für das Gemeinschaftsziel ein. Die Aussicht und das Wissen, dass an den Vereinszusammenkünften nebst zu verrichtenden Arbeiten auch noch Geselligkeit wartet, ist Antrieb und Motor, ein grosses Projekt zu stemmen. Im Falle Staufen ist mit Projekt gemeint: Über 1600 Meter Gleis, 17 Weichen, ein Tunnel, drei Brücken, zwei geschützte Wagunterstände und ein Vereinsheim mit Werkstatt, Lokdepot, Küche und Toiletten; verteilt auf einem lieblichen Gelände von knapp 10 000 m² mit zwei Biotopen. Emotionale Zufriedenheit ist es auch, was schmutzige Hände und müde Glieder vergessen macht, wenn eine Mitgliederdelegation mit einigen Loks und Wagen sowie bis zu 370 Metern mobilem Gleis im Gepäck

irgendeinen Markt, eine Gewerbeausstellung oder eine Tunneleinweihung besucht und damit nicht nur einen Batzen in die Vereinskasse spült, sondern obendrauf noch Jung und Alt Freude bereiten darf.

Doch gerade auch dieser emotionale Teil des Vereinslebens bedarf sorgfältiger Pflege. Einmal, um den Antriebsmotor am Laufen zu halten. Doch nicht minder wichtig ist gesunde Kameradschaft auch, um eventuellen Störungen vorzubeugen. Nicht zu vergessen: Bei den rund 50 Mitgliedern handelt es sich um Menschen. Menschen mit individuellen Eigenschaften und Merkmalen. Es gibt Leute, die sehr viel Zeit für den Verein aufwenden, und solche, die man eher selten sieht; es gibt Berufstätige, Schüler und Pensionierte. Hinzu kommt,

dass beispielsweise der Selbstbau einer Modelllok im Massstab 1:8 mehr Ehrgeiz und Willenskraft erfordert, als sich jeden Abend mit Bier und gesalzenen Erdnüssen vor den Fernseher zu fläzen. Dementsprechend ist der Anteil an sogenannten Alphatiere in einem Gartenbahn-Verein vergleichsweise hoch. Und wenn Alphatiere gemeinsam wirken, heißt das nicht automatisch Friede, Freude, Eierkuchen. Drum kann gerade hier ein freundschaftlicher Umgang Wesentliches leisten. Sofern man ihm Sorge trägt und pflegt. Wie steht es damit in Staufen?

Antworten auf diese Frage findet man auf rund einer Hektare Waldlichtung südlich des Staufenberges sowie im weltweiten Netz unter www.gartenbahn-staufen.ch.



Arbeiten an der Anlage sind notwendig, sollen aber auch Freude machen.



Gleisbau in 7 1/4-Zoll ist körperlich etwas anstrengender als in H0 und N.



Auf der Gartenbahnanlage gibt es keine Gewähr für ein konstantes Klima.



Schöne Momente: Prost aufs fertig gebaute Modell vom Vereinskameraden!



Die Gartenbahn Staufen kommt auch zu Ihnen nach Hause! Sofern Sie über genügend und geeigneten Platz für das Aufstellen der mobilen Anlage verfügen.

Szenen-News

Rückkehr in die Heimat

Zwei originale Sernftaler kehren zurück

Foto: Comet Photoshopping, Dieter Enz



Übergabe der Triebwagen. V.l.n.r.: Mike Putscher, SeTB-Vorstand; Dipl.-Ing. (FH) Laurenz Neumann, Stv.-Betriebsleiter Stern & Hafferl; Ing. Günter Neumann, Geschäftsführung Stern & Hafferl; Walter Gähler, SeTB-Präsident; Mag. Doris Schreckeneder, Geschäftsführung Stern & Hafferl; Hans Raveja, SeTB-Vorstand; Ing. Josef Berger, Stv.-Betriebsleiter Stern & Hafferl; Kurt Kull, SeTB-Vorstand.

Die beiden 67-jährigen «Sernftaler» sind am Samstag, 10. September 2016, bei der Attergaubahn in Oberösterreich ausgemustert worden. Mit einem Volksfest feierte die Betreibergesellschaft Stern & Hafferl am

letzten Samstag die Inbetriebnahme der neuen Niederflur-Gelenkfahrzeuge auf der Attergaubahn. Um 16.33 Uhr endete in Attersee die letzte fahrplanmässige Fahrt eines Sernftalers auf der Attergaubahn, an-

schliessend kamen die Vierachser aufs Abstellgleis. Vertreter von Stern & Hafferl und eine SeTB-Vorstandsdelegation posierten vor dem Triebwagen mit der SeTB-Nr. 5 und symbolisierten so die Übergabe der beiden Fahrzeuge an den Verein Sernftalbahn.

Mit Wehmut nahm die lokale Bevölkerung Abschied von den zuverlässigen Schweizer Triebwagen. Am SeTB-Infostand informierten Vereinsmitglieder über die Rettung der Sernftaler und die Tourismusregion Elm mit dem UNESCO-Welterbe Tektonikarena Sardona.

Nach der Stilllegung der Sernftalbahn im Jahr 1969 verkehrten die Triebwagen noch einige Jahre in der Westschweiz bei der Aigle-Ollon-Monthey-Champéry-Bahn (AOMC), bis sie in den frühen 80er-Jahren von Stern & Hafferl übernommen wurden. Bereits im Mai 2014 lancierte der Verein Sernftalbahn die Spendsammlung für die «Rückholaktion Triebwagen». Die ehemalige Nr. 6 ist am 30. September 2016 in den aktuellen Stern- & Hafferl-Farben ins Glarnerland zurückgekehrt und wird von Vereinsmitgliedern aufgearbeitet. Die ehemalige Nr. 5 wird erst im Frühjahr 2017 nach erfolgter Asbestsanierung und Erhalt des ursprünglichen SeTB-Farbkleides in Engi Vorderdorf eintreffen. Die Kosten für die Rückholaktion der Triebwagen sind mit CHF 160 000.- veranschlagt. Noch fehlen dem Verein Sernftalbahn CHF 22 500.- für die Realisation des ganzen Projektes. DE



Diese Kombination mit Bahnhofsgebäude, Triebwagen und authentischem Personal in Elm war letztmals 1969 möglich.



Hans Marti aus Engi, Jahrgang 1931, arbeitete von 1949 bis 2001 in unterschiedlichen Chargen bei der SeTB bzw. dem Busnachfolger AS.

Der November-Monatszug auf dem Kaeserberg Neuschotterzug von 1994

Für den schweren Dienst vor Bauzügen beschafften die SBB von der Deutschen Bundesbahn 1986 sieben gebrauchte Diesellokomotiven, die sie bei der Regentalbahn aufarbeiten liessen. Die Maschinen wurden in Bern, Biel und Lausanne stationiert. Schon 1994 trennten sich die SBB wieder von diesen Exoten. Sie waren zu laut, störanfällig und hatten kaum jene Langsamfahreigenschaften, die im Baudienst nötig sind. Der am Kaeserberg eingesetzte Zug fährt mit speziellen Dienstwagen für Schwerkraftentlad 380 t Neuschotter zum Einbau. Bei der Am 4/4 18463 handelt es sich um die ehemalige DB V 200 015 von 1957. Sie kam 1997 zur Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen nach Stuttgart, wo sie wieder ihre alte Nummer zurückhielt.

PD



Foto: PD

Am 4/4, 80 t, 1,62 MW, Last: 28 Achsen, 540 t, V max. 100 km/h.

11. European N-Convention Stuttgart – 17.–20. November 2016

Pilgerstätte in Stuttgart

Silvester, Neujahr, Ostern, Sommerferien, N-Convention – dies der Jahresablauf eines engagierten N-Modellbahners – nicht nur in der Schweiz, in Deutschland und in Österreich, sondern mittlerweile, und das ohne Übertreibung, weltweit.

Auch 2016 wird der Jahresablauf, zusammen mit einigen zusätzlichen persönlichen Einträgen, dahingehend ergänzt. Wiederum findet die European N-Convention im Rahmen des Stuttgarter Messeherbsts statt. Wie bereits die vergangenen Jahre trifft sich die N-Welt auf der neuen Messe Stuttgart, dieses Jahr vom 17. bis 20. November. Was wird geboten? Viele internationale Vereine und Vereinigungen treffen sich unter der Federführung des N-Club international (NCI) zum Gedankenaustausch und zum gemeinsamen Eisenbahnspielen. Ein grosser Teil der Anlagenmodule kommt aus der Schweiz. Spur-N-Schweiz (sNs) ist wie bei den vergangenen N-Concepts sehr aktiv und mit Begeisterung dabei, dieses Mal mit einer neuen eigenen «Sparte», den Schmalspurmodulen. Diese «Gruppe» hat einen ersten öffentlichen Test bereits im August in Landquart erfolgreich absolviert. Die Idee dazu war während der letzten beiden N-Concepts entstanden, was die Kreativität steigernde Wirkung dieser Veranstaltung noch unterstreicht.

Weiteres Highlight wird der Stuttgarter Hauptbahnhof mit angrenzender Königstrasse sein. Diese Anlage ist in den «Katakomben» des Stuttgarter Hauptbahnhofes weitgehend unter Ausschluss der Öffentlichkeit entstanden. Hagen von Ortloff berichtete im Rahmen seiner Sendung Eisenbahn-Romantik (ab Minute 9:00 <https://www.youtube.com/watch?v=lrZmEzRaaA>). Der Erbauer, Wolfgang Frey, ist tragischerweise früh

und völlig unerwartet verstorben, sein Werk war zwar aus dem Blickfeld der Öffentlichkeit verschwunden, aber nie in Vergessenheit geraten. Der NCI mit seinem Vorstand Peter Csavajda hat wieder Grosses organisiert und freut sich herzlich auf Ihr Kommen.

MM

Weitere Informationen unter:
<http://n-club-international.de>



Foto: Manfred Metz

Die N-Convention bietet wieder eine Plattform für den Austausch.

Der Messeherbst 2016: nicht gedrängt, aber mit weiten Wegen verbunden

Ausstellungen in Friedrichshafen und Köln

Wenn Sie diese Zeilen lesen, ist die erste grosse Herbstmesse mit Schweizer Bezug bereits wieder Vergangenheit. Das Treffen in Bauma wird etwas mehr Aussteller wie letztes Jahr angezogen haben und hoffentlich auch wieder so viele Besucher, dass die Veranstalter sich auch 2017 wieder ins Zeug legen, um dieses inzwischen gar nicht mehr so kleine Fenster in die Schweizer Modellbahnwelt zu öffnen. Als nächster Veranstaltungsort, der wieder viele Besucher aus der Schweiz und Österreich anziehen wird, öffnet Friedrichshafen seine Messehallen für die Besucher der 15. Faszination Modellbau Friedrichshafen. Traditionell findet die Ausstellung um den 1. November statt – diesmal vom Freitag, dem 28. Oktober, bis Sonntag, den 30. Oktober. Insgesamt 15 Modulararrangements und Anlagen in allen Baugrößen von Spur IIm bis Z werden dieses Jahr in Friedrichshafen präsentiert. Die führenden Markenhersteller der Modellbranche stellen hier genauso aus wie die Kleinserienhersteller und Zubehöranbieter: Miniaturfiguren und -fahrzeuge, Steuerungssysteme, Material zur Landschaftsgestaltung, Gleismaterial und vieles mehr. In diesem Jahr wird auch das LOKI-Team wieder mit einem Informationsstand in der Halle A3, Stand Nummer 3020, zu gegen sein. Wir freuen uns bereits auf einen regen Austausch mit unseren Lesern und natürlich auch mit allen anderen Besuchern der Messe am Bodensee. SK

Weitere Informationen:
www.faszination-modellbau.de/faszination-modellbau



Durch die Anwesenheit zahlreicher Aussteller, Hersteller und Herausgeber von Fachzeitschriften, so auch der LOKI, bietet die 15. Faszination Modellbau Friedrichshafen einen bunten Mix.



