Nr. 12|2017
www.loki.ch

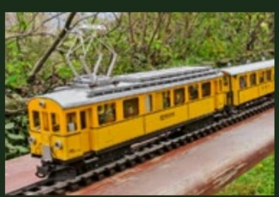
LOKI

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund



Anlage H0

Im unteren Appenfluher Tal



Modellbautechnik

Modelle aus dem 3-D-Drucker für die Spur 0m



Porträt

Vorabpräsentation der Piko-Topneuheiten



Reportage

Bauma – alle kommen auf ihre Kosten

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

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

What else, my favorite Canadian coffee

Apropos Kaffee: Kürzlich an der Faszination Modellbau in Friedrichshafen kam mir beim Betrachten der schön gestalteten Anlage der Gruppe «Team Canada» die Herkunftsgeschichte meines Kaffeegeschmacks wieder in den Sinn.

Ich mag ja meinen Kaffee bekanntlich «kanadisch». Viele denken dabei jetzt an Miles Gilbert Horton, den 1930 geborenen und 1974 verstorbenen kanadischen Hockeyspieler, den man als Tim Horton besser kennt. Während seiner Hockeyzeit gründete er eine Donutkette, welche es noch heute unter dem Namen «Tim Hortons Cafe & Bake Shop» gibt, so in etwa das kanadische Starbucks.

Nein, mit Tim Horton hat mein persönlicher kanadischer Kaffee überhaupt nichts zu tun. Ich bin ein leidenschaftlicher «George-Clooney-Kaffee»-Trinker, aber für das Genusstrinken fehlte mir der richtige Kick dabei. Für den täglichen Kaffeekonsum reicht das Gebotene alleweil, aber wenn man sich eine kleine Auszeit gönnt und dabei genussvoll einen Kaffee trinken möchte, da gab es für mich eine Lücke. Zwar hat der Anbieter viele Aromen im Sortiment, aber das gewisse Etwas gibt es für mich nicht darunter. Irgendwann kam ich eher aus Langeweile auf die Idee, den Kaffee anstelle von Zucker mit Ahornsirup zu süssen. Ich war hin und weg vom Aroma. Es war in etwa so, wie wenn bei einem Diorama noch der letzte Funke fehlt und man am Schluss mit einer einzigen Modellfigur die Szenerie so richtig in Gang bringt. Ohne ist es zwar gut, aber mit ist es viel besser!

Sie haben sicherlich in Ihrem Leben oft so ein Schlückchen Ahornsirup in Ihrem Kaffee. Oftmals bemerkt man dieses Schlückchen gar nicht, dass so eine kleine Menge an etwas, so viel Auswirkung haben kann. Oft sind es die auf den ersten Blick nicht sichtbaren Tätigkeiten, welche dem Produkt seinen letzten Schliff verpassen und ihm somit eine unverwechselbare Note geben.

In dem Sinne wünsche ich Ihnen ab und zu gerne ein Schlückchen Ahornsirup in Ihrem Kaffee. Herzlichst, Ihr



Die muss man haben.

LOKI-Kalender 2018

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

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

LOKI
www.loki.ch

Jetzt bestellen!





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



Foto: Karl Frischauf

Der Bahnhof Disentis hat einen hohen Bekanntheitsgrad durch den Glacier Express. Doch es ist nicht der Glacier Express, sondern der dort stattfindende Lokwechsel, welcher den Bahnhof bekannt machte. Im Zeitraum der Epoche IV waren auch die Gleisverbindungen doppelt vorhanden, was Ingrid und Manfred Peter zur Planung inspirierte. **Ab Seite 18**



Foto: Markus Schälli

Seit Jahren fällt die Südostbahn (SOB) mit ihren bunten Werbelokomotiven in der Bahnwelt auf, was auch die Absicht ist. Die entsprechenden 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. **Ab Seite 26**



Foto: Thomas Schmid

Die seit 1983 stattfindende RAMMA in Frankreich zeigt Modellbau, wie wir ihn in der Schweiz nicht kennen. Von daher lohnt sich ab und zu auch einen Blick über unsere Grenzen in die Nachbarländer, um zu sehen, wie Modellbau andernorts praktiziert wird. Thomas Schmid hat sich die Ausstellung genau angeschaut und berichtet uns davon. **Ab Seite 36**

Porträt 14
Vorabpräsentation der Piko-Topneuheiten 2018–2020 in den Spuren H0 und N

Anlagenplanung 18
Disentis in Epoche IV – eine Anlagenplanung in H0m

Modellbau 26
Bunter Reigen von Lokomotiven – Werbelokomotiven der Südostbahn (SOB) für H0

Reportage 36
Salon Européen du Modèle Réduit (RAMMA) in Sedan (F)

Reportage 44
15. Plattform der Kleinserie und Fahrzeugtreffen 2017 in Bauma

Leserumfrage 52
Viele spannende Einblicke in das Hobby unserer Leser

Vorbild & Modell 70
Die Dampflokomotiven Ed/Ec 3/5 der Mittel-Thurgau-Bahn (Teil 2)

Modellbautechnik 80
3-D oder was? Modelle aus dem 3-D-Drucker für die Spur 0m

Anlage 86
Eine Zugfahrt durch das untere Appenfluher Tal auf einer Anlage in Spur H0

Rubriken

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

www.LOKI.ch

Titelbild



Foto: Helmut Langenberg

Baubeginn der ursprünglichen Anlage war im Jahr 2001. Seither wurde die Anlage öfters umgebaut. Beim letzten Umbau ging ein Teilabriss von etwa 80% der alten Landschaft voraus. 2016/2017 wurde die Anlage noch um einen kleinen See ergänzt. Nun steht einer Zugfahrt durch das untere Appenfluher Tal nichts mehr im Weg. **Ab Seite 86**

Marktspiegel

LS Models Spur H0

Bm 840 der Baufirma Marti





In Auslieferung befindet sich die gelbe Bm 840 111-9 des Bauunternehmens Marti in Spur H0. Die einstige Bm 4/4 18411 der SBB wurde ausrangiert und im Anschluss abgestellt. Schliesslich wurde sie der Firma Marti AG verkauft und ab 2007 als Bm 840 111-9 eingesetzt. Die leuchtend gelb lackierte Lokomotive trägt gross die Anschrift Tunnel. Erstmals eingesetzt wurde die Lokomotive bei der Sanierung der Tunnels an der Axenstrecke.

Das Epoche-VI-Modell der Marti-Diesellok (Art.-Nr. 17067) trägt wie das Vorbild den Taufnamen «Rösli 1». LS Models liess dabei keine Bedruckung aus, so sind auch die Drehgestelle mit Revisionsdaten bedruckt. Die Bm-4/4-Modelle aus dem Hause von LS Models haben wir bereits in der LOKI 9|2017 ab Seite 18 eingehend erläutert.

Erhältlich im Fachhandel.



Exact-Train Spur H0

Schweizer Güterwagen des Typs J4/Hbs/Gbs

Ab 1963 beschafften die SBB in mehreren Tranchen den UIC-Güterwagen Gbs aus der heimischen Industrie. Insgesamt wurden über 1550 Exemplare in mehreren Bauformen in Betrieb gesetzt. Die ersten 200 Wagen wurden noch mit der alten, damals gültigen Anschrift J4 und den Nummern 24001–24200 versehen, bevor die Wagen mit der Einführung der Computernummern ab 1965 als Hbs betitelt wurden. Ab 1969 erhielten sie die heute noch gängige Bezeichnung Gbs. Die Wagen standen in ganz Europa im Einsatz. Heute sind sie grösstenteils ausrangiert, wobei einige Exemplare noch bei Baufirmen oder Museumsbahnen im Einsatz stehen.

Der niederländische Modellhersteller Exact-Train hat sich des Wagens angenommen und präsentiert bereits jetzt erste Handmuster. Die H0-Wagen sind sehr detailliert und weisen Federpuffer auf. Das auf einem Metallchassis ruhende Modell kann Radien bis 360 mm befahren.



Die SBB-Güterwagen werden als Set oder einzeln wie folgt angeboten:

- Art.-Nr. Ex20420-Set:
  J4 24101, J4 24104, Epoche III
- Art.-Nr. Ex20421-Set:
  J4 24401, J4 24421, Epoche III
- Art.-Nr. Ex20422-Set:
  Gbs 01 85 150 0 815-1,
  Gbs 01 85 150 0 828-4, Epoche IVa
- Art.-Nr. Ex20423-Set:
  Gbs 01 85 150 0 824-3,
  Gbs 01 85 150 1 547-9, Epoche IVb
- Art.-Nr. Ex20425:
  Hbs 21 85 210 9 099-1, Epoche IVa
- Art.-Nr. Ex20424-Set:
  Gbs 01 85 150 0 892-0,
  Gbs 21 85 150 0 676-3, Epoche V
- Art.-Nr. Ex20426:
  Gbs 01 87 150 0 084-2, Epoche V
  (SNCF-Wagen mit SBB-Logo)
- Art.-Nr. Ex20427:
  Gbs 01 85 150 1 434-0, Epoche V

Erhältlich im Fachhandel.

JSD-Modelle Spur H0

Stadien und Arenen im Miniaturformat

Mit den Einzelbausätzen von JSD-Modelle kann der interessierte Modellbauer bis zu 20 verschiedene Sportstätten errichten und darstellen, beispielsweise ein Fussballstadion, ein Reitstadion, ein Tennisstadion, eine Motorsportarena und viele andere. Die Leidenschaft zu einer bestimmten Sportart kann so auf die Modellbahnanlage übertragen werden. Die Architektur der Bausätze ist nach den Vorstellungen von JSD-Modelle frei entworfen. Es handelt sich dabei um keine exakten Nachbauten. Für die Wahl von Sportereignissen an neutraler Stätte sind der Fantasie des Modellbahners somit keine Grenzen gesetzt.

Mit dem grossen Angebot an Tribünen, Gebäuden, Accessoires, Zubehör und Stadion-Tramhaltestellen sowie mit einem Stadionbahnhof mit Passerelle in Laser-cut-Technik kann der Modellbauer sich seine Szenerie selber zusammenstellen.

Interessenten wenden sich direkt an:
JSD-Modelle
Tel. 04231 8706166
info@jsd-modelle.com
www.jsd-modelle.com



Noch Spur N, TT und H0

Laser-cut-Bausätze und Schneetannen



Insbesondere für die Adventszeit und für Weihnachtsszenen geeignet sind drei neue Laser-cut-Minis-Bausätze von Noch. Es handelt sich dabei um den Weihnachtsmarktstand (H0 Art.-Nr. 14392; TT Art.-Nr. 14482; N Art.-Nr. 14682), den Glühweinstand (H0 Art.-Nr. 14393; TT Art.-Nr. 14483; N Art.-Nr. 14683) und die Weihnachtsmarktkrippe mit Figuren in Holzoptik (H0 Art.-Nr. 14394).

Für die Gestaltung von Winterlandschaften wurde die Classic-Bäume-Serie um 8 bis 12 cm hohe, schneebedeckte Tannen erweitert. Sie sind mit Wurzelfüssen ausgestattet und als 3er- bzw. 7er-Set erhältlich. Die Packungen gibt es als Schneetannen mit sieben Stück (Art.-Nr. 25087) und Schneetannen mit drei Stück (Art.-Nr. 25234). Beide Packungen sind für die Spurweiten H0, TT, N und Z geeignet.

Erhältlich im Fachhandel.

Roco Spur H0

Unterschiedliche Schweizer Güterwagen

Bei Modellbahnern sehnlichst erwartet wurde der Doppeltragwagen der AAE mit den AXIS-Containern (Art.-Nr. 76915). Diese Wagen verkehren täglich mit den von railCare angemieteten vier «Diamanten» Re 465 der BLS AG für die Versorgung der Coop-Zentren. Paradoxerweise verkehren sie weniger auf dem eigentlichen Netz der BLS AG als in der ganzen Schweiz und auch ins Tessin. Wir berichten zu einem späteren Zeitpunkt genauer über den railCare-Verkehr.

Als weitere Bedruckungsvariante liefert Roco das Zweierset mit zweiachsigen Kesselwagen (Art.-Nr. 67168) des Speiseölherstellers Florin in Muttenz aus. Die Wagen entsprechen der Epoche VI und sind bei den SBB eingestellt. Beim Produktfoto handelt es sich übrigens um Fotomontagen, die lange im Voraus erstellt wurden. Die ausgelieferten Modelle haben dem Ladegut entsprechend selbstverständlich keine orangen Gefahrenguttafeln.

Erhältlich im Fachhandel.







Roco Spur H0

BLS Vectron rollt an



Zurzeit befindet sich bei Roco die Elektrolokomotive Re 475 im Alpinisten-Design der BLS Cargo in Auslieferung. Das ersehnte Epoche-VI-Modell ist eine komplette Neukonstruktion mit vielen separat angesetzten filigranen Teilen. Für einen sanften Fahrbetrieb sorgen ein Motor mit Schwungmasse, ein Antrieb auf drei Achsen und zwei Haftreifen. Die Dachpartie ist korrekt mit vier Dachstromabnehmern ausgestattet. Eine NEM-362-Kupplungsaufnahme mit Kurzkupplungskinematik und eine PluX22-Schnittstelle runden das Modell ab. Das LED-Spitzenlicht hat diverse Lichtfunktionen.

Angeboten werden folgende Versionen:
- Art.-Nr. 73919: Re 475 «Vectron», 2-Leiter Gleichstrom, analog mit Schnittstelle
- Art.-Nr. 73920: Re 475 «Vectron», 2-Leiter Gleichstrom, digital mit Sound
- Art.-Nr. 79920: Re 475 «Vectron», 3-Leiter Wechselstrom, digital mit Sound

Erhältlich im Fachhandel.

LS Models Spur H0

Wiederauflage von SBB-Liegewagen

Die beliebten SBB-Liegewagen Bcm der Bauart UIC-X wurden von LS Models durch weitere Wagensets aufgelegt. Die Wagen der Epoche IV und V weisen vorbildrichtig über zehn Liegeabteile und ein Dienstabteil (kleineres Fenster) auf. Wie von LS Models gewohnt glänzen die Modelle durch lupenreine, gestochen scharfe Bedruckung, feinste Detaillierung, sehr gute Laufeigenschaften und vor allem durch eine durchweg durchgestaltete Inneneinrichtung. Bei den blauen Wagen ist diese in der Tagesstellung, während die grünen Wagen eine Inneneinrichtung in der Nachtstellung haben. Die Einstiegstritte sind wie gewohnt als Zurüstteil beigelegt, sodass sie beim Transport nicht beschädigt werden.

LS Models hat nun zwei Wagensets auf den Markt gebracht. Bei dem einen Set handelt es sich um die grüne Version mit den alten Anschriften, beim anderen Set um die blaue Bedruckungsvariante mit dem neuen Logo. Beide Sets weisen je zwei Wagen auf.

Die Sets im Überblick:
- Art.-Nr. 47323: Bcm 51 85 50-70 031-5, Bcm 51 85 50-70 037-2, Epoche V, Blau
- Art.-Nr. 47428: Bcm 51 85 50-40 006-4, Bcm 51 85 50-40 012-2, Epoche IV, Grün

Erhältlich im Fachhandel.





HAG Classic Spur H0

Hybridlok der SBB Cargo

Die Konstruktion dieses Modells wurde bereits im Jahr 2015 begonnen. Angelehnt an die erfolgreiche Ee 922 hat Adolf Schoch mit seinem HAG-Classic-Team die Eem 923 mit Metallgehäuse und Elektronik auf dem aktuellen Stand der Technik entwickelt.

Die Beleuchtung der feinen Lampen erfolgt durch LED im Format 0402 (1×0,5×0,4 mm). Zur Ansteuerung ist die Lok serienmässig mit einem ZIMO-(Sound-)Decoder ausgestattet. Die beiden Achsen der Lok werden von einem fünfpoligen, geräuscharmen Niederflurmotor über ein Schneckengetriebe angetrieben.

Die Konstruktion erfolgte in der Schweiz, der Wertschöpfungsanteil in der Produktion liegt bei rund 70% in der Schweiz. Es wurden nicht weniger als vier Betriebsnummern realisiert.

- Art.-Nr. 020 007-xx Eem 923 007-9 «Schoren»
- Art.-Nr. 020 009-xx Eem 923 009-5 «Alvier»
- Art.-Nr. 020 016-xx Eem 923 016-0 «Le Jorat», ETCS
- Art.-Nr. 020 021-xx Eem 923 021-0 «Tourbillon», ETCS

Alle Modelle sind in den bekannten Ausführungen DC digital (-21), DC Sound (-22), AC digital (-31) und AC Sound (-32) lieferbar. **Erhältlich im Fachhandel.**



Viessmann Zubehör

Multiprotokoll-Schalt-und-Weichendecoder



Neu ausgeliefert von Viessmann wurde der Multiprotokoll-Schalt-und-Weichendecoder (Art.-Nr. 5280). Es ist ein Multiprotokoll-Decoder für das DCC- und Märklin-Motorola-Format. Er ist als Weichendecoder für vier Weichen mit Doppelspulen ausgelegt und steuert zusätzlich zwei Servos an. Er besitzt vier Ausgangspaare, die auch für Sonderfunktionen konfiguriert werden können. So können diverse Lichteffekte erzeugt werden, wie das Blinken für eine Baustellenbeleuchtung oder Reklame. An den Weichenausgängen erkennt der Decoder bei entsprechender Konfiguration die Stellung von Weichen mit Endlagenabschaltung und meldet diese Stellung per RailCom zurück. **Erhältlich im Fachhandel.**

Fleischmann Spur N

SBB-Bananenlok



Im Bahnhof Morges wurde die SBB Re 460 029 «Eulach» im neuen Chiquita-Outfit eingeweiht. Die Lok wird während eines Jahres auf dem gesamten Netz von SBB Personenverkehr zum Einsatz kommen. Mit der «Just Smile»-Kampagne möchte Chiquita den Menschen die Banane näherbringen, unter anderem mit kostenlosen Bananenverteilaktionen an Schweizer Bahnhöfen.

Fleischmann hat die Lok nun in Spur N (Art.-Nr. 731315, analog; 731395, digital mit Sound) ausgeliefert. Das Modell ist vorbildgetreu lackiert und beschriftet, dazu weist es eingesetzte Fenster auf. Ein Metalldruckguss-Fahrgestell, ein Motor mit Schwungmasse, ein Antrieb auf vier Achsen und zwei Haftreifen sorgen für einen sicheren und zuverlässigen Fahrbetrieb. Weiter sind eine NEM-651-Schnittstelle zur Aufnahme eines Digitaldecoders und eine Kurzkupplungskinematik nach NEM 355 eingebaut. **Erhältlich im Fachhandel.**

Fulgurex Spur H0

«Jura-Pfeil» – der SBB-Sonderling

Erstmals in Bauma an der Plattform der Kleinserie präsentiert, ist als Neuheit von Fulgurex auch der «Jura-Pfeil» in der Spur H0 (nach den Spur-N-Modellen) lieferbar. Folgende Versionen stehen zur Auswahl:

- Art.-Nr. 2267: SBB/CFF Ce 2/4 Nr. 701 «Jura-Pfeil», hellgrün
- Art.-Nr. 2267/1: SBB/CFF/FFS RCe 2/4 Nr. 621, hellgrün
- Art.-Nr. 2267/2: SBB/CFF/FFS RBe 2/4 Nr. 621, dunkelgrün
- Art.-Nr. 2267/3: SBB/CFF/FFS RBe 2/4 Nr. 1010, dunkelgrün





Die Modelle sind digitalisiert (ESU) und mit allen originalen Beleuchtungen ausgestattet, mit rotem Fahrberechtigungslicht, Kabinenbeleuchtung und separater Fahrgastraumbeleuchtung. Da das Modell mit Unterflurmotoren angetrieben wird (wie das Original auch), wurde eine perfekte Innenraumgestaltung möglich. Sämtliche Türen sind natürlich zu öffnen. Die Stromaufnahme erfolgt über alle Achsen. Die Serie ist auf ein Total von nur 170 Triebwagen limitiert und nummeriert.

