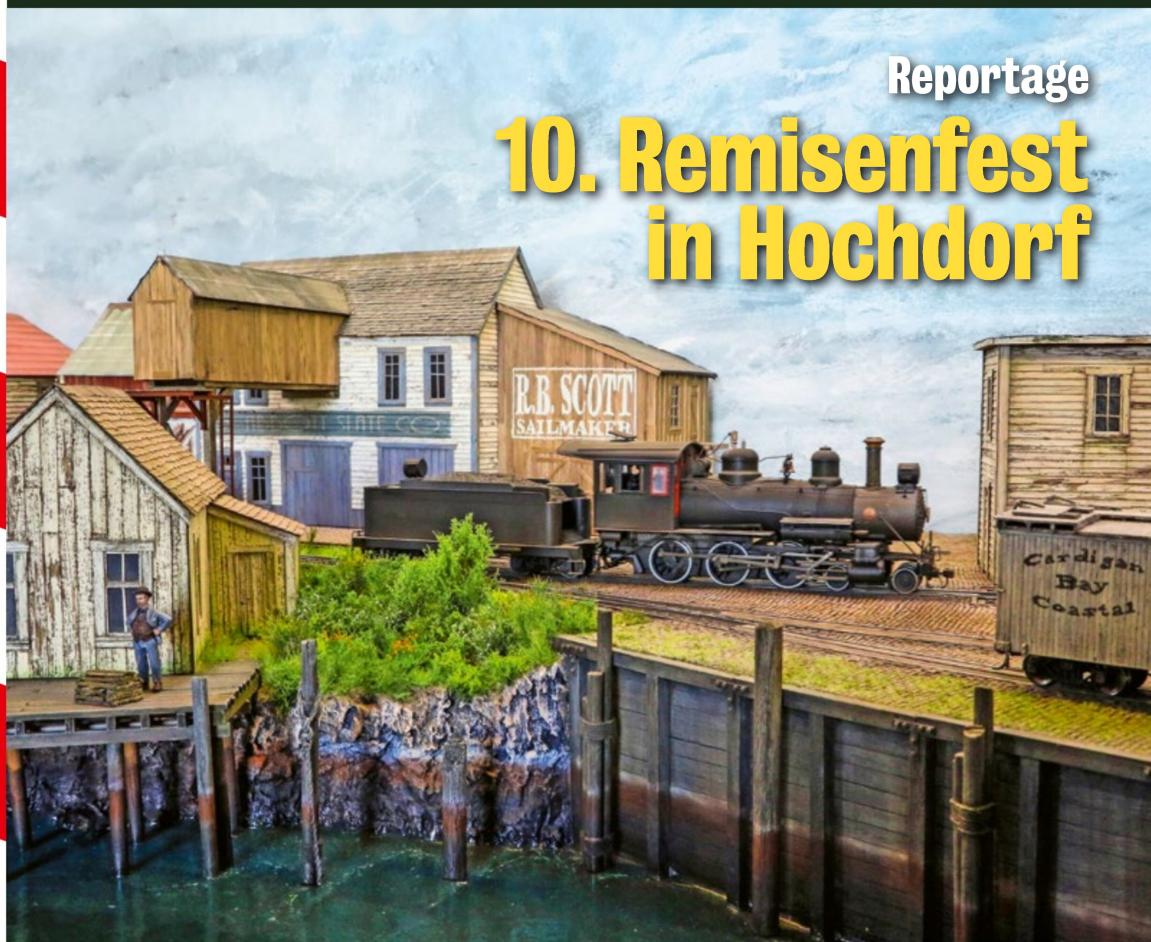


Das Schweizer Magazin für den Modellbahnhfreund

Reportage

10. Remisenfest in Hochdorf



Modell & Vorbild

Ein typisch amerikani-
scher Güterwagen



Modellbautechnik

Gleisbezogene Fertigstel-
lung der Weichenstrasse



Anlage

Feldbahnromantik
im Massstab 1:87

Jetzt bei Ihrem Fachhändler: Bm 4/4 von LS Models



**KML GmbH | Balgacherstrasse 14
9445 Rebstein | www.kml-log.ch**

Samedi, 11 novembre 2017, de 9.00 à 16.00 h

AUVERNIER (5 km de Neuchâtel)

Salle polyvalente (proximité du tram 215 et des grands parkings)

BOURSE

Des jouets anciens et multicollections

(trains, autos, avions, bateaux, jouets divers, littérature, télécartes, monnaies, médailles, opercules, curiosités)

Cantine et restauration dans la salle
Entrée: Fr. 5.- (enfants gratuits)

Tables 80 x 180 cm: Fr. 60 - (taxes comprises)

Contact: J. Schetty, Gare 9, 2012 Auvernier,
Tél. 032 731 22 12, ischetty@sunrise.ch



Für Güter die Bahn...

HAMWAA Für's MODELL
www.hamwaa.ch



H. Stoop
Schlossstrasse 8
CH- 4133 Pratteln
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

37. EMBL

Modelleisenbahnbörse Gisikon
Samstag, 28. Oktober 2017

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

- Verkauf & Tausch von Modelleisenbahnen und Zubehör
 - Verkauf von Eisenbahnliteratur und -Ansichtskarten
 - Tombola mit tollen Modelleisenbahnpreisen
 - genügend freie Gratisparkplätze vorhanden
 - Die Firma BAUHAUG ist vom Bahnhof Gaislikon innerst 10 Minuten zu Fuß erreichbar
 - Unsere Börse ist ständiglängig
 - Gäste-Dampfbahn Furka Bergstrecke
 - Getränke und Menüs für den grossen und kleinen Hunger

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



Nichts ist so beständig wie der Wandel



Vor knapp einem Jahr habe ich Sie hier an dieser Stelle begrüßt und Ihnen als Leser und auch mir als Herausgeber einen entspannten Anfang gewünscht. Zwischenzeitlich habe ich zwölf Ausgaben des Magazins LOKI mitgestaltet.

Mit der Gewissheit, dass der Spass rund um die kleinen Bahnen in der LOKI immer im Vordergrund stehen sollte, war dies eine spannende Herausforderung. Es geht um nichts weniger als darum, Es zu spüren, was die Beschäftigung mit der Bahn im Kleinen so alles mit uns Modelleisenbahnern anstellen kann.

Ich habe das Bild eines kleinen Kindes im Kopf. Es steht mit einem Stück Holz am Ufer eines Sees. Das Holz wird behutsam ins Wasser gesetzt, und das Kind erzählt den umstehenden Erwachsenen, was sich auf der grossen Reise des kleinen Schiffes alles ereignet. Eine Reise voller Abenteuer, ganz aus der Fantasie entstanden.

Die Beschäftigung mit der kleinen oder auch nicht ganz so kleinen Bahn lässt uns diese kindliche Freiheit, die ja nur ihren eigenen Regeln folgt, fortführen.

Eigene Regeln? Das entspricht aber gar nicht dem grossen Vorbild! Richtig! Muss es auch nicht. Sobald die eigene Fantasie ins Spiel kommt, ist das Vorbild nicht mehr relevant. Und so wird aus einem Stück Holz heute ein Segelschiff, morgen eine Lokomotive und übermorgen ein ganzer Zug.

Diese kindliche Fantasie sollten wir uns erhalten. Die Akzeptanz, dass jeder seine eigenen Vorstellungen hat, ist eminent wichtig für das Zusammentreffen mit anderen. Es geht um die Toleranz im Umgang mit dem Gegenüber. Ihm einfach zuzubilligen, dass er das Hobby Modelleisenbahn mit seinen selbst aufgestellten Regeln im selbst gewählten Massstab betreibt. Oder anders ausgedrückt: Um Freude am Spielen zu erzeugen, muss das Modell nun wirklich nicht jede Niete des Vorbildes aufweisen, es muss einfach nur den Besitzer erfreuen. Welche Detailierung ein Modell aufzuweisen hat, um diese Freude auszulösen, kann noch jeder selbst entscheiden. Schlussendlich taugen hier Tabellen nicht als Entscheidungshilfe.

Freude ist ein nicht ganz unwesentlicher Bestandteil für ein ausgeglichenes Leben. Und manchmal gibt es äussere Umstände, die Entscheidungen beschleunigen können. So habe ich mich vorerst dazu entschlossen, meiner Tätigkeit als Modellbauer wieder mehr Zeit einzuräumen.

So lege ich die Verantwortung für die weitere Gestaltung der LOKI in die Hände meines Nachfolgers oder meiner Nachfolgerin, den oder die Ihnen die Verlagsleitung in Kürze vorstellen wird.

Stephan Kraus

Lokschuppen Hagen-Haspe



Exklusive Modelleisenbahnen

und mehr... vieles mehr...

www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos!

Tel. ++49 (0) 2331 404453

D-58135 Hagen

Vogelsanger Strasse 40

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



GARTENBAHN

DIGITAL

LANDSCHAFTSBAU

BERATUNG

REPARATUREN

ZUBEHÖR

ZUBEHÖR

REPARATUREN

BERATUNG

LANDSCHAFTSBAU

DIGITAL

GARTENBAHN

Wir freuen uns auf Ihren Besuch

IHR MODELLBAHN-SPEZIALIST

WWW.HESS-MODELLBAHNEN.CH

Modelleisenbahn-, Auto- und Spielzeugbörse

Eulachhallen

Wartstrasse 73

8400 Winterthur

**Samstag, 21. Okt. 2017,
von 9–16 Uhr**

Gratiseintritt

www.boersewinterthur.ch

IMM LUZERN



Internationale Modellbaumesse Luzern 29.9.17–1.10.17

Unser Angebot:

Modelleisenbahnen sämtl.

Hersteller: A, B, C, D, E, F

Modellautos, Modelle

Flugzeuge, Modelle

und Modellschiffe

**Die Veranstaltung
findet dieses Jahr nicht statt**

Öffnungszeiten:

Freitag: 10.00–18.00 Uhr

Samstag: 10.00–18.00 Uhr

Sonntag: 10.00–18.00 Uhr

Auskunft erteilt: 052 364 04 44 oder 079 647 95 25

Besuchen Sie unsere Homepage unter:

www.modellbaumesse-luzern.ch

Öffnungszeiten Börse:

Freitag: geschlossen

Samstag: 10.00–17.00 Uhr

Sonntag: 10.00–17.00 Uhr



**69. Internationale
Modelleisenbahn- und Auto-
Occasionsbörse
in Dietikon ZH**

Samstag, 14. Oktober 2017, 9 bis 15 Uhr

Stadthalle Dietikon/Fondli

Verkauf, Tausch von Modelleisenbahnen und -autos

Eisenbahn-Requisiten

Eintritt: Fr. 5.–/Kinder unter 16 Jahren gratis

SBB S12/Bus 306 Stadthalle/Ost – genügend Parkplätze

Modelleisenbahnen aller Spurweiten werden angeboten

Ein Besuch lohnt sich

Information: Telefon 044 740 21 80 oder 044 740 33 36

Bahnorama
GmbH



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

Brünnenstrasse 106, 3018 Bern

Wir feiern „16 Jahre Bahnorama“

Samstag, 14. Oktober 17, von 9.00 – 16.00 Uhr

=> Diverse Aktionen und Sonderangebote

=> Auf dem gesamten Sortiment **10% Rabatt**

=> Verpflegung ab 11.00 Uhr

=> Wettbewerb

Internet/Shop: www.bahnorama.ch

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

KUNDENEINLADUNG

Herzlich laden wir Sie
zu unserem jährlichen
ZUBA-Tag ein!

WANN: Samstag, 28. Oktober 2017
von 09.00 bis 15.00 Uhr

WO: Zuba-Tech St. Gallen GmbH
Schützengasse 7 | 9000 St.Gallen
Tel. +41 71 230 37 37
info@zuba-tech.ch | www.zuba-tech.ch



ZUBA-TECH ●

Öffnungszeiten und
Online-Shop:
www.zuba-tech.ch

HIGHLIGHTS:

- Digitalpräsentation – eigene Loks können mitgebracht werden ...
- MGB Modulpräsentation...
- Verpflegung für alle Besucherinnen und Besucher...
- Lösli ziehen ...

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



Foto: Hans Roth

Seit Juni 2002 verkehrt auf dem Schweizer Schienennetz der Getreidewagen Tagnpps von SBB Cargo. Aufgrund von 20 für den Zuckerverkehr auserwählten Wagen wird die gesamte Flotte oft als «Zuckerwagen» bezeichnet. In einem ersten Teil beleuchtet Peter Kaederli nun das Vorbild dieser heiß ersehnten Wagenmodelle. **Ab Seite 72**



Foto: Yves Rittner

Manche Modelleisenbahner betreiben ihr Hobby des Rollmaterials wegen. Andere bauen liebend gerne Modelllandschaften und setzen mit Details Akzente auf die Anlage. Bei den Modelleisenbahnhern Pfaffenstiel (MEP) haben sich engagierte Modelleisenbahner zusammengetan und vereinen alle Bedürfnisse unter einem Dach. **Ab Seite 80**



Foto: Hans Roth

Ein kleiner Ausflug führte den LOKI-Herausgeber im Kanton Graubünden zur RhB. An und für sich überhaupt nichts Spezielles. Dass man aber auf fast 2000 Metern über Meer einer Gartenbahnanlage mit RhB-Motiv begegnet, das findet man doch nicht alle Tage. Zum Ausklang der Gartenbahnsaison ein kleiner Erlebnisbericht. **Ab Seite 88**

Anlage

16

Das Sandgrubenmodul – Feldbahn-romantik im Massstab 1:87

Modellbautechnik

26

Weichenstrasse für einen Grenz- und Systemwechselbahnhof (Teil 2)

Modell & Vorbild

32

Begeisterung für die amerikanischen Bahnen – Boxcars von Atlas in Spur 0

Reportage

42

Herzlich willkommen in der Bilderbuchlandschaft – 10. Remisenfest Hochdorf

Bahn aktuell

62

Aktuelle Geschehnisse rund um die Schweizer Bahnen im Vorbild

Modell & Vorbild

72

Vierachsiger SBB-Getreidewagen der Bauart Tagnpps (Teil 1)

Porträt

80

Zweisprorig und mit Volldampf in die Geselligkeit beim MEP

Anlage

88

Die Gartenbahnanlage von Bruno Pedrini hoch oben in den Bündner Bergen

Rubriken

- | | |
|--------------------|--------------|
| 3 Editorial | 98 Impressum |
| 6 Marktplatz | 98 Vorschau |
| 54 Szenen-News | |
| 58 Veranstaltungen | |
| 60 Börse | |
| 61 Medientipps | |
| 62 Bahn aktuell | |



Titelbild



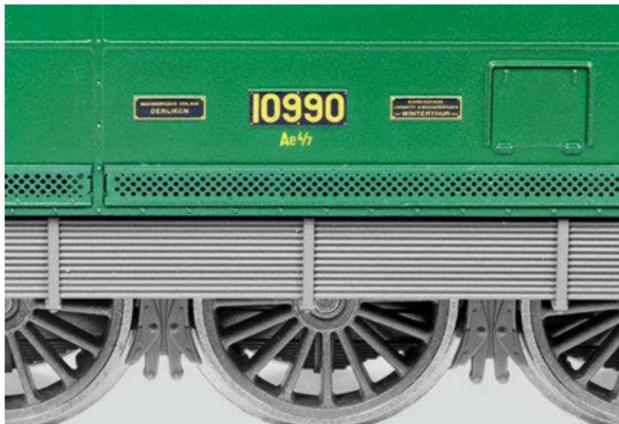
Foto: Hans Roth

Der seit Ende 2011 in Hochdorf angesiedelte Verein Historische Seethalbahn (HSTB) erlebte manches Auf und Ab. Umso erfreulicher ist es, dass die zum dritten Mal in Folge stattfindende Modelleisenbahnausstellung während des 10. Remisenfests einen konstanten Aufwärtstrend erlebt. Der LOKI-Herausgeber stattete der Ausstellung einen Besuch ab. **Ab Seite 42**

Marktspiegel

Piko Spur HO

Buchli-Lokklassiker der SBB in Epoche III



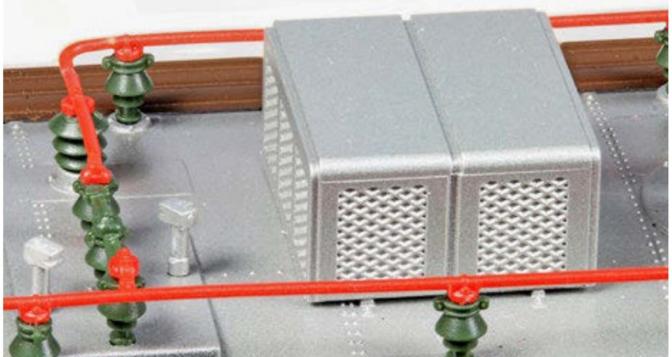
In enger Zusammenarbeit zwischen Piko und dem Schweizer Importeur Arwico ist das Modell des Schweizer Lokklassikers Ae 4/7 10990 der SBB entstanden. Aus der Schweiz stammen die Auswahl, die Vorbildrecherche und das «Lastenheft» für die Umsetzung ins Modell. In Thüringen wurden die technische Planung, die Konstruktion und der Formenbau umgesetzt. Die Herstellung und die Montage erfolgten im Piko-eigenen Werk in China. Die Zwischenstände der Konstruktionsarbeiten und die Abnahme der ersten Produktionsmuster erfolgten ebenfalls in enger Zusammenarbeit zwischen Arwico und Piko. Das Ergebnis dieser wahrlich globalen Kooperation kann sich mehr als sehen lassen.

Realisiert wurde das HO-Modell der MFO-Version mit verlängerten Stoßbalken und Dachwiderständen. Es repräsentiert den Zustand der 1950er-Jahre, also Epoche III, ohne Übergangsbleche und ohne verschlossene seitliche Führerstandstüren. Dargestellt mit Fahrtberechtigungssignal, ursprünglichen Widerstandskästen auf dem Dach, «epochengerechten» Stromabnehmern und Gleitlager. Der Piko-Neuling ist ein ausgesprochen detailliertes Modell. Hervorzuheben sind dabei die feinen Radsätze, die neu konstruierten, äußerst filigranen Stromabnehmer mit acht einzeln eingehängten Federn, die angesetzten Frontlampen, die Griffstangen und die zahlreichen separat montierten Ätzteile. Es sind zwei Varianten erhältlich:

- Art.-Nr. 05.51780 Gleichstrom analog
- Art.-Nr. 05.51781 Wechselstrom digital

Auch technisch ist das Modell up to date. Die Beleuchtung der Spitz- und Schlusssignale erfolgt mittels SMD-LED. Ebenso die Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung, die im Digitalbetrieb separat ab- und zugeschaltet werden kann. In Sachen «Fahrkultur» sorgen ein schwerer Zinkdruckgussrahmen, ein starker fünfpoliger Motor mit zwei Schwungmassen, zwei angetriebene Achsen und Hafltreifen für eine hohe Zugkraft und «sanfte» Fahreigenschaften. Digitalfahrer werden die PluX22 und die Möglichkeit für die Sound-Nachrüstung ansprechen. Die Fahrzeugsammler profitieren von austauschbaren Teilen, wie Aufstiegsleitern und Luftkeseln extra für den «Vitrineeneinsatz».

Erhältlich im Fachhandel.





Busch Spur N Land Rover Defender

Strassen. Im Original wurde die Produktion des Land Rover Defender Anfang 2016 nach 68 Jahren Produktionszeit eingestellt, im Massstab 1:160 feiert das Kultfahrzeug im Jahre 2017 seine «Markteinführung». Busch nahm sich des Geländewagens mit langem Radstand an, setzte es gekonnt in

die Nenngröße N um und brachte das interessante Fahrzeug in den Handel. Gleich mehrere Varianten sind uneingeschränkt Schweiz-tauglich: der Defender in Weiss (8370), in Grün (8371) in Blau (7372) und in der Ausführung «Feuerwehr» (8375).

Erhältlich im Fachhandel.

Minitrix Spur N

Minitrix-Baureihe 101 der DB AG

Die Baureihe 101 der DB AG ist das Zugpferd schlechthin für die deutschen Inter-City-Züge. So kommt diese Lok auch regelmässig in die Schweiz.

Minitrix lieferte aktuell sein komplett neu konstruiertes N-Modell an den Fachhandel aus. Mancher unter Ihnen wird sich vielleicht noch an die Minitrix 101 mit der bekannten «Starlight Express»-Werbung

erinnern. Diese Lok entstand seinerzeit in einer Kooperation mit Roco, ansonsten gab es bisher keine eigene Baureihe 101 im Minitrix-Programm.

Ein allgemeines Phänomen der N-Moodelle in digitaler Ausführung mit Sound ist das schwindende Leistungsgewicht. Decoder, Soundelektronik und Lautsprecher benötigen zusätzlichen Raum, der in der

Regel durch mehr Aussparungen im Rahmen geschaffen wird. Dieses Vorgehen «kostet» wertvolles Volumen im Rahmen und damit zwangsläufig auch Gewicht. Minitrix hat diesem Umstand bei der Neukonstruktion der 101 nun Rechnung getragen und auf weitgehende Fertigung in Vollmetall gesetzt. So ist die N-101 ein echter «Wonnebrocken» geworden. Stolze 132 Gramm (!) bringt das N-Modell auf die Präzisionswaage, dies ein Ergebnis konsequenter Umsetzung zeitgemässer Metalltechnologie. Dabei müssen in Sachen Detaillierung keinerlei Abstriche gemacht werden. Alle Feinheiten finden auch bei dem Metallgehäuse ihre Berücksichtigung, die Griffstangen wurden aus feinem Draht separat angesetzt.

Auch technisch zieht das Modell alle zeitgemässen Pfeile aus dem Köcher, die Lok wird ausschliesslich in einer digitalen Vollausstattung mit zahlreichen Licht- und Soundfunktionen angeboten. Fünfpoliger Motor und LED-Beleuchtung runden das Bild ab. Die Baureihe 101 wird momentan in zwei Varianten angeboten:

- 101 113-9 im klassischen Verkehrsrot – Art.-Nr. 16081
- 101 071-9 im Werbeoutfit für Märklin 25 Jahre MHI – Art.-Nr. 16083



Weitere werden mit Sicherheit folgen. Ein kleines Wermutströpfchen ist in Anbetracht des sonstigen technischen Feuerwerkes die nicht mehr zeitgemäss Befestigung der Kupplungen. Diese stecken zwar in Aufnahmen nach NEM, sind aber so unglücklich an den Drehgestellen befestigt, dass die angehängten Wagen fast als Fremdkörper wirken. Hier seien den ambitionierten Hobbykollegen die verkürzten Kupplungsstangen oder die verkürzte SK-Kupplung von spurneun empfohlen.

Erhältlich im Fachhandel.

Minitrix Spur N

SBB Cargo Re 482 «Alpähämer»



Auch Minitrix hat seine Interpretation des Themas SBB Cargo Re 482 «Alpähämer» in den Fachhandel gebracht. Das Modell entstand auf der Basis der bereits seit Längereim im Lieferprogramm befindlichen und daher bestens bewährten Re 482. Von der Form her gibt es also nichts Neues zu berichten. Minitrix hat sich voll und ganz auf die Lackierung und vor allem auf den Druck konzentriert. So ist eine sehr ansprechende und sauber gemachte «Neuheit» entstanden. Der Strategie folgend, dass seitens Minitrix schwerpunktmässig nur noch werkseitig digitalisierte Modelle auf dem Markt gebracht werden sollen, ist die «Alpähämer» von Haus aus entsprechend ausgerüstet. Die Lok verfügt über eine komplett bestückte Digitalplatine ohne Schnittstelle und separaten Decoder. Sound ist nicht beinhaltet, dafür glänzt das Modell mit schier unzähligen Lichtfunktionen. So lassen sich viele, auch sehr spezielle Schweizer Signalisierungsvarianten digital darstellen. Insgesamt wurden für diesen Zweck 14 (!) SMD-LED verbaut. Um auch dem analog fahrenden Hobbykollegen das Modell schmackhaft zu machen, verspricht Minitrix die Möglichkeit des eingeschränkten Einsatzes der Lok auch auf analogen Stromkreisen, lediglich die «Lichtspiele» bleiben dem Digitalbetrieb vorbehalten.

Erhältlich im Fachhandel.



Hobbytrain Spur N

Dreiteiliges Güterwagen- set SBB

Wagensets sind in der N-Szene eine umstrittene Angelegenheit. Der eine bemängelt, dass ausgerechnet sein Wunschmodell beinhaltet ist und er den Rest «gezwungenemassen» mitkaufen muss. Der andere schätzt die Verpackung für die Betriebspausen und die in der Regel sinnvolle Zusammenstellung der Sets. Auch hier gilt: Allen Menschen recht getan ist eine Kunst, die niemand kann...

Als einmalige Serie ist von Minitrix das dreiteilige «Güterwagenset Gütertransport Schweiz» erschienen. Es handelt sich um attraktive Farbvarianten bereits im Minitrix-Programm befindlicher Wagen. Enthalten sind ein Kesselwagen Millet («ChemOil»



(eingestellt bei den SBB), ein auffallend giftgrüner Kesselwagen der SBB und ein Containertragwagen Sgns «HUPAC» mit Wechselspritschen der VOS Logistics.

Alle Modelle sind mit Kinematik für Kurzkupplung ausgerüstet, das Fahrgestell des Containertragwagens ist aus Metall.

Erhältlich im Fachhandel.

Modellbahn Digital Peter Stärz

Ein Encoder und ein Taster-Eingabemodul

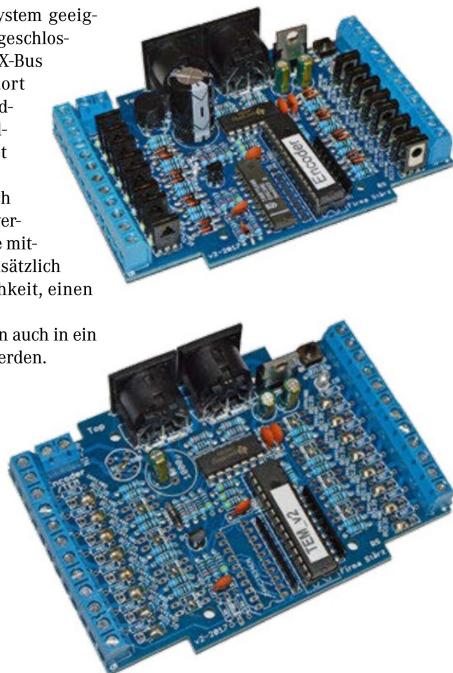
Der Encoder ist ein Ein- und Ausgabemodul zum Anschluss von Tastern und Anzeigen für acht Weichen oder Signale. Er ist daher besonders für die Anbindung eines Gleisbildstellpultes an das Selectrix-System geeignet: Die Schaltbefehle der angeschlossenen Taster werden z.B. über LED am Stellpult angezeigt und auf den SX-Bus geschrieben. Von dort können sie dann vom entsprechenden Funktionsdecoder, der auf die gleiche Adresse wie der Encoder eingestellt ist, verarbeitet werden. Neben Tastern als Eingabeelementen lassen sich auch Umschalter oder einfache Gleiskontakte, die über am Fahrzeug angebrachte Magnete ausgelöst werden – also Reedkontakte –, anschliessen, um über diese Stellbefehle mithilfe des Encoders auszulösen.

Das Taster-Eingabemodul (TEM) ist ein Eingabemodul zum Anschluss von 16 Tastern oder Schaltern. Es bietet sich besonders an, das TEM in Verbindung mit einem Modellbahnsteuerungsprogramm zu benutzen: Es können Schaltinformationen durch Tastendruck auf den SX-Bus geschrieben werden, um gezielt Aktionen auf der Modellbahnanlage auszulösen, die vom Programm gesteuert werden. Das TEM ist auch für die Anbindung eines Gleisbild-

stellpultes an das Selectrix-System geeignet: Die Schaltbefehle der angeschlossenen Taster werden auf den SX-Bus geschrieben und können dort von anderen, auf die gleiche Adresse wie das TEM eingestellten Schaltartikeln verarbeitet werden.

Neben Tastern können auch Reedkontakte angeschlossen werden, um über diese Stellbefehle mithilfe des TEM auszulösen. Zusätzlich besteht jetzt auch die Möglichkeit, einen Hallsensor anzuschliessen.

Beide Bausteine können nun auch in ein Gehäuse G 523 E eingebaut werden.



**Erhältlich im Fachhandel
oder direkt bei:**
Modellbahn Digital Peter Stärz
Dresdener Strasse 68
D-02977 Hoyerswerda
info@firma-staerz.de
www.firma-staerz.de

LS Models Spur H0

Verschiedene Eurofima-Wagen der SBB

1955 wurde die Eurofima gegründet. Sie ist eine Organisation der europäischen Eisenbahnen mit Sitz in Basel. Ihr Geschäftszweck ist die Finanzierung neu zu beschaffender Triebfahrzeuge und Wagen in grösseren Stückzahlen. Bekannt wurde sie durch die Beschaffung von Schnellzugwagen für den internationalen Verkehr. In den 1970er-Jahren koordinierte die Eurofima die Entwicklung dieser Serie von Reisezugwagen. Die sogenannten Eurofima-Wagen waren klimatisierte Abteilwagen. In der ersten Klasse befanden sich neun Abteile und in der zweiten Klasse elf. Beschafft wurden diese durch DB, FS, ÖBB, SBB, NMBS/SNCB und SNCF als gemeinsame Bestellung. Die SBB allerdings beschafften sich lediglich die Erstklasswagen Am 61 85 19-70 500-519. Die Zweitklasswagen stammten aus heimischer Industrie, waren jedoch den Eurofima-Wagen sehr ähnlich. Für die länderübergreifend einheitliche Gestaltung wurde die Eurofima-C1-Lackierung (orange mit lichtgrauem Streifen) entworfen, die aber letztendlich nicht von allen Bahnverwaltungen umgesetzt wurde. Eurofima-Wagen werden heute noch umgebaut in vielen EuroCity- und InterCity-Zügen eingesetzt. Die SBB musterten die Wagen aus, jedoch blieb ein Exemplar im Erbe von SBB Historie der Nachwelt erhalten.