Bereits ein Blick auf die Ausstellerliste zeigt: Bei der 33. Internationalen Modellbahn Ausstellung in Köln handelt es sich um die grösste europäische Modellbahnveranstaltung.

Medientipps



Modellbahngeschichte Kleine Welt ganz gross

Der Name Faller ist in den letzten 70 Jahren zum bekanntesten Synonym für Modellbahnbauzubehör geworden. Die gelben Schachteln der beiden Brüder Hermann und Edwin Faller aus Gütenbach im Schwarzwald haben inzwischen Generationen von Modellbahnhern nicht nur zum Träumen gebracht, sondern ihnen auch die einfache Realisation von eigenen kleinen Welten ermöglicht. Gegründet wurde die Firma im Jahre 1946, sodass 2016 ein rundes Jubiläum ansteht. Dieses hat der Autor Ulrich Biene zum Anlass genommen, einen Blick in die Firmengeschichte zu werfen und diese auf fast 200 Seiten kompetent aufzuwarbeiten. Er beschreibt die Geschichte dieser Modellbaupioniere von den Anfängen bis in die Gegenwart und setzt typische Entwicklungen aus der Zeit des Wirtschaftswunders, der 60er- und 70er Jahre des letzten Jahrhunderts, mit den Produkten aus dem Hause Faller in Beziehung. Größtenteils neue Fotos der älteren Produkte ergänzen die informativen Texte. Da sich das Buch der gesamten Produktgeschichte aus dem Hause Faller annimmt, ist auch der Entwicklung der Faller-AMS, der Autostrasse zur Modellbahn, von den Ursprüngen bis in die digital gesteuerte Jetzzeit beschrieben und mit zahlreichen neuen Fotos und originalen Werbefotos dokumentiert. Neben den zeitgenössischen Verpackungen sind auch Reproduktionen aus den zahlreichen Faller-Katalogen der letzten 70 Jahre abgebildet. SK

Faller, Kleine Welt ganz gross; Ulrich Biene, 1. Auflage 2016, gebunden, 184 Seiten, 21,9 × 28,7 cm, 265 Farbfotos, 52 Schwarz-Weiss-Fotos, ISBN 978-3-687-10694-0, Verlag Delius Klasing, www.delius-klasing.de

Preis: € 29,90



Ein ganz besonderer Reiseführer

In den letzten Jahren sind, befeuert durch die Erfolge des Miniaturwunderlandes in Hamburg, immer mehr öffentlich zugängliche Modellbahnanlagen entstanden. Das vorliegende Buch unternimmt nun erstmals den Versuch, einen aktuellen Überblick über diese Entwicklung zu geben. Auf knapp über 100 Seiten werden dabei die bekanntesten Schauanlagen in Deutschland, Österreich und der Schweiz ausführlich vorgestellt. Neben zahlreichen Abbildungen geben die Autoren auch kurze Einblicke in die Entstehungsgeschichten der vorgestellten Anlagen.

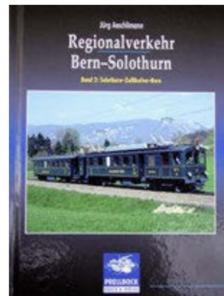
Die nächsten 80 Seiten bieten einen detaillierten Überblick über alle zum Zeitpunkt der Veröffentlichung für Besucher zugänglichen Modellbahnanlagen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf Anlagen in Deutschland. Durchaus ein Buch, das für die Planung einer Reise zu unserem nördlichen Nachbarn genutzt werden kann.

Die Autoren weisen bereits im Vorwort darauf hin, dass alle Angaben, insbesondere die der Öffnungszeiten, vor dem Besuch der einzelnen Anlagen nochmals über die jeweiligen Internetauftritte der Betreiber verifiziert werden sollten.

Eine beigelegte DVD mit ca. 46 Minuten Laufzeit zeigt in einigen Filmsequenzen Ausschnitte aus dem Miniaturwunderland und der Ausstellungsanlage im Deutschen Dampflok- museum in Neuenmarkt (Bayern). SK

Schau-Anlagen. Reiseführer zu den schönsten Modellbahnanlagen in Deutschland, Österreich & der Schweiz, Flexcover, 208 Seiten, ca. 720 Abbildungen, 18 × 26 cm, ISBN 978-3-95843-315-1, Heel Verlag GmbH, Gut Pottschiedt, D-53639 Königswinter

Preis: € 24,99



Regionalverkehr Bern-Solothurn

Einmal mehr ist beim RBS wieder ein Jubiläum zu feiern: 100 Jahre Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn. Der richtige Zeitpunkt ist also gegeben, um dieser bedeutenden Bahnverbindung eine grosse und ausführliche Chronik zu widmen. Mit dem Band 2, Solothurn-Zollikofen-Bern, ist dem gewissenhaft arbeitenden Autor einmal mehr ein ausserordentlich detailliertes Werk gelungen. Aufgeteilt in verschiedene Kapitel wie Projekte, die verschiedenen Bahnen, Stationen und Haltestellen, elektrische Anlagen, Rollmaterial oder Bahnbetrieb, ergibt sich ein grosser, interessanter Einblick in die Unternehmung. Beeindruckend ist besonders der Abschnitt zum Rollmaterial. Hier wird gezeigt, wie die Bahn neben seltenen Neubeschaffungen immer wieder versucht hat, auch mit kleinem Budget grosse Anforderungen zu erfüllen. Aber auch die baulichen Massnahmen, die nach und nach zur Ausführung kamen, werden vorgestellt. Das vorliegende Werk behandelt die Entwicklungen bis 1982. Die folgenden Jahre bis heute brachten eine weitere Entwicklung: Neue Triebwagen kamen auf die Schienen. Dieses und viel Neues werden Sie im dritten, noch folgenden Band über die RBS erfahren.

Der Autor Jürg Aeschlimann, als fundierter Kenner der RBS-Gruppe bekannt, besticht einmal mehr mit grossem Wissen, interessanten Ausführungen und wunderschönen Bildern, grösstenteils in Farbe.

Regionalverkehr Bern-Solothurn. Solothurn-Zollikofen-Bern, Jürg Aeschlimann, 368 Seiten, über 360 Bilder in Farbe oder Schwarz-Weiss und verschiedene Tabellen, 17 × 28 cm, ISBN 978-3-907579-29-9, Prellbook Druck und Verlag, 3704 Krattigen

Preis Fr. 69.00

Veranstaltungen

15. Faszination Modellbau

Was? Modellbahn- und Modellbauausstellung

Wann? 28. bis 30. Oktober

Wo? Friedrichshafen, Messe

Verkaufsausstellung für Modellbahnen und Modellbau. Fr/Sa 9–18, So 9–17 Uhr.

Weitere Infos unter:

www.faszination-modellbau.de

Vorführungen in Bern

Was? Fahrbetrieb auf den Anlagen des BMEC

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

Wo? Bern, Clubhaus, Freiburgstrasse 140

Spur-0- und Spur-H0-Anlage. Kleine Börse, Modellbahnhop und Gastwirtschaft.

Berner Modell-Eisenbahn-Club BMEC:

www.bmec.ch

Anlage Kirchmättli Horw

Was? Grösste Echtzeitanlage der Schweiz

Wann? 31. Oktober und 28. November, 18 Uhr

Wo? Horw, Loki-Depot, Kantonstrasse 71

Anlage im Rohbau fertig, Teilbetrieb.

Führung durch die Anlage.

Weitere Infos unter:

www.loki-depot-horw.ch

Börse in Winterthur

Was? Modellbahn-, Auto- und Spielzeugbörse

Wann? 5. November, 9–16 Uhr

Wo? Eulachhallen, Wartstrasse 3, Winterthur

Grosse Modellbahn-, Auto- und Spielzeugbörse Winterthur, Hallen sind rollstuhlgängig, Gratiseintritt.

www.boersewinterthur.ch

Gäste- und Fahrtag

Was? Brugger Modelleisenbahn-Club BMC

Wann? 5. November, 14–20 Uhr

Wo? Brugg, Untere Hofstatt 4

Fahrbetrieb Spur-0-Anlage, Auslaufmöglichkeit für mitgebrachte Fahrzeuge (2-Leiter, DC analog). Werkstatt, Beiz, rollstuhlgängig.

www.bmc-brugg.ch

Offene Türen in Werdenberg

Was? Werdenberger Eisenbahn-Amateur-Klub

Wann? 5./6. November, 10–17 Uhr

Wo? Klublokal Städtli 31, Werdenberg

Fahrbetrieb auf Anlage H0/H0m, kleine Festwirtschaft.

Weitere Infos unter:

www.weak.ch

Eisenbahnfreunde Mittelland

Was? Modellbahnausstellung

Wann? 5./6. November, 10–17 Uhr

Wo? Mumenthalstrasse 13, 4014 Roggwil (BE)

Anlagen in verschiedenen Spurweiten, Eisenbahn zum Mitfahren, Kinderecke, Klubanlage, Klubbeizli, Klubhaus EFM. www.eisenbahnfreunde-mittelland.ch

Club Le Rail

Quoi? Portes ouvertes à Lausanne

Quand? 5 et 6 novembre, 9 à 18 h/9 à 17 h

Où? Lausanne, chemin du Cap 17

Maquette à l'échelle H0 et H0m. Buvette, grillades. Entrée libre.

Pour plus d'informations:

www.lerail.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, Depotsbesichtigungen OeBB, Festwirtschaft. Am So Dampffahrten.

Weitere Infos unter:

www.eisenbahnklub-balsthal.ch

Modellbahn in Flawil

Was? Tage der offenen Türen beim MECF

Wann? 11./12. November

Wo? Flawil, Grundstrasse 7

Fachsimpeln unter «Profis»: Fr 18–22 Uhr. Fahrbetrieb für Gross und Klein:

Sa 11–17 Uhr. Siehe Bericht Seite 76.

www.mecf.ch

Öffentliche Vorführung

Was? Brugger Modelleisenbahn-Club BMC

Wann? 12./13. November, 10–18/12–17 Uhr

Wo? Brugg, Untere Hofstatt 4

Spur-0-Anlage und Tin-Plate-Stübli. Gebäude und Anlage sind rollstuhlgängig. Erwachsene Fr. 5.–, Kinder Fr. 1.–, Familien Fr. 8.–. www.bmc-brugg.ch

Ausstellung in Walenstadt

Was? Eisenbahn-Amateur-Club Sarganserland

Wann? 12./13. November

Wo? Mehrzweckhalle am See

Verschiedene Spuren, diverse Clubs und Aussteller, Festwirtschaft.

Sa 11–18 Uhr, So 10–17 Uhr.

www.eacs.ch

Börse in Buchs SG

Was? 24. Spielzeugbörse

Wann? 13. November, 10–15 Uhr

Wo? Buchs SG, Berufsschulzentrum (BZB)

Modellbahnen, Spielzeug, Festwirtschaft.

Eintritt Fr. 5.–, Kinder gratis.

Weitere Infos unter:

079 445 67 60, info@spielzeugboerse-buchs.ch

11. European N-Convention

Was? Internationales Spur-N-Treffen

Wann? 17.–20. November, 10–18 Uhr

Wo? Neue Messe, Stuttgart

Die Modulgruppe sNs ist mit dabei, internationale Aussteller, Höhepunkt: Anlage Hbf Stuttgart von Wolfgang Frey in Spur N. www.n-club-international.de

Meeting US-Railroadfans

Was: Fotoshow by Elmar Haug (City Limits)

Wann: 18. November, ab 19 Uhr

Wo: ZH-Wollishofen, Wasserversorgung

Details: King Coal – Heavy Haul Trains and Branches (eine Reise durch die Coalfields in den Appalachen).

www.trainmaster.ch/Fans-Meets.htm

Eisenbahn-Romantik im November 2016

Die Sendungen werden im SWR ausgestrahlt.