Dieser «Sonderling» wurde übrigens im echten Leben erstmals 1938 im Jura in Betrieb genommen und beendete 1978 seine Karriere in Rorschach. Der Triebwagen verkehrte auch als Sonderfahrzeug bis in die italienische Schweiz (FFS).

Interessenten wenden sich direkt an:
Fulgurex Sarl
Ch. du Reposoir 16, 1007 Lausanne
Tel. 021 601 45 92
fulgurex.sa@bluewin.ch, www.fulgurex.ch

Viessmann Spur H0

Hirsch mit bewegtem Kopf



Und plötzlich heisst es auf der heimischen Modellanlage: Achtung – lebende Tiere! Der Modellhirsch (Art.-Nr. 1580) schwenkt tatsächlich den Kopf und sorgt so für Leben auf der Anlage. Er benötigt dabei eine Einbautiefe von 39 mm. Er passt perfekt zum Jäger mit Gewehr und Mündungsfeuer (Art.-Nr. 1529). Erhältlich im Fachhandel.

Kibri Spur H0

Neue Werkbank

Diese detailgetreue Werkbank (Art.-Nr. 38675) eignet sich hervorragend als Werkstatteinrichtung für Industriegebäude von Kibri oder anderen Herstellern. Sie ist sofort einsatzbereit, denn als Fertigmodell ist kein Zusammenbau nötig. Erhältlich im Fachhandel.



MW-Modell Spur N

SBB-Kühlwagen in zwei Versionen

Ab 1911 wurden bei SIG Fleischkühlwagen für die Firma Bell gebaut. Die insgesamt 88 Wagen wurden bei den SBB als Privatwagen eingestellt. Im Laufe der Jahre verblieben nicht alle Wagen bei Bell. Viele wechselten zum Teil mehrfach den Besitzer, teilweise wurden sie auch noch untervermietet. So gelangten einige Exemplare zum Schweiz. Veterinäramt oder zu Firmen wie Kehrli+Oeler, Chem. Industrie Basel, Rääs Fréres Vevey, Giger Bern oder Schärlig Weier/Emmental. Auch französische Firmen wie S.T.E.F. und Marcel Millet waren zeitweise Eigentümer einiger Wagen, die aber trotzdem in der Schweiz immatrikuliert blieben. Ab dem Jahre 1953 wurden einige Wagen von den SBB gekauft. Etwa 1991 verschwanden die letzten Relikte der ehemaligen Bell-Wagen in Form der umgebauten Eichhof-Bierwagen. So hat leider kein Exemplar dieser interessanten Schweizer Güterwagen-Bauart überlebt.

MW-Modelle hat basierend auf dem bekannten Modell von Liliput zwei Versionen auf den Markt gebracht. Sie werden, abgesehen von den Rohteilen für Chassis und Wagenkasten, in Deutschland handgefertigt, als exklusive Kleinserienmodelle in limitierter Auflage.

Die Wagenmodelle weisen saubere, teilweise mehrfarbig lackierte Bedruckungen, feine Beschriftungen und diverse filigrane Zurüstteile aus geätztem Neusilber auf, wie beispielsweise ein Bühnengeländer und Trittstufen der Bremserbühne, eine hintere Aufstiegsleiter mit oberer Plattform, Trittstufen unterhalb der seitlichen Ladetüren und neue Haltestangen.

Ausgeliefert werden folgende Varianten:

- Art.-Nr. N-CH-414a: S.T.E.F. P 550014 ca. 1941 mit grauem Dach, mit Bremsecken und aufgesetztem Schild «Fleischwagen»
- Art.-Nr. N-CH-414b: S.T.E.F. P 550014 ca. 1939 mit weissem Dach und ohne Bremsecken

Trotz der filigranen Bauweise sind unsere Modelle voll betriebstauglich und haben dieselben funktionellen Eigenschaften wie die Liliput-Modelle.

Interessenten wenden sich direkt an:
MW-Modell
D-33699 Bielefeld
Tel. +49 (0)521 3292286
info@mw-modell.de, www.mw-modell.de





KISS Modellbahnen Spur 1

Miet-Alpinisti von BLS Cargo mit Silowagen

Kurz vor dem Auslieferungsbeginn der TRAXX-II-Serie von KISS Modellbahnen in der Spur 1 überrascht KISS Modellbahnen mit der Ankündigung einer weiteren Farbvariante dieses interessanten Vorbilds: einer limitierten Serie von 35 Stück der bei Railpool von BLS Cargo angemieteten Version der BR 186 mit dem gefälligen Alpenpanorama auf der grossen Seitenwand.

Selbstverständlich wurden die spezifischen Unterschiede wie der Gleichstrom-Stromabnehmer für das Stromsystem in den Niederlanden und andere Details berücksichtigt und auch umgesetzt. Die BR 186 ist ausschliesslich in einem Set mit drei Silowagen Uas mit verschiedenen Betriebsnummern von «MILLET» zu einem Vorzugspreis erhältlich. Dabei gibt es einmal die BR 186 104 (Art.-Nr. 510 508) und zum anderen die BR 186 109 (Art.-Nr. 510 509).

Interessenten wenden sich direkt an:
KISS Modellbahnen GmbH & Co.KG
Friedrichstrasse 12a, 68519 Viernheim
Tel. 06204 9 86 68 0
info@kiss-modellbahnen.de
www.kiss-modellbahnen.de





Foto: Arwico

Vorabpräsentation der Piko-Topneuheiten 2018–2020 in den Spuren H0 und N

Klappern gehört zum Handwerk

Es kommt nicht alle Tage vor, dass sich ein Modelleisenbahnhersteller und sein Importeur mitten im Jahr, weit weg von der Spielwarenmesse in Nürnberg, tief in die Karten schauen lassen und die Neuheitenpläne gleich für mehrere Jahre offenbaren. Da muss schon Grosses im Busch sein, wenn ein Hersteller mit seiner Neuheitenpräsentation mutig ausgetretene Pfade verlässt und neue Wege geht.

Von Manfred Merz (Text und Fotos)

So haben der deutsche Modellbahnhersteller Piko und sein Schweizer Importeur Arwico nach Koblenz in das dortige DSF-Depot geladen, wo sich in würdiger Umgebung und mit freundlicher tatkräftiger Mitwirkung des dort ansässigen Vereins der einzigartige Rahmen für die Piko/Arwico-Neuheiten-2018-Vorabpräsentation ergab. Geladen waren Arwico-Kunden, sprich Modelleisenbahnhändler aus der gesamten Schweiz, Vertreter der einschlägigen Modelleisenbahnpresse aus dem In- und Ausland sowie Mitglieder der Schweizer Modellbahnforen, die allesamt sehr zahlreich der freundlichen Einladung gefolgt waren. Dabei war das grosse Interesse und die «Opferbereitschaft» speziell der angereisten Modelleisenbahnhändler sehr beachtlich.



Piko-Chef Dr. René F. Wilfer unterstrich den hohen Stellenwert der Neuheiten-Vorabpräsentation.

Über Motivation und Engagement

Schon beim Eintreffen am Veranstaltungsort wurde der grosse Stellenwert dieser besonderen Präsentation deutlich. Nicht «nur», dass man von engagierten Arwico-Mitarbeitern freundlich den Weg gewiesen bekam, es waren auch alle mit der Thematik «Modelleisenbahn» befassten Mitarbeiter nebst Firmeninhaber Andy Reist anwesend und voll freudiger Erwartung des in den nächsten Stunden Kommenden. Darüber hinaus liessen der Piko-Inhaber und -Geschäftsführer, Dr. René F. Wilfer, und der Produktmanager von Piko, Matthias Fröhlich, es sich nicht nehmen, extra aus Thüringen anzureisen und ebenfalls aktiv an der Veranstaltung teilzunehmen. Sie präsentierten ihre Firmenphilosophie und die bereits gemachten Pläne zum aktuellen Projekt mit sehr viel Herzblut, Sachverstand und augenzwinkerndem Humor. Matthias Fröhlich «gestand» dabei, auch privat langjähriger, praktizierender und begeisterter Modelleisenbahner zu sein.



Die Präsentation von Matthias Fröhlich fesselte durch hohe fachliche Kompetenz und viel Humor.



Scheinen mit dem Gehörten zufrieden zu sein: Piko-Chef Dr. René Wilfer und Arwico-Chef Andy Reist.

Über das grosse Projekt

Der Arwico-Geschäftsführer und -Inhaber Andy Reist eröffnete die Veranstaltung mit der Begrüssung der zahlreichen Gäste und liess, nicht ohne vorher eine gewisse Spannung aufgebaut zu haben, «die Katze aus dem Sack». Anlass für den gesamten Aufwand waren: «die schweren Pendelzüge der Schweiz», die ganze Fahrzeugfamilie in H0 und N erstmals komplett unter einem Dach.

Das gab es in diesem Umfang noch nie! Für die Jahre 2018 bis 2020 (!) und weit darüber hinaus wurde nicht mehr und nicht weniger angekündigt, als dass die komplette «Familie» der SBB RBe 4/4, später RBe 540, samt EW-I-Personen-, Speise- sowie dem Steuerwagen BDt in den Spuren H0 und N herausgebracht werden!

Ein echter Paukenschlag, der auch gleich einen spontanen Applaus bei den Anwesenden auslöste. Die Grösse dieses Projektes wird auch noch an folgenden Zahlen und Fakten deutlich. In H0 werden 19 unterschiedliche Formen in 86 verschiedenen Farbvarianten in Gleich- und Wechselstrom in einem Zeitraum von sieben Jahren erscheinen. Dass die Technik dieser Modelle absolut up to date sein wird, ist selbstverständlich. Dazu gehören eine Schnittstelle nach Plux22, eine LED-Beleuchtung der Spitzensignale und der Innenräume bei Motor- und Steuerwagen serienmässig sowie tadellose Fahreigenschaften. Auch die N-Bahner kommen nicht zu kurz. Sie dürfen sich auf 19 unterschiedliche Formen in 79 verschiedenen Farbvarianten ebenfalls auf sieben Jahre verteilt freuen. Die technischen Eckdaten sind abgesehen von den Wechselstromvarianten und der Schnittstelle (in N kommt die Next18-Schnittstelle zur Anwendung) gleich und auf dem jeweils neuesten Stand.

Über Grundlegendes und Feinheiten

In Spur H0 wie auch in Spur N sind «Soundvarianten» angekündigt. Der Sound, auf den Piko-Inhaber Dr. Wilfer selbst sehr grossen Wert legt, wird von Piko und Arwico-Mitarbeitern von Originalmaschinen selbst aufgenommen. Ein regelrechtes «Drehbuch» sorgt für vorbildgetreue Soundszenarien, die durchaus dazu geeignet sind, neben den Ohren auch die für verzückte Gesichtspartien zuständigen Muskeln zu aktivieren. Da die Piko-Fertigung aber Kapazitätsgrenzen hat und andere parallel laufende Projekte berücksichtigt werden müssen, ergibt sich zwischen H0- und N-Fertigung ein zeitlicher Verzug von elf Monaten. Sprich, die N-Anhänger müssen sich für die erste Auslieferung noch bis 2019 gedulden. Da die Liefertermine in der Vergangenheit von Piko in der Regel immer eingehalten wurden, kann sich auch der

Modellfahrplan der ersten Pendelzugmodelle in H0 und N

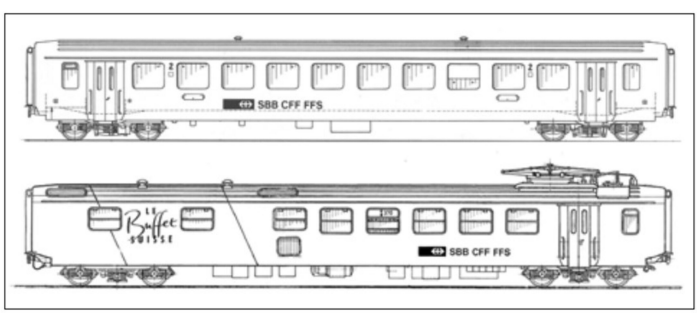
Art.-Nr.	Bezeichnung	EAN-Code	Spur	Version DC/AC	Auslieferung Quartal	Exklusiv Schweiz
96830	Triebwagen SBB RBe 540 + Steuerwagen BDt EW II in der NPZ-Farbgebung	4015615968306	H0	DC Analog	III/2018	Ja
96831	Triebwagen SBB RBe 540 + Steuerwagen BDt EW II in der NPZ-Farbgebung	4015615968313	H0	AC Digital	III/2018	Ja
96780	2er-Set Wagen SBB NPZ EW I Typ AB + B mit Aussenschwingtüren	4015615967804	H0	DC	III/2019	Ja
96781	2er-Set Wagen SBB NPZ EW I Typ A + B mit Aussenschwingtüren	4015615967811	H0	DC	III/2019	Ja
96832	Prototyp Seetal-Triebwagen SBB RBe 4/4 + BDt-Steuerwagen mit grün-roter Front	4015615968320	H0	DC Analog	I/2019	–
96833	Prototyp Seetal-Triebwagen SBB RBe 4/4 + BDt-Steuerwagen mit grün-roter Front	4015615968337	H0	AC Digital	I/2019	–
96782	2er-Set Wagen SBB EW I grün, neue Schrift Typ A + B mit Übersetzfenster	4015615967828	H0	DC	IV/2019	–
96783	3er-Set Wagen SBB EW I grün, Typ A + B + WR rot SELF SERVICE	4015615967835	H0	DC	IV/2019	Ja
94160	Triebwagen SBB RBe 540 + Steuerwagen BDt EW II NPZ	4015615941606	N		IV/2019	Ja
94390	2er-Set Wagen SBB NPZ EW I A + B mit Aussenschwingtüren	4015615943907	N		IV/2020	Ja
94391	2er-Set Wagen SBB NPZ EW I Typ A (ex B) + B mit Aussenschwingtüren	4015615943914	N		IV/2020	Ja
94161	Prototyp Seetal-Triebwagen SBB RBe 4/4 + BDt-Steuerwagen mit grün-roter Front	4015615941613	N		II/2020	–
94392	2er-Set Wagen SBB EW I grün, neue Schrift Typ A + B	4015615943921	N		IV/2020	–
94393	2er-Set Wagen EW I Typ B + WR Le Buffet Suisse	4015615943938	N		IV/2020	Ja

Foto: Arwico



Die lange Einsatzzeit beim Vorbild beschert uns viele Varianten im Modell. Hier in NPZ-Lackierung.

Skizze: Arwico



Die EW I der ersten und zweiten Klasse werden kommen, so auch Varianten des Speisewagens.

N-Bahner unter dem Motto «Was angekündigt ist, kommt auch» entspannt zurücklehnen.

Dass die Auslieferung des gesamten Projektes auf acht Jahre verteilt wird, erklärt Andy Reist zudem damit, den engagierten Modelleisenbahner nicht überfordern zu wollen. So kann sich das Modelleisenbahn-Budget von Variantenauslieferung zu Variantenauslieferung jeweils wieder etwas erholen. Bringt man zu viel auf einmal oder in einem zu kurzen Zeitabstand heraus, kann es vom Markt nicht mehr aufgenommen werden, ein Fehler der in der Vergangenheit leider viel zu oft gemacht wurde. Dass der Restposten «verramscht» werden muss, um einen möglichst raschen Rückfluss der bereits getätigten Investitionen zu gewährleisten, ist die ungesunde Folge. Ungesund für Hersteller, Handel und letztendlich auch für den Konsumenten. Diesen grundlegenden Fehler gilt es künftig strikt zu vermeiden, Arwico-Chef Andy Reist sprach in diesem Zusammenhang auch von einer Nachhaltigkeit.

Über Zusammenarbeit und Kundenbindung

Die gute Piko-Lieferzuverlässigkeit stellte Andy Reist von Arwico, neben der sehr hohen Produktqualität und der angenehmen Zusammenarbeit bei Planung und Projektierung neuer Vorhaben, nach sechs jähriger fruchtbarer Zusammenarbeit, deutlich



Sehr zahlreiche und aufmerksame Zuhörer: die eingeladenen Modellbahnhändler sowie Vertreter von Schweizer Foren und der Presse.

heraus. In diesen Jahren wurden im Übrigen über 130 Modelle (!) nach Schweizer Vorbild zusammen realisiert. Im Gegenzug stellten die Herren von Piko, Dr. René F. Wilfer und Matthias Fröhlich, die tollen Vorbildanregungen für die Realisierung neuer Modellvorhaben, die perfekte Vorbildrecherche sowie die technischen Anregungen von Arwico und dort speziell von Gérald Stahl heraus. Nachdem Matthias Fröhlich in einem sehr ansprechend mit Humor gewürzten, fachlich fundierten Vortag über die technischen Details des Projektes informiert hatte, wurde jedem der Anwesenden klar, welche Tragweite, finanzieller und unternehmerischer Natur, diese Neuheitenankündigung hat. So wurde auch verstanden, weshalb Piko und Arwico nicht mit einem einfachen Flyer oder noch so schön gestalteten Prospekt informieren wollten, sondern in Form dieser besonderen Veranstaltung «neue Wege gingen», getreu dem Motto «Neue Wege entstehen, indem man sie geht».

Über persönlichen Kontakt und Künftiges

Für alle Beteiligten hat sich der teilweise weite Anreiseweg nach Koblenz sicherlich gelohnt. Die vorgestellten Produkte waren bereits am 24. Oktober, einen Tag nach der Präsentation, bei vielen Schweizer Fachhändlern auf deren Websites einseh- und auch vorbestellbar, ein eindeutiges Indiz dafür, dass der Funke übergesprungen ist. Der entsprechende Neuheitenprospekt wird ebenfalls kurzfristig greifbar sein. Ein eigentlich selbstverständlicher, aber mittlerweile leider etwas vergessen gegangener Aspekt in den Geschäftsbeziehungen wurde ebenfalls «so ganz nebenbei» noch bedient – der persönliche Kontakt. Er sorgte bei dieser tollen Veranstaltung für gegenseitiges Verständnis. Verständnis für den Hersteller beim Importeur, Verständnis für den Importeur beim Handel und umgekehrt. Mehr als es noch so viele Telefonate, E-Mails, Flyer und Farbprospekte je vermocht hätten.