LS Models liefert für die Epoche IV- und V-Bahner diese Eurofima-Wagen der SBB in mehreren Varianten aus:

- Art.-Nr. 47306: Am 61 85 19-70 518-9, orange, Epoche IV
- Art.-Nr. 47307: Am 61 85 19-70 504-9, orange, Epoche IV (Nummernvariante ohne gelben Erstklassstreifen)
- Art.-Nr. 47308: Am 61 85 19-70 500-7, grau, Epoche V (schwarze Anschriften)

- Art.-Nr. 47309: Am 61 85 19-90 503-7, grau (Epoche V (Nummernvariante, weisse Anschriften)

Alle Varianten bestechen durch zahlreiche Details und feinste Bedruckung. Das bereits fertig zugerüstete Modell kann je nach Belieben des Modelleisenbahners oder den Einsatzmöglichkeiten des Wagens weiter zu-

gerüstet werden. So liegen für den Betrieb ohne Modellkupplung Schraubenkupplungsimitationen, Bremsschlüche, Kabel und Heizbuche bei. Dies ist ideal für Vitrinenmodelle oder Schlusswagen. Auch alternative Puffer, Scheibenbremsimitationen und Dämpfer sowie Konsolen für die 200 km/h-Versionen.

Erhältlich im Fachhandel.



AB-Modell Spur N/Nm

Neue Tankwagen der RhB und Zubehör



Als eine der wenigen Schmalspurbahnen in Europa weist die Rhätische Bahn (RhB) auf ihrem Netz noch regen Güterverkehr auf. Mineralöl wird per Lkw angeliefert, an der italienischen Grenze gebunkert und über den Berninapass per Kesselwagen ins Engadin und weiter bis ins Rheintal gebracht.

AB-Modell hat auf der Nürnberger Messe im Januar vier Versionen angekündigt, ausgeliefert werden ab Oktober nun fünf Varianten. Die Modelle unterscheiden sich durch die in den Jahren geänderte Fahrzeugbezeichnung und in der Alterung. Wobei bei beiden Beschriftungsvarianten als «fabrikneu» bestellt werden können.

Die ursprünglich als Typ Uah in Dienst gestellten Kesselwagen erhielten ab 1996 neue Knickkessel, die sich restlos entleeren lassen. Dieses Modell ist die Basisvariante und wird in komplett anthrazitfarbener Lackierung mit neuer Beschriftung ohne Alterungsspuren ausgeliefert. Angeschrieben ist das Fahrzeug mit Uah und den Wagennummern 8131 bis 8140, ohne die Nummern 8135 und 8138, da diese Werbung tragen. Gekuppelt wird mit der Micro-Trains-Kupplung für N-Schmalspur, die Standard für Kleinserienmodelle ist. Das Fahrzeug rollt auf spitzengelagerten Metallradsätzen, die in Drehgestellen nach Vorbild der JMR eingebaut sind und eine Dreipunktlagerung besitzen. Dieses Modell

ist auch als ganz leicht gealterte Version mit geringen Verwitterungsspuren am Kessel lieferbar.

Die Anpassung des Beschriftungsschemas bewirkte die Umzeichnung der Vorbilder von Uah auf Za bei Beibehaltung der Fahrzeugnummer. Diese zweite Variante steht dem Modellbahner ebenfalls zur Verfügung.

Alle Modelle entsprechen dem Massstab 1 : 160, sind ausschliesslich für Schmalspurgleise konzipiert und rollen daher nur auf 6,5-mm-Gleismaterial. Zwei Varianten in zwei bzw. drei Versionen, jeweils mit acht unterschiedlichen Betriebsnummern sind greifbar. Ab drei Fahrzeugen gibt es bis Jahresende einen gestaffelten Mengenrabatt.

Im Segment Zubehör kommen ein paar feine Ausstattungsdetails, die dem N-Bahner bislang noch fehlten. Greifbar sind Schaltkästen, die an Signalmasten montiert werden können. Der Bausatz beinhaltet zwei solcher doppelten Schaltkästen sowie ein Stück Polystyrol, um den Kabelkanal darzustellen, der die Leitungen aus dem Gleisbett in das Innere des Schaltkastens führt. Eine weitere Variante des Schaltkastens finden wir oft neben dem Gleisbett stehend. Häufig in der Nähe von Signalen, aber auch von Weichen, Schranken- oder Blinkanlagen, eben dort, wo Leitungen zusammengeführt werden müssen. Der Bausatz ergibt zwei Modelle zum Aufkleben neben das Gleis, bevorzugt nahe einem Kabelkanal. Die Bausätze sind aus Neusilber geätzt, lassen sich mit wenigen Handgriffen in die passende Formbiegen und kleben.

Noch leichter zu bauen sind die Signaltafeln, die ebenfalls neu sind. Diese Bauteile müssen nur noch aus dem Rahmen getrennt, mit den beigefügten Decals versehen und gegebenenfalls farblich etwas überarbeitet werden.

Lieferbar ist ein Deckungssignal (Gleissperrsignal), dessen runde Fläche ein rotes Signalschild mit quer verlaufendem weissen Streifen erhält. Zudem sind nun die Langsamfahrsignale als Neusilber-Bausatz erhältlich. Sowohl Pfosten als auch die benötigten Decals zur Beschriftung der Tafeln sind darin enthalten.

Die Signalleuchten sind als Ätzteil enthalten, zugunsten ihrer Massstäblichkeit allerdings ohne Funktion.

Interessenten wenden sich direkt an:

AB-Modell

Anja Bange Modellbau

Im Stuckenhahn 6

D-58769 Nachrodt

Fax ++49 (0) 2852 33 48 62

info@n-schmalspur.de

www.n-schmalspur.de



Noch Spur HO

Weitere Teile in Struktur-Hartschaum

Neu im Handel ist eine Steinschlagverbauung (Art.-Nr. 58152) in Spur HO. Sie eignet sich für den Einsatz in alpinen Berglandschaften. Klassische Schutzverbauungen, wie dieses Modell mit massiven Holzbohlen, stehen direkt an den Schienen oder an Strassen und Wegen und bewahren diese vor Steinschlag und Lawinen. Die Burgruine (Art.-Nr. 58605) wurde von Manfred Luft modelliert. Die Ruine mit dem runden Turm wird aus Noch-Struktur-Hartschaum hergestellt und ist aufwendig handkoloriert. Sie ist 20 × 16,3 cm gross und 16,5 cm hoch. Für Noch war Manfred Luft schon einmal als Urmodellbauer tätig: Die Noch-Burgruine (Art.-Nr. 58600) stammt ebenfalls aus seiner Feder und lässt sich sogar



mit dem neuen Modell kombinieren, um eine grosse Wehranlage zu bauen.

Mit der 32 × 21 cm grossen Felsplatte «Basalt» (Art.-Nr. 58462) lassen sich impo-

sante Felswände schnell und einfach im Modell umsetzen und auf der Modellbahn-anlage integrieren.

Erhältlich im Fachhandel.

Hui Modellbau Spur HO

Salonwagen «Bodan» der BT und SOB

Der Salonwagen «Bodan» der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) entstand aus dem ehemaligen SBB EW I, welcher im ersten Pendelzug des Triebwagens Nr. 50 als Zwischenwagen in grün-cremefarbiger Lackierung und mit der Anschrift «Schweizerische Bundesbahnen» verkehrte. Anfang der 1990er-Jahre wurde dieser Wagen in Zusammenarbeit der Werkstätte Herisau und Stadler, Bussnang, zu einem attraktiven Salonwagen umgebaut. Die Inneneinrichtung besteht aus einer gemischten Bestuhlung mit Einzelsitzen und Sitzgruppen. An einem Wagenende wurden die Einstiege geschlossen, um Platz für ein Office zu schaffen. Auffallend sind die grossen Panoramafenster. Der Wagen konnte man als Einführungsgeschenk zum Preis von CHF 3000,- für Gesellschaftsfahrten aller Art auf der Strecke St. Gallen–Luzern und zurück mieten.

In einer Kleinserie von 25 Stück hat sich Hui Modellbau allen Farb- und Beschriftungsvarianten angenommen. In erster Linie wurde der Wagen als Ergänzung zu den 200-m-Voralpen-Expresszügen ins Sortiment aufgenommen, in denen er hin und wieder als Reservefahrzeug für A-Wa-

gen in Erscheinung tritt. Das Modell ist serienmässig mit detaillierter Inneneinrichtung, Innenbeleuchtung und einseitigem Schlusslicht ausgestattet. Das macht aus betrieblicher Hinsicht Sinn, weil der Wagen früher in Regelkursen oft als zusätzliches Fahrzeug hinten angehängt wurde.

Interessenten wenden sich direkt an:

Hui Modellbau

Aul 153

7546 Ardez

Tel. 081 862 25 84

huimodellbau@bluewin.ch

www.huimodellbau.ch



LE Models Spur HO

Attraktiver italienischer Grenzgänger

Mit der E626 realisiert der noch junge Hersteller LE Models bereits seine vierte Formneuheit in nur zwei Jahren. Diese attraktive Maschine verkehrte bis in die Schweizer Grenzbahnhöfe Chiasso und Domodossola und kann daher auch für Schweizer Modelleisenbahner interessant sein.

Gleich drei Versionen (Art.-Nr. 20510, 2511 und 2513) sind nun zur Auslieferung gelangt. Es handelt sich dabei nicht nur um Nummernvarianten, die Lokomotiven unterscheiden sich auch durch viele korrekt ausgeführte Details wie unterschiedliche Türen. Für Schweizer Modelleisen-

bahner dürfte vor allem die dem Depot Milano Smistamento zugewiesene E626 075 in Epoche IIb/IVa interessant sein.

Mit einem separatem Umbaukit kann die Lokomotive auch für den Wechselstrombetrieb umgebaut werden.

Erhältlich im Fachhandel.



LS Models Spur HO

Zwei neue Nachtgänger für die Schweiz

Die City Night Line (CNL) war eine Zuggattung für Nachtreisezüge in Europa. Die ursprünglich blau lackierten Wagen wurden zunächst durch die DB, die ÖBB und die SBB betrieben, seit 2013 nur noch von der DB Fernverkehr. Zur CNL gehörten der letzte noch von der DB oder ihren Tochterunternehmen betriebene innerdeutsche Nachtzug München-Hamburg sowie Verbindungen zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik, den Niederlanden, der Schweiz und Italien via Österreich.

Wie Ende 2015 angekündigt, stellte DB Fernverkehr ungeachtet der starken Kritik den Nachtzugverkehr zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 ein. Einen Teil des bisherigen CNL-Angebots übernahmen die ÖBB, die hierfür auch einen Teil der Schlaf- und Liegewagen der DB erwarben. Die Züge verkehren seitdem als EuroNight unter dem Markennamen Nightjet (siehe LOKI 2 | 2017, Seite 70).

Für den Epoche-VI-Modelleisenbahner liefert LS Models zurzeit zwei Wagensets

aus. Beide beinhalten drei Nachtzugwagen. Das Wagenset «Sirius» (Art.-Nr. 49052) der Verbindung Zürich-Berlin beinhaltet einen Speisewagen WRmz131.0, einen Schlafwagen WLABm171.0 und einen Liegewagen Bvcmz248.5. Das Wagenset «Komet» (Art.-Nr. 49056) der Verbindung Chur-Hamburg beinhaltet zwei Schlafwagen (WLABm 171.0 und WLABm 171.1) und einen Speisewagen WRmz 131.1. Alle Wagen führen eine andere Betriebsnummer.

Erhältlich im Fachhandel.



Kibri Spur HO

UNIMOG-Abschmierfahrzeug von GleisBau



Ein weiterer Bausatz aus der Reihe der Funktionsmodelle wird zurzeit an den Fachhandel ausgeliefert. Es handelt sich dabei um ein Modell eines Universal-motorgerätes, kurz UNIMOG, aus der 1000er-Familie mit flacher Ladepritsche, beladen mit ein paar Fässern und einer Nachbildung einer Tankpumpe, mehreren Behältnissen für Schmierfette und einem Planen-Aufbau. Ein typisches Fahrzeug für die Epochen V und VI.

Das Besondere an dem Modell stellt die vormontierte Front- und Heckbeleuchtung mit LED in Verbindung mit einer gelben Rundumleuchte für das Dach der Fahrerkabine dar.

Das Modell ist bereits werkseitig mit einer feinen Bedruckung versehen (Art.-Nr. 10770).

Erhältlich im Fachhandel.

Hobbytrain Spur N

Hobbytrain Taurus ES 64 im Flammen- design

«Vorsicht, heiß!», möchte man in Anbetracht der superrealistischen Feuerdarstellung auf der Taurus ES 64 der TXLogistik warnding aussprechen.

Das Flammendesign soll die Werbebotschaft des Transportunternehmens «Wir brennen für das, was wir tun» eindrücklich unterstreichen. Das Modell ist bei Hobbytrain unter der Rubrik «Kunstdruck Edition» erschienen und sehr ansprechend in den N-Massstab umgesetzt worden. Auch technisch kann es mit grundlegenden Neuerungen aufwarten. Die Elektrik ist nun mit einer Schnittstelle nach der Norm Next18 ausgerüstet. Auch eine digitale Soundversion ist greifbar, wobei der Sounddecoder und das sehr ansprechende Soundfile von Zimo stammen. Der Sound unterscheidet sich deutlich von dem der Fleischmann-Tauri und ist im wesentlichen Unterschied last- sowie geschwindigkeitsabhängig. Der Rahmen des Modells wurde dafür grundlegend umgestaltet. Die Lok ist analog mit Schnittstelle (Art.-Nr. H2779) und in der digitalen Soundversion (Art.-Nr. H2779S) erhältlich.

Erhältlich im Fachhandel.





Feldbahnromantik in 1:87

Das Sandgrubenmodul

In der Ausgabe 12|2016 der LOKI stellte ich das zweite Modul meiner dreiteiligen Feldbahnanlage im Massstab 1:87 vor. Mittlerweile ist auch das dritte und letzte Modul der Anlage fertig. Ursprünglich hatte ich vor, ein «Steinbruchmodul» zu bauen. Allerdings hatte ich, als ich den Plan erstellte, noch nicht beschlossen, was die Fabrik herstellen wird. Da ich mich für eine Keramikfabrik entschied, müsste man das Modul jetzt wohl in «Sandgrubenmodul» umbenennen.

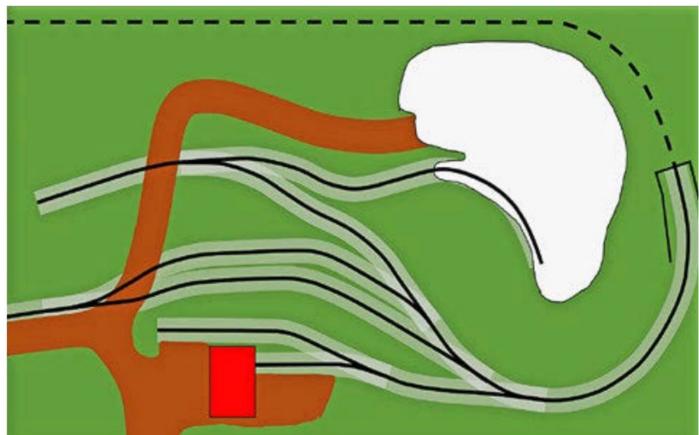


Von Jonas Sommer (Text und Fotos)

Der dritte Teil der Feldbahnanlage beherbergt die Quarzsandgrube, in welcher der Sand für die Keramikfabrik auf dem ersten Modul abgebaut wird. Neben der Sandgrube befindet sich ein kleiner Lokschuppen, in dem eine der Lokomotiven untergestellt werden kann. Der grobe Plan wurde wie auf dem Gleisplan aus dem ersten Artikel in der Ausgabe 5/2016 der LOKI übernommen. Allerdings wurden einige kleine Änderungen vorgenommen, weshalb ich den aktuellen Streckenplan hier nochmals zeigen möchte. Es ist gut zu erkennen, dass die Sandgrube mittels Stumpfgleis angefahren werden muss. Dies steigert den Fahrspass und ermöglicht es, auch die Sandgrube etwas höher zu bauen als den Rest der Anlage. Der Tunneleingang wurde weiter nach hinten verschoben, um noch etwas mehr Strecke auf dem Modul zu gewinnen und um das Abstellgleis neben dem Lokschuppen anfahren zu können, ohne mit der Lok im Tunnel halten zu müssen. Da der Feldweg auf dem zweiten Modul nicht wie im ursprünglichen Streckenplan dargestellt gebaut wurde, wurde auch die Wegführung den Gegebenheiten angepasst, sodass dieser kurz vor der Umfahrung die Gleise kreuzt und über eine kleine Erhebung zur Sandgrube führt.

Unterbau

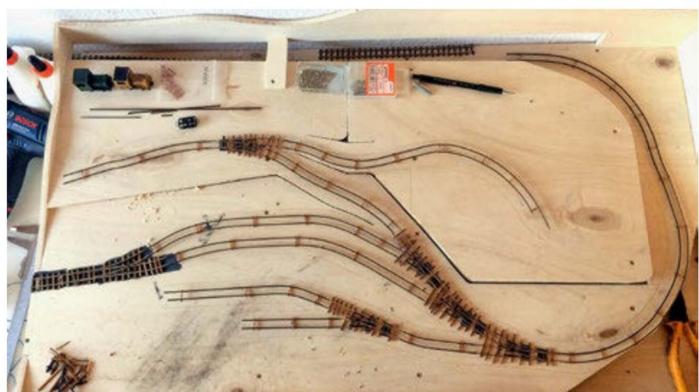
Wie auch schon bei den ersten beiden Modulen erstellte ich den Anlagenplan in 1:1 auf einem Papierbogen und zeichnete die Höhenlinien präzise ein. Dies hat den Vorteil, dass die Bretter für den Unterbau ganz leicht angezeichnet und gesägt werden können. Auf dem Modul gibt es drei Hauptebenen. Die unterste besteht aus dem Tunnel am hinteren Rand der Anlage, durch den die Feldbahnzüge unterirdisch auf das zweite Modul in den Schattenbahnhof fahren können. Die mittlere Ebene beherbergt die Ausweichstelle, den Lokschuppen und die Überfahrt auf das zweite Modul entlang eines Weges. Die dritte und höchste Ebene wird über eine kurze steile Rampe hin zum Stumpfgleis befahren und bietet Platz für viel Natur und den Betriebsmittelpunkt, die Sandgrube. Der Bau des Modulkastens hat nur wenige Stunden in Anspruch genommen. Nachdem der Unterbau fertiggestellt war, durfte er in mein Arbeitszimmer einziehen. Jetzt konnte ich unmittelbar mit dem Weiterbau des Geländes beginnen.



Der Gleisplan des Sandgrubenmoduls. Er zeichnet sich durch vielfältige Rangiermöglichkeiten aus.



Der Modulkasten mit der aus einem Stück ausgesägten Trassenplatte und eine erste Stellprobe.



Provisorisch aufgelegte Gleise zeigen, ob alles passt. Gut zu sehen: die Tunnelstrecke im Untergrund.



Der neue «alte» Lokschuppen für die Feldbahn entstand aus einem kleinen Güterschuppen von Busch.



Die Weichenstrasse mit dem N-Schwellenrost ...



... vor und nach dem Adaptieren für die Feldbahn.



Im Bereich der Gleislage habe ich vor dem Einbau der Gleisjoche die Holzplatte grundiert.

Die Vorarbeiten für das Gelände

Bevor ich mit dem Bau der Gleisanlage beginnen konnte, musste ich zwei Modelle fertigstellen, um sie bestmöglich in die Landschaft und das Gleisbild einarbeiten zu können. Als Erstes wurde der Lokschuppen gebaut, dessen Basis ein Geräteschuppen von Busch ist. Dieser ist allerdings nicht dafür geeignet, H0e-Lokomotiven als Lokschuppen zu dienen, weshalb ich ihn um einen Sockel aus Backsteinen erhöhen musste, damit die Lokomotiven dann auch durch das Tor passen. Alle Außen- und Innwände habe ich entsprechend gealtert. Neben dem Gleis für die Lok baute ich ein kleines Regal ein, auf dem Öffässchen und ähnliche Utensilien abgestellt werden können. Ein Kalender mit leicht bekleideten Damen darf in so einem Arbeiterschuppen natürlich auch nicht fehlen, und damit die Arbeiter auch im Dunkeln arbeiten können, habe ich noch eine ordentliche Beleuchtung in den Schuppen eingebaut.

Als Zweites erwarb ich einen Bausatz für einen Menck-Löffelbagger, welcher die Loren in der Sandgrube mit dem Quarzsand befüllen sollte. Diesen baute ich zusammen und alterte ihn währenddessen auch gleich. Die Baggerschaufel wurde mit dem gleichen Sandgemisch befüllt, das auch in der Sandgrube verbaut wurde.

Gleisbau und Geländegestaltung

Bevor mit dem Bau der Gleise begonnen wurde, musste ich die sechs Weichen des Moduls umbauen. Wie aus dem ersten Artikel bekannt, verwende ich normale N-Weichen von Fleischmann. Nach der Entfernung von allen Kunststoffschwellen ersetze ich diese durch Echtholzschwellen. Diese aufwendigen Umbauarbeiten führte ich bereits um die Weihnachtszeit aus. Im Vergleich zu den ersten beiden Modulen stellte ich zuerst alle Gleise fertig, bevor ich mit dem Bau des Geländes begann. Dies hatte den Vorteil, dass ich das Gelände der Streckenführung anpassen konnte und nicht die Strecke der Landschaft anpassen musste. Der Gleisbau wurde genau wie auf dem zweiten Modul in fünf Schritten durchgeführt. Dabei wird das Gleis aus Schienenprofilen und Leiterplatten zusammengelötet und dann farblich gealtert. Holzschwellen werden angeklebt und Schienennägel ange deutet. Anschliessend wird alles eingeschottert. Da ich nun schon einige Meter so hergestellt hatte, ging mir das inzwischen



Viele liebevolle kleine Details im Bereich des kleinen Lokschuppens.



Das Modul nach dem Abschluss der Gleisarbeiten. Gut zu erkennen: die eingesetzten Holzschwellen.

ganz leicht von der Hand. Direkt beim Bau der Gleise wurden auch einige Knicke in Kurven eingebaut, um dem Gleis den nötigen Feldbahnlook zu verpassen. Da analog gefahren wird, mussten auch gleich die insgesamt zwölf Gleisabschnitte festgelegt und voneinander isoliert verbaut werden. Im Lokschuppen baute ich einen extra Gleisabschnitt ein, damit eine Lok vor dem Schuppen und eine drinnen abgestellt werden kann. Dies hatte ich beim ersten Modul anfangs nicht vorgesehen, habe es aber nach einigen Monaten mit grossem Aufwand nachgerüstet. Die Gleise zur Sandgrube hin habe ich besonders «schlecht» gebaut, da sie nur fliegend verlegt und je nach Abbau etwas weiter in die Grube hineinverschoben werden. Es ist gar nicht so leicht, dem Gleis optisch einen schlechten Zustand zu verpassen, ohne dabei Verwindungen zu erzeugen, die den Loks Probleme mit der Stromabnahme ma-



Das Tunnelportal am rechten Rand des Moduls ist vor Ort in Gipsbauweise entstanden.



Eine Stellprobe mit Anschluss an das mittlere Modul zeigt es: Alles passt bestens.



Eine dünne Kunststofffolie als Zwischenlage schützt das fertige Modul beim Weiterbau.

chen. Als Weichenantriebe verbaute ich wie schon auf den ersten beiden Modulen Unterflurantriebe von Conrad.

Nach Beendigung des Gleisbaus begann ich mit der Gestaltung des Geländes. Hierbei baute ich zunächst den Tunnel. Da man sehr weit in den Tunnel hineinsehen kann, habe ich die ersten 15 cm beider Tunnelwände vergipst und mit einer dicken Nadel gemauerte Wände angedeutet. Nach Abschluss der Arbeiten wurde die Decke des Tunnels aufgeklebt und die Tunnel einfahrt modelliert. Das Tunnelportal besteht auch aus gemauertem Stein und wird von einem massiven Betonsturz, welcher die Jahreszahl der Tunnel fertigstellung trägt, überdeckt. Um den Hang vor dem Tunnel abzustützen, errichtete ich außerdem eine kleine Stützmauer. Das Gelände besteht aus Styrodurplatten, welche ich mit einem scharfen Messer zurechtgeschnitten habe. Als Nächstes versuchte ich mich an der Gestaltung der Sandgrube. Nach dem Studium vieler Bilder verschiedenster Sandgruben entschied ich mich, die Hänge der Grube mit einem Winkel von etwa 50° zu bauen. Die Grube gestaltete ich so, dass es den Anschein hat, dass die Grube wirklich in den vorhandenen Berg gegraben wurde. Der tiefste Punkt um die Grube herum ist die Einfahrtschneise der Feldbahn. Zu allen anderen Seiten hin steigt das Gelände an. Von der Grube nach links flacht der Berg langsam ab und geht flüssig in die nur leicht hügelige Landschaft des Streckenmoduls über. Während des Baus stellte ich immer wieder das zweite Modul neben das sich im Bau befindende Modul, um das Gelände möglichst passend zu modellieren. An der Einfahrt der Umfahrung zum Stumpfgleis hin musste eine kleine Stützwand gebaut werden, um das Gelände von der Sandgrube her natürlich auslaufen lassen zu können.

Wege und Sandgrube

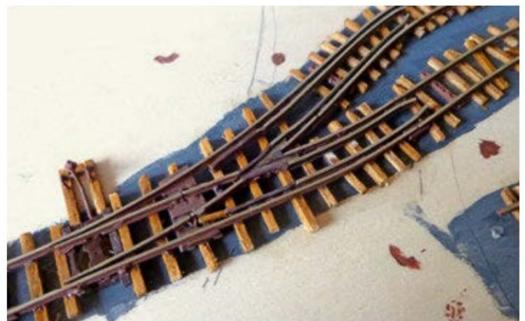
Den Weg zum zweiten Modul hin stellte ich logischerweise aus dem gleichen Sand von einem Sandhügel in Karlsruhe her wie den Weg auf dem zweiten Modul. Um die Bahnübergänge zur Sandgrube hin zu realisieren, verbaute ich Rillenschienen. In der Weiche der Ausweiche wurde der Bahnübergang so gestaltet, dass er gerade keine Probleme für die beweglichen Teile darstellt. Um den Übergang des Weges zum zweiten Modul so perfekt wie möglich zu gestalten, schraubte ich die beiden Module



Stellprobe mit dem Menk-Löffelbagger: Die Dimensionen passen.



Der Landschaftsröhrbau. Zu erkennen: die Sandgrube mit 50°-Böschungswinkel.



An der Überfahrt der Gleise sind zusätzliche Schienenprofile eingelötet, die ...



... nach dem Einschottern und dem Bau des Weges kaum noch zu sehen sind.



Blick auf das Tunnelportal nach dem ersten Begrünungsauftrag.

Anlage

zusammen und versah den Zwischenraum mit Frischhaltefolie. So passte sich der Weg genau der Kante am zweiten Modul an, ohne damit zu verkleben. Nach dem Trocknen des Sand-Leim-Gemisches konnte die Frischhaltefolie leicht entfernt werden.

Damit sich der Sand der Feldwege von dem in der Sandgrube unterscheidet, verwendete ich weissen Dekosand, gemischt mit ein wenig dunkleren Sandkörnern des Feldweges. Nach dem Auftragen des Sand-Leim-Gemisches auf die Hänge der Grube bildete ich mit einem speziell zurechtgeschnittenen Kunststoffteil die Spuren der Baggerschaufel nach. Den Boden in der Sandgrube versah ich mit Spuren der Baggerketten, um der Sandgrube einen möglichst realistischen Look zu geben.

Grüner Daumen

Die Begrünung des Moduls wurde genau wie auf den anderen beiden mit einer Schicht Fine-Turf und mehreren Schichten an Grasfasern durchgeführt. Neben den Elektrostaten setzte ich vor allem in der Sandgrube ein paar Dutzend Grasbüschel einzeln mit der Pinzette. Dies verleiht der Grube einen lebendiges Aussehen. Auch dieses Detail resultierte aus dem Studium von unzähligen Bildern aus dem Internet. Daher achtete ich auch darauf, dass an und in der Sandgrube fast nur vertrocknetes, beiges Gras steht. Die Bäume bezog ich wie gewohnt von der Firma Heki aus Rastatt. Die Bäume der Rubrik «Super Artline» verbaute ich in Größen von 3 bis 13 cm. Von den Bäumen abgefallene Blätterbüschel wurden spontan als kleinwüchsige Gewächse auf dem Modul verteilt. Um einen einheitlichen Look zu erhalten, verteilte ich diese Gewächse nachträglich auf den anderen beiden Modulen.

Elektrik

Die Verkabelung des Moduls führte ich nach dem Konzept aus dem Artikel vom Dezember 2016 durch. Da dieses Modul wieder ein Endmodul ist, stattete ich es an der Außenseite mit je einer Buchse für Gleich- und Wechselstrom aus. Die Anlage kann so je nach Nähe zur Steckdose am linken oder am rechten Ende mit Strom versorgt werden.

Nach der Fertigstellung der Elektrik war der grosse Moment gekommen. Die Aufregung war gross, als ich das erste Mal alle Module zusammengeschraubt und die Verbindungsseile zusammengesteckt habe



Nachdem der Untergrund vorbereitet war, kam der Grasmaster zum Einsatz.