Samstag, 5. Nov., 16.30 Uhr – Folge 890

Rheinromantik in einem Zug

Eine Bahnfahrt am Mittelrhein zählt zu den schönsten Bahnerlebnissen Deutschlands. Neben der herausragenden Landschaft hat man bei dieser Fahrt immer auch den Mythos Rhein vor Augen. Dieser Abschnitt des «deutschen» Flusses ist nicht nur das romantische Hängeschild Deutschlands, es ist seit je auch eine der wichtigsten Verkehrsadern: zu Wasser, auf der Strasse und auf der Schiene.

Samstag, 12. Nov., 16.30 Uhr – Folge 891

Schatzkästlein 7 – aus fernen Ländern

Die Kamera verfolgt einen mit Eisenerz beladenen Zug auf seinem Weg von Kiruna in Schweden über Narvik in Norwegen bis zu seinem Bestimmungsort im Saarland. Weiter geht es mit einem interessanten Kapitel deutscher Verkehrsgeschichte, das in Nordamerika spielt. Ein dritter Beitrag handelt von einem «rollenden Relikt aus englischen Kolonialzeiten», dem Mombasa-Express von Mombasa nach Nairobi.

Montag, 21. Nov., 14.15 Uhr – Folge 892

Schatzkästlein 8 – von Stationen und Städtchen

Weniger mit Bahnstrecken und Zügen als mit den Gebäuden, die an den Schienen stehen, befasst sich dieses

Schatzkästlein. Es geht um kleine Bahnhäusern und um grosse Bahnhöfe, und es geht um das Bahnwärterhäuschen, das heutzutage fast überall von der Bildfläche verschwunden ist. Die Filmbeiträge aus den späten 1960er- und frühen 1970er-Jahren zeigen, wie schnell seine Entwicklung vom unerlässlichen Bahninventar zur völlig funktionsfremden Nutzung ging.

Samstag, 26. Nov., 16.30 Uhr – Folge 893

Die Kaeserbergbahn – Modellbahn in der Schweiz

In Fribourg in der französischen Schweiz eröffnete 2009 das Musée des Chemins de Fer du Kaeserberg. Gebaut hat es der Fribourger Baumeister Marc Antiglio, einstiger Schweizer Meister in der Motorsportkategorie Grand Tourisme und begeisterter Modellbahner. Im eigenen Haus präsentiert sich auf 600 m² eine Modellbahnanlage vom Feinsten, eine «ideale» Schweiz mit 2 km Gleisen in Normal- und Meterspur. Rund 90 Züge sind hier gleichzeitig unterwegs – SBB, BLIS, Rhätische Bahn und Kaeserbergbahn. Benannt ist die Modellbahnwelt nach dem verstorbenen Herzensfreund des Bauherrn – Willi Kaeser. Die Anlage ist einer der grössten Modellbahnen in der Schweiz und an Präzision nicht zu überbieten. Rund 17 Jahre dauerten Planung und Bau, am Ende kam ein Gesamtkunstwerk heraus, das seinesgleichen sucht.

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

Änderungen vorbehalten!

Bourse à Auvernier

Was? Bourse des jouets anciens

Wann? 19 novembre, 9 à 16 h

Wo? Auvernier, salle polyvalente

Trains, autos, jouets, aquarelles de Franz Stucki. Restoration. Entrée CHF 5.-, enfants: gratuit.

jscchetty@sunrise.ch

Börse in Berg

Was? Eisenbahn-Amateure Weinfelden-Berg

Wann? 19. November, 10–15 Uhr

Wo? Berg TC, Halle Neuwies

20. Modelleisenbahn-Börse. Parkplätze vorhanden. Eintritt frei. Eisenbahn-Amateure Weinfelden-Berg EAWB.

Offene Tür beim SPEAK

Was? Spreitenbacher Eisenbahn-Amateur-Klub

Wann? 19. November, 9–15 Uhr

Wo? Quartierzentrum Föhrewäldli, Fahrweid

H0-Anlage im Aufbau, erster Fahrbetrieb, Modellbahnbörse. Weitere Infos unter: www.speak.li

Modellbahntage in Rüttenen

Was: Solothurner Eisenbahn Amateure SEA

Wann: 19./20. und 26./27. Nov., 10–17.30 Uhr

Wo: Klublokal SEA im Schulhaus Rüttenen

HO-GS; HO-WS; H0m, 0 und 0m, Tombola, kleine Börse, für Speis und Trank ist gesorgt. Eintritt. Weitere Infos unter: www.sea-solothurn.ch

Modellanlage Ostermundigen

Was? Tag der offenen Tür beim EFO

Wann? 19./20. November, 10–17 Uhr

Wo? Gemeindeverwaltung, Schiessplatzweg 1

Zwei Tage Fahrbetrieb HO Gleichstrom analog, HO Wechselstrom digital, H0m BEMO digital. Die Cafeteria ist offen. www.efo-bahn.ch

Modellbahnen in Winterthur

Was? Adventsfahren

Wann? 26./27. November, 12–18/9–14 Uhr

Wo? Winterthur-Wülflingen, MZH Strickhof

HO-Module, Digital-Demoanlage. Kaffee, Kuchen, Tombola. Weitere Infos unter: www.emgw.ch, info@emgw.ch

Offene Türen in Basel

Was? N-Bahn-Club beider Basel

Wann? 26./27. November, 10–18/10–17 Uhr

Wo? Basel, St. Jakobsstrasse 200, Etrich

Fahrbetrieb auf N-Clubanlage, Jugendmitglieder mit HO-Anlage. Beizli. Eintritt frei. Weitere Infos unter: www.nccb.ch

Offene Türen in Liebefeld

Was? Eisenbahnfreunde Liebefeld EFL

Wann? 26./27. November, 10–17 Uhr

Wo? Hesstrasse 11, 3097 Liebefeld

Fahrbetrieb auf Klubanlage. Eintritt frei. Verpflegungsmöglichkeiten vorhanden. Weitere Infos unter: www.efliefelbahn.ch

Offene Türen in Basel

Was? Modulbau-Freunde Basel

Wann? 26./27. November, 13–17/10–17 Uhr

Wo? Basel, Gilgenbergerstrasse 9

Anlagen 0, H0, H0m. Clubbeizli. Tram 16, Bus 36 bis Leimgrabenweg. Eintritt frei. Weitere Infos unter: www.mfb-basel.ch

Chemins de fer Kaeserberg

Was? Eisenbahn-Schauanlage auf 610 m²

Wann? Mehrmals monatlich, Agenda im Web

Wo? Granges-Paccot bei Fribourg

Monatszug November: «SBB-Neuschotterzug 1994 mit Am 4/4». Rollstuhlfahrer willkommen. Informationen und Anmeldung: www.kaeserberg.ch

Wir sind aktueller!

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungsmeldungen für die Ausgabe LOKI 12/2016 bis spätestens 2. November 2016 an:

Redaktion LOKI, Stephan Kraus,
Schlesienstrasse 21, D–74189 Weinsberg
Oder noch lieber per Mail an folgende Adresse:
stephan.kraus@loki.ch

Börse

Suchen

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

Z-Hm Käufe 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/H0m Suche Spur HO + 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, stirnemann@windowslive.com.



Z-Hm Käufe 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.

HO LEMACO HO: Suche Gotthard-Dampflokomotive C 5/6 «Elefant», Vitrinenmodell, zu vernünftigem Preis. Rico Trevisan Frankatalerstrasse 25, 8049 Zürich, Tel. 079 702 12 02, trevisan@hispeed.ch.

Hm Suche RABe Märklin 37546, Trix 22236. Wolf John, 3 ch du Rossillon, 1092 Belmont-sur-Lausanne, Tel. 021 728 72 14, johnwolf@hotmail.ch

HO Suche ROCO 66530 SN CF GEFCO, blau. Thomas Demont, Dachsenbergstrasse 68, 8180 Bülach, t.demont@bluewin.ch.

Verkaufen

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

Hm Verkaufe LGB, z.B. 21000-Set, 100 Jahre Bernina neu. Hurni Jürg, in der Halde 6, 8967 Widen, hurni.j@bluewin.ch.

0 Verkaufe div. Loks und Wagen, Bausätze, Schienen, Drehgestelle. www.emfs.ch. Schmid Fredy, Obere Fischbachstrasse 3, 8932 Mettmenstetten, Tel. 043 466 82 04, schmid@emfs.ch.

0m Diverse, neuwertige Vitrinenmodelle der RhB und FO von model rail, ABG und Ferro-Suisse. Gebäude und Zubehör. Attraktive Preise!

Paul Liniger, 3655 Sigriswil. Tel. 033 251 18 19, paulliniger@bluewin.ch.

0 Verkaufe: Hermann SBB Re 6/6 11663 grün mit Wappen «Egglisau», runde Stirnlampen, WH-Motoren 2L-, gebraucht, Fr. 1800.-; und Hermann SBB Re 4/4¹ 11239 rot mit Wappen «Porrenttray», runde Stirnlampen, WH-Motoren 2L-, gebraucht, Fr. 1600.-. Beide Loks mit Kugelstromkontakte nachgerüstet in sehr gutem Zustand. En bloc Fr. 3200.-, Barzahlung bei Abholung

Räss Hans, Lohren 3a, 8722 Kaltbrunn,

Tel. 055 283 25 75, hansraess@gmx.ch.

HO Schweizer Automodellsammlung 1:87 (ca. 3000 Modelle), viele alte Modelle und Paritäten en bloc zu verkaufen.

Peter von Maikowski, vonmaiko@web.de.

H0m Verkaufe Wandvitrine, weiss, mit Plexiglashaube (staubdicht).

Masse 400 × 590 × 70 mm. Preis Fr. 200.-.

Egli Hanspeter, im Gässli 7, 8604 Volkswil.

Tel. 044 825 16 03, Mobile 079 507 85 33.

0 Verkaufe Fulgurex SBB E 3/3 8486, Neu zustand, Fr. 1250.-.

Michel Seingre, Philosophes 22, 1400 Yverdon,

Tel. 024 425 22 80.

0 Verkaufe Ferro Suisse RhB G 2/2+2/3, 23 St., Neu zustand, Fr. 1280.-.

Michel Seingre, Philosophes 22, 1400 Yverdon,

Tel. 024 425 22 80.

HO NPZ von Ferro Suisse der BT, 3-teilig.

Widmer Hans-Rudolf, Dürrenbächlistrasse 4a,

5080 Laufenburg, Tel. 062 875 00 62, ghrwidmer@bluewin.ch.

I Verkaufe: Güterschuppen, Kran, viele Details, 900/450 mm, Halbrelief-Häuser, Brauerei mit Kanal, Boot und Bierfässern. Stahlbrücke (MS), 750 mm lang, mit Gehsteig. Alles abholen gegen Trinkgeld bzw. Kosten des Inserates.

André Lattion, Gotthelfstrasse 51, 8472 Seuzach, Tel. 052 335 11 36, andrelattion@bluewin.ch

I Verkaufe: Märklin, 10 St. Erz-Wagen 58357, en bloc Fr. 800.-. Aster, SNCF 141R, elektr. Wasserpumpe im Tender, Fr. 2600.-. Glaskasten KPEV mit Hilfswagen Wasser + Sprit, Fr. 2500.-.

André Lattion, Gotthelfstrasse 51, 8472 Seuzach, Tel. 052 335 11 36, andrelattion@bluewin.ch

Hm Verkaufe: Aristo Craft 1:29, Doppellok FA1 Canadian Pacific 2-Motorig, 1 Union Pacific 6-Achs-Speisewagen mit Licht, 1 Kühlwagen, 1 Tankwagen, 1 Stockwagen, 1 Flachwagen, 17 gerade Gleise, 16 gebogene Gleise, 2 Weichen. Ausser Lok alles neu, bei kompletter Abnahme Fr. 600.-. Kurt Hächler, Missionsstrasse 50, 4055 Basel, Tel. 061 302 99 56, Mobile 077 424 77 90.

0 ALPha-Bahn: Gibt es noch Interessenten? JW@bluewin.ch

H0m/H0 Verkaufe: H0m- + H0-Messing-Modelle HRF, Lemaco, Fulgurex, Metrop, Ferro-Suisse, Pirovino, Born, Wabu, Bemo-Metal, SMF, Bayard, Hui, diverse Jean-Maire, Loki Spezial.