Nun liegt es an uns Berichterstattenden zusammen mit dem Handel Verständnis für alle «Macher» beim Konsumenten zu wecken – packen wir es an!

Selbstverständlich halten wir Sie über die Neuerscheinungen dieser Pendelzüge der Schweiz in H0 und in N jeweils gerne auf dem Laufenden. ○



Blickrichtung Ausfahrt Andermatt. Die Bahnlinie führt durch einen im Bogen liegenden Tunnel unter dem Ortsgebiet.

Anlagenplanung in H0m

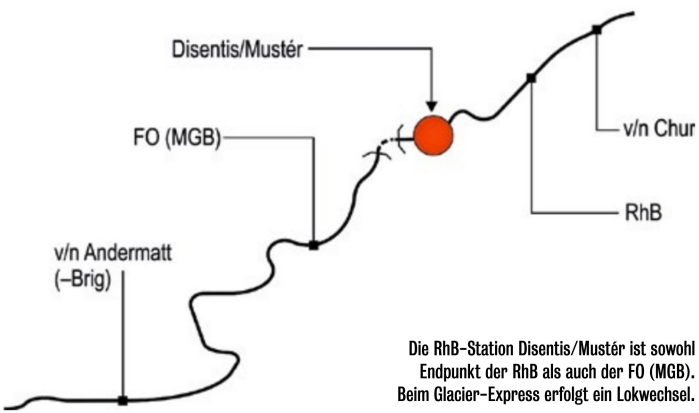
Disentis in Epoche IV

Zwei Argumente waren für die Epochenwahl ausschlaggebend. Diese betreffen sowohl den Einsatz der legendären Elektrolok HGe 4/4[I] als auch das Gleisbild dieser Station mit den seinerzeit vorhandenen doppelten Gleisverbindungen.

Zeichnungen und Text: Ingrid und Manfred Peter, Fotos: Karl Frischauf

Diese Station mit den zwei Bezeichnungen, Disentis ist die deutsche und Mustér die rätoromanische, befindet sich im Eigentum der RhB, die FO (MGB) hat hier Gastrecht. Ausserdem ist sie Übergabebahnhof für den Glacier-Express. Aufgrund der Zahnradabschnitte im FO-Streckennetz ist ein Lokwechsel erforderlich.

Markant ist der Gleisplan dieser Station. Er weist in der gewählten Epoche zwei doppelte Gleisverbindungen, sowohl mit als auch ohne doppelte Kreuzungsweiche auf.



Die RhB-Station Disentis/Mustér ist sowohl Endpunkt der RhB als auch der FO (MGB). Beim Glacier-Express erfolgt ein Lokwechsel.

Zwei Lokschuppen mit vorgelagerter Drehscheibe dienen als Unterstand für Triebfahrzeuge der RhB und der FO. Der Schuppen für Reisezugwagen ist auch bereits Geschichte sowie diverse Einrichtungen für den Güterverkehr.

Zu gewissen Zeiten herrschte Hochbetrieb im Bahnhof Disentis. Hatte beispielsweise der Glacier-Express mehr Wagen als die FO-Strecke an Gewicht erlaubte, so musste er geteilt werden, was umfangreiche Rangiermanöver erforderte.

Anlagenplan

Der Anlagenplan besteht aus der Station Disentis/Mustér sowie aus einem RhB-Streckenteil und einer FO-Strecke, die im Sichtbereich mit einer Zahnstange ausgerüstet ist. Für einen abwechslungsreichen Betrieb weist er zwei Schattenbahnhöfe auf. Für die RhB-Strecke ist dies der Schattenbahnhof Chur und für die FO-Linie der Schattenbahnhof Andermatt respektive Brig. Beide auf unterschiedlichen Ebenen.

Station Disentis im Modell

Der Gleisplan entspricht bis auf den Ausfahrbereich Richtung Chur der Vorbildsituation der gewählten Epoche. Aus Platz- respektive zeichnerischen Gründen wurde die RhB-Strecke nach Chur nach unten angebunden. Bei vorbildentsprechender Anbindung verlängert sich der Bahnhofschenkel um mindestens 30 cm. Dazu findet man auf einer der folgenden Seiten eine Detailzeichnung.

Die Nutzlängen der Bahnhofsgleise sind annähernd massstäblich dargestellt. Die Zeichnungs- resp. Planungsbasis bildet das Bemo-Standardgleis in Code-83-Ausführung. Mit diesem Gleissortiment, das bei den doppelten Gleisverbindungen einen Gleismittenabstand von 46 mm aufweist, lässt sich der Bahnhofsplan perfekt umsetzen. Natürlich eignen sich auch andere Gleissysteme, sofern die erforderlichen Elemente verfügbar sind.

Die beim Vorbild handbetriebene Drehscheibe gibt es beim Drehscheibenspezialisten Hapo in Deutschland als Modell mit oder ohne Elektroantrieb (www.hapo-bahn.de). Die Bühnenlänge beträgt 18 cm. Die Einbautiefe der Scheibe mit Elektroantrieb beträgt 7,5 cm. Da darunter keine Gleise verlaufen, ist das Mass belanglos. Um ein Ausfädeln des Pantografen bei einer 30°-Drehung zu vermeiden, sind ungefähr drei um jeweils 7,5° abgespannte Diagonalfahrdrähte über der Drehscheibe anzubringen.

Für die Fahrzeugauswahl gibt es bei Bemo, passend zur gewählten Epoche, ein grosses Sortiment an RhB- und FO-Vorbildern, wie beispielsweise die HGe 4/4^{I} und die HGe 4/4^{II}. Auch eidgenössische Kleinserienhersteller bieten sowohl Fahrzeuge als auch Ausstattungsgegenstände an.

Bezüglich Oberleitung findet man bei Sommerfeldt passende RhB- und FO-Holzmasten sowie Fahrdrähte.

Damit alle Anlagenteile für Reinigungsarbeiten und bei möglichen Betriebsstörungen komplikationsfrei erreichbar sind, sollen Geländeteile abnehmbar ausgeführt sein. Dies betrifft den bebauten Ortsteil mit der darunter im Bogen verlaufenden FO-Strecke und den Wendeschleifen der Schattenbahnhöfe. An der Längsseite des Bahnhofs sind mehrere Segmente mit den Gebäuden in Halbreliefbauweise vorgesehen, um auch den Zugriff zu den Gleisen der RhB-Schleife zu ermöglichen. ▷

Lesen Sie weiter auf Seite 22



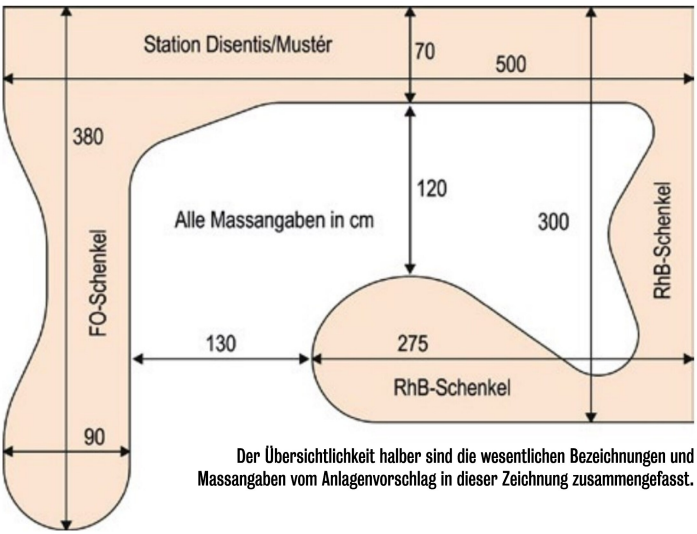
Ideale Szene für die Modellbahn: das Aufnahmegebäude mit Stützmauer im Hintergrund.



Im Depotbereich wartet die HGe 4/4 31 an einem trüben Junitag 1987 auf neue Aufgaben.



Die Wagenremise der FO im Jahre 1989. Sie befindet sich an der Ostseite Richtung Chur.

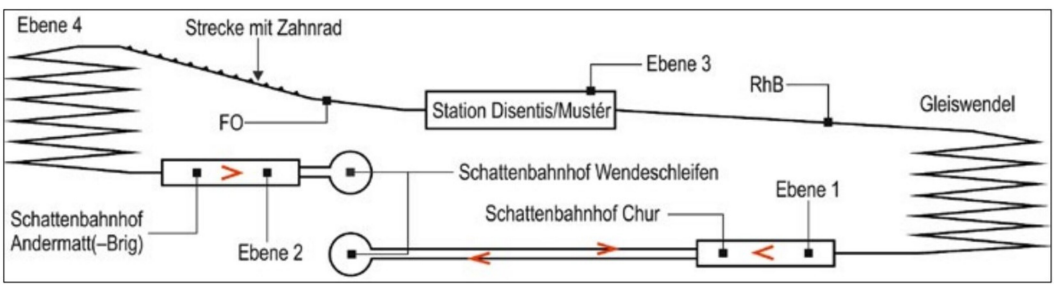


Der Übersichtlichkeit halber sind die wesentlichen Bezeichnungen und Massangaben vom Anlagenvorschlag in dieser Zeichnung zusammengefasst.

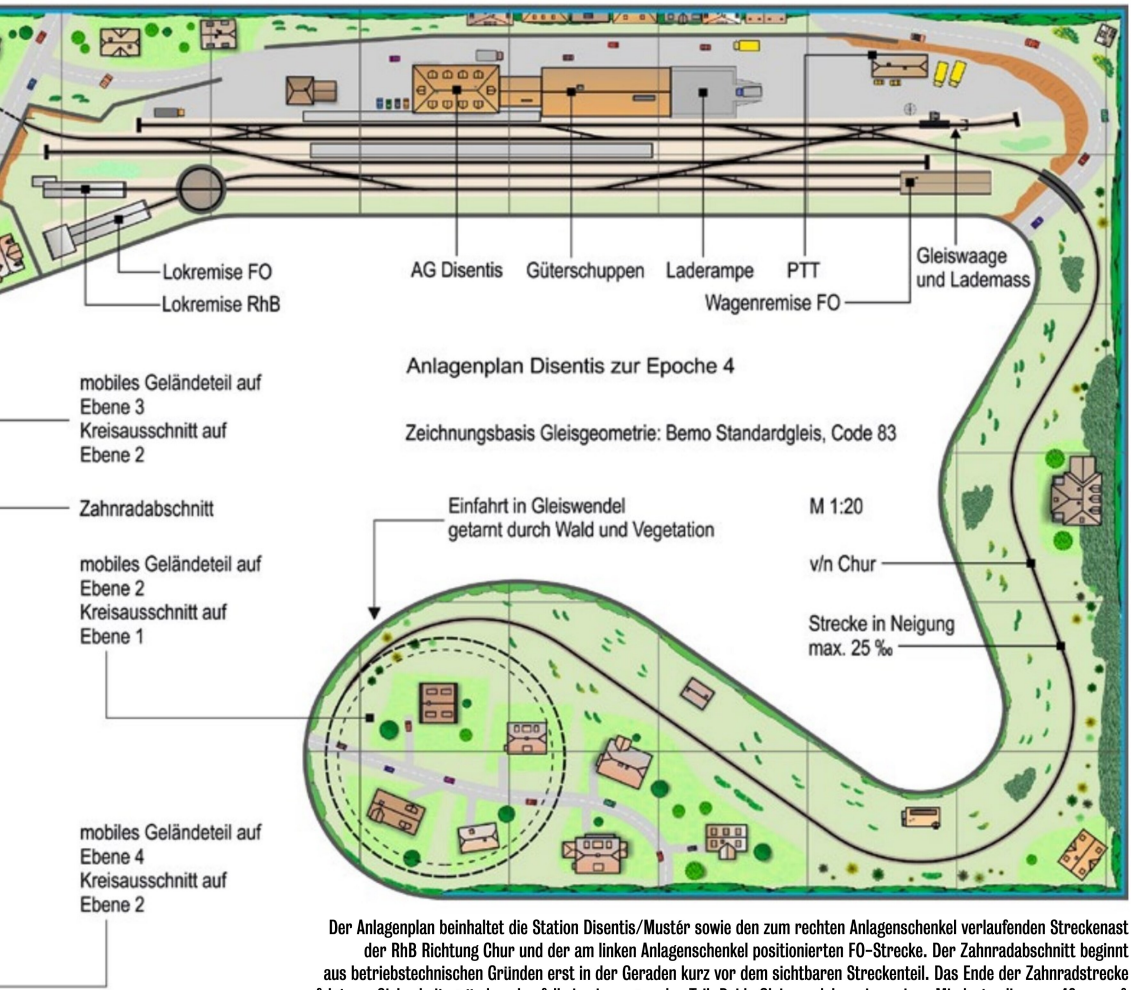




Am 30. Juni 1989 stehen X 4903 und X rote 4903 für winterliche Aufgaben bereit.



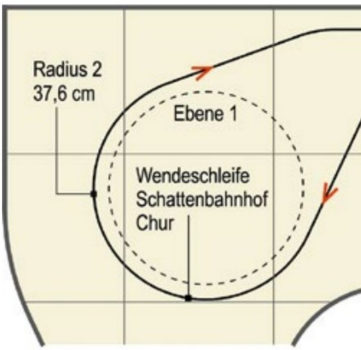
Einen Überblick über die unterschiedlichen Ebenen und Streckenverläufe vermittelt diese schematische Darstellung. Die Wendeschleifen der Schattenbahnhöfe sind unter der Ortsunterfahrung in zwei Ebenen angeordnet.



Der Anlagenplan beinhaltet die Station Disentis/Mustér sowie den zum rechten Anlagenschenkel verlaufenden Streckenast der RhB Richtung Chur und der am linken Anlagenschenkel positionierten FO-Strecke. Der Zahnradabschnitt beginnt aus betriebstechnischen Gründen erst in der Geraden kurz vor dem sichtbaren Streckenteil. Das Ende der Zahnradstrecke erfolgt aus Sicherheitsgründen ebenfalls in einem geraden Teil. Beide Gleiswendeln weisen einen Mindestradius von 40 cm auf. Für einen optimalen Zugriff beim Aufbau weist der FO-Schenkel eine Einbuchtung auf.



Nach der ansteigenden Unterfahrung des Ortes mittels Zahnrad bietet sich dieser Blick auf Disentis mit der Station. Im August 1985 befanden sich noch ein Verladesilo und die FO-Wagenremise am Bahngelände.





Oben: Die HGe 4/4 101 ist Ende September 1989 mit einem Regionalzug in Disentis eingetroffen. Nach dem Abkuppeln erfolgt das Umsetzmanöver.



Mitte: Grosse Teile des FO-Streckennetzes sind mit Zahnstange ausgerüstet. Imposante Ausblicke auf die Gebirgswelt bietet der Verlauf der Strecke.

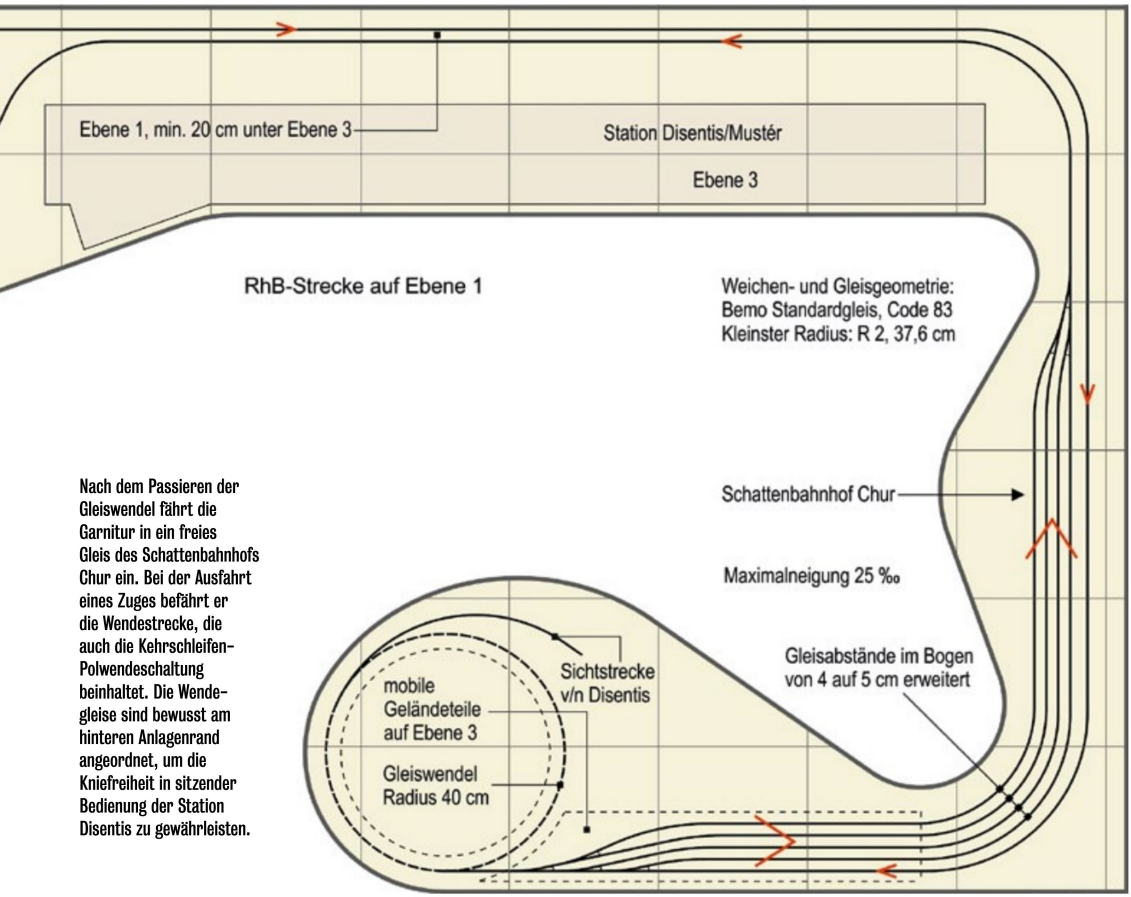


Unten: Im Juni 1987 herrscht geschäftiges Treiben in der Station Disentis. Die Um- und Bereitstellung des Rollmaterials für beide Bahnverwaltungen erfordert umfangreiche Rangiermanöver.

Schattenbahnhof Chur

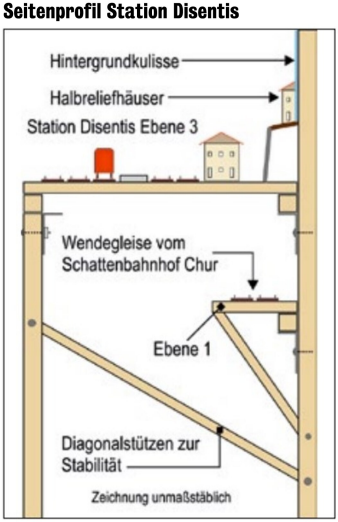
Nach der Ausfahrt aus Disentis verläuft die RhB-Strecke nach Chur mit einer Neigung von etwa 25‰ talwärts, bis sie, getarnt durch Bewuchs, in die Gleiswendel mündet. Nach Belieben kann im unteren, geraden Streckenstück eine Brücke über den Vorderrhein platziert werden.