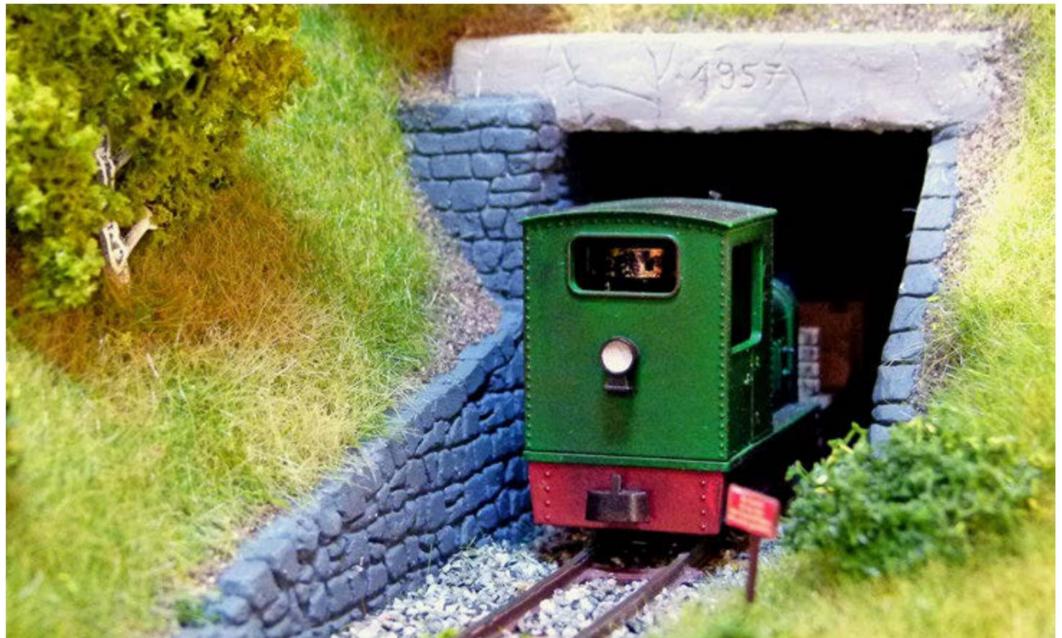
Mehrere Aufträge der Grasfasern und unterschiedliche Faserfarben kamen dabei zum Einsatz.



Die Sandgrube. Gut zu erkennen: der frische helle Sand, der hier abgebaut wird.

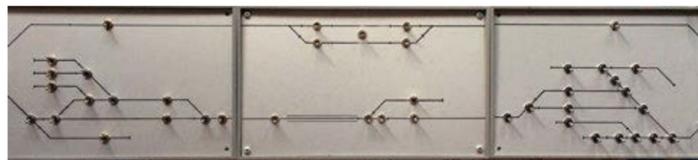


Nachdem die Bäume und Büsche gepflanzt waren, konnten die ersten Züge über das Modul fahren. Hier kommt gerade ein Zug aus der Richtung der Fabrik.



Ein Blick auf das farblich fertig gestaltete Tunnelportal. Feldbahntypisch geht es recht eng zu, aber alle eingesetzten Fahrzeuge passen durch.

Anlage



Das «Gleisbild-Stellpult» der Anlage. Es gibt noch einmal einen Überblick über alle drei Segmente.

und sich die erste Lok in Bewegung setzte. Alle Modulübergänge funktionierten einwandfrei, sodass dem Betrieb der Feldbahn nun nichts mehr im Wege stand. Über den Betrieb werde ich in einem weiteren Artikel berichten und dabei auch auf das Rollmaterial der Keramikfabrik Loesche eingehen. 



Auf dem Platz hinter dem Lokschuppen sammelt sich alles Mögliche an Material an, eben wie im richtigen Leben.



Ein frisch beladener Lorenzug auf dem Weg von der obersten Ebene der Sandgrube auf der kleinen Rampe, die auf das mittlere Niveau führt.



Ein voll beladener Lorenzug «rumpelt» über den Bahnübergang. In einem vierten Teil möchte ich noch den Fahrzeugeinsatz auf der Anlage schildern.

HO-Weichenstrasse mit Produkten von Tillig-Elite und RocoLine ohne Bettung (Teil 2)

Weichenstrasse für einen Grenz- und Systemwechselbahnhof

Dieser Bericht behandelt die gelaufene Fertigstellung der Weichenstrasse. Durch die vorgegebene Form der Anbindung an die folgende Bahnhofplatte waren spezielle Anpassungen wie beispielweise das Kürzen einer Weiche erforderlich.



Die Weichenstrasse ist nun im Rohbau fertig. Platziert sind Fahrzeuge der Epoche IV. Von der Strecke B (CH) kommt ein mit einer Roco-Re-6/6 geführter Schnellzug mit UIC-X-Wagen von LS-Models, und der von einer E 636 gezogene P&O-Containerzug, beide Produkte von Roco, wird in Kürze die italienische Grenze passieren. Die elektrische Ausrüstung ist der nächste Schritt, bevor es an das Einschottern unter Verwendung eines Silikonklebers zur Geräuschdämmung und an die Ausgestaltung mittels Antriebsattirappen geht.

Von Manfred und Ingrid Peter (Text und Fotos)

Die Änderung der Bahnhofskonfiguration, bezogen auf den Seitenwechsel der in den Bahnhof einmündenden Strecken, machte den Neubau der linken Weichenstrasse erforderlich. Durch die Verwendung spezieller Weichenformen, wie EWK und DKW der Bauart Baeseler aus dem Tillig-Elite-Gleisortiment, änderten sich die Übergänge zum folgenden Bahnhofs Brett. Bei den einfachen Weichen kamen je nach Funktion im Fahrweg 12°-Weichen für die Hauptgleise (Radius 1350 mm) und 15°-Weichen (Radius 866 mm) für die Lok- resp. Rangiergleise zum Einsatz.

Kombination von EW und DKW

Nach der Tillig-Elite-DKW II führt der Abzweig der folgenden 12°-EW-3-Weiche des gleichen Herstellers zur 10°-DKW von Roco, deren Enden zu den Güterzuggleisen verlaufen. Die Weiterführung des geraden Stranges der EW-3-Weiche und der gerade Strang der DKW sollen parallel verlaufen und einen Abstand von 55 mm aufweisen. Um diese Vorgabe zu erreichen, war die EW 3 im abgehenden Strang von 12° auf 10° zu ändern.

Im ersten Schritt erfolgte mit einem Winkelmaß die Eruierung der 10°-Position im abzweigenden Strang. In den folgenden Schritten wurde die vierte Schwelle durchgeschnitten und das Schienenprofil mit dem Xuron-Gleisschneider gekürzt. Dabei ist unbedingt die Position der Schnittflächen der Zange zu beachten. Mit der an nähernd geraden Außenfläche erreicht man einen guten Schnitt, der mit einer Feile auf Geradlinigkeit bearbeitet wird. Die Feile dient auch zum Entgraten der Profile. Die Profilunterseiten sind leicht anzuschrägen, um das Aufschieben von Schienen- resp. Isolierverbindern zu erleichtern.

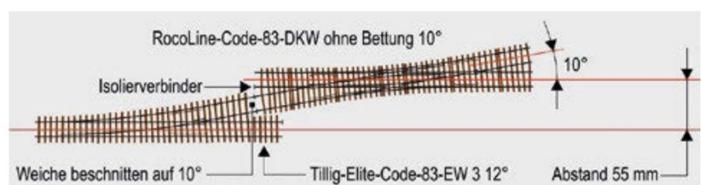
Vor der Weichenmontage

Nun folgen Überlegungen, wie die Weiche am Kork oder einem anderen Untergrundmaterial befestigt wird. Bei einer Verklebung erfolgt keine Schallbrücke zwischen dem Fahrweg und dem Untergrund. Es gibt aber auch Nachteile. Bei einer anstehenden Änderung der Weichenposition sind Schäden bis hin zur Zerstörung der Weiche un ausweichlich.

Entscheidet man sich, die Gleise und Weichen mit den im Fachhandel angebotenen Schienennägeln zu befestigen, ist man bei der Montage flexibler.



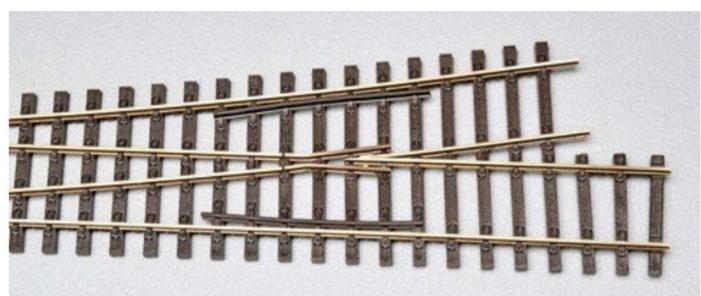
Die an die Tillig-Elite-DKW II anschliessende EW-3-Weiche weist einen Abzweigwinkel von 12° auf. Der ablenkende Strang wird mit der Roco-10°-DKW durch eine Anpassung verbunden.



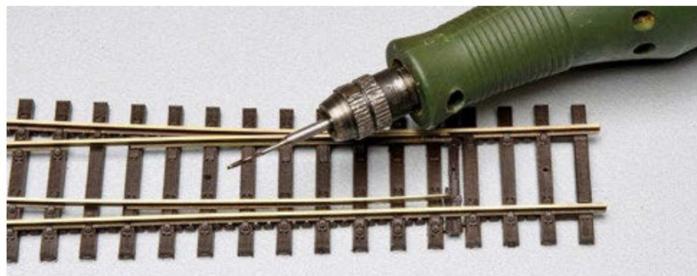
Durch das Beschneiden der Tillig-Elite-EW-3-Weiche auf 10° wird auch eine parallele Gleisführung mit der RocoLine-10°-DKW mit innen liegenden Zungen erreicht.



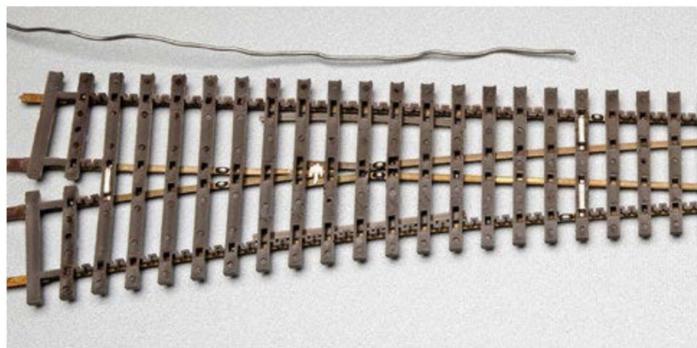
Mit dem Gleisschneider der Marke Xuron wird das Kürzen des ablenkenden Strangs vollzogen. Der Schnitt muss mit der glatten Wate ausgeführt werden.



Die fertig angepasste EW 3 weist nun die erforderlichen 10° auf.



Bei den Tillig-Elite-Weichen befinden sich an den Enden von unten vorgefertigte, aber nicht durchgehende Löcher für die Befestigung mit Schienennägeln. Vor der Weichenmontage und dem Anlöten der Versorgungsleitungen sind die entsprechenden Bohrungen zu machen.



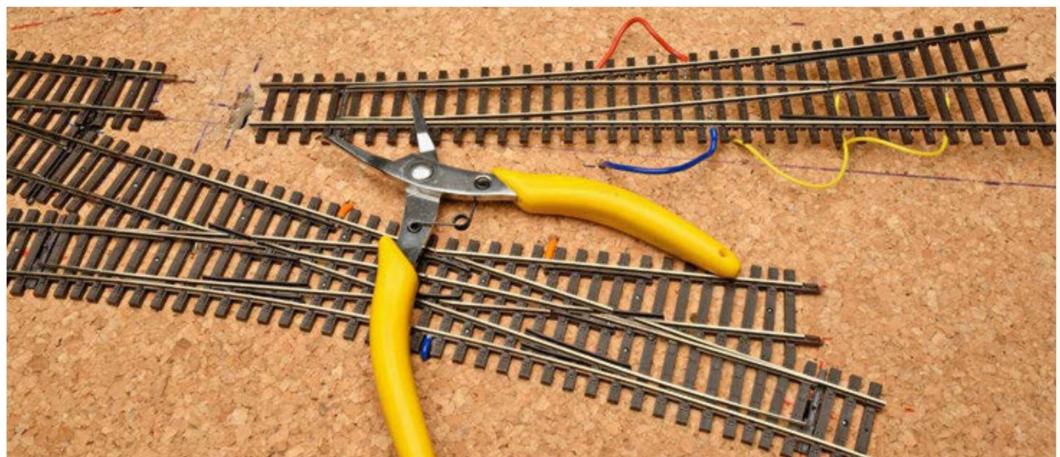
Sind die Befestigungslöcher gebohrt, wird die Brünierung abgeschabt, und die Lötstellen am Profil werden behutsam verzinnt. Anschliessend werden die Leitungen angelötet.

Entscheidet man sich für die Nagelbefestigung, so sind bei den Weichenprodukten von RocoLine ohne Bettung und Tillig-Elite mehrere Bohrungen im Weichenverlauf zu tätigen, um ein völlig planes Aufliegen zu gewährleisten. Die angeführten Produkte weisen nur an den Enden vorgefertigte, jedoch nicht durchgehende Löcher auf. Beim Bohren sollte man nach jedem Loch den Bohrer von den aufgenommenen Kunststoffteilen befreien, um das nächste Loch nicht unnötig zu vergrössern. Nach dem Bohren der Löcher in den Weichen sind diese an der Ober- und Unterseite sorgfältig zu entgraten. Beim Kauf von Schienennägeln ist auf einen möglichst geringen Kopfdurchmesser zu achten.

Anschlussleitungen

Wie im ersten Teil des Berichts angeführt, haben die Schienens- und Isolierverbindungen nur eine mechanische Funktion. Jedes auch nur kurze Schienensegment wird über Anschlussleitungen mit Fahrstrom versorgt. Bei den einfachen Weichen besteht die Versorgung aus vier Leitungen. Die äusseren Leitungsdurchmesser bestehen aus verzinktem Kupferdraht mit einem Durchmesser von $0,5 \text{ mm}^2$.

Die Verbindungen nach innen bestehen aus den werkseitig angebrachten Strombrücken, die bereits mit UV-Kleber gegen das Lösen durch die Erschütterungen des



Das Langloch für den Arbeitsbereich des Stelldrahtes ist an der vorher genau markierten Stelle vorhanden, und die Befestigungslöcher für die Schienennägel sind gebohrt, ebenso die 4-mm-Löcher zur Leitungsdurchführung. Nun kann die Montage der Weiche erfolgen.



Ein Beispiel für den Einsatz von längeren Fahrzeugen der Epochen V und VI auf dem Weg von den Gütergleisen über die RocoLine-DKW und die auf 10° angepasste Weiche von Tillig-Elite zur Ausfahrt in eine der beiden Richtungen. Im Bild ein Doppeltaschen-Tragwagen vom Typ Sdggmrs von Rocky-Rail. Den Wagenversatz auf diesem Fahrweg kann man als optimal für Modellbahnen bezeichnen.

Fahrbetriebs gesichert sind. Der Herzstückbereich besteht aus zwei Anschlüssen mit 0,35-mm²-Leitungen. Das sind einmal die inneren Endschienen, an denen unbedingt Isolierverbinder angebracht werden müssen, und die zweite Leitungsverbindung führt zum vorderen Teil des Herzstückbereichs hinter den Gleisisolierungen.

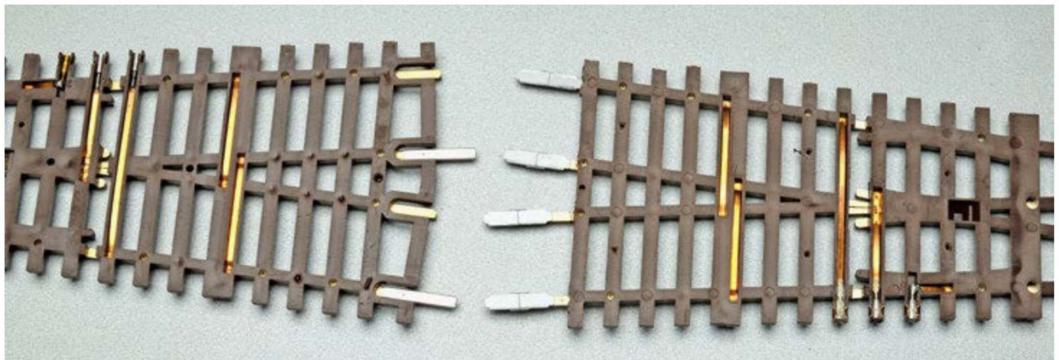
Löten an Schienenprofilen

Dies erfordert ein wenig Übung. Vor dem Anlöten der Leitung ist die Brünierung an der Lötstelle zu entfernen und unbedingt vorab zu verzinnen, um ein gutes Lötergebnis zu erzielen. Wird die Lötstelle zu kurz erwärmt, entsteht eine kalte und unsaubere Lötstelle mit schlechter Stromübertragung.

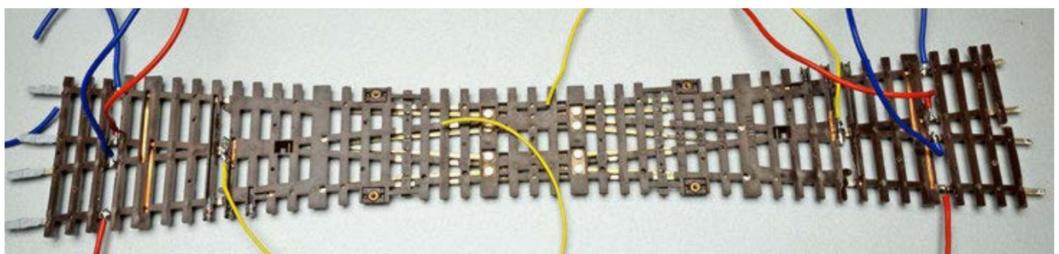
Wird die Lötkolbenspitze zu lang an die Lötstelle gehalten, verformt sich der Schwellenrost inklusive der Kleineisenattrappen. Am besten man probiert dies vorher an einem Stück Gleis aus. Die empfohlene Löttemperatur beträgt je nach verwendetem Lötzinn ca. 400 °C. Bleifreies Lötzinn erfordert eine geringfügig höhere Löttemperatur.



Die Tillig-Elite-EW 3 und die RocoLine-10°-DKW sind gleismässig verbunden. Im nächsten Schritt werden Schwellen ohne Kleineisen nachbildung von einem Tillig-Elite-Flexgleis untergeschoben. Diese werden mit UHU-Alleskleber am Untergrund befestigt.



Die Enden der RocoLine-10°-DKW in originaler und in angepasster Form. Durch die Änderung ist ein optisch optimaler Übergang zum Gleis von Tillig-Elite möglich.



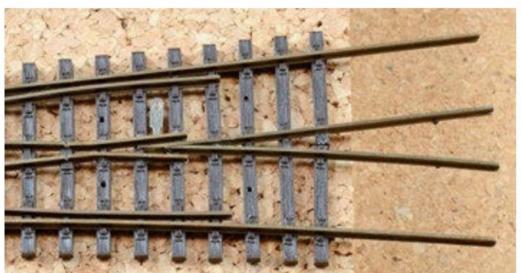
Beinahe verwirrend ist die Anzahl von angelöteten Versorgungsleitungen an der RocoLine-DKW. Sieht man von den doppelt ausgeführten Leitungen an den Außenprofilen ab, so erfordert die elektrische Konfiguration der DKW diese optimale Versorgung anstelle der Verwendung der internen Strombrücken.



Zur Weiterführung des Gleises in das FS-Depot kam zwecks optimaler Bogenformung die Stäbchenmethode zur Anwendung.



Bei einer Weiche, die zum nächsten Bahnhofs Brett führt, mussten die Gleise eine Kürzung über sich ergehen lassen.



Nach dem Ermitteln der korrekten Weichenposition erfolgte das Auftrennen des Schwellenbands an den entsprechenden Stellen.

Die RocoLine-10°-DKW

Die elektrische Konfiguration ist völlig anders als das Produkt aus Sebnitz. Würde man zwei Oberflur-Weichenantriebe zur Arretierung der Zungen montieren, so wäre ein «Plug and Play»-Betrieb möglich, da alle Teile der DKW über interne Strombrücken polrichtig mit Fahrstrom versorgt sind, ausgenommen der Herzstückbereich. Die Herzstückversorgung auf beiden Seiten erfolgt wie bei der Bogenweiche im Teil 1 beschrieben. Alle vorhandenen Strombrücken wurden aus Sicherheitsgründen durch externe Versorgungsleitungen ersetzt.

Vor dem Montieren der motorischen Antriebe an der Unterseite der Weichenstrasse sind alle Zungen der Roco-Weichen mit einem Streifen Klebeband im Bereich der Stellschwelle sorgfältig zu sichern.

Ungerade Übergänge

Basierend auf der Gleisgeometrie der neu geschaffenen Weichenstrasse änderte sich die Position der Übergänge. Die letzten Zentimeter der Gleise bis zum Übergang wurden mit RocoLine-Gleisen ausgeführt. Die Weiterführung erfolgt in gleicher Weise. An den Schienenenden wurden Tillig-Elite-Schwellen ohne Kleineisen aufgeklebt, so dass ein Aufschieben der Roco-Schienenverbinder stressfrei möglich ist.

Das nächste Aufgabengebiet sind die Montage der Weichenantriebe und die elektrische Verdrahtung.



Vor dem Wenden der Weichenstrasse zum Montieren der Weichenantriebe sind bei den Roco-Weichen die Zungen durch ein Klebeband zu sichern.



Aufgrund der neuen Weichengeometrie haben die Übergänge keinen geradlinigen Verlauf. Zum Aufschieben der Roco-Schienenverbinder sind die Gleisenden mit RocoLine ausgeführt.



Der Knick von massstäblichen HO-Reisezugwagen im Radius der Tillig-Elite-DKW II kann als vorbildorientiert bezeichnet werden, immerhin beträgt er 1050 mm. Die E 626, die den Touristik-Sonderzug aus Ade-Modellen befördert, ist die neue E-Lok von LE-Models aus Italien.

Begeisterung für die amerikanischen Bahnen

Boxcars von Atlas in 0

Lange Züge, überwiegend aus wenigen Waggonbauarten zusammengestellt, gezogen von gigantischen Lokomotiven, verbinden die Wirtschaftszentren auf dem amerikanischen Kontinent. Dabei dominierte bis vor wenigen Jahren ein Wagentyp diese Güterzüge – die universell einsetzbaren Boxcars. Unser Autor Andreas Lindner berichtet über seinen Zugang zu diesen Wagen und gibt gleichzeitig einen kleinen Überblick über die Vorbilder und die erhältlichen Modelle.



Von Andreas Lindner (Text und Fotos)

Im Jahr 1981 überraschte Roco die Modellbahnenfreunde mit der Ankündigung, amerikanische Spur-0-Modelle auch hier in Europa anbieten zu wollen. Diese wurden damals von Roco für die amerikanische Firma Atlas produziert.

Gespannt wartete ich, damals noch Schüler, auf das Erscheinen der Modelle. Ein Wagen müsste doch im Budget drin sein... Auch Jahre später hatte ich noch nicht einmal eine einzige Begegnung mit einem solchen Modell!

Weitere Jahre später, inzwischen war ich Student, wurden mir wider Erwarten einige Wagen und eine UP-Rangierlokomotive bei einem Verwandtschaftsbesuch zum Kauf angeboten. In der Folgezeit erhielten dann einige Wagen einen Platz auf einem Regalbrett in meinem Zimmer im Studentenwohnheim.

Atlas-Boxcars mit einem Tank Car von Weaver.



Im Prospekt wurden folgende Fahrzeuge vorgestellt:

Fahrzeug		Bahngesellschaften
Switcher	Rangierdiesellokomotive (in diesem Fall mit drei Achsen)	Union Pacific, Santa Fe, Illinois Central, Reading und Midvale Steel
F9-A-Unit	Diesellokomotive mit einem Führerstand	Santa Fe, Burlington, Union Pacific
Stock Car	Viehtransportwagen	Armour
Reefer	Kühlwagen	Western Pacific
Caboose	Güterzugbegleitwagen für den Zugschluss	Santa Fe
Ore Car 70 t	Erztransportwagen	Duluth, Missabe and Iron Range Railway
Gondola	Offener Güterwagen	Great Northern
Boxcar	Gedeckter Güterwagen	Pennsylvania Railroad

Ergänzend wurde noch ein elektrischer Antrieb für die Weiche des Spur-0-Schienennprogramms angeboten.



Im Laufe der Zeit gesellten sich weitere Boxcars dazu. Beide Varianten, Schiebe- und Drucklufttüre, wurden von Atlas/Roco angeboten.

Gegen Ende des Studiums tauchten bei Herrn Dora, Initiator der 0-Scale-Modellwagen, einige F9-A-Units im Gelb der UP auf. Endlich konnte ich mit den Wunsch nach einer besser passenden Lokomotiven erfüllen. Weitere Boxcars folgten später.

Später ermöglichte mir der Kontakt zu Feather Products und Old Pullmann den Zugang zu Informationen über das Vorbild. Dabei musste ich feststellen, dass es die F9 nie in den von mir favorisierten rot-silbernen Warbonnet-Farben der Santa Fe gegeben hat. Der Begriff Warbonnet steht für die prächtige Kopffederhaube der Indianer Nordamerikas. Die F9 selbst bildeten den Abschluss der äußerst erfolgreichen Serien der F-Units. Die Santa Fe verwendete bei Auslieferung der F9-Units damals für ihre Güterzuglokomotiven inzwischen die Farben Blau und Gelb, sodass sie in diesen Farben unterwegs waren.

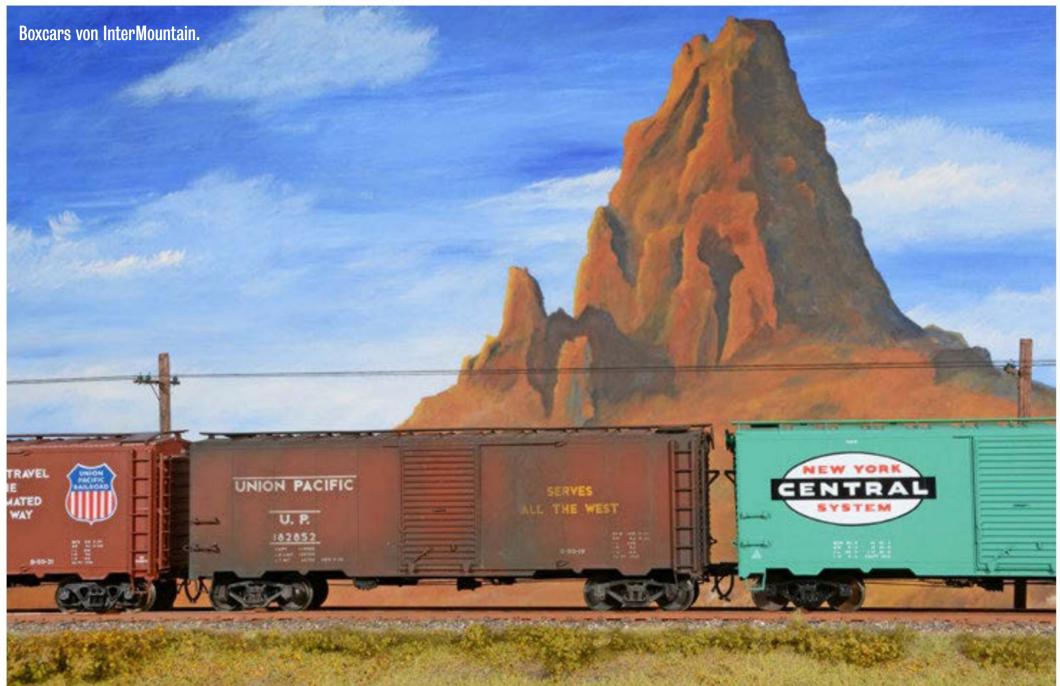
Der Ore Car war in Ganzzügen an den Grossen Seen unterwegs und passte somit auch nicht in einen normalen gemischten Güterzug. Dazu stammte der zweiachsige Caboose eher aus den Anfängen der amerikanischen Eisenbahn. Längst hatten die Cabooses zu Zeiten der F-Units Drehgestelle, sodass für die damals noch vorgeschriebenen Zugbegleiter mehr Raum- und Fahrkomfort möglich geworden war. Über Feather Products kam ich mit den Produkten der Firmen InterMountain Railway Company und Red Caboose aus Logmont in Colorado in Kontakt. Beide stellten vorzügliche Bausätze – InterMountain später auch Fertigmodelle – im Massstab 1:48 her. Während bei InterMountain neben Hopper und Gondolas vor allem die Boxcars dominierten, bot Red Caboose Kits von Tank Cars (Tankwagen) und Flatcars (Flachwagen) und ein Modell der vierach-

sigen GP-9 an. Von der Firma Weaver waren damals eher modernere Fahrzeuge, Wagen wie Lokomotiven, in der Detaillierung etwas vereinfacht, erhältlich. Die in Adliswil stattfindenden Conventions, initiiert von Werner Meer, taten ihr Übriges. Was gab es da alles zu entdecken und zu erleben!

Red Caboose ist inzwischen von InterMountain übernommen worden. Beide hatten sich vor Jahren vom Spur-0-Markt zurückgezogen. Die 1:48-Formen gingen zu Atlas und damit zum Produktionsstandort nach China. Neben MTH beliefert Atlas den auch in den USA wieder gewachsene Markt regelmässig mit Fahrzeugen.

Dabei muss grundsätzlich zwischen den Modellen für das Industrial-Rail (Three-Rail) genannte System und jenen für das Zweileitersystem unterschieden werden. Für Letzteres gibt es zwei Ausführungs-

Boxcars von InterMountain.



Flat- und Tank Car von Red Caboose.



stufen: Die Trainman-Modelle sind gegenüber den Atlas-Master-Modellen günstiger, aber auch etwas einfacher ausgeführt.

Selbstverständlich werden auf dem Markt auch Modelle aus Messing angeboten. Die abnehmende Nachfrage liess in den letzten Jahren bei Occasion-Modellen die Preise sinken, sodass bisweilen für relativ wenig Geld hochwertige Modelle erwerbar sind.

Eine kleinere Gruppe von Modellbahnhern setzt sich mit dem Massstab auseinander. Zur Spurweite passt streng genommen nur die 45-fache Verkleinerung des Vorbilds. Bei den Proto48-Freunden werden Lokomotiven wie Wagen umgespurt. Erst dann stimmt das Verhältnis von Gleis und Fahrzeug. Mit der Detaillierung nimmt man es sehr genau, sodass, wie im Internet zu sehen ist, Modelle entstehen, bei denen man Mühe hat, sie überhaupt als solche zu erkennen.

