Nr. 11|2017
www.loki.ch

LOKI

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund



Modell & Vorbild

Die Getreide-wagen der SBB



Nachwuchs

Kinder und Modelleisenbahn – wie geht denn das?



Anlage

Museumsbetrieb auf der Modellbahnanlage



Modellbahntechnik

Modellfotografie mit dem Smartphone

Österreich: Euro 8,80
BeNeLux: Euro 9,50
Schweiz: CHF 13.50
Deutschland: Euro 8,80


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


Modelleisenbahn Profi Zentrum
Home | Onlineshop | Über uns | Newsletter | Termine | Links
Modelleisenbahnen
&
dein Hobby
=
www.wemoba.ch
Onlineshop
Mehr als 25'000 Artikel
von mehr als 60 Herstellern
mit über 10 Spurweiten
Laden
Über 35'000 Produkte
auf 650 m2 Ladenfläche
Werkstatt
Digitalumbauten
Reparaturen
„ Chunsch im Lade verbii
isch es Kaffi derbii "
(mängisch au e Kecks)
Büttenbergweg 19, 2542 Pieterlen, Tel. 032 376 07 77


SPIELWAREN
REIMANN
seit 1977
Ihr Onlineshop zum Anfassen.
Ab 50,00 EUR liefern wir portofrei!
Ihre Ware ist verzollt und wird von
der Schweiz aus geliefert.
D-78247 Hilzingen • Untere Gießwiesen 15
onlineshop: www.spielwaren-reimann.ch


LOK
Gegen Vorlage dieser Anzeige erhalten Sie den ermäßigten Eintrittspreis von 12€ statt 15€
Faszination Modellbau
Internationale Messe für
Modellbahnen und Modellbau
3.–5. November 2017
MESSE FRIEDRICHSHAFEN
Öffnungszeiten:
Fr. und Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00–17.00 Uhr
www.faszination-modellbau.de
instagram.com/faszination.modellbau
youtu.be/nGwLbjPHDiO
facebook.com/faszination.modellbau
Jetzt auch mit: www.echtdampf-hallentreffen.de
facebook.com/EchtdampfHallentreffen
21. Echtdampf-Hallentreffen
VERANSTALTER:
Messe Sinsheim GmbH · T +49 (0)7261 689-0 · modellbau@messe-sinsheim.de
LOK


the next generation
ZA3-Base
Qdecoder
analog/digital
Trafo
Gleis
www.qdecoder.ch
Decoder im
fullServo-Verfahren,
mit dem 8 oder16 Servos mit
Herzstückpolarisation geschaltet
werden können
Qdecoder

«Hingerzi oder fürezi»

Manchmal, aber wirklich nur manchmal schaffen es meine Kinder tatsächlich, dass ich aufgrund einer Bemerkung von ihnen einfach sprachlos bin und nichts mehr darauf zu erwidern weiss. Also, da plauderten wir kürzlich ungezwungen am Znachttisch über alles, was uns gerade so bewegte. Auf die Frage hin, ob mein Vorwort bereits stehe, sagte ich, dass ich noch nicht genau weiss, in welche Richtung das Vorwort gehen soll. Mein Sohn meinte mit seiner kindlichen Ansicht lediglich trocken: «hingerzi oder fürezi».

Nun, so ganz unrecht hat er ja wirklich nicht mit seiner Aussage. Wenn man seine Aussage in Zusammenhang mit der Eisenbahn bringt, dann bleibt man bei diesen beiden Richtungen. Eine Eisenbahn fährt «hingerzi oder fürezi», da ist nichts auszusetzen dran. Klar, kann es einmal vorkommen, dass Schienenfahrzeuge sich auch seitwärts bewegen, aber das wünschen wir keiner Bahn, egal ob Vorbild oder Modell. Eisenbahnen können, geschichtlich bedingt durch ihre Schienen als ihre Führung, lediglich rückwärts- oder vorwärtsfahren. Zwar weisen weltweit die Bahnen unterschiedliche Spurweiten, unterschiedliche Profilgrössen der Schienen und unterschiedliche Fahrleitungsspannungen (wenn sie überhaupt welche haben) auf, aber die Richtungen sind bei allen Bahnen weltweit genau gleich: «hingerzi oder fürezi».

Tendenziell fahren Züge – und auch da gibt es weltweite Gemeinsamkeiten – «fürezi», also vorwärts. Genau so, wie wir es bei der LOKI möchten und auch tun. Wir «fahren» vorwärts in die Zukunft, und dies zusammen mit Ihnen als einem Teil der LOKI, was die grosse Leserumfrage eindeutig bewies. Mit rund 1330 Rückmeldungen haben wir mehr Rücklauf an Meinungen erhalten, als wir uns je erträumt hatten. Genau diese Meinungen und Kommentare sind für die Zeitschrift LOKI sehr wichtig und dafür, ob sie sich in Zukunft «hingerzi oder fürezi» bewegt.

In dem Sinne wünsche ich Ihnen viel Spass bei der Lektüre dieser LOKI-Ausgabe und ein angenehmes «Fürezi»-Kommen.

Herzlichst, Ihr



Kürzlich erschienen!

Die normalspurigen GTW der Schweiz

Bestellen Sie das neue LOKI-Spezial, und erfahren Sie, wie die Gelenktriebwagen den Schweizer Personennahverkehr revolutionierten.

Bestellcoupon

☐ **Ja, ich bestelle das neue LOKI-Spezial Die normalspurigen GTW der Schweiz zum Preis von CHF 29.90/Euro 29,90 (zuzüglich Porto und Versandkosten).**

☐ **Ich möchte in Zukunft das LOKI-Spezial automatisch zugestellt bekommen (Dauerauftrag).** FF 001 F12 001 001

Vorname / Name

Strasse / Nr.

PLZ / Ort

Telefon

E-Mail

Datum / Unterschrift

Gewünschte Zahlungsart

☐ Rechnung
☐ Kreditkarte ☐ MasterCard, Eurocard ☐ VISA Card

Nummer

Verfalldatum 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!



Von Werner Nef

Mit einer innovativen Idee veränderte eine neue Fahrzeuggeneration sowohl die Bahnindustrie als auch den Schweizer Bahnverkehr.

- Die Schweizer Bahnwelt am Start in eine neue Ära
- Erste Diesel-GTW-Prototypen sorgen für negative Schlagzeilen
- Zehn Stadler-GTW für den Regionalverkehr auf der Seelinie
- Der Sonderling vom Bodensee
- Mit neuer Technik revolutionieren die Gelenktriebwagen den Regionalverkehr
- Ein spezieller GTW für eine ausserordentliche Bahnlinie
- Ein neuer «Ämmeschnägg» nicht nur für das Emmental
- Neue Gelenktriebwagen erobern die Ostschweiz
- Ein Schweizer Gelenktriebwagen erobert das Ausland

Umfang: 132 Seiten, reich bebildert
Preis: CHF 29.90/Euro 29,90
ISBN: 978-3-7272-1790-6



Foto: Fabian Jeker

Schnaubende Dampfloks, faszinierende Modellbahnanlagen und ein Blick hinter die Kulissen im Märklin-Werk: Alle zwei Jahre finden die Märklin-Tage gleichzeitig mit der Internationalen Modellbahnausstellung in Göppingen statt. Der diesjährige Anlass stellt mit 60 000 Besuchern und einem reichhaltigen Programm einen neuen Rekord auf. **Ab Seite 42**



Foto: Peter Hürzeler

Seit einigen Jahren baut Peter Hürzeler Module nach den Normen von spur-N-schweiz (sNs). Anfänglich waren die Fahrfähigkeit und eine Grundgestaltung oberste Priorität. Irgendwann reifte dann aber der Wunsch nach detaillierter Gestaltung der Module – dazu gehört in einem Eisenbahnland wie der Schweiz auch eine Fahrleitung. **Ab Seite 16**



Foto: Slg. Georg Strasser

Das bevorstehende Erscheinen der Mittel-Thurgau-Bahn-Dampflokomotive Ec 3/5 als Modell im Massstab 1:87 (Spur H0) durch «Eisenbahn Canada» im Auftrag von Rittech SA Confignon und Messingers Luzern gibt Anlass, die Geschichte dieser Lokgattung und ihr Umfeld dem Leser näherzubringen. **Ab Seite 72**

Anlagenbau 16
Eine typische Fahrleitung für die Lötschberglinie in Spur N

Modellbahntechnik 22
Smarte Bilder mit dem iPhone – Modellbahnfotos mit dem Telefon

Modell & Vorbild 32
Vierachsiger SBB-Getreidewagen der Bauart Tagnpps (Teil 2)

Reportage 42
Eisenbahnfest der Superlative – 11. Märklin-Tage und 34. Int. Modellausstellung

LOKI-Spezial 52
Das neue LOKI-Spezial 42 – Die normalspurigen GTW der Schweiz

Vorbild & Modell 72
Die Dampflokomotiven Ed/Ec 3/5 der Mittel-Thurgau-Bahn (Teil 1)

Nachwuchs 84
Kinder und Modelleisenbahn – wie geht denn das?

Anlage 88
Mit Fanatasie immer der Wand lang – Museumsbetrieb auf der Modellanlage

Rubriken

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

www.LOKI.ch

Titelbild



Foto: Manfred Merz

Nun kam ein Wagenmodell auf den Markt, welches in der Schweizer N- und H0-Modellbahnszene schon seit Längerem erwartet wurde. Das Warten hat sich allerdings gelohnt – aus diesem Grund werden in dieser Ausgabe die Modelle des vierachsigen Getreidewagens des Typs Tagnpps von SBB Cargo näher beschrieben und vorgestellt. **Ab Seite 32**

Marktspiegel

LGB Spur IIm

Farbvarianten von RhB-Rollmaterial



Neu in den Handel gelangte die Elektrolok Ge 4/4^{III} 651 (Art.-Nr. 21428) der Rhätischen Bahn (RhB) für die Epoche VI mit der Werbung «Glacier on Tour». Die zwölf Elektroloks der Baureihe Ge 4/4^{III} bilden mit ihren Drehstrommotoren und GTO-Umrichtern die leistungsstärksten Maschinen der RhB. Viele Exemplare dienen dabei als Werbeträger, doch die Ge 4/4^{III} 651 mit dem Namen «Fideris» fällt dabei aus dem Rahmen. Aufwendig gestaltet mit Chromfolien wirbt sie für den «langsamsten Schnellzug der Welt» – den Glacier-Express.

Etwas älter sind die Lokomotiven des Typs Ge 4/4^{II}. Die Nummer 629 verkehrt seit geraumer Zeit als Werbeträger für den Neubau des Albulatunnels. Der 5864 Meter lange Albulatunnel an der Strecke Chur–Thusis–St. Moritz ist seit 2008 Teil des UNESCO-Welterbes «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina». Er wurde 1903 in Betrieb genommen und befindet sich heute in einem schlechten Zustand. Nach der Inbetriebnahme des neuen, parallel zum alten Bauwerk verlaufenden Albulatunnels II wird der bestehende Tunnel ausser Betrieb genommen und zu einem Sicherheitstunnel umgebaut. Mit der Ge 4/4^{II} 629 (Art.-Nr. 28441) erhält der Epoche-VI-Bahner ein weiterer Zeitzeuge.

Das Modell der Dampflok «Rhätia» der RhB in der Ursprungsausführung als LD 1 (Art.-Nr. 20273) der einstigen Landquart-Davos-Bahn ist ein wahres Schmuckstück. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche I. Alle Treibradsätze sind mit einem leistungsstarken kugelgelagerten Bühler-Motor angetrieben. Ausgerüstet mit einem mfx-/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen. Viele angesetzte Details und Führerstandstüren zum Öffnen runden das Modell ab. Die Dampflok ist weltweit limitiert auf 399 Stück und ist in einer edlen Holzkassette mit Echtheitszertifikat verpackt.

Schon fast im Schatten steht der Güterwagen E 8520 der RhB (Art.-Nr. 40881), welcher in Epoche VI gehalten ist. Es handelt sich dabei um einen zweiachsigen Hochbordwagen mit originalgetreuer Farbgebung und Beschriftung. Der Wagen besitzt Metallradsätze und weist eine Länge über Puffer von 40 cm auf.

Erhältlich im Fachhandel.





Piko Spur H0

Wascosa-Taschenwagen Sdggmrss738

Mit dem Slogan «Yes we can» seit 1969 auf Erfolgskurs. Bereits 1971 stieg Schöni mit Hauptsitz in Wynau BE in das «Italien-Geschäft» ein. Mittlerweile werden pro Jahr 16 000 Schöni-Sattelauflieger mit einer Nutzlast von über 475 000 Tonnen über die Alpen in Richtung italienischer Wirtschaftsräume befördert. Auch Wascosa ist seit seiner Gründung 1964 ein familiengeführtes Unternehmen, das sich auf die Vermietung von Güterwagen spezialisiert hat. Das Unternehmen sitzt in Luzern und ist anerkannter Branchenpionier.

Als Piko-Expert-Produkt weist der Taschenwagen T3000 Sdggmrss738 (Art.-Nr. 54773) alle Merkmale eines hochpräzisen H0-Modells auf. Um auch als Miniatur des grossen Vorbilds eine hohe Stabilität neben ausgezeichneten Laufeigenschaften zum Einsatz in schnellen Güterzügen zu gewährleisten, hat Piko einen Metallrahmen gewählt, während sämtliche Übergangsbleche und Leitungen aus feinen Ätzteilen bestehen. Der Doppelwagen wird mit zwei originalgetreuen Schöni-LKW-Aufliegern (Herpa) geliefert. Damit der ambitionierte Hobbykollege auch das Piko-Modell vorbildentsprechend für den gelegentlichen Transport von Containern heranziehen kann, sitzen auf den Seitenlangträgern bewegliche Träger und Zapfen für den Containeraufsatz, die vorbildgerecht verschiebbar sind. Die Modelle sind durch Piko selbst sehr fein vorbildgetreu lackiert, bedruckt und beschriftet. Für den Wechselstromfahrer stehen unter der Artikelnummer 56061 AC-Achsen zur Verfügung.

Erhältlich im Fachhandel.





Dampfatelier «Am Kilometer 103,455» Spur I

Kleines Nachspeiseventil für den mobilen Einsatz

Viele Echtdampflokomotiven sind insbesondere in der Baugrösse I mit Achsspeisepumpen und Handpumpe im Tender ausgerüstet. Als zusätzliche Nachspeisemöglichkeit wird oft ein Nachspeiseventil für Wasserpumpflaschen eingesetzt. Ein «mobiles» Nachspeiseventil kann eingesetzt werden, wenn z.B. die Achsspeisepumpe, die Handpumpe oder die Schläuche zwischen Lokomotive und Tender defekt sind. Damit ist kurzfristig ein weiterer Betrieb möglich. Eingeschraubt werden kann ein solches Ventil an jedem freien Kesselanschluss. Wenn eine Echtdampflokomotive mit zwei Überdruckventilen ausgestattet ist, kann das Nachspeiseventil anstelle des zweiten Überdruckventils eingeschraubt werden.

Auf Anregung verschiedener Echtdampffahrer der Baugrösse I habe das Dampfatelier ein kleineres und weniger auffälliges Nachspeiseventil entwickelt. Die Länge ist nur noch 24 mm (statt bisher 35 mm) und der Durchmesser 7 mm (statt 9 mm).

Lieferbar ist das Nachspeiseventil mit Anschlüssen M6x0,5 (Art.-Nr. 204026), M6x0,75 (Art.-Nr. 204027), M7x0,75 (Art.-Nr. 204028) und M8x0,75 (Art.-Nr. 204029).

Interessenten wenden sich direkt an:
Dampfatelier «Am Kilometer 103,455»
Kleebodenweg 9
CH-4222 Zwingen
Telefon 061 761 80 25
dampfatelier@echtdampfmodelle.ch
www.echtdampfmodelle.ch









ACME Spur HO

Verschiedene Varianten des Interfrigo-Kühlwagens

Nach dem Zweiten Weltkrieg hatte der Transport von leicht verderblichen Lebensmitteln einen ungeahnt grossen Aufschwung. Im Jahre 1949 gründeten die nationalen Eisenbahnen von Belgien, Frankreich, Grossbritannien, Holland, Italien, Luxemburg und der Schweiz die Interfrigo mit Sitz in Basel. Diese Gesellschaft bezweckte vor allem den Bau und den Betrieb von Kühlwagen im internationalen Eisenbahnverkehr. In den 1970er-Jahren wurden moderne, zweiachsige Kühlwagen an die italienische Staatsbahn (FS) ausgeliefert. Die Wagen wiesen teilweise das englische Lichtraumprofil auf und waren fährboottauglich, somit waren die Wagen überall in Europa anzutreffen. In der Schweiz waren die Wagen nicht nur in Transitgüterzügen anzutreffen. Auch in der Nähe von Lebensmittel-Verteilzentren der Grossisten und somit fast auf allen Normalspurlinien der Schweiz waren diese charakteristischen Kühlwagen in Zügen eingereiht. Stationiert waren die Wagen in Chiasso.

Der italienische Hersteller ACME hat drei weitere Wagensets ausgeliefert, welche ab sofort im Fachhandel greifbar sind. Die Wagensets beinhalten jeweils zwei Kühlwagen mit unterschiedlichen Fahrzeugnummern und teilweise unterschiedlichen Bedruckungen. Das augenfällige Set mit zwei blauen Kühlwagen (Art.-Nr. 45079) entspricht der Epoche IV/V. Diese Wagen weisen das englische Lichtraumprofil auf und sind, mit einem Anker gekennzeichnet, auch fährboottauglich. Zwei weitere Wagensets beinhalten jeweils zwei weisse Interfrigo-Kühlwagen. Wobei bei einem Set die Wagen des Typs Ibbes 028 8 glatte Aussenwände und ein Tonnendach aufweisen (Art.-Nr. 45059), während das anderen Set zwei Wagen vom Typ Ibbes 083 3 mit dem tiefen Dach und gesickten Seitenwänden (Art.-Nr. 45058) beinhaltet.

Erhältlich im Fachhandel.

LGB Spur IIm

Fahrzeugset mit Furka-Dampfzug

Zur Auslieferung gelangte das Set eines Zuges der Dampfbahn Furka Bergstrecke (DFB), bestehend aus einer Lok und drei Anhängewagen (Art.-Nr. 29272). Die dreiachsige Dampflok mit einem Zahnradtriebwerk ist in der Gestaltung einer Lok der DFB in der blau-schwarzen Lackierung der Epoche VI nachempfunden. Alle drei Radsätze werden von einem leistungsstarken Bühler-Motor angetrieben. Ausgerüstet ist sie zudem mit einem mfx-/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen. Sie weist viele angesetzte Details und Türen zum Führerstand zum Öffnen auf. Der zweiachsige Personenwagen B 2228 ist in blauer Farbgebung gehalten und trägt die Beschriftung der Epoche VI. Der zweite zweiachsige Personenwagen mit der Nummer B 2204 trägt die rote Farbgebung und weist eine vorbildgetreue Inneneinrichtung auf. Weiter enthält das Set den offenen Güterwagen L 556 in grauer Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI. Alle Wagen sind mit Metallradsätzen ausgerüstet.

Erhältlich im Fachhandel.



EYRO Modellbahn GmbH / AKU Modelleisenbahnen Spur H0

Gelber Dienstwagen der BLS Netz AG

Anfang 2017 beschaffte die BLS für die Division Infrastruktur (BLS Netz AG) bei MFI sieben lärmsanierte und revidierte Flachwagen des Typs Ks (ex SBB) in gelber Lackierung. Im Auftrag der EYRO Modellbahn GmbH hat AKU Modelleisenbahnen diese attraktiven Wagen im Modell realisiert. Er passt hervorragend zu den bereits 2016 realisierten Xas-Modellen zur Bildung von BLS-Bauzügen. Ein besonderer Dank geht an die BLS Netz AG für die unkomplizierte Unterstützung.

Gegenüber dem bekannten SBB Ks von AKU Modelleisenbahnen wurden alle vorbildgerechten Änderungen berücksichtigt und mit viel Aufwand umgesetzt. Der Wagen hat neue, rechteckige Puffer erhalten, und die zusätzliche Anschriftentafel wurde als Ätzteil angebracht. Die Wagen wurden in Handarbeit in der Schweiz durch AKU Modelleisenbahnen hergestellt.

Es wurden zwei Sets mit je zwei Wagen produziert. Die Nachfrage war derart gross, dass die gesamte Produktion innert weniger Tage ausverkauft war. Im Jahr 2018 erscheint ein weiteres Set mit zwei Wagen mit neuen Betriebsnummern. Bestellungen werden ab sofort entgegengenommen.

Interessenten wenden sich direkt an:
EYRO Modellbahn GmbH
Rugenparkstrasse 39
3800 Interlaken
Tel. 033 821 12 21
info@eyro.ch
www.eyro.ch



H-R-F Spur H0

Ed-3/4-Dampfloks in mehreren Varianten







1902 bis 1908 hat die Lokomotiv- & Maschinenfabrik SLM in Winterthur zehn Stück der 3/4-gekuppelten Tender-Dampfloks mit den gleichen Hauptverhältnissen an die Bahngesellschaften Bern-Schwarzenburg, Jurabahnen und Seetalbahn abgeliefert. Diese Loks wurden fast ausschliesslich auf Nebenbahnstrecken eingesetzt. Nach ca. 1940 wurden sie weitgehend noch im Rangierdienst in der Industrie eingesetzt oder teilweise ins Ausland verkauft. Heute existieren noch zwei Loks in betriebsfähigem Zustand bei der Dampfbahn Bern (DBB) und dem Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO). Die Ed 3/4 der DBB ist die mehrheitlich in den Originalzustand zurückversetzte Nr. 51 der Bern-Schwarzenburg-Bahn und die Lok der DVZO ist die revidierte Lok Nr. 2 der ehemaligen RSG.

H-R-F hat sechs verschiedene «Winterthurer»-Tender-Loks der Ed 3/4 von verschiedenen Bahngesellschaften als Modelle im Massstab 1 : 87 wie folgt nachgebildet:

- Art.-Nr. 1671-1: BSB Ed 3/4 51 um 1930
- Art.-Nr. 1671-2: DBB Ed 3/4 51 rote Filets, um 2015
- Art.-Nr.: 1704-1 RSG Ed 3/4 2 um 1935
- Art.-Nr.: 1704-2 CJ Ed 3/4 1 um 1940
- Art.-Nr.: 1705-0 DVZO Ed 3/4 2 grün, rote Räder, um 2015
- Art.-Nr.: 1706-0 STB Ed 3/4 14 um 1925

Die Modelle sind aus Messing, von Hand zusammengebaut und lackiert. Der Antrieb erfolgt über einen 13-mm-Faulhaber-Motor, welcher die drei Triebachsen über eine Achse und Kupplungsstangen antreibt. Die Radsätze sind NMRA RP25 (Radbreite ca. 2,4 mm) und als Minimalradius werden ca. 40 cm angegeben. Die Führerstandeinrichtung ist komplett nachgestellt. Die Loks weisen eine fahrrichtungsabhängige Laternenbeleuchtung 3/1 resp. 2/1 auf. Die Rauchkammertür, Kabinentüren und rückseitige Fenster können geöffnet werden. Das Modell wird mit original nachgestellten Hakenkupplungen ausgerüstet. Einfache Modell-Hakenkupplungen für Bügel-Kupplungen liegen zum Austausch bei. Als Option können auch Kadee-Kupplungen geliefert werden.

Interessenten wenden sich direkt an:
H-R-F Modellbahn Atelier
Postfach 93m Bürgring 11, 3700 Spiez
Tel. 033 655 08 88
hrf@bluewin.ch, www.h-r-f.com

Piko Spur N

SBB-Bauzug-Set in Epoche IV

Piko hat mit den SBB-Oldtimerwagen eine der beliebtesten Wagenserien der SBB in den N-Massstab umgesetzt und am Markt erfolgreich platziert. Es sind bereits mehrere Sets, bestehend aus jeweils vier Wagen, in verschiedenen Epochen angesiedelt, erschienen. Zahlreiche Formschieber, man spricht von total 14 Stück, garantierten dabei, dass alle möglichen Vorbildvarianten der Epochen II und III nachgebildet werden konnten.

Wie seinerzeit beim Vorbild, so nun auch im Modell, sind aus den zwei- und dreiachsigen Personenwagen aktuell vorbildgetreue Modelle der Bauzugwagen entstanden. Das SBB-Bauzug-Set (Art.-Nr. 94346), bestehend aus je einem Magazin- und Werkzeugwagen sowie zwei Unterkunftswagen (ex. F3, B3, B2 und C2), ist aktuell an den Fachhandel ausgeliefert worden. Die Piko-Modelle weisen die bekannt guten Fahreigenschaften auf, für die spitzengelagerten, präzise gefertigten Radsätze sorgen. Die Wagen lassen sich unter Verwendung von Kurzkupplungsköpfen für das Puffer-an-Puffer-Fahren einsetzen. Je eine Kinematik pro Wagenende sorgt für den konstanten, sicheren Wagenabstand auch in Kurven. Die Wagen können mit dem Piko-Innenbeleuchtungsset (Art.-Nr. 46290) «zum Leuchten» gebracht werden.

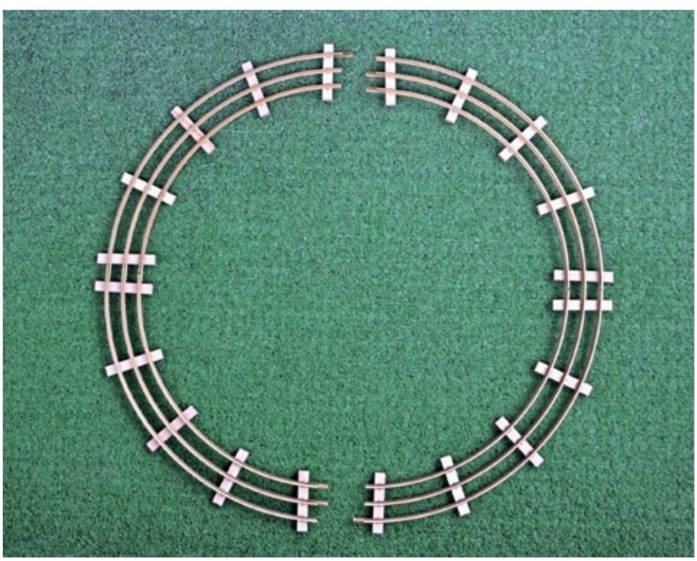
Erhältlich im Fachhandel.





BUCO-Gleis-Produktion Spur 0

Kreis mit 50 cm Durchmesser für Spur 0



Die Spur-0-Bahn beansprucht für eine Anlage, auch kleineren Ausmasses, einen gewissen Platz. Peter Wülser, BUCO-Gleis-Produktion, hat, nach einer Idee von Hansjörg Keller, einen 50er-Kreis in sein BUCO-Gleisprogramm aufgenommen. Der neue 50er-Kreis wird aus dem bewährten 5-mm-Messing-Gleis-Profil, Holzschwellen und Schienenstühlen der Bauart BUCO fabriziert. Geliefert wird der neue 50er-Kreis in Viertelsegmenten. Zweiachsiges Spur-0-Rollmaterial bis ca. 20 cm Länge über Puffer, ausgerüstet mit Stahlachsen und Blechrädern, durchfährt den 50er-Kreis problemlos.

Interessenten wenden sich direkt an:
Hansjörg Keller
Mittlere Strasse 74, 4056 Basel
hj-keller@gmx.ch

Peter Wülser
BUCO-Gleis-Produktion
Blumenweg 5, 6110 Wolhusen
peter.wuelser@gmx.ch

Roco Zubehör

Gleisbelegtmelder ausgeliefert



Neu ist nun auch der Gleisbelegtmelder für acht Abschnitte (Art.-Nr. 10808) im Fachhandel eingetroffen. Die Belegtmeldung mittels Stromüberwachung von Gleisabschnitten. Der RailCom®-Melder dient zur Lokidentifikation. Der Anschluss erfolgt über CAN-Bus und R-Bus. Konfiguration und Update können einfach per App oder PC via Z21® erfolgen. Belegt-/Rückmeldung geschieht mit Momentkontakt. Der Gleisbelegtmelder wird inklusive Anschlusskabel für R-Bus/CAN geliefert. **Erhältlich im Fachhandel.**



Kibri Spur H0

Originelle Waagerecht-Stossmaschine

Diese detailgetreue Werkzeugmaschine (Art.-Nr. 38676) eignet sich hervorragend als Werkstatteinrichtung für Industriegebäude von Kibri oder andere Industriebauten auf der H0-Anlage. Sie ist sofort einsatzbereit, denn als Fertigmodell ist kein Zusammenbau nötig. **Erhältlich im Fachhandel.**



Viessmann Spur H0

Fussgängerampel in Spur H0

Viessmann bietet neu Fussgängerampeln im Stil der Epochen III-VI an. Dieses Set (Art.-Nr. 5096) besteht aus vier Fussgängerampeln mit je einer roten und grünen LED. Sie dienen zum Absichern von Fussgängerstreifen an Kreuzungen. Der vorbildgetreue Messingmast besitzt einen Patentsteckfuss für eine besonders einfache Montage. Die Ampeln sind dank der LED-Beleuchtung wartungsfrei.

Die Fussgängerampeln können nur in Verbindung mit der Ampel (Art.-Nr. 5095) betrieben werden. Die Ansteuerung erfolgt über die in der Ampel enthaltene Elektronik. Für eine Kreuzung mit zwei Strassen werden somit zweimal Art. 5095 und einmal Art. 5096 benötigt. **Erhältlich im Fachhandel.**

Hobbytrain Spur N

Doppelstock-wagen in N



Seit dem ersten Erscheinen des Hobbytrain SBB IC2000 in Spur N sind bereits schon mehrere Wiederauflagen gemacht worden, die jeweils recht schnell und restlos vergriffen waren. Hobbytrain achtete aber bei jeder Auflage darauf, dass die Betriebsnummern geändert wurden und unterschiedliche Sujets zur Anwendung kamen. So auch bei der aktuellen Wiederauflage, die kürzlich in den Fachhandel gelangt ist. Auf diese Weise wird neben den angesprochenen «IC2000-Neueinsteigern» auch der ambitionierte N-Sammler dazu verführt, sich noch eine weitere IC2000-Garnitur zuzulegen. Aktuell sind folgende Modelle greifbar:

- Art.-Nr. H25114, SBB IC2000 A, 1. Kl.
- Art.-Nr. H25115, SBB IC2000 B, 2. Kl.
- Art.-Nr. H25116, SBB IC2000 AD, 1. Kl./Gepäck
- Art.-Nr. H25117, SBB IC2000 Bt, 2. Klasse/Steuerwagen «Trickiland»
- Art.-Nr. H25118, SBB IC2000 WRB, Barwagen «Starbucks»
- Art.-Nr. H25119, SBB IC2000 B, 2. Kl./ Blick-Stau-Wagen

Bereits mit diesen sechs Wagen lässt sich ein vorbildorientierter Zug zusammenstellen. Technisch wurde an den Modellen leider nichts geändert. Die nicht NEM-konforme Kurzkupplungsmechanik sorgt immer noch für einen etwas zu grossen Wagenanstand, auch mit entsprechenden Kurzkupplungsköpfen. Abhilfe können hier verkürzte Kupplungsstangen bieten, wie sie zum Beispiel die Firmen SpurNeun und Modellbahn Union anbieten. Die fahrtrichtungsabhängige Umschaltung der Spitzensignale erfolgt immer noch durch eine einfache Diodenschaltung. Eine Digitalschnittstelle gibt es immer noch nicht. Digitalfahrer sind auf den Selbstumbau angewiesen oder akzeptieren zähneknirschend das gleichzeitige Leuchten von weissem und rotem Zugsignal. **Erhältlich im Fachhandel.**



Modelbex Spur 0

Verschiedene Varianten der BB 6300







Die dieselelektrischen Lokomotiven der Baureihe BB 63000 wurden zwischen 1953 und 1968 für die französische Staatsbahn SNCF gebaut. Der Hersteller Brissonneau & Lotz in Paris bezog die Motoren von verschiedenen Herstellern. Es wurden Motoren der Unternehmen Sulzer aus Winterthur und Société Alsacienne de Constructions Mécaniques aus Mülhausen eingebaut. Sie wurden damals bestellt, um ältere Dampflokomotiven abzulösen, speziell die Bauart 140C. Basierend auf der Lok hat u.a. auch die Chemins de Fer Luxembourgeois als CFL 850 solche Loks beschafft.