Werner Schwärzler, Fliederweg 4, 8107 Buchs, Tel. 044 844 23 78, w.schwaerzler@bluewin.ch

0 BLS Re 4/4, SBB Ae 3/5, SBB Re 4/4, SBB Ae 3/6, Roter Pfeil, Arbeiter Pullmann Rangier-Lok Ee 3/3. Sehr viele Modelle, Kleinteile, Baupläne.

Hanspeter Moser, Oberdorfstrasse 35, 5703 Seon,

Tel. 062 755 36 62, Mobile 076 547 03 04.

Verschiedenes

Lauer-Schattenbahnhofsteuerung, komplett für 12 Gleise, Fr. 400.-.

Gebhardt-Blockstellenschaltung, komplett mit Anfahrautomatik für 10 Blöcke, Fr. 400.-. Zürcher Peter, Masanserstrasse 155, 7000 Chur, Tel. 079 864 85 82, peter@bariloche.com.ar

Suche Eisenbahner H0, Wechselstrom, digital. Hanspeter Diggelmann, Weihlerweg 6, 9517 Mettlen, Tel. 071 633 25 09.

Bahn aktuell

Neue Infrastrukturfahrzeuge der SBB am Anrollen

Für Unterhaltsarbeiten im Gotthard-Basisstunnel (GBT), Ceneri-Basisstunnel (CBT) und auf der alten Gotthard-Bergstrecke hat die SBB Infrastruktur 13 selbstfahrende Erhaltungsfahrzeuge bestellt. Die neuen Zweistromfahrzeuge können sowohl elektrisch als auch mit

Diesel (700 kW) fahren, haben einen starken Kran mit Arbeitsplattform und natürlich Platz für das Arbeitspersonal in einem klimatisierten Raum. Am 12. September 2016 traf mit dem Xem 99 85 9181 011-0 das erste von Harsco Rail aus Deutschland ausgelieferte Fahr-

zeug dieser Serie in der Schweiz ein und wurde sogleich von Däniken nach Biel in das Instandhaltungswerk überführt. Tags darauf wurden auf der der Gotthard-Bergstrecke topografisch nicht unähnlichen BLS-Strecke Solothurn–Gänsbrunnen Testfahrten durchgeführt. RK



Erste Testfahrt des Xem 99 85 9181 011-0 auf dem BLS-Netz zwischen Solothurn und Gänsbrunnen zusammen mit der SBB Re 4/4 II 11144.



Anlässlich der Überführung wurde auch der in Luterbach-Attisholz wartende Modultragwagen Xas 99 85 9383 234-3 mit nach Biel überführt.



Bei den Rangierarbeiten in Luterbach-Attisholz ist die andere Seite mit dem starken Arbeitskran des Xem 99 85 9181 011-0 gut einsehbar.

Fotofahrten auf der BVB



Der Triebwagen «Flèche» BDeh 2/4 25 der ehemaligen Bex-Villars-Bretaye-Bahn (BVB), jetzt Teil des Transports Publics du Chablais (TPC), fahrbereit vor dem Bahnhof Bex, um als Fotozug zum Col de Bretaye zu verkehren. Dieser elegante Triebwagen wurde von SIG und MFO 1946 erbaut, und ist so seit 70 Jahren in Dienst!



Stilvoller Pendelzug der einstigen Bex-Villars-Bretaye-Bahn (BVB) mit der Zahnradlokomotive HGe 4/4 32 «Villars» (mit kleinem Gepäckraum) mit Zwischenwagen B 51 und Steuerwagen Bt 54 am 10. September 2016 zwischen Col de Soud und Col de Bretaye. Die Lokomotive wurde 1964 von SIG und MFO gebaut.

Fotos: Georg Trüb

RhB öffnet Albulatunnel-Baustelle

Foto: Tibert Keller



Schön den Fahrzeugnummern nach eingereiht fahren oberhalb Bever die vier Schalke-Dieselloks Gmf 4/4 234 01-04 von Samedan zur Taufe nach Preda.



Erstmals dem Publikum präsentierte, mit Tunnelbaubotschaft versehene Ge 4/4 II 629, noch vor der Überführung in Landquart.

Foto: Hansruedi Burrihalter

Am 10. September ermöglichte die RhB dem Publikum einen Blick hinter die Kulissen des neuen Albulatunnels. Im Gegensatz zu den beliebten Baustellenführungen liess sich, da sämtliche Bauarbeiten ruhten, auch der Vortrieb im Berg besichtigen.

Ebenso die Kaverne bei Tunnelkilometer 1,3, wo die Störzone per Gefrierverfahren durchtortert wird. Für den Zugang pendelte ab Preda die Ge 4/4' 602 zusammen mit dem Pilotwagen 99801. Der ehemalige B 2306 diente dabei als Zuschauershuttle.

Zum Rahmenprogramm zählte auch die Taufe der vier Schalke-Dieselloks, die zwar immer noch nicht alle Anforderungen erfüllen. Erstmals fuhren diese vier neuen Diesellokomotiven in einem gemeinsamen Lokzug.

TK

Verschiedene Testfahrten im Kanton Bern



Am 19. August 2016 fuhr eine Komposition, bestehend aus dem SBB RABDe 500 038-5 und DB VT 612 901, von Brig herkommend nach Thun.



Für das Feintuning der Wako-Einrichtung pendelte der Twindex RABe 502 203 am 19. August mehrmals zwischen Ostermundigen und Thun. Die Aufnahme zeigt den Zug kurz nach Wichtach auf der Fahrt nach Thun.



Am 14. September 2016 verkehrte eine Komposition, bestehend aus der BR 187 003 «Hans Werner», SRCM WRm 61 85 88-94 202-8, SBB A 50 85 10-75 188-8 und der BLS Re 420 505, im Feldmoss kurz vor Schwarzenburg.

Fotos: Markus Seeger

Neues Werbekleid bei der SOB

Die SOB Re 446 015 erstrahlt vor dem SOB-Depot in Samstagern erstmals in ihrem neuen Werbekleid. Die Lok wirbt nun für das Verkehrshaus der Schweiz und deren Ausstellung zur Neat-Baustelle.



Foto: Michael Huber

Offene Depottore im Bahnpark Brugg



Wie zu Zeiten der Elektrifizierung: die Eb 3/5 5819 und die A 3/5 705 posieren auf der Rückseite des Depots Brugg.



Elegant werfen sich die beiden SBB-Dampflokomotiven mit dem historischen SBB-Schnellzug 1930 in die Kurve.

Der sonst im Frühling stattfindende Tag der offenen Depottore im Bahnpark Brugg wurde dieses Jahr wegen der Terminkollision mit der GBT-Eröffnung am Sonntag, 11. September, durchgeführt. Unter

Dampf und im Einsatz standen an diesem Anlass vonseiten SBB Historic die Dampflokomotiven Eb 3/5 5819, B 3/4 1367 und A 3/5 705. Die 141 R 1244 des Vereins Mikado 1244 machte drei Fahr-

ten (einmal Furi- und Limmatthal, zweimal nach Wohlen und zurück). Die kleine E 2/2 1 ex Werklok SLM wurde als Shuttle zwischen Bahnhof und Bahnpark eingesetzt.

GT



Die Mikado 141 R 1244 mit einem Modellbahn-tauglichen Kurzzug, bestehend aus einem VMik-EW II und zwei DSF-EW I in voller Fahrt bei Otelfingen.



Im schönsten Sonnenlicht zeigt sich die stets hochglänzende einstige SNCF-Dampflokomotive 141 R 1244 in Brugg.



Für den Shuttlebetrieb zwischen dem Bahnhof Brugg und dem Bahnpark wurde die ehemalige SLM-Werklok E 2/2 1 mit einem VMik-EW I verwendet.

Neues von der Gotthard-Bergstrecke

Foto: Dario Häusermann



Nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (GBT) im Dezember 2016 wird der mehrheitliche Verkehr von der Bergstrecke abgezogen. Damit die Bergstrecke nicht in einen Dornröschenschlaf verfällt, haben die SBB ein neues Produkt lanciert: den Gotthard-Panorama-Express. Eigens für diese Zugleistung wurden drei der allgemein sehr beliebten Panoramawagen mit einer zusätzlichen Beklebung versehen.

«Neuer» Personenwagen des VHE in Betrieb

Anlässlich der Dampftage Huttwil am Wochenende des 1. und 2. Oktobers 2016 konnte der Verein Historische Eisenbahn Emmental (VHE) nach fast 20-jähriger Restauration endlich den Personenwagen EBT ABDi 722 in Betrieb setzen. Der Wagenkasten wurde asbestsaniert und mit einer komplett neuen, dem Originalzustand nach-

empfundenen Inneneinrichtung versehen. Im einstigen Erstklassabteil wurden Sitzbänke des ehemaligen TEE-Triebzugs «Graue Maus» installiert. Für den Winterbetrieb wurde dem EBT ABDi 722 zudem noch eine Dampfheizung eingebaut.

An den Dampftagen konnte der Personenwagen am Samstag besichtigt werden,

wozu er im Depotareal in Huttwil ausgestellt wurde. Am Sonntag wurde er, zur Freude der Fotografen, in den meisten Sonderzügen eingesetzt. Mit dem EBT ABDi 722 hat der VHE ein höchst interessantes und typisches Privatbahnhafzeug der Nachwelt erhalten, mit viel Herzblut restauriert und in Betrieb gesetzt.

HRo

Foto: Dominik Guntner



Der hinter der SMB Ed 3/4 2 eingereihte EBT ABDi 722 ergänzt den klassischen historischen EBT-Zug in bester Weise, hier bei Gammenthal.



Der EBT BDe 2/4 240 des VHE mit dem frisch revidierten EBT ABDi 722 unter Dürrenroth auf der Museumsbahlinie Emmentalbahn.

Foto: Tibert Keller



Die ersten Einsätze auf der Wolfhuuser-Bahn am 1. Oktober 2016 überzeugten alle, dass sie bei der Wahl des neuen Triebfahrzeugs richtig lagen.



Trotz zweijähriger Betriebspause sprang der Saurer-Motor anstandslos an, sodass auch alle anderen Funktionen des Traktors getestet werden konnten.

Lichtblick für die Wolfhuuser-Bahn

Die Sterne für das Anschlussgleis Bubikon-Wolfhausen (ex UeBB-Strecke) standen 2013/14 ganz schlecht. Nun können die Initianten der Wolfhuuser-Bahn wieder optimistisch in die Zukunft schauen, dies dank der Gemeinde Bubikon sowie den Mitgliedern des Vereins Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz (DSF, Untergruppe DBW). Die Wolfhuuser-Bahn war erstmals anlässlich der Chilbfahrt 2014 mit dem Tm 2/2 (ex BLS 61, ex PBt 308) und einem Steuerwagen (ABt 154 ex SOB) im Einsatz und stiess dabei auf grosses Interesse. Ende September 2016 konnte nun der zu schwache Traktor, nach langer Aus-

schau, durch einen geeigneteren Traktor ersetzt werden: den Tm 111. Dabei handelt es sich um ein Fabrikat aus dem Hause Stadler mit Baujahr 1960. Ursprünglich war das Fahrzeug bei der Firma Wander (Ovomaltine) im Einsatz, später dann bis zu seiner Ausrangierung bei der Autoverwertung Ostschweiz (AVO). Das Fahrzeug wurde vom DSF (Untergruppe DBW) revidiert und für den Einsatz bei der Wolfhuuser-Bahn flottgemacht. Am 17. September 2016 konnte dann das neue «Zugpferd» der Wolfhuuser-Bahn ins Zürcher Oberland transportiert werden. In Wolfhausen angekommen, machte sich die Gruppe sofort

an die Montage der restlichen Teile. Gegen Mittag durfte der Traktor beweisen, dass er noch lange nicht zum alten Eisen gehört. Zur Freude der Anwesenden sprang der alte Saurer-Motor nach zwei Jahren Stillstand anstandslos an.