Mindestens 25 cm unter dem Niveau der Wendeleinfahrt beginnt der Schattenbahnhof Chur auf Ebene 1. Die Weichenstrasse ist über mobile Geländeteile erreichbar. Im 90°-Bogen beträgt der Gleisabstand aus Sicherheitsgründen 50 statt 40 cm. Die Ausfahrweichengruppe ist aus betriebstechnischen Gründen relativ nahe am Anlagenrand platziert. Wenn Triebfahrzeuge nach einer längeren Betriebspause Anlaufschwierigkeiten haben, so kann komplikationsfrei manuelle Starthilfe erfolgen. Durch die Länge des Wendegleises und die Streckenlänge zum Bahnhof kommen die Triebfahrzeuge auf «Betriebstemperatur» und lassen sich beim Umsetz- und Rangiermanöver in Disentis feinfühlig steuern.



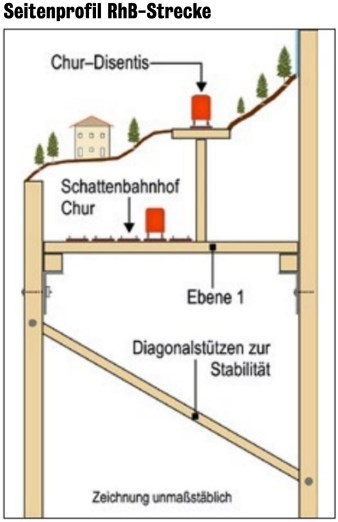
Nach dem Passieren der Gleiswendel fährt die Garnitur in ein freies Gleis des Schattenbahnhofs Chur ein. Bei der Ausfahrt eines Zuges befährt er die Wendestrecke, die auch die Kehrschleifen-Polwendeschaltung beinhaltet. Die Wendegleise sind bewusst am hinteren Anlagenrand angeordnet, um die Kniefreiheit in sitzender Bedienung der Station Disentis zu gewährleisten.

Seitenprofil Station Disentis



Die Gleise der RhB-Wendeschleife sind für eine sitzende Bedienung hinten positioniert.

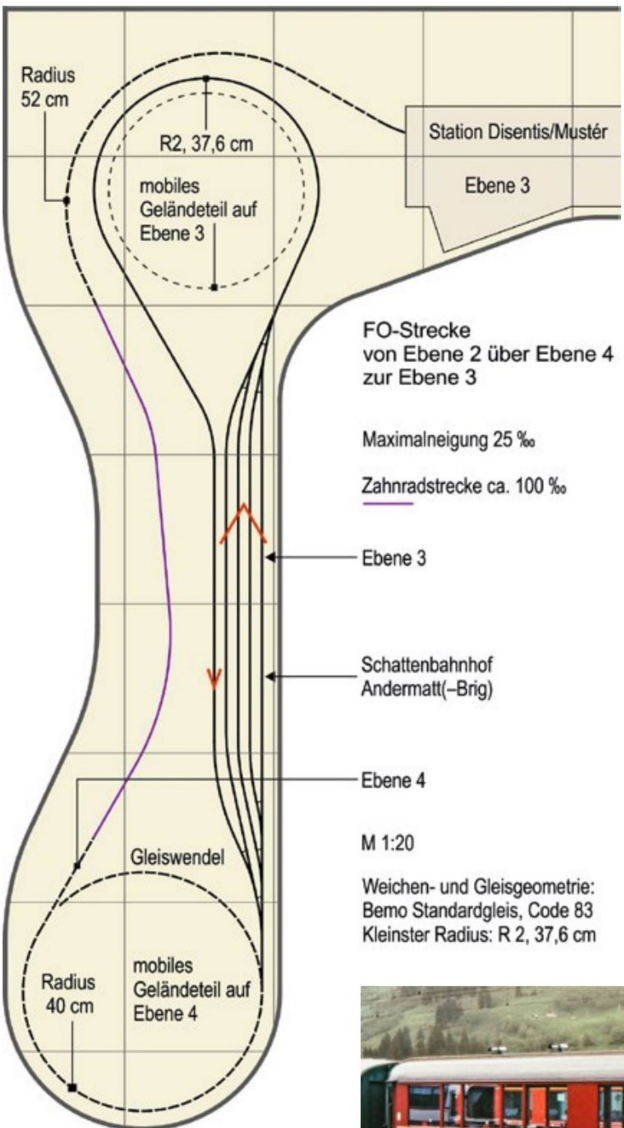
Seitenprofil RhB-Strecke



Die Gleise des Schattenbahnhofs Chur auf Ebene 1 befinden sich unter dem Gelände.

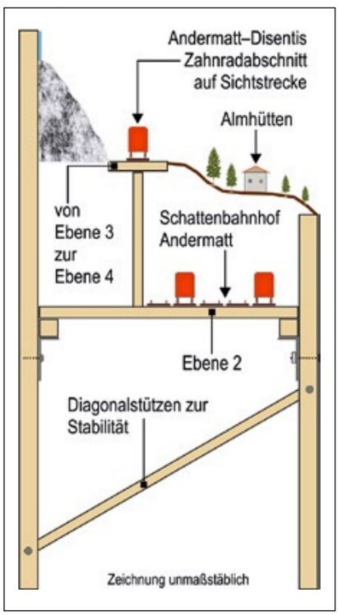


Im Jahre 1985 waren noch RhB-Lokomotiven im grünen Anstrich in Disentis zu bestaunen.



Die Umkehrschleife unter dem Ortsteil befindet sich genau unter der Wendeschleife vom Schattenbahnhof Andermatt der FO. Durch das Herausheben des mobilen Geländeteils Disentis erreicht man nicht nur den 90°-Bogen unter der Ortschaft, sondern auch die beiden Wendeschleifen der Schattenbahnhöfe auf den Ebenen 2 und 3.

Seitenprofil Station Disentis



Die FO-Strecke ist im sichtbaren Bereich mit Zahnstange ausgerüstet. Felsen, Almhütten und spärliche Vegetation prägen das Bild.



Dieser Restaurantwagen der RhB war an einem regnerischen Junitag des Jahres 1987 im Glacier-Express eingereiht. Die Aufnahme entstand bei einem Aufenthalt in Disentis.



Detailansicht der Station Disentis/Mustér mit Blickrichtung Oberalppass. Die FO unterquert nach der Tunneleinfahrt etwa in einem 90°-Bogen den Ort. Das steil ansteigende Gleis ist mit einer Zahnstange ausgerüstet. Der rechte Lokschuppen ist für RhB-Triebfahrzeuge, der linke für FO-Lokomotiven. Davor die handbetriebene Drehscheibe.

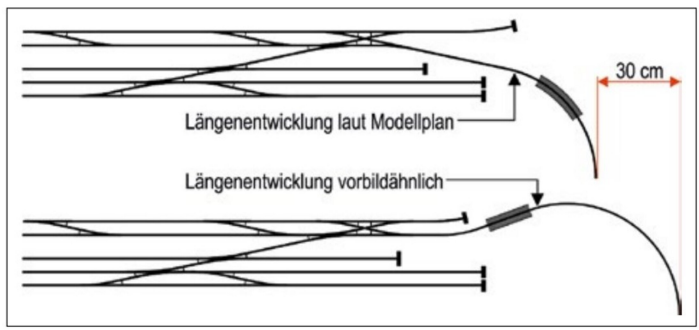
Schattenbahnhof Andermatt

Der Schattenbahnhof Andermatt ist auf Ebene 2 positioniert. Seine Wendeschleife liegt mindestens 12 cm über derjenigen vom Schattenbahnhof Chur und auch 12 cm unter dem FO-Gleis der Ortsunterfahrung. Die Weichengruppe der Ausfahrt ist am Anlagenrand positioniert, und somit ist im Bedarfsfall ein stressfreier Zugriff möglich.

Nach der Ausfahrt aus dem Schattenbahnhof führt die Strecke über eine Gleiswendel zur Ebene 4. Nach der Wendel befindet sich ein etwa 40 cm langes, gerades Streckenstück. In diesem wird die Zahnstange im Gleis montiert. Der Zahnstangenabschnitt reicht bis in das ebenfalls etwa 40 cm lange, gerade Gleisstück der Tunneleinfahrt von der Ortsunterfahrung. Beim Vorbild reicht die Zahnstange bis kurz vor der Einfahrt in Disentis. Aus betriebstechnischen Gründen endet der Zahnstangenabschnitt jeweils im geraden Streckenteil bei den Tunnels.

Die Radien der Gleiswendeln sind mit 40 cm und 25‰ Neigung am unteren Limit. Je nach Stärke der Trassenbretter ist unter Umständen eine Bügelführung in Form eines einfachen Fahrdrahts an der Trassenunterseite erforderlich.

Der Anlagenplan Disentis ist variabel konzipiert, lässt sich an Raumgrössen anpassen und garantiert ein maximales Betriebserlebnis. ○



Modellbahner, die genügend Platz zur Umsetzung des Themas Disentis zur Verfügung haben, können die vorbildähnliche Variante in der Ausfahrt Richtung Chur wählen.



Über Arbeitslosigkeit konnte sich der Rangiertraktor Tm 2/2 61 in Disentis im Jahre 1987 nicht beklagen.

Werbelokomotiven der Südostbahn (SOB) für H0

Bunter Reigen von Lokomotiven



Seit Jahren fällt die Südostbahn (SOB) mit ihren bunten Werbelokomotiven in der Bahnwelt auf, was auch die Absicht ist. Die entsprechenden 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.



Von Markus Schälli (Text und Fotos)

In diesem Jahr feiert der Voralpen Express seinen 25. Geburtstag. Seit Ende 2013 fährt dieser Zug siebenteilig mit einer Doppellokbespannung, eine vorn und eine hinten. Diese Züge sind deshalb sehr beeindruckend, besonders dann, wenn zwei Re 446 am Zug sind. Mich erinnert diese Bespannung an die Züge der Flåmsbahn in Norwegen. Haben diese doch auch Steigungen von 55‰ zu bewältigen, also fast genau gleich wie bei der Südostbahn, welche zwischen Pfäffikon und Arth-Goldau 50‰ steile Rampen hat. Von den heutigen Lokomotiven im Jubiläumsjahr sind aber auf dem Markt mit Ausnahme der blauweissen Voralpenloks Re 456 091 und 096 keine aktuellen Loks mehr erhältlich. Auch diese sind schon lange vergriffen. So überlegte ich mir, wie ich zu aktuellen Modellen kommen kann.

Die Re 446 im Vorbild

Die vier Re 4/4^{IV} wurden 1982, also vor 35 Jahren, bei der SBB als Prototypen in Betrieb gestellt. Sie sollten leichter und schneller als die Re 4/4^{II} sein. Die SBB wollten mit diesen Loks auch neue Farbschemata testen, so bekam jede der vier Lokomotiven eine andere Lackierung. Ende 1986 erhielten die Lokomotiven eine einheitliche rote Lackierung und warben bis 1992 für die Bahn 2000. 1995 und 1996 gingen die Loks dann im Tausch gegen vier Re 4/4^{III} an die SOB. Hier erhielten sie den SÜDOSTBAHN-Schriftzug, und schon bald wurden einige zu Werbelokomotiven. Andere erhielten das neue SOB-Design in Rot mit abgerundeten weissen Flächen auf den Seitenwänden und grossen Logos. Aktuell wirbt eine Lokomotive für das Verkehrshaus in Luzern, eine für das 25-Jahr-Jubiläum des Voralpenexpresses, die Nummer 017 wirbt mit dem Voralpen-Express-Slogan «ein Hauch Sehnsucht, ein Hauch Fernweh» für sich selbst und schliesslich die letzte, die Nummer 018, für die Akademie St. Gal-len. Die Zukunft der Loks ist noch sehr unsicher, hat die Südostbahn sie doch zum Verkauf ausgeschrieben. Mit der Einführung der neuen Voralpen-Flirts wird ihr die Arbeit auf dieser Strecke im Dezember 2019 ausgehen. Zudem erlitt die soeben neu beschriftete Re 446 016 im Juni einen Brand und wird sehr wahrscheinlich bis Ende Jahr ausfallen.

Ich möchte nun aufzeigen, wie ich zu meinen Modellen kam. Ich versuche zu zeigen, was sich einfach machen lässt und wo es etwas anspruchsvoller wird. Voraussetzung ist, dass man selber spritzen kann und auch fähig ist, die entsprechenden Farben selber zu mischen.

Re 446 018 «Akademie»

Diese Lok gefällt mir mit ihrer frischen zitronengelben Farbe und ihrer Schlichtheit. Man besorgt sich als Erstes ein Modell der SBB-Lok (Roco oder Märklin), entfernt die Farbe mit Sandstrahlen und grundiert es weiss oder grau. Mit einem Bild der Lok ging ich anschliessend in einen Farbladen und liess mich beraten, mit welchen Farben ich diesen Ton erhalten könnte. Mit den beiden Farben Zitronengelb und Mittelgrün erhielt ich bald die gewünschte Farbe. Nun musste ich aber noch ein gutes Bild der Lok von der Seite und der Front machen. Am besten geht man an einem bewölkten Tag



Die Re 4/4^{IV} als Modell sieht auch heute noch gut aus. Da sie in grossen Stückzahlen verkauft worden ist, kann man sie auch leicht beschaffen.



Im Modellbau ist der Vorgang nicht ganz der gleiche wie beim Vorbild. Man kann die Farbe abschleifen, besser ist hingegen Sandstrahlen.

auf einen Bahnhof, sodass man möglichst wenig Schatten auf dem Bild hat. Von diesem Bild braucht man allerdings nur das gelbe Quadrat «Mehr Wissen garantiert». Die schwarze Schrift «AKADEMIE ST.GALLEN» liess ich von meiner Tochter mit einer Lasercut-Maschine auf einer schwarzen Folie ausschneiden. Sie ist auch bereit, für Dritte solche Schriften zu cuttern. Mittels eines Abdeckbandes übertrug ich diese Schrift dann auf die Lokomotive. Sie passt sich sehr gut den Rippen der Seitenwände an und wirkt daher recht gut. Die Schrift auf der Lok-Front ist hingegen zu klein für den Cutter, also musste ich etwas anderes probieren. Schlussendlich färbte ich mit der oben gemischten Farbe eine Papieretikette gelb ein und druckte die auf dem Computer geschriebene Schrift darauf. Die Farbe passt natürlich perfekt, und die Schrift stimmt auch. Auf die gleiche Weise stellte ich die Nummer der Lok her, welche ich auf die Seite klebte. Nun muss die Lok nur noch mit Seidenglanz gespritzt werden, und schon ist sie fertig.



Die Re 446 018 Akademie St. Gallen ist unterwegs vor einem siebenteiligen Voralpen-Express.

Re 446 015 «Verkehrshaus»

Die ersten Schritte sind natürlich wieder dieselben wie oben beschrieben. Der Auftrag der weissen Farbe bereitet auch keine Schwierigkeiten. Auf der Front hat die Lokomotive allerdings noch so einen gelbweissen Verlauf. Dafür deckte ich die Seiten ab und spritzte mit verdünnter Farbe etwas Gelb von oben. Auf der Lokseite deckte ich die beiden gelben Spickel ebenfalls ab und spritzte diese. Für die Seitenwand benötigt man wiederum ein Bild der Lok. Dieses Bild importiert man in ein Word-Dokument und vergrössert und verkleinert dieses, bis es genau der Grösse des Modells entspricht. Nun druckt man es auf eine A4 grosse Selbstklebeetikette. Anschliessend schneidet man die blau-schwarze Werbefläche aus und klebt diese vorsichtig auf das Modell. Die Etikette drückt man mit einem Kunststoffstift in die Rippen der Seitenwände. Die Verkehrshaussignete entnimmt man ebenfalls der Fotografie.

Re 446 017 «Login»

Es ist das gleiche Vorgehen wie bei der Verkehrshauslok. Die Lokomotive wird zuerst xPostautogelb, welches leicht mit Weiss aufgehellt wird. Dann von oben mit etwas Weiss den Farbverlauf herstellen. Nachher wird der mittlere Teil der Lokomotive ebenfalls mit der Etikette beklebt.

Re 446 017 «Fernweh/Sehnsucht»

Für diese Variante gilt fast eins zu eins das Gleiche wie für die vorhin beschriebene Verkehrshauslok. Mit meinem Ergebnis bin ich



Seit Oktober 2016 wirbt die Re 446 015 für die NEAT-Ausstellung des Verkehrshauses.



Vier Jahre lang warb die Re 446 017 Login für Lehrstellen bei Bahnbetrieben.

allerdings nicht ganz zufrieden. Ich würde eher die Technik wie bei der anschliessenden Maschine wählen, d.h. die ganzen Seitenwände mit einer Folie abdecken.

Re 446 016 «25 Jahre Voralpen Express»

Bei dieser Lokomotive entschied ich mich, die ganze Seitenwand mit einer Etikette abzudecken und nur die Front zu spritzen. Hier spritzte ich zuerst den oberen Teil mit der Farbe 503 (Dunkelgrün), mischte dazu noch etwas Gelb. Für den unteren Teil nahm ich eine Mischung aus den Farben 408 (Kobaltblau) und 423 (Türkisblau). Für den Übergang spritze ich wiederum mit verdünnter Farbe in die obere hinein.

Zu den Seitenwänden: Als Erstes galt es, eine Vorlage für diese zu bekommen. Ich bekam von einem Angestellten der SOB ein wunderbares Bild. Dieses musste ich allerdings im Photoshop bearbeiten. Ich möchte einige der Arbeiten kurz erklären. Zuerst musste ich einige Schatten entfernen. Diese stammen entweder von der Lok selber, z.B. von den Rückspiegeln oder von der Oberleitung. Auch die Schatten unter den Rippen waren sehr dunkel, ich musste sie aufhellen. Die silberne Griffstange beim Führerstand mussten entfernt werden. Wenn man Fotografien mit einem Weitwinkelobjektiv aufnimmt, was oft der Fall ist, stimmen die Proportionen nicht mehr. Beim Betrachten des Bildes fällt dies gar nicht auf, druckt man diese hingegen aus, nachdem man sie



Im Januar 2015 wurde die Lok Re 446 017 mit dem neuen Werbeslogan «Ein Hauch Fernweh – ein Hauch Sehnsucht» präsentiert.



Nach einigen Stunden Photoshop-Arbeiten ist die Vorlage für den Foliendruck bereit. Störende Schatten sind entfernt und die Verzerrungen korrigiert.



Die grüne Farbe ist gespritzt, wichtig ist ja nur die Front der Lok.



Der obere Teil wurde abgedeckt und der untere Teil blau gespritzt.



Wie beim Vorbild scheint die Lok auch im Modell einen Defekt zu haben und muss deshalb im Depot auf den nächsten Einsatz warten.



Da die HAG-Modelle aus Metall sind, kann man die alte Farbe nur mit Sandstrahlen entfernen.