Der Waadtländer Hersteller Modelbex hat die charakteristische SNCF-Diesellok für Spur 0 in mehreren Varianten ausgeliefert:

- Art.-Nr. O-MX.001/2: SNCF BB 63593, Bordeaux, grün
- Art.-Nr. O-MX.001/3: SNCF 040 DE 697, Laroche, grün
- Art.-Nr. O-MX.001/5: SNCF BB 63567, Achères, orange
- Art.-Nr. O-MX.001/5CH: SNCF BB 63592, Région 1, Strasbourg & Brig, grün
- Art.-Nr. O-MX.001/6CH: SNCF BB-63752, Région 1, Strasbourg & Brig, orange
- Art.-Nr. O-MX.001/7A: CFL 851, weinrot
- Art.-Nr. O-MX.001/7B: CFL 852, weinrot
- Art.-Nr. O-MX.001/8: CFL 856, weinrot

Alle Modelle sind in Messing gebaut, sind beleuchtet und weisen DCC-LokSound mit einem DCC-DC Schalter auf.

Interessenten wenden sich direkt an:
Modelbex
Rte. de la Gribannaz 4
1880 Bex
Tel. 024 463 02 50
info@modelbex.com
www.modelbex.com



Roco Spur H0

IC2000-Doppelstockwagen der SBB









Als IC2000 werden in der Schweiz die doppelstöckigen Schnellzugwagen der SBB, welche ab 1997 beschafft wurden, bezeichnet. Diese für 200 km/h zugelassenen Personenwagen wurden ursprünglich in fünf Wagentypen (Bt, B, BR, A, AD) angeschafft, die aber unter sich teilweise leicht unterschiedlich sein können. Zudem wurden seit der Ablieferung verschiedene Änderungen vorgenommen, sodass später sieben und heute sechs verschiedene Typen vorhanden sind. Von den anderen europäischen Doppelstockwagen unterscheiden sie sich vor allem durch den im Oberdeck befindlichen Übergang. Die Wagen wurden bei Schindler Waggon AG in Pratteln endmontiert. Die Aluminium-Wagenkästen wurden im ehemaligen Werk der Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein in Altenrhein geschweisst. Die elektrischen Komponenten stammen von ABB Daimler-Benz Transportation AG in Zürich-Oerlikon (damals ADtranz, heute Bombardier Transportation) und die Drehgestelle von FIAT-SIG in Neuhausen am Rheinfall (vor 1995 SIG, heute Alstom).

Während dieses Sommers lieferte Roco nun folgende H0-Wagen der IC2000-Doppelstockwagen aus:

- Art.-Nr. 64853 IC2000, 1. Klasse mit Gepäckabteil, AD
- Art.-Nr. 64850 IC2000, 1. Klasse, A
- Art.-Nr. 64854 IC2000, 2. Klasse, Bistro, BR
- Art.-Nr. 64851 IC2000, 2. Klasse
- Art.-Nr. 64852 IC2000, 2. Klasse (Nummernvariante)
- Art.-Nr. 64856 IC2000, Steuerwagen mit Kinderabteil, 2. Klasse

Beim Steuerwagen ist neu kein Umschalter mehr montiert, sondern ein Funktionsdecoder. Dieser Decoder ist standardmässig eingebaut und der natürlich auch im Analogbetrieb für die korrekte Umschaltung sorgt. Wenn bei der ersten Inbetriebnahme der Anschein entsteht, die Scheinwerfer funktionieren nicht, einfach kurz hin und her bewegen, et voilà.

Erhältlich im Fachhandel.



Kibri Spur N

Bauernhof mit Etageninnenbeleuchtung

Im Berner Mittelland in der Schweiz findet man solche stattlichen Bauernhöfe. In vielen Dorfkäsereien wird dort der über alle Lande bekannte Emmentaler Käse hergestellt. Die Bauernhöfe mit ihren grossen Walmdächern sind für diese Region typisch und passen gut zu freien Wiesen und Weiden sowie urtypischen Nadelwäldern auf der heimischen Modelleisenbahn. Dieser Bauernhof (Art.-Nr. 37050) ist mit der praktischen und variablen Etageninnenbeleuchtung von Viessmann ausgestattet. Diese bietet unbegrenzte Möglichkeiten zur individuellen Beleuchtung von Gebäuden. Der Bausatz entspricht dem Schwierigkeitsgrad: 2 (Fortgeschrittene) und weist die Masse L 18,5 × B 13,5 × H 9 cm auf.

Erhältlich im Fachhandel.





Der RABe 535 104 «Lötschberger» mit zwei weiteren Einheiten zwischen Spiez und Thun, wo ebenfalls die typische BLS-Fahrleitung verbaut ist.

Selbstbau von Fahrleitungsmasten in Spur N

Eine typische Fahrleitung für die Lötschberglinie

Seit ein einigen Jahren baue ich Module nach den Normen von spur-N-schweiz (sNs). Anfänglich war die Fahrfähigkeit und eine Grundgestaltung oberste Priorität. Irgendwann reifte dann aber der Wunsch nach detaillierter Gestaltung der Module – dazu gehört in einem Eisenbahnland wie der Schweiz auch eine Fahrleitung.

Von Peter Hürzeler (Text und Fotos)

Eine funktionsfähige Nachbildung bei transportablen Modulen erschien mir von Anfang an nicht als zielführend. Eine Nachbildung der Fahrdrähte und Tragseile wäre massstäblich so fein, dass dies im rauen Modulbetrieb mit viel Reparaturarbeit verbunden wäre. So entschloss ich mich schlussendlich nur die eigentlichen Fahrleitungsmasten zu stellen, nachdem ich auch entsprechend gestaltete Module gesehen habe. Aus normaler Betrachterdistanz reicht der dadurch erreichte Effekt vollends aus.

Beim Blick auf die käuflich erwerblichen Produkte wurde ich auch nicht so glücklich. Sommerfeldt bietet eine Fahrleitung nach SBB Vorbild an – ich möchte aber eher was nach Vorbild der BLS. Zudem erscheinen mir die Nachbildungen als zu grob. Der spanische Hersteller Mafen als zweite Alternative bietet zwar viel mehr Auswahl – unter anderem auch Masten nach dem gewünschten Vorbild - die Masten sind aber sehr fein und dem Modulbetrieb nur bedingt gewachsen. Und auch wenn beide Produkte bezahlbar sind, so macht die Menge dann halt auch den entscheidenden Punkt aus, so dass ich mich zum Eigenbau von Fahrleitungsmasten entschloss. Selbstbau ist ja immer auch mit viel Spass verbunden.



Für den Diesel-TEE-Zug mag die Strecke ohne Masten noch gerade so gehen, aber ...



... typisch schweizerische Züge wirken mit Fahrleitungsmasten authentischer.



Das Vorbild der Fahrleitungsmasten in der sogenannten «Normalausführung» und ...



... als mögliches Vorbild einer Spezialausführung: Mast mit Doppelausleger.

Das Vorbild

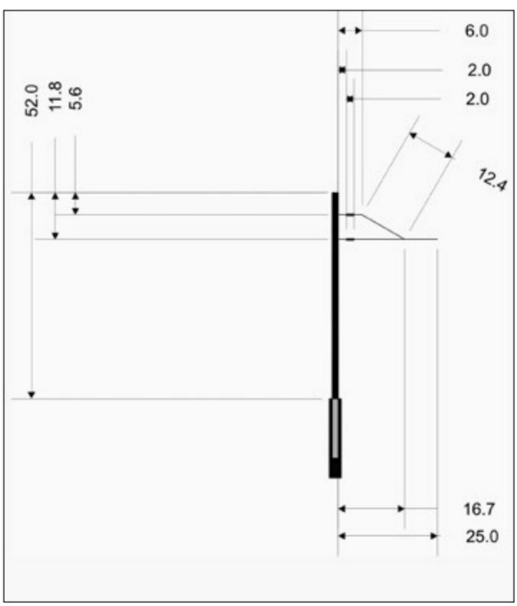
Als ab Mitte der 1970er-Jahren die komplette Lötschberglinie der BLS zwischen Spiez und Brig schrittweise auf Doppelspur ausgebaut wurde, musste auch die aus der Gründerzeit stammende Fahrleitung ersetzt werden. Zum Einsatz kam eine Neuentwicklung der Firma Furrer + Frey Fahrleitungsbau AG. Die Masten bestehen aus einem H-Profil, an denen ein Rohrträger aus rostfreien Stahlrohren – genannt Velorahmen – montiert wird, welcher der Fahrleitung ihr unverkennbares Erscheinungsbild gibt. Die Fahrleitungsmasten werden mittels vier Schrauben auf dem Betonsockel montiert. Tragseil wie Fahrdraht haben einen Querschnitt von 150 mm². Die Fahrdrahthöhe liegt zwischen 4,85 und 5,6 Meter über der Schienenoberkannte. Die maximale Länge des abgespannten Fahrdrahtes und des ebenfalls abgespannten Tragseils beträgt auf offener Strecke 600, in Bahnhöfen 400 und in Tunneln 450 Meter. Pro Abschnitt werden dabei maximal 15 Fahrleitungsmasten aufgestellt. Wie sich im Laufe der Jahre herausgestellt hat, war die Konstruktion der Velorahmen nicht ganz geglückt. Die Velorahmen waren zu wenig stabil und haben sich unter den enormen Belastungen teilweise recht stark verbogen. So werden diese seit einigen Jahren vermehrt gegen ein neueres Produkt ausgetauscht, wobei die eigentlichen Fahrleitungsmasten wiederverwendet werden.

Vom Vorbild zum Modell

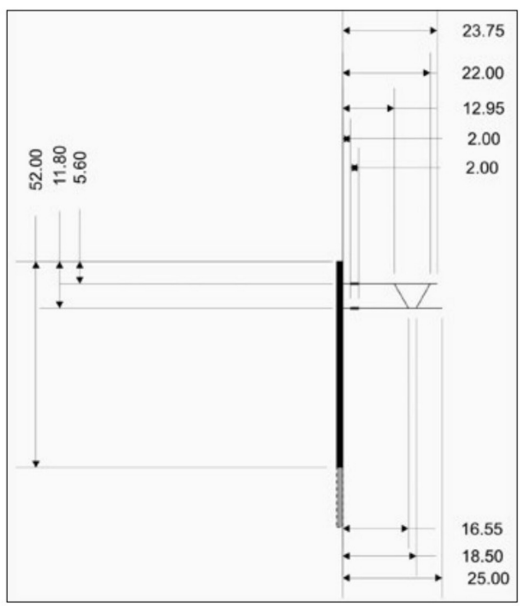
Da ich bis heute leider keine Pläne dieses Fahrleitungstypus auftreiben konnte, blieb nur das Nachbauen anhand Fotos der Originalmasten. Anhand der erstellten Fotos konnte eine Planskizze angefertigt werden. Die H-Profile sind Standardprodukte und konnten von den Dimensionen her in einem Bahnhof soweit vermessen werden, dass damit die restlichen Dimensionen abgeschätzt werden konnten. Ein exakter Nachbau musste sowieso ausgeschlossen werden, da ansonsten beim montieren der Masten das Lichtraumprofil nach NEM verletzt würde. Daher ist auch das Fehlen von Originalplänen nicht allzu schlimm. Wichtig für mich war vor Allem der optische Eindruck. Um den Bau etwas zu vereinfachen habe ich nur die wesentlichen Elemente nachgebaut und Details, welche in unserem Massstab sowieso verschwindend klein wären, weggelassen.



Vor dem Tunnelportal ist die Spezialausführung der Fahrleitungsmasten für ein niedrigeres Lichtraumprofil zu sehen.



Massskizze des Spezialmasten mit niedrigem Lichtraumprofil.



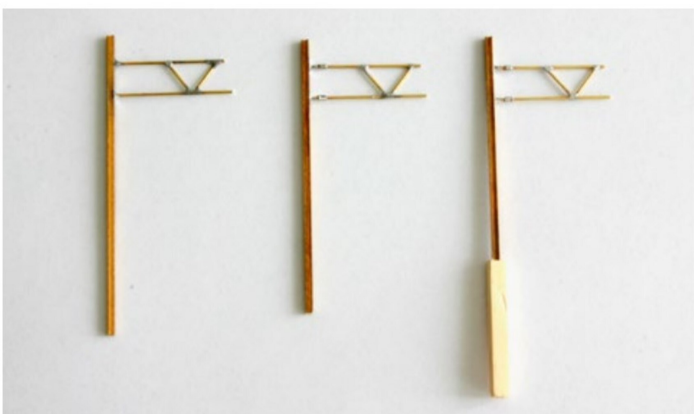
Massskizze des Fahrleitungsmastens in «Normalausführung».



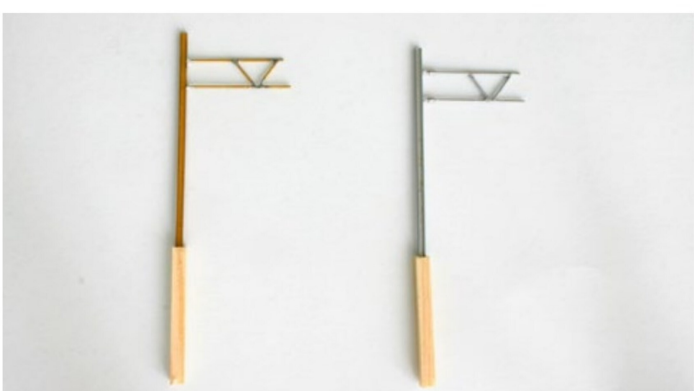
Die benötigten Materialien: Holzprofil, H-Profil, Messingdraht und einzelne Litzen für die Isolatoren.



Wichtige Helfer: links die Lötlehre und rechts die Schleiflehre.



Der Wandel vom Mast mit angelötetem Velorahmen bis hin zum fertigen Mast vor der Lackierung



Nach der ersten Lackierung. Noch sind die Isolatoren nicht farbig abgesetzt.

Auf der Suche nach dem geeigneten Material

Nach der Planung ging es nun auf die Suche nach geeigneten Materialien. In Frage kamen Messing- oder Kunststoffprofile. Da ich mit löten von Messing vertrauter bin als mit kleben von Kunststoff, entschied ich mich für ersteres. Die damit entstehenden Masten erwiesen sich auch als sehr stabil und vertragen auch mal eine unsanfte Begegnung mit einer Hand.

Die Masten entstanden aus Messing H-Profilen 1.5 × 1.5 mm, der Velorahmen aus 0.6 mm Messingdraht. Die Isolatoren entstanden aus einer einzelnen Litze einer 1.5 mm²-Litze, welche bei unseren Modulen als Speiseleitung Einsatz findet. Für den Betonsockel wurde ein 3 × 3 mm Holzprofil verwendet.

Löten, Löten und noch viel mehr

Bevor es an den Bau ging, wurden die Rohmaterialien auf die geeignete Länge gebracht. Bei den Drähten für die Velorahmen müssen dabei die beiden Querverstrebungen stimmen, während die beiden horizontalen Streben eher etwas zu lang abgelängt werden sollten. Mittels einer kleinen Bau- und Lötlehre aus Holz konnten nun die Velorahmen zusammengelötet werden. Die Lehre ermöglicht dabei eine rationellere Fertigung und vor Allem auch eine gleich bleibende Optik auch nach dem x-ten Velorahmen. Die gelöteten Velorahmen wurden nun in einer zweiten Schleiflehre eingelegt, wo dann mit einem Proxxon die überstehenden Enden der horizontalen Streben genau aufs Mass abgeschliffen wurden.

Nun kann der Velorahmen stumpf an das H-Profil für den Mast angelötet werden. Damit sieht man ein erstes Mal, wie das Ganze schlussendlich aussieht. Noch fehlen aber die Isolatoren. Zur Nachbildung derselben wird eine einzelne Litze jeweils ca. 5-7mal um die beiden horizontalen Streben gewickelt. Die einzelnen Wicklungen müssen dabei sehr eng aneinander liegen. Mit wenig Lötzinn wird nun die Isolatorennachbildung festgelötet. Wichtig dabei ist, dass man die einzelnen Wicklungen nach wie vor sehen kann. Ist dies nicht der Fall wurde zuviel Lötzinn verwendet. Die überstehenden Enden der Litze können nun bündig abgeschnitten werden.

Für den Betonsockel wird im passend abgelängten Holzleistchen, deren Länge je nach Einbauort unterschiedlich ausfallen

kann, einseitig auf der Stirnseite ein senkrechtes (!) Loch gebohrt. Das Loch sollte gerade so gross ein, dass das H-Profil satt eingesteckt werden kann.

Farbe muss sein

Im Gegensatz zum Vorbild, wo verzinkte H-Profile und Stahlrohre für die Velorahmen verwendet wurden, stört nun der Messingglanz der selbstgebauten Fahrleitungsmasten, welcher so gar nicht vorbildrichtig ist. Ein Anstrich muss her, welcher in meinem Falle mittels einer silbernen Sprühdose gemacht wurde. Obwohl die Masten im Vorbild nicht silberfarben sind, sieht das Ganze im Modell passend aus. Natürlich kann eine leichte Verwitterung bei Bedarf in Form von etwas brauner Farbe aufgebracht werden.

Nach dem Trocknen des Fahrleitungsmastes werden mit einem Pinsel die Isolatoren braun abgesetzt. Der Betonsockel wird separat Betonfarben bemalt.

Nachdem alles gut durchgetrocknet ist kann nun die Heirat zwischen Fahrleitungsmast und dem Sockel vollzogen werden, indem der Fahrleitungsmast mit etwas Holzleim in den Sockel geleimt wird. Der komplette Fahrleitungsmast ist nun bereit auf den Modulen eingebaut zu werden.

Fazit

Der Zeitaufwand für einen einzelnen Fahrleitungsmast ist nicht unerheblich und muss über alles mit etwa 20 bis 30 Minuten angesetzt werden. Im Vergleich zu den Produkten von Mafen und Sommerfeldt ist die leicht vereinfachte Form sicherlich zu erkennen. Dafür lassen sich aber auch Spezialmasten und Ausleger für entsprechende Vorbildsituationen mit relativ einfachem Aufwand realisieren, welche es von den Grossen nicht gibt. So kann eine Individualität auf die Module oder Anlage gebracht werden, welche mit den Grossserienprodukten so nicht erreichbar ist. In entsprechender Bauart habe ich inzwischen einige dutzend Masten nach verschiedenen Fahrleitungsbauarten hergestellt, so auch solche nach Vorbildern der ehemaligen EBT-Gruppe. ○



Die Wirkung der Masten ist frappant und macht als Betrachter grosse Freude. Der Aufwand hat sich gelohnt!



Was für die Modellbahnfotos benötigt wird: iPhone mit Gummihülle, Schminkpinsel, Klötzchen und eventuell ein Stativhalter.

Modellbahnfotos mit dem Telefon

Smarte Bilder mit dem iPhone

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. Zum Beweis sind in diesem Artikel sämtliche Modellbilder mit einem iPhone 6 aufgenommen und bearbeitet worden …

… von Daniel Wietlisbach (Text und Fotos)

Als einer der ersten Bereiche war die Fotografie von der digitalen Revolution betroffen. Längst sind die meisten Fotolabors verschwunden, und kaum noch jemand bringt einen Film zum Entwickeln ins Fotofachgeschäft. Doch die Revolution frisst bekanntlich ihre eigenen Kinder und Smartphones bieten mittlerweile eine dermassen gute Bildqualität, dass wohl über kurz oder lang die kleinen kompakten Digitalkameras verschwinden werden. Bleiben werden vermutlich die hochpreisigen Spiegelreflexkameras für den ambitionierten Amateur.

Das Smartphone als Kamera bietet klare Vorteile: Es ist immer dabei, tatsächlich sofort «schussbereit», einfach zu bedienen und bietet gar umfangreiche Werkzeuge (Tools) zur Bildbearbeitung.

Bereits die Kamera im ersten iPhone erstaunte mit einer beeindruckenden Bildqualität vor allem im Makrobereich, und die Entwicklung ist seither nicht stehen geblieben. Längst werden von Lesern eingesandte Handybilder in Zeitungen abgedruckt und immer mehr gar professionelle Filmbeiträge der «rasenden Reporter» mit dem iPhone gefilmt, ohne dass wir eine Qualitätseinbusse wahrnehmen. Alle in diesem Artikel gedruckten Aufnahmen der Modelleisenbahn sind denn auch mit einem iPhone 6 ganz unkompliziert entstanden und danach einzig in der App Fotos leicht bearbeitet worden.

Mit Wasser kochen

Auch Smartphone-Kameras kochen mit Wasser bzw. können die optischen Gesetze nicht aushebeln. Deshalb gilt als Erstes, dass die Modellbahn genug hell ausgeleuchtet sein



Die Helligkeit sollte auf einen mittleren Wert eingestellt und Night Shift ausgeschaltet sein.



HDR (High Dynamic Range) ist bei fahrenden Objekten nicht möglich. Deutlich ist zu sehen, wie Fenster, Lüfter und Beschriftung zweimal verschoben fotografiert wurden.



Eine typische Aufnahme mit Blitz, wie wir es lieber nicht haben möchten – vorne viel zu hell und gegen hinten immer dunkler und schliesslich einfach nur noch «schwarz».



Display beim Fotografieren: Der Blitz ist aus-, HDR und Selbstauslöser sind eingeschaltet.



Neben den Klötzchen können auch andere Hilfsmittel, die sich gerade so finden, zur Stabilisierung des iPhone herangezogen werden.

sollte. Der eingebaute Kamerablitz ist zwar gut gemeint, doch seine Ausleuchtung kennen und fürchten wir: Das Bild wird vorne hell, nach hinten jedoch schnell dunkler bis schliesslich ganz schwarz.

Weil wir zum Basteln und für das Spiel mit der Bahn ebenfalls genügend Licht benötigen, wird eine auch für die Fotos ausreichende Beleuchtung in den meisten Hobbyräumen bereits installiert sein. Es empfiehlt sich zudem, alle auf der Modellbahn installierten Leuchtkörper wie Strassen- und Bahnsteigleuchten sowie Innenbeleuchtungen an umliegenden Gebäuden und Eisenbahnmodellen einzuschalten. Eine eingeschaltete Frontbeleuchtung der Triebfahrzeuge erweckt die Züge auf den Fotos schliesslich erst zum Leben. Bei der alten analogen Technik unserer Spielbahn war Letzteres nicht immer möglich; ich habe jeweils versucht, den Umschalter der Lok zu betätigen, inklusive «Bocksprung», und dafür mit strahlender Frontbeleuchtung.

Eine zusätzliche Beleuchtung oder gar semiprofessionelles Lichtequipment ist nicht erforderlich. Dafür sollte ein weisses Blatt Papier, weisser Karton oder ein Stück Styropor bereitliegen. Damit werden dunkle Stellen und Schatten aufgehellt, wie wir später sehen werden. Zu guter Letzt wird ein feiner Pinsel benötigt – bevorzugt aus der Kosmetik –, um den Staub zu entfernen. Es gibt nichts Ärgerliches als ein schönes Bild, das von einem Staubfaden am Hauptsujet verunziert wird.

Mittlerweile gibt es umfangreiches und mehr oder weniger sinnvolles Zubehör für Smartphone-Fotografen. Beispielsweise Halter mit Stativgewinde, um das iPhone auf einem Stativ fixieren zu können. Damit vergibt man allerdings einen der grössten Vorteile der flachen Telefone, nämlich, dass sie direkt auf die Modellbahn gestellt werden können und erstmals eine echte «Preiser-Perspektive» überhaupt ermöglichen. Keine zwei Zentimeter vom Boden entfernt, schafft das Objektiv somit atemberaubende Perspektiven. Hilfreicher als ein Stativadapter ist denn auch eine Hülle aus Gummi, die sich als Schutz ohnehin anbietet und gleichzeitig das iPhone auf der Modellbahn gegen Verrutschen sichert.

Voreinstellungen

Zwei Stolpersteine gilt es vor dem Fotovergnügen aus dem Weg zu räumen, und beide finden sich bei den Einstellungen. Unter «Anzeige & Helligkeit» sollte der Schieber der Helligkeit in einer mittleren Position stehen sowie die Auto-Helligkeit deaktiviert sein, denn beide würden uns eine falsche Belichtung vortäuschen – beim Fotografieren und bei der Nachbearbeitung.

Ferner sollte die Funktion «Night Shift» deaktiviert sein; eingeschaltet sorgt sie mit einer wärmeren, gelblichen Farbtemperatur dafür, dass wir beim Blick auf den Monitor zu später Stunde nicht wieder «geweckt» werden und stattdessen trotzdem gut einschlafen können. Der gelbliche Farbfilter würde uns bei den Fotos natürlich eine falsche Farbtemperatur vortäuschen und uns zu unnötigen, ja gar falschen Korrekturen verleiten.

Sind beide Funktionen ausgeschaltet, wenden wir uns der Kamera zu. Gewählt werden kann zwischen rechteckigen und quadratischen Aufnahmen, was natürlich Geschmackssache ist. Es sei denn, die Bil-

der sind für die Plattform Instagram vorgesehen, dort werden nämlich quadratische Bilder bevorzugt. Ferner gibt es kleine Fotobüchlein, wie am Schluss beschrieben, die ebenfalls quadratisch gehalten sind.

Weiter sollte der Blitz aus-, HDR (High Dynamic Range) hingegen eingeschaltet sein. In HDR schiesst die Kamera zwei verschieden belichtete Bilder in kurzer Zeit hintereinander und rechnet diese zusammen. Dabei wird von jeder Stelle im Bild die optimale Belichtung gewählt, und so entsteht eine Aufnahme mit hohem Dynamikumfang. HDR eignet sich allerdings nicht für fahrende Züge, weil ein Zug zwischen den beiden Einzelaufnahmen in Bewegung ist.

Hilfreich kann der Selbstauslöser sein, der auf drei oder zehn Sekunden Vorlaufzeit eingestellt werden kann. Er sollte benutzt werden, wenn die Gefahr besteht, dass das iPhone nicht sicher und ruhig gehalten, es jedoch an einem Gebäude oder Wagenmodell abgestützt werden kann.

Die Farbfilter in der rechten oberen Ecke lassen wir bleiben, denn dieselben Effekte können auch noch in der anschliessenden Bildbearbeitung ausgewählt werden. Die Einstellung «Kamera drehen» ist für Selfies (Selbstporträts) gedacht und sollte tunlichst gemieden werden. Denn die Auflösung ist um ein Vielfaches schlechter, und die Fotos sind tatsächlich nur für Bildschirmansichten geeignet.

Nun aber frisch und ohne Hemmungen ans Werk, denn alles, was benötigt wird, ist vorhanden: iPhone, Gummihülle, Staubpinsel, weisses Papier und eventuell ein Stativ mit Halter.

Adlerblick

Niemand kennt eine Modellbahn besser als ihr Erbauer! Deshalb suchen wir nun mit einem offenen Auge (das andere ist zugekniffen, denn das Smartphone hat schliess-



Auf einem stabilen Untergrund kann das Smartphone auch einfach sanft runtergedrückt werden – bei Metallgleisen kein Problem.



Mit dem Finger wird der Kamera direkt auf dem Display gezeigt, welcher Bereich fokussiert werden soll – meist wird es eine Lokfront sein.



Damit Dampflokomotiven nicht nur schwarz erscheinen, wird ein weisses Papier so platziert, dass es sich in den dunklen Flächen spiegelt.



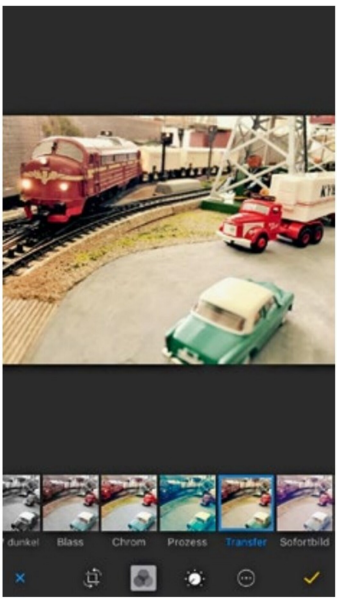
Die Wirkung des weissen Blattes ist beeindruckend: Alle Details an der schwarzen Lok sind nun deutlich erkennbar.



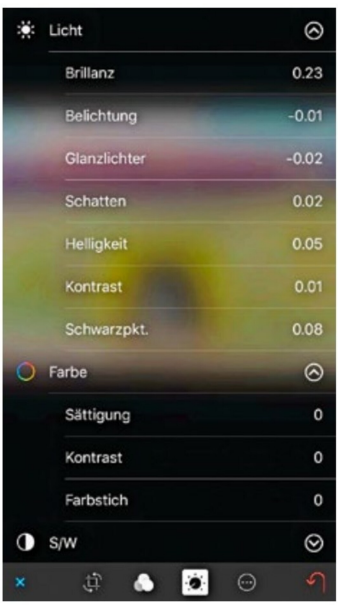
Der «Zauberstab» verbessert sehr einfach viele Aufnahmen bereits überzeugend.



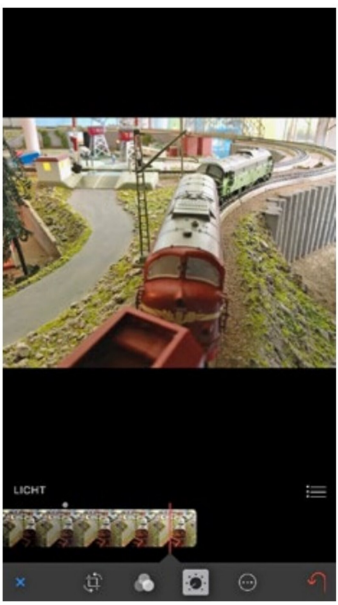
Hier kann der Bildausschnitt neu definiert sowie ein schräges Bild ausgerichtet werden.



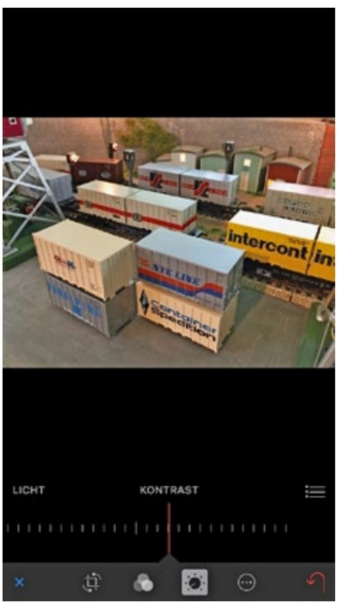
Die Effektfilter sind Geschmackssache, hier der Filter «Transfer» als Beispiel.



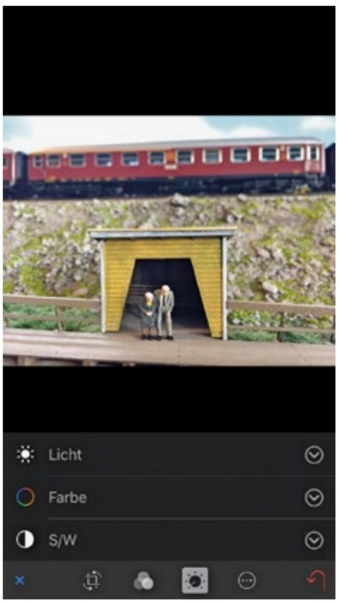
Zehn von 14 Einstellmöglichkeiten sind hier zu sehen. Wir beschreiben die wichtigsten.