Die Wolfhuuser-Bahn verkehrt seit dem 1. Oktober 2016 erstmals in der neuen Formation «Tm 111 – ABt 154». Es zeigte sich schnell, dass der Tm 111 wegen des besseren Adhäsionsverhaltens eine gute Entscheidung war. Den Fahrten während des Weihnachtsmarkts im Ritterhaus Bubikon am 4. Dezember 2016 steht somit nichts mehr im Weg.

MH



Der Tm 111 hat den Transport von Zürich nach Wolfhausen gut überstanden und wird mittels zweier Kräne vom Strassentief-lader geladen.

Foto: Michel Huber



Der IGE-Sonderzug von Zürich nach Chiasso mit der 01 202 beim Gelände des Bahnparks Brugg.

Sonderfahrten am Gotthard

Am Sonntag, dem 11. September, befuhren gleich drei Sonderzüge die Gotthard-Bergstrecke. Die IGE-Bahntouristik war anlässlich des Extrazugs «Mit Volldampf rund um die Ostalpen» mit der 01 202 präsent, der Verbano-Express und ZRT-Bahnreisen steuerten je einen Zug mit einer Ae 4/7 bei. Über Abschnitte kam es sogar zu Zugvereinigungen und spektakulären Parallelfahrten.

TK



Der Verbano-Express mit der Ae 4/7 10987 und drei Mitteleinstieg-Leichtstahlwagen kurz vor dem Ziel oberhalb Amstegs.



Der IGE-Sonderzug beinahe am Ziel bei Capolago am Luganersee. Im hinteren Zugteil die schiebende grüne SBB Re 6/6 11663.



In Furka, dem höchsten Punkt der DFB, angekommen wird die FO HG 3/4 4 der Zugskomposition abgekoppelt, um...

Sponsorenfahrt bei der DFB

Anlässlich der Einweihung der neuen Remise in Realp organisierte die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) am 1. September 2016 eine Sponsorenfahrt mit dem «roten Zug» von Realp nach Furka und zurück. Der hervorragend wirkende «rote Zug» bestand aus den Wagen B 4222 (1890 ex VZ), B 4233 (1890 ex VZ), AB 4462 (1914, ex BFD) und BD 2502 (1914 ex BFD), welche von der FO HG 3/4 4 gezogen wurden.

GT



... diese nach einer kleinen Rangierfahrt auf der handbetriebenen Drehscheibe zu wenden.



Die Gesamtansicht des authentischen «roten Zugs» kurz vor der Einfahrt in den DFB-Endbahnhof Realp.

Giruno auf dem Weg nach Berlin

Für die Eisenbahnfachmesse Innotrans in Berlin hat Stadler Rail AG in einer unvergleichbaren Rekordzeit die aus fünf Wagen bestehende, lauffähige Giruno-Komposition RABe 501 001 zusammengestellt und am

14. September 2016 ab Bussnang überführen lassen. Zwischen Kupplungswagen der RailAdventure, die infolge Unklarheiten – über die Schweizzulassung die Überfuhr massiv verzögert hatten, machte der Zug

vorerst einen Abstecher nach Erlen. Ab dort kompletierte ein neuer Schlafwagen für Aserbaidschan die bis Basel Badischer Bahnhof von der BLS Re 456 142 gezogene Komposition.

TK



Der wohl erstmals auf der Strecke fotografierbare Giruno RABe 501 001 am 14. September 2016 bei Embrach auf dem Weg an die Innotrans in Berlin. Mittels Hilfskupplungen konnte der neue Triebzug zwischen die RailAdventure gekuppelt werden.



Der gesamte, bunt zusammengewürfelte Überführungszug, gezogen von der immer noch im SOB-Design gehaltenen BLS Re 456 142.



Neue Hoffnung für den schweizerischen Waggonbau: der neue WLA 62 57 44-71 008-2 für die Aserbaidschanische Staatsbahn (ADY).

An der Umfahrungsschlaufe von Burgfelden hat ein vermögender Unterländer den Bauernhof für eine Pferderanch mit Biogarten umgenutzt.



Eine Führerstandsmitsfahrt von St. Muhrtal nach Wassen und zurück

Flowiler Isebahnnerlebnis

Die stimmige Gestaltung einer fiktiven Landschaft und die vorbildgetreue Umsetzung der Eisenbahn-technik bilden beim Modelleisenbahnclub Flawil MECF den Kern der Clubaktivitäten. Auf ihrer jüngsten Eisenbahn-Safari haben Peter und sein Onkel Max den Schwerpunkt auf die bahntechnischen Einrichtungen gelegt.

Von Marco Rinaldi (Text und Fotos)

Peter und sein Onkel Max hatten ihren vorletzten gemeinsamen Eisenbahnurlaub im Frühjahr 2015 mit einer Reise über die Clubanlage des MECF verbracht (LOKI 4/2015). Beim Abschied auf dem elterlichen Bauernhof in Katzenbach hatte Onkel Max Peter von einem Führerstandssimulator beim Flawiler Modelleisenbahnclub erzählt. Nach fast unendlich langer Wartezeit – in der Zwischenzeit haben Peter und Max einen Ausflug nach Hamburg ins

Miniaturland unternommen – ist nun vor einigen Tagen in Katzenbach der erlösende Anruf von Onkel Max gekommen. Max hat für Peter einen Tag mit Stellwerkbesuchen in St. Muhrtal und Wassen sowie Führerstandsfahrten zwischen diesen beiden Orten organisieren können.

In St. Muhrtal

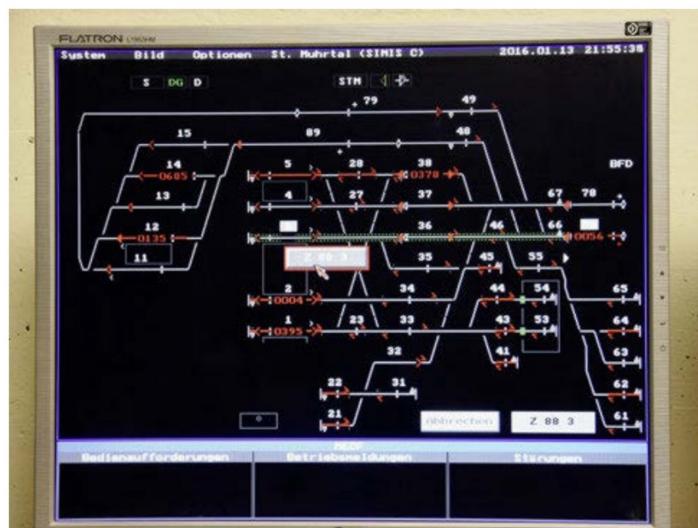
Nachdem Peter vom Ausflug mit Max nach Hause zurückgekehrt ist, berichtet er sei-

nen Eltern beim Abendessen in aller Ausführlichkeit vom Erlebten. Lassen wir ihn selbst zu Wort kommen:

Die Reise nach St. Muhrtal habe ich heute über Burgfelden mit dem Postauto und der RhB gemacht. Auf dem Perron im Hauptbahnhof hat Onkel Max bereits auf mich gewartet. Zuerst haben wir das Stellwerk im Bahnhofsgebäude besucht. Der diensthabende Fahrdienstleiter Philipp, ein Kollege von Onkel Max aus der gemeinsa-



men Primarschulzeit, hat uns durch das Stellwerk geführt. Er hat uns an seinem Bildschirmarbeitsplatz in die Geheimnisse des elektronischen Stellwerks (eStw) von Siemens eingewieht. Ich durfte mit der Maus sogar die Fahrstrasse für den ankommenden City Night Line aus Hamburg einstellen. Nachdem ich die Fahrstrasse auf dem Bildschirm bestätigt hatte, konnte ich den Zug durch das Fenster in die Hauptalle rollen sehen. Anschliessend zeigte uns Philipp noch die Fernsteuerung ILTIS, mit der er heute den Zugverkehr in Burgfelden und Katzenbach überwachte. Diese beiden Stellwerke sind für den automatischen Betrieb eingerichtet, sodass sich die Züge anhand ihrer Zugnummer den Fahrweg selbst stellen. Ich habe von Philipp bei diesem Besuch einiges über Stellwerkstechnik lernen können. Onkel Max war von Philippss Ausführungen so begeistert, dass er um ein Haar den nächsten Punkt des Tagesprogramms vergessen hätte. Dabei konnte ich es kaum noch erwarten, mich auf den Weg zum Depot zu machen.



Auf dem Bildschirm des eStw ist der City Night Line Nr. 56 bereits auf der Zufahrtsstrecke sichtbar. Peter hat ihm für die Ankunft das Hallengleis 3 zugewiesen.



Vom Stellwerk verfolgen die Besucher die Einfahrt des City Night Line über den Vorbahnhof in die Halle.

Vor dem Depot begrüßte uns Christian, ein Lokführer, den Max von seinen vielen Besuchen auf dem Bahnhof von St. Muhrtal kennt. Christian informierte uns über die geltenden Sicherheitsvorschriften. Damit wir uns auf dem Depotgelände bewegen durften, hat er uns orange Sicherheitswesten abgegeben. Ich fühlte mich damit schon wie ein richtiger Lokführer und konnte es kaum erwarten, in den Führerstand der bereitstehenden Re 4/4" zu klettern. Christian erklärte uns bei der Inbetriebnahme der Lok die vielen Schalter und Anzeigen auf dem Führerpult. Mit jedem betätigten Schalter wurde die Geräuschkulisse im Führerstand lauter. Ventilatoren, Pumpen und weitere Verbraucher stimmten in das Maschinenkonzert ein. Nachdem er zum Abschluss die Fahne «Handbremse angezogen» hinter dem Festerlen entfernt hatte, mussten wir nicht lange warten, bis unsere Rangierfahrstrasse in die Perronhalle gestellt wurde. Das Zwergsignal vor dem Depot zeigte zwei übereinanderstehende Lich-

ter. Beim nächsten Zwergsignal standen die Lichter dann schräg. Christian erklärte mir, dass wir nun spätestens vor dem nächsten Zwerg anhalten müssten; in unserem Fall würde nun aber die Wagenkomposition für den Interregio auf dem Gleis stehen, an welches die Lok angekuppelt werden soll. Bereits kurz nach der letzten Weiche bei den Perrongleisen sahen wir die Schlussleuchten des letzten Wagens, eines EW II im NewLook-Design. Christian fuhr langsam an die Komposition heran und machte etwa einen Meter vorher den vorschriftsgemässen Sicherheitstopp. Nachdem der Rangierarbeiter zwischen die Wagenpuffer geklettert war, fuhr Christian sorgfältig auf die Wagen auf und setzte die Lok ausser Betrieb.

Führerstandsfahrt

Während Lok und Wagen gekuppelt wurden, wechselten wir in den anderen Führerstand. Auf das Fertigzeichen des Rangierarbeiters nahm Christian die Lok wieder in

Betrieb. Kurz darauf erschien unter dem Hauptsignal bereits ein weisses Licht: für Christian das Zeichen, die Bremsen am ganzen Zug anzuziehen. Der Zugführer kontrollierte die Wagen und gab sodann auf dem gleichen Signal ein neues Zeichen, bestehend aus zwei schräg gestellten weissen Lichtern: «Bremsen lösen». Wiederum schritt der Zugführer die Komposition ab und kontrollierte die Bremsen. Schon bald zeigte er mit dem Signal «Bremse gut» die Fahrbereitschaft des Zuges an. Nun mussten wir nur noch auf das grüne Hauptsignal und den Abfahrtsbefehl warten. Kurz vor der fahrplanmässigen Abfahrtszeit wechselte das Hauptsignal dann auch tatsächlich von Rot auf Grün-Gelb. Wir durften mit max. 40 km/h aus dem Bahnhof ausfahren, sobald der Zugführer mit dem kleinen grün-weißen Signal den Abfahrtsbefehl erteilte. Christian blickte ein letztes Mal in den Rückspiegel und setzte den Zug über den Fahrschalter langsam in Bewegung. Beim Depot zeigte das Blocksignal mit zwei



Überraschung vor dem Depot: Die B 3/4 wird für einen nachmittäglichen Einsatz im SBB-Historic-Depot bereit gemacht.



