

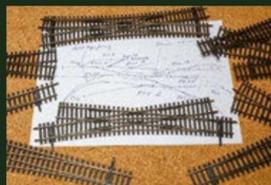


Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund



Anlage N

Aus dem Leben der Analogan



Modellbautechnik
Komplexe Weichenstrasse für einen Grenzbahnhof



Modellbau
Umbau eines BLS-Gklm in ein EBT-X in Spur H0



Modellkritik
BLS/SBB Am 843 von Hobbytrain in Spur N



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

Brünnenstrasse 106, 3018 Bern



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

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

LOKI

mehr
Zeit
für
mich

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



JETZT ZUGREIFEN

**ONLINE AKTION
JULI / AUGUST**

Berghaus mit Mischwald von NOCH
Set in H0: CHF 55.– statt 77.–
Set in N: CHF 33.– statt 55.–

Angebot nur online und solange Vorrat

www.schienenblitz.ch

IHR MODELLBAHN-SPEZIALIST
WWW.HESS-MODELLBAHNEN.CH

Lokschuppen Hagen-Haspe

seit 1977

**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 26, info@zuba-tech.ch

bruderer bahnen



Grosse Auswahl
in H0 und N
im Topzustand.

Reperatur und Digitalisierung
in Spur H0 und N.

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

SPIELWAREN
REIMANN

Ihr Onlineshop zum Anfassen.

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

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

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



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

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

Was gibt es Neues ?

2017

Die aktuellsten ZIMO Miniatur-Decoder

MX616 Subminiatur-Decoder 8 x 8 x 2 mm (eine Stelle 2,4 mm) mit

- dem vollen ZIMO Feature-Set (keine Einschränkungen gegenüber größeren Typen), (also auch RailCom, HLU, ABC, alle Effekte, Schweizer- und Eingangs-Mapping, usw.)
- 700 mA, 6 Funktionsausgängen, Überstrom- und Übertemperaturschutz,
- Fahrspannungsbereich 10 - 24 V (d.h. immer ausreichende Sicherheitsreserve),
- 6-polige NEM-651 Schnittstelle ohne Steg (d.h. „echte“ 8 mm kurz) oder bedrahtet.

MX617 der neue Miniatur-Decoder 13 x 9 x 2,6 mm mit

- ebenfalls voller ZIMO Ausstattung, 800 mA, 6 Funktionsausgängen, usw., auf Grund „größerer“ Platine (gegenüber MX616) mechanisch und wärmetechnisch robuster,
- 6-polige NEM-651 Schnittstelle ohne Steg, frei bedrahtet oder 8-polige NEM-652.

35% kleiner, aber
preisgünstiger als
der Vorgänger



ca. 1:1

Sound unter'm Dach

MX660 Flach-Sound-Decoder 48 x 9,5 x 2 mm
(eine Stelle 2,2 mm)

- volle ZIMO Sound-Ausstattung, 6 Funktionsausgänge,
- 1 Watt Sound-Verstärker, usw.
- große Löt pads zur individuellen Verdrahtung.

Und wie bisher ...
die bewährten (ca.) 100 Typen
Decoder und Sound-Decoder
... von den Kleinsten
bis zu den Stärksten, alle mit

Realisier von
Mikrocontrollern
der Low Voltage GmbH.



Und viele neue Features für alle ZIMO Decoder:

Ost-West-Richtung - Steuerung und Rückmeldung sowohl Fahrzeug-bezogen (digital-üblich) als auch Anlagen-bezogen,
„Große“ Consist-Adresse - voller Bereich 1 ... 9999 (nicht mehr beschränkt auf Adressen bis 127),
„Auto-Consist“ - automatischer Wechsel zwischen Einzel- und Verbundfahren,
„Hochstrom RailCom“ - große Rückmelde-Reichweite für große Bahnen (NICHT für die oben abgebildeten Miniatur-Decoder...)

www.zimo.at





Modell einer Dampflokomotive – Fake News?

Fake News

Schlechthin der Begriff, der in diesen Tagen für allerlei Aufregung in den Medien sorgt. Nicht zuletzt weil sich ja, je nach Standpunkt, so wunderbar darüber diskutieren lässt, wer denn nun in welchem Masse seine Wahrheiten einkürzt oder gar völlig frei erfindet.

Die Frage, die sich in diesem Zusammenhang geradezu aufdrängt: Hat denn in der Vergangenheit nicht auch schon der eine oder andere versucht, «seine» Sicht der Dinge unter die Leserschaft zu bringen?

Sicherlich wird es schwierig, sich ein umfassendes Bild der Zusammenhänge zu erarbeiten, wenn nur wenige Informationsquellen zu Verfügung stehen. Aber gerade in der heutigen Zeit, mit einer noch nie dagewesenen Vielfalt an Informationsquellen, sollte hier jeder seine Verantwortung im Kleinen wahrnehmen und sich nach Möglichkeit umfassend informieren. Wer diese Verantwortung annimmt, trägt wesentlich dazu bei, dass Falsches als solches erkannt wird oder eben eine sehr subjektive Sicht der Dinge ist.

Dies ist mitunter nicht ganz einfach, und natürlich muss hier auch schon mal ordentlich viel Zeit investiert werden, um sich die Informationen zu erschliessen, das sei hier nicht verschwiegen.

Es gibt natürlich Bereiche, in denen es aufgrund gemeinsamer Interessen aller Beteiligten erst gar nicht dazu kommt, dass «Wahrheiten» erfunden werden müssen. Ein solcher Bereich ist zum Beispiel die Beschäftigung mit der Modellbahn. Für die Hersteller ist eine offene Informationsstrategie die Basis ihres unternehmerischen Erfolges. Berichten Modellbauer über ihre Arbeiten, so werden diese zwangsläufig immer bestens dokumentiert und sind in allen Arbeitsschritten nachvollziehbar.

Der Modelleisenbahner muss sich also weniger Gedanken über die Beschaffung von Informationen mit hohem Wahrheitsgehalt für sein Hobby machen. Er muss sich einfach nur die für ihn interessanteste Informationsquelle aussuchen.

Steph Kraus



Foto: Anna Holzner

Nach der Ausstellung ist vor der Ausstellung. Auch wenn die Saison der Fahrtreffen für die spur-N-schweiz (sNs) vorbei ist, oder gerade deswegen, hat sich die Modulgruppe der sNs im Frühling im solothurnischen Kappel getroffen. Dabei wurden neue und alte N-Module sowie Fahrzeuge auf Herz und Nieren geprüft. **Ab Seite 52**



Foto: Daniel Wietlisbach

Versuche, Leben auf dem Modellanlagen abseits der Schienenstränge zu bringen, gibt es schon lange. Seit zehn Jahren bietet Wiking Control87 eine Variante an, wie auf den Strassen der Modellbahnanlage für Fahrbetrieb gesorgt werden kann. Unser Autor Daniel Wietlisbach hat das System intensiv für uns getestet. **Ab Seite 16**



Foto: Werner Kämpfen

Im Westen der USA Anfang der 1930er-Jahre entstand die amerikanische Interpretation eines Schienenbusses. Diese Fahrzeuge wurden auf dem Grundrahmen von Personenwagen, die eigentlich für die Strasse gedacht waren, aufgebaut. Das Vorbild hat Werner Kämpfen zu einem aussergewöhnlichen Nachbau für die 7/8-Zoll-Gleise angeregt. **Ab Seite 38**

Modellkritik **16**

Der maximierte Spielwert mit der Wiking Control87 auf der Modellbahn

Modellbahntechnik **26**

Kleiner Eingriff, grosse Wirkung, Motortausch Fleischmann Ae 6/6, Spur N

Modellkritik **30**

Moderne Diesellok. Modell der BLS/SBB Am 843 der Fa. Hobbytrain in Spur N

Modell & Vorbild **38**

Der Reiz aussergewöhnlicher Fahrzeuge Galloping Goose - Motor No. 1 der RGS

Modellbau **44**

Modelltuning der Ae6/6 von Roco Spur H0 Frischzellenkur für eine betagte Dame

Modellbau **48**

Passende Wagen für die Stromer. Umbau eines BLS-Gklm zu einem EBT-X, Spur H0

Reportage **52**

Die Moduler der spur-N-schweiz Frühlingstreffen der sNs

Reportage **72**

Das «Glettyse» ist wieder wie neu geglättet Reparatur des Dampftriebwagens CZ M 1/2 31

Modellbautechnik **78**

H0-Weichenstrasse mit Produkten von Tillig-Elite und RocoLine ohne Bettung (Teil 1)

Anlage **86**

Eine aussergewöhnliche Anlage in Spur N Aus dem Leben der AnalogaN

Rubriken

- 3 Editorial
- 6 Marktspiegel
- 56 Szenen-News
- 59 Börse
- 60 Veranstaltungen
- 62 Bahn aktuell

- 98 Impressum
- 98 Vorschau



Titelbild



Foto: Hans Röth

Modellisenbahnanlagen werden nicht selten zu einem Familienthema oder entstehen in deren Abhängigkeit, so auch bei der analogen Spur-N-Anlage, welche auf den liebevollen Namen AnalogaN hört. Sie erzählt uns gerade selber aus der Zeit ihrer Entstehung und lässt es dabei auch nicht bleiben, auf ihre Spezialitäten und ihren Erzeuger einzugehen. **Ab Seite 86**

Marktspiegel

FULGUREX Spur N und H0

Ce 2/4 «Jura-Pfeil» – der Sonderling



In der Spur N hat FULGUREX neu in Auslieferung die Modelle des SBB/CFF/FFS-Ce 2/4-Triebwagens in all seinen Ausbaustufen. Folgende Versionen stehen zur Auswahl: SBB/CFF Ce 2/4 Nr. 701 «Jura-Pfeil», hellgrün (Art.-Nr. 1154), SBB/CFF/FFS RCE 2/4 no 621, hellgrün (Art.-Nr. 1154/1), SBB/CFF/FFS RBe 2/4 Nr. 621, dunkelgrün (Art.-Nr. 1154/2), sowie SBB/CFF/FFS RBe 2/4 Nr. 1010, dunkelgrün. Die Modelle sind wahlweise in analoger als auch in der digitalen Version bestellbar. Stirnbeleuchtung sowie Beleuchtung des Führerstandes und des Fahrgastraums sind selbstverständlich. Der Innenausbau ist natürlich jeweils dem Original nachempfunden. Stromaufnahme über alle Achsen.

Diese Serie ist auf ein Total von 250 Triebwagen limitiert und nummeriert. Dieser «Sonderling» wurde übrigens im echten Leben erstmals 1938 im Jura in Betrieb genommen und beendete 1978 seine Karriere

in Rorschach. Demnächst wird die gleiche Modellreihe auch in der Spur H0 angeboten (Art.-Nr. 2267). Reservationen werden entgegengenommen; diese Serie ist limitiert auf total 170 Stück.

Erhältlich im Fachhandel sowie bei
FULGUREX Sarl
Ch. du Reposoir 16, 1007 Lausanne
Tel. 021 601 45 92
fulgurex.sa@bluewin.ch, www.fulgurex.ch





Minitrix Spur N Lufthansa Airport Express

«Zustieg nur mit gültigem Flugticket» hiess es, wenn in den Jahren 1991 bis 1993 der Lufthansa Airport Express in Frankfurt oder Stuttgart am Bahnsteig stand. Speziell für diesen Zug wurden eine Lok der Baureihe 103 (103 101-2) und drei Wagen der Gattung Avmz 107 sehr umfangreich umgebaut und in den Farben der Lufthansa lackiert, sie nannten sich fortan Avmz 106 und hatten nur noch sehr komfortable 35 statt der ursprünglichen 54 Sitzplätze. Auf der Schnellbahntrasse wurde eine «Flugzeit» von 85 Minuten von Stadtmitte zu Stadtmitte (Frankfurt/Stuttgart) erreicht. Pro Monat wurden so 11 000 «Fluggäste» befördert, das ungewöhnliche Angebot wurde also sehr gut angenommen. So war es wohl eher eine politische Entscheidung, dass die Relation nach drei erfolgreichen Jahren im Mai 1993 wieder eingestellt wurde. Die Konkurrenz für Flugzeug und klassische Bahn wurde dann doch zu gross, der Lufthansa Airport Express kannelisierte den Verantwortlichen zu stark bei den klassischen Angeboten von Lufthansa und DB AG.

Minitrix, immer für gute Ideen zu haben, realisiert aktuell den ungewöhnlichen Zug im Massstab 1:160 in einer «Buchverpackung». Es gibt zwei Einheiten. Eine Packung, die eigentliche «Buchverpackung» (Art.-Nr. 15673), enthält die drei vorbildgetreu gestalteten Wagen. Alle serienmässig mit LED-Innenbeleuchtung, einer mit roter LED-Schlussbeleuchtung ausgerüstet. Die separat erhältliche Lok der Baureihe 103 (Art.-Nr. 16303) ist wie die Wagen sehr sauber und exakt im Lufthansa-Outfit gehalten, basiert aber technisch auf den bereits im Minitrix-Programm erhältlichen 103. Die Verpackung der Lok findet in der Buchverpackung der Wagen ebenfalls noch ihren Platz und kann in den «Betriebspausen» dekorativ im Bücherregal präsentiert werden. Die N-Maschine ist werkseitig digital mit Sound. Auch einige Lichtfunktionen wie die Maschinenraum- und die Führerstandsbeleuchtungen runden das Digitalpaket ab. Neu ist der aufgespielte Sound. Er enthält Lufthansa-Airport-Express-typische Ansagen, auch die restlichen Soundpassagen sind vorbildgetreu der ganz besonderen Lok angepasst. Der Fahrdecoder ist in eine mtc14-Schnittstelle gesteckt, eine Brückungsplatine für den Analogeinsatz liegt der Lok bei. Die Gravur der Drehgestelle und der Bereich zwischen den Drehgestellen wurde gegenüber der bisherigen 103 etwas verfeinert.

Erhältlich im Fachhandel.

AB-Modell Spur N/Nm

Deutscher Jubiläumszug 20 Jahre AB-Modellbau

Am 16. Mai 1997 wurde die Firma AB-Modell gegründet. Zu diesem Anlass hat man sich etwas Besonderes einfallen lassen und eine spezielle Jubiläumskomposition kreiert: eine Ge4/4^{III} und passende Panoramawagen im Corporate Design der Firma.

Die Jubiläumslok wird schneeweiss lackiert und zeigt das Firmenlogo auf beiden Kastenseiten. Das kleine Logo findet sich auf der Front und unter dem Führerstands-fenster wieder. Die Weichenlaterne reicht in der finalen Ausführung nicht bis auf das Dach. Angeboten wird die Lok in drei Varianten: auf Kato-Basis kommt das Modell für Spur N und Nm, mit freistehenden Griffstangen an der Front und leicht gealtertem Dach sowie auf Basis der Neusilber-finescale-Lok ausschließlich für Nm. Die inneren Werte der Fahrzeuge bleiben unverändert.

Wie schon die Lokomotive, werden auch die Wagons schneeweiss lackiert und erhalten rote Dachklimaanlagen. Eine Ausnahme bildet der Barwagen, der mit dem Hochgebirgsmotiv aus dem Logo geschmückt wurde. Alle Fahrzeuge erhalten eine farb-



lich umgestaltete Inneneinrichtung und werden mit Reisenden aus dem Hause Preiser bestückt. Die Modelle entstehen auf Basis der Kato-Glacier-Express-Wagen und werden sowohl für Spur N als auch für Nm angeboten.

Interessenten wenden sich direkt an:
AB-Modell
Anja Bange Modellbau
Im Stuckenhahn 6, D-58769 Nachrodt
info@n-schmalspur.de
www.n-schmalspur.de

MAFEN Spur H0

Diverse Schweizer Signale



Der spanische Hersteller MAFEN aus Barcelona ist bekannt für seine filigranen Signale spanischer und französischer Herkunft in den Spuren H0 und N. Neu bietet MAFEN nun auch verschiedene Signale in diversen Formen für Modelleisenbahner mit Schweizer Vorbild an. Die 34 aus Messing geätzten Signale sind in verschiedene Typen unterteilt. Angeboten werden verschiedenflamige Hauptsignale (Art.-Nr. 9136.03-9136.10), Vorsignale (9136.11-9136.12), Blocksignale (9136.13-9136.18) und Vor- und Hauptsignale am selben Ort (Art.-Nr. 9136.19-9136.26). Daneben sind Zusatzsignale wie Hilfs- und Besetztsignal (Art.-Nr. 9136.27), Abfahr-erlaubnis (Art.-Nr. 9136.28), Bremsprobessignal (Art.-Nr. 9136.29), Rangiersignale (Art.-Nr. 9136.30-9136.31) und verschiedene Zwergsignale (Art.-Nr. 9146.01-9146.03) im Angebot.

Erhältlich im Fachhandel.

Hobbytrain Spur N

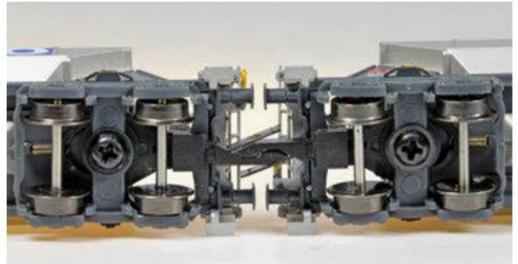
Hobbytrain-SBB-Getreidewagen Tagnpps

Mit einem weiteren Set, bestehend aus zwei Getreidewagen Tagnpps, können die bisher gelieferten Ganzzüge verlängert werden. Das Zweier-Set (Art.-Nr. 23465) enthält zwei Wagen, mit der «neutralen» Beschriftung SBB Cargo und unterschiedlichen Betriebs-

nummern sauber bedruckt. Die masslich exakt gehaltenen Radsätze sind in den Drehgestellen spitzengelagert und verleihen den Modellen ganz hervorragende Roll-eigenschaften. Die N-Standardkupplungen stecken in Normaufnahmen nach NEM und

können so leicht gegen Kurzkupplungssysteme ausgetauscht werden. Eine sauber geführte Kinematik sorgt auch in Kurvenfahrt für einen gleichbleibend engen Pufferabstand.

Erhältlich im Fachhandel.



Design S. Fabre Spur IIm

SKL 24 Schöneweide (Schwerkleinwagen)

Mit diesem Modell für die Gartenbahn in der Baugrösse IIm kommt Farbe in den Garten. Das Vorbild dieses Kleinfahrzeuges wurde für die Deutsche Reichsbahn entwickelt und auf der Leipziger Messe 1957 präsentiert. In der Werkstatt Schöneweide wurden bis 1979 ungefähr 700 Exemplare in verschiedenen Spurweiten (900 mm, 1000 mm, 1435 mm) gebaut. Ein 44-PS-Garant-Diesel-Motor, luftgekühlt, treibt diese Fahrzeuge an. Der Kraftübergang vom 4-Gang-Getriebe auf beide Achsen erfolgte durch eine Doppelkette. Der Niederbordwagen ist mittels einer Trichterkupplung an den SKL gekuppelt. Die SKL 24 waren auf der HSB (Meterspur), der DR (Normalspur) und verschiedenen privaten Werksbahnen in Betrieb.

Design S. Fabre präsentiert nun dieses kleine Fahrzeug im Massstab 1:22,5. Das

Fahrgestell besteht aus gefrästem Messing. Das bringt eine aussergewöhnliche Stabilität und ein ausreichendes Gewicht. Die Achsen sind kugelgelagert, was sehr gute Fahreigenschaften garantiert. Viele Weis-metallteile sind mit Hochtemperatur-Silikonformen hergestellt, wie z.B. die unteren Kästen für Werkzeuge, Druckluftzylinder, Motoraufhängung, Trichterkupplung, Achslager, Fensterrahmen, diverse Versteifungen, die Eckpfosten und die Leitern.

Das Niederbord, die Kabine und das Dach bestehen aus Polyurethanteilen, die in originalen Silikonformen von Design S. Fabre gegossen wurden.

Ein Bühlermotor treibt die Vorderachse über ein Schneckenrad an. Die Kraftübertragung zwischen den beiden Achsen erfolgt, wie beim Vorbild, durch eine Miniatürkette. Die isolierten Stahlräder stammen

von Bertram Heyn. Der Lichtwechsel ist fahrtrichtungsabhängig (zwei weisse vorne, ein rotes Licht hinten). Zwei werden aktuell angeboten: Spurweite 45 mm (wie LGB) und Spurweite 64 mm (II Regelspur). Als Grundfarbgebung sind Gelb wie bei HSB und Orange wie bei DR vorgesehen. Es sind aber auch andere Farben nach Kundenwunsch möglich, sodass dieses sympathische Fahrzeug auch bei anderen Bahngesellschaften eingesetzt werden kann. Das Fahrzeug kann direkt analog oder über eine Fernsteuerung (auf Wunsch) angesteuert werden. Eine weitere Option stellt der Einbau eines hydraulischen Kranes dar.

Interessenten wenden sich direkt an:
Design S. Fabre
Chemin de la Cigale 3, 1302 Vuflens-la-Ville
021 701 05 21, sebastien.fabre@bluewin.ch



BUCO Spur 0

Schwerer Reisezugwagen der BLS



Die BUCO Spur 0 GmbH ergänzt das Reisezugwagen-Sortiment mit einem vierachsigen Personenwagen schwerer Bauart der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn. Die Bauart des Modells ist im bekannten BUCO-Stil unter Verwendung der Originalwerkzeuge, soweit dies möglich ist. Jeder Wagen hat im Wagenboden die Artikel- und die Laufnummer eingraviert. Die passende Innenbeleuchtung ist bei BUCO Spur 0 GmbH er-

hältlich (Siehe buco-gmbh.ch online-Shop). Beim abgebildeten Wagen handelt es sich um das erste Handmuster. Bestellungen können ab sofort direkt aufgegeben werden.

Interessenten wenden sich direkt an:
BUCO Spur 0 GmbH
Tüfenbachstrasse 41, 8494 Bauma
Tel. 052 386 17 77
welcome@buco-gmbh.ch

AB-Modell Spur 0/0m

Mastschalter für die 0-/0m-Fahrleitung

Vor allem im Bahnhofsbereich gibt es regelmäßig Gleisabschnitte, die temporär von der Stromversorgung abgetrennt werden müssen. Insbesondere bei Beladungsvorgängen mit Kranen, z.B. für den Holzverlad, wäre die Gefahr für den LKW-Fahrer, der die Baumstämme auf einen Güterwagen hievt, extrem gross.

Zum Abschalten gibt es lokale Mastschalter, die vom Bahnhofspersonal manuell bedient werden können. Eine Schalteinheit ist am Fusse des Mastes montiert und kann, nachdem sie aufgeschlossen wurde, umgelegt werden. Über eine Schaltstange wird ein Hörnerschalter auf der Spitze des Mastes bewegt und so der Kontakt geöffnet. Als zusätzliche Sicherungsmassnahme hängt eine Erdungsstange am Mast, die mit

einem isolierenden Griff versehen ist und an die Fahrleitung gehängt wird.

Erst jetzt ist der Gleisabschnitt vom Stromnetz getrennt, und es kann sicher in seiner Nähe gearbeitet werden. Nach Abschluss der Ladetätigkeit wird mittels Mastschalter die Stromversorgung wieder hergestellt.

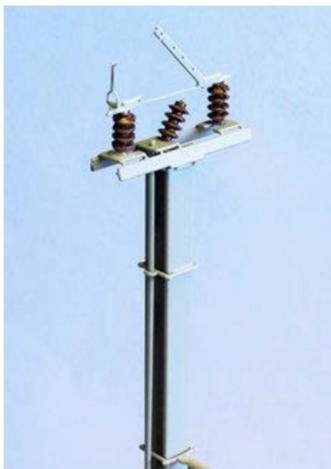
Das Modell des Mastschalters wurde im exakten Massstab 1:45 nachempfunden. Der Bausatz besteht aus einer geätzten Neusilberplatte aus 0,4 mm starkem Material, umfangreichem Zubehör wie Schaltstange, Verbindungsmuffe, Isolatoren und einer ausführlichen bebilderten Schritt-für-Schritt-Bauanleitung. Nicht im Bausatz enthalten sind Sockel, Mast und Ausleger. Alle Materialien sind wetterfest, und der fertige

Mast kann auch auf einer Aussenanlage aufgestellt werden.

Als Werkzeugausstattung wird lediglich Pinzette, Flachzange, Nagelschere, Feile und Klebstoff benötigt. Selbstverständlich kann der Bausatz auch gelötet werden, was der Hersteller ausdrücklich bei Verwendung auf einer Gartenanlage empfiehlt.

Rechtzeitig zur Gartenbahnsaison ist der Bausatz nun beim Hersteller verfügbar.

Interessenten wenden sich direkt an:
AB-Modell
Arja Bange Modellbau
Im Stuckenhahn 6
D-58769 Nachrodt,
info@n-schmalspur.de
www.n-schmalspur.de



Hobbytrain Spur N

Hobbytrain BR 189 115 der MRCE/SBB Cargo



Modelle der Baureihe 189 befinden sich bereits seit Längerem im Hobbytrain-Lieferprogramm. Die Loks verfügen bekanntermaßen über gute Fahreigenschaften und sind sehr schön detailliert, lackiert und bedruckt. Aktuell gelangte das Modell der 189 115 mit dem auffälligen Schriftzug «ALPZÄHMER» in den Fachhandel. Bei dieser Modellumsetzung lohnt aber auch der Blick unter die Haube, da hat sich nämlich so einiges getan. Die analoge Ausführung (Art.-Nr. 2923) bekam ein neues Innenleben mit neuer Hauptplatine samt Digitalschnittstelle nach der Norm Next18. Auch eine Variante «digital mit Sound» (Art.-Nr. 2923S) ist nun greifbar. Schön, dass nun auch Hobbytrain erkannt hat, mit der nachträglichen Selbstrüstung mit dieser Technik den «Ottornormal-Modelleisenbahner» in der Regel zu überfordern. Die Digitaltechnik samt Soundmodul kommt, und das ist ebenfalls neu, von Zimo. Diese «Soundvariante» kann mit einer recht umfangreichen Liste von Soundfunktionen aufwarten. Obwohl es die Next18-Schnittstelle hergegeben hätte, wurden keine zusätzlichen Lichtfunktionen spendiert. Vorne jeweils in Fahrtrichtung dreimal weiss – Schluss! Kein rotes Schlussignal, kein Schweizer Lichtwechsel...

Als «Edition Kunstdruck» ist die 189 997 der TXL-Logistik erschienen. Das Modell ist sehr aufwendig, unter Aufbietung der heute machbaren Digitaldrucktechniken, gestaltet worden. Mit unzähligen grafisch eindrucksvoll gestalteten Pferden wird die Werbebotschaft verbreitet «WIR BRINGEN DIE KRAFT VON 8500 PFERDEN AUF DIE SCHIENE». Auch dieses Modell ist in einer analogen (Art.-Nr. 2926) und einer digitalen Soundvariante (Art.-Nr. 2926S) zu bekommen. **Erhältlich im Fachhandel.**

Roco Spur H0

Re 6/6 mit Schnauz und weitere Neuheiteauslieferungen



Von der Re 6/6 bzw. der heutigen Baureihe Re 620 erscheint die rote Maschine mit der Nummer 11626, die auf den Namen Zollikofen getauft wurde, mit dem markanten «Schnauz» auf der Lokfront. Diese Zierstreifen, in Anlehnung an die Fronten einer Ae 6/6, hat die Lok einem Lokführer des Bereichs Cargo der SBB zu verdanken, der diese in einer Vollmondnacht im September 2014 auf die Führerstandfronten der Maschine aufgeklebt hat.

Das Modell verfügt über einen Motor mit Schwungmasse, eine PluX22-Schnittstelle sowie eine Kupplungsaufnahme mit Kurz-

kupplung entsprechend NEM 362. Ein Lichtwechsel nach Schweizer Vorbild mittels LED-Beleuchtung ist werkseitig vorhanden. Eine Reihe von eingesetzten Ätzteilen wie Lüftungsgitter und Scheibenwischer werden das Modell zusätzlich auf (Art.-Nr. 72600 – SBB Re6/6 11626 rot, Art.-Nr. 72601 – SBB Re6/6 11626 rot mit Sound und Art.-Nr. 78601 – SBB Re6/6 11626 AC mit Sound).

Der bekannte Seetaler-Gepäcktriebwagen De 4/4 der SBB wird in der roten Lackierung für die Epoche III bzw. IV produziert. Bereits lieferbar ist die Gleichstromversion

(Art.-Nr. 72656 – Seetal Triebwagen De 4/4 SBB rot). Auch dieses Modell hat einen zentralen Motor mit Schwungmasse. Der Antrieb erfolgt auf drei Achsen. Zwei Räder sind zu Erhöhung der Zugkraft mit Haftreifen versehen. Der Lichtwechsel erfolgt nach Schweizer Vorbild. Im Gegensatz zu den Originalen, die nur noch im Museumsbetrieb anzutreffen sind, stehen die passenden Seetalwagen-Modelle in Epoche IV noch vor dem Rollout, werden aber ebenfalls demnächst im an del verfügbar sein (Art.-Nr. 44730 – 1./2. Klasse und Art.-Nr. 44731 – 2. Klasse).

Ein Unikum in der Fortsetzung der Postwagenserie stellt der Wagen mit der Sonderbeschriftung des Paketzentrums Luzern in der Epoche V dar.

Die Originale dieser Wagen wurden 1966 bis 1968 erbaut und sind 14,6 m lang. Die zweiachsigen Postgüterwagen wurden in einer Stahl-Leichtmetall-Konstruktion gebaut. In den Jahren 1986 bis 1988 wurden alle Wagen umgebaut und auch die Bremsausrüstung erneuert, sodass die Wagen in Personenzügen mit V-max. von 140 km/h mitfahren können. Die Wagen verkehrten bis Ende 2015 meistens in postgelber Farbgebung mit attraktiven Werbebeschriftungen, z.B. «de vous à moi». Einzelne Wagen sind auch noch in grüner Farbe gehalten. Die Wagen sind beim Vorbild mit zwei Seriennummern unterwegs: 50 85 0033 251 bis 290 und 50 85 0033 351 bis 395. Der wesentliche Unterschied zwischen den Serien liegt beim Geländer der Plattform, den Pufferbohlen und den Aufstiegen.

Der neu ausgelieferte Wagen von Roco beeindruckt durch seine saubere Bedruckung (Art.-Nr. 76209).

Abschliessend wird es noch Grenzüberschreitend. Aus einem Guss lässt sich ein Zug für internationale Verbindungen aus Frankreich in die Schweiz in Epoche IV zusammenstellen, wie er in der Vor-Corail-Ära unter anderem ein typischer Vertreter auf der Strecke Basel-Paris war. Mit der Lok in der Ursprungsausführung mit den Seitenfenstern (Art.-Nr. 72986 – CC 72017, SNCF, Art.-Nr. 72987 – CC 72017, SNCF DC, mit Sound oder Art.-Nr. 78987 – CC 72017, SNCF AC-mit Sound). Die Ausführung der Lok orientiert sich an der «Corporate Identity» der SNCF mit dem Rundlogo. Der Antrieb erfolgt auf alle sechs Achsen, eine Achse ist zur Erhöhung der Zugkraft mit Haftreifen ausgestattet. Das Äussere besteht durch viele separat angesetzte Steckteile, die teilweise auch als Ätzteile ausgeführt sind.

Für die Zugbildung stehen die folgenden UIC-Y-Wagen zur Verfügung:

- Art.-Nr. 74350 – Schnellzugwagen
1. Kl., SNCF
- Art.-Nr. 74351 – Schnellzugwagen
1./2. Kl., SNCF
- Art.-Nr. 74352 – Schnellzugwagen
2. Kl., SNCF
- Art.-Nr. 74353 – Schnellzugwagen
2. Kl., SNCF 2. Nichtraucher
- sowie der dazupassende Speisewagen, der ebenfalls in Kürze in den Handel kommen wird (Art.-Nr. 74354 – Speisewagen, SNCF).

Erhältlich im Fachhandel.