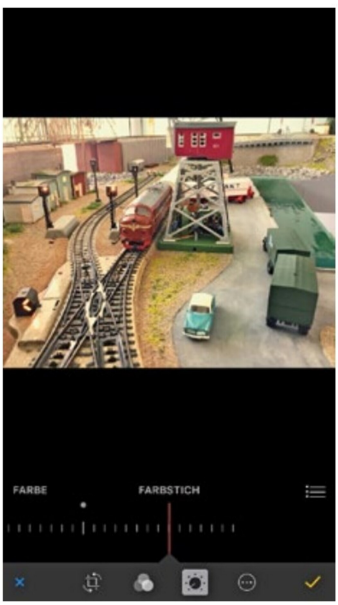
Der Lichtregler wirkt vielschichtig, Dunkles wird heller, Helles dagegen nicht unbedingt dunkler.



Der Kontrastregler sollte behutsam bedient werden, weil sonst Details verloren gehen.



Hinter Licht und Farbe verbergen sich die beiden wichtigsten Korrekturmöglichkeiten.



Nur zu Demonstrationszwecken, das Bild hat eine viel zu tiefe Farbtemperatur (= Gelbstich).



Dieses Bild lebt unter anderem von der eingeschalteten Spitzenbeleuchtung der Lokomotive, die den Zug zum Leben erweckt.



Die Schärfe muss geschickt gewählt werden – hier liegt sie auf der grünen Lok (oben).
Das iPhone wurde auf den Gleisen abgestützt – dort kommt keine Spiegelreflexkamera hin (unten).





Mitten aus dem Leben – solche Aufnahmen wirken dadurch, dass sie inmitten einer Szenerie entstanden sind. Wichtig ist, dass die Schärfe am richtigen Ort sitzt.



Hier wurde der Fokus mit dem Finger auf dem Display festgelegt, er sitzt perfekt auf der Figur am Geländer (oben) und auf dem älteren Ehepaar (unten).



lich ebenfalls nur ein «Auge») einen attraktiven Aufnahmeort sowie eine spannende Perspektive. Sobald gefunden, versuchen wir das iPhone mitten in die Szenerie zu stellen, damit es möglichst genau das vorher mit dem Auge «gefundene» Bild auf dem Monitor zeigt – oder eben ein ähnliches. Das Suchen mit dem Auge ist einfach der schnellere und für die Modellbahn oft schonendere Weg, als wenn das Telefon auf der Modellbahn zwischen Figuren und anderen Details hindurchmanövriert werden muss. Stellt man es hingegen von oben vorsichtig in die Szenerie, geht das relativ problemlos und meist ohne Kollateralschaden. Als «Stütze» kann dem iPhone alles Mögliche dienen: stabile Gebäude oder herangefahrene Lokomotiven; zum horizontalen Ausrichten dienen Holzklötzchen und Kartonstreifen in verschiedenen Dicken.

Es geht natürlich auch ohne diese Hilfsmittel, das Smartphone wird einfach mit sanftem Druck auf der Modellbahn gehalten, was für eine verwacklungsfreie Aufnahme in den meisten Fällen genügt.

Da die Kamera im iPhone sämtliche Einstellungen automatisch einstellt, kann es sich lohnen, eine erste Testaufnahme zu schiessen. Nicht selten «sitzt» die Schärfe am richtigen Ort, was jedoch in der vergrösserten Bildschirmansicht überprüft werden muss. Entspricht das Resultat nicht den Vorstellungen, kann der Kamera etwas geholfen werden und – ganz wörtlich – gezeigt werden, wo die Schärfe liegen soll. Das iPhone wird zurück an den Aufnahmepunkt gestellt und mit dem Finger direkt jener Bereich auf dem Bildschirm berührt, der scharf werden soll. Nach zwei Sekunden erscheint der Hinweis «AE/AF-Sperre», und der Autofokus bleibt so lange erhalten, bis wieder ein anderer Punkt angewählt wird. Obwohl der Fokus häufig auf die Front einer Lokomotive gesetzt wird, funktioniert dies auch bei kleinen Details wie Figuren problemlos. Gleichzeitig mit der Schärfe richtet sich auch die Helligkeitseinstellung nach dem angezeigten Punkt, was in vielen Fällen zu einer korrekten Belichtung führt. Falls doch nicht, kann sie anschliessend angepasst werden. Gut möglich, dass ein paar Versuche erforderlich sind, doch mit etwas Übung ist das Bild schnell im Kasten.

Ein Sonderfall stellen Dampflokomotiven und grundsätzlich ältere Fahrzeuge dar.



Es ist kein Zufall, dass beide Lokomotiven scharf sind. Die limitierte Tiefenschärfe zwingt dazu, die Hauptmotive geschickt zu platzieren.

Entweder komplett schwarz oder in einem dunklen Grün gehalten, überfordern sie schnell die Abbildungsleistung digitaler Aufnahmechips und erscheinen auf dem Bild einfach «schwarz». Hier kommt das bereitliegende weisse Blatt zum Einsatz. Es wird so platziert, dass es sich in der Lokomotive spiegelt und einen Glanz oder Schimmer erzeugt, der feinste Details erkennen lässt. Die Resultate, die durch den Einsatz eines solch simplen Hilfsmittels erzielt werden, sind immer wieder erstaunlich.

Nachbearbeitung

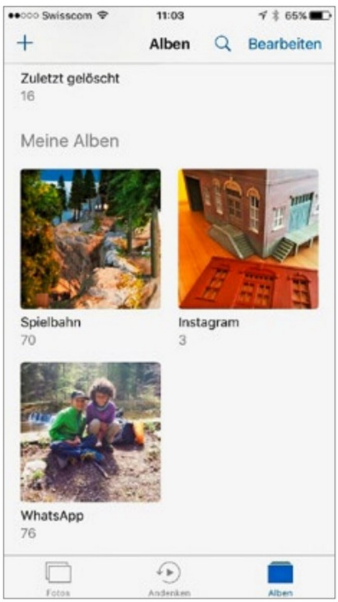
Die Bearbeitung der Bilder kann entweder direkt nach der Aufnahme in der Vorschau der Kamera-App geschehen oder am Schluss nach einer Aufnahmeserie in der Fotos-App – die Werkzeuge sind identisch.

Zum Bearbeiten muss in der Bildansicht das Symbol neben dem Abfalleimer angewählt werden, drei Striche mit den kleinen Kreisen (ab iOS 11 einfach oben auf «Bearbeiten» klicken). Das Bild erscheint nun vor schwarzem Hintergrund, was die Bearbeitung erleichtert, unten oder rechts – je nachdem, wie das iPhone gehalten wird – sind sechs Symbole und gegenüber der «Zauberstab» zu sehen. Angetippt verbessert er das Bild in vielerlei Hinsicht, weshalb der Name durchaus gerechtfertigt ist. Wenn das Resultat gefällt, kann zum Speichern der gelbe Haken angetippt werden. Gefällt es nicht, kann der Vorgang mit dem blauen × rückgängig gemacht werden.

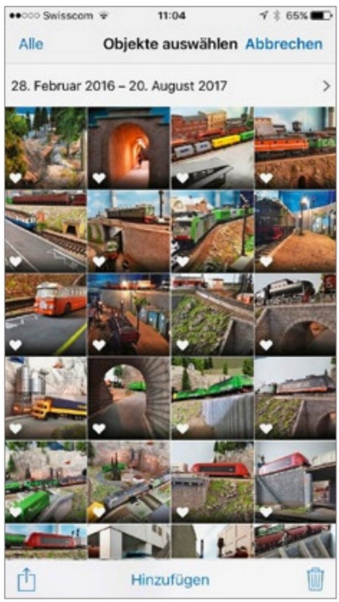
Die vier Werkzeuge, mit denen ein Bild weiter den eigenen Vorstellungen angepasst werden kann, betrachten wir im Einzelnen. Das Quadrat mit den Pfeilen symbolisiert, dass damit der Bildausschnitt neu definiert werden sowie das Bild in 90°-Schritten gedreht werden kann. Doch nicht nur das: Falls das Bild nicht «im Lot» steht, kann es ebenfalls gerade gestellt werden. Diese Einstellmöglichkeiten gehen allerdings mit dem Verlust von Bildrändern einher, damit verkleinert sich die Auflösung und schliesslich die Bildqualität. Deshalb sollte der Bildausschnitt möglichst schon bei der Aufnahme stimmen.

Hinter den drei übereinanderliegenden Kreisen verbergen sich Effektfilter. Angetippt zeigen sie das Bild live mit dem gewählten Filter, sie sind Geschmackssache und müssen deshalb nicht näher erklärt werden.

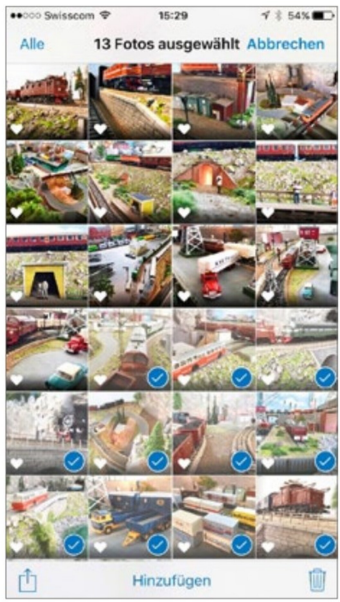
Die meisten Möglichkeiten verbergen sich hinter der «Uhr», die auch ein wenig einer Sonne gleicht. Die Möglichkeiten sind derart vielfältig, dass wir uns auf die Funktionen beschränken, welche zu einem «korrekten» Bild führen. Spielerische Effekte, Farbspielereien und Texte in den Bildern lassen wir beiseite, können aber von jedem selber ausprobiert werden. Wird also das Symbol angetippt, gehen drei weitere Werkzeuge auf, Licht, Farbe und s/w, und hinter



In der Fotos-App lässt sich durch das Erstellen von Alben eine übersichtliche Ordnung schaffen.



In der Übersicht können einzelne Bilder gesucht werden, dazu einfach auf «Auswählen» tippen.



Die Bilder im unteren Bereich sind ausgewählt, nach «Hinzufügen» kann das Zielalbum gewählt werden.

jedem Werkzeug verbergen sich weitere Einstelloptionen. Insgesamt 14 Parameter zur Bildbearbeitung können variiert werden, viele davon laden zum Ausprobieren ein. Wir beschränken uns nachfolgend auf die wichtigsten:

Licht: Durch Schieben verändern sich die Helligkeitswerte, ähnlich einer HDR-Aufnahme. Helles bleibt hell oder wird leicht dunkler, Dunkles hingegen wird deutlich heller. Trotz der überwältigenden Wirkung sollte man es nicht übertreiben, sonst besteht Kitschgefahr.

Licht → Kontrast: Dieser Schieber reagiert sehr empfindlich und ist deshalb mit grossem Feingefühl zu bedienen und im Zweifelsfalle besser gar nicht.

Farbe → Sättigung: Auch hier besteht leicht die Gefahr von des Guten zu viel, sodass das Bild kitschig wird. Weil uns heutige Kameras bevorzugt sehr brillante Bilder liefern, kann es sogar von Vorteil sein, die Sättigung um ein bis zwei Stufen (Striche) zu reduzieren.

Farbe → Farbstich: Dies ist eine sehr wichtige Einstellung, wenn man bedenkt, dass Modelleisenbahnen meist durch die verschiedensten Lichtquellen ausgeleuchtet werden. Hier kann nun ein «kaltes» (mit Blaustich) oder ein zu «warmes» (mit Gelbstich) Bild korrigiert werden.

Mit dem gelben Haken werden die Einstellungen gespeichert, und man gelangt zur Übersicht zurück, mit dem gebogenen roten Pfeil können jedoch die ganzen Einstellungen ebenso einfach wiederrufen werden. Und dies sogar zeitlich unbegrenzt, also auch noch nach einem Jahr oder länger, wenn man das Bild im Bearbeitungsmodus erneut öffnet.

Bei allen Einstellungen gilt der altbewährte Spruch «weniger ist mehr» und man sollte sich bewusst sein, dass das Display eher mit einem früheren Dia zu vergleichen ist, einem Durchlichtbild, das mit einer hervorragenden Brillanz aufwarten kann. Geprintet, also auf Papier gedruckt, verliert es hingegen viel an Leuchtkraft.

Aufbewahren – gegen die Bilderflut

Damit all die Aufnahmen unserer Modellbahn nicht verloren gehen – und auch, um alle anderen digitalen Daten zu sichern –, sollte das Smartphone zur Datensicherung (Back-up) regelmässig mit dem Computer verbunden werden.

Möchte man die Bilder auf dem iPhone im Hobbyklub oder einfach nur Freunden zeigen, kann ein Album erstellt werden.

Dazu einfach in Fotos → Alben links oben auf das + klicken, um es zu erstellen und ihm einen Titel zu geben. Danach können im übergeordneten Album «Aufnahmen» alle gewünschten Bilder ausgewählt und dem neuen Album hinzugefügt werden. Der Vorteil eines Albums ist klar: Der Betrachter wird nicht durch dazwischen erstellte Fotos von Katze, Kindern und dem neuen Auto gelangweilt. Um Bilder hinzuzufügen, wählt man im entsprechenden Album etwas unlogisch zuerst «Auswählen» (rechts oben) und bekommt dann die Möglichkeit, «Hinzufügen» (unten) anzutippen.

Soll ein Bild aus dem Album gelöscht werden, klickt man wieder auf «Auswählen», anschliessend auf das zu entfernende Bild, dann auf den Papierkorb und aus dem Pop-up-Menü «Aus Album entfernen». Tippt man hingegen auf «Löschen», wird das Bild komplett, also auch in allen anderen Alben und vom Smartphone, gelöscht.

Weil das Fotografieren mit dem iPhone so unkompliziert ist, macht es Spass, immer wieder neue kleine Szenen zu arrangieren.

Oder doch lieber ein gedrucktes Album?
Ifolor gehört heute schon beinahe zur Schweiz wie die SBB oder das Postauto. Zum Überallhin-Mitnehmen bietet sich das neue «Geschenk-Booklet» im Format 13 × 13 cm an. Mit der kostenlosen App lässt sich das kleine Büchlein mit bis zu 100 Seiten sehr schnell und einfach erstellen. Die einzelnen Seiten sind auf hochwertigem Fotopapier gedruckt und das Booklet wird in einer Karton-Geschenkbox geliefert. So kann es sehr praktisch mitgenommen und Interessierten gezeigt werden.

Ab dem neuen Betriebssystem iOS 11 soll es sogar möglich sein, Bilder direkt aus der Fotos App für verschiedene Ausgabemöglichkeiten an Ifolor senden zu können.



Bei Ifolor gibt es eine App zur Erstellung eines sogenannten «Booklet» im Format 13 × 13 cm. Die Gestaltung erfolgt direkt auf dem iPhone, und geliefert wird es in einer kleinen Box.

Vierachsiger Getreidewagen der Bauart Tagnpps (Teil 2)

Jetzt wird geerntet! Die Tagnpps bringen das Getreide ins Rollen



Foto: Werner Frey



Nun kam ein Wagenmodell auf den Markt, welches in der Schweizer N- und H0-Modellbahnszene schon seit Längerem erwartet wurde. Das Warten hat sich gelohnt – aus diesem Grund werden in dieser Ausgabe die Modelle des Getreidewagens des Typs Tagnpps von SBB Cargo näher beschrieben und vorgestellt.



Foto: Werner Frey

Gleich für zwei Spurweiten kamen jüngst Tagnpps-Wagenmodelle in den Fachhandel.

Von Dominik Gurtner und Manfred Merz

Bis anhin waren vor allem die zweiachsigen SBB/BLS-Silowagen des Typs Tagnpps auf den Schweizer Anlagen verbreitet, die es in zahlreichen Farben und Werbedesigns gibt. Nun kommen dieses Jahr zur Freude von vielen Modellbahnern die vierachsigen, modernen Tagnpps-Silowagen hinzu. Vor allem für die modernen Epochen passt die Neuheit von B-Models hervorragend – das Original ist seit 2002 auf dem Schweizer Schienennetz anzutreffen. Dank dem vielfältigen Einsatz können sehr viele verschiedene Lokomotiven vorgespannt werden – ob im Rangier- oder im Streckendienst, es gibt unzählige Möglichkeiten.

Tagnpps-Güterwagen als 1:87-Modell von B-Models

B-Models war bis anhin nicht so bekannt in der Schweizer Modelleisenbahnszene, was sich aber bestimmt mit den Tagnpps-Silowagen ändern wird. Der belgische Modellbahnhersteller produzierte bis anhin vor allem Containertragwagen und Güterwagenmodelle und Lokomotiven aus den Benelux-Staaten. Dank der Initiative und der Zusammenarbeit mit Eyro Modellbahn GmbH in Interlaken konnte glücklicherweise nun dieses interessante Modell produziert werden. Um es vorwegzunehmen: Die Zusammenarbeit und die Neukonstruktion haben sich wirklich gelohnt – es entstanden wunderbare Modelle!

Die Güterwagen werden als Dreiersets geliefert, wobei jede Packung drei Tagnpps mit unterschiedlichen Betriebsnummern enthält. Dabei gibt es zwei Wagenpackungen, die sich aber in der Anzahl der Seilanker unterscheiden:

- B-Models Wagenset 1, Artikelnummer 92.101, mit einem Seilanker, 1. Serie Wagennummern 31 85 066 4 040-4/ 31 85 066 4 091-7/31 85 066 4 096-6
- B-Models Wagenset 2, Artikelnummer 92.102, mit zwei Seilankern, 2. Serie Wagennummern 31 85 066 4 137-8/ 31 85 066 4 149-3/31 85 066 4 173-3

Alle Wagen weisen den Schriftzug von SBB Cargo auf und stellen den Zustand in Epoche V dar. Bei den Tagnpps-Güterwagen von B-Models handelt es sich um eine komplette Neukonstruktion. Bis anhin war dieser Wagentyp im Massstab 1:87 nicht erhältlich. Dieses Jahr starten gleich mehrere Grossserienhersteller mit der Produktion dieses Güterwagentyps – dieser Artikel behandelt in H0 das Modell von B-Models.

Wie bereits erwähnt können die vierachsigen Tagnpps von SBB Cargo sehr vielfältig eingesetzt werden – was natürlich einen Einsatz auf der Modellbahn noch interessanter macht. Im Vorbild sind diese Wagen in vielen Bahnhöfen anzutreffen, wo auch die Industrie angesiedelt ist. Zu beobachten sind diese Wagen etwa in Sursee (Ramseier AG), Aarberg (für Zuckertransporte), Herzogenbuchsee (Getreidetransporte für die Futtermühle Melior) oder im RB Olten (Kakaotransporte für die Lindt AG), um nur ein paar Beispiele zu nennen. Aus diesem Grund können die Wagen für Belade- und Industrieszenarien auf der Modellbahn sehr vielseitig eingesetzt werden. Auf den Fotos in diesem Bericht ist im Hintergrund ein Lagerhaus zu erkennen, welches beispielsweise mit Getreide beliefert werden kann.

Verpackung

Die drei Silowagen werden in einer edlen und schön bedruckten Kartonverpackung geliefert. Auf dem Deckel der Verpackung sind die Konstruktionszeichnungen der drei Güterwagen abgebildet, auf der Seite ist der detaillierte, viersprachige Inhaltsbeschrieb aufgeklebt. Dank dem informativen Aufdruck mit dem Logo von SBB Cargo und den drei verschiedenen Wagennummern



Foto: Dominik Gurtner

Die Wagenpackung, wie sie im Laden zum Verkauf angeboten wird. Praktisch ist die aufgeklebte Etikette.

lässt sich die passende Verpackung schnell finden. Die Wagen sind in der Verpackung mittels Schaumstoffeinlagen gut geschützt und können nicht herumrutschen. Um das Herausnehmen der feinen Güterwagen zu erleichtern, sind sie zusätzlich in Folie eingewickelt. Die Verpackung ist durchdacht und hinterlässt einen soliden Eindruck – das Design ist ebenfalls gelungen und erfreut das Auge.

Zurüstteile

Bei diesen Güterwagen gibt es betreffend die Zurüstteile etwas sehr Erfreuliches zu berichten: Alle Güterwagen sind bereits ab Werk vollständig und korrekt zugerüstet, sogar der Seilanker ist bereits mit gelber Farbe versehen. Nach dem erfolgten Auspacken sind die Tagnpps-Güterwagen bereits vollständig einsatzfähig. Die feinen Anbauteile wie Tritte, Seilanker und Handläufe wurden im Werk absolut korrekt und sauber montiert. Wer möchte, kann bei der Bestellung vermerken, dass Wechselstrom-Achsen dazu geliefert werden. Die Wagen haben ab Werk Gleichstrom-Achsen montiert, die aber dann durch den Käufer ausgetauscht werden können. Durch leichtes Spreizen der Drehgestelle mittels eines feinen Schraubenziehers können die Achsen problemlos ausgetauscht werden.

Bedruckung

Die Güterwagen sind in den schlichten Hausfarben des Güterverkehrsunternehmen SBB Cargo gehalten. Die Grundlackierung ist also ein ab Werk glänzendes Silber, das im Vorbild durch den täglichen Einsatz auf der Strecke und in Industriegleisen aber schnell mal eine rostbraune Färbung durch den Bremsstaub und die Witterung erhalten hat. Die Farben wurden sehr gut getroffen und wurden auch deckend aufgetragen. Trotz den eher schlichten Farben ziehen diese topmodernen Güterwagen schnell mal die Blicke auf sich. Das Dunkelblau beim «Cargo-Schriftzug» ist also ein willkommener Farbtupfer. Besonders gut passen wie im Original die Lokomotiven in den Hausfarben von SBB Cargo dazu – wie den Wagen-Fotos zu entnehmen ist.

Äusserer Eindruck

Wie bereits angedeutet sind die Tagnpps-Güterwagen von B-Models sehr filigran gestaltet und genügen den höheren Ansprüchen an ein heutiges Modell. Die Pro-



Foto: Werner Frey

Trotz aller Filigranität muss der Modelleisenbahner nicht mühselig seine Modelle zurüsten.



Foto: Dominik Gurtner

Die Seitenansicht zeigt: B-Models hatte wirklich ein Adlerauge für Details – nichts wurde ausgelassen.



Foto: Dominik Gurtner

Der augenfällige Cargo-Schriftzug, dessen Buchstabendicke etwas feiner sein könnte.



Foto: Werner Frey

Auch der Blick unter den Wagen lohnt sich. Die Unterseite des H0-Models wurde ebenfalls detailliert ausgestaltet.



Foto: Dominik Gurtner

Die Ansicht aus der Vogelperspektive muss auch keinen Blick scheuen. Sie zeigt die fünf Deckel zu den Ladekammern.

portionen wurden stimmig gestaltet, und keine Anbauteile sind zu gross oder zu klein. Da die Wagen bereits vollständig zugerüstet sind, muss nachträglich kein Klebstoff an der Aussenseite der Wagen eingesetzt werden. Die Anbauteile und der Wagenkasten allgemein wurden sauber entgratet – es sind also keine ärgerlichen Kunststoffreste an den Wagen auszumachen. Die feinen Rangiergeländer und Handläufe sind aus ziemlich weichem Material gefertigt und können dazu neigen, leicht verbogen zu werden. Aus diesem Grund ist beim Ein- und Auspacken sowie bei Kupplungswechsel-Vorgängen Vorsicht geboten. Das Fahrzeuggewicht der Wagen ist gerade optimal, diese sind nicht zu leicht und nicht zu schwer. Die engen Märklin-R2-Radien kombiniert mit kurz aufeinanderfolgenden Weichenstrassen auf Ablenkung sind für die belgischen Wagen keine Herausforderung – trotz deren beachtlicher Länge über Puffer von 23 Zentimetern. Dank den NEM-Schächten können praktisch alle handelsüblichen Kupplungen eingesetzt werden, ab Werk ist die Bügelkupplung von B-Models eingesetzt. Diese ist mit den übrigen Bügelkupplungen von Roco, LS-Models, Liliput und Märklin problemlos kombinierbar. Auch Kurzkupplungen von Roco können eingesetzt werden, die von Märklin und die Fleischmann-Profi-Kupplungen sind jedoch dann zu nahe gekuppelt für Fahrten durch enge Radien.

Dank der durchdachten Konstruktion können auch eher weniger zugkräftige Loks auf Bergstrecken und Rampen ganze Blockzüge mit diesen Getreidewagen ziehen. Die langen Getreidewagen machen sich auch sehr gut in eher kürzeren Nahverkehrsgüterzügen, wie sie teilweise auch im Vorbild den Mühlen und landwirtschaftlichen Genossenschaften zugestellt werden.

Alle Beschriftungen und Hinweise sind sauber und deutlich lesbar angebracht – einzig der «Cargo-Schriftzug» ist ein wenig zu breit geraten, was das Auge ziemlich schnell erkennt, sobald der Tagnpps ausgepackt ist. Bei dieser Neukonstruktion wurde sehr viel Wert auf Detailtreue gelegt – so sind auch gleich zwei Wagenpackungen entstanden, die sich lediglich durch die Anzahl Seilanker pro Seite unterscheiden. Dies zeigt, dass sich die Firma B-Models in Zusammenarbeit mit Eyro Modellbahnen GmbH dazu entschieden hat, das Modell mit all seinen Feinheiten kompromisslos umzusetzen – da hat sich die Kooperation mit Schweizer Vorbildwissen auf jeden Fall gelohnt. So ist es möglich, ein wirklich vorbildgetreues Modell zu produzieren, das den Vergleich mit Aufnahmen des Originals nicht scheuen muss.

Fazit zum H0-Modell

Die komplette Neukonstruktion der Tagnpps-Güterwagen von SBB Cargo ist der belgischen Firma B-Models in Zusammenarbeit mit Eyro Modellbahnen wirklich sehr



Foto: Dominik Gurtner

Die Lieferung ist vor dem Silo der landwirtschaftlichen Genossenschaft eingetroffen. Der Tagnpps wird dank seinem grosszügigen Ladevolumen geschätzt.



Foto: Werner Frey

Während der Erntezeit muss für die langen Güterzüge gleich eine Re 10/10-Dotra, hier mit einer Re 620 und einer Re 420, vorgespannt werden.

gelungen. Es wurde ein Modell realisiert, das die Schweizer Modellbahner schnell ins Herz schliessen konnten – dieser Güterwagentyp wurde schon seit Längerem sehnlichst erwartet. Das lange Warten hat sich aber wirklich gelohnt: Nun hat man mit den B-Models-Tagnpps detaillierte, vorbildgerechte und formschöne Güterwagen für die Bildung von Blockzügen, gemischten Güterzügen oder kurzen Nahverkehrsgüterzügen. Das Angebot für die beiden dreiteiligen Wagenpackungen ist sehr attraktiv – das Preis-/Leistungs-Verhältnis stimmt absolut. Bis auf die Beschriftungsgrösse des «Cargo»-Logos überzeugen die Wagen von A bis Z absolut. Dank der bereits erfolgten Zurüstung ab Werk können auch Modellbahner mit hohen Ansprüchen an die Detaillierung den Fahrspass von der ersten Sekunde an geniessen – auspacken, und schon geht's los.

Für die Erstellung dieses Artikels stand ein Set 92.101 zur Verfügung – die 2. Serie mit zwei Seilankern ist aktuell in Produktion und soll im November 2017 in den Handel gelangen. Für 2018 sind weitere Varianten in Planung. Das Modell ist ebenfalls von NME angekündigt worden, bei Redaktionsschluss war das Modell hier jedoch noch nicht im Handel verfügbar.



Fotos: Manfred Merz

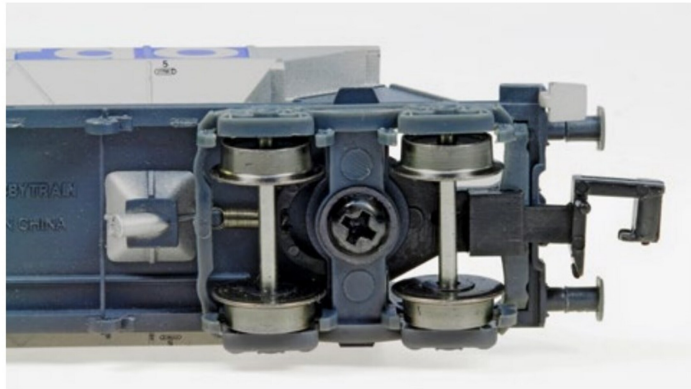
Die Hobbytrain-Interpretation des Tagnpps braucht sich vor seinen HO-Pendants nicht zu verstecken.



Sind sie nicht hübsch? Die beiden Hobbytrain-«Zuckerwagen» mit schön gemachter Werbeaufschrift.



Die sehr guten Laufeigenschaften der Hobbytrain-Wagen erlauben auch die Zusammenstellung einer längeren «süssen Fracht», hier hinter einer 189.



Zweckmässig simple Drehgestellbefestigung und Kurzkupplungskinematik des Hobbytrain-N-Modells.

Tagnpps-Güterwagen als 1:160-Modell von Hobbytrain

Schon relativ kurz nach deren Ankündigung im Rahmen der Spielwarenmesse Nürnberg im Februar 2016 lieferte Hobbytrain die ersten beiden Sets des lange und sehnlich erwarteten Getreidewagens Tagnpps an den Fachhandel aus. Natürlich liegt es im Interesse des Herstellers, eine einmal getätigte hohe Investition für Formen so gut als möglich zu nutzen und aus einer Form möglichst viele Farbvarianten zu realisieren. Auf diese Weise kommen die immensen Kosten für die Werkzeuge schneller wieder herein, wir Modelleisenbahner können uns im Gegenzug über zahlreiche Varianten und damit über eine gewisse Abwechslung freuen. Auch die Lieferung in Doppelsets ist unter dem Aspekt Amortisation voll und ganz nachzuvollziehen, zumal die Wagen beim Vorbild in der Regel auch im «Rudel» auftreten.

Folgende Sets sind/waren greifbar:

- H23465 2er-Set SBB Tagnpps Schüttgutwagen – Cargo-Set der SBB (2016)
- H23466 2er-Set SBB Tagnpps Silowagen «Zuckerwagen – le sucre» (2016)
- H23467 2er-Set SBB Tagnpps Silowagen «Zuckertransport» (2017)
- H23468 2er-Set SBB Tagnpps Silowagen «Kakaotransport» (2017)

Verpackung

Die Hobbytrain-Tagnpps werden jeweils in Doppelsets geliefert. Dementsprechend voluminös ist das Kunststoffschächtelchen, in dem zwei Wagen übereinanderliegend untergebracht sind. Um die filigranen Modelle wirklich unbeschädigt beim Konsumenten ankommen zu lassen liegen die Wagen in gut und passgenau geformten Tiefziehteilen. Gut «eingebettet» sind die Modelle noch zusätzlich in weiche, halbdurchsichtige Folien aus weichem Kunststoff eingeschlagen sowie mit durchsichtigen Tiefziehteilen abgedeckt.

Mechanisches

Die Wagenkästen sind weitgehend aus Kunststoff gefertigt. Eine Metallplatte im Bereich zwischen den Drehgestellen sorgt jedoch für ein gewisses Dienstgewicht. Auch die Drehgestelle bestehen aus Kunststoff, sie sind mittels feiner Senkkopfschrauben drehbar am Wagenboden befestigt. Die Modelle sind beidseitig mit je einer Kupplungsmechanik ausgerüstet. Diese Kinematik ist normgerecht ausgeführt und erlaubt mit dem Einsatz von entsprechenden Kurzkupplungsköpfen ein enges Puffer-an-Puffer-Fahren der Modelle im Zugverband. Am Wagenboden eingehängte feine Spiralfedern sorgen für die Geradeausrichtung. Die Kupplungsmechanik ist dabei sehr leichtgängig und arbeitet, ohne zu klemmen. Da auch die Kupplungsaufnahme nach NEM 355 ausgeführt ist, lässt sich die werksseitig verbaute N-Standard-Kupplung leicht gegen übliche Kurzkupplungssysteme austauschen. Dies geschieht durch einfaches Umstecken. Die vier Radsätze sind aus Metall gefertigt und spitzengelagert in die Drehgestelle eingebaut. So ergeben sich sehr gute Rolleigenschaften. Die gegen die Achsen elektrisch isolierten Radscheiben sind nach den Empfehlungen der NEM bemasst und gefertigt.