Beim MECF hat das Open-Access-Zeitalter Einzug gehalten. In Katzenbach begegnet uns ein Containerzug von DB Railion.



Peter besteigt den Führerstand des Re-4/4 II-Simulators für die Fahrt nach Wassen.
Ein Fahrgefühl wie auf einer echten Lok aber mit Blick auf eine beeindruckende Modellbahnanlage.



Während der Fahrt durch den Vorbahnhof sorgt die offene Führerstandstür für frische Luft.



Im Gleisfeld von St. Muhrtal steht die Re 4/4 II für den Einsatz mit unseren Eisenbahnfreunden bereits bereit.

orangen Lichtern «Warnung». Christian beschleunigte den Zug daher nicht auf die volle Streckengeschwindigkeit, um nicht im Tunnel vor dem Einfahrtsignal von Burgfelden warten zu müssen. Unterwegs erklärte uns Christian die vielen verschiedenen Tafeln und Schilder entlang des Bahngleises. Mir sind Hektometertafeln, Neigungszeiger und andere kleine Informationsträger vorher nie aufgefallen. Bei der nächsten Fotopirsch mit Onkel Max werde ich besonders auf diese kleinen Details achten.

Vor Burgfelden änderten sich die Signale. Anstelle der Farbkombinationen wurde uns die zulässige Geschwindigkeit mit Ziffern angezeigt. Dieser Bahnhof ist mit den neuen Signalen Typ N ausgerüstet worden. Auch das Bahntunnelsee und die Fahrleitungsanlage entlang des Rangierbahnhofes Burgfelden sind moderner als in Katzenbach. Hier dominieren Betonschwellen und die neue R-Fahrleitung. Christian konnte endlich die höchste Geschwindigkeit auf der Bergstrecke von 90 km/h fahren. Doch bereits das Vorsignal von Katzenbach setzte dem Geschwindigkeitsrausch ein Ende. Wir mussten vor dem Hauptsignal, einem klassischen Lichtsignal Typ L, warten. Weit vorne konnte ich sehen, wie ein schwerer Contai-



Mit Fahrbegriff 2 und dem Abfahrtbefehl kann die Fahrt von St. Muhrtal nach Wassen losgehen.



In Burgfelden erhält der Lokführer die Signalinformationen von Signalen des Typs N.



Ein Containerzug durchfährt die Dienststation Katzenbach. Im Vordergrund mündet die Linie von Burgfelden in die Bergstrecke.



Peters Mutter und ihre Freundin geniessen den kühlen Schatten an diesem herrlichen Tag unter der alten, grossen Linde auf dem Hof des Katzenbachbauers.

nerzug von der anderen Hauptlinie in die Bergstrecke kroch. Kurze Zeit später senkten sich die Barrieren bei der Hauptstrasse, und das Signal sprang auf zweimal Grün. Über die Schultern von Christian konnte ich mein Zuhause sehen. Mama genoss gerade zusammen mit der Nachbarin die Mittagspause auf meiner Lieblingsbank unter der grossen Linde. In Katzenbach zeigten uns Weichenlaternen den Weg über die Weichenstrasse. Zu unserer grossen Überraschung wurden wir auf das rechte Gleis geleitet, sodass wir schon bald das Zugsende des Containerzuges im unteren Kehrtunnel erkennen konnten. Noch vor der Strassenüberführung oberhalb von Katzenbach hatten wir den Zug komplett eingeholt. Wir mussten unsere Geschwindigkeit drosseln, da die Einfahrt Wassen nur mit 70 km/h befahren werden darf. Dies wird dem Lokführer auf dem elektronischen Fahrplan LEA angezeigt. Christian erklärte uns, dass die Kurve unterhalb von Wassen vor dem Einfahrtsignal sehr eng sei, weshalb hier alle Züge abbremsen müssten. Unser Einfahrtsignal von Wassen zeigte Grün, während dasjenige für den Containerzug bei unserer Vorbeifahrt gerade auf Grün wechselte. Gleichzeitig sprang das Einfahrtsignal für den Güter-



Bei der Durchfahrt in Burgfelden schweift der Blick über den umgenutzten Bauernhof. Die Besitzerfamilie ist mit mehreren grünen Daumen gesegnet.

zug auf Grün-Gelb. Offenbar musste der Containerzug in Wassen ebenfalls die Geschwindigkeit drosseln.

Besuch in Wassen

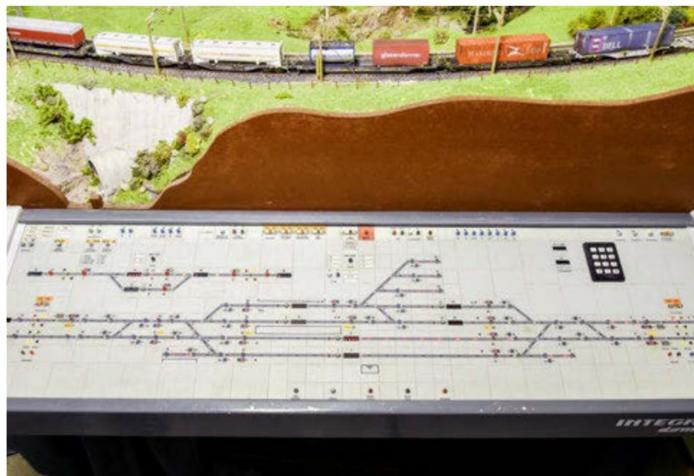
In Wassen hielt unser Zug auf Gleis 3. Wir verabschiedeten uns hier von Christian. Seine vielen Informationen führten bei mir zu grossem Hunger, und Onkel Max düsterte es nach einem Bier. Auf dem Perron angekommen, schauten wir uns noch die Ausfahrt «unseres Zuges» Richtung Scheiteltunnel an. Das Hauptsignal von Gleis 2 zeigte zwei orange Lichter. Ich schaute Max fragend an; was hatte dieses Signal zu bedeuten? Er konnte mir auch keine Antwort geben, da er dummerweise sein Signalreglement zu Hause vergessen hatte. Der Containerzug von vorhin erschien dann auch schon und rollte langsam am Hauptsignal vorbei, um kurz darauf mit kreischenden Bremsen vor dem Tunneleingang des oberen Kehrtunnels anzuhalten. Das dortige Hauptsignal zeigte Rot. Mit einem nachdenklichen Onkel Max ging ich dann in das uns bereits bestens bekannte Bahnhofsristorant. In der Gartenbeiz, natürlich mit Blick auf den Bahnhof, genossen wir unser Mittagessen. Plötzlich stand Onkel Max auf



Der Interregio passiert das Einfahrtsignal von Wassen. Der Containerzug auf dem Regelgleis kann ebenfalls in den Bahnhof einfahren.



Während der Interregio den Bahnhof Wassen über Gleis 3 bereits wieder verlässt, zeigt das Signal für den Containerzug Fahrwegbegriff 6.



Der Domino-67-Stelltisch von Wassen. Der Containerzug hat den Bahnhof soeben talwärts verlassen.

und begab sich an den Nachbartisch, um mit den beiden Herren dort ein Gespräch aufzunehmen. Ich wartete gespannt, bis Max wieder zurückkam. Er erzählte mir, dass er soeben den Stationsvorstand von Wassen kennengelernt habe. Er hätte vorher dem Gespräch der beiden Herren gelauscht und dabei herausbekommen, dass es sich um zwei Eisenbahner handeln müsse, wobei einer wahrscheinlich der örtliche Bahnhofsvorstand sein musste. Wie ich Max kenne, hat er sicher auch einen Besuch im Stellwerk ausgemacht.

Tatsächlich sagte mein Onkel zu mir, dass wir nach dem Essen das Stellwerk in Wessen besuchen dürfen. Nach dem Dessert nahmen wir dann den kurzen Weg zum Bahnhofsgebäude unter die Füsse, wo wir bereits vom Vorstand erwartet wurden. Heute war der Bahnhof ausnahmsweise fahrdienstlich besetzt. Auf dem Depotgelände fand eine Übung der Bahneuerwehr



Die grossen Brücken über das Muhratal sind den Aarebrücken der beiden Hauensteinlinien in Olten nachempfunden.



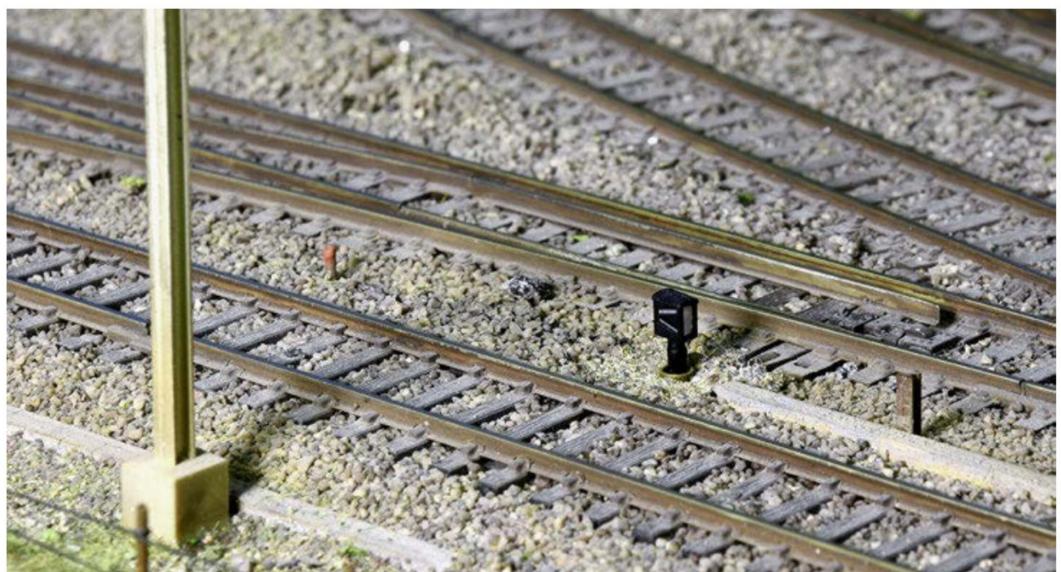
Das Zwergsignal zeigt «Fahrt mit Vorsicht». An der Gegensprechanlage können die Rangierarbeiter Kontakt mit dem Stellwerk von Wassen aufnehmen.



In Burgfelden sind Signale vom Typ N in Betrieb. Auch Spleißkästen und Kabelkanäle sind vorhanden.

statt. Ich durfte auf dem Domino-67-Stelltisch die Rangierfahrstrassen für den Löschzug einstellen. Teilweise musste ich mich richtig strecken, um Start- und Zieltaste auf dem Stelltisch gleichzeitig drücken zu können. Der Vorstand konnte mir sogar die Frage nach dem Hauptsignal mit den zwei orangen Lichtern beantworten. Dies sei Fahrbegriff 6 und bedeute «kurze Fahrt». Die Geschwindigkeit dürfe dann maximal 40 km/h betragen, da das nächste Hauptsignal in verkürzter Haltedistanz ein rotes Licht zeige. Leider verging die Zeit am Stelltisch viel zu schnell, denn Lokführer Christian hatte sich bereits für die Rückfahrt nach St. Muhrtal gemeldet. Ich durfte noch die Zugfahrstrasse für unseren Zug einstellen. Nach dem Abschied vom Bahnhofsvorstand mussten wir rennen, um den Führerstand ganz am anderen Perronende noch rechtzeitig zu erreichen. Wiederum war dem Interregio eine Re 4/4^{II} vorgespannt.

