



Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund



Anlage Spur H0e

## Träumen in einer Elsässer Kleinstadt



### Modell & Vorbild

Europäischer Güterwagen  
des Typs Gs im Fokus



### Reportage

Jubiläumsveranstaltung  
Tram-Museum Zürich



### Anlagenbau

Englisches Kleindiorama  
der Schweizer Post

# ROCO-LINE

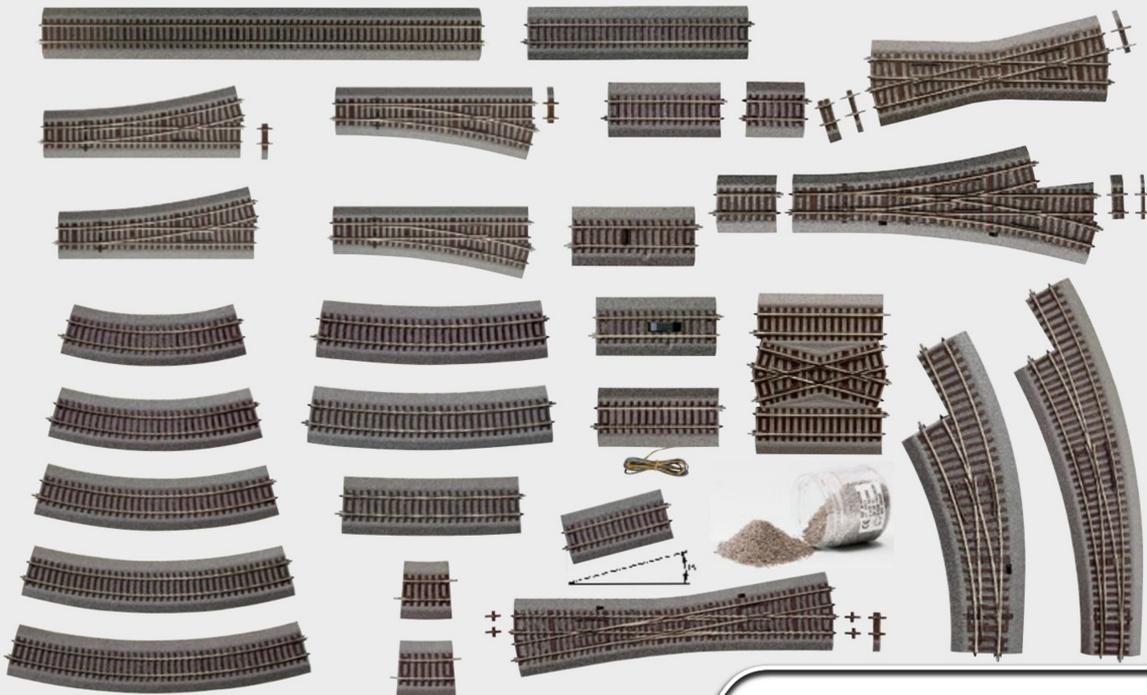


Abb. zeigt Auswahl aus unserem ROCO-LINE-Sortiment

## Lange ersehnt - jetzt wieder da!

Roco legt das beliebte und sehr oft nachgefragte ROCO-LINE-Gleissystem mit Bettung wieder auf. Das durchdachte Gleis mit 2,1 mm Schienenprofil bringt das Schotterbett schon mit. Egal, ob eine schnell aufgebaute Strecke im heimischen Kinderzimmer oder quer durch die Wohnung, mit dem ROCO-LINE-Bettungsgleis fahren Sie immer sicher. Das mühsame Einschottern der Gleise auf der Modellbahnanlage entfällt dank der authentischen Gleisbettung. Aufgrund der klaren Geometrie werden nur wenige Gleiselemente für den Aufbau benötigt. Der eigenen Phantasie sind dank flexibler Gleise kaum Grenzen gesetzt.

Weitere Informationen bei Ihrem Fachhändler, auf unserer Homepage sowie in unserem Neuheitenkatalog





## Frühjahrszeit ... ... Modellbahnzeit

Entgegen der landläufigen Meinung, dass die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn nur etwas für lange Winterabende ist, lassen sich bei genauerer Betrachtung doch auch andere Jahreszeiten finden, in denen die Beschäftigung mit den kleinen Bahnen sehr intensiv betrieben wird.

Wer behauptet, die Modelleisenbahn sei etwas für den Winter, weil man mit ihr so schön vom Sommer träumen könne, hat sicherlich recht. Die nasskalte Jahreszeit mit den tristen Tagen und dem spärlichen Tageslicht verleitet ja förmlich dazu, sich den Sommer herbeizuträumen. Wir Modellbahner können das ja auch ganz gut, indem wir in unsere meist sommerlich gehaltenen Modellbahnwelten eintauchen.

Viele Modellbahnclubs veranstalten in der Vorweihnachtszeit öffentliche Fahrtage in ihren Räumlichkeiten. Die Modelleisenbahn unter dem Weihnachtsbaum ist in den Köpfen der meisten Europäer und Nordamerikaner aus Kindertagen immer noch fest verankert.

Tja, trotz all dieser Bilder im Kopf – die Realität ist wohl doch eine ganz andere. Ein Blick auf die Veranstaltungshinweise in der letzten, aber auch in dieser Ausgabe der LOKI macht das mehr als deutlich. Anfang April fand eine ganze Anzahl von Modellbahnmessen statt. Die Spur-0-Expo in Olten oder die Intermodellbau in Dortmund haben wieder einige Hunderte bzw. Tausende Besucher angezogen. Und es geht gerade so weiter. An den kommenden freien Tagen im Mai und rund um den Muttertag gibt es für den einen oder anderen unter uns bereits grössere Interessenkonflikte bei der Entscheidung, welche der vielen Veranstaltungen der Gartenbahnfreunde oder der Museumsbahnen man wohl besuchen soll, und auch eine ganze Reihe von Modellbahnclubs laden zu Tagen der offenen Tür ein.

Und dann sind da ja auch noch die Neuheutenauslieferungen der Modellbahnhersteller. Längst ist es bei ihnen Praxis, die Ankündigungen von Nürnberg über das ganze Jahr verteilt in den Fachhandel zu bringen. Also steht zusätzlich, bei schon fast sommerlichen Temperaturen, ein entspannter Gang zum Händler Ihres Vertrauens an.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen einen schönen Modellbahnfrühling.

Steph Kraus

# KUNDENEINLADUNG

# ZUBA-TECH

Herzlich laden wir Sie zur ersten **Zuba-Tech Börse** ein!



Öffnungszeiten und Online-Shop:  
[www.zuba-tech.ch](http://www.zuba-tech.ch)

**WANN:** Samstag, 6. Mai 2017 von 09.00 bis 16.00 Uhr

**WO:** Zuba-Tech St. Gallen GmbH Schützengasse 7 | 9000 St.Gallen  
Tel. +41 71 230 37 37  
[info@zuba-tech.ch](mailto:info@zuba-tech.ch) | [www.zuba-tech.ch](http://www.zuba-tech.ch)

## HIGHLIGHTS:

- Börse mit über 500 ausländischen Loks und 800 Wagen...
- Jägerndorfer Modellpräsentation...
- Verpflegung für alle Besucherinnen und Besucher und vieles mehr...

Wir freuen uns auf Ihren Besuch. Ihr Zuba-Team!



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](http://www.bahnorama.ch)

Tel./Fax: 031 992 85 88 Mail: [info@bahnorama.ch](mailto:info@bahnorama.ch)



## Museumsbahnfahrten 2017

14. Mai / 11. Juni / 9. Juli / 13. August / 10. September / 8. Oktober

Am 10. September, anlässlich des Slow-Up Emmental verkehren die Züge nach einem Spezialfahrplan

10:20	13:20	15:20	ab	Sumiswald-Grünen	an	11:52	14:52	16:52
10:24	13:24	15:24		Gammental x		11:49	14:49	16:49
10:28	13:28	15:28		Griesbach x		11:46	14:46	16:46
10:35*	13:35*	15:35*	↓	Affoltern-Weier	↑	11:42	14:42	16:42
10:39	13:39	15:39		Häusermoos		11:37	14:37	16:37
10:44	13:44	15:44		Müssachen x		11:33	14:33	16:33
10:47	13:47	15:47		Dürrenroth		11:30	14:30	16:30
10:52	13:52	15:52		Huttwil Sportzentrum x		11:24	14:24	16:24
10:55	13:55	15:55	an	Huttwil	ab	11:20	14:20	16:20

Hinweise:

x Halt auf Verlangen beim Zugbegleitpersonal oder per Tastenknopf an der Haltestelle.

\* Umsteigemöglichkeiten auf den Bus nach Affoltern-Dorf zur Emmentaler Schaukäserei.

Traktierte Wetterlagen oder technische Störungen an den Dampflokomotiven können dazu führen, dass die Züge mit Elektrolokomotiven geführt werden.

## Fahrausweise

Die Billette für den Museumszug sind beim Zugbegleitpersonal und am ETB-Bahnschalter in Dürrenroth und Affoltern-Weier erhältlich.

Erwachsene Hin- und Rückfahrt: Fr. 30.00 / Einfache Fahrt: Fr. 20.00

Kinder bis 16-jährig in Begleitung von Erwachsenen reisen kostenlos

Mitfahren und Dampf ablassen auf der Emmentalbahn!

[www.emmentalbahn.ch](http://www.emmentalbahn.ch)

the next generation



Decoder im full Servo-Verfahren, mit dem 8 oder 16 Servos mit Herztstückpolarisation geschaltet werden können

Qdecoder

[www.qdecoder.ch](http://www.qdecoder.ch)

SPIELWAREN  
**REIMANN**

Ihr Onlineshop zum Anfassen.

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

D-78247 Hilzingen • Untere Gießwiesen 15  
onlineshop: [www.spielwaren-reimann.ch](http://www.spielwaren-reimann.ch)



Foto: Kim Nipkow

In der Ausgabe 4|2017 zeigte uns unser Autor Kim Nipkow seine Techniken bei der Gleisverlegung seines Bahnhofs Chama in der Spur H0n3. Im zweiten Teil werden die Bauarbeiten fortgeführt, und wir erfahren, wie die Gleise eine realistische Farbgebung erhalten und typisch eingeschottert werden. **Ab Seite 28**



Foto: Stephan Kraus

Bei langjährigen Modellbahnern kann es durchaus vorkommen, dass ältere Modelllokomotiven mit dem Lauf der Zeit technisch ins Hintertreffen gelangen. Stephan Kraus zeigt uns anhand der nicht mehr so taufrischen Ae 3/6' von Fleischmann, wie man seinen geliebten Oldtimer mit neuem Motor ausstattet und dabei noch digitalisiert. **Ab Seite 38**



Foto: Hans Roth

Alle zwei Jahre findet in der für die Eisenbahner immer noch als Bahndrehscheibe geltenden Stadt Olten die Spur-0-Expo statt. In der Stadthalle haben sich 2017 bereits zum fünften Mal die Anhänger der Spur 0 getroffen und sich dabei rege ausgetauscht. Die Herausbergerschaft der LOKI hat den Anlass besucht und berichtet darüber: **Ab Seite 52**

## **Anlagenbau** **14**

Ein Postdiorama nach englischer Art in H0 von Peter Marriott

## **Modellbahntechnik** **22**

Decodereinbau bei einem RegioShuttle von Bemo in Spur N

## **Anlagenbau** **28**

Gleisbauarbeiten im Bahnhof Chama in Spur H0n3 (Teil 2)

## **Modellbau** **32**

Franz Wiebels Alterung der RbB-Zementsilowagen von Bemo

## **Modellbahntechnik** **38**

Einbau eines Flachläufer-Faulhaber motors in eine betagte Ae 3/6' von Fleischmann

## **Reportage** **46**

50 Jahre Verein Tram-Museum Zürich und 10 Jahre Museum Burgwies

## **Reportage** **52**

Besuch bei der fünften Spur-0-Expo in Olten

## **Modell & Vorbild** **72**

Gedekter Güterwagen Gs der SBB in Spur 0 von Lenz

## **Reportage** **80**

Träumereien rund um die Chemin de Fer du Kaesberg bei Fribourg

## **Anlage** **86**

Kleine elsässische Dorfidylle im Massstab 1:87 von Patrice Hamm

## **Rubriken**

- 3 Editorial 98 Vorschau
- 6 Marktspiegel
- 58 Szenen-News
- 60 Veranstaltungen
- 62 Börse
- 98 Impressum



## **Titelbild**



Foto: Thomas Schmidt

Der Modellbauer Patrice Hamm aus dem französischen Haguenau entführt uns in die kleine elsässische Dorfidylle von Rochers. Inmitten von herrlichen und selbst gebauten Fachwerkhäusern schlängelt sich eine kleine Eisenbahn in H0e, welche Stadt und Land verbindet. Die angetroffenen Szenarien erzählen dem Betrachter kleine Geschichten. **Ab Seite 86**

# Marktspiegel

Hobbytrain Spur N

## Am 843

## der SBB und der BLS



Bereits im Jahre 2011 hat Lemke/Hobbytrain die N-Modelle der Dieselrangierlok Vossloh G1700 BB angekündigt. Immer wieder tauchten halbfertige «Vorserienmuster» der Modelle auf Publikumsausstellungen und während der letzten Spielwarenmesse auf. Die Aufgabenstellung war aber auch wirklich nicht einfach. Für die Herstellung eines genau massstäblichen Modells muss die Antriebstechnik so dimensioniert sein, dass alles unter den schmalen Vorbauten seinen Platz findet. Vielleicht lag es ja daran, dass diese doch recht lange «Vorlaufzeit» zustande kam. Nun – was lange währt, wird endlich gut. Die internationalen Modelle sind seit Anfang 2017 greifbar, aktuell sind auch die beiden «Schweiz-Varianten» der SBB (Art-

Nr. H2943) und der BLS (Art.-Nr. H2944) im Schweizer Fachhandel zu bekommen. Um es vorwegzunehmen: Das lange Warten hat sich absolut gelohnt. Es sind schon sehr begehrenswerte Appetithappen, die die neue Lemke/Hobbytrain-Verpackung in die Hände des interessierten Modelleisenbahners entlässt. Die Proportionen sind massstäblich und damit bereits auf den ersten Blick glaubhaft. Die Aufbauten sind in Metall und in Kunststoff sehr fein graviert und sauber lackiert sowie exakt beschriftet. Unter der «Haube» findet sich für ein Grossserienmodell Erstaunliches. Ein Motor der Gattung «Glockenanker» treibt mit seinen zwei Wellenenden alle vier Achsen der Lok an. Zwei Haftreifen sorgen dafür, dass das Modell gut für seine Rangieraufgaben ge-

wappnet ist. Alle Unterschiede zu den internationalen Varianten sind umgesetzt worden, sowohl optisch als auch technisch. Die beiden Schweizer Varianten besitzen den typischen «Schweizer Lichtwechsel», dreimal Weiss, vorne, auf einmal Weiss rechts unten, hinten, während die anderen von dreimal Weiss auf zweimal Rot umschalten. Digital lassen sich die Spitzen-Schlussignale über einen im Führerhaus platzierten Decoder und die verbaute Next18-Schnittstelle einzeln beeinflussen. Die ersten «Testmeter» haben die Modelle sehr gut absolviert. Wir haben die beiden Loks in unseren Testfuhrpark übernommen und werden über die dort gemachten Erfahrungen hier in der LOKI berichten.

**Erhältlich im Fachhandel.**

**Minitrix Spur N**

# Elektrolokomotive Re 460 080



Minitrix liefert in Spur N eine weitere Farbvariante der schnellen Mehrzwecklokomotive der Serie Re 460 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB CFF FFS) an den Fachhandel aus. Die Werbelokomotive des Schweizer Detailhändlers Migros kommt in der grünen Folienbeklebung mit der Lokbetriebsnummer Re 460 080-5 im Betriebszustand aus dem Jahr 2015 in die Regale. Das Vorbild befördert schnelle Reisezüge.

Das Modell verfügt über einen eingebauten Digitaldecoder und Geräuschgenerator zum Betrieb mit DCC, Selectrix und Selectrix 2. Der Motor ist für die Verbesserung der Laufeigenschaften mit einer Schwungmasse ausgerüstet. Alle vier Achsen des Modells sind angetrieben. Es verfügt über Haftreifen, Stirnbeleuchtung und Schlusslichter, die einen einfachen Lichtwechsel bei Fahrtrichtungswechsel



aufweisen. Als Leuchtmittel sind warmweisse Leuchtdioden verbaut. Die Führerstandsbeleuchtung ist zusätzlich digital schaltbar (Art.-Nr. 16763).

Ebenfalls schon im Fachhandel erhältlich ist das Modell der französischen Diesellokomotive der Serie BB 67400 mit dieselelektrischem Antrieb. Diese Maschinen wurden ab 1967 gebaut und eingesetzt. Das Modell gibt die Ursprungsversion mit grossem Lüftergitter in der klassischen

«Livree Arzens»-Farbgebung wieder. Es ist mit einer 14-poligen Digitalschnittstelle und einem fünfpoligen Motor mit Schwungmasse, welcher vier Achsen des Modells antreibt, ausgerüstet. Das Spitzensignal und die Schlusslichter wechseln jeweils mit dem Fahrtrichtungswechsel und sind wahlweise auch ausschaltbar. Eine Kinematik für Kurzkupplung ist ebenfalls eingebaut (Art.-Nr. 16703).

**Erhältlich im Fachhandel.**

**Märklin Spur H0**

# Klasse 3900 Challenger US-Güterzug-Dampflokomotive mit Ölschleptender

Das Vorbild dieser schweren US-Güterzug-Dampflokomotive lief bei der Union Pacific Railroad (UP) und wurde ursprünglich als Klasse 3900 «Challenger» bezeichnet. In der Umbauversion mit einem Öltender wurden damit schwere Güterzüge über weite Strecken befördert. Das Modell gibt die Lok mit der Betriebsnummer 3706 wieder. Ursprünglich wurde die Maschine mit der Betriebsnummer 3943 in Dienst gestellt. Das Modell gibt so den Betriebszu-

stand Mitte der 1950er-Jahre wieder und ist mit einem Digitaldecoder mfx+ mit umfangreichen Geräuschfunktionen ausgestattet. Neben den allgemeinen Fahrgeräuschen sind auch noch die unterschiedlichen Betriebsgeräusche wie jene beim Nachfüllen von Öl und Wasser oder beim Öffnen und Schliessen von Schieberfenster und Lüftungsklappe am Führerstand digital schaltbar. Angetrieben wird das Modell von einem geregelten Hochleis-

tungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. Sechs Achsen der Lok werden damit angetrieben. Sie verfügt über Haftreifen und ein kurvengängiges Gelenkfahrwerk, Nachbildungen der Boxpok-Räder. Die Stirnlampe an Lok und Tender, Nummertafeln/Markerlights sind mit wartungsfreien warmweissen Leuchtdioden (LED) beleuchtet. Zwei Rauchsätze (Art.-Nr. 7226) sind nachrüstbar. Das Spitzensignal und der Raucheinsatz sind konventionell in Betrieb und digital schaltbar. Die Führerstandsbeleuchtung und die Nummertafeln/Markerlights sind im Digitalbetrieb separat schaltbar. Der leistungsfähige Lautsprecher befindet sich bei diesem Modell im Tender. An der Front ist eine Kupplungsimitation im Normschacht am Schienenränder einsteckbar. Lok und Tender sind mit einer Kurzkupplung mit Kinematik gekuppelt. Die Dampfleitungen am vorderen Treibgestell sind schwenkbar mit den Zylindern geführt. Viel weitere Details werden dieses Modell zusätzlich auf. Geliefert wird das 42,5 cm lange Modell in einer Holzkassette.

**Erhältlich im Fachhandel.**



LGB Spur II m

# Triebwagen ABe 4/4 34 und RhB-Steuerwagen



Ausgeliefert wird das Modell des Triebwagens ABe 4/4 der RhB, wie er auf der Berninabahn noch in der Epoche III verkehrte. Alle vier Radsätze werden von zwei leistungsstarken Bühler-Motoren angetrieben. Das Modell kommt gleich zusammen mit einem leistungsstarken mfx/DCC-Decoder, der mit vielen Licht- und Soundfunktionen aufwarten kann. Es wird mit einer Reihe von epochentypischen Details wie geänderten Griffstangen an der Stirnfront und einer kompletten Inneneinrichtung an den

Betriebszustand in der creme-grünen Farbgebung angepasst. Die Beschriftungen sind ebenfalls epocherichtig und vollständig aufgedruckt. LGB-typisch verfügt der Triebwagen über Türen zum Öffnen, Haftreifen, Innenbeleuchtung und eine Führerstandsbeleuchtung (Art.-Nr. 25390). Ein passender Personenwagen ist unter der Nummer 33550 erhältlich.

Für den Betrieb in der Epoche VI steht ab sofort eine Neuauflage des Steuerwagens der Bauart ABt der RhB mit anderer Be-

triebsnummer zu Verfügung, wie er zum Einsatz in Pendelzügen vorgesehen ist. Er verfügt über eine originalgetreue Farbgebung und Beschriftung, ebenfalls über eine komplette Inneneinrichtung, eine Innenbeleuchtung und ein Spitzenlicht, das im Analogbetrieb weiss-rot wechselt. Die Stromabnahme erfolgt über Kugellagerradsätze. Auch bei diesem Modell sind die Türen zum Öffnen (Art.-Nr. 31904).

Erhältlich im Fachhandel.



Schuco Spur 1

# Hürlimann T-14000 in 1:32



Der Traktor T14000 der Firma Hürlimann kam 1976 auf den Markt. Damals war er ein Fahrzeug, das seiner Zeit technologisch weit voraus war. Der Traktor besass

einen 150 PS starken Motor und ein stufenloses Getriebe. Ein weiteres sehr innovatives Produkt eines Schweizer Unternehmens. Gegründet wurde die Firma vom Ingenieur Hans Hürlimann bereits im Jahr 1929. Die erste Generation Traktoren, die seinerzeit die Werkhallen verließ,

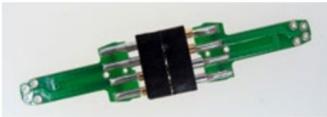
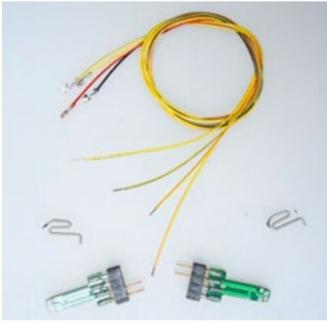
war mit Einzylindermotoren und einer Leistung von 8 PS ausgestattet. Aus diesen Anfängen entwickelte sich eine ständig steigende Produktion. Bereits Mitte der 1960er-Jahre waren mehr als 10000 Traktoren verkauft. Die Maschinen hatten und

haben auch heute noch einen hervorragenden Ruf, was wohl nicht zuletzt daran liegt, dass fast alle benötigten Komponenten im eigenen Werk gefertigt wurden.

Die Firma ging 1978 an den italienischen Traktorenproduzenten SAME (Società Accomandita Motori Endotermici), die ihrerseits 1979 in die SDF Group (SAME Deutz-Fahr Group) überführt wurde.

Das Sammlermodell von Schuco gibt diesen eindrücklichen Traktor hervorragend wieder. Es wurde in einer einmaligen Auflage von 1000 Exemplaren produziert und ist aus Resin gefertigt, was einen hohen Detaillierungsgrad erlaubt. Allerdings sind bei den Modellen aus Resin keine beweglichen Teile angebracht.

Erhältlich im Fachhandel.



## T4T – Technology for trains Spur H0

# Elektrisch leitende Kupplung

Seit Jahresanfang im Handel erhältlich ist eine passive, steckbare und vierpolige Kupplung für den Einsatz in Zügen, die mit der TCCS-Technologie und den dazugehörigen Decodern ausgerüstet sind. Eingebaut werden kann diese Kupplung in einen normalen Kupplungsschacht nach NEM 362 mit Federverriegelung. Mit dieser Verbindung können Wagengruppen gebildet werden, die dann jeweils nur über einen Wagendeoder verfügen müssen.

Es werden Sets mit zwei oder zehn Stück dieser passiven H0-Kupplungen für die T4T-Zugautomation inkl. eines Anschlusskabelsatzes an T4T-Decoder geliefert. Die

Steckverbinder sind werkseitig aufgelötet. Es wird besonders darauf hingewiesen, dass die beiliegenden Kabel nur mit extrem feinen Lötspitzen an den Adaptern anzulöten sind.

Als starre und elektrisch leitende Verbindung ist dieser Adapter sicherlich auch in anderen Einsatzgebieten verwendbar.

Interessenten wenden sich bitte direkt an Swistec GmbH, Technology for trains Graue-Burg-Str. 24–26, DE-53332 Bornheim Tel. +49 2227 917150 E-Mail: [info@tec4trains.de](mailto:info@tec4trains.de) [www.tec4trains.de](http://www.tec4trains.de)

## Piko Spur N

# Das vierte SBB-Oldtimerwagenset

Für uns Modelleisenbahner ist es immer von grossem Vorteil, wenn nicht nur Wagen der ersten und zweiten Klasse als die «Top-seller» aufgelegt werden und die weniger gefragten Wagentypen wie zum Beispiel die Packwagen komplett unter den Tisch fallen oder eben den Kleinserienherstellern zur Realisierung überlassen werden. Das System Wagensets scheint hier die ideale Lösung zu sein. Hersteller können ihre Herstellkosten auf das komplette Set umlegen und durch innovative neue Fertigungstechniken im Set auch die weniger gefragten

Wagentypen realisieren. Unter diesem Gesichtspunkt setzte Piko die SBB-Oldtimerwagen ins Modell um. Aktuell wird das Set 4 (Art.-Nr. 94345), bestehend aus 1×B, 2×C und 1×C3 ausgeliefert. Die vier Wägelchen mit offenen Plattformen sind die ideale Ergänzung zu dem im vergangenen Jahr erschienenen Set 3 (Art.-Nr. 94344). Die Wagen sind absolut massstäblich und weitgehend aus Kunststoff gefertigt. Feine einzeln angesetzte Details vervollständigen das stimmige Bild. Wo die Fertigung aus Kunststoff an ihre Grenzen stiess, wurden

feine Metallätzteile verwendet. So zum Beispiel bei den Stützen und Geländern im Bereich der offenen Plattformen. Die Radsätze sind masslich exakt und spitzengelagert. So verleihen sie den Modellen sehr gute Rolleigenschaften. Die Kupplungen sind jeweils durch eine Kinematik, die aus Platzgründen nicht ganz normgerecht ist, geführt. Die N-Kupplungen stecken in Steckaufnahmen nach NEM und können so leicht gegen Kurzkupplungssysteme ausgetauscht werden.

Erhältlich im Fachhandel.



# railjet der tschechischen Bahnen als willkommener Farbtupfer in Spur N

Über den Schweizer Importeur, die Arwico AG, wird aktuell der railjet der CD an den Fachhandel ausgeliefert. Die ÖBB-Variante fährt bekanntlich bis in die Schweiz, so ist die farblich sehr attraktive CD-Version auch für den hiesigen Markt von Interesse. Für den insgesamt achttteiligen Zug werden drei Packungen benötigt. Die Zuglok «Taurus» 1216 ist unter der Artikelnummer H2730 erhältlich, die sieben Wagen sind in zwei Sets (Art.-Nr. H2518 und H2519) zu bekommen. Wie es für Hobbytrain typisch ist, werden so alle Wagentypen des Vorbilds inklusive Steuer- und Speisewagen im Modell angeboten. Dies ist ein grosser Vorteil der Wagensets, das dem Hersteller eine Mischkalkulation möglich macht und dem Kunden eine komplett fertige, vorbildgetreue Zuggarnitur bietet. Wie heisst es so schön auf «Neuschwizerdütsch»: eine echte Win-win-Situation. Die Wagenreihung der tschechischen railjets weicht leicht von der österreichischen ab. Die erste Klasse ist bei den Tschechen nur im Steuerwagen zu finden, der Speisewagen befindet sich somit direkt hinter dem Steuerwagen. Die restlichen Wagen sind dann zweiter Klasse. Die Hobbytrain-Modelle sind wohlproportioniert, fein graviert und hervorragend bedruckt wie beschriftet. Technisch sind die Radsätze der Wagen exakt spitzengelagert, die N-Kupplungen stecken in Normaufnahmen nach NEM, und alle Wagen sind mit Radschleifern für eine allfällige Innenraumbeleuchtung ausgerüstet. Letztere sitzen etwas stramm an den Radinnenseiten und sollten für ein leichteres Rollen, abgesehen vom Steuerwagen, leicht nach innen bzw. ganz von den Rädern weggebogen werden. Hob-



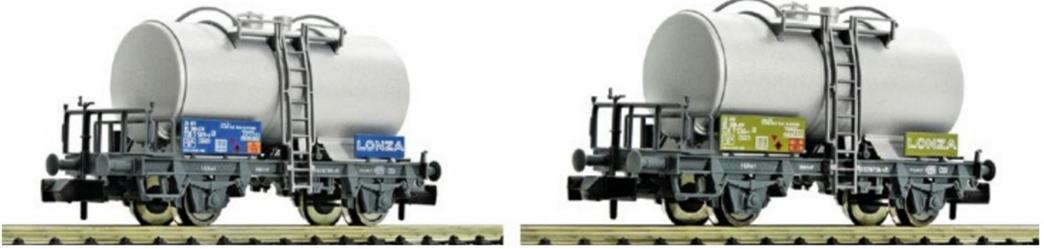
bytrain bietet für diese Wagen selbst keine Innenbeleuchtungsätze an und verweist an andere einschlägige Hersteller. Ob aber in Anbetracht der schwarzen Inneneinrichtungen und der sehr dunkel getönten Scheiben eine Beleuchtung überhaupt Sinn macht, sei dahingestellt. Fakt ist: Ohne streng anliegende Radinnenschleifer rollen die Wagen wunderbar leicht, so leicht, dass die Modelle kaum auf der Fläche zu halten waren, auf die sie für diese Fotoaufnahmen platziert wurden. Hobbytrain hat bei diesen und auch bei den Vorgängermodellen versucht, den Wagenabstand auch mit der Normkupplung auf ein Minimum zu reduzieren. Dies führt beim Kuppeln und im Betrieb leider zu den bekannten Schwierigkeiten. Wir haben Lok und Wagen mit den magnetischen Kupplungen von PEHO (Art.-Nr. 333) ausgerüstet und so erreicht, dass sich der Zug absolut problemlos kuppeln

und betreiben lässt, gezogen wie auch geschoben.

Die Lok 1216 ist bekannt und entspricht dem aktuellen Hobbytrain-Entwicklungsstand. Die Fahreigenschaften sowie die optischen Qualitäten sind gut. Lok und Steuerwagen lassen sich leicht über eine sechspolige Digitalchnittstelle nach NEM digitalisieren. Werden sie mit derselben Digitaladresse benannt, stimmen allerdings die Spitzen- bzw. die Schlussignale nicht mit der Fahrtrichtung überein. Beide Zugenden werden identisch, entweder mit zweimal Rot oder dreimal Weiss signalisiert. Hier muss die Fahrtrichtung des Steuerwagens digital «umgedreht» werden. Mit seiner attraktiven Erscheinung ist der railjet der CD ein herzlich willkommener Farbtupfer, auch auf der hiesigen Anlage des offenen «Über-den-Zaun-Blickers».

**Erhältlich im Fachhandel.**





**Fleischmann Spur N**

# Kesselwagenset und Schiebwandwagen

In Auslieferungen für die Baugröße N ist ein Set mit zwei zweiachsigen Kesselwagen der Firma LONZA, eingestellt bei den SBB. Die Wagen mit grauen Kesseln und jeweils einer Bremserbühne unterscheiden sich durch die unterschiedlich farbigen An-schriftenfelder und die Eigentümerkenn-zeichnungen. Sie sind der Epoche IV bis V zugeordnet (Art.-Nr. 841009). Ebenfalls neu im Fachhandel ist das Modell eines Schiebewandwagens der Bauart Hbillns der DB Cargo, wie er seit mehreren Jahren bei den SBB eingestellt ist (Art.-Nr. 837303). Diese Wagen werden vorrangig für den Transport von witterungsempfindlichen Gütern eingesetzt und laufen auch

in der Schweiz häufig in grösseren Wagen-gruppen oder als Ganzzüge. Sowohl die kurzen Zweiachser wie auch der Schieb-

wandwagen verfügen über eine Kupplungs-aufnahme nach NEM 355 mit Kurzku-pplungskulisse. **Erhältlich im Fachhandel.**



**Schuco Spur H0**

# Mercedes Lkw LP 608 mit Kastenaufbau



Mit dem Neubau des Lkw-Werkes im badi-schen Wörth bei Karlsruhe kam ab 1965 ein völlig neu gestalteter Frontlenker mit einer kastenförmigen Kabine auf die Stras-sen. Die recht simpel konstruierten Fahr-zeuge wurden aufgrund ihres günstigen Preises sehr gut verkauft. Sie prägten bis in die 80er-Jahre hinein das Strassenbild. Anfänglich besaßen sie einen 4-Zylinder-Reihenmotor, später dann einen 6-Zyl-in-der-Reihenmotor. Werkseitig wurden nur die kurzen Nahverkehrskabine gefertigt, was aber viele Karosseriebaufirmen nut-zen, um entsprechende Sonderkabinen und Aufbauten auf die Fahrgestelle dieser ziem-lich genügsamen und fast unverwüstlichen Fahrzeuge zu setzen.