Die Formgebung

Alle Kunststoffteile des Hobbytrain-Modells sind fein graviert und sehr gut proportioniert. Details wie Ladeklappen, Laufgitter und Verstrebungen sind in die Form mit eingraviert worden. So besteht der eigentliche Wagenkasten im Wesentlichen nur aus zwei Teilen. Zwischen den Drehgestellen sind die Entladevorrichtungen mit den



Perfekte Modellumsetzung im Massstab 1 zu 160: die feinen Geländer.



Braucht den Vergleich zu seinen HO-Geschwistern nicht zu scheuen.

Fotos: Manfred Merz



Nur die Kupplung verrät die Spurweite des Tagnpps: Spur N, 1 zu 160.



Exakt und sauber gestaltet: der schöne Druck des Hobbytrain-Modells.

Fotos: Manfred Merz

typischen Handrädern für die Öffnung und Dosierung des Entladevorganges nachgebildet. Die dazugehörenden Spindeln sind aus feinem Draht nachgebildet. Die filigranen Geländer und die Aufstiegsleiter sind dagegen wieder sehr fein gestaltete Kunststoffformteile. Diese sind zwar nach dem weiten Transportweg teilweise etwas schief. Wenn es stört, können sie mit einer Pinzette und etwas Fingerspitzengefühl aber leicht wieder geradegerichtet werden. Die vier Puffer sind separat angesteckt und dankenswerterweise mit etwas Klebstoff gegen das Verlieren gesichert. Alle Teile sind im Grossen und Ganzen formschlüssig zusammengefügt. Bei manchen Modellen kann es zu einem Spalt zwischen Gehäuseober- und -unterteil kommen, was aber lediglich bei stark vergrössernden Makroaufnahmen nennenswert auffällt. Die Hobbytrain-Tagnpps sind bereits werkseitig fix und fertig montiert, Zurüstteile müssen vom Hobbykollegen daher nicht in die Hand genommen werden. Die Wagen sind nach dem Verlassen der Schachtel sofort einsatzbereit – schön!

Die Farbgebung und der Druck

Auch die Lackierung der Güterwagenmodelle ist sauber, fein und in den richtigen Farben ausgeführt. Die Farbtrennlinien zu andersfarbigen Bereichen sind allesamt scharf und in keiner Weise «vernebelt». Das trifft selbst für die fünf silbernen Entladevorrichtungen mitsamt den Auslaufrohren am Wagenboden zu. Die Bedruckung ist vollständig, richtig platziert und schmeichelt sogar dem verwöhntesten Auge.

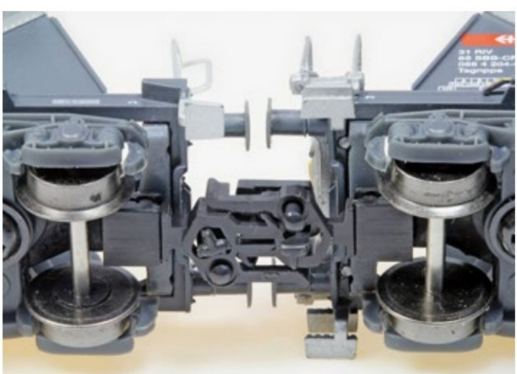
Fahreigenschaft

Die Wagen rollen, wie weiter oben bereits angedeutet, sehr leicht. Langen Ganzzügen aus unterschiedlich vielen N-Tagnpps steht somit nichts im Wege. Auch für die Verlängerung normaler Güterzüge ist dieser Punkt sehr wichtig. Im Testbetrieb mussten keinerlei Ungereimtheiten verzeichnet werden. «Entgleisungen» auch auf recht umfangreichen Weichenstrassen wurden im Zusammenhang mit den Tagnpps von Hobbytrain zum Fremdwort. Gefahren wurde dabei auf allen handelsüblichen Gleissystemen. Der problemlose Betrieb ist ein eindeutiges Indiz für die Einhaltung der NEM – wieder schön!

Um die Wirkung der verbauten Kinematik zu beurteilen, haben wir die Güterwagen zusätzlich mit der Klippkupplung von Peter Horn (PEHO) ausgerüstet. Diese hält die Wagen sehr sicher zusammen und sorgt mit der Kinematik auch im Modell für ein schönes, geschlossenes und vorbildgetreues Zugsbild.

Fazit zum N-Modell

Wie auch der H0er kann sich auch der N-Modelleisenbahner über die SBB-Getreidewagen-Tagnpps freuen. Mehr noch, die Modelle überzeugen wegen ihrer tollen Optik genauso wie mit ihrer sauber gemachten Technik. Die Wirkung dieser Güterwagen kann auf YouTube in einem Video zusammen mit einer Am 843 «in Action» beurteilt werden: https://youtu.be/Yc9qDD9JcCo. Natürlich verlangen die filigranen Modelle etwas mehr Umsicht beim Handling ausserhalb der Anlage, aber das sind die N-Modelleisenbahner mit ihrer trainierten Feinmotorik ja gewohnt. ○



Handelsübliche Kurzkupplungsköpfe erlauben das Puffer-an-Puffer- ...



... fahren. Die exakt gemachten Kurzkupplungskulissen machen es möglich.



Komplett aus Hobbytrain-Modellen zusammengestellt: Der attraktive, kurze Übergabegüterzug macht auch unterwegs eine gute, glaubhafte Figur.



Fotos: Manfred Merz

Als Gast auf Linus Huttners wundervoller Schweizer Alpenbahn: Die SBB Am 843 und zwei Tagnpps, alle von Lemke/Hobbytrain, fühlen sich sichtlich wohl.



11. Märklin-Tage und 34. Int. Modellbahnausstellung in Göppingen – 15.–17. September 2017

Eisenbahnfest der Superlative für Gross und Klein

Schnaubende Dampfrösser, faszinierende Modellbahnanlagen und ein Blick hinter die Kulissen im Märklin-Stammwerk: Alle zwei Jahre finden die Märklin-Tage gleichzeitig mit der Internationalen Modellbahnausstellung in Göppingen statt. Der diesjährige Anlass stellt mit 60 000 Besuchern und einem reichhaltigen Programm an sechs Standorten einen neuen Rekord auf.



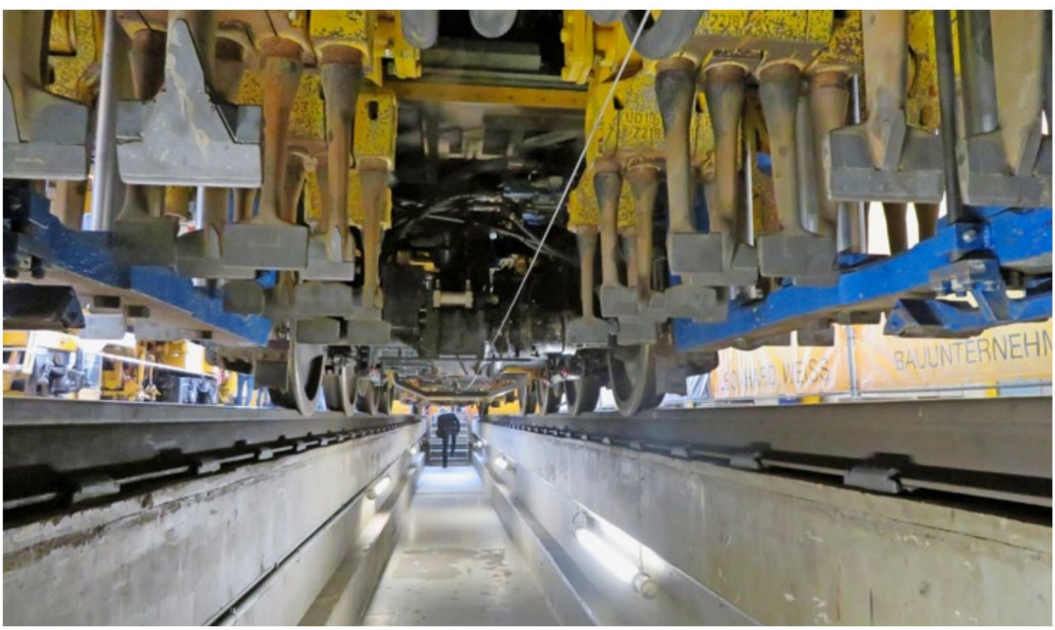
Schienenbusse pendeln zwischen dem Bahnhof Göppingen und dem Leonhard-Weiss-Areal.

Von Fabian Jeker (Text und Fotos)

Am Bahnhof Göppingen dampft, raucht und zischt es gewaltig. Dampflokomotiven, Sonderzüge und weitere historische Fahrzeuge geben sich ein Stelldichein. Wie Fremdkörper aus einer anderen Welt wirken da die vorbeirauschenden Fern- und Güterzüge der Deutschen Bahn. Modellbahner und Bahnfreunde aus dem In- und Ausland strömen herbei. Erstaunlich oft ist Schweizerdeutsch zu hören. Ein breit gemischtes Publikum vom klassischen Märklinisten im Pensionsalter bis zum Modellbahnernachwuchs im Einschulungsalter ist auf den Beinen. Hinter dem Bahnhof warten die Shuttlebusse, welche die Besucher auf einem Rundkurs an die Standorte des Grossanlasses bringen. Ein Schienenbus pendelt zwischen dem Bahnhof und dem Areal der Baufirma Leonhard Weiss, wo ein Bauzug und Zweiwegefahrzeuge besichtigt



Eindrückliches Dampfloktreffen am Bahnhof Göppingen, wo es raucht und zischt. Noch ist der Überraschungsgast aus der Schweiz unterwegs.



Die Fahrzeuggrube ermöglicht dem Besucher neue Perspektiven auf resp. unter den Bauzug der Leonhard-Weiss-Gruppe.

werden können. Beim Märklin-Museum bemalen Kinder in der Kreativwerkstatt ihren Wagen, währenddem die historischen Märklin-Spielzeuge die Augen der Erwachsenen zum Leuchten bringen. Freunde der grossen Spur kommen in der EWS-Arena auf ihre Kosten. Anziehungspunkt für Gross und Klein ist die 36 mal 5 Meter grosse LGB-Anlage des Eisenbahnclubs der Wuppertaler Stadtwerke. Besondere Aufmerksamkeit gilt da einer diesjährigen Herbstneuheit mit Schweizer Vorbild, dem RhB-Triebzug «Allegra».

Überraschungsbesuch aus der Schweiz

Im Stauferpark zeigen über 100 Aussteller auf 7000 Quadratmetern ihre Produkte. Bereits am Freitagmorgen bildet sich eine Menschentraube um den Märklin-Stand. Punkt 10 Uhr wird die Überraschung enthüllt. Ein Raunen geht durch die Menge. Applaus bricht aus. Unter dem Motto «Die goldene Zeit des Reisens» erscheint diesen Herbst in der Baugrösse H0 die legendäre französische Schnellzug-Dampflokomotive 241 A in einer einmaligen Sonderserie. Das Modell ist weitgehend aus Metall gefertigt. Ein Hochleistungsmotor mit Schwungmasse im Kessel treibt vier Achsen an. Licht- und Soundfunktionen sowie ein Rauchgenerator lassen das Modell erwachen. Im Trix-H0-Sortiment wird es eine Gleichstrom-Ausführung geben. Als weitere Überraschung ist gleichentags für 15 Uhr die Ankunft der betriebsfähigen Museumslokomotive 241 A 65 vorgesehen, welche dem Modell als Vorbild dient und sich beim gleichnamigen Verein in Full-Reuenthal befindet. Kurz nach der Schweizer Grenze bei Engen tritt ein Defekt des Injektors auf, welcher die Weiterfahrt verzögert. Nach erfolgreichen Reparaturarbeiten trifft die Lokomotive mit einer Re 421 von SBB Cargo als Vorspann rund zwölf Stunden später in Göppingen ein. Am Wochenende ist die 241 A 65 der unbestrittene Star unter den Dampfveteraninnen am Bahnhof.

Faszinierende Modellbahnanlagen

In einem Nebenraum der Ausstellungshalle drängeln sich die Besucher um 20 Dioramen der Baugrösse H0. Welches ist das schönste Werk? Das Märklin-Magazin hatte einen Wettbewerb unter dem Motto «Links und rechts der Nebenbahn» ausgeschrieben. Je zehn Finalistinnen und Finalisten der Kategorien «Kinder/Jugend» sowie «Er-



Der imposante Kopfbahnhof auf der Segmentanlage der Modellbahn AG aus Donzdorf.



In der EWS-Arena dreht sich alles rund um die grosse Gartenbahn: die LGB.



Am Freitagmorgen, Punkt 10 Uhr, wird die Modellüberraschung feierlich enthüllt.



Es handelt sich dabei um die Schnellzug-Dampflokomotive 241 A 65 der SNCF, welche heute ihr (Un-)Ruhestand in der Schweiz geniesst.



Die imposante Vorbildlokomotive trifft wegen Injektordefekt mit zwölf Stunden Verspätung am Festort in Göppingen ein.



«Affen klauen Bananen aus dem Bananenwagen» auf dem prämierten Diorama von Nico Schneider.



Die Wuppertaler Schwebebahn gewinnt den Dioramenwettbewerb der Erwachsenen.

wachsene» wurden an die Ausstellung eingeladen. Die Besucher wählen ihre Favoriten. Bei den Jugendlichen gewinnt Nico Schneider mit seinem Beitrag «Affen klauen Bananen aus dem Bananenwagen». Die Bananensträusse stellte er aus eingefärbten Kümmelsamen her. Der Urwald entstand aus echten Pflanzenteilen. Manfred May macht das Rennen bei den Erwachsenen. Der Blick in die detailgetreu ausgestalteten Wohnungen an der Wuppertaler Schwebebahn, im Estrich ein Modellbahnzimmer, überzeugt die Besucher. Beeindruckende Kleinstanlagen ziehen den Betrachter an der Z-Convention auf der gegenüberliegenden Hallenseite in ihren Bann: ein Fernseher, ein Koffer, ein Bilderrahmen bilden die grosse Bühne für die kleine Bahn. In den Zelten vor der Halle bestaunt das Publikum die Modellbahnanlagen, darunter eine von «N Club International» und «spur-N-schweiz» aufgebaute Modulanlage. Spur-I-Freunde aus der Region Ulm begeistern mit einem funktionstüchtigen Ablaufberg. Voller Tatendrang und Freude sind Schüler bei zwei Modellbahnanlagen am Werk. In Deutschland werden an vielen Schulen Arbeitsgemeinschaften (AGs) angeboten, die ausserhalb des Unterrichts in der Freizeit besucht



Schaulustige Zuschauer und Zuschauerinnen müssen bei diesem originellen Schaustück mit einem Spritzer Wasser rechnen.



Eine Gruppe von Gymnasiasten aus Stutensee präsentiert ihre grosse Modulanlage mit zahlreichen Funktionselementen.

werden können. Die Modellbahn AG des Thomas-Mann-Gymnasiums in Stutensee hat sich für ihre Modulanlage mit zahlreichen Funktionselementen beim Miniaturwunderland inspirieren lassen. Die Modellbahn AG der Gesamtschule Donzdorf präsentiert stolz ihre Segmentanlage mit grossem Kopfbahnhof. Eine schöne Idee, die Jugend für die Modellbahn zu begeistern.

Wie eine Lokomotive entsteht

Das flüssige Metall schiesst mit 200 km/h in die Form. Die 125-Tonnen-Presse drückt die auf 420 Grad erhitzte Schmelze bei 300 Bar hinein. Mit jedem Knall wird ein Lokgehäuse geboren. Die Firma Märklin setzt für die Produktion ihrer hochwertigen Modelle auf den Zinkdruckguss. Das Unternehmen produziert mit 1200 Beschäftigten an den beiden Standorten Göppingen (D) und Györ (HU) die Marken Märklin, Trix und LGB. Sven Dannenmann, Leiter Giesserei und Gussnachbearbeitung bei Märklin, führt den Besucher aus der Schweiz durch das Stammwerk in Göppingen. In einem unscheinbaren Lagerraum befindet sich der Firmenschatz. Auf langen Regalreihen stehen die Gussformen. Eine Nachproduktion ist damit jederzeit möglich, aber lohnt sich erst ab 500 Stück. Für die Hauptproduktion rechnet Märklin jeweils mit 2500 Einheiten. Das Zinkdruckgussverfahren ist technisch anspruchsvoll. Bereits die Ausgestaltung der Form erfordert hohes Können. Wo muss diese gekühlt, wo erhitzt werden? Die Schmelze darf nicht vor dem



Mit dem rückseitigen Einblick in die Wohnstuben begeisterte Manfred May das Publikum.



Reger Betrieb herrscht am Ablaufberg der Spur-I-Freunde aus der Region Ulm.



Die Traditionsfirma Märklin öffnet ihre Werktore für das breite Publikum und zeigt sonst verborgene Bereiche innerhalb der Firma.



Die in Regalen fein säuberlich eingelagerten Gussformen sind der Betriebsschatz und das Kapital von Märklin.

kompletten Ausfüllen der Form abkühlen. Mithilfe einer Computersimulation können Probleme erkannt und behoben werden, bevor die Form hergestellt wird. Glatte Oberflächen und die präzise Nachbildung von Merkmalen wie Riffelblechen oder Trittstufen fordern heraus. Erst nach der Formprobe durch alle Abteilungen und nach intensiven Tests einer Vorserie beginnt die Serienproduktion.

Hightech verbindet sich mit Handwerkskunst

Die Werkstücke werden gestrahlt, um Oberflächenfehler zu erkennen, und entgratet. Für die Anbauteile sind Löcher zu bohren. Bei einem Dampflokkessel können das bis zu 130 Bohrungen sein. Aussparungen für die Fenster werden ausgefräst. CNC-Maschinen erledigen dies mit höchster Präzision. Vor der Lackierung werden die Oberflächen in der Galvanikabteilung aufgeraut und vernickelt. Die Lackierung umfasst drei Schritte. Auf die Grundierung wird mit Schablonen Farbe aufgesprüht. Im Tampondruckverfahren stempeln hochpräzise Maschinen Linien und winzige Anschriften auf die Gehäuse. In der Handmalerei ist eine ruhige Hand gefragt. Hier werden Ringe auf Dampflokkessel gemalt. Neben dem Zinkdruckguss wendet Märklin auch das Spritzgussverfahren für Modelle und Anbauteile aus Kunststoff an. Ausgangsmaterial ist ein Kunststoffgranulat, das bereits farbig zugekauft oder vor Ort im Werk mit Farbkonzentrat eingefärbt wird. Ein Grossteil dieser Produktion findet in Györ statt. Komplexe Anbauteile werden in Göppingen gefertigt. Das schwierigste Werkstück ist das Stirnfenster des DB-Aussichtswagens BR 491. In der Stanzerei entstehen durch Schneiden und Biegen aus Blechen Kleinteile wie Schleifer. Für Schwungmassen, Zahnräder und Anbauteile aus Metall wie Lokpfeifen ist die Dreherei zuständig. An den Rädern werden für die Haftreifen Nuten angebracht. In einem hellen grossen Raum befindet sich die Lokmontage. Die Lokgehäuse erhalten dort alle Ansteckteile wie Puffer, Lokpfeife, Handgriffe, Scheibenwischer, Fenster und Fensterrahmen. Pantografen, Isolatoren und Dachleitungen werden aufgesetzt, die von einem Zulieferer zugekaufte Elektronik eingebaut. Nach einem Funktionstest folgen Verpackung und Versand. Am Ende des Produktionsprozesses werden täglich pro Montageband fünf bis acht



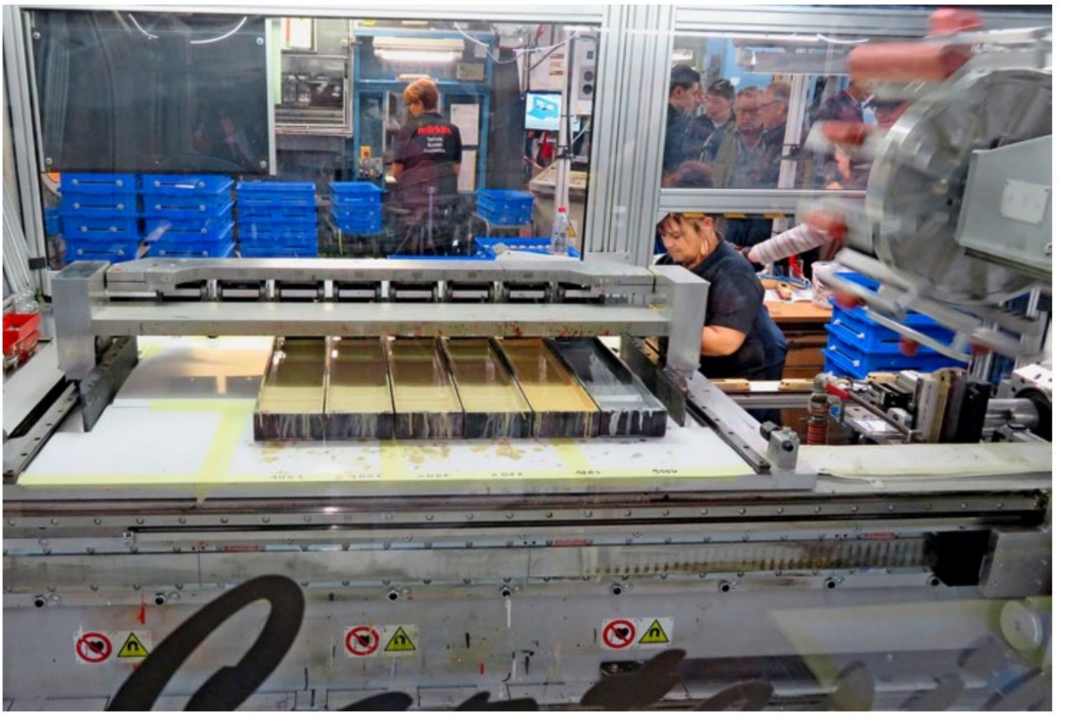
Für Anbauteile müssen an einem Dampflokkessel bis zu 130 Löcher gebohrt werden.



Die computergesteuerten CNC-Maschinen bohren und fräsen mit höchster Präzision.



Grosse Handwerkskunst ist beim Bemalen der Dampflokkessel in der Handmalerei gefragt.



Die imposanten Tampondruckmaschinen stempeln Linien und feinste Beschriftungen auf die Modelllokgehäuse.



In der Lokmontage werden die zahlreichen Ansteckteile jeweils einzeln von Hand auf die Lokhehäuse gesetzt.

Lokomotiven im Auditraum auf Herz und Nieren überprüft. Allfällige Mängel können der Fertigung sofort rückgemeldet und korrigiert werden. Nach dem knapp zweistündigen Rundgang durch die Werkhallen wird dem interessierten Besucher klar, warum selbst ein Grossserienmodell einer Lokomotive schnell einmal mehrere Hundert Euro kosten kann.

Investitionen in die Modellbahnzukunft

Märklin spürt eine Trendwende bei leicht steigenden Umsätzen. Im laufenden Geschäftsjahr 2017/18 investiert der Hersteller 6,5 Mio. Euro in Neuentwicklungen im Produktbereich mit Schwergewicht in Digitaldruck und 3-D-Druck. Bisher waren diese Anwendungen noch zu ungenau, doch die Technologie macht riesige Fortschritte. Beim Digitaldruck können Modelle in einem einzigen Schritt mehrfarbig bedruckt und beschriftet werden. Der 3-D-Druck bietet neue Möglichkeiten bei der Herstellung von Formen für das Feingussverfahren. Hier läuft ein Pilotversuch mit der Dampflok BR 80 in Spur Z. Beim Stammwerk baut Märklin mithilfe der Märklin Stiftung für 11,3 Mio. Euro das «Märklineum». Das neue Museum mit imposanter Modellbahnanlage und Erlebniswelt für Familien soll bis Mitte 2019 auch die Exponate des legendären Turmzimmers der Öffentlichkeit zugänglich machen. Bereits heute öffnet sich Märklin mit Werkführungen für Gruppen auf Anmeldung und an Anlässen wie den Märklin-Tagen dem breiten Publikum, um die Marke Märklin erlebbar zu machen.

Die 11. Märklin-Tage und die 34. Internationale Modellbahnausstellung in Göppingen können als Eisenbahnfest der Superlative für Gross und Klein bezeichnet werden. Die drei Tage reichten kaum aus, um alle Attraktionen im Detail anzusehen. Betrachtet man den hohen Anteil sehr junger interessierter Besucher, dann braucht sich die Modellbahnbranche um den Nachwuchs nicht zu sorgen. ○



Im Märklineum wird ab Mitte 2019 die Märklin-Sammlung des Turmzimmers erstmals der breiten Öffentlichkeit gezeigt.

Foto: Ludwig Keller, Slg. Peter Hürzeler



Mit den drei dieselgetriebenen GTW Bm 596 671–673 der MThB wurde im Schweizer Personennahverkehr ein neues Kapitel aufgeschlagen.

Das neue LOKI-Spezial Nr. 42

Die normalspurigen GTW der Schweiz

Ein Meilenstein der Schweizer Bahngeschichte in den 1990er-Jahren, an welchen sich viele erinnern können, waren die Jubiläumsveranstaltungen «150 Jahre Schweizer Bahnen». Öffentlich gaben sich die Schweizer Bahngesellschaften damals sehr klassisch. In diesem Jahrzehnt erlebte die Schweizer Eisenbahnwelt jedoch eine historische Veränderung.

Von Hans Roth

Die 1990er-Jahre waren geprägt von einer Neuordnung der Welt nach dem Ende des sogenannten Kalten Kriegs. Der plötzliche Wegfall etwelcher Ängste zwang die Gesellschaft, sich neu einzuordnen. Dabei kam der Drang auf, sich zu modernisieren. Das Rollmaterial des Schweizer Schienennahverkehrs galt damals als massiv überaltert. Zwar beschafften die SBB und einige normalspurige Privatbahnen ab 1981 sogenannte «Neue Pendel- Züge» (NPZ). Den Anfang machten die BLS-Gruppe und die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) mit den Privatbahn-RBDe. Die SBB starteten 1984 mit einer Prototypserie für einen eigenen NPZ und liessen die Serie 1987–1990 anfertigen. Ab 1994 erfolgten Nachbauten der Pendelzüge, dies für die Privatbahnen Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) und die Schweizerische Südostbahn (SOB). Die EBT-Gruppe beschaffte sich Privatbahn-NPZ, um ihren Rollmaterialpark zu modernisieren. Daneben hatten die Bahngesellschaften oft noch Rollmaterial aus den Anfängen der Elektrifizierung, zwar immer wieder modernisiert, aber dennoch nicht mehr auf dem aktuellen Stand der Technik. Auch zwischenzeitlich beschafftes Rollmaterial war eher der berühmte Tropfen auf den heissen Stein.

Der langsame Zerfall der Schweizer Schienenfahrzeug-Industrie und die veränderten Gesetzgebungen, wie das neue Eisenbahngesetz (EGB) und die Bahnreformen 1 und 2, boten der Firma Stadler im thurgauischen Bussnang eine neue Chance. Allerdings war vor der Präsentation des

Foto: Markus Seeger



Die Seetal-GTW RABe 520 fielen 2002 durch die geringe Fahrzeugbreite und das moderne Design auf.

ersten GTW die Firma Stadler noch nicht in aller Munde. Machtgelüste bewogen die Mittel-Thurgau-Bahn (MThB), sich ins benachbarte Ausland auszudehnen. Das sorgte europaweit für Schlagzeilen. Mit der Übernahme der stillgelegten Bahnstrecke von Radolfzell am Bodensee nach Stockach betrieb die Thurgauer Kleinbahn bereits die zweite Linie im Landkreis Konstanz, dazu noch eine ohne Fahrleitung. Somit ein ideales Einsatzgebiet der ersten GTW-Generation, der dieselgetriebenen Bm 596 671-673, welche auch als Prototypen für die Firma Stadler dienten.

Ein weiterer Coup in der Schweizer Eisenbahngeschichte landete die MThB, als sie etwa ein Jahr später den grossen SBB die sogenannte Seelinie zwischen Romanshorn und Schaffhausen wegschnappte. Für die Traktion dieser Bahnlinie bestellte die MThB bei Stadler erneut GTW. Dieses Mal handelte es sich um ein elektrisches Triebfahrzeug mit einer neuen Kastenform. Dank Letzterem gingen sie mit dem allgemein bekannten Beinamen «Blumenkistli» in die Geschichte ein. Trotz ihrem späteren Scheitern läutete die MThB damals ein neues Kapitel in der Führung von Nebenlinien ein und war Vorbild vieler Schweizer Privatbahnen.

Bei der Konstruktion der Gelenktriebwagen jeder Generation mussten sehr hohe Erwartungen erfüllt werden. Ein kompaktes Baukastensystem mit wartungsfreundlichem Zugang zu den Apparaten spart Gewicht. Damit minimierten sich der Unterhaltsaufwand und der Energieverbrauch, was die Anschaffungs- sowie Betriebskosten wesentlich senkt.

Durch diese Umstände sahen auch die SBB nicht von einer Beschaffung von GTW ab. Trotz umfangreichen Sanierungen der Seetallinie blieben die Strecke und ihre Fahrzeuge stets Sonderlinge. Die Umwandlung einer Strassen- in eine Vollbahn ist beinahe unmöglich, und der enorme Kostendruck forderte zusätzliche Kompromisse, welche im GTW gefunden werden konnte.

Durch die Überzeugung der vorhandenen Fahrzeuge beschafften auch der 1997 aus der EBT-Gruppe entstandene Regionalverkehr Mittelland AG und die Thurbo fast zeitgleich beinahe gleiche GTW einer weiteren Fahrzeuggeneration.

Mit dem Export von Gelenktriebwagen ins Ausland rundete die Stadler Rail die gelungene erfolgreiche Fahrzeugkonstruktion ab. Die GTW waren Mitgrund einer geschichtsträchtigen Veränderung im Schweizer Personennahverkehr. ○

LOKI-Spezial Nr. 42

Die normalspurigen GTW der Schweiz

Wie die Gelenktriebwagen den Schweizer Personennahverkehr revolutionierten



Autor:
Werner Nef

Auszug aus dem Inhalt:

- Die Schweizer Bahnwelt am Start in eine neue Ära
- Erste Diesel-GTW sorgen für negative Schlagzeilen
- Zehn GTW für den Regionalverkehr auf der Seelinie
- Der Sonderling vom Bodensee
- Mit neuer Technik revolutionieren
- Spezieller GTW für eine ausserordentliche Bahnlinie
- Neuer «Ämmeschnägg» nicht nur für das Emmental
- Neue Gelenktriebwagen erobern die Ostschweiz
- Ein Schweizer GTW erobert das Ausland

Umfang: 132 Seiten
Preis: CHF 29.90/Euro 29,90
ISBN: 978-3-7272-1790-6

Dauerbezüger des LOKI-Spezial erhalten die neue Ausgabe automatisch per Post zugestellt.