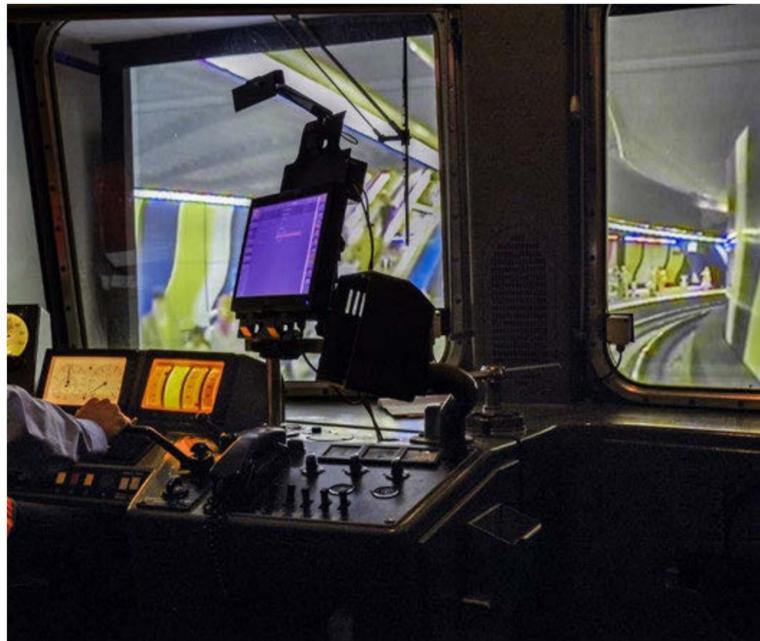
Über die bereits bestens bekannte Strecke fuhren wir von Wassen nach St. Muhrtal zurück. Ich beobachtete bei der Rückfahrt besonders die Ausrüstung in den Tunnels. Im Scheinwerferlicht der Lok konnte ich viele Details wie die Tunnelbeleuchtung, die kleinen Signale und die Nischen für das



Die Gleisanlage des gesamten Gleisfeldes im Bahnhof Katzenbach ist noch mit Weichenlaternen für die Fahrweganzeige ausgerüstet.

Bahndienstpersonal entdecken. Nach der Vorbeifahrt in Burgfelden erklärte mir Christian, dass in St. Muhrtal vor dem letzten Fahrplanwechsel der neue unterirdische Durchgangsbahnhof eröffnet worden sei. Unser Zug sei einer derjenigen Züge, die über diesen neuen Tiefbahnhof verkehren, um dann ohne Lok- und Richtungswchsel die Fahrt fortzusetzen. Kurze Zeit später sind wir dann auch tatsächlich neben dem Depot auf die Neubaustrecke eingeschwenkt und sogleich im Untergrund verschwunden. Im Tiefbahnhof angekommen, verabschiedeten wir uns von Christian. Max begleitete mich zum RhB-Gleis, wo bereits mein Zug für die Heimfahrt wartete. Ich habe heute viel Interessantes über die Signalisation und die Technik bei der Bahn erfahren. Mein Traumberuf bleibt weiterhin Lokführer. Gerne würde ich die schweren Züge selber fahren.»

So weit die Erzählungen von Peter über seine Bahntechnikerlebnisse im MECF. In einem abschliessenden Bericht werden wir mit einem Blick unter und hinter die Clubanlage die technische Umsetzung betrachten, mit der ein vorbildgetreuer Zugbetrieb auf einer Modelleisenbahnanlage erst möglich wird.



Aus dem Führerstand geht der Blick in den Tiefbahnhof von St. Muhrtal.



Wenig später bringt Christian den Zug auf Gleis 12 zum Stehen. Im Tiefbahnhof St. Muhrtal verabschieden sich Peter und Onkel Max von Lokführer Christian.



Eine Bahnfahrt entlang des Vorderrheins ist ein unvergleichliches Erlebnis – auch im Modell.

Tom Wäflers neue AlbulaWelt in H0m (Teil 6)

Reise durch die Ruinaulta

In unserem letzten Reisebericht in Heft 9/2016 haben wir nach einer Stärkung im Hotel Grischuna die Reise durch das Albulatal bis fast hinauf nach Preda fortgesetzt. Dabei passierten wir die Station Stuls und fuhren weiter am Berglinenstein vorbei über das Albulaviadukt I, durch den Rughuxtunnel, über die Albulaviadukte II und III, durch die Mallera-Galerie und über das Albulaviadukt IV bis kurz vor Preda.



Demonstranten am Bahnhof Preda kämpfen gegen die Verschandlung der Natur.



Eine historische Zugkomposition wartet auf die Abfahrt nach Chur.



Ein Bild aus vergangenen Tagen – heute ist der Bahnhof Preda geprägt von der Baustelle für den Albultunnel.

Von Tom Wäfler (Text und Fotos)

Wir setzen unsere Reise durchs Albatal fort und gelangen über die lange, elegant geschwungene doppelspurige Einfahrt in den Bahnhof Preda. Auf der Anlage ist somit auch der höchste Punkt der Strecke erreicht, das Gleisniveau liegt 175 cm über Boden. Da der Gleisverlauf noch aus dem Jahr 2006 stammt und damals etwas verkürzt dargestellt wurde,

überlebte dieser den Umzug ins neue Haus. Die beiden hinteren Betriebsgebäude wurden weggelassen. Beim seitlichen Anblick fällt dieser Kompromiss nicht gross auf, da das erste Gebäude praktisch den gesamten dahinterliegenden Bereich verdeckt. Die landschaftliche Umsetzung von Preda erfolgte im Jahr 2009 und widerspiegelt den damaligen Stand. Heute ist dieser Bahnhof

kaum wiederzuerkennen. Die Grossbaustelle für den neuen Albultunnel beansprucht praktisch das ganze Bahnhofsbereich. Preda, ein kleines Dorf mit wenigen Einwohnern, ist ein Garant für Ruhe und Natur pur. In letzter Zeit hört man jedoch von Aktivisten, die sich lautstark gegen eine grosse Sportveranstaltung wehren. Interessanterweise war es doch vor weni-



Erste, harmlose Felspartien kündigen die gewaltigen Felsformationen in der wilden Rheinschlucht an.



Die wunderbare Diesellok von Bemo mit Sound macht sich auch in der Rheinschlucht gut!



Ein Glacier-Express bei der Ausfahrt aus der Rheinschlucht – nächste Station ist nicht Reichenau, sondern Thusis.

gen Jahren schon mal so laut! Hoffen wir, dass sich die Initianten dieses Mal von den Argumenten überzeugen lassen und auf den Boden der Realität zurückkehren ...

Verlassen wir nun den höchsten Anlagenpunkt und setzen die Reise fort.

Hinunter in die Ruinaulta

Unser Zug entschwundet im langen Albula-tunnel – dieser wird im Modell mit einem fünffachen Gleiswendel dargestellt. Darauf folgt der komplizierte, aber äusserst vielseitige Schaltpunkt der Anlage. Über

eine Trasse wechselt der Zug die Raumseite (Personenunterführung für den Gang hinter die Anlage) und kann da entweder via einen doppelspurigen Gleiswendel runter in die Rheinschlucht (inneres Gleis), auf dem äusseren Gleis nach Thusis oder zu den Schattenbahnhöfen Chur und Davos fahren. Letztere Strecke lässt sich via «Hösenträger» auch als Kehrschlaufe verwenden. Wir wählen den direkten Weg zur Rheinschlucht. Nach fünf Umdrehungen im Gleiswendel sind wir auf der Ruinaulta-Ebene angelangt. Die Schienenhöhe be-

trägt da 55 cm über Boden. Geplant ist, einige der markantesten Stellen ins Modell umzusetzen. Zu diesen gehören sicherlich der Wackenausporn, die Schutzverbauung bei Trin und das Stahlviadukt bei Isla Bella. Die beiden erstgenannten sind bereits umgesetzt, Isla Bella wäre für dieses Jahr geplant gewesen. Aufgrund des hohen Zeitaufwandes für die Herstellung von Artikeln für meinen Shop musste ich das jedoch verschieben. Stattdessen habe ich die Ausfahrt Versam gebaut – dieses Segment wird dieses Jahr an der Messe «Plattform der

Anlage



Gerade noch rechtzeitig die Kamera hochgerissen: ein Valser-Wasser-Güterzug, geführt von einer Ge 4/4 I, bei der Ausfahrt vom Wackenausporn.



Ein GEX schlängelt sich durch die Rheinschlucht, hier am Wackenausporn.



Güterzug auf der gegenüberliegenden Seite des Wackenausporns fotografiert.



Unsere Valser-Wasser-Zugkomposition ist nun schon ein Stückchen weiter. Gut zu erkennen: die teils kräftig gelben Felsen oberhalb der Schutzbretter bei Trin.



Ein Glacier-Express in der gleisenden Sonne des Mittagslichtes kurz vor der Durchfahrt der Schutzbretter Trin – dramatische Natur, eingefangen im Modell.

Kleinserie» in Bauma ausgestellt. Blicken wir nun Tatsachen ins Auge und begleiten den Zug über die ersten Segmente...

Das erste deutet die kluftige Felslandschaft mit ihren zum Teil spitzen Felsen an, das Einfahrtsmodul in die Rheinschlucht. (Die Reihenfolge der Modellsegmente entspricht nicht immer der Vorbildsituation.) Das üppige Grün wechselt zu einem teilweise kargen Grau in Form von Fels und Geröll. Bei der Schutzverbauung in der Region von Trin können die Gesteinsfarben auch mal ins Gelb übergehen. In einem lang gezogenen S fahren wir neben der

Steinschutzbretter in die harmonische Landschaft beim Wackenausporng ein. Der Fluss schlängelt sich an einer Halbinsel vorbei, die Bahn wird von verschiedenen kleinen Kunstbauten geschützt.

In einem grossen Bogen gelangt der Zug – vorbei an steilen Felswänden zur Linken und am Rhein auf der Rechten – auf die andere Anlagenseite. Schlagartig verschwindet die Landschaft, und wir befinden uns auf der grossen Baustelle für den Bahnhof Versam-Safien. Die Gleisführung wurde für diesen Bahnhof dem Original entsprechend übernommen, mit einer

Ausnahme: Das dritte Gleis ist auch für den Durchgangsverkehr geöffnet, beim Original endet es auf einem Abstellgleis. Diese Variante hat mir bei Stephan Kraus' Messanlage für Bemo sehr gefallen. Solche Kompromisse gehe ich ein, da mir ein abwechslungsreicher Zugverkehr wichtiger ist, und zumal diese Schummeli auch nicht gross ins Auge fällt.

Anmerkungen zum Masterplan

Dem aufmerksamen Leser meiner Website (www.albulamodell.ch) wird nicht entgangen sein, dass die Bautätigkeit gegenüber zwei,



Ein Blick in die Schlucht vermittelt
einen guten Eindruck der beiden
Segmente Wackenausporn und
Schutzverbauung bei Trin.

Drastische Eingriffe – Umbaumassnahmen

Um die Rheinschlucht überhaupt erst ermöglichen zu können, musste im Jahr 2012 zu einer drastischen Umbaumassnahme gegriffen werden: Die grosse, ursprünglich nur für eine Ebene vorgesehene Anlagenzunge mit Filisur und Stuls wurde unterhalb der Landschaftshaut «entkernt». Angebaut an den bestehenden Grundrahmen erstellte ich so einen durchgehenden Rahmen für die Aufnahme der Segmentkästen. Die Rahmenhöhe habe ich 41 cm ab Boden gewählt, damit die bekannten grauen Rako-Boxen unterstellt werden können – optimale Platzausnutzung. Oberhalb der Ruinaulta-Ebene fügte ich eine Zwischenebene mit den Schattenbahnhöfen Davos und Chur ein.

Im späteren Isla-Bella-Tunnel ist eine Abzweigweiche, die zum grossen Schattenbahnhof Disentis führt. Auf ihm können 2×14 Zugkompositionen mit 2,2 m Länge abgestellt werden.