Das Modell von Schuco besitzt die Nach-bildung eines Kastenaufbaus, der den ak-tuellen Schriftzug der Firma Märklin trägt. So gesehen ist es damit ein Fahrzeug, das als Sammlerstück mit Bezug zur Firma Märklin anzusehen ist. Auf einer Modell-bahnanlage der Epoche VI würde es aber auch als modernisiertes Museumsfahrzeug durchgehen. **Erhältlich im Fachhandel.**

Roco Spur H0

# Güterwagen-varianten für Epochen IV–V



Passend für die frühe Epoche IV und passend für die von den Mitbewerbern im vergangenen Jahr auf den Markt gebrachten Dampf- und Elektroveteranen bringt Roco zwei weitere Bedruckungsvarianten des Modells eines gedeckten Güterwagens vom Typ K3 in den Handel. Beim ersten Modell

handelt es sich um einen K3 im schicken grauen Livree mit Anschriften des Weinhändlers Schenks Vins, eingestellt bei den SBB (Art.-Nr. 66201). Die zweite Farbvariante ist im typischen SBB-Braun gehalten und mit aluminiumfarbigen Lüfterschiebern und Schiebtüren ausgestattet (Art.-

Nr. 66202). Für die Epoche V wird eine weitere Nummernvariante eines offenen Güterwagens vom Typ Eanos ausgeliefert (Art.-Nr. 76903). Alle Wagen verfügen über eine Kupplungsaufnahme nach NEM 362 und Kurzkupplungskinematik.

**Erhältlich im Fachhandel.**



Noch Zubehör

# Figuren in Z und H0 und Hobbybäume

Die Serie der einfacher bemalten, kostengünstigen Hobbyfiguren in H0 wurde um sechs neue Sets erweitert: Polizisten (Art.-Nr. 18000), Bahnbeamte (Art.-Nr. 18010), Reisende (Art.-Nr. 18117), Sitzende (Art.-Nr. 18132), Schäfer und Schafe (Art.-Nr. 18210) sowie Pferde (Art.-Nr. 18215).

Spur-Z-Figuren sind ganz neu im Noch-Figuren-Programm. Die Serie enthält Bahnbeamte (Art.-Nr. 44200), Reisende (Art.-Nr.

44201), Passanten (Art.-Nr. 44202), Sitzende (Art.-Nr. 44203) und Kühe in den Varianten Schwarz-Weiss (Art.-Nr. 44250), Braun-Weiss (Art.-Nr. 44251) und Braun (Art.-Nr. 44252).

Die preisgünstigen Hobbybäume in verschiedenen Farben und Formen wurden komplett neu überarbeitet: Baumstämme und Wurzelfüße sehen realistischer aus, die Baumflockfarben sind satter und natür-

licher. Naturgetreu haben die Tannen unregelmässig geschnittene Astspitzen, die Modellfichten zusätzlich hellgrüne Astspitzen. Trotz Verbesserung der Qualität sind die Preise der Baumpackungen gleich geblieben. Für die Spuren N/Z und H0/TT gibt es Laubbäume in verschiedenen Grüntönen, Frühlingsbäume, Mischwald, Stechtannen und Fichten.

**Erhältlich im Fachhandel.**





Märklin Spur H0

# Neuheitenauslieferungen für die Schweiz

Im März wurden bereits die ersten Neuheiten von der Spielwarenmesse 2017 an den Schweizer Fachhandel ausgeliefert. Als Erstes kam das Set mit den drei Privatwagen der Schweizer Firma Weacher Kies AG in Weiach, Gattung Falls, eingestellt bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS), in den Handel. Die Modelle geben das neue Erscheinungsbild dieser Wagen wieder, in dem sie seit der Übernahme der Weacher Kies AG von den Eberhard Unternehmungen 2009 auf Schweizer Schienen laufen. Sie sind in der oxidroten Grundfarbe gehalten und weisen viele angesetzte Details auf (Art.-Nr. 46332).

Auch der vierachsige Schiebeflurwagen der Bauart Rilns der Firma AAE, ge-

mietet von der SBB Cargo, ist jetzt erhältlich. Das Modell gibt das Vorbild dieser europäischen Standardbauart mit 19,9 m Länge und der Ausführung mit eckigen Puffern der Epoche VI wieder. Es verfügt über Nachbildungen der Drehgestelle vom Typ Y 25. Zusätzliche Metalleinlagen sorgen für gute Laufeigenschaften. Die Ausführung des Unterbodens ist speziell detailliert, und auch ansonsten weist das Modell viele angesetzte Einzelteile auf. Der Wagen ist nur mit der Nachbildung der geschlossenen Plane lieferbar.

Die Flotte der Personenwagen wird um den Schnellzug-Speisewagen EW IV der Schweizerischen Bundesbahnen in dem aktuellen Betriebszustand um 2015 erweitert.

Das Modell ist vorbereitet für Stromführende Kupplungen (Art.-Nr. 7319 oder 72020/72021). Es ist im Längenmassstab 1:100 gehalten und somit 26,4 cm lang (Art.-Nr. 42174).

Für die Epoche-III-Fahrer und Sammler kommt eine Nachbildung des Flachwagens der Austauschbauart Sm 24 der Deutschen Bundesbahn (DB) als offener Güterwagen zum Transport von Kraftfahrzeugen in den Handel. Beladen ist der Wagen mit zwei VW-Bus-Transportern T1 mit dem Firmenschriftzug «Märklin», einmal in der Ausführung als Kastenwagen und einmal als Pritschenwagen im Betriebszustand um 1965. Die VW-Bus-Modelle stammen von Brekina (Art.-Nr. 45083). **Erhältlich im Fachhandel.**



Roco Digital

# WLAN-Multimaus in Auslieferung

Roco reagiert auf die Anregungen der Endverbraucher und bringt für all die Modellbahner, welche zwar eine einfach bedienbare Digitalzentrale wollen, dann aber monieren, dass ihnen auf dem Tablet oder dem Smartphone ein Drehknopf fehlt, die neue Multimaus mit Drehknopf auf den Markt. Voraussetzung ist eine Z21 oder eine WLAN-fähige

z21. Das Design, die Handhabung und die Funktionen sind dieselben wie bei der Multimaus mit Kabel. Bei der ersten Inbetriebsetzung muss man nur noch die WLAN-Verbindung herstellen (Art.-Nr. 10813). Die Auslieferung der WLAN-Multimaus erfolgt gestaffelt.

**Erhältlich im Fachhandel.**





Peter Marriotts kompakte Kleinanlage mit Szenen rund um «Die Post»

# Auf die britische Art: ein Schweizer Diorama

In England sind Modellbahnanlagen in Form von leicht transportierbaren, bühnenartigen Schaukästen ziemlich populär. Solche Konzepte sieht man auch auf dem Kontinent auf immer mehr Messen. Für die Organisation von Ausstellungen sind solche Betriebsdioramen genial, da sie keine grossen zusammenhängenden Flächen für Modularrangements oder Grossanlagen brauchen.

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

**K**leine Anlagen mit einem Betriebskonzept, das ganz auf das Rangieren von Fahrzeugen ausgerichtet ist, sind in England schon lange ziemlich weit verbreitet. Verglichen mit grossen stationären Anlagen, die vielfältige Zugfahrten zulassen, sind diese Kleinanlagen und Betriebsdioramen auf Ausstellungen in der absoluten Überzahl.

Für diese Art des «Anlagenbaus» sprechen einige gute Gründe. Solch kleine Schaustücke können bis ins Kleinste bestens detailliert und dabei in einem überschaubaren zeitlichen Rahmen fertiggestellt werden. Auf ihre Motivation zum Bau solcher Anlagen angesprochen, kommt von englischen Modellbauern immer wieder die gleiche Antwort: Es ist einfach schöner, etwas kleines tatsächlich zu bauen, als immer nur von der grossen Anlage zu träu-

men und niemals den ersten Meter Gleise zu verlegen, den ersten Baum zu pflanzen oder den ersten Zug über die Anlage fahren zu lassen.

Auch Platzgründe sind ein häufiges Argument für den Bau kleiner Betriebsdioramen, sind doch englische Häuser meist ziemlich kompakt und auf die minimalen Lebensbedürfnisse zugeschnitten. Und zu denen gehört nun mal eher selten der Bau einer grösseren stationären Anlage. Diese Anlagen entstehen daher meistens in einem der vielen Modellbahnclubs in eigens dafür hergerichteten Räumlichkeiten.

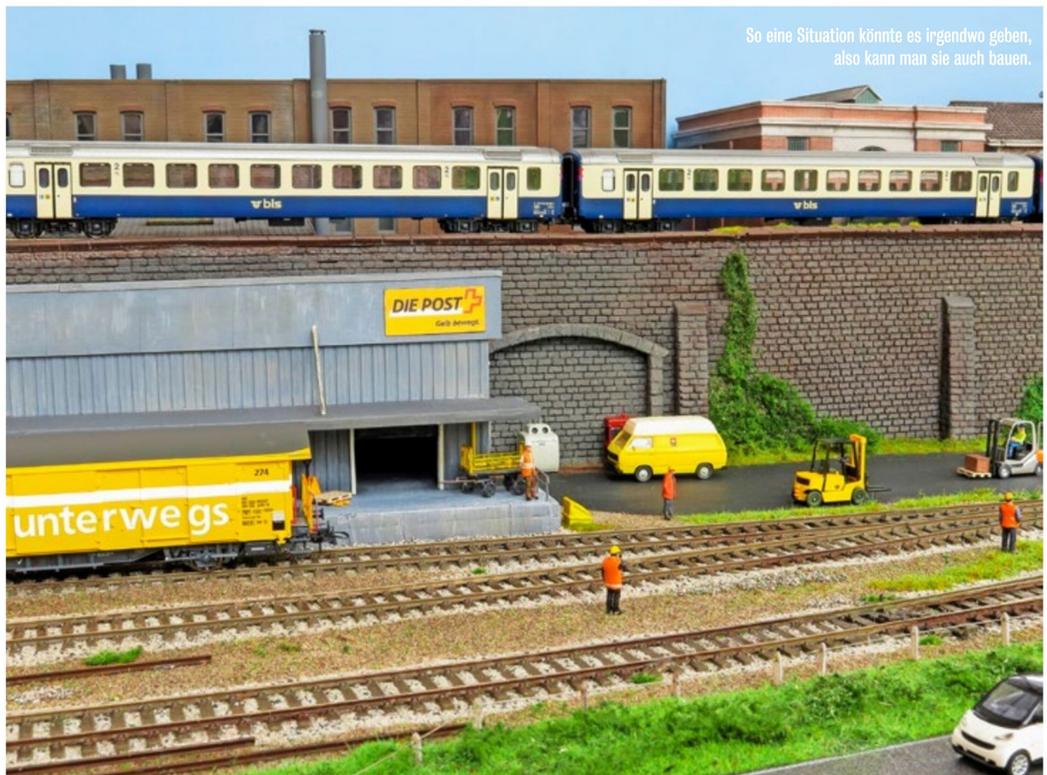
Modellbauerisch macht es ebenfalls durchaus Sinn, etwas Kleines anzugehen. Kann man hier doch einfach verschiedene Modellbautechniken ausprobieren. Spezielle Themen, wie ein Gewerbe- oder Industrie-

umfeld, sind zum Beispiel bestens geeignet, um sich mit den Möglichkeiten des Gebäudemodellbaus auseinanderzusetzen.

Nicht zuletzt sind diese Schaustücke eben auch ziemlich einfach in einem geräumigen Auto zu transportieren und machen so den Besuch von Ausstellungen zu keinem grösseren logistischen Problem. Ein normaler familientauglicher Kombi reicht da meistens schon völlig aus. Es braucht hierfür sicherlich keines dieser Strassenmonster mit der Bezeichnung SUV.

## Englische Planung

Mit den oben erläuterten Gründen im Hinterkopf habe ich mich daran gemacht, nach einem Schweizer Thema zu suchen, das sich mit dem Konzept einer englischen Kleinanlage und mit englischen Modellbautechniken realisieren lässt. Mehrere





Der «Gleisplan» wird direkt auf der Grundplatte entwickelt, einfach und effizient.



Modelle aus dem Umfeld der modernen Schweizer Post gibt es genügend.



All die kleine Accessoires für die Ausgestaltung eines Verladebetriebes ...



... haben sich im Laufe der Zeit angesammelt und kommen jetzt zum Einsatz.



Die Gleislängen wurden auf die typischen Postwagen zuzüglich der Loklänge einer Am 843 hin ausgerichtet. Rangierbetrieb unten, Modellausstellung oben.

Faktoren haben schlussendlich zu der Idee geführt, eine Kleinanlage mit dem Thema «Die Post» zu entwickeln und letztlich auch zu bauen.

Auf meinen häufigen Reisen in die Schweiz sind mir immer wieder die Umladestationen des kombinierten Verkehrs der Post aufgefallen. Parallel dazu haben sich im Laufe der Jahre auch einige Postwagen von Liliput und Roco in meine Sammlung geschmuggelt. Zugegeben, ich konnte im Ladengeschäft der Farbigkeit dieser Wagen selten widerstehen. Als dann noch ein Mercedes-Lastwagen mit einem gelben Satelaufleger den Weg in meine Sammlung fand, musste eine kleine Bühne für diese Modelle her.

Nach Durchsicht meiner diversen Schubladen, in denen die ganzen Kleinigkeiten, wie Paletten und andere kleine Accessoires aufbewahrt werden, stand fest, dass ein solches Diorama wohl schnell zu realisieren ist.

Den letzten Anstoss bekam das Projekt dann nach einem Besuch in Zürich. Im November 2016 besuchte ich das Gelände des Swissmill am Sihlquai und das Quartier an der Viaduktstrasse. Dabei stach mir die Lage der Bahngleise ins Auge. In Hochlage führt die Bahnlinie der Wipkingenlinie über die Gebäude hinweg. Diese Situation wollte ich nachbilden.

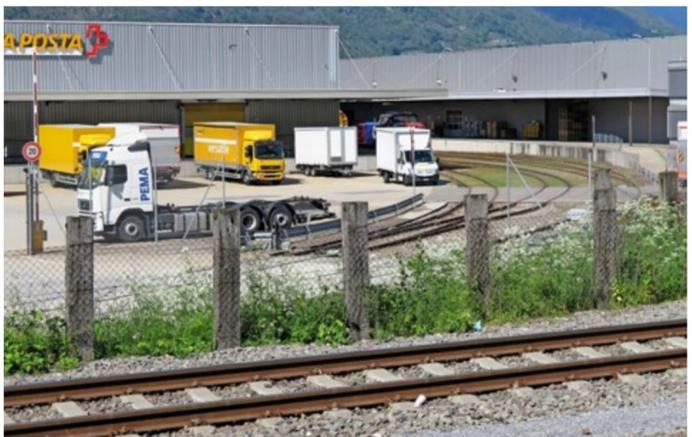
Das Grundkonzept einer englischen Kleinanlage ist fast immer das gleiche. Über zwei bis vier Weichen werden verschiedene Abstellgleise erreicht. Für den Betrieb können bis zu drei Lokomotiven auf so einem Betriebsdiorama eingesetzt werden. Mit ein paar Stellproben entstand relativ schnell ein Gleisplan. Für solch ein überschaubares Projekt braucht es nicht einmal eine Gleisplanungssoftware. Das einfache Auslegen der Gleise auf der Grundplatte reicht, um die Stimmigkeit und die Gleislängen zu beurteilen.

Der so entstandene einfache Gleisplan erlaubt Rangiermanöver vom Gleis vor dem Depotgebäude der Post auf eines von zwei weiteren Abstellgleisen auf der Anlage. Als Gleissystem habe ich mich für das Code-75-Gleis von Peco entschieden. Die elektrischen Anschlüsse sind einfach gehalten, sodass digital mit DCC gefahren werden kann.

Im Betrieb hat sich der Gleisplan als äusserst spielintensiv bewährt. Ich kann tatsächlich mit bis zu drei Lokomotiven die



Anregung gibt das Vorbild. In diesem Fall ein Schnappschuss vom Postdepot in Spiez, 12. September 2011.



Lkw und Kleintransporter vor dem Depot der Post in Cadenazzo.



Die Am 843 071 zieht am 2. Mai 2016 einen Lgns aus einem Ladegleis im Depot von Cadenazzo.



Eine kurze Übergabefahrt bringt einen neuen Wagen zum Beladen.

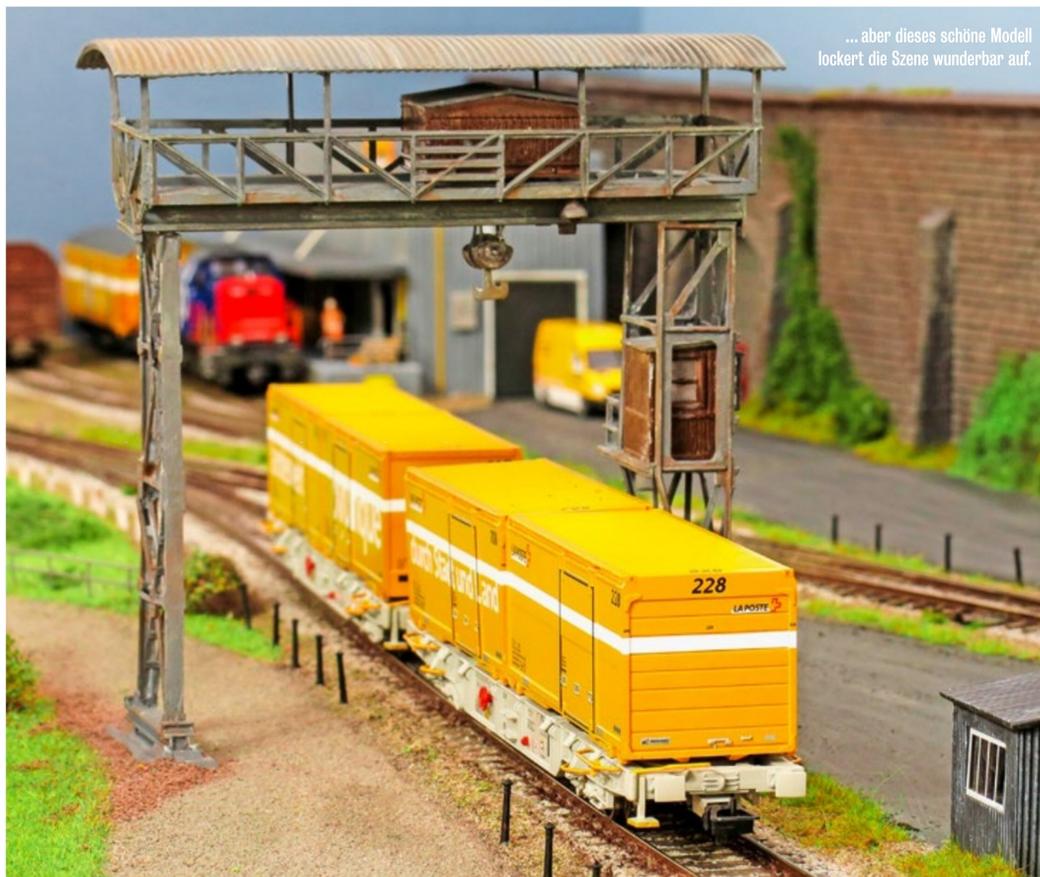


Die Gleise können aber auch von Bauzügen belegt werden.

Die modernen Container brauchen  
längst andere Verladekräne...

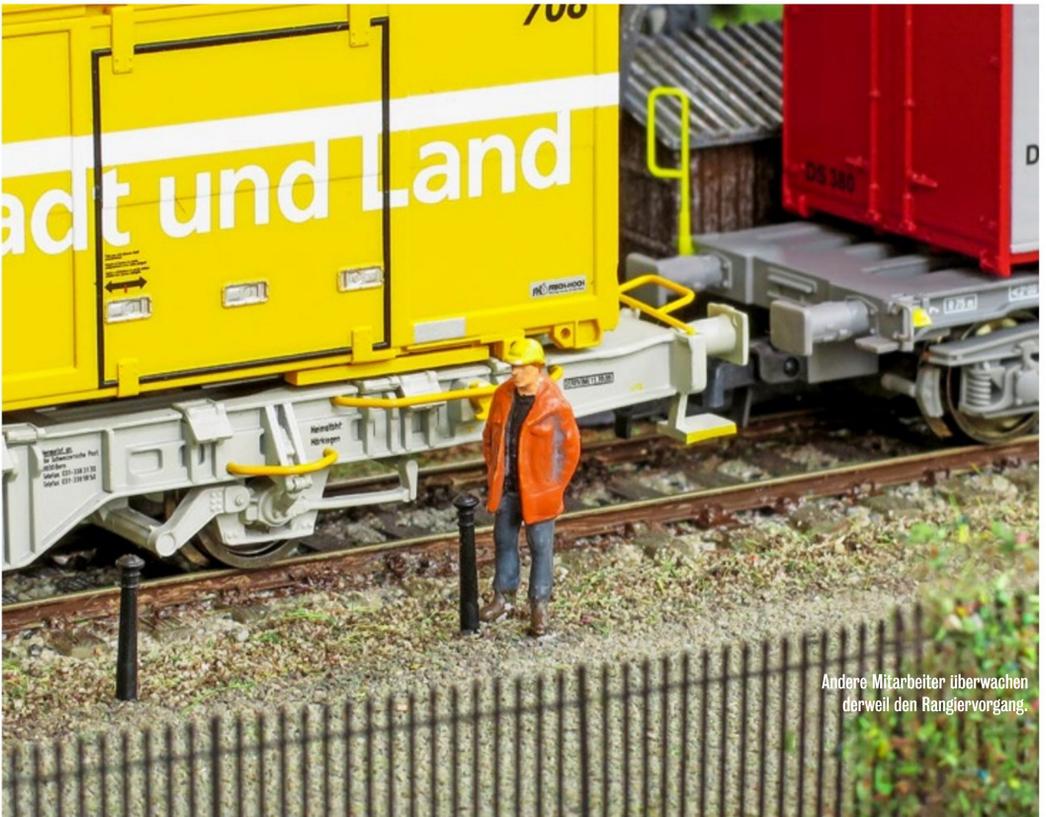


... aber dieses schöne Modell  
lockert die Szene wunderbar auf.





Der Rangiermeister unterhält sich über Funk mit dem Lokführer.



Andere Mitarbeiter überwachen derweil den Rangiervorgang.

eingesetzten Güterwagen auf dem Diorama hin und her rangieren.

## Einfache Bautechniken

Für die Umsetzung des Planungskonzeptes besorgte ich mir eine passende Sperrholzplatte, die einen umlaufenden Rahmen aus Latten erhielt. Auf diese Grundkonstruktion wurde ganzflächig eine Lage «Track Bed Super Sheets» von Woodland Scenics aufgeklebt. Diese Matten dienen in erster Linie der Absorption von Rollgeräuschen und haben sich bei mir schon mehrfach bewährt. Ich schätze sie unter anderem auch deswegen, weil sich kleine, mit ei-

nem Tropfen Weisseim versehene Teile – wie zum Beispiel Strassenschilder oder Zaunpfähle – einfach durch Einstecken darauf positionieren lassen.

Die hoch gelegene Bahntrasse im Hintergrund habe ich aus dem Trassensystem «Riser» von Woodland Scenics gebaut. Verkleidet wurde das Ganze mit der Nachbildung einer Stützmauer aus Hartschaumplatten von Noch. Die Brücke ist ein Laser-cut-Bausatz, ebenfalls von Noch.

Über den Bau und die angewendeten Techniken wird in einem zweiten Teil in einer der nächsten Ausgaben der LOKI berichtet. ○

## Anlagensteckbrief

Name: Stegbrücke

Anlagenkonzept: Kompaktanlage/Betriebsdiorama nach britischen Planungsprinzipien mit einem Schweizer Thema.

Epoche: VI (und mit ein paar Veränderungen auch noch abwärtskompatibel bis Epoche IV)

Masstab: H0 1:87

Abmessung: 1,42 x 0,50 m auf einer Sperrholzplatte mit Rahmen aufgebaut.





Das Vorbild unseres heutigen Umbaukandidaten bringt Sie zur Schwarzwald-Modellbahn nach Hausach.

## Decoder-Einbau in Bemo-Triebwagen «Regio-Shuttle RS1» in Spur N

# Ein moderner Grenzgänger

**Die Grundkonstruktion des N-RegioShuttle RS1 von Bemo liegt schon etliche Jahre zurück. Fahr- und formtechnisch kann das Modell aber immer noch überzeugen. Nur die Möglichkeit, die Modelle nachträglich zu digitalisieren, ist mit der eingebauten Lötanschlussstelle nicht mehr so ganz auf dem Stand der heutigen Technik, eine Steckschnittstelle fehlt leider. Die Hinweise in der Betriebsanleitung dazu sind etwas dürftig. Manfred Merz zeigt auf, wie der N-RegioShuttle digitalisiert und darum auch grenzüberschreitend eingesetzt werden kann.**

Von Manfred Merz (Text und Bilder)

**D**er im württembergischen Uhingen, im «Dunkelkreis» von Märklin, angesiedelte Modellbahnhersteller Bemo hat sich in den über 40 Jahren seines Bestehens einen ganz hervorragenden Ruf im Bereich Schmalspur H0 erworben, aktuell auch im Segment Schmalspur 0. Wir alle kennen die preisgekrönten Modelle, zum Beispiel nach Vorbild der RhB.

Über dieses «Hauptbetätigungsfeld» hinaus wird vom Markt kaum bemerkt, dass Bemo auch «vollspurig» unterwegs ist. Unter dem Label «RegioLine» werden auch Modelle in den Nenngrößen H0 und N angeboten. In beiden Baugrößen gibt es

den RegioShuttle RS1, der im Original sehr erfolgreich von ADtranz/Stadler kreiert, gebaut und an viele Privatbahnen vertrieben wurde. Das Konzept RegioShuttle wurde von den Erfahrungen im Kraftfahrzeugbereich gestützt und war so erfolgreich, dass auch die DB AG RegioShuttles, als «Zug-Bus» bezeichnet, beschaffte, um mit der wachsenden Konkurrenz der Privatbahnen mithalten zu können.

Aktuell hat Bemo eine Serie von sieben unterschiedlichen Vorbildern aufgelegt. Neben gleich zwei abweichenden Betriebsnummern der DB AG wurden einige sehr attraktive Privatbahnvarianten ver-

wirklicht, darunter auch die «ORTENAU-S-BAHN» in den Farben der SWEG (Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft). Diese Triebwagen bringen zum Beispiel Besucher der «Schwarzwald-Modellbahn» in Hausach, von Offenburg oder Freudenstadt kommend, ans Ziel ihrer (Modellbahn-)Träume.

### Was muss bereitliegen?

- Einer der zahlreichen Triebwagen RegioShuttle RS1 von Bemo
- Ein Decoder, in unserem Falle ein Lenz-Silvermini plus mit freien Anschlusslitzen (Artikelnummer 10310-02)



Das Bemo-Modell des Regioshuttles in der Ausführung der DB AG unterscheidet sich optisch erheblich, die Technik ist aber mit dem SWEG identisch.



Die Abnahme des Kunststoffgehäuses geht relativ leicht. Das Modell ist so für den im Folgenden beschriebenen Einbau eines Decoders parat.

- Feine Schraubendreher (Schlitz), eine Pinzette, ein guter Seitenschneider, eine Schere usw.
- Ein guter Lötkolben, besser eine Lötstation
- Eventuell eine Minibohrmaschine mit Kugelfräser
- Etwas Zeit, Lust und Musse

## Vorbereitung

Schicken Sie Ihren RegioShuttle zunächst auf eine ausgiebige analoge Probefahrt. Auch oder gerade wenn er neu ist, sollte man einen Umbaukandidaten gut einfahren und sicherstellen, dass alles gut und

sicher funktioniert. Stellt sich nach der angefangenen oder fertiggestellten Digitalisierung heraus, dass mit dem neuen Modell etwas nicht in Ordnung ist, lassen sich Garantieansprüche für alle Beteiligten nicht mehr ganz so leicht umsetzen.

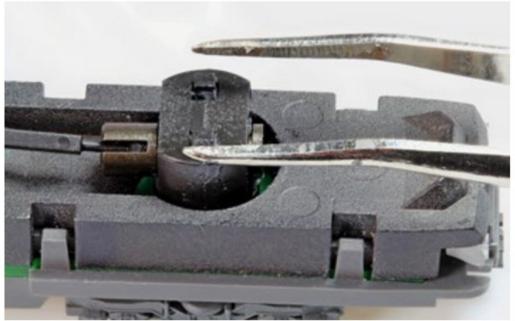
## Mechanik

Unser RegioShuttle muss als Erstes nahezu komplett zerlegt werden. Einige Varianten des Bemo-Triebwagens haben Puffer, diese sind lediglich eingesteckt und werden zunächst durch Herausziehen entfernt. Danach wird das Kunststoffgehäuse im Bereich der Einstiegstüren etwas nach aussen

gespreizt und das «Innenleben» entnommen. Das Gehäuse wird durch Aussparungen in den Fenstereinsätzen, die in entsprechende «Nasen» am Chassis einrasten, gehalten. Die Fenstereinsätze müssen also mit dem eigentlichen Gehäuse mitgespreizt werden. Die Drehgestelle mit den Kardantrieben werden als Nächstes demontiert. Dazu drückt man die Haltenasen an den oberen Getriebeabdeckungen mit einer nicht zu feinen Pinzette zusammen und schiebt das Drehgestell gleichzeitig nach unten. Nun können auch die Antriebs-schnecken mit ihren Kardanwellen entnommen werden. Wir haben, als nächsten



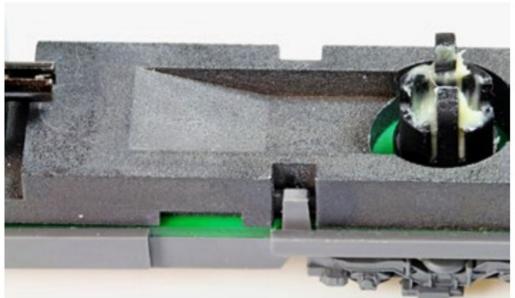
Der erste Schritt beim Zerlegen der Mechanik des Bemo-Modells ist ...



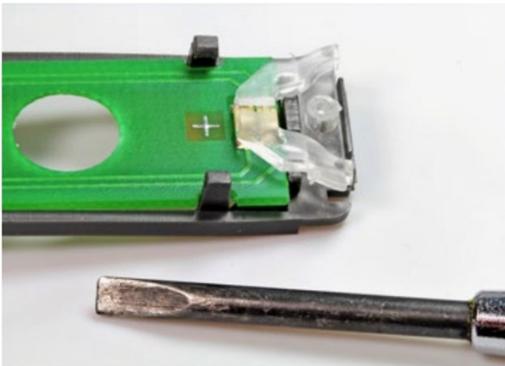
... der Ausbau der beiden Drehgestelle. Das geht am besten mit ...



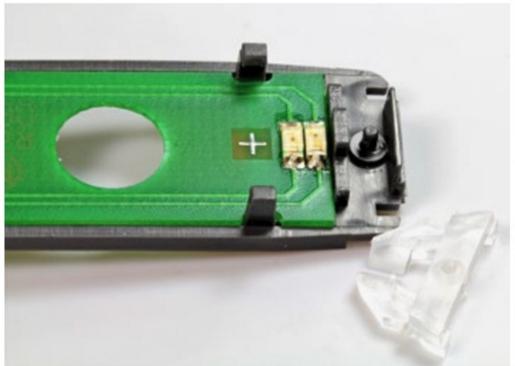
... einer Pinzette, mit der die Befestigungsklippe von oben zusammen-



... gedrückt, herausgehoben und nach oben abgenommen werden.



Die beiden LED Rot und Weiss verbergen sich unter dem Lichtleiter ...



... aus klarem Kunststoff. Bei der Demontage hilft ein Schraubenzieher.