Das Magazin ist auch zu beziehen durch:
Stämpfli AG
Postfach 8326, CH-3001 Bern
Tel. +41 (0)31 300 62 58
Fax +41 (0)31 300 63 90
leserservice@loki.ch

Oder im Webshop auf www.loki.ch

Szenen-News

22. modell-hobby-spiel in Leipzig – 29. September bis 1. Oktober 2017

Besucherrekord und gute Stimmung

Über die Jahre hinweg hat sich in Mitteldeutschlands Hobbyszene eine echte Koryphäe etabliert. Entsprechend bunt und abwechslungsreich sind auch die Angebote der 22. Ausgabe der modell-hobby-spiel, welche vom 29. September bis 1. Oktober in der Leipziger Messe stattfand. Die modell-hobby-spiel gilt als Deutschlands besucherstärkste Publikumsmesse für die Bereiche Modellbau, Modelleisenbahn, kreatives Gestalten, Handarbeiten und Spiel. Ob bei Brettspiel, bei Kreativworkshops oder in der Miniaturwelt rund um Auto, Flugzeug, Schiff und Bahn – erlebnisreiche Stunden auf den 90 000 Quadratmetern sind garantiert. «Innovativ, vielfältig und abwechslungsreich – das beschreibt die modell-hobby-spiel in ihrem 22. Veranstaltungsjahr am treffendsten», sagt Martin Buhl-Wagner, Geschäftsführer der Leipziger Messe. «Wie die Besucherzahlen zeigen, hat sich die Veranstaltung in den Jahren erfolgreich weiterentwickelt, neue Trends aufgespürt, langjährige Partnerschaften und Netzwerke gepflegt sowie neue Ausstellungsbereiche geschaffen und etabliert.» Besucher, die regelmässig ein Hobby betreiben, und solche, die noch eine passende Freizeitbeschäftigung suchen, fanden auch in diesem Jahr an der modell-hobby-spiel das richtige Angebot.

Organisiert durch den Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. (BDEF), wurden zahlreiche Anlagen ausgestellt. Dabei wurde der Bogen von der Spur Z bis zur IIm gespannt und thematisch sehr breit abgestützt. Ob die vom Arbeitskreis TT – Modellbahn e.V. (AKTT) in Spur TT getreu dem Motto «Von den Bergen zum Wasser» gezeigte Strecke von München nach Warnemünde oder das Thema «Amerika in den 60igern», einer Spur-0-Anlage vom Team Hasselt aus Belgien, jeder Besucher fand etwas in «seiner» Spurweite oder zu seinem geliebten Thema.

Dass die drei Tage in Leipzig erfolgreich waren, zeigten schlussendlich auch die Besucherzahlen. Insgesamt pilgerten 94100 Besucher und Besucherinnen an die 22. modell-hobby-spiel und waren durch und durch begeistert, wie die Ergebnisse der Befragung durch das Institut für angewandte Marketing- und Kommunikationsforschung (IMK) deutlich zeigt: Die modell-hobby-spiel wollen neun von zehn Befragte im nächsten Jahr wieder besuchen. Wir sind gespannt! HRo



Technische Abnahme, bevor die Reise weitergeht – massstabgetreue Modelle aller Spurgrössen fand man an der modell-hobby-spiel in Leipzig.



Eisenbahnen im Miniaturformat – die Liebe zum Detail macht aus dem Bahnsteig ein Wunderland, nicht nur für Bahnfans.



Traditionelle Modelle treffen auf moderne Technik – und gesteuert wird die Modellbahn dank kabelloser Fernsteuerung.

Fotos: Leipziger Messe/Tom Schulze



Foto: Fabian Jeker

Das Seetal-Krokodil trifft mit dem SGEG-Sonderzug in Luzern ein. Gleich wird im Depotareal umgestellt.

Exkursion der SGEG – 30. Sept. 2017

Spannendes auf der Seethalbahn

Die Schweizerische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (SGEG) führt in losen Abständen interessante Exkursionen durch, wo die Teilnehmer jeweils interessante Fakten aus der schweizerischen Bahngeschichte kennenlernen. Am 30. September 2017 fand eine Exkursion auf der einstigen Seethalbahn statt. Beginnend in Hochdorf mit einem Extrazug, bestehend aus zwei Wagen und dem Seetal-Krokodil De 6/6 15301, führte die Fahrt nach Luzern und wieder zurück nach Hochdorf. Im 1910 als Shedbau von der STB erbauten und mithilfe der kantonalen Denkmalpflege 2011 renovierten Depotgebäude gab es für die Teilnehmer ein feines Mittagessen. Frisch gestärkt ging es mit einem historischen Bus weiter entlang der Linie nach Lenzburg. Dabei wurden auch die ein- und umgestellten Strecken nach Beromünster und Wildegg besucht. Unterwegs zeigte der Präsident Werner Hardmeier anhand alter Fotos die markanten Veränderungen der Seetalbahn. Die interessante Exkursion endete in Lenzburg, wo die Teilnehmer um einiges an Bahnwissen reicher wieder nach Hause kehrten. FJ

Schweizerische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte

Wer Interesse an der SGEG hat oder auch einmal an einer Exkursion teilnehmen möchte, der kann sich hier informieren: www.sgeg.ch – www.facebook.com/sgeg

Der November-Monatszug auf dem Kaeserberg

Die «Graue Maus»

Dieser erstklassige Triebzug wurde 1967 nachgebaut als Ergänzung zu vier 1961 gelieferten Einheiten. Bis 1988 waren diese als rot-beige Trans-Europ-Express zwischen Zürich, Mailand, Paris, Bruxelles und zeitweise Genua oder Amsterdam unterwegs. Als erste Züge überhaupt waren die RAe TEE II unter vier Stromsystemen fahrtauglich. Dichtere Flugpläne und neue Autobahnen verdrängten in den 1980er-Jahren die reinen Erstklasszüge. Europas Bahnen setzen im Fernverkehr auf lokbespannte EuroCitys mit Wagen beider Klassen. Per 1988 bauten die SBB ihre fünf Vierstrom-TEE zu EC-Zügen um. Den neuen Anstrich würdigt der Spitzname «Graue Maus». Leistungen ab Zürich nach Mailand–Lausanne, Stuttgart und als Letzteinsatz bis 1999 nach Frasne folgten. Der am 1. Juli 2003 ausrangierte Zug 1055 fährt am Kaeserberg weiter. CFK



Foto: CFK

RABe 1055, 2.31 MW/3143 PS, 231 Pl., 309t, V-max. 160 km/h.

Liebe Modellbahnfreunde

Tag für Tag flatterten in den letzten Wochen ausgefüllte Umfragetalons auf unsere Schreibtische. Vier Wochen lang erfassten sieben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Stämpfli Verlags rund 1330 Antworten. Wir freuen uns über die grosse Resonanz und danken allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern herzlich fürs Mitmachen. Die Redaktion macht sich nun an die Arbeit, die vielen wertvollen Inputs auszuwerten. In der LOKI-Ausgabe 12/2017 werden Sie eine Zusammenstellung der Anregungen finden.

Wir danken der Gornergratbahn für den grosszügigen Preis und wünschen dem glücklichen Gewinner, R. Epprecht aus der Munotstadt Schaffhausen, eine interessante Fahrt mit der einmaligen Bahn, einen schönen Tag auf dem Gornergrat und eine fantastische Fernsicht auf das Matterhorn.

Herzliche Grüsse
Lynn und Simon



Bogen für Bogen wurden ausgewertet und zeigten spannende Einblicke in dieses Hobby.

Faszination Modellbau Friedrichshafen – 3.–5. November 2017

Internationaler Treffpunkt am Bodensee

Fotos: Messe Friedrichshafen



Ein Stück Schweiz wird mit dem MEC Laupheim-Schwendi vertreten sein.



Das Team Canada aus Edingen-Neckarhausen begeistert mit einer authentischen Spur-H0-Anlage.



Hagen von Orthloff öffnet seine Schatzschatulle und zeigt einstige Schweizer Modellbahnkunst.

Eins steht fest: Die diesjährige Internationale Messe für Modellbahnen und Modellbau ist mit dem Echtdampf-Hallentreffen auf ihren 61 000 Quadratmetern der grösste Modellbau-Event der Welt. Von den klassischen Modellbahnen über den vielfältigen Flugmodellbau, Automodellbau, Truck- und Militärmodellbau, Plastik- und Kartonmodellbau sowie Schiffsmodellbau bis hin zu den trendigen Drohnen: Nur die Faszination Modellbau bietet mit mehr als 400 Ausstellern aus mehr als 15 Nationen diese grosse Bandbreite, die zum Staunen, Schauen und Shoppen einlädt.

Und sie ist das Herzstück des beliebten Echtdampf-Hallentreffens: die weltweit längste 5-Zoll-Gleisanlage in einer Halle, auf der mehr als 4 km Gleise verbaut sind. Ein Verschiebebahnhof, Schiebebühne, Weichen, Drehscheibe und der Verladeterminal auf der Strecke ermöglichen einen sehr realitätsnahen und reibungslosen Dampfzugverkehr. Und vor allem können auf den Dampfrössern kleine und grosse Eisenbahnfans ihre Runden drehen.

Eine allgemein bekannte Persönlichkeit wird auch vor Ort sein: Hagen von Ortloff. Er ist absoluter Geschichte(n)profi und zeigt spannende Modellbahnhistorie mit kleinen Schweizer Wunderwerken auf zierlichen, schmalen Schienen. Seine Anlage mit Modellen der Schweizer Firma WESA versetzt die Besucher in der Zeit zurück. Als im Jahr 1945 die Firma WESA in Inkwil im schweizerischen Oberaargau gegründet wurde, hatten die ersten Loks eine Spurweite von 13 Millimetern im Massstab 1:110 und wurden mit Wechselstrom betrieben. In erster Linie wurden Modelle nach Schweizer Vorbildern gebaut. Allerdings gab es auch Modelle nach ausländischem Muster. Bemerkenswert für die damalige Zeit: Die WESA-Bahn wurde bereits 1949 in über 70 Länder exportiert. 1966 wurde die Produktion eingestellt. Der Grund war die damals aufkommende Spurweite N.

In gleich zwei Messehallen tut sich eine grosse Welt für Modellbahnbegeisterte auf. In diesem Jahr wird auch das LOKI-Team wieder mit einem Informationsstand in der Halle A3, Stand Nummer 3020, vor Ort sein. Wir freuen uns bereits auf einen Austausch mit unseren Lesern und natürlich auch mit allen anderen Besuchern der Messe. MF

Weiter Infos unter www.faszination-modellbau.de und www.echtdampf-hallentreffen.de.

Premierenfahrt der MGBahn-Historic – 29. September 2017

Junger Verein erstmals auf grosser Fahrt



In Oberwald übernimmt die MGB HGm 4/4 Nr. 61 den historischen Zug.



In Gletsch wird die dort remisierte BVZ HGe 4/4 Nr. 16 vor den Zug gestellt.

Fotos: Fabian Jeker

Der Verein MGBahn-Historic lud am 29. September 2017 in Zusammenarbeit mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) und der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) zu seiner ersten historischen Sonderfahrt zwischen Brig und Gletsch ein. Die HGe 4/4[I] Nr. 36 der Furka-Oberalp-Bahn (FO) von 1949 zog drei Mitteleinstiegswagen und einen Gepäckwagen aus den 1950er- und 1960er-Jahren. Die DFB-Wagen rollten früher bei der Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ). Zwischen Oberwald und Gletsch übernahm die Diesellokomotive HGm 4/4 Nr. 61 der MGB den Zug. Der im Dezember 2016 gegründete Verein MGBahn-Historic umfasst derzeit 140 Mitglieder und acht Aktive. Er hat sich zum Ziel gesetzt, die technisch und industriegeschichtlich wertvollsten Elektrofahrzeuge der MGB-Vorgängerbahnen (BVZ, FO, Schöllenenbahn und Gornergratbahn) vor dem drohenden Abbruch zu retten. Die Fahrzeuge sollen entweder betriebsfähig oder als museale Zeitzeugen der Industriekultur vor der Witterung geschützt der Nachwelt erhalten bleiben. Die Zeit läuft den Eisenbahnfreunden davon. Denn die Modernisierung der MGB schreitet rasch voran und verdrängt älteres Rollmaterial aus dem Regelbetrieb. Doch ein erster Meilenstein ist erreicht. Ende August wurde ein Zusammenarbeitsvertrag mit der MGB unterzeichnet. In den kommenden zwei Jahren liegt die höchste Priorität für den Verein bei der Instandhaltung der HGe 4/4[I] Nr. 36. Die betriebsfähige FO-Lokomotive muss ganzjährig für Sonderfahrten eingesetzt werden können, wobei Personen- und Güterwagen der FO und der BVZ aus dem Rollmaterialpark der DFB zum Einsatz gelangen. Für die wertvollsten Fahrzeuge sucht MGBahn-Historic geschützte Einstellmöglichkeiten. Weitere Projekte wird der Verein nach seinen finanziellen und personellen Möglichkeiten schrittweise angehen.

FJ

Weitere Infos unter **www.mgbahn-historic.ch.**



Eisenbahnbegeisterte Fotografen und Filmer erwarten in Brig bereits ungeduldig den Sonderzug mit der FO HGe 4/4[I] Nr. 36.

Veranstaltungen

Grösste Echtzeitanlage Modelleisenbahnclub Kirchmättli Horw – 22. Oktober, 13.30–16.00 Uhr – Horw, Kantonsstrasse 71
Es gibt einen Fahrbetrieb und Mitglieder des Klubs stehen für Fragen zur Verfügung. www.eisenbahnsammlung.ch

Markus-Eisenbahn-Welt Modelleisenbahnsammlung – 22. Oktober, 13.45–16.00 Uhr – Urnäsch, beim Bahnhof Zürchersmühle
Grosse Modellsammlung in Spur H0 mit über 1500 Modelle der Schweizer Bahnen. www.markus-eisenbahnwelt.ch

Börse in Gisikon 37. EMBL-Modelleisenbahnbörse – 28. Oktober, 10.00–15.00 Uhr – Gisikon, Firma Bauhag
Modellbahnen und Zubehör, rollstuhlgängig, Gratisparkplätze, Verpflegung, Rahmenprogramm, Eintritt frei. www.embl.ch

Abdampfen & Saisonschluss Stiftung Ysebähnli am Rhy – 28. Oktober, 11.00–18.00 Uhr – Pratteln
Gartenbahn mit Personenbeförderung in 5- und 7¼-Zoll. www.ysebaehnli-am-rhy.ch

Spaghetti-Plausch Modelleisenbahnclub Kirchmättli Horw – 28. Oktober, 18.00 Uhr – Horw, Kantonsstrasse 71
Besichtigung der Anlage mit einem Apéro und Spaghetti à discrétion mit 3 Saucen. Mit Voranmeldung. www.eisenbahnsammlung.ch

Börse in Bümpliz Bümplizer Modellbahn- und Spielzeugbörse – 28. Oktober, 9.30–16.30 Uhr – Bern-Bümpliz, Einkaufszentrum Coop
Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Modellautos, Blechspielzeuge, Literatur und Zubehör. Testgleise vorhanden. www.messerli-bahn.ch

Offene Türen in Thun Thuner Eisenbahn-Amateure (TEA) – 28./29. Oktober – Klublokal im Betriebsgebäude des Bhf. Thun
Spur-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

Fahrbetrieb in Bern Berner Modell-Eisenbahn-Club (BMEC) – 28./29. Oktober, 10.00–16.00 Uhr – Bern, Clubhaus, Freiburgstrasse 140
Spur-0- und Spur-H0-Anlage. Kleine Börse und Modellbahnshop, Gastwirtschaft. Weitere Infos unter: www.bmec.ch

Saisonabschluss im PZM Dampfbahn Aaretal – 28./29. Oktober, 13.30–17.30 Uhr – Münsingen, Psychiatriezentrum
Saisonende der DBA, Wagen für Rollstuhlfahrer/innen. Restaurant im Psychiatriezentrum. www.dampfbahn-aaretal.ch

Faszination Modellbau Modellbahn- und Modellbauausstellung – 3.–5. November – Friedrichshafen, Messe
Internationale Messe für Modellbahnen und Modellbau. www.faszination-modellbau.de

Dampffahrten nach Soyhières Historische Eisenbahn Gesellschaft (HEG) – 4. November, ab 9.30 Uhr – Delémont–Soyhières–Delémont
Dampfzüge Delémont–Soyhières–Delémont, inkl. Besichtigung Rotonde und Mittagessen. www.sbbhistoric.ch

Fahrbetrieb in Bern Berner Modell-Eisenbahn-Club (BMEC) – 4./5. November, 10.00–16.00 Uhr – Bern, Clubhaus, Freiburgstrasse 140
Spur-0- und Spur-H0-Anlage. Kleine Börse und Modellbahnshop, Gastwirtschaft. Weitere Infos unter: www.bmec.ch

Offene Türen in Altstätten MEC-Altstätten – 4./5. November – Altstätten, Schulhaus Schöntal
Anlagen von Spur N bis I, Highlight ist die H0m-Anlage mit der ALAN-Steuerung. Restaurant. Eintritt frei. www.mec-altstaetten.ch

Offene Türen in Buchs SG Werdenberger Eisenbahn-Amateur Klub – 4./5. November, 10.00–17.00 Uhr – Klublokal Städtli 31, Werdenberg
H0/H0m-Anlage des WEAK, Kinderspielanlage, Festwirtschaft, Eintritt frei. www.weak.ch

Offene Türen in Balsthal Eisenbahnklub Balsthal – 4./5. November, 10.00–18.00/17.00 Uhr – Balsthal, Klublokal, Postackerstrasse
Offene Türen mit BLS-Anlage, Depotbesichtung OeBB und Festwirtschaft. Am Sonntag mit Dampffahrten. www.eisenbahnklub-balsthal.ch

Börse in Auvernier 23. Sammlerbörse – 11. November, 9.00–16.00 Uhr – Auvernier, Salle polyvalente
Modellbahnen, Autos, Flugzeuge und Schiffe, Eintritt CHF 5.–, Kinder gratis. jschetty@sunrise.ch, Tel. 032 731 22 12

Offene Türen in St. Gallen Modelleisenbahnclub St. Gallen – 11./12. November, 10.00–16.00 Uhr – St. Gallen, Bahnhof St. Fide
Fahrbetrieb auf grosser Spur-0-Anlage. Clubbeizli, Eintritt frei. g.suhner@bluewin.ch

Modellbahnausstelllung Eisenbahnfreunde Mittelland, Roggwil – 11./12. November, 10.00–17.00 Uhr – Roggwil, Mumenthalstrasse 13
Klubanlage, verschiedene Modulanlagen in H0 und N, 5-Zoll-Gartenbahn, Kinderecke, Klubbeizli. www.eisenbahnfreunde-mittelland.ch

Börse in Buchs SG
25. Spielzeug-Börse – 12. November, 10.00–15.00 Uhr – Buchs SG, Berufsschulzentrum (BZB)
Eine der grössten Spielzeugbörsen in der Schweiz mit knapp 200 Tischen. www.spielzeugboerse-buchs.ch

Meeting US-Railroadfans
Fotoshow by Ruedi Rotgans – 17. November, ab 19.00 Uhr – ZH-Wollishofen, Wasserversorgung
Southern California von San Diego bis Los Angeles 2013, Vorbild und Modell,Tehachapi und Big Boy. www.trainmaster.ch/Fans-Meets.htm

22. Modelleisenbahn-Börse
Eisenbahnamateure Weinfelden-Berg – 18. November, 10.00–15.00 Uhr – Berg TG, Turnhalle Neuwies
22. Modelleisenbahnbörse in Berg TG. Anreise mit öV empfohlen. Eintritt frei. www.eawb.jimdo.com

Tage der offenen Tür
Eisenbahn- und Modellbaufreunde Luzern – 18./19. November – Ebikon, Kaspar Koppstrasse 76
Anlässlich des 70-Jahr-Jubiläums zwei Tage der offenen Tür. Speisen und Getränke erhältlich. Freier Eintritt. www.embl.ch

Modellbahntage in Rüttenen
Solothurner Eisenbahn Amateure (SEA) – 18./19. November, ab 10.00 Uhr – Klublokal, Schulhaus Rüttenen
Modellbahnausstellung in den Spuren H0-GS, H0-WS, H0m, 0 und 0m, Tombola, kleine Börse, Speis und Trank. www.sea-solothurn.ch

Offene Türen in Zollikofen
Modelleisenbahn Club Zollikofen – 18./19. November, 10.00–16.00 Uhr – (Unter-)Zollikofen, Molkereistrasse 8
H0-, H0m- und N-Anlagen sind im Betrieb. Börse mit allerlei und Festwirtschaft. mczollikofen@bluewin.ch

Tage der offenen Tür
Eisenbahnfreunde Ostermundigen (EFO) – 18./19. November, 10.00–17.00 Uhr – Ostermundigen, Schiessplatzweg 1
Fahrbetrieb auf H0-Anlagen, H0m Bemo digital, Teile der neuen Modulanlage, kleine Börse, Café Steingrüebli. www.efo-bahn.ch

Tage der offenen Tür
Modulbau-Freunde Basel (MFB) – 25./26. November – Basel, Gilgenbergerstrasse 9
Modelleisenbahnanlagen in den Spuren H0 und H0m, Clubbeizli mit warmer Küche zu familienfreundlichen Preisen. www.mfb-basel.ch

Offene Türen in Basel
N-Bahn-Club beider Basel– 25./26. November, ab 10.00 Uhr – Basel, St. Jakobs-Strasse 200
Fahrbetrieb auf der N-Clubanlage. Jugendmitglieder mit H0-Anlage. Beizli. Eintritt frei. www.nbcb.ch

Modellbahntage in Rüttenen
Solothurner Eisenbahn Amateure (SEA) – 25./26. November, ab 10.00 Uhr – Klublokal, Schulhaus Rüttenen
Modellbahnausstellung in den Spuren H0-GS, H0-WS, H0m, 0 und 0m, Tombola, kleine Börse, Speis und Trank. www.sea-solothurn.ch

Tage der offenen Tür
VSFZ Modelleisenbahnclub Baar – 26./26. November, 10.00–17.00 Uhr – Baar, Zugerstrasse 53
Betrieb der Anlage in Spur 0. Für die Verpflegung ist gut gesorgt. Eintritt frei. www.vfsz.ch

Tag der offenen Tür
Modellbahnclub Zürcher Unterland – 2. Dezember, 13.00–17.00 Uhr – Bülach, Schulhaus Lindenhof West
Der MBCZU feiert mit einem Tag der offenen Tür, den Internationalen Tag der Modelleisenbahn. www.mbczu.ch/

Öffentliche Ausstellung
Eisenbahn-Modell-Club Biel – 2./3. Dezember – Biel, Klublokal beim Rangierbahnhof
Grosse Anlagen in Spur 0, 0m, H0 und dieses Jahr zusätzlich mit Lego. www.emcb-ccmb.ch

Offene Tür in Liebefeld
Eisenbahnfreunde Liebefeld (EFL) – 2./3. Dezember, 10.00–17.00 Uhr – Liebefeld, Hessstrasse 11
Fahrbetrieb auf Klubanlage, Verpflegungsmöglichkeit vorhanden, Eintritt frei. Weitere Infos unter: www.efliebefeld.ch

Eisenbahn-Romantik im November
Kärnten – Sonne, See und Dampf – Folge 914: **Samstag, 4. November 2017, 15.45 Uh**
Die Straßenbahnen von Thuin – Folge 915: **Samstag, 11. November 2017, 15.45 Uhr**
Zwischen Vulkanen und Pazifik – Museumsbahnen im Nordwesten der USA – Folge 916: **Samstag, 18. November 2017, 15.30 Uhr**
Härtsfeld-Museumsbahn – Tradition und Zukunft auf der Schwäbischen Alb – Folge 917: **Samstag, 25 November 2017, 15.45 Uhr**
Die Sendungen werden im SWR ausgestrahlt. Übersicht sämtlicher Folgen unter www.swr.de/eisenbahn-romantik

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungsmeldungen für die an:
Redaktion LOKI, Hans Roth, Mooshausstrasse 19, 3510 Konolfingen. Oder noch lieber per Mail an folgende Adresse:

Börse

Suchen

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

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



Z–IIm 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.

H0m Suche Diesel Krokodil Gm 4/4 MGB 70 FO 71.
Wolf John, Ch. du Rossillon 3,
1092 Belmont-sur-Lausanne, Tel. 021 7287214,
johnwolf@hotmail.ch.

H0 Suche L133924 BLS MUTZ.
adamhang93@gmail.com.

H0 Kaufe L133992 Flirt.
adamhang93@gmail.com.

Verkaufen

I Verkaufe Spur-I-Dingler BR 18.4 (bay S 3/6), Version DRG, Windschneide-Führerhaus, Vitrinenmodell. Bitte nur seriöse Angebote an trade-hermann@a1.net.

0 Verkaufe Hermann Ae 6/6 Kanton St. Gallen rot, CHF 2600.–; Re 460 Miele Maxon Motor, CHF 2800.–; Re 460 Adtranz Maxon Motor, CHF 2800.–; Model Rail: Bahnhofsgebäude Birrfeld CHF 2500.–. Alles Vitrinenmodelle. Für weitere Modelle bitte Liste Anfragen. Anfragen bitte an
P.A. Casparin, Stradung 40, 7460 Savognin,
Natel 079 438 00 14.

H0 Roco SBB Hbis delacher, Preis Fr. 27.–.
Pyclik Alfred, Beezenbuckstrasse 26, 8156 Oberhasli,
Tel. 044 850 48 57, a.pyclik@bluewin.ch.

H0 Verkaufe Roco-IC-2000-Wagen:
2 Steuerwagen Bt, 5 Wagen 2. Klasse B,
2 Wagen 2. Klasse/Bistro Br, 3 Wagen
1. Klasse A, 1 Wagen 1. Klasse/Gepäck AD.
Pro Wagen CHF 80.–, Steuerwagen CHF 95.–.
Alle Wagen sind fabrikneu.
Michel Ginesi, Via Olimpia 63, 6780 Airolo,
tee.bavaria@yahoo.it.

N Sammlungsauflösung. Liste erhältlich bei:
allerlei-verkauf@bluewin.ch.

LOKI DEPOT HORW
Nagelneue 2. Wahl-Loks von Hag mit 20% Rabatt
• Verkauf/Ankauf
• Beratung
• Reparaturen
Bei uns entsteht die grösste Echtzeitanlage der Schweiz (500 m²)!
Kantonsstrasse 71, 6048 Horw
Tel. 041 340 46 46, Fax 041 340 72 91
www.ldh-horw.ch, LDH-Horw@bluewin.ch

Verschiedenes

Welcher **LGB-Fan hilft mir bei Ausbau, Wartung** usw. meiner kleinen Gartenanlage? Limmattal Nähe Zürich.
Eyb Gérard, Zwiegartenstrasse 24, 8952 Schlieren,
Tel. 044 730 22 58, gerard@eyb.ch.

Wer hilft uns beim Aufbau einer Modelleisenbahn- und Faller-Car-Steuerung? Wir, ein kleines Team, bauen eine Modelleisenbahnanlage in H0. Mit der Faller-Car-Steuerung stossen wir an unsere Grenzen. Wer möchte in unser Team einsteigen und uns auch am PC fachtechnisch unterstützen? Wir treffen uns jeden Samstagvormittag (inkl. Mittagessen) im Raum Bern-Ost. Eine angemessene finanzielle Entschädigung ist garantiert.
Niederhauser Bruno, Leimerenweg 11, 3043 Uettligen, Tel. 076 428 20 31, b.niederhauser@sunrise.ch.

Bestellungen

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

Bei Rückfragen melden Sie sich bei Stavros Panagiotidis unter Tel. 044 309 90 82 oder inserate@staempfli.com.
Insertionsschluss für Börseninserate in der LOKI 12|2017: Freitag, 27. Oktober 2017.

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

GROSSE SPIELZEUGBÖRSE STADT ZÜRICH
MODELL-EISENBAHNEN UND AUTOS SOWIE ZUBEHÖR
Sonntag, 26. November 2017
10.00–15.00 Uhr
VIP's Fr. 20.– ab 8.00 Uhr
KONGRESSZENTRUM SCHÜTZENHAUS ALBISGÜETLI
EINTRITT: CHF 5.– / KINDER UNTER 16 JAHREN GRATIS
ÜBER 1000 GRATISPARKPLÄTZE / TRAM NR. 13 / BUS NR. 32
Info unter Telefon 079 647 95 25
EIN BESUCH LOHNT SICH!

Letzte Gelegenheit!
Buch Bahnpanorama Schweiz
Wir räumen unser Lager – greifen Sie ein letztes Mal zu!
CHF/EUR 15.00 inkl. Versandkosten Schweiz.
Bestellen unter: order@staempfli.com
LOKI www.loki.ch
Letzte Gelegenheit!
Preisänderung vorbehalten

Medientipps



KTU Umrichter-Lokomotiven Re 456

Es ist bereits Tradition, dass im Herbst neue Bücher aus dem Verlag Edition Lan herausgegeben werden. Eine der Neuheiten ist das Buch über die Re 456, welche ab 1987 beschafft wurden. In einer ersten Etappe wurden 1987/88 sechs Maschinen (Re 4/4 91-96) an die damalige BT (heute SOB) und zwei Lokomotiven (Re 4/4 46-47) an die SZU ausgeliefert. 1993 erfolgte eine zweite Serie, wobei vier Exemplare (Re 4/4 42-45) wiederum an die SZU gingen und zwei weitere Lokomotiven (Re 4/4 142-143) an die einstige VHB (heute BLS AG) geliefert wurden. Als Spezialität wurden die Lokkasten der letzten sechs Maschinen bei der SGP bei Graz (A) in Lizenz erstellt, und die Endmontage sowie der Bau der Drehgestelle übernahm die SLM. Leider kam es nicht zu einer dritten Serie, da der Bedarf an solchen Lokomotiven rapide schwand, sodass die 14 Loks die einzigen dieser Art blieben.

Heute erledigen die rund 30-jährigen Lokomotiven bei der SOB und SZU wacker ihre Dienste. Einzig die BLS AG verkaufte ihre beiden Loks an den Schienenbauer Müller Gleisbau und an die SZU, wobei letztere als Ersatzteilspender für die Re 456 103-106 dient.

Das vorliegende Buch wurde durch Heinz Lang, den ehemaligen Werkstattchef der BT, in akribischer Arbeit verfasst. Als profunder Kenner der Lokomotiven hat er für die Lokliebhaber ein sehr informatives Buch erarbeitet, welches in keinem Regal fehlen darf. HRo

KTU-Umrichter-Lokomotiven Re 456, Heinz Lang,
1. Auflage 2017, gebunden, 144 Seiten, 16,5 × 23,5 cm,
ca. 140 Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos,
ISBN 978-3-906691-92-3, Verlag Edition Lan,
www.editionlan.ch

Preis: CHF 36.90



Kurswagen und Reisezüge über die Gotthardroute

Der Mythos Gotthard gehört zur Schweizer Eisenbahnwelt wie der Rütlischwur zur Schweiz. Kein Wunder, sorgte doch die Gotthardstrecke jahrzehntelang für abwechslungsreichen und spannenden Zugsbetrieb.

Der Autor Daniel Ammann ist dem Mythos auf die Spur gegangen und hat eine äusserst interessante Sonderausgabe in der Semaphor-Reihe erarbeitet. Dabei hat er nicht die bereits abgedroschenen und allgemein bekannten Bilder und Informationen in ein Magazin gequetscht. Zahlreiche Schwarz-Weiss- und Farbaufnahmen verschiedenster Fotografen lassen den Leser träumen. Schon der Titel «Kurswagen und Reisezüge über die Gotthardroute» lässt erahnen, dass sich der Autor intensiv mit einem Themenbereich auseinandergesetzt hat. Und wie er das hat!

Bereits die drei Bilder auf der Titelseite lassen den Betrachter in eine längst vergangene Episode im Schweizer Schienenverkehr eintauchen. Dabei werden in verschiedenen Kapiteln das System der Kurswagen erläutert, der Kühlwagenverkehr gezeigt und als besonderes Highlight ein heute noch brandaktuelles Thema präsentiert: «das Auto im Reisegepäck», was ein erfolgreiches Mittel für die heute verstopften Strassen wären.

Für den Liebhaber der alten Traktion und Verkehre auf der Gotthardroute ist die Sondernummer 2017 aus dem Hause Semaphor ein absolutes Muss! HRo

Semaphor – Kurswagen und Reisezüge über die Gotthardroute,
Sonderausgabe 2017, gebunden, 64 Seiten, 21,0 × 29,7 cm,
96 Farbfotos- und Schwarz-Weiss-Fotos,
ISSN 1661-576X, Semaphor GmbH,
www.semaphor.ch

Preis: CHF 26.50



Wandkalender Krokodil-Loks 2018

Seit 1976 ist die Be 6/8^{III} 13302 in der Obhut der Betriebsgruppe 13302. Sie hat sich zum Ziel gesetzt, die Be 6/8^{III} 13302, besser bekannt unter dem bekannten Namen «Krokodil», im letzten Betriebszustand betriebsfähig zu erhalten. Soweit möglich werden sämtliche Unterhaltsarbeiten liebevoll von den Aktivmitgliedern der Betriebsgruppe in Freizeitarbeit durchgeführt. Wo die Lokomotive auftritt, sorgt sie für liebhaberische Blicke und ist ein gerngesehener Gast bei Sonderfahrten.