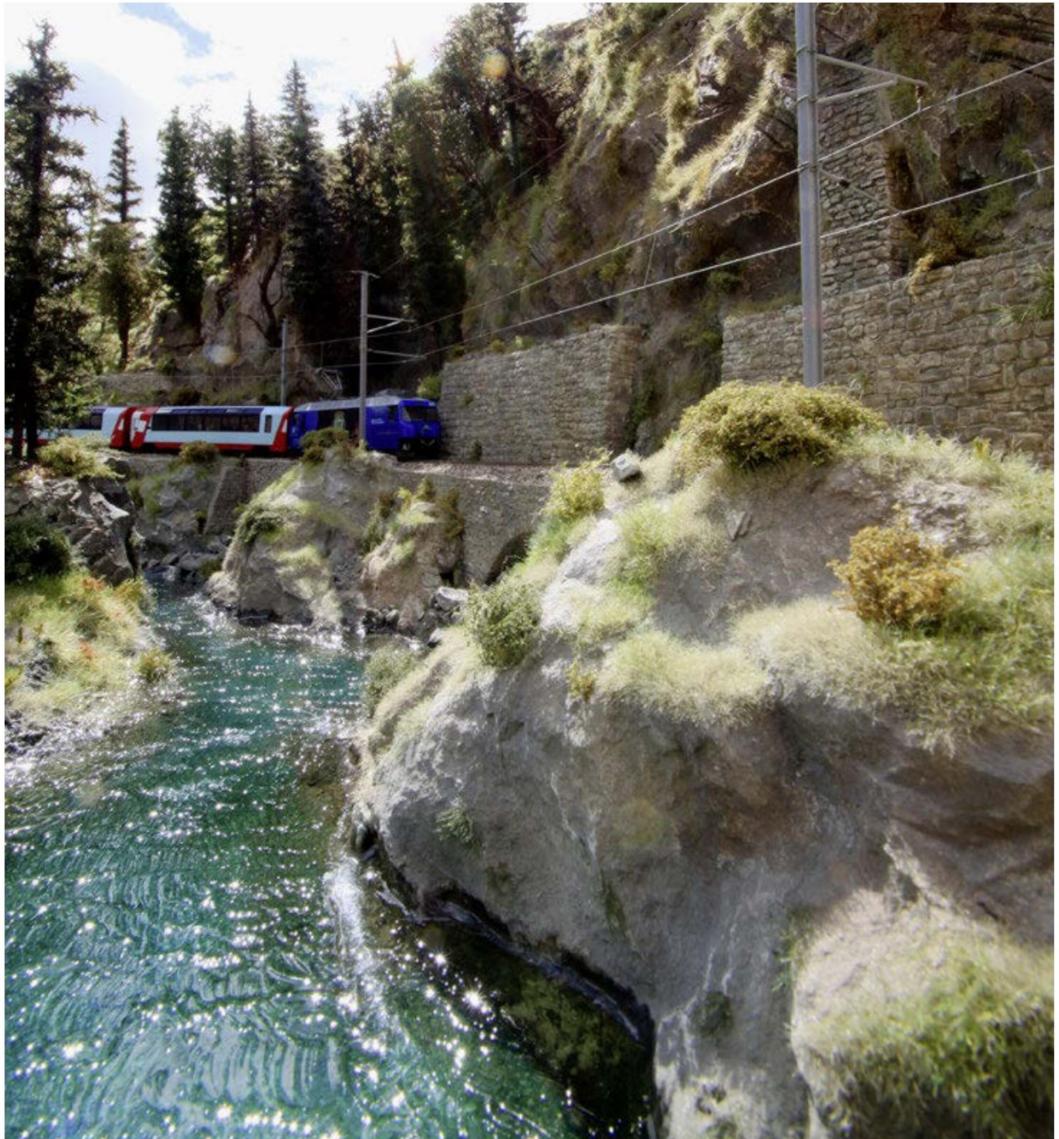


Rheinschlucht unterhalb von Filisur, das vom Staub geschützt abgedeckt ist. Im Rohbau, die Trassen für den Schattenbahnhof Chur.



Auf der gegenüberliegenden Seite, bereits mit Gleisen, der Schattenbahnhof Davos. Oberhalb liegt die Station Stuls (Segment entfernt).

Anlage



Ein Glacier-Express in der Abendsonne auf der Rückfahrt entlang des Rheins am Wackensporn. Stimmungsvoller geht es fast nicht mehr.

drei Jahren relativ stark nachgelassen hat. Mit der Konzentration auf den Bau von Dioramänen für Kunden und meinen Modellbahnschop hat sich das eigene Anlagenwachstum drastisch verlangsamt. Wie eingangs schon erwähnt, verlagern sich einige Projekte: Neben dem Isla-Bella-Tunnel stünde gemäss «innerem Masterplan» auch Versam-Safien für dieses Jahr auf dem Programm. Nun gut, aufgeschoben ist nicht aufgehoben, und der Tatsache, plötzlich vor

einer fertigen Anlage zu stehen, kann ich immer noch später ins Auge schauen. Darüber bin ich auch nicht traurig.

Ganz untätig war ich dieses Jahr jedoch auch nicht. Schon beim Verlassen des Bahnhofs werden wir wieder von freundlicher Natur und massiven Felswänden angelacht. Das neueste Segment «Ausfahrt Versam» mit dem eindrücklich ansteigenden Wanderweg auf einem Geröllwall hat gerade dieser Tage das Kunstlicht des Anlagenraumes erblickt.

Auch hier habe ich meiner Fantasie etwas Auslauf gegeben. In Natur wäre das gesamte Segment recht karg ausgefallen, deshalb habe ich ihm auf dem zweiten Abschnitt etwas mehr Vegetation gegönnt. Somit sind wir auf dem letzten Landschaftssegment der Rheinschlucht angekommen. Insgesamt sind noch etwa acht Segmente zu bauen, um die untere Ebene abzuschliessen. Beim aktuellen Bautempo also noch ein paar Jahre, die ins Tal ziehen... ○

Erfolgreich werben mit

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

Nächste Anzeigenschlüsse

LOKI 12/2016: 28. Oktober 2016

LOKI 1/2017: 25. November 2016

Ihr Ansprechpartner
für LOKI-Inserate:



Gerne berate ich Sie persönlich und unterstützen Sie bei Ihrer Mediaplanning

Stavros Panagiotidis
Anzeigenleiter

Stämpfli AG
Inseratemanagement
Wölflistrasse 1
Postfach
3001 Bern
Tel. 044 309 90 82
Mobile 076 567 11 26
Fax 031 300 63 90
inserate@staempfli.com

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



Bahnorama
GmbH
Modelleisenbahnen

Brünnenstrasse 106, 3018 Bern



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

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

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

Modelleisenbahn-, Auto- und Spielzeugbörse

Eulachhalle

Wartstrasse 73, 8400 Winterthur

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

Gratisereintritt

www.boersewinterthur.ch**Uhlenbrock**

Digitale Systeme - jetzt bei uns bestellen!

... Ihr Modellbahnhändler im Wutachtal!

Euromodellbahn

Der Internethandel für alle Modelleisenbahn-Fans
D-79780 Stühlingen, Hauptstr. 18
Tel. +49 (7764) 919997
www.euromodellbahn.com

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-SPEZIALISTWWW.HESS-MODELLBAHNEN.CH**A-Z MODELLBAHNEN**a-z-modellbahnen.ch | info@a-z-modellbahnen.ch

Tel. 044 713 00 60

Neu in Zürich-Süd!

Das Modellbahnparadies im Sihltal

- Grosses Modelleisenbahnsortiment in allen Spurgrössen
- Landschaftsbauartikeln und Zubehör
- Anlagenbauberatung und Anlagenplanung
- Digitale und analoge Anlagensteuerung
- Workshops und Schulung

A-Z Modellbahnen GmbH | Sihltalstrasse 67
8135 Langnau am Albis | Mo & Di geschlossen
Mi – Fr: 14.00 – 18.30 Uhr, Sa: 10.00 – 17.00 Uhr

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

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

Langjährige Erfahrung

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

**bruderer bahnen**

Grosse Auswahl
in H0 und N
im Topzustand.

Reparatur und Digitalisierung
in Spur H0 und N.

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

Nr. 11|2016 (November 2016)

36. Jahrgang

Erscheint monatlich, Doppelnummer in der Regel Juli/August

Einzelnummer

Schweiz: CHF 13.50

Europa: auf Anfrage

Jahresabonnement (11 Ausgaben im Jahr)

Schweiz: CHF 127.00

Europa/Übersee/Luftpost: auf Anfrage

LOKI-Spezial

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

Abonnements, 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-7418 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

Inserrateberatung und -disposition

Stämpfli AG

Inserratemanagement, Vanessa Jost

Wölflistrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern

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

Verlag

Stämpfli Verlag, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 31 300 66 44

Fax +41 31 300 66 88

verlag@staempfli.com, www.staempfliverlag.com

Auflage

Total verkaufte Auflage: 11060 Exemplare

Layout, Produktion und Druck

Stämpfli AG, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 66 66

www.staempfli.com

Vertrieb Einzelhandel Deutschland, Österreich und Niederlande

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

Repräsentanten für Italien

Quaini Pubblicità, Via Meloria 7, I-20148 Mailand

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

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

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

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



Anlagenbau

BLS-Nordrampe im Modell

Im 4. Teil über die beeindruckende Anlage von Jerry Schulthess werden wir ihn beim Bau von all den filigranen Dingen neben und vor allem über dem Gleis begleiten können. Insbesondere der Bau der Oberleitung für die Bergstrecke steht im Mittelpunkt dieses Beitrages.

Foto: Jörg Schulthess



Anlagenbau

Feldbahnromantik in 1:87

Im Heft 5/2016 der LOKI haben wir das erste Segment dieser kleinen Feldbahn anlage rund um eine Keramikfabrik kennengelernt. Im zweiten Teil berichtet Jonas Sommer nun über den Fortgang der Arbeiten und den Bau eines Landschaftssegmentes im Anschluss an das Fabrikgelände.

Foto: Jonas Sommer



Reportage

Bauma 2016

Auch in diesem Jahr ist die Plattform der Kleinserie in Bauma nochmals gewachsen. Die Veranstaltung war einmal mehr ein exzellentes Schaufenster für Modellbahnerzeugnisse der Extraklasse und wichtiger Szenetreff. Das LOKI-Team war vor Ort und berichtet über die vorgestellten Neuheiten.

Foto: Bruno Kalberer

Ab 18. November 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.



Bitte nicht stören
Prière de ne pas déranger
Si prega di non disturbare
Please do not disturb

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 abonneiere 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



OK! Das besondere Bild zum Jahresanfang...



OK! Januar 2017



OK! Februar 2017



OK! März 2017



OK! April 2017



OK! Mai 2017



OK! Juni 2017



OK! Juli 2017



OK! August 2017



OK! September 2017



OK! Oktober 2017



OK! November 2017



OK! Dezember 2017



Jetzt erhältlich.

LOKI-Kalender 2017



Format: 480 ~ 330 mm

LOKI Schweizer Bahnen 2017

Chemins de fer suisses Ferrovie svizzere Swiss Railways Fotografiert von Armin Schmutz

Jetzt bestellen:

Telefon +41 31 300 62 58, im Internet unter
www.loki.ch oder mit untenstehendem Coupon:



Bestell-Coupon

- Ja, ich bestelle 1 Exemplar des Kalenders **Schweizer Bahnen 2017** zum Preis von CHF 27.00 (inkl. 8 % MwSt.)/€ 27,00 zzgl. Porto- und Versandkosten.
- Ja, ich mache auch anderen eine Freude und bestelle mehrere Exemplare des Kalenders **Schweizer Bahnen 2017** zum Preis von je CHF 27.00 (inkl. 8 % MwSt.)/€ 27,00 zzgl. Porto- und Versandkosten.

Anzahl Exemplare:



Vorname

Name

Strasse/Nr.

PLZ

Ort

Telefon

E-Mail

Datum

Unterschrift

Gewünschte Zahlungsart

Rechnung

Kreditkarte MasterCard, Eurocard VISA Card

Nummer

Verfalldatum Sicherheitscode

Coupon faxen an +41 31 300 63 90
oder einsenden an Stämpfli AG,
Postfach, CH-3001 Bern

leserservice@loki.ch