Schritt, die zwei Anschlusskabel des Motors abgelötet, bevor wir durch vorsichtiges Hebeln den Metallrahmen von der grauen Kunststoff-Bodenwanne getrennt haben. Die Wanne wird durch zehn Rastnasen am Metallchassis gehalten. Hat man den Bogen raus, geht das eigentlich recht gut. Bevor die Hauptplatine herausgehoben werden kann, müssen die beiden Lichtleiter hinten und vorne abgenommen werden. Die Hauptplatine sollte jetzt, wie Bemo sie einst schuf, zur weiteren Bearbeitung vor Ihnen auf der Arbeitsplatte liegen.

### Elektrik/Elektronik

Die Hauptplatine des Triebwagens ist für den Einbau eines Digitaldecoders vorbereitet. Die «Brückenplatine» ist mechanisch und elektrisch fest mit der Platine verbunden. Die Trennlinie ist allerdings durch eine Reihe von Bohrungen perforiert. Auch wenn es Sie noch so in den Fingern juckt, die kleine Platine einfach herauszubrechen, empfehlen wir dringend die Zuhilfenahme der guten alten Laubsäge. Das Heraustrennen schafft den nötigen Einbauplatz für einen handelsüblichen N-Decoder,

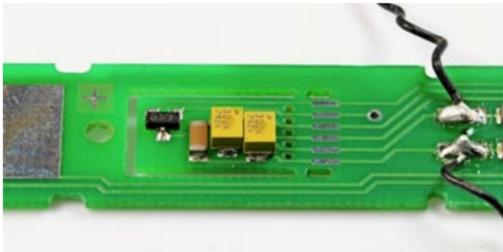
trennt gleichzeitig einige nicht mehr benötigte elektrische Verbindungen und entfernt überflüssig werdende Bauteile – quasi...

### ...drei auf einen Streich

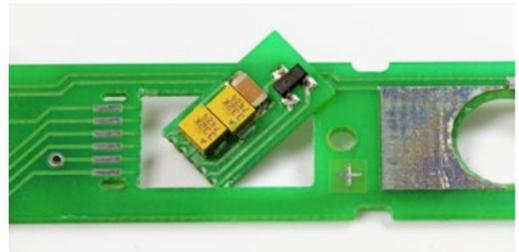
Es gilt nun, zwei Leiterbahnen für die Beleuchtung zunächst an zwei gekennzeichneten Stellen zu trennen und dann digitalgerecht wieder zu überbrücken. Das Trennen geht am besten mit einem Kugelfräser in der Minibormaschine. Die beiden Brücken entstehen aus kurzen Decoder-



Das Bemo-Modell in nahezu all seinen Einzelteilen. Nun kann es ans Eingemachte gehen, den eigentlichen Einbau des Digitaldecoders.



Leider hat das Modell keine Steckschnittstelle nach NEM 651.



Die Brückungsplatine muss herausgebrochen, besser herausgesägt werden.

litzen aus der Restekiste. Diese Decoderlitzen werden «quer zur Fahrtrichtung» eingelötet.

Theoretisch könnte nun ein Steckdecoder eingelötet werden, die sechs Anschlüsse auf der Bemo-Platine liegen im richtigen Abstand und in der richtigen, normgerechten Reihenfolge. Wir haben uns allerdings für einen Decoder mit Anschlusslitzen entschieden, da sich dieser leichter ein-, gegebenenfalls aber auch wieder auslöten lässt. Ausserdem können die original Decoderlitzen gleich für den Anschluss des Motors

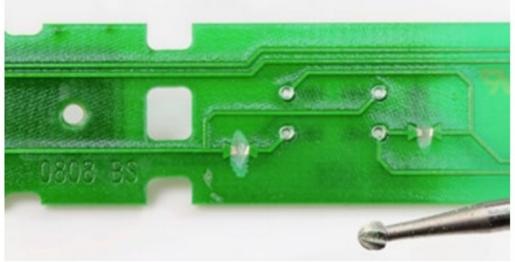
verwendet werden. Dazu werden die vier Litzen für Fahrstrom und Spitzensignale stark gekürzt, abisoliert und verzinnt. Die beiden Motoranschlüsse können zunächst so lang bleiben, wie Lenz sie geschaffen hat.

Nach dem Einlöten des Decoders sollte schon vor der weiteren Montage ein erster Funktionstest auf dem Digitalstromkreis durchgeführt werden. Dazu wird ein Drehgestell in das dafür vorgesehene Loch in der losen Platine geführt. Achten Sie darauf, dass die beiden Schleifkontakte des Dreh-

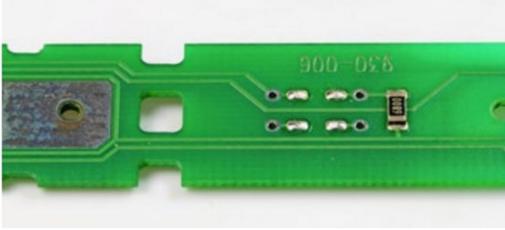
gestells sauber an den Schleiferbahnen der Platine anliegen. Nun wird das Ganze auf ein spannungsführendes Gleis «balanciert» und überprüft, ob die LED ein «Lichtsignal» von sich geben. Zur Sicherheit kann noch die Fahrtrichtung gewechselt werden, um zu sehen, ob die Beleuchtung auch von Weiss auf Rot wechselt. Wenn das funktioniert, haben Sie zumindest vier Anschlüsse des Decoders schon mal richtig gemacht. Das sind bereits drei Viertel der gesamten Miete. Es wäre mehr als ärgerlich, erst nach der weiteren Montage feststellen zu



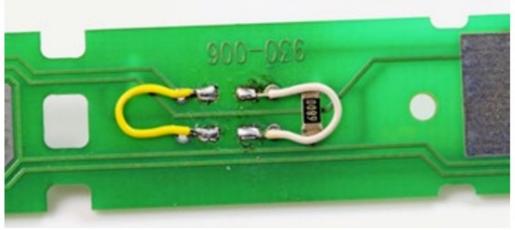
Für den Digitalbetrieb muss die elektrische Einbindung der beiden ...



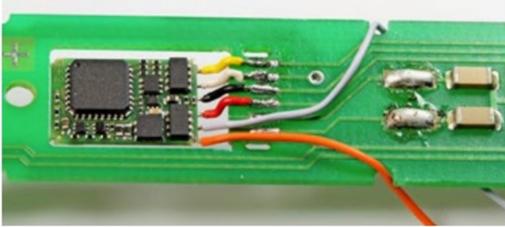
... LED für die Beleuchtung der Spitzensignale (Rot und Weiss) abge- ...



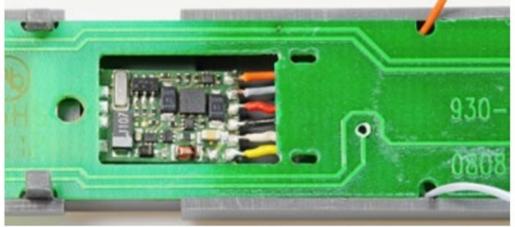
... ändert werden. Dazu müssen nur die angezeichneten Leiterbahnen ...



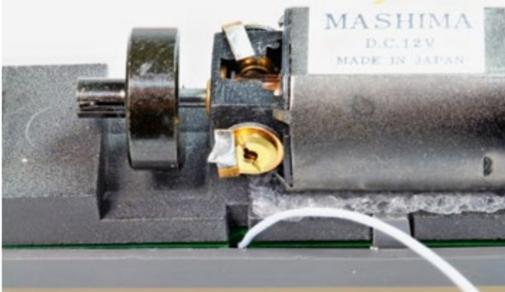
... durchgetrennt sowie die beiden «Drahtbrücken» eingelötet werden.



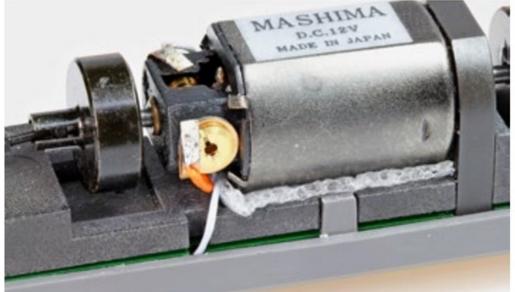
Auf diesen Bildern werden die Platzierung und der Anschluss des Decoders ...



... deutlich. Die Einbausituation ist von oben und von unten dargestellt.



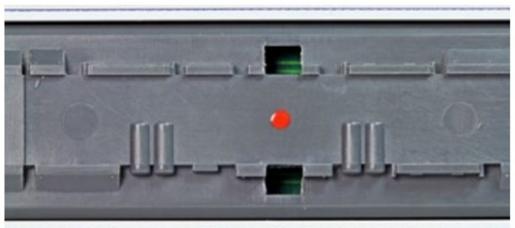
Die beiden Motoranschlussdrähte (Grau und Pink) werden durch den ...



... Rahmen hindurch nach oben zu den Motoranschlüssen geführt.



Die beiden messingglänzenden Anschlüsse wurden schwarz lackiert.



Ein roter Punkt am Wagenboden signalisiert: «Digitaldecoder an Bord».

müssen, dass mit der Verdrahtung etwas nicht stimmt und nachgebessert werden muss.

## Der Zusammenbau

Wenn dieser erste Versuch positiv verlaufen ist, wird wieder zusammengebaut. Zweckmässigerweise geschieht dies in umgekehrter Reihenfolge zum Zerlegen. Der RegioShuttle wird so weit montiert, dass das Chassis fahrfertig vor Ihnen steht. Der letzte Schritt dazu ist das Anlöten der beiden grauen und rosafarbenen Decoderschlusslitzen am Motor. Das erfolgt «über Kreuz». Der Kohlehalter und die Anschluss-teile des Mashima-Motors sind aus Messing und optisch recht dominant. Wir haben sie mit etwas mattschwarzer Farbe «getarnt». Dabei sollte man darauf achten, dass keine Farbe durch das Loch in der Mitte des Kohlehalters ins Innere des Motors sickert. Das würde zum Verkleben der Kohlen und der

Anpressfedern führen, der Motor tut dann einfach nicht mehr das, was man von ihm erwartet – glauben Sie mir, ich weiss, wovon ich schreibe...

## Die Probefahrt

Der spannende Moment naht – die ersten digitalen Schritte des Bemo-Triebwagens sind zum Greifen nahe... Wenn die Fahr-richtung mit der Ausleuchtung der Spitzensignale übereinstimmt (Weiss vorne – Rot hinten) kann das Gehäuse wieder aufgesetzt werden.

## Abschlussarbeiten

Bis auf die Zuteilung einer Adresse braucht eigentlich an der ursprünglichen Decodereinstellung nichts gross verändert zu werden. Die Getriebeauslegung des Bemo-Modells ist von Haus aus so gewählt, dass der Triebwagen mit einer angenehm moderaten Endgeschwindigkeit unterwegs ist.

Wer möchte, kann die Anfahr- und Bremsverzögerung je nach individuellem Geschmack und Bedarf verändern. Die gute Fahrstromaufnahme und die grosszügig dimensionierten Schwungmassen des Modells geben hier einiges her.

## Anlageneinsatz

Dem grenzüberschreitenden Einsatz des Bemo-Regio-Shuttles steht nun überhaupt nichts mehr im Wege. Mit grenzüberschreitend sind nicht nur Landesgrenzen gemeint, sondern auch der Übertritt von analogen auf digitale Stromkreise. Der verbaute Lenz-Silvermini-Decoder lässt auch den Betrieb auf herkömmlich geregelten Stromkreisen zu. Wird dazu ein «stinknormales» Fahrgerät ohne «Halbwellen-Schnickschnack» verwendet, merkt man im Analogbetrieb kaum bis gar nicht, dass sich ein Decoder an Bord des Triebwägelchens befindet. ○



Der verkehrsrote RegioShuttle der DB AG wieder zusammengebaut. Er könnte statt nach Tübingen genauso nach Basel oder nach Schaffhausen fahren.



Blick von Norden auf die Bekohlungsanlage. Ein Fan-Special, wie es ihn in den 50er- und 60er-Jahren entlang der San-Juan-Route gegeben hat, passiert soeben den Kohleturm.

## Gleisarbeiten in Chama (Teil 2)

# Rund um die Gleise eines Schmalspurbahnhofs

In der Ausgabe 4|2017 hat Sie unser Autor Kim Nipkow in seine Techniken der Gleisverlegung eingeführt. In dieser Fortsetzung wird er Ihnen seine Tricks für eine realistische Farbgebung der Gleise und die Nachbildung eines typischen Schotterbettes für einen Schmalspurbahnhof in der Baugröße H0n3 verraten.

Von Kim Nipkow (Text und Fotos)

Nachdem die Gleisverlegung abgeschlossen ist, steht als nächster Schritt die farbliche Anpassung der Gleise an. Dieser Aufgabe kommt besondere Bedeutung zu, da ja im Anlageneinsatz später ein möglichst realistisches Aussehen der ganzen Anlage gefragt ist.

### Verwittern der Schwellen

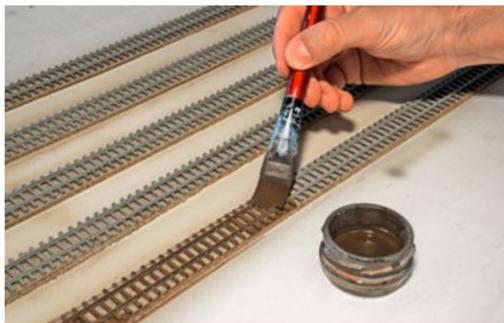
Als Erstes werden die Schwellen mittels Airbrush sandfarben gespritzt. Ich verwende dazu Revell Aqua Color «Beige» (Art.-Nr. 36189), verdünnt mit etwas destilliertem Wasser und Brennspritus. Nach einer ausgiebigen Trocknungspause erhalten die Gleise eine braungraue Lasur. Re-

vell Aqua Color «Lederbraun» (Art.-Nr. 36184) und «Staubgrau» (Art.-Nr. 36177) werden ca. im Verhältnis 1:1 gemischt und mit destilliertem Wasser verdünnt. Das Verhältnis der Mischung und Verdünnung ist an sich nicht allzu ernst zu nehmen, da in natura nicht alle Schwellen gleich aussehen. Man darf also ruhig etwas experimentieren. Die Lasur wird mit einem weichen (!) Pinsel einmal aufgetragen. Vorsicht ist geboten, sodass man die zuvor gearbrushte Farbe nicht wieder abkratzt. Ein eventueller zweiter Auftrag sollte erst geschehen, wenn die Farbe komplett getrocknet ist. Das Resultat sollten hölzig wirkende Schwellen sein. Die beige Grundierung bewirkt, dass

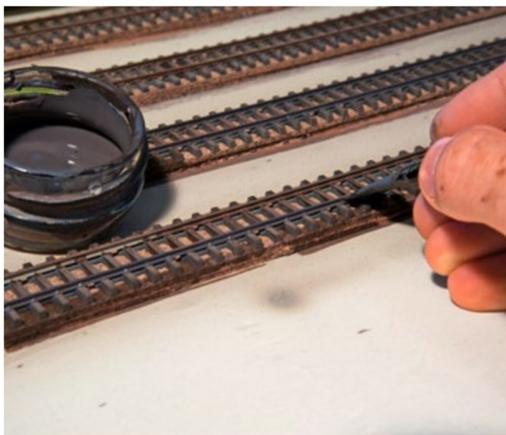
die imitierte Holzmaserung heller hervorgehoben wird. Zusammen mit der Lasur sollte ein realistischerer Farbton entstehen, der nicht mehr nach Plastik aussieht. Zum Schluss werden die Schienenflanken mit Rostfarbe bemalt. Beim genaueren Betrachten des Vorbilds erkennt man, dass es sich dabei allerdings meist nicht um eine orangerote Rostfarbe handelt. In der Regel ist ein warmes, rötlich braunes Grau trefender. Ich verwende Revell Aqua Color «Staubgrau» (Art.-Nr. 36177) vermischt mit ein wenig «Rost» (Art.-Nr. 36183), meistens im Verhältnis von etwa 5:1. Diese Mischung wird mit einem feinen flachen Pinsel aufgetragen. Kurz danach werden die



Mittels Airbrush werden die Gleise und Schwellen beige gespritzt.



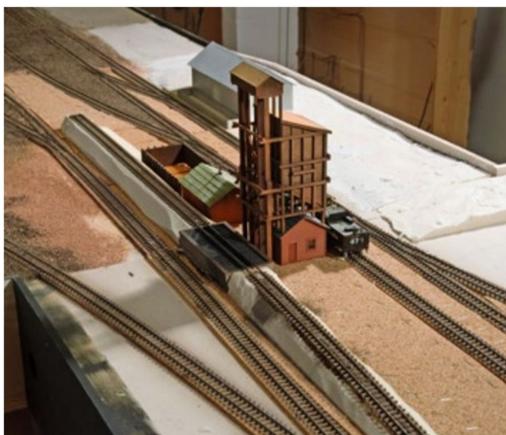
Die braungraue Lasur wird mittels eines weichen Pinsels aufgetragen.



Die Schienenflanken werden mit einer entsprechenden Rostfarbe bemalt.



Die fertig gealterten Schienen im zukünftigen Bereich des «Freight House».



Die Rampe zur alten Bekohlungsanlage wurde aus Styrodur hergestellt.



Der Grundierungssand wird mit einem präparierten Löffel aufgebracht.



Vorsichtig wird der Sand mit den Fingern glatt gestrichen.



So sieht dann ein fertig grundierter Bereich erst mal aus.



Streuer aus einem frisiereten Konfitürenglas, um den Schotter zu verteilen.



Eingeschottert: nach amerikanischem Vorbild keine so grosse Präzisionssache.



Mit einem Pinsel werden die wichtigen Teile der Weichen vom Sand befreit.



Der Schotter wird mit entspanntem Wasser befeuchtet ...



... und anschliessend mit verdünntem Weissleim fixiert.



So sieht der Schotter im richtigen Chama Yard aus.

Schienenoberkanten mit einem Tuch und Brennsprit gereinigt. Sollte die Farbe schon zu fest getrocknet sein, hilft eine Rasiermesser Klinge.

## Einschottern

Innerhalb des Yards haben die Gleise meistens keine Böschung und sind, zumindest bei amerikanischen Schmalspurbahnen, in der Regel mit Cinders (= Schlacke, Asche) zugedeckt. Das bedeutet, dass vor dem Einschottern die Lücken zwischen den Korkbahnen aufgefüllt werden müssen. Dies geschieht mittels weiterer Korkstreifen. Dann streue ich eine erste Lage Sand, um den Untergrund zuzudecken und eventuelle Spalten aufzufüllen. So muss nicht ganz so viel des meist teureren Schotters verwendet werden. Günstig und als Grundierstreue geeignet ist zum Beispiel rötlicher Terrariensand aus dem Qualipet. Mit einem speziell zum Einschottern zurechtgebe-  
genen Löffel wird der Sand verteilt und vorsichtig mit den Fingern glatt gestrichen. Schon hier sollte unbedingt darauf geachtet werden, dass möglichst kein Material zwischen die Gleise oder zwischen die einzel-

nen Teile der Weichen gerät. Anschliessend kann der eigentliche Schotter aufgetragen werden. Bei Dampfisenbahnen kann man innerhalb des Betriebswerk allerdings nicht mehr wirklich von Schotter sprechen. Es handelt sich dabei vielmehr um ein Konglomerat aus Erde, Asche, Schlacke, Kohlestücken und allerlei ölvermischem Dreck. Farblich entsteht daraus eine Mischung zwischen Braun, Grau und Schwarz. Nach einigem Experimentieren stellte sich für mich heraus, dass getrocknete und gesiebte Kakteenerde dafür ganz gut geeignet ist. Zum Sieben musste ein Teesieb herhalten. Mittels eines selbst gebauten Streuers wird der Schotter gleichmässig über die Gleise verteilt. Diese Schicht kann an manchen Orten dicker, an anderen dünner sein. Teilweise sind die Schwellen sichtbar, an anderen Orten sind sie zugedeckt. Dann kommt der wichtigste Aspekt des Schotterns: die Betriebssicherheit. Es muss sichergestellt werden, dass die Spurrillen frei von Material sind und die beweglichen Teile der Weichen sowie Herzstücke usw. nicht blockiert sind. Am besten verwendet man einen weichen Pinsel, um Sandkörner pingeligst ge-

nau zu entfernen. Zudem sollten die Gleise mit einem Wagen testgefahren werden, um sicherzustellen, dass kein Rattern zu hören ist. Dann kann der Schotter fixiert werden.

Zuerst wird alles mit entspanntem Wasser (Leitungswasser mit ca. 20 % Brennsprit) befeuchtet. Dies bewirkt, dass sich der anschliessend aufgetragene Leim besser verteilt. Der verdünnte Weissleim (1 Teil Leim, 2 Teile Wasser mit ein paar Tropfen Spülmittel) wird mit einer Pipette auf den feuchten Schotter geträufelt. Dies sollte ohne zu grossen Druck geschehen, sodass kein Schotter weggeschwemmt wird. Nach ca. einem halben Tag Trocknungszeit ist alles sicher fixiert. Die Schienenoberkanten werden mit Brennsprit und einem Tuch nochmals gereinigt, um den elektrischen Kontakt sicherzustellen. Reinigungsgummis gingen hier zwar auch, bergen aber die Gefahr, dass die Farbe seitlich an den Profilen abplatzt. Sollten Wagen beim Testfahren rattern oder gar entgleisen, können die Spurrillen mit einem kleinen Schraubenzieher freigekratzt werden.

Als Nächstes kann mit der Gestaltung der Vegetation begonnen werden. ○



Die Werkstatt hinter den beiden verbleibenden «Roundhouse Stalls», wo die «Shop-Queen» K-27 Nr. 463 wie üblich auf den nächsten Einsatz wartet.

Mit einer entsprechenden Alterung wirken die sehr schönen Bemo-Modelle noch einen Hauch realistischer.



RhB-Zementsilowagen von Bemo realistisch gealtert

# Die Bündner Dreckspatzen

Die in der LOKI-Ausgabe 1|2017 vorgestellten Om-Modelle der RhB-Zementsilowagen des Uhinger Herstellers Bemo wirken frisch aus der Packung doch sehr künstlich in der Farbgebung. Franz Wiebelt fand, dass den sehr schönen Modellen mit einer Alterung ein bisschen «reales» Leben eingehaucht werden kann, und zeigt uns nun seine Herangehensweise auf.

Von Franz Wiebelt (Text und Fotos)

**O**ft ist es doch so, dass die Landschaften einer Modellbahn sehr real aussehen. Man gibt sich ordentlich Mühe, die Natur im gewünschten Massstab nachzubilden, aber anschliessend fahren Fahrzeugmodelle herum, die so überhaupt nicht zu der Landschaft passen. Sie wirken viel zu neu und ungebraucht, und zudem sehen alle Wagen gleich aus. So etwas gibt es beim Vorbild nicht. Betrachten wir einmal so einen Güterzug. Jeder Wagen hat je nach Geschichte und Einsatzzweck seine eigene

Patina. Auch die Personenzüge sind leicht verschmutzt, besonders im Bereich des Dachs und Fahrgestells. Fahrzeugmodelle, welche man kauft, sind fast ausschliesslich Grossserienmodelle, selbst die wunderbaren Om-Modelle des RhB-Mohrenkopfs von Bemo. Jeder schaut fast gleich aus, und die Fahrgestelle sind oft schwarz oder dunkelgrau. Das gibt einen unwirklichen Eindruck. Durch eine gekonnte Alterung wird aus einem solchen «Einheitswagen» ein realistisches Modell. Mit etwas Übung und

Begeisterung ergibt es im Anschluss ein herrliches Unikat. Danach passen Modelllandschaft und -fahrzeug zusammen und bilden eine harmonische Einheit.

## Bevor man ein Modell altert

Wer seine Modellfahrzeuge altern möchte, dem wird empfohlen, die Sache mit Ruhe anzugehen. Man legt sich beispielsweise ein schönes Musikstück auf, das entspannt ungemein. Eine Portion Geduld ist bei der Alterung schon vonnöten, und setzen Sie

sich nicht unter Druck. Es empfiehlt sich, vorab Pinsel der verschiedenen Arten zu kaufen. Ich habe Pinsel von 010 bis zum Fächerpinsel. Auch der Kauf der richtigen Farbe ist sehr wichtig. Meine Erfahrungen liegen bei den Farben von Vallejo, welche man im gut sortierten Airbrush-Fachhandel kaufen kann. Das Sortiment von Vallejo hat viele passende Farben. Diese können auch mit Wasser verdünnt werden, und die Pinsel sind im Anschluss sehr leicht mit Wasser zu reinigen. Wer noch nie mit Vallejo-Farben gearbeitet hat, versucht es am besten nicht gerade mit dem teuersten Modell. Nach einer kurzen Einarbeitungszeit jedoch wird man sie nicht mehr missen wollen.

## Jetzt wird gealtert

Bevor wirklich losgelegt werden kann, ist eine kleine Vorbildrecherche unabdingbar. Man sollte sich kundig machen, wie das Original aussieht, entweder durch eine Fotosuche im Internet oder direkt beim echten Wagen. Nun kann man beginnen. Als Erstes wird der Bretterboden mit verschiedenen dunklen Brauntönen bemalt. Man nimmt zwei bis drei Farbtöne und bemalt die Bretter im Wechsel. Wenn alles getrocknet ist, werden die Bretterfugen mit einer dunkelgrauen Schmutzfarbe nachgezogen. So erhält die Bretterstruktur eine realistische Tiefe. Als Nächstes widmen wir uns dem Tragwerk. Dazu benutzt man ein Grau. Vallejo hat viele geeignete Grautöne, welche man dann mit der Schmutzfarbe (Art-Nr.: 71 133) mischt. Wenn mehrere Wagen gleichzeitig gealtert werden sollen, so empfiehlt es sich, vorab verschiedene Grautöne auszusuchen, damit jeder Wagen unterschiedlich ist. Vallejo hat zudem Mischfläschchen im Programm, die sich zum Mischen der Farbe gut eignen. Damit kann sich jeder den eigenen Farbton mischen, wie zum Beispiel Deckfarbe, Rosttöne usw.

Die Wagenanschriften kann man ruhig übermalen, aber danach sofort mit einem in Wasser getunkten Pinsel abwischen. Die Schrift soll am Schluss gut lesbar, aber nicht mehr reinweiss sein. Auch das Geländer, die Luftschläuche und die Griffstangen werden mit diesem Grau bemalt. Bei den gelben Griffstangen machen wir nichts. Wenn alles getrocknet ist, werden mit einer Mischung aus Rostfarbe und Schmutzfarbe, welche mit Wasser verdünnt wird, die Ak-



Foto: Hans Roth

Vorbildstudium ist unerlässlich, wie hier an einem zum Dienstwagen Xc 93121 umgezeichneten Exemplar.



Frisch aus der Packung wirkt ein Zementwagen schlichtweg zu künstlich für eine Modellanlage.



Für die Bodenbretter empfiehlt sich eine unregelmässige Alterung, welche die Tiefen hervorhebt.



Der gesamte Wagenaufbau wurde lediglich vorgealtert. Das heisst bei ihm wurden nur die ersten Betriebsspuren angebracht. Die Bodenbretter sind bereits fertig gealtert.



Beim Uce 8044 handelt sich um einen mässig verschmutzten Zementwagen, weshalb die Alterung auch nur dezent angebracht wurde und so auf eine noch nicht so lange Einsatzdauer hinweist.



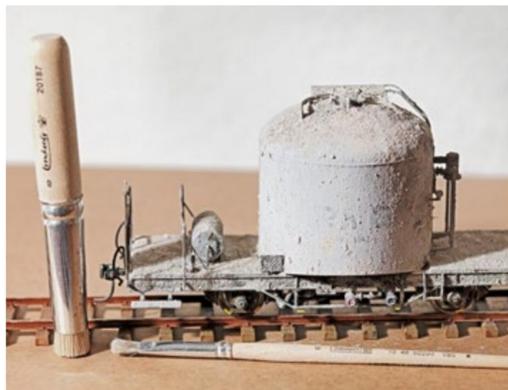
zente gesetzt. Auf keinen Fall Verdüner gebrauchen, denn damit werden die Farben wieder angelöst. Wenn man die richtige Mischung hat, dann bleibt nur ein feiner Film auf den senkrechten Bauteilen. In den Ecken jedoch bleibt mehr Farbe haften. Wenn diese trocken ist, kann man mit der Schmutzfarbe noch verschiedene Bereiche abtupfen. So entsteht ein naturgetreuer Eindruck. Das Fahrwerk erfordert mehr Aufwand. Die Bremsklötze und die Achsfederung werden mit Rostfarbe bemalt. Die anderen Teile werden mit verdünnter Rostfarbe oder mit der oben beschriebenen Schmutzfarbe bemalt. Wenn man sich für die Schmutzfarbe entschieden hat, dann kann man noch mit Rost Akzente setzen. Bei mehreren Wagen wieder auf die Verschiedenheit achten. Zum Schluss werden die Luftschläuche mit einem Anthrazitton bemalt. Nur der bewegliche Luftschlauch, die Zuleitung, bleibt in der Farbe das Tragewerks. Wer möchte, der kann mit den verschiedenen Wash-Farben noch einige Akzente setzen. Am Schluss hat man ein natürlich aussehendes Fahrwerk.

### Zement, Rost und Schmutz

Nun geht es an den grossen Zementbehälter. Zuerst altern wir den ganzen Aufbau mit einer dünnen Grau-Schmutz-Mischung, der ein guter Schuss Matt Varnish (Art.-Nr.: 62 062) beigegeben wird. Mit diesem Überzug wird der Wagen mattiert.

Nun geht es an die effektive Sache, denn jetzt kommt der Zement. Man sollte schon wissen, wie der zu alternde Wagen am Schluss aussehen sollte, dementsprechend wird auch der «Zement» aufgetragen. Bei neu wirkenden Wagen soll die Menge kleiner sein als bei alt wirkenden. Die Zementmischung besteht aus einer Betonacrylpaste, der zur Strukturbildung ein wenig echter Zement beigemischt wurde. Wenn die angebrachte Zementmischung gut getrocknet ist – am besten lässt man sie über Nacht trocknen –, dann wird der Wagen mit einem Borstenpinsel abgebürstet. Dies macht man so lange, bis er die gewünschte Patina hat. Im Anschluss folgen die Rost-

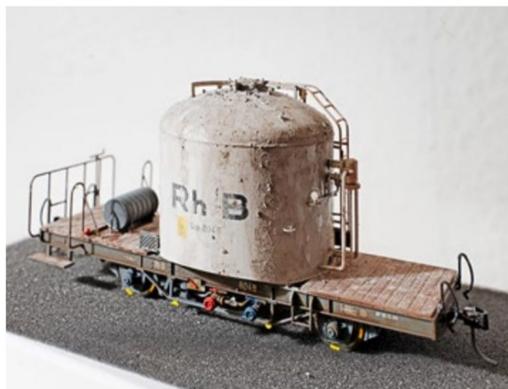
Alles dabei: Modelle, Pinsel, Farbe, Wasser und wichtig Haushaltstücher. Auch wenn mehrere Modellwagen gleichzeitig gealtert werden, ist keine zimmerfüllende Werkstatt vonnöten.



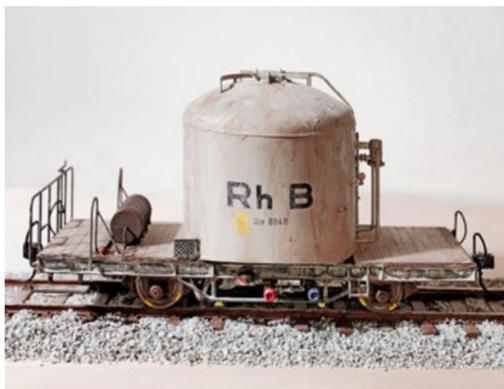
Nun hat der Wagen 8042 die gesamte Ladung «Zement» abgekrigelt. Die Bürste und der Borstenpinsel warten schon auf den Einsatz.



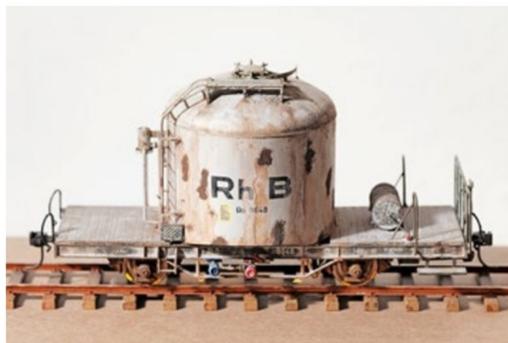
Natürlich braucht es auch auf dem Fahrwerk entsprechende Ablagerungen von Zement und Schmutz, und es darf nicht vergessen werden.