Damit sich jeder Liebhaber «seine» eigene Be 6/8^{III} 13302 in sein Heim stellen resp. hängen kann, hat die Betriebsgruppe einen schönen Wandkalender mit dem Titel «2018 – Krokodil-Loks» gestaltet. Auf 13 abwechslungsreichen Bildern kann der Betrachter in die Welt der sogenannten Krokodile eintauchen. Dabei haben die Mitglieder auf sehr unterschiedliches Bildmaterial zurückgegriffen. Ob es sich um stimmungsvolle Detailbilder, Farbfotos von Sonderfahrten, alte Schwarz-Weiss-Aufnahmen oder sogar das bekannte RhB-Krokodil sowie ausländische Krokodile handelt, dem «Kroki-Fan» wird für 2018 eine breite Palette geboten.

Der Kalender kann am einfachsten über die Website der Betriebsgruppe 13302 bestellt werden. Der schöne Nebeneffekt dabei: Mit dem Kauf eines Kalenders werden gleichzeitig die vorbildlichen Arbeiten des Vereins finanziell unterstützt! HRo

Wandkalender Krokodil-Loks 2018,
Spiralbindung, 13 Seiten, 42,0 × 30,0 cm,
13 Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos,
Betriebsgruppe 13302,
www.13302.ch/kroki-kalender-2018

Preis: CHF 25.00

Bahn aktuell

Faszination Trans-Europ-Express

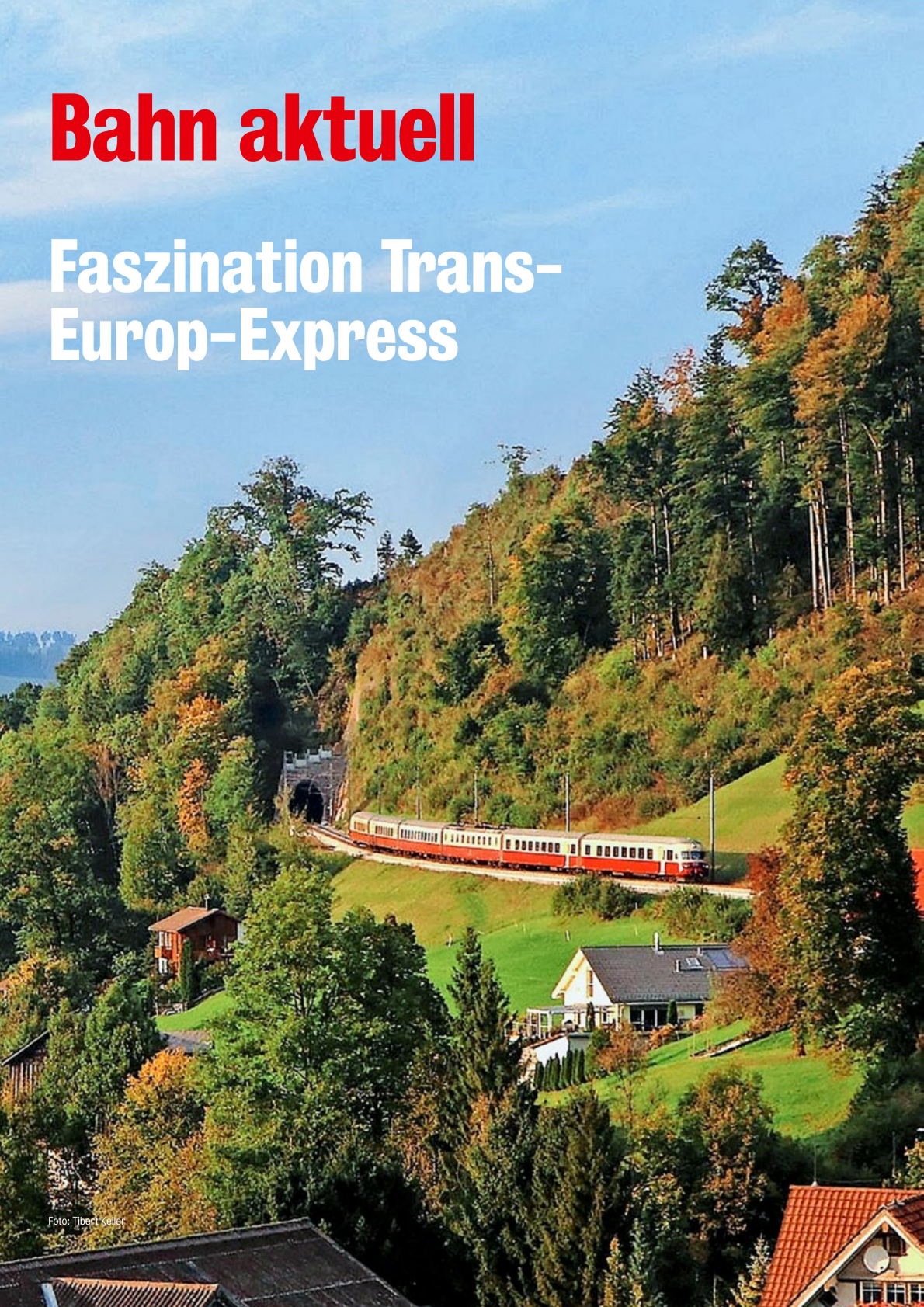


Foto: Tibert Keller

Seit acht Jahren ist das Schmuckstück der SBB Historic wieder als historisches Fahrzeug auf Schweizer Schienen unterwegs. Der RAe 1053 mit Baujahr 1961 beeindruckte zur damaligen Zeit durch den gebotenen Luxus wie z.B. Klimaanlage, elektrische Sonnenstoren, Warmwasser und getrennte Herren- und Damentoiletten. Auch technisch überzeugte der Triebzug durch und durch, denn er konnte, ohne einen Halt einzulegen, bei den Grenzübergängen die Systeme wechseln.

Ende der 1980er-Jahre wurde der Zug zum EuroCity-Zug «graue Maus» umgebaut und fuhr noch bis Ende der 1990er-Jahre. In der letzten Ära deutete nicht mehr viel auf den ursprünglichen Luxuszug hin.

Nach der mehrjährigen Restaurierung zum historischen Zug wird der RAe-TEE durch die SBB Historic als ihr Flaggschiff für Charterfahrten angeboten. Trotz des nicht gerade günstigen Mietpreises ist der sechsteilige Triebzug oft auf Schweizer Schienen anzutreffen und versprüht einstigen Luxus und Noblesse.

Inzwischen gründete die SBB Historic den Gönnerclub «RAe TEE II 1053». Neue Vorschriften in der Bahn-Sicherheitstechnik stehen an und erfordern für die Zugsicherungssysteme – von denen auch die historischen Zugskompositionen nicht ausgeschlossen sind – einschneidende Konsequenzen. Mit der Gründung von diesem Gönnerclub soll der Erhalt dieses historischen Luxuszuges gesichert werden.

Am 23. September 2017 fand nun eine erste Gönnerfahrt statt. Sie führte von Bern via Zürich über Schaffhausen nach Rorschach. Die Rückfahrt erfolgte via Brunnadern–Pfäffikon–Zürich zurück bis Bern

Hoffen wir, dass mit dem Gönnerclub noch lange die Faszination Trans-Europ-Express auf Schweizer Schienen genossen werden kann. HRo


Foto: Tibert Keller

Bei Schaffhausen überquert der TEE-Zug die Rheinbrücke und wird weiter nach Rorschach verkehren. Überall, wo er jeweils auftaucht, versprüht er sofort internationalen Charme.


Foto: Tibert Keller

Auf der einstigen Bodensee-Toggenburg-Bahn-Linie fährt der TEE-Zug, der einst europäische Haupt- und Grossstädte miteinander verband, inmitten ländlicher Landschaften.



Foto: Erwin Schneider

In der Nähe von Bollingen erhaschen die Fahrgäste des Luxuszuges noch die letzten Sonnenstrahlen, bevor die Herbstsonne vollends untergeht.

Brünigtallok wieder unter Dampf

Foto: Tibert Keller



Fahrzeugaufstellung im Depot Landquart am 16. September 2017 anlässlich des Jubiläums «40 Jahre Dampffreunde der RhB». Mit von der Partie war die wieder fahrbereite Brünig-Dampflok G 3/4 208, die durch die RhB-Werkstätte nach dem Brand in Interlaken neu aufgebaut wurde.

Den kleinen Bruder losgeschickt

Foto: Tibert Keller



Anstelle des defekten Churchill-Pfeils verkehrte am 23. September 2017 anlässlich einer privaten Ostschweiz-Fahrt von Zürich via Romanshorn nach Stein am Rhein und zurück via Schaffhausen der RAe 2/4 1001 der SBB Historic. Den längeren Aufenthalt verbrachte der «Rote Pfeil» aus Platzgründen in Etzwilen.

Foto: Tibert Keller



Geburtstagsfahrt mit Gleisbaulok

Anlässlich einer privaten Geburtstags-Rundfahrt am 23. September 2017 von Zürich Wiedikon nach Etzwilen und zurück, kamen von Swiss Rail Car der WR 61 85 88 94 202 (ex SBB) und A 50 85 89 35 443 (ex BLS «Salon Bleu») zum Einsatz. Gezogen wurde der Zug von der Re 456 111 (ex VHB) von Müller Gleisbau «M-Rail».

Foto: Daniele Gilardi



Modellbahntauglicher Kurzzug

Der am 14. September 2017 in Solothurn abgelichtete Kurzzug, bestehend aus einer Re 420 und drei B-Wagen (ex Bpm) im Newlook, eignet sich hervorragend zur Nachbildung im Modell.

Foto: Erik Schneider



Zugsverkehr hat fertig geRASTATTet

Was des einen Freud, ist des andern Leid. Während der Streckensperre bei Rastatt profitierten die Bahnfotografen von Umleiterzügen, während die Transportbranche einen beinahe Totalzusammenbruch erlitt. Seit 2. Oktober ist die Strecke wieder befahrbar.

Anlieferung der letzten RhB-Steuerwagen



Foto: Tibert Keller

Am 26. September 2017 erfolgte durch Stadler Rail mit der firmeneigenen Überführungs-Lokomotive Eea 936 131 (ex BLS) die Anlieferung der letzten drei RhB-Steuerwagen Ait 578 04-06 für die AGZ. Hier zeigt sich die Komposition bei Landquart, kurz vor dem Ziel.

Charterzug der SBB Historic



Foto: André Niederberger

Anlässlich einer Charterfahrt verkehrte das in Erstfeld beheimatete «Krokodil» Ce 6/8^{II} 14253 zusammen mit einem EW-I-Speisewagen und einem EW-II-Salonwagen am 26. September 2017 von Erstfeld nach Göschenen und wieder zurück.

40 Jahre Dampffreunde der RhB

Der Verein Dampffreunde der RhB (kurz Dampfverein oder VDF) wurde am 19. November 1977 in Ilanz gegründet. Der Verein engagierte sich bereits früh für Projekte, die dem Hauptvereinsziel dienten. In den 40 Jahren der Vereinsgeschichte gab es viele Hochs und auch einige Tiefschläge. Als Höhepunkt kann sicher das 100-Jahr-Jubiläum der RhB 1989 bezeichnet werden. Es war ein «Bombenjahr» für den Verein. Die Mitgliederzahlen wuchsen innerhalb eines Jahres von 70 auf 90 Mitglieder an. Unter dem Titel «Bündner Bahngenuss» feierte der VDF Mitte September sein 40-Jahr-Jubiläum. Schöne Reisen in schönen Zügen, gutes Essen, tolles Rahmenprogramm und viele gutgelaunte Reisende; so lässt sich die 3-Tages-Jubiläumsreise der Dampffreunde der Rhätischen Bahn vom 15. bis 17. September 2017 wohl am besten umschreiben.

Auf dem Programm standen unter anderem nostalgische Fahrten mit dem legendären «Engadin Express» mit dem Pianobarwagen und den Salonwagen, ein grosser Dampfevent mit Parallelfahrten zwischen Chur und Tamins und ein Bahnkulturtag, wo die Bahnkultur neben den Gleisen im Fokus stand. Dabei standen viele Fotohalte auf dem Programm, sodass die Besucher nach diesen tollen drei Tagen auch genügend Erinnerungsschätze mit nach Hause nehmen konnten.

Auch die Redaktion der LOKI gratuliert dem Verein zum 40-jährigen Bestehen. HRo



Foto: Tibert Keller

Der «Engadin Express» mit den RhB-Salonwagen auf der Strecke Landquart–Samedan–Filisur–Davos–Landquart am 15. September 2017 eindrücklich auf dem Wiesner Viadukt.



Foto: Tibert Keller

Am ersten Tag der Jubiläumsveranstaltung erfolgt die Überfuhr der G 3/4 11 «Heidi» von Samedan nach Landquart, hier beim Schlossbergtunnel oberhalb Filisur.



Foto: Tibert Keller

Bild mit sehr individuellem Touch: Zug mit unnötig gesenktem Bügel und 3 × Rot-Signalisierung an der Lok auf der Verbindung ChA-Stammnetz.



Foto: Daniele Gilardi

Der kunterbunte Jubiläumszug mit dem gelben Aussichtswagen für die Fotografen, gezogen von der Ge 4/4^{I} 610 beim Bahnhof Langwies.

Einmaliger Privatbahn-Kurzpendel

Foto: Michel Huber



In den frühen Morgenstunden macht sich der Kurzpendel auf den Weg nach Wädenswil.

Am 12. September 2017 fand eine spezielle Überfuhr von Herisau nach Samstagern statt. Ein Pendelzug, bestehend aus dem DSF BDt 197 (Verein Depot- und Schienenfahrzeuge, ex SOB), einem AB(t) Süd und der Re 446 017 sowie einem B-Revvivo, wurde nach Samstagern überführt. Seit der Einführung des neuen Voralpen-Express-Konzepts ist dies somit der erste «Lokpendel», der mit einer Lokomotive der SOB über deren Netz fuhr.

Dieselbe Komposition diente später als S-Bahn-Notnagel und wurde jeweils am Morgen auf den Zügen 18013/18018 Samstagern–Wädenswil–Samstagern eingesetzt. Ein nicht vorhersehbarer Fahrzeugmangel infolge Revision und unliebsamen Defekten führte zu dieser einmaligen Variante. Anstelle eines 6. VAE-Pendels ist stattdessen eine Flirt-Doppeltraktion im Einsatz, wodurch ein Flirt von den Zügen 18013/18018 abgezogen werden musste. MH

Tiertreffen auf dem Netz der SOB

Foto: Beat Bruhin



Das Team Winterthur unternahm mit der Be 4/6 12320 eine Rundfahrt. Zwischen Schmerikon–Rotkreuz erhielt der «Rehbock» Vorspann vom «Krokodil».

Foto: Beat Bruhin



Gotthard-lok auf dem Abstellgleis

Mit der Einführung des Gotthard-Basistunnels sank der Bedarf an kräftigen Lokomotiven rapide, sodass SBB Cargo auf die Re 6/6-Prototypen verzichten kann. Ob eine historische Lok der Nachwelt erhalten bleibt, wird sich zeigen. Hier die Re 6/6 11601 «Wolhusen» und die Re 6/6 11604 «Faido» am 21. September 2017 in Bellinzona im Rangierbahnhof San Paolo.

Foto: Hanspeter Teutschmann



ABDe 8/8 nun abgestellt

Nach der grossen Abschiedszeremonie an der Lenk wurden die ABDe-8/8-Triebwagen der MOB nun abgestellt. An verschiedenen Orten warten die Kultfahrzeuge auf ihr weiteres Schicksal, wie der ABDe 8/8 4003 in Fontanivent.

Foto: Daniele Gilardi



Überfuhrzug mit Gleisbaulok

Für die Überführung dreier Museumsbahnwagen des Vereins Dampflok Muni wurde von Müller Gleisbau der Gleisbautraktor Tm 235 098 (ex BLS) verwendet. Mit Ausnahme des SBB-Sputniks ist der bei Gundetswil abgelichtete Zug ein kleiner BLS-Zug.

Spezielle Überfuhrzüge bei der RhB

Fotos: Tibert Keller



Am 15. September 2017 überführte die Ge 6/6^{II} 707 die beiden Schalke-Dieselloks Gmf 4/4^{II} 23403 und 23404 im Güterzug Landquart–Samedan(–Poschiavo).



Die Ge 4/4^{I} 610 bringt am 22. September mit einem modellbahntauglichen Überfuhrzug die WS 3921, B 2272, A 1269 und GEX-A 1313 von Landquart nach Thusis.

Beinahetreffen der «Neulinge» in Lausanne



Eine einmalige Situation erlebte Hanspeter Teutschmann am 25. Sept. 2017 in Lausanne. Kurz nachdem der Twindexx von Bombardier das Gleis freiräumte, ...



... wurde es sogleich für den aus Richtung Bern durch die Re 420 223 herangezogene Giruno-Einheit von Stadler Rail wieder in Beschlag genommen.

Fotos: Hanspeter Teutschmann

Wo ist denn eigentlich hier die Eisenbahn?



Foto: Dominik Gurtner

Unser Fotograf Dominik Gurtner hat uns ein prächtiges Landschaftsfoto gesandt. Beim genauem Betrachten entdeckt man sogar noch einen kleinen Zug.

Die Dampflokomotiven Ed/Ec 3/5 der MThB (Teil 1)

Die abwechslungsreiche Geschichte der Mittel-Thurgau-Bahn (MThB)

Foto Hansueli Roman



Ein starkes Profil: die historische Ec 3/5 Nr. 3, die «Überlebende» im Depot Weinfelden.



Das bevorstehende Erscheinen der Mittel-Thurgau-Bahn-Dampflokomotive Ec 3/5 als Modell im Massstab 1:87 (Spur H0) durch «Eisenbahn Canada» im Auftrag von Rittech SA Confignon und Messingers Luzern gibt Anlass, die Geschichte dieser Lokgattung und ihr Umfeld dem Leser näherzubringen.



Von Heinz Rihs

Das In-Front-Stellen der Wappentiere des Thurgauer Kantonswappens hat in diesem Zusammenhang einen tieferen Sinn. Die Mittel-Thurgau-Bahn ist tief verwurzelt im Herzen der Thurgauer wie keine andere Bahn, die diesen Kanton durchquert. Wenn es auch eine Bahn war, die über die 90 Jahre ihres Bestehens wohl mehr Sorgen machte als Freude und wenig Erfolgserlebnisse aufwies. Es sind aber doch in vielen Fällen gerade die Sorgenkinder, denen bei Eltern und in Familien die grössten Zuwendungen zuteil wurden.

Für die Thurgauer war diese Bahn auch ein Stück Heimat. Auch wenn sie doch ein wesentlich bescheideneres Dasein hatte als die ebenfalls in ihrer jeweiligen Heimat tief verwurzelten Vorgängerbahnen der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn oder der Bern-Neuenburg-Bahn für den Kanton Bern. Der internationale Gedanke war bei allen stets präsent. Natürlich waren die Berner Hausbahnen in direkterer Weise als internationale Fernverkehrslinien aufgegleist worden.

Die Geschichte der Bahn durch die Mitte des Thurgaus ist schon in verschiedenen Broschüren, in Zeitschriften und vor allem durch das Buch «Von der MThB zur Thurbo» von Michael Mente, Verlag «Flügelrad» Weinfelden, aus dem Jahre 2013 ausgiebig behandelt worden. Ich möchte mich beschränken auf die Eckpunkte dieser doch interessanten und vielseitigen Lebenslinien dieser Bahn.



Foto: Slg. Verlag Flügelrad

Johannes Bornhauser, Gemeindeammann 1880 bis 1920, Weinfelden. Frühzeitiger Initiant der MThB.

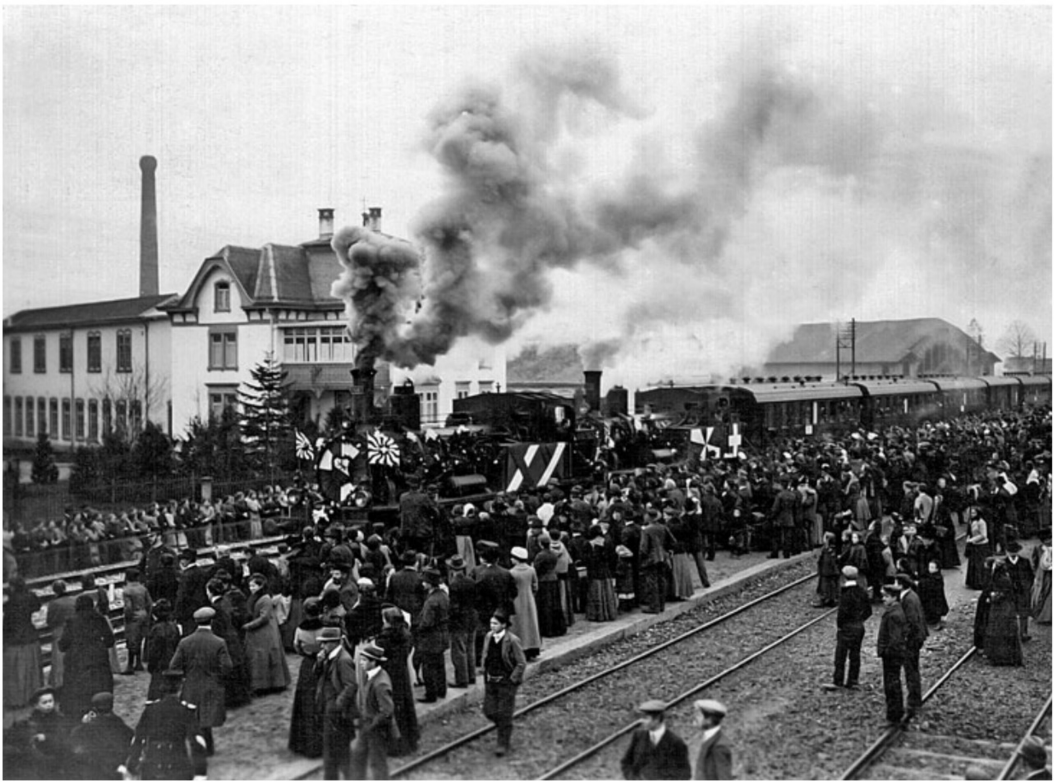


Foto: Slg. Georg Strasser

Der Eröffnungszug am 18. Dezember 1911 in Weinfelden mit zwei geliehenen Dampflokomotiven der Schweizerischen Bundesbahnen.

Ende der 1880er-Jahre verdichteten sich Gedanken und Ideen von Persönlichkeiten aus dem Thurgau darauf, den Kanton auch quer, das heisst von Nordost nach Südwest, mit einer Bahn zu erschliessen und viele kleinere Orte des mittleren Kantonsteils auch an der grossen Welt teilzuhaben. Es war eine Linie, die für die Nordostbahn und die Vereinigten Schweizer Bahnen wirtschaftlich wenig von Interesse war. Die bisherigen Linien West–Ost von Winterthur über Weinfelden nach Romanshorn der Nordostbahn und von Winterthur–Wil–St. Gallen–Rorschach durch die Vereinigten Schweizer Bahnen erschlossen das Innenland des Kantons nur beschränkt. Das Gleiche gilt natürlich auch für die Seelinie entlang der Nordostgrenze des Kantons von Winterthur über Etzwilen nach Kreuzlingen, erstellt durch die Nationalbahn. Die Linie ging nach dem Konkurs der Erbauer an die Nordostbahn über.

Nebst den üblichen Varianten verdichtete sich ein Projekt schlussendlich auf eine Linienführung von Kreuzlingen über Weinfelden nach Wil im Kanton St. Gallen. Alle drei Orte sicherten die Anschlüsse an die bereits länger bestehende Hauptlinie. Zudem war von Anfang an die Option des Einbezugs des süddeutschen Raums in die Überlegungen eingeflossen. Betrieblich sollte Konstanz Ausgangspunkt sein. Es ist für den Schreiber immer wieder auffallend, wie gerade in den Grenzräumen Basel und auch Thurgau ein anderer Umgang mit der deutschen Nachbarschaft gepflegt wurde als im übrigen Teil der Schweiz. Die grenzüberschreitenden Aktivitäten gehören bis heute zum Alltag. Die Finanzierung wurde in erster Linie durch die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft (WEG), die Kantone Thurgau und St. Gallen, die Städte Konstanz, Weinfelden und St. Gallen sichergestellt.

Durch die Verpflichtungen der WEG zum Bau der Strecke wie auch später zur Betriebsführung ist die MThB bis 1950 praktisch als ein deutsches Unternehmen wahrzunehmen. Dies wurde in all den Jahren in verschiedenster Hinsicht spürbar.

Ein weiterer Gedanke bei den Überlegungen war unter anderem die Anbindung der Linie ab Wil in den Raum Zürichsee und weiter Richtung Zentralschweiz und in den Süden. Dies wurde den Initianten später durch die ein Jahr vorher eröffnete Bodensee-Toggenburg-Bahn gründlich vermiest. Dies war der erste Tiefschlag in einer Reihe weiterer.

Die MThB erlebte das gleiche Schicksal wie einige andere Bahngesellschaften, die im Jahrzehnt vor dem Ersten Weltkrieg noch in Betrieb kamen, so die Bern-Neuenburg-Bahn und die Solothurn-Münster-Bahn. Alle waren in gutem Glauben, als mehr oder weniger gewichtige Durchgangslinien eine rosige Zukunft vor sich zu haben. Dieser unsägliche Krieg machte ihnen allen jedoch einen dicken Strich durch die Rechnung.

Der Bund erteilte am 19. November 1902 einer Eisenbahn von Wil über Weinfelden nach Kreuzlingen eine Konzession. Ein Jahr später wurde von der Grossherzoglich Badischen Staatsbahn die Betriebsgenehmigung über die bereits bestehende Linie nach Konstanz erteilt.

Das Initiativkomitee schloss 1906 mit der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft (WEG) einen längerfristigen Vertrag über Bau und Betrieb einer solchen Bahnlinie. Dabei soll erstmals der Name Mittel-Thurgau-Bahn aufgetaucht sein.

Am 28. April 1908 endlich konstituierte sich die Mittel-Thurgau-Bahn AG in Weinfelden. Das Ausführungsprojekt sah Steigungen von bis zu 22 Promille und enge Kurvenradien von 240 m auf. Der Kostenvoranschlag belief sich damals für alle Hoch- und Tiefbauarbeiten der Strecke auf 6,7 Millionen Franken.

Am 10. September 1909 erfolgte dann der erste Spatenstich. Bereits am 7. November 1911 fanden die Proben der Brücken statt mit drei Lokomotiven des Typs B 3/4 der SBB der Bauart Jura-Simplon-Bahn. Die Hauptkollaudation der Bahn fand dann am 14. Dezember 1911 statt. Der Festzug bei den Einweihungsfeiern am 18. Dezember danach bestand dann aus zwei SBB Ed 3/4 ex. SCB und acht Wagen statt, unter grosser Anteilnahme der Bevölkerung.

Die Bauzeit von nur gut zwei Jahren für die 42 km lange, eingleisige Strecke mit verhältnismässig vielen Kunstbauten ist bemerkenswert. Ebenso muss festgehalten werden, dass die zuständigen Gremien bereits auf eine allfällige spätere Elektrifizierung bei der Planung Rücksicht nahmen. Verhandlungen über eine Elektrifizierung mit Brown-Boveri AG Baden zerschlugen sich allerdings noch im Frühjahr 1911.

Der Betrieb wurde am 20. Dezember im Jahre 1911 aufgenommen, behelfsmässig mit Leihlokomotiven der SBB, da die Bahngesellschaft noch tief in der Evaluation für einen eigenen Lokomotivtyp steckte. Es gab eine Anfrage an die Schweizerischen Bundesbahnen, ob ihrerseits ein Interesse vorhanden wäre, den Betrieb zu übernehmen. Diese lehnten jedoch höflich ab. Der Betrieb lag deshalb endgültig in der Hand der WEG, die auch die neuen Lokomotiven in Auftrag gab. Diese Gesellschaft verpflichtete sich, die Betriebskosten und allfällige Defizite zu übernehmen, entsprechend war sie an einem Gewinn beteiligt. Zentrum der Gesellschaft wurde Weinfelden, wo sich die Direktion befand und der Grossteil der Angestellten. Das blieb auch so bis zum unrühmlichen Ende der MThB im Jahre 2002.

Erst in der zweiten Jahreshälfte 1912 kamen neue eigene Lokomotiven zum Zuge und übernahmen die Leistungen der angemieteten Loks, womit diese wieder an die SBB zurückgingen.

Der erste Fahrplan wies sechs durchgehende Verbindungen Wil–Konstanz auf. Dazu kamen noch zwei Verbindungen Wil–Weinfelden und Konstanz–Weinfelden. 1913

Fotos: Slg. Verlag Flügelrad



Elegantes Bussnanger Viadukt mit 15 Bogenöffnungen zu 16,5 m. Länge ca. 277 m. Bauzeit nur 6 Monate.



Diese kolorierte Postkarte zeigt den Bahnhof Weinfelden im Jahr 1926.



Das alte Depot Weinfelden mit Turmmotiv deutscher Provenienz. Die Aufnahme stammt von 1968.

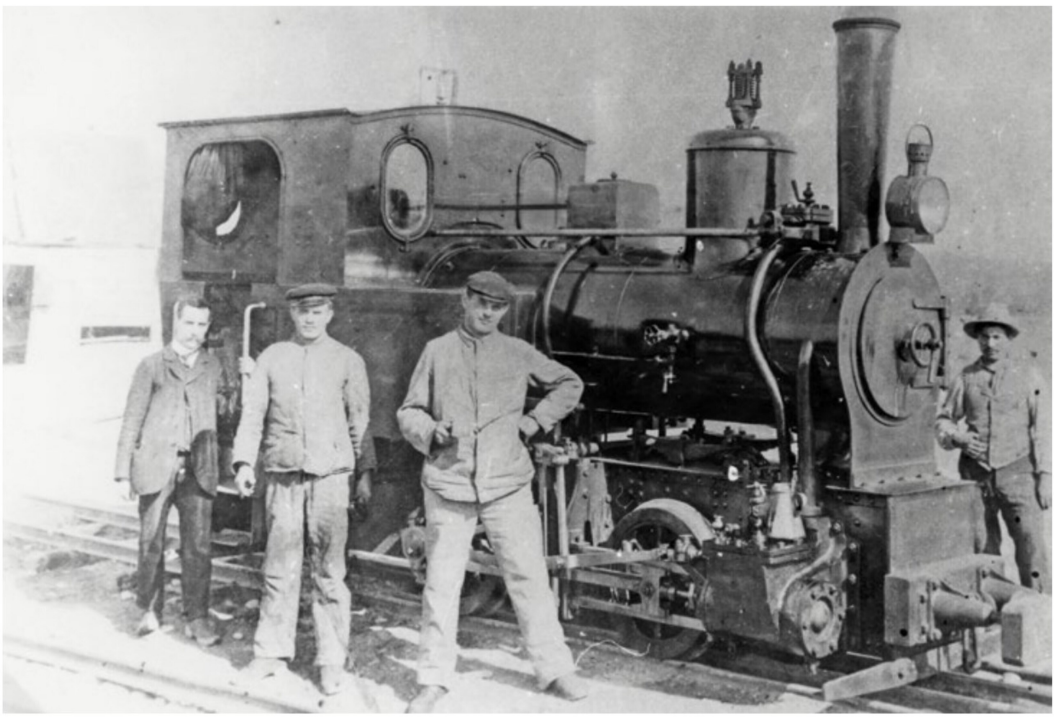


Foto: Sig. Berthold Halves

Stolz posieren 1909 drei Bauarbeiter und ein Ingenieur vor einer Feldbahn-Baulokomotive zum Bau der MThB-Bahnlinie.