AB-Modell Spur N/Nm

Neue Abfahr- und Bremsprobesignale

Die gerade mal 2,25 mm im Quadrat messenden Signalschilde sind nicht beleuchtet und ohne Funktion. Bei Bedarf lassen sich die Leuchten durch einen winzigen Farbklecks darstellen.

Die Bausätze aus höchst filigran geätztem Neusilber sind jeweils mehrfach in einem Set verpackt und ab sofort lieferbar.

Der Modellbahner hat die Auswahl aus elf unterschiedlichen Typen, die einfach vor den Signalmasten eines Spur-N-Mafen-Signals gesteckt und dort mit wenig Klebstoff fixiert werden. Weitere Varianten sind für die Sommerfeldt-H-Profilmasten für seitliche oder frontale Montage vorgesehen, andere können unter ein Perrondach geklebt werden.

In manchen Fällen kann es notwendig sein, dass ein Zug an einem unbeleuchteten oder Halt zeigenden Signal vorbeifährt. Dazu wird an den Signalmasten das Hilfssignal L montiert, dessen schwarzer Kasten eine diagonale und eine waagerechte Lichterkette beinhaltet, die wie eine Ziffer 7 angeordnet sind. Für den Lokführer bedeutet das in der Diagonale aufleuchtende Signal die erlaubte Weiterfahrt am Rot zeigenden Signal, auf Sicht bis zum folgenden Halt zeigenden Signal. Das Hilfssignal L ist als Neusilberbausatz verfügbar und kann an den Signalmasten geklebt werden.

Für die Montage des Bausatzes werden keine besonderen Werkzeuge benötigt, allerdings ist eine spitze Pinzette aufgrund der Filigranität hilfreich. Auch dieses Signal ist ohne Funktion.

Interessenten wenden sich direkt an:

AB-Modell

Anja Bange Modellbau

Im Stuckenbahn 6, D-58769 Nachrodt,

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



Bühler AG Spur HO

Berner Oberländer Bierwagen



Nach einer aufwendigen Produktions- respektive Druckphase präsentiert die Bühler AG in Interlaken den exklusiven und auf lediglich 100 Stück limitierten Bierkühlwagen. Das im Massstab 1:87 gehaltene Wagenmodell ist mit dem modernen Motiv der Berner Oberländer Brauerei «Rugenbräu» bedruckt. Der Kühlwagen basiert auf einem Modell von Roco. Der originelle Werbewagen ist beidseitig bedruckt und besitzt an beiden Wagenenden jeweils eine filigrane, angesetzte Bremserbühne.

Interessenten wenden sich direkt an:

Bühler AG Interlaken
Bahnhofstrasse 10
3800 Interlaken
Tel. 033 822 34 33
info@buehler-interlaken.ch
www.buehler-interlaken.ch

FRIHO Modellbau Spur HO

Weitere Schweizer Armeefahrzeuge

Der Unimog war das kleinste mit einem Dieselmotor angetriebene Fahrzeug der Schweizer Armee, weshalb es von der Truppe auch liebevoll «Dieseli» genannt wurde. Es prägte während vier Jahrzehnten das militärische Strassenbild. Die Schweiz beschaffte zwischen 1951 und 1973 insgesamt etwa 600 Unimogs, davon waren 70 Fahrzeuge für den Leitungsbau bestimmt, genau «Im Einsatz für den Bau feldmässiger Telefonleitungen bei den Uebermittlungs- und Genietruppen».

FRIHO Modellbau hat auf Basis des Wiking-Modells dieser allgemein bekannte Unimog nachgebildet. Das Modell ist mit

vielen geätzten Neusilberteilen ergänzt worden. Die Kabelrollen- und Tarnlampen wurden aus Messingfeinguss dargestellt. Dem Unimog wurde ein Anhänger aus Basis Roco Minitank angehängt. FRIHO Modellbau bietet zwei Versionen (Art.-Nr. 701, Olivgrün; Art.-Nr. 702, Schattenschwarz) an, welche auf 30 Exemplare limitiert sind.

Nach wie vor im Einsatz stehen bei der Schweizer Armee die sogenannten Infanterie-Anhänger 85 oder umgangssprachlich «Inf-Anhänger», wie die Wagen genannt werden. Der lediglich 7,4 Meter lange Wagen ist mit seinem Leergewicht von 2,3 Tonnen ein Leichtgewicht. Allerdings

lässt der Wagen eine Beladung von 5,7 Tonnen zu und hat Platz für insgesamt zehn Paletten. Nach und nach werden die Wagen ausgemustert und in einer grossen Anzahl von Schweizer Landwirten erworben, und sie bereichern bereits vielerorts den Fuhrpark eines Bauernhofs.

Dieser bekannte Armeeanhänger wurde nun von FRIHO Modellbau im Massstab 1:87 umgesetzt. Der Wagen ist ein detailliertes Modell aus Resin und besteht aus total 19 Teilen. Das Fahrwerk besteht aus zwei Stahlachsen. Die vordere Achse ist lenkbar und die Deichsel zudem höhenverstellbar. Das Modell wurde im 3-D-Verfahren konstruiert, gedruckt und anschliessend in Resin gegossen. Sofort lieferbar ist die geschlossene Variante als Bausatz (Art.-Nr. SMM 85.050). Ab dem dritten Quartal wird auch das Fertigmodell (Art.-Nr. SMM 85.052) lieferbar sein. Die Variante des offenen Anhängers wird nur bei genügenden Vorbestellungen realisiert und sowohl als Bausatz (Art.-Nr. SMM 85.051) als auch als Fertigmodelle (Art.-Nr. SMM 85.053) angeboten.



Interessenten wenden sich direkt an:

FRIHO Modellbau
Rawylstrasse 10
3775 Lenk
Tel. 033 733 10 71
friholenk@bluewin.ch
www.friholenk.ch

FRIHO Modellbau Spur H0/H0m

MOB-Güterwagen und Zugschluss-signalattrappen



Für die Spur H0m bietet FRIHO Modellbau nun den blauen Gk 558 der Chemin der fer Montreux-Bernoise-Oberland (MOB). Der Gk 558 wurde 1914 als K 558 bei der MOB in Betrieb genommen. 1965 erhielt der Wagen einen neuen Wagenkasten mit Metallgerippe, rundem Aluminiumdach und Holzquerlattung in Oxydrot. Acht Jahre später änderte die Bezeichnung auf Gk 558, und 1982 erfolgte der Ersatz der Holzquerlattung durch Spezialspanplatten. Von nun an diente der Güterwagen als Werbewagen. 1997 erhielt er eine Werbung der «Glacier

des Diablerets» und wurde blau lackiert. 2004 wurde die Werbebemalung auf der Schiebetüre entfernt, und er verkehrte bis zu seiner Ausrangierung 2012 fortan in blauer Lackierung. FRIHO Modellbau hat nun diese letzte Version im Zustand vom April 2004 im Massstab 1:87 umgesetzt und ist als zürüstbarer Modell (Art.-Nr. 212/6) oder bereits fertig zugerüstet (Art.-Nr. 212/6 B) erhältlich.

Für Fahrzeuge in H0 oder H0m bietet FRIHO Modellbau Zugschlusslicht für Schweizer Modelle an. Es handelt sich hier-

bei um eine Attrappe (ohne Elektronik) in Messingfeinguss, welche lackiert und bedruckt wurde. Das Accessoire wird einzeln (Art.-Nr. 169/1) oder paarweise (Art.-Nr. 169/2) angeboten.

Interessenten wenden sich direkt an:
FRIHO Modellbau
 Rawylstrasse 10
 3775 Lenk
 Tel. 033 733 10 71
 friholenk@bluewin.ch
 www.friholenk.ch

Hobbytrain Spur N

Schiebewandwagen Habils ohne Werbung

Nach einigen Sets Schiebewandwagen Habils mit recht attraktiven Werbeaufdrucken ist nun auch ein Wagenset mit zwei Wagen ohne Werbeaufschriften erschienen (Art.-Nr.23450). Beim Vorbild sind diese Wagen

sehr oft in langen Ganzzügen unterwegs. Auch beim Modell steht dem nichts im Wege. Sehr leichte Rolleigenschaften machen dies auch im N-Massstab sehr gut möglich. Exakt und leichtgängig gestaltete Kurz-

kupplungsmechaniken sorgen dabei für ein schön geschlossenes Zugbild. Die Wagen sind vorbildgetreu und fein lackiert und bedruckt und geben den Eindruck des Vorbildes sehr gut wieder. **Erhältlich im Fachhandel.**





Wiking Control87 auf der Modellbahn

Der maximierte Spielwert

Versuche, Leben auf die Modellstrassen zu bringen, gab es schon früher. Gemeinsam stand bei allen Systemen die Idee im Hintergrund, ein eigenständiges System auf den Markt zu bringen, das jedoch gut auch als Zubehör für die Modelleisenbahn eingesetzt werden konnte. Seit bald zehn Jahren bietet Wiking Control87 eine neue Alternative für belebte Strassen.





Vor den ersten Fahrversuchen muss der fest im Lastwagen eingebaute Akku geladen werden.



Am Heck befindet sich der Ein-/Ausschalter, die Lage des Motors lässt sich erahnen.



Zuerst wird das Modell eingeschaltet, dann die Fernbedienung, die Verbindung erfolgt selber.

Von Daniel Wietlisbach (Text und Bilder)

In die Mitte der 1950er-Jahre geht der bekannte Trolleybus von Eheim zurück. Die Fahrzeuge bekamen den Strom originalgetreu über die zweipolige Fahrleitung, die Vollmer dazu beisteuerte. Die beiden Stromabnehmer sorgten über ein Gestänge mechanisch für die Steuerung der Vorderachse. 1963 präsentierte der Hersteller einen Dieselgelenkbus, der mit der Fallner AMS Autobahn kompatibel war, ehe Eheim die Spielwarensparte mitsamt dem Trolley an Brawa verkaufte, wo das in die Jahre gekommene, aber immer noch funktionierende System bis zur Jahrtausendwende weitgehend unverändert weiter produziert wurde.

Die bereits erwähnte Fallner AMS Autobahn war eine weitere Idee mit belebten Fahrzeugen und erschien erstmals 1963. Gegenüber den damals üblichen Rennautobahnen war sie in einem kleineren Massstab, wohl 1:64, gehalten und die Fahrbahnen waren grau und nicht schwarz eingefärbt. Das Programm von Fallner AMS unterstrich die Absicht des Herstellers, den Modelleisenbahnen ein Strassensystem zur Seite zu stellen. Es gab deshalb funktionierende Bahnübergänge, einen Containerterminal sowie eine Autoverladestelle mit befahrbarem Eisenbahn-Flachwagen. Auch dass es erstmals Lastwagen für ein solches System gab, war neu und ein Zeichen dafür, dass es sich nicht um eine Rennautobahn handeln sollte. Trotzdem suggerierte gerade die massiv überhöhte Geschwindigkeit der Fahrzeuge eher das Gegenteil. Nichtsdestotrotz kamen mit den Jahren immer mehr Rennbahnelemente hinzu, und 1975 wurde

die Bahn schliesslich in AMS racing umbenannt. So blieb das System bis 1986 im Programm von Fallner. Das System ist heute unter Sammlern etwa so begehrt wie alte Märklin-Bahnen.

Auf der Spielwarenmesse 1989 präsentierte Fallner schliesslich das car-system, welches noch heute angeboten wird. Der Fahrstrom wird dabei in den in Fahrzeugen untergebrachten Akkus gespeichert, und die Lenkung erfolgt über einen Magneten, der auf einen in der Strasse unsichtbar verlegten Draht reagiert. Das car-system wurde kontinuierlich weiterentwickelt, ist neuerdings digital, und mit dem heutigen Zubehör sind selbst komplexe Anlagen möglich.

Alle beschriebenen Systeme bedingten und bedingen eine weitgehende Planung vor Baubeginn. Doch es gibt seit bald zehn Jahren auch eine Lösung für lebendigen Strassenverkehr auf bereits bestehenden Modelleisenbahnen:

Wiking Control87

Modellbauer hatten sich schon länger einen Sport daraus gemacht, Motoren, Servos und Empfänger in immer kleinere Modelle zu packen. 2008 jedoch präsentierte der traditionsreiche Modellautohersteller mit Wiking Control87 das erste serienmässig gebaute funkferngesteuerte Fahrzeug, ein MAN-Tanklöschfahrzeug, mit Fernsteuermodul. Dabei konnten Synergien mit Siku genutzt werden. Der bekannte Hersteller von Metallmodellen bot nämlich seit 2004 ferngesteuerte Traktoren im Massstab 1:32 an. Das System heisst dort Siku Control32 und die Fernsteuerung funktionierte

in den Anfangsjahren über Infrarot und seit 2007 durch zuverlässigeren Funk.

Nachdem das erste Feuerwehrmodell bei den Kunden auf Begeisterung stiess, wurde ein Jahr später das mächtige Flugfeldlöschfahrzeug Rosenbauer Panter aufgelegt, das mit seinen Offroadreifen allerdings weniger für normale Strassen gedacht war. 2010 folgte der wiederum perfekt zur Modellbahn passende Stadtbus MAN Lion's City A78, der noch heute im Programm ist, während die beiden Feuerwehrmodelle werkseitig ausverkauft sind. 2014 folgte das letzte Neuheitenpaket für Wiking Control87 mit drei MAN TGL. Einer mit Müllaufbau in Orange, ein weiterer mit Pritsche und Plane in Beschriftung der Spedition Dachser und schliesslich mit Kofferaufbau im Gelb der Deutschen Post und DHL-Beschriftung. Die Modelle verfügen über zahlreiche Zusatzfunktionen wie Scheinwerfer, Rückleuchten, Blinker und Rundumleuchten auf dem Dach. Die drei MAN von 2014 verfügen als Weiterentwicklung gar über zuschaltbare Motorengeräusche. Das Fernsteuermodul ist nur separat erhältlich und ermöglicht die Steuerung von nahezu unbegrenzt vielen Fahrzeugen - aber natürlich nacheinander.

Die Inbetriebnahme

Passend zu unserer Spielbahn (siehe LOKI 6|2016), die ja Norwegen und Schweden als Themen hat, wählten wir das Paketauto von DHL für ausgiebige Tests, denn DHL-Fahrzeuge sind auf den Strassen Skandinaviens omnipräsent, wenn auch in etwas anderen Dimensionen. Die europäischen «Road-Trains» oder «Schwedenkombi» ge-

nannten Züge sind mit erlaubten 60 Tonnen Gesamtgewicht unterwegs.

Fahrzeug und Fernsteuerung kommen gut geschützt in stabilen Kartonschachteln mit Kunststoffeinlagen zum Käufer. Der Lastwagen ist darin zusätzlich in einer transparenten Kunststoffbox untergebracht, wo er sanft und rutschsicher gelagert wird. Er findet darin auch wieder Platz, nachdem die beiliegenden drei Rückspiegel montiert wurden. Bei dem Modell handelt es sich um ein Hightechspielzeug, das nach dem Einsatz jeweils wieder staubdicht verpackt werden sollte. Der Preis liegt schliesslich im Bereich einer kleinen Grossserienlok - und dementsprechend sollte damit umgegangen werden; als Mindestalter für das Spiel mit dem Fahrzeug werden übrigens 14 Jahre empfohlen. Unser Sohn Simon ist zwar erst zehn, hatte den Lastwagen, anfänglich mit Begleitung, später alleine, aber sehr schnell im Griff und ist auch behutsam damit umgegangen. In dieser Beziehung kennen alle Eltern ihre eigenen Kinder sicher am besten.

Kabine und Aufbauten der Modelle stammen aus dem Standardprogramm. Obwohl Wiking-Modelle üblicherweise immer noch auf den traditionellen Kunststoffreifen fahren, sind die Modelle der Control87-Serie gummibereift, damit sie die Kraft des Motors besser auf die Strasse bringen. Angetrieben sind natürlich die Hinterachsen, während die vorderen pendelnd gelagert und lenkbar die Bodenunebenheiten ausgleichen.

Der Lastwagen bildet eine rundum verschlossene Einheit, die ganze Elektronik und der Akku finden im Kastenaufbau Platz, und auch von unten lässt sich der Standort des Motors eher erahnen als erkennen. Am Heck sind der Ein-/Ausschalter und die Laдебuchse zu finden; der Ladevorgang dauert ein paar Stunden. Für das Fernsteuermodul werden vier Standardbatterien - der Umwelt zuliebe wieder aufladbare - des Typs AA benötigt.

Ist der Akku des Lastwagens geladen, wird zuerst dieser eingeschaltet, worauf seine Scheinwerfer und Heckleuchten zu blinken beginnen. Nun kann das Fernsteuermodul eingeschaltet werden. Die Verbindung wird automatisch aufgebaut und besteht, wenn die Lichter des Lastwagens konstant leuchten.

Wir konnten es natürlich kaum erwarten, die ersten Strecken mit dem DHL-Lastwagen zu fahren, und waren überrascht



Dieser altehrwürdige Bahnübergang ist wegen der Bodenwelle in der Fahrbahn schwer zu überfahren.



Ein selber gebauter Bahnübergang entpuppt sich als wesentlich unproblematischer.



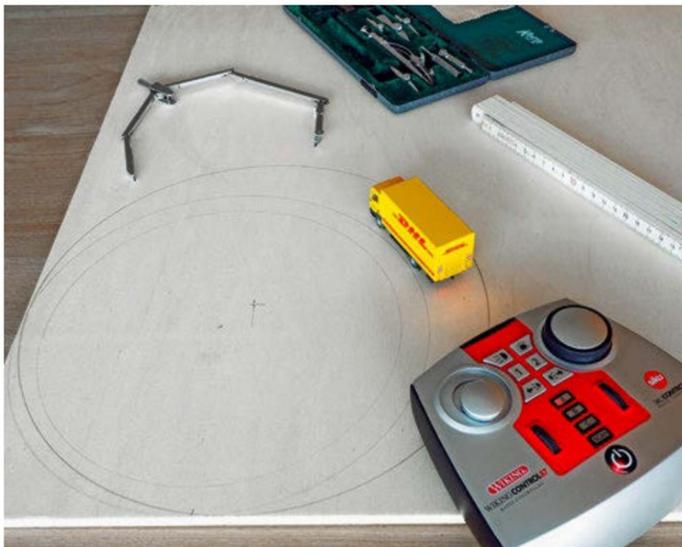
Hier muss ein Bergfahrzeug gerufen werden, 3 mm hohe Randsteine sind keine Absturzsicherung.



Reling-Elemente aus dem Schiffsmodellbau eignen sich hervorragend als Geländer.



Eine Situation, wie sie auf vielen Modellbahnen vorkommt: Die Strasse endet abrupt am Anlagenrand.



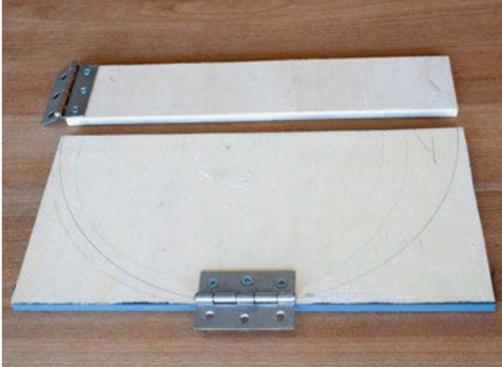
Eigentlich hätte dies ein Strassenkreisel werden sollen, doch selbst der kleine Wendekreis des Modellfahrzeugs war nicht kompatibel mit den vorgegebenen Platzverhältnissen.

wie exakt und fein er sich steuern lässt. Nicht alle Schalter an der Fernsteuerung haben eine Funktion, da sie ja auch für Siku Control32 ausgelegt ist. Richtung und Geschwindigkeit werden mit einem Kippschalter vorne links an der Fernsteuerung intuitiv geregelt: Unten betätigt, beginnt der Laster sanft nach vorne zu fahren, und je mehr man drückt, desto schneller fährt er. Der gleiche Schalter oben gedrückt bewirkt eine Rückwärtsfahrt. Den Druckpunkt zu finden, erfordert bei Rückwärtsfahrt allerdings etwas mehr Erfahrung, und wir hätten uns den Rückwärtsgang lieber etwas langsamer gewünscht.

Der grosse Drehknopf rechts dient der Steuerung, die sehr exakt erfolgt. Wird der Drehknopf losgelassen, schnellt er in die Mittelstellung zurück, und die Räder zeigen wieder geradeaus. Sowohl Geschwindigkeit als auch Steuerung werden proportional gesteuert, wodurch das Spiel mit dem kleinen Laster schnell viel Spass bereitet. Die Maximalgeschwindigkeit erscheint originalgetreu - es handelt sich hier definitiv nicht um Rennautos, sondern um kleine Funktionsmodelle im besten Sinn. Das Licht wird über eine Taste eingeschaltet und die Richtungsblinker rechts bzw. links ebenso. Werden beide Schalter eingeschaltet, blinken alle vier orangen Warnlichter synchron (Pannenbeleuchtung).

Über eine weitere Taste wird der Motor ein- und ausgeschaltet. Beides klingt sehr realistisch, doch leider bleibt der Lastwagen akustisch im Standgas, wenn er losfährt, was nicht sehr realistisch ist. Beschleunigungs- und Bremsgeräusche hätten wohl kaum mehr Platz benötigt, zumal sie digital gespeichert sind. In unserer Praxis hat das dazu geführt, dass Simon den Lastwagen - die Geräusche - zwar gestartet, aber auch gleich wieder abgeschaltet hat und dann ohne Ton gefahren ist. Am Ziel hat er den «Motor» wieder eingeschaltet, damit er ihn auch wieder ausschalten konnte. Für ein vollwertiges Geräuscherlebnis müssten die Soundmodule deshalb überarbeitet werden.

Nach den ersten Fahrversuchen, beim Ausschalten des Lastwagens, sind uns Staub und Fuseln aufgefallen, die sich um die Hinterachse gedreht hatten, obwohl die Strassenverhältnisse als sauber eingestuft waren. Die Fuseln liessen sich mit einer Pinzette leicht entfernen, zeigten aber auch, dass auf saubere Strassen geachtet werden sollte.



Vorne der Parkplatz und hinten die Stütze, beide mit Scharnieren versehen.



Beton-Fahrbahntrenner aus Balsaholzleisten dienen als Absturzicherung.



Das Feld ganz in der Mitte sollte zum Wenden jedoch frei bleiben.



So sieht die platzsparende Montage des Park- und Wendepplatzes aus.



In «Spielposition» wird die Stütze einfach unter den Parkplatz gedreht.



Der Modell-MAN fährt auf den aufgeklappten Parkplatz ...



... zieht bis ganz nach vorne ...



... setzt zurück und ...



... verlässt den Platz nach abgeschlossenem Wendemanöver wieder.

Für die ersten Testfahrten haben wir die filigranen Rückspiegel bewusst nicht montiert, damit sie nicht verloren gehen konnten. Schliesslich wollten wir zuerst austesten, welche Anpassungen an unseren Strassen vorgenommen werden mussten, damit wir mit dem Fahrzeug wirklich spielen konnten.

Anpassungen an der Modellbahn

Weil unsere Eisenbahn von Anfang an auch das Spiel auf der Strasse - mit stabilen 1:87-Metallmodellen von Siku - ermöglichen sollte, waren die Voraussetzungen grundsätzlich nicht schlecht: Gefällsübergänge und Kurven waren harmonisch angelegt und minimale Absturzsicherungen durch Randsteine bereits vorhanden. Die grössten Schwierigkeiten ergaben sich bei Bahnübergängen, wo das Strassenplanum eigentlich so exakt wie möglich mit der Schienenoberkante abschliessen sollte. Bei

unseren Blechgleisen war dies jedoch nicht möglich, weil die Punktkontakte natürlich höher sein müssen als die Holzbohlen zwischen den Gleisen. Wir haben es einfach ausprobiert und durften erfreut feststellen, dass der kleine Laster Absätze von etwa 1,0 mm problemlos meistert. Kopferbrechen machte mir der eingebaute automatische Bahnübergang der Märklin-Blechgleise, der eine unerklärliche Bodenwelle besitzt. Doch auch diesen meistert der kleine Laster normalerweise gut. Wenn er doch einmal aufsitzt, dann nicht wegen der zu kleinen Bodenfreiheit, sondern ausgerechnet wegen des weit hinten montierten Ein-/Ausschalters. Doch muss auch eingestanden werden, dass dieser Bahnübergang wohl nicht mehr auf vielen Modellbahnen anzutreffen ist.

Eine Situation, die wohl auf vielen Modelleisenbahnen anzutreffen ist und die Freude am Fahren beträchtlich einschränkt,

gab es allerdings auch bei uns: die Strasse, die am Anlagenrand ins Nirgendwo führt.

Wo die Strasse nicht mehr weitergeht

An einer Stelle am Anlagenrand hörte die Strasse abrupt auf, und sie konnte dort auch nicht angebaut oder verlängert werden. Jedenfalls nicht konstant, also musste eine andere Lösung gefunden werden. Wir entschieden uns für einen klappbaren Wendepplatz, ursprünglich sogar einen Kreisell mit kunstvoll geschmückter Insel in der Mitte. Trotz des ausreichend kleinen Wendekreises des Modells hätte der erforderliche Aussendurchmesser des Kreisells 280 mm betragen - Platz, der in unserem Fall schlicht nicht vorhanden war. Also wurde daraus ein einfacher Parkplatz mit Wendemöglichkeit. Ein Brett mit den Massen 300 x 150 mm wurde durch ein Scharnier an der Modellbahn befestigt. Ein zweites mit den Massen 300 x 60 cm, ebenfalls



Fast wie im richtigen Strassenverkehr: Das Überholen von eventuell fest montierten Modellautos erhöht den Reiz des Spiels.



Beim Abzweigen sollten die Richtungsblinker selbstverständlich eingesetzt werden.



Gleichberechtigte «Partner» gefordert: Einer steuert die Eisenbahn, ein zweiter den Lastwagen.



Auf dem Hafengelände lässt sich schön manövrieren, auch wenn dort die Platzverhältnisse minimal sind.



Zurücksetzen am Freiverladegleis, um die Fracht direkt vom Güterwagen umzuladen.

mit Scharnier, kann als Stütze unter den Parkplatz gedreht werden und hält den Parkplatz während des Spiels sicher in der oberen Position. Im Baumarkt fanden sich Balsaholzprofile, die ungefähr die Form von betonierten Strassenabschränkungen besitzen und die Fahrzeuge bei den Wendemannövern vor dem Absturz bewahren.

Verschiedene Testfahrten

Jetzt konnten die «richtigen» Testfahrten erst beginnen, und es zeigte sich schnell: Das Fernsteuern erfordert volle Konzentration und kann nicht «so nebenher», neben der Eisenbahn, betrieben werden. Es macht das Spiel mit der kleinen Bahn aber ganz klar interessanter – und «sozialer»: Lokführer und Chauffeur müssen miteinander kommunizieren, und somit steigt auch der Spassfaktor. Es zeigte sich zudem, dass die junge Generation der «digital natives», die ja mit Computer, Digitalkameras und Games aufwächst, das Modell doch etwas schneller im Griff hat als alte Hasen, zu denen ich mich selber zähle. Dass der Tempo- und Richtungsschalter wie auch die Lenkung ähnlich wie ein Totmann-Pedal wirken, hat sich als gute Sicherung erwiesen. Droht nämlich ein Unfall, können einfach die Schalter losgelassen werden, und das Fahrzeug kommt zum Stehen.

Randsteine sind eine gute Sache; damit sie als echte Absturzsicherung funktionieren, müssten sie aber mindestens 5 mm hoch sein, was nicht gerade originalgetreu wirkt. Deshalb ist es besser, entweder die bereits beschriebenen Fahrbahntrenner einzusetzen oder auf filigrane Geländer zurückzugreifen, die allerdings stabil sein sollten. Bewährt haben sich Metall-Relingeländer aus dem Schiffsmodellbau.

Die Steigfähigkeit des kleinen Lasters ist ausgezeichnet. Die grösste Steigung auf der Modelleisenbahn beträgt satte 20%, und das dürfte noch auf anderen so sein. Manchmal geht es eben nicht anders, und es war ja beim Bau «nur» eine Strasse. Umso besser, dass solche Steigungen für die starken Motoren kein Problem darstellen.

Waren die Strassen nicht von Anfang zum Fahren vorgesehen, sind eventuell an verschiedenen Stellen zur Modellbahnausstattung Autos festgeklebt. Diese können zwar entfernt werden, andererseits machen Überholmanöver das Spiel mit dem ferngesteuerten MAN-Truck auch interessanter. Wiking hat die Control87-Modelle

mit Blinkern versehen, die auch eingesetzt werden sollten.

Wie bei der Eisenbahn gehören auch bei den Modellautos Rangiermanöver zum Spannendsten, und Vorwärtsparkieren ist natürlich verpönt – schliesslich kann uns ja niemand beobachten. Als Fahrschüler beginnt man am besten auf einem leeren Parkplatz. Um den Schwierigkeitsgrad zu erhöhen, kann das Parken zwischen zwei besetzten Parkfeldern geübt werden. Ganz hohe Schule wäre natürlich das Seitwärts-einparken, das wir – ganz ehrlich – nicht ausprobiert haben; für einen Laster wäre es schliesslich eher ungewöhnlich.

Herausfordernd ist das Heranfahren an eine Rampe im Bahnhof, bei einem Spediti- onsgebäude oder an einen Güterwagen am Freiverladegleis. Fantasie ist gefragt, und Ideen entstehen während das Spiels.

Anhänger- und Belastungsversuche

Die Anhängerkupplung am Heck des Modells beflügelte natürlich die Fantasie, und so ging es nicht lange, bis ein Anhänger über die Modellstrassen gezogen wurde. Das funktioniert prima und macht zusätzlichen Spass, obwohl die Fahrmöglichkeiten dadurch natürlich eingeschränkt sind. Denn für originalgetreues Manövrieren müsste auch der Anhänger entsprechend gebaut sein: schwerer und mit absolut leichtgängiger Deichsel. Dazu müsste der Rückwärtsgang, wie bereits erwähnt, langsamer untersetzt sein.

Auch unsere nicht zu knapp bemessenen Steigungen meisterte der MAN mit Anhänger problemlos. Weil ich der Redaktion «Testfahrten» versprochen hatte, musste der Laster schliesslich noch einen Tieflader mit schwerem Bagger (alle von

Wiking und aus Kunststoff) die Strasse hochziehen, was er ohne spürbare Verlangsamung und ohne Geruchsentwicklung eines überlasteten Elektromotors bewältigte. Grundsätzlich muss von solchen Versuchen natürlich abgeraten werden, denn die Gummireifen verhindern je nach Fahrbahn ein Durchdrehen der Räder, was zu Beschädigungen am Motor führen kann. Wir möchten damit lediglich den Wiking-Ingenieuren etwas Mut machen, vielleicht doch noch einen etwas grösseren Lastwagen mit Anhänger für Wiking Control87 zu bauen.

Was bleibt sonst noch zu wünschen? Überarbeitete Soundmodule mit echten Beschleunigungs- und Bremsgeräuschen. Damit könnte das jetzt bereits erstklassige System noch einen Zacken zulegen. Spielspass ist mit Wiking Control87 aber auf jeden Fall bereits jetzt garantiert. ○



Damit es die Leser nicht ausprobieren müssen: eine eher ungewöhnliche Last mittels Schwertransport mit Bagger auf der 20% Steigung.

sb-modellbau, Motortausch Fleischmann Ae 6/6, Spur N

Kleiner Eingriff, grosse Wirkung

Beim Vorbild ist das Phänomen schon lange bekannt: Nach mehreren Jahren im Betriebsdienst häufen sich Probleme im Antriebsstrang einer bestimmten Baureihe. Dass dies auch bei dem einen oder anderen Modell der Fall ist, erhöht ja in gewisser Weise sogar die Vorbildtreue, macht aber auf der Modellbahn genauso wenige Freude. Ein solcher Kandidat ist das N-Modell der Ae 6/6 von Fleischmann. Wie man Abhilfe schaffen kann, beschreibt unser Autor Manfred Merz.



Das Fleischmann-Modell der SBB Ae 6/6 unterwegs. Optisch kann sich das Modell immer noch sehen lassen, leider macht der alte Motor öfter mal etwas Sorgen.



Von Manfred Merz (Text und Fotos)

Bereits im Jahre 2008 lieferte Fleischmann sein N-Modell der Ae 6/6 als Neuheit an den Fachhandel aus. Das Modell war von Anfang an nicht ganz unumstritten, vielen Hobbykollegen passen die Proportionen im Detail nicht. Trotz aller Kritik setzte sich das Maschinchen am Markt durch und ging in einer grossen Stückzahl über die Ladentheken nicht nur des Schweizer Fachhandels. Die Fahreigenschaften der Fleischmann N Ae 6/6 sind von Haus aus gut, die Zugkraft der Lok ist durchaus in Ordnung und reicht für die gestellten Aufgaben in der Regel gut aus. Bei vielen Modellen stellt sich jedoch nach einiger Fahrzeit ein Phänomen ein, das schwerpunktmässig Modelle dieses Loktyps betrifft. Die Sinterkohlen des dreipoligen Motors sind wegen ihrer Materialbeschaffenheit nicht sehr stabil und so einem übermässigen Verschleiss unterworfen. Dieser führt dazu, dass die Lok im Betrieb innen sehr stark verschmutzt. Im Extremfall baut sich unter dem Motor, im Bereich des Kollektors, ein kleines «Kohlehäufchen» auf dem Chassis auf, das entsprechend ausgeprägt sogar zum Kurzschluss und zum Verbrennen des Antriebsaggregates führen kann. Im Netz finden sich zwar unzählige Hinweise, wie man der Sache beikommen soll, nach meinen Erfahrungen sind diese Methoden aber meist recht aufwendig und nicht immer von dauerhaftem Erfolg gekrönt. Ist der Motor verbrannt, sind ohnehin alle beschriebenen Massnahmen zu spät, es bleibt nur der komplette Austausch des Fleischmann-Dreipolers. Der komplette Motor samt Schnecken und Schwungmasse steht bei Fleischmann unter der Artikelnummer 50737201 zum Preis von € 54,10 in der Ersatzteilliste und ist momentan noch lieferbar.

Meine Überlegung war es jedoch, aus der Not eine Tugend zu machen und das Modell gleich mit einem sogenannten Glockenankermotor auszurüsten und ihm so zusätzlich die entsprechenden Fahreigenschaften zu spendieren. Bisher war für den entsprechenden Umbau doch ein gewisses handwerkliches Geschick für Fräs-, Klebe- und Lötarbeiten gefordert. Seit Kurzem bietet der Antriebsspezialist sb-modellbau auch weitgehend vorbereitete Umbausätze an, die ohne die vorgenannten Erfordernisse auskommen und nach dem Prinzip

plug and play gestaltet sind. Ob es wirklich so einfach geht, wie es vom Anbieter aus dem bayrischen Olching versprochen wird, soll der folgende Beitrag klären – also, los gehts ...

Was muss bereitliegen?

- Eine Fleischmann Ae 6/6 mit den Artikelnummern 7372XX
- Ein Motorumbausatz von sb-modellbau (Art.-Nr. 2054)
- Feine Schraubendreher (Kreuzschlitz), Pinzette

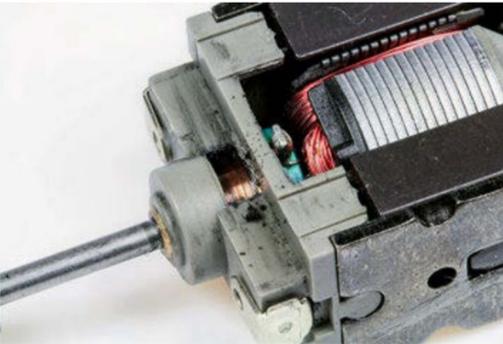
Punkt, das wars – vielleicht noch eine kleine Portion Zeit und Musse.

Die Vorbereitung

Um an die «Baustelle» heranzukommen, muss das Kunststoffgehäuse abgenommen werden. Dazu ziehen Sie bitte die vier Puffer, mit denen das Gehäuse befestigt ist. Die eigentliche Abnahme geht dann recht einfach. Mit einem feinen Kreuzschlitzschraubenzieher werden die beiden Befestigungsschrauben herausgedreht und die Hauptplatine abgenommen. Der «Patient», der mehr oder weniger geschädigte Motor, liegt nun frei und kann leicht nach oben herausgenommen werden. Die Hauptarbeit besteht nun darin, den schmierigen Kohlestaub aus dem Inneren des Modells zu entfernen. Das geht am besten mit einem weichen, fusselfreien Tuch und, Sie ahnen es schon, mit etwas Nagellackentferner Ihrer Liebsten oder aus eigenen Beständen. Beim Kunststoffgehäuse sollte allerdings auf den Nagellackentferner verzichtet werden, da das Material angelöst und so geschädigt werden könnte. Hier hilft nur fleissiges, trockenes und geduldiges Ausreiben. Wenn Sie schon so schön am Putzen und die Finger ohnehin ordentlich schmutzig sind, sollte auch gleich überschüssiges und altes Fett aus den Getrieben entfernt werden.

Der Einbau

Derart frisch gereinigt macht die Mechanik der Lok wieder einen appetitlichen Eindruck und steht für das neue Triebwerk parat. Der Umbausatz von sb-modellbau besteht im Wesentlichen aus einem Teil – dem Glockenankermotor des Typs 1016, sorgsam «eingebettet» und verklebt in zwei Messingformteile, mit fix und fertig vorgebogenen Anschlussstücken, Schwungmasse



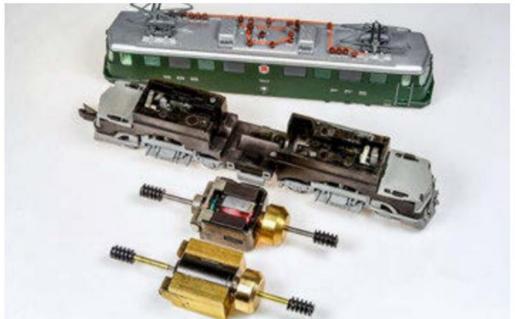
Hier ist der Abrieb der Sinterkohlen sehr gut zu sehen. Mit der Anzahl ...



... der Betriebsstunden nimmt auch die Menge dieses Kohlestaubes ...



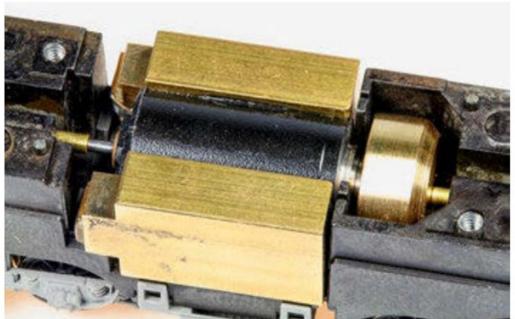
... erheblich zu. Im Extremfall droht der «decoderkillende» Kurzschluss!



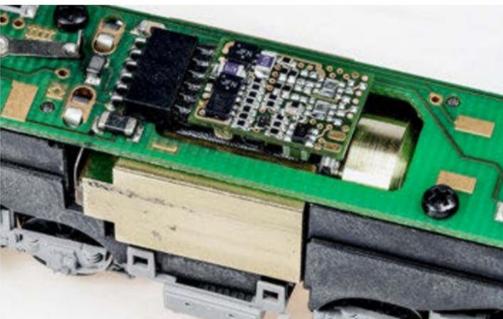
Der massgeschneiderte sb-Umbausatz neben dem originalen Motor:



Der Einbaubereich ist mit Nagellackentferner gut gereinigt worden.



Der neue Umbausatz von sb-modellbau ist passgenau, wie angegossen.



Die Passstücke aus Messing füllen den verbliebenen Raum sinnvoll aus.



Der deutliche Vergleich: vorne «sb-motorisiert», hinten original.



Schöner Nebeneffekt: sieben wertvolle Gramm.

und Antriebsschnecken ausgestattet. Wie von sb versprochen passt diese «Einheit» wie angegossen in die Aussparung im Chassis der Fleischmann-Lok.

Lediglich über das «Wie herum» lässt einem die sb-Anleitung etwas im Unklaren, der Motor kann nämlich um 180° verdreht eingelegt werden. In der Anleitung steht zwar etwas von «Pluszeichen beachten», dieses konnte ich aber beim Bausatz nicht

finden. Es heisst also «Probieren geht über Studieren». Also – die Hauptplatine aufsetzen und befestigen und probieren, ob die Fahrtrichtung mit der Spitzenbeleuchtung übereinstimmt. Achten Sie dabei bitte peinlich genau darauf, dass weder die Pins der Digitalschnittstelle noch beide Motoranschlüsse eine elektrische Masseverbindung zum Metallchassis haben. Wenn die Fahrtrichtung passt, ist gut, wenn nicht, den Motor um 180° um die eigene Achse drehen. Versorgen Sie nun die Antriebsmechanik mit etwas neuem Schmiermittel. sb-Modellbau empfiehlt dafür das «High-Flon-PTFE-Öl» aus eigenem Hause (Art.-Nr. C02192).

Der Zusammenbau

Eine Probefahrt ohne aufgesetztes Gehäuse darf nicht allzu umfangreich ausfallen, da sich die Stifte, mit denen die Drehgestelle befestigt sind, leicht seitlich herauschieben und sich selbstständig machen können. Und wie man in Bayern so schön sagt: «Wos wegg is, is hoid wegg!» (Was weg ist, ist halt weg!)

Die Gehäusemontage gestaltet sich etwas hakelig, da die beiden vorderen Schürzen und die Kessel zwischen den Drehgestellen «unter einen Hut» gebracht werden müssen. Wenn Sie das geschafft haben, wird das Ganze durch Einstecken der vier Puffer wieder fixiert.

Die Decodereinstellungen

Wenn Sie Digitalfahrer sind, empfiehlt sich das erneute Auslesen und Einstellen des Decoders. Viele Decoderhersteller bieten spezielle Einstellungen für Glockenankermotoren an. Konsultieren Sie dazu bitte die Betriebsanleitung des Herstellers. In meinem Fall war es so, dass ich die Endgeschwindigkeit mit dem Originalmotor erheblich gedrosselt hatte und das Modell mit dem neuen Motor entsprechend zu langsam fuhr. Hier musste etwas nachjustiert und damit etwas mehr Schwung in die Sache gebracht werden.

Der Einsatz des umgebauten Modells

Das Fahrverhalten der umgebauten Lok ist auffallend seidig weich. Das Modell setzt sich ohne jeglichen Ruck sanft in Bewegung. Es gleitet fast geräuschlos über die Schienen – herrlich! Ein schöner Nebeneffekt des Umbaus ist die beachtliche Gewichtszunahme (und das mitten in der Fastenzeit!) von fast sieben Gramm, die sich speziell bei der Zugkraft sehr positiv bemerkbar macht.

Einen Nachteil (für das Modellbahnbudget) musste ich jedoch «schmerzlich» feststellen: Der Umbau weckt Begehrlichkeiten – wenn man eine Ae 6/6 derart umgebaut hat, möchte man das auch mit den weiteren Exemplaren in der Sammlung tun ... ○



Die «Herztransplantation» tut dem betagten Fleischmann-Modell ausgesprochen gut und macht die immer noch schöne Lok fit für viele spannende Einsätze.



BLS/SBB Am 843 der Fa. Hobbytrain in Spur N

Moderne Diesellok auf Schweizer (N-)Gleisen



Ein wunderschönes Lokmodell zu Gast auf der wunderschönen «Alpenbahn» von Linus Huttner. Das Hobbytrain-Modell fühlt sich sichtlich wohl.

Die Varianten der Vossloh G 1700 BB haben das Potenzial, ein Dauerbrenner auf europäischen N-Anlagen zu werden. Seit dem zeitigen Frühjahr ist sie nun auch in der Umsetzung als Schweizer Lok bei den Fachhändlern greifbar. Unser Autor Manfred Merz hat sich das kleine Maschinchen angesehen und dabei an dem äusserst gewissenhaft konstruierten Modell richtig Freude gehabt.

Von Manfred Merz (Text und Fotos)

Aus dem hohen Norden Deutschlands, von der Vossloh Locomotives GmbH, stammen die 59 Am 843 der SBB und die drei Maschinen gleichen Typs der BLS. Sie basieren auf der Vossloh G 1700 BB, die in grösserer Stückzahl in mehreren Losen in den Jahren 2002 bis 2011 gebaut worden sind und bei vielen europäischen Staats- und Privatbahnen zuverlässig ihren Dienst verrichten. Die Loks für die Schweiz unterscheiden sich durch das «Linksführerhaus» und etliche technische Details von den restlichen. So wurden die in die Schweiz gelieferten Am 843 zur Luftreinhaltung mit

Russpartikelfiltern in der Abgasanlage ausgerüstet. Die drei BLS-Maschinen wurden zusätzlich mit dem Zugsicherungssystem ETCS ausgerüstet, um auch durch den neuen Lötschbergtunnel fahren zu können. Die 1500 kW leistenden und 100 km/h schnellen Maschinen verfügen über ein Leistungsgewicht von 88 Tonnen. Sie werden vorwiegend im Rangier- sowie im Überbedienst eingesetzt.

Allgemeines zum Modell

Spielwarenmesse Februar 2011, die Älteren unter Ihnen werden sich noch dunkel

daran erinnern, die Fa. Lemke/Hobbytrain kündigt ein N-Modell der Vossloh G 1700 BB an. Neben diversen Deutschen auch die beiden Schweizer Varianten, hierzulande Am 843 genannt. In den folgenden Jahren tauchten auf Publikumsmessen und auch den weiteren Spielwarenmessen immer wieder mehr oder weniger fortgeschrittene «Vorserienmuster», oft in recht lustigen Farben, auf. Die Neuankündigung der Am 843 etablierte sich über viele Messen, fast schade, dass sie nun tatsächlich erschienen ist, gehörte die Maschine in den letzten Jahren doch fast zum festen Bestandteil der LOKI-Messeberichterstattung.

März 2017, verschiedene Schweizer Modellbahnhändler melden, dass die Lemke/Hobbytrain Am 843 bei ihnen eingetroffen sind und nun zur Abholung bzw. für den Versand bereitliegen. Der Redaktion ist auch ein Fall bekannt, dass ein Hobbykollege aus «heiterem Himmel» ein Päckli mit Inhalt Am 843 erhielt. Tragisch nur, dass er das Modell zwar vor Jahren vorbestellt, aber längst von der Nennweite N auf Spur 0 gewechselt hatte.

Nun sind sie erfreulicherweise da. Ob sich das lange Warten gelohnt hat, wollen wir in dem nun folgenden Beitrag mit etwas weniger Sarkasmus klären.

Die für die Schweiz interessanten Varianten sind:

- Diesellok Am 843 der SBB Division Infrastruktur (Art.-Nr. H2943)
- Diesellok Am 843 der BLS (Art.-Nr. H2944)
- Diesellok G 1700 BB der MCRE vermietet an die Fa. Sersa (Art.-Nr. H2942)

Auch die Schweizer Modellvarianten unterscheiden sich von den «Internationalen» doch in einigen, nicht unwesentlichen Punkten:

- das Führerhaus (Linksführerhaus) wegen des Linksverkehrs in der Schweiz
- der lange Motorvorbau
- die umlaufenden Rangiergeländer, speziell im vorderen Bereich
- die unteren Signallampen liegend statt stehend
- technisch, geänderter Lichtwechsel (Schweizer Lichtwechsel)



Beide Seiten des Modells sind «Schokoladenseiten». Die Hobbytrain BLS und SBB Cargo Am 843.



Die intelligent konstruierte und sehr sauber umgesetzte Technik des jüngsten Hobbytrain-Sprosses.

Verpackung und Anleitung

Auch die N-Modelle der Am 843 sind in dem neuen Hobbytrain-Schächtelchen mit den Massen 190 × 75 × 28 mm verpackt. Die Modelle liegen, in eine weiche Klarsichtfolie eingeschlagen, in einem genau geformten Tiefziehteil. Zusätzlich ist die filigrane Fracht mit einem Formteil aus klarem Kunststoff abgedeckt. Zwischen die feinen Geländer und die Motorvorbauten sind passgenaue weiche Kunststoffstreifen geschoben, um ein unbeabsichtigtes Zerdrücken der Geländer zu vermeiden. Dem Modell liegen drei «Beipackzettel» (zu Risiken und Nebenwirkungen befragen Sie Ihren Modelleisenbahn-Fachhändler) bei, in denen über das Modell und dessen Pflege informiert wird. Der zweite enthält eine Explosionszeichnung mit Aufstellung der greifbaren Ersatzteile. Der dritte letztlich ist der zugehörige Bestellschein. Der Ersatzteilservice von Lemke/Hobbytrain ist sprichwörtlich gut. In einer speziellen Vertiefung liegt noch ein Plastiktütchen mit einer N-Normkupplung sowie Nachbildungen des Zughakens und der Bremschläuche zur Selbstmontage für den «Vitrineneinsatz».

Mechanisches

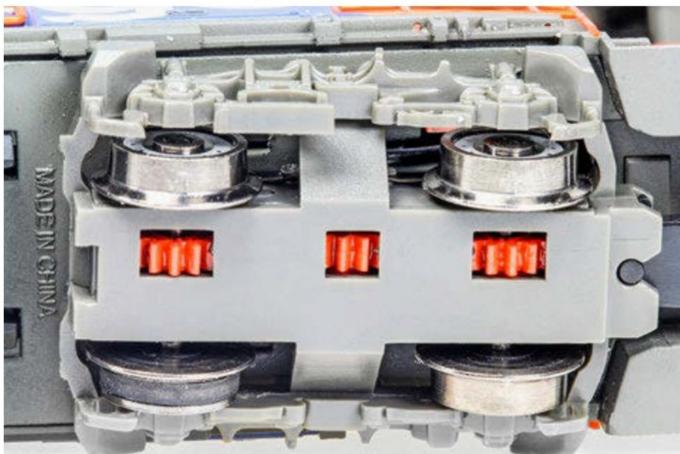
Der mechanische Aufbau der G 1700 BB alias Am 843 basiert auf einem stabilen Rahmen aus Metallspritzguss. Er ist tragendes Element für den gesamten mechanischen Aufbau des Modells. Mittig ist der runde Motor von der Gattung wartungsfreier «Glockenanker» liegend eingeklippt. Seine beiden Wellenenden sind mit kleinen Messingdrehteilen, deren Durchmesser dem des Motors entspricht, ausgestattet. Einen größeren Umfang liessen die filigrane Form der Maschine und die dadurch resultierenden engen Platzverhältnisse nicht zu. So stößt die Physik an ihre natürlichen Grenzen, eine Wirkung dieser beiden «Schwungmassen» darf daher nicht ernsthaft erwartet werden. In die Drehteile eingearbeitete Kardanschalen übertragen das Drehmoment auf kurze Kardanwellen, die die Kraft dann an die beiden Drehgestelle weiterleiten. Die Getriebe, die aus Kunststoffzahnradern aufgebaut sind, übertragen das Drehmoment auf alle vier Achsen des Modells. Zwei der acht Räder, pro Drehgestell eines, sind zur Erhöhung der Rad-Schiene-Reibung mit Hafringen aus wei-



Eine Lokseite ist mit Nachbildungen von Kupplungshaken und Verbindungsschläuchen ausgerüstet.



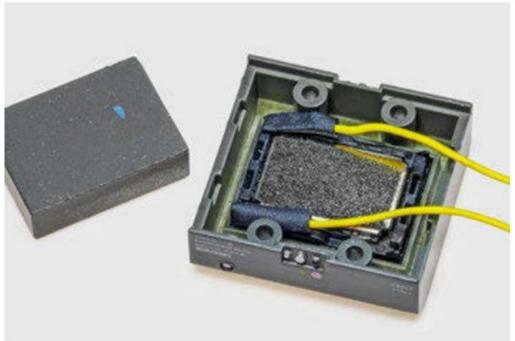
Die andere Seite ist mit einer N-Standardkupplung versehen, die in einer Aufnahme nach NEM steckt.



Die hoch untersetzenden Getriebe in den beiden Drehgestellen sind nach unten zum Gleis hin offen.



Die Nachbildung des Dieseltanks ist für den Einbau eines Lautsprechers ...



... mit den Einbaumaßen 11 × 15 × 3,5 mm werksseitig bereits vorbereitet.



Die gelben Lautsprecherkabel sind hier hoch zur Hauptplatine geführt.



Die Digitalschnittstelle nach Next18-Standard ist quer zur Fahrtrichtung ...



... im Führerhaus untergebracht. Hier mit dem kleinen Tran-Sounddecoder.



Die LED für das obere Spitzenlicht (ca. Bildmitte) mit Filzstift geschwärzt.

chem Kunststoff belegt. Die Antriebszähler ragen nach unten aus den Drehgestellblenden heraus. Das erleichtert zwar eine allfällige Schmierung, lässt aber leider auch das Eindringen von Schmutzpartikeln zu.

Das Modell ist beidseitig mit Kupplungssteckaufnahmen nach NEM ausgestattet. Diese sind nicht über eine Kinematik geführt, sondern seitlich leicht beweglich direkt an den Drehgestellen befestigt. Auf der

Lokseite mit kurzem Vorbau ist eine Normkupplung werksseitig eingesteckt. Auf der Seite mit langem Vorbau wurde keine Kupplung montiert, dafür aber die Pufferbohle mit einer Nachbildung des Zughakens und der Bremsschläuche komplettiert. Wir finden das eine sehr nette Idee. Der Hobbykollege, der die Kupplung auf beiden Seiten der Maschine für seine Rangieraufgaben benötigt, kann die Bremsschläuche entfernen

und die beiliegende Normkupplung einstecken. Die Lok ist entsprechend vorbereitet.

Da die Kupplungen durch die Schienenräume hindurchragen, ist die Montage von handelsüblichen Kurzkupplungssystemen platzbedingt nicht möglich. Sie stehen an den Schienenräumen an. Die verwendete Normkupplung hat jedoch genügend «Spiel», um die angehängte Last zuverlässig an der Lok zu halten.

Elektrisches/Elektronisches

Alle acht Räder der Lok werden konsequenterweise zur Fahrstromaufnahme genutzt. Dies erfolgt durch an die jeweiligen Radnennenseiten anliegende Schleifer. Die aufgenommene Fahrspannung wird durch dünne sauber verlegte, hochflexible Litzen auf die Hauptplatine übertragen. Die Platine ist mit dem Fahrgestellrahmen verschraubt und trägt im Bereich des Führerhauses eine Digitalschnittstelle des Formats Next18. Deren grosszügige Anzahl der Pins lässt ein Mehr an Lichtfunktionen sowie auch den Anschluss eines Lautsprechers zu. Die Maschine ist konstruktiv für den Einbau von «Sound» vorbereitet. Der entsprechende Lautsprecher findet im «Tank» zwischen den Drehgestellen seinen Platz, der auch mit den passenden Schallaustrittsöffnungen nach unten versehen ist. Der Lautsprecher darf die Masse 15 × 11 × 5 mm L × B × H haben, ist also identisch mit dem in der BLS Ae 6/8 verbauten. Die Lötunkte für die elektrische Anbindung sind ebenfalls bereits vorhanden. Einen entsprechenden Sounddecoder bietet momentan nur Tran mit dem Typ SL76Next18S an. Mit seinen Normmassen 15,0 × 9,5 × 2,7 mm L × B × H passt der Decoder auch in das Führerhaus der Hobbytrain Am 843. Wir haben den Sounddecoder bei 1001-digital <https://www.1001-digital.de/> bezogen, wo auch gleich das passende Soundprojekt aufgespielt wurde. Die Ausleuchtung der Spitzensignale erfolgt mit zeitgemässen DMD-LED. Diese werden mittels Folienplatinen mit der Betriebsspannung versorgt. Stan-

dardmässig wechselt die Beleuchtung im Analogbetrieb von dreimal Weiss auf einmal Weiss rechts unten (Schweizer Lichtwechsel). Auf der Seite mit kurzem Vorbau lässt sich das Licht mittels eines kleinen Schiebeschalters beeinflussen. Dazu muss allerdings das Gehäuse abgenommen werden, was zugegebenermassen nicht ganz einfach ist. Im Digitalbetrieb kann die Beleuchtung selbstverständlich digital geschaltet werden. Diese Lichtsteuerung ist, wie oben bereits erwähnt, speziell für die Am 843 so gemacht worden und weicht daher von den anderen Hobbytrain G 1700 BB ab. Dort wechseln die Lichtsignale von dreimal Weiss auf zweimal Rot.

Die Formgebung

Das Modell gibt auf den ersten Blick die Masse und die Proportionen des Vorbildes wieder. Die «schlanken» Vorbauten sind vermutlich auch der Grund dafür, weshalb das Modell so lange auf sich hat warten lassen, sollte doch die komplette Antriebs-Technik sowie die Elektrik unter den filigranen Hauben ihren Platz finden. Das dreiteilige Lokgehäuse ist im Wesentlichen aus Kunststoff gespritzt. Die langen Vorbauten sind im Bereich der Lüfter durch fein durchbrochene Metallätzteile komplettiert. Die runden Lüfterabdeckungen geben den Blick auf die beiden Kühlventilatoren frei. Diese sind derart plastisch dargestellt, dass man unterbewusst darauf wartet, dass sie sich im Fahrbetrieb zu drehen beginnen. Alle Gravuren sind fein detailliert ausgeführt. Besonders deutlich wird das im Bereich der

Drehgestelle – Kompliment! Führerhaus und langer Vorbau der Am 843 weichen von den internationalen Varianten ab. Das Führerhaus ist mittels klarem Kunststoff sauber verglast. Fensterstege und Scheibenwischer sind plastisch mit angespritzt. Die Nachbildungen der Typhone und die zugehörigen Leitungen sind in die Form des Daches plastisch mit eingraviert worden, so geht wenigstens nichts verloren. Aus zähem Kunststoff sind die umlaufenden Rangiergeländer gespritzt. Sie sind in passende Bohrungen im Umlaufblech gesteckt, teilweise mit etwas Kleber gesichert. Durch die Materialauswahl sind diese Filigranteile nicht explizit bruchgefährdet, verlangen aber dennoch einen etwas sorgsamen Umgang im täglichen, «rauen Anlageneinsatz». Das gilt auch bei der Abnahme der Gehäuseteile, zumal sich die Stege des Geländers teilweise leicht mit angespritzten Auftritten am Gehäuseteil verhakten.

Die Farbgebung und der Druck

So viel filigrane Formgebung ruft förmlich nach sorgsamer Lackierung und sorgsamem Druck. Dieser Ruf wurde von den Hobbytrain-Machern dann auch erhört. Man hat in die richtigen Farbtöpfe gegriffen und die ausgewählte Farbe sehr sorgsam aufgebracht, wobei die moderne Farbgebung der Originale nicht leicht ins Modell im Massstab 1:160 zu übertragen ist. Leichte «Vernebelungen» der Farbtrennlinien sind mit blossem Auge kaum wahrnehmbar. Besonders gut gelungen ist diese «Disziplin» im Bereich der Lüftergitter – Hut ab!



Das spannende Thema «Motorlüfter» ist bei der SBB- (links) und der ...



... BLS-Variante des Modells unterschiedlich interpretiert worden – schön!



Nicht jedem N-Modell darf man mit der Makro-Linse so nah kommen.



Zum Einbau eines Decoders muss das Gehäusemittelteil abgenommen ...



... werden. Dabei sorgfältig auf die filigranen Kunststoffgeländer achten.



Schliesslich sollen diese Teile so schön ausgerichtet bleiben, wie sie sind.



Der Tank der Am 843. Fast ist man versucht, den Deckel aufzuschrauben ...



Die Konstrukteure und die Graveure haben hier einen tollen Job gemacht.



Der unmittelbare Vergleich von BLS- (links) und SBB Cargo-Variante (rechts) ...



... des aktuellen Lemke/Hobbytrain-Modells offenbart die vielen Feinheiten.

Auch der Druck ist eine kleine Augenweide, da fehlt nichts. Immer schön, wenn man mit Omas Leselupe wieder etwas Neues entdeckt – wieder Hut ab! (Ach so, der ist ja schon ab...).

Fahreigenschaften

So – was macht nun diese im Vorfeld angesprochene saubere Technik auf dem Testgleis der LOKI-Testanlage. Sie tut gut und bringt auch saubere Fahreigenschaften! Sanft, fast geräuschlos setzt sich das (digital gefahrene) Modell in Bewegung und lässt sich gleichmässig auf die moderate V-max. beschleunigen. Alle verbauten Weichenfabrikate wurden ohne zu stolpern befahren – keine Entgleisungen – kein Hängenbleiben – keine Fahrstromunterbrechun-

gen – die Technik passt also – da gibt es nichts zu meckern. Die gezeigte Zugkraft ist auf jeden Fall für die gestellten Aufgaben ausreichend. Die Ausleuchtung der Lampen in jeder Fahrsituation ist gut zu erkennen, das obere Spitzensignal ist allerdings etwas zu grell. Wir haben als Abhilfe die Lichtaustrittsöffnungen der oberen SMD-LED mit einem schwarzen, wasserfesten Filzstift eingeschwärzt und gut ist.

Fazit

Das lange Warten hat sich wirklich gelohnt. Mit der Vossloh G 1700 BB alias Am 843 hat Lemke/Hobbytrain ein tolles Modell auf die 9-mm-Gleise gestellt. Optik und Farbgebung sind ausgesprochen ansprechend und bereichern auch die anspruchsvollste N-

Sammlung. Die unbestrittene Qualitätsstreuung der Hobbytrain-Produkte gründete sich in der Vergangenheit auf die häufigen Wechsel der jeweiligen Produzenten. Das schadet dem Ruf. Dass es auch anders geht, zeigt das heute vorliegende tolle Modell, deshalb die Bitte an Lemke/Hobbytrain – bitte macht weiter so. Hobbytrain hat mit diesem aktuellen Hersteller ein hohes Niveau erreicht. Hoffen wir, dass es bei dieser Geschäftsbeziehung lange bleiben möge und so die Chance auf weitere «Highlights» besteht. Für uns Schweizer wäre noch wünschenswert zu machen – die beiden Am 843 der Gleisbaufirma Sersa (Am 843 154-6 und/oder die Am 843 155-3) und eine der roten Am 843 der SBB Division Personenverkehr. ○



Zum krönenden Abschluss nochmals die SBB Cargo Am 843 von Lemke/Hobbytrain mit einem kurzen Güterzug auf der Anlage von Linus Huttner unterwegs.

Die Gans fliegt über die Gleise
der Gartenbahn-Anlagen in Staufen.



Der Reiz aussergewöhnlicher Fahrzeuge

Galloping Goose – Motor No. 1 der RGS

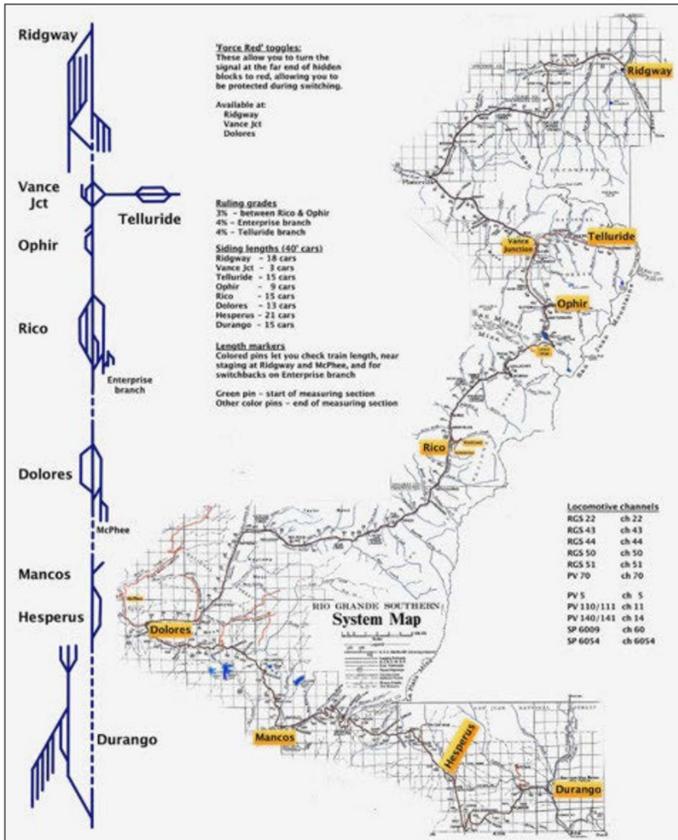
Besondere betriebliche, in unserem Fall vor allem wirtschaftliche, Bedingungen führen manchmal zu ganz besonderen Lösungen. Aus der Not geboren, mit viel Fantasie und einem ordentlichen Stück Selbstvertrauen entstand so im Westen der USA Anfang der 1930er-Jahre die amerikanische Interpretation eines Schienenbusses. Das Vorbild hat Werner Kämpfen zu einem ebenso aussergewöhnlichen Nachbau für die 7¼-Zoll-Gleise angeregt.

Von Werner Kämpfen (Text und Fotos)

Die Rio Grande Southern Railroad (RGS) wurde zwischen 1890 und 1891 von Otto Mears gebaut. Die 3-Fuss-Schmalspurbahn (914 mm) führte von Ridgway (2134 m ü. M.) nach Durango (1987 m ü. M.), Colorado – 162 Meilen über zwei Pässe (Dallas Divide 2740 m ü. M., Lizard Head 3124 m ü. M.) durch die rauesten Teile der Colorado Rocky Mountains. Eine Zweigstrecke verband Telluride und die dortige Pandora Mine (2745 m ü. M.) mit der Hauptlinie in Illium (2481 m ü. M.). Mit der RGS wollte Mears vom damaligen Silberboom profitieren. Das Geld für die Abzahlung der



Eines der wenigen erhaltenen Fotos des Originals. – Dieses Foto war auch die Grundlage für Baupläne.



Das Streckennetz der Rio Grande Southern – ganz im Norden der Streckenast nach Telluride.



Der «Kuhfänger» anstelle einer ordentlichen Stossstange. Er muss im Zweifel ja auch mehr aushalten.

für den Bau aufgenommenen Kredite liess sich aber nie erwirtschaften. Bereits 1893 wurde die RGS nach deren Konkurs von der Denver & Rio Grande (D&RG) übernommen und als separate Division aber unter dem eigenen Namen weitergeführt. Nach vielen, vornehm ausgedrückt, wenig ertragreichen Jahren machte die RGS im Jahr 1930 Bankrott. Doch um die wenigen Einnahmequellen zu retten, wie den US-Post-Vertrag und den Transport einiger Passagiere, versuchte die Bahn ab 1931 mit automobil-basierten Schienenbussen anstelle von teuren Dampfpersonenzügen zu operieren. Sie bauten in der Folge sieben Schienenbusse, die als Galloping Geese berühmt wurden. Der Name Galloping Goose stammt vermutlich daher, weil die Fahrzeuge auf dem malträtierten Gleis hin- und herschwänzten. Deshalb wurden sie im Volksmund so bezeichnet. Der Name hat sich dann eingebürgert und wurde schliesslich von der Bahngesellschaft offiziell übernommen.

Die Schienenbusse waren äusserst erfolgreich und hielten die Eisenbahn 20 Jahre lang am Laufen, bis der Betrieb im Dezember 1951 endgültig eingestellt wurde. Noch 1950 baute man vier Fahrzeuge zu Touristenversionen um, indem Fensteröffnungen in den Frachtabteilen angebracht und Sitzbänke montiert wurden.

Wegen ihres Erfolges zur damaligen Zeit und der landschaftlich einmaligen Streckenführung sind die Galloping Geese heute noch berühmt und faszinieren Eisenbahnfans auf der ganzen Welt. Goose-Nummern 2 bis 7 sind alle bis heute erhalten geblieben.

Ein letztes Detail: Die RGS wurde 1942 von der Defense Supply Corporation für den Transport von Uran aus den Minen um Vanadium nach Durango gekauft und wieder an die Gesellschaft vermietet.

Das Original

Der ursprüngliche RGS Motor No. 1 wurde in den Ridgway-Werkstätten im Jahr 1931 aus einem 1925er- oder 1926er-Modell des 45-Buick-Master-Six-Tourenwagens gebaut. Es gab keine Baupläne und eine Menge Hinterwäldlerkreativität. Für Gesamtkosten von weniger als 850 \$ wurde Motor No. 1 am 1. Juni 1931 fertig gestellt und in Betrieb genommen. Er verkehrte fahrplanmässig zwischen Telluride und Dolores, CO., auf einem täglichen 130-Meilen-Rundtrip.

Das Fahrzeug funktionierte sehr erfolgreich, bis die Strecke im Februar 1932 von Blizzards blockiert wurde. Die Trasse wurde erst im Mai 1932 wieder eröffnet. In der Zwischenzeit war der Bau der Fahrzeuge No. 2, 3 und 4 abgeschlossen. Motor No. 4 ersetzte die No. 1; obwohl sie gut lief und sich ihre Kosten in etwas mehr als zwei Wochen bezahlt gemacht hatten, wurde sie durch die späteren und viel grösseren Fahrzeuge ersetzt und ausgemustert.

Motor No. 1 wurde vermutlich ausgeschlachtet und die Teile dazu verwendet, um No. 2 während des Sommers 1932 am Laufen zu halten. Nur sieben Fotos des Originals sind bis heute bekannt.

Die Replica

Karl Schaeffer, ein pensionierter Eisenbahner, zog sich für den Ruhestand in die Berge von Colorado zurück, ein paar Meilen

westlich von Ridgway. Er gründete mit einigen Interessierten das Ridgway-Railroad-Museum. So kam er auf die Idee, Motor RGS No. 1 möglichst originalgetreu 1:1 nachzubauen.

Auf der Suche nach einem Original fand er in Dillon, Montana, einen Buick 1926, Modell 47. Das Auto wurde zuletzt im Jahr 1946 betrieben und war ziemlich vollständig. Im Oktober 1999 wurde es nach Ridgway überführt, und die aufwendige Rekonstruktion konnte beginnen.

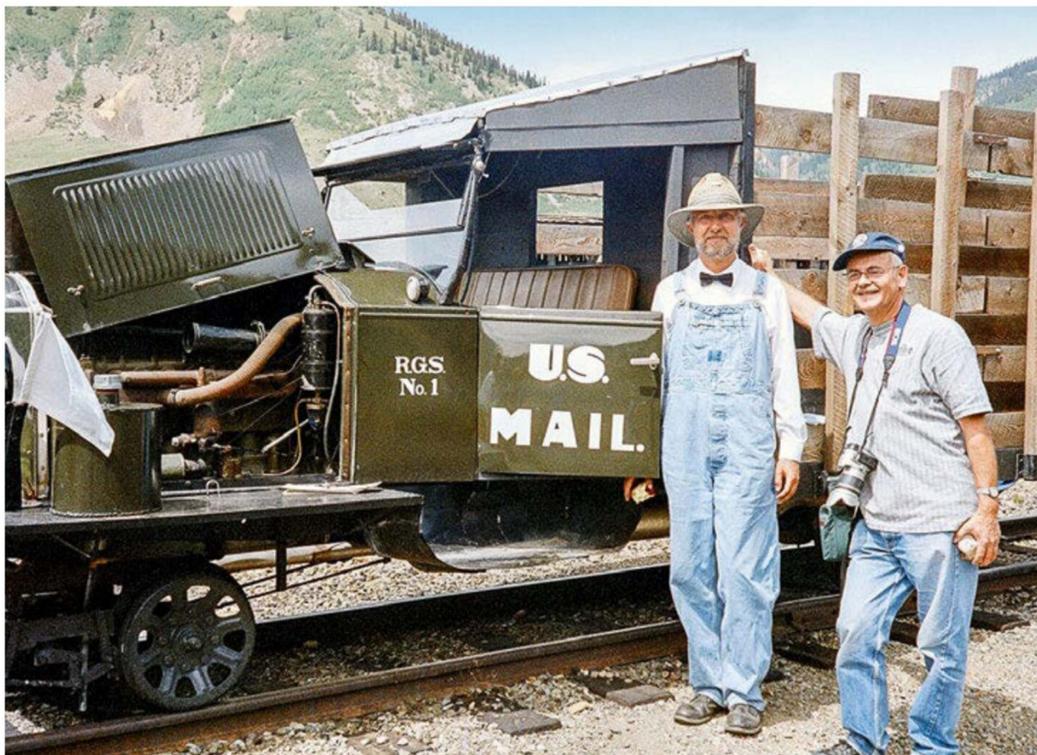
Am 1. Juni 2000 fuhr der neue Motor No. 1 erstmals aus eigener Kraft. Das war auf den Tag genau 69 Jahre nach der Jungfernfahrt des Originals. Der erste längere Einsatz erfolgte im August 2000 anlässlich des Railfestes in Durango. Während zehn Tagen beeindruckte No. 1 und absolvierte völlig problemlos 536 Meilen zwischen Durango und Silverton.



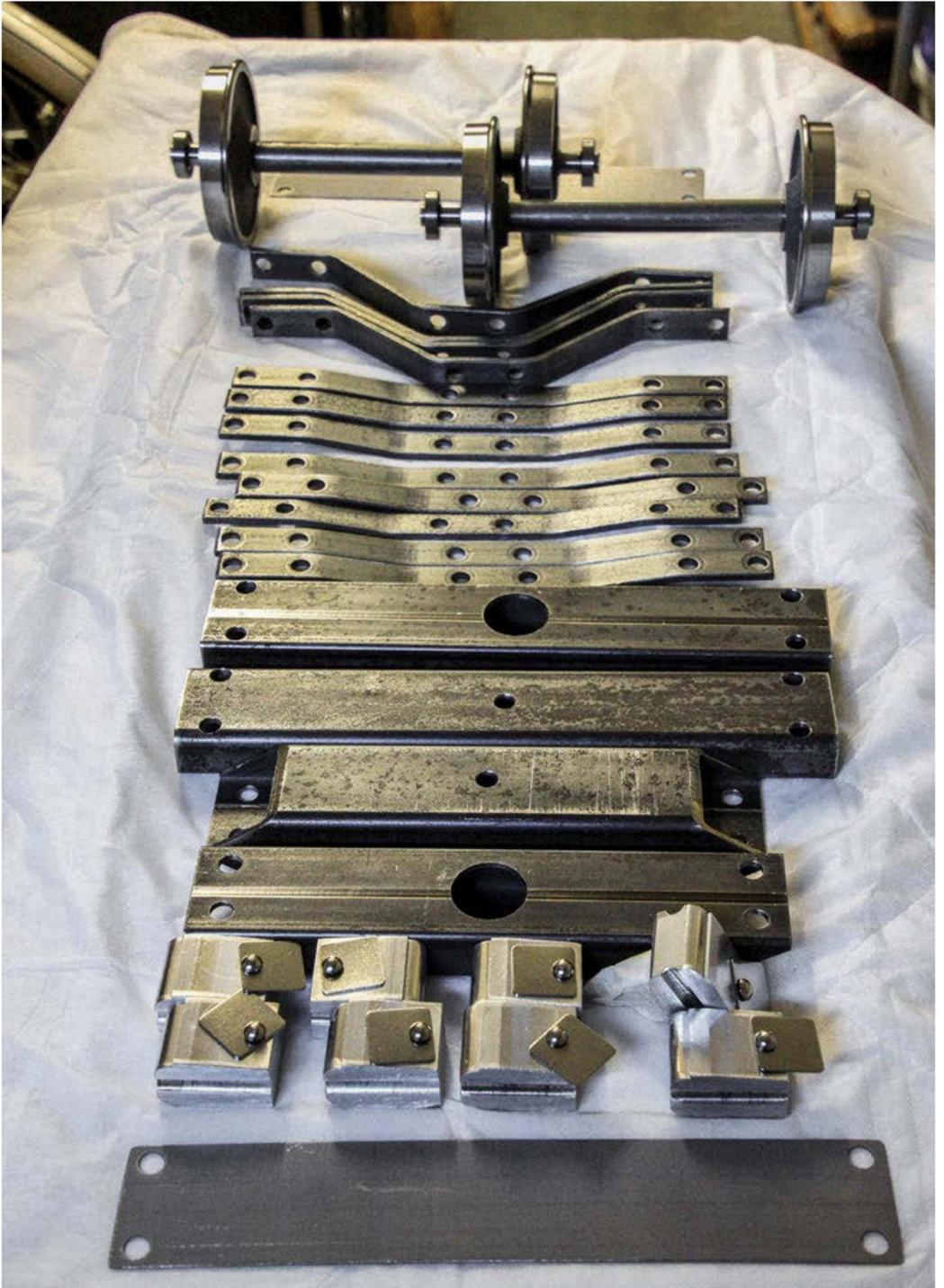
Spenderfahrzeug für die Rekonstruktion des ...



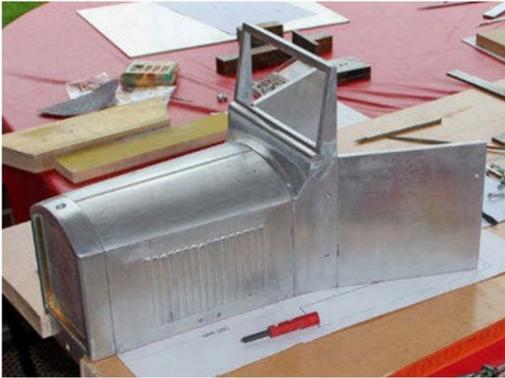
... Motor No. 1 der RGS auf dem Schrottplatz.



Absolut stilecht – Karl Schaeffer und seine «Galloping Goose». Die Mitfahrt auf diesem Fahrzeug hat Spuren hinterlassen – anregende Spuren!



Teile des Rahmens ausgebreitet in der Werkstatt. Ohne «grossen» Maschinenpark ist ein solches Projekt nicht zu stemmen – ohne Vereinskollegen auch nicht.



Motorhaube und Teile der Fahrerkabine kommen von einem Anbieter aus ...



... den USA, Kabinenwände und das Dach sind aus Holz entstanden.



Das Herzstück – der Rahmen mit dem vorderen Drehgestell und der eingebauten Antriebseinheit, vorbereitet für die ersten Rollversuche.



Ein Blick in die Fahrerkabine offenbart die Liebe für das Detail.



Grosser Wert wurde auch auf eine perfekte Lackierung gelegt.



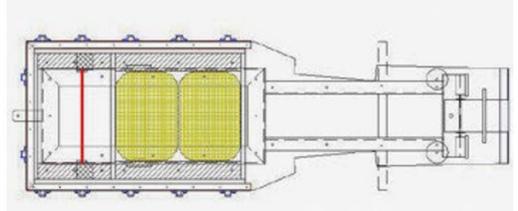
Der hintere Aufbau der «Gosse» – sorgfältige Schreinerarbeit!



Wenn alles zusammengesetzt ist, kommt so richtig Freude auf.



Am Anfang jedes Bauprojektes steht die Planung. Nach diesen Zeichnungen ...



... wurden alle Details für den Bau des Modells entwickelt.

Das Modell in 7 1/4 Zoll, Massstab 1 : 5

Anlässlich des Railfestes 2001 hatte ich die Gelegenheit, mit Karl Schaeffer auf der Ladefläche von RGS Motor No. 1 mitzufahren. Die Exotik dieses Eisenbahnfahrzeugs hat mich schon damals begeistert. Ich habe mich schon seit über 40 Jahren für die Schmalspurbahnen D&RGW und RGS in Colorado interessiert und auf vielen Feldexkursionen einen Grossteil der ehemaligen Bahnstrecken befahren und erwandert. Als ich 2014 in die Gartenbahnszene geraten bin, war für mich klar, dass mein erstes Fahrzeug ein Modell von RGS Motor No. 1 sein musste.

Als Erstes habe ich mir aufgrund von Fotos und eigenen Vermessungen CAD-Pläne gezeichnet. Von einem US-Anbieter habe ich mir einige rohe Aluminiumussteile für die Motorhaube und Teile der Kabine besorgen können. Ebenfalls aus den USA stammen der Drehgestellbausatz, Motorachse und Steuerung. Im Winter 2014/15 erfolgte dann der Bau des Fahrzeugs auf einem Metallrahmen mit Aufbauten grösstenteils aus Holz. Betrieben wird es mit einem Motor, gespeist von zwei in Serie geschalteten 12-V-Dual-Power-Batterien. Ein Soundmodul sorgt für das Fahrgeräusch, und ein in die Fahrerka-

bine eingebautes original Oogah-Horn aus der Automobilbranche hilft die Strecke freizuhalten. Dank gütiger Mithilfe von zwei Vereinskollegen, René Kömeter (Metallarbeiten) und Theo Vogt (Elektrik), erfolgte im Sommer 2015 die Jungfernfahrt auf der Gartenbahn Staufen. Trotz einigen unvermeidlichen Kompromissen erfüllt das Resultat meine Vorstellungen voll und ganz.

Im Winter 2015 baute ich zur Vervollständigung einen Bedienwagen, der 2016 erstmals eingesetzt wurde. Der Wagen wird derzeit noch mit pneumatischen Bremsen und einem Bedienpult ergänzt. ○



Die charakteristische Schnauze, ergänzt um die grossen Frontscheinwerfer und dem «Kuhfänger», geben dem Motor No. 1 sein unverwechselbares Gesicht.

Modelltuning der Ae6/6 von Roco

Frischzellenkur für eine betagte Dame



Nunmehr schon fast 40 Jahre werden durch die Firma Roco Modelle der Ae 6/6 angeboten. 2016 überraschte Roco die Modellbahnfreunde mit der Ankündigung einer preisgünstigen Neuauflage einer Kantons Ae 6/6. Wie dieses Modell mit einem richtigen «Schweizer Lichtwechsel» ausgerüstet werden kann, beschreibt unser Autor Andreas Lindner.

Von Andreas Lindner (Text und Fotos)

Unter der Bestellnummer 52660 (Wechselstrom 58660) wurde das Modell mit der Nummer 11406 und dem dazugehörigen Kantonswappen Obwalden an den Fachhandel ausgeliefert.

Ae 6/6 11406 gehörte beim Vorbild zu den ältesten Ae 6/6 überhaupt. Die Auslieferung der Serienmaschinen begann im Jahr 1955, unser Vorbild wurde am 23. Februar 1956 von der SBB übernommen. Nach über 50 Jahren zuverlässigen Dienstes bei der SBB sollte die Ae6/6 11406 wie die meisten anderen auch den Weg zum Abbruch gehen. Bemühungen, die bis zum Schluss grüne Maschine, Anfang 2008 zählte sie nicht mehr zum Einsatzbestand, der Nachwelt als Denkmal in Alpnachstad zu erhalten, scheiterten, sodass Mitte 2011 die nahezu vollständige Zerlegung erfolgte.

Modellausführung

Im Laufe der Einsatzzeit gab es auch an den Ae6/6 erkennbare Veränderungen. Roco stellt das Vorbild mit der ab 1990 eingeführten Griffstange dar, die dem Rangierpersonal den Zugang zur zwischen den Stirnfenstern nachgerüsteten UIC-Steckdose ermöglicht. Unter der Adresse der «eisenbahnfotograf.de» gibt es im Internet ein

Bild, das die Ae6/6 11406 am 26. September 1991 mit besagter Griffstange zeigt (<http://www.eisenbahnfotograf.de/ausland/sbb/13910623.JPG>). Das Modell ist mit der Revisionsaufschrift R1 Be 6.5.97 versehen, sodass das Fahrzeug, wenn man es ganz genau nimmt, in der nach Ende Epoche Va (1990–2000) oder Vb (2000–2005) gestalteten Anlage verkehren darf.

Modellumsetzung

Auf Antrieb ist festzustellen, dass Roco die Umsetzung des Vorbilds in den H0-Massstab gelungen ist. Viel hängt von der Darstellung der Dachausrüstung ab. Bei dem Modell gefallen besonders die exzellent nachgebildeten und sehr feinen, aber auch stabilen Stromabnehmer, die das typische schweizerische schmale Schleifprofil aufweisen. Die Hochspannungsleitungen sind orange lackiert und heben sich vom Dach ab. Die winzige Pfeife ist aus Metall nachgebildet. Das verwendete Messing wie auch die aus Metall bestehende Funkantenne über dem Führerstand II fallen hier besonders auf.

Am Lokkasten sind die markanten Zierstreifen der Kantonslokomotive nicht nur aufgedruckt, sondern erhaben ausgeführt. Die Chromfärbung ist ohne Makel und ge-

genüber dem SBB-Grün trennscharf ausgeführt. Kompromisse wurden bei Wappen und Nummerierung eingegangen. Ersteres ist von einem chromfarbenen Rahmen umgeben, das Wappen selbst dagegen befindet sich auf dem Niveau der Seitenwand. Die Loknummer ist hier, wie auch auf den Stirnfronten, nur aufgedruckt. Ein durchaus akzeptabler Kompromiss, gerade im Hinblick auf den günstigen Anschaffungspreis.

Der dunkelgrau gefärbte Maschinenraum ist hinter den seitlichen Fenstern gut zu erkennen. Wie bei anderen Modellen auch, verhindert der verwendete Mittelmotor die Darstellung von Raum hinter den Fenstern. Durch die Führerstandsfenster erkennt man die hellgrüne Färbung des Arbeitsplatzes. An den sicherlich nicht einfach darzustellenden, gerundeten Fenstern der Fahrzeugen ist die Verwendung von relativ dickem transparentem Kunststoff zu erkennen. Auch die Farbe der umlaufenden Griffstange passt nicht ganz zu der des Lokkastens. Dennoch wirkt die Front mit der markanten «Schnauze» gelungen.

Austauschteile aus Kunststoff erlauben es, die Stirnseite weiter zu detaillieren. Leider fehlen im Zurüstbeutel die passenden Aufstiegsstufen für den Rangierer. Hier

kann man auf ein Ersatzteil einer Re4/4 oder Re6/6 des gleichen Herstellers zugreifen. Wie gewohnt sind die Drehgestellblenden bei Roco sehr schön graviert und in diesem Fall sogar mit weiteren Ansteckteilen versehen. Bedingt durch den Einsatz auch auf engen Radien konnte im Schwenkbereich jeweils ein Teil nur flach nachgebildet werden.

Modelltechnik

Seit vielen Jahren hat sich das von Athearn entwickelte Antriebskonzept bewährt. Ein Mittelmotor, hier mit einer Schwungmasse versehen, treibt über Kardanwellen, Schnecken und Zahnräder die Achsen an. Im Gegensatz zu den ersten Modellausführungen werden erfreulicherweise alle sechs Achsen angetrieben. Insgesamt vier Haftreifen, jeweils zwei auf den Rädern der Achse 1 und 6, sorgen für genügend Haftung auf der Schiene, sodass mit einem Gewicht von circa 492 Gramm der digitalisierten Lokomotive auch schwerere Züge anstandslos gezogen werden können.

Mit einem Summen setzt sich das Modell in Bewegung. Erstaunlicherweise bleibt die Ae6/6 tatsächlich unter der Höchstgeschwindigkeit des Vorbilds. Hier sollte sie mindestens «20–25 Sachen» mehr machen. Die 80 km/h auf den Kurven der Gebirgstrecken werden auf jeden Fall erreicht. Im Innern wird auf eine elektrische Verbindung zu den Pantographen verzichtet. Negativ fällt die Beleuchtung auf. Das Licht der Birnen auf der zentralen Platine kommt durch die Lichtleiter nur sehr schwach an den Lampen an. Auch die Digitalisierung erbrachte keine Besserung. Alles in allem kann für das Modell auf jeden Fall eine Kaufempfehlung ausgesprochen werden.

Überlegungen

In die Eisenbahngeschichte ging die Ae6/6 als typische «Gottthardlokomotive» ein. Für die Tunnelstrecken und den nächtlichen Betrieb ist eine bessere Beleuchtung wünschenswert. Im Folgenden wird eine Möglichkeit beschrieben, die Lampen mit SMD-LED zu versehen.

Dazu ist folgendes Material nötig:

- SMD-LED
- Widerstände
- Schutzdioden
- feine Kabel, idealerweise Kupferlackdraht in verschiedenen Farben
- Lötcolben, Lötzinn

Mein Ziel war es, das Modell einfachheitshalber mit einem Dreilichtspitzenlicht und einem weissen Rücklicht zu versehen. Die Ae6/6 war beim Vorbild nie mit einer Vielfach- oder Wendezugsteuerung ausgerüstet, sodass ganz ausgeschaltete Lampen an einer Stirnseite, ausser in Fahrtrichtung vorne beim Einsatz als Zwischenlokomotive, in der Regel nicht vorkamen. Eine Ausrüstung des Modells mit Duo-LEDs könnte weiter einen Einsatz im Schiebedienst oder als Lokzug ermöglichen, auch das Warnsignal mit drei roten Leuchten wäre möglich. Dies würde aber den Aufwand unverhältnismässig in die Höhe treiben, abgesehen davon, dass bei der Modellbahn aktiver Schiebe- und Zwischenlokdiens nur sehr störanfällig zu betreiben wäre. Hier ist dann eher eine Lokomotive als Dummy gefragt.

Umsetzung

Zuerst wurde der innere Aufbau des Modells genauer betrachtet. Um die Glühlampen zu entfernen, nahm ich die Hauptplatine ab, da einer der Kontakte auf der unteren Seite angelötet war. Dabei stellte ich fest, dass die elektrische Verbindung zum Motor erfreulicherweise über Kontaktfedern erfolgt. Als Nächstes wurden die Lichtleiter entfernt. Das weitere Vorgehen kann in zwei Richtungen erfolgen:

A) Der vorderste Teil der Lichtleiter kommt weiter zur Verwendung. Auf ihn werden SMD-LED geklebt. Einfachheitshalber kann man hier auf solche mit bereits an-

gelöteten Drähten zurückgreifen. Grosser Vorteil dieses Weges ist, dass der benötigte Raum sehr gut abgeschätzt werden kann. Bleiben die Umbauarbeiten kleiner als der Lichtleiter, gibt es keine Probleme. Weiter kann jederzeit eine defekte LED ausgetauscht werden.

B) Alternativ können LEDs mit entsprechenden (gekürzten) Lichtaustrittszylindern direkt in die Lampen eingesetzt werden. Auch hier sollte unbedingt darauf geachtet werden, dass die Volumen der vorher dort eingesetzten Lichtleiter nicht überschritten werden.

Da ich gerade solche LEDs zur Verfügung hatte, wählte ich Methode B. Im Nachhinein würde ich allerdings zu Ersterem raten. Zu Anfang testete ich mehrere Widerstände an einer LED. Da ich keine Schweinwerfer haben wollte, entschied ich mich für einen Vorwiderstand von 3,5 kOhm. Hier kann ganz nach eigenem Geschmack gehandelt werden. Nur darf der Wert, um die LED nicht zu gefährden, nicht zu tief sein.

Die LEDs brachte ich in Position, fixiert wurden sie mit etwas Klebstoff. Vorher wurden sie mit Acrylfarbe «Lampenschwarz» versehen. Die verwendeten, mit Isolationsummantelung versehenen Drähte erwiesen sich trotz der Feinheit als zu störrisch, sodass schon hier besser Kupferlackdraht verwendet werden sollte. Als Nächstes entstanden die Platinen mit den einfachen Schaltungen. Sie sollten ihren Platz später über den Antriebsschnecken unter dem Dach bekommen. Die Platinen erhielten



Ein Blick von oben offenbart den fein gestalteten «Dachgarten» der Ae6/6 von Roco.



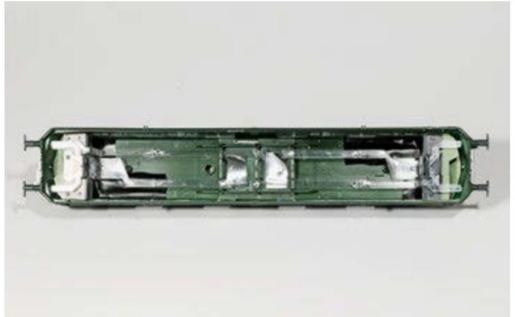
Sauber ausgeführt, wenn auch nur aufgedruckt: Wappen und Nummerierung.



Wahrlich eine Zierde – der Zierstreifen – und fein ausgeführte Drehgestellblenden.



Antiquierte Beleuchtungstechnik mit zwei Birnchen auf der Platine.



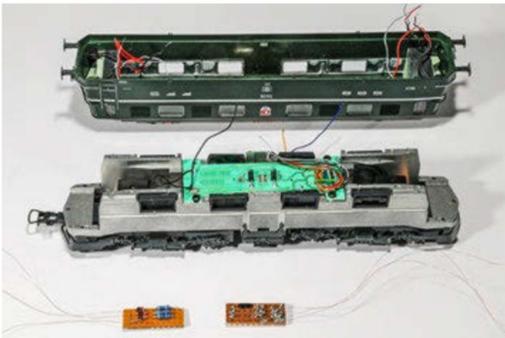
Ein Blick in das Gehäuse und auf die «Inneneinrichtung» mit den Lichtleitern.



Eher Funzeln als Lampen – das Beleuchtungskonzept ist überarbeitungswürdig.



Mit etas schwarzer Farbe, feinem Lackdraht und ein bisschen Litze ...



... und den vorbereiteten Platinen kann leicht Abhilfe geschaffen werden.



Ist alles installiert, erfolgt die Überprüfung vor dem Zusammenbau.

lange, angelötete Kupferlackdrähte (gut, wenn man einen alten Elektromagneten in der Bastelkiste liegen hat) und wurden am anderen Ende mit den LEDs verbunden. Grösste Konzentration und eine ruhige Hand ist hier nötig - LötKolben und der Lokkasten aus Kunststoff dürfen sich nicht zu nahe kommen ...

Bei den Kupferlackdrähten brannte ich vorher mit dem LötKolben an den Enden die Lackierung ab. Eine Kontrolle mit dem Durchgangsprüfer sollte, wie auch nach dem Löten auf der Platine, immer erfolgen. Nach dem Trennen des blauen, weissen und gelben Kabels vom Brückenstecker wurden diese entsprechend des Schaltplanes mit den entsprechenden Enden der Kupferlackdrähte verbunden. Entgegen meiner Umsetzung, die beiden Rücklichter direkt über das Kabel zum Radkontakt mit elektrischer Energie zu versorgen, wurde mir der Rat gegeben, zum Schutz des Decoders besser ein Funktionskabel (grün) desselben dafür heranzuziehen (siehe Plan). Die Lötverbindungen wurden isoliert und

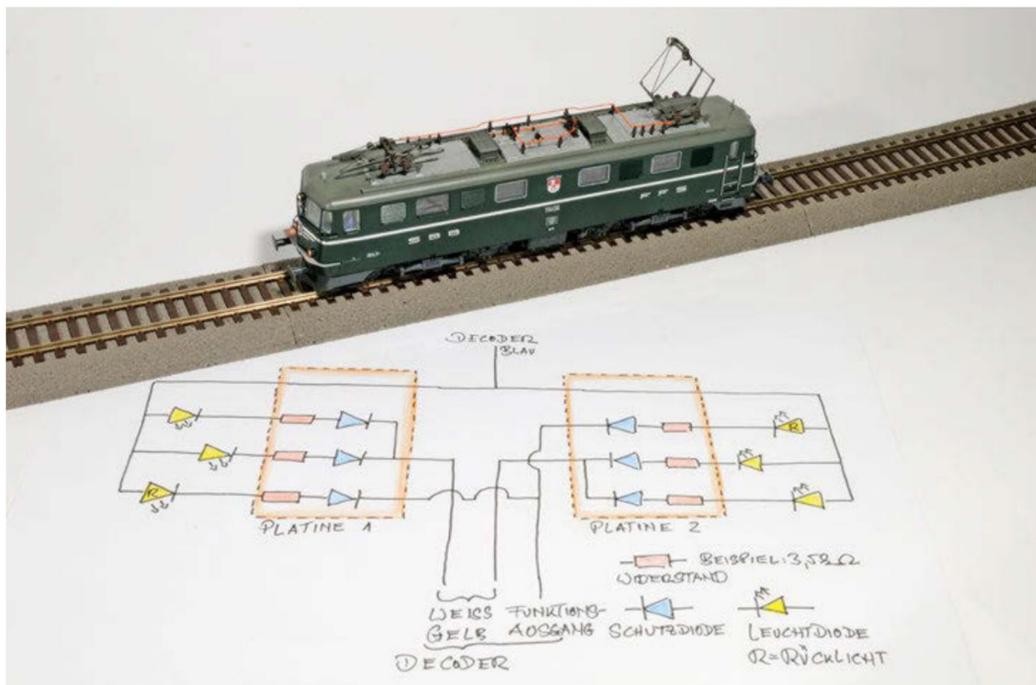


Um Klassen besser – bei absoluter Dunkelheit mit 3,5 kOhm Vor-Widerständen eher sogar zu hell.

mit transparentem Klebeband auf der Hauptplatine fixiert. Beim vorsichtigen Zusammensetzen wollte das Lokgehäuse einfach nicht so richtig auf den Metallrahmen passen. Erst nachdem ich mit einer feinen Trennscheibe die beiden oberen Kanten am metallenen Lokrahmen entfernte, passte alles perfekt zusammen. Da

bei kann es vorkommen, das sich das eine oder andere Kabel hinter einem Maschinenraumfenster zeigt, sodass mehrere Anläufe hier nötig sein können.