Gerade das Internet ermöglicht heute Zugang zu Informationen über das Vorbild wie auch über das Modell. Besonders faszinieren dabei fantastische Anlagen, die vor allem über Youtube weltweite Verbreitung finden. Natürlich lassen sich neben Fahrzeugen auch Zubehör- und Bauteile über das Internet ordern.

Der Boxcar

Bei dem Thema Eisenbahnen in Nordamerika denkt man meist an gigantisch grosse, schwere und starke Lokomotiven. Bei den Reisezügen sind es die Fernzüge mit klang-

vollen Namen, in denen besonders in der Vergangenheit der Kontinent in stromlinienförmigen Reisezugwagen komfortabel durchquert werden konnte.

Bevor die kilometerlangen Doppelstock-Containerzüge aufkamen, repräsentierte vor allem der Boxcar den typisch amerikanischen Güterwagen. Der ganze nordamerikanische Kontinent wurde mit ihnen versorgt. Hineingepackt wurden Fässer, Säcke, Kisten und sperrige Güter. Zwar hat der Boxcar an Bedeutung verloren, dennoch ist er bis heute unverzichtbar. Zum Beispiel Lebensmittel, Fertigprodukte und sogar Autos erreichen mit ihm, sicher geschützt vor Sonne, Regen und Schmutz, ihr Ziel. Kaum überschaubar ist die Vielfalt der Boxcars, die durch den nordamerikanischen Kontinent rollten und rollen. Die Bauarten unterscheiden sich in Herkunft, Material, Massen, Formen, Türen, Drehgestellen, Funktionen...

Für eine erste Übersicht empfiehlt sich hier der Artikel von Dr. Peter Roth zum Thema Boxcar im Eisenbahn-Kurier Special «Modellbahnen der Welt - Nordamerika Teil 3».

Jürg Lütscher, Verfasser der Convention-Infos, hat sich in «Freight Info No. 4» unter anderem mit der Geschichte des Boxcars auseinandergesetzt. Die unten ersichtliche Epocheneinteilung orientiert sich daran.

Epochen

Die grobe Zuordnung eines Boxcars zu einer Zeitepoche oder einem Zeitraum eines

Einsatzes kann anhand einiger überschaubarer Kriterien erfolgen.

Aufbauten

Ganz alte Fahrzeuge haben noch einen hölzernen Aufbau. Allerdings kamen diese nur bis in die 60er zum Einsatz.

Bremseinrichtung

In den Anfängen musste ein Zug durch Bremser gebremst werden. Die Wagen hatten an einem Dachende ein horizontal angeordnetes Bremsserrad. Ab 1893 war die Druckluftbremse Vorschrift. Das Bremsserrad wurde in der Vertikalen montiert. Ab den 60er- und 70er-Jahren war ein manuelles Bremsen in den Humpyards (Rangierbahnhöfe mit Ablaufbergen) nicht mehr notwendig, sodass die Montage des Bremsserrades deutlich weiter unten erfolgen konnte. Entsprechend wurden nun die Aufstiegsleitern gekürzt.

Werbewirksame Beschriftungen

Vor allem zwischen den Jahren 1930 und 1960 nutzten viele Bahngesellschaften diese Wagen gerne, um mit Farbe und Schrift und auch mit Slogans auf sich aufmerksam zu machen.

Dachstege

Ab dem Jahr 1964 waren an neu zu bauenden Wagen Dachstege verboten. Vorhandene Fahrzeuge bekamen schlussendlich eine Frist von 20 Jahren, innerhalb der die Dachstege abmontiert werden mussten.

Epoch	Jahre	Länge (Fuss)	Bauart Kasten	Bauart Drehgestell	Dachsteg
Pionierzeit	1840–1860	25–30	Holz	Fox Pedestral	–
Expansionszeit	1860–1890	27–32	Holz	Archbar	Holz
Konsolidierung	1890–1910	35–45	Holz	Andrews	Holz
Standardisierung	1910–1928	40–50	Stahl	Bettendorf	Holz
Depressionsjahre	1928–1938	40–50	Stahl	Bettendorf	Riffblech
Kriegsjahre	1939–1945	40–52	Holz	Bettendorf	Holz
Nachkriegsjahre	1946–1958	40–75	Stahl	Bettendorf	Riffblech
Neuorientierung	1958–1975	50–80	Stahl	Roller Bearing	–
Aufschwungjahre	Ab 1975	50–80	Stahl, Aluminium	Roller Bearing	–
Sieben Class-1-Bahngesellschaften durch Zusammenschlüsse	In den 90ern		Stahl, Aluminium	Roller Bearing	–



Boxcar der Pennsylvania Railroad (PRR) mit der Nummer 109760 am 28. Juli 2016 im Eisenbahnmuseum Steamtown National Historic Site (NHS) in Scranton, PA. Der Wagen stammt aus dem Jahr 1919.

Waren Fahrzeuge nur auf den eigenen Strecken eingesetzt, war die Demontage nicht zwingend erforderlich.

Drehgestelle

Ein weiteres, leicht erkennbares Unterscheidungskriterium sind die Drehgestelle. Bei den ersten Typen wie auch bei den klassischen Bettendorf-Drehgestellen kamen Gleitlager zur Verwendung. Bis in die 70er hinein konnten sie im Einsatz über die Grenzen der Bahngesellschaften hinaus beobachtet werden. 1991 wurde dies verboten, 1994 erfolgte das generelle Verbot (von wenigen Ausnahmen abgesehen). Bei einigen Bahnunternehmen auf Rollenlager umgerüstete Bettendorf-Drehgestelle, erkennbar an den offenen Lagerboxen, verloren 1995 ihre Zulassung. Heissläufer-Detektoren konnten hier keine zuverlässigen Messungen durchführen.

Im Laufe der 60er-Jahre wurden an neuen Güterwagen Roller-Bearing-Drehgestelle



Ein bedeutender Rangierbahnhof ist der im kalifornischen Barstow. Am 13. August 2012 waren viele Boxcars im Gleisfeld abgestellt.

verwendet. Wie der Name es sagt, sind sie mit Rollenlagern versehen, erkennbar an den sich aussen drehenden Achsstummeln.

Baujahr

Während in Europa Fabrikschilder des Herstellers meist am Rahmen auf das Herstellungsjahr hinweisen, ist diese Angabe in den USA auf dem Wagen selbst als Anschrift vorhanden: «BLT» steht für «built» und zeigt den Herstellungsmonat mitsamt der Jahresangabe. Weitere Angaben können auf Umbauten hinweisen. Güterwagen dürfen nach aktuellen Regeln maximal 50 Jahre eingesetzt werden.

Reflexionsstreifen

Regel 224 der Federal Railroad Administration vom 3. Januar 2005 gibt vor, dass Lokomotiven und Güterwagen mit Reflexionsstreifen versehen werden müssen.

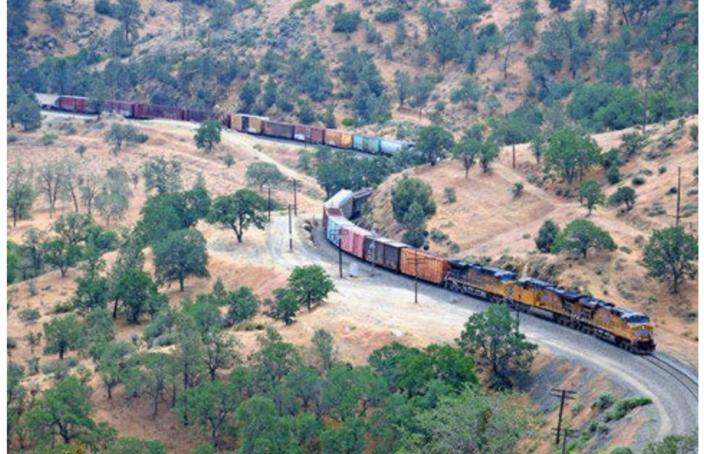
Eine Vertiefung des Themas bezüglich der Nachkriegsjahre ist möglich mit der aktuell erhältlichen Sonderausgabe des ModelRailroaders von Jeff Wilson «Freight Cars of the '40s and '50s».

Boxcars heute

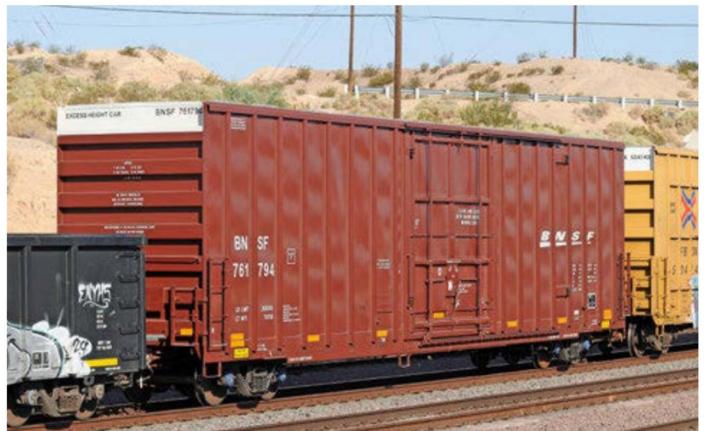
Unterschieden werden heute diese Typen:

- Plain Boxcar: Standardwagen (heute dezimiert)
- Equipped Boxcars: spezialisierte Wagen, zum Beispiel versehen mit beweglichen Trennwänden und Halterungseinrichtungen oder teilweise aufklappbaren Stirnwänden
- Highcube Boxcar: Verwendung seit 1965. Besonders hohe Ladegüter können damit transportiert werden. Weisse Markierungen an den Stirnseiten weisen auf die besondere Höhe hin. Der Einsatz kann nicht auf allen Strecken erfolgen.
- Express Cars: Versehen mit anderen oder auch nur modifizierten Drehgestellen, kommen sie in Reisezügen zum Einsatz. Wurden die Wagen früher direkt hinter den Lokomotiven eingesetzt und mussten zu diesem Zweck mit den entsprechenden Leitungen (Dampfheizung, zweite Luftleitung) ausgerüstet sein, lässt Amtrak, das staatliche Reisezugunternehmen, die Wagen heute am Zugschluss mitlaufen.

In direkter Nähe zum Tehachapi Loop hat der Wagenkasten eines NdeM-Boxcars einen Verwendungszweck als Schuppen gefunden.



Ein typischer «mixed train» war am 27. Mai 2009 am Tehachapi-Pass in Kalifornien auf Talfahrt unterwegs. Die total fünf GE ES44AC der Union Pacific müssen 110 Güterwagen kontrolliert ins Tal bringen.



Am 13. August 2013 befand sich der BNSF-Railway-Boxcar mit der Nummer 761794 noch in einem tadellosen Zustand. Eine Abbildung auf der Website rrpicturearchives.net, einer hervorragenden Informationsquelle, zeigt ihn circa ein Jahr später mit Graffiti besprüht.



17. August 2012: In Seligman, Arizona, lag dieser Boxcar neben den Gleisen. Die Unfallspure sind nicht zu übersehen. Eine Gelegenheit, mit der Kamera die Unterseite eines Originalwagens zu dokumentieren.



Die Modelle von Atlas damals und heute

Atlas (Roco – made in Austria)

Boxcar PRR

Aus einer überschaubaren Anzahl von Teilen besteht das Modell des Boxcars der Pennsylvania Railroad (PRR). Der Waggonkasten ist aus einem Stück Kunststoff gefertigt. Aufgesteckt sind vier Aufstiegsleitern, zwei Anschrifttafeln an der Stirnseite, die Bremseinrichtung an einem Ende und der Dachlaufsteg. Der Boden ist ein separates, dunkelgrau gefärbtes Kunststoffteil. Mit wenigen Steckteilen ist die Bremsanlage dargestellt. Klug durchdacht sind die Bettendorf-Drehgestelle. Ein in das Drehgestell geschobenes Steckteil trägt am Ende eine klobig wirkende Kupplung. Dieses ist nach dem Abziehen des Drehgestells vom Wagenboden leicht zu entfernen. Ohne weitere Ummauermassnahmen kann eine Kadde-Kupplung am Wagenboden angebracht werden. Steckteile stellen zwischen den Rädern die innenliegenden Bremsbacken dar. Tauscht man dann noch die zapfengelagerten Kunststoff-Radsätze mit den hohen Spurkränzen gegen solche aus Metall aus, hat man ein schönes Modell. Allenfalls die an den Seitenwänden angegesetzten Griffstangen und die fehlenden Bremseschläuche stören noch.

Der Anschrift nach wurde das Vorbild 1951 (Built 1951) hergestellt. Damit kann das Modell zusammen mit Dampflokomotiven eingesetzt werden. Am Sherman Hill



Boxcar wie er von Roco für die amerikanische Firma Atlas gefertigt wurde, «made in Austria».

westlich von Cheyenne waren die berühmten Big Boys bis 1957 (letzter Einsatz 1959) im regulären Dienst zu sehen.

Aktuelle Modelle von Atlas

Trainman-NdeM-50'6' 'Boxcar

Güterzüge in Nordamerika sind wie auch hier bisweilen aus einem Sammelsurium von Güterwagen zusammengestellt. Solche aus dem Ausland sind reduziert auf Wagen aus Kanada und vom Süden her aus Mexiko. Zwischen Mexiko und Guatemala gab es nur eine, heute nicht mehr genutzte, Dreischienen-Gleisverbindung. Auf guatemalischer Seite ging es wenige Meter hinter der Grenze mit 914 mm Spurweite weiter.

Als ich das Angebot eines mexikanischen Wagens im Internet entdeckte, war mir sofort klar: Den möchte ich haben, auch wenn es «nur» ein Trainman-Modell ist. Erst später fiel mir auf, dass ich solch einen Wagenkasten im Tehachapi-Loop in Kalifornien Jahre zuvor fotografiert hatte.

Beim Vorbild handelt es sich um einen 50'6' 'Boxcar der staatlichen Bahngesellschaft Ferrocarriles Nacionales de México (NdeM). Diese existierte bis um die Jahrtausendwende. Eine der daraus entstandenen privaten Bahngesellschaften ist Ferromex. Lokomotiven und Wagen von Ferromex sind, wie auch solche der kanadischen Bahngesellschaften, auf den Gleis-



Atlas-Trainman-NdeM-50'6' 'Boxcar der staatlichen Bahngesellschaft Ferrocarriles Nacionales de México (NdeM), wie er aus der Packung kommt.



Die Anschriftenfelder, die «consolidated stencils», am NdeM-Boxcar sind sauber aufgedruckt und lesbar.



Die beweglichen Schiebetüren lassen einen einen Blick in das Innere des Wagens erhaschen.



Die Stirnseite ist mit einem Bremsrad nach heutigem Standard ausgestattet. Die Lackierung ist ...



... einwandfrei ausgeführt. Die Drehgestelle haben in Metallbuchsen gelagerte Achsen erhalten.

sen in den USA regelmässig anzutreffen. Das Vorbild des Wagens wurde im Dezember 1975 bei ACF® (www.acfindustries.com) in St Milton, Pennsylvania, fertiggestellt. Von 1974 an entstanden in den Folgejahren für Class-I-Bahngesellschaften, aber auch für die kleineren Shortlines und Leasing-Unternehmen über 5400 solcher Wagen.

Das Atlas-Modell ist im üblichen «boxcar brown» gehalten. Schön hebt sich hier das silbern lackierte Dach ab. Die Seitenwände sind sauber bedruckt. Auch die winzigen Angaben auf den «consolidated stencils», den schwarzen, weiss umrandeten Flächen, sind mit einer Lupe zu lesen. Besonders gefallen die nachgebildeten Niettenreihen auf den zu öffnenden 10'YSD-Schiebetüren. Im Wageninnern wurde auf dem Boden die Darstellung der Holzmaserung mit berücksichtigt.

«Probleme» bekommt der Rangierer beim Aufstieg an den Wagenenden. Die Griffstangen sind nur reliefartig angegossen. Dagegen sind sie an den Wagenenden einzeln eingesetzt.

An den Stirnseiten fehlt jeweils die Nachbildung des Bremsschlauches. Erfreulicherweise hat der Trittsteg direkt über der Kupplung durchbrochene Rippen.

Die Aufstiegsleitern sind gekürzt. Beim Mexikaner ist folglich das Bremsserrad vertikal im unteren Bereich angebracht, was dem heutigen Standard entspricht.

Die Kupplungen von Atlas sind kompatibel mit den Produkten von Kadee. Leider sind sie nicht ganz so leichtgängig, weshalb ich die von Kadee bevorzuge.

Die Roller-Bearing-Drehgestelle bestehen aus Druckguss. Selbstverständlich drehen sich die Achslager beim Fahren mit.

Gespant hat man wieder an der Detailierung des Wagenbodens. Sämtliche Leitungen samt Druckluftbehälter sind nur halbreiefartig ausgeführt.

Mein Fazit: Das Trainman-Modell kann allgemein überzeugen. Es stören allenfalls die vereinfacht dargestellten seitlichen Griffstangen.

Bei Atlas erschien das Modell zum ersten Mal im Jahr 2007. Bei der fünften Auflage (September 2011) wurde die Version des NdeM-Wagens (Bestell-Nr. 101011-2 Rail) berücksichtigt. Aktuell werden auf der Website von Atlas (www.atlasrr.com) ein Wagen der Union Pacific (UP) und der CSX als Rail-Modelle angeboten.



Atlas-Master-Southern-50-PS-1-Plug-Door-Boxcar in der etwas dunkleren Lackierung.



Feines Detail: Nachbildung der mit Druckluft zu verschliessenden seitlichen Türen, «plug-style doors».



Der Wagenboden dieses Modells ist äusserst fein durchdetailliert und eine wahre Freude, nur leider ...



... sieht man davon im Anlageneinsatz nicht viel. Dafür aber umso mehr von der Stirnseite mit Bremsrad.



Nichts spricht gegen den gemeinsamen Einsatz von Trainman und Atlas Master.

Atlas Master – Southern – Modernized 50' PS-1 Plug Door Boxcar w/o Roof-walks

Seit den diesjährigen Busecker Spur-Null-Tagen in Giessen ist der Pullman-Standard-50-PS-1-Boxcar der Southern in meinem Besitz.

1894 wurden nahezu 150 Bahnlinien zur Southern Railway zusammengeführt. 1982 erfolgte der Zusammenschluss mit der Norfolk and Western Railway. So entstand die Bahngesellschaft mit dem Namen Norfolk and Southern Corporation. 1990 wurde der Namen in Norfolk Southern Railway geändert, 1997 kam dann noch die Norfolk and Western Railway zum ausgedehnten Streckennetz dazu.

Neben BNSF Railway, CSX Transportation, Kansas City Southern Railway und Union Pacific Railroad gehört die Norfolk and Southern Railway heute zu den Class-1-Bahngesellschaften der USA.

Das Vorbild des Modells stammt aus den 50er- und 60er-Jahren. Dieser Bautyp gehörte zu den erfolgreichsten Entwürfen von Güterwagen. Festgelegte Standards erleichterten die Wagenherstellung.

Die isolierten Wände (insulated boxcar) schützten die Waren vor extremen Temperaturen. Eine Kühlung durch Eis oder entsprechende Aggregate war nicht vorgesehen. Damit waren die Wagen zum Beispiel zum Transport von Konserven geeignet. Drucklufttüren (plug-style doors) verhinderten zudem das Eindringen von Schmutz.

Das Modell ist im Grossen und Ganzen ähnlich wie das vorher beschriebene ausgeführt worden. Die Version als Master-Modell beinhaltet aber folgende weiter gehenden Detaillierungen:

- einzeln angesetzte Leitern und Griffstangen
- manuell angebrachte Verschlussstangen an der Ladetür (nicht zu öffnen)
- Nachbildung der Bremsschläuche und des Mechanismus zur Entriegelung der Kupplung
- am Wagenboden komplett nachgebildete Bremseinrichtung

Noch befindet sich am Modell das Bremserad am oberen Ende des Daches. In dessen Mitte deuten Träger an den Rippen den Verlauf des ehemaligen Dachstegs an.

Beide Wagen sind sauber und deckend bedruckt. Beim Southern-Boxcar steht die gelbe Anschrift DF für «damage free». Die

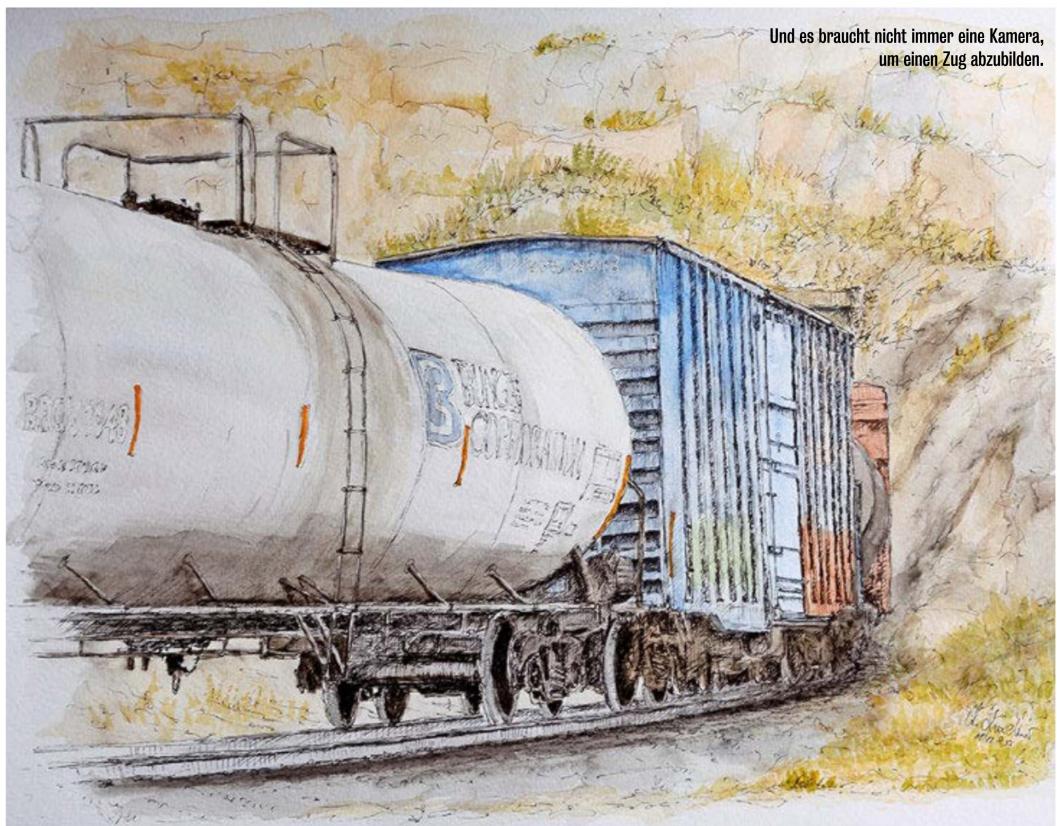


Der Maßstab spielt eigentlich keine Rolle: Ob 0, H0 oder N, model railroading is fun!

stossgedämpfte Bauart des Wagens garantiert auch den sicheren Transport eher empfindlicher Güter.

Der vorzüglich nachgebildete Wagen ist mit 70-t-Roller-Bearing-Drehgestellen mit rotierenden Lagern ausgestattet und wird aktuell in den Versionen «undecorated», Chessie System, Chicago & North Western, Missouri Pacific und Union Pacific Railroad angeboten.

Ob Urlauberinnerung oder Träumen von der Neuen Welt, amerikanische Züge üben einen besonderen Reiz aus. Atlas kommt dem entgegen und bietet in regelmässigen Abständen primär Wagenmaterial und immer wieder auch einmal Lokomotiven an. Erwerbbar sind auch Schienen nach amerikanischer Norm und einige Gebäudeausätze. Let's do it! ☺



Und es braucht nicht immer eine Kamera, um einen Zug abzubilden.



**10. Remisenfest und 3. Modelleisenbahnausstellung in der Remise Hochdorf
am 2. und 3. September 2017**

Herzlich willkommen in der Bilderbuchlandschaft

Das Seetal wird gerne als Bilderbuchlandschaft betitelt. Aus Sicht der Eisenbahn erlebte diese Region eine sehr abwechslungsreiche Geschichte. Auch der seit Ende 2011 in Hochdorf angesiedelte Verein Historische Seethalbahn (HSTB) erlebte manches Auf und Ab. Umso erfreulicher ist es, dass die zum dritten Mal in Folge stattfindende Modelleisenbahnausstellung während des Remisenfests einen konstanten Aufwärtstrend erlebt.



Mit dem Remisenfest in Hochdorf verwandelt sich das Bahnhareal in eine gelungene Begegnungsstätte.



Von Hans Roth (Text und Fotos)

Viele (Modell-)Eisenbahnfreunde markieren jeweils das erste Septemberwochenende früh in der Agenda an. Egal ob der Vorbildinteressierte oder die Anhänger der verkleinerten Eisenbahnwelt, alle freuen sich jeweils auf das Remisenfest mit der gleichzeitig stattfindenden Modelleisenbahnausstellung im seetalischen Hochdorf. Denn beide Veranstaltungen haben einiges gemeinsam: das Organisationsteam des HSTB achtet sehr darauf, jährlich ein neues Gesamtprogramm auf die Beine zu stellen. Zwar gab es wiederkehrende Aussteller, jedoch brachten diese zur Freude der Besucher neue Anlagen und Betriebsdioramen mit. Auch ausserhalb der Remise dampfte

ein bekannter Gast mit seinen Fahrzeugen durchs Seetal. Es war kein Geringerer als der Verein Dampfbahn Bern (DBB) aus dem bernischen Konolfingen. Während letztes Jahr die Mitglieder mit der Ed 3/4 51 der einstigen Bern-Schwarzenburg-Bahn (BSB) mit einem Zubringerzug herandampften, zogen sie es dieses Jahr vor, die stolze SBB-Dampflokomotive Eb 3/5 5810 «Habersack» vor den Zug zu spannen. Nebst den beiden EBT-Plattformwagen war auch der Tem 225 056 (ex BLS) mit von der Partie.

Der HSTB selber setzte seine beiden Plattformwagen mit verschiedenen Traktionsmitteln ein. So standen die zwei HSTB-Dampflokomotiven NOB E 3/3 456 und

E 3/3 3 «Beinwyl» unter Dampf, wobei es sich bei letzterer um eine originale Seetalbahn-Dampflokomotive handelt. Eine weitere Augenweide war das Seetalkrokodil De 6/6 15301. Zusammen mit den vierachsigen Plattformwagen und den beteiligten Triebfahrzeugen versprühte der HSTB etwas vom «einstigen Seetalbahn-Duft» auf die moderne Bahnstrecke der S-Bahn Zürich. Er achtete dabei darauf, dass die Zugskompositionen nicht immer dieselbe Anordnung hatten, was dem Bahnfreund mit der Kamera am Bahndamm sicherlich Freude bereitete. Der Slogan «Original trifft Modell» deutet jedoch noch auf eine weitere interessante Attraktion hin.



Auch ein schöner Rücken kann entzücken: Die einstige «SBB-Dame» vor der Remise Hochdorf wird von Eisenbahnfans regelrecht umgarnt.

Vielfältiges Programm in der Remise

Wer sich der Eisenbahn im kleinen Massstab zugeneigt fühlt, der hatte die Möglichkeit, in der Remise in Hochdorf eine sehr abwechslungsreiche Modelleisenbahnausstellung zu erleben. Auch wenn der Modell-eisenbahnanlass im Seetal in der Grösse nicht im Geringsten mit den grossen Mes-

sen in Europa mithalten kann, war die gebotene Ausstellung alles andere als langweilig. Nach dem Motto «Modell trifft Original» öffnete sich beim Betreten der Remise eine breite Welt im Bereich der Modelleisenbahn. Es ist nicht nur so, dass die Massstäbe verschieden gehalten waren, sondern auch die akribisch umgesetzten

Modellthemen umfassten eine vielfältige Breite. Analog dem Remisenboden, welcher über zwei Gleise verfügt, haben die Ausstellungsgestalter zwei Gänge gebildet, wo die Besucher die Modellanlagen beidseitig in Ruhe begutachten konnten. Dabei wechselten sich an den Ständen Aussteller und Händler ab. Die leer stehende Fläche wurde bewusst mit Festtischen und -bänken ausstaffiert, was sich besonders am Samstag während des Regens lohnte.

Als erste Anlage wurde dem Betrachter die kleine, aber feine Feldbahn anlage mit dem Titel «Ma cave», zu Deutsch «mein Keller», von Claude Fandel präsentiert. Die im Massstab 1:35 gehaltene Anlage lässt den Betrachter sogleich in einen französischen Rebhang mit Feldbahn tauchen, wo die Arbeit, die Pausen und das Vergnügen – in Form vom Trinken des Weins – etwa im Gleichgewicht gehalten werden. Als Clou lässt sich die Anlage auf einer Drehscheibe drehen, wonach der Blick in die «Greifluke» für entgleiste Fahrzeuge schweifen kann. Das Besondere daran ist, dass diese vollends als Weinkeller durchgestaltet ist.

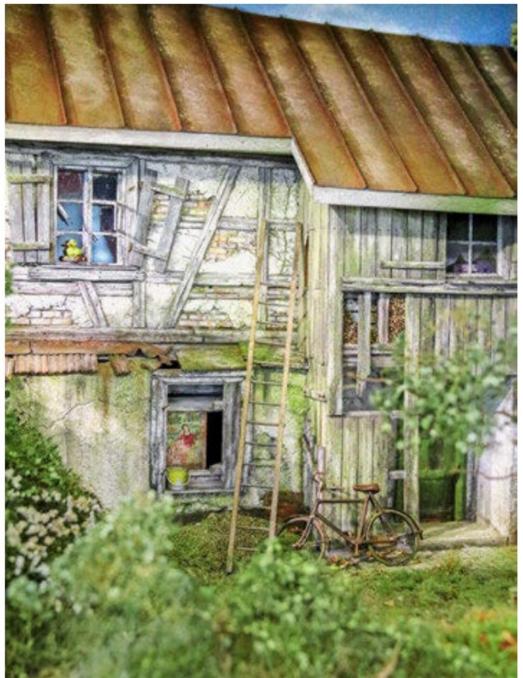
Kein Unbekannter für LOKI-Leser ist der Schweizer Modellbauer Marcel Ackle. Er präsentierte in der Remise Hochdorf seine beiden bekannten Dioramen, welche er be-



Die Modellbauer gaben dem Publikum gerne ihre Ratschläge zum Modellbau mit auf den Weg.