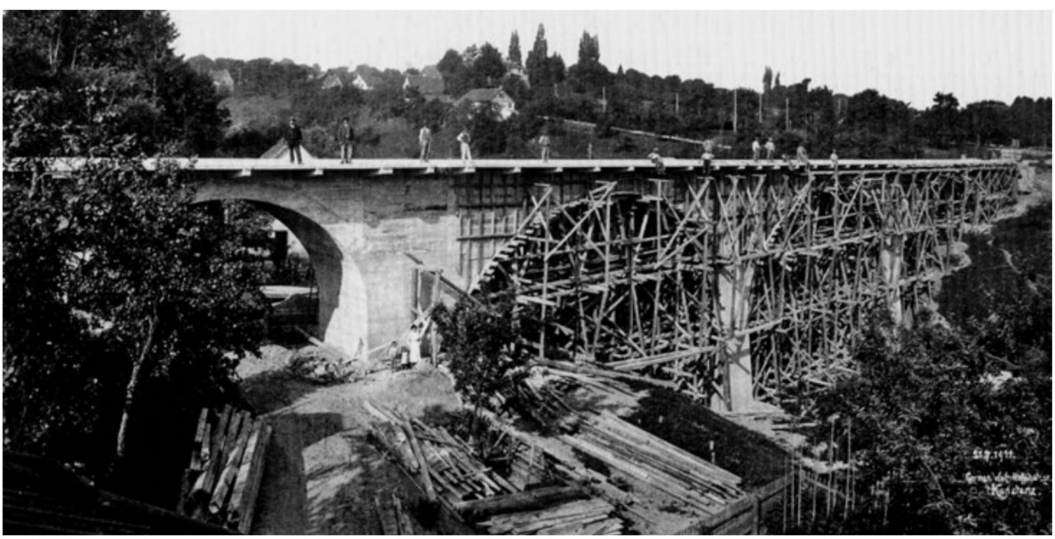


Foto: Sig. Wolf, Stadtarchiv Konstanz

Der steinerne Saulochviadukt bei Kreuzlingen/Bernrain im Juli 1911 während des Baus mit einem Baugerüst aus Holz.

beschäftigte die Bahn 83 Mitarbeiter. Anfänglich verlief das Verkehrsvolumen und der Umsatz positiv, bis dann der Krieg ab 1914 zu Rückschlägen führte. Erschwernisse im grenzüberschreitenden Verkehr und die anschliessende Kohlennot gaben Anlass zu einer Ausdünnung des Fahrplans bis 1917 auf drei gemischte Güter- und Personenzüge am Tag. Im Winter 1918/19 fiel noch ein weiteres Zugspaar weg. Am Sonntag war zudem «Ruhetag».

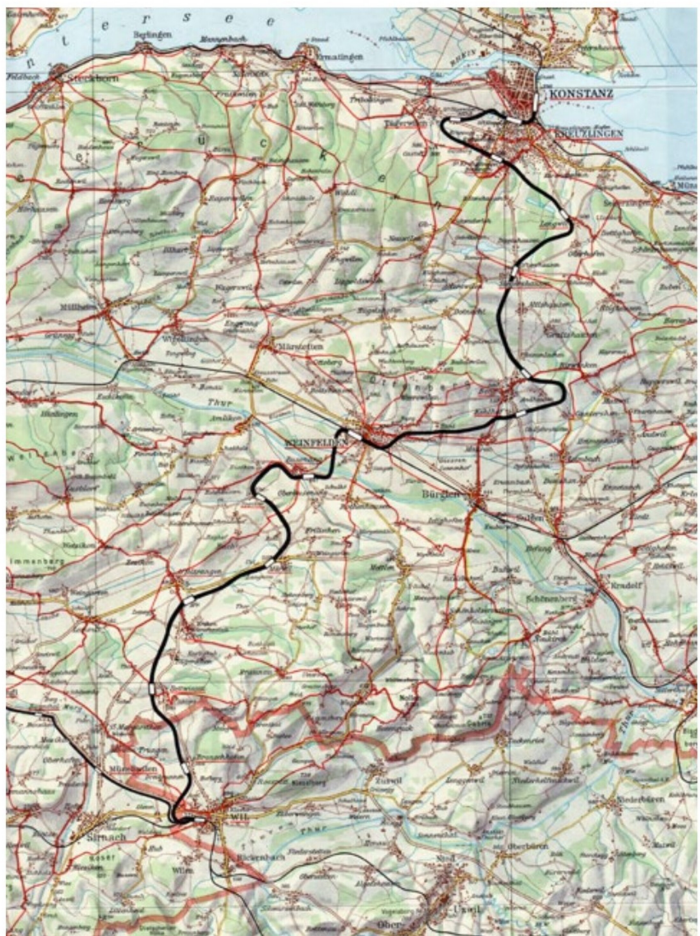
Liste der Bahnhöfe, Stationen, Viadukte, Brücken aktuell

Km	Spaltentitel	Gleishöhe
0,00	Wil SBB Anschluss Winterthur SBB Anschluss St. Gallen SBB Anschluss Frauenfeld FW	571 m.ü.M.
2,58	Bronschhofen	566 m ü.M.
3,33	Bronschhofen AMP	557 m ü.M.
5,45	Bettwiesen	546 m ü.M.
6,71	Tägerschen	532 m ü.M.
8,22	Tobel-Affeltrangen	511 m ü.M.
11,25	Märwil	506 m ü.M.
14,04	Oppikon Viadukt Bussnang 277 m	488 m ü.M
16,38	Bussnang Thurbrücke 143 m	444 m ü.M
17,67	Weinfelden Mühle	427 m ü.M.
19,17	Weinfelden Anschluss Winterthur SBB Anschluss Romanshorn SBB	429 m ü.M.
24,31	Kehlhof Buchtobelviadukt 105 m	508 m ü.M.
27,23	Berg TG	554 m ü.M.
28,75	Altishausen Öllager	556 m ü.M.
30,78	Siegershausen	546 m ü.M.
33,46	Lengwil Jakobstobelviadukt 119 m	509 m ü.M.
36,25	Kreuzlingen Bernrain Saulochviadukt 105 m	461 m ü.M.
38,61	Tägerwilen Dorf Anschluss Schaffhausen SBB Kreuzlingen SBB Anschluss Romanshorn SBB Anschluss Konstanz D	415 m ü.M. 403 m ü.M



Foto: Slg. Verlag Flügelrad

Haus zum Comité in Weinfelden, das Verwaltungsgebäude der MThB von 1911 bis 1961.



Karte: Martin Bennet

Herausragend aus den vielen Dörfern ist für den heutigen Eisenbahninteressierten der Name Bussnang, Hauptstandort des Eisenbahnbaus in der Schweiz mit der Firma Stadler unter ihrem Patron Peter Spuler.

Das kleine Bussnang hat in dieser Hinsicht das grosse Winterthur mit der SLM abgelöst und die Firma eilte bis heute von Erfolg zu Erfolg.

Die Traktion mit Dampf erhielt ab 1910, spätestens jedoch ab 1920, heftig Konkurrenz durch die zunehmenden Elektrifizierungen vor allem in der Schweiz bei SBB, BLS, RhB und weiteren Bahngesellschaften. Die schlechten Erfahrungen der Schweiz mit der Verfügbarkeit, der Qualität und den erfolgten massiven Preissteigerungen der benötigten Kohle im Krieg, die fast ausnahmslos aus dem Ausland kam, waren Antrieb für einen breit angelegten Ausbau dieser neuen Technik, die durch unsere eigene Wasserkraft das Land unabhängig vom Ausland machen sollte. Zusammen mit der Stromerzeugung gaben diese Umstellungen in den 1920er-Jahren der Wirtschaft grosse Impulse. Die Schweizer Elektrofirmen wurden dadurch gleichzeitig mit deutschen Werken für lange Zeit führend in Technik, Anwendung und Vermarktung dieser neuen Betriebsart.

Eine Umstellung der MThB auf elektrischen Betrieb wurde jedoch nicht in Erwägung gezogen.

Dies wäre spätestens an den massiven Kosten für das Überspannen der Strecke mit Fahrdraht sowie alle dazugehörenden Apparaturen und Installationen sowie der Anschaffung von neuen Triebfahrzeugen gescheitert. Ende der 1920er-Jahre folgte dann die grosse Weltwirtschaftskrise, womit dieser Traum offensichtlich auf absehbar lange Zeit sowieso ausgeträumt war. So «fuhrwerkten» die vorhandenen Dampflokomotiven noch weitere Jahrzehnte mehr schlecht als recht, und die Bahngesellschaft kämpfte sich durch die Unbill der wirtschaftlichen Entwicklung dieser Krisen- und nachfolgenden Kriegsjahre.

Durch den nach dem Ersten Weltkrieg stark zunehmenden motorisierten Verkehr auf den Strassen etablierte sich ein neuer mächtiger Konkurrent für alle spurgebundenen Verkehrsträger.

Der Dieselbetrieb

Ein kleiner Hoffnungsschimmer erschien am Horizont, als in den beiden Jahrzehnten nach dem Ersten Weltkrieg der Benzinmotor und der Dieselantrieb als Alternative zum Dampf weltweit Aufsehen erregte. Bereits 1926 wurde mit einem zweiachsigen Benzintriebwagen der Waggonbau Maschinen AG in Görlitz/Sachsen (WUMAG) Testfahrten auf der MThB unternommen. Weitere Testfahrten folgten 1931 mit dem BCFm 2/4 Nr. 32 der Bodensee-Toggenburg-Bahn sowie später einem VT 62 der Bundesbahn Österreich mit speziellem Laufwerk und Pneurädern. Alle diese Versuche verliefen noch im Sand, die Motoren waren für die anspruchsvollen Strecken zu schwach. 1938 entschied die Direktion, mit einem deutschen Benzintriebwagen von Waggonbau Maschinen AG Görlitz der hohenzollerischen Landesbahn weitere Testfahrten zu machen. Diese Bahn war ebenfalls durch die WEG erstellt und betrieben worden. Dieser Triebwagen hat scheinbar besser überzeugt. Die weniger arbeitsintensive, rationellere und «saubere» Betriebsführung gab dann schliesslich Anlass, zwei Triebwagen in Deutschland in Auftrag zu geben. Dies allerdings erst nach Beginn des Krieges. Bei allem massgebend waren natürlich auch hier die Verbindungen der WEG zu den deutschen Bahngesellschaften und Herstellerwerken. Erst 1941/42, also während des Zweiten Weltkriegs, erschienen dann die bestellten Dieseltriebwagen der bekannten Waggonbaufabrik Wismar (bekannt durch den Wismarer Schienenbus!). Wobei viele Komponenten in der Schweiz hergestellt und auch endmontiert wurden, u.a. der Dieselmotor von Saurer Arbon, Getriebe der SLM und die Drehgestelle von SIG Neuhausen.

1947 gastierte sogar der Autorail SNCF Nr. 5204 probehalber für vier Tage auf der Bahn. Die Anschaffung weiterer Dieseltriebwagen ABDm 2/4 erfolgte dann aber erst 1951 bis 1954 durch Schindler in Pratteln mit Dieselmotoren von Saurer. Es folgte also nach 1941 über viele Jahre ein in der Schweiz einzigartiges Nebeneinander der Dampf- und Dieseltraktion bis 1965. Lange

Foto: Milan Krebs



Architektur-Highlight Bahnhof Konstanz: Der Turm wurde dem Palazzo Vecchio in Florenz nachempfunden.

Fotos: Slg. Verlag Flügelrad



Tobel-Affeltrangen, standardisiertes Bahnhofsgebäude für die meisten Stationen der MThB.



Architektonisches Kleinod: das Bahnhofsgebäude Emmishofen-Kreuzlingen, heute Kreuzlingen.

Zeit später, im Jahre 1996, lieferte dann Stadler Bussnang die bekannten Diesel-GTW Bm 2/6 671-673. Letztere waren ausschliesslich für die von der MThB übernommene Betriebsführung der Strecke Radolfzell–Stockach, dem «Seehäsle», bestimmt. Diese waren leider mit Kinderkrankheiten belastet.

Der Güterverkehr blieb ausschliesslich der Dampftraktion vorbehalten. In erster Linie ging es um den Transport landwirtschaftlicher Produkte wie Getreide, Obst, Tiere und Gemüse. Der Personenverkehr wurde im Normalfall zur Sache der Dieseltriebwagen.

Zu erwähnen ist noch, dass der Vertrag der WEG, der 1932 ausgelaufen wäre, bereits 1930 durch die Rechtsnachfolger Vereinigte Kleinbahnen AG (VKA) mit Sitz in Frankfurt am Main für weitere 20 Jahre verlängert wurde. Erst 1950 wurde dann die MThB finanziell endgültig unabhängig. Der Kanton übernahm die Aktienmehrheit. Den Vertrag mit der VKA löste man Ende 1949 vorzeitig auf. Diese und die WEG hatten seit 1912 viel Geld in das Unternehmen gesteckt ohne nachhaltigen Erfolg.

Der Dienst im Zweiten Weltkrieg 1939 bis 1945

In der Anfangszeit des Krieges bis 1942 nahm der Güterverkehr noch eher zu, sackte später ab und brach gegen Schluss ein.

Da im Krieg der Transport von Kohle über den Rheinhafen Basel über längere Zeit unterbrochen war, konnte die MThB solche Transporte über Konstanz übernehmen und über die MThB schleppen, von wo sie dann weiter in die Schweiz oder nach Italien gingen. Selbst Kriegsgefangene wurden von Konstanz via MThB an neue Auffanglager in Frankreich verschoben. Grundlast blieb aber immer der Transport landwirtschaftlicher Produkte aller Art.

In den Nachkriegsjahren stand die Aufrechterhaltung des Betriebs wieder mal auf Messers Schneide. Der Unterhalt der Anlagen blieb über längere Zeit auf das dringendst Nötige beschränkt. Die Auflösung der MThB und die Umstellung auf Busbetrieb lagen in der Luft. 1951 rettete eine verzweifelte Aktion v on Bund, Kantonen und Gemeinden die Bahn vor dem Aus. 1952 findet sich dann doch eine Notiz in der Eisenbahnzeitschrift «Eisenbahn Amateur»:

«Es folgten dann doch viele Jahre mit immer grösserem Transportvolumen und besseren Rechnungsabschlüssen.»

Eine Spezialkommission erarbeitete 1953 einen Bericht über die zukünftige Betriebsart der Bahn.

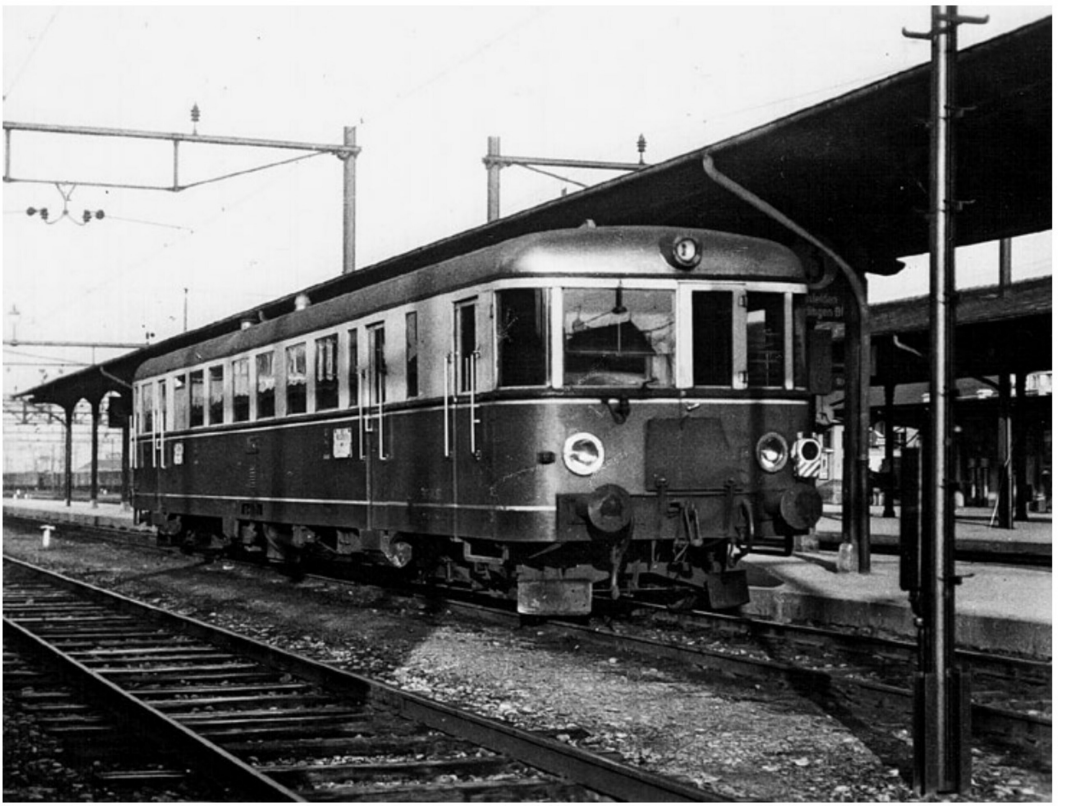
Dieser kommt zum Schluss, dass der Dampfbetrieb endgültig aufzugeben sei und dass in Zukunft entweder mit reinem Diesel oder mit reiner elektrischer Traktion der Betrieb aufrechtzuerhalten sei. Von einem Bahnersatz durch Autobusse sei definitiv abzusehen.

Elektrifizierung

Mit dem Inkrafttreten eines neuen Eisenbahngesetzes von 1957 war vom Bund her eine umfassende Subventionierung der Bahnen möglich geworden. Damit konnte die nun dringend gewordene Umstellung auf elektrischen Betrieb in die Wege geleitet werden. Die vorhandenen Dampflokomotiven und die ersten beiden Weimarer Dieseltriebwagen hatten vom Alter und dem Unterhalt her nur noch sehr begrenzte Lebenszeit vor sich. Die Thurgauer Stimmbürger stimmten am 22. Oktober 1957 einer entsprechenden Vorlage zu. Auch der Kanton St. Gallen und die Stadt Konstanz unterstützten das Vorhaben. Am 24. September 1965 konnte der elektrische Betrieb aufgenommen werden. Es war eine der letzten nennenswerten Elektrifikationen bestehender Bahnlinien in der Schweiz.

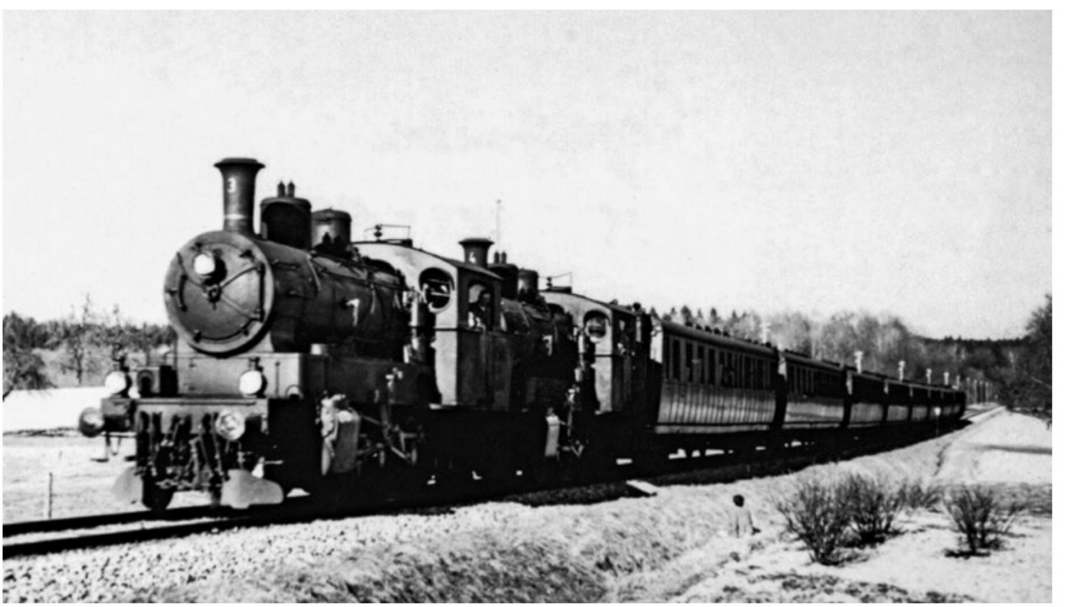
Fünf Exemplar ABDe-4/4-Triebwagen und zwei Steuerwagen waren in der Zwischenzeit bei der Schweizer Industrie in Auftrag gegeben und termingerecht abgeliefert worden. Dieser Kraftakt gab der Bahn neuen Schub. Die elektrischen Triebfahr-

Foto: Slg. Georg Strasser



Der Dieseltriebwagen mit einer Leistung von 300 PS der MThB war einer der ursprünglichen BCFm 2/4 Nr. 251/252 von 1941/42.

Foto: Slg. Berthold Halves



Doppeltraktion mit MThB-Dampfloks vor französischen Abteilwagen als Gefangenentransport im Zweiten Weltkrieg bei Siegershausen am 15. März 1941.

zeuge ermöglichten endlich grössere Lasten auf dem stark gewellten Parcours und vor allem einen wirtschaftlicheren Betrieb. Drei Tanklager entlang der Bahnlinie führten zu einer wesentlichen Steigerung des Gütervolumens. Dichtere Fahrplanangebote und bessere Anschlüsse wirkten sich langsam, aber stetig positiv auf den Personenverkehr aus. Die maximale Geschwindigkeit wurde auf 80, später dann auf 100 km/h hinaufgesetzt.

Um den gestiegenen Güterverkehr zu bewältigen, schaffte man sich 1969 eine Re 4/4^{II} der Bauart SBB an mit der Nr. 21 und dem Namen «Thurgau».

Tochterunternehmen

Diese positiven Anzeichen führten dann in einer Vorwärtsstrategie dazu, Tochterunternehmen durch die Bahn zu gründen wie das Reisebüro Mittelthurgau AG (RMT), welches sich bald einen guten Namen machte. Dieses bot anfänglich Nostalgiefahrten mit der Ec 3/5 Nr. 3 und dem bekannten «Mostindienexpress» an, dieser mit speziell dafür angepassten historischen Wagen. Mit Panoramareisezugwagen des berühmten «Rheingold» der Deutschen Bundesbahn sowie später mit Wagen des ehemaligen Orientexpresses konnten Rundreisen in ganz Europa angeboten werden. Später kamen Schiffsreisen auf mitteleuropäischen Flüssen mit gehobenem Standard ins Programm.

Eine weiteres Tätigkeitsfeld tat sich scheinbar auf mit der Vermietung überzähliger Lokomotiven der ehemaligen DDR der Reihe E 42 nach der Wende. Gemeinsam mit der Südostbahn und dem RMT gründete man ein Unternehmen. Das ganze Geschäft lief unter der Firmenbezeichnung Lokoop AG mit Sitz in Weinfelden. Es wurden bis 20 Maschinen technisch auf den Schweizer Standard gebracht und dann im Güterverkehr in der Ostschweiz verwendet. Diese liefen unter der Bezeichnung Ae 476/477. Davon gingen auch zwei Stück an die Chemins de fer fribourgeois Gruyère–Fribourg–Morat (GFM). 1999 kamen noch vier Stück Re 4/4^{I}, ehemals SBB, dazu. In der damaligen Euphorie beschaffte die MThB im Jahr 2000 zudem für Lokoop sechs Neubaulokomotiven von Bombardier Transportation im Leasingverfahren, die der deutschen Baureihe 145 entsprachen und als Re 486 651–656 liefen. Bereits 2001 stieg die SOB jedoch aus dem Geschäft aus.



Foto: Hans Thalmann

Die letzten Jahre vor der Elektrifikation: Ec 3/5 Nr. 1 abfahrbereit in Kreuzlingen Hafen am 9. März 1963.



Foto: Martin Bennet

Festzug zur Eröffnung des elektrischen Betriebs neben neuen ABDe 4/4 in Wil am 24. September 1965.



Foto: Martin Bennet

Auch der Diesel verabschiedet sich: ABDm 2/4 7–9 (Schindler) von 1951/54 neben ABDe 4/4 Nr. 11.



Foto: Martin Bennet

Die Lokoop Ae 476 entstammen der früheren Baureihe 42 der ehemaligen Reichsbahn der DDR.

Erneuerung und Erweiterung des Betriebsnetzes

Bereits 1974 erfolgte der Ausbau der Gleis- und Sicherungsanlagen. Die Gleise wurden durchgehend auf Schienenprofil SBB I erneuert. Auf der Stammlinie entstanden zusätzliche Haltestellen und die Doppelspur Bernrain–Kreuzlingen nebst weiteren Ausbauten. Da wurde auch das Werkstätte- und Depotgebäude in Weinfelden erneuert. Ab da kam auch abschnittsweise der Streckenblock in Betrieb.

In Kooperation mit der Südostbahn verkehrten von 1885 bis 1993 ein «Konstanz-Rigi-Express» von Konstanz über Wil–Wattwil–Rapperswil nach Arth-Goldau.

Ab 1994 kam eine direkte Verbindung Weinfelden–Konstanz–Singen–Engen unter dem Namen «Seehas» zustande. Dies im Zuge eines neuen Konzepts Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Landkreis Konstanz zwischen Konstanz–Singen–Engen.

Zur Wiederinbetriebnahme der deutschen Linie Radolfzell–Stockach durch die MThB musste aus rechtlichen Gründen eine deutsche Tochtergesellschaft gegründet werden. Die Linie lief unter dem Namen «Seehäsle». 1996 eröffnete man dann den Betrieb dieser Linie unter der MThB mit den bereits erwähnten Dieseltriebwagen GTW von Stadler neu.

Die von den SBB vernachlässigte Seelinie Schaffhausen–Kreuzlingen–Rorschach konnte ab Juni 1997 von der MThB versuchsweise für zehn Jahre in der Betriebsführung übernommen werden, gleichzeitig musste die Linie durch die MThB modernisiert werden. In dieses Vorhaben steckte auch der Bund viel Geld. Als Folge dieser Übernahme ging auch der Pendelverkehr zwischen Kreuzlingen und Konstanz in die Verantwortung der MThB. Dieser Verkehr wurde über Jahre durch die SBB mit verschiedenen Fahrzeugen geführt, die wohl eher dem Eisenbahnfreund gefiel als den Passagieren.

Bereits um 1990, also noch in diesem expansiv ausgerichteten Zeitabschnitt, wurde die Idee verfolgt, das Streckennetz der Nordostschweiz unter eine Verwaltung zu stellen. Eine Regionalbahn Ostschweiz sollte entstehen, finanziert durch die SBB und zu 40% durch die MThB. Übrigens kreierte man damals den Namen «Thurbo» für diese neue Gesellschaft. Im November 2000 war es dann so weit, die Thurbo AG wurde gegründet. Den Sitz der Gesellschaft legte man nach Kreuzlingen. Es handelte sich jetzt jedoch praktisch nur noch um eine Tochter der SBB. Dieser forsche Aktivismus innerhalb von zehn Jahren konnte aus finanzieller Sicht her von der MThB nicht verkraftet werden.

Der Abgesang

Das Ende der MThB war bereits 1999 vorauszuahnen. Die SBB Cargo entzog der MThB den Wagenladungsverkehr. Ein Grossteil des Erlöses aus dem Güterverkehr wurde ihr damit entzogen. Eine weitere Hiobsbotschaft war die Ablehnung des Kredites durch die Stimmbürger der Stadt Kreuzlingen zum Ausbau des Bahnhofs. Das hatte den Verlust von Vorinvestitionen der MThB in dieses Projekt zur Folge. Diese und weitere schlechte Nachrichten brachen der Bahn buchstäblich das Genick. Nach einer relativ guten, aktiven und mit vielen positiven und hoffnungsvollen Zukunftsperspektiven getragenen Periode erfolgte der Absturz.

Im Nachhinein kann man sich als Aussenstehender des Gefühls nicht erwehren, dass die SBB diese Region unter ihre Fittiche nehmen wollten und ihnen dabei die



Foto: René Kaufmann

Mit den drei Bm 596-GTW nahm die MThB Jahrzehnte später erneut Dieselfahrzeuge in Betrieb.

scheinbar offensichtlichen Fehler der Führung der MThB in ihre Hände spielte. Dabei gingen beim folgenden Konkurs auch die Aktiven der MThB und die der Lokoop AG an die SBB. Es ist dies natürlich die Sichtweise eines Unbeteiligten aus einer völlig anderen Region.

Immerhin muss festgehalten werden, dass die Arbeitsplätze in der Region weitestgehend erhalten blieben. Die Auffanggesellschaft «Thurbo», jetzt nur noch eine Tochter der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) mit zehn Prozent Anteil des Kantons, übernahm die aktiven Teile der Konkursmasse und wickelte die Liquidation des nicht benötigten Anlagevermögens der MThB ab. Aktionäre gingen leer aus. Die «Thurbo» spielte also ein Auffanglager für die doch vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der konkursiten Gesellschaften. Über das Ende der MThB hat die Eisenbahnrevue Heft 11/2002 ausführlich berichtet. Zudem ist die «Thurbo» heute ein nicht mehr wegzudenkender Name im Regionalverkehr Ostschweiz. Unter anderem betreibt sie die Seelinie, die wieder an die SBB zurückfiel.

Damit verschwand der Name Mittel-Thurgau-Bahn aus der Öffentlichkeit, aber nicht aus den Herzen der Thurgauer Bevölkerung. Er lebt weiter im Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn und den von ihm betreuten und betriebenen Fahrzeugen. Dieser Verein wird später noch vorgestellt.

Es geht weiter …

Fortsetzung mit der Betriebsgeschichte der Ed/Ec 3/5 und der Vorstellung der Modelle von Eisenbahn Canada folgt in einer späteren LOKI-Ausgabe. ○

Literaturhinweis

Verlag Flügelrad:
Michael Mente Von der MThB zur Thurbo

Verlag Minirex AG:
Schweizer Eisenbahnrevue
Nr. 4–6 1986, 75 Jahre Mittel-Thurgau-Bahn
Nr. 11 2002, Das Ende der Mittel-Thurgau-Bahn



Foto: Heinz Rihs

Der «Mostindienexpress»: überlebende Fahrzeuge der MThB anlässlich der monatlichen Bodensee-Uferfahrten am 26. September 2017 im «Locorama».



Enkel und Enkelin im gemeinsamen Spiel mit der «Opabahn».

Modellbahn auf dem Fussboden

Kinder und Modelleisenbahn – wie geht denn das?

Als der kleine Enkel begann, mit der Brio-Bahn zu spielen und mit Lok und Wagen auf den hölzernen Gleisen herumzufahren, war für den Grossvater der willkommene Zeitpunkt gekommen, auch seine Modelleisenbahn aus der Versenkung zu holen. Was aus dem gemeinsamen Spiel und der Beschäftigung mit der Modellbahn entstanden ist, erzählt dieser Bericht.