Der Uce 8048 ist auch mit «Zement» verschmutzt. Er erhält eine kleinere Menge, welche nach dem Trocknen abgebürstet wird.



Nun macht er schon einen guten Eindruck, ist aber noch nicht fertig, denn es fehlen noch die markanten Rostspuren am Kessel.

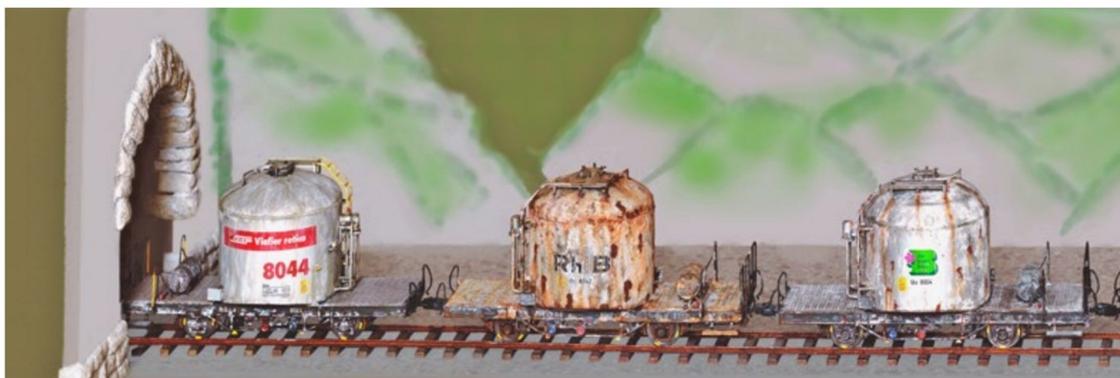
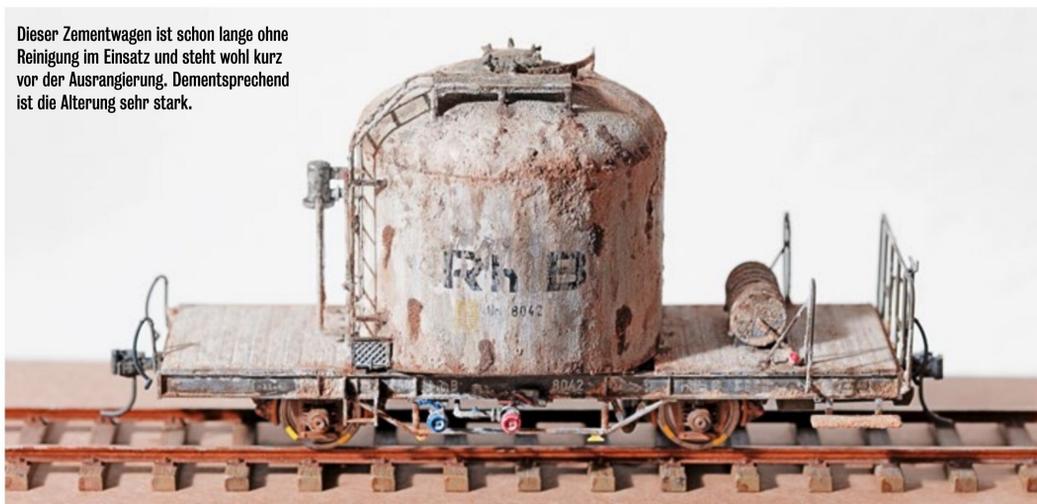


Fertiggestellt bereitet der Uce 8048 Freude. Schon durch die Alterung in mittlerer Stärke wirkt er wie ein heftig gebrauchter Güterwagen.



Mit dem abgebürsteten «Zement» und mit leichten Rostspuren am Kessel versehen, ist der optisch alte Uce 8004 bereits betriebsbereit.

Dieser Zementwagen ist schon lange ohne Reinigung im Einsatz und steht wohl kurz vor der Ausrangierung. Dementsprechend ist die Alterung sehr stark.

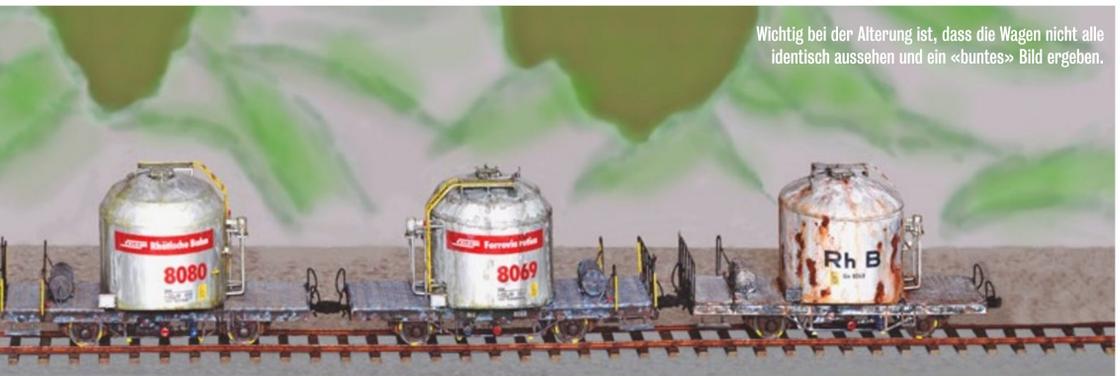


spuren, dies besonders bei den ganz alten Wagen. Auch dafür gibt es zwei fertige Acrylpasten. Die eine ist heller, die andere dunkler. Zuerst wird der dunkle Rostton aufgetupft, danach muss gewartet werden, bis er fast trocken ist. Ist dies der Fall, werden mit einem kleineren Pinsel die hellen Rosttöne darübergetupft. Am besten lässt man die Rostspuren dann wieder über Nacht trocknen. Bei der Aufbringung der Rostspuren sollte jede Gleichmässigkeit vermieden werden, denn es soll ein lebendiges und kein gekünsteltes Bild geben. Jetzt kommen die Rost-Washes zum Zug. Unterhalb der Rostfläche wird mit einem

weichen, breiteren Pinsel, den wir vorher in Wasser getunkt haben, ein senkrechter Strich gezogen. In diesen malt man sofort mit dem Wash eine Linie. Je nachdem was man darstellen möchte, wiederholt man diesen Schritt. Das überschüssig aufgetragene Wash sofort mit Wasser verdünnen und mit einem trockenen Pinsel verreiben. Wer es zum ersten Mal versucht, sollte diesen Schritt besser auf einem separaten Kunststoffteil üben. Mit etwas Übung bekommt man einen prima Verlauf hin. Wichtig ist, dass man immer von oben nach unten malt, so wie auch das Regenwasser fliesst. Auf jeden Fall nicht verzweifeln,

denn wie sagt man so schön: Übung macht den Meister. Am Schluss erhält der Modellbauer ein Modelleisenbahnfahrzeug mit realistisch wirkenden Gebrauchsspuren, und man sieht sofort, dass der Wagen bestens in eine Modelllandschaft passt. ○

**Der Autor dieses Artikels ist auf der Suche nach gleichgesinnten Modellbahnern in den Spuren TT und Om in der Region Südpfalz. Auch für eine Modulgemeinschaft in der Spur Om. Interessierte werden gebeten, sich doch bei den LOKI-Herausgebern zu melden.**



Wichtig bei der Alterung ist, dass die Wagen nicht alle identisch aussehen und ein «buntes» Bild ergeben.



Die gealterten Zementwagen sind bereit für den Einsatz, jetzt braucht es nur noch die passende Anlage dazu.



Schlichtern schaut sie aus der Remise, sie braucht dringend eine Revision.

**Motortausch und digitale Aufrüstung für einen Fleischmann-Klassiker**

# Neues Herz für die Ae 3/6<sup>1</sup>

Manch altes Schätzchen steht zu Hause im «Lokschuppen» und lugt nur noch ganz verschämt durch die Schuppentore ins Freie. Irgendwie weiss man noch nicht, was man mit einem solchen Modell machen soll. Eigentlich hat man es schon von einer Revision zurückgestellt, aber irgendwie kann man sich noch nicht von ihm trennen. Der Grund für diese langen Standzeiten sind häufig die Fahreigenschaften dieser ganz besonderen Modelle. Dass eine umfassende Revision nicht immer gleich mit grossen Eingriffen in die Loktechnik verbunden sein muss, soll dieser Bericht zeigen.

Von Stephan Kraus (Text und Fotos)

**D**ass die dreipoligen Rundmotoren vieler Fleischmann-Modelle konstruktionsbedingt ein etwas raues Anlaufverhalten aufweisen und je nach Getriebeauslegung vor allem im Analogbetrieb beim Anfahren etwas ungestüm losbrechen, mindert nicht die Freude an den schön gemachten Modellen aus Nürnberger beziehungsweise Heilsbronner Produktion.

Ansprüche wachsen ja bekanntlich mit den Möglichkeiten, und so haben Fahrzeuge mit einem grundlegend anderen Antriebskonzept heute natürlich auch deutlich ausgeglichene Fahreigenschaften.

Fünfpolige Motoren, die ihre Kraft mittels Schneckengetrieben auf die Antriebsachsen bringen, lassen sich zu deutlich gleichmäßigerem Laufverhalten erziehen.

Den «alten Schätzchen» mit Rundmotor kann durch den Einbau eines geeigneten Decoders in Verbindung mit kleineren Arbeiten am Motorschild oder dessen Austausch durchaus ein manierlicheres Fahrverhalten beigebracht werden. Durch die Anpassung der Regelparameter, kurz CVs genannt, kann dann schon eine deutliche Verbesserung der allgemeinen Fahreigenschaften festgestellt werden. Die Hürde für

den Einbau eines Decoders stellt eindeutig das am Motor werkseitig verbaute Motorschild dar. Für den Einbau eines Decoders in ein Modell mit dem Fleischmann-Rundmotor ist die Potenzialfreiheit des Motorlagerschildes zwingende Voraussetzung. Gerade hier sind die Arbeiten am Motorschild aber nicht ganz einfach, da es im Laufe der Produktion dieser Motoren eine ganze Reihe unterschiedlicher Ausführungen gab. Zu ergründen, welches Motorschild man nun vor sich hat, kann durchaus zu einer schweißtreibenden Angelegenheit werden. Insgesamt geht mit dieser Umbauvariante aber schon mal eine ganz ordentliche Verbesserung des allgemeinen Fahrverhaltens einher.

Soll das Modell nicht digitalisiert werden, führt eigentlich kein Weg an einer «Herztransplantation» vorbei. Eine Radikalkur stellt der Einbau eines Glockenanker-motors dar. Allerdings sind für diese Umbauten bei den Loks mit Rundmotoren Arbeiten am Rahmen der Lok notwendig, und häufig wird hier schon eine grosse Werkstattausrüstung mit Fräsmaschine erforderlich. Das ist dann ganz bestimmt nicht mehr jedermanns Sache.

Für alle, die diesen Arbeitsaufwand und die damit verbundenen Kosten scheuen, hat die Firma sb-modellbau eine Lösung mit einem Tauschmotor von Faulhaber entwickelt, bei dem auf sämtliche Fräsarbeiten am Rahmen der Lokomotiven verzichtet werden kann.

## Was dazu bereitliegen muss

In unserem Fall natürlich erst einmal ein Modell der Ae 3/6<sup>1</sup> von Fleischmann. Da es über den langen Produktionszeitraum eine ganze Reihe von Artikelnummern für Modelle dieser Baureihe gab, könnte eine gewisse Verwirrung auftreten, aber keine Angst, der hier beschriebene Umbau geht wohl bei allen Modellen gleichermaßen von der Hand. Ich hatte für die Aktion ein Modell mit der Artikelnummer 4345 und der Betriebsnummer 10647 in der grünen Ausführung, wie sie bis zuletzt im Regeldienst eingesetzt war, zur Verfügung.

## Ausserdem werden benötigt:

- ein Motorumbausatz von sb-modellbau mit der Bestellnummer 14096 mit Motor, Distanzbuchse und einem originalen Ritzel von Fleischmann;



Eigentlich immer noch ein schönes Modell – die Ae 3/6<sup>1</sup> von Fleischmann, erstmals wurde sie 1987 ...



... produziert und dann über 26 Jahre mit insgesamt fünf verschiedenen Artikelnummern immer wieder.

- Kleber für den Motoreinbau (sb-modellbau Art.-Nr. 81071) und Fügekleber für Distanzhülse und Ritzel (sb-modellbau Art.-Nr. 06K48);
- ein kleiner LötKolben oder noch besser eine kleine Lötstation mit Temperaturregelung;
- mehrere kleine Schlitz- und Kreuzschlitz-Schraubendreher;
- eine Pinzette;
- ein Seitenschneider und eine kleine Spitzzange;
- hilfreich ist auch noch eine kleine Mini-bohrmaschine mit einem Trennblatt.

Soll das Modell auch gleich noch digitalisiert werden, sollten zusätzlich folgende Teile bereitgelegt werden:

- ein Decoder, je nach Geschmack auch gleich mit Sound. Ich habe einen ESU-Loksound V4.0 mit der Bestellnummer 56498 (PluX16, «Universalgeräusch zum Selbstprogrammieren») mit bereits angeschlossenem, rundem Lautsprecher und Schallkapsel ausgewählt. Im Verlauf der Arbeiten hat sich herausgestellt, dass der ausgewählte Platz für den Lautsprecher nicht ausreichen sollte. Die Lösung bestand im Einbau eines Zimo-Lautsprechers mit der Art.-Nr. LS 13 × 18,

«Dumbo» mit integriertem Resonanzkörper, Grösse 18/13/13 mm (L/B/H), 8 Ohm und 1 Watt Leistung.

- Eine PluX16-Adapterplatine mit Stecksocket für den Decoder von AMW Hübsch aus Österreich ([www.amw.huebsch.at](http://www.amw.huebsch.at)). Diese Platine hat eine ebene Grundfläche und kann daher sicher im Modell befestigt werden.
- Doppelseitiges Klebeband. Ich verwende sehr gerne ein Band mit einer dünnen Schaumzwischenlage.
- Für die Verdrahtung sollten noch je ein paar Zentimeter Decoderlitzen in den Farben Rot, Schwarz, Grau, Orange, Weiss und Gelb bereitliegen.

## Die Vorbereitung des Patienten

Wie bei einer richtigen Operation am Herzen sollte auch beim Einbau eines neuen Motors in eine Lok erst einmal eine ordentliche Voruntersuchung mit Leistungstest durchgeführt werden. In unserem Fall heisst das, die Lok muss auf einem Testkreis oder einer analog betriebenen Anlage erst einige Runden mit mittlerer Geschwindigkeit drehen. Stellt man hierbei einen etwas hackeligen Lauf des Modells fest, kann das entweder am Herzen (Motor), oder an einem verharztem Getriebe liegen.

Ersteres ist nicht tragisch, da der Motor ja eh raus soll. Zweiterem kann man mit einer gründlichen Reinigung und neuer Schmierung des Getriebes bei der Operation begegnen. Ein Lampencheck schliesst die Voruntersuchung ab. Sind die Auffälligkeiten notiert, kann der Proband ab auf den OP-Tisch – pardon – die Werkbank.

## Die Operation am Herzen

Das Fleischmann-Modell verfügt über ein Gehäuse aus Zinkdruckguss, das mit zwei Schrauben auf dem Rahmen befestigt ist. Nach Entfernen dieser Schrauben lässt sich das Gehäuse ganz einfach ohne Klemmen abheben und gibt den Blick frei auf ein aufgeräumtes Innenleben. Dominiert wird der Innenraum von einem grossen Ballastgewicht, das der kleinen Lok ein ordentliches Reibungsgewicht mitgibt. Ziel des Umbaus: Auch ohne zusätzlichen Einbau eines Decoders sollen diese «inneren» Werte der Lok nicht angetastet werden. Um an den Motor zu gelangen, muss dieses Gewicht jedoch ausgebaut werden. Und jetzt kommen sie doch, die ungeliebten Rastnasen aus Kunststoff. Zwei auf der Motorseite und eine an dem langen Schenkel des Blocks. Die Rastnasen sind Teil des sichtbaren Chassis mit den Nachbildungen der Rahmenteile und

## Artikelnr. der Ae 3/6' von Fleischmann

DC-Ausführung:

Art.-Nr. 4337	Betriebsnummer 10702
Art.-Nr. 4345	Betriebsnummer 10654 und in einer späteren Auflage mit Nummer 10647
Art.-Nr. 434501	Betriebsnummer 10700
Art.-Nr. 824345	Betriebsnummer 10700

AC-Ausführung:

Art.-Nr. 1145	Betriebsnummer 10654
Art.-Nr. 1337	Betriebsnummer 10702
Art.-Nr. 394501	Betriebsnummer 10700
Art.-Nr. 394502	Betriebsnummer 10700
Art.-Nr. 821345	Betriebsnummer 10700

Die erste Lok war das Modell mit der Artikelnummer 4345 und der Betriebsnummer 10654 aus dem Jahr 1987, die letzte, mit der Artikelnummer 394502, wurde 2012 produziert.

(Angaben der Firma Fleischmann)



Bereit für die Revision: neuer Motor, Decoder mit Lautsprecher und eine Adapterplatine für den Decoder.



Flachläufermotor, neues Ritzel und Distanzhülse.



Adapterplatte von AMW mit den Löt pads.



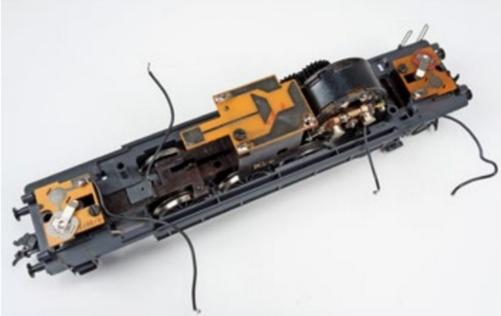
Zweikomponentenkleber für die Motormontage.



Das Abnehmen des Gehäuses ist einfach. Zwei Schrauben sind zu entfernen.



Hier wird es schon etwas diffiziler. Das Gewicht ist mit Rastnasen befestigt.



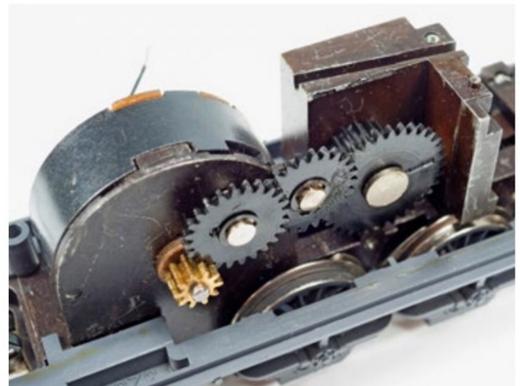
Das Ablöten der Drähte von der Hauptplatte geht schnell von der Hand.



Blick auf das Motorschild. Links die Masseverbindung des Motors.



Freier Blick auf den Kollektor und den Magneten des alten Rundmotors.



Für den Ausbau des Kollektors muss das alte Motorritzel entfernt werden.

der Abdeckungen der Buchliantriebe. Dieses Teil ist wiederum mit Rastnasen auf dem eigentlichen Rahmen der Lok mit Getriebekasten, Motorhalterung und Achslagern befestigt. Mit einem kleinen Schraubendreher mit flacher Klinge lassen sich die Rastnasen vorsichtig zur Seite drücken, und das Ballastgewicht kann abgehoben werden.

Als Nächstes kommt der LötKolben zum Einsatz. Die beiden Litzen der Frontleuchten und die Litze des Motoranschlusses werden von der «Hauptplatine», die auf dem Getriebekasten aufgeschraubt ist, abgelötet. Wenn der LötKolben schon in Aktion ist, kann hier auch gleich noch der Masseanschluss des Motors am Motorschild abgelötet werden. Nach der Demontage des Motorschildes, die sich dank den zwei seitlichen Schrauben sehr einfach gestaltet, ist der Blick auf den Kollektor und den Magneten des Motors frei. In der von sb-modellbau mitgelieferten, knapp gehaltenen, aber präzisen Montageanleitung steht: Ritzel abziehen (!). Dazu wird die Lok auf die Seite gelegt. Sicherheitsshalber sollten vorher die beiden ersten Kunststoff-Zahnräder, die die Untersetzung in Richtung Getriebe leisten, demontiert werden, damit sie nicht durch abrutschende Werkzeuge beschädigt werden. Hierzu schiebt man die beiden Federsicherungsscheiben mit einem Schraubendreher, parallel zur Fläche der Zahnräder, von den Lagerachsen. Als Erstes kann man nun versuchen, das so freigelegte Ritzel mit zwei kleinen Schraubendrehern mit flachen Spitzen vorsichtig von der Motorachse zu hebeln. Manchmal führt das direkt zum Erfolg. Häufig sitzt aber dieses Ritzel so fest auf der Motorachse, dass es nicht ohne einen kleinen Gewaltakt zu entfernen ist. Zur Vorbereitung dieser zerstörerischen Tat und um Beschädigungen am Kunststoff des Chassis zu vermeiden, ist es sinnvoll das zweiaxige Drehgestell und den Kunststoffrahmen zu entfernen. Das Drehgestell ist mit einer Schraube von unten am Rahmen gesichert. Das Chassis weist die schon beschriebenen Rastnasen auf. Der eigentliche Akt der Zerstörung besteht dann darin, dass man mit einer Minibohrmaschine und einer Trennscheibe dem Ritzel zu Leibe rückt und es vorsichtig mit mehreren Schnitten, die parallel zum Motorschild ausgeführt werden, aufschneidet. Nachdem das geschafft ist, fallen der Kollektor, die

Lagerbuchse des Motors und der Ringmagnet einem einfach entgegen. Geschafft, alles klar für den Einbau des neuen Motors.

## Wiederbelebung

Nun geht es an die Vorbereitungen für den Einbau des neuen Motors. Als Erstes kann die Distanzhülse auf die Welle des Motors geklebt werden. Hierfür sollte unbedingt der von sb-modellbau empfohlene Fügekleber verwendet werden. Mit einem kleinen Hölzchen, zum Beispiel einem Zahnstocher, wird eine kleine Menge des Klebers in die Bohrung der Distanzhülse gegeben und diese anschließend auf die Motorwelle gesteckt. Beim Aufstecken ist darauf zu achten, dass die Hülse nicht bis ganz an das Gehäuse des Motors geschoben wird. So kann sichergestellt werden, dass kein Kleber in das innere des Motors gelangt und diesen unbrauchbar macht. Nach diesem Arbeitsschritt kann der Motor erst mal wieder ausruhen, denn der Fügekleber braucht mindestens 15 Minuten, bis er handfest ist, und mindestens 45 Minuten, bis die Klebung belastbar ist. Als nächster Arbeitsschritt steht das Entfetten des Motorlagers an. Hierzu verwende ich Wundbenzin aus der Apotheke. Es zeichnet sich durch seine hohe Reinheit aus und entfettet daher die zu behandelnden Oberflächen nachhaltig. Für die Montage des Motors kommt jetzt der Zweikomponentenklebstoff zum Einsatz. Eine kleine Menge wird zum Beispiel auf ein kleines Kunststoffplättchen oder auf ein sauberes Blatt Papier aufgetragen. So lässt sich der Kleber mit einem Zahnstocher aufnehmen und fein dosiert auf die Flächen des Motorlagers auftragen.

Der nächste Schritt ist die Vereinigung von Motor und Rahmen, die im Automobilbau «Hochzeit» genannt wird. Dank der auf dem Motor bereits werkseitig befestigten Distanzplatte mit angedrehtem Ring zur Einpassung des Motors in die Aufnahme der alten Lagerbuchse am Rahmen geht sie zügig und passgenau von der Hand. Sitzt der Motor, lässt er sich noch minimal in der Bohrung verschieben. So kann das Ritzel probehalber auf die Distanzhülse geschoben werden. Passt alles und lässt sich das Zahnrad, das in das Ritzel greift, spielfrei und ohne Zwängungen drehen, muss man erst mal eine Pause machen. Auch dieser Kleber benötigt mindestens eine halbe Stunde, bis die Klebestelle belastbar ist. Danach kann das Ritzel mit dem Fügekle-

ber auf der Distanzhülse ausgerichtet und befestigt werden. Es sollte so sitzen, dass das angreifende Zahnrad in der Mitte des Ritzels läuft. Auch hier den Kleber nicht auf die Distanzhülse auftragen, sondern mit der Zahnstochermethode ein kleine Menge in die Bohrung des Ritzels geben. Sind alle Klebestellen ausgehärtet, kann der Zusammenbau der Lok beginnen. Soll die Maschine nicht digitalisiert werden, kann man die Hauptplatine jetzt wieder auf den Getriebeblock schrauben und die Beleuchtungsdrähte und den Motor anschliessen. Lediglich der Masseanschluss des Motors muss neu hergestellt werden. Hierfür kann man eine kleine Öse an das Massekabel des Motors löten und diese dann unter die Schraube, die die Platine auf dem Getriebeblock fixiert, legen und durch Anziehen der Schraube dort fixieren. In diesem Stadium sollten dann auch die ersten analogen Fahrversuche kein Problem mehr darstellen.

## Digitalisierung

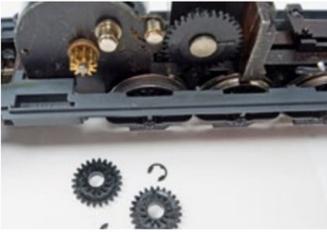
Das Lastenheft für die Digitalisierung dieses Modells wurde relativ schlank angelegt. Die Grundfunktionen der Lichtsteuerung sollten in der bereits vorhandenen Form beibehalten werden. Die Lok hat von Haus aus ein Dreilichtspitzensignal mit einfachem Lichtwechsel. Die Frontleuchten werden jeweils von einem Glühbirnen über Lichtleiter illuminiert. Ein Schweizer Lichtwechsel ist daher nur mit dem Einbau von SMD-LED zu bewerkstelligen. Ein solcher Umbau wird sicher einmal Thema eines eignen Umbauberichtes werden.

Mit dieser Festlegung ist der notwendige Funktionsumfang des Decoders bestimmbar:

- Motorsteuerung
- Lichtsteuerung (ein/aus - Lichtwechsel in Fahrtrichtung)
- Sound

Somit sind lediglich die beiden kleinen Platinen, mit denen die Glühbirnen in den Sockeln festgehalten werden, zu modifizieren. Dazu müssen die Kontaktfedern unten aufgebogen und die Selenplättchen entfernt werden. Die Isolierteile können bei dieser Ausführung ebenfalls entfallen, da hier keine zusammenhängende Platine in der Lok verbaut wurde.

Das Anschlussschema des Decoders und die dazugehörige Farbcodierung ist der Anleitung des verbauten Decoders zu entnehmen.



Vorbereitung für das Entfernen des Ritzels.



Die Teile des alten Motors inkl. Lager und Ritzel.



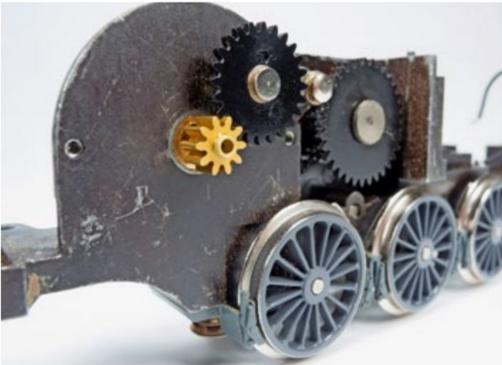
Jetzt kann der neue Motor vorbereitet werden.



Die Motorhalterung muss gut entfettet werden, am besten mit Wundbenzin.



Danach kann der Zweikomponentenkleber fein dosiert aufgebracht werden.



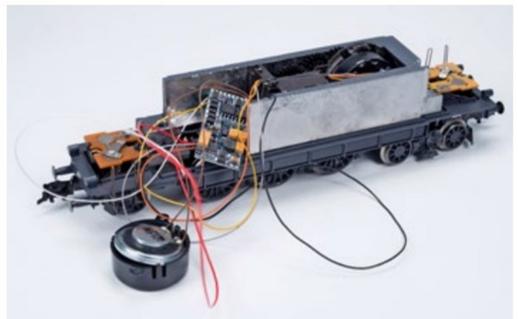
Justieren und die richtige Lage des Motors überprüfen ist wichtig.



Nun geht es an die Verdrahtung, die Motoranschlusskabel machen den Anfang.



Für den digitalen Betrieb erforderlich: Ausbau der Selenplättchen.



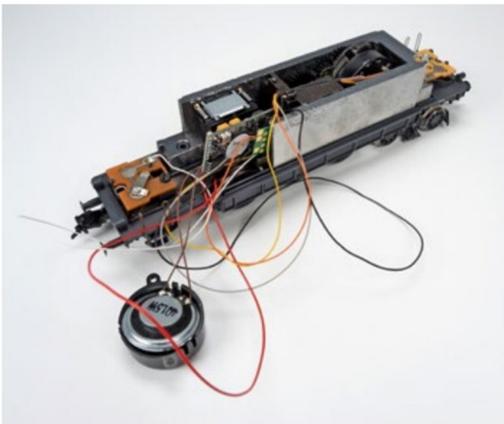
Eine erste Anprobe des Decoders und des Lautsprechers folgt.



Um unliebsame Kontaktaufnahme im Inneren zu vermeiden ...



... sollte der Oberleistungsumschalter seiner Kontaktfahnen beraubt werden.



So langsam finden alle Komponenten ihren Platz. Nur der Lautsprecher ist ...



... zu gross. Abhilfe schafft ein Lautsprecher von Zimo, der ohne Fräsen passt.

nehmen. Die NEM sieht folgende Anschlussfarben vor:

- Orange und Grau für die Motoranschlüsse
- Rot und Schwarz für die Anschlüsse an die Stromabnahme der Lok aus dem Gleis
- Gelb und Weiss für die Stirnbeleuchtungen

Nach der provisorischen Verdrahtung erfolgt dann erst einmal eine ausführliche Funktionsprüfung auf dem Gleis. Die von sb-modellbau angegebenen CV-Werte für die Motorsteuerung können direkt übernommen werden. Danach geht es an die abschliessende Montage des Decoders und des Lautspechers.

Ursprünglich war vorgesehen, den Decoder auf dem Platz der alten «Hauptplatine» über dem Getriebeblock zu installieren und den Lautsprecher im Bereich vor

dem Getriebeblock. Vorsichtshalber wurden von dem im Dach befindlichen Umschalter für den Oberleistungsbetrieb die Kontaktfedern abgetrennt, um eine Beschädigung des Decoders zu vermeiden. Bei der Anprobe stellte sich dann aber heraus, dass durch den Einsatz des Steckadapters die zur Verfügung stehende Höhe leider nicht mehr ausreichte.

So wanderte der Decoder an die kurze Seite des Ballastgewichtes. Hier hat der verbaute ESU-Decoder geradeso Platz im Gehäuse. Eine Stellprobe mit dem Zimo-Lautsprecher zeigte, dass dieser auf der dem Decoder gegenüberliegenden Gehäusesseite Platz finden kann.

Wenn alle Bauteile mit dem doppelseitigen Schaumstoffklebeband sicher befestigt sind und die Litzen entsprechend eingekürzt und sauber im Gehäuse verlegt wurden, kann als letzter Arbeitsschritt das Gehäuse wieder aufgesetzt werden.

## Fazit

So umgebaut und ausgestattet hatte die Lok ihren zweiten «Rollout» aus dem Schuppen und besitzt nun dank dem neuen Motor und dem Decoder ein seidenweiches Fahrverhalten. Nach der obligatorischen endgültigen Adressvergabe und der Anpassung der Einstellungen für Anfahr- und Bremsverzögerung sowie für die Maximalgeschwindigkeit kann die Lok die angestammten Zugleistungen auf der Modellbahnanlage wieder übernehmen.

Die Firma sb-modellbau hat weitere Umbausätze mit Flachläufermotoren für eine recht grosse Anzahl von Modellen von Fleischmann, Märklin und Lima im Angebot und wird dieses Sortiment auch noch erweitern. Mit diesen Motoren lassen sich Lokmodelle ohne grossen mechanischen Aufwand so umbauen, dass sie heutigen Ansprüchen an das Fahrverhalten vollumfänglich genügen können. ○

## Der Faulhaber-Flachläufermotor

Der Flachläufermotor 2607T von Faulhaber hat einen sehr hohen Wirkungsgrad und eine sehr geringe Stromaufnahme von maximal 150 mA bei voller Belastung. Eine mit diesem Motortyp ausgerüstete Lok setzt sich normalerweise schon bei 1 V in Bewegung.

Einige, vor allem ältere, Fahrregler geben aber als niedrigste Spannung 3 V oder sogar 4,5 V an das Gleis. Das kann dazu führen, dass eine so umgebaute Lok im Analogbetrieb etwas forscher als erwartet losstürmt. Abhilfe schafft hier ein Fahrregler für Glockenankermotoren, dessen Regelbereich bei 0 V beginnt. Durch die geringe Selbsthemmnis dieser Motortypen erhöht sich das Auslaufverhalten der Loks unter Umständen erheblich.

Nach Auskunft der Firma sb-modellbau sind mit dem ESU-Lokpilot Standard oder Basic bis jetzt keine zufriedenstellenden Einstellungen für ein gleichmäßiges Fahrverhalten gefunden worden. Für den ESU-Loksound V4.0 sind folgende CV-Einstellungen sinnvoll: CV 52 = 0; CV 54 = 30-50.



Der zweite «Rollout» nach erfolgreicher Revision: Stolz steht sie vor den Remisentoren.

50 Jahre Verein Tram-Museum Zürich  
und 10 Jahre Museum Burgwies

# Grosse Trams ganz klein

In der heutigen, schnellebigen Zeit ist es keine Selbstverständlichkeit, dass ehrenamtliches Engagement über Jahrzehnte hinaus Bestand hat. Umso erfreulicher ist es, dass der Verein Tram-Museum Zürich (TMZ) und eines seiner Projekte ein rundes Jubiläum feiern können und dass dieses noch mit einer Modellausstellung untermalt wird.





Nur unter Aufsicht eines Sicherheitswärters, welcher den Strassenverkehr unterbricht, gelingen die Ein- und Ausfahrten aus dem Museumsdepot.

Von René Stamm (Text und Fotos)

**D**ie Tramfreunde in Zürich sind in Festlaune, und sie haben allen Grund dazu: Der TMZ feiert den 50. Geburtstag und die Stiftung Tram-Museum Burgwies das zehnte Jahr des Bestehens. Zwei Organisationen also, die dank guter Zusammenarbeit sehr viel erreicht haben und als Vorbild dienen sollten. Die Zusammenarbeit mit einer Stiftung bringt viele gute Möglichkeiten. Nach Statuten nehmen darin auch Behördenvertreter Einsitz. Die Vorteile liegen auf der Hand. Die obrigkeitliche Unterstützung ist so gesichert. Ein solcher Verbund verlangt allerdings von den Vereinsmitgliedern – die ab und zu auch nicht einfache Ideen vertreten können – ein gewisses Verständnis für Überlegungen, die von den finanziellen oder

technischen Möglichkeiten gesteuert sind. Wie heisst doch der Spruch vom Spatz in der Hand?

Es scheint, dass dies in Zürich gelingt. Die Museumsanlage macht in allen Richtungen einen guten Eindruck, aussen wie im innen. Die unauffällig angebaute Migros-Filiale stört in keiner Weise, hilft aber sicher Kosten und Unterhalt der Liegenschaft mitzutragen. Die Ein- und Ausfahrt der Museumszüge gestaltet sich nicht einfach, denn sie kann nur einseitig und zum Teil nur rückwärtsfahrend ausgeführt werden. Die Manöver erfordern daher ein bisschen Geduld, verbunden mit Sicherheitsmassnahmen. Aber auch dieser Ablauf ist historisch, und zu früheren Zeiten störte sich niemand an diesem Vorgehen.

### Die Modelltramausstellung

Zum Anlass der beiden Jubiläen haben sich die Zürcher vorgenommen, dieses Jahr jeden Monat eine kleinere oder grössere Veranstaltung durchzuführen. Für den Monat März war die Modellausstellung vorgesehen, und wir haben sie für unsere Leserschaft besucht.

Schon die Stimmung in der grossen Tramdepothalle ist einmalig. Als Kulisse dienen die schönen historischen Fahrzeuge, alte Billettautomaten, Linientafeln und viele andere nostalgische Gerätschaften. Dazwischen haben sich die Modellaussteller angesiedelt. Das folgende Kaleidoskop, welches allerdings keine Vollständigkeit beansprucht, zeigt Ihnen die Vielfältigkeit der Ausstellung.

### Tessiner Luft

Die Freunde der ehemaligen Lugano-Cadro-Dino-Bahn (LCD) nutzen die Gelegenheit, sich vorzustellen und auf ihre Bemühungen hinzuweisen, da sie den ehemaligen Anhängewagen B 11 restaurieren. Mit einem Diorama in Spur H0e, mit ihrem modernsten Triebwagen Be 4/4 9 (heute MOB) in der Tessiner Landschaft und dem Modell des urigen Triebwagens Be 2/3 im Massstab 1:22,5 zeigen sie, was mit der seinerzeitigen Schliessung der Bahn verloren gegangen ist.



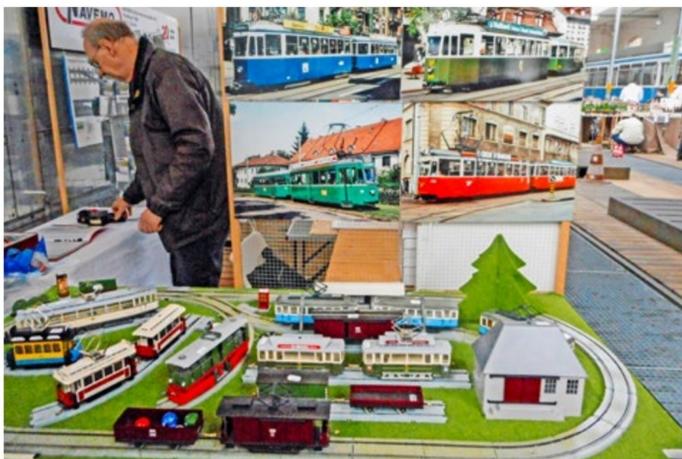
### Von Frauenfeld nach Wil

Die Frauenfelder Eisenbahn-Amateure (FEA) haben die ganze Strecke im Massstab 1:87 mit 12-mm-Gleis gebaut. Sie besteht aus 30 Modulen von 100-120 cm Länge. Die Bahnfahrzeuge sind zum grossen Teil selbst gebaut. Die Fahrdienstleiterin von Matzingen hat viel zu tun, denn die Kreuzung des FW-Zuges mit einem Leihtriebswagen der BDB (Bremgarten-Dietikon-Bahn) verlangt volle Aufmerksamkeit. Auch der Betrieb auf dem Bahnhof Wil ist beachtlich.



### Tablare voller Trammodelle

Ja, das gab es auch, und zwar bei Navemo Zürich. Der Nahverkehr von Zürich ist gut vertreten, aber es gibt auch Fahrzeuge aus anderen Städten der Schweiz. Nach dem grossen Erfolg mit den verschiedenen Standardzügen von Bern und Zürich laufen die Vorbereitungen für die Werkzeugherstellung der Basler und Genfer auf Hochtouren. Neu hat Navemo den Vertrieb der Produkte von Herrmann und Partner übernommen, sodass jetzt auch «Ostmodelle» lieferbar sind. Ergänzend dazu sind auch die Kartonmodelle von CDT, auf Wunsch mit Motor, zu haben. Für den Tramfreund eine echte Fundgrube, die unbedingt genutzt werden sollte. Nach wie vor sind auch die Blechtrams in Spur 0 von Lehnhardt erhältlich.



### Grosse Trams ganz klein

Der Titel unseres Artikels wird hier Wahrheit. Vor dem Original des Anhängers C 455 aus dem Jahre 1911 steht das Modell – von René Pfister passend für die Gartenbahn im Massstab 1:22,5 erbaut – mit dem historischen Triebwagen Ce 2/2 121, welcher auch im Museum zu besichtigen ist.



### Vom Ostseestrand

Aus Schwerin sind Henry und Franka Meyer mit einer 17-teiligen Anlage angereist. Einige Stadtteile sind bereits fertiggestellt, anderenorts gibt es noch viel zu tun. Die Bahnen verkehren PC-gesteuert und fahren echt mit Oberleitung. Unterwegs sind natürlich Trams von osteuropäischen Vorbildern. Da sind T3, KT4D und T6 aus Tschechien dabei, aber auch ET 57 aus der ehemaligen DDR-Produktion und moderne Strassenbahn-Fahrzeuge aus der heutigen Zeit.



### Tram ohne Grenzen

Die Oberbaselbieter Eisenbahn-Amateure und Modultram Südbaden (D) traten gemeinsam mit einer 35-teiligen Modulanlage mit Sujet Basel (18 Module) und einer «Durchschnittsstadt» (17 Module) auf. Die eingesetzten Strassenbahnen können auf der ganzen Modulanlage verkehren. Der Eigentümer kann sein Fahrzeug begleiten und durch Umstecken der Steuerung von einer Modulgruppe zur anderen auch die Fahrt beeinflussen. Zum Einsatz kommen Strassenbahnmodelle aus allen Städten der Schweiz: grüne aus Basel, blau-weiße aus Zürich, orange-cremefarbene aus Genf sowie grün-cremefarbene und rote aus Bern. Sogar der legendäre «Muni» Be 4/4 701 aus Bern steht auf der Anlage, wie das Bild zeigt.



### Schmalspurfahrzeuge ohne Ende

Walter Iten aus Küttigen hat sich dem Bau von Schmalspurfahrzeugen aus vergangenen Zeiten verschrieben. Sie sind im Massstab der Spur 0m gebaut und nicht motorisiert. Gefertigt sind sie aus Sperrholz, die Untergestelle zum Teil aus Messing. Die Auswahl ist gross, sind doch bis zu 100 unterschiedliche Modelle entstanden. Und was für welche! Wer erinnert sich denn noch an die Strassenbahn Meiringen-Reichenbach der Strassenbahnen Val de Ruz oder an die Allaman-Aubonne-Gimel-Bahn? Wir stellen Ihnen den Triebwagen Nr. 5 vom Bieler Tram vor.



### Verein Sernftalbahn

Die Idee der Leute aus dem Glarnerland ist, möglichst viel von der längst verschwundenen Bahngesellschaft zu erhalten. Anziehungspunkt des Standes ist das Modell des Triebwagens Be 2/2 Nr. 3 in der Spurweite 5 Zoll. Angeboten wurde eine grosse Anzahl von Literatur, Bildmaterial und Modellbausätzen in Karton für die Spurweiten H0m und 0m. Der Verein braucht nun Unterstützung...und Geld. Warum? Nach der Betriebseinstellung 1969 wurden die moderneren Triebwagen ins Waadtland an die AOMC verkauft. Diese wiederum gab die Fahrzeuge später weiter nach Österreich, zur Atterseebahn. Die Sernftal-Triebwagen BDe 4/4 6 ist bereits im Sernftal angekommen.



### Trammuseum Zürich

Natürlich haben auch die Hausherren neben dem gepflegten Museum noch Zusätzliches zu bieten. Aus dem Fundus wurde eine Kleinanlage hervorgeholt, die den Betrieb der Wetzikon-Meilen-Bahn darstellt (siehe Bild Seite 51). Die Anlage besticht durch eine liebevolle Gestaltung. Man fühlt sich Jahrzehnte zurückversetzt. Die Stimmung ist treffend gelungen. Einmalig ist auch die kleine Sammlung von Strassenbahnen der Stadt Neuchâtel, in der die wichtigsten Wagentypen für Spur H0m gezeigt werden. Eine wahre Meisterleistung.





Lieber Leser, damit wäre unser Rundgang beendet. Wer den Besuch verpasst hat, der hat wirklich etwas verpasst. Um die richtige Stimmung wiederzugeben, reicht ein Druckerzeugnis leider nicht aus. Gespräche, der Duft der alten Fahrzeuge und der Gesamteindruck können nicht wiedergege-

ben werden. Sehr oft werden gerade bei Modellausstellungen die jüngsten Besucher und möglichen Neukunden vergessen. Die Kinder! Nicht so hier. Gleich neben dem Bistro gab es eine grosse Brio-Bahn. Der Nachwuchs spielt, die Eltern halten einen gemütlichen Schwatz.

Den Organisatoren gebührt ein grosser Dank für ihren Einsatz, und es ist zu hoffen, dass sie sich wieder einmal an eine weitere Ausstellung heranwagen. Noch sind aber die Feierlichkeiten nicht beendet, und es steht noch Etlliches im Angebot. Sie haben weiterhin Gelegenheit, dabei zu sein. ○



In Kürze kreuzt der moderne Güterzug, gezogen von der BLS Re 465, den wesentlich älteren Gegenzug mit der historischen SBB Ae 3/5 10222.

Spur-0-Expo in Olten – 8. und 9. April 2017

# Treffpunkt (Modell-) Bahn-Drehscheibe Olten

Trotz den mittlerweile durchfahrenden Intercity-Zügen zwischen Zürich und Bern sowie den Olten umfahrenden Zügen zwischen Bern und Luzern gilt für die Eisenbahner die Stadt Olten immer noch als Bahndrehscheibe der Schweiz. Alle zwei Jahre verwandelt sich Olten zusätzlich zur Modellbahn-Drehscheibe für die Anhänger der Spur 0, 2017 das fünfte Mal.

Von Hans Roth (Text und Fotos)

**B**ereits früh wird in den Agenden der Liebhaber von Spur-0-Modellen das Wochenende der Spur-0-Expo in Olten dick markiert und unterstrichen. Alle zwei Jahren treffen sich die Spur-0-Freunde aus dem In- und Ausland in der Stadthalle Olten und verwandeln die Sporthalle leicht ausserhalb Oltens zu einem wahren Mekka im Bereich der Spur 0.

Trotz den beinahe sommerlichen Temperaturen am zweiten Aprilwochenende zieht die bereits zum fünften Mal stattfindende Spur-0-Expo wieder zahlreiche Interessierte an. Schon am Halleneingang zeigt sich die erste Besonderheit dieser Veranstaltung: Es gibt keine Eingangskasse, an der der Besucher seinen Eintritt bezahlen muss. Für alle Besucherinnen und Besucher, ob gross oder klein, gibt es freien Zugang über das gesamte Wochenende. Die Börsenpinnwand im Eingangsbereich, an welcher jeder die Möglichkeit hat, seine

Gesuche und Verkäufe den Gleichgesinnten anzupreisen, symbolisiert sofort, dass wir uns in eine eigene Zunft hineinbegeben. Erste Modelle von Händlern werden angeboten, und man kann sich als Besucherin oder Besucher des Anlasses gleich einstimmen in die vielfältige Welt der Spur 0. Einige Besucher sah man am Schluss, inspiriert durch die Ausstellung, mit einer Kiste unter dem Arm aus der Halle nach Hause spazieren.

Der Emporenrand der Halle ist schnell erreicht, und der Besucher kriegt einen ersten Blick auf die tiefer liegende Sporthalle und somit einen schönen Ausblick auf die Ausstellerlandschaft. Diese einmalige Landschaft wird untermalt durch zehn sehr abwechslungsreiche Betriebsanlagen mit Modelllandschaften in Spur 0. Eifrig wird Bahnbetrieb zelebriert, dies mit hervorragenden Modellfahrzeugen, nicht wenige in akribischem Eigenbau entstanden.

## Traditionelle Messe oder eben auch nicht

Ausstellermessen oder neudeutsch Expos, egal in welcher Branche, werden schnell als Verkaufs- und Verbrauchermessen dargestellt, mit dem Ziel, dem vorbeiströmenden Zielpublikum möglichst rasch und unpersönlich die eigene Ware zu verkaufen. Diese Stimmung sucht man in der Oltnen Stadthalle vergebens. Aussteller, Clubbahner und Besucher vermischen sich schnell zu einem Ganzen. Je länger die Expo andauert, umso mehr steigert sich der Austausch zwischen den Interessierten und Ausstellern. Dabei haben die Aussteller keine Hemmungen, über ihre persönlichen Liebchaften zu berichten oder die Neugierde der Besucher zu befriedigen, wie man am besten ein Modell baut. Nicht selten sieht man, wie sich rasch ein Grüppchen mit Personen aus verschiedenen Clubs und Ausstellern bildet, um Wissen über den Fahr-



Von der Empore im Eingangsbereich aus bietet sich ein einmaliger und unverwechselbarer Ausblick über die gesamte Ausstellung der Spur-0-Expo.



Keiner zu klein, Spur-0-Fan zu sein: Mit bewundernden Blicken werden die herrlichen BLS-Triebwagenmodelle von Mobau-Lei begutachtet.



Heutiges Betriebsbild des Schweizer Personenverkehrs auf der grossen Modulanlage der Eisenbahn-Modellbaugruppe aus Wangen bei Olten.



Der historische Dampftriebwagen GZm 31 wartet im Bahnhof Flüelen der Reppischtaler Eisenbahn-Amateure auf seine Abfahrt.



Dieses nicht mehr so neue Schaustück mit der Demonstration eines Kiesverlads begeistert nach wie vor und lässt beim Zuschauen verweilen.



Die Spur-0-Expo dient hauptsächlich zum gegenseitigen Austausch.



Konzentrierte Blicke beim generationenübergreifenden Holzverlad eines Spur-0-Güterwagens bei den Winterthurer Eisenbahn-Amateuren.



Stand der heutigen Technik: auf dem Smartphone die Inspiration zum Bemalen der Modellfigur einholen.

zeug- und Gebäudebau auszutauschen und Tipps zur einfacheren Montage eines Modells mit auf den Weg zu geben. Die ausstellenden Hersteller sind sich einig: Im Nachgang verkaufe man dann schon noch einige Modelle - oft nach erfolgter Budgetübersicht mit der Ehefrau -, aber an erster Stelle der Spur-0-Expo stünden das Treffen und der Austausch von Gleichgesinnten. Wer sich aufgrund der vielen Modellbetriebe etwas entschleunigen möchte, kann auf der Empore in Vitrinen mustergültig gebaute Selbstbaumodelle betrachten. Auch hier zeigt sich das gesamte Bild aus der Eisenbahnwelt. Ein schönes Stelldichein von Normal- und Schmalspur, Lokomotiven und Wagen sowie Messing, Kunststoff und Holz. Nicht zu verachten ist auch die andere Seite der Empore, welche mit dem Restaurant mit einem gutschweizerischen Essensangebot einen schönen Ausblick über die Ausstellung und eine weitere Diskussionsplattform bietet.

### Nietenzähler vs. Plausch

Nach wie vor haftet (leider) der schlechte Ruf des Nietenzählers an den Spur-0-Bahnern. Die Besucher der Spur-0-Expo in Olten werden beim Anblick der zehn Betriebsanlagen aber schnell in eine tolerante Welt, in der die Freude des anderen mir nichts dir nichts akzeptiert wird, hineinge-



Die Tinplate-Anlage der Tinplate-Freunde aus Bern löst staunende und interessierte Blicke bei der Nachwuchsgeneration am Anlagenrand aus.



Die Am-Trackers aus dem Baselbiet beeindrucken mit abwechslungsreichem Bahnbetrieb nach amerikanischem Vorbild inklusive Sounderlebnis.



Auch in Spur 0 beeindruckend ist die neueste Lkw-Verladevariante nach dem System Modalohr.

sogen. Ob die Anlage nun einen schweizerischen, amerikanischen oder gar der Fantasie entsprungenen Hintergrund hat, spielt überhaupt keine Rolle. Auch nicht, ob es sich um eine Tinplate-Anlage oder einen traditionellen Gotthard-Bahnhof handelt. Plausch wird an der Spur-0-Expo grossgeschrieben, was sich zusätzlich darin zeigt, dass etliche Nachwuchsbahner die Regler oder Bedienelemente an den Anlagen selber betätigen durften. Ein vor Jahren noch sehr unvorstellbares Bild. Erstaunlicherweise hatte die aus der Fantasie entsprungene Anlage der Familie Hintermann beinahe den grössten Andrang. Das Erfolgsrezept: Freude ausstrahlen und zum Mitmachen animieren. Und das schönste Zitat stammt aus dem Mund des Besitzers selber: «Wissen Sie, ich könnte auch nietenzählend Modellbau betreiben, will es aber nicht. Es langweilt mich nur, und ich möchte mein Hobby doch mit Spass betreiben.» Dem ist nichts mehr anzufügen. In dem Sinne freuen wir uns auf die nächste Austragung der Spur-0-Expo in zwei Jahren. ○



Die krokodilähnliche Diesellok ist in Mattioni wieder betankt worden und nach einer kurzen Arbeitspause wieder auf der Modulanlage anzutreffen.

# Szenen-News

## Der Mai-Monatszug auf dem Kaeserberg



Triebfahrzeug: Re 6/6, 7,8 MW, 120 t, Last: 40 Achsen, 586 Plätze, 459 t, V max: 140 km/h.

Zwischen 1992 und 1997 fuhren Speisewagen des Typs Einheitswagen III (EW III) im Dienste des Speisewagenbetreibers Le Buffet Suisse SA an der Gotthardstrecke. Am Kaeserberg ist genau ein solches Fahrzeug als Teil einer verkürzten Inlandabteilung mit drei EW-IV-Intercitywagen auf der Strecke. Der Zug mit der erst im Jahr 2000 erröteten Re 6/6 11640 «Münchenstein» kommt aus Stuttgart und führt an der Spitze (ab Zürich) die Kurswagen nach Lecce, darunter einen Liegewagen der SBB. Am Zugschluss, mit der Inlandabteilung, läuft ab Singen bis Chiasso ein Avz207 der DB mit. Solche Kompositionen wurden nach 1995 allmählich verdrängt durch Züge der 1993 gegründeten Cisalpino AG. Zuerst durch die «Pendolini» ETR 470, dann auch durch lokomotivbespannte Einheiten, womit die bunten Gotthardzüge zur «Geschichte» wurden. PD

## Saisonstart beim Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) – 7. Mai 2017

# Kultur mit der historischen Dampfbahn erfahren

Foto: Hugo Wengler/DVZO



Regelmässig verkehrender Dampfzug des DVZO unterwegs im ländlich geprägten Zürcher Oberland.

Die neue Saison der Zürcher Oberländer Dampfbahn steht vor der Tür. Als Besonderheit wird sie während einiger Wochen auch als «Kulturbahn» unterwegs sein. Geschichte und Kultur mit der Dampfbahn erfahren – eine spannende Verbindung, welche ab dem 7. Mai möglich ist. An diesem Sonntag startet der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland mit seinen Zügen in die aktuelle Saison. Die historische Bahn gibt ein Stück Eisenbahngeschichte wieder und ist ein Kulturgut erster Güte. Jeden ersten und dritten Sonntag in den Monaten Mai bis Oktober verkehren die öffentlichen Dampfzüge zwischen Bauma und Hinwil.

Unter dem Titel «Spinnen im Neuthal» fährt die Dampfbahn Ende August sowie im September an bestimmten Abenden als wichtige Darstellerin in der gleichnamigen Inszenierung. Der kulturelle Anlass spielt auf der Bahnstrecke zwischen Bauma und Bärenswil und im Industriekulturreal Neuthal. Nähere Informationen zum theatralem Erlebnis mit der Dampfbahn erfährt man unter [www.spinnen-neuthal.ch](http://www.spinnen-neuthal.ch).

Weitere Informationen zum DVZO gibt es unter [www.dvzo.ch](http://www.dvzo.ch).

## 41. Mitgliederversammlung des Vereins Mikado 1244 Ae 4/7 11026 zurück in Münchenstein

Auf Anregung des Lokführers André Sasse fand die 41. Mitgliederversammlung des Vereins Mikado 1244 am 25. März 2017 in Münchenstein statt. Die Ae 4/7 11026 brachte die Teilnehmer mit zwei Wagen vom Vereinsitz Brugg (AG) über die Bözberglinie nach Münchenstein an der Juralinie Basel-Delémont. Die Ae 4/7 kam somit nach 83 Jahren zurück an den Ort, wo sie 1933 elektrisch ausgerüstet und anschliessend an die SBB ausgeliefert wurde. Gemäss den beiden Fabrik Schildern (SLM Nr. 3547 1933 und BBC Nr. 3723 1933) wurde die Lok zwar 1933 gebaut, abgeliefert wurde sie aber erst am 3. Oktober 1934, als zweitletzte der BBC-Serie bzw. drittletzte von 127 Stück



Links im Hintergrund sind die Hallen zu sehen, wo die Ae 4/7 11026 montiert wurde. Sie sind heute umgenutzt und Sitz der Stamm Bau AG.

Foto: Georg Trüb

insgesamt. Ihr Preis betrug rund 500 000 Franken. Der Firmensitz der BBC war in Baden, die elektrische Ausrüstung wurde aber jeweils im früheren Alioth-Werk (1911 durch die BBC übernommen) in Münchenstein/Arlesheim in die von der SLM angelieferten Lokkasten eingebaut. Die Lokmontage in Münchenstein endete erst 1970 und wurde nach Oerlikon verlegt, nachdem die MFO 1967 durch die BBC übernommen worden war. Von den Re-4/4<sup>II</sup>-Prototypen und der ersten Serie wurden noch rund ein Dutzend Loks in Münchenstein «gebaut».

Die Ae 4/7 11026 fuhr 62 Jahre für die SBB und war in den Depots Zürich, Bern, Lausanne und Rorschach beheimatet, am

30. November 1996 wurde sie nach einer Laufleistung von 5 844 389 Kilometern ausrangiert und im Januar 1997 an die Firma ADtranz (Nachfolgerin der BBC) verkauft. Sie wurde leihweise beim Verein Mikado 1244 im Depot Brugg (AG) eingestellt, und Vereinsmitglieder haben sie in den folgenden Jahren technisch und optisch hervorragend aufgearbeitet und wieder in Betrieb genommen, 2001 konnte sie dann definitiv durch den Verein übernommen werden.

In Münchenstein wurde das 1997 eröffnete sehr interessante Elektrizitätsmuseum der Elektra Birseck (EBM) besichtigt, mit einer fachkundigen Führung. GT

[www.ebm.ch/de/geschichte-der-elektrifizierung](http://www.ebm.ch/de/geschichte-der-elektrifizierung)

## Erfolgreiche Hauptversammlung des Vereins Sernftalbahn Deutliches Ja zum Projekt «Elm 2020»

Die angekündigten Themen für die Hauptversammlung 2017 des Vereins Sernftalbahn im Restaurant Stadthof in Glarus sind bei den Mitgliedern auf grosses Interesse gestossen. Vereinspräsident Walter Gähler führt durch die HV. Die Jahresrechnung 2016 und der Jahresbericht 2016 werden einstimmig genehmigt. Wahlen in den Vorstand sind keine angesagt.

### Rückholaktion Triebwagen

Der ehemalige SeTB-Triebwagen Nr. 6 steht seit Ende September 2016 in Elm und wird dort von Vereinsmitgliedern restauriert. Der Triebwagen Nr. 5 wurde Mitte Januar 2017 von Österreich nach Rumänien überführt. Nach der dortigen Sanierung und Restaurierung kehrt er voraussichtlich im

Frühsommer 2017 ins Sernftal zurück. Im Mai 2014 startete der Verein die Spendensammlung für die Rückholaktion. Das Resultat lässt sich sehen: Bis anhin sind CHF 114 002.60 zusammengekommen.

### Projekt «Elm 2020»

Seit Mitte 2016 befasst sich der Vereinsvorstand mit der Vision, den Standort des SeTB-Museums von Engi Vorderdorf nach Elm zu verlegen. Ziel ist es, auf dem Areal der ehemaligen Station Elm ein umfassendes Museum unter Einbezug der schützenswerten Gebäude, möglichst mit allen noch vorhandenen SeTB-Fahrzeugen, der Gartenbahn und der SeTB-Modelleisenbahn aufzubauen. Zusätzlich sollen auch Teile der ehemaligen Gleisanlage im Stations-

areal wiedererrichtet werden. Ein Vortragsraum, eine Cafeteria und der Museumskiosk sollen die Besucher zum Verweilen animieren. Mit einer Verschiebung des Museums ins historische Ensemble «Station Elm» sind für den Verein Standort- und Planungssicherheit gewährleistet. Zudem rückt das Museum näher zum touristischen Zentrum im Sernftal. Das Projekt «Elm 2020» wird von der Vereinsversammlung einstimmig angenommen, und die Mitglieder danken dem Gesamtvorstand mit grossem Applaus für sein zukunftsweises Engagement.

Im Anschluss an die Versammlung zeigt Nik Minder einen Film mit Vereinshöhenpunkten aus dem vergangenen Jahr. DE

[www.sernftalbahn.ch](http://www.sernftalbahn.ch)

Schützenswertes SeTB-Stationsareal in Elm und zukünftiger Standort des SeTB-Museums.



Foto: Comet Photoshopping, DieterENZ

# Veranstaltungen

## Menü im Bistro Soleure

Was? Gourmetfahrt mit Regelzug

Wann? 26. April bis 5. Juli

Wo? Bern (ab 19.35 Uhr) – Solothurn – Bern

Für Fr. 79.– wird Ihnen während der Zugfahrt ein Gourmet-4-Gang-Menü serviert. Weitere Infos unter:

[www.rbs.ch/BistroSoleure](http://www.rbs.ch/BistroSoleure)

## Steiner Liliputbahn

Was? Fahrtage in der Saison

Wann? Sonntags und an Feiertagen, 11–17 Uhr

Wo? Stein am Rhein, bei der Schiffblände

Elektro- und Dampfbetrieb mit Personenbeförderung, Fahrbetrieb nur bei guter Witterung.

[www.steinerliliputbahn.ch](http://www.steinerliliputbahn.ch)

## Gartenbahn in Einsiedeln

Wer? Modelleisenbahnclub Einsiedeln (MECE)

Wann? 7. Mai, 10–16 Uhr

Wo? Einsiedeln, Blatten

Öffentliche Fahrtage bei trockenem Wetter mit Personenbeförderung. Auch am 14. Mai und 4. Juni.

Auskunft: Tel. 079 450 23 30, [www.mece.ch](http://www.mece.ch)

## Offene Türen in Winterthur

Wer? Winterthurer Eisenbahnamateure (WEA)

Wann? 7. Mai, 10–16 Uhr

Wo? Winterthur, Schulhaus Hegfeld

Öffentlicher Fahrbetrieb 0/0m, H0/H0m. Eintritt frei, Cafeteria Loki. Weitere Infos unter:

[www.wea-winterthur.ch](http://www.wea-winterthur.ch)

## Anlage Kirchmättli Horw

Was? Grösste Echtzeitanlage der Schweiz

Wann? 7. Mai, 13.30–16 Uhr (Fahrbetrieb)

Wo? Horw, Loki-Depot, Kantonsstrasse 71

Anlage im Rohbau fertig, Teilbetrieb, Führung durch die Anlage am 29. Mai, 18 Uhr. Weitere Infos unter:

[www.loki-depot-horw.ch](http://www.loki-depot-horw.ch)

## DVZO-Dampffahrten

Was? Fahrbetrieb der DVZO

Wann? 7./21. Mai, ab 9.30 Uhr

Wo? Bauma–Hinwil–Bauma

Regelmässige Fahrten zwischen Mai und Oktober, jeweils am 1. und 3. Sonntag des Monats. Infos und Fahrpläne unter:

[www.dvzo.ch](http://www.dvzo.ch)

## Trainbuffs im Tösstal

Was? Open Day für US-On3- und -0-Freaks

Wann? 13. Mai, 10.30–17.30 Uhr

Wo? Meschwilerstr. 4, Rikon

On3-Anlage im Bau. Mit Option für Spur 0. 250 m ab Bahnhof. Genügend Parkplätze, Verpflegungsmöglichkeit.

Fredy Schmohl, 079 280 57 26, [frschmohl@dplanet.ch](mailto:frschmohl@dplanet.ch)

## Modelleisenbahn in Worb

Was? Modulanlage in einer «Mandarine»

Wann? 13. Mai, 10–17 Uhr

Wo? Bahnhof Worb Dorf (Tramremise)

H0m-Anlage der Eisenbahnfreunde RBS mit VBW-/SZB- und RBS-Modellen, Getränkeauschank, Altmaterialverkauf.

[www.ebf-rbs.ch](http://www.ebf-rbs.ch)

## Historische Draisinen

Was? Draisinenfahrten im Zürcher Oberland

Wann? 13./14. Mai

Wo? Bubikon–Wolfhausen (ex UeBB)

Historische Draisinen vom Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz. Weitere Infos unter:

[www.dsf-koblenz.ch](http://www.dsf-koblenz.ch)

## Dampfbahn Aaretal

Was? Fahrtage im Mai

Wann? 13./14. und 27./28. Mai

Wo? Münsingen, Psychiatriezentrum

Jeweils von 13.30 bis 17.30 Uhr. Restaurant im Psychiatriezentrum. Weitere Infos unter:

[www.dampfbahn-aaretal.ch](http://www.dampfbahn-aaretal.ch)

## Zmorgefahrt am Muttertag

Was? Fahrt mit dem «Pendler-Pintli» des RBS

Wann? 14. Mai (ab 9.44 Uhr)

Wo? Worb Dorf–Solothurn–Worb Dorf

Es wird ein feines Zmorge-Plättli serviert. Organisator: RBS, Tel. 031 310 03 50

Anmeldung bis spätestens 9. Mai 2017. [reiseservice.bern@rbs.ch](mailto:reiseservice.bern@rbs.ch)

## Museumsbahn Emmental

Was? Dampffahrten

Wann? 14. Mai

Wo? Sumiswald–Hüttwil–Sumiswald

Öffentliche Dampffahrten der Museumsbahn Emmental, einsteigen und abdampfen. Billette im Zug, Kinder reisen kostenlos.

[www.historische-eisenbahn-emental.ch](http://www.historische-eisenbahn-emental.ch)

## Muttertagsbrunchfahrt

Was? Muttertagsbrunchfahrt des VHE

Wann? 14. Mai

Wo? Hüttwil–Trubschachen–Hüttwil

Muttertagsbrunchfahrt zur Genussfabrik Kambly mit Dampflok-Doppeltraktion. Reservation obligatorisch unter 051 282 99 93.

[www.vhe-emental.ch](http://www.vhe-emental.ch)

## Dampf in Minusio

Was? Associazione Ticinese Amici della Ferrovia

Wann? 14. und 28. Mai, 9.30–17.30 Uhr

Wo? Minusio, Mappo

Fahrbetrieb mit Dampf- und Elektroloks Spur 5- und 7¼-Zoll. Weitere Infos unter:

[www.ataf.ch](http://www.ataf.ch)

## Gartenbahn Staufen

Was? Fahrtage im Mai

Wann? 14. und 28. Mai, 13–16 Uhr

Wo? Staufen AG, Anlage Holzgasse (Waldhaus)

Freie Publikumsfahrten. Dampf- und Elektroloks. Verpflegungsstand ab 12 Uhr. Weitere Infos unter:

[www.gartenbahn-staufen.ch](http://www.gartenbahn-staufen.ch)

## Spur 0 in Ottenbach

Was? **REA-Modellbahnanlage Nenngrösse 0**

Wann? **20. Mai, 9–16 Uhr**

Wo? **Ottenbach, Klublokal REA, Affolternstr. 11**

Thema 2017: kurze Züge auf grosser Anlage. Mit S5/S14 ab Zürich und S5 ab Zug erreichbar, Eintritt Fr. 5.–. Für Kinder gratis.

[www.reppischtaler.eisenbahn-amateure.ch](http://www.reppischtaler.eisenbahn-amateure.ch)

## Mit der Bahn nach Wil

Was? **Spur-0-Fahrbetrieb des MEKW**

Wann? **20./21. und 25. Mai**

Wo? **Wil, Klubheim MEKW, beim Stadtweiher**

Sa 13.30–17 Uhr, So/Do 10–17 Uhr.  
Gastaussteller: Marcel Ackle (Sa/So)  
Eintrittspreise und weitere Infos siehe:

[www.mekw.ch](http://www.mekw.ch)

## Tramcorso in Zürich

Was? **Ausstellungsfahrt**

Wann? **21. Mai**

Wo? **Limmatquai–Quaibrücke–Bahnhofstrasse**

Tramcorso mit historischen und modernen Tramwagen.

Weitere Infos unter:

[www.tram-museum.ch/de/jubilaeumsjahr-2017](http://www.tram-museum.ch/de/jubilaeumsjahr-2017)

## 5-Zoll in Glattfelden

Was? **Kleiner Fahrtag auf Gartenbahnanlage**

Wann? **21. Mai, 14–16 Uhr**

Wo? **Glattfelden, beim Schwimmbad**

Bei schönem Wetter öffentlicher Fahrtag.  
Weitere Infos unter:

[www.modellbahnfreunde.ch](http://www.modellbahnfreunde.ch)

## Wir sind aktueller!

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungsmeldungen für die **Ausgabe LOKI 6|2017** bis spätestens **11. Mai 2017** an:  
Redaktion LOKI, Stephan Kraus,  
Schlesienstrasse 21, D-74189 Weinsberg

Oder noch lieber per Mail an folgende Adresse:  
[stephan.kraus@loki.ch](mailto:stephan.kraus@loki.ch)

## Eisenbahn-Romantik im Mai

**Samstag, 6. Mai 2017, 16.30 Uhr**

**Die ukrainischen Karpaten – Dampf und mehr (2/2) – Folge 903**

Eine Reise mit der russischen Breitspurlokomotive L3535 mitten in die Karpaten, an Bord eine Gruppe internationaler Eisenbahnenthusiasten. Interessant ist auch die dieselbetriebene Waldbahn von Vyhoda, die letzte ihrer Art.

**Samstag, 13. Mai 2017, 16.30 Uhr**

**Die Fichtelgebirgsbahn – Eine Spurensuche – Folge 904**

Die Fichtelgebirgsbahn von Bayreuth Hbf. nach Warmensteinach nahm am 15.08.1896 ihren planmässigen Zugbetrieb auf. Sie ist die letzte von einstmals sieben Nebenbahnlinien in das Fichtelgebirge, die in Teilen noch heute dort verkehrt.

**Samstag, 20. Mai 2017, 16.30 Uhr**

**Nariz del Diablo – Unterwegs auf der transecuadorianischen Eisenbahn – Folge 905**

Die Eisenbahn in Ecuador erfährt eine Renaissance. Präsident Rafael Correa hat die Eisenbahn zum Symbol der nationalen Einheit erklärt. Seit ein paar Jahren ist die Hauptstrecke zwischen der Küstenstadt Guayaquil und der Hauptstadt Quito wieder in Betrieb.

**Samstag, 27. Mai 2017, 16.30 Uhr**

**Auf der Main Line durch Sri Lanka – Folge 906**

Diese Strecke gilt als «eine der malerischsten in ganz Asien» und ist der Höhepunkt einer jeden Bahnreise in Sri Lanka. Die höchste Station «Little England» liegt auf 1900 Metern, eine Herausforderung für die Lokomotiven.

Übersicht sämtlicher Sendungen unter [www.swr.de/eisenbahn-romantik](http://www.swr.de/eisenbahn-romantik)

Änderungen vorbehalten!

# LOKI mehr Zeit für mich

## Dampfzugfahrten

Was? **Dampflokfahrten mit 01 202 und 41 018**

Wann? **27. Mai**

Wo? **Ab St. Gallen–Wil–Weinfeldern**

Mit «Apfelsaft-Express» und Dampfzug um den Bodensee. Zwischen Lindau und Konstanz Doppeltraktion 01 202 und 41 018.

[www.lokremise-sulgen.ch](http://www.lokremise-sulgen.ch)

## Chemins de fer Kaeserberg

Was? **Eisenbahn-Schauanlage auf 610 m<sup>2</sup>**

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

Wo? **Granges-Paccot bei Fribourg**

Monatszug Mai: «Gotthard-EC», Rollstuhlfahrer willkommen. Informationen und Anmeldung unter:

[www.kaeserberg.ch](http://www.kaeserberg.ch)

## Stiftung Ysebähnli am Rhy

Was? **Öffentlicher Fahrtag im Mai**

Wann? **27. Mai, 11–18 Uhr**

Wo? **Pratteln**

Gartenbahn mit Personenbeförderung; 5 und 7¼ Zoll.

Weitere Infos unter:

[www.ysebaehnl-am-rhy.ch](http://www.ysebaehnl-am-rhy.ch)

## Tram-Museum Zürich

Was? **50 Jahre Verein TMZ**

Wann? **3. Juni**

Wo? **Zürich, Tram-Museum Burgwies**

Grosser Festanlass 50 Jahre Verein/10 Jahre Museum mit Rahmenprogramm.

Weitere Infos unter:

[www.tram-museum.ch](http://www.tram-museum.ch)

## Markus' Eisenbahnwelt

Was? **Modelleisenbahnsammlung**

Wann? **28. Mai, 13.45–16 Uhr**

Wo? **Urnäsch, beim Bahnhof Zürcheresmühle**

Grosse Modellsammlung H0, über 1500 Modelle der Schweizer Bahnen. Verkauf von überzähligen Modellen und Büchern.

[www.markus-eisenbahn-welt.ch](http://www.markus-eisenbahn-welt.ch)

## RAILS DAYS

Was? **Ausstellung**

Wann? **23./24./25. Juni, 10–18 Uhr**

Wo? **Verkehrshaus Luzern**

Im Rahmen der RAILS DAYS in VHS wird u.a. die Geschichte der Firma HAG präsentiert. Weitere Infos unter:

[www.verkehrshaus.ch/de/besuch/eventkalender](http://www.verkehrshaus.ch/de/besuch/eventkalender)

# Börse

## Suchen

**Z-llm** Kaufe Modelleisenbahnen und Zubehör in allen Spurweiten. Abholung ganze Schweiz. Peter Christen, Hofstrasse 17, 4912 Aarwangen. Tel. 062 923 02 15, Mobile 079 373 23 56, pesche.christen@bluewin.ch.

**HO/N/HOm** Suche Spur HO + N + HOm, auch ganze Sammlungen. Sofortige Abholung und Barzahlung. Zeno Stirnemann, Hofacherstrasse 1, 8637 Laupen. Tel. 055 534 67 34, Mobile 079 335 20 69, stirnemann@windowslive.com.



**Bar-Ankauf von Modell-eisenbahnen**  
[www.zimmer.ch/modellbahn](http://www.zimmer.ch/modellbahn)

**Z-llm** Kaufe Modelleisenbahnen aller Spurweiten. Sammlungen, Restposten, Liquidationen und Occasionen. Schweizweite Abholung und sofortige Barzahlung. Simon Zimmer, Oberdorfstrasse 11, 4934 Madiswil, Tel. 079 322 68 00, simon@zimmer.ch.

**O** Suche Re 4/4<sup>III</sup> Lima, orange-hellbeige, Swiss-Express. Peter Mosimann, Dennliweg 33, 4900 Langenthal, Mobile 079 332 66 27.

**HO** Zwischenwagen Northlander 3150. Hans Derendinger, Dorfstrasse 22, 5313 Klingnau, Tel. 056 245 45 30, d.derendinger@hotmail.com.

## Verkaufen

**HO** HO Lematec SBB Ce 6/8<sup>III</sup> 14305, neu, Fr. 2050.-; HO Fulgurex Ce 6/8<sup>III</sup> 14272, braun, Fr. 600.-. André Sasse, Äusserer lange Heid 3, 4142 Münchenstein, 061 411 28 77, 079 505 41 04, andre.sasse@hotmail.ch.

**HO** HRF TSB Ec 3/5 Nr. 42, Vitrinmodell in OK, Fr. 1500.-. Grego Romano, Michelstrasse 30, 8049 Zürich, romano.grego@bluewin.ch.

**HO** Verkäufe von Märklin: Central Station 2 60214: Fr. 250.-, SBB-Lok 37513 mit mfx: Fr. 160.-, SBB-Lok 36330 mit mfx: Fr. 120.-, guter Zustand mit Originalverpackung. Buchmüller Jürg, Golbrigweg 30, 8702 Zollikon, Tel. 079 237 53 90, juerg.buchmueller@swissonline.ch.

**HO** Verkäufe: HO, 2-L, GS. EMB: RM PZ. 566 Colani 4-teilig/RM BD 751-4 Colani/Fulgurex: BLS Ae 6/8 2014-1 und -2 Metrop. BLS Ce 4/4, Ae 6/8, Be 6/8, Ae 4/4, Ae 8/8./HRF 1656 BLS Ce 4/6. Itzscher Rudolf A., Zileggstrasse 4, 5608 Stetten, Tel. 056 633 46 31, r.itschner@dtc.ch.

**HOm** Verkäufe: Bemo: BVZ Loks, Wagen; Friho: BVZ Güterwagen Itzscher Rudolf A., Zileggstrasse 4, 5608 Stetten, Tel. 056 633 46 31, r.itschner@dtc.ch.

**N** Verkäufe Modelleisenbahn-Anlage: Fleischmann-Gleise, 14 Weichen, 4 Stromkreise, Häuser beleuchtet. Digitalbetrieb, Grösse 135 x 75 cm (Materialkosten Fr. 2500.-), Preis Fr. 800.-. René Boner, Bleichenbergstrasse 32, 4528 Zuchwil, Tel. 032 685 45 03, Mobile 079 376 23 29.

**O** 10 x Migros-Kühlwagen von Rivarossi. Mit Stahlachsen + Buco-Kupplung. St. Fr. 25.-, zusammen Fr. 200.-. Schneider Alois, Ruggenbühl 4, 9548 Matzingen, Tel. 052 376 12 40.

**HO** Verkäufe Märklin TT800, Euro 450.-, Swiss-Toys Be 4/6, braun, Euro 700.-. Hans-Peter Heiland, Wandsbeker Stieg 31, DE-22087 Hamburg, Tel. 0049 4040 04 95.

**N bis 1** Verkäufe Fulgurex 12 x Weichenmotor, neu, Fr. 10.- pro Stück. Kurt Walther, Eywald 691, 3154 Rüschegg-Heubach, Tel. 027 722 46 85.

**O** Fulgurex: Ae 6/6, Fr. 3250.-; C 5/6 Elefant, Fr. 2900.-. Kurt Walther, Eywald 691, 3154 Rüschegg-Heubach, Tel. 031 738 87 58.

**HOm/HO** Verkäufe: HOm + HO Messingmodelle HRF, Fulgurex, Lemaco, Metrop, Ferro Suisse, Pirovino, Born, Wabu, Bemo, Metals MF, Bayard + diverse Loki Spezial + Jeanmaire. Werner Schwärzler, Fliederweg 4, 8107 Buchs, Tel. 044 844 23 78, w.schwaerzler@bluewin.ch.

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

- Verkauf/Ankauf
- Beratung
- Reparaturen

Bei uns entsteht die grösste Echtheitanlage der Schweiz (500 m<sup>2</sup>)

Kantonsstrasse 71, 6048 Horw  
Tel. 041 340 46 46, Fax 041 340 72 91  
[www.ldh-horw.ch](http://www.ldh-horw.ch), LDH-Horw@bluewin.ch

## Bestellungen

Börsenanzeigen werden nur digital angenommen. Sie können Ihr Kleininserat einfach und bequem im Internet aufgeben: → [www.loki.ch](http://www.loki.ch) → Service → Börse → ausfüllen → senden oder mittels Word-Datei per Mail an [inserate@staempfli.com](mailto:inserate@staempfli.com) senden.

Bei Rückfragen melden Sie sich bei Stavros Panagiotidis unter Tel. 044 309 90 82 oder [inserate@staempfli.com](mailto:inserate@staempfli.com).

**Insertionsschluss für Börseninserate in LOKI 6|2017: Freitag, 5. Mai 2017.**

Alle später eingehenden Anzeigen werden in der nächsten Ausgabe veröffentlicht. Es werden keine handschriftlichen Bestellsatons für Börsenanzeigen angenommen.

## IHR MODELLBAHN-SPEZIALIST



## ÖFFNUNGSZEITEN

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

[WWW.HESS-MODELLBAHNEN.CH](http://WWW.HESS-MODELLBAHNEN.CH)

Bahnhofstrasse 8 - 3123 Belp  
031 812 07 03 - [info@hess-modellbahnen.ch](mailto:info@hess-modellbahnen.ch)

Wir freuen uns auf Ihren Besuch

## Lokschuppen Hagen-Haspe



## Exklusive Modelleisenbahnen

und mehr ... vieles mehr ...

[www.lohag.de](http://www.lohag.de)

Kein Internet? Listen kostenlos!

Tel. ++49 (0) 2331 404453  
D-58135 Hagen  
Vogelsanger Strasse 40

**bruderer bahnen**




Grosse Auswahl  
in HO und N  
im Topzustand.

Reperatur und Digitalisierung  
in Spur HO und N.

bruderer bahnen  
Nachfolger Herr Philipp Joss  
Mitteldorstrasse 45A, 3072 Ostermündigen  
Telefon 031/931 90 20, Fax 031/931 90 28  
[www.obbo.ch](http://www.obbo.ch), immer 

**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](mailto:info@zuba-tech.ch)



**LOKI** Zeit für mich

**ALMROSE**  
ZUBEHÖR FÜR DIE MODELLEISENBAHN




**Stromführende  
Magnetkupplungen  
Schweizer Zwergsignal  
Schlusslicht mit Decoder  
Tauschplatten für  
Schweizer-Modelle  
... und vieles mehr.**

Ab sofort bei ihrem Fachhändler erhältlich.  
Gesamtes Programm und Händlerliste unter [www.almrose.ch](http://www.almrose.ch)

**HAMWAA zieht um!**  
Am Samstag 15. April 2017  
Ist das Geschäft zum letzten Mal an der Kernmattstrasse 34 geöffnet!

**Ab Samstag 20. Mai 2017**

begrüssen wir Sie an der neuen Adresse:  
Hamwaa Modellbahnen  
Schlossstrasse 8  
4133 Pratteln

[www.hamwaa.ch](http://www.hamwaa.ch) / [info@hamwaa](mailto:info@hamwaa) / 061 421 87 19 / 061 421 87 10

**STÄMPFLI PRODUKTION**

Zur Ergänzung unseres Teams, das für die SBB und für das Bundesamt für Verkehr (BAV) tätig ist, suchen wir ab sofort oder nach Vereinbarung eine/n

# Datenmanager/in Fahrplan,

## 80–100%

Ihr Arbeitsort ist Bern.

Sie sind die Drehscheibe für die Fahrplanpublikation des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz.

**Ihre Hauptaufgaben**

- Betreuung der elektronischen Datenclearingstelle für Fahrplandaten EDCS
- Importieren der angelieferten Fahrplandaten aus der ganzen Schweiz mit DIVA4
- Fehlerfreie und zeitgerechte Datenlieferungen an die SBB im HAFAS-Format
- Generieren der Fahrplansammlung mit KUBUS

**Ihr Profil**

- Erfahrungen im Bereich Fahrplandatenpflege oder Schnittstellenmanagement
- Flair für Fahrpläne und deren Datenformat VDV, DINO und HAFAS
- Rasche Auffassungsgabe, vernetztes Denken und lösungsorientiertes Handeln

Ausführliche Informationen zur Stelle finden Sie unter: [staempfli.com/jobs](http://staempfli.com/jobs)  
**Fühlen Sie sich angesprochen?** Dann freut sich Melanie Lehmann, Personalverantwortliche, auf Ihre Bewerbungsunterlagen per Post oder E-Mail: [bewerbung@staempfli.com](mailto:bewerbung@staempfli.com).

**Stämpfli AG**  
Wölflistrasse 1  
Postfach  
3001 Bern  
Tel. +41 31 300 66 66

Husacherstrasse 3  
8304 Wallisellen-Zürich  
Tel. +41 44 309 90 90

[www.staempfli.com](http://www.staempfli.com)  
[www.staempfli-produktion.ch](http://www.staempfli-produktion.ch)

**Kommunikation  
Mensch zu Mensch**

# Bahn aktuell

Die «neue» Lokfront der Ge 4/4 8001 beinhaltet  
nebst der neuen Faivelay-Schwab-Kupplung  
auch neue LED-Scheinwerfer.

Ge 4/4 mit auto-  
matischer Kupplung

In Zusammenhang mit den Wagen für die neue direkte Zugverbindung Montreux-Zweisimmen-Interlaken Ost, «Transgoldenpass», wird bei der Chemin de fer Montreux-Oberland Bernois (MOB) ein Wechsel der bis anhin verwendeten Mittelpufferkupplung auf die automatische Kupplung von Faiveley-Schwab vollzogen. Die neuen Triebwagen ABeh 2/6 7501-7508 sowie die Be 4/4 9201-9204 und ABe 4/4 9301-9304 von Stadler Rail wurden bereits mit dem neuen Kupplungstyp ausgeliefert.

Während der Inbetriebsetzungsphase der neuen Triebwagen erfolgte in der Werkstätte Chernel der Umbau der ersten Zwischenwagen, und sie sind nun bereits täglich mit den neuen Stadler-Triebwagen im Einsatz. Neben den erwähnten Zwischenwagen sollen auch die GDe 4/4 6001-6006 sowie die Ge 4/4 8001-8004 angepasst werden. Als Prototyp wurde die 2016 nach der Kollision mit einem Lastwagen beschädigte Ge 4/4 8001 herangezogen. Nach dem Umbau erfolgten statische Messungen mit dem As 111 und anschließend mit dem neuen GTW-Triebwagen ABeh 2/6 7506. Obwohl diese Kombination betrieblich im Grunde genommen nicht vorgesehen ist, konnte sie trotzdem durchgeführt werden, da die Vielfachsteuerung dieser GTW-Einheiten mit den neuen Triebwagen der 9000er-Serie identisch ist.

Eine erste dynamische Testfahrt wurde am Freitag, den 24. März 2017, von Chernel, wo sich die MOB-Werkstätte befindet, nach Les Cases und zurück durchgeführt, um die angepasste Software der Ge 4/4 8001 zu überprüfen. Noch in diesem Jahr sollen die Testfahrten mit der Triebwagen-Serie 9000 erfolgen. PB



Der GTW ABeh 2/6 7506 wartet zusammen mit dem As 111 und der Ge 4/4 8001 in Les Avants auf die Weiterfahrt.



Mit dem neuen, edel wirkenden Aussenanstrich verschmelzen die drei Fahrzeuggenerationen zu einer Einheit.





Surselva-Dampffahrt vom 5. März 2017 mit G 4/5 107 bei Trin.



Dampfzugsüberholung vom 19. März 2017 in Bever mit DFB-Gast B 4222.



In Pontresina wurde eine gigantische Fahrzeugausstellung organisiert.

## Per Winterdampf in den Ruhestand

Armin Brünegger und Hermann Hess, langjährige RhB-(Dampf-)Lokführer, feierten am Wochenende vom 18./19. März 2017 ihre Pensionierung. Was die Gäste dabei an Eisenbahnspezialitäten bestaunen und erleben durften, übertraf alles Bisherige. Schon letzten Herbst bewies der Club 1889, wie kreativ ein Extrazugsangebot sein kann. Unter dem Titel RhB-Winterdampf vermarktete der Verein nun zusammen mit der Steam Adventure Tours die Pensionierungs-

fahrten und lockte so auch aus dem Unterland per DSF-Zubringer-Pendelzug zahlreiche Fans ins Bündnerland.

Erster Höhepunkt war die am Samstag stattfindende Dreifachtraktion mit den Loks G 3/4 11, G 4/5 107 und 108 von Thusis bis Samedan. Weil zu jenem Zeitpunkt der RhB B2 2060 eine Totalerneuerung durchlief, steuerte die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) ihren B 4222 (ex VZ) bei, um allen einen Sitzplatz anbieten zu können.

Die am Sonntag in Pontresina veranstaltete Fahrzeugausstellung war beispiellos. Noch nie liess sich an einem Ort eine derart umfangreiche Parade von Trieb- und Schneeräumungsfahrzeugen der RhB betrachten. Genauso perfekt organisiert waren die beiden anschliessenden Dampfzüge, die sich zwischen Zernez und Samedan mehrfach begegneten resp. überholten. Da bleibt nur noch den Machern ein Riesensplendörchen auszusprechen. TK



Dampftrifachtraktion vom 18. März 2017 auf dem Landwasserviadukt, vermutlich ein Jahrhundertereignis.

# Historische Frühlingsdampffahrten

Foto: Daniele Cilardi

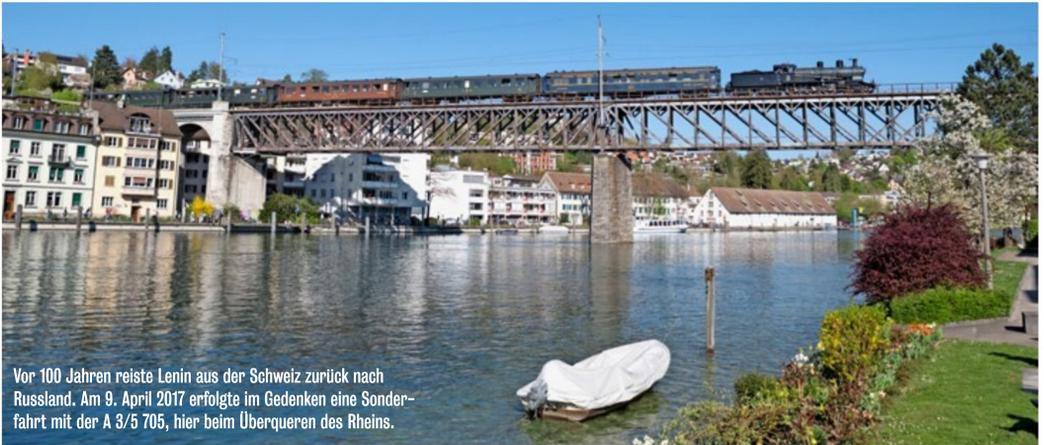


Während am 29. März 2017 der in Lyss ansässige Verein Pacific seine Dampflokomotive 01 202 für den Unterhalt der Adamsachse zusammen mit dem vereinsgeigenen BD EW I und einem SGT-Wagen nach Spiez überführte...



Foto: Daniele Cilardi

... war die einstige SNCF-Dampflok 241a65 zehn Tage zuvor für Filmaufnahmen des Hollywoodfilms «Mord im Orient-Express» (mit Johnny Depp, Michelle Pfeiffer und Penélope Cruz) zwischen Sursee und Triengen unterwegs.



Vor 100 Jahren reiste Lenin aus der Schweiz zurück nach Russland. Am 9. April 2017 erfolgte im Gedenken eine Sonderfahrt mit der A 3/5 705, hier beim Überqueren des Rheins.

Foto: Peter Hürzeler

# Gotthard-Panorama-Express gestartet



Die in der LOKI 11|2016 vorgestellten Panoramawagen des neuen Gotthard-Panorama-Express sind erfolgreich gestartet. Der neue Panoramazug verbindet Luzern mit Lugano über die alte Gotthardstrecke und ist zur Mitfahrt reservierungspflichtig.

Foto: Daniele Cilardi

# ICE4-Testfahrten vorerst beendet

Anlässlich der Überführung von Thun nach Lausanne gelang dieser Nachschuss bei der Einfahrt in Bern auf dem Lorraineviadukt. Ein sich vielleicht zukünftig vermehrt zeigendes Bild.

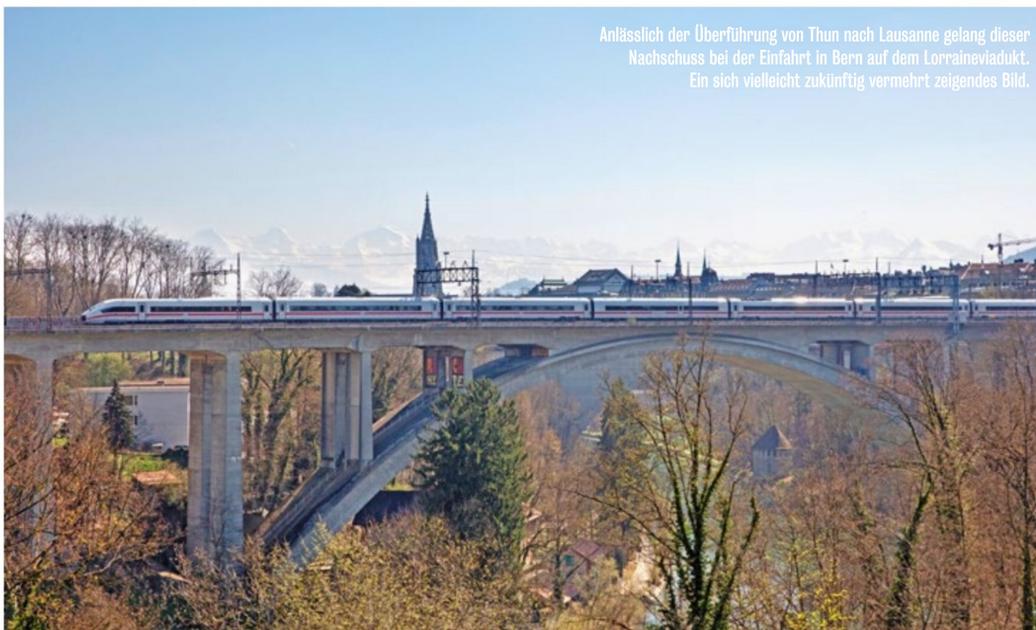


Foto: Markus Steiger

Der ICE4, der sich sogar in seiner deutschen Heimat erst im Anrollen befindet, verspricht den Passagieren ein ganz anderes, neuartiges Reiserlebnis. Dank ergonomisch geformten Sitzen. Dank einem revolutionären Beleuchtungssystem. Und nicht zuletzt dank einer besseren, stabileren WLAN-Verbindung. Ab wann die brandneuen Züge in der Schweiz fahrplanmässig verkehren, ist im Moment noch offen.

Seit Januar wird der ICE4 auch in der Schweiz getestet. Es erfolgten verschiedenste Messfahrten und Prüfungen. DB System-

technik wurde durch den Hersteller Siemens als Prüfdienstleister engagiert und steuert als Generalunternehmer die betriebliche Organisation und Abwicklung aller Messfahrten und prüft den Zug darüber hinaus speziell in den Themen Fahrtechnik und Stromabnehmer. Das Ziel der Mess- und Prüffahrten ist es, den neuen Hochgeschwindigkeitszug für einen künftigen grenzüberschreitenden Verkehr auch in der Schweiz zuzulassen.

Am 14. und 15. März 2017 fanden mit dem ICE4 Testfahrten am Gotthard statt.

Zuerst einen Tag auf der Nordrampe zwischen Göschenen und Erstfeld. Am Tag danach auf der Südrampe zwischen Airolo und Bodio. Zehn Tage später erfolgten Testfahrten, gezogen von den Re 4/4<sup>II</sup> 11159 und 11200, auf der BLS-Strecke zwischen Spiez und Interlaken.

Bereits am 27. März zog die Re 4/4<sup>II</sup> 11143 den ICE4 9004 von Thun, wo er zwischen den Testfahrten jeweils abgestellt war, nach Lausanne, wo er vier Tage später via Jurasüdfuss nach Basel geschleppt wurde, um das Land vorerst zu verlassen. HRo

Foto: Markus Steiger



In Därligen zeigt sich die ungewöhnliche Messkomposition dem Fotografen. Gut ersichtlich ist die Hilfskupplung an der Front der Re 4/4<sup>II</sup> 11158.

Foto: Stefan Gygi



Diese Aufnahme bei Wassen verdeutlicht, wie lang der neue ICE4-Triebzug ist. Der Zugschluss befindet sich noch im Tunnel im Hintergrund.

# Angetroffene Triebwagenraritäten

Foto: Peter Hürzeler



Als wäre die Zeit in Bossière stehen geblieben. Der BDe 4/4 1643 der SBB-Historic-Betriebsgruppe Winterthur am 10. April 2017 als Einzelfahrer anlässlich der Streckenabschiedsfahrt ins Rhonetal.

Foto: Daniele Gilardi



Ebenfalls mit dem Triebwagen unterwegs war am 1. April 2017 der Verein Tunnelkino. Mit dem vereinseigenen ABe 526 290-2 führte die Fahrt von Gänsbrunnen nach Laupen, wo die jährliche GV stattfand.

# ETCS-Messfahrten am Lötschberg



Die SRT Re 487 001 «Biene Maja» mit der Bremslok Re 425 179 anlässlich von ETCS-Level-1 und -2-Testfahrten zwischen Frutigen und Kandersteg am 27. März 2017 beim Kanderviadukt.

Foto: Markus Seeger



Typisch schweizerische Bahnszenerie zwischen Steckborn und Mammern: der BDe 4/4 1641 mit seinem Zug beim Passieren eines in der Schweiz einst in einer Vielzahl anzutreffenden Bahnwärterhäuschens.



Kurz nach der Haltestelle Kaiserstuhl zeigt sich die gesamte Komposition. Hinter dem Triebwagen eingereiht ist der erstmals bei einer Sonderfahrt eingesetzte, letzte LS-Gepäckwagen D 116 des DSF.



Nettes Detail: der Faltenbalg des BDe 4/4 1641 verbunden mit dem Gummiwulst des A 524.

## Abschieds- rundfahrt mit dem BDe 4/4 1641

Im Januar 2014 konnte der Verein Depot- und Schienenfahrzeuge Koblenz (DSF) von der Oesingen-Balsthal-Bahn (OeBB) den BDe 4/4 1641 übernehmen. Die OeBB hatte für die in den 1950er-Jahren für die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) gebauten Fahrzeuge keinen Verwendungszweck mehr. Nach einem Grossunterhalt und dem Einbau der benötigten ETM-Ausrüstung wurde der Triebwagen für die zahlreichen Arbeitseinsätze und Überfuhrfahrten des Vereins und verschiedener Partner eingesetzt. Das Fahrzeug war von Anfang an nicht für Nostalgiefahrten, sondern für Arbeitseinsätze vorgesehen, weshalb auch klar war, dass der DSF dieses Fahrzeug nicht historisch aufarbeiten wird, zumal drei baugleichen Triebwagen mit den Nummern 1632, 1643 und 1646 bei anderen Institutionen weiterleben. Ein grosser technischer Schaden oder das Erreichen von Verschleissgrenzen waren von Anfang an Kriterien, den Triebwagen dereinst abzubauen. Der Zeitpunkt war Anfang 2017 da, sodass dem Triebwagen noch brauchbare Ersatzteile entnommen wurden, bevor das Fahrzeug anschliessend der Rohstoffverwertung zugeführt wurde.

Um den Abschied gebührend zu feiern, wurde eine interne Abschiedsrundfahrt organisiert, die von der Vereinsbasis Koblenz via Baden, Zürich Altstetten, Thalwil und Pfäffikon SZ zum Mittagshalt nach Rapperswil führte. Als Anhängelast dienten der EW I A 524 und der Gepäckwagen D 116. Es handelt sich hierbei um den letzten erhaltenen Leichtstahlgepäckwagen, der nach einer Drehgestellrevision zum ersten Mal eingesetzt wurde. Die Weiterfahrt führte über Schmerikon, Herisau, St. Gallen, Romanshorn, Kreuzlingen, Schaffhausen und Egli-sau zurück nach Koblenz. Um 18.01 Uhr, genau nach Fahrplan, wurde Koblenz wieder erreicht. Nach den notwendigen Rangierarbeiten wurde beim BDe 4/4 1641 um 18.05 Uhr das letzte Mal der Hauptschalter ausgeschaltet und der Stromabnehmer gesenkt. HRo

## Stadler Rail beliefert Bombardier

Foto: Georg Trüb



Am 23. März 2017 brachte die Re 4/4' 10009 von Transrail einen neuen Speisewagen WRB für einen Twindexx nach Villeneuve. Dort wurde der in Brugge/Belgien ausgerüstete Wagen von der Stadler-Eem 923 007 ins Bombardierwerk geschoben. Der WRB 94 85 6 502 005 war wegen seiner Stangenkupplung zwischen zwei Railadventure-Übergangswagen gekuppelt.

## Re 460 065 neu mit Coop-Werbung

Foto: André Niederberger



Am 3. April 2017 wurde im Bahnhof Basel SBB unter Klängen eines Alhornspielers die Taufe der Re 460 065-6 als Werbotschafter für das Coop-Unterstützungsprogramm «Pro Montagna» vollzogen. Die Premiere-fahrt von Basel nach Zürich endete in Brugg, wegen eines Defekts an der Lokomotive. Tags darauf erfolgte ihre erste kommerzielle Fahrt.

## TransN flirtet mit weiteren Flirt-Triebzüge



Das Neuenburger Bahnunternehmen TransN erhält vier Flirts von Stadler Rail aus einer Option der SBB, die RABe 523 074–077. Am 30. März 2017 war der RABe 523 076 auf einer Testfahrt im Thurtal und passierte den Teich in Riedt zwischen Sulgen und Erlen.

Foto: Georg Trüb



Praktisch fabrikneu steht der moderne Europäer an der Laderampe und wird skeptisch begutachtet.

Ein Europäer mit Tonnendach für die Spur 0 von Lenz

# Gs der SBB nach UIC Merkblatt 571-1

**Da ist sie mal wieder, die verwirrende Vielfalt an Bezeichnungen von Güterwagen mit den Abkürzungen der offiziellen Stellen für Normungen im Eisenbahnwesen. In diesem Fall ist ein gedeckter, zweiachsiger Güterwagen für den Transport von witterungsempfindlichen Gütern gemeint, wie er in den 1960er-Jahren tausendfach in Europa anzutreffen war. Ein solcher universell einsetzbarer Wagen sollte eigentlich auf keiner Spur-0-Anlage fehlen.**

Von Stephan Kraus (Text und Modellfotos)

**D**ie Firma Lenz stellte 2014 auf der IMA in Köln ein erstes Handmuster des Gmmhs 56 der deutschen Bundesbahn vor, eines gedeckten Güterwagens mit je vier Lüfterschiebern pro Wagenseite und zwei Meter breiten Schiebetüren. Ein Wagentyp, wie er von fast allen europäischen Bahngesellschaften in den 50er- und 60er-Jahren des letzten Jahrhunderts in grossen Stückzahlen als Ersatz von Vor-

kriegsfahrzeugen angeschafft wurde. Bei den Schweizer Bahnen waren zu diesem Zeitpunkt noch Wagen der Gattungen K2 für den Transport von Stückgut im Einsatz, die teilweise schon vor 1900 gebaut worden waren. Die Nachfolgeneration dieser G-Wagen wurde als K3 bezeichnet und zwischen 1913 und 1950 gebaut.

Mit der Anschaffung neuer Wagen, die anfangs noch als K4, später dann als Gs

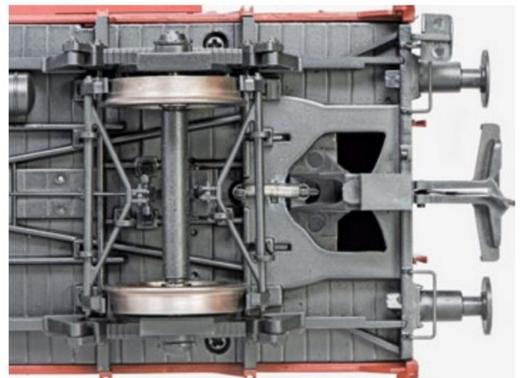
bezeichnet wurden, konnten die Transportkapazitäten von leichten, witterungsempfindlichen Gütern in ganz Europa deutlich erhöht werden. Wirtschaftsgüter konnten damals uneingeschränkt von jedermann und von allen Bahnstationen an jeden Bestimmungsort in Europa mit der Bahn expediert werden. Somit gab es auch eine enorme Nachfrage nach Transportkapazitäten für diese Waren. Mit dem Aufkommen



Verbretterte Seitenwände, durchgehendes Trittbrett im Bereich der Schiebetüren, Lüfterschieber und Schiebetüren in Aluminiumoptik, selbst die ...



... angepassten Schweizer Schlussscheibenhalter wurden berücksichtigt.



Die Lenz-Kupplung lässt sogar noch Platz für das Bremsgestänge.

der 20 und 40 Fuss langen standardisierten Stückgutcontainer und einer grösseren räumlichen Trennung zwischen dem Ort der Herstellung und den Orten, an denen die Waren nachgefragt werden, begann der Niedergang dieser Wagengattung.

Mitte der 90er-Jahre des letzten Jahrhunderts war dieser bereits deutlich spürbar. Die meisten Wagen dieser Gattung wurden bis Ende der 90er-Jahre oder kurz

nach der Jahrtausendwende abgebrochen. Da die Wagen in der Regel keine Handbremsbühne hatten und so nicht als Magazin- oder Baudienstwagen eingesetzt werden konnten, sind heute nur noch ganz wenige Exemplare dieses Typs erhalten geblieben.

Wagen der Gattung Gs repräsentieren die moderne Schweizer und auch die europäische Bahn der Epoche III und IV.

## Das Modell

Wie von Lenz nicht anders gewohnt, kommt das Modell sorgfältig verpackt in der typischen Lenz-Schachtel mit Sichtfenster zum Käufer. In einer Styroporform sicher gehalten, geschützt von weichen Folienstreifen und abgedeckt mit einem transparenten Schutzdeckel aus Kunststoff übersteht das Modell unbeschädigt den weiten Weg aus China in das deutsche Giessen und



von dort aus den Transport per Lastwagen und Kleintransporter zum Fachhändler. Bei der Betrachtung kann einem schon mal in den Sinn kommen, dass dieses Modell nicht nur einfach ein Fahrzeug für die Modelleisenbahn ist, sondern gewissermaßen auch ein Zeitdokument darstellt, das die wirtschaftlichen, bahntechnischen und schlussendlich auch die gesellschaftlichen Veränderungen zeigt, die wir in den letzten Jahrzehnten vollzogen haben.

Steht die Schachtel also vor einem, lässt sich das Modell einfach aus der Verpackung nehmen. Als Zurüstteile sind in einem kleinen Beutel noch zwei Kupplungshaken und zwei Bremsschlauchattrappen nebst Sperrhähnen zur Selbstmontage beigelegt. Ansonsten sind alle Griffstangen, die durchgängig aus feinsten Federstahlröhren geformt sind, sowie weitere Ansetzteile wie Schlussscheibenhalter, Rangiertritte usw. bereits passgenau montiert. Einzige die Seilhaken an den Eckstützen des Wagenkastens

können etwas leicht sitzen und sollten vor dem ersten Anlageneinsatz auf ihren Halt hin überprüft werden. Eventuell müssen sie mit einem kleinen Tropfen Sekundenkleber gel fixiert werden.

Nur der Vollständigkeit halber sei auf die absolut massstäbliche Umsetzung des Wagens hingewiesen. Alle wichtigen Grundmasse sind in den Massstab 1:45 überführt worden und geben das Original damit stimmig wieder. Nimmt man das Modell in die Hand, fällt einem sofort das angenehm hohe Gewicht des Wagens auf. Dafür ist in erster Linie der Rahmen des Modells, der aus Metall besteht, verantwortlich. Er gibt dem Modell das nötige Eigengewicht mit auf den Weg. Alle Gehäuseteile, das Dach und die Schiebetüren sind aus Kunststoff gefertigt und in der Dimensionierung so gestaltet, dass ein Verziehen der Teile ausgeschlossen werden kann.

Steht der Wagen auf dem Gleis, lässt er sich wunderbar leicht bewegen und zeigt

ein vorbildliches Rollverhalten. Auch wenn sich die Gesetze der Physik nicht massstäblich verkleinern lassen, so ist der Eindruck von einem vorbildhaften Fahrverhalten dieses Wagens durchaus gegeben. Auch beim späteren Test im Zugverband konnte der Wagen voll und ganz überzeugen.

Die von Lenz entwickelte Geometrie der Wagenkupplung, die Eingang in die NEM 365 gefunden hat, gibt auch diesem Modell die «Spiel-Gene» mit, die für ein Modell in dieser Baugröße so wichtig sind. Die Kurzkupplungskulisse lässt einen vorbildlichen Wagenabstand zu, ein Vorentkuppeln und das Kuppeln in Gleisbögen sind problemlos möglich. Zwischenzeitlich werden alle Lenz-Spur-0-Modelle mit der weiterentwickelten sogenannten «Kinemagnetik-Kupplung» ausgerüstet. Hinter dieser Wortschöpfung verbirgt sich eine genial einfache Kombination von zwei Magneten und einer Feder, die für einen absolut ruhigen Gerauslauf der Wagen im Zugverband sorgt.



Dass wegen des Einsatzes dieser Modellkupplung der Wagenboden im Bereich der Kupplungsaufnahme nicht mehr ganz dem Vorbild entspricht, ist absolut kein K.o.-Kriterium für die Modelle, sondern eher ein Kaufargument für den, der seinen Modellen auch mal wirklich Auslauf geben will.

Der Einsatz einer vorbildlichen Schraubkupplung, die separat bei Lenz unter der Bestellnummer 49015 angeboten wird, ist natürlich auch bei diesem Modell durch einen einfachen Umbau möglich.

Am Wagenboden sind die von «aussen» zu sehenden Teile wie Bremszylinder, Griffstangen für die Bremsbedienung, Haltschlaufen für die Bremsgestänge und die Bremsgestänge selbst feinstens nachgebildet.

Die Lüfterklappen lassen sich mittels feiner Stellstangen aus Kunststoff in unterschiedlichen Positionen arretieren. Im geöffneten Zustand kommen die feinen Git-

ter- und Lamelleneinsätze bestens zur Geltung. Die Schiebetüren laufen äusserst präzise in den Nuten. Der Verschlusshaken besteht ebenfalls aus einem elastischen Kunststoff, sodass man mit feinen Fingerspitzen oder doch besser mit einer Pinzette die geschlossene Türposition wie auch zwei leicht geöffnete Türpositionen festlegen kann.

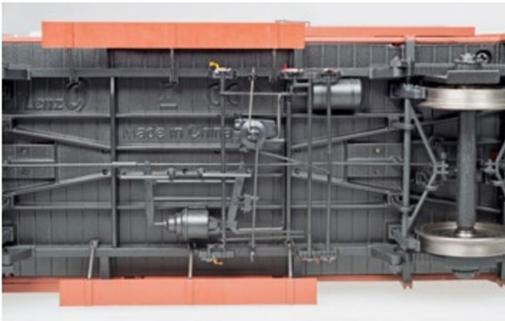
#### **Das Besondere der Schweizer Gs-Wagen**

Alle oben gemachten Feststellungen treffen natürlich gleichermaßen auf die bereits produzierten Varianten dieser Güterwagengattung zu. An Modellen der Deutschen Bundesbahn hat Lenz folgende Varianten nach dem eingangs erwähnten UIC-Merkblatt produziert: ein Gmmhs 56 mit Aludach, ein Gmmhs 56 mit Aludach und Bremserbühne und ein Gmmhs 56 mit Aludach und steckbarem Schlusslicht. Vorbildgerecht weisen die Modelle dieser Wagen die typischen deutschen Baumerk-

male auf. Hier sind an erster Stelle die Wagenwände zu erwähnen. Sie sind aus glatten Holzwerkstoffplatten mit Kunststoffimprägnierung gefertigt.

Die SBB liess die Wagen, nach den positiven Erfahrungen mit dem K2 und dem K3, im Gegensatz zu den deutschen Baugrundsätzen mit Wänden aus Holzlatten bauen. So wirken die eigentlich zu ihrer Zeit modernen Wagen eher wie Kopien der älteren Gattungen dieses Typus.

Für die Ausbildung des Daches und der Dachabschlüsse an den Kopfenden der Wagen wurde Stahlblech gewählt. Die Schiebetüren bekamen aus Gewichtsgründen eine Aluminiumbekleidung, die in den ersten Betriebsjahren, wie auch die Lüfterklappen, ihre metallisch blanke Oberfläche behielten. An den Türen wurde über die gesamte Öffnungsbreite ein Trittbrett angebracht. Auch die Halterungen der Schluss-scheiben hat eine andere Form. Lediglich die Stirnwandholme sind bis an die Dach-



Am Unterboden sind der Bremszylinder und das Bremsgestänge angesetzt.



Die Hebel für Bremsartumsteller, Lastwechsel und Absperrhahn.



Der Riegel für die Schiebetüren ist aus elastischem Kunststoff gefertigt.



Die senkrechten Stirnwandstreben reichen bis in die Dachrundung hinein.



Die Lüfterschieber sind über einen beweglichen Bügel in zwei Stellungen ...



... fest arretierbar: Die Lamellen und Gitter in den Lüftern sind unterschiedlich.



Die Anschriften sind gestochen scharf und vollständig ausgeführt.



Das Revisionsdatum weist den Wagen klar als Epoche-IV-Fahrzeug aus.

kante hochgeführt worden. Ansonsten sind alle Baumerkmale formtechnisch berücksichtigt.

**Bedruckung und Beschriftung**

Die Lackierung des Modells ist absolut gleichmässig und ohne jegliche Einschlüsse ausgeführt. Der Rahmen, die Pufferbohlen und alle unterhalb des Wagenkastens liegenden Bauteile sind in einem tiefen Schwarz gehalten. Der Wagenkasten und die Stirnseiten der Dächer sind in einem helleren Brauntönen als RAL 8012 «Rotbraun» gehalten, was durchaus seine Richtigkeit hat. Allerdings haben die Wagen nur unmittelbar nach ihrer Indienststellung so ein einheitliches Farbleid besessen. Schon nach wenigen Monaten des rauen Betriebseinsatzes hat jeder Wagen eine etwas andere Grundfarbe gehabt. Dafür verantwortlich waren nicht zuletzt die durchfahrenen Bremsstaubwolken entgegenkommender Züge.

Die Anschriften und die Bremsen sind rundum absolut konturenscharf aufgedruckt. Als Revisionsdatum ist der 15.9.1969 auf dem Längsholm des Wagenbodens angeschrieben. Somit ist der Wagen mit der

Wagennummer 120 3 479-6 klar der Epoche IV zugeordnet. Beide Wagenseiten sind vorbildrichtig mit leicht unterschiedlich angeordneten Beschriftungen ausgeführt. Als verantwortliche Werkstätte für die Wagen ist an den Kopfseiten die Hauptwerkstätte Yverdon angegeben.

**Das Vorbild dieser Wagengattung...**

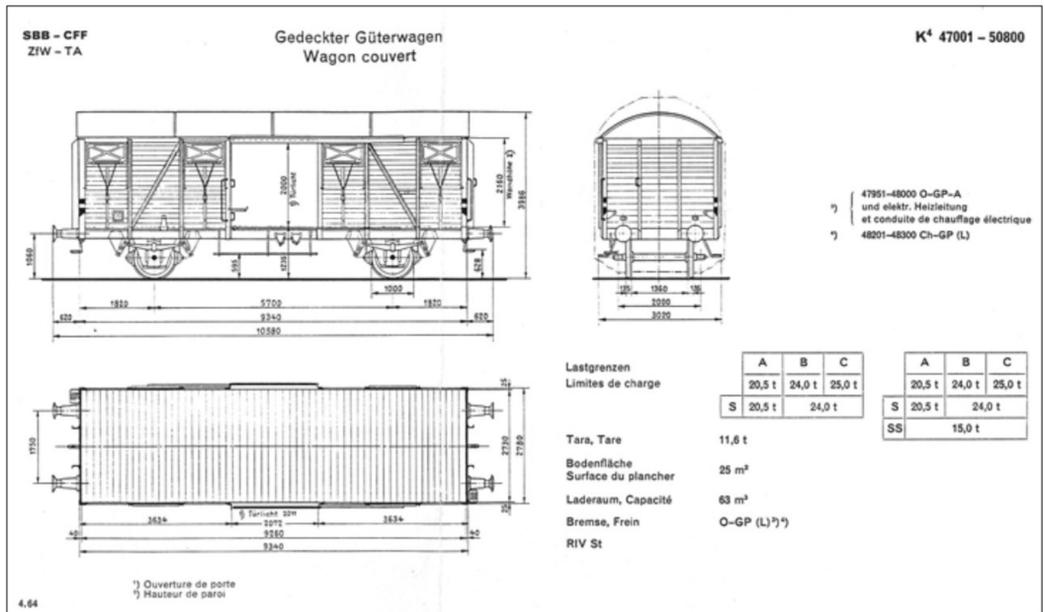
...entstand auf Basis rein betrieblicher Überlegungen zur Vermeidung von Leerfahrten von Güterwagen, nachdem sie an ihrem Bestimmungsort im Ausland entladen worden waren. Hier ist mal ein kurzer Blick in die Geschichte des europäischen Güterverkehrs angesagt.

Bereits 1922 wurde ein Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr beschlossen (RIV). Ab 1953 wurde in Westeuropa mit dem EUROP-Verband ein internationaler Güterwagenpark geschaffen, der es erlaubte, die Wagen anderer beteiligter Bahngesellschaften relativ freizügig für den Warentransport einsetzen zu können. Kompliziert wurde es aber, wenn Wagen im Ausland einen Schaden wie zum Beispiel

eine gebrochene Achsfeder hatten. Sie mussten dann zur Reparatur leer in das Heimatland verbracht werden. Abhilfe sollten hier einheitliche Baugrundsätze schaffen, nach denen Güterwagen mit gleichen Hauptabmessungen und einheitlichen Bauteilen gebaut werden sollten. Im Rahmen und unter Federführung des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) wurden Normen festgelegt, nach denen nun europaweit neue Güterwagen gebaut wurden. Mit dieser Entscheidung war der Weg hin zum wirklich freizügigen Einsatz der Güterwagen gelegt. Konnten doch nun kleinere Schäden an den Wagen von allen europäischen Wagenwerkstätten zeitnah behoben werden.

Trotz diesen Normungen konnte jedes Mitgliedsland auch an eigenen Baugrundsätzen festhalten. So kommt es, dass noch Mitte der 60er-Jahre durchaus Fahrzeuge mit länderspezifischen Eigenheiten entstanden, die aber alle einen «gemeinsamen» Stammbaum aufwiesen.

Für die Schweizerische Bundesbahn wurden von verschiedenen Herstellern im Zeitraum von 1956 bis 1966 über 3700



Skizze: Sammlung René Stamm

Massskizze des Schweizer K4/Gs aus dem Jahr 1962. Erwähnt wird auch die Ausführung als Ggss mit elektrischer Heizleitung für den Einsatz in Personenzügen.



Die auffälligen Aluminiumschiebetüren waren das «Markenzeichen» der SBB-Wagen.



Sommer 1994: Im Güterbahnhof Bern-Weyermannshaus wartet ein Gs mit der Inlandsnummer 42.



Der Gs 2976-6 ist als RIV-EUROP-Wagen gekennzeichnet und für Auslandsfahrten vorgesehen.

der anfangs als K4, später dann europäisch einheitlich als Gs bezeichneten Wagen gebaut.

Das G in der Bezeichnung des Wagentyps steht für eine gedeckte Bauart, das s für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Die Wagen haben einen einheitlichen Achsstand von 5,70 Metern und eine Ladefläche von ca. 25 Quadratmetern. Im Laufe des Beschaffungszeitraumes wurden auch einige Wagen (es müssen wohl 48 Wagen gewesen sein) mit der Bezeichnung Gqss gebaut. Diese waren mit einer elektrischen «Heizleitung», der sogenannten Zugsammelschiene, ausgerüstet (Kürzel: q) und konnten so freizügig in Personenzügen mit bis zu 120 km/h Höchstgeschwindigkeit (Kürzel: ss) eingesetzt werden. Auch etwa 50 Wagen mit der Bezeichnung Gqss-tz wurden in den Fuhrpark der SBB eingestellt. Sie hatten zusätzlich eine pneumatische Hochdruckleitung und eine zwölfpolige Steuerleitung (Kürzel: -tz) und konnten so noch freizügiger in Personenzügen verwendet werden.

Aus den letzten Bauserien wurden einige Wagen, die ohne die seitlichen Lüfterschieber mit komplett geschlossenen Seitenwänden gebaut wurden, als Typ Hs beschafft. Diese Wagen gingen alle an die Firma Aproz, die sie zum Transport von Mineralwasser in die Lagerhäuser der Migros einsetzte. Sie hatten einen auffälligen blau-grünen Anstrich, eine Abbildung einer liegenden Mineralwasserflasche und die Anschrift APROZ sowie ein grosses M beidseitig auf dem Wagenkasten.

Auch die PTT übernahm später vier Wagen der Gattung Gs und rüstete sie mit einer Innenbeleuchtung und, nach dem Umbau einer Wagenseite, auch mit einer Handbremsbühne aus.

Aber nicht nur bei der SBB waren diese Wagen im Einsatz. Auch die Schweizerische Südostbahn hatte zwölf Wagen vom Typ Gs in ihrem Bestand. Diese waren im Zuge einer Auftragserweiterung von einer Serie von Wagen, die für die SBB hergestellt wurden, mitgebaut worden. Alle zwölf gelangten aber bereits Ende der 60er-Jahre im Rahmen einer betrieblichen Umstrukturierung bei der SOB wieder zur SBB.

Im Laufe der Jahre wurden zudem noch einige Änderungen bei den Anschriften vorgenommen. So gab es Wagen mit dem grossen SBB-Pfeilzeichen, Wagen mit dem

kleinen rot-schwarzen SBB-Logo oder Wagen die beide Kennzeichnungen aufwiesen. Auch wurden häufig nach Revisionen die vormals metallisch blanken Türen und Lüfterschieber im Braunton des Wagenkastens mitlackiert.

In Frankreich (SNCF) und Italien (FS) wurden ebenfalls Gs-Wagen mit Bretterwänden eingestellt, sodass auch hier noch ein grosses Potenzial für weitere Modellumsetzungen schlummert.

Allein diese kurze Aufzählung macht Lust auf mehr Varianten dieses universellen Güterwagens, auch und gerade in der Baugrösse 0.

## Fazit

Für den Einsatz auf Schweizer Anlagen der Baugrösse 0 wird mit dem von Lenz produzierten Modell eine Lücke geschlossen. Insgesamt ist hier ein schönes Modell entstanden, das hoffentlich noch in weiteren Länderversionen, zum Beispiel in der Ausführung der FS, auf die Gleise



Fotos: René Stamm

Detail eines Anschriftfeldes mit Wagenidentität und technischen Daten. Aufnahme aus dem Jahr 1994.

gestellt wird. Die immer noch auf Börsen gehandelten Wagen von Walter Herrmann oder Lima aus den 90er-Jahren können nun durch zeitgemäss produzierte Gs-Wagen ergänzt werden. Da die Geschichte dieser Güterwagen, wie oben beschrie-

ben, ja eine europäische Erfolgsgeschichte ist, können bis zum Erscheinen weiterer Varianten durchaus auch die deutschen Gmms 56 und ihre etwas älteren Brüder der Gattung Gmms 54 von Lenz vorbildgerecht über Schweizer Gleise rollen. ○



In Bern-Zollikofen stehen unterschiedliche Gs für eine Zugzusammenstellung bereit. Gut erkennbar ist der SBB-Wagen, gefolgt von einem Gs aus Österreich und einem der SNCF.



Träumen von und mit der Eisenbahn. Zum Beispiel die «Chemins du Fer du Kaeserberg»

# Dreamer! You dream!

**Rund eine Million Mal wurden die zahlreichen Youtube-Filmchen insgesamt angeklickt, welche zeigen, wie eine Politikerin und Unternehmerin einen ihrer Kadermitarbeiter verächtlich «abkanzelt». Doch taugt «Träumer» überhaupt als Schimpfwort? Am Kaeserberg wird diese Frage auf eindrücklichste Art und Weise beantwortet.**

Von Bruno Kalberer (Text und Fotos)

**J**etzt einen kurzen Bremsstoss geben. Aber nur kurz, dort vorne wird gleich das Hauptsignal sichtbar sein ... Solche und ähnliche Hinweise erhalte ich von François Rentsch, einem der Lokomotivführer, welche am Kaeserberg mithelfen, innerhalb von drei Stunden im professionellen Fahrsimulator erleben zu können, wie es sich anfühlt, zum Beispiel einen 340 Tonnen schweren Reisezug mit der Ae 6/6 11409 über die Lötschbergstrecke von Spiez nach Brig zu führen. Aus einem anderen Blickwinkel heraus – und zum Titel des Beitrages passend – drückte es Adolf Ogi, der ehemalige Bundesrat und charismatische Förderer der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) aus, als er einst im Führerstand auf dem Kaeserberg diese Fahrt absolviert hatte: «Ich habe mir endlich meinen Kindertraum erfüllen können!»

## Traum Lokomotivführer

Der vom Ogi Dölf erwähnte Kindertraum war für uns und unsere Generation natürlich noch ein Bubentraum, denn zu unserer Kinderzeit gab es halt noch Buben und Mädchen. Und dies, ohne uns einer Schuld bewusst zu sein. Jedenfalls träumten ganz viele Knaben davon, später einmal Lokomotivführer zu werden. Bei meinen Primarschulkameraden stellten die zukünftigen Lokführer fast die Hälfte der Klasse, viele wollten noch Piloten, einige Autorennfahrer, Bauern oder Förster werden. Sozialpädagoge oder Ernährungsberater kein einziger.

## Eintauchen in den Traum

Natürlich ist der im Untergeschoss des architektonisch überzeugenden, modernen Gebäudekomplexes der Kaeserbergbahn

untergebrachte Fahrsimulator im Führerstand des einstigen Gotthardstolzes nicht imstande, den «Bubentraum zu erfüllen». Die in den Genuss dieses speziellen Zusatzangebotes der Kaeserbergbahn gekommene Person ist nachher weder Lokomotivführerin noch Lokomotivführer. Hingegen macht dieser rund drei Stunden dauernde, als Einzelperson zu absolvierende «Lehrgang» auf eine spannende und darüber hinaus äusserst lehrreiche Art und Weise den Traum aus der Jugendzeit erlebbar. Anders als bei äusserlich ähnlich erscheinenden Einrichtungen – beispielsweise im Verkehrshaus – absolviert man nach Begrüssung und kurzer Kennenlernphase mit dem zugeteilten Lokführer einen Theorieteil, welcher die wichtigsten Funktionen der Lok, die Signalbegriffe, das physikalische Verhalten von mehreren Hundert Tonnen

bezüglich Bewegung in der Ebene wie auch am Berg sowie die Anweisungen der Fahrpläne zum Inhalt hat.

Nach vorsorglichem Toilettengang – die Fahrt von Spiez nach Brig findet im Echtzeitmodus statt – besteigt man dann gemeinsam mit dem Ausbildner den Ae 6/6-Führerstand. Die verschiedenen, in der Theoriestunde kennengelernten Bedien- und Anzeigeelemente werden nochmals

kurz repetiert, und los geht es mit einer ersten Fahrt, quasi als Aufwärmrunde, über die Kaeserbergbahn. Gleichzeitig erlebt man dabei die in den oberen Stockwerken beheimatete Modellwelt aus einer anderen Perspektive.

Bereits bei der Fahrt mit dem Modellzug kommt die Vorahnung auf, dass das Führen eines Zuges möglicherweise anspruchsvoller sein könnte, als ich leichthin angenom-

men hatte. Diese Vorahnung wird dann im darauffolgenden «Ernstfall» von Spiez nach Brig bestätigt. Das Anhalten erfolgt entweder zu früh oder zu spät, die Bremsbedienung ist entweder zu heftig oder zu zögerlich. Wahrscheinlich hätten meine Bahnpassagiere in Frutigen bereits den Zug verlassen, wäre erstens ein Zug vorhanden und stünde zweitens nicht ein Profi neben mir, der nicht nur die Lernsituationen am



Ein Lächeln bereits beim Empfang: Olivia Salamin, die Seele des Hauses.



François Rentsch (links) mit einem «Lehrling» in der Theoriestunde.



Träume haben Anrecht auf ein passendes Zuhause. In Granges-Paccot hat ihnen Marc Antiglio gediegene Räumlichkeiten erstellen lassen.

Simulator steuert, sondern auch mit grosser Geduld, Erklärungen und Hilfestellungen jederzeit zur Stelle ist.

Mit einer wohligh anföhlenden Mischung aus Respekt und ein wenig Stolz werden dann am Ende des Perrons von Brig die letzten Handgriffe nach Anweisung des Lehrmeisters getätigt, und nach dem Verlassen des Führerstandes kriegt ich bei der abschliessenden Manöverkritik ein Zertifikat ausgehändigt. Dieses erinnert fortan daran, dass man erfolgreich für drei Stunden in die Träume von damals eintauchen durfte.

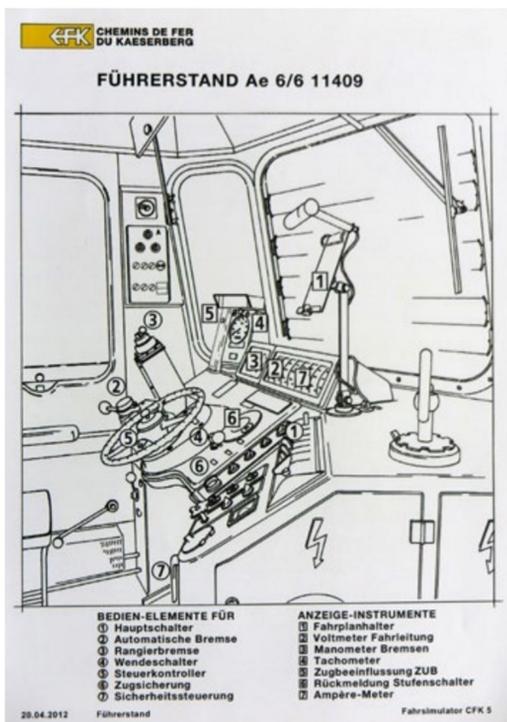
## Leidenschaft als Grundlage fürs Umsetzen von Träumen

In praktisch jeder medialen Publikation zur Modellbahn Kaeserberg steht sinnngemäss, dass sich Marc Antiglio mit seinem Werk in Granges-Paccot, der nördlichen Nachbargemeinde von Fribourg, seinen Kindheits-

traum erfüllt habe. Im Einführungsfilm zum Anlagenbesuch gibt der Unternehmer und einstige Autorennfahrer auf sympathische Art recht intime Einblicke. Er lässt nämlich die Besucherinnen und Besucher an seinen Träumen teilhaben und erzählt, wie er als kleiner Junge von zu Hause weggelaufen ist, um am Bahnhof seine geliebten Züge zu sehen, zu hören und zu riechen. So vorbereitet, taucht das Publikum anschliessend in die eindrückliche Umsetzung seiner Träume im Modellmassstab 1:87 ein. Noch mehr Intimität also, wie wir Modelleisenbahner wissen. (Für mitlesende Nichtmodellbahner: Wird Ihnen die Türe zu einem Modellbahnzimmer, -keller oder -estrich geöffnet, dürfen Sie sich glücklich schätzen, denn damit wurde Ihnen ein sehr grosser Vertrauensbeweis zugesprochen.)

Marc Antiglio hat sich also nicht nur den Kindertraum erlebbar gemacht. Er hat ihn mit dem Kaeserberg auf sehr individuelle

und auch privilegierte Weise verwirklicht. Mehr noch, und dafür gebührt ihm die grösste Anerkennung: Er hat eine weitere emotionale Stärke darin mitverbaut. Getreu dem Albert Schweizer zugeschriebenen Zitat «Das Glück ist das Einzige, das sich verdoppelt, wenn man es teilt!» hat er die Anlage als öffentliche Einrichtung konzipiert. So soll vielen Menschen das sinnliche Eintauchen in Träume, in eine verkleinerte, fiktive, aber trotzdem (oder gerade deshalb) realistisch wiedergegebene Welt ermöglicht werden. Eine Welt notabene, wie sie zur elften Stunde am Freitag, 26. September 1997, bei schönem Wetter ausgehen haben könnte. Diese Exaktheit war für die Planer und Erbauer als Richtschnur bei der Realisierung der vielen darzustellenden Geschichten und Szenen sehr wichtig. Für die Besucherinnen und Besucher ist sie insofern von Belang, als sie sich beziehungsweise ihre Träume in konkrete Rahmen-



Zur Vorbereitung auf eine erfolgreiche Fahrt im Loksimulator ...



... erhält der «Aspirant» umfangreiches Theorie- und Lernmaterial.



Der Blick auf den Bedientisch im Führerstand der Ae 6/6, in welchem ...



... anschliessend die Fahrt von Spiez nach Brig absolviert wird.



Geschafft! Soeben haben wir den 340 Tonnen schweren Zug unter der strahlenden Walliser Sonne im Bahnhof Brig zum Stillstand gebracht.

bedingungen «hineinpflanzen» können, in eine Zeit hinein, in der ihre Träume noch nicht von den Lebenserfahrungen der Gegenwart modifiziert worden sind.

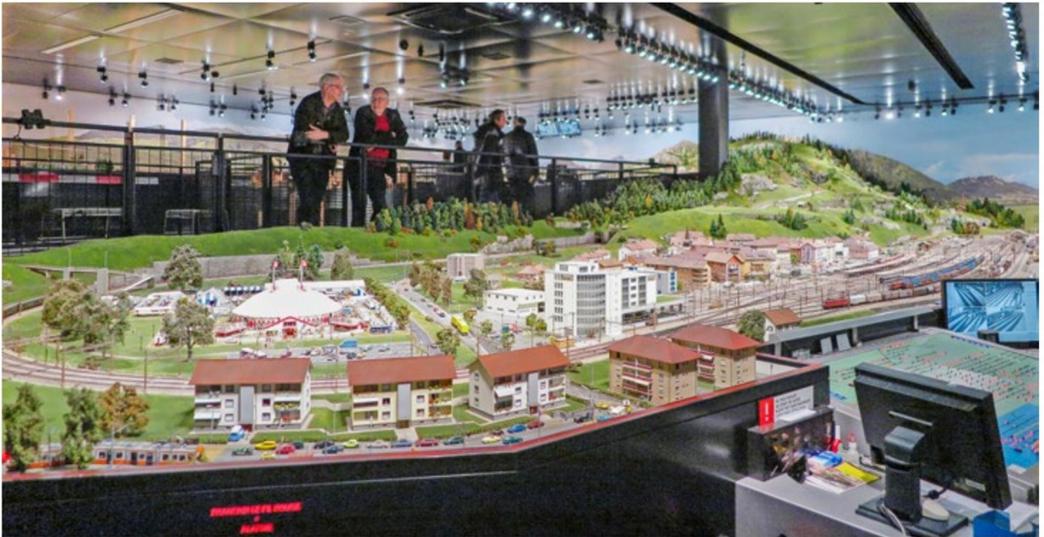
Ich bekenne, dass ich mir bei Besuchen verschiedentlich etwas eher Unanständiges erlaubt habe: Ich habe Gespräche zwischen Besuchern belauscht. Pfui! Aber es ist einfach toll, wahrzunehmen, was das auf der Anlage Dargestellte beim Betrachten auslösen kann. Dies wird dann mit dem Gegenüber geteilt und diskutiert. Interessant an der Sache war die Feststellung, dass es sich

bei diesen «observierten Erzählungen» fast ausschliesslich um die Schilderung glücklicher Erinnerungen und Momente aus der eigenen Biografie handelte.

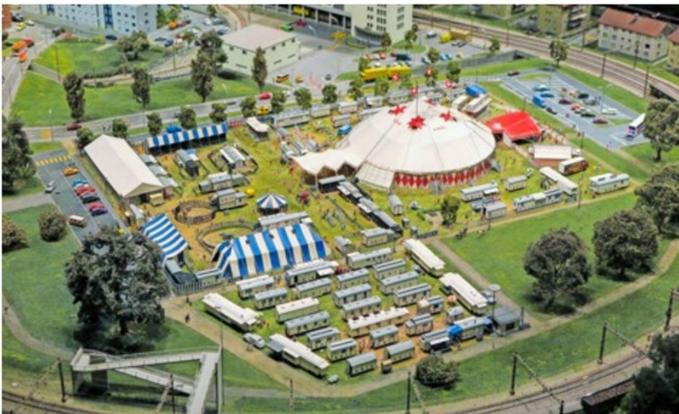
### **Träume brauchen eine passende Umgebung**

Ich kann bestens nachvollziehen, dass sich der Planer der Anlage «keinen anderen Ausbauschritt mehr ersehnt hat als jenen, bei dem die Nacht erwacht», wie er selbst schreibt. Der ruhige Abschnitt im Zeitablauf mit den sanften Übergängen vom

und zum Tag ist die optimale Umgebung für Träume. Seit 2015 ist dieser Wechsel zwischen Tag- und Nachtmodus realisiert. Rein praktische Gründe sind dafür verantwortlich, dass auf dem Kaeserberg die Öffnungszeiten an den Besuchstagen nicht zwischen 22 und 3.30 Uhr angesetzt sind, sondern von 10 bis 15.30 Uhr. Tagträumen ist also im Umfeld der Anlage angesagt. Dass dies möglichst gut geschehen kann und es nicht Alpträume, sondern glückliche Träume werden können, dafür sorgt eine bewusst ruhige, beinahe sinnlich ge-



Die meisterhaft gestaltete Anlage bietet unzählige Gelegenheiten, in Träume einzutauchen. Die Bezeichnung «traumhaft schön» ist Programm.



Fürs Träumen taugt nicht nur die Eisenbahn. Beispielsweise auch der Schweizer Nationalzirkus.



Mit zur Realitätsnähe gehört auch, dass der Bahnbetrieb von Personal und vor Ort gesteuert wird.

haltene Atmosphäre. Auf die Gefahr hin, altmodisch zu erscheinen, nehme ich jedes Mal nicht ganz unzufrieden die Unterschiede zu vielen andern öffentlichen Ausstellungen wahr, wo mit pausenlosen und schnellen «Actions» in lärmigem Gewusel bewusst gemacht wird, dass man dazugehört. Ja, Glück und Träume sind Dinge, welche Ruhe auszuhalten vermögen.

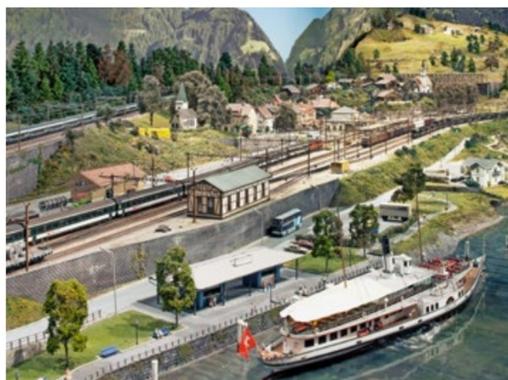
### Sie Dreamer, sie!

Zurück zur eingangs erwähnten Frau Martullo-Blocher. Mit dem verächtlich (und vor laufender Kamera eines Schweizer Fernsehteams) vorgebrachten Vorwurf schaffte es die Tochter eines helvetischen Parteivordenkers wie erwähnt zwar zur Youtube-Berühmtheit und festigte darüber hinaus ihren Ruf, den sie mit unterschiedlichen Vorzeichen genießt. Definitiv nicht geschafft hat sie aber, uns zu erklären, was am Träumen so falsch ist. Einer Tätigkeit, einer Kraft, der wir alle eine immense Zahl von grossartigen Dingen zu verdanken haben. Technische Errungenschaften, kulturelle Höchstleistungen, medizinische Erkenntnisse und vieles mehr. Ja, sogar Modelleisenbahnanlagen! Ein grosser Dank an alle Träumer! Träumt bitte weiter! ○

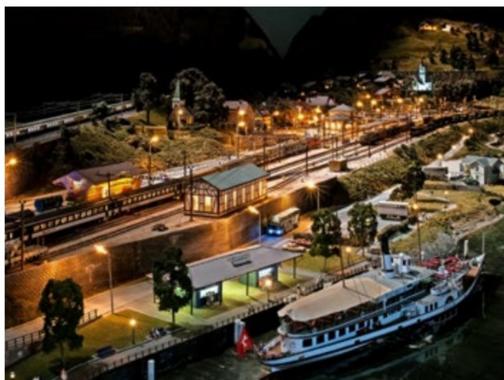
### Weiterführendes

Weitere Informationen erhalten Sie über folgende Adresse im Netz:

[www.kaeserberg.ch](http://www.kaeserberg.ch)



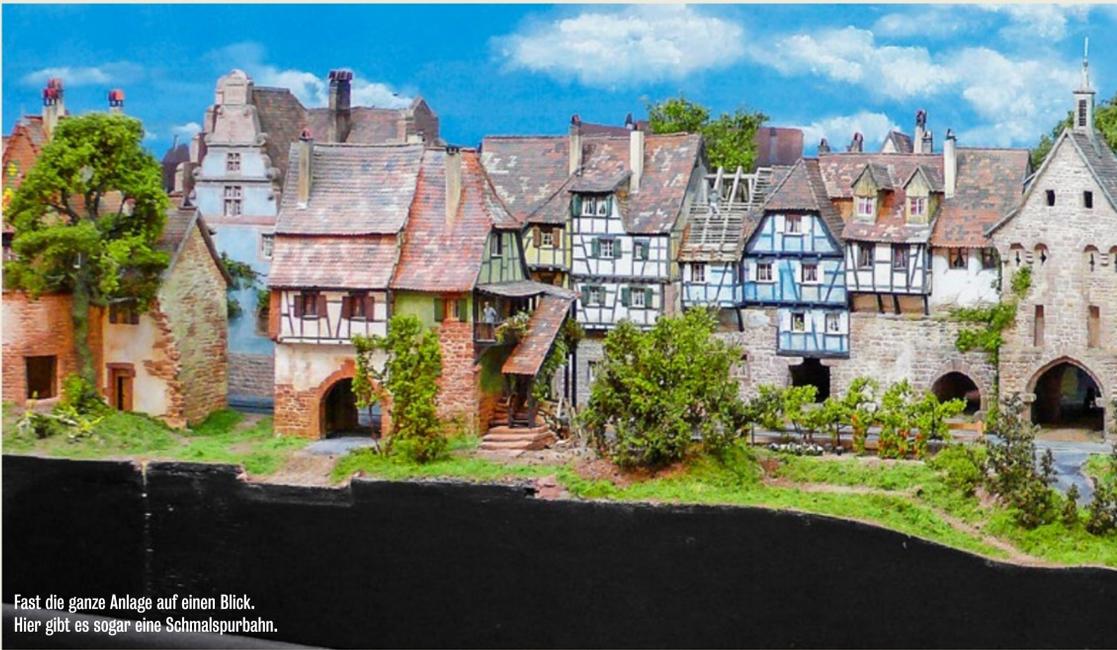
Eine – von Beginn weg geplante – grossartige Dimension zur ...



... Unterstützung des Träumens ist der Wechsel von Tag und Nacht.



Träumen diese Kinder davon, Lokführer zu werden? Wichtig ist, dass sie überhaupt Träume haben. Vielleicht dank dem Kaeserberg sogar von der Bahn.



Fast die ganze Anlage auf einen Blick.  
Hier gibt es sogar eine Schmalspurbahn.

Eine Dorfidylle im Massstab 1:87

# Rochers – eine elsässische Schmalspurbahn

**Modellbahnanlagen bilden fast immer einen Teil des grossen Bahnbetriebes im Kleinen ab. Hierzu werden in aller Regel zuallererst grosszügige Bahnanlagen gebaut, die dann durch eine glaubwürdige Gestaltung ihrer unmittelbaren Umgebung zu fantasievollen Modellarrangements ausgebaut werden. Dass die Bahn nicht immer gleich im Vordergrund stehen muss, zeigt uns Patrice Hamm mit seiner Segmentanlage.**

Von Thomas Schmid (Text und Fotos)

**P**atrice Hamm aus dem französischen Haguenau ist einer der Modellbauer, bei deren Werken nicht unbedingt die Modellbahn im Vordergrund steht. Schon seit vielen Jahren entstehen unter seinen Händen wahre Meiserwerke der Modellbaukunst. Dabei ist die Modellbahn immer nur ein Teil seiner Landschaften. So quasi das Tüpfelchen auf dem i. Sein Augenmerk gilt der stimmungsvollen und detailgetreuen Nachbildung von Landschaften und Gebäuden, durch welche sich die Bahn vorbildgerecht hindurchbewegt. Dieses unspektakuläre Zurücknehmen der Bahn zugunsten der Landschaft verleiht seinen Anlagen eine einmalige Grosszügigkeit und Glaubwürdigkeit.

Dieses Jahr war Patrice Hamm mit seiner aus vier Segmenten bestehenden fiktiven Schmalspurbahn im deutschen Lahnstein bei den internationalen Modellbautagen vertreten. Diese werden vom ortsansässigen Modellbahnclub jedes Jahr mit grossem Erfolg organisiert.

## Einfache Technik

Die Anlage ist im klassischen Schmalspursmassstab 1:87 in der Spurweite H0e gehalten. Die einzelnen Segmente sind jeweils 100 × 40 cm gross und haben eine zweiteilige Kehrschleife. Der letzte der vier Kästen steht quer zu den anderen Segmenten, sodass sich eine L-förmige Anlagenform ergibt. Dies schafft eine Art Zugangssitua-

tion und ermöglicht es dem Betrachter die Anlage in Längsrichtung zu durchblicken. Die Kästen sind aus 10-mm-Sperrholz klassisch aufgebaut. Um ganze Zuggarnituren nach dem Durchfahren der Anlage auswechseln zu können, verwendet Patrice Hamm selbst gebaute Kassetten aus Abschnitten von Kabelkanälen, in denen ein H0e-Gleis verlegt ist. So können immer wieder neue Zuggarnituren auf der Anlage verkehren. Im sichtbaren Bereich wurden Peco-H0e-Gleise verwendet. Die Schienen im Strassenbereich sind einzelne Schienenprofile, die auf Pertinaxstreifen gelötet wurden. Die Weichen sind Eigenbauten mit polarisiertem Herzstück. Im sichtbaren Bereich werden sie mittels einfacher mechanischer





Liebevoll gestaltete Szenen und mittendrin die Schmalspurbahn.

Genauestens beobachtet und umgesetzt: Blechverwahrungen an den Kaminen.



Rund um und in den Häusern findet das tägliche Leben statt. Die Bewohner zeigen sich am Fenster und gehen ihrer täglichen Arbeit nach.

Gestänge manuell gestellt. Nur im unsichtbaren Bereich sind Relaisantriebe verbaut. Ein einfacher und störungssicherer Betrieb ist damit gewährleistet. Zudem ist das manuelle Stellen der Weichen ein haptischer Genuss an sich.

Das gesamte Rollmaterial besteht aus Eigenbauten. Sie sind kostengünstig aus Papier oder aus Polystyrol hergestellt. Auch

mit diesen billigen Werkstoffen lassen sich absolut detailreiche Loks und Wagen bauen. Es sind dazu keine Spezialwerkzeuge oder Maschinen nötig. Der Bastelspass steht hier im Vordergrund, ohne dabei auf Qualität zu verzichten. Motorisiert sind die kleinen Loks mittels Arnold- oder Kato-Unterbauten. Die Originalmotoren der Arnold-Antriebe wurden durch fünfpolige Mashima-

Motoren ersetzt. Gefahren wird wahlweise analog oder digital mittels einer Roco-Lokmaus. Auch hier einfache Komponenten für wenig Geld. Der Spass an der Sache steht im Vordergrund. Die Loks und Wagen lehnen sich locker an Vorbilder an. Es sind keine genauen Nachbauten. Sie könnten aber genauso auf den zahlreichen französischen Schmalspurnetzen gefahren sein.



Am frühen Vormittag ist auf der Terrasse des kleinen Lokals noch nicht viel los, aber die Tische sind schon mit den typischen Tischdecken belegt worden.



Die alte Stadtmauer und der Graben davor dienen schon lange nicht mehr der Stadtverteidigung. Hier wird inzwischen Holz für den Winter gelagert.



Die Hausfrauen gehen ihren täglichen Verrichtungen gewissenhaft nach.



Die Betten werden gelüftet und die Tischdecken ausgeschlagen.



Noch ganz alltäglich: Am alten Waschhaus an dem kleinen Bach vor den Toren der Stadt sind die Frauen beim Waschen zu beobachten.

## Rochers – ein Dorf mit Eisenbahn

Die kleine Schmalspurbahn durchquert ein fiktives Dorf an der elsässischen Weinstrasse. Die kleinen Zugskompositionen schlängeln sich über Felder und Strassen und durchqueren zahlreiche detailliert ausgestaltete Einzelszenen.

Das Highlight dieser Anlage sind zweifellos die absolut realistisch gebauten Fachwerkhäuser. Dabei hat sich Patrice Hamm

stark an den Vorbildern entlang der elsässischen Weinstrasse orientiert. Ohne jedoch sklavisch einzelne Gebäude nachzubauen. Vielmehr vermischt er typische Bauelemente und schafft damit wieder Unikate. Diese Bauten sind in sich absolut stimmig und entsprechen in der Konstruktion und realistischen Verwendung der Stilelemente absolut dem Vorbild. Die Mauern der Häuser wurden aus Modellgips gegossen und

geritzt. Das Fachwerk ist mittels feinsten Holzleisten nachgebildet. Eine wahre Augenweide sind die aus einzelnen Streifen selbst ausgestanzten Biberschwanzziegel und die aus dickem Papier gestalteten Dachlandschaften. Man darf hier wirklich von eigentlichen Landschaften sprechen: Die Varianten sind schier unendlich.

Die Werkstoffe Gips und Papier dominieren diesen Modellbau, selbst der Asphalt



Tourismus ist für das Elsass schon lange ein wichtiger Wirtschaftszweig. Für den Fotografen, der gerufen wurde, um die Trachtengruppe auf den Film zu ...



... bannen, wird sogar der Verkehr angehalten. Ob der Polizist und der Briefträger anschliessend das Bier trinken durften, entzieht sich unserer Kenntnis.



Ein kleiner Auslauf für das Pferd direkt vor dem Stall.



Sommerliche Impressionen: Die Störche haben bereits Nachwuchs.



In den Gärten reifen schon das frische, knackige Gemüse und die Salatköpfe heran. Aber noch ist viel Pflege und Arbeit angesagt, bevor geerntet werden kann.

der Strassen ist aus Architekturkarton entstanden.

Überall auf der Anlage werden kleine Geschichten erzählt. Viele der Personen bestehen dabei ebenfalls aus Papier. Ein Freund von Patrice Hamm hat sie selbst gebastelt. Damit sind ganz spezifische Darstellungen der lokalen Kultur und Mode

möglich. All das liesse sich mit den handelsüblichen Kunststofffiguren der grossen Hersteller niemals verwirklichen. Die so gestalteten Szenen können einen Betrachter stundenlang in ihren Bann ziehen. Eine Kapelle spielt Musik, Wäscherinnen waschen am Fluss, Leute schauen aus den Fenstern, im Garten wird gearbeitet. Selbst

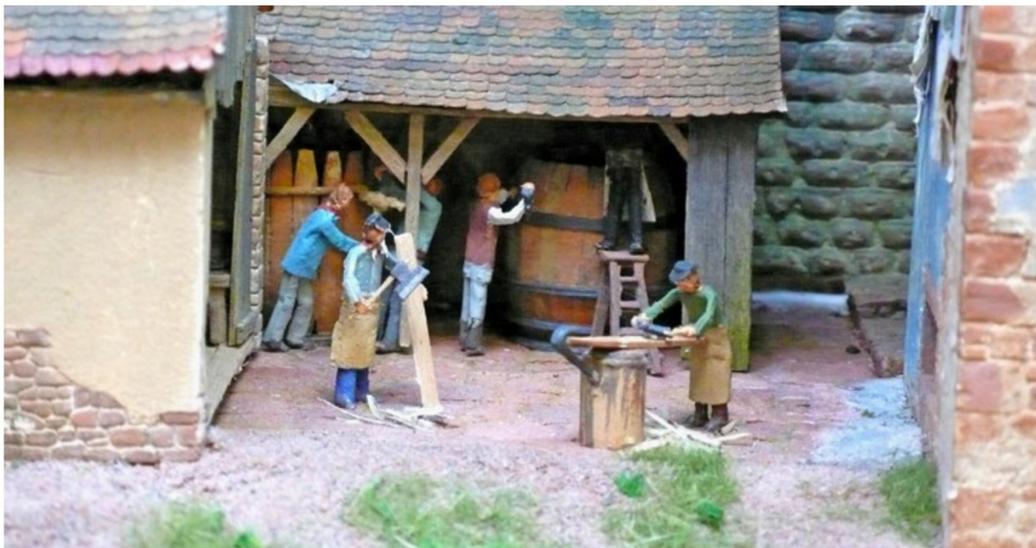
die Tierwelt eines Dorfes wird so zu einem eigenen Thema. Es sind die zahlreichen Miniaturszene, welche dem Ganzen Leben einhauchen. Und diese ganz spezielle Stimmung verbreiten, die nur durch präzises Beobachten der Realität entstehen kann. Ein wahres Meisterwerk, das uns Patrice Hamm hier präsentiert. ○



Am kleinen Bahnhof: Ein Überholgleis für Zugbegegnungen und eine kleine Rampe für den Güterverkehr reichen für die Anbindung an die weite Welt völlig aus.



Das kleine Agenturgebäude hat wohl auch schon bessere Zeiten gesehen, bietet aber den bescheidenen Komfort, den die Reisenden in dieser Gegend erwarten.

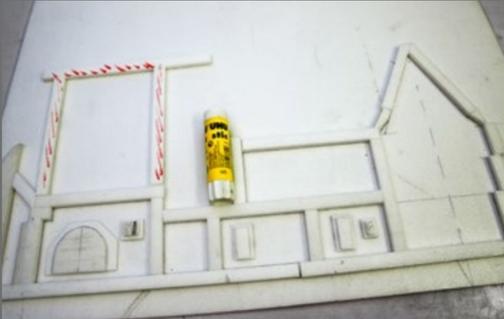


Das darf natürlich in einem kleinen elsässischen Dorf nicht fehlen: Die Küfer sind hier gleich an zwei ordentlich grossen Fässern zugange.

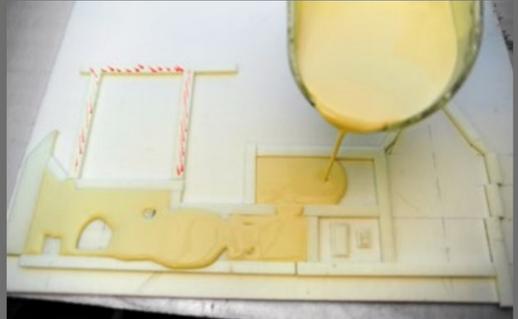


Ohne Gerüst vor dem Haus ginge da heute gar nichts mehr. Umsichtige Handwerker haben aber noch bis in die Anfänge des 20. Jahrhunderts so gearbeitet.

## Gips, Karton, Papier und Farbe, die Modellbaumaterialien von Patrice Hamm



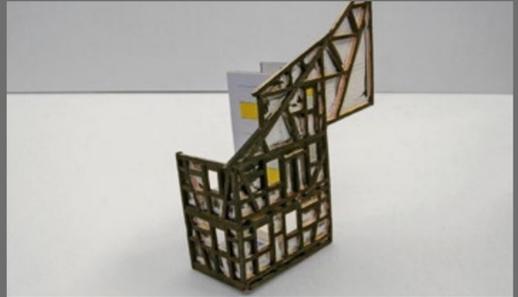
Vorbereitung der massiven Wandbauteile, die Laibungen der Fenster und ...



... Türen sind bereits positioniert. Das Ausgießen erfolgt mit Alabastergips.



Die Grundkonstruktionen für die Fachwerkbauten bestehen aus Karton ...



... auf den ein Fachwerk aufgeleimt wird. Die Gefache werden mit Gips gefüllt.



Nach dem Zusammenbau der einzelnen Wandbauteile wird alles koloriert.



Aus einem Rundmaterial wird durch scharfes Anschleifen der Spitze ...



... ein Stanzwerkzeug zur Herstellung von Biberschwanzziegeln aus Papier.



Einfache Überdeckung der Ziegel: So was nennt man Doppeldeckung.



Typische Gleislage für eine solche kleine Bahn. Halb im Strassenplenum verlaufen die Schienen der Schmalspurbahn.



Nr. 5 | 2017 (Mai 2017)

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

### Einzelnummer

Schweiz: CHF 13.50  
Europa: auf Anfrage

### Jahresabonnement (11 Ausgaben im Jahr)

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

### LOKI-Spezial

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

### Abonnemente, Adressänderungen, Leserservice

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

### Redaktion

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

### Hans Roth

Mooshausstrasse 19, CH-3510 Konolfingen  
Telefon +41 (0)79 690 68 48  
hans.roth@loki.ch

### Paketsendungen an die Redaktion

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

### Inseratberatung und -disposition

Stämpfli AG  
Inseratmanagement, Stavros Panagiotidis  
Wölflistrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern, Tel. +41 (0)44 309 90 82,  
Mobile +41 (0)76 867 11 26, inserate@staempfli.com

### Verlag

Stämpfli Verlag, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern  
Telefon +41 (0)31 300 66 44  
Fax +41 (0)31 300 66 88  
verlag@staempfli.com, www.staempfliverlag.com

### Auflage

Total verkaufte Auflage: 11060 Exemplare

### Layout, Produktion und Druck

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

### Vertrieb Einzelhandel Deutschland, Österreich und Niederlande

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

### Repräsentant für Italien

Quaini Pubblicità, Via Meloria 7, I-20148 Mailand  
Telefon +39 (0)2 39216180, Fax +39 (0)2 39217082

### © Stämpfli Verlag, CH-3001 Bern, ISSN 1421-2272

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

Publizierte Inserate dürfen von Dritten weder ganz noch teilweise kopiert, bearbeitet oder sonst wie verwertet werden. Ausgeschlossen ist auch eine Einspeisung auf Onlinedienste, unabhängig davon, ob sie dazu bearbeitet werden oder nicht. Der Verleger und die Inserenten untersagen ausdrücklich die Übernahme auf Onlinedienste durch Dritte. Jeder Verstoß gegen dieses Verbot wird vom Verlag rechtlich verfolgt. Namentlich gekennzeichnete Beiträge gehen 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 Fotografenausschrift ist leider nicht möglich. Wettbewerbe und Verlosungen finden unter Ausschluss der Öffentlichkeit und des Rechtsweges statt.

## Modellbau

### Am 4/4 mit neuem Motor

Legendär sind die Lokomotiven V 200 der Deutschen Bundesbahn. Nicht weniger bekannt sind die Schweizer Einwanderer Am 4/4. Manfred Merz zeigt beim über zehnjährigen Minitrix-Modell der Am 4/4 18462, wie der eingebaute Motor durch einen von SB Modellbau ersetzt wird.

Foto: Manfred Merz



## Modellbau

### Englisches Postdiorama im Bau

In einem zweiten Teil zeigt uns unser englischer Autor Peter Marriott, wie er sein zweistöckiges Kleindiorama mit der Postversandhalle mit Schweizer Vorbild gebaut hat. Dabei zeigt er uns seine Planungsüberlegungen auf und lässt uns teilhaben an seinen Arbeitsweisen und -techniken.

Foto: Peter Marriott



## Rückblick

### Die bunten Emmentaler

Mit einer neuen Serie von Artikeln lässt uns René Stamm in vergangene Zeiten eintauchen. In einem ersten Beitrag zeigt er uns die Geschichte der bunten Dienstwagen der einstigen EBT-Gruppe auf und die Modellumsetzung durch den deutschen Hersteller Piko.

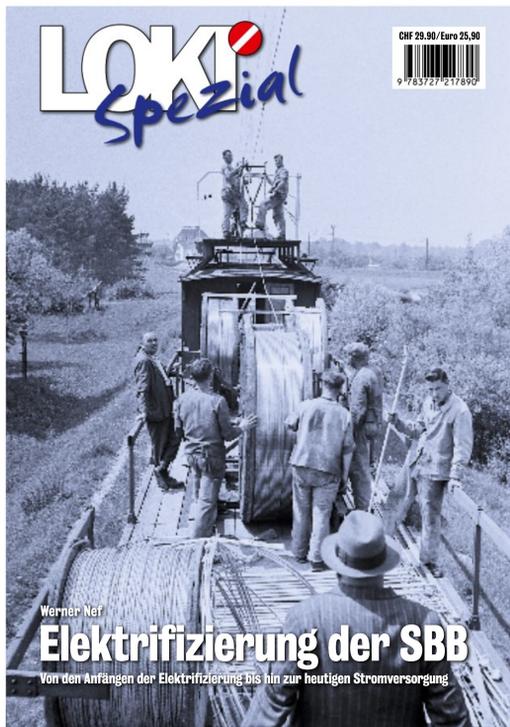
Foto: Hans Roth



**Ab 29. Mai 2017 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.

# Die Entwicklung des elektrischen Betriebs der SBB



LOKI-Spezial Nr. 41

## Elektrifizierung der SBB

Von Werner Nef

Von den Anfängen der Elektrifizierung bis hin zur heutigen Stromversorgung. Entwicklung von der Teststrecke Seebach–Wettingen bis zum Gotthardbasistunnel. Reich bebildert.

### Auszug aus dem Inhalt:

- ▶ Elektrifikation in der Frühzeit
- ▶ Elektrifikation der Bahnstrecken
- ▶ Kraftwerke der SBB
- ▶ Unter- und Umformerwerke
- ▶ Fahrleitungen und Stromsignale
- ▶ Stromversorgung heute

Umfang: 132 Seiten  
Preis: CHF 29.90/Euro 25.90  
ISBN: 978-3-7272-1789-0



### Bestellcoupon

- Ich bestelle hiermit das neue LOKI-Spezial «Elektrifizierung der SBB» zum Preis von CHF 29.90/Euro 25.90 (zuzüglich Porto und Versandkosten).
- Ich möchte in Zukunft das LOKI-Spezial automatisch zugestellt bekommen (Dauerauftrag).

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

### Gewünschte Zahlungsart

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

### Einsenden an:

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

**LOKI**  
www.loki.ch

## Gütertransport in der Schweiz H0 Neuheiten 2017



### Neukonstruktion



**36631** | **22279** E-lok BR 187 BLS Cargo „Last mile“



**47096** Container-Tragwagen-Set Sgns mit Wechselpritschen.

### Neukonstruktion



**00720** Güterwagensdisplay mit 12 Kesselwagen, Zans und Zacns.

### Neukonstruktion



**24206** Güterwagenset mit 6 Kesselwagen, Zans und Zacns.



**48059** Großraum-Schiebewandwagen-Set Habbiillnss Post.



**46332** Selbstentladewagen-Set Falls - Weiacher Kies.

### Neukonstruktion



**46912** Hochbordwagen-Set Fas SBB Cargo.



**47061** Schiebeplanenwagen Bauart Rilns SBB.