Die Dioramen von Marcel Ackle waren begehrte Fotomotive.



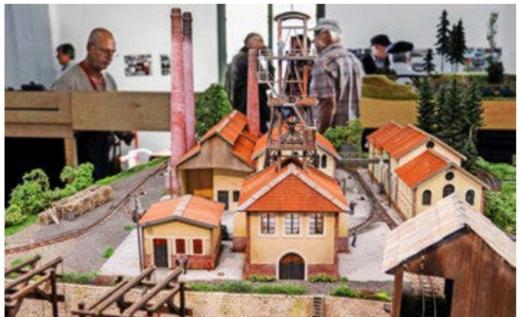
Unzählige verstreute Details hauchen dem Diorama ungeahntes Leben ein.



Gemächlich tuckert die kleine Feldbahndiesellok mit ihrem Zug durch das Areal der «Rotberger Minenbahn». Gezielt platzierte Pflanzen setzen Akzente.



Beim Verladen und Verschieben der Kohle setzt man auf schweres Gerät.



Die Kohlenmine wird wie einst von einer Feldbahn be- und umfahren.



In der Tombroekstraat wird geduldig auf die nächste Trambahnverbindung gewartet.



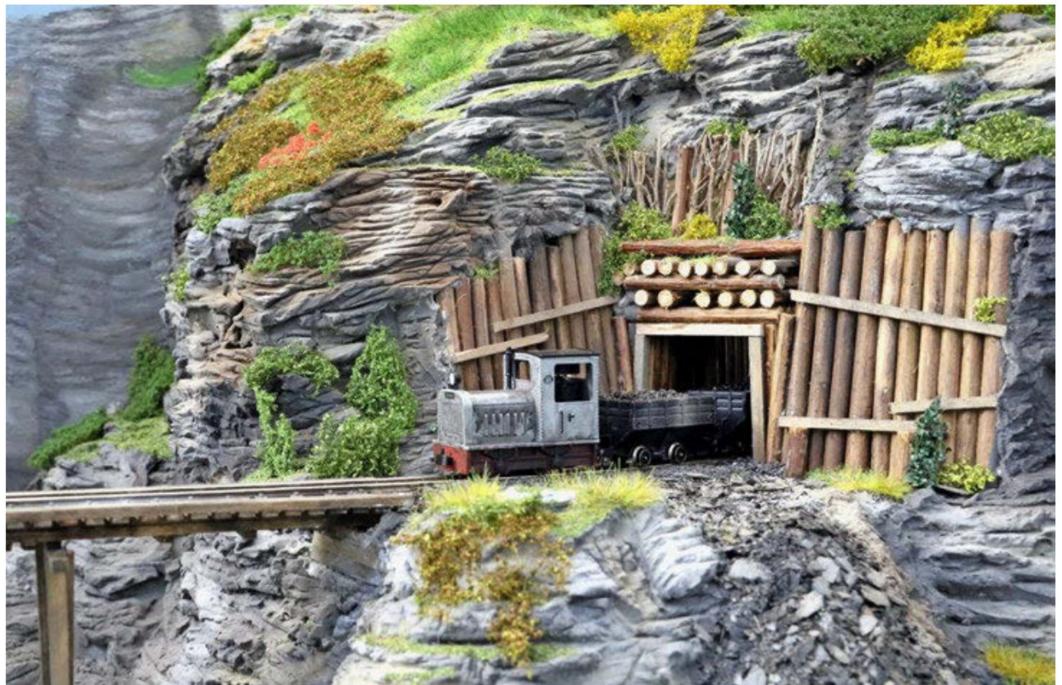
Am Ende der Tombroekstraat ist ein Tramtriebwagen mit angehängten Güterwagen beschäftigt.

reits letztes Jahr vorstellt. Nun jedoch ist sein Diorama «Achtung, Feldbahn kreuzt» fertiggestellt und lässt die Besucher in eine Welt abtauchen, wo Wind und Wetter in der Umgebung bereits arge Spuren hinterlassen hat. Bereits zeigte er aber auch erste Ergebnisse eines zukünftigen Werks. Wir sind gespannt darauf!

Für mächtig Betrieb sorgte der Verein Diorama und Modellbau mit seiner Modularanlage im Massstab 1:87. Der Verein hat seine Modularanlage unter anderem bereits in Dortmund, Friedrichshafen und in Genf präsentiert. Das Trägerthema der Anlage ist ganz klar die Rhätische Bahn (RhB), wobei keine konkreten Vorbilder nachgebaut wurden. Im Vordergrund der Vereinstätigkeit steht der Spass an der Eisenbahn. So werden ausser dem jährlichen Vereinsbeitrag keine Forderungen an die Mitglieder gestellt. Die Anlage besticht durch zahlreiche, aus dem Leben gegriffene Szenerien. Die bewusst tief gehaltene Modularanlage war natürlich für die anwesenden Kinder eine schöne Bereicherung.

Das Gold des Vulkans

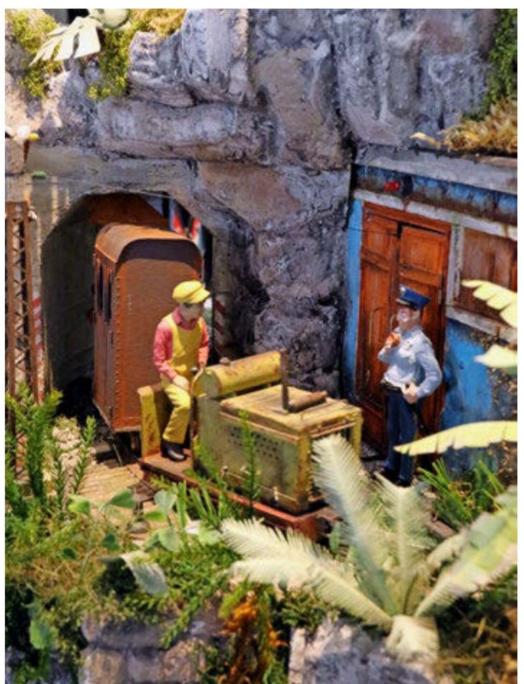
Unweit der «hektischen» RhB-Modularanlage gelangte der Besucher sogleich in sanftere Gewässer resp. Schienewege. Obschon der Titel der darauf folgenden Anlage «La Sombra del Volcán» nach Action klingt, wird hier effektiv auf einer Insel Gold abgebaut und verarbeitet. Dies wiederum klingt schon romantischer. Die Kleinstanlage des Schweizer Modellbauers Thomas Schmid in Spur Gn15 besticht durch eine eigenwillige Bauform auf einer kleinen Grundfläche. Dagegen stechen die vielen Details sofort ins Auge.



Das neue Diorama des Kohlenbergwerks von Martin Meyer überzeugt mit einer sehr realistisch wirkenden Verbauung und Felsgestaltung.



Am Quai werden die Goldbarren später von einem Schiff abgeholt.



Die Anlage «La Sombra del Volcán» lebt von den unzähligen Details.



Unterhalb des Leuchtturms wartet eine Feldbahndiesellok mit einem offenen Personenwagen im kleinen Bahnhof Farot auf die Kundenschaft.



Am anderen Ende der Strecke auf der Anlage «Reseaux Voie Libre» erreicht gerade ein Dieseltriebwagen den betrieblich interessanten Bahnhof.

Einen realen Hintergrund hat die Anlage «Halte Tombroekstraat» von Gerard Tombroek und Hugo Valcke. Zufällig entdeckte Gerard Tombroek im Süden Belgiens die Ortschaft Tombroek. Recherchen zeigten, dass bis 1963 eine Trambahn in diesem Dorf vor einem Café anhielt. Nun gestalteten die beiden Modellebauer die Haltestelle in der Tombroekstrasse oder eben Tombroekstraat akribisch nach. Bei dieser H0m-Anlage kann jedermann mittels eines Startknopfs die Straßenbahnen in Bewegung setzen und die Szenerie der Tombroekstraat geniessen.

Bereits letztes Jahr besuchte Francois Fontanna mit seiner Anlage «Riffelalptram» (siehe LOKI 2 | 2017) die Modelleisenbahn-ausstellung anlässlich des Remisenfests in Hochdorf. Dieses Jahr präsentierte er die kleine Anlage «Reseaux Voie Libre». Auf dieser Anlage verbindet eine kleine Feldbahn die Ortschaft Farot, welche am Meer gelegen ist und als Attraktion einen Leuchtturm aufweist, mit einem kleinen Städtchen. Die kleine H0e-Bahn tuckerte zum Entzücken der Besucher munter hin und her.

Szenenwechsel nach Nordamerika. Gilbert Gribi gestaltete das Diorama «Old Bear Meadow» mit einem grossen Sinn für die Detailierung. Das im Massstab 1:35 gehaltene Diorama lässt die Besucher trotz der kleinen Fläche lange verweilen. Die Szenerie entspringt keinem konkreten Vorbild, sondern soll an einen verlorenen Ort in Oregon an der Westküste in den 1920er-Jahren erinnern. Die Old Grizzly Garage zeigt mit ihren offenen Garagentoren, wie solche Werkstätten in den USA einst ausschauten. Verbunden mit Autowerkstätten und Tankstelle, findet man in Nordamerika oft noch ein angegliedertes Hotel. In diesem Fall hört es auf den klangvollen Namen Old Bear Hotel, und siehe da: Auch hier findet man ein kleines Stück Eisenbahn.

Die Mine de La Taupinière im Massstab 1:87 von Dany Macchi wurde zum ersten Mal in der Schweiz ausgestellt. Die Kohlenmine wird umgeben von zahlreichen Feldbahntrassen, was einst das Transportmittel mit der grössten Ökonomie war. Als Besucher hat man das Gefühl, die Geräusche des Betriebs zu hören.

Die Lok Nr. 5 wurde soeben mit den Vorräten ergänzt und wartet vor einem dem Vorbild nachempfundenen Lokschuppen auf ihren weiteren Einsatz.



Als Betreiber der Anlage hat man manchmal alle Hände voll zu tun, wie es «Schorsch» zeigt.



Während der Lokführer lässig den Arm herausbaumeln lässt, biegt Lok Nr. 1 auf die Strecke ein.





Viel Fingerspitzengefühl und eine ruhige Hand erfordert das Bemalen der Modellfiguren.

Resultat einer neuen Leidenschaft

Die Modulanlage «Diamond Springs» lässt den Betrachter wieder nach Nordamerika reisen. Die Anlage kann nach einem variablen Konzept sowohl als grosse Kreisanlage, so wie sie in Hochdorf ausgestellt wurde, als auch als kleine Kreisanlage oder sogar als Landzungen an Modultreffen aufgestellt werden. Die Anlage im Massstab 1:48 von Georg «Schorsch» Koch und seinen drei Söhnen ist das, was resultiert, wenn einer der Söhne eine On30-Shay-Lokomotive in einem H0-Haushalt schleppt. Die Anlage zeigt kein direktes Vorbild, jedoch sind viele Bauwerke von nordamerikanischen Bauten abgekupfert.

Ebenfalls im Massstab 1:48 zeigt Martin Welberg seine Anlage «Mara Harbor». In aller Ruhe rangieren Dampflokomotiven an der Kaianlage und der Depotanlage vorbei, drehen auf der Drehzscheibe ihre Runden, um in entgegengesetzter Fahrtrichtung weiterzufahren. Als Betrachter hört man förmlich das Schnaufen der Dampflokomotiven, das Plätschern des Gewässers und das Kreischen der Möwen auf der perfekt gestalteten On30-Anlage.



Bei der Centrale électrique du lac de l'ours wird soeben ein Güterwagen auf den Schräglift rangiert, wovon die Fischer keine Notiz nehmen.



Die Steine aus dem Steinbruch sind ein wichtiges Transportgut der RhB.



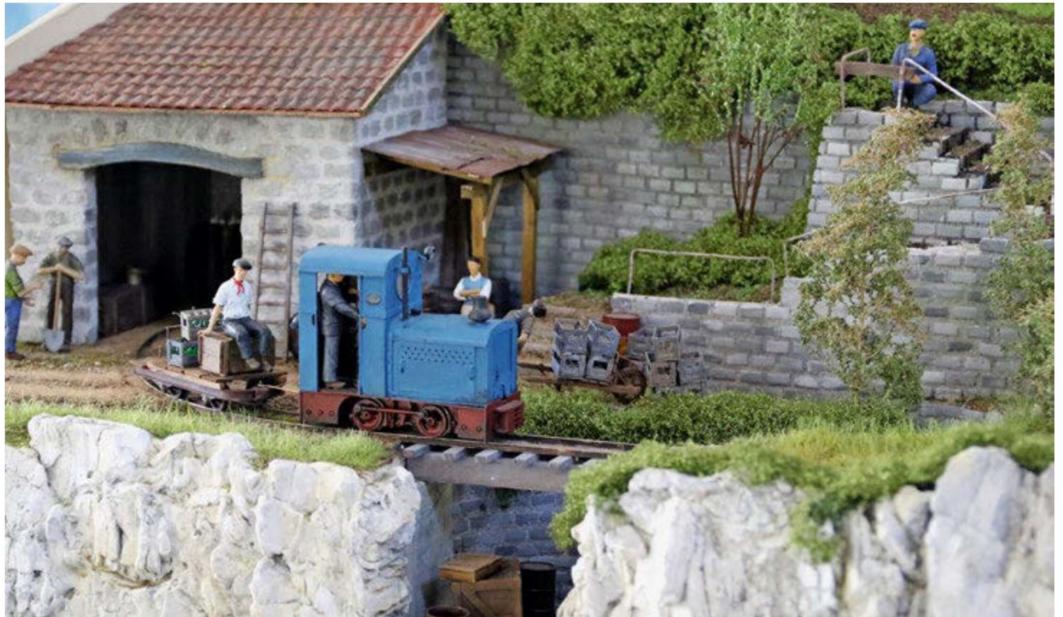
Die «Kessler-Zwillinge» warten mit ihrem Personenzug auf die Weiterfahrt.



Vielleicht ein künftiges Aktivmitglied des Vereins Diorama und Modellbau?



Auf der Anlage von Markus Feigenwinter war ordentlich Betrieb zu erleben.



Der edle Tropfen wird auf der Anlage «Ma cave» mittels einer Feldbahndiesellok aus dem Weinkeller transportiert und dabei stets gut bewacht.



Irgendwo im Bundesstaat Oregon lädt das Old Bear Hotel zu einer Übernachtung ein.

Auf einer Fläche, die nicht grösser als ein DIN-A4-Blatt ist, steht die Kleinstanlage eines kleinen Wasserkraftwerks irgendwo im französischen Grenzgebiet zur Schweiz, welches den Namen «Centrale électrique du lac de l'ours» trägt, zu Deutsch Elektrozentrale vom Bärensee. Nebst der kleinen Grundfläche überzeugt die H0e-Anlage durch die Tatsache, dass für den Betrieb eine Weiche zur Verfügung steht und der Schrägaufzug voll funktionsfähig ist. Jürgen Held, der Erbauer der Anlage, begann mit dem Bau im Januar 2017 und verbaute nebenst Beleuchtung auch ein Soundmodul. Trotz kleinsten Fläche kann man als Besucher lange vor dem Bärensee verweilen, wo auch die Angler ihr Glück versuchen.



Eine für Nordamerika typische Tankstelle und Werkstatt in Holzbauweise befindet sich neben dem Hotel. Dahinter erstrecken sich die endlosen Wälder.

Liveworkshops und Herstellerpräsentationen

Die Modelleisenbahnausstellung hat nicht nur den Zweck, die Besucher mittels der Anlagen und Dioramen in traumhafte Fantasiewelten abtauchen zu lassen. So zeigen Modellbauer den Besuchern auch live, wie ihre Werke entstehen. Vielleicht nicht jedermann's Sache ist das Bemalen von Modellfiguren. Mit guter Lampe, Lupenbrille, feinen Pinseln und Farben entstanden bei Gilbert Gribi aus einfärbigen Figuren lebensecht wirkende Modellpersönlichkeiten. Martin Meyer zeigte in Hochdorf erstmals sein neustes Werk vom Kohlenbergwerk und erläuterte auch die Bauweise. Grüner ging es bei Jens Peter-

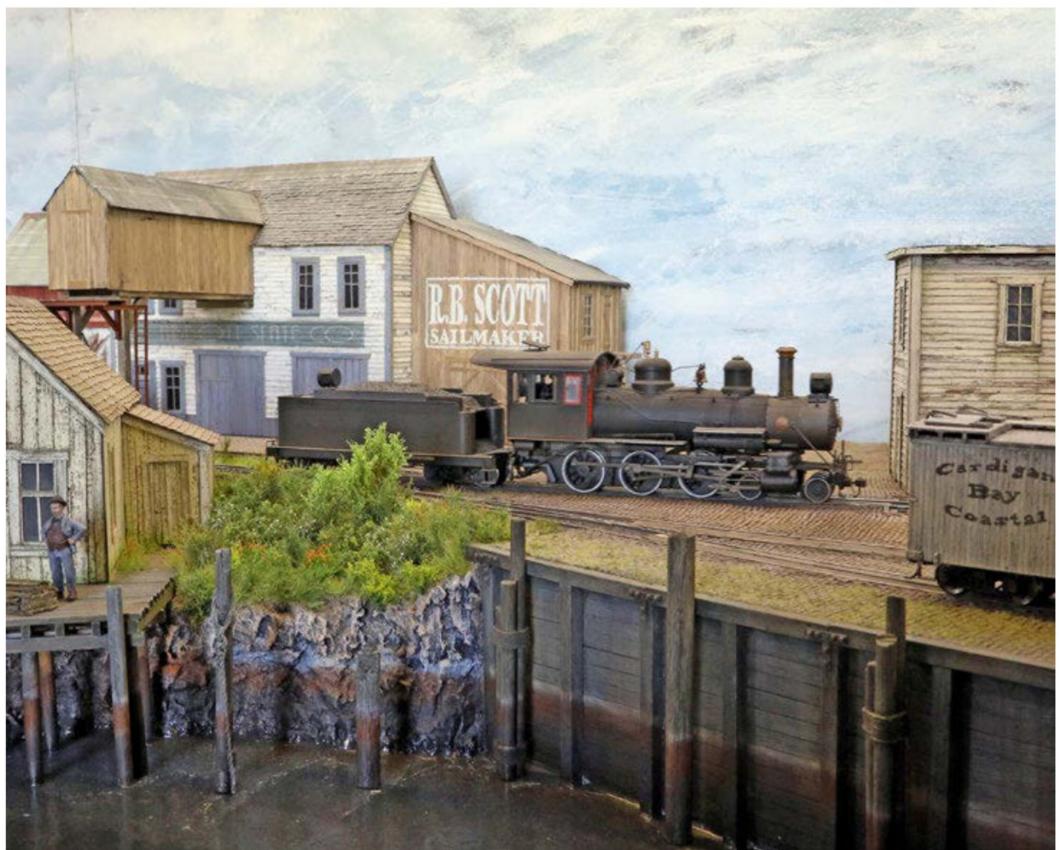
mann zu und her: Der Natur abgekupfert, entstanden unter dem Beisein von vielen Zuschauern realistisch wirkende Modellbäume. Auch spannend, wie aus einem «Modell aus der Kiste» ein realistisch wirkendes Modell wird.

Natürlich waren auch Hersteller an der Modelleisenbahnausstellung präsent. So zeigte aku-Modelleisenbahnen seine Modellpalette, und auch Markus Feigenwinter zeigte mit seiner Betriebsanlage, auf der es dampfte, fauchte und pfiff, was aus seinen Bauteilen alles entstehen kann.

Rundum gelungener Anlass

Auch beim zehnten Mal ist man sich beim Remisenfest noch nicht so sicher, ob es sich

um eine Festivität für eingefleischte Eisenbahnfans handelt oder eher um ein Volksfest. Dass dabei zum dritten Mal auch die Modelleisenbahn Platz findet, ist umso erfreulicher. Auffallend war der grosse Ansturm an Besuchern, die sonst wohl nicht an einem Eisenbahnfest teilgenommen hätten. Die Mischung zwischen Vorbildanlass, Modelltreffen und Volksfest ist - so aus Sicht des Verfassers - der richtige Ansatz, um das Engagement aus den heimischen Werkstätten oder Clubheimen dem breiten Publikum zu präsentieren. So freuen wir uns bereits heute auf die vierte Modelleisenbahnausstellung als Begleitausstellung am 1. und 2. September 2018 anlässlich des elften Remisenfests in Hochdorf. ○



In «Mara Harbor» rangiert eine der Dampflokomotiven von der Kaianlage zurück in die Depotanlage. Mit diesem Bild verabschieden wir uns von Hochdorf.

Szenen-News

Der Oktober-Monatszug auf dem Kaeserberg

Der bekannte RhB-Salonwagenzug um 1992

Foto: PD



Ge 6/6¹, 1074 PS, 66 t, Last: 18 Achsen, 128 Plätze, 85 t, V-max.: 55 km/h.

Für den «Golden Mountain Pullman Express» beschaffte die Compagnie Internationale des Wagons-Lits et Grand Express Européens 1931 vier meterspurige Pullman-Wagen. Weil die Kundschaft zwischen Montreux und Luzern zweimal umsteigen musste, floppte der Zug. Die RhB erwarb 1939 die vier Erst-/Zweitklasswagen. Der Übergang zum Zweiklassensystem 1956 machte aus ihnen Salonwagen. Bei Revisionen 1974–1977 wurde ihre Livree TEE-farbig. Mit einem gleich alten Gepäck- und Dienstwagen zeigt sich der Salonzug am Kaeserberg im Zustand von 1992. Seit 1999 ist er – total erneuert und königsblau – als «Alpine Classic Pullman Express» unterwegs. Das zwei Jahre ältere Krokodil Ge 6/6¹ 413 wurde 1993 schadhaft und wurde 1996 abgebrochen.

PD

Fahrzeugtreffen am 14. und 15. Oktober 2017

Der DVZO lädt zur «Tösstalbahn» ein

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland lädt die grossen und kleinen Eisenbahnfans wieder ins Zürcher Oberland ein. Zeitgleich mit der Modellbauausstellung «Plattform der Kleinserie» organisiert der DVZO erneut ein Fahrzeugtreffen. In Anlehnung an das Tösstal geben sich einige Gastlok aus anderen Vereinen in Bauma ein Stelldichein. Geplant sind diverse Extrafahrten mit Dampf- und Elektrotraktion und unterschiedlichem Wagenpark im Tösstal sowie auf der DVZO-Stammstrecke nach Hinwil. Ab Bauma verkehren zudem diverse historische Schnauzen-Oldtimerbusse aus der Mitte des vorrigen Jahrhunderts auf attraktiven Rundkursen. In Wald ZH öffnet der Verein Historischer Triebwagen 5 seine Depotore für die Öffentlichkeit. In Zusammenarbeit mit den Dorf- und Gastvereinen werden verschiedene Verpflegungsmöglichkeiten stationär in Bauma sowie während der Fahrt angeboten. Neben dem DVZO-Lokdepot bewirkt Sie zudem das SBB-Historic-Team Winterthur in seinem Leichtstahl-Speisewagen «Dr4 10112».

DVZO



Foto: René Kaufmann

Weitere Infos unter www.dvzo.ch/toesstalbahn.

Der Star des diesjährigen Fahrzeugtreffens wird die Be 4/6 12320 «Rehbock» sein.

Huttwiler Dampftage am 7. und 8. Oktober 2017

20 Jahre VHE und die Huttwiler Dampftage

Fotos: Marco Schaffner



Ein Dampfzug mit der LHB Ed 3/4 11 mit einem «Gmp» kurz vor Griesbach.



Im Depot warten Modelleisenbahnanlagen auf interessierte Besucher/innen.



Das Schnauzenpostauto fährt von Huttwil über die Fritzenfluh nach Sumiswald.

Öffentliche Zubringerfahrt mit dem DVZO

Der DVZO bietet zwei Fahrten an: Bauma–Huttwil am 6. Oktober und die Retourfahrt am 9. Oktober. Interessierte können entweder an der ganzen Fahrt teilnehmen oder an einem der zahlreichen Stopps zusteigen und wieder aussteigen. Als kleine Einlage wird den Passagieren nebst der Verpflegung im Buffetwagen auch ein Mittagessen, wie z.B. Gegartes aus der Rauchkammer, aus der Dampflok serviert!

Weitere Infos unter: <https://dvzo.ch/huttwil>

Interessierte melden sich per Mail bei Jürg Hauswirth: jrg.hauswirth@bluewin.ch

Der in Huttwil domizilierte Verein Historische Eisenbahn Emmental (VHE) wurde in seiner heutigen Form am 25. Oktober 1997 gegründet. Der Verein setzt sich seit vielen Jahren ehrenamtlich und unentgeltlich für den Erhalt des historisch wertvollen Eisenbahnrollmaterials ein, welches teilweise seit über 100 Jahren durch das Emmental und den Oberaargau fährt. Gefeiert wird das Jubiläum am 7. und 8. Oktober 2017, anlässlich der beliebten Huttwiler Dampftage.

Bereits lange vor 1997 gab es in Huttwil eine Gruppe von interessierten Mitarbeitern der damaligen Vereinigten Huttwil-Bahnen (VHB), später Regionalverkehr Mittelland (RM), welche die Dampflok-Kultur in Huttwil am Leben erhalten wollten. Zur internen Mitarbeitergruppe gesellten sich nach und nach weitere, aussenstehende und interessierte Personen. Daraus wurde die damalige Eurovapor, Sektion Emmental, gegründet, aus welcher 1997 die Vereinigten Dampf-Bahnen (VDB), heute der VHE wurde. Die Ziele der damaligen internen Arbeitsgruppe sind dieselben geblieben, wie sie heute beim VHE angestrebt werden, nämlich die betriebsfähige Erhaltung von historischen Triebfahrzeugen mit passendem Wagenmaterial sowie deren Betrieb. Heute zählt der Verein 150 Mitglieder, wovon rund 10% aktiv am Unterhalt und bei der Durchführung von Fahrten mitarbeiten. Am historischen Rollmaterial wird jeweils am Dienstag und Samstag im ehemaligen VHB-Depot in Huttwil gearbeitet. Monatlich werden je nach Jahreszeit rund zwei bis drei öffentliche oder gecharterte Extrazüge geführt.

Der Fahrbetrieb sowie die Wirkungsstätte des VHE können an den diesjährigen Huttwiler Dampftagen hautnah miterlebt werden. Es verkehren bis zu 15 öffentliche Dampf- und Elektrozüge pro Tag. Als Geburtstagsgratulanten dürfen drei befreundete Vereine in Huttwil begrüßt werden. Am Samstag steht der Besuch des Vereins Pendelzug Mirage (VPM) auf dem Programm. Am Samstag und Sonntag wird uns als zweiter Gratulant der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) besuchen. Der DVZO reist mit einer seiner historischen Dampfzugskompositionen aus dem Zürcher Oberland an. Als dritter Gratulant wird am Sonntag der Verein Dampfbahn Bern (DBB) mit seinem Dampfzug die Huttwiler Dampftage besuchen. Durch die Besuche der drei Eisenbahnvereine kommt es zu sehr seltenen und äusserst interessanten Dampf- und Elektroloks-Begegnungen.

In Huttwil erwartet die Gäste im Depot eine lebhafte Ausstellung von Modelleisenbahnanlagen in verschiedenen Baugrössen. Eine Modelleisenbahnbörsen bietet Gelegenheit zum Feilschen um das in der Sammlung noch fehlende Model. Vereinseigenes Rollmaterial steht zur Besichtigung vor und im Depot. Um sich vor oder nach den vielen Attraktionen stärken zu können, steht wiederum der beliebte Festwirtschaftsbetrieb mit feinen Grilladen und einem grosszügigen Kuchen- und Tortenbuffet zum Geniessen bereit.

VHE

Weitere Infos unter www.vhe-emmental.ch.

Eröffnung WAGI-Museum Schlieren am 2. Sept. 2017

Die einstige SWS wurde wiederbelebt

Das WAGI-Museum Schlieren eröffnete eine erste Dauerausstellung. Mit dem Start der Ausstellung feierte der noch junge Verein historicSchlieren am 2. September 2017 gleichzeitig die offizielle Eröffnung des neuen WAGI-Museums in Schlieren. Im ehemaligen Bürogebäude der SWS an der Wagistrasse 13 wurde ein rund 120 m² grosser Ausstellungsraum als Teil des WAGI-Museums mit moderner Multimediatechnik ausgestattet. Er beinhaltet das Firmenarchiv und einen Teil der Sammlung über die Schweizerische Wagons- und Aufzügeföabrik AG Schlieren (SWS). Das SWS-Archiv wurde geöffnet und eine Ausstellung an Fabrikutensilien aus allen Epochen gezeigt. Von der Firmengeschichte über den Schie-



Foto: SWS

Die interessant angeordnete und rollstuhlgängige Ausstellung lädt zum Staunen und Verweilen ein.

nenfahrzeug- und Aufzugbau bis hin zum Flugzeug- und Rolltreppenbau warten spannende Einblicke in die einstigen Welterfolge der Marke «Schlieren».

2007 wurde die IG historicSchlieren gegründet, mit der Zielsetzung die verbliebenen Archivalien und Fabrikutensilien der ehemaligen SWS zu sichern und der Nachwelt zu erhalten. Im April 2016 wurde die

vorgängige IG in den Verein Historisches Erbe Schweizerische Wagons- und Aufzügeföabrik AG Schlieren-Zürich, kurz historicSchlieren, umgewandelt.