Von Ulrich Langmeier (Text und Fotos)

Wohl ist jedem LOKI-Leser klar, dass die Zeiten vorbei sind, in denen sich Kinder zu Weihnachten sehnlichst etwas Neues zu ihrer Modellbahn gewünscht haben, zu sehr bestimmen heutzutage Legos, Games und Co. den Wunschzettel. Meine Eltern haben mich damals im Primarschulalter geneckt mit den Worten: «Du bekommst als Weihnachtsgeschenk ein ‹Gummibäbeli!›.» Weil dieses schliesslich eine Dampflok für meine geliebte WESA-Bahn war, schlief ich denn auch überglücklich mit dem «hartgussigen» Objekt in der Hand ein und konnte den Morgen für die Probefahrt kaum erwarten. Die heutigen Kinder fahren eher selten mit der Eisenbahn, weil sie im Familienauto mehr «er»fahren als mit dem Zug. Modellautos sind denn auch die ersten Spielzeuge der Kleinen, nicht Lokomotiven und Wagen. Autos können sie ziehen, stossen, selbst lenken und steuern, sie sind Fahrer und Motor zugleich. Für Lok und Wagen braucht es mehr. Schön, wenn später dann allenfalls eine Lego-, eine Brio- oder die etwas neuzeitlichere Märklin-«My World»-Bahn ins Spielzimmer kommt. Diese öffnen erst die ganz grosse (Spiel-)Welt. Es ist zu hoffen, dass den Bestrebungen der Modellbahnhersteller, mit angepasstem Angebot den Nachwuchs zu fördern, Erfolg beschieden ist und wieder vermehrt Modellbahn auf dem Wunschzettel der Kinder steht.



Der Modellbahnhof wird kurzerhand mit den Duplo-Steinen weiter ausgebaut.

Eine Modelleisenbahn auf dem Fussboden

Kann ich meine kostbaren, modellgetreuen Lokomotiven und Wagen meinen Enkeln zum Spielen anvertrauen? Auch wenn sie sich erst im Kindergartenalter befinden? So viel sei vorweggenommen: Ich war der Erste, der über eine C 5/6 am Boden gestolpert ist und sie beschädigt hat. Spielende Kinder sind mit den Augen näher am Geschehen, und der Blickwinkel ist tiefer als die Augen von uns (stehenden) Erwachsenen. Ihre «Modulanlagen» befinden sich auf dem Fussboden und nicht in der Höhe. Der Grund, warum ich ihnen auch meine digitalen Loks zum Fahren überlasse, liegt in meiner Anwesenheit während des Spielens. So kann ich bei Problemen und Gefahren helfend eingreifen. Nennenswerte Schäden hat bis heute keines der Kinder verursacht. Der Enkel bezog mich immer ins Spiel ein. So beispielsweise durfte ich in seiner Brio-Loki mitfahren, wenn er deren Lokführer spielte. Bald kamen meine C-Gleise von der Spur H0 mit ins Geschehen. Anfänglich hatte der Enkel natürlich noch nicht das



Aufgebaut mit FlexiTrail-Modulen und einer zweiten Ebene. Gut erkennbar sind auch verschiedene Varianten der Brücken und Pfeiler.

Wissen um Gleisgeometrie, Radien und die manuelle Fertigkeit, die Gleise zusammenzustecken, deshalb lag es an mir, die Gleise zu verlegen. Von ihm kam bald der Wunsch, über Brücken fahren zu können. Dass es nicht so einfach ist, sichere und befahrbare Steigungen zu bauen, durfte er selbst erfahren. Auch die naheliegenden Versuche, Rampen mit Lego-Steinen zu bauen, war keine taugliche Lösung. Damit weckte er in mir aber den Ehrgeiz, selbst solche Rampen zu bauen. Erst waren diese aus Flugzeugholz hergestellte Formen, die ich ausschäumte. Mit den passgenau darauf geschraubten Schienen und den zusammengefügten Teilen entstand im Wohnzimmer die erste, grosse Fussbodenbahn, die «Opabahn», wie sie mein Enkel nennt.

Massstab und Abbild der Wirklichkeit spielen geringe Rolle

Wenn die Kinder Duplo-Steine, Lego-Figuren, Brio-Bahn und alles, was sie besitzen, in die Anlage einbeziehen, gestalten sie eine Spielwelt, in der nichts massstäblich und tatsächlich sein muss. Wichtig ist ihnen die Funktion der Dinge und welche Aufgaben diese übernehmen. Wenn die Kinder die einst gebauten N-Häusermodelle integrieren, passen sie zwar nicht massstäblich, aber in ihrer Funktion vorzüglich dazu. Gleichgültig, ob das viel zu grosse Feuerwehrauto unter der Brücke hindurchfahren kann oder nicht, es spielt trotzdem mit, in der Not halt einmal über die Rampen fliegend. Mit den grossen Duplo-Steinen lassen sich schnell und wirkungsvoll Bahnhöfe bauen. Und die mit dem übergrossen Lego-Postauto zum Bahnhof gebrachten Lego-Menschen passen ausgezeichnet in die offenen H0-Güterwagen.

Modellbahn auf dem Fussboden schafft grösseren Spielraum

Gleise von Starterpackungen in H0 passen kaum auf eine Tischfläche. Schienen, deren kleine Radien zudem nicht zu den vorbildlangen Wagen passen, können auf dem Fussboden durch grössere ersetzt werden. Inseln zwischen den Gleiskreisen bieten den Kindern Platz zum Spielen. Die Anlagen auf dem Fussboden sind begehbar und schaffen mit längeren Fahrstrassen besonderen Fahrspass. Dank den Möglichkeiten der Digitalsteuerung machen das Steuern mit Handy, Stick oder Tablet und das gleichzeitige Fahren mit verteilten Rollen besonders Freude. Die Weichen müssen bei mir die Kinder immer von Hand steuern. Das schafft Bewegung und fördert das vorausdenkende Handeln. Noch nie habe ich ein von Kindern mutwillig oder aus Übermut verursachtes Zusammenstossen von Zügen erlebt. In unserem Wohnzimmer fahren die Züge hinter der Sitzecke in einer «Tunnelstrecke», dadurch werden die Wege länger. Auch Umwege über Balkon oder anschliessende Zimmer sind weitere Möglichkeiten, um von Ort zu Ort zu fahren. Wenn auch die «Opabahn» mit den fertigen Modulen relativ schnell aufgebaut ist, ist das Errichten und Abbauen trotzdem zu aufwendig für einen einzigen Spielnachmittag, und die Attraktion der immer gleichen Fahrwege schwindet nach und nach. Schön wäre



Auch die Brio-Bahn wird dabei ins Geschehen einbezogen.

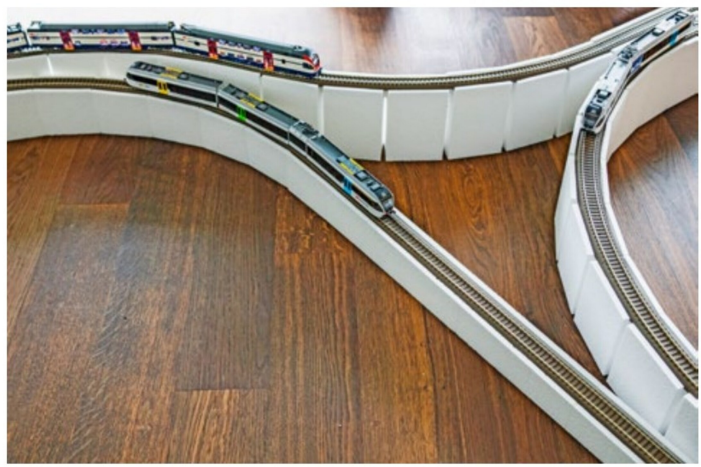
es, wenn die Rampen so schnell wie die Schienen verlegt werden könnten, damit immer wieder neue Anlagen entstehen.

Mit Rampen und Brücken in die dritte Dimension

Was wäre eine Modellanlage lediglich auf einer ebenen Fläche, ohne Brücken und Berge! Deshalb begann ich mit XPS (Styropor) zu experimentieren, doch erwies sich das Material nicht als genügend tauglich, weil es insgesamt zu leicht und nicht trittfest ist. Deshalb fand ich die Lösungen in einer Verbindung aus EPS, extrudiertem Polystyrol und MDF, der mitteldichten Holzfaserplatte. Ein C-Gleis mit Radius 5 nahm ich zur Norm für ein einzelnes Segment, das aus drei Teilen besteht. Solche Segmente zusammengefügt bilden einen flexiblen Pfad für die Aufnahme von Gleis mit Gleisbett. In der Anwendung ist es nun tatsächlich möglich, auch Rampen so schnell zu verlegen wie Schienen. Ich nenne das Produkt «FlexiTrail», ein flexibler Pfad für die Schienen. In kleinen Serien stelle ich dieses Produkt auch zum Verkauf her. Der Enkel ist zwischenzeitlich ein Zweitklässler geworden. Er baut die Gleisanlagen, wenn er zu Besuch kommt, nun selbstständig und in immer wieder neuen Varianten. Gemeinsam betreiben wir jetzt also «Teppichbahning», wie es in gewissen Modellbahnkreisen üblicherweise heisst, mit «FlexiTrail» noch einmal schöner und lustvoller!

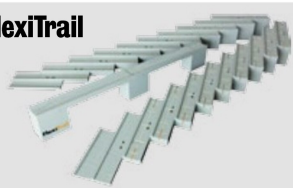


In der gut ausgerüsteten Werkstatt des Autors lassen sich die Bauelemente problemlos herstellen.


Die ersten Versuche mit Styropor. Eine Lösung für den festen Anlagebau?


Mit konzentriertem Blick werden die Züge mit dem Tablet gesteuert, die Weichen (noch) von Hand.

FlexiTrail


Ein einzelnes Modul mit aufgesetzter Radius-5-C-Schiene. Aber auch alle anderen Radien und Schienen lassen sich platzieren.


Eine Starterpackung enthält eine Auffahrt und eine Abfahrt und neu drei Brücken mit Pfeilern. Die Steigung beträgt 3,6%.

Weitere Informationen unter www.flexitrail.ch



Museumsbetrieb auf der Modellbahnanlage

Mit Fantasie immer der Wand lang

Vor etwas mehr als zehn Jahren hat die damalige LOKI-Redaktion Rolf Stumpp besucht (siehe LOKI 2|2007). In der Zwischenzeit hat er eine komplett neue Anlage aufgebaut. In einem ist er sich aber treu geblieben: Im Vordergrund seines modellbahnerischen Schaffens steht die Freude an ganz unterschiedlichen Fahrzeugmodellen und Epochen. Zur Umsetzung müssen nicht gleich mehrere Anlagen gebaut werden. Nein, eine ordentliche Begründung für den Einsatz von Fahrzeugen auf der Anlage reicht schon aus, um Spass zu haben.


2
SBB
CFF

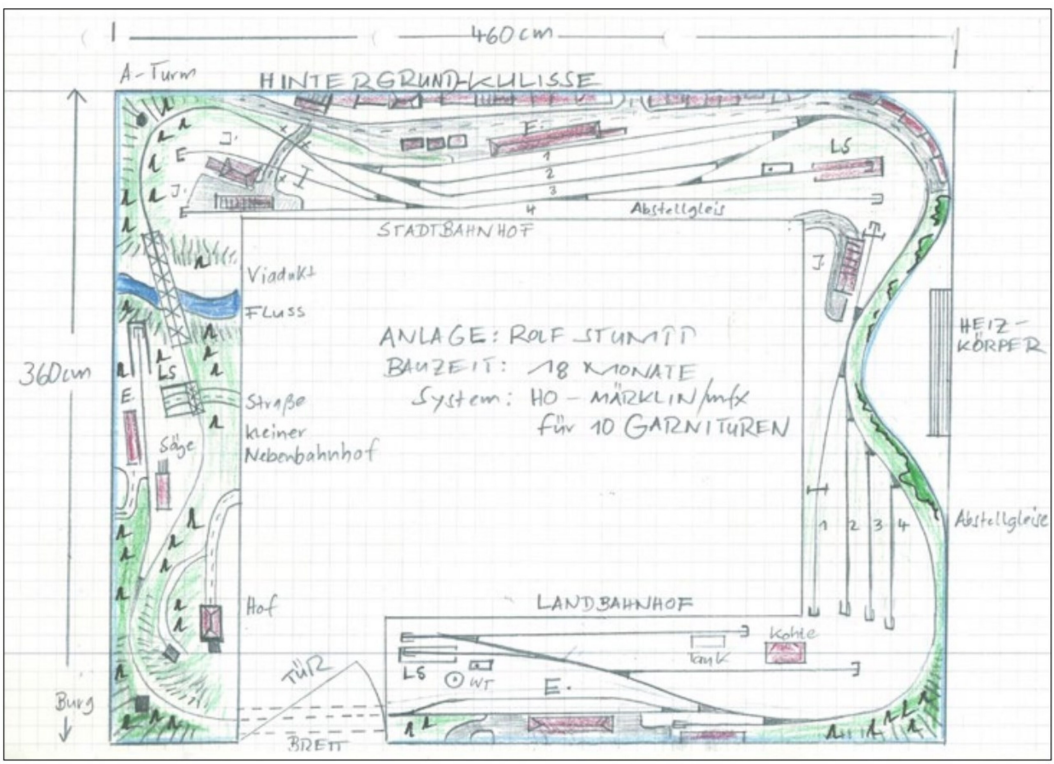
Von Rolf Stumpp (Text) und Stephan Kraus (Fotos)

Über 25 Jahre habe ich eine L-förmige Anlage betrieben. Dreimal habe ich die Thematik «Haupt- mit abzweigender Nebenbahn» in verschiedenen Ländern und Gegenden variiert. (Schweiz, Bayern, Schwarzwald). Der Gleisplan blieb aber immer derselbe. Es mussten eben jeweils das Rollmaterial, die Signaltechnik, die Oberleitungen, die Architektur und natürlich einige Landschaftsbereiche angepasst werden. Aber irgendwann packt einen doch das Neubaufieber. Folglich habe ich mit wilder Entschlossenheit – trotz Protesten in unserem Modellbahnclub – die alte Anlage abgebaut, wobei ich mir schon diverse Gedanken für einen Neuentwurf gemacht habe.

Es sollte eine Rundum-Anlage werden, damit der Betrachter – in der Mitte sitzend – lange Paradestrecken geniessen kann. Altersentsprechend war eine gute Zugänglichkeit gefordert. Das hiess dann: Der ganze Bahnbetrieb musste auf einer Ebene ablaufen. Auch die Tiefe der Segmente sollte nicht mehr als 70 cm betragen. Das ist noch rückenschonend! Ausserdem war es mein Wunsch, den Verdrahtungsaufwand so gering wie möglich zu halten. Also werden sämtliche Weichen und Signale manuell gestellt. Hierüber freuen sich besonders die Enkel. Es gibt keine isolierten Gleisabschnitte. Die Züge werden ganz bequem mit dem Märklin-mfx-System gefahren. Trotz diesen «Einschränkungen» musste es viele Fahr- und Rangiermöglichkeiten geben. Drei verschieden grosse Bahnhöfe, jede Menge Industrieanschlüsse, eine nachträgliche Hafenanbindung – auf die wir hier nicht eingehen – sowie etliche Abstellgleise ermöglichen die gewünschten Vorgaben. Somit können elf Garnituren auf der Anlage verkehren. Der folgende Gleisplan verdeutlicht die Fahrmöglichkeiten.

Der Gleisplan

Auf dem Plan erkennt man sofort verschiedene Bereiche. So gibt es einen grösseren Stadtbahnhof mit entsprechender Szenerie. Dazwischen liegt ein mehr ländlicher Abschnitt mit Nebenbahnhof, Sägewerk und Bauernhof. Hier überspannt auch eine hohe Eisenbahnbrücke (Firma Hack) ein tiefes Flusstal. Dem Stadtbereich gegenüber liegt ein kleinerer Durchgangsbahnhof, von dem aus eine Hafenanbindung wegführt. Da es sich um eine Rundumanlage handelt, muss man ja irgendwo hereinkommen. Das geht bei mir nicht unten durch, sondern über die Tür. Ist man dann im Raum, wird einfach ein Brett mit darauf verlegtem Gleis und Stromverbindungen zwischen die beiden



Der Gleisplan der Anlage. Dank den vier Betriebsstellen ist auf dieser Anlage ein intensiver Rangierverkehr möglich. Alle Weichen sind handgestellt.



Früh am Morgen geht die erste Museumszuggarnitur mit einer Eb 3/5 und einem offenen Aussichtswagen auf die Strecke.



Im Depot werden die Vorräte an Wasser und Kohle ergänzt. Hier stehen die Museumsmaschinen aus Deutschland und der Schweiz schön nebeneinander.



Die Eb 3/5 kann nun langsam vorziehen und sich vor den Zug setzen.



Der Zug im kleinen Landbahnhof von Neuendorf ist abfahrbereit ...

Anlagenteile montiert. Das dauert gerade mal 30 Sekunden. Dann kann der Fahrbetrieb beginnen. Es fahren Garnituren aus Epoche III bis V, vorwiegend DB-Material. Dazwischen tauchen an besonderen Tagen auch Museumszüge auf (dazu nachher noch mehr). Einen E-Lok-Betrieb gibt es nicht. Es fahren nur Dampf- und Dieselloks auf dem Märklin-K-Gleis. Aus optischen Gründen ist es rostfarben behandelt und mit passendem Schotter eingeschottert.

Viel Wert wurde auch auf die Hintergrundgestaltung gelegt. Die hierbei verwendeten 8 mm Sperrholzplatten wurden zunächst mit Dispersion hellblau gestrichen. Dann klebte ich – je nach Szene passend – ausgeschnittene MZZ-Kulissen (von Loisl entworfen) auf die Platten. Mit weissem Spray kann man dann je nach Lust und Laune noch Wolken sprühen. Wichtig war mir bei der Hintergrundgestaltung, einen nahtlosen Übergang vom Vordergrund in den Hintergrund zu schaffen. So kommt bspw. eine gemalte Telefonleitung aus dem Hintergrund hervor und mündet in eine echte Leitung auf der Anlage. Nach einigen «Metern» verschwindet sie wieder im gemalten Hintergrund. Auch Strassen auf der Anlage gehen direkt auf Strassen in Loisls Hintergrundkulissen über, wobei man natürlich den richtigen Farbton erwischen muss. Schwierig war die Ausgestaltung des Hintergrundes in einer Ecke. Hier wollte ich unbedingt eine Rundung vorse-



... es muss aber erst der Gegenzug abgewartet werden, der heute von einer Schlepptender-Dampflok aus der Serie C 5/6 «Elefant» gezogen wird.



Nachdem die eingleisige Strecke frei geworden ist, geht die Fahrt Richtung Stadtbahnhof weiter. Trotz geringer Tiefe der Anlage ergeben sich reizvolle Motive.



Im Vorfeld des Stadtbahnhofes gibt es ein paar kleine Gewerbebetriebe mit Gleisanschluss. Hier scheint heute irgendetwas verzweifelt gesucht zu werden.



Unser Museumszug «rumpelt» über das Gleisvorfeld des Stadtbahnhofes ...



... und in die Einfahrt auf Gleis zwei. Hier stehen schon eine Am 4/4 und eine schmucke BR 39.



Die Am 4/4 wird als Vorspann benötigt, um eine Ce 6/8 in den Bahnhof zu befördern.

hen. Dazu diente eine 2,5-mm-Sperrholzplatte, welche radial an senkrechte Stützen geschraubt wurde. Das ist stabil und sieht dann mit entsprechender Kulisse sehr glaubwürdig aus.

Landschaftsbau

Berge und Hügel werden aus Styrodurschichten geformt, die zunächst mit Gipsbinden überzogen werden. Dann wurden – wo nötig – Felsen mit bereits eingefärbtem Fugenkleber gestaltet. Die Begrünung wird zunächst abschnittsweise mit brauner Dispersion gestrichen. Gleich darauf kommt mit der Streudose der Grasflockenbelag. Auf diese Grundierung bringe ich weiteres Streumaterial (von Woodland Scenics) sowie Pflanzen, Büsche und Bäume an. So entsteht eine abwechslungsreiche Oberfläche. Eigenbauten beleben die Szenerie. Der kleine Lokschuppen am Nebenbahnhof ist so ein Beispiel wie auch ein alter, naturgetreuer Wasserturm, der viel zur Eisenbahnromantik beiträgt. Die Brücke über den Stadtbahnhofbereich ist ein Eigenbau, allerdings mit einigen Fertigelementen. Weiterhin belebend wirken einige bei der Firma Viessmann erschienene Figuren aus der Reihe «Bewegte Welt». Da gibt es eine Bauernmagd, die Teppich klopft. Ein Waldarbeiter hackt Holz an der Säge. Auf dem Schrottplatz werden Schweissarbeiten mit Flackerlicht durchgeführt, und ein Drehorgelspieler lässt sogar den Türkenmarsch von Mozart erklingen. Auf dem Platz vor dem Gasthaus Lamm steht ein Polizeihubschrauber mit laufenden Rotoren. Hier wird gerade eine Filmszene gedreht. Auch die nicht bewegten Preiserlein sind überall zu finden, egal ob in der Stadt oder auf dem Land. Ich habe versucht, die Figuren in kleinen Gruppen zusammenzustellen. Das wirkt glaubhafter, als wenn sie irgendwo einzeln platziert sind.

Museumsbetrieb

Nun aber zum Schluss noch etwas ganz Aktuelles: Es treffen sich nämlich heute Museumsgarnituren aus der Schweiz und Deutschland auf der Anlage. Die Schweizer Vereine schicken mehrere legendäre Loks. Eine Ce 6/8 «Krokodil», eine Schlepptender-Dampflok aus der Serie C 5/6 «Elefant» und nicht zuletzt eine Tender-Dampflokomotive der Serie Eb 3/5 «Habersack» der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) vorbildlich restauriert im Betriebszustand



Auf freier Strecke ist eine P8, die von einem deutschen Museumsbahnverein betreut wird, mit ihrem Zug gerade auf der grossen Brücke unterwegs.



Kleine Szenen am Rand: Hier wird gerade ein Film gedreht …



… etwas weiter entfernt haben die Marktfrauen ihre Stände aufgebaut.



Unterhalb der Stahlbrücke lädt eine kleine Hütte Wanderer zum Verweilen ein.



Auf dem Fluss sind Kanuten unterwegs und stören die Ruhe der Angler.



Am Abend zieht die Am 4/4 eine Garnitur von BLS-Wagen wieder zurück in die Schweiz ...

der 1950er-Jahre. Zur Unterstützung haben die Schweizer eine Diesellok Am 4/4 (ehemals V 200 der DB) mitgeschickt, um das «Krokodil» für die Fahrzeugparade in den Bahnhof zu ziehen. Auch die deutschen Veranstalter sind natürlich mit diversen Loklegenden dabei. So kommt es zu wunderschönen, einmaligen Fotomotiven. Der Fotograf hatte das Glück, rechtzeitig von dem Treffen zu erfahren, sodass er die Garnituren ohne die zu erwartenden Menschenmengen aufnehmen konnte.

Am Morgen danach ist alles wieder vorbei, und der Alltag kehrt im Bahnbetrieb ein. Aber das Modellbahnleben geht weiter und somit gibt es auf der Anlage und am Rollmaterial immer etwas zu tun. Neue Planungen sind vorerst zwar nicht konkret angedacht, aber im Hinterkopf gibt es schon mal so den einen oder anderen Gedanken, die Anlage umzugestalten und eventuell diesmal ein Kulisse für amerikanische Modelle zu schaffen. ○



... und die C 5/6 «Elefant» zieht im letzten Abendlicht ebenfalls eine Garnitur von Museumswagen wieder in das heimische Museumsdepot.

Erfolgreich werben mit

LOKI

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

Nächste Anzeigenschlüsse

LOKI 12/2017: 27. Oktober 2017
LOKI 1/2018: 24. November 2017

Ihr Ansprechpartner für LOKI-Inserate:



Gerne berate ich Sie persönlich und unterstütze Sie bei Ihrer Mediaplanung

Stavros Panagiotidis, Anzeigenleiter

Stämpfli AG, Inseratemanagement
Wölflistrasse 1m 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

KELLTEC dimmbare SMD LED Waggonbeleuchtungen 0–24 V

AC/DC Analog / Digital 285mm
Impulsfest, ab CHF 5.90/Stk.
www.kelltec.ch
Tel. 079 197 65 71

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

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 P

LOKI
Ihre Werbefläche?

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

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

GARTENBAHN ZUBEHÖR
DIGITAL REPARATUREN
LANDSCHAFTSBAU BERATUNG
BERATUNG LANDSCHAFTSBAU
REPARATUREN DIGITAL
ZUBEHÖR GARTENBAHN

Wir freuen uns auf Ihren Besuch
IHR MODELLBAHN-SPEZIALIST
WWW.HESS-MODELLBAHNEN.CH

Lokschuppen Hagen-Haspe
seit 1977
Exklusive Modelleisenbahnen
und mehr… vieles mehr…
www.lohag.de
Kein Internet? Listen kostenlos!
Tel. ++49 (0) 2331 404453
D-58135 Hagen
Vogelsanger Strasse 40

BahnOrama GmbH
Modelleisenbahnen
Brünnenstrasse 106, 3018 Bern

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



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

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



Samichlausverkauf
Samstag, 2.Dezember 2017
09.00 bis 16.00 Uhr
wir freuen uns auf Ihren Besuch
- Gemütliches Zusammensein
- stark reduzierte Preise
- kleiner Imbiss
- Wettbewerb mit tollen Preisen

ARWICO
ARWICO bei uns zu Besuch
Vorführungen: - Rollmaterial in verschiedenen Spuren
- Neuheiten in verschiedenen Spuren
- Digitale Komponenten

h.r.gehri Modelleisenbahnen
Anlageplanung / Versand / Umbauten / Reparaturen
Wehntalerstrasse 4 • CH-8162 Steinmaur
Fon 044 853 46 77 • Fax 044 853 46 79
www.hrgehri.ch • info@hrgehri.ch

Vorschau



Modellbau

Bunter Reigen von Lokomotiven
Seit Jahren fällt die SOB mit ihren bunten Werbelokomotiven in der Bahnwelt auf. Die Lokomotiven ändern ihre Gewänder öfter, als es der Modellindustrie lieb ist. Dabei bleiben die Betreiber authentischer Modellzüge oft auf der Strecke. Unser Autor Markus Schälli zeigt seine Wege zur Abhilfe.

Foto: Markus Schälli



Reportage

15. Plattform der Kleinserie
Alljährlich trifft sich die Schweizer Modellbahnszene in Bauma im Zürcher Oberland. Auch dieses Jahr war das LOKI-Team mit seinem Stand vertreten. Zeit, wieder einmal die Hallen in Augenschein zu nehmen und zu berichten, was in Bauma denn auch den Besuchern präsentiert wurde.

Foto: Hans Roth



Anlage

Das untere Appenfluher Tal
Der Modellbauer Helmut Langenberg nimmt uns mit auf eine interessante Zugsfahrt durch das untere Appenfluher Tal auf seiner H0-Anlage. Im Zentrum der Anlage stehen massive Felswände, ein romantischer Bergsee, ein Bauernhof von 1878 und ein reger Schweizer Bahnbetrieb.

Foto: Helmut Langenberg

Ab 17. November 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.

Impressum

LOKI Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund

Nr. 11|2017 (November 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
Hans Roth
Mooshausstrasse 19, CH-3510 Konolfingen
Telefon +41 (0)79 590 68 48
hans.roth@loki.ch

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

Inserateberatung und -disposition
Stämpfli AG
Inseratemanagement, Stavros Panagiotidis
Wölflistrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern, Tel. +41 (0)44 309 90 82,
Mobile +41 (0)76 567 11 26, inserate@staempfli.com

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

Auflage
Total verkaufte Auflage: 11060 Exemplare

Layout
Sandra Khlifi, 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 72 52 227,
Fax +49 (0)711 72 52 310, www.partner-medienservices.de

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

© Stämpfli Verlag, CH-3001 Bern, ISSN 1421-2772
Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigungen (auch auszugsweise) nur bei schriftlicher Zustimmung der Redaktion gestattet. Für unverlangte Einsendungen (Texte, Bilder, Bücher) haftet die Redaktion nicht.
Für zugesandtes und veröffentlichtes Material gehen sämtliche Rechte an den Verlag über, ausser bei anderweitiger vorheriger schriftlicher Abmachung. Kürzungen und Terminänderungen vorbehalten.
Publizierte Inserate dürfen von Dritten weder ganz noch teilweise kopiert, bearbeitet oder sonst wie verwertet werden. Ausgeschlossen ist auch eine Einspeisung auf Onlinedienste, unabhängig davon, ob sie dazu bearbeitet werden oder nicht. Der Verleger und die Inserenten untersagen ausdrücklich die Übernahme auf Onlinedienste durch Dritte. Jeder Verstoss gegen dieses Verbot wird vom Verlag rechtlich verfolgt. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.
In dieser Zeitschrift beschriebene Basteltipps und Baumethoden dürfen nicht kommerziell verwertet werden, ausser nach vorheriger Absprache mit der Redaktion.
Die Vermittlung von Originalabzügen abgedruckter Fotos sowie die Vermittlung der Fotografenanschrift ist leider nicht möglich. Wettbewerbe und Verlosungen finden unter Ausschluss der Öffentlichkeit und des Rechtsweges statt.

LOKI
www.loki.ch

Die muss man haben.

LOKI-Kalender 2018

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

Jetzt bestellen!





Erstmalig erscheint ein LOKI-Kalender **Modellbahnen 2018.** Der Fotograf Dominique Buraud porträtierte die grosse Schweizer Modelleisenbahn Chemins de fer du Kaeserberg 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.

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 F12 001 001

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



märklin
TRIX

Die grösste und stärkste betriebsfähige Dampflok Europas

Seit fast 50 Jahren in der Schweiz und jetzt brandneu bei Märklin.

Die Baureihe 241 wurde von der Firma Fives in Lille ab 1925 erstmals in Europa mit Mountain Achsfolge (2-D-1) entwickelt und gebaut. Insgesamt wurden 90 Maschinen dieser Lok produziert und an die Französische Ost - und die Staatsbahn geliefert.

1939 wurden die Maschinen mit der Gründung der SNCF übertragen. Nach einer Verlegung nach Ostdeutschland während des 2 Weltkrieges kehrte die Lok 1946 in den Bestand der SNCF zurück und wurde 1965 ausgemustert.

Ein Schweizer rettete diese wunderschöne Lok vor dem Abbruch und lies diese 1968 in die Schweiz transportieren. Ab 1978 konnten Besucher des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern diesen Giganten lange bewundern. 1989 wurde Sie nach St.Sulpice zur Vapeur Val de Travers überführte. Im Jahr 2000 wurde der Verein 241A65 gegründet und übernahm die Dampflok. Dieser übernahm die 241 A 65 und überführte sie nach St. Sulpice zur Vapeur Val de Travers.

Nach einer umfangreichen Totalrevision in Meiningen wurde die Lok nach 32 Jahren 1997 erstmals wieder unter Dampf gesetzt. Die 241 A 65 hat die Zulassung für das Schienennetz in der Schweiz und Deutschland und ist seit 2008 an ihrem jetzigen Depotstandort in Full-Reuenthal im Kanton Aargau beheimatet. Immer wieder führt der Big Boy Europas bei Sonderfahrten des Vereins 241 A 65 schöne Dampfzüge an.

Die 241 A 65 ist mit einer Länge von über 26 Metern und über 3500 PS die grösste und stärkste betriebsfähige Dampflokomotive in Europa und prägt die Schweizer Dampflok Szenerie seit einem halben Jahrhundert aktiv mit.

50 Jahre beheimatet in der Schweiz!



märklin HO

TRIX HO



39241 Schnellzug-Dampflokomotive Serie 241-A, SNCF € 599,99 *

Highlights:
- Komplette Neukonstruktion aus Metall
- Führerstand- und Fahrwerksbeleuchtung
- Serienmäßig mit Raucheinsatz ausgestattet
- Mit Spielewelt-Decoder mfx+ und umfangreichen Licht- und Soundfunktionen
- Einmalige Serie 2017

Jetzt bestellen!

22941 Schnellzug-Dampflokomotive Serie 241-A, SNCF € 599,99 *

Highlights:
- Komplette Neukonstruktion aus Metall
- Führerstand- und Fahrwerksbeleuchtung
- Serienmäßig mit Raucheinsatz ausgestattet
- Mit Digital-Decoder und umfangreichen Licht- und Soundfunktionen
- Einmalige Serie 2017

Jetzt bestellen!

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.
SNCF® und TGV® sind eingetragene Marken von SNCF Mobilités. Alle Rechte vorbehalten.

www.maerklin.de
www.trix.de

www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix