

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund



Reportage

Ein Klub – zwei Anlagen



Modelltechnik

Ein neues Herz für die
Am 4/4 von Minitrix



Anlage

Der Centralbahnhof in
Basel 1860–1902



Rückblick

Die farbigen Emmentaler
Dienstwagen der EBT



Brünnenstrasse 106, 3018 Bern



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

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

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



Öffnungszeiten:
Mo, Di, Do 14.00 - 18.30 Uhr
Fr, 14.00 - 21.00 Uhr
Sa, 10.00 - 16.00 Uhr
Telefon: 031 992 85 88

Stellenangebot: Verkäufer/in für Modelleisenbahnen (80-100%)

Wir suchen:

- Gute Kenntnisse über Modelleisenbahnen und Digitalbetrieb
- Freude am Umgang mit Kunden
- Gepflegtes Erscheinungsbild
- Exakte Arbeitsweise
- Einsatzbereitschaft zur Weiterbildung

Wir bieten:

- Abwechslungsreiches Umfeld
- verantwortungsvolle Tätigkeit
- Möglichkeiten zur Weiterbildung
- vorteilhafte Arbeitszeiten
- unkomppliziertes Team
- faire Bezahlung

Senden Sie uns Ihr Bewerbungsschreiben mit folgenden Informationen:

- Lebenslauf mit Foto
- Detaillierte Angaben über Ihre bisherige Berufserfahrung/Ausbildung
- Lohnvorstellungen

an folgende Adresse:

Bahnorama Modelleisenbahnen GmbH, Personalwesen, Michael Roder, Postfach 579, 3018 Bern oder per E-Mail an: michael.roder@bahnorama.ch (mehr Infos auch unter dieser Adresse)

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

Wir freuen uns auf Ihren Besuch

Lokschuppen Hagen-Haspe



Exklusive Modelleisenbahnen

und mehr... vieles mehr...

www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos!

Tel. ++49 (0) 2331 404453

D-58135 Hagen

Vogelsanger Strasse 40

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

LOKI

mehr
Zeit
für
mich

... es ist nicht alles Banane !

aber die „Chiquita“
gibt es im Modell



Spur H0
Von Märklin, Trix
und Roco

Spur N
Von Fleischmann

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

Anlageplanung / Versand / Umbauen / Reparaturen
Wehntalerstrasse 4 CH-8162 Steinmaur
Fon. 044 853 46 77
ingehri@bluewin.ch www.hrgehri.ch

HAMWAA zieht um!

Am Samstag 15. April 2017

ist das Geschäft zum letzten Mal an der Kermannstrasse 34 geöffnet!

Ab Samstag 20. Mai 2017

begrüssen wir Sie an der neuen Adresse:

Hamwaa Modellbahnen

Schlossstrasse 8

4133 Pratteln

www.hamwaa.ch / info@hamwaa.ch / 061 421 87 19 / 061 421 87 10

S P I E L W A R E N

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 Gleßwiesen 15
onlineshop: www.spielwaren-reimann.ch



D Episode vom Kafi-chacheliungersetzerli

Jetzt, wo wir gemütlich zusammen unseren Kaffee schlürfen, kommt mir gerade eine Frage in den Sinn: Hatten Sie in Ihrer Verwandtschaft auch immer jemanden – meist weiblich –, welcher beim Zvieri jeweils diese Kafichacheliungersetzerli auftischte, damit ja keine Abdrücke auf der Tischplatte entstanden? Und wehe, man stellte sein Chacheli aus lauter Gewohnheit nicht auf den von dieser Person – meist weiblich – definierten Platz. Dann wusste man schon anhand des Blicks des Gegenübers – meist weiblich –, was nun geschah. Keine Schelte und keine bösen Worte, dafür ein strenger Blick, der wie im Zeitraffer wirkende Griff nach dem Chacheli und das demonstrative Abstellen auf dem meist daneben liegenden Kafichacheliungersetzerli. Dann gab es noch die Situationen, in denen das Kafichacheliungersetzerli vergessen ging und man sein Chacheli abstellen wollte. Dann griff das Gegenüber – meist weiblich – eiligst zur nächsten Brattig und funktionierte diese schlagartig in ein Ungersetzerli um, was man noch lange anhand der runden Abdrücke auf den Papierseiten sah. Irgendwie kann man ja die Erfindung des Kafichacheliungersetzerlis als gelungen betrachten, denn sie ersparte dem Gastgeber – eher männlich – das anschliessende Tischabwischen, was aber meist doch noch durch jemanden – meist weiblich – getätigter wurde.

Schwenken wir doch hinüber zur Modellbahn. Alle in diesem Bereich wollen genau das Gegenteilige bewirken. Viele Hersteller geben sich Mühe, möglichst langlebige Modelle zu verkaufen, welche auch lange in Erinnerung bleiben. Die Modellbahner sind bestrebt, möglichst unvergessliche Anlagen zu gestalten. Fotografen zeugen mit einem Abbild der kleinen wie auch der grossen Realität ebenfalls eine bleibende Erinnerung. Und wir von der LOKI? Wir sind natürlich auch immer an der Arbeit, möglichst viele Spuren zu hinterlassen, Abdrücke zu generieren und etwas zur Unvergesslichkeit beizutragen.

Ob Sie nun die Zeitschrift LOKI als Kafichacheliungersetzerli verwenden – meist weiblich – oder sie sich als interessante Lektüre zu Gemüte führen – eher männlich, aber nicht nur –, das überlasse ich vollkommen Ihnen selber.

In dem Sinne viel Vergnügen mit der aktuellen Ausgabe und vielen Dank für den gemeinsamen Kaffee wünscht Ihnen



LOKI ... Begeisterung für die Modellbahn

Geniessen Sie jetzt ein LOKI-Abonnement, 11* im Jahr direkt in Ihrem Briefkasten.

Aktuellste Informationen rund um alle Bereiche der Modellbahn.

Ausführliche Berichte über grossartige Modellbahnanlagen und regelmässig vielfältige Anregungen für Ihre eigenen Planungen.

Coupon ausfüllen, und ab die Post. Wir verschicken gleich die aktuelle Ausgabe.

Bestellcoupon

Abonnieren Sie die LOKI jetzt

Ja, ich abonne die LOKI zum Preis von CHF 127.– für 11 Ausgaben pro Jahr. Auslandpreise auf Anfrage.

FF 001 F12 001 001

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



Foto: Peter Marriott

Das in der Ausgabe 5 | 2017 vorgestellte Postdiorama in Form eines leicht transportierbaren, bühnenartigen Schaukastens von unserem englischen Autor Peter Marriott wird nun beim Bau beleuchtet. Schritt für Schritt zeigt uns der Erbauer, wie er seine Baumethoden und -techniken in die fiktive Postumladestation einfließen liess. **Ab Seite 24**



Foto: Thomas Schmid

Zum 80. Geburtstag der französischen Zeitschrift Loco Revue stieg in Lille (F) ein gigantisches Fest in Form der spannenden Modellausstellung Transmania. Passend zum Alter wurden 80 sehr unterschiedliche Anlagen aus allen Teilen Frankreichs und Europas ausgestellt. Unser Autor Thomas Schmid zeigt uns interessante Einblicke. **Ab Seite 32**



Foto: Kim Nipkow

Vielen Modellbauern reicht es nicht, äusserst realistisch gestaltete Modellszenen zu bauen. Sie möchten diese nach dem Bau gerne fotografisch dokumentieren, was jedoch einige Ecken und Kanten aufweisen kann. Unser Autor Kim Nipkow hat sich der Modellfotografie angenommen und lässt uns teilhaben an vielen Tipps und Tricks. **Ab Seite 46**

Reportage

14

Aktiv im hohen Alter: Die Winterthurer Eisenbahn-Amateure feiern Geburtstag

Anlagenbau

24

Auf die britische Art: Modellbau auf kleinstem Raum in H0 von Peter Marriott

Reportage

32

Transmania Lille – ein internationales Modellbahnfest in Frankreich

Anlagenplanung

40

Ein Stück Centovallibahn in den 1980er-Jahren für die Spur H0m

Modellbahntechnik

46

Ein Anleitung zum Knipsen von grossartigen Bildern im kleinen Maßstab

Modellbahntechnik

52

Motorentausch bei einer Am-4/4-Diesellok von Minitrix in Spur N

Zugbildung

72

Anregungen zur Nachbildung von Zugskompositionen im Modell

Modellkritik

76

Die Apm/Bpm61-Wagen im Cisalpino-Look in Spur 1 von Kiss unter der Lupe

Rückblick

78

René Stamm blickt zurück zu den farbigen Emmentaler Dienstwagen

Anlage

86

Der Centralbahnhof Basel 1860–1902 im Modell wiederbelebt

Rubriken

3 Editorial 98 Impressum

6 Marktspiegel 98 Vorschau

56 Börse

57 Medientipps

58 Szenen-News

60 Veranstaltungen

62 Bahn aktuell

 www.loki.ch

Titelbild



Foto: Stephan Kraus

Bereits seit 70 Jahren haben die Winterthurer Eisenbahn-Amateure festen Bestand in der schweizerischen Modellbahnszene. Trotz seinem hohen Alter entpuppt sich der Verein als zukunftsorientierter Modelbahnverein mit einer vorbildlichen Nachwuchsförderung, was ein Besuch unseres Herausgebers Stephan Kraus in Winterthur zeigte. **Ab Seite 14**

Marktspiegel

Aku Modelleisenbahnen Spur H0

SBB-L6 mit Stahlkasten und geschlossenem Bremserhaus

Der offene, hochwandige Wagen der L-Gruppe stellt einen Güterwagentyp dar, welcher schon früh in der Eisenbahnzeit gebaut wurde. Die Hochbordwagen wurden für den Transport von Kohle, Erz, Holz, Eisen und vielem Weiterem verwendet. Ursprünglich wurden die Seitenborde der L-Wagen aus Holz mit einem Metallrahmen gebaut. Der Robustheit wegen wurden ab den 1940er-Jahren die L6 mit Stahlauflauf gebaut. Die Serie L6 58100 bis 58470 der SBB mit Stahlkasten wurde zwischen 1940 und 1945 gebaut. Alle Wagen wurden mit einem

Bremserhaus versehen, welches auch aus Metall gebaut war. Gegen Ende der 1960er-Jahre wurden die Türen der Bremserhäuser entfernt, bei einer grösseren Anzahl Wagen wurde das Bremserhaus sogar komplett entfernt.

Ein Teil der L6-Wagen wurde auch im EUROP-Wagenpool eingereiht und bekam aus diesem Grund die EUROP-Beschriftung (in Epoche III und IV). Ab 1981 wurden die Wagen sukzessive aus dem Regelverkehr zurückgezogen, einzelne Wagen blieben eine Zeit noch als Dienstwagen in Betrieb.

Aku Modelleisenbahnen bringt neu den L6-Güterwagen in verschiedenen Versionen in den Handel. Es handelt sich um ein Kunststoffmodell, welches in Metallbussen gelagerte Radsätze aufweist. Die Lackierung und die Bedruckung entsprechen der Epoche und dem gewählten Vorbild, der Ausführung mit geschlossenem Bremserhaus. Angeboten werden die L6 58164 mit EUROP-Beschriftung der Epoche IIIb (Art.-Nr. 1118-F), die Nummernvariante L6 58287 (Art.-Nr. 1118.1-F) und ein Wagenset mit zwei Wagen der Epoche III ohne EUROP-Beschriftung mit den Nummern L6 58233 und 58273 (Art.-Nr. 1118.2-F). Beide Wagen sind mit einer echten Kohleladung versehen. Zwischenzeitlich ist das Set leider bereits ausverkauft, wird jedoch bei genügender Bestellung nochmals aufgelegt.

Weiter gibt es einige Wiederauflagen vom offenen Güterwagen Typ E (ex L6) mit Stahlkasten der Epoche IV in folgenden Ausführungen:

- Art.-Nr. 1115.2-F: E-Wagen ohne Bremserhaus in Epoche IVb
- Art.-Nr. 1115.3-F: E-Wagen ohne Bremserhaus in Epoche IVb (Nummernvariante)
- Art.-Nr. 1116.3-F: E-Wagen mit offenem Bremserhaus in Epoche IVa mit EUROP-Beschriftung
- Art.-Nr. 1116.4-F: E-Wagen mit offenem Bremserhaus in Epoche IVb ohne EUROP-Beschriftung



Interessenten wenden sich direkt an:

Aku Modelleisenbahnen

Bergackerweg 12

5243 Mülligen

Tel. 056 225 23 15

info@aku-modelle.ch

www.aku-modelle.ch

Busch Spur HO

Einmaliger Ausstellungs-Land-Rover

Im Zeitrahmen vom 19. November 2015 bis 17. Januar 2017 zeigte das Schweizerische Rote Kreuz (SRK) im Verkehrshaus Luzern eine Sonderausstellung mit dem Titel «Weltreise Rotes Kreuz». Dabei gab die Ausstellung überraschende Einblicke in die Arbeit des Roten Kreuzes im Bereich der Katastrophenvorsorge und -bewältigung. Die interessant gestaltete Ausstellung erfolgte als eine virtuelle Reise durch die Katastrophengebiete, wobei man verschiedenen Ländern, Menschen und Kulturen begegnen konnte. Als Eyecatcher auf dem Areal des Verkehrshauses wurde ein Land Rover Defender mit einer Sonderbemalung aufgestellt. Diese Fahrzeuge gelten als die Nummer eins im Katastrophen-einsatz.

Der Modellhersteller Busch hat diesen Land Rover Defender mit der Bedruckung

«Weltreise Rotes Kreuz» als Schweizer Sonderserie auf den Markt gebracht. Das Modell (Art.-Nr. 50300-111) besticht durch

feinste Bedruckung. Zur Detaillierung liegen dem Modell Rückspiegel zur Selbstmontage bei.

Erhältlich im Fachhandel.



PR-Modellbau Spur H0m

Zweiachsige Schiebewandwagen der BVZ und MGB vom Typ Hbi-vy in drei Versionen

Die zweiachsigen Schiebewandwagen Hbi-vy wurden durch Ateliers de constructions mécaniques de Vevey (ACMV) in Vevey zwischen 1981 und 1985 gebaut. Die ersten beiden Wagen mit den Nummern 2481 und 2482 wurden von der Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ) bestellt, weitere zwei Wagen folgten 1985 mit einer Werbung für die Brauerei Cardinal. Diese beiden Wagen trugen die Betriebsnummern 2881 und 2882. Die Wagen weisen eine Nutzlast von 15 Tonnen und eine Ladefläche von 20 m² bei einer Wagenlänge von 9,66 Metern auf.

PR-Modellbau bietet neu drei Versionen dieser Schiebewandwagen an. Die Modelle haben einen neuen Kastenaufbau erhalten, aufgebaut auf geänderten Bemo-Untergerüsten, und weisen eine vorbildgetreue Beschriftung auf.

Folgende drei Modellvarianten sind lieferbar:

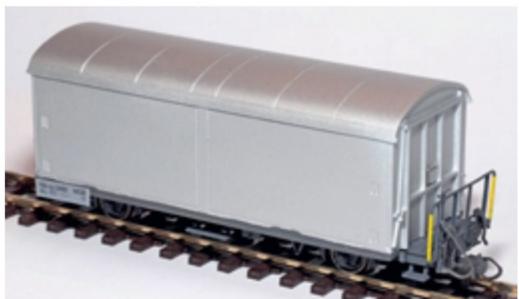
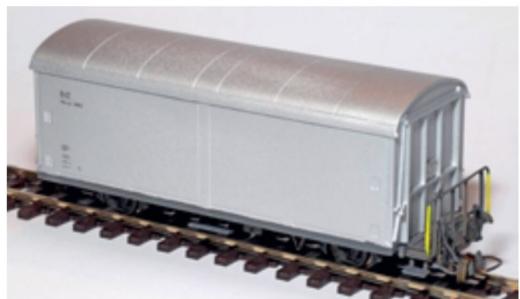
- PR-267 2481, BVZ, Hbi-vy 2481
Schiebewandwagen
- PR-267 2482, BVZ, Hbi-vy 2482
Schiebewandwagen

- PR-268 2481, MGB, Hbi-vy 2482
Schiebewandwagen

Alle Modelle sind ohne Aufpreis auch leicht gealtert erhältlich.

Interessenten wenden sich direkt an:

PR-Modellbau
Postfach
7235 Fideris
Tel. +41 81 330 52 52
info@prmodellbau.ch
www.prmodellbau.ch



Kibri Spur HO

Sersa-Robel für den Modellbau- einsatz



Die Schweizer Gleisbaufirma Sersa hat für ihre Zwecke zwei Baudienstraktoren des Typs 54.22 vom deutschen Hersteller Robel beschafft. Die beiden äußerst freizügig einsetzbaren Traktoren sind als Tm 237 970-9 (Taufname: Max) und 971-7 (Taufname:

Peter) bezeichnet und auf verschiedensten Bahnbaustellen in der Schweiz anzutreffen.

Kibri hat den Sersa-Traktor sowohl als antriebslosen Bausatz (Art.-Nr. 16103) als auch als Fertigmodell (Art.-Nr. 26103) wieder aufgelegt. Die Epoche-VI-Modelle be-

stechen durch einen hochwertigen Tampondruck. Der Bausatz ist auch für wenig geübte Modellbauer in wenigen Schritten montierbar.

Erhältlich im Fachhandel.

SIGG Modell HO

Verschiedene Versionen der Leichttriebwagen Ce 2/4 der Berner Dekretsbahnen

In den Jahren 1935 und 1938 beschaffte sich die BLS-Gruppe für den Betrieb auf Nebenlinien fünf Leichttriebwagen Ce 2/4. Hersteller waren die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur und die Société Anonyme des Ateliers le Sécheron (SAAS) in Genf. Dank diesen Wagen musste man weniger lokbespannte Züge einsetzen, was Kosten sparte. Die zwei 1938 nachgelieferten Triebwagen erhielten stärkere Motoren von 480 PS. Sie verfügten über Abteile der dritten Klasse, unterteilt in ein Nichtraucher- und ein Raucherabteil. Ihre Einsatzgebiete waren die Linien Bern-Thun, Spiez-Reichenbach, Spiez-Erlenbach sowie Thun-Bönigen. Da

sich die Triebwagen bewährten und die Zahl der Passagiere zunahm, beschaffte man 1939 vier zusätzliche Beiwagen bei SLM. Ab 1946 verkehrten die Züge als fest verbundene Einheiten mit beidseits je einem Führerstand mit der Bezeichnung BCFe2/8. Dadurch mussten sie beim Endbahnhof nicht mehr umgestellt werden. Nach den Fusionen von EZB, SEB, GTB und BSB entstanden 1942–1945 die GBS und die SEZ. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 110 km/h. Die Aufhebung der dritten Klasse führte zur Neubezeichnung mit ABDe 2/8.

Sigg Modell realisiert als Erstes die einheitliche Ursprungsausführung der Bahngesellschaften EZB, GTB, SEZ und GBS.

Die Messing-Handarbeitsmodelle verfügen über einen Antrieb über alle vier Achsen, eine mit der Fahrtrichtung wechselnde Stirnbeleuchtung, eine Innenbeleuchtung sowie filigrane RP-25-Radsätze und können von Ober- auf Unterleitungsbetrieb umgestellt werden.

Interessenten wenden sich direkt an:

Sigg Modell
Lindstrasse 35
8400 Winterthur
Tel. 052 202 37 89
info@siggmodell.ch
www.siggmodell.ch



Fleischmann Spur N

Neue Startsets am Start



Der Einstieg in die Modellbahn geschieht nach wie vor über eine Startpackung. Für einen niedrigen Geldbetrag erhält der Einsteiger alle wichtigen Utensilien, die ein Modellbahner für den Anfang benötigt. Fleischmann setzt diese Tradition fort und bringt sogleich zwei Startsets auf den Markt.

Beim augenfälligsten Startset (Art.-Nr. 781701) handelt es sich um ein analoges mit einer Zahnradbahn einer fiktiven Schweizer Privatbahn: Das in der Epoche III gehaltene Startset wird 2017 als Einmalserie anlässlich des Jubiläums «130 Jahre Fleischmann» produziert. Der Hintergrund liegt darin, dass man in den Schweizer Bergen besonders viele private Zahnradbahnen vorfindet, die sich bei den Touristen aus der ganzen Welt grosser Beliebtheit erfreuen (Vitznau-Rigi-Bahn, Brienz-Rothorn-Bahn, Funka-Oberalp-Bahn usw.). Eine Zahnradbahn ist ein schienengebundenes Verkehrsmittel, dessen Triebfahrzeuge die Antriebskraft mittels eines oder mehrerer Zahnräder in Bewegung umsetzen. Der formschlüssige Eingriff des Zahnrads in die zwischen den Schienen auf den Schwellen befestigte Zahnstange erlaubt die Überwindung stärkerer Steigungen als der reine Adhäsionsantrieb, dessen Stahlräder auf den Stahlschienen durchdrehen oder gleiten können. Die im Startset enthaltene Zuggarnitur besteht aus einer elektrischen Zahnradbahnlok (ähnlich E 69) mit Steckschmittstelle nach NEM 651 und automatischem Lichtwechsel, zwei Zweitklasspersonenwagen und einem offenen Güterwagen (Materialwagen). Die Lok ist mit und ohne Zahnstangen zu fahren. Daneben sind dem Set ein Fahrregler und ein Steckernetzteil, Schotterbettgleise ($1 \times 9101, 8 \times 9120$), ein gerades Anschlussgleis und drei flexible Zahnstangengleise (Art. 9119; Länge: je 222 mm) beigelegt. Der Gleisinhalt ergibt ein Oval mit Radius R1.

Das zweite Startset (Art.-Nr. 931701) beinhaltet die SBB-Diesellok Em 4/4 1110 – eine originalgetreue Nachbildung der ehemaligen SNCF-Occasionslok BB36000 – und drei Schotterwagen in unterschiedlichen Farbgebungen und mit unterschiedlichen Wagennummern. Die Lok weist einen Antrieb auf alle vier Achsen und zwei Haftreifen auf. Die Dreilicht-Spitzenbeleuchtung wechselt mit der Fahrtrichtung. Das analoge in Epoche IV-V gehaltene Startset beinhaltet zudem Gleise mit Schotterbett für ein Oval (Radius R1) mit Abstellgleis ($5 \times 9100, 3 \times 9101, 1 \times 9114, 8 \times 9120, 1 \times 9170, 1 \times 9116$), elektrisches Anschlussmaterial, einen Fahrregler sowie ein Steckernetzteil und benötigt im Gesamtaufbau eine Grösse von 96×40 cm.

Barinmodell Spur H0/H0m

Ein Schrank für die Erdungsstangen

Der schwedische Hersteller von feinen Oberleitungsmasten erweitert sein Angebot von feinen kleinen Ausstattungsdetails für die Gestaltung des Gleisumfeldes: Neu im Programm sind Schränke für die Aufbewahrung der Erdungsstangen. Diese finden sich an nahezu allen Schaltwerken der grossen Bahn. Das Modell ist filigran ausgeführt und besteht aus geätzten Neusilberstücken. Die dazugehörige Nachbildung einer Erdungsstange kann separat bestellt werden. Sowohl der Schrank wie auch die Erdungsstange sind nur als Fertigmodelle erhältlich.

Interessenten wenden sich bitte direkt an:
Barinmodell

Selmedalsringen 18, 7 Tr
SE-12936 Hägersten
info@barinmodell.com
www.barinmodell.com



Erhältlich im Fachhandel



KombiModell Spur H0

Verschiedene Tragtaschenwagen in H0

Der Containertragwagen bestimmt das Zugsbild in den Epochen V und VI. Dabei kommen verschiedene Wagentypen zum Einsatz, welche mit Container oder Behälter in zin Farben, Formen und Bauarten beladen werden.

KombiModell hat zwei verschiedene Bauformen eines vierachsigen Tragwagens auf den Markt gebracht. Der graue Tragwagen des Typs T4.0 von der Logistikfirma HUPAC (Art.-Nr. 22337.01) ist beladen mit einem gelben Wechselbehälter und einem Bulktainner der Firma Danzas. Beim orangen Tragwagen des Güterwagen-Dienstleisters Wascoas (Art.-Nr. 22387.01) handelt es sich um



einen des Typs T4.2, der mit einem Sattelzugaufleger der Transportfirma Schöni beladen ist.

Beide Modelle verfügen über einen detailreichen Zinkdruckgussrahmen, welcher den Wagen das nötige Gewicht verleiht. Die Bedruckung der Tragwagen und Beladen-

gen ist absolut lupenrein und trägt zusammen mit der hervorragenden Detailierung zu einer hohen Vorbildtreue bei. KombiModell sorgt noch für eine Erleichterung: Die Wagen sind neu bereits fertig zugerüstet.

Erhältlich im Fachhandel.

Roco Spur H0

Grenzgänger für Schweizer Schienen

In den 1970er-Jahren beschaffte eine Vielzahl von europäischen Bahngesellschaften international einsetzbare Reisezugwagen. Die als UIC-Typ Z eingereichten Komfortwagen wurden als Eurofima-Wagen betitelt. Der Name Eurofima leitet sich von der Kurzbezeichnung der Europäischen Gesellschaft zur Finanzierung von Eisenbahnmaterial ab, welche als Auftraggeber und Finanzier der ersten einheitlich ausgeführten Standardwagenserien auftrat. Die Italienische Staatsbahn (FS) beschaffte sich insgesamt

30 Erstklasswagen Az und 70 Zweitklasswagen Bz, welche für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ausgelegt waren. Ende der 1990er-Jahren führte die FS Trenitalia den XMPR-Anstrich ein. In diesen Farben wurden alle Eurofima-Wagen und ihre Nachfolgebauarten lackiert und waren so auch in der Schweiz anzutreffen.

Roco bringt als Lackierungsvariante drei Versionen dieser Trenitalia-Eurofima-Wagen im XMPR-Design auf den Markt. Es sind dies ein Erstklasswagen (Art.-Nr.

74330) und zwei Zweitklasswagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern (Art.-Nr. 74331 und 74332). Die Wagen sind entsprechend der Epoche V beschriftet und mit einer Inneneinrichtung ausgestattet. Die Modelle sind für den Einbau einer Innenbeleuchtung (Art.-Nr. 40360) vorbereitet und verfügen über eine Kupplungsaufnahme nach NEM 362 mit Kurzkupplungskinematik.

Erhältlich im Fachhandel.



Brawa Spur N

Zweiachsige Leichtbau-Kesselwagen der SNCF und der FS mit deutschem Ursprung

Mitte der 1930er-Jahre führten die Fortschritte beim Leichtbau in schneller Abfolge zu neuen Generationen im Waggonbau. Die Einführung geschweißter Kessel ließ Gewichtseinsparungen zu, die einem erhöhten Ladegewicht zugutekamen. Infolgedessen wurde ab Ende der 1930er-Jahre der Achsstand bei der klassischen zweiachsigen Kesselwagenkonstruktion von 4,00 m auf 4,50 m erhöht. Das Laufwerk entsprach der zur gleichen Zeit für die geschweißten DR-Wagen entwickelten Bauart und fiel durch seine langen Tragfedern für einen ruhigen Lauf auch bei höheren Geschwindigkeiten

auf. Die so entstandene Konstruktion wurde bis 1943 in sehr grossen Stückzahlen von vielen europäischen Waggonfabriken gebaut. Insgesamt dürften von diesen Wagen mit Kesseln von 20 m³, 22 m³ und 26,5 m³ weit über 10 000 Stück gebaut worden sein. Nach dem Krieg waren sie über ganz Europa verstreut und kamen so als Privatwagen zu zahlreichen Firmen der Mineralölindustrie.

Die aktuell ausgelieferten Wagen der SNCF sind mit Anschriften von «Paul Millet» (Art.-Nr. 67501 N) und «Locamat» (Art.-Nr. 67500 N) versehen. Ein weiteres

Modell ist mit Anschriften eines Wagens von «Nafta» versehen (Art.-Nr. 67511 N), der bei der FS eingestellt war.

Die Modelle von Brawa verfügen über Bremsbacken in Radebene, einen extra ange setzten Laufsteg am Kessel, extra ange setzte Puffer und über eine feinste Bedruckung und Lackierung für den Einsatz in der Epoche III. Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm und Räder aus Metall sorgen für eine universelle Einsetzbarkeit auf der Modellbahnanlage.

Erhältlich im Fachhandel.



ACME Spur HO

Mehrsystemlok E 186 von Crossrail

In den Jahren 2006 und 2007 begannen die Leasinggesellschaften in Mehrsystemlokomotiven für internationale Güterverkehrsdiensste in Europa zu investieren. Wie Angel Trains beschloss auch CBRail, in Bombardier-Produkte zu investieren. Dabei wurden verschiedene Systemtypen beschafft, darunter auch die Version DACHI (Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien), welche sich für den Alpentransitkorridor bestens eignet. Die ersten zehn DACHI-kompatiblen Lokomotiven wurden ursprünglich mit E 186 151-160 bezeichnet, aber auf Anfrage des italienischen Eisenbahnamts Cesifer wurden sie als E 186 901-910 neu zugeordnet, um die Identifizierung zu erleichtern. Seit Januar 2008 setzt die Crossrail diese Mehrstromlokomotiven im alpenquerenden Transitverkehr vor UKV-Zügen ein.

Der italienische Hersteller ACME bringt mit der E 186 903 (Art.-Nr. 60522) eine weitere Version dieser beliebten Traxx-Serie als Schweizer Sonderserie auf den Markt.

Das Epoche-VI-Modell besticht durch feinste Detaillierung und lupenscharfe Bedruckung. Im Auslieferungszustand weist es je eine bestückte und eine unbestückte Lokfront im Kupplungsbereich auf. Die unbestückte Lokfront kann mit verschiedenen Kupplungen nach NEM 362 bestückt werden, welche in die Öffnung des Modellschneeräumers eingesetzt werden können. Der kleinste befahrbare Radius mit korrekt

funktionierender Kurzkupplung beträgt 420 mm. Es können dabei auch verschiedene Zurüstteile wie Originalkupplungen und Bremsschläuche montiert werden, die können aber mit der Modellkupplung in Konflikt geraten. Die analoge Lok ist mit einer 21-Pol-MTC-Digitalschnittstelle ausgerüstet, in welche statt der vorhandenen Analogbrücke ein Digitaldecoder eingesetzt wird.

Erhältlich im Fachhandel.



Märklin Spur HO

TEE-Schnellzug «Rheingold» mit Re 4/4'

Noch im Mai dieses Jahres wird voraussichtlich ein Zugset des TEE-Rheingold von Märklin an den Fachhandel ausgeliefert. Gebildet wurde der Zug aus zwei TEE-Grossraum-Erstklasswagen Ap4üm-62, einem TEE-Aussichtswagen AD4üm-62 mit Dachkanzel mit vier Fenstern und einem TEE-Buckelspeisewagen des Typs WR4üm-62. Die Schnellzugwagen der Deutschen Bundesbahn (DB) sind in der kobaltblau-beigen Rheingold-Lackierung gehalten. Der Zuglauf als TEE 10 «Rheingold» führte auf der Strecke Dortmund-Essen-

Duisburg-Köln-Bonn-Mainz-Mannheim-Basel SBB-Bern bis nach Genf. Bespannt wurde der Zug auf dem schweizerischen Streckennetz des Zuglaufes von Basel bis nach Genf mit einer Schnellzuglokomotive des Typs Re 4/4 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) aus der zweiten Bauserie in tannengrüner Grundfarbgebung. Speziell für diesen Zuglauf erhielten die eingesetzten Lokomotiven stirnseitige TEE-Schilder. Die Modellumsetzung von Märklin gibt den Betriebszustand aus dem Sommer 1965 wieder (Art.-Nr. 26604). Alle Wagen

sind serienmäßig mit einer eingebauten LED-Innenbeleuchtung und trennbaren, stromführenden Kupplungen ausgestattet. Ein Grossraumwagen verfügt über eine eingebaute Zugschlussbeleuchtung mit montiertem Schienenschleifer. Der Aussichtswagen wird mit neuer Dachkanzel und vier grossen Panoramafenstern ausgeliefert.

Die Lokomotive erhält einen neuen Spiegelwelt-Decoder mfx+ mit vielfältigen Betriebs- und Geräuschfunktionen spendiert.

Erhältlich im Fachhandel.



Roco Spur HO

Wiederauflage der SNCF-Reisezugwagen vom Typ Bruhat

Fast alle europäischen Eisenbahnverwaltungen haben in den Nachkriegsjahren begonnen, ihren Personenwagenpark zu erneuern. Häufig griff man dabei auch auf Wagematerial aus der Vorkriegszeit zurück. Die Umbauten liefen fast immer nach einem ähnlichen Konstruktionsprinzip ab: Die Bahngesellschaften nahmen vorhandene Untergestelle, brachten sie auf eine einheitliche Länge und setzten neu konstruierten Wagenkästen darauf. Auf diese Weise entstanden in Deutschland die drei- und vierachsigen «Umbauwagen» vom

Typ 3yg und 4yg. Bei den Österreichischen Bundesbahnen entstanden so die «Spannwagen» und bei der FS die «Corbelini».

Bei der SNCF entstanden für den Nahverkehr und den Mittelstreckenverkehr die Wagen vom Typ «Bruhat» auf Basis stählerner Untergestelle von hölzernen Wagen der PLM und von preussischen Wagen, die nach dem Ersten Weltkrieg nach Frankreich kamen. Auch Wagen von anderen französischen Bahnverwaltungen der Vorkriegszeit lieferten «Spenderwagen», so kamen Wagen des Typs Ty Est der Est,

Nord, État und Midi ebenfalls in das Umbauprogramm und wurden für zwei- und dreiachsige Wagen genutzt. Die so umgebauten Wagen liefen noch bis in die 1980er-Jahre im Reisezugdienst.

Roco legt Wagen nun erneut auf. Es werden aktuell drei Wagen der zweiten Klasse mit unterschiedlichen Betriebsnummern ausgeliefert. (Art.-Nr. 54310, 54311 und 54312). Sie verfügen über einen Kuppungsschacht nach NEM 362 mit einer Kurzkupplungskinematik.

Erhältlich im Fachhandel.



Roco Spur H0

Schweizer Güterwagen für Epoche V und VI

Roco bringt neu ein zweiteiliges Kesselwagenset auf den Markt, welches ursprünglich in den Neuheiten für dieses Jahr nicht vorgesehen war und demzufolge auch nicht im Neuheitenkatalog zu finden ist. Da es aber hervorragend zur Faller-Neuheit mit dem Chemiewerk passt, wurde es kurzfristig aufgelegt. Das zweiteilige Set (Art.-Nr. 76151) beinhaltet zwei Kesselwagen des Schweizer Chemie- und Pharmaunternehmens Lonza, welche bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) als Privatgüterwagen eingestellt sind. Für vorbildgerechte Wagenbeschriftungen liegen dem Epoche-V-Modell verschiedene lackierte Lonza-Schilde zur Selbstmontage bei.

Für die Epoche VI liefert Roco den Einheitstaschenwagen Sdkmmv von der Transportfirma Hupac mit Auflieger (Art.-Nr. 76750) aus. Was die Epoche VI attraktiv macht, sind die Bedruckungsmöglichkeiten im Original wie im Modell. In diesem Fall ein Kühlauflieger eines Sattelzugs der Spedition Galliker mit dem Aufdruck «Galliker Healthcare Logistics». Das Modell ist korrekt mit dem heute obligaten Halterkürzel CH-HU-PAC beschriftet und kann in Schweizer wie in internationalen Güterzügen außerhalb der Schweiz eingesetzt werden. Beide Modelle weisen eine Kupplungsaufnahme nach NEM 362 und eine Kurzkupplungskinematik auf.

Erhältlich im Fachhandel.



Fleischmann Spur N

Mitrag-Kesselwagen

Die 1956 gegründete Berner Firma Mitrag AG hat sich auf die Vermietung und Verwaltung von Spezialgüterwagen für die Transporte von Mineralöl, Druckgas und sonstiger Chemie spezialisiert. Seit 1960 setzt sie auch vierachsige Kesselwagen ein. Passend

für die Epoche VI bietet Fleischmann in Spur N nun die Nachbildung eines Chemiekesselwagens (Art.-Nr. 848014) der Mitrag AG an. Das Modell ist vorbildgetreu lackiert und beschriftet. Besonders auffällig ist der verchromte Kessel, den Fleischmann

zum ersten Mal produziert. Das Modell verfügt über eine Kupplungsaufnahme nach NEM 355 mit einer Kurzkupplungskulisse. Übrigens: Diese Wagen verkehren auch auf deutschen Gleisen.

Erhältlich im Fachhandel.

Ein Besuch bei den Winterthurer Modelleisenbahn-Amateuren

Aktiv im hohen Alter

Die Mitglieder der Winterthurer Modelleisenbahn-Amateure blicken zurück auf eine inzwischen über 70-jährige Vereinsgeschichte. Gleich vorweg sei aber bemerkt, dass es sich bei den Clubmitgliedern, die hier gemeinsam ihrer Leidenschaft und dem Hobby der Modelleisenbahn frönen, um eine durchaus junge und ziemlich aktive Gruppe handelt. Aber der Reihe nach.



Die HO-Klubanlage zieht an Tagen der offenen Türe immer wieder viele Besucher an. Für den reibungslosen Betrieb sind die Jüngsten des Clubs zuständig.



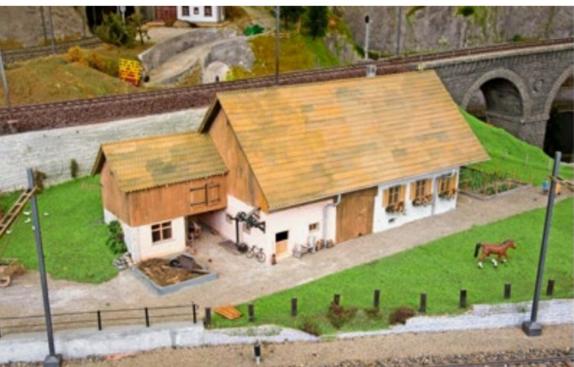
Blick über die grosse Spur-0-Anlage der Winterthurer Eisenbahn-Amateure. Hier ist ausgiebiger Fahrspass mit langen Zügen angesagt.

Von Stephan Kraus (Text und Fotos)

Im Verlauf des Jahres 1945 fanden sich ein paar Männer zusammen, die ihre Begeisterung an der Bahn gemeinsam ausleben wollten. Um ihm auch den entsprechenden Rahmen zu geben, musste das Ganze natürlich gewissen Regeln folgen und mit Satzung und einer Eintragung öffentlich gemacht werden. Bereits am 11. Januar 1946 wurde der Verein ordentlich gegründet. Natürlich sollte gemeinsam eine Modellbahnanlage, die sich am grossen Vorbild orientiert, gebaut werden. Um an die notwendigen Unterlagen zu gelangen, konnte man allerdings zur damaligen Zeit nicht einfach auf die für uns heute so selbstverständlich greifbare Modelleisenbahnliteratur zurückgreifen. Zu den Aktivitäten der Anfangsjahre zählte daher in erster Linie die Beschaffung von Dokumenten über die Bahn. Es wurde der Zugbetrieb des grossen Vorbildes mit unzähligen Fotos dokumentiert, und gleichzeitig wurden alle erreichbaren Unterlagen über Konstruktion und Geschichte von Rollmaterial gesammelt. Um hier nicht nur den hochinter-



Es ist einfach ein Erlebnis, wenn sich ein Modell der Ae 8/14 11851 in die Kurve legt.



Liebvoll gestaltete ländliche Szenen auf der Anlage.



Blick über den Bahnhof. Die Schmalspur hat den Halt vor dem Bahnhof.



Blick über das grosse Viadukt im Mittelteil der Anlage. Im Hintergrund ist der obere Bahnhof der Nebenbahn zu erkennen.

essanten Betrieb vor der eigenen Haustüre zu dokumentieren, wurden bereits in den Anfangsjahren auch gemeinsam Reisen organisiert. All diese Unternehmungen waren in dieser Zeit noch unerlässlich, wollte man sich mit dem Bau einer vorbild-orientierten Modellbahnanlage beschäftigen. Dass solche gemeinsamen Unternehmungen und der ständige Austausch über das Gesehene taugen, um sich als Gruppe zu einem begeisterten «Haufen von Ysebühlern» zu entwickeln, und durchaus keinen Stress aufkommen lassen, zeigt die Geschichte. Erst im Jahre 1963 beschlossen die damaligen Mitglieder, sich dem Bau einer eigenen Klubanlage zu widmen.

Die Anfänge

Mit dem Anspruch, eine möglichst am Vorbild orientierte Anlage zu bauen, die einen vielfältigen Betrieb zulassen sollte und auf der die Fahrzeuge eigenbauten der Clubmitglieder eingesetzt werden konnten, fiel die Wahl auf den Massstab 1:45. In dem Schulneubau der Schule im Hegfeld in Oberwinterthur konnten dann bereits im Jahre 1965 die noch heute genutzten Räume im Untergeschoss der Turnhalle bezogen werden. Die damals konzipierte Anlage ist auch heute noch in Betrieb und wird von den Clubmitgliedern, die sich dieser Baugröße verschrieben haben, sorgsam gepflegt und unterhalten. Die Anlage verfügt über eine als Doppelspur ausgelegte Fahrstrecke und eine normalspurige Nebenbahn sowie über eine kleine Meterspurstrecke mit einer ganz eigenen und sehr sympathischen Geschichte.

Um mit den damaligen technischen Möglichkeiten eine Gleisbesetzmeldung für die Spur-0-Gleisanlagen zu realisieren, wurde ein Betrieb mit einem Mitteleiter für die Fahrstromversorgung gewählt. Bereits nach nur knapp drei Jahren Bauzeit konnten die ersten Fahrzeuge ihre Runden auf der Anlage drehen. In den Folgejahren konnte die Anlage technisch immer weiter komplettiert werden, und parallel wurde mit dem Bau von Gebäuden und mit der Geländegestaltung begonnen.

Der Anstoß zum Bau der Schmalspurstrecke wurde von den Frauen der damaligen Mitglieder gegeben. Diese waren es, die ihren modellbahnbegeisterten Männern zum 25-jährigen Bestehen des Klubs 1971 eine kleine Zugkomposition in der Nenngröße 0e schenkten. Die kleine Bahn,



Verfügt eine Lok nicht über einen Schleifer zu Stromabnahme, kann ein «Schleifer-Wagen» aushelfen.



Weichen und Gleise sind im kompletten Selbstbau durch die Clubmitglieder entstanden.



Grossen Wert haben die Erbauer der Spur-0-Anlage auf eine ordentliche Kurvenüberhöhung gelegt.





Die Re 6/6 von Hermann ist eine von mehreren Lokmodellen, die im Besitz des Klubs sind.



Blick über den Endbahnhof der Schmalspurstrecke und auf einen der beiden Stelltische der Anlage.

mit der für die Schweiz doch eher seltenen Spurweite wurde in die Anlage integriert und dann auch 18 Jahre lang, bis 1989 betrieben. Es war wohl in erster Linie die Diskrepanz zwischen den feinen Selbstbauleisen, auf denen die hochdetaillierten Eigenbauten von Lokomotiven und Wagen der Baugröße 0 verkehrten, und den Modellen aus dem Märklin-Minex-Programm, die daneben dann doch etwas zurückstanden. Aber dies war vermutlich nicht der einzige Grund für eine entscheidende Anpassung.

Die Schmalspurstrecke in 0e wurde also konsequenterweise mit dem Gleismaterial der Firma Fama/Utz auf 0m umgespurt. Das dem Verein gehörende Rollmaterial entstammt ebenfalls aus dem Programm dieser Serie. Es passt so viel besser zu einer Schweizer Clubanlage. Und wie sich später noch herausstellen wird, war die Entscheidung, auf diese robusten Modelle zurückzugreifen, auch im Hinblick auf die Heranführung des modellbahnbegeisterten Nachwuchses die richtige.



In einem zweiten Raum konnte ab 1984 diese beeindruckende HO-Anlage gebaut werden. Hier können richtig lange Züge ihre Runden drehen.

Die Zeichen der Zeit

Mit dem zaghaften Generationenwechsel kamen neue Ideen und damit natürlich auch neue Ansprüche in den Klub. Vor allem neue Mitglieder haben aufgrund der immer feiner detaillierten Modelle im Massstab 1:87 den Wunsch in den Verein getragen, doch auch für diesen wesentlich handlicheren Massstab eine Anlage zu schaffen, auf der schöne und vor allem vorgebildgerecht lange Zugsgarnituren verkehren können.

Die Geschichte sollte sich dann in gewisser Weise noch mal wiederholen. Zuerst fehlten auch für dieses Projekt die geeigneten Räumlichkeiten. Doch Anfang 1982 erteilte die Schulverwaltung dem Verein die Bewilligung, den kurz zuvor frei gewordenen zweiten Kellerraum direkt gegenüber dem Raum mit der Spur-0-Anlage für ihre Zwecke anzumieten.

Die Planung der Anlage wurde unverzüglich in Angriff genommen. Ob die damaligen Akteure bewusst oder eher unbewusst auf die positiven Erfahrungen der Klubkolle-

gen, die die Spur-0-Anlage aufgebaut hatten, zurückgriffen, kann heute, nach nun doch auch schon wieder fast 35 Jahren, nicht wirklich abschliessend geklärt werden. Erstaunlich ist jedoch eine gewisse Ähnlichkeit zwischen dem Grundkonzept der H0-Anlage und dem der 0-Anlage.

Auch die H0-Anlage weist eine lange und grösstenteils sichtbare Doppelspurstrecke mit einem grossen Durchgangsbahnhof und einer abzweigenden Nebenstrecke in Regelspur auf. Und auch auf dieser Anlage wurde eine grosszügig angelegte Schmalspurstrecke mit der Spurweite 12 mm, somit also H0m, angelegt.

Von Anfang an stand für die aktiven H0- und H0m-Bahner fest, dass man die Anlage mit dem «Zweileiterystem» bauen wollte. Bei verschiedenen Besuchen der Modellbautage im Luzerner Verkehrshaus konnten Einblicke in den Trassenbau des Luzerner Klubs EMBL gewonnen werden. Die etwas aufwendigere Art des Trassenbaus wurde für die langen Paradesstrecken gewählt. Somit hat auch die H0-Klubanlage

des WEA wunderschön anzusehende Kurvenüberhöhungen, die das Fahren von langen Zügen so richtig stimmungsvoll machen.

Fahrbetrieb auf der H0-Anlage

Im Winter 1984/1985 wurde mit dem Bau der Anlage begonnen. Bereits im Winter 1988 konnte die Doppelspurstrecke durchgängig befahren werden. Zur Steuerung der Anlage genügten in den Anfangsjahren ein paar wenige Trafos, mit denen drei bis sechs Personen die Anlage steuern konnten. Eine einfache Relaislogik unterstützte die Fahrdienstleiter bei ihrer Arbeit. Nach den positiven Erfahrungen mit dem sauber verdrahteten Stellpulten wurde diese Art der Steuerung auch auf die H0m-Strecke ausgeweitet. Auch nach dem Aufkommen der ersten digitalen Steuerungsmöglichkeiten blieben sich die Betreuer der Anlage grundsätzlich treu. Ein Grundpfeiler einer attraktiven Klubanlage ist die Systemoffenheit: Nur wenn alle Clubmitglieder ihre Fahrzeuge ohne aufwendige Umbauten



Eine spannende Streckenführung in einer liebevoll gestalteten Landschaft lässt vielfältige Begegnungen von Schmalspur- und Regelspurzügen zu.



Grosser Wert wurde bei der Anlagenplanung auf möglichst viel sichtbare Streckenteile gelegt.



Bahnhof Hegnfeld: Das Gebäude ist in Anlehnung an das Stationsgebäude in Frauenfeld entstanden.



Rund um diesen «Fantasiebahnhof» sind feinst detaillierte Szenen zu entdecken.



oder Systemanpassungen zu den Fahrabenden mitbringen können, ist eine gemeinschaftlich betriebene Anlage auch für neue Mitglieder interessant.

Und natürlich kann jedes Clubmitglied seine Lieblingsfahrzeuge mitbringen, was auf der Anlage zu einer enormen Vielfalt an epochenübergreifenden Zugsbegegnungen führt.

Um eventuellen «Personalengrässen» bei öffentlichen Fahrtagen vorzubeugen, wurde 2009 versuchshalber die eingleisige Stichstrecke mit der Modellbahnansteuerung von Gahler & Ringstmeier automatisiert. Das Ergebnis überzeugte. Und so wurde die gesamte Anlage im elektrischen Teil 2010 zurückgebaut und komplett neu verdrahtet. Bereits zu Auffahrt 2012 konnte die gesamte Modellbahnanlage wieder in Betrieb genommen werden. Seither ist ein «Automatikbetrieb» auf der Anlage möglich. Mit bis zu drei «Betriebsleitern» in den Bahnhöfen kann mit Unterstützung eines «Operateurs» ein Betrieb mit einer hohen Zugdichte auf der Anlage gefahren werden.

Das aktive Klubleben

Die gemeinsame Umbauaktion hat viele neue Fertigkeiten der aktiven Mitglieder zutage gefördert. Und vor allem ist aus dieser Erneuerung auch eine erneute «Inbesitznahme» der Anlage durch die Mitwirkenden möglich geworden. So strahlen alle, die sich mit der Anlage beschäftigen, zu Recht einem gewissen Stolz aus.

Längst sind die Gründungsmitglieder aus dem Jahre 1946 nicht mehr dabei. Im Laufe der Jahre und bis heute sind beziehungsweise waren teilweise bis zu drei Generationen aus einer Familie im Club aktiv.

Sicherlich ist auch der Umstand, dass der Verein nun schon seit über 50 Jahren seine Klubräume unverändert am gleichen Ort nutzen kann, für eine kontinuierliche Entwicklung ausschlaggebend. So konnten über die Jahre die Grossväter und Väter ihren Kindern die Begeisterung für die Modellbahn und die Geselligkeit, die aus einem gemeinschaftlichen Handeln entsteht, vorleben.

Aus diesem Potenzial hat sich nicht zuletzt vor etwas mehr als zehn Jahren eine eigenständige Jugendgruppe formiert. Aus anfänglich vier Jungs, deren Grossvater Mitglied war, entstand die heutige H0-Modulbaugruppe des Vereins. Die Gruppe wollte sich ihre eigene kleine Welt bauen.



Ein Muldenverlad von der Strasse auf die Bahn.



Auch auf Schweizer Bahnsteigen liegt Müll.



Fast alle Schweizer Bahngesellschaften sind vertreten.

Selbstverständlich kümmerten sich hier einige der Mitglieder darum, dass sich dieser Wunsch umsetzen lies. Es wurde nach einer geeigneten Lokalität Ausschau gehalten. Die räumlichen Ressourcen im Schulhaus waren schliesslich erschöpft. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhof Oberwinterthur konnte dann ein Bastelraum angemietet werden. Die Betreuung der jungen Mitglieder übernahm der langjährige Anlagenchef der H0-Anlage, Fredi Kläui. Die Gruppe hat in den letzten Jahren eine stattliche Anzahl von Modulen und drei grosse Bahnhöfe gebaut, die auf Ausstellungen einen interessanten Zugbetrieb möglich machen. Inzwischen sind auch einige aus der Jugendgruppe zu den «grossen» Klubanlagen gestossen und bauen an diesen mit. Vor allem an öffentlichen Fahrtagen sind die Jugendlichen teilweise für die Steuerung der beiden Anlagen zuständig. Wenn man die Jungs dann an den Stellpulten und am Computer mit der Anlagensteuerung erlebt, kann man nachvollziehen, wie viel Spass das so geförderte Engagement ihnen bringt.

Auch auf der Spur-0-Anlage betreuen die Jugendlichen im Club den schmalspurigen Teil der Anlage bei öffentlichen Fahrtagen und können sich so ganz nebenbei auch mit den Details der Baugrösse 0 beschäftigen.

Die Gruppe der «Oer» im Club ist aktuell dabei, die Anlage landschaftlich zu überarbeiten, und wird wohl auch in der nächsten Zeit den Fahrdräht über die Gleise ziehen.

Zusätzlich zur fest installierten Anlage wurden in den letzten Jahren auch transportable Module für die Spur 0 geplant und gebaut. Diese werden bei öffentlichen Fahrtagen oder auch regelmässig auf der Spur-0-Expo in Olten ausgestellt und betrieben.



Aktuell werden von einigen Clubmitgliedern alle Strassenfahrzeuge mit LED ausgestattet.



Kleine Szenen, wie dieser Durchlass mit zeittypischer Freizeitgestaltung, finden sich überall auf der Anlage.



Der perfekten Gestaltung der Landschaft wird ein hoher Stellenwert beigemessen.



Lebendige Klubgeschichte: Erinnerung an einen gemeinsamen Klubausflug.



Die Anlage bietet allen Klubmitgliedern auch Platz zum Experimentieren.



Im Anlagenraum stehen die Arbeitstische für den Modellbau.



Ganz bewusst werden die jüngsten Mitglieder bei öffentlichen Fahrtagen ...



... auf der 0- wie auch auf der H0-Anlage als Fahrdienstleiter eingesetzt.



Die Anlagensteuerung von Gehler & Ringstmeier erlaubt vielfältigen Zugbetrieb, ganz spielerisch.

In die Zukunft geschaut

Nun, eigentlich schauen wir erst noch mal ein kleines Stückchen zurück, um zu verstehen, wie die Zukunft eines Modellbahnclubs funktionieren kann. Der Umbau der Elektrik an der H0-Anlage oder auch die «Renovierungsarbeiten» an der Spur-0-Anlage waren beziehungsweise sind für die Mitglieder die beste Möglichkeit, sich immer wieder aufs Neue mit den Anlagen im Klub zu identifizieren.

Dass eine Modelleisenbahnanlage deshalb nie fertig werden darf, weil man ja sonst nichts mehr zu tun hat, ist so gesehen sogar die eigentliche Bestimmung einer Klubanlage. Es ist wohl eine zwingende Voraussetzung, um sich als Gemeinschaft über Generationen hinweg immer wieder aufs Neue für das Bauen und Spielen mit der kleinen Bahn zu begeistern.

Und diese Begeisterung spürt man, wenn man vor den Anlagen der Winterthurer Modelleisenbahn-Amateure steht. Die vielen kleinen Details erzählen nette kleine Geschichten, die es zu entdecken gibt. Jedes gebaute Detail führt zu einer neuen Idee, die dann wieder besprochen und umgesetzt werden kann. So wächst eine Anlage zu einem Gemeinschaftswerk heran.

Die jugendlichen Mitglieder werden in das aktive Bauen ganz selbstverständlich mit einbezogen und können so wiederum bereits nach wenigen Jahren im Klub die nächsten neugierigen Besucher, wohlgerne jeglichen Alters und Geschlechtes, mit ihrer Begeisterung anstecken. ○

Der Rangiermeister gibt per Funk Anweisungen auf die Lok.



Peter Marriotts kompakte Kleinstanlage mit Szenen rund um «Die Post» (Teil 2: Der Bau)

Auf die britische Art: Modellbau auf kleinstem Raum

Im Heft 5|2017 der LOKI wurde die Idee für dieses Diorama vorgestellt. Auf den folgenden Seiten beschreibt Peter Marriott Schritt für Schritt, mit welchen Methoden und Baumaterialien er dieses kleine Schaustück umgesetzt hat.

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

In England ist der Bau kleiner Rangieranlagen sehr weit verbreitet. Nicht nur der Mangel an Platz für grössere Anlagen ist für die Verbreitung von kleinen Dioramen und Kleinstanlagen in Bühnenkästen in England verantwortlich. Ein sicherlich ebenfalls nicht ganz unwichtiger Grund für die Entwicklung hin zum Bau von solchen kompakten Anlagen besteht auch im fehlenden Angebot von Bausätzen für Gebäude oder Brücken, speziell für den Modelleisenbahner. Sehr viele Gebäudebausätze auf dem englischen Markt werden von amerikanischen Herstellern angeboten und passen nur mit Veränderungen zu englischen Modellbahnhäthen. In der englischen Modellbahnszene ist daher der Selbstbau von Gebäuden und bahntechnischen Ingenieurbauwerken schon fast selbstverständlich geworden. Der Selbstbau von Gebäuden und das «kit-bashing», das Verändern und Anpassen von Gebäudebausätzen, sind natürlich ziemlich zeitaufwendig. Um also in einem überschaubaren Zeitraum auch ein attraktives Ergebnis zu erzielen, werden die Anlagen meist sehr kompakt gedacht.

Erst wieder in den letzten 25 Jahren hat sich hier der Markt etwas verändert, und Hersteller wie Peco und andere englische Produzenten bieten inzwischen auch eine Reihe von typisch englischen Gebäuden als Bausätze an. Allerdings gibt es immer noch eine enorm grosse Zahl an Herstellern von kleinen Accessoires und Landschaftsbaumaterialien, die für den individuellen Bau von Modellbahnanlagen genutzt werden können.

So gesehen ist das Experimentieren mit unterschiedlichen Materialien und Bau-techniken eine englische Tradition.

Die Bühne für meine Fahrzeugsammlung rund um «Die Post» sollte mir also vor allem dazu dienen, Erfahrungen mit verschiedenen Materialien, die es im einschlägigen Modellbahnfachhandel gibt, zu sammeln.

Wie bereits im ersten Teil kurz beschrieben, diente mir eine einfache Sperrholzplatte aus dem Baumarkt, die mit ein paar Leisten am Rand verstärkt wurde, als Basis für dieses Diorama.

Auf diese Grundkonstruktion wurde ganzflächig eine Lage von Woodland Scenics' «Track Bed Super Sheets» aufgeklebt. Diese



Das vorläufig fertige Diorama aus der Vogelperspektive. Die Gleislängen sind so bemessen, dass auf jedem Stumpfgleis mindestens ein vierachsiger Wagen und eine vierachsige Lokomotive abgestellt werden können.



Nach ersten Stellproben mit den Arkadenwänden von Noch kann mit der Montage der Styroporelemente «Risers» von Woodland Scenics begonnen werden. Zum Verkleben dieser Bauteile kann einfach Weisskleim verwendet werden. Bis zum Abbinden des Klebers werden die Teile mit den Montagenadeln von Woodland Scenics fixiert. Auch gut zu erkennen ist der Farbauftrag auf die Gleise und Schwellen. Hier kommt Farbe aus der Sprühdose zum Einsatz. Farbton: Erdbraun, matt.



Parallel zum Abbinden des Klebers der Styrodurteile kann mit dem Einschottern der Gleise begonnen werden. Für ein solch kleines Diorama müssen die Weichen nicht mit Weichenantrieben ausgestattet sein. Auch beim grossen Vorbild werden die meisten Weichen einer solchen Anlage händisch umgelegt.



Zur besseren Orientierung hier noch mal ein Bild, das schon etwas vorgreift, aber auf dem die Lage der geplanten Brücke für das höher gelegene Gleis ersichtlich ist.



Zum Einsatz kommt der hier abgebildete Bausatz der Firma Noch.



Der Zusammenbau erfolgt mit dem mitgelieferten Kleber. Vor dem Kleben sollten aber alle Teile erst einmal probehalber gesteckt werden, um erkennen zu können, ob es noch Grate gibt, die etwas beigeftet werden müssen.



Die Brücke mit ihren Widerlagern ist fertig für die erste Stellprobe.



Da war ich wohl etwas zu forsich mit dem Verkleben des ersten «Riser»-Abschnittes. Nach der Stellprobe war dann doch noch etwas Anpassungsarbeit erforderlich, was aber bei dem ziemlich feinzelligen Styropor einfach mit einem Bastelmesser geht.



Beim Fixieren sind die Nadeln tolle Helferlein. Sie halten alles sicher am Platz.



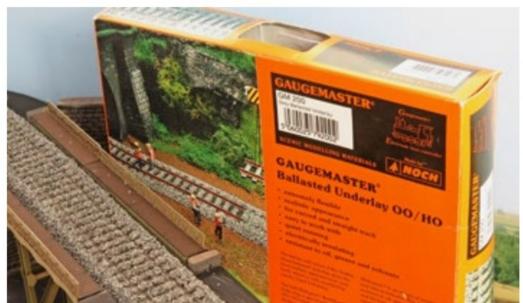
Solche Fugen sind unvermeidbar, lassen sich aber gut mit Spachtelmasse aus der Tube verschliessen. Hierfür sollte der Spachtel mit einer Kanüle aufgebracht werden. Diese verhindert, dass zu viel von der Masse die Steinstruktur zusetzt.



Nachdem alles gut durchgetrocknet ist, kann die Wand farblich behandelt werden. Als Grundanstrich habe ich eine Mischung aus Steingrau und Umbrabraun verwendet. Die Farbe wird mit einem einfachen Lackierpinsel aufgetupft, nicht aufgestrichen. So setzen sich die Fugen nicht mit Farbe zu.



Noch mal ein Überblick über die verwendeten Kleber und Farben. Hier benutze ich sie gerade, um das frisch verlegte Gleis zu beschweren.



Gleisbett von der Rolle. Diese hochflexible Gleisbettung aus Schaumstoff kommt gleich mit einer Schotterauflage daher und kann direkt aus der Packung heraus eingesetzt werden. Allerdings ist die Struktur des Schotters nicht allzu fein und sollte etwas überarbeitet werden.



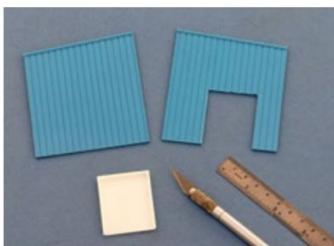
Auf diesem Foto ist der Unterschied des Schotters zwischen oberem und unterem Gleis gerade noch so zu erkennen. Die fertig eingeschotterte Schaumstoffbettung wirkt doch etwas größer. Mit etwas feinerem Schotter kann hier nach dem Verkleben des Gleisrostes (einfach mit Weißleim) noch etwas nachgearbeitet werden. Verklebt wird der zusätzliche Schotter mit dem bekannten Wasser-Weißleim-Gemisch (ein Teil Weißleim, zwei Teile Wasser).



Für den Bau des kleinen Lagerhauses sind nur wenige Werkzeuge erforderlich. Ein scharfes Skalpell, mit dem sowohl Styrodur wie auch Polystyrol gut geschnitten werden kann. Eine Nagelfeile wie sie in Nagelstudios verwendet wird. Ein Stahllineal ist als Schneideschiene und zum Messen gleichermaßen geeignet. Ein paar Pastellkreiden für die Alterung und natürlich Klebstoffe und Acrylfarbe.



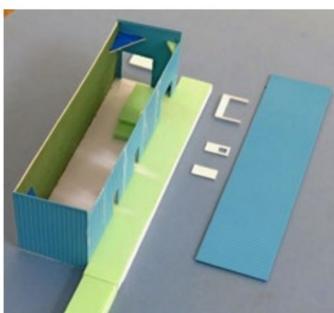
Einige der Teile, die das Postdepot bilden: Pkfstoff-Wände, -Dachbleche, -Türen und -Fenster sowie verschiedene ScaleScenes-Blätter für die endgültige Textur. Diese Firma stellt hervorragende Drucke von realistisch wirkenden Oberflächen her. Ausgedruckt auf Papier lassen sich damit sehr wirklichkeitsnahe Oberflächen gestalten (www.scalescenes.com).



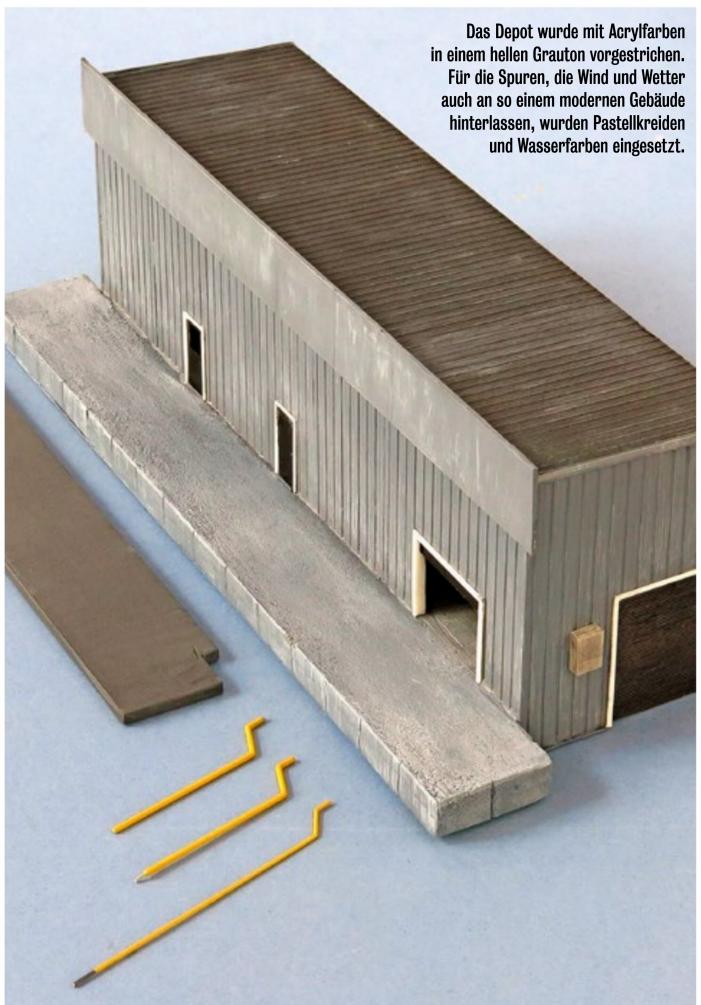
Die einzelnen zugeschnittenen Platten. Hier die beiden Kopfseiten des Gebäudes mit einem Rolltor.



Die einzelnen Teile werden auf der Rückseite mithilfe von Abfallstückchen oder Spritzästen verklebt.



Spalten können mit einem Polystyrolspachtel vorsichtig gespachtelt werden. Überstehende Spachtelmasse wird dann mit der oben erwähnten Nagelfeile verschliffen. Da das Gebäude mit dem Rücken zur Stützmauer zu stehen kommt, habe ich hier lediglich einen etwas festeren Karton als Rückwand eingeklebt. Auch die innere Versteifung der Wände erfolgt mit eingeklebten Dreiecken aus diesem etwa 2 mm dicken Karton.



Das Depot wurde mit Acrylfarben in einem hellen Grauton vorgestrichen. Für die Spuren, die Wind und Wetter auch an so einem modernen Gebäude hinterlassen, wurden Pastellkreiden und Wasserfarben eingesetzt.



Die Verlaufspuren an der Rampe sind hier aufgemalt. Um eine realistische Wirkung zu erzielen, habe ich mich an den Drucken von Scalescenes orientiert. Diese sind auch hervorragende Vorlagen, wenn es darum geht, verwitterte Oberflächen auf Gebäudemodelle zu übertragen. Die Kante der Rampe wurde mit einem lösemittelfreien Feinspachtel überzogen. Abplatzungen und gebrochene Kanten lassen sich ganz einfach durch Herausbrechen des Spachtels herstellen.



Nachdem das Gebäude platziert und endgültig mit dem Untergrund verklebt worden ist, kann der Übergang mit feinem Schotter und Sanden kaschiert werden.



Die rauhe Oberfläche der «Track Bed Super Sheets» von Woodland Scenics kann einfach mit einem feinen Schmirgelpapier angeschliffen werden. Damit wird der farbliche Eindruck einer gerade frisch asphaltierten Oberfläche erreicht. Am besten geht das von Hand.

Platten wie nahezu das gesamte Sortiment von Woodland Scenics werden inzwischen vom Importeur ARWICO für den Schweizer Fachhandel vorgehalten und sollten daher in gut sortierten Modellbahngeschäften auch hier erhältlich sein.

Das verwendete Peco-Gleismaterial auf der unteren Ebene wurde direkt auf diese sehr gut schalabsorbierenden Platten aufgeklebt und nach dem Abbinden des Leimes mit einem erdbraunen Farbton aus der Spraydose farblich behandelt. Das im Hintergrund in Hochlage geführte Gleis liegt auf den flexiblen Styroporelementen «Risers» von Woodland Scenics, die es in verschiedenen Höhen gibt. Ich habe die Höhe auf die von Noch erhältlichen Stützmauern aus Hartschaum abgestimmt. Diese gibt es in unterschiedlichen Ausführungen mit und ohne Arkaden.

Um die genaue Lage der Brücke über das Zufahrtsgleis auf der rechten Seite des Dioramas bestimmen zu können, musste die Brücke erst einmal gebaut werden. Ich habe hier auf einen Laser-Cut-Bausatz der Firma Noch zurückgegriffen, der für die Szene ohne Veränderungen ganz gut passt und einen eher städtischen Eindruck vermittelt. Nach dem Einpassen der Brücke konnte dann die Stützwand angebracht werden.

Für das Gleisbett auf dem höher gelegenen Teil habe ich auf das fertige geschotterte Schaumstoffbett von Gaugemaster (ein Produkt der Firma Noch) zurückgegriffen. Die Verlegung des Flexgleises ging ohne Schwierigkeiten vonstattan. Für Bereiche, die nicht unmittelbar an der Anlagenfront gut sichtbar sind, ist dieses Gleisbett hervorragend geeignet, da es einem das aufwendige Herstellen eines Bettungskörpers erspart.

Von der amerikanischen Firma Pikestuff (www.rixproducts.com) gibt es sehr schön gemachte Bausätze für kleine Industriebauten. Aus einem solchem Bausatz habe ich Wand- und Dachplatten sowie die passende Türen, Tore und Fenster verwendet, um daraus das kleine Gebäude für den Palettenumlad von der Bahn auf die Lastwagen zu bauen.

Für die Rampe auf der Gleisseite habe ich zwei passend geschnittene Styrodurplatten aufeinandergeklebt. Nach dem Verpachten der Schnittstellen bekam das Ganze erst mal einen Grundanstrich in einem mattem Grauton.



Kleine Rollcontainer von Preiser erhalten mittels eines feinen Marderhaarpinsels einen matten Anstrich mit wasserlöslichen Acrylfarben von Humbrol.



Auch weitere kleine Ausgestaltungsdetails wie diese Paletten und ein Hubwagen bekommen noch eine farbliche Behandlung, damit der Plastikglanz verschwindet.



In Verbindung mit ein paar Paketen entsteht so schon mal eine stimmungsvolle Szene. Allerdings sollte der Lademeister noch mal eingewiesen werden.



Weitere kleine Details wie dieser Altglascontainer erhalten einen Überzug mit klarem Mattlack damit sie nicht mehr so glänzen.



Eine Absperrung aus niedrigen Betonfertigteilen, die mit einem dickeren Kniestab versehen sind, gibt es als Bausatz aus gelasertem Sperrholz. Die Pfosten können einfach in den weichen Untergrund eingedrückt werden.



Der Kniestab wird mit etwas Weißkleim in den Pfosten gesichert und stabilisiert so das ganze Gebilde. Damit die Pfosten in etwa im gleichen Abstand stehen, kann man sich eine kleine Schablone herstellen.

Nachdem so alle Bauwerke für das Diorama fertiggestellt waren, konnten sie endgültig positioniert und verklebt werden. Im Anschluss daran habe ich dann die Gleise eingeschottert und die schmalen Streifen mit Gräsern und Pflanzen in Angriff genommen. Durch die etwas rauen Oberfläche der «Track Bed Super Sheets» von Woodland Scenics kann dies ohne weitere Vorbehandlung mit dem Geländekleber direkt auf die Platten erfolgen. An den Stellen, an denen ein Asphaltbelag dargestellt werden sollte, habe ich einfach mit einem feinen Schmiergelpapier die Oberfläche der Platten angeschliffen. Diese Me-

thode verleiht den Platten eine angenehme matte hellgraue Oberfläche, die an einen neuen Belag erinnert.

Bei der grossen Bahn sind solche Industrieanschlussgleise häufig nur durch niedrige Schutzgeländer gegenüber den von Autos befahrenen Flächen abgesichert. Um das nachzustellen, gibt es die unterschiedlichsten Bausätze. Allen gemeinsam ist, dass die Pfosten relativ stabil ausgeführt sind. Ich habe mich für zwei Varianten entschieden. Zum einen kamen aus Sperrholz gelaserte Pfosten von Miniscene Models zum Einsatz, die das Original eines Betonpfostens ganz gut wiedergeben. Für

eine einfache Absperrung nur mit eng gestellten gusseisernen Pfosten habe ich zum anderen auf Kunststoff-Spritzgussteile von Bachmann zurückgegriffen.

Alle weiteren Accessoires, die eine solche Szene erst richtig lebendig machen, stammen aus den Sortimenten von Noch und Preiser. Gerade auf modernen Anlagen sind Sandkisten, Müllcontainer und andere kleine Ausstattungsgegenstände wie Paletten und Rollcontainer die Dinge, die das Auge in die Szene hineinziehen. Allerdings sollten alle diese Teile vor dem Einsatz auf der Anlage farblich behandelt werden, damit sie ihren Plastikglanz verlieren. ○



Nach diesen Arbeiten können jetzt die ersten Züge die Bühne betreten. Dass auch ein solch kleines Diorama weiter detailliert werden kann, ist vielleicht Thema eines weiteren Beitrags.



Gesamtansicht der Anlage «La Zafra»
von Bernard Junk und Jack Trèves.

Ein internationales Modellbahnhfest

Trainsmania Lille

Das Wochenende vom Freitag, dem 28. April, bis zum Sonntag, dem 30. April, gehörte einer besonderen Modellbahnausstellung: Der französische Modelleisenbahnverlag LR PRESSE feierte den 80. Geburtstag der Zeitschrift Loco Revue, einer der grössten Modellbahnzeitschriften im Hexagon. Und was für ein rauschendes Fest es war!

Von Thomas Schmid (Text und Fotos)

Aus allen Teilen Frankreichs und Europas waren Modellbahner und Modellbahnerinnen der Extraklasse angereist. Zum runden Geburtstag gab es dementsprechend auch 80 Anlagen zu bestaunen. Zudem waren eine grosse Anzahl spezialisierter Händler vor Ort. Als Extras wurden noch Vorträge aller Art im Zusammenhang mit dem Modellbahnhobby durchgeführt. Ein Bereich der Ausstellung war reserviert für Exponate, welche interessierte Besucher dort dem breiten Publikum zeigen konnten.

Ehrengast (zumindest vertreten durch seine Modellbaubijous) war der Japaner Akihiro Morohoshi. Er war zwar nicht persönlich anwesend. Aber rund ein Dutzend seiner Kleinode fanden via Postweg aus Japan den Weg ins europäische Frankreich.

Eine also nicht alltägliche Ausstellung auf rund 5000 Quadratmetern Fläche im

Expozentrum Grand Palais nur wenige Minuten vom TGV Bahnhof Lille Flandres entfernt.

Die rund 12 000 Besucher der Ausstellung wurden nicht enttäuscht. Die Organisatoren hatten neue Modellbahnen und auch viele Klassiker herlocken können.

Neben andern waren aus Grossbritannien die beiden Anlagen mit französischem Vorbild «Pempoul» und «Mers-les-Bains» zugegen. Sie glänzen mit komplettem Selbstbau aller Gebäude und Gleisanlagen. Auch das Rollmaterial ist vollständig im Eigenbau entstanden. Wunderbares Ambiente auf wenigen Quadratmetern zum Träumen.

Die beiden begnadeten Modellbauer Bernard Junk und Jack Trèves hatten ihre über zehn Jahre alte Anlage «La Zafra» wieder aus dem Depot geholt. Man sieht der Anlage nach kubanischem Vorbild ihr Alter

in keiner Art und Weise an. Mittlerweile ist sie so etwas wie ein Zeitzeuge: Die auf der Anlage dargestellten Szenen sind so nicht mehr auf der Zuckerrohrinsel zu finden.

Ein ganzer Bereich war reserviert für die sogenannten «Croisés de l'étröit». Dabei handelt es sich um eine sehr offene Modulnorm im Baumassstab H0e. Ziel der Sache ist der Fahrspass. Es gibt keinen Fahrplan. Alle schicken ihre Zugkombination auf die Reise quer durch alle mit Kreuzungstücken verbundenen Segmente. Dabei können die Züge von jedem beliebig aufgeteilt und neu zusammengesetzt werden. Am Ende des Tages ist es völlig offen, wo welche Kombination verbleibt. Eine wirklich tolle Idee!

Rene Ceulemans aus den Niederlanden war mit der Kleinanlage «Cuberdon» vertreten. Dabei handelt es sich um die fiktive Fabrik für ein süßes Dessertgebäck, das es nur an einem Ort in Belgien zu kaufen gibt.



Holzverladung mittels eines Seilzugsystems mit rumänischem Vorbild.



Gerade wird ein Lorenzug zur Verladung gestossen.



Verschlungene Schienenwege auf kleinstem Raum.



Eine Drehscheibe mit Lokdepot nach amerikanischem Vorbild.



Die «Croisés de l'étroit» bildeten eine eigenen Bereich innerhalb der Ausstellung.



Liebvol gestaltete Szene auf der Anlage «Mers-les-Bains».



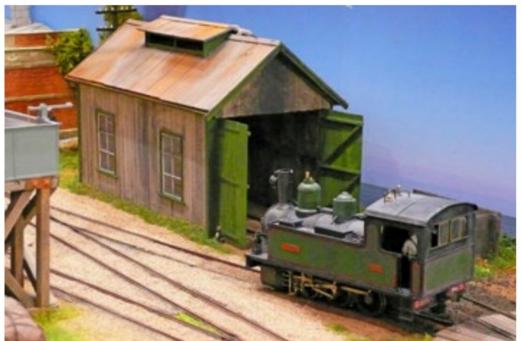
Man möchte sich am liebsten auf ein Glas Wein dazusetzen.



Eine der vielen Kastenloks, welche die Gleisanlagen befuhren. Kompletter Selbstbau auf handelsüblichem Fahrwerk.



Etwas ratlos scheint der Arbeiter zu sein, was er nun tun soll.



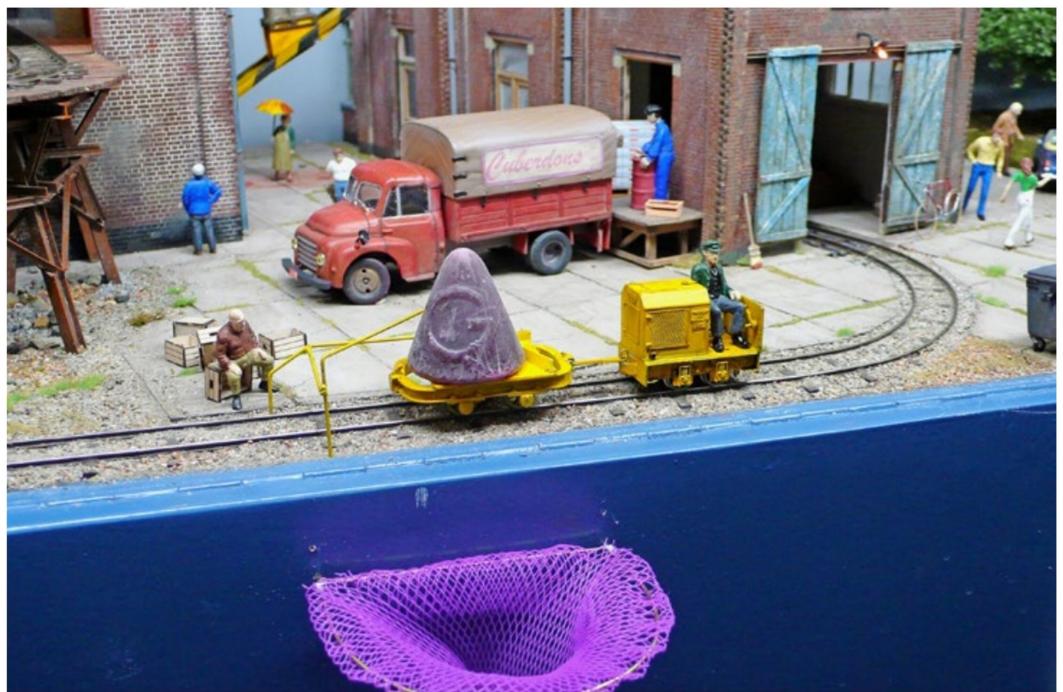
Dampflokdepot mit stilechter Schmalspurdampflok.



Gut geschützt vor dem Saft der Himbeeren.



Eine neue Ladung Himbeeren wird zur Presse gefahren.



Wird der Wagen noch ein kleines Stück vorgefahren, fällt die Süßigkeit ins Netz. Die Zuschauer hats gefreut!



Haltepunkt mit japanischem Vorbild.



Das öffentliche Bad: typisch für Japan.



Der kleine Triebwagen in H0e hat eigentlich ein französisches Vorbild.



Linker Anlagenabschluss mit Flusslandschaft.



Das kleine französische Städtchen.



Jedes Detail wurde minutiös nachgebildet.



Die Anlage «Pempoul» ist im Massstab 1:50 erstellt. Lokomotiven, Wagen und alle Gebäude der Anlage mussten im Eigenbau gefertigt werden.



Zwei kleine Brücken überqueren ein verwildertes Flusstal auf der Anlage «La Zafra».



Der kleine Schienenbus für Inspektionsfahrten.



Zuckerrohrernte aufwendig und von Hand.



Ersatzteile sind auf Kuba Mangelware. Darum waren meist nur die technisch weniger aufwendigen Dampfloks in Betrieb.



Ein Lokschuppen am Ende einer kleinen, schmalspurigen Nebenbahn ...



... das dazugehörige Empfangsgebäude mit kleinem Schuppenanbau ...



... und oberhalb der Bahnanlage die Andeutung eines kleinen, französischen Dorfes. Kirche, Kirchplatz und ein kleines Café strahlen einfach nur Ruhe aus.



Ein Endbahnhof, das Dorf und rechts auch noch ein Stückchen Landschaft: die wunderbare Kleinanlage «Jean-Ville» in 1:43,5/0e von Jean van Remmerden.



Endbahnhof der polnischen H0e-Anlage «From Lewin Leski to Bozepole Mazurskie».

Wenn man Glück hatte, dann wurde man sogar mit einem dieser süßen Energiehappen beschenkt. Natürlich stilecht mit der Schmalspurfeldbahn angeliefert.

Extra aus Polen angereist war die Familie Lewinski. Vater, Mutter und Sohn präsentierten zusammen mit Freunden eine polnische Schmalspurbahn in H0e. Wunderbare weite Landschaften wurden von dampfenden und zischenden Kleinzügen durchquert. Wunderschöne Landschaftsgestaltung und realistisch gearbeitetes Rollmaterial machten diese Anlage mit ihren rund 15 Metern Streckenlänge zu einem Hingucker.

Was auffiel, war der grosse Variantenreichtum der gezeigten Anlagen: Von der Grossanlage in H0 bis zum Miniaturdiorama war alles vertreten. Ein würdiger und gesamtheitlicher Blick auf unser wunderschönes Hobby und eine wunderbare Geburtstagsüberraschung. ○



Stilleben mit Storchennest.



Die Kohlestation neben dem Depot.



Bahnhofsgebäude der Regelspurbahn.



Ein Rollwagen mit einem aufgeladenen G-Wagen wird von der kleinen Lok an die Verladerampe gebracht.



Eine Zugkreuzung im Bahnhof San Antonio am 27. August 1984, als die Centovallibahn in diesem Bereich noch oberirdisch verlief.

Faszinierende Schmalspurbahn im Grenzgebiet zwischen der Schweiz und Italien

Ein Stück Centovallibahn in den 1980er-Jahren

Die meterspurige Verbindung von Locarno in das italienische Domodossola führt durch eine grandiose Landschaft, über imposante Brücken und durch viele Tunnels. Der Anlagenvorschlag in H0m widmet sich dem schweizerischen Streckenteil, als die Station San Antonio mit ihren ausgedehnten Gleisanlagen noch oberirdisch angelegt war.

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

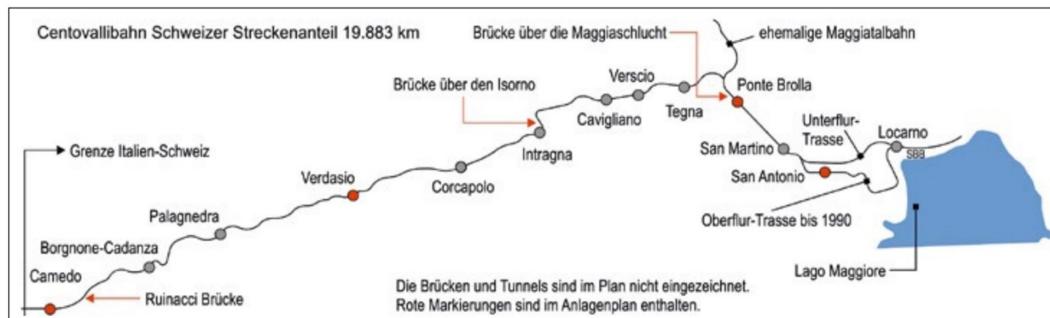
Als Centovallibahn wird der Streckenabschnitt zwischen Locarno und Camedo bezeichnet. Von der Landesgrenze bei Camedo bis zur Station Domodossola führt sie durch das Valle Vigezzo und wird deshalb auch als Vigezzina bezeichnet. Die Eröffnung fand am 25. November 1923 statt. Die Streckenlänge auf Schweizer

Gebiet beträgt 19,88 km, die auf italienischem Gebiet 32,30 km. Die maximale Neigung beträgt 60%. Von den insgesamt 83 Brücken respektive Viadukten befinden sich 47 auf Schweizer Territorium. Der minimale Kurvenradius beträgt 60 m. Die Stazione della Stazione in Locarno war bis 1990 die Endstation der Centovallibahn. Die Tun-

nelstrecke zwischen der Station San Martino und Locarno mit den Haltestellen Solduno und San Antonio ist 2791 m lang.

Fiddleyard in den Varianten 1-3

Den Ausgangspunkt für die Varianten 1-3 bildet ein Fiddleyard, der sich sowohl gerade als auch im 90°-Winkel an die Strecke



Im Streckenverlauf der Centovallibahn sind im Bereich von Locarno die Streckenverläufe bis und ab 1990 eingezzeichnet.



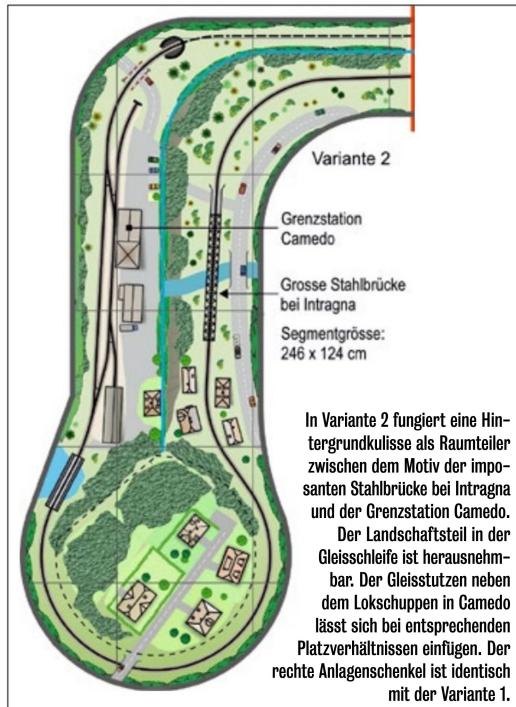
Am 27. Juli 1984 entstand diese Aufnahme mit dem ABe 8-8-23 der SSIF (Società Subalpina di Imprese Ferroviarie) mit dem Namen Ossola, im noch oberirdischen Centovalli-Endbahnhof in Locarno.

ckenverlängerung von San Antonio anschliesst. In diesen offen ausgeführten Abstell- respektive Betriebsbahnhof mündet auch die hinter einer Kulisse geführte Strecke aus der Grenzstation Camedo. Dieser als Locarno/Domodossola bezeichnete Fiddleyard in Segmentbauweise ist so konzipiert, dass er sich bei längeren Betriebspausen von der restlichen Anlage trennen lässt und parallel zur Station San Antonio geparkt werden kann. Aber auch für den Fall, dass sich der Eingangsbereich zum Centovallizimmer in diesem Bereich befindet, lässt sich der Fiddleyard verschieben.

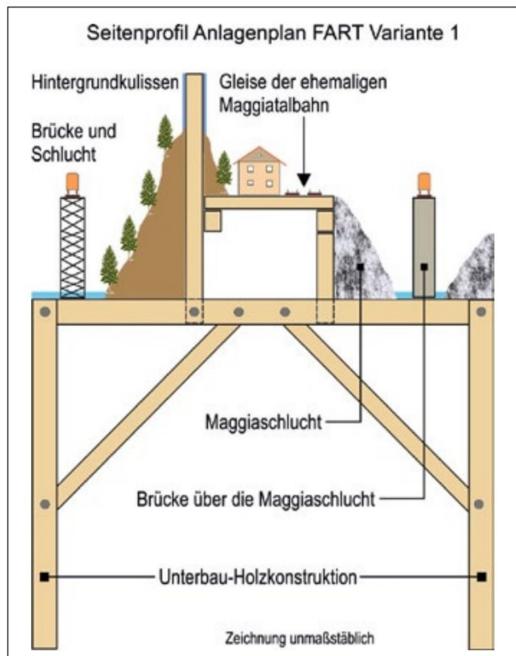
Das Gleiskonzept ermöglicht sowohl einen Point-to-Point-Betrieb als auch Übergänge von einer Strecke zu anderen. Bei ausgedehnteren Raumverhältnissen, wie in Variante 3, lässt sich anstelle des Fiddleyard auch ein offener Kehrschleifen-Abstellbahnhof an die Streckenäste anschliessen. Diese Variante wäre bei Verwendung älteren Rollmaterials, zum Beispiel bei Triebwagen mit Anhänger, vorzuziehen, um das Kupplungsproblem zu umgehen. Das Kupeln und Entkuppeln mit Pinzette könnte sich betriebshemmend auswirken.

Der Streckenzulauf aus Camedo führt in einer Neigung von etwa 25‰ hinter einer Kulisse des sichtbaren Teils bis zum Fiddleyard Locarno/Domodossola.





In Variante 2 sind beispielsweise die grosse Stahlbrücke bei Intragna und die Grenzstation Camedo szenisch umgesetzt.



Die räumliche Gestaltung auf dem linken Anlagenabschluß könnte so gelöst werden.



Zugkreuzung in der Grenzstation Camedo mit zwei Triebzügen. Am Hausbahnsteig steht der aus Domodossola kommende und nach Locarno fahrende ABe 8/8 23 von der italienischen Schwestergesellschaft SSIF (Società Subalpina di Imprese Ferroviarie), benannt nach dem Ort Ossola.



In der Station Camedo befindet sich ein Schuppen zum Hinterstellen von Triebzügen. Das Buffet della Stazione lud während der Wartezeit zum Konsum ein.



Der Triebwagen Xe 2R 7 wartet in Camedo auf seinen nächsten Arbeitseinsatz.

Möglichkeiten der Umsetzung

Je nach vorhandenen Platzverhältnissen und bevorzugten Motiven lassen sich viele Varianten einer Centovallibahn im Massstab H0m realisieren. Die Palette reicht vom oberirdischen Betriebsbahnhof San Antonio über den Gleisanschluss der ehemaligen Maggiatalbahn in Ponte Brolla bis zur Grenzstation Camedo und Brückenszenen.

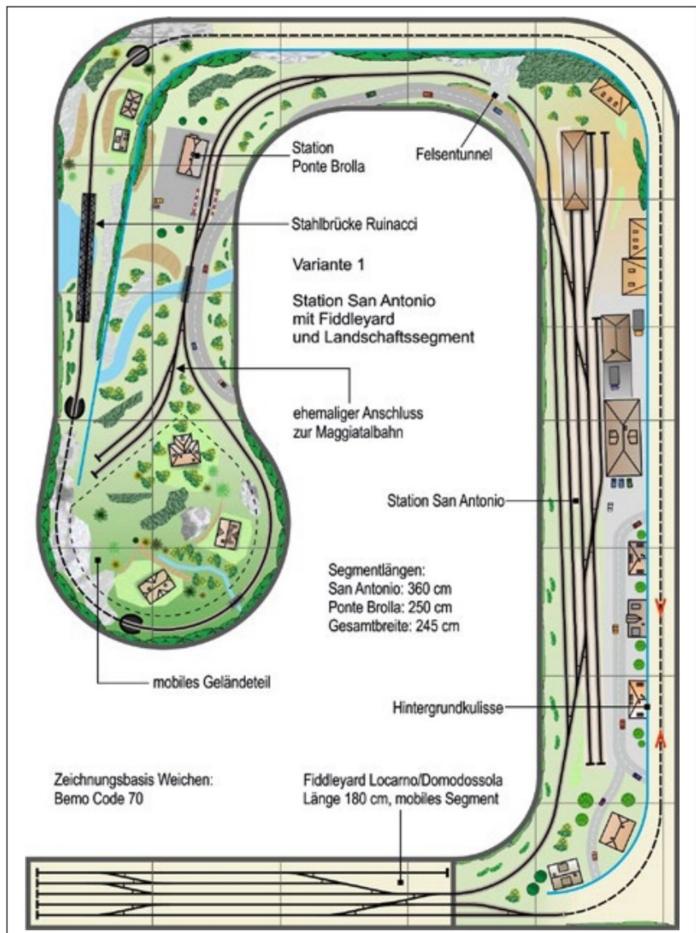
Variante 1

Die Reise auf der Modell-Centovallibahn beginnt im Fiddleyard und führt in den Betriebsbahnhof San Antonio, der auch regelmässig als Kreuzungsstation dient. Im Vergleich zum Landschaftssegment wirkt er opulent. Die diversen Depot- und Abstellgleise sind Garant für ein vielseitiges Betriebserlebnis. Den eigenen Wünschen und Bedürfnissen entsprechend lässt er sich in den Längenausdehnungen beschränken. Die Pläne sollen ja in erster Linie als Ideengeber fungieren.

Von San Antonio ausgehend steigt die Bahnlinie mit 25% bis zur Einfahrt in Ponte Brolla an. Aufgrund der Platzverhältnisse ist das Aufnahmegeräude auf der anderen Gleisseite platziert.

Nach der Maggiabrücke verläuft die Centovallibahn vorbildähnlich in einem Linksbogen und steigt in Richtung Camedo. Die Gleise der ehemaligen Maggiatalbahn die-

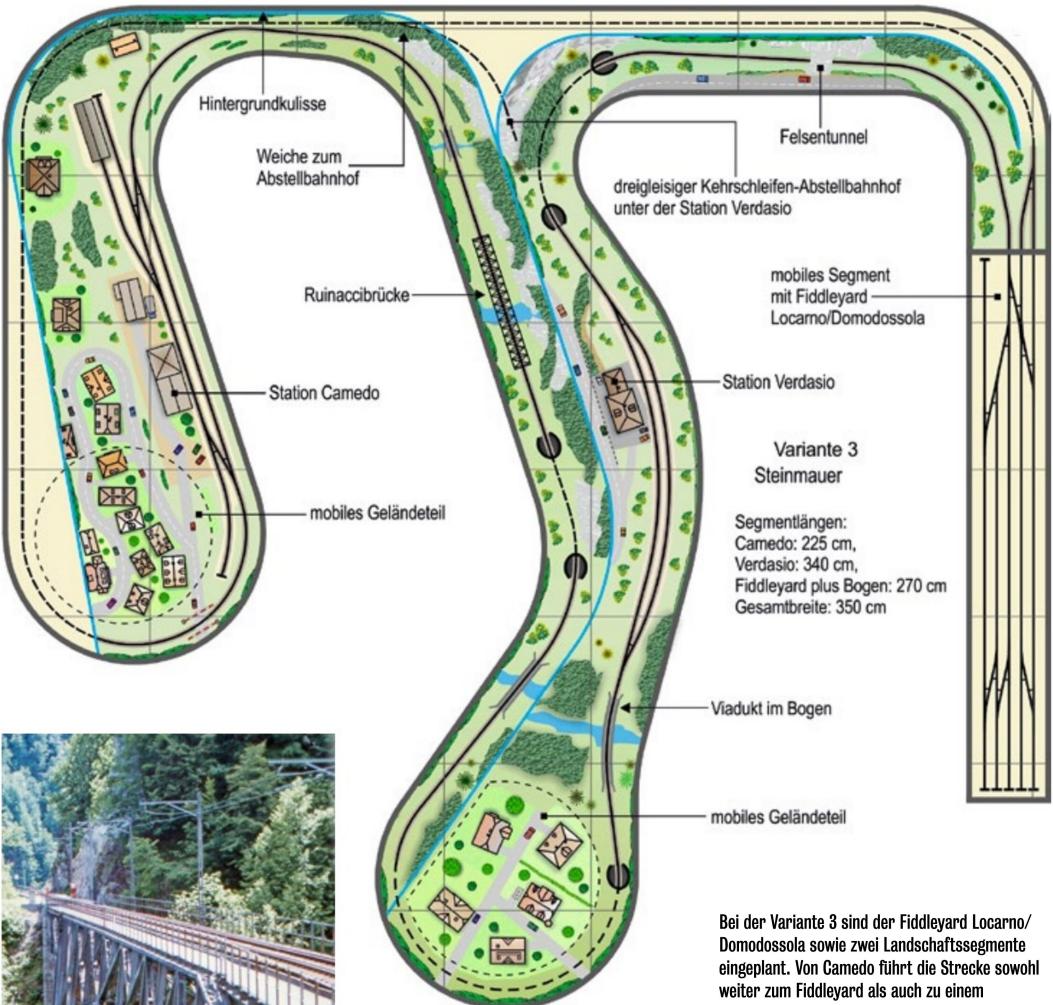
Die Variante 1 besteht aus dem Fiddleyard Locarno/Domodossola, der Betriebsstation San Antonio und dem Landschaftssegment Centovalli. Ist die Rückseite dieses Segments an der gegenüberliegenden Raumseite nicht begehbar, so entfällt das Motiv mit der Brücke an der Hinterseite und ergibt de facto eine neue Variante.



Das aussen angeordnete Stellwerk in San Antonio.



Ein Motiv, das sich für die Modellumsetzung bestens eignet.



Die Ruinacci-Brücke vom Zug aus fotografiert in Fahrtrichtung Camedo.



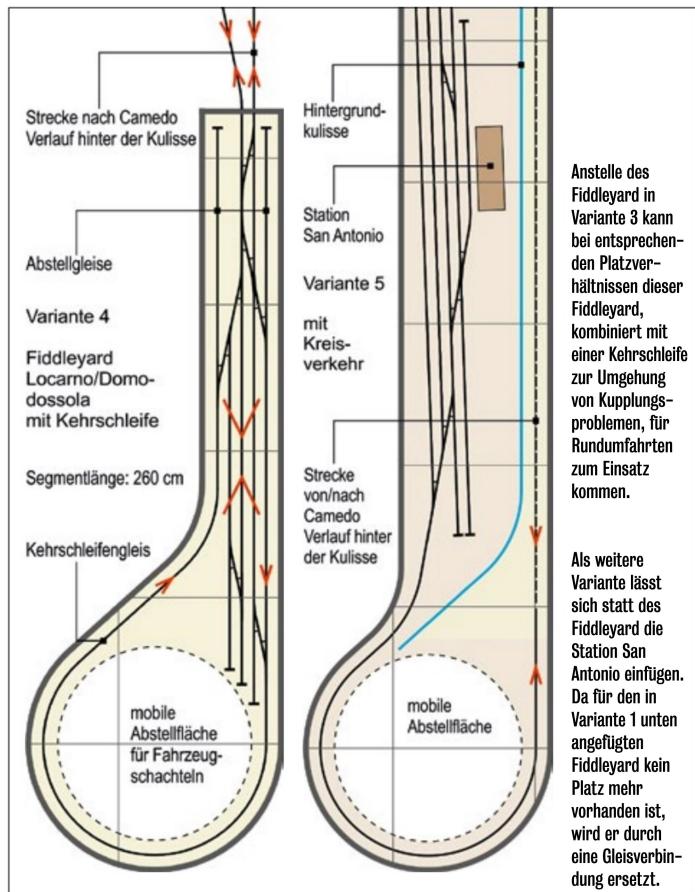
Zugkreuzung in der Station Verdasio mit dem Be 4/8 42, getauft auf Melezza.

Bei der Variante 3 sind der Fiddleyard Locarno/ Domodossola sowie zwei Landschaftssegmente eingeplant. Von Camedo führt die Strecke sowohl weiter zum Fiddleyard als auch zu einem dreigleisigen Kehrlinien-Abstellbahnhof unter der Station Verdasio.

nen zum Abstellen von Fahrzeugen. Eine Hintergrundkulisse trennt die Szenen von Ponte Brolla und der Brücke von Ruinacci. Nach der Tunneleinfahrt fällt die Strecke hinter der Kulisse mit 25% Richtung Fiddleyard.

Variante 2

Auf dem Landschaftssegment lassen sich im Vergleich zur Variante 1 auch andere Motive realisieren wie beispielsweise die Brückenszene bei Intragna, eine kleinere Ruinacci-Brücke und die Grenzstation von Camedo. Nach dem Passieren dieser Station verläuft die Bahnstrecke nach dem Anstieg wieder in einem Gefälle hinter der Kulisse zum Fiddleyard.



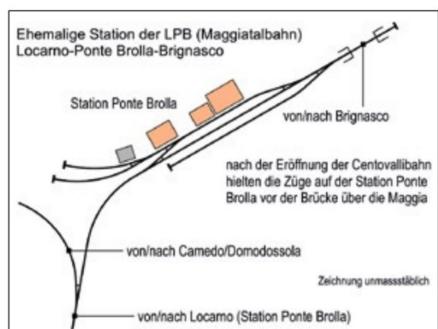
Noch eine Ansicht der Station San Antonio.

Varianten 3–5

Bei ausgedehnteren Platzverhältnissen lassen sich zwei Landschaftssegmente realisieren. Am mittleren Segment dient die Station Verdasio Zugkreuzungen und weist in der Ausfahrt Richtung Camedo ein gemauertes Viadukt im Bogen auf. Nach der 180°-Kurve im Tunnel folgt das Motiv mit der Ruinacci-Brücke und anderen kleineren Brückenbauwerken, wie sie beim Vorbild zahlreich vorhanden sind. Nach der Station Camedo fällt die Strecke mit etwa 25% Richtung Fiddleyard. Auf Höhe des mittleren Segments befindet sich eine Weiche zu einem dreigleisigen Kehrschleifen-Abstellbahnhof unter der Station Verdasio.

Statt des einfachen Fiddleyard kann einer mit einem Wendegleis, wie in Variante 4, oder die Station San Antonio, wie in Variante 5 dargestellt, eingefügt werden. Für eine komfortable Durchgangsbreite von etwa 90 cm bei den Bögen sollte das rechte Segment eine Länge von 450 cm aufweisen.

Interessant für eine Umsetzung wäre die alte Station von Ponte Brolla, die jedoch eine Zugänglichkeit erfordert.



Aufgrund des gesichteten Bildmaterials wies die alte Station von Ponte Brolla diese Gleisfigur auf. Ideal für eine Modellumsetzung.



Aus der Zeit der Maggatalbahn vor dem Umbau der Stationsanlagen von Ponte Brolla stammt diese Ansicht mit dem Felsentunnel.



**Eine Anleitung zum Knipsen
von grossartigen Bildern im kleinen Massstab.**

Modellfotografie

«Ist das echt oder ein Modell?» Das ist die Frage, die man als Modellbauer fast am liebsten hört. Doch wie kann man ein solches Foto im eigenen Hobbyraum mit begrenzten Mitteln hinkriegen? Dazu hat unser Autor Kim Nipkow auf den kommenden Seiten mal ein paar sicherlich hilfreiche Tipps zusammengetragen.

**Set-up für das Fotoshooting: Scheinwerfer, Kamera
auf Stativ und Modell vor einem weißen Hintergrund.**

Von Kim Nipkow (Text und Fotos)

Für gelungene Fotos, die die Stimmung oder die Detailfülle eines Modells rüberbringen, ist es nicht immer erforderlich, sich mit hochprofessioneller Kameratechnik auszustatten. Sicherlich kann die Fotografie Hobby im Hobby werden, aber es geht auch mit deutlich weniger an technischer Ausrüstung. Es gilt also, sich folgende Dinge zu beschaffen:

Kamera

Empfehlenswert ist die Verwendung einer Spiegelreflexkamera. Es muss allerdings kein High-End-Gerät sein. Eine Einsteigerkamera oder sogar ein Occasionsmodell von Ricardo reicht völlig aus. Wichtig ist, dass man alle zum Fotografieren benötigten Einstellungen manuell vornehmen kann und über ein Objektiv mit einer verstellbaren Blende (wird bei Einsteiger-Spiegelreflexkameras standardmäßig mitgeliefert) verfügt. Im Beispiel hier verwende ich

eine Nikon D3200 mit mitgeliefertem Objektiv (Brennweite 18–55mm), welche vor fünf Jahren auf den Markt kam, also nicht mehr das neuste Modell ist. Diese Kamera kostet neu ca. CHF 350.–. Für unsere Zwecke reicht sie vollends aus.

Stativ

Da wir mit langen Belichtungszeiten rechnen müssen, empfiehlt sich ein Stativ. Ein Stativ hat auch den Vorteil, dass man den Bildausschnitt in Ruhe wählen und überprüfen kann.

Licht

Man kann entweder Tageslicht oder «Studio-Kunstlicht» verwenden. Für mich hat sich die zweite Variante bewährt, da man so nicht abhängig vom Wetter oder von der Tageszeit ist und die Modelle nicht für jedes Foto draussen aufbauen muss. Beim Kunstlicht empfiehlt sich eine oder mehrere sehr starke Lichtquellen. Ich verwende in der Regel zwei Baustellscheinwerfer (Halogen). Erhältlich sind diese mit Stativ z.B. im Bauhaus für ca. CHF 25.–.

Hintergrund

Meistens benötigt man ein Hintergrundbild. Entweder wird es in Form einer grossformatig ausgedruckten Fotografie oder einer gemalten Landschaft hinter dem Modell installiert oder nachträglich mit Photoshop eingefügt. Bei letzterer Methode lohnt es sich, einen einfärbigen Hintergrund zu verwenden, um sich später die Freistellarbeit im Photoshop zu erleichtern. Manchmal braucht es auch gar keinen Hintergrund oder nur einen «Himmel», ein Verlaufsbild von Himmelblau bis Weiss.

Fotografieren

Das Set-up ist recht simpel. Die zu fotografienden Modelle werden auf eine stabile



Kameraeinstellung auf «A» für «Blendenpriorität».



Darstellung der verschiedenen Einstellungen auf dem Kameradisplay.



Die Kamera wird auf «Preiserchen-Höhe» eingestellt. Eine Weitwinkel-Brennweite verhilft zum Eindruck, als würde man mitten im Geschehen stehen.



Mittels Fernauslöser wird abgedrückt. Die Belichtungszeit kann ohne Weiteres mehrere Sekunden dauern. Daher darf sich nichts bewegen.



Ein anderes Set-up. Hier musste der Bildausschnitt aufgrund des sehr kleinen Dioramas vorsichtig gewählt werden, um keine Ränder zu zeigen. Für solche Aufnahmesituationen ist es manchmal hilfreich, eine etwas längere Brennweite zu verwenden, um eine dichtere Bildwirkung zu erzielen.



Beeindruckend, wie die 4-6-0 ihren Güterzug über die Strecke bringt. Hier ist die Wirkung des eingesetzten Teleobjektives gut zu erkennen.

Unterlage gestellt, am besten vor einer Wand. Ein A0-Papier dient als Hintergrund. Dies erleichtert das spätere Freistellen und Einfügen eines Landschaftsbildes im Photoshop. Die Baustellenscheinwerfer werden so aufgestellt, dass das Licht aus einer Richtung auf das Modell trifft und alles gleichmäßig ausleuchtet. Das Stativ wird auf «Preiserchen-Höhe» eingestellt, und es kann losgehen.

Der wichtigste Punkt bei der Modellfotografie ist eine durchgehende Tiefenschärfe. Um diese zu erreichen, wird die Blende des Objektivs so weit wie möglich geschlossen. Dazu stellt man das Programmwahlrad auf «A» (Aperture Mode = Blendenpriorität). So kann man die Blende per Einstellrad manuell einstellen, während die Kamera den Rest automatisch steuert. Je höher die angezeigte Blendenzahl, desto ge-

schlossener die Blende. Bei Kameramodellen wie der Nikon D3200 veranschaulicht das Display solche Einstellungen.

Ebenso sollte die Lichtempfindlichkeit des Sensors (ISO) so klein wie möglich sein. So erhält man kein Bildrauschen und eine gute Bildqualität. Eine geschlossene Blende und eine niedrige Lichtempfindlichkeit haben eine lange Belichtungszeit zur Folge. Daher sollte man die Kamera stabil auf dem



Nochmals eine andere Aufstellung. Bei diesem Bild war es sehr wichtig, dass ich Aufnahmen mit den Fokuspunkten auf den Autos, den Eisenbahnwagen und der Lokomotive hatte. Aus diesen kann Helicon Focus ein durch und durch scharfes Bild zusammenstellen.



Für den Sehindruck ist es enorm wichtig, dass Fotos von Modellszenen eine grosse Schärfe über die gesamte Tiefe des abgebildeten Raumes aufweisen.

Stativ befestigen und einen Fernauslösler verwenden. Dies gesagt, kann es losgehen.

Im ersten Beispiel möchte ich eine Schmalspur Dampflok der Denver & Rio Grande Western auf einem kleinen Felsdiorama ablichten. Ich platziere die Kamera etwa 15 cm entfernt von der vordersten Kante der Lokomotive. Die Brennweite stelle ich auf ca. 30 mm ein. Dies gibt dem Bildbetrachter das Gefühl, mitten im Ge-

schehen zu sein. Der Fokus wird manuell eingestellt. Bei einer solchen Aufnahme sollte die Front der Lokomotive scharf sein. Dann wird mittels Fernauslösler abgedrückt. Fertig.

Die ganz geschlossene Blende ergibt in vielen Fällen bereits ein realistisch wirkendes Foto. Manchmal braucht man jedoch noch mehr Tiefenschärfe. Dafür bieten sich zwei technische Lösungen: ein Tilt-Shift-

Objektiv oder das Zusammenfügen mehrerer Aufnahmen mit unterschiedlichen Tiefenschärfebereichen.

Bei einem Tilt-Shift-Objektiv kann man die Tiefenschärfe direkt verändern. Allerdings sind solche Linsen sehr teuer. Daher beschränken wir uns hier auf die erschwinglichere Lösung mittels einer genialen Software namens Helicon Focus. Auf der Produktwebsite (www.heliconsoft.com)

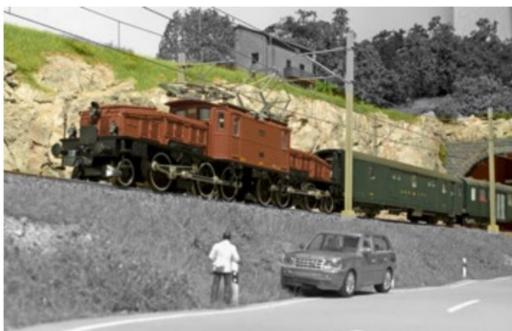
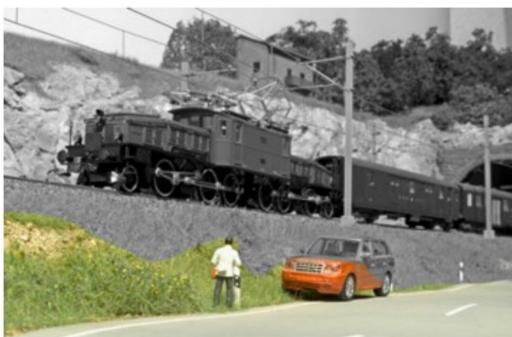


Set-up für die Krokodil-Aufnahme. Hier reicht eine Lichtquelle im Rücken der Kamera.

lässt sich das Programm mieten (USD 30,- pro Jahr) oder kaufen (USD 115,-) und herunterladen.

Das Vorgehen ist ähnlich wie beim ersten Bild. In diesem Beispiel fotografiere ich das Krokodil mit dem Eisenbahnfan im Vordergrund. Der Unterschied hier ist, dass ich mehrere Aufnahmen mit derselben Brennweite schiesse, aber bei jeder Aufnahme den Fokus ein wenig versetze. Ich erhalte so eine Bildserie, bei welcher der Fokuspunkt von vorne nach hinten wandert. Die Fotos werden in Helicon Focus eingefügt. Das Programm erstellt aus den verschiedenen Schärfebereichen automatisch ein durch und durch scharfes Bild.

Diese Bilddatei kann dann im Photoshop weiterbearbeitet werden. So füge ich zum Beispiel gerne ein Hintergrundbild ein, um das Foto realistischer wirken zu lassen. Wichtig dabei ist, die Farbtemperatur des Modellbildes auf das Tageslicht der Hintergrundaufnahme abzustimmen oder umgekehrt.



Insgesamt machte ich vier Fotos mit jeweils verschiedenen Schärfeebenen. Diese sind hier farbig dargestellt: Die schwarz-weißen Bereiche sind unscharf.

Das Freistellen im Photoshop braucht etwas Geduld. Mit dem Zaubерstab-Werkzeug wird der weisse Hintergrund ausgewählt und gelöscht. Ein Tipp: vor dem Löschen auf «Kante verbessern» oben im Menü klicken und bei «Weiche Kante» einen Wert von ca. 0,7 eingeben. Dies ergibt einen weicheren Übergang zwischen Modellbild und Hintergrundbild.

Photoshop kann man sich mit etwas Geduld und Fleiss selber beibringen. Im Internet finden sich viele Tipps und Anleitungen. Wem dies zu kompliziert ist, der kann auch einen ausgedruckten oder gemalten Hintergrund hinter das Modell stellen. Dann beschränkt sich die Photoshop-Arbeit auf ein Minimum, das Aufhellen/Abdunkeln und Justieren des Kontrastes und der Farben.

Eine Modellfotografie wie echt aussehen zu lassen, ist nicht ganz einfach. Mit etwas Kreativität, Experimentieren und den entsprechenden technischen Lösungen lassen sich jedoch schöne Resultate erzielen. ○



Helicon Focus
erkennt automatisch die scharfen Bildbereiche der jeweiligen Aufnahmen und fügt diese zu einem gesamthaft scharfen Bild zusammen.



Im Photoshop wird mittels des Zauberstab-Werkzeuges der weisse Hintergrund ausgewählt und gelöscht. Anschliessend kann in einer zweiten Bildebene ein Wolkenhintergrund eingefügt werden.



Auch hier ist die Wirkung durch die Bearbeitung des Fotos mit Helicon und Photoshop nochmal gesteigert worden. Arbeit am Computer, die sich wirklich lohnt.



Das Vorbild unseres heutigen Umbaukandidaten war in der Schweiz sehr umstritten. Kein Wunder für den, der diese Lok im Kaltstart schon qualmen (und stinken) gesehen hat ...

Sb-modellbau, Motortausch Minitrix Am 4/4, Spur N

Neue Kräfte für einen Dieselklassiker

Manchmal zeigt sich erst nach einer gewissen Zeit, welche inneren Werte und Kräfte unsere Fahrzeugmodelle von Haus aus so mitbringen. Hin und wieder kann es vorkommen, dass sich die kleinen Maschinen dem harten Streckeneinsatz auf Dauer nicht gewachsen fühlen und den Dienst quittieren. Fehlen dann die notwendigen Ersatzteile ab Werk kann es schwierig werden. Aber manchmal gibt es auch Hilfe von aussen, wie unser Autor Manfred Merz berichten kann.

Von Manfred Merz (Text und Fotos)

Vor vielen Jahren lieferte Minitrix als «Ableger» der DB V200 auch eine Farbvariante der beliebten Diesellokomotive, die SBB Am 4/4, an den Modellbahnhandel aus.

Absolutes Novum für Minitrix war es damals, dass die Loks mit sogenannten Glockenankermotoren ausgestattet waren. Im Gegensatz zu den damals noch üblichen dreipoligen Motoren versprach man sich davon ein deutliches Plus an Fahrkomfort. Leider fehlte es der Minitrix-Konstruktionsabteilung noch etwas an Erfahrung mit dieser Thematik. Glockenankermotoren sind deutlich teurer als ihre dreipoligen «Bürgen-Pendants». Die Märklin-Kaufleute entschieden mit, und so bestellte man bei Faulhaber die etwas «günstigere», in Göppingen

sagt man «günstigere» Motorvariante aus dem Lieferprogramm. Die bestellten Motoren waren leider etwas schwach auf der Brust, die daraus resultierende permanente Überförderung lassen das Motörchen denn auch bald und vorzeitig «sterben». In einer etwas späteren Serie wurden dann Motoren von Maxon verbaut, die etwas mehr Leistung als 0,36 Watt hatten.

Beiden Motorausführungen gemeinsam ist: Der originale Motor von Minitrix ist als Ersatzteil nicht mehr lieferbar, das schöne Diesellok-Modell ist als reiner Statist im Depot einfach zu schade. Was also tun, wenn der Minitrix-Motor an Überlastung verstorben ist? Ein klarer Fall für sb-modellbau. Seit nunmehr 33 Jahren steht das kleine, aber feine Unternehmen im bayrischen

Olching mit Lösungen genau für solche Fälle parat. Also: im sb-Katalog ausgesucht - bestellt - Je nach Lagerbestand kann es aber schon bis zu zwei Wochen dauern, bis ein Päckli aus Olching eintrifft.

Was muss bereitliegen?

- Eine Minitrix Am 4/4, gerne auch ihre DB-Schwester V200
- Ein Motorumbausatz von sb-modellbau (Art.-Nr. 3099)
- Feine Schraubendreher (Kreuzschlitz), eine Pinzette, ein guter Seitenschneider, Schere usw.
- Ein guter Lötkolben, besser noch eine Lötstation
- Eine hochflexible Decoderlitze, z.B. von Brawa (Art.-Nr. 32408 schwarz).

Vorbereitung

Der erste Schritt ist wie immer die Abnahme des Gehäuses. Das ist bei der Am 4/4 aus Metall und von unten mit vier kleinen Kreuzschlitzschrauben verschraubt. Drehen Sie diese mit einem Schraubendreher der Grösse «000» heraus, und nehmen Sie das Gehäuse nach oben ab.

Stellen Sie vor dem Umbau sicher, dass der Motor wirklich verstorben ist. Das klingt zwar makaber, hat aber einen handfesten Hintergrund. In der Minitrix-Maschine ist eine Digitalschnittstelle verbaut, die sehr feine, aber auch empfindliche Goldkontakte hat. Sie ist für die hauseigenen Decoder ausgelegt und funktioniert damit auch ganz hervorragend. Wird jedoch ein «Fremdfabrikat» mit etwas dickeren Beinchen eingesetzt, kann es vorkommen, dass die Schnittstelle ihre guten Kontaktigenschaften verliert. Entweder die Beleuchtung funktioniert nicht mehr oder, Sie ahnen es schon, der Motor bekommt keine Betriebsspannung. Ganz böse Zungen nennen diese Schnittstelle deswegen auch etwas flapsig «Wackelschnittstelle». Auf den Bildern können Sie erkennen, dass auch ich von diesem Phänomen betroffen war: Die Schnittstelle ist entfernt, der Decoder ist fest verlötet. Zum Prüfen des Motors entfernen Sie den Decoder oder, wenn Sie analog fahren, den entsprechenden Brückenstecker und legen eine Spannung von max. 12 Volt direkt am Motor an. Tut sich nix – tot!

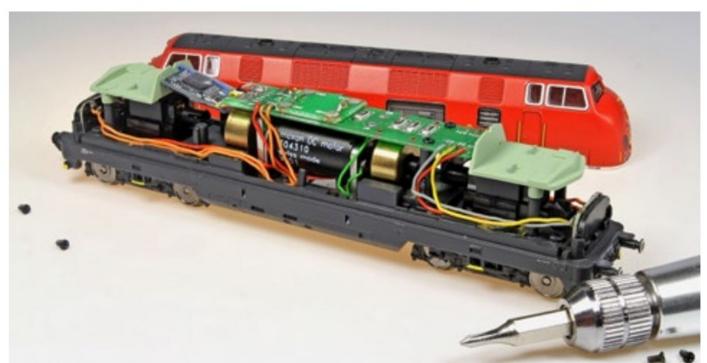
In diesem Fall bauen Sie den defekten Motor aus, entfernen Sie dazu als Erstes die Hauptplatine. Achten Sie dabei bitte auf die Kleinteile wie Schräubchen und die beiden Kardanwellen, auch einer der beiden Platinenhalter, der mit der Nase nach oben, wird später wieder benötigt.

Die eigentliche Herz-OP

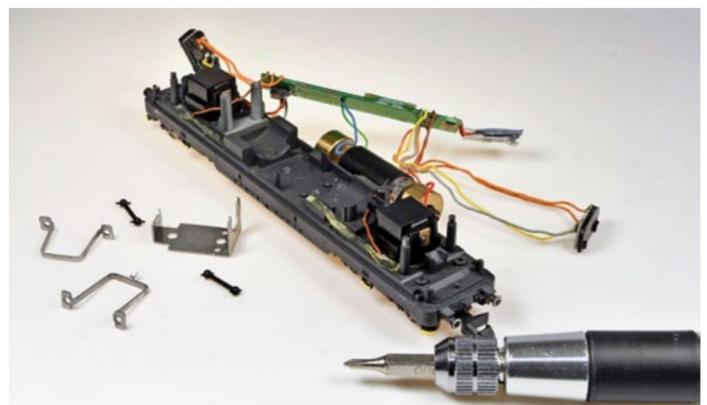
Der sb-Umbausatz beinhaltet alle Teile, die für die Reparatur benötigt werden. Ich verweise allerdings zusätzlich immer neue Litzen vom Motor zur Platine, die originalen werden mir für ein gutes Handling einfach zu kurz. So werden als Erstes an die Anschlüsse des Motors zwei entsprechend komfortabel abgelängte Litzen angelötet. Der neue Motor wird sorgfältig verklebt. Um eine sichere, dauerhafte Klebeverbindung zu gewährleisten, müssen die Klebestellen sorgfältig gereinigt und entfettet werden. Ich verwende dazu den guten Nagellackentferner meiner Liebsten. Nun wird



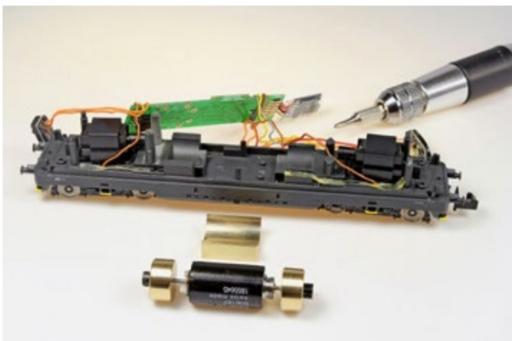
Der Umbausatz von sb-modellbau beinhaltet alle notwendigen Teile samt detaillierter Anleitung.



Das Metallgehäuse ist abgenommen, der defekte Glockenankermotor noch an seinem alten Platz.



Im nächsten Schritt wird die Hauptplatine abgenommen, hier Vorsicht mit den vielen Kabeln.



Der neue sb-Glockenankermotor liegt zum «Probekuscheln» bereit.



Die zukünftige Klebefläche sollte sorgfältig von Öl gereinigt werden.



Der neue Motor samt Passstück ist exakt eingepasst und gut verklebt.



Die Platine kommt an ihren Platz, der Bügel wird dafür noch gebraucht.



Geschafft! Die Lok ist bereit für einen ersten Probelauf. Mit dieser Motorisierung ist auch der Kaltstart garantiert emissionsfrei und ohne Qualm.

das Messingpassstück im Chassis der Lok eingeklebt, die Lage ergibt sich dabei fast von alleine. Auf diesen «Motorlagerbock» wird nun der neue sb-Motor achtsam mit den beiden Kardanwellen wieder eingefädelt, längs und quer ausgerichtet und verklebt. Die beiden Schwungmassen dürfen nirgends anstehen und/oder streifen. Nun folgt der absolut entspannende Part der Arbeiten – trocknen lassen!

Der Zusammenbau

Nach dieser Trocknungsphase, die von uns eigentlich nur etwas Geduld erfordert, sollte der Freigang der Antriebsmechanik überprüft werden. Ich persönlich mache das zunächst händisch durch Drehen an der Schwungmasse, danach durch Anlegen einer Gleichspannung (max. 12 Volt) direkt an den Motor. Ist dieser Test erfolgreich bestanden, kommt der Platinenhalter (der mit der Nase nach oben) wieder an seinen Platz und die Hauptplatine wird eingehängt und aufgeschraubt. Die Elektrik dieser Minitrix-Maschine ist mittels vieler, vieler dün-

ner Litzen realisiert. Diese Litzen müssen wieder sorgfältig geordnet und verlegt werden, sonst droht das «schmerzhafte» Verklemmen derselben. Da das Chassis und das Gehäuse des Modells aus Metall gefertigt sind, drohen dadurch auch satte Kurzschlüsse! Nun wird der neue Motor endgültig angeschlossen. Ich habe dazu die neuen, längeren Litzen um die Platine herumgeführt und von oben an den entsprechenden Lötpunkten verlötet. Der werkseitig vorgesehene Anschluss von unten war mir zu fummelig, «pfriemelig» (wie wir Schwarzwälder sagen). Einem ersten Funktionstest steht nun nichts mehr im Wege. Verläuft dieser zu Ihrer Zufriedenheit und stimmt die Fahrtrichtung, kann das Gehäuse wieder aufgesetzt und verschraubt werden. Achten Sie dabei bitte peinlich darauf, dass keine der vielen Litzen verklemmt.

Die Rekonvaleszenz

Unser «Herzpatient» ist nun wieder annähernd fit für den Einsatz. Als Digitalfahrer nehmen Sie das Maschinchen kurz auf dem

Programmiergleis in die «Kur». Da der neue Motor, obwohl er auch aus dem Hause Minimot SA stammt, eine leicht veränderte Charakteristik hat. Die «Anwendungen», Einstellungen, betreffen allerdings nur den Bereich Vmax, die Endgeschwindigkeit und gegebenenfalls die Anfahr- und die Bremsverzögerung. Viele Decoderhersteller empfehlen für Glockenankermotoren teilweise spezielle Einstellungen, beachten Sie hier, falls nicht schon geschehen, bitte die Betriebsanleitung des jeweiligen Herstellers. Geht das Licht? Lichtwechsel drei Mal Gelb, zwei Mal Rot? – Gut!

Der Einsatz

Derart «gestärkt» kann das Modell seiner vorgesehenen Bestimmung gerecht wieder vor schweren Bauzügen oder im Schnellzug-Ersatzdienst eingesetzt werden. Die seltene «SBB-Dieselloko» macht sich vor einem möglichst langen Zug zum Beispiel aus Hobbytrain- und Liliput-Neuschötterwagen besonders gut und ist nun für eine lange Zukunft gerüstet.



Die Probefahrt ist erfolgreich absolviert. Der alte Motor samt den übrigen Einbauteilen kann in den wohlverdienten Ruhestand in die Bastelkiste.

Börse

Suchen

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

HO/H0m Suche Spur H0 + N + H0m, auch ganze Sammlungen. Sofortige Abholung und Barzahlung. Zeno Stirnemann, Hofacherstrasse 1, 8637 Laupen. Tel. 055 534 67 34, Mobile 079 335 20 69, stirnemannz@windowslive.com.



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

0 Suche Triebwagen VT 98 von Lenz. Markus Ingold, Tel. 061 631 03 51.

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

HO Lemaco HO: Suche schönes Vitrinenmodell Gotthard-Dampflokomotive C 5/6, Nr. 2978 «Elefant». Rico Trevisan, Frankentalerstrasse 25, 8049 Zürich, Tel. 079 702 12 02, trevisan@hispeed.ch.

Verkaufen

0 Zu Verkaufen: Märklin/Buco-Blech-eisenbahn. 2 Loks, 4 St. 4-Achs-Personenwagen, 6 St. 2-Achs-Personenwagen, 3 St. 4-Achs-Güterwagen, 11 St. 2-Achs-Güterwagen, 1 Blechbahnhof, diverse Schienen (gerade und gebogen), 1 Kreuzung, 5 St. Weichen, 1 Prellbock, diverse Signale und Zubehör. Pauschal Fr. 600.-. Imboden Hannes, Brunnhofweg 30, 3007 Bern, Tel. 079 444 94 84, hannes.imboden@bluewin.ch.

HO Märklin 3300 Be 6/8 + DB 194 Metall, Fr. 300.-. Ulrich Peter, Buchholzstrasse 151, 8053 Zürich, Tel. 079 225 76 63, peterulrich@hispeed.ch.

HO Märklin Krokodil Ce 6/8^{III} (3352), nur Probe gefahren. Fr. 980.-. Carlo Stössel, Moosweg 21, 5512 Wohlenschwil, Tel. 079 405 80 76.

0 Distler Drehstrom 3 F1 Lok EL34 Krokodil, 2 Loks EL27 Kasten. Fahrtest gut. Blech Personenwagen, 7 Gepäckwagen, 1 Güterwagen halbhoch, 1 Trafo, 2 Gleise Ovala, 6 gerade, 8 Bogen, Weichenkreuze, div. Material. Max Schenck, alte Bernstrasse 23, 2558 Aegerten, Tel. 032 373 23 77.

Spur 1 Verkaufe: Aster Spur 1 Echtdampf Shay G C+E, unbespielt mit O.V., Fr. 3800.-. Aster Spur 1 Echtdampf GWR King George Bausatz von Fulgurex, montiert, unbespielt mit O.V., Fr. 3000.-. Aster Spur 1 Elektrisch Colorado + Solothurn Mogul, unbespielt mit O.V., Fr. 1500.-. Michael Ueberschaer, Belle Ile 16, 1893 Illarsaz, Tel. 024 481 63 63.

HO Zu verkaufen: Ferro-Suisse Dampflok 101, Fr. 1460.-. Dampflok G3/4 Nr. 1 Rhiatia, Fr. 1340.-. Zweikraftlok GEM 4/4 Nr. 801, Fr. 1495.-. Gepäckwagen 4062, Fr. 410.-. Speisewagen 3814, Fr. 495.-. Markus Edelmann, Wittenwilerstrasse 43b, 9200 Gossau, Tel. 071 383 26 44, Mobile 076 819 58 58, markus.edelmann@sunrise.ch.

H0m BEMO 5 x 4425000 Weichenantrieb, neu, Fr. 15.-/Stück. Paul Vallatton, Sommet des Vignes 8, 1928 Ravoire, Tel. 027 722 46 85.

HO Verkaufe gebrauchtes Schienen- und Weichenmaterial aus meiner 3. Anlage (Peco/Roco/Bemo). Günstig, je nach Materialübernahme. Martin Sieber, Staldenstrasse 14, 8102 Oberengstringen, Tel. 044 750 37 84.

HO Verkaufe: HO/GS BLS usw. Div. Personen u. Gepäckwagen GRÜN/Liliput Autotransportwagen/Bausatz Lokremise Villeneuve. Itschner Rudolf A., Zieglerstrasse 4, 5608 Stetten.

Medien Zu verkaufen: SBB-Nachrichtenblatt, Jg. 1971–1980, gebunden, nur en bloc CHF 50.-, abzuholen oder gegen Portokosten. Kurt W. Lüthi, Tel. 031 991 38 09, kurt-w.lüthi@bluewin.ch.

Verschiedenes

Spur 0m: Wer achst Bemo-0m-Wagen auf Fama/Utz-System um und erübrigt die Finescale-Radsätze? Bin an Übernahme interessiert (nur Speichenradsätze). Angebot an bae.ook@gmx.de.

Gratis: Rollmaterial, Dreispurgleise, Zubehör für Spur 0. Bader Anuschka, Niederholzstr. 18, 4125 Riehen, anuschka.bader@alumni.ethz.ch.

Wir sind aus der Westschweiz und suchen einen «Börsenprofi», der unsere Modell LKWs in Spur H0 auf Börsen verkauft. Entschädigung: Kommission abzusprechen. Kontakt: h.giesenfeld@bluewin.ch.

Grosses Trixgleis-Stellpult, neu, Preis Fr. 13 450.-, Verkaufspreis Fr. 3360.-. Urech Walter, Schürenmatt 2, 4492 Tecknau, Tel. 079 948 87 84, walter-urech@bluewin.ch.

LOKI DEPOT HORN

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

- Verkauf/Ankauf
- Beratung
- Reparaturen

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

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

Bestellungen

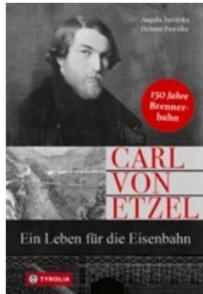
Börsenanzeigen werden nur digital angenommen. Sie können Ihr Klein inserat einfach und bequem im Internet aufgeben: → www.loki.ch → Service → Börse → ausfüllen → senden, oder mittels Word-Datei per Mail an inserate@staempfli.com senden.

Bei Rückfragen melden Sie sich bei Stavros Panagiotidis unter Tel. 044 309 90 82 oder inserate@staempfli.com.

Insertionsschluss für Börseninserate in LOKI 7-8/2017: Donnerstag, 1. Juni 2017.

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

Medientipps



Carl von Etzel. Ein Leben für die Eisenbahn

Wer sich für die Eisenbahn interessiert, der neigt dazu, sich eher dem Rollmaterial zu widmen oder an zweiter Stelle den Kunstbauten. Oft aber gehen die dahinter wirkenden Personen vergessen. Die österreichischen Autoren Angela Jursitzka und Helmut Pawelka haben anlässlich des 150-Jahr-Jubiläums der Brennerbahn eine Biografie über den 1812 in Stuttgart geborenen Carl von Etzel geschrieben.

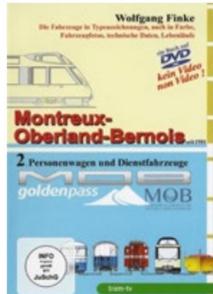
Carl von Etzel gilt als eine treibende Kraft des europäischen Bahnbetriebs der Frühzeit. Die anfänglich in Frankreich gewonnenen Erfahrungen im Bahnbau setzte er zu seinen Lebzeiten gekonnt ein. Verschiedene Wiener Hochbauten, der Stuttgarter Zentralbahnhof und, am bekanntesten, die Brennerbahn sind ihm zuzuschreiben.

Für den Schweizer Leser interessanter ist die Tatsache, dass Carl von Etzel ab 1853 bei der Schweizerischen Centralbahn (SCB) als Oberingenieur arbeitete und die Schweizer Bahnwelt nachhaltig mitprägte. Schriftlicher Zeuge ist sein in eine Steinwand zwischen Buckten und Rümlingen eingemeisselter Name.

Das vorliegende Buch kann Bahnliebhabern, welche sich für die Frühzeit der Schweizer Bahnen interessieren, nur empfohlen werden. Eindrücklich wird das Heranwachsen der Schweizer Bahn erläutert und interessant erzählt. Carl von Etzel verstarb übrigens 1865 bei einer seiner zahlreichen Reisen in einem Bahnwagen in der Station Kemptenbach. HRo

Carl von Etzel. Ein Leben für die Eisenbahn, Angela Jursitzka und Helmut Pawelka, 1. Auflage, 2017, gebunden, 272 Seiten, 16,0 x 23,0 cm, 31 Farb- und 88 Schwarz-Weiss-Fotos, ISBN 978-3-7022-3598-7, Verlag Tyrolia, www.tyrolia-verlag.at

Preis: EUR 27,95



Montreux-Oberland-Bernois – Teil 2

Bereits seit einigen Jahren gibt Wolfgang Finke Bücher auf DVD heraus. DVD bieten den grossen Vorteil, dass dem Umfang schier keine Grenzen gesetzt sind. Nun hat sich Wolfgang Finke dem Rollmaterial der Chemin de fer Montreux-Oberland-Bernois (MOB) gewidmet und wieder massenhaft Informationen zusammengerettet. So trumpt das als PDF gehaltene Werk mit über 1200 Fotografien von Peter Willen und Gian Brüngger sowie aus dem MOB-Archiv. Um eine fast lückenlose Darstellung der Personenzüge und Dienstfahrzeuge besser aufzuführen, wurde das Dokument mit über 1850 Typenzeichnungen untermauert, wovon 735 in Farbe gehalten sind. Eine grosse Anzahl an Tabellen mit technischen Daten und Lebensläufen zu allen Fahrzeugen gibt einen umfassenden Überblick über den Fahrzeugpark dieser sehr interessanten Bahn.

Die Handhabung des Buchs auf DVD ist äusserst einfach. Vorausgesetzt werden ein gängiges Computersystem und der gratis erhältliche Adobe Reader. Über das Inhaltsverzeichnis kann mit einfachem Klick auf die entsprechenden Kapitel gesprungen werden. Eine Erklärung ist ebenfalls abgespeichert.

Wer die Werke von Wolfgang Finke bereits kennt oder sie gar sammelt, kommt um diese DVD nicht herum. Ergänzend zum vorgestellten Buch auf DVD gibt es noch den Teil 1, welcher die Triebwagen, Lokomotiven, Traktoren und Güterwagen behandelt. HRo

Montreux-Oberland-Bernois – Teil 2. Personenzüge und Dienstfahrzeuge, Wolfgang Finke, DVD, 900 Seiten, ca. 1200 Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos, ca. 1850 Skizzen, ISBN 978-3-943846-46-1, Verlag tram-TV, www.buch-auf-dvd.de

Preis: EUR 24,95



Besuche im Wiener Tramway-Paradies

Im Geheimen gilt die Stadt Wien noch heute als letztes Tramparadies in Europa. Viele Schweizer Tramliebhaber pilgern nach Wien, um mindestens einmal mit der dortigen Tramway gefahren zu sein. Auch der im Allgemeinen für Busliteratur bekannte Schweizer Autor Jürg Biegger hat sich der Tramway in Wien gewidmet. Obschon das Thema schon zuhau in Büchern behandelt wurde, hat es der Autor geschafft, es neu aufzurollen. Das chronologisch gehaltene Werk offenbart beim ersten Durchblättern eine sehr persönliche Note. In der Tat, auf den 96 Seiten wurden nicht lediglich trockene Daten und Fakten verarbeitet: Beim Lesen entpuppt sich eine persönliche Erklärung, ja gar eine Liebeserklärung, was den Autor mit der Wiener Tramway verbindet. Es sind die erzählten Geschichten, welche das Buch äusserst lesenswert machen, wobei man nebenbei sehr viel über die abwechslungsreiche Geschichte der Wiener Tramway lernt. Die Geschichten sind untermauert mit über 180 Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos, die passend dazu chronologisch gereiht sind. Für Faktenfreaks hat der Autor alle Angaben zum Rollmaterial und zu Infrastrukturveränderungen am Schluss aufgelistet.

Auch wenn es sich nicht um eine Schweizer Trambahn handelt, packt das Buch sehr und lässt in vergangenen Zeiten schwelgen. Bleibt zu hoffen, dass Jürg Biegger sein Wissen auch auf Schweizer Trambahnen ausdehnt. HRo

Besuche im Wiener Tramway-Paradies 1968–2017. Als Letzte fuhr die Type E2, Jürg Biegger, 1. Auflage, 2017, gebunden, 96 Seiten, 30,0 x 21,5 cm, 183 Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos, ISBN 3-905170-53-1, Verlag Verkehrs-Fotoarchiv, www.hnf.ch/73/buecher-kalender

Preis: CHF 50.00

Szenen-News

Live-Steam ist nicht nur Wasser kochen!

EiWi-Bahndammfest 2017 in Witterswil

Foto: W. Metzger



Faszinierende Technik im Massstab 1:32, Echtdampf und lange Züge auf der Anlage der EiWi.

In Witterswil bei Basel auf dem Gelände der Modellautorenbahn des Swiss Model Car Club steht eine der grössten Anlagen für den Echtdampfbetrieb der Spur 1 in der Schweiz. Eine kleine Gruppe Gleichgesinnter hat sich unter dem Namen EiWi

(Eisenbahn Witterswil) eine tolle Anlage unter Bäumen aufgestellt. Sie ist mit zwei Gleisen à 73 Meter und zwei Gleisen à 20 Meter versehen. Somit können immer vier Züge zusammen verkehren. Die Anlage ist mit 17 Weichen ausgestattet, die zentral

hydraulisch gestellt werden. Vor einem Jahr konnte der vollautomatische Trainsafe «SE-SAM» in Betrieb genommen werden.

Der Betrieb mit Live-Steam-Modellen ist sehr vielfältig. Für technisch Interessierte Modellbahner mit Spass an der Dampftraktion sind die Möglichkeiten gross. Der Unterhalt der Lok und des Rollmaterials sorgt für viel Freude an der Mechanik. Aber auch das Zusammensein mit Freunden wird sehr gepflegt. Regelmässig trifft man sich bei Veranstaltungen im In- und Ausland und freut sich über die schönen Züge und natürlich auf die diversen selbst gebauten Loks.

Die verschiedenen Gruppierungen in der Schweiz mit über 100 Mitgliedern sind dem englischen Verband Gauge One Model Railway Associaton (G1MRA) angeschlossen.

W. Metzger

Neugierig geworden? Besuchen Sie das EiWi-Bahndammfest am 1. und 2. Juli 2017 in Witterswil SO.

Weitere Infos: www.eiwi.ch

Der Juni-Monatszug auf dem Käserberg

Der siebenteilige Kolibri um 1997

Foto: PD



RBDe 560, 73 t, 1,65 kW, Last: 24 Achsen, 210 t, Total 491 Plätze, V max. 100 km/h.

Mit zwei Verstärkungswagen rollt der Nahverkehrs-Pendelzug am Käserberg. Das, ohne seine Leistungsgrenzen zu erreichen. In Steigungen bis zu 20% beträgt die Normallast dieses Hochleistungs-fahrzeugs sogar 300 t. Die Betriebsform mit Zusatzwagen wurde in den 90er-Jahren oft praktiziert, aber dennoch nicht gern gesehen, weil die Verstärkung so am Wendebahnhof ein Rangiermanöver erforderlich machte. Damit gingen die Vorteile der Pendelfähigkeit verloren. Der Triebwagen 560 139-8 vom Februar 1996 gehört zu jenen sechs Fahrzeugen, die schon 1997 für den Verkehr unter 25 kV und 50 Hz und damit für den Einsatz nach Frankreich bis Altkirch (Elsass) umgebaut worden sind. Er heisst seit damals RBDe 562 003-4. PD



Impressionen von den Rail Days 2016 und dem Mitgliedertag im Verkehrshaus der Schweiz.

Verkehrshaus Luzern Rail Days 2017

Vom Freitag, dem 23. Juni, bis Sonntag, dem 25. Juni, finden dieses Jahr wieder die Rail Days im Verkehrshaus Luzern statt. Befreundete Museen, Vereine, Sammler und Partner des Verkehrshauses zeigen ausgewählte Schätze aus ihren Sammlungen zum Thema Schienengeverkehr und stellen aktuelle Projekte vor.

Auto & Technik Museum Sinsheim

Internationales Spur-1-Treffen



Viel Andrang herrscht 2016 in den Ausstellungshallen im Auto & Technik ...



... Museum in Sinsheim an den Ständen der Aussteller.

Innerhalb weniger Jahre hat sich das jährliche Spur-1-Treffen als feste Einrichtung etabliert. Das Spur-1-Treffen in Sinsheim ist eines der grössten seiner Art weltweit. Mehr als 90 Aussteller, Vereine, Hersteller und Zubehörlieferanten aus ganz Europa werden erwartet. Im gesamten Museum präsentieren die unterschiedlichsten Anbieter den Spur-1-Fans ihre Produkte, Neuheiten und Dienstleistungen. Von der de-

tailgetreuen Lokomotive bis zu liebevoll gestalteten Miniaturfiguren und Gebäuden ist alles vertreten. Auf zahlreichen, mit grossem Aufwand gestalteten Anlagen können die Modelle ausserdem auch in Aktion bewundert werden. Besonders spektakulär ist der Ausstellungsbereich in der Lokhalle des Museums, wo die Modelle von riesigen Originallokomotiven umrahmt werden. Die Veranstaltung bietet viel Sehenswertes und

garantiert einen hervorragenden Erfahrungsaustausch für alle Modellbahnliebhaber.

A&T Museum Sinsheim

Öffnungszeiten:

Samstag, 24. Juni 2017, von 9 bis 18 Uhr
Sonntag, 25. Juni 2017, von 9 bis 16.30 Uhr

Weitere Informationen finden Sie unter:
www.sinsheim.technik-museum.de/de/spur-1-treffen.

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

Steiner Liliputbahn

Was?	Fahrtage in der Saison
Wann?	Sonntags und an Feiertagen, 11–17 Uhr
Wo?	Stein am Rhein, bei der Schiffslände
Elektro- und Dampfbetrieb mit Personenbeförderung, Fahrbetrieb nur bei guter Witterung.	
	www.steinerliliputbahn.ch

Offene Türen in Netstal

Wer?	Glarner Modelleisenbahn-Klub
Wann?	3. Juni, 9–18 Uhr; 4. Juni, 10–17 Uhr
Wo?	Netstal, Vereinslokal Militärbaracken
Auch am 5. Juni, 10–16 Uhr, Klubanlage, Gotthard-Nordrampe bis Airolo in Betrieb, Südrampe in Bau, kleine Börse, Spaghetti.	
	www.gmek.info

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

Gartenbahn in Einsiedeln

Wer?	Modelleisenbahnclub Einsiedeln (MECE)
Wann?	4. Juni, 10–16 Uhr
Wo?	Einsiedeln, Blätten
Öffentliche Fahrtage bei trockenem Wetter mit Personenbeförderung.	
Auch am 2. Juli.	
Auskunft:	079 450 23 30, www.mece.ch

Dampf über dem Genfersee

Was?	Dampffestival über Pfingsten
Wann?	3. bis 5. Juni
Wo?	Blonay–Chamby
Fünf Dampfloks in Betrieb.	
Viele Dampfzüge.	
Am 3. Juni Vierfachtraktion ab Blonay.	
Tel. 021 943 21 21, www.blonay-chamby.ch	

Modellbahn im Klettgau

Was?	Spur-1-Anlage
Wann?	4./11./18. Juni, 11–15 Uhr
Wo?	Wilchingen, Hauptstrasse 91
Spur-1-Anlage in Betrieb,	
Kurt Hablützel, Hauptstrasse 91,	
8217 Wilchingen.	
www.weinbau-mosterei.ch	

Internationales Dampftreffen

Was?	Grosses Gartenbahntreffen
Wann?	9. bis 18. Juni
Wo?	Swiss Vapeur Parc in Bouveret
Betrieb mit über 100 Modellen auf	
5- und 7 1/4-Zoll. Am 10 und 17. Juni	
Nachfahrten mit Animation.	
www.swissvapeur.ch	

Dampfbahn Aaretal

Was?	Fahrtage im Juni
Wann?	5., 10./11. und 23./24. Juni
Wo?	Münsingen, Psychiatriezentrum
Am 5. Juni von 10 bis 17.30 Uhr,	
sonst jeweils von 13.30 bis 17.30 Uhr.	
Restaurant im Psychiatriezentrum.	
www.dampfbahn-aaretal.ch	

Gartenbahn Staufen

Was?	Fahrtage im Juni
Wann?	11./25. Juni, 13–16 Uhr
Wo?	Staufen AG, Anlage Holzgasse (Walhaus)
Freie Publikumsfahrten. Dampf und	
Elektroloks. Verpflegungsstand ab 12 Uhr.	
Weitere Infos unter:	
	www.gartenbahn-staufen.ch

Museumsbahn Emmental

Was?	Dampffahrten
Wann?	10. Juni
Wo?	Sumiswald–Burghof–Sumiswald
Öffentliche Schnupperdampffahrten der	
Museumsbahn Emmental, Billette im Zug,	
Kinder reisen kostenlos!	
Nähere Infos: www.emmentalbahn.ch	

Anlage Kirchmättli Horw

Was?	Grösste Echtzeitanlage der Schweiz
Wann?	10. Juni, 10–16 Uhr Fahrbetrieb
Wo?	Horw, Loki-Depot, Kantonsstrasse 71
Anlage im Rohbau fertig,	
Anlagenbesichtigung auch am 26. Juni,	
18 Uhr.	
www.loki-depot-horw.ch	

Dampf in Minusio

Was?	Associazione Ticinese Amici della Ferrovia
Wann?	11. Juni, 14.30–17.30 Uhr
Wo?	Minusio, Mappo
Fahrbetrieb mit Dampf- und Elektroloks	
Spur 5- und 7 1/4-Zoll.	
Weitere Infos unter:	
www.ataf.ch	

Museumsbahn Emmental

Was?	Dampffahrten
Wann?	11. Juni
Wo?	Sumiswald–Huttwil–Sumiswald
Öffentliche Dampffahrten der Museumsbahn	
Emmental, einsteigen und abdampfen!	
Billette im Zug, Kinder reisen kostenlos!	
www.historische-eisenbahn-emmental.ch	

Modellbahn in Ramsen

Was?	Modulanlage in H0
Wann?	11. Juni, 10–17 Uhr
Wo?	Ramsen, Bahnhof/Güterschuppen
In Zusammenarbeit mit VES, Ueli Meier mit	
Dampf- und Diesellokzügen. Eintritt frei.	
Weitere Infos unter:	
www.etzwilen-singen.ch	

Eisenbahn-Romantik im Juni

Im Juni werden keine neuen Folgen ausgestrahlt. Das gesamte Sendeprogramm von Eisenbahn-Romantik ist unter www.swr.de/eisenbahn-romantik → Vorschau abrufbar.

Eine Auswahl von spannenden Beiträgen möchten wir Ihnen hier aber gerne geben:

Freitag, 2. Juni 2017, 14.45 Uhr

Spielzeugträume aus Weissblech – Folge 692

Donnerstag, 8. Juni 2017, 14.15 Uhr

Bahnabenteuer in Kanadas Westen – Folge 681

Donnerstag, 8. Juni 2017, 14.45 Uhr

Transalpina – von der Adria hinauf in die Julischen Alpen – Folge 680

Freitag, 9. Juni 2017, 14.15 Uhr

Der Oldtimer von Appenzell – Folge 679

Samstag, 10. Juni 2017, 16.30 Uhr

Alpenglühen im Wunderland – Folge 675

Freitag, 16. Juni 2017, 14.45 Uhr

Bahnabenteuer Rocky Mountains – Folge 665

Freitag, 16. Juni 2017, 14.15 Uhr

Lötschberg – die Magistrale über die Alpen – Folge 650

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

Änderungen vorbehalten!



EiWi Eisenbahn Witterswil

Was? Montagdampf

Wann? 12. Juni 13–17 Uhr

Wo? Witterswil bei Basel

Spur 1-Live-Steam-Treffen.

Anmeldung ist nicht erforderlich

Weitere Infos unter:

www.eiwi.ch

Meeting US-Railroadfans

Was? Fotoshow by Martin Gross

Wann? 16. Juni, ab 19 Uhr

Wo? ZH-Wollishofen, Wasserversorgung

Quer durch Kanada 2015 – Teil 2. Von Vancouver Island über Jasper, Banff, Calgary, Ottawa, Quebec bis nach Montreal.
www.trainmaster.ch/Fans-Meets.htm

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

Nostalgiefahrt zur Brauerei

Was? Fahrt mit dem EBT-Zug

Wann? 24. Juni

Wo? Huttwil–Rheinfelden–Huttwil

EBT-Nostalgiefahrt zur Brauerei Feldschlösschen mit Brauereibesichtigung. Reservation obligatorisch unter 051 282 99 93.

www.vhe-emmental.ch

Wir sind aktueller!

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungs-meldungen für die Ausgabe LOKI 7–8 | 2017 bis spätestens 7. Juni 2017 an:

Redaktion LOKI, Stephan Kraus, Schlesienstrasse 21, D-74189 Weinsberg

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

Stiftung Ysebähnli am Rhy

Was? Öffentlicher Fahrtag im Juni

Wann? 24. Juni, 11–18 Uhr

Wo? Pratteln

Gartenbahn mit Personenbeförderung; 5- und 7 1/4-Zoll.

Weitere Infos unter:

www.ysebahnli-am-rhy.ch

Tinplatefreunde Bern in Lyss

Was? Spur 0-Anlage Buco, Hag, Resal, Märklin

Wann? 24./25./26. Juni

Wo? Tertianum Lyssbachpark, Steinweg 24, Lyss

24. Juni, 11.00 bis 17.00 Uhr, 25./26. Juni 14.00 bis 17.00 Uhr, Möglichkeit für Verpflegung im betriebseigenen Resaturant.

Auskunft: 079 607 29 01

Dampfbahn Furka-Bergstrecke

Was? Beginn der Fahrsaison der DFB

Wann? 24. Juni bis 28. Oktober

Wo? Realp–Gletsch–Oberwald

Regelmässige Fahrten Fr, Sa, So, täglich vom 10. Juli bis 20. August 2017, Infos und Fahrpläne, Reservation unter:

www.dfb.ch

Dampf in Minusio

Was? Associazione Ticinese Amici della Ferrovia

Wann? 25. Juni, 20–21.30 Uhr

Wo? Minusio, Mappo

Fahrbetrieb mit Dampf- und Elektroloks Spur 5- und 7 1/4-Zoll.

Weitere Infos unter:

www.ataf.ch

Markus' Eisenbahnwelt

Was? Modelleisenbahnsammlung

Wann? 25. Juni, 13.45–16 Uhr

Wo? Urnäsch, beim Bahnhof Zürchersmühle

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

www.markus-eisenbahn-welt.ch

Chemins de fer Käserberg

Was? Eisenbahn-Schauanlage auf 610 m²

Wann? Mehrmals monatlich, Agenda im Web

Wo? Granges-Paccot bei Fribourg

Monatszug Juni: «Kolibri, 7-teilig 1997», Rollstuhlfahrer willkommen. Informationen und Anmeldung unter:

www.kaeserberg.ch

Bahn aktuell

**Erster Giruno
fährt bereits!**



Foto: Tibert Keller

Am Morgen des 29. April befindet sich der erste komplette Giruno zwischen Erlen und Oberaach.

Dass die Firma Stadler Rail mit Hochdruck an ihrem neuen Produkt, dem Hochgeschwindigkeitszug EC250 «Giruno», arbeitet, ist schon länger bekannt. Spätestens seit der Innotrans in Berlin, wo nach einer halbjährigen Produktionszeit ein halber, bereits rollfähiger Zug präsentiert werden konnte, ist allen bewusst, dass es Stadler Rail Ernst ist mit einer raschen Auslieferung dieses neuen Prestigezugs der Schweiz.

Am 28. und 29. April 2017 absolvierte der erste Giruno die ersten ausgedehnten Test- und Inbetriebsetzungsfahrten außerhalb des Firmengeländes von Erlen. Dort werden diese Züge jeweils endmontiert und in Betrieb gesetzt. Bei den Probefahrten auf dem Abschnitt Sulgen–Uttwil via Romanshorn blieb die Höchstgeschwindigkeit zulassungsbedingt auf 100 km/h beschränkt. Es fanden außerdem Tests der Zugsicherung vor geschlossenen Signalen statt.

In einem Festakt zum 75-jährigen Bestehen der Firma Stadler war unter der Beteiligung von Bundespräsidentin Doris Leuthard am 18. Mai 2017 der Rollout des neuen Giruno in Bussnang angesagt. Am Anlass waren außerdem Andreas Meyer (CEO SBB) und Peter Spuhler, Eigentümer und Group-CEO von Stadler Rail, präsent. Zwei Tage später, am 20. Mai 2017, fanden an den Standorten der Werke Bussnang, Altenrhein und Winterthur ein Tag der offenen Tür statt.

TK



Gleichentags nach dem zweiten Wenden in Sulgen (Hintergrund) auf der wiederholten Fahrt nach Uttwil.



Der Speisewagen ist von Wagen flankiert, die je zwei Türen mit unterschiedlichen Einstiegshöhen haben.



Am 29. April 2017 zeigt sich der neue Giruno während der Testfahrten zwischen Sulgen und Uttwil von der schönsten Seite: der Fahrzeugseite mit SBB-Logo.

Foto: Tibert Keller

Foto: Tibert Keller

Foto: René Kaufmann



Die vier bereits in Betrieb stehenden Stadler-Triebzüge ABDeh 8/8 321–324 am 14. April 2017 als fahrplanmässiger Regionalzug bei Wilderswil.

BOB-Fuhrpark im Umbruch

Bei den Berner-Oberland-Bahnen (BOB) findet derzeit eine grosse Erneuerung des Fahrzeugparkes statt. Der Hersteller Stadler Rail liefert insgesamt sechs neue Triebwagen des Typs ABDeh 8/8 mit den Nummern 321–326 ab. Dazu werden anschliessend weitere Niederflur-Gelenksteuerwagen abgeliefert. Zukünftig werden die neuen ABDeh 8/8 mit jeweils einem Gelenksteuerwagen den Grundbedarf abdecken. Vom Bestandsmaterial bleiben nur die aus den 1980er-Jahren stammenden ABDeh 4/4^{II} 311–313 mit einer Handvoll Zwischenwagen im Einsatz, vornehmlich als Reservematerial für Grossereignisse oder Ersatz. Von den ABDeh 4/4^I bleibt voraussichtlich ein Fahrzeug als Diensttriebwagen erhalten und ersetzt darin die noch vorhandenen Erstgenerationstriebwagen ABDeh 4/4 302 und 303, welche am Ende ihrer Lebensdauer sind.

Aktuell sind bereits vier der neuen Triebwagen im Einsatz, ein fünfter ist bereits vor Ort. Die neuen Fahrzeuge werden häufig paarweise eingesetzt, da durch einen Kupplungstausch von bisher +GF+ auf neu Schwab-Faiveley-Kupplung derzeit noch kein freizügiger Einsatz möglich ist. PH



Die Tage des ABDeh 4/4 302 sind gezählt, umso mehr geniesst man seinen Einsatz bei Fotofahrten.



Anlässlich einer Fotofahrt am 29. April 2017 wurden alle Triebfahrzeugtypen in Zweilütschinen aufgereiht.



Bunter SRT-Instruktionszug

Zu Instruktionszwecken verkehrte die Swiss Rail Traffic AG (SRT) auf der Strecke Winterthur–Etzwilen am 13. April 2017 mit den firmeneigenen Triebfahrzeugen Bm 840 426 und Tm 232 501 mit bunter Last mehrere Male hin und her.



Twindexx im Berner Oberland

Zwischen dem 24. und dem 28. April 2017 fanden Testfahrten mit dem achtteiligen RABe 502 203, welcher seit dem Oktober 2015 fährt, im Berner Oberland statt. Der Zug fuhr mehrere Umläufe zwischen Spiez und Interlaken Ost. Zur Halbzeit der Testfahrten gelangte er via Aaretal nach Bern und via Gürbetal erneut nach Thun und von dort weiter nach Spiez. Anschliessend wurden weitere Testfahrten absolviert, bevor der Triebzug zurück nach Zürich fuhr.



RhB macht den Tiger wieder fit

Die HW Landquart der RhB revidiert in den nächsten ca. zwei Jahren unter Mitwirkung der Dampfgruppe OeBB die ehemalige, 1901 erbaute SCB E 3/3 41. Sie gelangte 1941 als SBB E 3/3 8410 an die von Moos AG in Emmenbrücke, wo sie mit der Nummer 3 bis etwa 1972 im Dienst stand. Hinter dem Vorhaben, die Lok zu reaktivieren, steht Pascal Troller, der dabei auf breite Unterstützung zählen darf. Das Bild vom 14. April 2017 zeigt die Anfang März in Landquart eingetroffene E 3/3. Den Dampfkessel wird Demian Soder in Dintikon aufbereiten.



Foto: Ibert Keller

Die im historischen Fuhrpark befindlichen ABe 4/4 501, A 1251 und B 2302 sind zwischen Landquart und Malans als GV-Zubringerzug unterwegs.

Neuigkeiten von der Rhätischen Bahn

Bei der Rhätischen Bahn (RhB) laufen seit Anfang Jahr Inbetriebsetzungsarbeiten, sowohl am ersten Steuerwagen für die Alvra-Gliederzüge als auch an der ersten totalerneuerten Ge 4/4^{III} 644. Bei Letzterer zieht sich das Verfahren in die Länge, weil die Eingriffe sich als komplexer als erwartet erwiesen haben.

Zu den ersten längeren Fahrten im Steuerwagenbetrieb zählt diese Testfahrt vom 7. April 2017, bei der von Landquart ausgehend die ganze Albulaalpinie in beiden Richtungen abgefahren wurde. Planmäßig sollen für diesen Zugtyp Refit-Ge 4/4^{III} zum

Einsatz kommen. Einsätze mit Ge 4/4^{II}, wie die Nummer 623, dürften dann eine Ausnahme sein.

Zur Generalversammlung des Clubs 1889 vom 8. April 2017, die in Davos stattfand, verkehrten für die An- und Abreise der Teilnehmenden zwei Extrazüge. Der von Samedan war mit der «Heidi» und drei grünen Zweiachsern bespannt. Von Landquart aus stand der «Fliegende Rätier» im Einsatz.

Infrastrukturmässig bildet weiterhin der neue Albulatunnel die grösste Baustelle. Beim Stand am 20. April 2017 sind 30 Prozent des Vortriebs geschafft. Insbesondere

ist die aufwendig im Gefrierverfahren stabilisierte Raibler-Rauwacke-Störzone seit Anfang April überwunden und abgedichtet. In Kürze erfolgt der erste Durchschlag zum Nordvortrieb, der sich am Stichtag bei Tunnelmeter 919 befand. Danach sollten im beidseitigen Sprengvortrieb durch den Albulagranit täglich bis zu zwölf Meter Vortrieb möglich sein.

Farbtpfifer setzt die RhB neu mit Werbewagen auf den Güterwagen des Typs Haiqq-tuyz. Der Dorflädeli-Betreiber Volg setzt mit verschiedenen Motiven farbliche Akzente in der Bahnwelt.

Foto: Florian Hubacher



Der Haiqq-tuyz 5175 trägt seit Kurzem eine neue Werbung der Dorflädeli-Kette Volg und läuft am Zugschluss des Güterzugs Samedan–Landquart.

Foto: Tibert Keller



Ein imposantes und seltenes Bild mit der Tunnelbrust beim Tunnelmeter 655 auf der Südseite der Albulatunnel-Baustelle, während ...



... ausserhalb des Tunnels in Preda die Baustelle nicht weniger imposant wirkt. Welcher Modellbahner wagt sich an den Nachbau?

Foto: Andreas Lindner



Am 24. April 2017 befindet sich das bei Igis abgebildete Gespann Ait 57801 und Ge 4/4^{II} 644 nach Testfahrten im Bereich Untervaz–Trimmis auf der Rückfahrt.

Foto: Tibert Keller



Testfahrt mit der Ge 4/4^{II} 623, aufgenommen zusammen mit dem damals jüngsten und zweitletzten AGZ Nummer 5705 auf der Thusner Hinterrheinbrücke.

SGA-Polsterklassewagen wieder in Betrieb

Der Verein AG2 widmet sich historisch wertvollen AB-Fahrzeugen und restauriert sie nach Kräften. Jüngstes Objekt ist der A 101 mit Baujahr 1904. Er repräsentiert die Polsterklasse bei der SGA, eine der sieben AB-Vorgängerbahnen. Das Fahrzeug durchlief während der Einsatzzeit diverse Umbauten. 2011 begann der Verein mit der Wiederaufbereitung des inzwischen recht maroden Wagens. Sieben Jahre und gegen 7000 Arbeitsstunden später erstrahlte der kleine Erstklasswagen in alter Frische. Die besondere Herausforderung bestand darin, einen Handwerker ausfindig zu machen, der die Polstersitze in alter Manier mit Spiralfedern und Pferdehaar wieder aufbauen konnte. Die Einweihungsfahrten führten am Hauptversammlungstag des Vereins, am 29. April 2017, von Bühler nach Appenzell und zurück.

TK



Foto: Thibert Keller

Nach dem Wintereinbruch vom Vortag nähert sich der Einweihungszug, formiert aus den ex SCA-Fahrzeugen BCFeh 4/4 5, D 165, C3 203, A 101 und C 119, dem Ziel Bühler.

Neues von der LEB



Foto: Florian Hübscher

Die sonst so beschauliche Nebenbahn Chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher entpuppt sich während der Abend-HVZ auf dem äussersten Streckenabschnitt Bercher-Echallens zu einem wahren Mekka für Bahnfreunde: Es verkehren die neuen RBe 4/8 von Stadler Rail in Einfach- und Doppeltraktion, die älteren Vevey-Be 4/8 solo und in Mischtraktion mit den Stadlerzügen und sogar noch die alten Be 4/4 26–27 mit den dazugehörigen Zwischen- und Steuerwagen. Von der zweiten Serie RBe 4/8 47–50 sind mindestens schon die Nummern 47 und 49 in Betrieb. Der Be 4/8 31 scheint bereits in Echallens abgestellt zu sein, denn er steht in einem fahrdrahtlosen Gleis der neuen Abstellanlage.

«Nackte» Re 485 der BLS Cargo

Seit geraumer Zeit verkehrt die Re 485 003 der BLS Cargo ohne das markante «Bergsteigergesicht» und wirkt seither ein wenig nackt, wie am 2. Mai 2017 mit einer Rollenden Landstrasse bei der Einfahrt Basel Badischer Bahnhof beobachtet.



Foto: Peter Schopp

Erfolgreicher Saisonstart beim DVZO

Am Sonntag, dem 7. Mai 2017, eröffnete der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) seine diesjährige Saison. Die zwei Züge, welche zusammen sechs Fahrten Bauma–Hinwil retour absolvierten, wurden angeführt von der DVZO Ed 3/4 2 «Hinwil» und der Eb 3/5 9 des Dampf-Loki-Clubs He-

risau. Um 4.00 Uhr in der Früh erwachten die alten Rösser aus ihrem Winter-Dornröschenschlaf. Dank der sorgfältigen Pflege durch das Werkstattpersonal ging der Tag reibungslos über die Bühne. Einzig das Wetter zeigte sich nicht von seiner besten Seite. Dennoch konnten 800 verkaufte Einfach-

fahrkarten verzeichnet werden. Ein durchaus gutes Resultat. Der nächste öffentliche Fahrtag findet bereits am 4. Juni 2017 statt. Bis dann sollten die E 3/3 401 und die Ed 3/3 «Schwyz», die sich seit Längerem in der Revision befand, aus Uster zurückkehren und wieder in Betrieb stehen. KN



Bei trübem und nasskaltem Wetter mit viel Dampf werden mittels Wasserkran bei der BT Eb 3/5 9 in Bauma die Wasservorräte wieder aufgefüllt.



Bei der Ausfahrt Neuthal Richtung Bäretswil passiert der Zug eine bis heute manuell betätigtes Schrankenanlage mit Wärterhäuschen.



Lok 2 und 9 erwachen zum Leben. Fünfeinhalb Stunden vor Abfahrt muss mit dem Aufheizen begonnen werden.

Teamfahrt mit der SBB Historic



Am 30. April 2017 fand eine Geburtstags- bzw. Teamfahrt von SBB Historic von Rapperswil nach Linthal und zurück statt. Zum Einsatz kamen die Ae 3/6' 10664 sowie die beiden Railvetica-Wagen AB 4216 und B 8112. Die Fahrt führte beide Wege über den Damm mit Umfahren in Pfäffikon SZ. Dieser Umweg ist wegen der hohen Auslastung der direkten, aber einspurigen Verbindung via Uznach nötig, da die St. Galler S4 das Angebot auf den Halbstundentakt verdichtet hat.

Foto: Tibert Keller

VSOE mit moderner Traktion

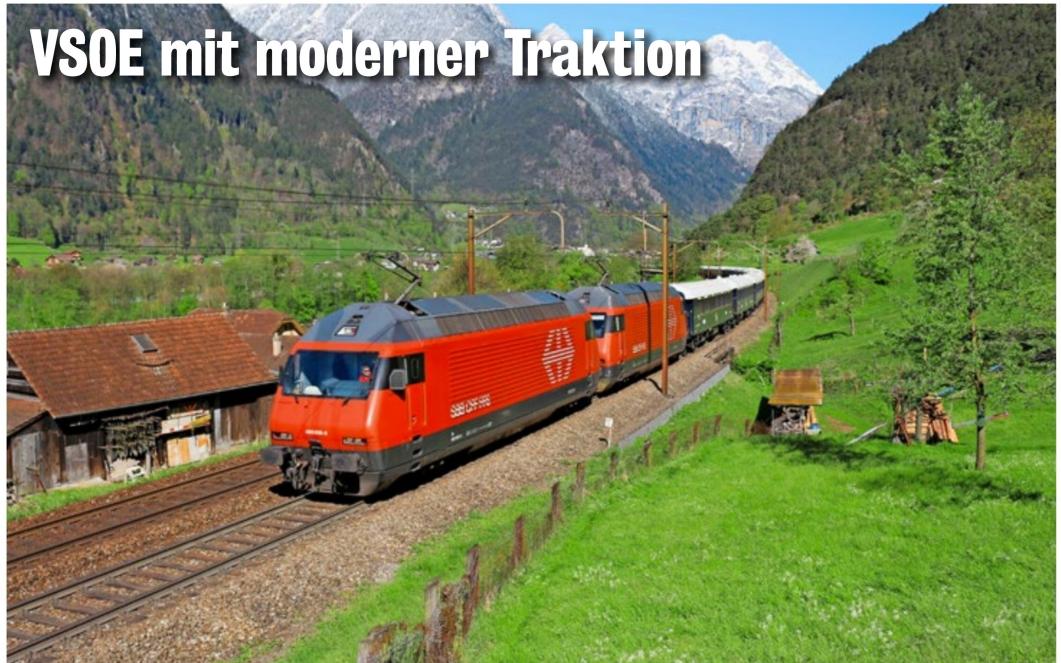


Foto: André Niederberger

Der regelmässig durch die Schweiz verkehrende Luxuszug Venice-Simplon Orient Express (VSOE) des Belmond-Konzerns wird in der Regel mit zwei SBB-Lokomotiven des Typs Re 4/4 II bespannt. Am 21. April 2017 kam es wieder einmal zu der sehr seltenen Bespannung des VSOE mittels zweier Re 460.

Wenn Bahnfotos wie alte Werbeaufnahmen wirken

Landauf, landab werden täglich zig Bahnfotos gemacht, welche im Anschluss in Zeitschriften, Social Media oder Internetforen präsentiert werden oder meist leider unveröffentlicht auf privaten Rechnern schlummern. Die Bildarrangements werden dabei von den Fotografen sehr unterschiedlich umgesetzt. Im Folgenden nun ein kleiner Bilderbogen, wo es Fotografen geschafft haben, ihre Aufnahmen wie alte Werbeaufnahmen wirken zu lassen. HRo



Heute wie früher selten auf der
Lötschberg-Südrampe anzutreffen:
der blaue Pfeil der BLS. Am 22. April 2017
verkehrte er anlässlich einer Charterfahrt ins Wallis.



Der in letzter Zeit häufig verkehrende TEE-Triebzug der SBB Historic wurde von Daniele Gilardi am 12. April 2017 bei Wangen an der Aare gekonnt umgesetzt und erinnert an die einstigen SBB-Nachrichtenblätter.



Während der Zugsformierung in Arth Goldau erwischte: die Be 4/6 12320 und die Ce 6/8 14201 der SBB Historic – beides auch optisch ähnliche Produkte der einstigen BBC.



Unterwegs Richtung Süden ist der mit 20 Sattelschleppern voll ausgelastete Zug der HUPAC mit der BLS-Cargo-Lok 485 019-4 – aufgenommen bei der Durchfahrt im Bahnhof Rubigen auf der Strecke Bern–Thun–Lötschberg–Brig–Simplon–Italien, Mai 2011.

Foto: Martin Stamm

Anregungen zur Nachbildung von Zugkompositionen

Vorbild und Modell – Züge für die Modellbahn

Alle Bahngesellschaften verdienen ihr Geld mit den Wagen hinter den Lokomotiven. Sie versuchen, die Transportwünsche der Bahnkunden bestmöglich zu erfüllen. So ist eine fast unüberschaubare Menge an Waggons für fast jede Transportaufgabe entstanden. Das freut natürlich auch den Modellbahner, der mit den Waggon- und Lokomotivmodellen der Hersteller fast jeden Zug des Vorbildes nachbilden kann.

Von Stephan Kraus (Text)

Sie stehen an der Bahnstrecke und fotografieren einen vorbeifahrenden Zug. Die Lokomotive mit ihrer angehängten Wagenschlange rauscht an Ihnen vorbei, und in wenigen Sekunden ist der Zug auch schon wieder verschwunden. Schön, dass Sie ein Foto machen konnten. Wenn Ihnen jetzt der Sinn danach steht, das Gesehene in der heimischen Vitrine oder, noch schöner, in Aktion auf einer Modellbahnanlage nachzubilden, müsste das mit dem Angebot der Modellbahnersteller doch eigentlich ohne Weiteres gehen.

Die Regeln der Zugbildung beim Vorbild unterscheiden sich nicht unbedingt von denen, die für das Zusammenstellen von Zügen auf einer Modellbahnanlage gelten. Beim Vorbild ist es in erster Linie das Gewicht des Zuges in Verbindung mit der Leistungsfähigkeit der vorgespannten Lokomotive oder eben auch Lokomotiven, das

zählt. Und die Zuglänge wird manchmal durch die Länge von Bahnhofsgleisen bestimmt, die auch auf so mancher Modellbahnanlage zutreffen.

Ansonsten gelten aber für die Bildung von Zügen auf einer Modellbahnanlage grundsätzlich erst einmal ganz andere Bedingungen als bei unserem grossen Vorbild: Hier darf ein Zug aus Lokomotiven und Wagen zusammengestellt werden, die uns als Modellbahner einfach nur gefallen, denn wir haben ja nicht die Transportaufgaben des Vorbildes zu erfüllen.

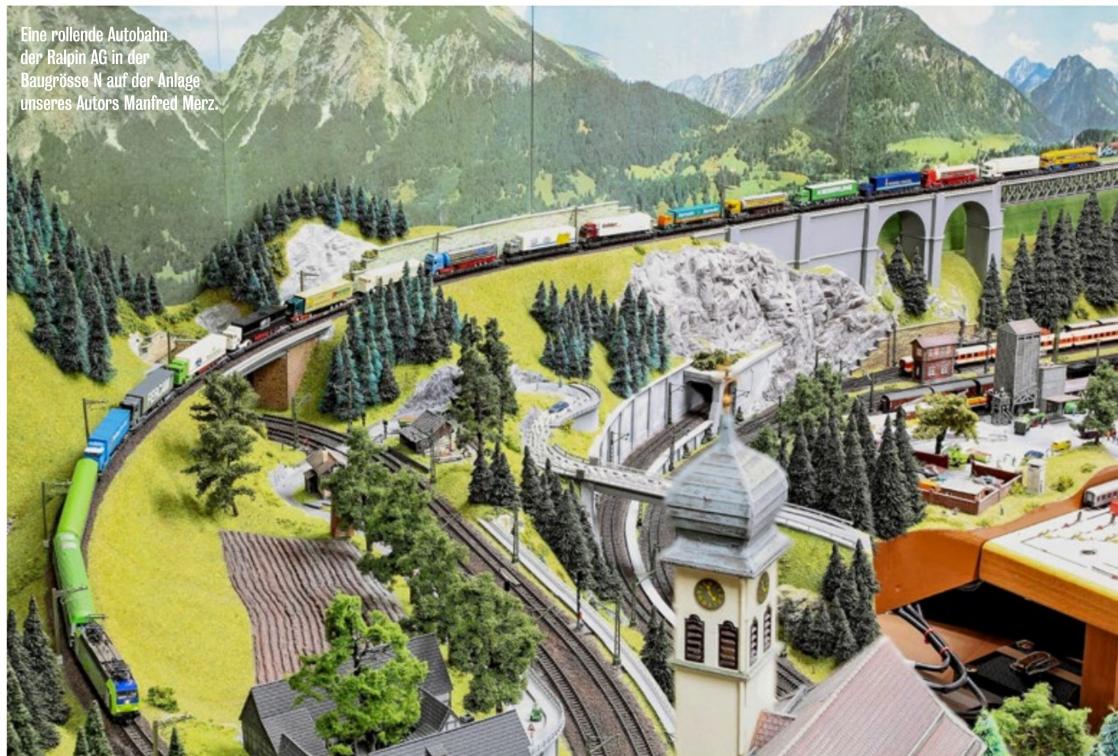
Dass wir inzwischen auch aus allen Sortimenten der Hersteller bunt zusammentragen können, was uns gefällt, um daraus Züge zu bilden, ist auch der Einführung von normierten Kupplungsaufnahmen sowohl in der Baugröße H0 wie auch in der Baugröße N zu verdanken. So ist das Zusammenstellen von Wagen der unterschiedlichsten Hersteller im wahrsten Sinne des Wortes spielerisch möglich.

Die technischen Bedingungen für die Bildung von interessanten Zügen, die ein Vorbild wiedergeben, wären damit mal geschaffen.

Ob dies wirklich so einfach möglich ist, möchte ich auf diesen Seiten anhand der abgebildeten Zugkompositionen des Vorbildes mal ausprobieren. Vielleicht ist auch der eine oder andere Kompromiss nötig, aber sicherlich gibt es auf einer Modellbahnanlage viele fantasievolle Erklärungen für die Notwendigkeit einer bestimmten Zugzusammenstellung. Es ist ja das Spielen und Träumen, das uns am Hobby Modelleisenbahn schlussendlich fasziniert.

Die moderne Güterbahn

Anfangen möchte ich mit dem Beispiel eines modernen Güterzuges, wie er oben ab-





Aufnahme: Sieg. Stamm

Ein Güterzug mit Personenbeförderung und der B 3/4 Nr. 1348 als Zuglok (ausrangiert 1955) abfahrbereit in Etzwilen nach Singen. Zugzusammenstellung: B3, F2, L, K3 und 2 x K2.

gebildet ist. Bis vor Kurzem wurden solche Züge noch als rollende Landstrassen bezeichnet (RoLa), seit Neustem heissen sie rollende Autobahnen (RoLa), was wohl irgendwie schneller klingen soll. Den Marketingexperten sind anscheinend die Dauerausstaus auf den Autobahnen noch nicht so aufgefallen.

Die Umsetzung als Zug der Ralpin AG in der Baugrösse N kann mit Fahrzeugen verschiedener Hersteller erfolgen, wobei es die Lokomotive der BLS Cargo sogar mit der Betriebsnummer 485 019-4 von Fleischmann gibt (Art.-Nr. 738601). Die beiden Personenwagen auf dem Bild sind eher eine Ausnahme. Normalerweise werden diese Züge mit nur einem Wagen für die Fahrer der Lastwagen geführt. Die auf dem Foto abgelichteten Wagen stammen von der Hupac AG. Von Fleischmann ist ein solches Modell in der Farbgebung der RALpin AG lieferbar (Art.-Nr. 816703) und es war ein Modell von Hobytrain lieferbar (Art.-Nr. 23204). Wer den Zug der Hupac

AG nachbilden möchte findet Wagen mit dieser Bedruckung ebenfalls bei Hobytrain (Art.-Nr. 23203). Die Transportwagen für die Lastwagen gibt es von Fleischmann mit verschiedenen Artikelnummern. Aber auch in H0 kann dieser Zug nachgebildet werden, wenn auch die meisten Hersteller die Modelle aktuell nicht produzieren, sind doch die einen oder anderen bei den Fachhändlern womöglich noch im Regal oder auf einer Börse zu finden:

Lokomotive: Roco (z.B. Art.-Nr. 63594) oder Trix (Art.-Nr. 22085), aber auch Märklin (Art.-Nr. 36852) leider alle werkseitig ausverkauft. Der Begleitwagen vom Typ Bcm für die Fahrer, ebenfalls in der Lackierung der RALpin AG, wird in Kürze von Märklin an den Fachhandel ausgeliefert (Art.-Nr. 43612), und es gab ihn auch von Liliput (Art.-Nr. 388126 – werkseitig ausverkauft). Die passenden Transportwagen gibt es zum Beispiel von Roco (Mittelwagen Art.-Nr. 76910 und 76911, Endwagen Art.-Nr. 76912 – werkseitig ausverkauft).

Ein GmP mit Dampf

Eine Zuggattung aus längst vergangenen Tagen stellt der Güterzug mit Personenbeförderung (GmP) dar. Das Reisen in solchen Zügen war manchmal zeitraubend, zumal wenn die Zuglok auf den Bahnhöfen noch Rangieraufgaben zu erledigen hatte. Auch solch eine Komposition des Vorbildes lässt sich mit ein paar Kompromissen in H0 und auch in N umsetzen.

In der Baugrösse N gibt es leider nicht allzu viele Dampflokmodelle nach Schweizer Vorbildern. So ist hier der Kompromiss, was die Zuglok betrifft, vielleicht am grössten. Und an solch einer Stelle kann es dann mit einem Augenzwinkern fantasievoll werden: Ein solcher Zug könnte natürlich auch einmal von einer A 3/5 in ihren letzten Betriebstagen geführt werden sein! Das ist dann Modelleisenbahn pur.

Von der A 3/5 gibt es ein schönes Modell von Lemaco (Art.-Nr. N-010 – werkseitig ausverkauft). Den Personenwagen B3 und den Packwagen F3 kann man aus ei-



Eine freie Interpretation des Gmp,
wie sie sich mit Modellen verschiedener
Hersteller in der Baugröße N realisieren lässt.

nem Wagensemset von Piko nehmen (Art.-Nr. 94344). Anstelle eines L-Wagens kann ein Säuretopfwagen eingestellt werden. Hier gibt es von Juretic Sonderanfertigungen auf Basis von Fleischmann-Modellen. Dieser Hersteller hat aber leider nie Artikelnummern für seine Produkte eingeführt, sodass die Suche hier etwas mühsam sein kann. Teilweise sind diese Modelle aber noch im Schweizer Fachhandel erhältlich. Modelle eines K3 gibt es wiederum von Hobbytrain (Art.-Nr. 31079 und 31081 – in grauer Farbgebung – werkseitig ausverkauft). Anstelle eines K2 könnte ja auch ein Privatwagen mitgelaufen sein. Hier gab es schöne Modelle von Minitrix, zum Beispiel ein bei der Feldschlösschen-Brauerei eingestellter G10 (wohl eher ein Fantasiewagen – Art.-Nr. 15122).

Freunde der Baugröße H0 finden ein sehr schönes Modell der B 3/4 bei Liliput. Aktuell wird ein Modell der bei SBB Historic aufbewahrten Lokomotive mit der Nummer 1367 in der Ausführung als Museums-

lokomotive angeboten (Art.-Nr. 131951 und 131952, beide DC und 131956 und 131957, beide AC-Digital). Auch im Programm von Liliput finden sich Modelle des C3 und eines F2 (Personenwagen C3 mit verschiedenen Betriebsnummern: Art.-Nr. 334474, 334475 oder 334476, Gepäckwagen vom Typ F2: Art.-Nr. 33490 und 334491 – alle Modelle werkseitig ausverkauft).

Ein sehr schönes Modell eines Hochbordwagens bietet AKU-Modelleisenbahnen an. Es ist als Fertigmodell erhältlich (Art.-Nr. 1098-1 bis -4 mit verschiedenen Wagennummern). Modelle eines K3 gibt es von Roco (Art.-Nr. 66202), AKU-Modelleisenbahnen und Märklin (hier allerdings alle Artikelnummern aufzuschreiben, würde zu viel Platz beanspruchen). Für Modelle eines K2 wird man nochmals bei Liliput fündig: Unter der Artikelnummer 224761 wurde ein brauner Wagen produziert. Neu von Liliput kommen 2017 zwei neue Sets mit Modellen des Güterwagenklassikers (Art.-Nr. 230147 mit zwei brau-

nen K2 in Epoche IV und Art.-Nr. 230148 mit zwei grauen K2 in Epoche III).

An diesen zwei Beispielen wird deutlich, dass längst nicht alle Züge des Vorbildes mit den von den Herstellern angebotenen Fahrzeugmodellen eins zu eins umzusetzen sind. Mit ein bisschen Fantasie jedenfalls lassen sich auf der Modellbahn-Anlage dank der Initiative der Modellbahnhersteller dann aber sehr wohl richtig spannende Züge zusammenstellen. ○

Sehr geehrte Leserin,
Sehr geehrter Leser,

Wenn Ihnen dieser Artikel gefallen haben sollte und Sie sich mehr Informationen über die Umsetzung von Zugskompositionen für die Modellbahn anhand von Fotos des Vorbildes wünschen, dann schreiben Sie mir doch einfach eine E-Mail:

stephan.kraus@loki.ch.



Die Modelle der Cisalpino Apm61/Bpm61 von Kiss Modellbahnen in der Spur 1

Wagenklassiker für den Alpentransit

Cisalpino heisst auf Lateinisch «diesseits der Alpen». Es war der Markenname für die Betreiberin der Nord-Süd-Verbindungen über den Gotthard und die Lötschberg-Simplon-Achse ab 1993 bis 2009 mit den eigenen ETR470-Triebzügen und später mit angemieteten Apm61- und Bpm61-Wagen der SBB.

Von Andreas Cadosch (Text und Fotos)

Die Cisalpino AG war ein Tochterunternehmen von der italienischen Trenitalia (TI) und den schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Das Fahrpersonal (Zug- und Lokpersonal) wurde ausnahmslos von SBB und TI gestellt. Die Fahrzeuge hingegen wurden unter der Regie von Cisalpino bewirtschaftet, dafür wurden die Kompositionen aus Lok und Wagen mit dem gefälligen firmeneigenen Design versehen. In der Schweiz wurde die Cisalpino AG als Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Netzzugangsbewilligung und Personenbeförderungskonzession für grenzüberschreitende Züge zwischen der Schweiz und Italien geführt. Italien verwehrte der Gesellschaft diese Bewilligungen, sodass die Cisalpino AG auf den italienischen Streckenabschnitten volumnäßig auf die Kooperation mit der Trenitalia angewiesen war.

Die Cisalpino AG war immer darauf bedacht, in Sachen Kundendienst und Zeitgewinn anderem Bahnunternehmen einen Schritt voraus zu sein. So konnte sie sich

mit einem hervorragenden Verpflegungs-Konzept, mit hauptsächlich italienischen Speisen, von der Konkurrenz abheben, und auch in Sachen Cappuccino und Espresso war die Cisalpino AG der Konkurrenz immer eine Tasse voraus.

Um bei den lokbespannten Zügen auf der Simplonachse den Zeitverlust beim Grenzaufenthalt zu verringern, wurden zwischen Herbst 2005 und Dezember 2007 von SBB Cargo einige überzählige Zweisystem-Lokomotiven vom Typ Re 484 angemietet und im grenzüberschreitenden Durchlauf Mailand–Bern und Mailand–Genf eingesetzt. Die Re 484 konnten den Systemwechsel im Grenzbahnhof von 3-kV-Gleichstrom (TI) auf 15-kV-Wechselstrom (SBB) in wenigen Minuten vollziehen und wieder weiterfahren. Auch die Re 484 trugen während des Einsatzes für die Cisalpino AG das elegante und gefällige Design der Cisalpino AG.

Leider wurden die Bemühungen von Cisalpino oft durch unsinnige Manöver wieder zunichtegemacht, musste doch bei

einigen Zügen, die mit einer Re 484 von Milano her in Domodossola eingefahren waren, die Lok trotzdem abgehängt werden, um an der Spitzt zusätzliche Verstärkungswagen einzureihen, was den gesamten Zeitgewinn pulverisierte.

Modell

Die Modelle der Cisalpino Apm61/Bpm61 von Kiss Modellbahnen in der Spur 1 im Massstab 1:32 basieren auf der bekannten Konstruktion der ersten Serie SBB-EC-Wagen Apm61. Die Wagen sind aus Kunststoff mit eingesetzten Fenstern und authentischer Inneneinrichtung. Die Wagenbeleuchtung lässt sich über einen Decoder steuern. Die Abteile lassen sich getrennt illuminieren, und die Zugschlussleuchten können für jede Fahrrichtung einzeln geschaltet werden. In der Welt der Königspur haben Modelle aus Kunststoff zu Unrecht einen schalen Nachgeschmack. Vor allem die gut situierte Kundschaft ist der Meinung, dass Kunststoffmodelle den hohen Anforderungen nicht genügen. Realisti-



Der Apm61 im Design der Cisalpino AG mit der attraktiven Lackierung ...



... wie auch der Bpm61 basieren auf den Modellen der 1. Serie der EC-Wagen von Kiss Modellbahnen.

scherweise muss man aber sagen, dass ein in Messing gefertigter Wagen gut und gerne 2500-3500 g oder mehr auf die Waage bringen kann. Das macht bei einem Sechswagenzug eine Anhängelast von nahezu 15 kg. Diese Anhängelast muss von einem Triebfahrzeugmodell befördert werden können, oftmals sogar noch in Steigungen. Da scheint die Frage berechtigt, ob es wirklich Sinn macht, einer Modellloko-

motive solche beachtlichen Anhängelasten zuzumuten.

Angeboten wurden die Wagen im Cisalpino-Design bereits für die Produktion der 1. Serie. Jedoch wurden mangels Nachfrage keine Wagen produziert. Bei der Produktion der 2. Serie wurde nun eine geringe Anzahl dieser Wagen in der 1. und 2. Klasse realisiert. In Anbetracht der produzierten Menge kann man fast von einer exklusiven

Kleinserie sprechen. Es könnte aber durchaus sein, dass diese Wagen bald grösseres Interesse wecken werden, nämlich dann, wenn Kiss Modellbahnen Ende 2017 die passende Lok Re 484 im Cisalpino-Design ausliefert. Die Wagen gibt es in massstäblicher Originallänge von 825 mm oder in einer verkürzten Länge von 760 mm. In der Schweiz sind sie exklusiv bei Zugkraft-Stücki erhältlich. ○



Feinste Bedruckung und eine detaillierte Inneneinrichtung.



Foto: Hans Roth

Die in den verschiedensten Farben gehaltenen Dienstwagen der EBT-Gruppe waren Hingucker in jeder Hinsicht und sorgten für ein abwechslungsreiches Bild.

René Stamm blickt zurück ...

Damals mit den farbigen Emmentaler Dienstwagen

Als die EBT-Gruppe zu Beginn der 1990er-Jahre in der Bahnwelt mit bunt angestrichenen Dienstwagen für reges Aufsehen sorgte, schaffte es der Modellhersteller Piko aus der einstigen DDR mit diesen EBT-Wagen auf dieselbe Weise in den heimischen Stuben der Modellbahner mit Schweizer Vorbild.

Von René Stamm

In den 1980er-Jahren begannen die SBB ihren Güterwagenpark mit unterschiedlichen Farben etwas lebendiger zu gestalten. Neben der braunen Gruppe des G-Wagenparks oder silbernen Schiebewandfahrzeugen kamen nun pinkfarbene Hochbordwagen (Eaos), gelbe Zementtransporter oder blaue Haubenwagen zum Einsatz. Damit ergaben sich wirklich schöne und lebendig gestaltete Güterzüge.

Diese Entwicklung entging auch der EBT-Gruppe mit den Betrieben EBT (Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn), SMB (Solothurn-Moutier-Bahn) und VHB (Vereinigte Huttwil-Bahnen) nicht. Ein bisschen Farbe im Emmental wäre sicher nicht schlecht. Aber der eigene Güterwagenpark konnte nicht als Basis dienen, da man schon längst darauf verzichtet hatte. Dafür war ein gros-

ser Park an Dienstwagen vorhanden. Dieser bestand aus stark überaltertem Rollmaterial und musste erneuert werden. Ersatzfahrzeuge gab es genug, waren doch die SBB, BLS und die PTT daran, ihren Güter- und Postwagenpark durch neuere Fahrzeuge zu ersetzen. Einige dieser Neuzugänge erhielten nun auch eine bunte Farbgebung. Mehrkosten? Kaum, denn der damalige EBT-Direktor Charles Kellerhals erklärte freimütig: «Die Farben Gelb, Rosa oder Orange sind nicht teurer als Grün oder Braun!»

Die gute Idee

Als erster Dienstwagen erschien der ehemalige SBB-Güterwagen Hcks 21 85 218 0 097-7 als Überfuhrwagen X 40 62 95 12 181-7 im violettblau Anstrich. Er war der Werkstätte zugeteilt und konnte notfalls

neben den seitlichen Schiebetüren auch über eine Stirnwandtür be- und entladen werden. In der Folge nahmen Anfang der 1990er-Jahre elf Wagen am «Farbprogramm» teil. Als Basis dienten sieben CkIm-(v) der BLS und zwei ehemalige Z2-Postwagen der damaligen PTT. Vier erschienen im violettblau Anstrich, drei wurden gelb-orange, an den Schiebetüren das Logo der Fahrleitungsdiene, ein Wagen in Grün-Beige bekam das Logo der Elektroanlagen (Signaltafel) und einer erhielt einen rot-grauen Anstrich. Unsere Tabelle ergibt die nötige Übersicht.

Aber halt, die Rechnung stimmt so nicht: Ein Fahrzeug möchten wir ganz speziell vorstellen, denn der Werdegang könnte interessanter nicht sein. Gemäss dem Rollmaterialverzeichnis erhielt die EBT 1950

einen neuen K3-Güterwagen mit der Nummer 1381. Vorhandenen Unterlagen kann man entnehmen, dass die EBT im Krieg zwei Güterwagen verlor und diesen K3 und einen L3 als Ersatz erhielt. Interessanterweise wurden beide durch die Schindler-Waggon AG in Pratteln (SWP)

nach SNCF-Plänen gebaut, allerdings mit der typischen Bremserbühne als Zusatz. Unser K3 wurde verschiedentlich umnummeriert und abschliessend bei den Dienstwagen X eingereiht. Hier erreichten ihn dann um 1990 die Pinsel der Malerei, welche ihm einen neuen Anstrich in Hell-

braun-dunkelbraun verpassten und die Nummerierung X 40 62 94 14-100-6 gaben. 1996 wurde er schliesslich ausrangiert und durch den grün-beigen ehemaligen Gklm-v mit der gleichen Nummer ersetzt. Der Anstrich in zwei Brauntönen ist daher dem «Franzosen» vorbehalten geblieben.



Der ehemalige SBB-Hoks, 1989 aufgenommen im Bahnhof Lützelflüh.



Frisch aus der Malerei zeigt sich der Wagen des Fahrleitungsdienstes.



In Kleindietwil steht der braune «Franzose», zugeteilt dem Elektrodienst ...



... und hier sein Nachfolger in Grün-Beige, entstanden aus einem BLS-Gklm.



Der rote Überfuhrwagen, neu beplankt, aber leider nie als Modell erschienen.



Der Vollständigkeit wegen: ein ehemaliger Z2 der PTT als Magazinwagen.



Einer der ursprünglichen, hergestellt in den 1970er-Jahren beim VEB Piko: der SBB K3 45174.

Die Modellumsetzung

Die Ortschaft Sonneberg liegt an der Grenze zwischen Thüringen und Bayern. Hier ist, wie vor 30 Jahren, der Modellbahnersteller Piko zu Hause. Aber es sah hier damals ganz anders aus. Die Stadt lag nicht nur an der Grenze, sondern in der Grenzzone der einstigen DDR, wo der Zutritt für Fremde nur mit Passierschein möglich war. Der Volkseigene Betrieb (VEB) Piko, umgeben von weiteren Spielzeugherstellern aus Blech und Stoff, war der grösste Modellbahnersteller des Landes und der wichtigste im ganzen sozialistischen Wirtschaftsblock. Die Grundlage für die Eisenbahnproduktion war ein Befehl Nr. 125 der Sowjetischen Militärauthorisation (SMAD), welcher im Jahre 1948 die Fabrikation einer Spielzeug-eisenbahn forderte – das Militär hat auch gute Ideen. Nach etlichen Standortwechseln und Schwierigkeiten in der Produktion wegen Materialmangels, erreichte man nach und nach ein ansprechendes Modellniveau.

Produziert wurde natürlich nach einheimischen Vorbildern. Besonders bei Güterwagen kamen aber auch fürs Ausland typische Fahrzeuge wie der italienische Spitzdachwagen ins Programm, und auch die Schweiz wurde beeindruckt.

Ein brauner Hochbordwagen L7 und ein hellgrauer K3 waren unsere Vertreter. Grossre Freude machte besonders der K3, denn Piko gelang es, eine sehr fein konstruierte Schiebetüre zu entwickeln, die auch bei unseren Eisenbahnfreunden gut angekommen ist. Es folgte dann im Laufe der Zeit noch ein schwarzer SNCF-Wagen mit der Anschrift «Darf die Schweiz nicht verlassen» und bei den L7 und dem K3 wurden Farbgebung und Beschriftung angepasst. In den 1970er-Jahren schien sich eine Sensation anzubauen: Ein ABDe 4/8 der BLS-Serie 746-750 sollte ins Fabrikationsprogramm aufgenommen werden. Ein Fahrzeug also, das bei vielen Modellbahnnern auf der Wunschliste weit oben stand.

Die Gehäuse waren bereits vorhanden, aber eine staatliche Dienststelle stoppte leider die Produktion. Eine Lieferung ins nicht sozialistische Ausland erfolgte daher nicht. Dann war vorerst einmal Schluss mit jeglicher Initiative, und die altbekannten Modelle, sofern sie bestellt wurden, kamen auch weiterhin zur Auslieferung. Im Jahre 1989 änderte sich die Sachlage jedoch schlagartig.

Ein neuer Wind kommt

Mit dem Mauerfall 1989 begann sich die DDR auch wirtschaftlich zu öffnen. Man suchte dringend nach Möglichkeiten, die Umsätze zu steigern, und auch neue Produkte mussten her. Die Sache hatte allerdings einen Haken: Mittel für neue Werkzeuge zur Herstellung von anderen Modellen als jene, welche im Fabrikationsprogramm vorhanden waren, standen nicht zu. Mit dem Durchsuchen der vorhandenen Palette nach Möglichkeiten, mit Farbänderungen attraktive Angebote zu schaffen, gelang schliesslich für die Schweiz ein kleiner Schritt. Glücklicherweise hatte die EBT in dieser Zeit die Idee, einen Teil der Dienstwagenflotte mit auffallenden Farben aufzumischen. Bereits in der politischen Vorrundezeit erschien ein K3 der EBT im lila-bordeauxroten Anstrich. Obwohl das Vorbild ein Wagen vom Typ Hcks war, wurde das Modell zu einem regelrechten Verkaufsschlager. Nach der Wende folgten in kurzen Abständen die gelb-orangen und elfenbein-grünen Fahrzeuge. Diese waren bereits mit einer Kurzkuppelklimatik ausgerüstet. Die rot-graue Ausführung und der hell-dunkelbraune «Franzose» wurden leider nicht gefertigt. In die Reihe der farbigen



Alle drei Farbvarianten der vom (ost)deutschen Hersteller Piko produzierten bunten Dienstwagen der einstigen EBT-Gruppe auf einen Blick.



Nach dem ersten Erfolg kamen weitere Wagen dazu. Hier entsteht in der Modellwerkstatt soeben der Magazinwagen in Gelb-Orange für den Elektrodienst.

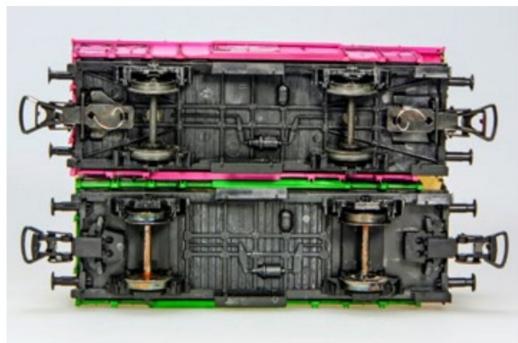


Der im Text erwähnte Dienstwagen der Furrer und Frey zeigt die saubere Bedruckung und das zu öffnende, filigrane Schiebetor.

Paradiesvögel schaffte es dann noch der Wagen vom Fahrleitungsbaunternehmen Furrer und Frey in Bern. Der blau und orange eingefärbte, bei den SBB eingestellte Wagen wurde zuerst als Kundengeschenk für die Firma produziert und kam erst später in den normalen Verkauf. Wohl wissend, dass auch dieses Modell nicht

dem Vorbild entsprechen würde, entschied sich der bahnbegeisterte Firmeninhaber trotzdem dafür. Lieber auf den ersten Blick einen tollen Modellwagen, zwar nicht hundertprozentig richtig, aber realisiert. Bei Dienstwagen ist doch so oder so vieles möglich, und der Freude zuliebe sollte man das auch nutzen.

Der Erfolg dieser Wagen führte dazu, dass die Schweizer Generalvertretung der DDR-Hersteller, die Firma Tek-Hobby in La Chaux-de-Fonds, die alten Fabrikationsprogramme nach bestehenden Modellen durchsuchte, die farblich für die Schweiz angepasst werden konnten. Diese Palette stellen wir in einer nächsten LOKI vor. ○



Gut sichtbar sind die unterschiedlichen Kupplungen. Oben die alte, damals normale Piko-Kupplung, unten die neue Kurzkupplungskinematik.



Der Erstling der farbigen Emmentaler wurde noch zur DDR-Zeit gefertigt. Die dunklen Lüfterschieber sollen die beim Vorbild eingebauten Fenster andeuten.



Zuletzt wird das Rollout des Dienstwagens in elfenbein-grüner Farbgebung gefeiert. Auch dem (Modell-)Personal scheint der Wagen zu gefallen.

Was danach mit den Vorbildwagen geschah

Als Anfang der 1990er-Jahre die EBT-Gruppe mit diesen bunten Wagen die Bahnwelt farblich aufmischten, gab es zwar bereits farbige Bahngesellschaften, aber die traditionelle «grüne Eisenbahn» dominierte noch. Nicht zu vergessen, auch die EW IV der SBB hatten einen Anstrich in Grün. Es war die einstige Mittelthurgaubahn (MThB) Mitte der 1990er-Jahre, die beispielsweise die sehr auffällige Farbe Pink salonfähig machte. In dieser Zeit begannen im Grunde genommen alle Schweizer Bahnen ihr Auftreten durch Redesigns zu verändern.

Die EBT-Gruppe respektive ab 1997 der Regionalverkehr Mittelland (RM) zog die Tradition der farbigen Dienstwagen noch weiter. In der Zeitspanne von 1988 bis 2005 entstanden so 14 farbige Dienstwagen, wo-

von einer aus einem Hcks, sieben aus BLS-Gklm(-v), fünf aus Postwagen Z2 und ein Einzelgänger aus dem K3 nach französischem Vorbild entstanden. Noch 2005, also als bereits mehr oder weniger feststand, dass der RM mit der BLS zur heutigen BLS AG fusionieren wird, wurde mit dem X 40 62 95 14 220-1 in knallroter Farbgebung der letzte farbige Dienstwagen in Betrieb gesetzt. Für viele war dieser Wagen ein kleiner Denkzettel an die neue Bahn, war diese Fusion vonseiten RM ja eher unerwünscht. Noch heute ist dieser RM-rote Dienstwagen, zwar mittlerweile mit verblasstem Anstrich, im Bestand der BLS AG.

Als erster der «Bunten» wurde der X 40 62 94 14 100-6¹ 1996 ausrangiert. Erstaunlicherweise wurde der geschichts-

trächtige Wagen erst 2008 abgebrochen. Zwölf Jahre wurde er mal in Oberburg, mal in Ramsei abgestellt und pendelte hin und her. Sein Ersatz überlebte nur drei Jahre und wurde 2011 abgebrochen. Der Erstling unter den bunten Dienstwagen, der Überfuhrwagen X 40 62 95 12 181-7, erhielt 1996 eine neue Nummer und wurde im Mai 2000 zu einem offenen Kinowagen des Vereins Tunnelkino umgebaut. Er ist noch heute so zwischen Oberdorf und Gänzenbrunnen für das Tunnelkino im Einsatz.

Richtiggehend verliebt in einen der bunten Dienstwagen hat sich der Berner Künstler Bernhard Luginbühl. Nach langer Suche nach einem für ihn passenden Güterwagen erwarb er den X 40 62 94 12 180-0, der ihn bei einer Werkstättenbesichtigung



Fotos: Hans Roth

sehr angesprochen hatte. Der rot-graue Dienstwagen wanderte 2000 in Bernhard Luginbühls Skulpturengarten und trägt heute einen rostigen Anstrich. Im Hinblick auf die Neunummerierung des gesamten Rollmaterials nach den TSI-Normen, die

das Anbringen des Ländercodes 85 und die Halterkürzel CH-BLS beinhaltet, bereinigte die junge BLS AG bereits früh ihren vielfältigen Dienstwagenpark. So wurde im Zeitraum zwischen 2011 und 2013 eine grosse Anzahl der verschiedensten Dienstwagen

dem Abbruch zugeführt. Immerhin stehen heute noch vier dieser bunten Dienstwagen in Betrieb. Aber auch diesen geht es demnächst an den Kragen, sodass die fast 30-jährige Episode aus dieser interessanten Zeit alsbald zu Ende geht. HRo

Übersichtstabelle der farbigen Dienstwagen

Nr.	Bahn		Dienst	Farbe	Bj.	Hst.	vormals	zuletzt	
1	EBT	X	40 62 94 12 180-0	Werkstätte Malerei	grau-rot	1908 (94)	SIG	BLS Gklm 21 62 111 6 122-1	RM X 40 62 94 12 180-0
2	EBT	X	40 62 95 12 181-7	BA Überführwagen Werkstätte	violett-lila	19xx (88)	—	SBB Hcks 21 85 218 0 097-7	BLS AG WK 55 85 8929 012-8
3	EBT	X	40 62 94 13 101-5	Sw Magazinwagen	gelb-orange	1913 (93)	SWS	BLS Gklm-v 21 62 114 4 026-0	BLS AG X 40 62 94 13 101-5
4	EBT	X	40 62 95 13 102-2	UA Bau Werkzeugwagen	gelb-orange	1959 (93)	SIG	PTT Z2 50 85 00-33 107-1	BLS AG Xs 99 85 9359 537-9
5	EBT	X	40 62 94 13 180-9	Sw Magazinwagen	gelb-orange	1912 (93)	SWS	BLS Gklm-v 21 62 114 4 008-8	BLS AG X 99 85 9559 542-7
6	EBT	X	40 62 94 14 100-6 ¹	UA Sw/EA Werkzeugwagen	dunkel-hellbraun	1950 (??)	SWP	EBT K31 1381	EBT X 40 62 94 14 100-6 ¹ , 1996 ausrangiert
7	EBT	X	40 62 94 14 100-6 ¹¹	Sw Magazinwagen	grün-beige	1912 (96)	SWS	BLS Gklm-v 21 62 114 4 013-8	BLS AG X 40 62 94 14 100-6
8	EBT	X	40 62 94 16 106-1	UA Bau Werkzeugwagen	violett-lila	1900 (93)	La Louvière	GBS Gklm 21 62 111 6 190-8	BLS AG X 99 85 9559 543-5
9	EBT	X	40 62 94 16 143-4	UA Bau	violett-lila	1900 (95)	La Louvière	GBS Gklm 21 62 111 6 206-2	BLS AG X 40 62 94 16 143-4
10	EBT	X	40 63 94 16 144-2	UA Bau Werkzeugwagen	violett-lila	1901 (93)	SIG	BN Gklm 21 62 111 6 251-8	BLS AG X 40 62 95 16 144-2
11	VHB	X	40 62 95 56 100-4	UA Bau Werkzeugwagen	violett-lila	1959 (95)	SIG	PTT Z2 50 85 00-33 108-9	BLS AG Xs 99 85 9359 535-3
12	RM	X	40 62 95 14 220-1	Werkzeug-/Unterkunfts wagen	rot-grau	1966 (2005)	SIG	PTT Z2 50 85 00-33 132-9	BLS AG Xs 99 85 9359 534-6
13	RM	X	40 62 95 16 101-1	UA Bau Werkzeugwagen	lila-violett	1961 (98)	SIG	PTT Z2 50 85 00-33 113-9	BLS AG Xs 99 85 9359 536-1
14	RM	X	40 62 95 16 102-9	IM Bau Werkzeug-/Unterkunfts wagen	violett-lila	1961 (2001)	SIG	PTT Z2 50 85 00-33 112-1	BLS AG X 40 62 95 16 102-9

¹Wagen sind in Betrieb, werden aber demnächst abgebrochen



Fotos: Hans Roth





Täuschend echte Spiegelung des Aufnahmegebäudes vom Centralbahnhof Basel: die Modellversion (oben) mit ihrem Vorbild (unten).

Centralbahnhof Basel 1860–1902

Verschwundenes von Basel im Modell wiederbeleben

Die Basler Eisenbahngeschichte ist eindrücklich – und sie prägte die Stadtentwicklung massgebend. Mitte des 19. Jahrhunderts fuhren in Basel bereits Züge aus drei Ländern ein: aus Frankreich, aus Baden und aus der Schweiz. Mit dem Bau des Centralbahnhofs Basel um 1860 und der Verbindungsbahn zum Badischen Bahnhof 1873 wurden schliesslich die Bahnen zusammengeführt. In den Jahren 2012–2015 entstand ein Modell des internationalen Centralbahnhofs in Spur HO.

Von Dominic Buttiger (Text und Fotos)

Sein dem Bau der ersten Bahnlinie in der Schweiz im Jahr 1860 hat sich die Bahnwelt bis heute stark verändert. Dokumentierungen von Bahngeschichte aus der Frühzeit im Modell benötigen intensive Recherchen.

Eisenbahngeschichte in Basel

Der schweizerische Bundesstaat war noch nicht geboren, da waren die Bewohner Basels 1844 die ersten Eidgenossen, die das Zischen, Schnauben und Dampfen des damals neuen Transportmittels Eisenbahn vor den Toren ihrer eigenen Stadt verneh-

men durften – und mussten. 1845 eröffnete die elsässische Eisenbahngesellschaft Chemin de fer de Strasbourg à Bâle, welche 1854 in der Französischen Ostbahn (FOB) aufging, beim «Schällemätteli» den ersten Bahnhof der Schweiz. Ausserdem handelte es sich bei der Strecke zwischen St. Louis und Basel um die erste internationale Eisenbahnlinie der Welt. Für den Bau dieses ersten Bahnhofs wurde die damals noch intakte Stadtmauer erweitert und mit einem Eisenbahntor versehen. Dies ist erstaunlich: Während andere Städte wie Genf und Zürich bereits begonnen hatten, ihre

Stadtmauern zu schleifen, entschieden die Basler, einen Bahnhof nur «intra muros» zu dulden. Dabei spielte in erster Linie sicherlich eine Rolle, dass es sich bei der Chemin de fer de Strasbourg à Bâle um eine ausländische Eisenbahngesellschaft handelte. Vielleicht versteckte sich die Basler Bevölkerung jedoch auch ein wenig länger hinter den Stadtmauern, weil man die Niederlage gegen die Baselbieter im Jahr 1833, die zur Kantonstrennung geführt hatte, noch nicht ganz verdaut hatte.

Freilich war der technische Fortschritt und das damit einhergehende wirtschaftli-

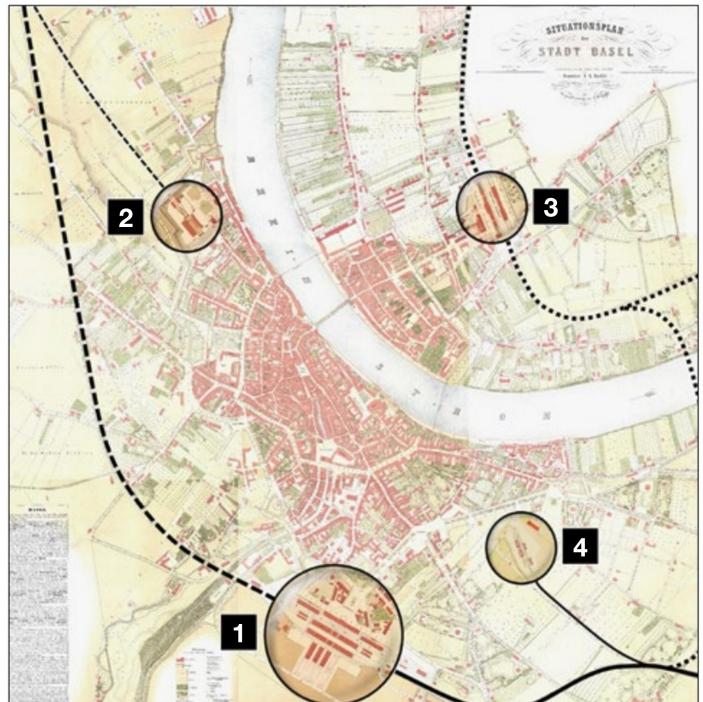


Das 1897 fotografierte imposante Aufnahmegerübe des Centralbahnhofs Basel findet man auf der Übersichtskarte beim Punkt 1.

che und bevölkerungsmässige Wachstum nicht aufzuhalten, und schon bald beherbergte Basel drei Bahnhöfe: Abgesehen vom erwähnten Bahnhof der (nunmehr) Französischen Ostbahn wurde 1854 an der Langen Gasse das provisorische Bahnhofsgesäude (vgl. Karte Nr. 4) der Schweizerischen Centralbahn (SCB) in Betrieb genommen. 1855 wurde ein ebenfalls provisorisches Bahnhofsgesäude der Grossherzoglichen Badischen Staatseisenbahnen – einer weiteren ausländischen Eisenbahngesellschaft – eröffnet. Es wurde 1862 durch den ersten Badischen Bahnhof an der damaligen Bahnhofstrasse ersetzt (dort befindet sich heute die neue Halle 1 der Messe Basel). Ein wenig frech nannte die badische Eisenbahngesellschaft ihrem Bahnhof «Hauptbahnhof Basel». Der heutige Badische Bahnhof wurde 1913 an anderer Stelle errichtet.

Der Centralbahnhof Basel

Die SCB hatte ihren Sitz in Basel. Zu Beginn führte die Linie nur bis Liestal. Sie wurde schrittweise nach Sissach, dann nach Läufeligen und schliesslich durch den im Jahr 1858 eröffneten Hauenstein-tunnel nach Olten verlängert. In Basel rang die Bahngesellschaft mit der Stadt Basel noch um den Standort ihres definitiven Bahnhofsgesäudes, in welchem die Bahnlinien der SCB und der FOB vereint werden soll-



Übersichtsplan mit den verschiedenen Basler Bahnhöfen und deren Bahnlinien von 1862.

Anlage

ten. Verschiedene Standorte wurden in Betracht gezogen, so z.B. beim Aeschentor, beim St. Albantor oder mitten in der Stadt beim Steinenkloster. Ja selbst der junge selbstbewusste Kanton Basel-Landschaft bot einen Platz beim Birsfeld an. Erschwerend kam hinzu, dass die Stadt Basel einen Kopfbahnhof bevorzugte, die Bahngesellschaften jedoch einen Durchgangsbahnhof bauen wollten, der die direkte Durchfahrt internationaler Züge erlaubte. Schliesslich setzte sich die SCB durch und konnte 1860 zusammen mit der FOB den Centralbahnhof als doppelten Kopfbahnhof auf dem Gebiet vor dem Elisabethenbollwerk eröffnen. Auf der Elsässerseite führte die Strecke über den Birsigviadukt durch den heutigen Steinen- und Spalenring. Mit der Eröffnung des Centralbahnhofs war das Schicksal des ersten Bahnhofs der Schweiz von 1845 besiegelt. Dieser wurde noch im Eröffnungsjahr des Centralbahnhofs abgerissen. An seiner Stelle errichtete die Stadt 1864 die Strafanstalt «Schälemätteli».

In den Folgejahren veränderte sich viel. 1871 wurde Elsass-Lothringen Teil des neu gegründeten Deutschen Reichs. Französische Lokomotiven dampften eilig nach Basel – sie sollten den Deutschen nicht in die Hände fallen! Fortan teilte die SCB den Centralbahnhof mit den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Deutsche Züge, die auf der östlichen Rheinseite in den Badischen Bahnhof fuhren, gelangten hingegen über



Der Standort des französischen Bahnhofs von 1845 findet sich auf der Übersichtskarte unter Nummer 2.



Der Badische Bahnhof im Zustand von 1862 bis 1913, zu finden auf der Übersichtskarte unter Nummer 3.



Einer der vielen Auswandererzüge, welche zwischen der Schweiz und Le Havre (F) verkehrten, hier ein Zug im Centralbahnhof Basel.

Waldshut auf das schweizerische Streckennetz der Schweizerischen Nordostbahn (NOB). Im Jahr 1873 wurde endlich die Verbindungsbahn zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Centralbahnhof gebaut. Das führte zu einer ersten Verkehrszunahme. Mehr Verkehr ergab sich auch mit dem Bau der Bözberglinie im Jahr 1875 und natürlich mit der Eröffnung der Gotthardbahn im Jahr 1882.

Das Bahnhofsgelände konnte seit Anbeginn nur über zwei Niveauübergänge überquert werden: via Margarethenstrasse (auf der Höhe der heutigen Margarethenbrücke) und über den Äusseren Heuweg (auf der Höhe des heutigen Postgebäudes). Hinter dem Bahnhof entstanden seit der Eröffnung des Bahnhofs immer mehr Güterhallen und dahinter ein neues Quartier: das Gundeltingerquartier. Bei immer zahlreicherem, zeitintensivem Gleisüberquerungen häuften sich trotz Barriere auch die Unfälle. Infolgedessen wurden in den 1880er-Jahren zwei Fussgängerpasserellen und die Pfeffingerunterführung – das sog. «Pfäffilocho» – erstellt. 1882 wurde die Strecke der Jura bernois (später Jura-Simplon-Bahn, JS) nach Delémont eröffnet. Auf dieser Strecke ereignete sich 1891 das tragische Eisenbahnunglück von Münchenstein, bei dem 73 Menschen ihr Leben verloren, als der vom Centralbahnhof herkommende Personenzug in die Birs stürzte.

Der Centralbahnhof wurde immer stärker frequentiert – es darf wohl angenommen werden, dass sich auch illustre Namen unter den Passagieren fanden, wie z.B. Friedrich Nietzsche, der zu jener Zeit eine Professur an der Universität Basel innehatte, Theodor Herzl, der in Basel die ersten Zionistenkongresse durchführte, oder Kaiser Wilhelm II anlässlich seiner Schweizerreise, die ihn weiter nach Bern führte. Auf der anderen Seite darf nicht vergessen werden, dass in diesen Jahren viele Menschen aus wirtschaftlichen Gründen das Land verließen – die Schweiz war damals ein Auswanderungsland. Im Centralbahnhof Basel stiegen die Hoffnungsvollen in den Auswandererzug nach Le Havre, um mit dem Schiff nach New York zu gelangen.

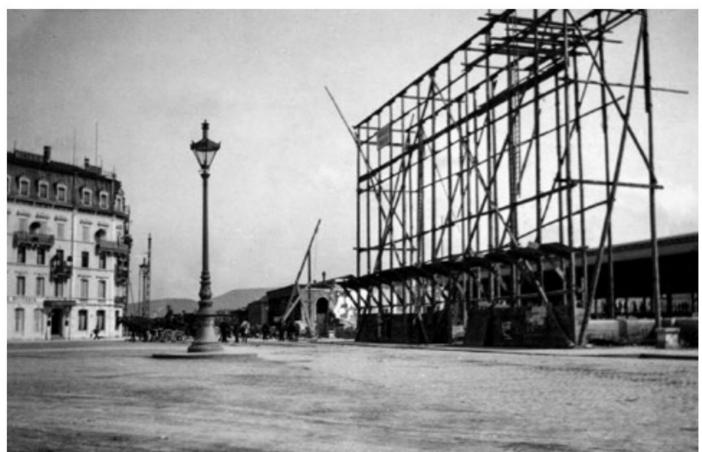
Ende des 19. Jahrhunderts genügte der Bahnhof den verkehrstechnischen Ansprüchen nicht mehr. Schliesslich beschloss die SCB, den Centralbahnhof komplett abzureißen und mit einem grösseren Neubau an gleicher Stelle zu ersetzen.



Beim Neubau des Bahnhofs Basel SBB zeigten sich die unterschiedlichen Gleisniveaus deutlich.



Noch einmal einen letzten Blick aus der westlichen Bahnhofshalle der FOB auf den Seitenpavillon.



Beinahe nichts mehr erinnert an den einst stolzen Centralbahnhof. Der Neubau kann beginnen.



Blick in die heute museal erhaltene Bahnhofshalle in Bauma (ZH) ...



... im direkten Vergleich mit der Modellnachbildung im Massstab 1:87.

Foto: Volkhard Chudzinski

Im Jahr 1902 übernahm die neu gegründete Schweizerische Bundesbahn (SBB) die SCB. Die SBB baute als eines ihrer ersten Grossprojekte den neuen, heute immer noch bestehenden Bahnhof Basel SBB. Er wurde 1907 eröffnet. Das Aufnahmegeräude erinnert mit seinen zwei turmartigen Risaliten an den ursprünglichen Centralbahnhof. Auf der Elsässerseite wurde die Streckenführung geändert: Die Züge biegen seither vor der Birsig in Richtung Süden ab und führen dann – teilweise unterirdisch – via Bahnhof St. Johann ins Elsass. Die Gleise wurden zwei Meter tiefer gelegt, um die Überquerung des Bahnhofsgeländes über Brücken zu erleichtern. Trotzdem beschäftigt der Bahnhof auch heute noch Stadtplaner und Politik. Seine Lage und damit die Lage diverser Zufahrtslinien diktieren die Stadtentwicklung bis in die heutige Zeit. Aktuell wird über das sogenannte «Herzstück» diskutiert, welches den Bahnhof mit Haltestellen im Stadtzentrum, mit dem Badischen Bahnhof und dem EuroAirport verbinden soll.

Was blieb aus der Pionierzeit?

Vom ersten Bahnhof 1845 beim «Schäle-mätteli» ist nichts mehr zu sehen. Der erste Badische Bahnhof wurde 1923 abgerissen. Die ehemalige «Bahnhofstrasse» heisst heute «Riehenring». An den Bahnhof erinnert noch die sich gegenüber befindliche Häuserzeile mit dem «Warteck». Der Name röhrt daher, weil an dieser Ecke die Kutschen auf die Reisenden warteten. Diese Häuser werden jedoch bald für den Bau des Claratums verschwinden.

Aus der Zeit des Centralbahnhofs Basel sind nur noch wenige Relikte vorhanden. Die Form und der Name des Centralbahnhofplatzes erinnern an jene Zeit. Auch die «Güterstrasse» zeugt von den vielen mächtigen Güterhallen, die sich zwischen ihr und dem Centralbahnhof befunden haben. Der Birsigviadukt existiert – in verbreiterter Form – immer noch. Die Eisenbahn wurde von Trams, Bussen, Autos, Velos und Fussgängern abgelöst. Steht man unter dem Viadukt, erkennt man die ursprüngliche Breite und die ursprüngliche Farbe anhand des roten Sandsteins. An der Ecke Pfeffingerstrasse/Hochstrasse steht ein Brunnen, dahinter erkennt man das zugemauerte «Pfaffiloch». Eine der grossen Güterhallen des Centralbahnhofs wurde bei dessen Abbruch 1902 zum Bahnhof St. Johann verschoben. Dort kann sie heute noch bewundert werden.

Prominentestes Relikt aus der Zeit des Centralbahnhofs ist die Bahnhofshalle in Bauma. Ab 1902 wurden beide Einstieghallen in Olten und Altstetten ZH verschalt als Werkstätten weiterverwendet. Erstere wurde im Jahr 2002 wiederentdeckt und erstrahlt seit 2015 beim Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) in altem Glanz. Ein Besuch lohnt sich auf jeden Fall! Die zweite Einstiegshalle diente beim Wiederaufbau als Ersatzteillager.

Wiederbelebung als Modell

In den Jahren 2012 bis 2015 erwachte der Centralbahnhof Basel langsam wieder zu neuem Leben – wenn auch in stark verkleinerter Form. Zuerst sollte nur das Aufnah-

megebäude realisiert werden. Es wurde aus Platzgründen im Massstab 1:100 gebaut.

Das aus fünf Teilen bestehende Aufnahmegeräude ist in vielerlei Hinsicht ein interessanter Bau: Im Mittelbau befindet sich das Vestibül mit den Billetschaltern und der Gepäckaufgabe. Die SCB und die FOB teilen sich das Vestibül. Von aussen betrachtet erkennt man, dass die beiden Uhren beim Mittelteil verschiedene Zeiten anzeigen: für die SCB die Berner Zeit und für die FOB die um ca. 20 Minuten nachgehende Pariser Zeit. Ab 1871 wurde auf der rechten Uhr selbstverständlich die im deutschen Reich massgebende Zeit angezeigt. Links und rechts des Mittelbaus befinden sich gespiegelt jeweils die Zwischenbauten mit Wartesälen, Restaurant (SCB) und Zollabfertigung (FOB). Es folgen die abschliessenden Seitenpavillons, in denen im Parterre die Gepäckausgabe und im ersten Stock die Verwaltungsbüros der SCB bzw. FOB untergebracht sind.

Nach der Fertigstellung des Aufnahmegeräudes wurde der Beschluss gefasst, weitere Gebäude zu bauen. Erst später, nachdem die Güterhallen und die Güterexpedition gebaut waren, entstand das Gesamtkonzept inkl. Einstiegshallen, Post- und Eilgutdepots, Aborten und weiterer Güterschuppen. Weil das Aufnahmegeräude bereits im Massstab 1:100 gebaut worden war, hielt man sich für alle weiteren Gebäude an diesen Massstab. Die Gleisanlagen wurden hingegen im Massstab 1:87 (H0) gebaut. Das Gesamtbild wird dadurch nicht beeinträchtigt. Verzichtet wurde – aus Zeitgründen – auf die komplizierte Weichenanlage



Ein Blick über die ausgedehnten Gleisanlagen mit anschliessenden Güterschuppen und den Bahnhofplatz des Centralbahnhofs von Osten nach Westen.



Die zweiachsigen Flachwagen wurden nach Originalplänen der SCB nachgebaut.

Anlage



Die SCB Ed 3/5 «Chasseral» (Fuligurex) ist im Güterbereich beschäftigt mit dem Rangieren eines Zweiachswagens. Man beachte die Laterne im Gleisbereich.



Die Ec 2/5 «Genf» der SCB (Fuligurex) wird soeben im Bereich der Bahnhofshalle auf der Schiebebühne auf ein anderes Gleis umgesetzt.



Die Filigranität der Fenster im Westflügel des Aufnahmegerätes zeigt sich erst bei der in der Abendstimmung eingeschalteten Gebäudeinnenbeleuchtung.



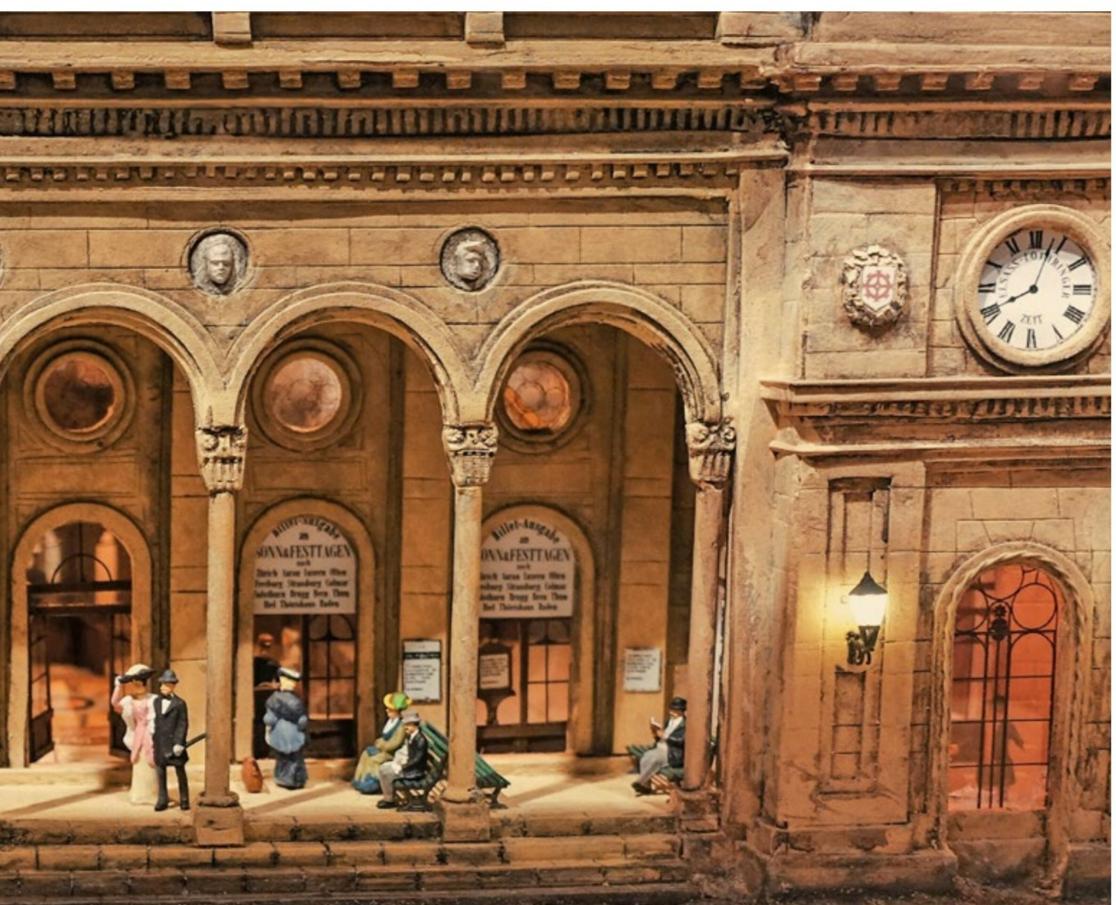
Im kleinen Post- und Eilgüterdepot der SCB werden Güter von deutschen Güterwagen für die Lieferung in der Stadt auf ein Pferdefuhrwerk umgeladen.



Die durchgängige Beleuchtung erzeugt im gesamten Bahnhof eine einmalige Stimmung.



Die Uhr mit «Schweizer Zeit» wird vom Berner und vom Basler Wappen flankiert, jene mit «Elsass-Lothringer Zeit» vom Mülhauser und vom Pariser Wappen.



Passanten beleben die Szenerie im Eingangsbereich des Mittelbaus mit den Billetschaltern.



Für den innerstädtischen Reiseverkehr reichen Pferdebusse.



Hinter dem Post- und Eilgutdepot befindet sich die Bahnhofshalle.

zwischen Güterexpeditionsbüro und Aufnahmehaus. Da sich die betroffene Stelle auf einem einzelnen Segment befindet, könnte es im Nachhinein problemlos ersetzt werden.

Die beiden grossen Schiebebühnen zwischen dem Aufnahmehaus und den Einstiegshallen sowie die kleinen Dreh-scheiben und Schiebebühnen bei den Güterhallen sind Attrappen. Alle Gleise sind trotzdem befahrbar.

Das Modell besteht aus sieben Segmenten. Die Gebäude wurden aus verschiedenen Materialien gebaut. Als Basis für die steinernen Gebäude dienten PVC-Platten, für die Holzgebäude Balsaholz. Verschiedene Verzierungen wurden aus Modelliermasse geformt, die Säulen am Eingang des Aufnahmehauses bestehen aus Lutscherstängeln, und die Fensterläden wurden aus Kabelbindern gebastelt. Die unzähligen Türen wurden einzeln aus Papier, Balsaholz, bedruckter Klarsichtfolie und Karton zusammengeklebt. Die vielen Metallverstrebungen der Einstiegshallen sowie die anderen Kleinteile wurden am Computer gezeichnet und mit einem 3D-Drucker ausgedruckt. Das gesamte Gleisfeld wurde mit Sand aus dem Tierfachgeschäft eingeschottert, und natürlich wurde auch viel «gekitzbastet».

Grundlage für das Modell waren die im Staatsarchiv Basel verfügbaren Pläne von Ludwig Maring, dem Chefarchitekten der SCB. Deshalb zeigt das Modell den Ursprungszustand des Bahnhofs um 1860.

Wenige Ausnahmen bestehen: Die Billetschalter beim Eingang des Aufnahmehauses sowie das «Rösslitram» gab es erst ab den 1880er-Jahren.

Das Modell hat einen didaktischen Wert. Der Betrachter soll in erster Linie ein Bild vom damaligen Bahnhofsgelände erhalten und die grossen Unterschiede zum heutigen Bahnhof SBB erkennen. Weiter wird ihm die Funktion eines Doppelkopfbahnhofes nähergebracht, denn auf dem Modell finden sich ausser der Güterexpedition und dem Aufnahmehaus alle Gebäude zweimal, immer einmal für die SCB und einmal für die FOB. Mit dem eingesetzten Rollmaterial und den passenden Preiserfiguren wird ferner ein authentisches Bild eines Bahnhofs jener Zeit vermittelt. Dazu gehören auch anhand der Originalpläne nachgebauten kleinen Flachwagen, die das Rangieren mit Pferden illustrieren.

Ausstellung 2015

Das Modell des Centralbahnhofs Basel wurde vom 9. Mai bis am 27. September 2015 im Museum Kleines Klingental (MKK) in Basel ausgestellt. Der Kurator der Sonderausstellung «Mit Volldampf nach Basel – der erste Schweizer Bahnhof verändert die Stadt» Eduard J. Belser wurde in einem Internetforum auf das Modell aufmerksam. Seitdem wird es als Leihgabe im Dachstock des Museums aufbewahrt. Mit der Wahl des Ausstellungs- und Aufbewahrungsorts schliesst sich ein Kreis: Im MKK befinden sich die originalen Figuren des Basler

Münsters – sie mussten wegen der starken Beeinträchtigung durch Luftverschmutzung und Russ der Eisenbahnen und Fabriken im Industrialisierungszeitalter sicher aufgehoben werden. ○

Quellenangaben der Vorbildrecherchen:

DOROTHEA HUBER, Bahnhof Basel SBB, Schweizerischer Kunstmaler GSK, 2004; BRIGITTE MELES, Die Bahnhöfe der Schweizerischen Centralbahn in Basel, Freiwillige Basler Denkmalspflege, Basel 1984; FRITZ KUNZ/ADOLF BUCHER/CARL FINGERHUTH, Der Bahnhof Europas, 2., erweiterte Auflage, Pharos Verlag, Basel 1990; HANSRUDOLF SCHWABE, Die älteste Eisenbahn auf Schweizer Boden, 1844, die neueste Bahnstrecke in Basel, Pharos Verlag Basel 1994; WERNER STUTZ, Die Bahnhöfe der Schweiz, Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg, Orell Füssli Verlag, Zürich 1993; SCHIEDEGGER & SPIESS, Die obere Hauensteinlinie – Bahnbauten seit 1853, SBB-Fachstelle für Denkmalschutzfragen und Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, 2009; Originalpläne des Centralbahnhofs (Staatsarchiv BS, K 1.79 Nr. 1 ff.)

Angaben zur Anlage:

Erbauer des Modells:

Dominic Buttiger (Luzern), Elfi Weider (Zug)

Bauzeit: Februar 2012 bis April 2015

Grösse: ca. 4,5 x 1 Meter, aufgeteilt auf sieben Segmente

Standort: Museum Kleines Klingental Basel (Leihgabe)

Infos:

<http://centralbahnhof.jimdo.com>

Anlage



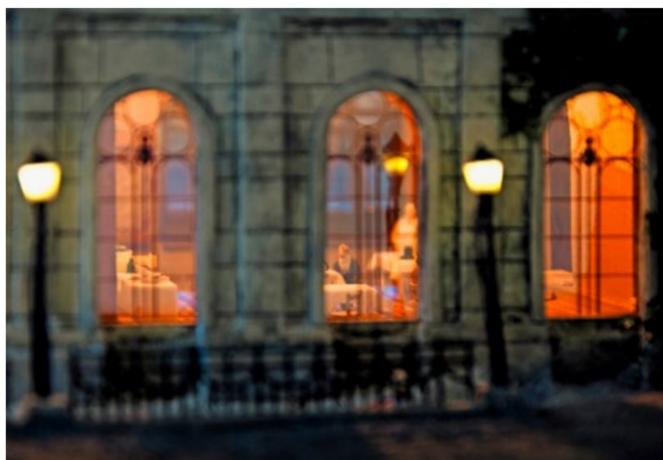
In einer stimmungsvollen Abendszene warten auf dem Perron in der hölzernen Bahnhofshalle zwei Damen auf ihren bald kommenden Zug.



Übersicht über die insgesamt sieben Module mit dem gesamten Centralbahnhof Basel anlässlich der Ausstellung im Museum Kleines Klingental Basel.



Die Schiebebühne am Gleisende wird verwendet, um die Lokomotiven platzsparend umzusetzen.



Dank der Innenbeleuchtung sieht man, dass auch das Restaurant komplett dargestellt ist.

Erfolgreich werben mit



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

Nächste Anzeigenschlüsse

LOKI 7-8|2017: 1. Juni 2017

LOKI 9|2017: 4. August 2017

**Ihr Ansprechpartner
für LOKI-Inserat:**



Gerne berate ich Sie persönlich und unterstütze Sie bei Ihrer Mediapannung

**Stavros Panagiotidis
Anzeigenleiter**

Stämpfli AG
Inseratemanagement
Wölflistrasse 1
Postfach
3001 Bern
Tel. +41 (0)44 309 90 82
Mobile +41 (0)76 567 11 26
Fax +41 (0)31 300 63 90
inserate@staempfli.com

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

Tel. +41 (0)31 300 62 58
Fax +41 (0)31 300 63 90
leserservice@loki.ch

Nr. 6 | 2017 (Juni 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-7418 Weinsberg

Telefon +41 (0)79 631 95 80/+49 (0)172 710 88 83

stephan.kraus@loki.ch

Hans Roth

Mooshausstrasse 19, CH-3510 Konolfingen

Telefon +41 (0)79 590 68 48

hans.roth@loki.ch

Paketsendungen an die Redaktion

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

Inseraterabutung und -disposition

Stämpfli AG

Inseratemanagement, Stavros Panagiotidis

Wölflistrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern, Tel. +41 (0)44 309 90 82,

Mobile +41 (0)76 567 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 62 227, Fax +49 (0)711 72 52 310, www.partner-medienservices.de

Repräsentanten für Italien

Quaini Pubblicità, Via Meloria 7, I-20148 Mailand

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

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

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

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

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

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

Ab 26. Juni 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.



Modellbahntechnik

Kohlehäufchen in der Ae 6/6

Bereits im Jahre 2008 lieferte Fleischmann sein N-Modell der Ae 6/6 an den Fachhandel aus. Bei einigen Modellen gibt es immer wieder Probleme mit den Sinterkohlen des dreipoligen Motors. Unser Autor Manfred Merz beschreibt, wie ein Motortausch das Problem für dieses Modell dauerhaft löst.

Foto: Manfred Merz

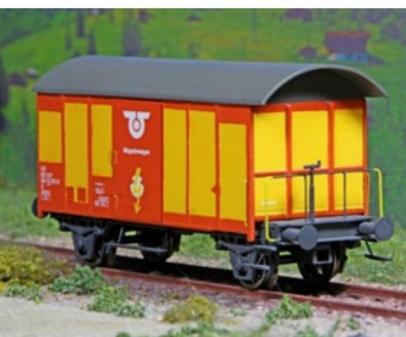


Modellkritik

Der maximierte Spielwert

Versuche, Leben auf die Modellstrassen zu bringen, gab es schon früher. Seit bald zehn Jahren bietet Wiking Control87 eine neue Alternative für belebte Straßen. Unser Autor Daniel Wettlisbach hat das System auf Herz und Nieren geprüft und berichtet uns von seinem Eindruck.

Foto: Daniel Wettlisbach



Modellbau

Bunter Emmentaler im Umbau

Die bunten Dienstwagen der EBT-Gruppe immer vor der Haustüre und kein originalgetreues Modell im Modellbahnsortiment, das animierte den Modellbauer Johannes Weibel, einen solchen EBT-Dienstwagen mit glatter Verbretterung auf Basis eines BLS-GkNm originalgetreu in H0 nachzubilden.

Foto: Hans Roth

Ordnung in der LOKI-Sammlung

Mit dem LOKI-Sammelordner haben Sie die passende Möglichkeit, Ihre LOKI aufzubewahren und als Nachschlagewerk zu nutzen. Dank dem Ordner und der Stäbchenmechanik für jeweils einen Jahrgang sind die Hefte geordnet und sehen auch nach Jahren aus wie neu.



Bestell-Coupon

- Ich bestelle _____ Exemplar(e) des **LOKI-Sammelordners**
- Ich bin **LOKI-Abonent** und erhalte daher den LOKI-Sammelordner für **CHF 15.00** anstelle von CHF 25.00 (exkl. Porto- und Versandkosten)
- Ich bin **kein LOKI-Abonent** und bezahle für den LOKI-Sammelordner **CHF 25.00** (exkl. Porto und Versandkosten)

Meine Anschrift lautet:

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

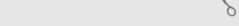
Gewünschte Zahlungsart

- Rechnung

- Kreditkarte MasterCard, Eurocard VISA Card

Nummer

Verfalldatum Sicherheitscode



Noch schneller geht's per Telefon

+41 (0)31 300 62 58, Fax +41 (0)31 300 63 90
oder E-Mail: leserservice@loki.ch

Coupon einsenden an: Stämpfli AG,
Postfach 8326, CH-3001 Bern

Schweizer Neuheiten 2017



37514 Elektrolokomotive Ae 3/6 II

- Erstmals mit umfangreichen Geräuschfunktionen.
- Erstmals mit LED-Beleuchtung.
- Digital-Decoder mfx+ Decoder.



36333 Elektrische Rangierlokomotive Serie Ee 3/3

- Mit Telex-Kupplung.
- Neue Funktion: Kupplungswalzer.
- Digital-Decoder mfx und LED's
- Lok aus Metal



37595 | 22397 Doppel-Elektrolokomotive Serie Ae 8/14

- Je digital schaltbare Führerstandsbeleuchtung.
- mfx+ Decoder mit vielfältigen Betriebs- und Geräuschfunktionen.
- Heb- und Senkantrieb für Pantographen.
- Zwei Motoren.
- Lok aus Metall.

Inklusive Booklet zur Geschichte