SWS

WAGI-Museum Schlieren
Verein historicSchlieren, Wagistrasse 13,
8952 Schlieren, info@historicschlieren.com
Öffnungsdaten: www.historicschlieren.com

C 5/6 2958 von Eurovapor Sulgen wieder unter Dampf

Ein lohnenswerter, steiniger Weg zum Erfolg

Es war ein langer und beschwerlicher Weg: Als gegen Ende der 1990er-Jahre die C 5/6 2958 aus Olten in Sulgen eintraf, dachte bei der Eurovapor wohl noch niemand daran, dass erst 20 Jahre später die ersten Testfahrten stattfinden würden. Entmutigend war bereits der erste Augenschein; die rund

30 Jahre, in denen die Lok auf dem Denkmalsockel stand, hatten der Struktur zugesetzt. Dankend nahm man deshalb auch das Angebot an, sich bei der Schwyzerlok 2969 in Winterthur mit Ersatzteilen einzudecken, und holte die ganze Lok nach Sulgen. Doch auch danach behinderten unter an-

derem das insolvente Dampflokwerk in Česke Velenice, der Depotbrand in Interlaken im Jahr 2013 oder das Hochwasser in Sulgen 2015 die Revisionsarbeiten immer wieder aufs Neue.

Doch am 21. Oktober 2016 – exakt 100 Jahre nach der Inbetriebsetzung – bestand der Kessel die warme Druckprobe, und am 1. August 2017 bewegte sich die Lok aus eigener Kraft von der Remise in den Bahnhof Sulgen. Danach folgten mehrere Test- und Einstellungsfahrten, die ein grosses Echo auslösten. Ebenfalls konnte das ETM-S-Zugsicherungssystem erfolgreich getestet und dank Konformität mit der Lok 2978 der SBB Historic vom BAV bewilligt werden. In den kommenden Wochen werden Lastprobefahrten stattfinden, und die Lok erhält den «letzten Schliff». Mitte Oktober ist eine Fahrt in Doppeltraktion mit den C 5/6 2969 und 2978 am Gotthard vorgesehen. Seit rund 50 Jahren wird zum ersten Mal wieder eine Doppeltraktion C 5/6 möglich sein. Für die Eurovapor wird ein langes Kapitel zu Ende gehen und der Betrieb der Lok 2969 erst richtig beginnen.

RKE

Foto: Christian Frauenknecht



Die ersten zaghaften Schritte für die im Oktober stattfindende Elefanten-Doppeltraktion.

15. Plattform der Kleinserie vom 13. bis 15. Oktober 2017 in Bauma

Herbstlicher Modell-Treffpunkt: Bauma

Zum 15. Mal wird die begehrte Ausstellung «Plattform der Kleinserie» in Bauma durchgeführt. Insgesamt 84 Aussteller und Mit- aussteller werden eine Vielfalt von Produkten in allen gängigen Spurweiten zeigen. Ob man sich für Lokomotiv-, Wagen-, Gebäude- modelle oder verschiedenste Zubehörteile interessiert, es sollte somit möglich sein, in diesem riesigen Fundus das Passende zu finden. Die Ausstellung «Plattform der Kleinserie» wird von Roland Born, Hansrudolf Meier, Achille Colombo und Bernhard Stähelin als Non-Profit-Vereinigung organisiert.

Aussteller und Mitaussteller

ABG Technology AG
Aebi – Englische Modellbahnen
All Swiss Models
AKU-Modelleisenbahnen
ALBULAMODELL
Alpen Modell
AM Modellbahn Fine Scale Spur 0
Architectura Navalis
ASOA
Aubertrain, Olivier Elissalt
BEMO Modelleisenbahnen GmbH
Brogioli Casting AG
BUCO Spur 0 GmbH
Dachslenberg.ch
Dampf atelier «Am Kilometer 103,455»
Dampfbahn Furka Bergstrecke AG
Der Lokladen/Fa. Dingler
DH-Präzisionsmodelle
Edition Lan AG
Egger-Bahn
Eisenbahn Kanada Corp.
Elettren SAS
Felsenmeyer
Ferro-Suisse
FERRO-TRAIN
Fine Models
Fulgere (N.G) Sàrl

Gautschi Spur 0
Handelsagentur Jean-Pierre Gebauer
Hobby Shop GmbH
H-R-F Modellbahn-Atelier
Hui Modellbau
Identico & Partner AG
IMTHURN Productions
Itelec AG
Laser-creation Sàrl
Lematec Prestige Models SA
LOKI
Lombardi Roberto & C. S.n.c.
MABO Train
MaLe Atelier
MAZERO
MD Tranz
MGB-Modell
micro-model.ch
Microrama (Anoled SA)
Microscale Models
MIRAWO
Modellbahnen Zimmermann Rolf
Modellbau Voth
Modellbaustudio Born GmbH
Modelfeldbahn GmbH i.G.
model rail ag
mobarimo gmbh
Mobatech-Swiss
Modellbau-Atelier MBA Pirovino
Modellismo Portigliatti
MW-Modell
NAVEMO Nahverkehrsmodelle AG
Ostschweizer Modellbahn Klubs
Perren-Führerstandsmitsfahrten
Pesolillo SA
PICOMMIT BV
Prellbock-Verlag
Proform Spur 1
Qdecoder.ch
RK Scalemodels
R.M s.n.c.
Sa-modell

Schweiz. Verband Eisenbahn Amateur
SVEA
Sébastien Fabre
Sound – Design
Teichmann Modellbäume
Tip-Top Modell
Train Buffs
Twerenbold Modellbau AG
Verein historischer Forchbahn-Fahrzeuge
Verein Historischer Triebwagen 5
Verein Sernftalbahn
Verlag Ochsner
Völklein Modellbau
Walter Waibel AG
Wunder Präzisionsmodelle
ZIMO Elektronik GmbH
21,10 srl

(Stand: 6. September 2017)

Anreise

Das Ausstellungsgelände ist einfach zu finden. Wenn Sie mit dem ÖV anreisen, folgen Sie den Fußgänger-Wegweisern. Reisen Sie mit dem Privatfahrzeug an, folgen Sie der Beschilderung «P-Ausstellung». Die Verkehrsakadetten werden Ihnen einen Parkplatz zuweisen. Da die Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze beschränkt ist, empfiehlt sich, mit dem ÖV anzureisen.

Öffnungszeiten und Eintrittspreise

Freitag, 13. Oktober	17.00–20.30 Uhr
Samstag, 14. Oktober	9.30–18.00 Uhr
Sonntag, 15. Oktober	9.30–17.00 Uhr

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

Weitere Infos unter www.kleinserie.ch



In Bauma wird es für Klein und Gross wieder vieles zu bestaunen geben.



Das Programm verspricht auch 2017 wieder totale Abwechslung.

Veranstaltungen

Dampfbahn Aaretal

Was? Fahrtage September/Oktober

Wann? 23./24. September, 15. Oktober

Wo? Münsingen, Psychiatriezentrum (PZM)

Jeweils von 13.30–17.30 Uhr.

Am 14. Oktober grosser Bazar von 10.00–17.30 Uhr, Restaurant im PZM.

www.dampfbahn-aaretal.ch

Dampf in Minusio

Wer? Associazione Ticinese Amici della Ferrovia

Wann? 24. September, 14.30–17.30 Uhr

Wo? Minusio, Mappo

Fahrbetrieb mit Dampf- und Elektroloks in den Spuren 5 und 7 Zoll.

Weitere Infos unter:

www.ataf.ch

Arwico bei Wemoba

Was? Neuheiten/Digitalkurs

Wann? 30. September, 9.00–16.00 Uhr

Wo? Blüttenbergweg 19, Pieterlen

Arwico stellt die Neuheiten 2017 vor. Es finden ESU-Digitalschulungen statt. Voranmeldung erforderlich.

www.wemoba.ch

Gartenbahn in Einsiedeln

Wer? Modelleisenbahnclub Einsiedeln (MECE)

Wann? 1. Oktober, 10.00–16.00 Uhr

Wo? Einsiedeln, Blätten

Saisonabschluss 2017, öffentlicher Fahrtag bei trockenem Wetter mit Personenbeförderung. Auskunft unter 079 450 23 30 oder:

www.mece.ch

Sernftalbahn-Museum

Was? Museum mit Gartenbahn

Wann? 1. Oktober, 9.00–17.00 Uhr

Wo? Engi, Sernftalstrasse 17

Glarner Alpchäs- und Schabziger-Märt in Elm. Die Gartenbahn fährt nur bei trockener Witterung.

www.sernftalbahn.ch

«Rehbock»-Herbstausfahrt

Wer? Be-4/6-Team Winterthur

Wann? 7. Oktober

Wo? Winterthur–Rapperswil–Winterthur

Kommen Sie mit auf eine gemütliche Rundfahrt mit der historischen SBB-Lok Be 4/6 12320 «Rehbock».

www.boersevolkiland.ch

Börse in Wallisellen

Was? Modellbahn-, Auto- und Spielzeugbörse

Wann? 7. Oktober, 10.00–16.00 Uhr

Wo? Restaurant Doktorhaus, Wallisellen

Auf über 100 Tischen werden Modell-eisenbahnen, Autos, RC-Modelle und viele Kinderspielsachen angeboten.

www.boersevolkiland.ch

Huttwiler Dampftage

Wer? Verein Historische Eisenbahn Emmental

Wann? 7./8. Oktober, ab 10.00 Uhr

Wo? Huttwil–Sumiswald/Langenthal–Huttwil

Huttwiler Dampftage mit Dampffahrten und grossem Rahmenprogramm sowie Jubiläum 20 Jahre VHE.

www.vhe-emmental.ch

Tage der offenen Tür

Wer? Eisenbahnamateure Weinfelden–Berg

Wann? 7./8. Oktober, 10.00–16.00 Uhr

Wo? Mauren TG

Tage der offenen Tür bei den EAWB mit ihrer H0-Anlage und der Rundstrecke in Spur H0m. Eintritt frei.

www.eawb.jimdo.com

Modellbahn in Ramsen

Was? Modularanlage in H0

Wann? 8. Oktober, 10.00–17.00 Uhr

Wo? Ramsen, Bahnhof/Güterschuppen

In Zusammenarbeit mit dem VES, Ueli Meier mit Dampf- und Dieselzügen. Eintritt frei.

www.etzwilien-singen.ch

Museumsbahn Emmental

Was? Dampffahrten im Emmental

Wann? 8. Oktober

Wo? Sumiswald–Huttwil–Sumiswald

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

www.emmentalbahn.ch

Gartenbahn Staufen

Was? Fahrtage im Oktober

Wann? 8. und 22. Oktober, 13.00–16.00 Uhr

Wo? Staufen AG, Anlage Holzgasse (Waldhaus)

Freie Publikumsfahrten mit Dampf und Elektrolokomotiven. Verpflegungsstand bereits ab 12.00 Uhr offen.

www.gartenbahn-staufen.ch

Dampf in Minusio

Wer? Associazione Ticinese Amici della Ferrovia

Wann? 8. und 22. Oktober, 14.30–17.30 Uhr

Wo? Minusio, Mappo

Fahrbetrieb mit Dampf- und Elektroloks in den Spuren 5 und 7 Zoll.

Weitere Infos unter:

www.ataf.ch

Montagsdampf in Witterswil

Wer? Eisenbahn Witterswil (EiW)

Wann? 9. Oktober, 13.00–17.00 Uhr

Wo? Witterswil bei Basel

Die Herbstzeit ist angebrochen, das bedeutet für uns Dampf auf unserer Spur-1-Anlage in Witterswil!

www.eiwi.ch

Plattform der Kleinserie

Was? 15. Plattform der Kleinserie

Wann? 13.–15. Oktober

Wo? Bauma, Altlandenberg und Grosswiss

84 Aussteller. Siehe Informationen in den Szenen-News in diesem Heft ab Seite 54. Weitere Infos unter:

www.kleinserie.ch

Eisenbahn-Romantik im Oktober

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

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

Börse in Dietikon

Was? **Grosse Spielzeugbörse**

Wann? **14. Oktober, 9.00–15.00 Uhr**

Wo? **Stadthalle Dietikon**

Modellbahnen, Autos, Tinplate, Sammlermodelle aller Spurweiten, originale Bahnräquisiten, Reparaturservice.

Infos via rolf.hugger@bluewin.ch

«Trainbuffs» im Tösstal

Was? **Layout Tour für US On3 (und 0-Freaks)**

Wann? **14./15. Oktober, ab 12.00 Uhr**

Wo? **Neschwilerstrasse 4, 8486 Rikon**

Den Bauma-Ausstellungs-Besuchern steht die On3-Anlage zum freien Besuch offen. Parkplätze und Getränke vorhanden!

www.on3trainbuffs.com

Bahnpark Brugg

Was? **Saisonende im Bahnpark Brugg**

Wann? **15. Oktober, 13.00–17.00 Uhr**

Wo? **Brugg, Bahnpark beim Bahnhof**

In Zusammenarbeit mit Schinznacher Baumschulbahn. Modellbahnbörse, Eintritt CHF 10.-, für Kinder gratis.

www.bahnpark-brugg.ch

Meeting US-Railroadfans

Was? **Filmshow by Thomas Hollenstein**

Wann? **20. Oktober, ab 19.00 Uhr**

Wo? **ZH-Wollishofen, Wasserversorgung**

Interessante Kurzfilme aus Westkanada von 2003–2017, u.a. mit BC Rail, Kettle Valley Rwy, Kaoham Shuttle oder Crowsnest Pass.

www.trainmaster.ch/Fans-Meets.htm

Wir sind aktueller!

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungs-meldungen für die **Ausgabe LOKI 11|2017** bis spätestens **4. November 2017** an: Redaktion LOKI, Hans Roth, Mooshausstrasse 19, 3510 Konolfingen

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

Dampf am Gotthard

Was? **Dampfdoppeltraktion am Gotthard**

Wann? **20.–22. Oktober**

Wo? **Sulgen–Gotthard–Bellinzona**

Fahrt mit Eurovapor C 5/6 2969 gemeinsam mit der C 5/6 2978 von SBB Historic in Doppeltraktion am Gotthard

www.lokremise-sulgen.ch/www.ticketcorner.ch

Börse in Winterthur

Was? **Modellbahn-, Auto- und Spielzeugbörse**

Wann? **21. Oktober, 9.00–16.00 Uhr**

Wo? **Eulachhallen, Winterthur**

Auf über 100 Tischen werden Modelleisenbahnen, Autos, RC-Modelle und viele Kinderspielsachen angeboten.

www.boersewinterthur.ch

Offene Türen in Reinach

Wer? **Modelleisenbahnclub Oberwynental (MEOC)**

Wann? **21./22. Oktober, ab 10.00 Uhr**

Wo? **Aarauerstrasse 9, 5734 Reinach AG**

Grosse H0-Anlage anlässlich der Tage der offenen Tür im Clublokal im Oberwynental zu besichtigen.

www.meco-reinach.ch

Sernftalbahn-Museum

Was? **Museum mit Gartenbahn**

Wann? **21./22. Oktober, 10.00–16.00 Uhr**

Wo? **Engi, Sernftalstrasse 17**

Die Gartenbahn fährt nur bei trockener Witterung.

Weitere Infos unter:

www.sernftalbahn.ch

Offene Türen in Winterthur

Wer? **Winterthurer Eisenbahnamateure (WEA)**

Wann? **22. Oktober, 10.00–16.00 Uhr**

Wo? **Oberwinterthur, Schulhaus Hegifeld**

Öffentlicher Fahrbetrieb auf den 0/M und H0/M-Anlagen, Cafeteria Loki, Eintritt frei. Weitere Informationen:

www.wea-winterthur.ch

Börse in Gisikon

Was? **37. EMBL-Modellleisenbahnbörse**

Wann? **28. Oktober, 10.00–15.00 Uhr**

Wo? **Gisikon, Firma Bauhag**

Modellbahnen und Zubehör, rollstuhlgängig, Gratsparkplätze, Verpflegung, Rahmenprogramm, Eintritt frei.

www.embl.ch

Börse in Bümpliz

Was? **Bümplizer Modellbahn- und Spielzeugbörse**

Wann? **28. Oktober, 9.30–16.30 Uhr**

Wo? **Bern-Bümpliz, Einkaufszentrum Coop**

Modellleisenbahnen aller Spurweiten, Modellautos, Blechspielzeuge, Literatur und Zubehör. Testgleis in jeder Spur vorhanden.

www.messerli-bahn.ch

Fahrbetrieb in Bern

Wer? **Berner Modell-Eisenbahn-Club (BMEC)**

Wann? **28./29. Oktober, 10.00–16.00 Uhr**

Wo? **Bern, Clubhaus, Freiburgstrasse 140**

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

Weitere Infos unter:

www.bmec.ch

Offene Türen in Thun

Wer? **Thuner Eisenbahn-Amateure (TEA)**

Wann? **28./29. Oktober**

Wo? **Klublokal im Betriebsgebäude des Bhf. Thun**

0-Anlage. Eintritt CHF 5.-, für Kinder CHF 2.-. Sa. 13.00–17.00 Uhr, So. 10.00–12.00 Uhr und 13.30–17.00 Uhr.

www.tea-thun.ch

Offene Türen in Altstätten

Wer? **MEC-Altstätten**

Wann? **4./5. November**

Wo? **Altstätten, Schulhaus Schönta**

Anlagen von N bis I, Highlight ist die H0M-Anlage mit der innovativen Steuerung ALAN. Ausstellungsrestaurant. Eintritt frei.

www.mec-altstaetten.ch

Börse

Verkaufen

HO Roco Hbis VOLG, Preis Fr. 27.-.
Pyclik Alfred, Beezenbuckstrasse 26, 8156 Oberhasli,
Tel. 044 850 48 57, a.pyclik@bluewin.ch.

HO Verkaufe Märklin: Drehscheibe 7286,
Fr. 80.-. CS 2 60215, Fr. 100.-.
M-Schienen: 113 x 5106, 28 x 5200, 75 x 5100.
Weichen elektrisch: 3 Bogen, 5 DRW,
9 DKW, 10 x RW, 15 x LW. Signale: 8 x 7188;
2 x 7239. Komplett: Fr. 200.-.
Postversand M-Schienen Fr. 10.-.
Wüthrich Frank, Schmittenackerstrasse 4,
4448 Läufelfingen, Tel. 079 738 87 40,
fwueth@bluewin.ch.

I Verkaufe: Märklin Maxi Set 54102 140.-.
2 x 54757 je 30.-. Komplett: Fr. 150.-.
Versand: Fr. 10.-.
Wüthrich Frank, Schmittenackerstrasse 4,
4448 Läufelfingen, Tel. 079 738 87 40,
fwueth@bluewin.ch.

0 Verkaufe kleine Lionel-Sammlung ab 1937,
ca. 50 Loks und diverse Wagen.
Interessenten melden sich bitte unter
renesa@bluewin.ch.

LOKI DEPOT HORW

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

- Verkauf/Ankauf
- Beratung
- Reparaturen

Bei uns entsteht
die grösste
Echzettelanlage
(500 m²).

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

HO Für SNCF-Liebhaber: schöne SNCF-HO-Gleichstrom-Modelle (Elektrolokomotiven-, Diesel- und Dampflokomotiven, lange Reisezugwagen, Güterwagen, Diesel-Triebzug, Vorortzug usw.) von Roco, Jouef, Lima, REE Modelles und anderen Anbietern abzugeben. Die Modelle sind in einer Vitrine ausgestellt. Auf Wunsch kann diese neue Holz-Glas-Vitrine (120 x 54 cm) mit verkauft werden. Einige der Modelle sind neu und mit Originalverpackung. Bei einigen älteren Modellen ist die Originalverpackung ebenfalls vorhanden. Bei diesen handelt es sich um gut bis sehr gut erhaltene Occasionsmodelle. Preis wird erst nach Besichtigung der Ware in Brugg AG festgelegt. Fotos sind vorhanden und können über E-Mail versendet werden. Interessenten melden sich bitte unter andi1964ch@yahoo.de.

Bestellungen

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

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

Insertionsschluss für Börseninserate in der LOKI 11|2017: Freitag, 29. September 2017.

Alle später eingehenden Anzeigen werden in der nächsten Ausgabe veröffentlicht.

Es werden keine handschriftlichen Bestellalons für Börsenanzeigen angenommen.

Suchen

Z-Im Kaufe Modelleisenbahnen und Zubehör in allen Spurweiten. Abholung ganze Schweiz. Peter Christen, Hofstrasse 17, 4912 Aarwangen. Tel. 062 929 02 15, Mobile 079 373 23 56, pesche.christen@bluewin.ch.



Z-Im 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 84, Mobile 079 335 20 69, stirnemannz@windowslive.com.

HO Suche RAe 4/8 1021 Fulgurex Churchill. Wolf John, ch du Rossillon 3, 1092 Belmont-sur-Lausanne, Tel. 021 728 72 14, johnwolf@hotmail.ch

SBB Bm 4/4

2. Serie

Lieferbar



LEMATEC PRESTIGE MODELS SA Rte de la Gribannaz 19 CH-1880 Bex T +41 24 463 02 50 info@lematec.ch

www.lematec.ch

Medientipps



Hupac – Richtung vorwärts

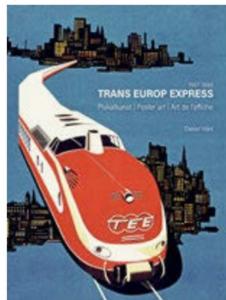
Willkommen in den 1960er-Jahren: Die Welt war schön, die Wirtschaft florierte, und weil die Menschen nach immer mehr Gütern verlangten, florierte auch das Transportgeschäft. Aber es gab da ein paar Probleme. Im Winter zum Beispiel verwandelte sich der Gotthard, die Hauptverkehrsachse zwischen Nord- und Südeuropa, in eine unüberwindbare Barriere – den Gotthard-Strassentunnel gabs damals noch nicht. Grossfirmen forderten den verlässlichen Transport regelmässig zu verschiebender Grossmengen – und zwar über die Landesgrenzen hinaus. Derweil sich das Schweizer Volk zunehmend Sorgen machte, die Strassen könnten schon in naher Zukunft von Lastwagen verstopft werden. Die Lösung lag eigentlich auf der Hand: Die Lastwagen mussten auf die Schiene. Zumindest wenn es um lange Distanzen ging, denn kombiniert war es billiger und effizienter. Doch genau das war das grösste Problem von allen: Die Schiene und die Strasse waren zwei komplett voneinander getrennte Welten mit eigenem, halsstarrigem Berufsstolz. Berührungspunkte wurden tunlichst vermieden. Die Bahn war der Staat, die Lastwagen waren die Privaten. Kein Wunder, wurde die Gründung der Hupac am 8. Juni 1967 von beiden Seiten als Affront verstanden.

«Richtung vorwärts» zeigt die Entwicklung der Hupac und gibt auch viele Einblicke in die Politik und die Transportmittel. Letzteres sehr interessant für den Eisenbahnfan.

HRo

Richtung vorwärts. Wie Hupac seit 50 Jahren die Lastwagen von der Strasse holt, Christian Hug, 1. Auflage, 2017, gebunden, 248 Seiten, unzählige Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos, ISBN 978-3-906997-82-7, Verlag Bücher von Matt, www.vonmatt.ch

Preis: CHF 67.00



1957–1990, Trans Europ Express, Plakatkunst

Die Geschichte des Trans Europ Express (TEE) ist eine Erfolgsstory der staatlichen Eisenbahnen in der Nachkriegszeit und entstand in der Zeit des europäischen Wirtschaftswunders. Vieles zum Konzept und des Betriebs der TEE-Züge wurde bereits in zahlreichen Büchern beschrieben. Das vorliegende Werk ergänzt sinnvoll das Bestehende. Erstmalig wird ausschliesslich die nicht unwichtige Plakatwerbung der TEE-Verbindungen von den beteiligten Staatsbahnen vorgestellt.

Dieses Werk zeigt eindrücklich die Entwicklung der Bildsprache zur Animierung einer Mitfahrt. So entwickelte sich im Laufe der Jahre sowohl die Bildsprache als auch die Darstellung solcher Werbemittel im Rahmen des europäischen TEE-Verkehrs. Dabei geht der Autor auch auf die TEE-Logos ein und bringt sie dem Leser näher.

Im Buch wird der Faden auch weitergesponnen. So erfährt man einiges von der Bewegung weg vom TEE, hin zum EuroCity-Verkehr, in welchem jedes Land den Konkurrenzdruck selber standzuhalten versuchte. Nicht vergessen hat der Autor auch TEN, den Schlafwagenverkehr mit der Bezeichnung Trans Euro Nacht oder TEEM (Trans Europ Express Merchandise), den Express-Güterverkehr.

Für am internationalen Verkehr Interessierte ist dieses Buch unbedingt zu empfehlen, denn es erläutert das Bahngeschehen aus einem anderen Blickwinkel.

HRo

1957–1990, Trans Europ Express, Plakatkunst, Daniel Häni, 1. Auflage, 2017, gebunden, 204 Seiten, 24 × 32 cm, rund 160 grosszügige Illustrationen, dreisprachig (D, F, E) ISBN 978-3-906118-51-2, Rotten Verlags AG, Bestellungen via daniel.haeni@bluewin.ch

Preis: CHF 79.00



Bahnbrechend – Modellbahnwelt im TraumWerk

Hans-Peter Porsche war der frühere Produktionsvorstand von Porsche und hat sich in Anger im Berchtesgadener Land einen Traum erfüllt: seine umfangreiche Sammlung im Modellbahnbereich vielen Menschen, vor allem auch Kindern, zugänglich zu machen. Seine Leidenschaft, Modelleisenbahnen zu sammeln, hat dazu geführt, dass er sich vornahm, seinem damals vierjährigen Sohn eine Modelleisenbahnlanlage zu bauen. Die zwischenzeitlich zu 450 Kisten angewachsene Modellsammlung hat der inzwischen 73-Jährige nun zusammen mit seinem Sohn mit dem sogenannten TraumWerk veröffentlicht.

Hans-Peter Porsches Anlage wurde binnen zwei Jahren erbaut und nimmt eine Fläche von etwa 400 m² ein. Unterteilt wurde die Anlage in drei Abschnitte: Österreich, Deutschland und die Schweiz, auf denen gleichzeitig 40 von insgesamt 181 Zügen auf rund drei Kilometern Modellschienen verkehren können.

Zur öffentlich zugänglichen Modelleisenbahnanlage im deutschen Anger ist nun ein von Markus Deisenberger verfasstes, handliches Buch erschienen, das auch gleichzeitig zum Träumen animiert. Unzählige, qualitativ hervorragende Bilder zeigen die Detailvielfalt der TraumWelt-Anlage in einem bunten Querschnitt. Zudem werden Blicke hinter die Kulissen gewährt, sodass auch der technikbegeisternte Modelleisenbahner mit diesem Buch auf seine Kosten kommt.

Bahnbrechend. Die Modellbahnwelt im TraumWerk, Markus Deisenberger, 1. Auflage, 2016, gebunden, 184 Seiten, 24,3 × 17,2 cm, unzählige Farbfotos, ISBN 978-3-7017-3412-2, Residenz Verlag GmbH, www.hanspeterporsche.com

Preis: EUR 24,95

Bahn aktuell

Tessiner auf Abschiedsfahrt



Auf dem Viadukt bei Flondruz strahlt der Be 4/4 1003 mit seinen beiden Güterwagen typisches MOB-Flair aus.



Generationentreffen in Saanen: Neben dem «Tessiner» sind der «Alpina» ABe 4/4 9301 und ein Triebwagen der 3000er-Serie ersichtlich.



In der Endstation Lenk treffen sich die Be 4/4 1003 und 1002, wobei Letzterer noch farblich passende Personenwagen angehängt hat.

Am 26. August 2017 fand auf der Chemin de fer Montreux Oberland bernois (MOB) eine privat organisierte Fotofahrt mit dem MOB-Triebwagen Be 4/4 1003 statt. Die Fahrt führte von Montbovon via Zweisimmen in die Lenk und wieder zurück. Abschnittsweise wurden zwei für die MOB typische Werbegüterwagen mitgeschleppt und erinnerten so an frühere Einsatzdienste des Be 4/4 1003.

Der Be 4/4 1003 ist einer der drei Tessiner-Triebwagen der MOB. Ursprünglich für

die Ferrovie Lugano Ponte-Tresa (FLP) gebaut, wurde das Fahrzeug 1981 von der MOB gekauft und 1983 schlussendlich in Betrieb genommen. Es diente fortan als Triebwagen für Regionalzüge und Dienstzüge und war meist in Château-d'Œx stationiert. Schon seit einigen Jahren wird das Fahrzeug aber beinahe nur noch für Dienstzüge verwendet, wird dort nun aber durch die neu abgelieferten (H)Gem 2/2 2501-2504 verdrängt. Das gleiche Schicksal erlebt auch den Be 4/4 1002 (ehemals Ferro-

wie Biasca-Accarossa [BA]), der aktuell noch Rangierdienst in der Lenk leistet, sowie den bereits in La Tine abgestellten Be 4/4 1001 (ehemals Ferrovie Lugano-Cadro-Dino [LCD]). Alle drei Tessiner sollen dem Vernehmen nach bis Ende Jahr ausgerichtet und voraussichtlich abgebrochen werden. Damit endet nach knapp 45 Jahren das Exterritorium für die drei Tessiner, welche schliesslich allesamt länger auf der MOB in Betrieb waren als bei ihren ursprünglichen Bahngesellschaften. PH



In Matten wurde der Zug für kurze Zeit auf eine stattliche Länge verlängert, während am Himmel ein Hunter-Jet vorbeizischte.

Umweg für internationalen Zug



Der EC 32 von Mailand nach Genf wurde am 18. Juni 2017 wegen einer Totalsperrung zwischen Aigle und Vevey via Bern umgeleitet. Die Aufnahme zeigt den RABe 503 017 bei Ballwil, kurz vor Freiburg. Durch die Umleitung via Bern entstand eine rund einstündige, längere Fahrzeit.

Pilgerzüge mit Re 460



Am 21. August 2017 verkehrte von Chiasso aus ein Pilgerzug nach Lourdes. Die Komposition wurde zwei Tage im Voraus von Schaffhausen, anstelle von Basel, nach Chiasso gebracht. Das von verschiedenen Charterunternehmen stammende Rollmaterial wurde von der Re 460 118, hier bei Dottikon, gezogen.

Foto: Johannes Weibel



EBT-Lok in der Heimat

Anlässlich von Prose-Messfahrten mit der Re 430 111 von Crossrail, der einstigen Re 4/4^{III} 111 der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (EBT), gelangte am 28. August 2017 wieder einmal eine der einst fünf Re 4/4^{III} auf das Netz der einstigen EBT-Gruppe, hier vor Huttwil.

Foto: Markus Seeger



Weitere Vectron abgeliefert

Nachdem Mitte August die beiden «Vectron» Re 475 406 und 407 ihre Abnahmefahrten hatten, wurden am 21. August die beiden Neulinge Re 475 408 und 409 nach Spiez überführt. Bereits eine Woche später fand die Abnahmefahrt der neuen Lokomotiven auf der Strecke Spiez–Kandersteg statt.

Foto: Danièle Gilardi



Blaues Bähnli nach Worb

Am 27. August 2017 feierten die Eisenbahnfreunde RBS ihr 35-Jahr-Jubiläum. Dazu verkehrte das «blaue Bähnli» – der historische VBW-Triebwagen BDE 4/4 36 – mehrmals zwischen Worb Blaufen und Worb Dorf. Die Mitfahrt war übrigens sogar kostenlos!

Abwechslung auf Schienen dank Rastatt



Der EW-I-Pendel mit der stossenden Re 4/4¹ 11135 passiert den bekannten Fotopunkt bei Zeihen als Ersatz-ICE 30292 auf der Strecke von Zürich HB nach Basel SBB. Grund dafür, dass die sonst schon angeschlagene ICE-Verbindung zusätzlich umgeleitet wurde, waren Bauarbeiten in Mägenwil.

Foto: Florian Hübscher



Wegen der Schutzstrecke zwischen Würenlos und Wettingen und der Dreifachtraktion sind die Stromabnehmer der Re 420 340-2, Re 420 327 und Re 420 346 gesenkt.

Foto: Florian Hübscher

Seit dem 12. August 2017 gleicht der Weg von Nord nach Süd und umgekehrt zurzeit einem schmalen Wanderweg. Zwischen Rastatt und Baden-Baden ist die Strecke gesperrt. Grund dafür ist ein Absenken der Gleise bei Bauarbeiten des Rastatter Tunnels. Bei Rastatt starteten die Arbeiten im Sommer 2013 mit dem Bau einer Grundwasserwanne bei Niederbühl. Mit dem Vortrieb des 4270 Meter langen Tunnels Rastatt wurde im Mai 2016 begonnen. Der Tunnel, der das gesamte Stadtgebiet von Rastatt sowie die Federbachniederung unterquert, beginnt östlich von Ötigheim und endet südlich von Rastatt im Bereich Niederbühl. Dort geschah das, was niemand zu glauben wagte: Mit einer Gleisabsenkung wurde die wichtigste Ader der Nord-Süd-Verbindung gekappt, was die Logistiker und Politiker vor eine Ratlosigkeit stellte. Zuerst hieß es, die etwa 20 Kilometer lange Bahnstrecke soll mindestens bis zum 26. August gesperrt bleiben.

Die Verfüllung des beschädigten Tunnels auf der Baustelle der Rheintalbahn in Rastatt konnte zwischenzeitlich abgeschlossen werden. Insgesamt 10 500 Kubikmeter Beton sind in die beschädigte Tunnelröhre gepumpt worden und sichern jetzt den Tunnel und die darüberliegende Strecke gegen weitere Bewegungen.

Die täglich rund 200 Güterzüge, welche die Stelle bei Rastatt passieren, müssen sich eine neue Route suchen. Die Strecke der Neckar-Alb-Bahn von Horb über Tübingen nach Plochingen ist eine von drei Alternativrouten, die die Bahn für den Güterverkehr anbietet. Die zweite ist die Südbahn von Ulm nach Friedrichshafen. Die dritte Route führt von Ulm über München zum Brenner. So erreichen eine Vielzahl an Güterzügen die Schweiz an Orten, wo es ansonsten (mittlerweile) eher ruhig zu und her geht. Die Beeinträchtigung wird bis voraussichtlich 7. Oktober 2017 andauern.



Mächtig Betrieb in Singen: Zwei Güterzüge von SBB Cargo International – einer mit der 189 112 und einer Re 474, der andere mit der Re 482 029 – warten auf die Weiterfahrt.

Foto: René Kaufmann

HRo



Neuer Auftritt von BLS Cargo

Im Rahmen des neu eingeführten Corporate Identity bei der BLS AG, werden die Schifffahrt und BLS Cargo neu nicht mehr gesondert grafisch abgehoben. Aus diesem Grund erhalten die Re 485 eine neue Beklebung der Seitenwand, wie bei der Re 485 009 am 21. August 2017 bei Eglisau gesehen.



Buntes Farbenspiel bei der ASm

Der Be 2/6 505 «Sutz-Lattrigen», Be 2/6 509 und Be 4/4 302 (von rechts nach links) stehen in der Abstellanlage in Täuffelen. Damit sind alle drei ASm-Farbversionen auf einem Bild vereinigt.



RhB-Salonwagen auf der MGB

Eher selten gelangt der A 1161, der einzige Original-RhB-Salonwagen, auf die Strecken der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB). Am 21. August 2017 verkehrte er mit allen vier ehemaligen MOB-Salonwagen und einem modernen Panoramawagen ob Disentis. Letzterer wurde benötigt, da sowohl der A 1161 als auch zwei der Pullmanwagen nicht mit Bremszahnrad ausgerüstet sind.

Historischer Wandel bei der MOB

Foto: Hanspeter Teutschmann



Der Niederflurwagen Bs 237 erhielt die komplette Umrüstung.



Nur einen neuen Anstrich erhielt hingegen der BDs 220.

Foto: Hanspeter Teutschmann

Mit der Ablieferung der neuen Züge von Stadler Rail durchlebt der Fuhrpark der Chemin de fer Montreux Oberland bernois (MOB) einen noch nie dagewesenen Wandel. Während bis vor kurzer Zeit bei der MOB öfters neue Konzepte angerissen wurden, um sie später wieder über Bord zu werfen, scheint nun eine definitive Welle anzurollern.

Die Auslieferung der neuen Pendelzüge macht älteres Rollmaterial überflüssig. So werden nun die ABDe 8/8 4001–4004, die sogenannten 4000er, überflüssig. Die kultigen Doppeltriebwagen wurden 1968 in Betrieb gestellt und repräsentierten das typische MOB-Flair. Aus diesem Grund fand am 3. September 2017 eine Abschiedsfahrt mit allen vier Triebwagen nach Lenk statt. Diese verkehrten mehrmals zwischen St. Stephan und Matten (teilweise gekuppelt mit je einem Lokführer) oder kurz hintereinander als Rangierbewegung auf der Strecke. Im Bahnhof Lenk i.S. fand danach eine Fahrzeugparade statt, mit Fahrzeugbesichtigungen.

Für eine Verpendelung mit den neuen Fahrzeugen wird der restliche Fuhrpark mit einer automatischen Kupplung von Faiveley-Schwab ausgerüstet (siehe auch LOKI 5 | 2017, S. 64/65). Während die umzurüstenden Fahrzeuge anfänglich gleichzeitig einen Anstrich im neuen Design der MOB erhielten, werden die Fahrzeuge nun sehr unterschiedlich umgerüstet resp. umgestaltet. Während bei der Mehrheit gleich beides durchgeführt wird, gibt es Fahrzeuge, an denen lediglich die Kupplung gewechselt wurde, oder solche, die nur einen Neuanstrich erhielten.



Alle vier ABDe-8/8-Triebwagen zusammengekuppelt in der Nähe von Matten.

Foto: Albert Keller



Im Bahnhof von Lenk wurden für die anwesenden Fotografen alle vier Triebwagen nebeneinander aufgestellt.

HRo

Foto: Dominik Gurtner

Lastmile-Lokomotiven auf Testfahrten

Anlässlich von Stromabnehmertestfahrten verkehrten die Rem 487 001 «Biene Maya» von Swiss Rail Traffic (SRT) und die Railpool 187 005, die zurzeit an BLS Cargo vermietet ist, zwischen Sion und Sierre mit einer Höchstgeschwindigkeit von 176 km/h (160 km/h + 10%). Die Rem 487 001 wurde für diese Testfahrten an den Schienenfahrzeughersteller Bombardier vermietet. Als Anhängelast dienten ehemalige DB-Schnellzugwagen Bimz von Heli^{ic} Rolling Stock GmbH (Heros), die als Bremswagen verwendet wurden. Heros verkauft Lokomotiven, Reisezugwagen, Triebzüge und andere Schienenfahrzeuge in Europa. Sie bietet öffentlichen und privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrzeugbereitstellungs-Gesellschaften interessante Fahrzeugkonzepte zur Abdeckung von kurz-, mittel- und langfristigen Verkehrslösungen an.

Später verkehrte die Messkomposition mit anderen Anhängewagen zwischen Biel Rangierbahnhof und Solothurn. Diese Fahrten waren wiederum mit einer Höchstgeschwindigkeit von 176 km/h. Die Messleistung der Fahrten lag bei Prose. MSe



Zwischen Bettlach und Selzach traf der Fotograf die Messkomposition an. Der zweite Stromabnehmer war nur teilgehoben und berührte die Fahrleitung nicht.

Foto: Markus Siegler



Kontraste ergaben sich im Bereich von Biel Rangierbahnhof, wo auch heute noch die alten mechanischen Signale zur Sicherung benutzt werden.

Foto: Georg Trüb

Museums-Kurzzug angetroffen



Foto: Daniele Gilardi

Am 20. August 2017 verkehrte die Dampfbahn Bern (DBB) mit der einstigen SBB-Dampflokomotive Eb 3/5 5810, der «Sennhütte» (ex RM, ex EBT) und dem SBB F2 17124 anlässlich einer Charterfahrt im Seeland. Dieser hübsche Kurzzug lässt sich übrigens gut im Massstab 1:87 nachbilden.

Dampf-Derniere auf der BN-Strecke

Anlässlich der August-Dampffahrten des Vereins Pacific 01 202 gab es am 11. und am 12. August 2017 Fahrten im Seeland und ins Berner Oberland. Der Extrazug

mit der 01 202 fuhr von Lyss über die Strecke Bern–Gümmenen–Kerzers zurück nach Lyss. Gemäss den Angaben des Vereins Pacific 01 202 könnte dies die

letzte Dampffahrt von Bern nach Gümmenen gewesen sein, da im neuen Rosshäusern-Tunnel ein Dampfverbot gelten soll.

MSE



Die 01 202 donnert mit ihrer Komposition, bestehend aus Swiss-Classic-Train-Wagen und Clubwagen (ex BLS BD), dem Bahnhof Riedbach entgegen.

Foto: Markus Seeger

Neues und Spezielles bei der RhB



Am 2. September 2017 verkehrten zwei «Vorort-Allegras» auf der Arosalinie, was eine höchst seltene Formation auf dieser Strecke ist. Der Grund dafür war der Anlass «Arosa Classic Car».



Mit dem Xak 96501 hat die RhB einen neuen Messwagen im Fahrzeugbestand, hier in Trin. Der ex B 2307 ersetzt die bisherigen beiden Messwagen, welche 2002 aus RBS-Wagen entstanden.

Fotos: Tibert Keller

Seltener SBB-Messzug auf SOB-Strecken



Am 23. und 24. August 2017 war der Funkmesszug von SBB Messtechnik auf der SOB unterwegs. Das Ostnetz von St. Gallen hinauf bis nach Nesslau und zurück wurde am ersten Tag unter die «Lupe» genommen, das Südnetz Wädenswil–Arth Goldau–Rapperswil–Einsiedeln–Wädenswil am zweiten.

Foto: Michel Huber

Vierachsiger Getreidewagen der Bauart Tagnpps (Teil 1)

Süsses auf Schweizer Schienen

Seit Juni 2002 verkehrt auf dem Schweizer Schienennetz der Getreidewagen Tagnpps von SBB Cargo.

Aufgrund von 20 für den Zuckerverkehr auserwählten Wagen wird die gesamte Flotte oft als «Zuckerwagen» bezeichnet. Zwei Modellhersteller haben von diesen Getreidewagen Modelle hergestellt. In einem ersten Teil beleuchten wir nun das Vorbild dieser heiß ersehnten Wagenmodelle.



Von Peter Kaderli

Die ersten zweiachsigen Getreidewagen beschafften die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) bereits Ende der 1950er-Jahre. Sie wurden bis 1969 in einer Stückzahl von über 500 Wagen abgeliefert. Die Kunden schätzten diese Wagen sehr, allerdings bestand rasch der Wunsch nach einem vierachsigen Getreidewagen mit einer wesentlich höheren Ladekapazität,

um noch effizienter Getreide zu transportieren. Der damalige Waadtländer Hersteller Ateliers de constructions mécaniques de Vevey S. A. (ACMV) erweiterte bereits in den 1960er-Jahren seine Kompetenzen im Aluminiumleichtbau und konnte mit der Entwicklung der zweiachsigen Schiebewand-Güterwagen den interessierten Kunden seine Fähigkeiten überzeugend aufzei-

gen. Mit dem Bau einer kleineren Serie von vierachsigen Tonerde-Güterwagen für die einstige Alusuisse konnte die ACMV den SBB demonstrieren, dass sie auch in der Lage war, einen neuen vierachsigen Getreidewagen zu realisieren. In zwei Serien von je 100 Wagen erhielten die SBB zwischen 1971 und 1973 die gewünschten Wagen mit der Bezeichnung Tagpps.



Die Zweiakklo Eem 923 017-8 zieht im Juli 2018 einen Regionalgüterzug mit verschiedenen Güterwagen, darunter auch zwei Versionen der Tagpps, bei Aegerten vorbei Richtung Biel RB.

Foto: Peter Hürzeler



Foto: Peter Hürzeler

Die Vorgängerbauart Tagpps aus heimischer Produktion und einer seiner Nachfolger am 11. August 2004 zusammen in einem Güterzug in Muttenz.



Foto: Peter Hürzeler

Im Gegensatz zum Tagpps 31 85 066 4 137-8 mit einfaches SBB-Cargo-Logo (oben) gehört der Tagpps 31 85 066 4 205-3 zu den zehn «Zuckerwagen».



Foto: Hans Roth

Neue Wagen brauchen die SBB

Allerdings zeigte sich relativ schnell, dass die gerühmte Leichtbauweise nebst grossen Ladevorteilen auch Schwächen hat: Die Wagen wiesen mit der Zeit Risse im Aufbau auf. Folglich waren teure Sanierungen nötig. Gegen Ende der 1990er-Jahre war es klar, dass die Wagen ersetzt werden müssen – der letzte wurde übrigens 2005 ausrangiert –, weshalb 2001 ein Auftrag für schlussendlich 220 neue Getreidewagen ausgeschrieben wurde. Der deutsche Waggonbauer Graaff in Elze offerierte erfolgreich eine Neukonstruktion, welche auf den Erfahrungen aus den ACMV-Wagen aufbaut, jedoch aus rostfreiem Stahl statt aus Aluminium gefertigt ist und die modernen Erkenntnisse bezüglich Untergestell und Drehgestell verbindet. Die SBB erteilten 2001 den Auftrag, und die Ablieferung der als Tagnpps bezeichneten Güterwagen erfolgte zwischen Juni 2002 und Ende 2003.

Die Konstruktion der neuen Wagen

Das Untergestell ist eine Schweisskonstruktion aus Stahl mit zwei Drehgestellen der Bauart Y25 Ls-K. Beladen ist eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h möglich. Ohne Beladung ursprünglich sogar 120 km/h. Die Wagen sind mit Bremsen der deutschen Bauart KE-GP-A mit einem Bremsgewicht von 58 Tonnen ausgestattet. An einem Wagenende ist eine Plattform mit einer Handbremse und einem Notbrems-hahn vorhanden. Die Handbremse wirkt auf ein Drehgestell und hat ein Handbrems-gewicht von 20 Tonnen. Bei den letzten 100 Wagen wurde der Handbremsantrieb zusätzlich optimiert.

Der Aufbau aus Edelstahlblechen besteht aus fünf räumlich getrennten Silos mit einem Gesamteinhalt von 96,5 m³, die äusseren Silos haben einen Inhalt von 21,7 m³ und die drei inneren umfassen 17,7 m³. Jedes Silo hat eine eigene Ladeklappe zum Befüllen, die über drei Scharniere und drei Verschlüsse verfügt. Entladen werden die einzelnen Silos über ein schwenkbares Auslaufrohr mit einer Verschlussklappe gegen Schmutz. Die jeweiligen Auslauf-schieber pro Silo werden durch ein beidseitiges Handrad an den beiden Längsseiten einzeln geöffnet. Der ganze Siloaufbau ist mit zwei Längsblechen mit dem Unter-gestell verschraubt. Beim Bremspodest ist die Aufstiegsleiter auf den Siloaufbau angebracht und mit einem aufklappbaren

Seltene Ansicht von oben:

Zum Beladen der Wagen können auf dem Behälter fünf Ladeklappen geöffnet werden, wonit der Wagen von oben gefüllt werden kann.





Soeben werden in Aarberg mit dem Tm 232 207-1 weitere Getreidewagen rückwärts in das Areal der Zuckerfabrik gestossen.

Schutzblech, mit der Warnung vor den elektrischen Fahrleitungen, abgesperrt. Auf dem Dach sind neben den Ladeklappen Gitterroste für die sichere Bedienung montiert.

Der Edelstahlbehälter selber trägt keinen Anstrich, die Befestigungsbleche und das Untergestell sind in schwarzer Farbe gehalten. Auf der rechten Seite der Längsseite ist auf dem Silo ein Logo der SBB Cargo aufgeklebt.

200 Wagen sind für den herkömmlichen Transport von Getreide und Saatgütern im Futter- und Lebensmittelbereich im Einsatz. Die restlichen 20 Wagen sind für den Transport von Zucker fest den beiden Zuckerraffinerien in Aarberg und Frauenfeld zugeteilt und haben aus diesem Grund Auslaufklappen. Auf jedem Wagen ist mit einer gelben oder grünen Klebeetikette festgehalten, für welches Transportgut der Wagen vorgesehen ist, um teure Reinigung auf ein absolutes Minimum zu beschränken. Da die Wagen nur für den Transport von Futter- resp. Lebensmitteln zugelassen sind, ist auf eine strikte Sauberkeit und die Vermeidung einer Verschmutzung des Ladeguts besonders zu achten. Ein Transport von anderen losen Gütern ist deshalb generell nicht vorgesehen.

Im Gegensatz zum Vorgängermodell aus Leichtmetall wurde der Wagen aufgrund der Edelstahlkonstruktion schwerer und hat

nur dank der Zulassung der Lastgrenze D mit einer maximalen Achslast von 22,5 Tonnen das gleiche Ladegewicht. In der Streckenklasse C mit 20 Tonnen maximaler Achslast können nur gerade 58,5 Tonnen geladen werden, beim Vorgänger waren es bis zu 68 Tonnen. Sofern der Wagen nicht vollständig beladen wird, ist ungefähr ab

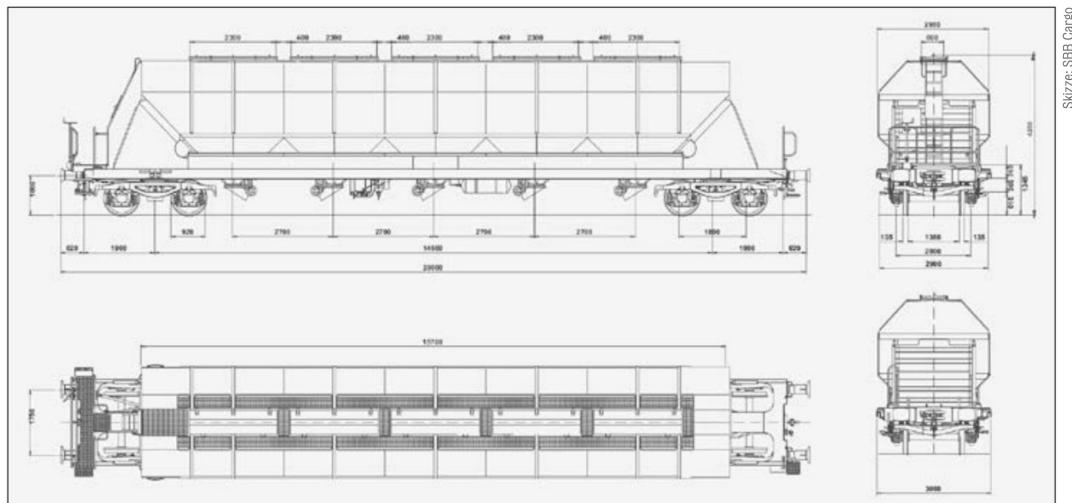
2005 oberhalb der Wagenbeschriftung ein Beladeplan aufgeklebt, damit die Verlader den Wagen gleichmäßig beladen.

Die Wagen im Betrieb

Da die Abmessungen mehrheitlich gleichartig sind wie bei den Vorgängerwagen und die Bedienung ebenfalls praktisch



Die Seitenansicht zeigt die Bremsplattformseite mit Aufstieg auf das Silo und die Wagenanschriften.



Die Typenskizze der Tagnpps-Wagen zeigt gut die fünf Ladeklappen auf dem Dach und den durchbrochenen Grundrahmen der Wagen.

unverändert ist, wurden die Wagen bei den Kunden gut aufgenommen. Die Einführung und die Ablösezeit verliefen somit reibungslos.

Allerdings zeigte sich recht bald, dass die Konstruktion der Silos nicht völlig ausgereift war und die Probleme bezüglich der Risse sich auch bei dieser Bauart wiederholten. Bereits nach einigen Jahren im Einsatz wurde die maximale Geschwindigkeit ohne Ladung aus Sicherheitsgründen von 120 km/h auf 100 km/h reduziert, und mindestens acht Wagen (Nummern 002, 118, 127, 129, 156, 167, 179, 185) wurden 2008 bei Graaff und zwei (Nummern 150, 197) 2010 bei der Josef Meyer AG (JMR) saniert. Beide Firmen versuchten, im Rahmen der finanziellen Vorgaben ein zweckmässiges Sanierungskonzept zu entwickeln, was aber im wesentlich aus Kostengründen nicht weiterverfolgt wurde. Die Lösungsvariante Graaff umfasst an der Längswand zwei zusätzlich Längsverstrebungen auf zwei Ebenen und das Modell Meyer Verstärkungen auf der abgeschrägten Ebene der Längswand. Bei der Lösung Graaff musste das SBB-Cargo-Logo entfernt werden. Da auf eine generelle Sanierung der Wagenserie bis anhin verzichtet wurde, ist davon auszugehen, dass die Wagen bis zu grösseren Schäden im Einsatz bleiben und danach dem Abbruch zugeführt werden.



Der Tagnpps 31 85 0664 150-1 gehört zu den zwei durch JMR sanierten Wagen und ...



... unterscheidet sich stark vom Tagnpps 31 85 066 4 167-5, welcher von Graaff saniert wurde.

Skizze: SBB Cargo

Fotos: Peter Kaderli



Foto: Peter Hürzeler

Fast nicht bemerkbar ist der Unterschied zur «deutschen Seite», wie hier im Juni 2008 beim Tagnpps 31 85 066 4 204-6 in Aarberg.



Foto: Peter Kaderli

Der 2014 in Pratteln fotografierte, bereits stark gealterte Tagnpps 31 85 066 4 211-1 zeigt sich von der «französischen Seite».

Vergleich der technischen Daten

	Tagnpps	Tagpps
Wagennummer	31 85 0664 000 – 4 219	31 85 0660 000 – 0 199
Baujahr	2002–2003	1971–1973
Erbauer	Waggonbau Graaff GmbH, D-Elze (heute Tochtergesellschaft des Wagenvermietungskonzerns VTG)	ACMV – Ateliers de constructions mécaniques de Vevey S. A., Vevey (heute Bombardier)
Eigengewicht	23,5 t	16,0–17,0 t
Maximales Ladegewicht	D 66,5 t	C bis 66,0 t
Inhalt	96,5 m ³	96 m ³
Länge über Puffer	20,00 m	19,94 m
Drehzapfenabstand	14,96 m	16,80 m
Drehgestellabstand	1,80 m	1,80 m
Drehgestell	Y 25 Ls	Y 25 Cssmd
Bremsbauart	KE-CP-A	O-CP-A
Kleinster befahrbarer Gleisradius	35 m	75 m

Erläuterung UIC-Bauart

Kennbuchstaben	Erläuterung
T	Wagen mit öffnungsfähigem Dach
a	Mit vier Achsen
g	Für Getreide
n	Vier Achsen: Zuladung grösser als 60 t
pp	Mit Schwerkraftentladung, dosierbar, mittig, tiefliegend
s	Höchstgeschwindigkeit 100 km/h
**	Höchstgeschwindigkeit 120 km/h, jedoch Bremsleistung für ss-Verkehr nicht ausreichend (nach Rissen im Aufbau aufgehoben)

Erläuterung Bauart der Bremsen

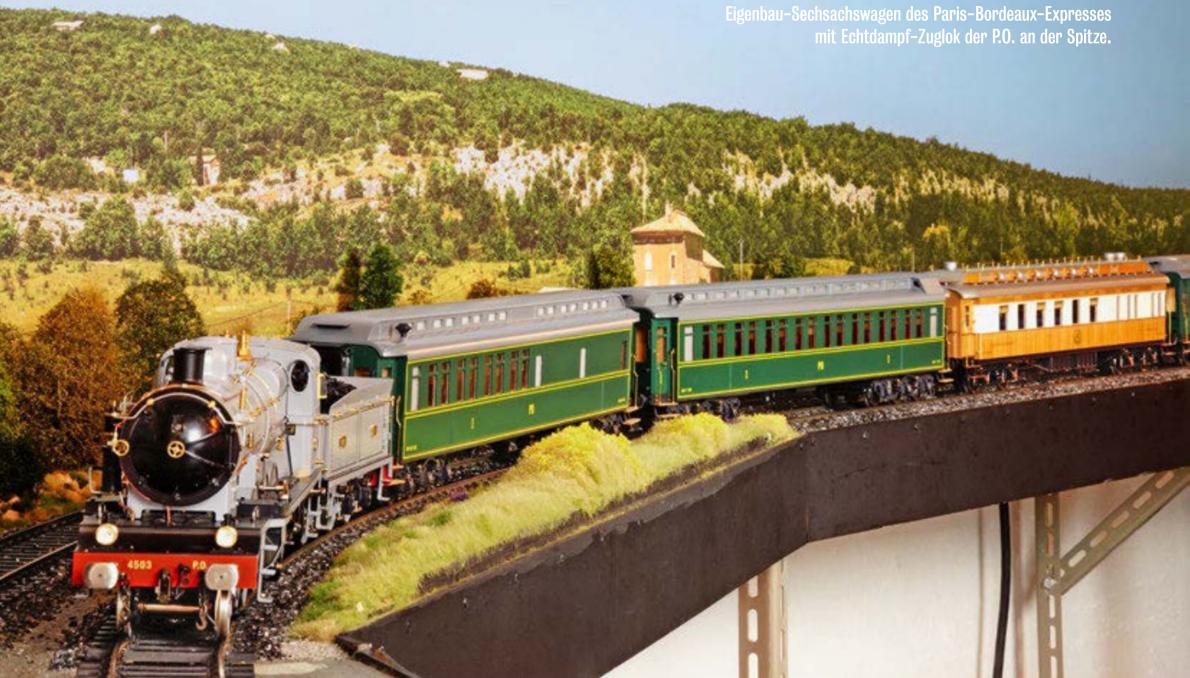
KE	Knorr-Einheitssteuerventil
O	Oerlikon-Bremse
GP	Bremsstellung Güterzug und Personenzug
A	Automatische Lastabbremsung (lastabhängige Bremskraft)

Die Farbtupfer in der Bahnwelt

Bereits einige Monate nach der Ablieferung an die SBB erhielten 2004 zehn Wagen für den Zuckertransport eine lilafarbene, augenfällige Werbung in Deutsch und Französisch «Zucker fährt ein!» respektive «Ça roule pour le sucre!» mit dem Logo der Zuckerfabriken. Vier Jahre später wurde der lila-bläue Schriftzug durch eine neue, rote Version ersetzt mit der Beschriftung «Schweizer Zucker». Weil aus der Schweiz respektive «Le sucre suisse. Pur sucre, pur Suisse» auf der anderen Wagneseite. Das Logo der Zuckerfabriken wurde dabei unverändert auf der rechten Seite beibehalten. 2015 wurde die Beschriftung ein weiteres Mal angepasst. Nun wurde ein neues rotes Logo links angebracht und der angepasste, aber inhaltlich noch gleiche Slogan rechts platziert.



Eigenbau-Sechsachswagen des Paris-Bordeaux-Expresses mit Echtdampf-Zuglok der P.O. an der Spitze.



Die Modelleisenbahner Pfannenstiel (MEP) stellen sich vor

Zweispurig mit Volldampf in die Geselligkeit

Manche Modelleisenbahner betreiben ihr Hobby des Rollmaterials wegen – entweder als Käufer oder als Erbauer. Andere bauen liebend gerne Modelllandschaften und setzen mit Details Akzente auf die Anlage. Bei den Modelleisenbahnhern Pfannenstiel (MEP) haben sich engagierte Modelleisenbahner zusammengetan und vereinen alle Bedürfnisse unter einem Dach.

Von Bruno Roggwiler (Text) und Yves Rittener (Fotos)

Wenn du, lieber Leser, liebe Leserin, durch das vorliegende Porträt motiviert und interessiert, für einen Besuch bei der Indoor-Modelleisenbahnanlage der Modelleisenbahner Pfannenstiel (MEP) unmittelbar beim Bahnhof in Meilen am Zürichsee eintrifft, wirft dich bereits im Treppenhaus zum Clublokal der Duft verfeuerter Kohle in nostalgiezeitlichen Zeiten zurück oder erweckt zumindest die Erinnerung an eine erst vor Kurzem erlebte Dampfzug-Nostalgiefahrt. Beim Näherkommen ergänzt das Rauschen rollender Züge den zunehmenden Duft. Nach der Unterquer-

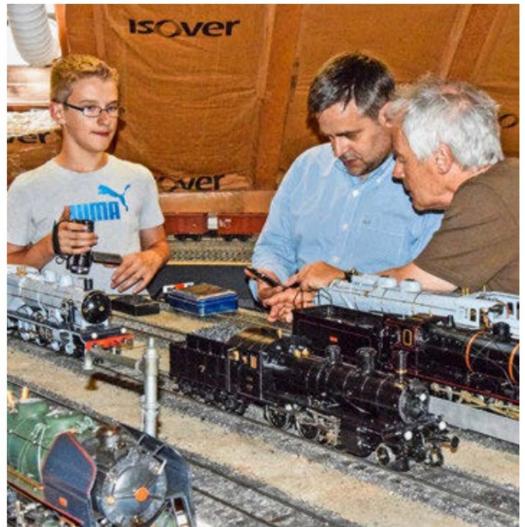
ung einer Gleisüberbrückung stehst du bereits mitten im Clubgeschehen der MEP.