Nach der obligatorischen Testfahrt steht dem Einsatz des Modells auf den Modellbahngleisen nun mit einer deutlich besseren Beleuchtung nichts mehr im Weg. ○



So sehen der Schaltplan und die Anordnung der Bauteile auf den Platinen aus: der Schaltplan für die Frischzellenkur vor dem umgerüsteten Modell.



Der Tm 55 der VHB (Basis Bemo) holt sich den in einem Stumpengleis abgestellte EBT-Magazinwagen für den nächsten Einsatz.

Umbau eines BLS-Gklm zu einem EBT-X in Spur H0

Passende Wagen für die Stromer

Wie in der letzten Ausgabe der LOKI gezeigt, bot Piko Anfang der 1990er-Jahre auf Basis der SBB-Güterwagen des Typs K3 drei Versionen der farbigen EBT-Dienstwagen an. Johannes Weibel wünschte sich eine dem Vorbild entsprechende Version auf Basis eines BLS-Gklm mit glatter Verbretterung, weshalb er sich diesen auf Basis eines Modells von Aku-Modelleisenbahnen selber umbaute.

Von Johannes Weibel (Text) und Hans Roth (Fotos)

Als am Anfang der 1990er-Jahre viele Dienstwagen der EBT-Gruppe am Ende ihrer Lebensdauer angelangt waren, mussten diese kostengünstig ersetzt werden. Damals war es noch üblicher als heute, dass die Bahnen in der Schweiz nach brauchbaren Occasionsfahrzeugen Ausschau hielten. Für zu ersetzende Magazinwagen erwarb aus diesem Grund die EBT-Gruppe sieben ausgediente Gklm-Güterwagen der BLS-Betriebsgruppe. Diese aus der Jahrhundertwende stammenden Fahrzeuge wurden in den 60er-/70er-Jahren grundlegend modernisiert und befanden sich in einem äußerst guten Zustand. Zwei davon wurden ab 1993 dem Fahrleitungsdienst zugeteilt und

zuvor dementsprechend in der EBT-Werkstätte in Oberburg hergerichtet. Die beiden Magazinwagen X 40 62 94 13 101-5 und X 40 62 94 13 180-9 der EBT erhielten eine neue Verbretterung der Seitenwände, wobei auf die Lüfterschieber verzichtet wurde. Passend zum Einsatzgebiet erhielten die beiden Wagen einen augenfälligen Anstrich in Gelb-Orange mit einem Elektrosignet auf den Schiebetüren. 2011 und 2014 wurden die beiden rund 100-jährigen Wagen dem Abbruch zugeführt.

Umsetzung ins Modell

Genau wie beim Vorbild brauchen wir für dieses Umbauprojekt ein Modell des BLS-

Güterwagentyps Gklm. Dieses findet man seit längerer Zeit im Sortiment von Aku-Modelleisenbahnen unter der Artikelbezeichnung 1040-F. Das Modell weist vorbildgerechte Aufbauten aus Kunststoff sowie ein Fahrwerk von Liliput auf. Im Verlauf der Zeit wurde das Untergestell durch den Einbau von Kurzkupplungsmechanik angepasst. Ältere Auflagen des Wagens, welche noch auf dem Gebrauchtmart erworben werden können, weisen diese Eigenschaft nicht auf.

Der Wagen X 40 62 94 13 101-5 der EBT verfügt über keine Lüfterschieber mehr und weist zudem glatte Seitenwände aus Pressplatten auf. Diese Änderung möchten wir

im Modell durch Entfernen der Schieber-einsätze und Ausspachteln der entstandenen Öffnungen mit handelsüblicher Kunststoffspachtelmasse umsetzen. Analog wird bei den Bretterfugen vorgegangen. Die Kunststoffspachtelmassen unterliegen beim Trocknen einer Volumenverkleinerung, daher sollte wirklich reichlich Trocknungszeit einkalkuliert werden. Mit Schaber und Schleifpapier von unterschiedlichen Körnungen können danach alle Flächen gemäss Vorbildfotos plangeschliffen werden. Eine Grundierung mit einer dafür vorgesehenen Sprayfarbe aus dem Modellbauhandel zeigt sofort allfällige Fehler auf. Diese Arbeit ist zwar ein wenig mühselig, das Resultat erfreut aber umso mehr.

Wer es lieber einfacher hat, kann als Vorbild beispielsweise den grünen Magazinwagen X 40 62 94 14 100-6 des Stellwerkdienstes wählen. Dieses Fahrzeug weist trotz farbenfrohem Neuanstrich Lüfterschieber und verbretterte Seitenwände auf.

Farbe braucht der Wagen

Nun steht die etwas kniffligere Aufgabe des Lackierens an. Es empfiehlt sich, zuerst die Grundfarbe der Wände aufzutragen. Im Falle unseres Fahrleitungsmagazinwagens also Gelb. Danach werden alle beim Vorbild orangen Bereiche lackiert. Dies kann entweder durch sorgfältiges Abdecken oder von (ruhiger) Hand mit dem Pinsel erfolgen. Die demontierbaren Türen werden jeweils separat bearbeitet. Die zwei vorher gelb lackierten Griffstangen aus Messing des Basismodells können nun montiert werden. Wer will, kann auch noch die vier Seilösen an den Wagenecken ergänzen.

Das Untergestell kann durch jeden nach seinen persönlichen Freuden angepasst werden. Wenn gewünscht, kann bei noch nicht vorhandener Kurzkupplungskinematik eine solche eingebaut werden, beispielsweise von Symoba oder im vorliegenden Fall eine von Roco.

Die Detaillierung des Wagens

Die Liliput-Untergestelle weisen von je her Gleitlager auf, so auch beim Wagenmodell von Aku-Modelleisenbahnen. Beim Vorbild dagegen wurden bei diesen Wagen seit den 1960er-Jahren wartungsarme Rollenachslager eingesetzt. Beim vorliegenden Umbaumodell wurden diese Lagergehäuse von Hand herausgearbeitet, reine Schnitz- und Schleifarbeit. Heute würde ich die viel

eleganteren Rollenachslager der Firma BahnSinn (Art.-Nr.: 590 20 2032004, Bezug über www.wagenwerk.de) verwenden. Mit diesen Achslagern erhält der Modellbauer nicht nur schöne Lagergehäuse aus Messingguss, sondern auch gedrehte Lagerbuchsen für die Spitzenlagerung der Radsätze. Nach dem Umbau werden dann die vorhandenen Radsätze durch solche mit Speichen ersetzt.

Wer es nun noch filigraner will, der kann das Bremserbühngeländer von Aku-Modelleisenbahnen aus Kunststoffspritzguss durch ein selber gebautes Exemplar aus Draht mit einem Durchmesser von 0,4 Millimeter ersetzen und von Ersterem lediglich die Handbremsspindel behalten. Auf gleiche Weise kann bei den Trittbrettern vorgegangen werden. Beim vorliegenden Modell wurden angepasste Exemplare des K2 von



Der Bruder des umgebauten Wagens: der baugleiche Magazinwagen X 40 62 94 13 180-9 in Oberburg. Im Gegensatz zum porträtierten Umbauwagen besitzt dieser keine Speichenradsätze.



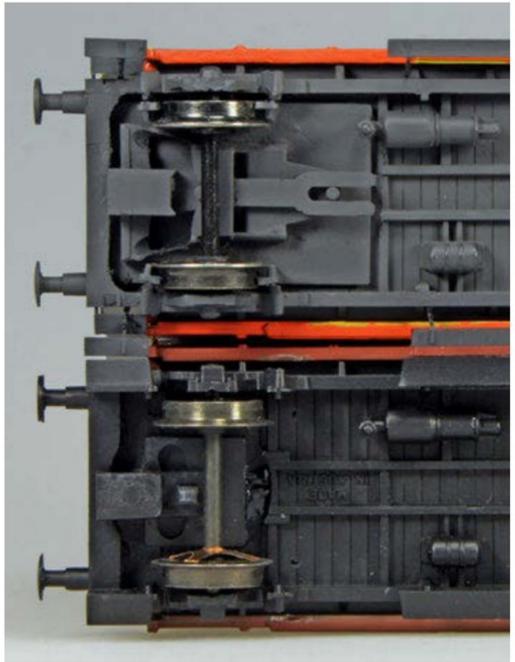
Seitenansicht des umgebauten X 40 62 94 13 101-5. Auch das Trittbrett unter dem Seitentor wurde ersetzt.



Mit Kunststoffspachtelmasse und Schaber geht es nun ans Werk. Es empfiehlt sich jedoch, das Modell im Vorfeld so gut es geht zu zerlegen.



Die Nahaufnahme zeigt die geänderten Achslager, Treppenaufstiege und das filigranere Bühnengeländer. Sogar das Untergestell erhielt eine Beschriftung.



Ein Blick auf die Unterseite zeigt die KKK-Vorrichtungen von Akku-Modelleisenbahnen (unten) und die neu eingebaute von Roco (oben).



Der gelb-orange Magazinwagen wartet neben dem klassisch braunen EBT X 40 62 94 16 146-7 (aus Akku-Set 1107-F) auf seinen nächsten Einsatz.

Brawa verwendet. Nach Abschluss der Arbeiten am Untergestell empfiehlt sich eine Lackierung in Schwarzgrau.

Bevor wir nun ein schönes und individuelles Modell in den Händen halten können, sollte wir das Dach und die o-

bernen Bereiche der Stirnwände in umbräuer Farber spritzen.

Am Schluss erhält der Modellbauer ein unikates Modell für seine Modellanlage, welches im Vorbild Zeuge einer neuen Lackierungsära war. Als passende Ergänzung

zum umgebauten Magazinwagen findet der findige Modellbauer vielleicht auf dem Gebrauchtmart noch das EBT-Dienstwagen (Art.-Nr. 1107-F) von Aku-Modell-eisenbahnen, welches einmalig 2006 aufgelegt wurde. ○



Der durch den Autor umgebaute EBT-Dienstwagen X 40 62 94 13 101-5 neben einem seiner Spendermodelle, in diesem Fall der BLS-Güterwagen Gk1m 21 62 111 6 223-7 von Aku-Modell-eisenbahnen. Deutlich kann man nun sehen, was alles durch den Erbauer vom Basismodell abgeändert wurde.



Nach erfolgtem Einsatz auf dem Netz der EBT-Gruppe bringt der Tm 57 der VHB den Magazinwagen wieder auf sein Abstellgleis.



Nach dem Aufbau zeigt sich die gesamte Grösse der zu testenden Modulanlage des sNs.

Frühlingstreffen der Modulgruppe des sNs

Die Moduler der spur-N-schweiz testen

Nach der Ausstellung ist vor der Ausstellung. Laufend werden neue Module gebaut oder ältere um- oder ausgebaut. Bevor diese landschaftlich gestaltet und an einer Ausstellung in eine Anlage integriert dem Publikum präsentiert werden, gehen diese durch einen harten internen Test. Wie jedes Jahr trafen sich die Moduler von spur-N-schweiz (sNs) zum internen Frühlingstreffen. Dieses Jahr in der Mehrzweckhalle im solothurnischen Kappel. Es galt einmal mehr, viel Neues zu testen!

Absolut kein Nervenflattern – der Junge fährt nach Papas Anweisungen beinahe wie ein Profi.



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

Im Vorfeld plante Jürg anhand der von den Teilnehmern gemeldeten neuen zu testenden Modulen mit vielen anderen Modulen eine hallenfüllende Anlage. Dabei musste auch eine neue Lösung getestet werden, wie die Höhendifferenz zwischen dem NCI-Backbone und den höherstehenden sNs-Modulen ausgeglichen werden könnte. Unser Felix hatte da eine geniale Idee, wie dies technisch einfach mit normalen Modulen umgesetzt werden kann.

Das Test-Weekend

Wie geplant trafen am Freitagmittag aus allen Himmelsrichtungen die verschiedenen Fahrzeuge mit Mensch und Material ein. Nach dem Ausladen der ersten Module begann der Aufbau. Unterbrochen jeweils durch ein herzliches Willkommen allen neu Eintreffenden Modulerinnen und Modulerlern. Wir sind unter Freunden und genießen ein langes Wochenende gemeinsam unser Hobby. Nachdem auch der Transport aus der Region St. Gallen mit dem letzten Dutzend an Modulen eingetroffen war, wurde die Anlage in Ruhe und konzentriert fertig aufgebaut, elektrisch verbunden und das sNs-Blocksystem verdrahtet. Und schon bald fuhren die ersten Testzüge auf den fertig aufgebauten Anlagenteilen.

Das Testing

Noch am Freitagabend ging es bereits los, die ersten Züge befuhren die ganze Anlage und zeigten auf gewissen Modulen schamlos die Fehler auf: Entgleisungen wegen nicht Einhalten der Minimalradien und Kurzschlüsse wegen falschen Verdrahtungen. Hier zeigte sich einmal mehr, dass es sich nicht lohnt, unter Zeitdruck tage- bzw. nächtelang an Modulen zu bauen. Weil die Korrekturen nicht auf die Schnelle vor Ort erfolgen konnten, wurden deshalb diese Streckenmodule ausser Betrieb genommen, was aber glücklicherweise nicht betriebs-hinderlich war.

Bei Tests von neuen, kompakten Fahrreglern war lange unklar, wieso diese nicht das identische Verhalten zeigen, wenn derselbe Zug über verschiedene Gleisabschnitte mit den Reglern fährt. Ein Besuch des Herstellers und ein paar Tests später war nun klar, dass seine Definitionen der minimalen Eingangsspannung nicht stimmte. Eine leicht höhere Spannung angelegt, und es funktionierte!



Etwas passt nicht so ganz: ein klarer Fall für die Nadelfeile für eine kleine Nachkorrektur.



Beim Aufbau und bei der Ausrichtung der Modulanlage legen alle Mitglieder Hand an und helfen einander.



Eines der neuen Module beim Betriebstest: ein Endmodul mit einer Wendeschleife und Abstellanlage.



Der sNs-Nachwuchs regelt und steuert das Geschehen im Bahnhof fast schon routiniert, während Papa daneben nur noch zum Zuschauen verdingt ist.



Für Abwechslung im Betrieb sorgen verschiedenste Zugskompositionen, welche teilweise auch im Einsatz getestet werden mussten.

Am Samstag wurden Züge auf die Reise geschickt, welche neu erstanden oder optisch optimiert, sprich kurzgekuppelt wurden. Diese wurden auf der ersten Fahrt durch den Besitzer begleitet, um allfällige Fehlerverhalten zu erkennen und bei Entgleisungen sofort eingreifen zu können. Auch da verliefen nicht alle Tests erfolgreich, bei den einen konnten einfach die Kupplungsstangen gegen längere ausgetauscht werden, und der Nachtest war erfolgreich. Andere Züge müssen aber nach Hause auf den Werk Tisch, denn es muss mehr Zeit und vor allem Werkzeug eingesetzt werden.

Zur vollen Zufriedenheit fiel der Test der Überwindung der Höhendifferenz aus! Wenn man zwischen den 100 cm der NCI-Module und den 110 cm der sNs-Anlage Module leicht geneigt einbaut, können auch lange sNs-Züge problemlos und ohne Entgleisungen die Höhendifferenz überwinden. Dazu braucht es nur eine gute Kommunikation zwischen dem Fahrdienstleiter am Bahnhof und dem Betreiber der Abzweiger.

Unser Nachwuchs

Am Samstag besuchte uns Martin mit seinem Sohn. Nach einer kurzen Einführung durch den Bahnhofsbesitzer Heinzpeter übernahm der 5½-jährige Lukas gekonnt den Betrieb. Der Vater durfte nur noch danebenstehen und die Hände in die Hosentaschen stecken. Eine reine Augenweide, dem «Kleinen» am grossen Bahnhof zuzuschauen!

Anschliessender Genuss

Nicht nur «Bähnen» war angesagt, sondern auch das Vergnügen. Die Pflege der Freundschaften, gute Gespräche und entspannte Stunden unter Freunden, der Austausch von Erinnerungen bei Kaffee (ging irgendwie bei der Planung vergessen) und feinem Gebäck, gebacken von guten Feen! Um nicht zu viel Zeit zu verlieren, gab es am Freitag zwischen Aufbau und Test etwas vom Pizza-Service. Am Samstag, schliesslich läuft ja alles und man ist entspannt, traf man sich zum gemeinsamen feinen Nachtessen im nahen Restaurant.

Dazwischen wurden auch die ersten Entwürfe der Anlagen für die N-Scale-Convention in Stuttgart im November und der 3. Modellbahnschau in Balingen besprochen. Ach ja, fast hätte ich es vergessen: zwei Tage lang «Bähnen» auf einer schönen Anlage, ein gelungenes Weekend. ○

Wo finde ich mehr der sNs-Moduler?

Weitere Bilder: www.spur-n-schweiz.ch unter Module, Bilder 2017

Nächste Ausstellungen der sNs-Moduler:

16.–19. November 2017, neue Messe Stuttgart: 12. European N-Scale Convention

2. Dezember 2017, Birmensdorf, 44. Reppischtaler Modelleisenbahn-Markt (mit Fahrmöglichkeit für Kinder)

13./14. Januar 2018, Volksbankmesse Balingen, 3. Modellbahnschau



Ein Containerterminal, damit auch die Modellbahn etwas zum Transportieren hat.



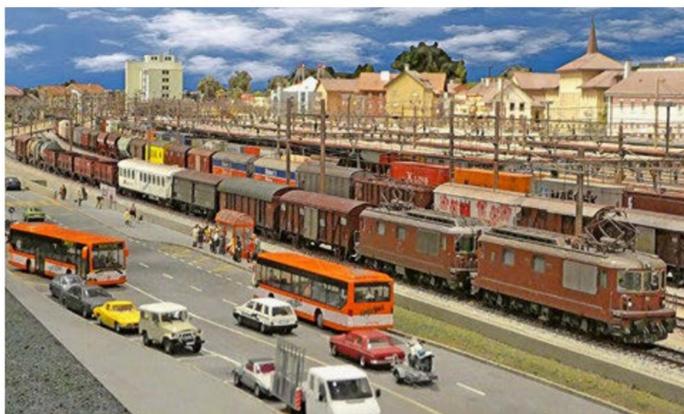
Auch in Spur N braucht es Wegweiser, damit die Preiserleins auch wirklich zum Bahnhof finden.

Szenen-News

Der Juli-Monatszug auf dem Kaeserberg

Auch das ist leider schon Geschichte: ein Nahgüterzug 1997

Foto: PD



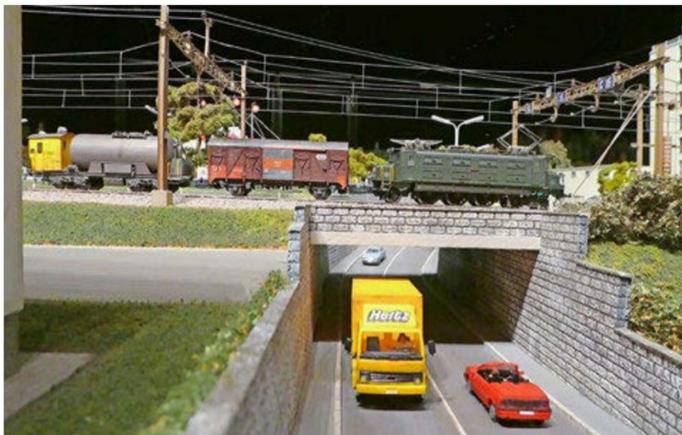
Triebfahrzeuge: 2 × Re 4/4, 160 t, 9,96 MW, Last: 28 Achsen, 480 t, V max. 90 km/h.

Kurzer Nahgüterzug mit gedeckten Wagen und solchen mit Blachendach, je einem Schiebewand- und Klappdachwagen, dem Dienstwagen «RailShop» für den Verkauf ausgemusterten SBB-Materials sowie Hubkippwagen und eine Heizölzisterne. Solche Züge haben in den 90ern im Wagenladungsverkehr ganze Strecken bedient, unterwegs Zufuhr in Ladegleise manövriert und abfuhrbereite Wagen mitgenommen. Bis 1994 wurden am Schuppen auch Stückgutwagen an- und abgehängt. Die Doppeltraktion dient der einmännigen Überfuhr einer zweiten Lokomotive. Die Re 4/4 181 Interlaken gehörte der Berner Alpenbahn Gesellschaft BLS, die 179 Bern zur mitbetriebenen BN. Die zwei Bahnen verschmolzen 1997 mit SEZ und GBS zur BLS Lötschbergbahn AG. PD

Der August-Monatszug auf dem Kaeserberg

Unkrautvertilgung Ae 3/6 1987

Um den für die Funktion des Schotterbetts schädlichen Aufwuchs im Gleis einzudämmen, haben die SBB 1957 und 1959 zwei Spritzwagen gebaut, die auf Drehgestellen alter Lokomotivtender (C 4/5 2705, 2707 und 2712) rollen. Der Tank fasst 37m² Herbizidlösung (Primatol oder Atrazin). Diese stark verdünnte Menge reichte für 45 km (Einspur) oder 75 km (Doppelspur, ein Gleis) und wurde mit 35 bis 40 km/h ausgebracht. Der Umwelt zuliebe wurden diese Einsätze ab 1980 und nochmals ab 1987 reduziert und Anfang der 90er-Jahre ganz eingestellt. Seither dienen die Wagen im Hochsommer dazu, stark erhitzte Schienen präventiv mit Wasser zu kühlen, was Gleisverwerfungen verhüten hilft. Die 1987 aus-rangierte Zuglokomotive Ae 3/6¹ 10682 von 1927 verdient am Kaeserberg als historisches Fahrzeug noch ein Gnadentrot. PD



Ae 3/6¹, 1,56 MW, 93 t, Last: 6 A, 85 t, V max. 100 km/h.

Foto: PD

Saisonöffnung im Sernftalbahnhof-Museum Sernftaler Bahnkultur in Gross und Klein erleben

Foto: © Comet/Photoshopping, Dieter/Erz



Das Sernftalbahnhof-Museum in Engi Vorderdorf. In diesem wunderschönen Gebäude gibt es viel zu entdecken.

Foto: © Comet/Photoshopping, Dieter/Erz



Die neue Sernftalbahnhof-Komposition für die 5^{er}-Garten-Bahn erbaut von Kurt Kull aus Netstal.

Foto: © SeTB-Archiv, Sammlung Christoph Bergner



Szene aus den 1920er-Jahren: Der Transport von Matter Quarzsandstein erfolgte mit der Bahn.



Foto: Bernhard Willen

Nachruf Peter Willen

Nach langer Krankheit ist vor einigen Wochen der bekannte Eisenbahnkenner und -fotograf verstorben.

Schon in jungen Jahren befasste Peter Willen sich intensiv mit den in- und ausländischen Eisenbahnen. Dadurch entstand eine grosse und wichtige Sammlung von Bildmaterial. Auch die LOKI konnte unzählige Male auf seine Unterstützung zählen, wenn historische Bilder benötigt wurden. Dafür danken wir ihm, und bei jeder zukünftigen Veröffentlichung wird die Erinnerung bewahrt. *Die Herausgeber der LOKI*

Seit 2017 ist das Sernftalbahnhof-Museum auch eine Betriebsstätte des Geoparks Sardona. In einer Vitrine wird mit neuen Modellen von Hans Raveja (Ennenda) der Transport aus dem Steinbruch Bitzi und der Umlad des Matter Quarzsandsteins in Schwanden veranschaulicht.

Nebst den Zügen für den Personentransport verkehrt auf der Gartenbahn neu eine SeTB-Originalkomposition, bestehend aus dem roten zweiachsigen Triebwagen Nr. 3, dem roten Personenwagen Nr. 15 und dem geschlossenen Güterwagen Nr. 31, erbaut von Kurt Kull (Netstal).

Die Modelleisenbahn in Spur 0m (1:45) mit markanten Landschaftsausschnitten und Bauten zeigt auf, wie es damals im Sernftal war.

Das kleine Bistro in einem originalen SeTB-Güterwagen auf dem Museumsgleis ist während den Museumsöffnungszeiten zugänglich.

Die «Rückholaktion Triebwagen» ist auf Kurs: Der erste der beiden vierachsigen Triebwagen steht bereits seit Herbst 2016 in Elm, und engagierte Vereinsmitglieder arbeiten jeweils freitags an der Sanierung des Fahrzeuges. Der zweite Triebwagen kehrt bereits restauriert voraussichtlich im Juni ins Sernftal zurück.

Ein Besuch am einstigen Betriebsmittelpunkt der Sernftalbahnhof lohnt sich für alle! Infos gibt es unter www.sernftalbahnhof.ch.

Triebwagentreffen Koblenz – 1. August 2017

Grosses Triebwagen- «Feuerwerk» zum 1. August

Die Wohlen-Meisterschwanden-Bahn (WM) ist längst Geschichte, der WM-Triebwagen BDe 4/4 2 hingegen ist nach wie vor unterwegs.



Auch beim kürzlich wieder instand gesetzten CZm 1/2 31 handelt es sich um einen Triebwagen.

Einstiges SBB-Flair kann mit dem RBe 4/4 1405 des DSF erlebt werden.



Fotos: Thomas Hollenstein

Der alltägliche Schienenpersonenverkehr in der Schweiz wird heute von Triebwagen und -zügen geprägt. Mit diesen Fahrzeugen lassen sich auf gleicher Zuglänge mehr Personen transportieren als mit klassischen Lok-Wagen-Garnituren. Doch Triebwagen sind schon zum Dampfzeitalter auf Schweizer Schienen aufgetaucht und konnten sich im Regional- wie im Schnellzugverkehr behaupten. Im Laufe der Jahrzehnte erschien eine grosse Vielzahl von Triebwagen-Bauformen und -typen.

Der Verein Depot und Schienenfahrzeuge (DSF) in Koblenz setzt von jeher auf den Erhalt und Betrieb historischer Triebwagen. So sind Fahrzeuge der Wohlen-Meisterschwanden-Bahn (WM) und der Südostbahn (SOB) oder auch der letzte grüne RBe 4/4 der SBB im Besitz des Vereins. Oft sind sie für Extrafahrten auf dem Schienennetz anzutreffen.

Der DSF nimmt nun am 1. August 2017 das 125-Jahr-Streckenjubiläum Koblenz-Laufenburg-Stein-Säckingen zum Anlass, ein Triebwagentreffen mit zusätzlichen, historischen Triebwagen von anderen Vereinen zu organisieren. Von Koblenz aus bedienen die historischen Fahrzeuge die Strecke nach Laufenburg stündlich. Zum Einsatz kommen Fahrzeuge verschiedener Institutionen, darunter befindet sich beispielsweise der BDe 4/4 1643 «Wyländerli» von SBB Historic, welcher seit Langem wieder mal in klassischer dreiteiliger Regionalzugsformation verkehren wird. Aber auch der Rote Pfeil RBe 2/4 202 der Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) sowie der heute als Tunnelkino eingesetzte SOB-Glaskasten ABe 4/4 11 laden zu einer Mitfahrt ein. Natürlich fehlen auch die vereinseigenen Fahrzeuge des DSF nicht.

Zwischen Laufenburg und Stein-Säckingen dampft der in frischem Glanz erstrahlende Dampftriebwagen CZm 1/2 31 der ehemaligen Uerikon-Bauma-Bahn hin und her.

Für die Fahrten werden Tageskarten verkauft, mit welchen die historischen Züge unbeschränkt benutzt werden können. Die Einnahmen kommen vollumfänglich den beteiligten Vereinen, welche sich um die historischen Fahrzeuge kümmern, zugute. Auf dem Festgelände beim Lokdepot Koblenz werden die nicht im Einsatz stehenden Triebwagen ausgestellt. Einen Einblick in das Metier der Lokführer erhält Jung und Alt am RBe-4/4-Simulator. Im gemütlichen «Depot-Stübli» im Lokdepot kann der Nationalfeiertag bei Speis und Trank gebührend gefeiert werden.

DSF

Alle Informationen zum Fest, welches am 1. August 2017 von 9 bis 17.30 stattfindet, findet man unter www.dsf-koblenz.ch.

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.



Bar-Ankauf von
Modell-eisenbahnen
www.zimmer.ch/modellbahn

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.

HO/N/H0m Suche Spur HO + 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.

O Suche RIVAROSSI-Panzer-Transportwagen, DB, 4-achsrig, grauer oder schwarzer Unterbau. Schmidle Markus, Adligenswilerstrasse 12, 6006 Luzern, Tel. 041 410 33 63, markus_schmidle@gmx.ch.

Verkaufen

HO Fulgurex SBB RAe 2/4 Nr. 1001. Fr. 600.-. Karl Ruckli, Sandbüel 17, 8500 Frauenfeld, Tel. 078 722 14 89, rucklikarl@gmail.com.

HO Verkaufte günstig: Div. Loks und Wagen von BUCCO. Div. Wagen von Märklin, ETS, Rivarossi und Distler. Bitte Listen verlangen. Schneider Alois, Ruggenbühl 4, 9548 Matzingen, Tel. 052 376 12 40.

HO Voll ausgebaute Anlage, Wechselstr. 30 m², digital, Landschaft, Dörfer, Bahnhöfe, Brücken, Tunnels, Bergbahn, Chilbi usw. Ca. 120 m Schienen, 45 Weichen usw. Fotos oder Besichtigung möglich. Messmer Gabrielle, Quellenstr. 8, 8135 Langnau a. A., Tel. 044 713 17 88, luzi44@hispeed.ch.

HO Roco SBB Hbis Papierfabrik Perlen. Fr. 33.-. Pyclik Alfred, Breenbuckstrasse 26, 8156 Oberhasli, Tel. 044 850 48 57, a.pyclik@bluewin.ch.



LOKI DEPOT HORW
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

Verschiedenes

Suche **HOe Ferro-Suisse Gleis für BRB** (Zahnstange System Abt). Tel. 079 742 79 50.

Teppichbahner, die an kleinen, aber feinen **Trix- oder Märklin-C-Gleisanlagen** in der Region Bern regelmässig Spass haben wollen, melden sich doch bitte bei Hanspeter Stähli, 3235 Erlach, Tel. 079 316 76 00.

Bestellungen

Börsenanzeigen werden nur digital angenommen. Sie können Ihr Kleininserat 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 Börseninserte in LOKI 9/2017: Freitag, 4. August 2017.

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



Veranstaltungen

Strubeli-Bähnli Lenk

Was? Dampffahrten 10-Zoll-Anlage

Wann? Täglich von Mai bis Oktober

Wo? Lenk, Alpkultur Spielplatz Lenkersee

400 m Fahrstrecke, Spurweite 25 cm, 2 Dampf- und 2 E-Loks. Verein Strubeli-Bähnli, Lenk, Berner Oberland

info@lenk-simmental.ch

Steiner Liliputbahn

Was? Fahrtage in der Saison

Wann? Sonntags und an Feiertagen, 11–17 Uhr

Wo? Stein am Rhein, bei der Schiffblände

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

www.steinerliliputbahn.ch

EiWi Eisenbahn Witterswil

Was? Bahndammfest

Wann? 1./2. Juli; Sa 10–18, So 10–16 Uhr

Wo? Witterswil bei Basel

Internationales Spur-1-Live-Steam-Treffen. Fahrbetrieb auf allen vier Gleisen, Festwirtschaft, Eintritt gratis

www.eiwi.ch

Gartenbahn Staufen

Was? Fahrtage im Juli

Wann? 2./9. und 23. Juli, 13–16 Uhr

Wo? Staufen AG, Anlage Holzgasse (Waldhaus)

Am 2. Juli bereits ab 11 Uhr. Freie Publikumsfahrten. Dampf und Elektroloks. Verpflegung «Suppe mit Spatz».

www.gartenbahn-staufen.ch

5 Zoll in Glattfelden

Was? Kleiner Fahrtag auf Gartenbahn-Anlage

Wann? 8. Juli, 14–16 Uhr

Wo? Glattfelden, beim Schwimmbad

Auch am 9. Juli, 15–18 Uhr. Bei schönem Wetter öffentlicher Fahrtag. Weitere Infos unter:

www.modellbahnfreunde.ch

Wein, Most und Modellbahn

Was? Sommerfest und Spur-1-Anlage

Wann? 8./9. Juli, 11 bis 17 Uhr

Wo? Wilchingen, Hauptstrasse 91

Festwirtschaft, Degustation und Verkauf des Hofangebotes, Bilderausstellung.

Weitere Infos unter:

www.weinbau-mosterei.ch

Dampfbahn Aaretal

Was? Fahrtage im Juli/August

Wann? 8./9./12./19./22./23./26. Juli

Wo? Münsingen, Psychiatriezentrum

und 1./2./9./12./13. August.

Jeweils von 13.30 bis 17.30 Uhr.

Restaurant im Psychiatriezentrum.

www.dampfbahn-aaretal.ch

Dampf in Minusio

Was? Associazione Ticinese Amici della Ferrovia

Wann? 9./13./16./20./23./27./30. Juli, 20–21.30 Uhr

Wo? Minusio, Mappo

Fahrbetrieb mit Dampf- und Elektroloks, Spur 5 und 7 Zoll.

Weitere Infos unter:

www.ataf.ch

Museumsbahn Emmental

Was? Dampffahrten

Wann 9. Juli

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 HD

Wann? 9. Juli und 13. August, 10–17 Uhr

Wo? Ramsen, Bahnhof/Güterschuppen

In Zusammenarbeit mit VES, Ueli Meier mit Dampf- und Dieselloks. Eintritt frei, Weitere Infos unter:

www.etzwilen-singen.ch

Dampfbahn Furka–Bergstrecke

Was? Vollmondfahrten mit Nachtessen

Wann? 10. Juli/7. August/8. September

Wo? Andermatt/Oberwald

Juli/August Dieselzug Andermatt–Furka, September Dampfzug Oberwald–Furka

Infos, Fahrpläne und Reservationen unter: www.dfb.ch

Meeting US-Railroadfans

Was? Filmshow by Roland Bachofen

Wann? 14. Juli, ab 19 Uhr

Wo? ZH-Wollishofen, Wasserversorgung

Chicago Railroads 2013. Von der Union Station ins Museum of Science & Industry, Dolton und Blue Island, RR-Kreuzungen.

www.trainmaster.ch/Fans-Meets.htm

Modellbahn im Klettgau

Was? Spur-1-Anlage

Wann? 16./23./30. Juli, 11–15 Uhr

Wo? Wilchingen, Hauptstrasse 91

Auch am 6./13./20. August Spur-1-Anlage in Betrieb, Kurt Hablützel, Wilchingen

www.weinbau-mosterei.ch

Sernftalbahn–Museum

Was? Museum mit Gartenbahn

Wann? 15./17. Juli, 19./20. August, 10–16 Uhr

Wo? Engi, Sernftalstrasse 17

Die Gartenbahn fährt nur bei trockener Witterung.

Weitere Infos unter:

www.sernftalbahn.ch

Stiftung Ysebähnli am Rhy

Was? Internationales Dampftreffen

Wann? 21. bis 23. Juli, ab 10 Uhr

Wo? Pratteln

Gartenbahn mit Personenbeförderung; 5- und 7¼-Zoll. Am 26. August Fahrtag von 11 bis 18 Uhr.

www.ysebaehnl-am-rhy.ch

Eisenbahnromantik im Juli und August

Aus Platzgründen können wir hier nur auf die Internetseite des SWR verweisen.

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

Anlage Kirchmättli Horw

Was? Grösste Echtzeitanlage der Schweiz

Wann? 21. Juli und 28. August, 18 Uhr

Wo? Horw, Loki-Depot, Kantonsstrasse 71

Anlage im Rohbau fertig, Teilbetrieb.
Weitere Infos unter:

www.loki-depot-horw.ch

Sommerfest in Einsiedeln

Was? Modelleisenbahnclub Einsiedeln, MECE

Wann? 4.–6. August, 10–16 Uhr

Wo? Einsiedeln, Blatten

Nachfahren am Freitag- und Samstagabend, Loggäste. Bei trockener Witterung fährt die Modellbahn mit Personenbeförderung.

Ankunft: Tel. 079 450 23 30, www.mece.ch

Dampf in Minusio

Was? Associazione Ticinese Amici della Ferrovia

Wann? 3./6./10./13./17. August, 20–21.30 Uhr

Wo? Minusio, Mappo

Fahrbetrieb mit Dampf- und Elektroloks, Spur 5 und 7 Zoll.

Weitere Infos unter:

www.ataf.ch

Börse im Bahnhof Bern

Was? Spielzeug- und Modelleisenbahnbörse

Wann? 6. August, 10–16 Uhr

Wo? Bern, Bahnhof

Über 70 Tische im Stadt- und Galeriegeschoss. Spielzeug, Modelleisenbahnen und Zubehör. Eintritt frei.

Wir sind aktueller!

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungsmeldungen für die **Ausgabe LOKI 9 | 2017** bis spätestens **9. August 2017** an:
Redaktion LOKI, Stephan Kraus,
Schlesienstrasse 21, D-74189 Weinsberg

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

EiWi Eisenbahn Witterswil

Was? Montagsdampf

Wann? 7. August 13–17 Uhr

Wo? Witterswil bei Basel

Spur-1-Live-Steam-Treffen
Weitere Infos unter:

www.eiwi.ch

Museumsbahn Emmental

Was? Dampffahrten

Wann? 13. August

Wo? Sumiswald–Huttwil–Sumiswald

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

www.historische-eisenbahn-emmental.ch

Gartenbahn Staufen

Was? Fahrtage im August

Wann? 13. und 26. August, 13–16 Uhr

Wo? Staufen AG, Anlage Holzgasse (Waldhaus)

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

www.gartenbahn-staufen.ch

Meeting US-Railroadfans

Was? Fotoshow by Hugo Kaiser

Wann? 18. August, ab 19 Uhr

Wo? ZH–Wollishofen, Wasserversorgung

Rundreise ab Denver Mai 2017. Besuch der UP-Shops in Cheyenne (Big Boy), die BNSF-Shops in Alliant und vieles mehr.

www.trainmaster.ch/Fans-Meets.htm

50 Jahre Verein TMZ

Was? Treffen «Züri-Busse»

Wann? 20. August

Wo? Tram-Museums Zürich, Burgwies

Treffen der historischen blau-weißen «Züri-Busse». Paradefahrt, Fotoausstellung und Rundfahrten

www.tram-museum.ch

Dampf in Minusio

Was? Associazione Ticinese Amici della Ferrovia

Wann? 27. August, 14.30–17.30 Uhr

Wo? Minusio, Mappo

Fahrbetrieb mit Dampf- und Elektroloks, Spur 5 und 7 Zoll.
Weitere Infos unter:

www.ataf.ch

35-Jahr-Jubiläum in Bolligen

Was? Eisenbahnfreunde RBS und Stockerenbahn

Wann? 27. August, 10–17 Uhr

Wo? Bahnhof Bolligen (Linie S7 Bern–Worb)

Modelleisenbahnen, Festwirtschaft, Kindereisenbahn, Gratisbus zur Stockerenbahn, Gratisfahrten mit BDe 4/4 36.

www.ebf-rbs.ch/www.stockerenbahn.jimdo.ch

Gartenbahn in Sulz

Was? Fahrtag auf RhB–LGB–Anlage

Wann? 27. August, 13–17 Uhr

Wo? Sulz (AG)

Betrieb auf grosser RhB-Gartenanlage in Spur IIm bei Jörg Schmid.
Nur bei schönem Wetter. Eintritt frei.

www.gartenbahn.hauser-messebau.ch

IG–Moba Aegerten

Was? Offene Türen in Laufen

Wann? 3. September, 10–18 Uhr

Wo? Laufen, Aegerten

H0-Modulanlage in Betrieb, Verpflegungsmöglichkeit.
Weitere Infos unter:

www.igmoba.ch

Chemins de fer Kaeserberg

Was? Eisenbahn-Schauanlage auf 610 m²

Wann? Mehrmals monatlich. Agenda im Web.

Wo? Granges-Paccot bei Fribourg

Monatszug Juli: Nahgüterzug 1997.
Monatszug Aug.: Unkrautvertilgung 1987, Rollstuhlfahrer willkommen.

www.kaeserberg.ch

Bahn aktuell

Tram-Museum Zürich jubiliert zweifach



Foto: Florian Hübscher

Fast der gesamte Tramkorso
anlässlich des 50-Jahr-Jubiläums
des Tram-Museums am Limmatquai.

Das Jahr 2017 steht ganz im Zeichen von 50 Jahren Verein Tram-Museum Zürich und 10 Jahren Tram-Museum Burgwies, was mit verschiedenen Anlässen gefeiert wird. Einen Höhepunkt bildete der Tramkorsos vom 21. Mai 2017. Von der Zentralwerkstätte und dem Depot Oerlikon anreisend, trafen sich am Limmatquai folgende Fahrzeuge: VHS «Pferdewagen» C2 27, ZOS Ce 2/2 1, LSB Ce 2/2 2 mit Postrolli, Ce 2/2 102, Ce 2/2 176 mit C2 455, Ce 2/2 2 mit C2 626, Ce 4/4 321 mit C2 679, Ce 4/4 1392 mit C4 732, Be 4/4 1530, Be 4/6 1675, Be 4/6 2000er mit Be 2/4, Be 5/6 3031, sowie Xe 2/2 1905. Letzterer war für die Überfuhr des C2 27 zuständig, welcher während der Parade mit Pferd bespannt war. Alle aufgezählten Fahrzeuge befuhren eine Runde via Quaibrücke–Bahnhofstrasse–Central. Während des Aufenthaltes am Limmatquai konnte das zahlreich erschienene Volk die Fahrzeuge besichtigen. Zur Mitfahrt waren aber nur historisch kostümierte Gäste zugelassen. Wegen Bauarbeiten in der Zufahrt zum Museumsdepot fuhren die meisten Wagen in die Zentralwerkstätte, wo sie temporär untergebracht waren. Die drei ersten Zweiachstriebe Wagen der Parade machten einen Umweg über Hönngg, wo die geladenen Gäste in der Museumswerkstätte zum Apéro geladen waren. Ein weiterer Jubiläumsanlass ist für den 22. Juli 2017 geplant. An diesem Anlass wird das Rössli tram wieder am Limmatquai präsent sein. TK



Zahlreiche Zuschauer liessen sich den Anblick der historischen Tramzüge nicht entgehen.



Stilreiche vom Pferd gezogene C 27 (eigentlich ex VMC-Triebe Wagen) während des Korsos in der Bahnhofstrasse.



Das Gespann StStZ Ce 2/2 176 mit dem Anhängewagen C 455 (ex Schaffhausen) eingereicht während der Präsentation auf dem Limmatquai.

Messzug auf der Schwarzenburger Strecke

Anlässlich von Messfahrten durch die SBB-Abteilung «SBB Messtechnik», welche ihre Fahrzeuge im BLS-Depot in Holligen einstellt, gelangte wieder einmal eine Messkomposition auf die BLS-Strecke Bern–Schwarzenburg. Dieser kurze Messzug lässt sich übrigens in HO nachbilden.



Foto: Markus Seeger

BLS-Cargo-Vectron vor Reisezug unterwegs

Der deutsche Reiseveranstalter AKE Reisetouristik ist der Betreiber des historischen TEE-Zugs Rheingold und benötigt für seine Fahrten jeweils verschiedene Triebfahrzeuge. So kam im Juni der neue Vectron Re 475 404 der BLS Cargo AG zum Einsatz. Dabei war die Lok nicht nur in vielen Teilen der Schweiz anzutreffen, sondern gelangte dabei auch noch nach Binz auf der Insel Rügen.



Foto: Peter Schopp

Giruno-Triebzug auf Privatbahnstrecken



Foto: Markus Seeger

Am 25. Mai 2017 hatte man das Gefühl, die Lötschbergstrecke wird wieder mit hochwertigen Reisezugsleistungen befahren.

Seit der ersten Fahrt am 28./29. April 2017 folgten mit dem ersten einsatzfähigen Giruno-Triebzug weitere Test- und Inbetriebsetzungsfahrten. Nebst der obligaten Präsentation des Zugs und weiteren Zugsteilen am Tag der offenen Tür bei Stadler Rail wurde an der Mustermesse Basel (MUBA) die Führerstandsmaquette mit dem Simulator gezeigt, sodass die Schweiz langsam einem Giruno-Fieber erliegt.

Ende Mai, Anfang Juni wurden Testfahrten im Sihltal durchgeführt. Fünf Wochen lang fanden zwischen Sihlwald und Sihlbrugg Testfahrten statt, wobei die Software-Validierung durchgeführt wurde. Die Strecke, die von der Sihltalbahn seit 2006 nicht mehr befahren wird, eignet sich bestens für solche Unterfangen.

Im Vorfeld wurde eine Giruno-Triebzug-Garnitur in Spiez gesichtet. Die SBB Re

420 218 «LION» überführte am 24. Mai 2017 einen Triebzug von Erlen nach Spiez. Da zurzeit zähe Verhandlungen bezüglich der Fernverkehrskonzessionen zwischen SBB und BLS laufen, liess die Präsenz dieses neuen Hochgeschwindigkeitszuges im BLS-Gebiet die Gerüchteküche brodeln. Es handelte sich hierbei jedoch lediglich um ETCS-Testfahrten zwischen Spiez und Blausee-Mitholz.

HRo

Foto: Peter Hürzeler



Die Re 420 218 im LION-Design zieht den Giruno-Triebzug am 24. Mai 2017 von Erlen nach Spiez und passiert dabei den Bahnhof Thun.



Foto: Markus Seeger

Ein weiterer Fahrzeugtyp, welcher anlässlich von Testfahrten vor dem Aufnahmegebäude von Blausee-Mitholz am Posieren ist.

Wieder eine neue Werbelok bei der RhB



Die einstige 20-Minuten-Werbelok Ge 4/4^{III} 649 «Lavin» verlor ihr Gewand und wirbt nun für den Neubau der Reichenauer Hinterrheinbrücke, worauf ...



Fotos: René Kaumann

... die Lok am 29. Mai 2017 anlässlich des Spatenstichs gezeigt wurde und anschliessend im Bahnhof Reichenau in beide Richtungen fotografiert wurde.

Steuerwagen wechselt Besitzer



Foto: Thibert Keller

Der Verein Eurovapor Sulgen hat kürzlich von den Appenzeller Bahnen (AB) den Steuerwagen Bt 31 (ex RHB, ex BT) übernommen. Die Überfuhr verzögert sich allerdings, weil der Verein auf die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) genehmigten Halterwechsel und die Lauffähigkeitsbescheinigung warten muss. Auf dem Bild vom 15. Mai 2017 wartet der Wagen mit teildemontierter Inneneinrichtung in Heiden auf die Abreise.

Schweizer Güterwagen-Spezialitäten

Foto: Florian Hübischer



Interessante Beladung auf dem Rs 31 85 3900 403-2, welcher in Delémont entdeckt wurde. Die Ladung besteht aus noch unbehandelten Holzschwellen.



Foto: Dominik Gurtner

Am 11. Mai 2017 angetroffen wurde der neue Fans-u 31 85 6770 302-6 von SBB-I, welcher einen nicht gerade unempfindlichen Anstrich aufweist.

Historischer BLS-Sonderzug im Tessin



Foto: Andreas Garber

Die einstige BLS Ae 6/8 208, welche heute im Besitz des Vereins Swisstrain ist, mit dem Swiss Classic Train als Sonderzug bei Silenen auf der Fahrt nach Locarno.



Foto: Daniele Ciaruffi

Seltener Anblick einer BLS-Lokomotive in diesem Städtel der Schweiz, wie hier bei der Haltestelle von Quartino in der Nähe von Cademazzo. Der historische Zug fuhr als Sonderzug am 30. Mai 2017 von Basel nach Locarno und am 5. Juni 2017 auf demselben Weg wieder zurück.

Traurige Resten der einstigen Misoxer Linie



Auf dem privat genutzten Bahnhofsareal von Leggia ist auf einem Gleisrest der Gb 71 als Teil der Liegenschaft verblieben. Ausserdem erinnern seit Jahren in der Nähe des Depots Grono, neben der Autobahn A13, der ABe 4/4¹ (ex AB) und der K 81 an die in Etappen von der RhB 1972 bis 2003 aufgegebenen und vom Verein offiziell noch bis Ende 2013 betriebenen Bahn.



Fotos: Thibert Keller

Ausser einem kurzen, nicht mehr elektrifizierten Gleisrest beim Depot Grono und Schienenstücken im Strassenasphalt ist die gesamte Strecke abgebaut. Der noch vorhandene, kürzlich um einzelne Wagen reduzierte Fuhrpark der SEFT findet sich auf dem Depotgleis. Die wertvolleren Fahrzeuge wie der Misoxer-BDe 4/4 und der BA-ABe 4/4 befinden sich in der Halle dahinter.

MC-Triebwagen-Jubiläum im Wallis

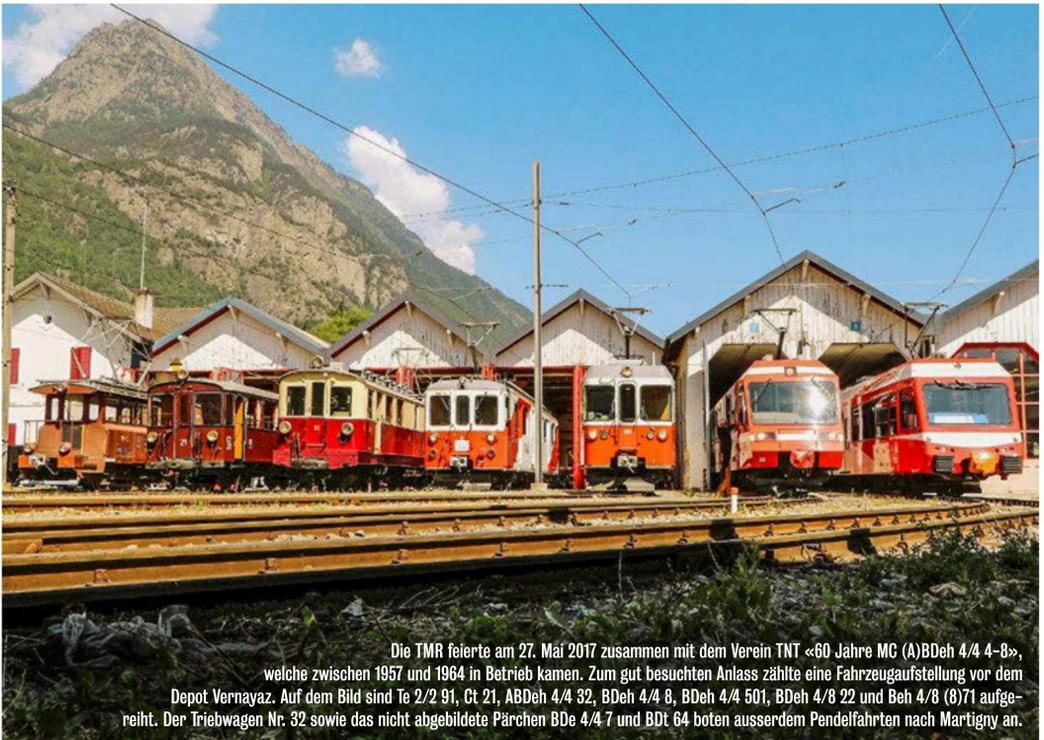


Foto: Thibert Keller

Die TMR feierte am 27. Mai 2017 zusammen mit dem Verein TNT «60 Jahre MC (A)BDeh 4/4 4-8», welche zwischen 1957 und 1964 in Betrieb kamen. Zum gut besuchten Anlass zählte eine Fahrzeugaufstellung vor dem Depot Vernayaz. Auf dem Bild sind Te 2/2 91, Ct 21, ABDeh 4/4 32, BDeh 4/4 8, BDeh 4/4 501, BDeh 4/8 22 und Beh 4/8 (8)71 aufgereiht. Der Triebwagen Nr. 32 sowie das nicht abgebildete Pärchen BDe 4/4 7 und BDi 64 boten ausserdem Pendelfahrten nach Martigny an.

Einstiger Revoluzzer im Schlepp



Foto: Daniele Gilardi

In den 1990er-Jahren sorgte die einstige Mittelthurgaubahn (MTHB) für Schlagzeilen in den Medien und viel böses Blut, als diese der SBB Postzugsleistungen abluchsten. Das Brisante dabei war, dass diese Leistungen mit museal erhaltenen von der SBB stammenden Re 4/4-Lokomotiven erbracht wurden. Um das vertraglich festgehaltene Verkaufsverbot zu umgehen wurden die als Re 416 bezeichneten Lokomotiven durch die MTHB von der Museumsbahnguppe geleast. Seit dem Untergang der MTHB wurden die Loks nicht mehr eingesetzt. Beinahe jede Lok ereilte ein anderes Schicksal. Einige der historischen Loks schob man von einem Standort zum anderen, so auch am 5. Juni 2017, als die Re 416 625-2 (ex SBB Re 4/4 10002) nach Luino überführt wurde.

Gefälliger Werbeauftritt bei der RhB



Traveco bzw. die dazugehörenden VOLG-Läden sind gute Güterkunden bei der RhB. Die für Lebensmitteltransporte verwendeten Schiebewandwagen bzw. Wechselbehälter haben kürzlich ein neues Erscheinungsbild in Form von Dorfansichten erhalten, in denen sich entsprechende Läden befinden. Am 22. Mai 2017 fährt der abgebildete Zug mit sechs Hai und zwei Lb für Fotoaufnahmen von Landquart nach Malans und zurück. Als Zuglok dient die thematisch passende Ge 4/4 621 mit Traveco-Werbung.

Foto: Tibert Keller

WM-Gedenkfahrt mit dem DSF-Triebwagen



Am 31. Mai 1997 wurde der Betrieb der Wohlen-Meisterschwanden-Bahn (WM) eingestellt respektive von Bahn- auf Busbetrieb umgestellt. Am 20. Todestag, 2017, steht immer noch ein Reststück der Originalstrecke, ...



Fotos: Guido Baumgartner

... was ein guter Grund darstellte, eine Gedenkfahrt zum 20. Todestag mit dem letzten Originaltriebwagen der einstigen WM, dem BDe 4/4 2 des Vereins Depot- und Schienenfahrzeuge (DSF), durchzuführen.

Salonwagen im Thurgauer Pendel



Foto: Tibert Keller

Der Verein Historische Mittelthurgau (VHMThB) lieh für ihre Muttertagsfahrt von der SOB den Salonwagen «Bodan» aus, hier bei der Rückgabefahrt nach Herisau am 15. Mai 2017. Der Verein beabsichtigt, den Wagen zu übernehmen und ihn anschliessend äusserlich in den grünen BT-Zustand zu bringen.

Erster KTU-NPZ abgebrochen

Anfang der 1980er-Jahre beschafften die damalige Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) und die einstige Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) neue Triebwagen des Typs RBDe 4/4. Die beiden Bahnen waren zusammen mit der Industrie federführend in der Entwicklung dieser Triebwagengeneration. Während die BLS auf konventionelle Triebwagen-Zwischenwagen-Steuerwagen-Kompositionen mit UIC-Schraubenkupplung setzte, entschied sich die BT für eine Niederflurversion mit tiefer gelegten Spezialkupplungen. Mit der laufenden Inbetriebsetzung der Flirt-Triebzüge wurden die RBDe-Kompositionen in Nebendiensten abgedrängt, wobei eine Überzahl entstand. Der RBDe 566 071 wurden nun wichtige Ersatzteile entnommen und am 11. Mai 2017 dem Abbruch zugeführt.



Fotos: Dominik Gurtner

Erste Re 425 der BLS als historische Lok

Am 26. Mai 2017 wurde durch die BLS Ae 6/8 205 die Re 425 165 von Spiez nach Burgdorf überführt. Die BLS-Stiftung hat die Re 425 165 als nicht betriebsfähiges Ausstellungsobjekt übernommen und soll so die einstigen Ae 4/4ⁿ 261–265 repräsentieren.



Foto: René Kaufmann

SBB-Schulzug mit Volldampf unterwegs



Eine regelmässige Leistung der historischen Triebfahrzeuge der SBB Historic ist die Beförderung des SBB-Schulzugs von einem Ausstellungsort zum nächsten. Dabei können die selten verkehrenden, rüstigen Elektroddtimer bewegt werden. Am 20. Mai 2017 wurde der Schulzug erstmals von einer Dampflok, namentlich die Eb 3/5 5819, befördert.

Foto: Daniele Chiarci

Der Dampftriebwagen CZ M 1/2 31 der einstigen Üerikon-Bauma-Bahn (ÜBB) steht wieder unter Dampf.

Foto: René Kaufmann



Unfallreparatur Dampftriebwagen CZ M 1/2 31

Das «Glettyse» ist wieder wie neu geglättet

Der 20. Februar 2016 war ein Tag, welcher bei den Anhängern historischer Eisenbahnfahrzeuge nicht so schnell vergessen geht. Durch unkorrekt abgestellte Dienstwagen wurden zwei historisch wertvolle Fahrzeuge immens beschädigt. Was dabei die Werkstätte der Rhätischen Bahn (RhB) in Landquart leistete, scheint schier unglaublich.

Von Bertram Dietsch (Text) und RhB (Fotos)

Der Dampftriebwagen ÜBB CZ M 1/2 31 «Glettyse» der SBB Historic, welcher durch den Verein Dampfgruppe Zürich (VDZ) betreut wird, prallte am 20. Februar 2016 in Sihlbrugg anlässlich einer öffentlichen Sonderfahrt auf einen im Fahrweg stehenden Schotterwagen. Durch den Aufprall stieg der angehängte SITB-Perso-

nwagen C 22 der Zürcher Museumsbahn (ZMB) auf den Dampftriebwagen auf. Bei diesem Aufprall entstand am Untergestell wie am Kasten des Dampftriebwagens erheblicher Sachschaden. Der Dampfkessel, die zugehörigen Armaturen und das Triebwerk wurden glücklicherweise dabei praktisch nicht beschädigt.

Am 8. März 2016 durften Mitarbeiter der RhB den zwischenzeitlich ins SBB-Depot F verbrachten, beschädigten Dampftriebwagen vor Ort besichtigen und ein Angebot zur Reparatur an den VDZ senden. Kurze Zeit später entschied der VDZ, die Reparatur des Dampftriebwagens der RhB-Hauptwerkstätte in Landquart zu übergeben.

Die Arbeiten beginnen

Mit Stolz wurde der noch rollfähige Dampftriebwagen mit der historischen Ae 6/6 11407 «Aargau» der Vereins Mikado 1244 am 10. Mai 2016 von Zürich nach Landquart überführt. Da die RhB nur Meter-spurgleisanlagen in ihren Werkstätten hat, musste der Dampftriebwagen auf einen meterspurigen Rollschemmelwagen verladen und so in die Hauptwerkstätte verschoben werden. Dort wurden sofort die Rad-sätze gelöst, danach der Dampftriebwagen mit einem Kran angehoben und auf Diplory gestellt. Ein Verschieben zwischen den einzelnen Werkstatthallen auf dem Rollschemmelwagen wäre wegen der begrenzten Torhöhen der Werkstättegebäude überhaupt nicht möglich gewesen.

Mehr Schäden als angenommen

Umgehend wurde mit der Demontage der havarierten Partien wie Führerstand und Plattformbereich begonnen. Der Führerstand wurde komplett ausgeräumt und der Stehkessel anschließend ausgebaut. Nach dem Ausblechen des Fahrzeugkastens zeigte sich unter dem Gerippe eine Deformation des Untergestellrahmens. Der Längsträger wurde durch den Aufprall aufgestaucht. Diese Stauchung musste durch Abspannen flammgerichtet werden. Dazu musste zusätzlich der Fahrzeugaufbau vom Untergestell entfernt und der Rahmen teilweise freigelegt werden. Weiter wurde in der Schlosserei der Untergestellrahmen im Frontbalkenbereich teilweise ausgetrennt und ersetzt. Auch Teile des Bodenbleches wurden wieder neu hergestellt. Sämtliche Kastenabstützungen wurden dabei eingehend kontrolliert, gerichtet und wo notwendig auch ersetzt. Es wurde sehr darauf geachtet, dass die neuen Nieten am Originalstandort angebracht wurden. Die Trennwand und der Boden von den Inventarkasten im Untergestell mussten ebenfalls gerichtet und teilweise ersetzt werden. Nach den Richt- und Reparaturarbeiten wurde das gesamte Untergestell in der Farbe «Schwarz, Seidenglanz» lackiert.

Die Arbeiten an den Aufbauten

Das Führerhaus konnte glücklicherweise gerichtet werden. Auf der Plattformseite wurden die gesamten Frontpartien komplett zerlegt. Am oberen Teil konnten Fenstergerippe und Bleche lediglich gerichtet werden. Am unteren Teil mussten teilweise



Der nach dem Unfall in Sihlwald abgestellte Dampftriebwagen zeigt die Schäden an der Kastenstruktur.



Der von der Ae 6/6 11407 angelieferte CZ M 1/2 31 wird in Landquart auf einen Rollschemmel verladen...



... und im Anschluss von einer RhB-Diesellokomotive direkt ins Werkstätteareal rangiert.



In der Werkstätte wird der Dampftriebwagen zuerst ausgeacht.



Durch die Deformation standen auch etliche Schreinerarbeiten an.



Durch die Stauchung mussten viele Teile am Rahmen ersetzt werden, was ...



... nach erfolgter Lackierung des Untergestells fast nicht mehr ersichtlich ist.

die Bleche ersetzt werden. Gittertüren konnten gerichtet werden, die zweiflügelige Übergangstüre musste neu angefertigt werden. Für die Lackierung der Führerstandinnenseite wurden die Farben «Schwarz Seidenglanz» und «Hellelfenbein» gewählt.

Der Kessel wurde komplett ausgeblecht und die verbogenen Verkleidungsbleche gerichtet und ebenfalls neu lackiert. Der Kessel und die Kesselfüße wurden durch den Inspektor der SVTI geprüft und im Anschluss abgenommen.

Während am Kastenholzgerippe diverse Stellen repariert sowie ein Stück des Langträgers ausgetrennt und ersetzt wurden, mussten im Personenabteil diverse Sitzbänke, Gepäckablagen und Türen ausgebaut und repariert werden. Auch im Wand-

und Deckenbereich wurden Reparaturen und Farbausesserungen vorgenommen. Zudem wurde der Stoff des Sonnenrollos im Postabteil ersetzt. Bei den durch den Zusammenprall «ausgerissenen Sitzgestellen» mussten zusätzlich die Bodenbretter ersetzt und der gesamte Holzboden verschliffen und versiegelt werden. Das Fahrzeugdach konnte durch Einsetzen von Segeltuch repariert werden.

Die Führerstand- und Plattformböden wurden aus Eichenholz neu hergestellt und im Anschluss wieder eingebaut. Daraufhin erfolgte die Montage aller ausgebauten Baugruppen im Führerstand. Teilweise mussten auch die Verrührungen zu Armaturen und Instrumenten im Führerstand neu angefertigt werden.

Der Fahrzeugfinish erfolgt

Der gesamte Fahrzeugkasten erhielt einen kompletten Neuanstrich in tannengrüner Farbe (RAL 6009). Die Fahrzeugbeschriftung wollte man optisch möglichst original wieder angebracht haben. Sie erfolgte mittels Negativfolien, also durch eine Schriftschablone auflackiert.

An drei Puffern mussten die verbogenen Pufferstangen abgetrennt, die Platten ausgebohrt, neue Stangen angefertigt und eingeschweisst werden. Diverse weitere ausgebaut Baugruppen wurden geprüft und wo notwendig instand gestellt.

Daraufhin folgte die Aufarbeitung der beiden Radsätze mit Lagersitzen, Lagergehäusen und Schmierpolstern. Der Lauf-radsatz wurde in diesem Zusammenhang



Nach stellenweisen Schlosserarbeiten am Wagenkasten musste die gesamte Aussenhaut gründlich ausgespachtelt und abgeschliffen werden.





Ein seltener Anblick ist der ausgebaut Stehkessel des Dampftriebwagens.



Die Führerstandinnenwand erhielt einen neuen Anstrich in Hellelfenbein.



Drei der vier Puffer waren verbogen und mussten runderneuert werden.



Die Beschriftung wurde durch eine Schriftschablone auflackiert und ...



... prangt wieder strahlend im Originalzustand am Wagenkasten.

Foto: René Kaufmann

Foto: Tibert Keller



Die Probefahrten ergaben seltene Bilder wie hier in Landquart oder ...



Foto: Tibert Keller

... unterwegs bei der Begegnung eines RhB-Allegros in Felsberg.

gleich neu badagiert, sodass der Dampftriebwagen wieder für viele Jahre im Einsatz stehen kann.

Vor dem Abschluss erfolgten die Restarbeiten wie das Personenabteil wieder komplett einräumen, die Zug- und Stossvorrichtungen, Griffstangen und Aussendetails montieren. Nach dem Einachsen und der Montage der Bremsvorrichtung erfolgten wieder die Verladung des Dampftriebwagens auf einen RhB-Rollschemel und die Überführung zum Normalspurgleisanschluss. Von hier aus erfolgte im Anschluss eine Probefahrt, welche zuerst nicht ganz zufriedenstellend war. Beim zweiten

Anlauf konnten alle Beteiligten zufrieden auf eine bewegte Zeit zurückblicken.

Schliesslich kann man sagen ...

... Ende gut, alles gut. Der Unfall weht zwar noch ab und zu seine Schatten über die Beteiligten, aber nach der erfolgreichen zweiten Probefahrt und der anschliessenden Überführung in die Heimat erfolgte ein lang unterdrücktes Aufatmen. Der VDZ und «sein» Dampftriebwagen CZ M 1/2 31 waren zwischenzeitlich wieder unterwegs und sie sind zufrieden mit der Arbeit der Landquarter Crew. Der Geschäftsbereich RhB Rollmaterial bedankte sich beim

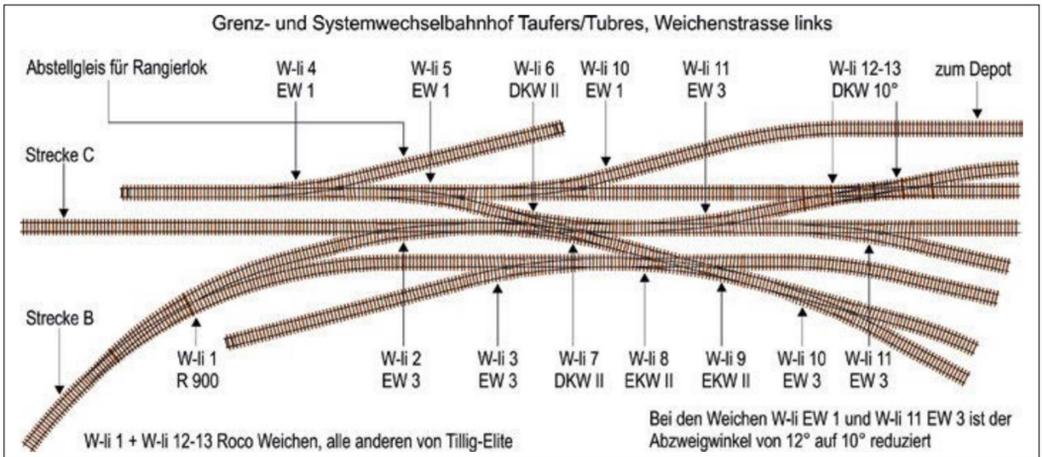
Verein Dampfgruppe Zürich für den interessanten Auftrag und das der Werkstätte entgegengebrachte Vertrauen. Die RhB-Mitarbeiter sind überzeugt, dem VDZ ihren kulturhistorisch wertvollen Dampftriebwagen in einwandfrei funktionierendem Zustand wieder zu übergeben. ○

Das Herausgeberteam der LOKI bedankt sich bei der Firma Bemo für die Vermittlung des Kontakts zur entsprechenden Stelle bei der RhB. Zudem ein Dankeschön an die beteiligten Vereinsmitglieder, welche bereitwillig Auskünfte erteilten.



Foto: Tibert Keller

Dem wiederaufgestellten CZ M 1/2 31 wünschen alle allzeit gute und unfallfreie Fahrt.



H0-Weichenstrasse mit Produkten von Tillig-Elite und RocoLine ohne Bettung (Teil 1)

Weichenstrasse für einen Grenz- und Systemwechselbahnhof

Derartige Bahnhofstypen weisen meist umfangreiche Gleisanlagen auf und sind zur Modellnachbildung weniger geeignet. Befindet sich ein solcher Bahnhof jedoch im alpinen Gelände, wie im vorliegenden Fall, so ist aus topografischen Gründen der Platz beschränkt und zwingt zu Kompromissen. Ein Bericht über den Bau einer Weichenstrasse für einen sicheren Fahrbetrieb.

Von Manfred und Ingrid Peter (Text und Fotos)

Vor dem Baubeginn waren umfangreiche planerische Voraussetzungen angesagt, und dieses Faktum hat viel Zeit in Anspruch genommen. Eine diagonal unter der Weichenstrasse zum Schattenbahnhof verlaufende Trasse im Abstand von etwa 10 cm war zu berücksichtigen. In dieses Lichttraumprofil darf kein Weichenantrieb und keine Mastbefestigung der

künftigen Oberleitung hineinragen. Ausserdem sollte von den beiden Einfahrbereichen aus der Schweiz und Italien jedes der Hauptgleise erreicht werden.

Gleis- und Weichenwahl

Da der Rest der Bahnhofsanlage mit Code-83-Gleismaterial erstellt ist, war die Wahl vorbestimmt. Aufgrund der Auswahl an un-

terschiedlichen Weichenformen und der Fahreigenschaften der Modellfahrzeuge auf den Federzungenweichen fiel die Wahl auf das Tillig-Elite-Gleissystem. Bei der Bogenweiche, die einen Radius von knapp 90 cm in beiden Strängen aufweist und der DKW (doppelten Kreuzungsweiche) mit 10°-Abzweigwinkel als Zufahrt zu den Güterzuggleisen fiel die Wahl auf Produkte von RocoLine.



Die zugeschnittenen Korkplatten wurden mit Pattex-Kraftkleber beidseitig bestrichen.

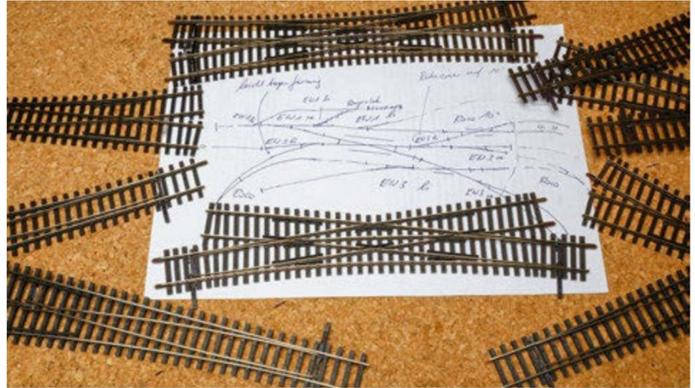


Die Korkplatten weisen eine plan geschliffene Seite auf, auf denen die Gleise fixiert werden. Durch die unterhalb verlaufende Trasse im Bogen wird zuerst die Elite-DKW verlegt.

Der Untergrund

Aufgebaut ist die Weichenstrasse so wie die anderen drei Bahnhofsteile, auf einer 8 mm starken und mehrfach verleimten Sperrholzplatte, die an den Rändern mit Holzleisten verschraubt ist. Die Gleisauflage besteht aus einer 4 mm dicken Korkauflage von Amazon, die im Lieferzustand einseitig plan geschliffen ist. Bewusst erfolgte keine farbliche Behandlung, damit Markierungen für Bohrlöcher sichtbar bleiben.

Die Verklebung erfolgte mit Pattex-Kraftkleber in mehreren Abschnitten. Sowohl der Korkteil als auch der Sperrholzbereich werden mithilfe einer verzahnten Spachtel mit Kleber bestrichen, dann zusammengesetzt und mit einem alten Bügeleisen oder einem anderen schweren Gegenstand flächig festgedrückt.



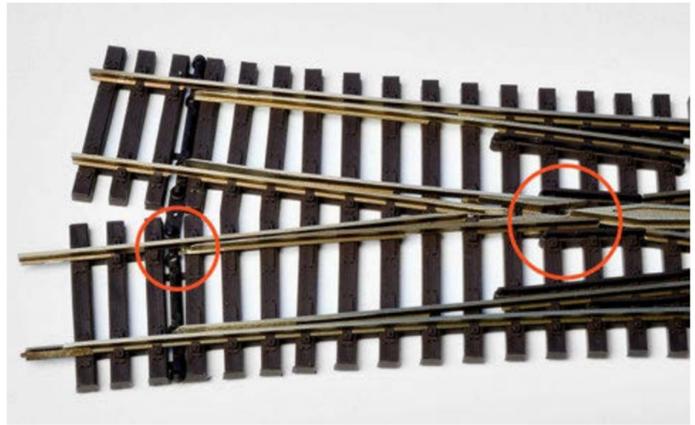
Vor der Montage werden die Weichen probeweise nach der erstellten Skizze zusammengesteckt. Daraus ergibt sich deren Lage in Bezug auf die im Untergrund verlaufende Strecke.



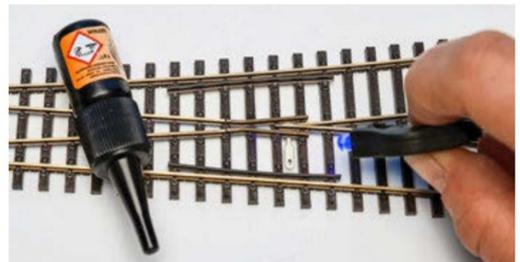
Feinporige Korkplatten eignen sich optimal als Unterlage für Weichenstrassen. Man beachte bei der Stärke, dass sie die gleiche aufweisen wie die anschließenden Gleisunterlagen.



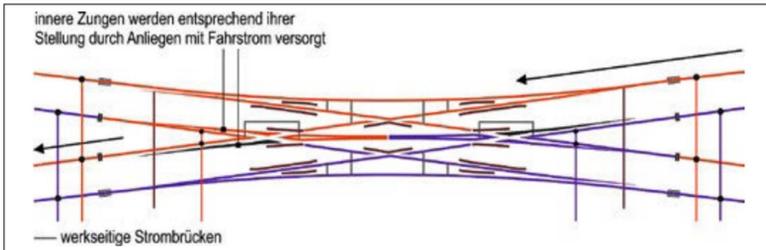
Korkplatten mit grober Struktur, wie sie in Baumärkten angeboten werden, sind als Gleisunterlage weniger geeignet.



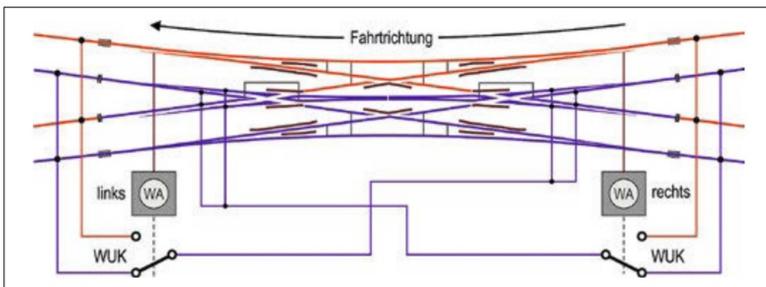
Zur ergänzenden Polarisierung der inneren Zungenschienen ist die Brünierung der Elite-Weichen an der Unterseite zu entfernen. Unbedingt sind diese Schienenteile vorab mit dem UV-Kleber zu fixieren, um Verschiebungen der Profile, siehe rote Markierungen, zu vermeiden.



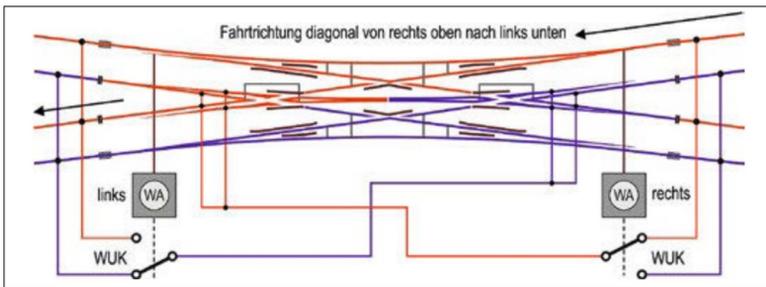
Alle Gleiselemente der Tillig-Elite DKW II vom Typ Baeseler, die mit einer Fahrstromleitung versehen werden, sind mit Kleber zu fixieren. Die an den Unterseite befindlichen werkseitigen Fahrstrombrücken sind zur Sicherheit ebenfalls mit dem UV-Kleber zu behandeln.



Zur Sicherheit im Fahrbetrieb werden die beiden Zungen, die den Fahrstrom durch das Anliegen weiterleiten, zusätzlich versorgt.



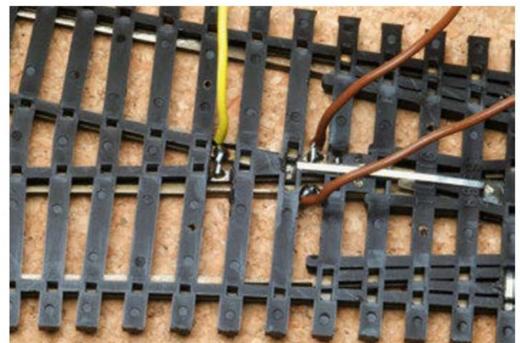
Sowohl bei einfachen als auch bei doppelten Kreuzungsweichen sind die Herzstücke über Kreuz zu polarisieren. Im Fall der in der linken Zeichnung dargestellten Bogenfahrt weisen die Herzstücke die korrekte Polarisierung auf.



Bei dieser Diagonalfahrt weisen die Herzstücke unterschiedliche Polaritäten auf. Die inneren Endschienen sind bei allen Tillig-Elite-Weichen mit Isolierverbinder an den Schienenenden zu versehen. Der WUK (Weichenumschaltkontakt) sorgt für die korrekte Umschaltung.



Die zuvor mit dem UV-Kleber fixierten Profile werden mit einem Schaber zur Erzielung guter Lötergebnisse geplankt.



Die angelöteten Leitungsverbindungen an einer Seite der DKW II. Für diese Arbeiten ist eine leistungsstarke Lötstation sehr hilfreich.



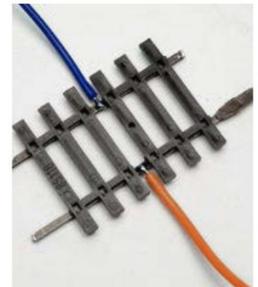
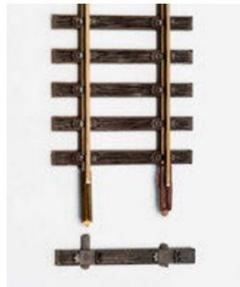
Werden die Weichen mit kleinen Holzschrauben oder Gleisnägeln befestigt, so lassen sich die an den Aussenseiten werkseitig vorgestanzten Löcher an der Unterseite mit einem Nagel durchstossen.



Ein Langloch für den Stelldraht ist die bessere Variante als ein grosses Rundloch, um das Durchfallen von Schotterkörnern auf den Weichenantrieb beim Einschottern zu minimieren. Mit einem 4 oder 5 mm starken Holzbohrer werden drei Löcher gebohrt. Das mittlere nach beiden Seiten und den Schlitz anschliessend mit einer Rundfeile begradigt und von Spänen an der Unterseite befreien.



Zum Trennen der Schienenprofile ist dieser Seitenschneider aus amerikanischer Fertigung ein optimales Werkzeug. Die Feile dient zum Entfernen von Graten und zur abschliessenden Bearbeitung.



An den Elite-Flexgleis-Schienenprofilen befinden sich mehrere Schwellen ohne Kleisenachbildung. Diese werden an den Enden der Gleisstücke mit Uhu-Alleskleber versehen und untergeschoben.

Gleis- und Weichenbehandlung

Alle Gleis- und Weichenteile weisen eine Versorgung mit Fahrstrom auf. Zum Anlöten der Leitungen ist bei den Tillig-Elite-Produkten die Brünierung an der Unterseite der Schienenprofile zu entfernen. Dies kann mit einem kleinen Schaber oder einer Messerspitze erfolgen. Bevor diese Behandlung bei den diversen Weichenformen in Angriff genommen wird, sollte man unbedingt diese Schienteile vor einer Verschiebung durch das Schaben mit einem Kleber sichern. Zur Anwendung kam ein sogenannter UV-Kleber, den ich auf einer Modellbaumesse beim Werkzeuganbieter Fohrmann (www.fohrmann.com/de) erstanden habe. Nach dem Öffnen der kleinen Flasche wird ein Tropfen auf ein Blatt Papier oder auf einen kleinen Pinsel geträufelt und an der Profilaussenseite im Bereich des Kleiseisens an zwei Stellen verteilt. Anschlies-

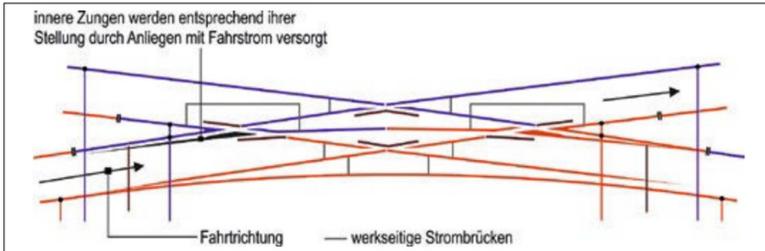
send wird mit der dem Kleber beiliegenden UV-Lampe die Klebestelle etwa fünf Sekunden beleuchtet. Fertig ist die Verklebung. Nach mehreren Stunden ist die Klebestelle sicher belastbar. Im Vergleich zu einem Sekundenkleber ist der Arbeitsprozess völlig ungefährlich.

Nicht nur die betroffenen Weichenteile, auch die werkseitig angebrachten Strombrücken an den Unterseiten sollen mit dem UV-Kleber gegen das Lösen durch die Erschütterungen des Fahrbetriebs gesichert werden.

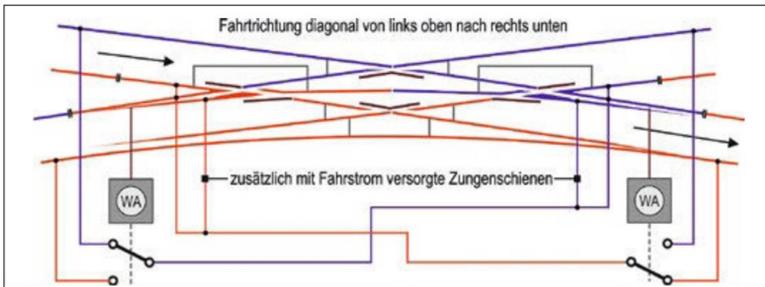
Das Ablängen der Gleisstücke erfolgt mit einem speziellen Seitenschneider von Xuron aus amerikanischer Fertigung, der bei Fohrmann und anderen Werkzeuganbietern erhältlich ist. Nach dem Ablängen sind die Profilenen mit einer Feile von Graten zu befreien und am Schienenfuss leicht anzuschärfen.



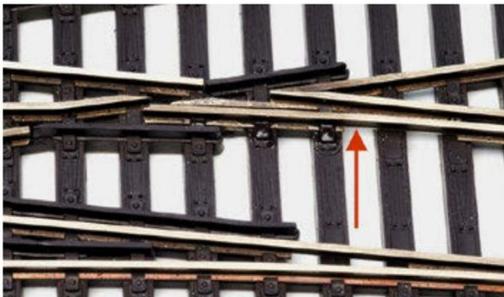
Jedes noch so kurze Schienenstück wird für eine lückenlose Fahrstromversorgung mit Leitungen versorgt. Die Schienenverbindungen haben nur eine mechanische Funktion.



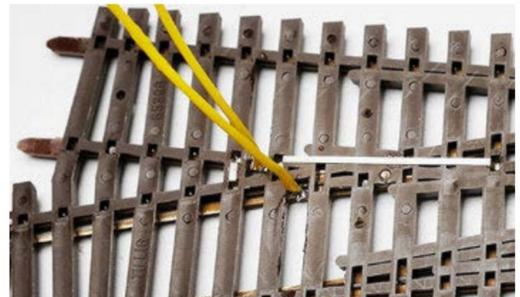
Bei der Elite EKW II, Bauart Baeseler, erfolgt die Fahrstromversorgung identisch wie bei der DKW II über die anliegenden Zungen. Ergänzend erfolgte zur sicheren Stromversorgung ein polarisierter Zungenanschluss, der mit dem benachbarten Herzstückanschluss eine Einheit bildet.



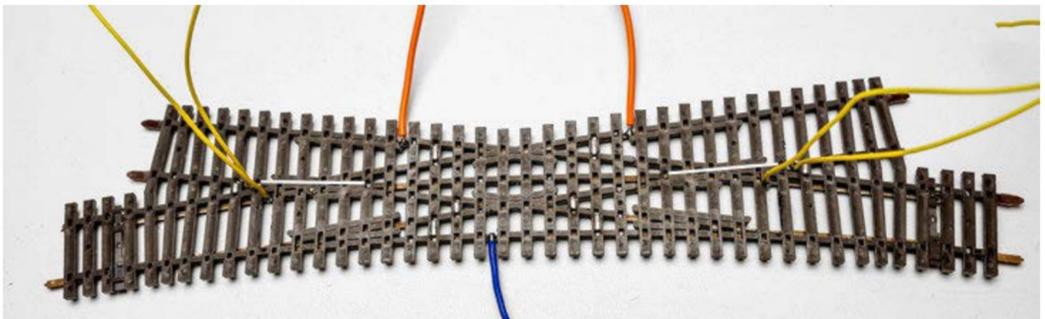
Im Stromlaufplan der EKW II wird die Fahrstromversorgung beim eingestellten Fahrweg ersichtlich.



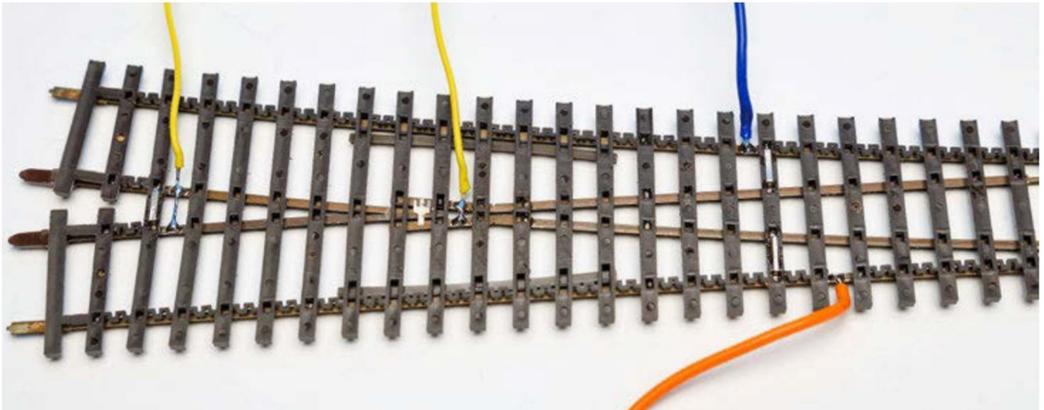
An der rot markierten Stelle erfolgte der Zungenanschluss, da hier eine kaum wahrnehmbare Verschiebung beim Umstellen auftritt.



Etwas diffizil gestaltet sich der Lötvorgang, der jedoch durch eine sichere Stromversorgung der Zunge belohnt wird.



Die werkseitigen Strombrücken sind mit dem UV-Kleber gegen ein Lösen aus der Verankerung durch die Fahrbewegungen fixiert.



Die werkseitige Anschlusslasche sowie die Diagonalverbindung im Herzstückbereich wurden entfernt und dann die Anschlussleitungen angelötet. Die Strombrücken von den Aussen- zu den Zungenschienen sind mit UV-Kleber gesichert.

Weichenelektrik

Bei allen Tillig-Elite-Weichenformen ist aufgrund ihrer Konstruktion das Herzstück zu polarisieren. Vor dem Herzstück befinden sich Trennstellen. Das Herzstück und die inneren Endschienen bilden eine elektrische Einheit, die mit dem polrichtigen Fahrstrom zu versorgen sind. Bei der neuesten Weichengeneration befindet sich eine Lötlasche am Herzstück. Es gibt auch Varianten, die eine Strombrücke aufweisen. Für eine optimale Versorgung des Herzstücks erfolgten zwei Anschlüsse. Einer für die inneren Endschienen und der zweite für das eigentliche Herzstück. Er ersetzt die Lötlasche. Vor dem Verlöten sind die inneren Endschienen und die kurzen, abgewinkelten Herzstückteile mit Kleber zu sichern.

Bei den einfachen und doppelten Kreuzungsweichen der Bauart Baeseler mit ausenliegenden Zungen werden die inneren Zungen bei Bogenfahrten durch das Anliegen am Schienenprofil mit Fahrstrom versorgt. Sollten sich einmal winzige Schotterteilchen oder Schmutz in diesem Bereich ansammeln, so ist die durchgehende Stromversorgung gefährdet. Aus diesem Grund sind auch diese Zungen mit einer Versorgungsleitung versehen. Die geeigneten Stellen zum Anlöten der Versorgungsleitungen vermitteln die Bilder im Artikel. Sie sollen so positioniert sein, dass die Beweglichkeit der Zungen erhalten bleibt. Elektrisch bilden sie gemeinsam mit den Herzstückanschlüssen eine elektrische Einheit. Nicht vergessen, bei einfachen und doppelten Kreuzungsweichen sind die Herzstückanschlüsse über Kreuz auszuführen. Das heisst: Der linke Antrieb speist das rechte Herzstück und umgekehrt. Auch die zur Polarisierung vorgesehenen Zungen sind

vor dem Plankschaben der Profile mit Kleber nahe dem Herzstück zu fixieren, um unliebsame Überraschungen, wie auf der zweiten Seite dokumentiert, zu erleben.

Weichenwinkel anpassen

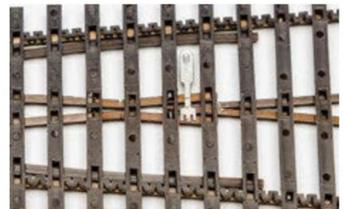
Da bei den Elite-Weichen der Bogen des Abzweiggleises bis ans Weichenende führt, wurde bei der Weiche 5 der Abzweigradius ab dem Herzstück begradigt. Wenn beispielsweise eine Ae 6/6 vom Lokgleis über die ablenkende Fahrt der DKW an den Zug fährt, so würde sich das eine Drehgestell am Bogen der Weiche 5 befinden, während das andere Drehgestell sich am Bogen der DKW befindet. Um dieses Manko eines Gegenbogens zu verhindern, wurde der Abzweig der Weiche 5 begradigt. Dazu werden die Verbindungen des Schwellenrostes des abzweigenden Strangs bis kurz vor das Herzstück aufgetrennt und teilweise gekürzt. Dann erfolgt mit einer Zange vorsichtig das Geraderichten der beiden Schienenprofile ab dem Herzstück respektive dem Radlenker. Nun erfolgt das Ausrichten der Schwellen. Statt der 12° besitzt nun die Weiche einen Abzweigwinkel von 10°. In gleicher Weise geschieht das mit der Elite-Weiche 11, deren Abzweigradius angepasst an die Roco-DKW mit innenliegenden Zungen (W 12 und 13) 10° betragen soll.

Gleise verbinden

Für einen optisch perfekten Schwellenabstand sind bei Elite-Gleisverbindungen Schwellen ohne Kleiseisennachbildung einzufügen. Das Elite-Flexgleis besteht aus mehreren Segmenten, wobei die Segmentübergänge mit jeweils zwei Schwellen ohne Kleiseisennachbildung ausgeführt sind. Von einem Flexgleis lassen sich bei Bedarf



Vor der Verarbeitung einer Elite-Weiche werden die Herzstückteile mit Kleber gesichert.

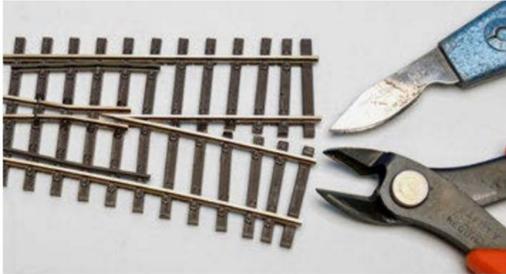


Vor dem Anlöten der Leitungen ist die Brünerung an den Profilen zu entfernen.

solche Schwellen heraustrennen und mit einem Uhu-Alleskleber unter dem Ende des Gleisstücks fixieren.

Kombination RocoLine und Elite

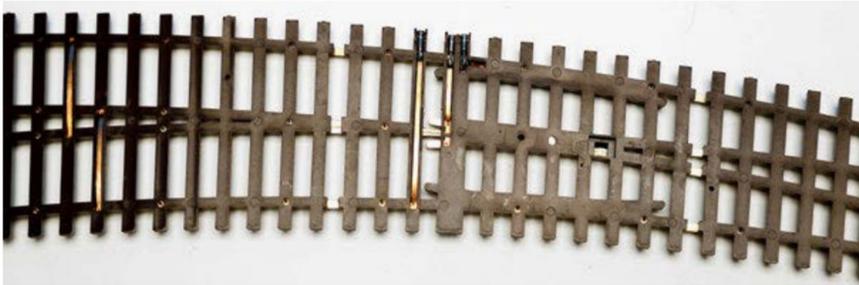
Beim Verbinden der beiden Code-83-Gleissysteme ist zu beachten, dass die Schwellenhöhe der RocoLine-Gleise um etwa ein Zehntel Millimeter niedriger ist als beim Elite-Gleis. Durch Unterlegen eines Polystyrolstreifens unter das Roco-Gleis über etwa drei Schwellen wird dies ausgeglichen, und es entsteht kein unschöner Knick. Beim Verbinden verwendet man am besten die Roco-Schienenverbinder, da die am Schienenfuss wesentlich breiter sind.



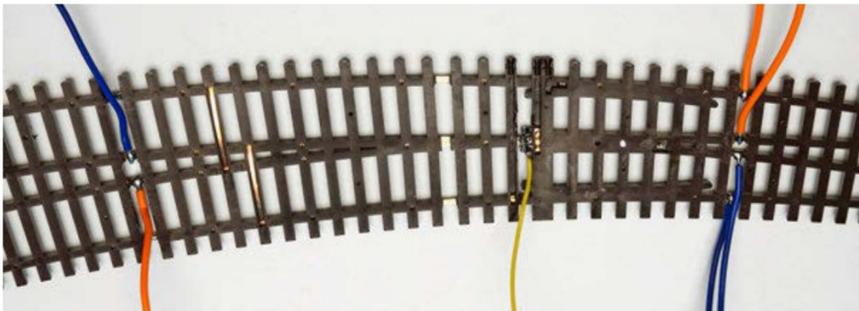
Zur Begradigung des abzweigenden Strangs einer geraden Elite-Weiche ist das zusammenhängende Schwellenband im Bogenbereich mit einem Messer oder einem Seitenschneider aufzutrennen.



Zwei Elite-EW-1-Weichen, die sich voneinander unterscheiden. An der linken Weiche verläuft der abzweigende Strang ab dem Herzstück gerade, an der rechten verläuft der Bogen bis zum Weichenende.



Die Beschaffenheit einer RocoLine-Bogenweiche an der Unterseite. Die Gleisanschlüsse führen über kleine Steckverbindungen (für die es kein Gegenstück gibt) nach aussen.



Für eine absolut sichere Fahrstromversorgung sind alle Schienenteile der Bogenweiche, inklusive des Herzstücks, mit Anschlussleitungen ausgestattet. Die Strombrücke beim Herzstück erstreckt sich über drei Schienenteile.



Eine gleichmässige und optisch perfekte Bogenführung der Schienenverbindungen von der RocoLine-Bogenweiche zu den Elite-EW-3-Weichen erreicht man unter Zuhilfenahme einer Holzleiste.



Im Tillig-H0-Sortiment sind auch etwa 95 cm lange Überhöhungstreifen erhältlich.



Diese weisen an der höheren Seite eine Sollbruchstelle auf, die mit einer Abschrägung versehen ist.

RocoLine-Bogenweiche

Da der Mindestradius im Sichtbereich auf der dem Betrachter zugewandten Seite 90 cm beträgt und Tillig keine Bogenweiche mit einem ähnlichen Radius im Sortiment hat, kam als Kompromiss die RocoLine-Bogenweiche, deren Radien sowohl aussen als auch innen 826,4 mm betragen, zur Anwendung. Für eine optimale Stromversorgung der Weiche weist sie sieben Anschlüsse auf. Sechs Leitungen dienen zur Versorgung der Aussen- und Innenschienen, und ein Anschluss versorgt den Herzstückbereich. Dieser Anschluss erstreckt sich über drei Schienenteile des Herzstücks. Die werkseitigen Anschlussleitungen mit den kleinen Lötkelchen wurden entfernt, da es auch keine Gegenstücke zu den Öffnungen der Lötkelche gibt und mir diese Art der Fahrstromversorgung langfristig zu unsicher erscheint.

Gleise im Bogen

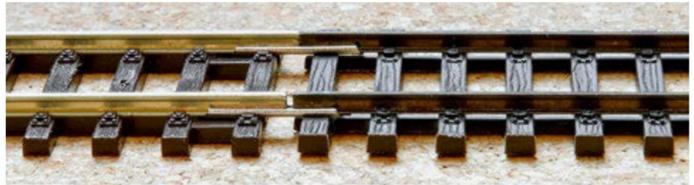
Die beiden Abgänge der Bogenweiche zu den Weichen 2 und 3 verlaufen ganz oder teilweise im Bogen. Um einen annähernd perfekten Bogenverlauf der Verbindungsgleise zu erreichen, kam die Holzleistenmethode zur Anwendung. Mit Stahlstiften wurde die Holzleiste mit den Abmessungen 10 × 3 mm zwischen den Gleisteilen fixiert und mit einem Stift die Gleismittelnachse angezeichnet. Diese Methode wurde auch bei anderen Bahnhofsteilen mit Erfolg angewandt.

Kurvenüberhöhung

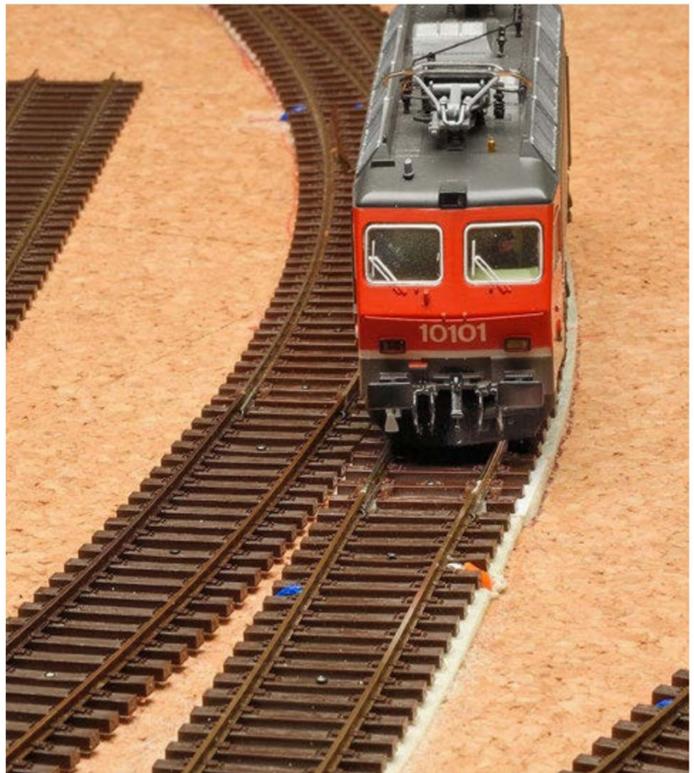
Es sieht einfach besser aus, wenn ein Zug mit längeren Fahrzeugen eine Kurve mit Neigung befährt. Da es sich in diesem Fall um eine Bahnhofseinfahrt handelt, braucht die Überhöhung nicht so stark auszufallen. Derartige Streifen gibt es bei Weinert und Tillig. Letztere kamen inklusive des dazu passenden Klebstoffs zur Anwendung. ○



Zum Befestigen der Überhöhungstreifen eignet sich vorteilhaft der Styropal-Kontaktkleber.



Beim Verbinden der beiden Code-83-Gleissysteme von RocoLine (links) und Tillig-Elite (rechts) ist ein geringfügiger Unterschied an der Höhe des Schwellenbands auszumachen. Ein hauchdünnes Stück Polystyrol unter den ersten Roco-Schwellen gleicht den Unterschied aus.



Die Roco Re 4/4^{II} befährt die mit einem Überhöhungstreifen versehene Bogenweiche des gleichen Herstellers. Man erkennt die elegante Neigung der Lok um etwa 4°.



Eine aussergewöhnliche Anlage in Spur N

Aus dem Leben der AnalogaN

Es liegt in der Natur der Sache, dass die Erbauer und Betreiber ihre mit viel Liebe und Leidenschaft erbaute Modellbahnanlage präsentieren möchten. Dieses Teilen ist länger bekannt, als man vom Sharing zu sprechen begann. Nun aber möchte sich eine Modellbahnanlage selber vorstellen. Also übergeben wir ihr doch gleich das Wort.



lealp
sberg

Die durch SBB Cargo gemietete Re 474 zieht ihren Hangartner-Containerzug durch die Kurven auf die zweite Ebene der Bergstrecke über Felsgrund.



Gesamtansicht auf die Grundanlage der AnalogaN mit dem Bahnhof Felsgrund ganz unten und mit den in Kerschleifen aufsteigenden Bergstrecke.



Im Bahnhof Eckwald warten zwei Krokodil-Lokomotiven auf ihre Weiterfahrt über die mobile Klappbrücke zurück auf die Grundanlage.

Von Hans-Peter Fankhauser (Text) und Hans Roth (Fotos)

Hallo, ich bin die AnalogaN, eine fast zimmerfüllende Modellbahnanlage in der Spurweite N. Ich bin eigentlich sozusagen ein Wunschkind der ganzen Familie. Eigentlich? Nun ja, eigentlich bloss dasjenige meines Erzeugers. Er hat die LOKI-Zeitschrift fast schon seit ihrer Erstveröffentlichung abonniert, und besonders haben ihn die seinerzeitigen Beiträge von Loisl sehr interessiert und auch inspiriert. Ob dies der Grund meiner Erschaffung war, weiss ich jedoch nicht. Bis zu meiner Geburt, so wurde mir gesagt, hatte es allerdings lange gedauert. Da er von klein auf den Eisenbahnvirus eingepflegt bekam und im Laufe der Zeit Erfahrungen mit dem Bau von kleineren HO-Anlagen gesammelt hat,

reifte in ihm vor allem der Platzfrage wegen der Wunsch, eine künftige Anlage in Spur N zu bauen. Ein Entscheid, den er nach einer längeren Angewöhnungszeit nicht bereut hat, wie er mir immer wieder versichert. Erfreulich ist, dass gerade diese Spurweite im Laufe der Zeit eine positive Wandlung durchgemacht hat. Berufswechsel, Umzug an einen anderen Ort und vieles mehr standen plötzlich an. Seit 1976 hat er über mich gebrütet und studiert, aber...

... aller Anfang ist schwer

Angeblich gab es zuvor bereits heftige, interfamiliäre Diskussionen wegen meiner künftigen Unterbringung. Mann und Frau waren sich einfach nicht einig über meine

«Lagerung». Die beiden Kinderzimmer waren, wie konnte es anders sein, nämlich bereits belegt, und obwohl ich sehnlichst erwartet worden war, hatte ich mich dann mit dem Reduit zu begnügen. Auf Kufen montiert und in die Finsternis hineingeschoben wurde ich. Und sogar aufrecht stehen musste ich die ganze Zeit. Nein, sowas! Gut, ab und zu, hauptsächlich bei kälteren Jahreszeiten wie Herbst und Winter, durfte ich dann doch gelegentlich länger im Elternschlafzimmer verweilen. Um mich in diesem Zimmer besser unter das Bett schubsen zu können, wurden mir sogar Fauteuilrollen verpasst. Hört sich das nicht kriminell an? Da hatten es sogar die im gleichen Haushalt lebenden Haustiere besser als ich.



Ohne dass es der SBB-Lokführer des Nahgüterzugs bemerken kann, geniessen die wasserfreudigen Badende ihre Abgeschiedenheit in der Natur.



Unterhalb der Burgruine Seealp braust die Ae 6/6 11424 «Neuchâtel», elegant in Kurve gelegt, mit einem kurzen Postcontainerzug vorbei.



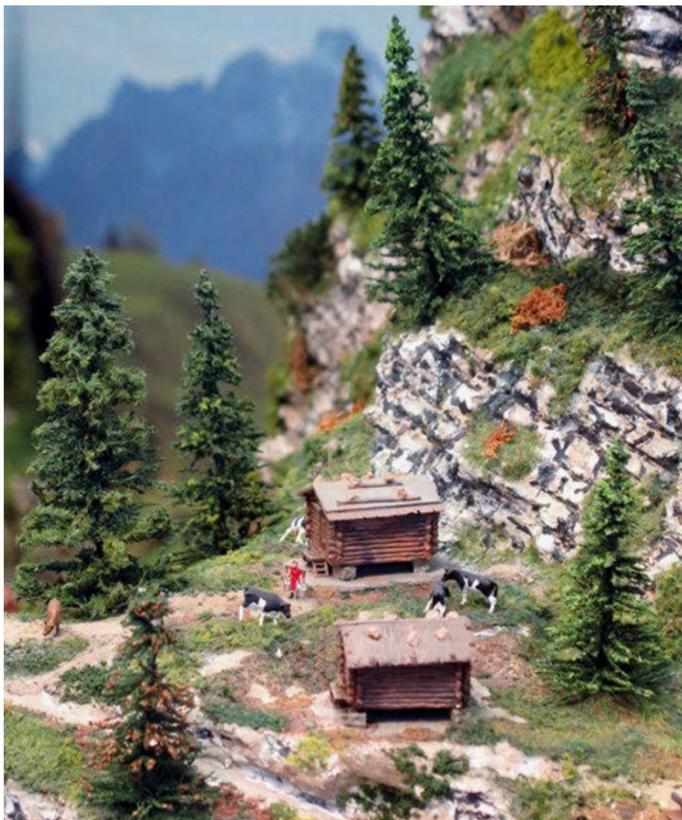
Der Intercity hat soeben den Bahnhof Eckwald durchfahren und unterquert den von der Zeitung Blick gesponserten, roten Fotografenausblick.

Denen wurden nämlich mollige Betten hingestellt. Netterweise wollte dann mein Erzeuger das Ehebett um einige Zentimeter anheben, um mir – ich bin inzwischen etwas fülliger geworden – die Atmung dort unter dem Ehebett ein wenig zu erleichtern. Naja, so weit kam es dann aber doch nicht, denn es folgte...

... der Umzug in ein neues Zimmer

Die beiden flügge gewordenen Kinder zogen nämlich etwas früher von zu Hause aus, als ich befürchtet hatte. Endlich durfte dann auch ich ein eigenes Zimmer beziehen. Was für eine Wohltat!

Weil mein Erzeuger von da an plötzlich aufmerksamer zu mir geworden war und auch ich mich in der Folge viel zufriedener fühlte, nahm ich weiter an Umfang zu. Allerdings achtet mein Erzeuger stets pedantisch darauf, dass sich mein Gewicht in Grenzen hält (auf die eigene Linie achtet er leider viel zu wenig). Er sagt immer, man müsse in die Zukunft blicken. Man müsse schlank und gelenkig sein, falls einmal ein Wohnungswechsel anstünde (von wegen schlank und gelenkig; da hat er doch auch nur wieder bloss mich gemeint). Mit viel Liebe zum Detail liess er mich wachsen. Accessoires wie eine Eigenbau-Fahrleitung oder zahlreiche Arrangements machten aus mir eine richtiggehende Augenweide. Wer geduldig ist und exaktes Arbeiten liebt – die saubere Gleisverlegung zählt zu den wichtigsten Punkten – wird am Ende mit einer gut funktionierenden Anlage belohnt werden; auch wenn es nur eine analoge ist.



Auf der Alp dürfen die Kühe noch ohne Umzäunung ihrer Hauptbeschäftigung «fressen» nachgehen.



Die Frau des Bahnhofsvorstands Eckwalds hat die Wäsche gehängt.



Der Alpsee ist ein begehrtes Reiseziel für alle Campingfreunde.

Die Analogan weist im Verborgenen ihre Besonderheiten auf

Damit die fast zimmerfüllende Anlage auch in den verdeckten Bereichen gründlich gereinigt werden kann, sind alle Landschaftsteile in sehr leichter Bauweise gefertigt worden. Diese Landschaftsteile und Bauwerke können allesamt Stück für Stück entfernt werden, sodass auch an den sonst verborgenen Bereichen Zugang gewährt werden kann. Mittels Positionierzapfen sind die Teile passgenau aufeinander aufsteckbar.

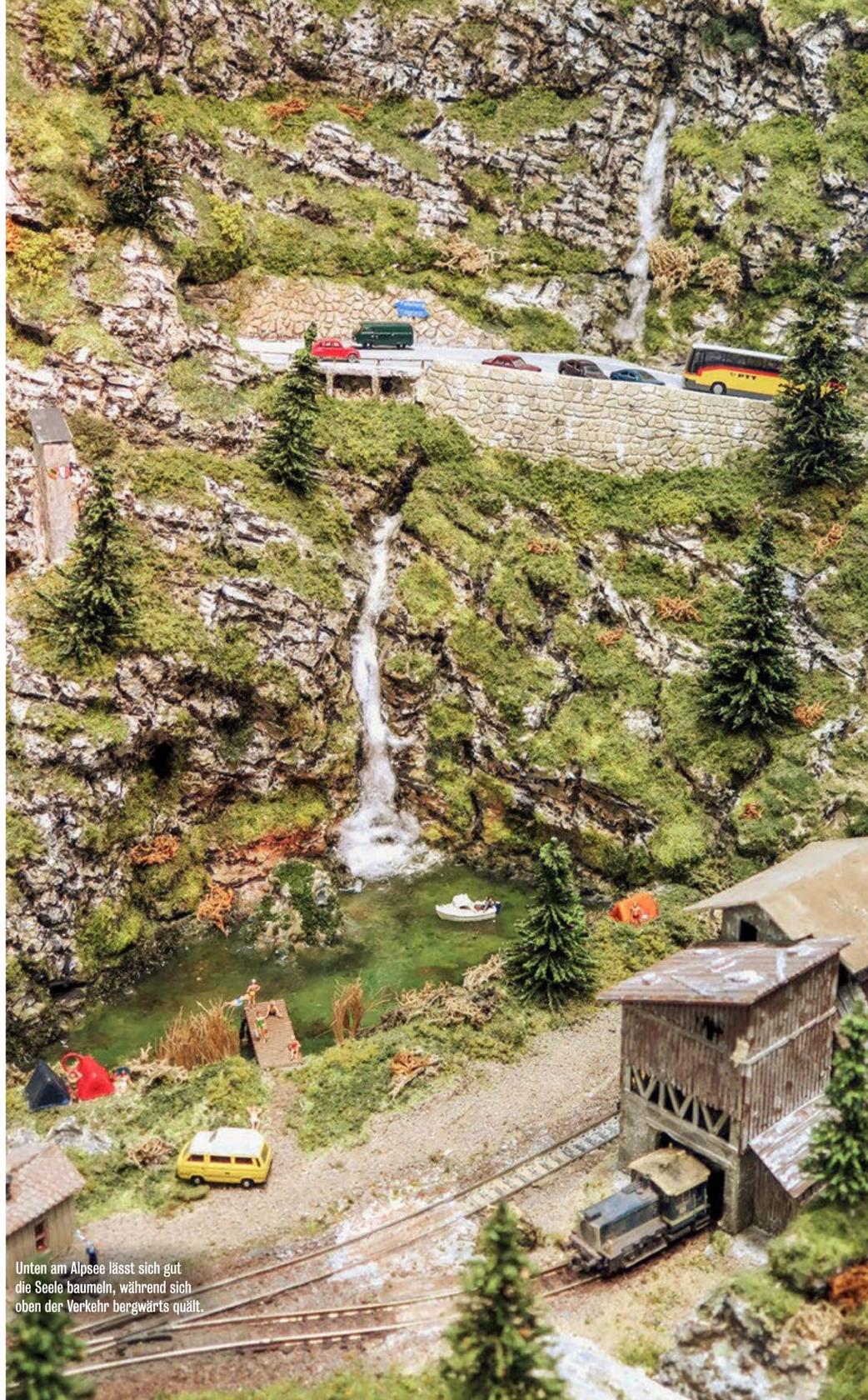


Auch legt er grossen Wert auf Körperpflege. Man fühle sich einfach wohler und funktioniere im Alltag viel sicherer. Stimmt, da muss ich ihm beipflichten. Und weisst du was? Ich lasse mich sogar liebend gerne von ihm waschen. Der Hygiene wegen und zur ganzheitlichen Versorgung hat er mich nämlich so erschaffen, dass er mir die Kleider rasch und bequem ausziehen kann. Vor ihm und vor anderen Leuten nackt dazuste-

hen, macht mir gar nichts aus. Obwohl auch ich bereits in die Jahre gekommen bin, brauche ich mich trotzdem nicht zu schämen. Ausserdem trage ich unter meinen bunten Kleidern noch einen hauchdünnen, körperbetonten Latexanzug. Ich liebe es, wenn er mir diesen mittels eines feuchten Lappens sanft abwischt. Danach fühle ich mich stets wie neu geboren. Ja, ich finde mich eigentlich ganz passabel und wun-

dere mich, dass ich trotz meines vorgerückten Alters - ich gehe ja auch langsam auf die 40 zu - besser aussehe als je zuvor. Hätte er mich nicht jahrelang während der Sommermonate so arg vernachlässigt, sähe ich schon seit einer gefühlten Ewigkeit so gut und schön aus.

Mit einer billigen Ausrede, wonach er halt an einem Sommerhaus herum gewerkelt habe, wollte er sich jeweils im Herbst



Unten am Alpsee lässt sich gut
die Seele baumeln, während sich
oben der Verkehr bergwärts quält.



Für die wenigen Rangieraufgaben im Bahnhof Felsgrund reicht die betagte und gealterte Rangierlok Ee 3/3 16312 noch reichlich.



In Eckwald hat sich ein Schrotthändler in einem alten Kieswerk angesiedelt. Für den künftigen Ausbau der Anlage stehen die Bauprofile bereits.

bei mir entschuldigen. Da hat er jedoch die Rechnung ohne mich gemacht. Ich habe ihm dann so lange etwas vorgestottert, bis er sich wieder voll und ganz um mich gekümmert hat. So ging es sogleich...

... auf in den dritten Abschnitt

Vor gut drei Jahren hat sich mein Erzeuger zum Glück vorzeitig pensionieren lassen. Seither widmet er sich mir viel öfter, als es seiner Frau überhaupt lieb ist, und ich fühle mich nun sehr happy, dass er so viel Zeit nur für mich hat. Als Dankeschön habe ich mich nun entschlossen, ihn künftig nur noch selten durch störrisches Benehmen zu verärgern. Ich finde es schön, dass mein Erzeuger und ich uns gefunden haben und wir nun unseren gemeinsamen Lebensabend friedlich miteinander genießen können. Ein gutes Verhältnis, so heisst es doch, könne sich gar lebensverlängernd auswirken. Wer weiss, was da noch alles passieren kann, denn ...

... zu guter Letzt

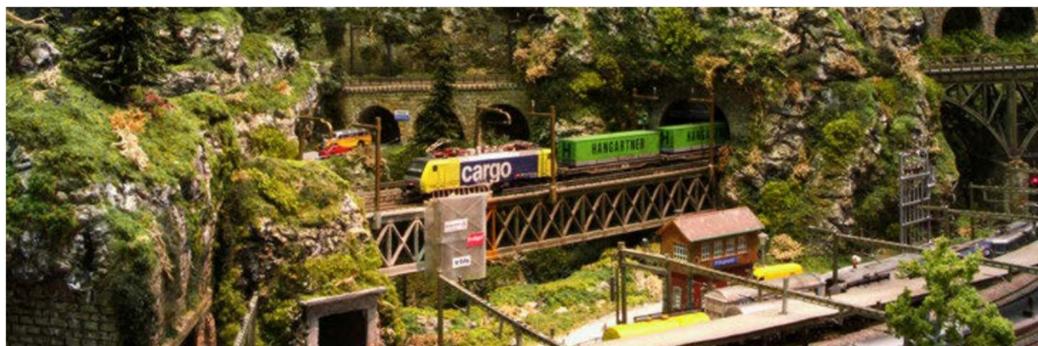
Ehm ..., was ich eigentlich noch wolle, werden Sie sich jetzt als Leser oder Leserin sicherlich denken. Es ist im Grunde genommen so, ständig nur mit ihm alleine zu spielen, wird mir langsam ein wenig zu eintönig. Ich würde mich deshalb freuen, ab und zu ein paar neue und hübsche Gesichter kennenzulernen. Falls du nichts Gescheiteres zu tun hast, dann schau doch einmal mal bei mir vorbei. Mein Erzeuger wird sich sicherlich die Zeit nehmen, uns gegenseitig vorzustellen. Ich liesse mich sogar von dir ein wenig befummeln, aber natürlich nur, wenn du auch wirklich magst.



Langsam arbeitet sich die Ae 8/8 bergwärts, bis sie von der talfahrenden Re 486 gekreuzt wird.



Im Dörfli hat die Bevölkerung sehr zentral eine durchdachte Entsorgungsstelle geschaffen.



Die Stahlbrücke oberhalb Felsgrund wird einer Renovation unterzogen, was aber den laufenden Bahnbetrieb in keinsten Weise beeinträchtigt.



Ob Güter- oder Personenverkehr, in Eckwald herrscht reges Bahntreiben auf den Schienen.



Noch braust ein Güterzug rumpelnd durch Felsgrund, aber bald folgt der Regionalzug.



Der Bahnhof in Felsgrund weist einen Veloparkplatz und eine behindertengerechte Unterführung auf.

Jedoch solltest du dir aber keine falschen Hoffnungen machen. Er würde uns nie und nimmer alleine im Zimmer zusammenspielen lassen. Ansonsten ist er ziemlich umgänglich und freut sich selber auch über interessierte Besucher. ○

Also auf bald, wenn du magst.

Liebe Grüße

AnalogaN

Eckdaten der AnalogaN

Planungsbeginn 1976

Bauzeit ab ca. 1980 bis dato

Spurweite N

Masse Hauptanlage 2,2 × 1,15 m

Gleisplan nach Hundeknochenprinzip, abzweigende Nebenbahn (Kreis)

diverse Abstell- und Überholgleise an verschiedenen Stellen

Nebenanlage mehrteilig zusammengesteckt und mittels verschiebbarer Brücke (ganze Zimmerbreite überspannend) mit der Hauptanlage verbunden; andere Seite (bei Zimmertüre) nach unten abklappbare Brücke

Rahmenbauweise aus dünnem Sperrholz und Holzleisten, sehr leichte und verwindungsfreie Konstruktion

Minitrix-Flexgleise/-Weichen, auf Schaumstoffbett aufgeleimt

separates Stellpult für die Hauptanlage mit je einem Trafo für Aufwärts-/Abwärtsfahrten und zuschaltbarem Rangiertrafo

8 Blockabschnitte (Anfahr-/Bremsbausteine/Relais usw.)

separates Stellpult mit zwei Trafos für die Nebenanlage

Fahrleitungsmasten Eigenbau (Bahnhöfe Sommerfeldt, Joche wurden zusätzlich verstärkt), keine Fahrleitungsdrähte

Gebirge aus Styropor, Felspartien mittels sehr leichter Modelliermasse gestaltet, sämtliche Gebirge können abgehoben werden

Strassen aus Karton und mittels Moltofill sehr dünn überzogen

Gleistrassen mittels Selbstklebefolien überzogen, sind abwaschbar

Von der Burgruine Seealp aus hat der Besucher einen wunderbaren Ausblick über die Anlage.



Erfolgreich werben mit

LOKI

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

Nächste Anzeigenschlüsse

LOKI 9|2017: 4. August 2017

LOKI 10|2017: 1. September 2017

**Ihr Ansprechpartner
für LOKI-Inserate:**



Gerne berate ich Sie persönlich und unterstütze Sie bei Ihrer Mediaplanung

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



Modellbau

Ein Gütertriebwagen entsteht

Jede Güterbahn benötigt ihre spezifischen Triebfahrzeuge, so auch die fiktive, an die Schweiz angelehnte Schmalspurbahn in Spur 0e auf der Modulanlage von Arthur Hintermann. Er zeigt uns, wie ein Gepäcktriebwagen, wie er einst in der Schweiz zahlreich vorhanden war, im Eigenbau entstehen kann.

Foto: Arthur Hintermann



Modellkritik

Eine Europalok in Spur N

Die neueste Version der Baureihe 189 aus dem Hause Hobbytrain wartet gleich mit einem ganzen Strauss an neuen «inneren Werten» auf. Die Lok wird in mehreren Versionen und neu auch bereits ab Werk digitalisiert angeboten. Unser Autor Manfred Merz hat sich das Modell etwas genauer angesehen.

Foto: Manfred Merz



Modell & Vorbild

Prototyp-Bobo in HO

Unser Autor Johannes Weibel zeigt uns die wechselvolle Geschichte der kleinen Prototypserie der Re 4/4^{II}, liebevoll «Bobo» genannt, auf. Dabei erläutert er uns zusätzlich, wie aus einem Serienmodell von Roco die Prototyplok Re 4/4^{II} 11201 der SBB entstehen kann.

Foto: Johannes Weibel

Ab 25. August 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.

LOKI Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund

Nr. 7-8 | 2017 (Juli/August 2017)

37. Jahrgang

Erscheint monatlich, Doppelnummer in der Regel Juli/August

Einzelnummer

Schweiz: CHF 13.50

Europa: auf Anfrage

Jahresabonnement (11 Ausgaben im Jahr)

Schweiz: CHF 127.00

Europa/Übersee/Luftpost: auf Anfrage

LOKI-Spezial

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

Abonnemente, Adressänderungen, Leserservice

Stämpfli AG, Postfach, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 62 58

Fax +41 (0)31 300 63 90

leserservice@loki.ch, www.loki.ch

Redaktion

Stephan Kraus

Schlesienstrasse 21, D-74189 Weinsberg

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

stephan.kraus@loki.ch

Hans Roth

Mooshausstrasse 19, CH-3510 Konolfingen

Telefon +41 (0)79 690 68 48

hans.roth@loki.ch

Paketsendungen an die Redaktion

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

Inseratberatung und -disposition

Stämpfli AG

Inseratemanagement, Stavros Panagiotidis

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

Mobile +41 (0)76 867 11 26, inserate@staempfli.com

Verlag

Stämpfli Verlag, Wollflistrasse 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, Wollflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 66 66

www.staempfli.com

Vertrieb Einzelhandel Deutschland, Österreich und Niederlande

PARTNER Medienservices GmbH, Julius-Hölder-Strasse 47,

D-70597 Stuttgart-Degerloch, Telefon +49 (0)711 72 52 227,

Fax +49 (0)711 72 52 310, www.partner-medienservices.de

Repräsentant für Italien

Quaini Pubblicità, Via Meloria 7, I-20148 Mailand

Telefon +39 (0)2 38216180, Fax +39 (0)2 39217082

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

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigungen (auch auszugsweise) nur bei schriftlicher Zustimmung der Redaktion gestattet. Für unverlangte Einsendungen (Texte, Bilder, Bücher) haftet die Redaktion nicht.

Für zugesandtes und veröffentlichtes Material gehen sämtliche Rechte an den Verlag über, ausser bei anderweitiger vorheriger schriftlicher Abmachung. Kürzungen und Terminänderungen vorbehalten.

Publizierte Inserate dürfen von Dritten weder ganz noch teilweise kopiert, bearbeitet oder sonst wie verwertet werden. Ausgeschlossen ist auch eine Einspeisung auf Onlinedienste, unabhängig davon, ob sie dazu bearbeitet werden oder nicht.

Der Verleger und die Inserenten untersagen ausdrücklich die Übernahme auf Onlinedienste durch Dritte. Jeder Verstoß gegen dieses Verbot wird vom Verlag rechtlich verfolgt.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

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

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



Zur Ergänzung unseres Teams suchen wir per sofort eine/n

HERAUSGEBER/IN, CA. 60%

In dieser Funktion nutzen Sie Ihre Kenntnisse der Branche und Ihr Netzwerk, um spannende und fundierte Beiträge für die jährlich elf Ausgaben zu akquirieren. Dabei verfolgen Sie die Interessen unserer Kunden und entwickeln die Zeitschrift weiter. Sie finden Autoren und Themen für die Spezialhefte und tragen selbst mit Texten, Bildunterschriften und Fotos zu interessanten Heften bei.

Sie redigieren die Beiträge und sichern die sprachliche Qualität. Gefragt sind ausserdem organisatorisches und administratives Geschick, da Sie für das pünktliche Erscheinen der Zeitschrift verantwortlich sind. Der Arbeitsort ist frei wählbar, wobei nach einer intensiven Einarbeitungsphase monatliche Redaktionstreffen in Bern und intensive Absprachen und Stellvertretung unter den Herausgebern vorgesehen sind, ebenso erwarten wir die Präsenz an den relevanten Branchenmessen und -veranstaltungen.

Fühlen Sie sich angesprochen?
Dann freuen wir uns auf Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen. Bitte senden Sie diese an:

Stämpfli Verlag AG
z.Hd. Hanna Strahm
Wölflistrasse 1
3001 Bern
E-Mail: bewerbung@staempfli.com