Die Spur-I-Anlage

Auf der grosszügigen und durchgehend doppelspurigen Spur-I-Anlage schleppen vorwiegend Echtdampflokomotiven bis zu sechs Meter lange Personen- und Güterzüge. Die Echtdampfloks sind sprit-, gas- oder eben kohlegefeuerte Maschinen. Auf der gebauten Insel mit Gleisharfen und Drehscheibe erfolgen die Vorbereitung und das Anheizen der Dampflokomotiven. Danach werden die Lokomotiven über das

Anschlussgleis zum viergleisigen Bahnhof und vor den bereitgestellten Zug gefahren, um anschliessend handgeregelt oder funkfernbedient ihre Fahrt auf der Rundstrecke aufzunehmen.

Die Dampflokvifalt ist enorm. So verkehren neben Schweizer Modellen auch deutsche, französische, englische oder gar amerikanische Baureihen. Allein die nahe Betrachtung der Modelle, statisch oder gar in Betriebsbewegung, beeindruckt generell. Dass unzählige Lokomotiven als Bauatz in mehreren Hundert Stunden durch MEP-Mitglieder erbaut wurden, hinterlässt



Volles Lokdepot und beschäftigte Gesichter bei einem der Gästefahrten.

Echtdampflokomotiven geben auch immer wieder etwas zu diskutieren.



Ein Blick in den grossen Hauptaum der MEP zeigt schnell eine Gesamtübersicht über die Spur-I-Anlage inklusive der Rollmaterialvielfalt.



Auf der Sitzbank vor der Lokremise beim Fabrikareal lässt es sich gut Pause machen.

jedoch nur noch Staunen. Eine nicht zu überbietende Anerkennung gebührt jedem Mitglied, welches zurzeit eine englische Schnellzugs-Dampflokomotive mit vierachsigem Korridortender und kohlegefeuert in fortgeschrittenem Bauzustand präsentieren kann. Er hat die werdende Lokomotive von Grund auf und ohne Zukauf fertiger Bestandteile in unzähligen Arbeitsstunden hochpräzis selbst angefertigt. Angefangen hat der Erbauer mit dem Studium von 1:1-Industriebauplänen, um anschliessend Modellbaupläne im Massstab 1:32 selbst zu zeichnen, und er wird das Modell dereinst vorbildgerecht bemalt auf der MEP-Anlage in Betrieb nehmen.

Nicht nur mit Dampf

Selbstverständlich verkehren auf der Spur-I-Anlage auch Elektrolokomotiven. Hier entstammen die Vorbilder unterschiedlichen Nationalitäten. Es finden sich ausschliesslich im Handel erhältliche Zweileiter-Gleichstrom-Fertigmodelle. Diese werden dank entsprechender Auslegung vorwiegend digital betrieben. Analogbetrieb ist jedoch aufgrund der elektrischen Installationen ebenfalls möglich.

Nebst dem im Handel erworbenen Waggonmaterial besticht eine Anzahl von Personen- und Güterwagen, welche ebenfalls im



Ein kurzer englischer Wendezug mit einer Dampflokomotive am Zugschluss fährt Steuerwagen voran in den Bahnhof von Arley ein.

umfassenden Eigenbau durch zwei MEP-Koryphäen entstanden sind, die um ihre Fähigkeiten zu beneiden sind. So verkehrt auf der Anlage beispielsweise der im Eigenbau entstandene Paris-Bordeaux-Express um 1920, natürlich am Haken von Dampflokomotiven der dem Reiseweg entsprechenden Bahngesellschaft.

Grundsätzlich sind sämtliche Modelllokomotiven, Personen- und Güterwagen jeweils im Eigentum der einzelnen Mitglieder.

Nicht nur Eisenbahn

Weitere Highlights findet man auf der Spur-I-Anlage in Form sequenzieller Landschaftsdarstellungen. Auch hier zeichnen sich drei Mitglieder beider Geschlechter durch ihre Fähigkeiten aus, kleine und grosse Gebäude und Landschaften äusserst authentisch zu modellieren. Ein Anlagenbereich präsentiert sich im südfranzösischen Stil, ein zweiter im englischen, und ein dritter zeigt eine Industriezone nach Schweizer Vorbild. Aktuell befindet sich ein Tunnelportalbereich, ebenfalls nach schweizerischem Vorbild, in der Planung. Etwas abseits der Hauptanlage, jedoch natürlich an dieser angeschlossen, kann Rollmaterial auf fünf Abstellgleisen mit statlichen Längen von bis zu acht Metern abgestellt werden.



Dieser liegende Junge hat doch nicht etwa das Handy am Ohr ...? Um das Jahr 1920 unmöglich!



Warten auf den nächsten Zug im Bahnhof Arley, während die Kinder Interessanteres gefunden haben.



Im Bahnhof Riolo les Bains in Südfrankreich fährt ein Güterzug, bespannt mit einer SNCF-Echtdampflok 141 R, laut dampfend durch.



Eine Pacific der Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans (P.O.) wartet im Lokdepot auf den nächsten Einsatz auf der MEP-Anlage.



Der englische Zug, bestehend aus der Dampflokomotive Nr. 4472 der LNER und fünf Schnellzugwagen, legt einen Halt in Arley ein.



Diese englische Schnellzug-Dampflokomotive in Spur I mit vierachsigem Koriordortender ist kohlegefeuert und im Eigenbau entstanden.

Die Spur-0-Anlage

Über eine Holztreppe erreicht man die Spur-0-Anlage. Sie wurde in diesem Jahr erstellt und wird von zwei MEP-Mitgliedern betrieben. Die Gleisanlage besteht aus einem doppelspurigen Rundkurs, einem dreigleisigen Bahnhofsbereich für Zugüberholungen und drei Abstellgleisen. Diese Anlage wird mit Zweileiter-Gleichstrom digital und rein technisch betrieben. Die Ausnahme bildet eine hoch über dem Treppenzugang querende Stahl-Fachwerkbrücke. Allfällige spätere Landschaftsgestaltungen sind natürlich nicht ausgeschlossen. Sämtliche Lokomotiven und Wagen wurden im Modellbahnhandel erworben und sind im Eigentum der Spur-0-Mitglieder.

Potenzial für mehr

Die MEP verfügen auch über aktuell unge nutzte Flächen. Diese werden bei internen Clubanlässen und Besuchen anderer Modelleisenbahnvereine genutzt. Sie können auch für einen zeitbegrenzten Aufbau und



Fünf bis zu acht Meter lange Abstellgleise für das Rollmaterial, rechts die doppelspurige Rundstrecke.



Auf der Spur-0-Anlage fährt ein klassischer BLS-Schnellzug mit Re 465 und EW-IV-Personenwagen über die Stahl-Fachwerkbrücke.



Vor dem Dampflokdepot warten die beiden Echtdampfloks Eb 3/5 5819 und E 3/3 8452 «Tigerli».

Betrieb von Modelleisenbahnen aus der Entstehungszeit (Tinplate) oder für einen «Überwinterungsbetrieb» von Gartenbahnsystemen (LGB) usw. zur Verfügung gestellt werden. Ein zweiter Raum würde sich für jene Modelleisenbahner eignen, welchen die Realisierung einer Anlage in den eigenen vier Wänden verwehrt bleibt, wie zum Beispiel für Anlagen in den Spuren H0, H0m oder N. Ein Werkstattraum ist ausserdem mit MEP-eigenen Maschinen, Geräten und Werkzeugen ausgestattet.

An den Duft und das Rauschen der Züge inzwischen gewöhnt, aber den Kopf voll von vielen tollen Eindrücken, wirst du, lieber Leser, liebe Leserin, das Clublokal wieder verlassen, jedoch mit der Überzeugung, die MEP wieder zu besuchen, oder sogar mit dem Wunsch, an diesem lässigen Clubleben fortan allenfalls sogar mit eigenen Modellen teilzunehmen. Dazu steht besonders für die Vorbereitung und den Betrieb oder sogar für die Reparatur von Spur-I-Echt-Dampflokomotiven das enorme Fachwissen all unserer Mitglieder gerne zur Verfügung. Die Aus- und Weiterbildung funktioniert aber auch im Digital- und Analogbetrieb, einerseits durch den Betrieb selbst, andererseits durch den stets aktuellen Kenntnis austausch am wöchentlichen Clubabend.



Das Industrie- und Depotsujet mit den SBB-Lokklassikern Be 4/6 12320 und Be 6/8 III 13303, welche im Digitalbetrieb verkehren.

Die MEP Anlagen	Spur I	Spur 0
Baugrößen/Spurweiten	1:32/45mm	1:45/32 mm
Betriebsarten	Echtdampf, hand- und ferngesteuert, elektrisch, analog und digital, 2-Leiter	elektrisch, analog und digital, 2-Leiter
Totale Gleislängen	ca. 180 Meter	ca. 35 Meter
Minimale Radien	3 Meter	2 Meter
Gleisfabrikate	Proform	verschiedene Hersteller
Bahnhöfe	englischer, südfranzösischer Stil	Ausweichgleise
Abstellbahnhöfe	2 Schattenbahnhöfe, zum Teil einsehbar	Ausweichgleis
Depotgleise	5	keine
Anheizstellen	3	kein Echtdampfbetrieb

Modelleisenbahner Pfannenstiel

Informationen unter:

MEP Modelleisenbahner Pfannenstiel

Postfach 453, 8706 Meilen

www.mep-meilen.ch

Anzahl Mitglieder: 16

Einschränkung: Das Vereinslokal ist im zweiten Stock und nur über Treppen erreichbar, also nicht rollstuhlgängig.



Parade der Echtdampflokomotiven, welche sprit-, gas- oder eben kohlegefeuert sind. Im Hintergrund fährt der Paris-Bordeaux-Express mit Eigenbauwagen.



Gartenbahnanlage von Bruno Pedrini
in Cresta (Avers) in Spur IIm

Hoch oben in den Bündner Bergen

Ein kleiner Ausflug während des Familienurlaubs führte den LOKI-Herausgeber im Kanton Graubünden zur Rhätischen Bahn (RhB). An und für sich überhaupt nichts Spezielles, wenn man bedenkt, dass die RhB auch als «Bündner Staatsbahn» gilt. Dass man aber auf fast 2000 Metern über Meer einer Gartenbahnanlage mit RhB-Motiv begegnet, das findet man doch nicht alle Tage. Zum Ausklang der Gartenbahnsaison folgt ein kleiner Erlebnisbericht ...

... von Hans Roth (Text und Fotos)

Während der Sommerferien unternahmen wir einen Tagesausflug nach Juf im Kanton Graubünden. Juf ist eine Fraktion der Talsgemeinde Avers und liegt auf 2126 Metern über Meer und somit oberhalb der Baumgrenze. Sie gilt als der höchstgelegene ganzjährig bewohnte Ort der Schweiz und sogar als einer der höchstgelegenen Europas. Weitab von der «richtigen» Eisenbahn und eingebettet zwischen den Pässen Septimer, Splügen, Julier und San Bernardino, lädt Juf im Sommer zum Wandern ein. Auf Juf lässt sich gut ausspannen, denn dort leben lediglich etwa 30 Einwohner in einigen Wohnhäusern. Daneben gibt es einen Gasthof, mehrere Ferienwohnungen, ein Touristenlager und eine

Poststelle, also die beste Voraussetzung für eine gute Erholung.

Schon bei der Hinfahrt nach Juf fiel mir in Cresta – Cresta liegt kurz vor Juf – bei einem Wohnhaus eine eigenartige Landschaft mit unzähligen Brücken auf. Ich entschloss mich, zuerst mit der Familie die Wanderung zu unternehmen und im Anschluss bei der Heimkehr diese Anlage kurz in Augenschein zu nehmen. Ich rechnete jedoch nicht mit Bruno Pedrini.

Auch ohne Ankündigung willkommen

Kaum war ich aus dem Auto ausgestiegen, blickte Bruno Pedrini aus dem Fenster und signalisierte mir, dass er runterkomme. Beommen von den rund zehn Brücken und

der offenen Willkommenskultur wurde ich sofort in den Zugsbetrieb eingeweiht. Ohne zu zögern, zeigte er mir, wie seine Züge in Betrieb aussehen. Eine Allegra-Komposition machte sich sogleich auf die Strecke und gewann nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof rasch an Höhe. Der zweigleisige Bahnhof liegt vor dem Haus und vervollständigt den Rundkurs um das gesamte Wohnhaus. Das Wohnhaus selber befindet sich in absoluter Hanglage, was einen Rundkurs um das ganze Haus erschwert. Das ist aber für Bruno Pedrini kein Hindernis. Mit viel Fleiss hat er sich eine Brückenlandschaft geschaffen, sodass die Züge den massiven Höhenunterschied ohne Probleme bewältigen können. Als Betrachter



Anlage



Der obere Brückenverlauf hinter dem Wohnhaus entpuppt sich bei genauerer Betrachtung als getarnte Kehrschleife.



Das RhB-Krokodil Ge 6/6 403 von Kiss hat mit seiner bescheidenen Anhängelast soeben den zweiten Viadukt erreicht und strampelt sich nun empor.



Die dreiteilige Allegra-Komposition hat gerade die Talfahrt in Angriff genommen und wird nach einer weiteren Schleife das untere Gleis befahren.

war es absolut eindrücklich, wie dieser im Massstab 1:22,5 gehaltene Zug langsam, aber stetig an Höhe gewann. Wie bei der «richtigen» Eisenbahn verwendete Bruno Pedrini die Technik der Kehrtunnels und Kreisviadukte. Ansonsten hätten die etwa vier Meter Höhendifferenz kaum überwunden werden können. Sofort kamen Erinnerungen an eine Zugfahrt über den Berninapass auf, bei welcher man in Brusio ebenfalls einen Kreisviadukt befährt. Für einen Rundkurs um das Haus befährt der Zug eine Strecke von etwa 200 Metern.

Kaum war der erste Zug oben angekommen, schickte Bruno Pedrini einen zweiten auf die Strecke. Dieser wurde von der Gem 4/4 801 aus dem Haus KISS gezogen und führte den Bernina-Express mit Zusatzwagen. Auf den ersten Blick ein gewöhnlicher Gartenbahnzug mit RhB-Motiv, jedoch nicht auf den zweiten.

Die Personenwagen aus Pedrinis Werkstatt

Auf meine Frage, von welchem Hersteller denn die Personenwagen stammen, kam zuerst ein rasches «Nicht LGB» entgegen. Und auch da zeigte sich wieder Bruno Pedrinis offene Willkommenskultur. Sofort nahm er mich in sein Wohnhaus und führte mich in den Bau seiner Personenwagen ein. Sämtliche Personenwagen auf seiner Gartenbahnanlage sind von ihm selber erbaut. Nebst den in Betrieb stehenden Personenwagen befinden sich noch etwa 20 Reisezugwagen im Rohbau.



Ein Wagenteil für den künftigen Alvra-Gliederzug der RhB ist bereits grundiert.



Der im Eigenbau entstandene Panoramawagen des Bernina-Express gefällt innen wie aussen.



Ein bereits fertiggestelltes Interieur des werdenden AGZ.



Schon der Blick in das rohe Wagenmodell überzeugt den Betrachter.



Der Bernina-Express, geführt von der Gem 4/4 801 führt am Schluss des Zuges zwei Zusatzwagen, wovon einer noch die grüne Lackierung trägt.



Deutlich sind die Schlitze für die Fenstereinschübe sichtbar.



Bernina- und Stammnetzwagen unterscheiden sich durch die Wagenlänge.

Die Wagenkästen werden dabei komplett aus Balsaholz im Eigenbau gefertigt. Die Außenwände sind sogar dreischichtig ausgeführt. Dies verleiht einerseits der Struktur eine bessere Stabilität und ermöglicht es andererseits, in der Zwischenschicht die Fensterscheiben aus Kunststoff einzuführen. Die Fenster sind also nicht mit Scheiben hinterlegt. Wichtig für Bruno Pedrini ist die massstäbliche Länge der Personenwagen. So werden die Stammnetzwagen bis zu 80 Zentimeter lang.

Bruno Pedrinis Sinn für die Detailierung macht vor der Inneneinrichtung nicht halt. Er gestaltet diese möglichst genau nach Vorbild, wobei er auch die Haltegriffe auf den Rückenlehnen nicht vergisst. Die Raumteilung wird dabei genau eingehalten. Ohrensessel-Kopfstützen erhalten selbstverständlich auch die entsprechenden Ohren, und am Schluss verleiht die passende Farbe der Inneneinrichtung den letzten Schliff.

Auch die Außenhaut erhält die passende Detaillierung. Die Einstiege erhalten die Griffstangen, Dachlüfter werden dem Originalwagen entsprechend platziert, und die Wagenenden erhalten die Bremsschläuche. Der Wagenkasten wird am Schluss verspachtelt, geschliffen und mit einer Glanzfarbe gestrichen. So fühlt er sich an wie Personenwagen aus Kunststoff. Trotz der grossen Dimension des Modells sind die Personenwagen dank dem Balsaholz nicht allzu schwer. Nachteilig erweist sich das Fahrzeuggewicht lediglich bei den teilweise kräftigen Alpenwinden. Ab und zu lässt Bruno Pedrini die Züge stoppen, da sie sonst von einem Windstoss aus den Schienen gefegt werden können. Lächelnd meint er, dass nicht nur die «grosse» Eisenbahn ihre Kämpfe mit der Natur habe.

Das derzeitige Projekt, welches Bruno Pedrini mit Elan vorantreibt, ist die massstäbliche Umsetzung eines Alvra-Gliederzugs (AGZ) der RhB. Der fertige Modellgleiderzug wird dereinst eine stolze Länge von etwa fünf Metern erreichen. Die ersten Rohwagenkästen lassen bereits jetzt auf eine einmalige Modellumsetzung hoffen.

Wer ist Bruno Pedrini?

Bruno Pedrini wohnt seit 2012 in Avers in einem Einfamilienhaus, welches sein eigen ist. Seit Mai 2012 ist er auch am Bau seiner imposanten Gartenbahnanlage beschäftigt. Der gebürtige Tessiner wählte das Haus in Avers nicht aufgrund der schönen Lage ▶

Lesen Sie weiter auf Seite 96



Von der Strecke zweigt ein Schienenstück ab, welches direkt in die Autogarage führt.



Der Blick aus der «Gartenbahnzugs-Garage» in Richtung Rundkurs um das Wohnhaus.



Der kleine Bahnhof auf dem Hausvorplatz dient auch zur Überholung der Züge.

Anlage



Auf der rechten Wohnhausseite sieht man von der Strasse aus, wie die Strecke den nicht geringen Höhenunterschied überwindet.



Kurz nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof vor dem Wohnhaus führt die Strecke über Kehrtunnels und Kreisviadukte stetig nach oben.



Die RhB-Modellzüge, gepaart mit der brückenreichen Strecke und den Bündner Bergen im Hintergrund, ergeben ein ungewöhnliches Bild.



Nicht ganz dem Vorbild entsprechend, aber auf der weitläufigen Gartenanlage von Bruno Pedrini gibt es ab und zu Folgefahrten.

oder weil er das Tal bereits vorher kannte. Nein, der Grund war einfach die Tatsache, dass er dieses Haus mit dem grosszügigen Grundstück erwerben konnte. Eine Wohnung wäre für ihn nicht infrage gekommen, da in diesem Fall kein Garten vorhanden gewesen wäre, um sein Hobby Modelleisenbahn ausüben zu können.

Die Aufmerksamkeit der Passanten, welche seine Gartenbahnanlage auf sich zieht, freut Bruno Pedrini sehr. Vor allem Kinder und Familien haben Freude an seiner Bahn. Die grösste Begeisterung jedoch bringt er wohl selber auf, mit den vielen Stunden, die er schon in seine Modelleisenbahn gesteckt habe. Bereits als Kind habe er mit Begeisterung Modelleisenbahn gespielt, und auch

heute stecke er noch viel Zeit und Aufwand in sein Hobby.

Bruno Pedrini wäre von Herzen gerne Eisenbahner bei der «richtigen» Eisenbahn geworden. Aber aufgrund seiner Gehörlosigkeit, die er seit Geburt hat, war ihm eine Stelle bei der Bahn stets verwehrt gewesen. Mit seiner Gartenbahnanlage ist er nun aber sein eigener Konstrukteur, Lokomotivführer, Bahnhofsvorstand und Kontrolleur und erstellt seine eigenen Fahrpläne.

Bruno Pedrini kann in seiner Nachbarschaft auf viele helfende Hände zählen, was sicherlich ein Mitgrund ist, dass er sich im Aversertal sehr wohl und gut aufgenommen fühlt. Genau diese offene Willkommenskultur gibt er gerne den Passanten und

Besuchern weiter. Um mit seinem bescheidenen Einkommen als Gehörloser besser über die Runden zu kommen, ist er froh, wenn er seine B&B-Ferienwohnung vermieten kann. Wer also einige Tage Ausspannung, gepaart mit einer einzigartigen Modelleisenbahn, braucht, bei Bruno Pedrini ist man stets willkommen. 

Bed & Breakfast bei Bruno Pedrini

Bruno Pedrini

Am Bach, 7447 Cresta (Avers)

monsignore-bruno1958@sunrise.ch

SMS: 076 387 69 30



Erfolgreich werben mit

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

Nächste Anzeigenschlüsse

LOKI 11/2017: 29. September 2017

LOKI 12/2017: 27. Oktober 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

ma^zero®
Rollenprüfstände ohne Kugellager
Kirchgasse 1, D-73113 Ottenbach, Germany
Tel. +49 (0) 176 70 84 91 99, www.mazero.de

www.modellcontainer.ch **NEU**
Ihre persönlichen Container
mit individuellem 4-Farbendruck
F. BRUNNER AG
061 721 65 00 Modell-Container H0

Modelleisenbahn-, Auto- und Spielzeugbörse

Eulachhallen

Wartstrasse 73
8400 Winterthur

**Samstag, 21. Okt. 2017,
von 9-16 Uhr**

Gratiseintritt

www.boersewinterthur.ch**ZUBA-TECH****Zu kaufen gesucht:****Modelleisenbahnen**
alle Spuren und Blech

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

Langjährige Erfahrung

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

bruderer bahnen

Grosse Auswahl
in H0 und N
im Topzustand.
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 

LOKI mehr Zeit für mich



Nr. 10 | 2017 (Oktober 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)79 590 68 48

hans.roth@loki.ch

Paketsandungen an die Redaktion

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

Insetterberatung und -disposition

Stämpfli AG

Insetteratemanagement, Stavros Panagiotidis

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

Mobile +41 (0)76 567 11 26, inserate@staempfli.com

Verlag

Stämpfli Verlag, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 66 44

Fax +41 (0)31 300 66 88

verlag@staempfli.com, www.staempfliverlag.com

Auflage

Total verkaufte Auflage: 11060 Exemplare

Layout

Sandra Khli, Stämpfli AG

Produktion und Druck

Stämpfli AG, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 66 66

www.staempfli.com

Vertrieb Einzelhandel Deutschland, Österreich und Niederlande

PARTNER Medienservices GmbH, Julius-Hölder-Strasse 47,

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

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

Repräsentant für Italien

Quaini Pubblicità, Via Meloria 7, I-20148 Mailand

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

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

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 Tinteränderungen 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.



Anlage

Mit Fantasie der Wand lang

Vor etwas mehr als zehn Jahren hat die damalige LOKI-Redaktion Rolf Stumpf besucht. Zwischenzeitlich hat er eine komplett neue Anlage aufgebaut. In einem ist er sich aber treu geblieben: Im Vordergrund seines Schaffens steht die Freude an ganz unterschiedlichen Fahrzeugmodellen und Epochen.

Foto: Stephan Kraus



Modell & Vorbild

Getreidewagen im Modell

Nach dem Vorbildbericht über die bekannten Tagopps-Güterwagen von SBB Cargo stellen uns in der nächsten LOKI-Ausgabe in einem zweiten Teil unsere beiden Autoren Manfred Merz und Dominik Gurtner sowohl die Spur-N-als auch die Spur-H0-Modelle für den heimischen Einsatz vor.

Foto: Manfred Merz



Modellbahntechnik

Fotografieren mit Smartphone

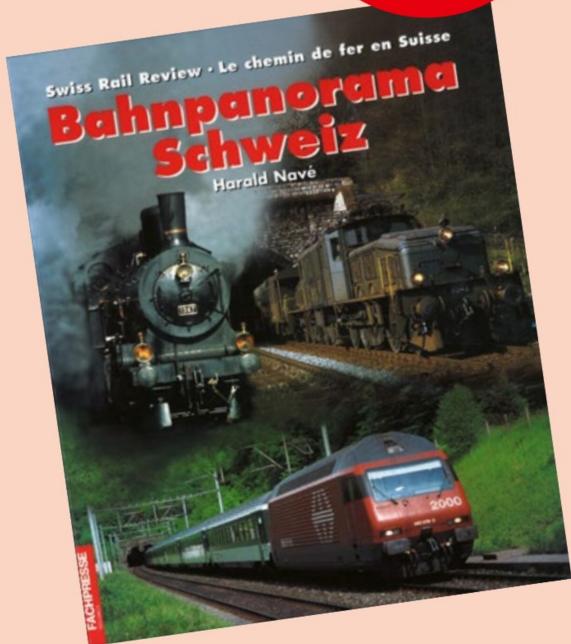
Richtig gute Modellbahnbilder mit dem Smartphone, geht das? Durchaus, wenn die gebotenen Möglichkeiten ausgeschöpft werden. Beachtet man zudem einige Regeln, kann das sogar richtig viel Spass bereiten. Unser Autor Daniel Wietlisbach hat sich des Themas angenommen und berichtet uns.

Foto: Daniel Wietlisbach

Ab 20. Oktober 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.

**Letzte
Gelegenheit!**



Zum 150-jährigen Jubiläum des ersten schweizerischen Zuges von Zürich nach Baden erschien im Jahr 1997 dieser Bildband. «Bahnhpanorama Schweiz» spannt in grossartigen Aufnahmen den Bogen von einst bis zum Ende des 20. Jahrhunderts, von den Dampfzeiten über die Elektro-Pioniere, die klassischen Normal- und Schmalspurbahnen bis zur Bahn 2000. In Bild und Text erfährt der Leser den steten und immer schnelleren Wandel: technisch, menschlich und landschaftlich. Alle Texte sind in Deutsch, Französisch und Englisch gehalten. Ein wunderschönes Buch für Eisenbahnfreunde, Touristen und alle an der Verkehrsgeschichte und -entwicklung Interessierten.

160 Seiten, mit zahlreichen farbigen und s/w-Abbildungen, Format 24 * 28 cm, CHF/EUR 15.00 inklusive Versandkosten Schweiz

Letzte Gelegenheit!

Buch Bahnpanorama Schweiz

**Wir räumen unser Lager.
Greifen Sie ein letztes
Mal zu und erwerben dieses
einmalige Zeitdokument.**

Bestellcoupon

Ja, ich bestelle _____ Exemplare des Buches **Bahnpanorama Schweiz** zum Preis von je CHF/EUR 15.00 inkl. Versandkosten Schweiz. FF 001 F12 001 001

Vorname / Name

Strasse / Nr:

Plz/Ort

Telefon

E-Mail

Gewünschte Zahlungsart

<input type="checkbox"/> Rechnung	<input type="checkbox"/> Kreditkarte	<input type="checkbox"/> MasterCard, Eurocard	<input type="checkbox"/> VISA Card
		<input style="width: 150px; border: 1px solid black; border-radius: 5px; padding: 2px 5px; margin-right: 10px;" type="text"/> Nummer	
		<input style="width: 50px; border: 1px solid black; border-radius: 5px; padding: 2px 5px; margin-right: 10px;" type="text"/> Verfalldatum	<input style="width: 50px; border: 1px solid black; border-radius: 5px; padding: 2px 5px;" type="text"/> Sicherheitscode

Einsenden an:

Stämpfli Verlag AG | Postfach | CH-3001 Bern

Tel. +41 (0)31 300 66 77 | Fax +41 (0)31 300 66 88

order@staemnfl.com

Die muss man haben.

LOKI- Kalender 2018

**NEU: Modellbahnen 2018
mit Motiven der
Chemins de fer du Käserberg.**



Bestellcoupon

- Ja, ich bestelle _____ Exemplare des Kalenders **Modellbahnen 2018** zum Preis von je CHF 27.– (inkl. 8% MwSt.)/€ 27,– zzgl. Porto- und Versandkosten.
- Ja, ich bestelle _____ Exemplare des Kalenders **Schweizer Bahnen 2018** zum Preis von je CHF 27.– (inkl. 8% MwSt.)/€ 27,– zzgl. Porto- und Versandkosten.

FF 001 FF 001 FF 001

Vorname / Name

Strasse / Nr.

PLZ / Ort

Telefon

E-Mail

Datum / Unterschrift

Gewünschte Zahlungsart

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

Einsenden an:

Stämpfli AG | Postfach | CH-3001 Bern
Tel. +41 (0)31 300 62 58 | Fax +41 (0)31 300 63 90

leserservice@loki.ch

Preisänderung vorbehalten

LOKI
www.loki.ch

Jetzt
bestellen!



Erstmalig erscheint ein LOKI-Kalender **Modellbahnen 2018**. Der Fotograf Dominique Buraud porträtierte die grosse Schweizer Modelleisenbahn Chemins de fer du Käserberg in Granges-Paccot bei Fribourg. Auch dieses Jahr gibt es den beliebten LOKI-Kalender **Schweizer Bahnen 2018** wieder. Neu erfolgte die Gestaltung durch den bekannten Fotografen Dario Häusermann.