Die Beschriftung nimmt man mit einem Kontaktband von der Folie und überträgt sie auf die Lok.

vorher in der Länge genau dem Modell angepasst hat, stellt man mit Schrecken fest, dass die Fenster oder die Noppen zum Heben des Chassis nicht übereinstimmen. In der Mitte ist das Bild zu breit, an den Enden zu kurz. So muss man mithilfe von Photoshop das Bild perspektifisch entzerren. Den mittleren Teil staucht man, die Führerstandspartien dehnt man. Man braucht für diese Arbeit schon etwas Geduld und muss immer wieder Probeausdrucke machen und anpassen.

Beim Herstellen meiner Login-Werbelok hatte ich gar keine Bilder im 90°-Winkel von der Seite, sondern nur solche schräg von vorne. Mit Entzerren im Photoshop gelang es mir auch hier, eine passende Druckvorlage zu erstellen.

Die Re 456 im Vorbild

Die Re 456 ist die erste Lokomotive mit Umrichtertechnik. Sie wurde für verschiedene Privatbahnen wie BT, SZU und VHB entwickelt und wird deshalb auch als KTU-Lok bezeichnet. Die ersten Exemplare wurden 1987 abgeliefert. Die Lokomotiven der BT hatten ursprünglich einen grün-beigen An-



Die Re 456 092 mit der Morgarten-Werbung bringt den Voralpen-Express nach St. Gallen und fährt soeben im Bahnhof Wattwil auf Gleis zwei ein.

Materialliste

Material	Beschreibung	Geschäft	Art. Nr.
Farbe	HobbyAcryl	Fachhandel	205 Zitronengelb
Farbe	HobbyAcryl	Fachhandel	513 Mittelgrün
Farbe	HobbyAcryl	Fachhandel	706 Schwarz
Farbe	HobbyAcryl	Fachhandel	408 Kobaltblau
Farbe	HobbyAcryl	Fachhandel	503 Dunkelgrün
Farbe	HobbyAcryl	Fachhandel	423 Türkisblau
Farbe	Seidenglanz Klarlack	Modellbaustudio Born	99.9519
Schriften	Lasercut	c-art-olino.ch	

strich und trugen Wappen der wichtigsten Städte und Ortschaften, welche diese Bahn verbindet. Nach wenigen Jahren wurden sie zu rollende Werbeträgern. Einige der Lokomotiven blieben aber immer Werbeträger für sich selbst, nämlich die Bahnlinie Bodensee–Luzern.

Früher stellte die Firma HAG alle Loks der Bodensee-Toggenburg-Bahn respektive der Südostbahn her. Da die Stückzahlen zu klein wurden, stellte sie diesen Service leider ein. So begann ich auch hier zu überlegen, wie ich zu diesen Modellen komme, und stellte die aktuellen Werbeloks in gleicher Weise wie oben beschrieben her. Ich beschränke mich für diese Umbauten auf wenige Hinweise.

Re 456 094 «Vögele shoes»

Diese Lok wird ja von den Lokführern liebevoll «Schuhschachtel» genannt. Das Chassis wird zuerst rot gespritzt und die Schrift wie bei der Akademie-Lokomotive mit dem Lasercutter aus einer weissen Folie geschnitten. Die restlichen Beschriftungen entnahm ich einer Fotografie.

Re 456 092 «Morgarten»

Auch dieser Lokkasten muss zuerst rot gespritzt werden. Die weisse Schrift «Werde Teil der Schweizer Geschichte» ist wiederum mit dem Lasercutter hergestellt. Das Bild mit dem Jungen stammt von einer Fo-



Die auffälligste Lok der Südostbahn ist sicher die Re 456 094, welche für Vögele Shoes wirbt. Sie macht dies schon seit 1999 in drei Versionen.



Sandstrahlen, grundieren und weiss spritzen. Danach den Teil abdecken, der weiss bleiben soll, und die Front hellgelb spritzen.



Seit dem Oktober 2013 macht die Lok Re 456 093 Werbung für das neu fusionierte Unternehmen Sersa-Rhomberg.

tografie. Achtung: Diese Lokomotive ist nicht symmetrisch, d.h., man braucht von beiden Fahrzeugseiten ein Bild.

Re 456 093 «Rhomberg – Sersa»

Bei diesem Modell muss zuerst die Front gespritzt werden. Zuerst alles in Weiss, und dann deckt man den Teil, welcher weiss bleiben soll, ab und spritzt die Front mit Postautogelb. Die Seitenwände sind reine Etiketten von einer Fotografie, also das gleiche Vorgehen wie bei der bereits gezeigten Voralpen-Jubiläumslok.

Fazit der Arbeiten

Es ist gut möglich, dass das eine oder andere Modell einmal von einem Kleinanbieter angepriesen wird. Diese sind dann sicher perfekter. Ich bleibe in solchen Fällen jedoch immer bei meinen Kits, da steckt doch jeweils viel Herzblut drin. Allein schon immer die dauernde Spannung: Bringe ich das hin? Gelingt mir dies? Wie löse ich jenes Problem? Wie mische ich diese Farbe? usw. ist doch einmalig. So viel Adrenalin hat ein gekauftes Modell nie und nimmer drin.

Wer gerne seine eigene Werbelok kreieren will, kann dies natürlich mit der einen oder anderen Methode machen. Hauptsache, es macht Spass!



Das Jubiläumsjahr des Voralpen-Expresses ist bald zu Ende, deshalb hoffe ich, auch einmal das Vorbild dieser Lok fotografieren zu können.



Salon Européen du Modèle Réduit (RAMMA) in Sedan (F) – 14. und 15. Oktober 2017

Potpourri an internationalen Modellbau-Perlen

Die seit 1983 stattfindende Modellausstellung RAMMA in Frankreich zeigt Modellbau, wie wir es in der Schweiz in dem Masse nicht kennen. Von daher lohnt sich ab und zu auch einen Blick über unsere Grenzen in die Nachbarländer, um zu sehen, wie Modellbau andernorts praktiziert wird. Unser Autor Thomas Schmid hat sich die Ausstellung genau angeschaut und berichtet uns davon.

Von Thomas Schmid (Text und Fotos)

Aus ganz Frankreich und auch aus den europäischen Nachbarländern strömten eine rekordhohe Anzahl von über 11 000 zahlenden Besucherinnen und Besuchern an den Salon Européen du Modèle Réduit, kurz RAMMA. Entstanden ist die Ausstellung aus einer kleinen lokalen Clubveranstaltung des Modellbauvereins in Sedan. Im Jahre 1983 fand dann die erste Ausstellung unter dem Namen RAMMA statt. Der Name ist eine Abkürzung von «Rendez-vous d'Automne des Modélistes et Maquettistes en Ardenne»; also vereinfacht übersetzt bedeutet es in etwa: «Herbsttreffen der Ardenner Modellbauer». Die Ausstellung an der belgischen Grenze beherbergt eine Vielzahl von Modellbauthemen. Neben dem inzwischen zur grössten Sparte gewachsenen Modelleisenbahnteil sind auch die Anhänger von ferngesteuerten Modellschiffen, Modellfahrzeugen und Modellflugzeugen anwesend. Zudem gibt es eine ganze Halle mit Kunststoffmodellbauern, meist der militärischen Sparte angehörig. Also ein grosses Potpourri der modellbauerischen Art. Dieses Jahr fanden über 180 Aussteller und auch einige Ausstellerinnen mit 80 Anlagen und Dioramen den Weg in den Norden von Frankreich. Zudem war eine grosse Anzahl spezialisierter Händler vor Ort.

Eine durchaus nicht alltägliche Ausstellung auf rund 6000 Quadratmetern Fläche im Complexe sportif Jean Rogissart, dem Sportzentrum im Süden der Stadt mit angrenzendem See.

Die zahlreichen Besucher der Ausstellung wurden nicht enttäuscht. Die Organisatoren hatten Neues und auch viele Klassiker der Modellbahn herlocken können. Ein grosses Augenmerk wird darauf gelegt, dass viele vorher noch nirgends vorgestellte Anlagen zu sehen sind.

Die Auswahl der hier gezeigten Fotos gibt einen Überblick über die hohe Qualität und die Vielfalt der Themen und Baumassstäbe.

Es gäbe natürlich noch viel mehr zu berichten. Ich bin sicher, dass wir den einen oder andern Modellbauer bei Gelegenheit wieder in der Zeitschrift wiederfinden werden. Auffallend war auf jeden Fall der grosse Variantenreichtum der gezeigten Anlagen. Ein toller und gesamtheitlicher Blick auf unser wunderschönes Hobby. ○



Als kleines Schmankerl hatte Michel Lecoursonnais ein Kleinstdiorama in Spur 0e im Gepäck. Hier zeigt sich seine Liebe zum Detail noch genauer.



Aus dem Département Ille-et-Vilaine ist Michel Lecoursonnais mit seinem Bijou «Les Bouts de Bois» in 0f angereist. Das sind also Fahrzeuge im Massstab 1:87 auf Schienen mit der Spurweite von 9 mm. Michel ist kein Unbekannter in der französischen Modellbahnszene. Dieses Mal hat er sich einen kleinen Holzverarbeitungsbetrieb ausgedacht und mit vielen kleinen Details versehen. Bemerkenswert ist insbesondere seine Alterung und Patinierung der Gebäude. Seine Fahrzeuge sind alles Eigenbauten. Die verschiedensten Kleinloks wurden von ihm aus Kunststoffprofilen auf Spur-N-Fahrwerken aufgebaut. Dabei folgen seine Fahrzeuge nicht genauen Vorbildern; es sind vielmehr Adaptionen derselben.



Im beliebten Massstab H0e kommt die Anlage von Patrick Cathala daher. Auf «Montjustin Gare» ist eine perfekte französische Kleinwelt dargestellt. Bevölkert mit zahlreichen Fahrzeugen von Minitrains und andern H0e-Fabrikanten tuckern die Loks und Wagen gemütlich umher.



Verrostet und mit extrem viel Verschmutzung präsentiert sich die mehrere Meter lange Betriebsanlage «Schrottplatz» von Daniel De Zutter. Wirklich alles auf dem Schaustück ist mit viel Patina versehen. Die Präsenz der Spur-I-Fahrzeuge schafft hier eine beinahe schon romantisch anmutende Industrielandschaft.



Einen Teil des Gesamtensembles einer Gipsbahn haben Helmut Walter und seine Modellbahnfreunde aus Stadtoldendorf mitgebracht. Die gesamte Anlage zeigt den Weg vom Gipsabbau bis zur Versendung dieses Rohstoffes auf. Wunderbare Kleinwelt in 0e.



Ein weiterer Vertreter des Clubs Escadrille de Saint Michel zeigte uns sein Industriewerk in 1:35. Viele Alltagszenen erzählen Geschichten auf der Anlage «ROQUAIGRAS-VILLON». Höhepunkt ist eine voll funktionsfähige Schüttgutentladestelle.



Das Ehepaar Gaëlle und Olivier Taniou zeigt seine beiden Schaukästen «ATMAFER» in der Spurweite H0: eine fiktive Industrieanlage mit vielen selbst gebauten und gestalteten Gebäuden, ausgestattet mit unzähligen Details. Die beiden ergänzen sich hervorragend mit ihren technischen und gestalterischen Talenten.



Paul de Groot aus den Niederlanden erfreute das Publikum mit seiner Nachbildung des berühmten Maeklong Railway Market in Bangkok. Ein von einer realen Bahnlinie durchschnittener Markt, der als Besonderheit nicht nur neben, sondern auch auf den Schienen stattfindet. Mittlerweile ist dieser Markt ein beliebtes Touristenziel. Es lohnt sich, dazu Videoaufnahmen im Internet zu suchen. Paul de Groot war übrigens selber nie dort. Er hat sich seine Adaption aus den zahlreichen Filmen und Fotos selber zusammengeträumt und dann vor allem auch in einer fantastischen Detaillierung und Technik umgesetzt. Der Baumassstab hier ist H0. Der Clou des Ganzen ist die Durchfahrt des Personentriebwagens. Vor und hinter dem sich bewegenden Zug klappen die Marktstände ihre Sonnendächer ein und wieder aus. Bewegt wird das Ganze von vielen Servomotoren, welche einzeln durch Kontaktschalter angesteuert werden. Eine Geräuschkulisse rundet das Ganze ab.



Zahlreiche Aussteller haben am Defi mitgemacht. Dabei handelt es sich um einen preislosen Wettbewerb mit einem vorgegebenen Thema und Grössenlimitierungen. Ziel ist nicht, das schönste Diorama zu küren. Es geht hier viel mehr darum, seiner Fantasie freien Lauf zu lassen und schlussendlich zusammen mit Gleichgesinnten zu fachsimpeln. Ein Teilnehmer hat sich eine arabische Kleinstadt mit Gleisanschluss ausgedacht. Ausgestattet mit den Bewohnern und den landestypischen Merkmalen.



Für uns Kontinentaleuropäer mutet der Baumassstab 1:76 ziemlich exotisch an. Dieser Baumassstab ist aber auf den britischen Inseln weitverbreitet. Die Anlage «The World's End» ist ein würdiger Vertreter davon. Gebaut hat sie Peter Goss. Dargestellt ist eine englische Stadt mit Bahnhof, verbunden mit der weiten Welt durch ein Viadukt. Weniger ist auch hier mehr: Alles ist komplett durchgestaltet und fügt sich zu einem Ganzen in Dioramenqualität.



Im Rahmen des RAMMA-Wettbewerbes zeigte uns Philippe Gabard sein Urwalddiorama «Autant en emporte le vent». Gebaut ist es im Massstab 1:35, die klassische Militärmodellbaureduktion. Vor allem haben dabei die Lichtstimmung und die aus verschiedensten Grundstoffen hergestellte Pflanzenwelt überzeugt. Dabei hat er sich quer aus allen Quellen bedient und sich auch nicht vor Kunststoffpflanzen aus dem Aquarienhobby gescheut. Das Resultat gibt ihm recht: Alles ist perfekt ineinandergestaltet.



Die Modelspoorgroep Valkensward befriedigt die Anhänger von fiktiven Traumlandschaften. Ihre Anlage «De Niggende Saligheyd» in Spur H0e besteht aus vielen einzelnen Landschaftsszenen, welche gekonnt zu einer grossen, zusammenhängenden (Modell-)Welt verbunden wurden.



Vielleicht mein persönlicher Favorit: Unspektakulär, aber in seiner Gesamtheit perfekt durchkomponiert ist das Betriebsdiorama «Laiterie du St Loup» von Rémi Berthelin. Aufgebaut in Spur 0e stimmt hier wirklich einfach jedes Detail.



Gleich «ennet der Grenze» in Belgien wohnt Marc Vandamme. Sein Rundumlayout in der Grösse Gn15 strahlt viel Humor und Poesie aus. Der Massstab Gn15 bedient sich H0-Fahrwerken. Er baut aber im LGB-Massstab 1:22,5. Da es kein konkretes Vorbild für diese spezielle Spurweite gibt, kann hier alles Mögliche fantasiert werden.



Auf mehreren Metern hat Herve Clepoint seine Landschaft in H0 mit Schienen gebaut. Der Zug schlängelt sich in sanften Bögen durch die grünen Wiesen und durchquert im Zentrum den Bahnhof von Surzillac. Viele Gebäude und Szenerien sind nach Vorbild wiedergegeben. Eine grosse Anzahl von verschiedensten Zugskompositionen wurden an diesem Wochenende einzeln von Hand über die Schienen pilotiert.



Ein ganzer Ablauf verschiedenster einzelner Schaumodule hat uns Ludovic Pascal zusammengestellt. Die Züge durchfahren hier in sich abgeschlossene Einzelszenerien, welche liebevoll ausdetailliert sind. Zentrum ist das im weiten Bogen angelegte «57 Ter rue Eiffeffe».



Von den britischen Inseln angereist sind Mike Bisset und John Donaldson. Sie haben ihr «Ladeside Diesel Depot» im Gepäck. Mächtige englische Dieselloks bevölkern mit sattem Sound die Gleisanlagen. Spur 0 für Geniesser!



Die Escadrille Saint Michel zeigten uns ihr nach dem Vorbild der DDR gestaltetes Betriebsdiorama mit dem Namen «Hopennbach» im Massstab 1:43. Die vier Männer müssen in Frankreich nicht mehr vorgestellt werden: Sie gehören quasi zum fixen Inventar jeder qualitativ hochstehenden Ausstellung im Hexagon und auch im angrenzenden Ausland. Darauf dargestellt ist eine Papierfabrik in der ehemaligen DDR. Die Fahrzeuge zeigen ein riesiges Spektrum aller möglichen Vorbilder auf. Hier geht es vor allem darum, den vielen Modellfahrzeug-Eigenbauten einen Auslauf zu ermöglichen.



Aus der Schweiz angereist ist Michael Kohler. Er beglückte das Publikum mit seiner nach französischen Einflüssen ausgestalteten Anlage «Saint-Paul». Es ist ein Kleinstadtbahnhof seines Anlagenensembles der «Chemins de fer de Berthoud» im Massstab 1:45 mit Spurweite 0e. Alle Gebäude und das Rollmaterial sind selber hergestellt. Dabei verwendet er für das Rollmaterial abgeänderte Magic-Trains-Fahrzeuge, aber auch Bausätze aus H0-Fahrwerken. Einige seiner Fahrzeuge sind in 3-D-Druck entstanden. Das Ensemble strahlt das typisch südfranzösische Flair aus, und man fühlt sich in Ferienstimmung versetzt.



15. Plattform der Kleinserie und Fahrzeugtreffen 2017 in Bauma – 13.–15. Oktober 2017

Bauma – für jeden etwas

Alljährlich findet in Bauma im Areal des Schulhauses Grosswies die traditionelle Plattform der Kleinserie statt. Zeitgleich veranstaltet der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) das beliebte Fahrzeugtreffen mit vielen Fahrten, welche von Bauma aus starten. Ob Modelleisenbahner, Modellbauer, Nostalgiker oder Familien, irgendwie kommen in Bauma alle auf ihre Kosten.

Von Hans Roth (Text und Fotos) und Patrick Heuberger (Fotos)

Dass im Herbst 2017 die Plattform der Kleinserie bereits zum 15. Mal stattfindet, ist ja schon ein kleines Jubiläum. Wer hätte vor 15 Jahren bei der ersten Austragung gedacht, dass diese Kleinserienausstellung in unserer schnelllebigen Zeit einen solchen Bestand aufweisen wird? Ein Glücksfall ist natürlich auch, dass der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) mit eigens arrangierten Nostalgiefahrzeugtreffen die Plattform der Kleinserie ergänzt oder eben umgekehrt.

Unser kleiner Rundgang ist weder vollständig noch komplett deckend, dennoch möchten wir Ihnen als Lesern einen kleinen Einblick in das «Bauma 2017» bieten.



Bei Fine Models ist man offenbar glücklich über den Ce-4/6-Triebwagen samt Steuerwagen.

Bauma für Modelleisenbahner

Liebhaber von Modelleisenbahn-Rollmaterial kommen in Bauma wie gewohnt auf ihre Kosten. Wer seine Besichtigung im Schulhaus startet, der kommt nicht um den Stand von Fulgurex im Treppenhaus herum. Zu sehen gibt es beispielsweise den Prototyp der Ae 6/8 der BLS in SLM-Bauform, der bereits ein schönes Modell erahnen lässt. Auch die Dampflokomotive A 3/5 «200er» der einstigen Gotthardbahn resp. der SBB lässt die Herzen von Messinglokfreunden höherschlagen.



Die lang ersehnte Schalke-Diesellok der RhB am Stand von Bemo.



Weit gediehen sind die Bernina-Express-Wagen von Model Rail AG.



Obwohl der italienische Spitzdachgüterwagen kein Schweizer Fahrzeug ist, war er oft in der Schweiz anzutreffen. Das Modell von Pesolillo ist wie immer top.

Nicht anders bei HRF, wo nebst den kürzlich ausgelieferten Ed-3/4-Dampflokomotiven auch neue Modelle besichtigt werden können. Auf Basis einer Eb 2/4 zeigt HRF als H0-Projektstudie den SBB-Dampfheizwagen X 99010 dem interessierten Publikum. In Planung befindet sich der Aussichtswagen der BOB C4 41–44. Als Ergänzung zu den bereits erhältlichen JB-Fahrzeugen in H0m folgt der Rowanzug 2 aus der Zeit um 1950, welcher sich jetzt in Produktion befindet.

Am Stand von Lematec fällt sofort die Re 6/6 «Wolhusen» auf, welche als Neuheit in den Spuren 0 und I gezeigt wird. Für die N-Bahner zeigt Lematec den TEE-Zug der FS mit Bezeichnung ALn 442-448 von Breda.

Am Stand von MW-Modell kommen die N-Bahner noch einmal auf ihre Kosten. Eine breite Palette von zweiachsigen Kühlwagen und die längst ersehnten RIC-Schnellzugwagen der Bauart «Schlieren» lassen die Betrachter noch einmal prüfend ins Portemonnaie gucken.

Wer nun richtig schwach werden will, dem sei der Stand von Pesolillo empfohlen. Ob italienische Spitzdachgüterwagen oder Schweizer Schnellzugwagen wie der EW-I-Speisewagen, bei Pesolillo kriegt der Besucher Messingfahrzeugbau vom Feinsten.



Modellbahn = Männerdomäne? Weit gefehlt, langsam lockern sich die Geschlechtergruppen auf.



Dampfheizwagen als Projektstudie am Stand von HRF.



Neben den HGe 4/4 11–15 war bei Ferro Suisse auch die HGe 4/4 16 zu sehen.



Imposant ist die SLM-Variante der BLS Ae 6/8 bei Fulgurex.



Der JB-Rowan-Zug von HRF bedarf noch der Arbeit bis zur Auslieferung.



Auf der Anlage von Ferro Suisse sorgt der historische Bernina-Triebwagen ABe 4/4 34 in Spur 0m für liebhaberische Blicke.



Am Stand des Vereins Sernftalbahn gab es ausserdem ein Handmuster in 3-D-Technik eines vierachsigen Sernftal-Triebwagens.

Bei Buco Modelleisenbahnen können der bereits angekündigte BLS-Schnellzugwagen aus der Ursprungszeit mit den ausgeschriebenen Lettern «Bern–Lötschberg–Simplon» in grüner Lackierung und ein vierachsiger AVIA-Kesselwagen begutachtet werden.

HUI Modellbau zeigt die bereits in der LOKI gezeigten ICE-Zwischenwagen in originaler Wagenlänge. Auch können die Steuer- und Zwischenwagen der SZU als Rohmodell sowie Teile des werdenden Siemens-Doppelstockzugs DTZ begutachtet werden. Kurz: Schon die wenigen erwähnten Highlights zeigen die breite Angebotspalette für die Fahrzeugliebhaber.

Bauma für Modellbauer

Wer sich eine Anlage mit FO- resp. DFB-Motiven bauen möchte, kommt nicht um den Stand von Modellbauvoth herum. Für die Spur H0m zeigt Modellbauvoth die Neuheit in Form des Steinstafelviadukts, welcher heute noch jährlich von zahlreichen Dampfzügen befahren wird.

Vielfältig ist die Ausstellung am Stand von Laser Création. Immer wieder eine Augenweide ist der Bahnhof von Pidoux-Chebres mit vielen Details in Spur H0 und 0.

Imposant zeigt sich das Aufnahmegebäude des Bahnhofs Rapperswil. Der stattliche Bausatz von HUI Modellbau mit Innenbeleuchtung eignet sich allerdings nur für geübte Modellbauer.



Das Handmuster des Zweiwegetraktors H0m bei MGB Modell zeigt bereits deutliche Züge.



Dachslenberg bietet zahlreiche Fahrzeugmodelle und Zubehörteile in 3-D-Technik an.



Interessanter Gedankenaustausch am Stand des Westschweizer Herstellers Laser Création.



Der Konsum steht an der Plattform der Kleinserie nicht an erster Stelle, sondern der direkte Kontakt.

Abseits der Schienen oder doch nicht ist der Böschungsmäher von MGB-Modell anzutreffen. Nach der Ankündigung der Neuheit im Frühjahr kann MGB-Modell nun ein erstes Handmuster für die Spur H0m präsentieren. Am selben Stand sind zudem Tunnel-Einsatzfahrzeuge Xm der MGB oder das Handmuster des MGB X 4912, des Fahrleitungs-Dienstwagens aus Andermatt, zu betrachten.

Eine spannende Auswahl bietet Dachslenberg an. In 3-D-Drucktechnik gibt es neben Schienenfahrzeugen zahlreiche Accessoires rund um die Schienen. Genau gleich sieht es am Stand von Albulamodell aus. Eine breite Palette von typisch schweizerischen Ausstattungsteilen kann direkt erworben werden. Schliessfächer, Schaltkasten, Abfallcontainer, Perronschilder, Abfalleimer und Sitzbänke in verschiedenen Baugrössen warten auf den Einbau auf einer Modellanlage. Daneben präsentierte Tom Wäfler sein neues Diorama, welches eine Besonderheit aufweist: Es ist mal nicht in Spur H0m, sondern in H0.

Kurz: Die Modellbauer finden an vielen Messeständen das eine oder andere Ausstattungsteil, welches die Anlage oder das Diorama reicher macht.

Bauma für Nostalgiker

Für ein mächtiges Verkehrschaos auf den Strassen rund um Bauma sorgen die Museumszüge der DVZO. Deren Organisationsverantwortliche haben auch für 2017 wieder ein einmaliges Fahrzeugtreffen arrangiert. Der heimliche Star ist ganz klar die SBB Be 4/6 12320 der SBB Historic. Das Be 4/6-Team Winterthur reist zudem mit



Wunderschöner Laser-cut-Bausatz des Bahnhofs Surava von Fides Press.



Auch in Spur N hat der Bahnhof Goppenstein eine beachtliche Grösse.



Gebannte Blicke entlang den liebevoll arrangierten Ausstellungsständen halten Ausschau nach möglichen Einkäufen oder Inspirationen.

dem Leichtstahlspeisewagen Dr4 10112 an, der über das Wochenende als Depotbeizli dient, und mit dem SBB-Triebwagen BDe 4/4 1643 «Wyländerli».

Aus dem Emmental reist der Verein Historische Eisenbahn Emmental (VHE) mit dem EBT-Zug, bestehend aus dem EBT BDe 2/4 240 und dem EBT ABDi 722, an. Unweiter Quelle entstammt der Gast aus Konolfingen, die Dampfbahn Bern (DBB). Die Mitglieder reisen mit der SBB Eb 3/5 5810 und dem Gepäckwagen SBB F2 17124, unterstützt durch den Tem 225 056, an. Alle Fahrzeuge werden sogleich in den Museumszügen eingesetzt.

Nach wie vor auf Hochglanz poliert ist die Ae 6/6 11407 «Aargau» des Vereins Mikado1244. Zusammen mit einem EW-I-Zweitklasswagen und einem EW-II-Erstklasswagen gibt es daraus einen schon fast stimmigen Zug.



Die Busse bei Mobatech-Swiss gibt es als Standmodell wie als selbstfahrendes Bewegungsmodell.



Bei HUI sticht das Aufnahmegebäude von Rapperswil ins Auge.



Was bereits länger auf dem Markt gefehlt hat: Y-Schwellen in H0.

Foto: Andreas Gerber



Die Ae 6/6 11407 «Aargau» des Vereins Mikado1244 mit passenden Wagen vor Bauma.



Der GmP mit der Be 4/6 13302 «Rehbock» verlässt soeben Bauma in Richtung Fischenthal.

Foto: Andreas Gerber



Dieselbe Komposition ist auch mit dem EBT-Triebwagen BDe 2/4 240 des VHE anzutreffen.

Stets wechselnde Zugskompositionen bieten den zahlreichen Fotografen entlang des Bahndamms immer wieder neue Fotomotive. Dabei entstehen teilweise nie mehr wiederkehrende Zugsformationen. Auch abseits der Schienen sorgt die Nostalgie für glänzende Augen. Mit einem historischen Postautobus werden Rundfahrten mit Fotohalten angeboten, sodass das Nostalgieprogramm rund um Bauma genossen werden kann. Kurz: Was den DVZO-Mitgliedern einen «Riesenchrampf» beschert, ergibt den Nostalgikern links und rechts des Bahndamms neue Fotomotive.

Bauma für Familien

Das klingt vielleicht etwas erzwungen, aber Bauma bietet auch für Familien Programm. Das Depot des DVZO in Bauma steht offen, und glänzende Kinderaugen begutachten die abgestellten Dampfloks. Auch die Standmeile «Bahnnostalgie» in der alten Bahnhofshalle mit Ständen der Vereine Betriebsgruppe 13302 und Historic Schlieren oder von Schweizer Bahnen wird von den angereisten Familien rege abgewandert.

Eine Dampffahrt mit einem der Dampfzüge rundet den Familienausflug ab und lässt alle Familienmitglieder in längst vergangene Tage eintauchen. Oder die Familie zieht den zehnminütigen Fussmarsch vom Bahnhof zum Schulhaus Grosswies vor und besucht die Plattform der Kleinserie, womit sich der Kreis wieder schliesst.

Kurz: Mitte Oktober wird in Bauma für eine Vielzahl von Besuchergruppen ein unvergessliches Erlebnis geboten. Wir freuen uns auf das nächste Jahr, wenn Bauma uns wieder rufen wird. ○

Foto: Dominik Gurtner



Auch auf der Strasse kann der Bauma-Besucher Nostalgie erleben.



Mächtig Betrieb ist in der historischen Bahnhofshalle zu erleben.



Foto: Beat Bruhin

Als wäre die Zeit in Neuthal stehen geblieben, arrangieren sich an der Haltestelle alte Signale, Gebäude, Dampfzug und Oldtimerauto.



Eine Fahrt mit einem Nostalgiezug ist immer wieder ein schönes Familienerlebnis. In dem Sinne gute Fahrt und bis im Herbst 2018!



Grosse Leserumfrage zur Zeitschrift LOKI

Viele spannende Einblicke in das Hobby unserer Leser

Bereits in der letzten LOKI-Ausgabe haben wir die ersten Informationen bezüglich der Leserumfrage veröffentlicht (siehe 11|2017, S. 55). So teilten wir den glücklichen Gewinner des Wettbewerbs mit und die Menge der Rückmeldungen von insgesamt 1323 Einzelmeinungen. Nachfolgend informieren wir Sie über unsere wertvollen Erkenntnisse aus der Umfrage.

Von Hans Roth

Der Rücklauf beläuft sich auf total 1323 Lesermeinungen, davon stammen 1319 von männlichen und lediglich vier von weiblichen Teilnehmenden. Aufgrund von Beobachtungen an Ausstellungen und Messen hätten wir einen grösseren Anteil weiblicher Teilnehmer erwartet. Klar ist, dass das Hobby Modelleisenbahn und Modellbau nach wie vor überwiegend eine Männerdomäne ist. Die Altersstruktur zeigt, dass sich der Hauptanteil unserer Leserschaft vom Alter her zwischen 46 und 65 Jahren bewegt, was sich auch an den Ausstellungen zeigt. Dicht gefolgt wird die Gruppe von den Lesern über 66 Jahren. Mit einem gewaltigen Abstand folgen anschliessend die jüngeren Leser.

Welche Spurweiten dominieren?

Wie die Statistik zeigt, nennen 769 Rückmeldungen, also über 58%, die Spur H0. Das sind mehr als doppelt so viele Interessenten wie bei der Schmalspurgrösse H0m. Die im Moment sehr gefragte Spur N erreicht trotz allem nicht ganz einen Drittel der Anzahl der Spur H0. Trotzdem steht die Spur N in unserer Leserumfrage vor den Spuren 0 und 0m. Ein vor Jahren noch undenkbares Bild.

Diese Struktur zeigt sich anschliessend auch in den Bemerkungen, die Sie bei den Freitexten angebracht haben.

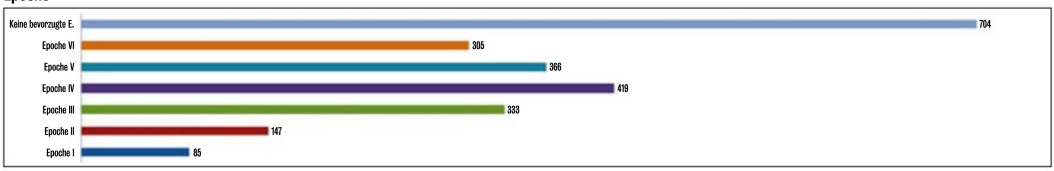
Was sagen die Leser über die Epochen?

Auch der Blick auf die beliebtesten Epochen zeigt eine Verschiebung der Interessen. Während lange die Epoche III als die Trendepoche galt, wurde diese offensichtlich von der nachfolgenden Epoche IV ab-

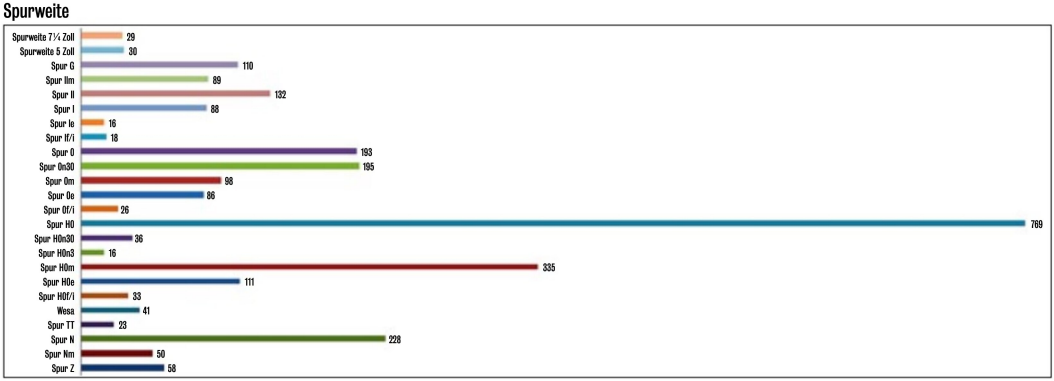
Altersstruktur



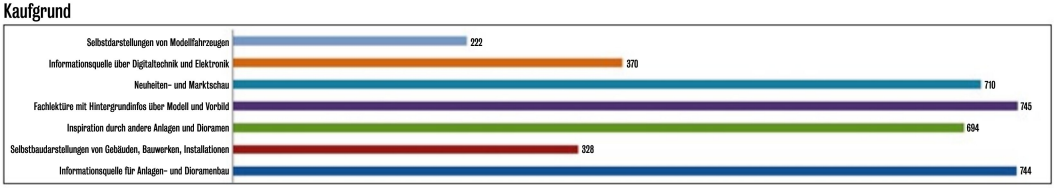
Epoche



Spurweite



Kaufgrund



gelöst. Interessanterweise bevorzugt die Mehrheit der 1323 Leser keine definierte Epochenzuteilung. Wir interpretieren das so, dass sich ihr Hobby nicht in ein gerastertes Muster einpassen lässt, sondern Ausdruck persönlicher Kreativität ist.

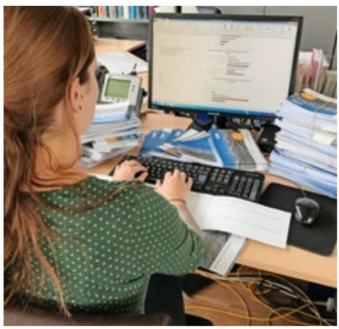
Warum wird die LOKI gekauft?

Es ist grundsätzlich so, dass ein Modelleisenbahner nicht nur des Hobbys wegen ein entsprechendes Magazin kauft, sondern weil er einen Zusatznutzen daraus ziehen möchte. Aufgrund der inhaltlichen Breite der LOKI ist es auch schwierig, hinsichtlich des Kaufgrunds einen sofortigen Schluss zu ziehen.

Bei Ihren Rückmeldungen zeigt sich, dass sich die Leserschaft, was den Kaufgrund betrifft, in zwei fast identisch grosse Lager spaltet: «Fachlektüre mit Hintergrundinformationen über Modell und Vorbild» sowie «Informationsquelle für Anlagen- und Dioramenbau» sind die beiden hauptsächlich ausschlaggebenden Kaufgründe. Dicht auf den Fersen folgt die «Neuheiten- und Marktschau» als ein gewichtiges Kaufargument. Im gleichen Spannungsfeld befindet sich auch die Inspiration für die eigenen Werke.

Wie funktioniert der Austausch?

Im Zeitalter «vor Internet» fand der Austausch geregelter statt. Entweder tauschte man sich auf Messen, Ausstellungen und beim Fachhändler aus oder intern im zugehörigen Klub. Dazu gesellten sich die persönlichen Kontakte. Als Informationsquellen dienten die Printprodukte, wie die LOKI, oder die Messen und Ausstellungen.



Sieben Personen bearbeiteten die Umfrage.

Mit der steten Entwicklung von Onlineplattformen hat sich auch das Verhalten der Modellbahner verändert. Wie wir von Messen wie der Spielwarenmesse in Nürnberg wissen, hat das Internet einen erheblichen Beitrag dazu geleistet, dass sich die Interessenten ihre Informationen auf anderen Plattformen abholen als bis anhin.

Umso erstaunlicher ist es, dass die Leserschaft ihren Austausch nach wie vor an Messen und auch beim Fachhändler zelebriert. Das zeigt, dass trotz der unaufhaltsamen Digitalisierung der persönliche Kontakt immer noch an erster Stelle steht .

Spannend ist jedoch die Erkenntnis, dass der Austausch innerhalb eines Klubs und derjenige in Foren gleichermassen von Bedeutung sind. Aber auch Facebook und Google+ sind den Foren bereits dicht auf den Fersen. Gerade in diesem Bereich sind sicherlich weitere Veränderungen zu erwarten, mit Ausnahme des Besuchs von Messen.

Was beschäftigt unsere Leser?

Für Umfragen sehr untypisch ist der enorme Rücklauf der sogenannten Freitexte. Beinahe jeder von Ihnen hat sich die Zeit genommen, uns seine persönliche Meinung über vernachlässigte Rubriken sowie über subjektiv nicht interessierende Rubriken darzulegen. Das sind für uns sehr interessante und wichtige Inputs.

Gerade die Wünsche nach den in der LOKI gezeigten Spurweiten zeigen ein deutliches Bild. Gross ist der Wunsch nach mehr Inhalten zu den Spuren H0 und 0. Ganz anders die Spur N. Obschon diese sehr gefragt ist und teilweise auch explizit mit prominenterem Auftritt gewünscht wird, offenbart die Umfrage, dass deutlich mehr Lesern zu viel Inhalt zur Spur N vertreten ist.

In Sachen Nationen zeigt sich ein vielfältiges Bild. Obschon ein stärkerer Bezug zur Schweiz gewünscht wird, erreichten uns auch zahlreiche Anregungen für Bahnen in Europa.

Bezüglich Themenschwerpunkten offenbaren sich verschiedene Meinungsbilder. Ein grosser Wunsch ist die Präsentation von Anlagen, sowohl von Privaten als auch von Klubs. Ein beachtlicher Teil dieser Meinungen präzisiert mit «guten Anlagen», wobei dies ein sehr subjektiver Begriff ist. Einer Vielzahl ist die Präsentation eines Gleisplans sehr wichtig. Im Zusammenhang mit der Anlagenpräsentation vernehmen wir auch verstärkt den Wunsch nach mehr Landschaftsbau mit Schweizbezug, Strassenfahrzeugen, Gebäuden, Zubehör sowie Signalen und Fahrleitungen.

Aus den Rückmeldungen durften wir auch entnehmen, dass ein grosser Wunsch nach mehr Vorbildthemen besteht. Dabei wurden uns einige Beispiele dargelegt, und offenbar spielt es keine Rolle, ob bei diesen Berichten ein Bezug zum Modell besteht oder nicht, da es sich um eine reine Inspirationsquelle für die Modellbauer handelt.

Und das Magazin im Allgemeinen?

Die Rubriken empfinden Sie, liebe Leser, als ausgewogen. Trotzdem können wir an Ihren Rückmeldungen folgende Tendenzen ablesen: Ein grosses Thema ist der Marktspiegel. Da wird nach mehr Inhalt, Sortierung nach Spurweiten und dem Bezug zur Schweiz gerufen. Daneben werden mehr Modellkritiken erwünscht, allerdings wurden wir auch hier deutlich ermahnt, nicht nur Kritiken der Spur N zu präsentieren.

In dasselbe Horn bliesen die Leser mit dem Wunsch nach mehr Elektronik und Digitaltechnik. Da biete zwar die LOKI Inhalte, jedoch immer in derselben Aufmachung und mit den immer gleichen Systemen und Technologien.

Daneben äussern Sie viele deutliche Wünsche nach den Rubriken «Nachwuchs» und «Zugbildung». Während beim Thema Nachwuchs auch noch Basics gewünscht werden, wird bei der Rubrik «Zugbildung» eine Übersicht über mehrere Spurweiten und ein Bezug zum Vorbild thematisiert.

Überleitend dazu die Rubrik «Bahn aktuell», wo ein Teil an Stimmen sogar nach noch mehr Inhalten fragte, während die restlichen Rückmeldungen den Inhalt als stimmig bezeichneten.

Nicht nur Wünsche zu den Inhalten, sondern auch viele gute Ideen haben Sie uns unterbreitet: eine Plattform für persönliche Meinungen wie eine Leserbriefspalte oder eine andere Form von Austausch.

Damit verbunden natürlich auch der Wunsch nach einer digitalen Ausgabe der LOKI sowie nach einem digitalen Archiv. Dabei führen die Wünsche weiter bis hin zur Handytauglichkeit und zur Verknüpfung von Print- und Onlineausgabe.

Auch aus der Westschweiz erreichten uns Anregungen für zweisprachige Ausgaben: von Sonderbeilagen in französischer Sprache bis hin zur Möglichkeit, die Texte in Französisch auf der Website als Download bereitzustellen.

Was auch viele von Ihnen anmerkten, war der Wunsch nach einer guten und brauchbaren Website. Diesen Wunsch teilen wir, das Projekt wird im kommenden Jahr umgesetzt.

Wie lautet unser Fazit?

Unsere Leser sind sehr engagiert, und das Magazin liegt ihnen am Herzen. Die Menge der Rückläufe zeigt deutlich, dass eine Grosszahl der Leser sich mit dem Magazin identifiziert und auch auseinandersetzt.

Die Umfrage hat kein klares Bild davon ergeben, welche Inhalte zu stark oder zu wenig präsent sind, im Gegenteil scheint gerade die Mischung von Schweizbezug und Ausland, Modell und Vorbild, analoger Technik und Digitalisierung Ihrem Wunsch nach vielfältiger Anregung zu entsprechen. Einzelne Tendenzen, wie ein Zuviel an Spur N werden wir versuchen, besser dosiert zu platzieren.

Wir werden künftig noch sorgfältiger darauf achten, Ihnen mit jedem Heft eine ausgewogene und bunte Mischung zur Verfügung zu stellen, die Sie bestmöglich für Ihr Hobby inspiriert. Wir sind sehr optimistisch, dass wir mit dem gewählten Weg, zusammen mit diesen und auch künftigen Rückmeldungen, die LOKI auf eine noch erfolgreichere Schiene bringen können.

Unser Dank geht an Sie, treue Leser, ohne Sie ergäbe unsere Arbeit keinen Sinn. Im Besonderen natürlich an alle Teilnehmer der Leserumfrage sowie auch an die Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) für die Zurverfügungstellung des Preises. ○

Veranstaltungen kommen häufig sehr spät.

DAS HEFT IST FÜR ALLE, ALSO TOLERANZ GEWÄHREN.

Danke für Ihre Arbeit, machen Sie so weiter. Ich freue mich jeden Monat auf die LOKI.

Etwas mehr Anlagenporträts könnten nicht schaden!

Schade, nichts auf Französisch!

Die LOKI gefällt mir sehr gut. Ich freue mich jeden Monat auf die neue Ausgabe. Wird es auch einmal eine digitale Ausgabe geben?

DIE ZEITSCHRIFT IST GUT, SCHÖN FARBIG UND VIELE BILDER. WEITER SO!

Bin zufrieden wie es ist.

Szenen-News

Der Dezember-Monatszug auf dem Kaeserberg

Der augenfällige Arosa-Express um 1998

Foto: CFK



Ge 4/4^{II}, 1650 kW, 50 t, Last: 16 Achsen, 195 Plätze, 65 t, V/max 90 km/h.

Als die RhB Ende 1997 die Bahnlinie im Schanfigg auf Wechselstrombetrieb umstellte, lancierte sie mit dem Arosa-Express ein Komfortprodukt. Seither erreichen Stammnetzlokomotiven Ge 4/4^{II} Arosa. Speziell am bunten Zug in Blau sind der As-Wagen mit grossen Panoramafenstern und einer Zone mit vier Dreierfauteuils sowie der Steuerwagen mit einem Clubabteil. Die am Kaeserberg eingesetzte Formation mit zwei B-Wagen fährt als reiner Nichtraucherzug, weil der Gepäckwagen mit der Raucherbar ausgefallen ist. Das generelle Rauchverbot im öffentlichen Verkehr trat erst am 11. Dezember 2005 in Kraft. Nach Auslaufen des Partnervertrags mit der Gemeinde Arosa von 1998 hat die RhB den Arosa-Express 2008 aufgelöst. CFK

16 Jahre Bahnorama – 14. Oktober 2017

Vom Verkaufsstand zum Spezialisten

Bereits um neun Uhr morgens bildet sich eine Schlange vor dem Ladengeschäft von Bahnorama an der Brünnenstrasse in Bern. Michael Roder begrüsst die treuen Stammkunden sowie die Schnäppchenjäger. Zum 16-Jahr-Geschäftsjubiläum warten Sonderangebote und Rabatte auf die Kundschaft. Vor rund 18 Jahren wollte Michael Roder mit dem Verkauf von Occasionen in gutem Zustand eine preisgünstige Alternative zur oftmals teuren Neuware schaffen. Auf den Verkaufsstand in der alten Markthalle, den Versandhandel und die Website folgte im Oktober 2001 das erste Ladengeschäft. Das Sortiment und die Dienstleistungen wurden fortlaufend ausgebaut. Bald war das Ladengeschäft zu klein. Im Jahr 2010 zog Bahnorama an den aktuellen Standort. Heute ist die Mischung aus Neuware, Occasionen und Servicedienstleistungen wie Reparaturen, Umbauten, Expertisen und Beratung in Deutsch, Französisch und Englisch das Erfolgsrezept von Bahnorama. FJ



Die Kundschaft kann die Ladenöffnung um neun Uhr morgens kaum erwarten.



Neuware, Occasionen und Servicedienstleistungen sind das Erfolgsrezept.

Fotos: Fabian Jeker



6. US-Modellbahn-Convention Rodgau – 14.–15. Oktober 2017

Soziales Netzwerk für US-Modellbahner

Der Personenzug mit den Passagieren für den Greyhound-Bus verspätet sich etwas. Zuerst muss ein Güterzug das entsprechende Gleis im Bahnhof räumen.

Conventions sind Veranstaltungen, an welchen sich Gleichgesinnte für einen gegenseitigen Austausch treffen. Von 1981 bis 2012 waren die US-Railroad-Conventions in Adliswil ein fester Bestandteil im herbstlichen Veranstaltungskalender der Schweizer Modellbahner. Im Gegensatz zu einer Messe wurde auf der Convention die private Seite des Modellbahnhobbys in Form von Anlagen, Dioramen, «Clinics» und Vorträgen gezeigt. Damit wurde der Austausch zwischen Hobbykollegen gefördert, wobei auch Modellbahner ausserhalb des Interessenbereichs «Nordamerika» stets willkommen waren. Denn viele der Themen waren und sind für jeden Modellbahner nützlich.

Ab 2007 etablierte sich im deutschen Rodgau, in der Nähe von Frankfurt am Main, eine weitere US-Railroad-Convention. Nach dem Ende der Adliswiler Convention pilgern nun alle zwei Jahre zahlreiche Schweizer US-Modellbahner nach Rodgau – so auch wieder am Wochenende vom 14. und 15. Oktober 2017. Zwischen den 20 zum Teil sehr gut gestalteten Anlagen und diversen Händlertischen war dann Schweizerdeutsch auch die am zweithäufigsten gehörte Sprache. Und wie schon in Adliswil wurde auch hier der Kontakt untereinander gefördert und genutzt, alte Freundschaften wurden gepflegt und neue gemacht. Man könnte die Convention als «soziales Netzwerk für Modellbahner» sehen.

Die nächste Railroad-Convention in Rodgau ist für den 5. und 6. Oktober 2019 vorgesehen. TH



An einer «Clinic» zeigt D. Arufat einem Besucher, wie aus einem 3-D-Druck ein Pick-up-Truck entsteht.



Im kalifornischen Feather River Canyon (in H0) wartet ein lokaler Güterzug eine Kreuzung ab.

Fotos: Thomas Hollenstein

Veranstaltungen

Markus' Eisenbahnwelt
Modelleisenbahnsammlung – 18. November, 13.45–16.00 Uhr – Urnäsch, beim Bahnhof Zürchersmühle

Grosse Modellsammlung in Spur H0 mit über 1500 Modellen der Schweizer Bahnen. www.markus-eisenbahnwelt.ch

Portes ouvertes
Rail Club La Côte (RCLC) – 24–26 novembre – Nyon, Ecole des Tattes-d'Oie

Roulements sur les réseaux fixes N, H0m et H0. Buvette et petite restauration. Bourse. Entrée libre. www.rclc.ch

Grösste Echtzeitanlage
Modelleisenbahnclub Kirchmättli Horw – 25. November, 10.00–16.00 Uhr – Horw, Kantonsstrasse 71

Es gibt einen Fahrbetrieb, und Mitglieder des Klubs stehen für Fragen zur Verfügung. www.eisenbahnsammlung.ch

Tage der offenen Tür
Modulbau-Freunde Basel (MFB) – 25./26. November – Basel, Gilgenbergerstrasse 9

Modelleisenbahnanlagen in den Spuren H0 und H0m, Klubbeizli mit warmer Küche zu familienfreundlichen Preisen. www.mfb-basel.ch

Tage der offenen Türe
Fricktaler Eisenbahn-Club (FEC) – 25./26. November, 11.00–17.00 Uhr – Frick, Oberstufenzentrum Ebnet

Fahrbetrieb auf unserer H0/H0m/H0e-Anlage, Signal-Bistro, Occasionsverkauf, Eintritt frei. www.fec-frick.ch

Fahrt zum Samichlous
Verein Historische Eisenbahn Emmental (VHE) – 2. Dezember – Huttwil

Märchenfee, Dampfzug, Samichlous, Glühwein, Tee, Punsch, Mandarindli, Nüsse und vieles mehr für alle. www.vhe-emmental.ch

Modellbahnhof Rothenburg
Historischer Modellbahnhof Rothenburg – 2. Dezember, 9.00–16.00 Uhr – Ebikon, Luzernerstrasse 48

Fahrbetrieb auf dem längsten HO-Modellbahnhof Europas, Rangierspiel Spur 1, Eintritt frei, Kollekte. www.HMbR.ch

Adventsfahrt nach Einsiedeln
Verein historische MThB – 2. Dezember, ab 9.13 Uhr – Romanshorn

Ohne Umsteigen zum schönsten Weihnachtsmarkt weit und breit! Anmeldung bis 27. November möglich. www.mthb.ch

Offene Tür in St. Gallen
Eisenbahn- und Modellbau-Freunde St. Gallen – 2. Dezember, 10.00–16.00 Uhr – St. Gallen, Güterbahnhofstrasse 2

Offene Tür zum internationalen Tag der Modelleisenbahn mit Modulanlage H0 und kleinem Beizli. Eintritt frei. www.emf-sg.ch

Tag der offenen Tür
Modelleisenbahn Club Riehen (MCR) – 2. Dezember, 10.00–17.00 Uhr – Riehen, Erlenschulhaus

Unser neuer Bahnhof Kirchberg sollte befahren werden. Vorführung, Verkauf, Verpflegung. Eintritt frei. www.mec-riehen.ch

Öffentlicher Fahrnachmittag
Oberbaselbieter Eisenbahn-Amateure Liestal – 2. Dezember, 13.00–18.00 Uhr – Liestal, Rheinstrasse 43

Öffentlicher Fahrnachmittag anlässlich des internationalen Tages der Modelleisenbahn. www.oea.ch

Dampf in Minusio
Associazione Ticinese Amici della Ferrovia – 2. Dezember, 14.00–16.30 Uhr – Minusio, Mappo

Fahrbetrieb mit Dampf- und Elektroloks in den Spuren 5 und 7¼ Zoll. www.ataf.ch

Eisenbahnsammlung Uster
Stiftung Eisenbahnsammlung Uster – 2. Dezember, 14.00–17.00 Uhr – Uster, Lokremise beim Bahnhof

Grosse Spur-0/0m-Anlage in Betrieb. Hochwertige Eisenbahnmodelle. Weitere Infos unter: www.eisenbahnsammlung.ch

Offenen 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

Tage der offenen Tür
VSFZ Modelleisenbahnclub Baar – 2./3. Dezember, 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

Einsiedler Weihnachtsmarkt
Modelleisenbahn-Club Einsiedeln – 2./3./6./9./10. Dezember, 13.00–18.00 Uhr – Einsiedeln, Hauptstr. 20

Der MECE öffnet anlässlich des Einsiedler Weihnachtsmarktes die Türen zu seiner grossen Anlage in Spur 0, 0m und 0e. www.mece.ch

Chlausfahrt mit Dampfzug
Eurovapor Sulgen – 3. Dezember, ab 11.00 Uhr – Bischofszell–Arnegg–Bischofszell

Chlausfahrten am Bischofszeller Adventsmarkt mit der frisch revidierten Gottharddampflok C 5/6 2969. www.lokremise-sulgen.ch

Frühstücksfahrt
BLS-Stiftung – 3. Dezember, ab 9.48 Uhr – Bern–Langnau–Wolhusen–Langenthal–Bern

Gemütliche Frühstücksfahrt im historischen «Blauen Pfeil» ab Bern. www.bls.ch/stiftung

Offene Türe in Wittenbach
Modelleisenbahn-Club Wittenbach/Kronbühl – 4. Dezember, 9.00–17.00 Uhr – Wittenbach, Clubhaus MCWK

Fahrbetrieb auf den Anlagen H0, H0m, N, Nm. Occasionsmarkt, Tombola und Festwirtschaft. Eintritt frei. www.mcwk.ch

Chlousefahrt im Aaretal
Dampfbahn Aaretal – 6. Dezember, 16.00–20.00 Uhr – Münsingen, Psychiatriezentrum

Dampfbahn und Samichlous, Wagen für Rollstuhlfahrer/innen. Restaurant im Psychiatriezentrum. www.dampfbahn-aaretal.ch

Grosse Modellbahnausstellung
Eisenbahn-Amateurclub Schwyz (EAS) – 8.–10. Dezember – Ibach/SZ, Verenasaal bei der Kirche

Mehrere Modellbahnanlagen in verschiedenen Spurweiten, Tombola und «Kaffee-Stube». Eintritt frei. www.eas-schwyz.ch

Bourse à Epalinges
22e Bourse de jouets – 9 décembre, 9 h 30 à 15 h – Epalinges, Grande Salle

Bourse de jouets et de modèles réduits du Jorat. Entrée: CHF 5.–, enfants: gratuit. Tél. 021 653 07 23/079 505 29 10

Börse in Ipsach
20. Modelleisenbahnbörse in Ipsach bei Biel – 9. Dezember, 10.00–15.00 Uhr – Ipsach, Mehrzweckhalle

Modellbahnen, Autos, Spielsachen, Testgleise vorhanden, Buvette. Weitere Infos unter: Tel. 079 610 85 64.

Chlousefahre
Stiftung Ysebähnli am Rhy – 9. Dezember, 11.00–16.00 Uhr – Pratteln

Gartenbahn mit Personenbeförderung in 5 und 7¼ Zoll. www.ysebaehnli-am-rhy.ch

Samichlaus-Express
Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) – 9. Dezember, 16.00 und 18.30 Uhr – Bauma

Mit dem Dampfzug den Samichlaus besuchen. Reservation empfohlen. www.dvzo.ch

Tag der offenen Tür
Modelleisenbahn-Club Basel (MBC) – 9./10. Dezember – Basel, Elsässerstrasse 2a

Tag der offenen Tür im Modelleisenbahn-Club Basel mit Börse. Kollekte. www.mcb-bs.ch

Adventsfahrten
Brugger Modelleisenbahn-Club (BMC) – 9./10. Dezember, 12.00–17.00 Uhr – Brugg, Untere Hofstatt 4

Parallel zum Brugger Weihnachtsmarkt zeigt der BMC seine grosse Spur-0-Anlage und sein Tin-Plate-Stübli. www.bmc-brugg.ch

Öffentlicher Fahrbetrieb
Modell-Eisenbahn-Klub Wil SG (MEKW) – 9./10./16./17. Dezember – Wil (SG), Hofbergstrasse 13a

200 m² grosse Spur-0/0m-Anlage, Motto «Für Güter die Bahn», Festbeiz «Wiler Pintli». www.mekw.ch

Märlidampf
Steiner Liliput Bahn – 9./10./16./17./23./30. Dezember, 13.00–17.00 Uhr – Stein am Rhein, bei der Schifflände

Märlidampf in der Märlistadt Stein am Rhein. Fahrbetrieb nur bei trockener Witterung. www.steinerliliputbahn.ch

Modellbahnbörse Köniz
Eisenbahnfreunde Liebefeld (EFL) – 10. Dezember, 10.00–15.00 Uhr – Oberstufenzentrum Köniz

Alle Klubanlagen in Betrieb von 13.00 bis 16.00 Uhr. Verpflegungsmöglichkeiten vorhanden. www.efliebefeld.ch

Meeting US-Railroadfans
4 versch. Fotoshows zu je 15 Min. – 15. Dezember, ab 19.00 Uhr – ZH-Wollishofen, Wasserversorgung

Das letzte Meeting in der Wasserversorgung. Weitere Infos sind auf der Website zu finden. www.trainmaster.ch/Fans-Meets

Train des Fêtes
Le Train des Fêtes de Passion IIm – 29 décembre, 10 h à 18 h – Aubonne (VD), centre culturel et sportif

Le réseau complet de Passion IIm sera installé avec plus de 130 modules et 4 gares desservies. Tél. 077 448 55 88

Eisenbahn-Romantik im Dezember

Bella Italia im Miniaturwunderland – Folge 918: **Samstag, 2. Dezember 2017, 16.00 Uhr**
Die Fichtelgebirgsbahnen – eine Spurensuche – Folge 907: **Samstag, 9. Dezember 2017, 15.45 Uhr**
Mit dem Zug zum Mont Blanc: **Samstag, 16. Dezember 2017, 14.45 Uhr**
Die Pilatusbahn – steilste Zahnradbahn der Welt – Folge 900: **Samstag, 30. Dezember 2017, 16.00 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.



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.

HO/N/HOm 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.

HO Suche Eisenbahner H0, Wechselstrom, digital.
Hanspeter Diggelmann, Weiherweg 6, 9517 Metten, Tel. 071 633 25 09.

HO Suche Graue Maus RABe M 37546 T 22236.
Wolf John, Ch. du Rossillon 3, 1092 Belmont-sur-Lausanne, Tel. 021 728 72 14, johnwolf@hotmail.ch.

HO Suche Märklin 48401 + 48403, Weihnachtswagen 2001 + 2003. Suche von Märklin E 94 (aus 29094) oder BR 194 (37228), jeweils mit mfx und Sound. Suche Märklin 37347, SBB Re 420 Lion (mfx, Sound). Guter Zustand bei allen Modellen erbeten! Angebote an:
Stucki Fridolin, Marktstr. 5, 8890 Flums, fridolin.stucki@sunrise.ch.

Verkaufen

Om Verkaufe: Ferro-Suisse: Ge 4/6 353 Fr. 3300; Ge 2/4 207 Fr. 2650.–; Ge 6/6 415 Fr. 3850.–; G 4/5 Fr. 4400.–, Model-Rail Güterwagen: Liste verlangen.
Gion Letta, Im Marbach 57, 8800 Thalwil, Tel. 044 720 71 85, letta-moor@bluewin.ch.

HO Roco SBB Hbis Wagen, Liste verlangen.
Pyclik Alfred, Beezenbuckstrasse 26, 8156 Oberhasli, Tel. 044 850 48 57, a.pyclik@bluewin.ch.

N Verkaufe: Lemaco Ae 4/6 neu.
Hügi Franz, Bahnhofstr. 6, 3126 Kaufdorf, Tel. 031 352 96 37, Fax 031 352 96 37, franzhuegi@bluewin.ch.

O Verkaufe: Fulgurex: A3/5 Fr. 3200.–; C5/6 Fr. 2300.–; Ce 6/8 grün Fr. 1800.–; Lemaco: Re 4/4I,hellgrün digi. Fr. 2300.–; FS E428 Fr. 5500.–; Metrop: Ae 4/7 Séch. Fr. 1700.–, SMF: De 4/4 Fr. 1400.–; RBe 2/4 digi, Fr. 2100.–; Model-Rail Ae 3/6II Fr. 5300.–, MTH: 241A Fr. 950.–.
Gion Letta, Im Marbach 57, 8800 Thalwil, Tel. 044 720 71 85, letta-moor@bluewin.ch.

HO Verkaufe EBT-Pendelzug RBDe 4/4 3-teilig von smf. H0 Gleichstrom. Inbegriffen ist ein Triebsatz mit 2 Drehgestellen und Escap-Motor von Morep zum Einbau. Alles fabrikneu. Fr. 2490.–.
Urs Jost, 3615 Heimenschwand, Tel. 075 416 86 24, mefmab.ch.

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

HO Modelleisenbahnanlage HO komplett mit ZIMO digital gesteuert. Umfangreiches Rollmaterial 80 Loks, 470 Wagen, Rollenprüfstände und viel Zubehör. Anlage kann abgebaut werden.
Ernst Bertschinger, Panoramastr. 9, 5625 Kallern, Tel. 056 666 17 80, ernst.bertschinger@icloud.com.

O 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.

O Verkaufe: Elektrolok SBB Ae 3/6I, grün, 10690, Fulgurex, Fr. 5200.–.
Peter Thoma, Hügelstr. 2, 9200 Gossau, Tel. 079 346 88 74, abends ab 17.30 bis 20.30 Uhr.

N Verkaufe zwei Vitrinen für N.
L 160, H 104, T 8 cm. Preis: Fr. 200.–.
L 232, H 125, T 10 cm. Preis: Fr. 400.–.
Anton Jost, Milchstrasse 9, 3072 Ostermundigen, Tel. 079 474 11 75.

HO Märklin 3300 Be 6/8 + DB 194 Metall, 280.–.
Ulrich Peter, Buchholzstrasse 151, 8053 Zürich, Tel. 079 225 76 63, peterulrich@hispeed.ch.

Om RhB-Loks, Güter- und Personenwagen der grünen Periode. Liste verlangen.
E. Neidhart, Ringstr. 3, 8126 Zumikon, Tel. 044 918 25 15, erich.neidhart@bluewin.ch.

HO Verkaufe: Lokomotiven Lemaco, Fulgurex, Hag, Roco, Bemo. Personenwagen/Güterwagen. L.S. Models, ACM, Roco, Hag, AKU, Kombimodell. Alles neu und originalverpackt. Zu attraktiven Preisen.
p.wap@bluewin.ch.

O Verkaufe Big Boy Marke Key Spur 0, Fr. 2800.–. Challenger Marke Williams, leicht gealtert, Fr. 1800.–.
Jörg Rohner Bahnhofstrasse 3c, 5643 Sins, Tel. 044 787 19 41.

Verschiedenes

Suche Mitspieler (Fahrdienstleiter/Stellwerker) Private (kein Verein) digitale (System ZIMO) HO-Modellbahnanlage im Bau, zum Teil betriebsfähig, anspruchsvolle Anlage, umfangreiche Kenntnisse erwünscht und erforderlich, Zeiten nach VB. Grossraum Zürich. Vita bitte mit Modellbahnbezug an:
modellbahn.pf@bluewin.ch,
Kurzinfo: Tel. 044 915 04 47.

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 1|2018: Freitag, 24. November 2017.

Alle später eingehenden Anzeigen werden in der nächsten Ausgabe veröffentlicht.

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

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

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

Medientipps



1950er-Jahre. Bunte Zeit des Wirtschaftswunders

Mit dem Buch «1950er-Jahre. Bunte Zeit des Wirtschaftswunders» ist dem Verlag Edition Lan ein neuer Wurf gelungen, und er startet eine neue Serie unter dem Titel «Die grosse Schweizer Eisenbahn-Enzyklopädie». Das vorliegende Buch wurde von Ralph Bernet sachkundig erarbeitet. Gegliedert in Kapitel der entsprechenden Jahre 1950–1959 werden unzählige in diesem Zeitraum stattfindende Momente dargestellt. So werden typische Fahrzeuge präsentiert wie etwa der «Ölfant» (C 5/6 2976, 1953) oder der Teleblock bei der BT (1954). Die einzelnen Beiträge werden dabei mittels eines Farb- oder Schwarz-Weiss-Fotos bildlich untermalen, sodass ein buntes Nachschlagewerk eines Bahnjahrzehnts entsteht. Neben den Schienenklassikern wie der Ae 6/6 oder der TEE RAm der SBB werden kleinere, teils fast unbekannte Privatbahnen bewusst in den Vordergrund gestellt.

Im letzten Kapitel des Buchs macht der Autor einen kleinen Sprung ins Ausland und ermöglicht dem Leser so einen guten Vergleich zwischen der Schweiz und dem Ausland. Dass dabei DB-Fahrzeuge wie die V200 gezeigt werden, ist ja klar. Aber auch andere Themen wie die SNCF-Serie BB 12000 oder der heute noch existierende kanadische Kult-Zug «Canadian» haben ihre Daseinsberechtigung.

Ein rundum gelungenes, interessantes und informatives Werk, das durchaus auf eine Fortsetzung mit anderen Jahrzehnten wartet. HRo

1950er-Jahre. Bunte Zeit des Wirtschaftswunders, Ralph Bernet, 1. Auflage, 2017, gebunden, 144 Seiten, 16,5 × 23,5 cm, 210 Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos, ISBN 978-3-906691-97-8, Verlag Edition Lan AG, www.editionlan.ch

Preis: CHF 36.90



Tram und Bus in Schaffhausen

Auto- und Trolleybusse sind in Schaffhausen bekannt, aber eine Strassenbahn? Die beiden bekannten Autoren haben sich genau dieser Sache angenommen. Wie von einem Prellbockwerk erwartet, sind unzählige Fakten aufgeführt und mit Bildern belegt. Leider konnte Hans Waldburger das Erscheinen des Buches nicht mehr erleben. Es ist daher auch ein Andenken und zeugt von seinem Fachwissen.

Das Hauptgewicht des Werkes liegt bei der Strassenbahn. Verschiedene Kapitel wie Unter- und Oberbau, Rollmaterial oder Trambetrieb legen die Entwicklung von der Eröffnung bis zur Betriebsumstellung auf Trolleybusse dar. Die Triebwagen werden einzeln mit ihren jeweiligen Lebensläufen, Umbauten und Renovationen vorgestellt. Die Streckenbilder ermöglichen den Vergleich zwischen gestern und heute. Auch die Rollmaterialverzeichnisse sind eine wichtige Dokumentation, ebenso wie der Bericht über die Versuche, mit einem modernen Tramtriebwagen aus Neuenburg dem Volk das Tram schmackhaft zu machen. Aber dann siegte der Trolleybus.

Im hinteren Buchteil ein echtes Kleinod: «GF-Werkbahn im Mühlental». Die Geschichte dieser kleinen Bahn ist erstaunlich. Der Fuhrpark war nicht gross, aber sehr vielfältig. Der Bestand wird detailliert beschrieben. Leider ist auch diese Bahn heute verschwunden. Fazit: ein wichtiges Werk, das orientiert, aber möglicherweise auch Modellbahner motiviert. Sm

Tram und Bus in Schaffhausen, H. Waldburger, J. Aeschlimann, 1. Auflage, 2017, gebunden, 260 Seiten, 17,0 × 23,0 cm, über 250 Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos, ISBN 3-907579-43-5, Prellbock Druck und Verlag, www.prellbock.ch

Preis: CHF 49.00



Wandkalender Bus-Oldtimer 2018

Betrachtet man das Buswesen als eine Ergänzung zur Eisenbahn im öffentlichen Verkehr, so können praktisch keine Konkurrenzgedanken aufkommen. Wem sind die Busse nicht auch irgendwie in Erinnerung geblieben? Die seit je bunt daherkommenden Fahrzeuge haben sich in viele Köpfe gebrannt.

Um dies zu untermalen, hat Jürg Biegger in seinem Verlag Verkehrs-Fotoarchiv den Wandkalender «Bus-Oldtimer 2018» herausgebracht. Es handelt sich hierbei bereits um die 33. Ausgabe eines solchen Wandkalenders in Serie.

Der grossformatige, etwa DIN-A3 entsprechende Oldtimerkalender mag nicht nur Anhänger dieser Fahrzeuge ansprechen. Mit 13 verschiedenen Fotografien lässt Jürg Biegger die Betrachter in längst vergangene Episoden des öffentlichen Verkehrs eintauchen. Positiv anzumerken ist, dass sich der Herausgeber des Kalenders nicht nur auf die klassischen Postautos versteift hat, sondern auch vergangene Schätze zeigt, wie die Schwarz-Weiss-Aufnahme des Berna/Hess-Alpenwagens E3 G2 «Car alpin» der Genossenschaft Aarberg und Umgebung oder aus neuerer Zeit der Volvo/Hess B10M-58 THD100DC der Transport et commune de Fribourg (TF) von 1986.

Der Wandkalender «Bus-Oldtimer 2018» ist ein interessanter Verkehrs-Streifzug abseits der Schienen, der auch hartgesottene Eisenbahnliebhaber zu überzeugen vermag. HRo

Wandkalender Bus-Oldtimer 2018, Jürg Biegger, 2017, Spiralbindung, 13 Seiten, 42,0 × 30,0 cm, 9 Farbfotos, 4 Schwarz-Weiss-Fotos, ISBN 3-905170-54-X, Verlag Verkehrs-Fotoarchiv, www.hnf.ch/73/buecher-kalender

Preis: CHF 40.00

Bahn aktuell

Elefanten im Doppelpack



Foto: Peter Hürzeler



Foto: Peter Hürzeler

Imposant ist die Einfahrt des langen Personenzugs im Bahnhof Göschenen.

Lange fieberten die Eisenbahnfans diesem Anlass entgegen. Freiwillig engagierte Vereinsmitglieder legten Nachtschichten ein, damit das Spektakel auch steigen konnte. Dann war es so weit. Am Samstag, 21. Oktober 2017, und am Sonntag, 22. Oktober 2017, erlebten die Fans zwei Fahrten der Superlative unter dem Motto «100 Jahre alt und fit wie am ersten Tag»: Anlässlich des 100-jährigen Bestehens der C 5/6 2978 fanden zwei Fahrten in Doppeltraktion mit der jüngst restaurierten Schwesterlok C 5/6 2969 der Eurovapor über den Gotthard statt. Damit waren die zwei Elefanten zum ersten Mal seit knapp 60 Jahren wieder in Doppeltraktion vor einem Zug unterwegs. Der imposante Zug bestand aus zehn Wagen aus den Beständen der SBB Historic, des Vereins Dampfgruppe Zürich (VDZ) und von Eurovapor und wurde zwischen Erstfeld und Göschenen durch die B 3/4 1367 nachgeschoben.

Parallel dazu liess man einen Fotozug fahren, bestehend aus der grünen Re 4/4^{II} 11161 und den beiden Wagen A EW II und WR EW I. Dabei achteten die Organisatoren darauf, dass bei den schönsten Fotoplätzen der Fotozug dem Dampfzug nicht in die Quere kam.

In Faido musste dann leider die C 5/6 2969 von Eurovapor infolge eines Triebstangen-Lagerschadens auf der rechten Seite ausgereiht werden. Es zeigte sich aber einmal mehr, dass sich die Gotthard-Bergstrecke für solche Events bestens eignet. PH



Foto: Peter Hürzeler

Der fast stilreine Fotozug durcheilt die Fotostelle bei Silenen, um dem Dampfzug Platz zu machen.



Foto: André Niederberger

Als wäre die Zeit an der Gotthard-Bergstrecke stehen geblieben, ziehen die beiden C 5/6 den Zehnwagenzug mithilfe der B 3/4 1367 bergwärts.

Modernisierung der Re-460-Flotte der SBB

Die Re 460 der SBB sind seit 1992 Zugpferd der meisten Intercity-Züge und bilden das Rückgrat der Fernverkehrsflotte. Nun haben die ersten Lokomotiven die Hälfte ihrer Lebensdauer erreicht und werden im SBB-Industriewerk Yverdon-les-Bains umfangreich modernisiert. Energieeffizienz, Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit stehen dabei im Zentrum. Durch technische Optimierungen, wie beispielsweise einen neuen Stromrichter, leistet die gesamte Flotte einen Energiesparbeitrag von jährlich rund 27 GWh. Dies entspricht dem Energieverbrauch der Stadt Olten in einem Jahr.

Die 119 Loks umrunden gemeinsam pro Tag 2,5-mal die Erde, umgerechnet fahren sie somit jeden zweiten Personenkilometer der SBB. Damit sie noch weitere 20 Jahre fit sind, revidieren und modernisieren die SBB seit Mitte 2013 im Industriewerk Yverdon-les-Bains schrittweise die gesamte Flotte. Den Fokus legen sie auf eine effizientere Stromversorgung, eine leistungsoptimierte Drucklufterzeugung sowie verbesserte Steuerungskomponenten. Zudem erhält das Lokpersonal einen modernisierten, sichereren Führerstand. SBB



Foto: Andreas Lindner

Auffallend bei der jüngst aus dem Modernisierungsprogramm entlassenen Re 460 ist die fehlende Loknummer an der Front, was nicht überall Gefallen findet.

Werkneue Güterwagen mit Bürsten



Am 28. Oktober 2017 entdeckte unser Bahn-aktuell-Fotograf Tibert Keller in Solothurn vier neue, abgestellte Kesselwagen Zacens der VTG.



Auffallend war bei zwei Wagen, dass diese an den Drehgestellen auf der Unterseite Bürsten aufweisen, deren Zweck sich uns nicht erschliesst.

Fotos: Tibert Keller

Foto: Markus Seeger



Kurzer Lötschberg-Schnellzug

Am 23. September 2017 führte die vom Verein EXTRAZUG.CH eingesetzte Ae 4/4 251 einen Sonderzug mit dem A 801 und dem WR 10105 von Langnau i.E. via Bern, Gürbetal und Lötschberg nach Sion zum Fête du Goût bzw. nach Le Bouveret. Hier die Komposition kurz nach Mühlethurnen.

Foto: Hanspeter Teutschmann



Schmiervorrichtung für die Fahrleitung

Schmierzug der ASm am 24. Oktober 2017 vor dem Depot in Täuffelen mit Tm 2/2 541, dem unbeladenen K 587 und dem beladenen K 586 mit der Fahrleitungsschmieranlage der RBS.

Foto: Tibert Keller



Spannende Trouvaillen beim Depot Solothurn

Der bei der RBS ausgesonderte Gem 4/4 121 (nun Bahnhistorischer Verein Solothurn Bern) steht am 28. Oktober 2017 neben weiteren Fahrzeugteilen weiterhin hinter dem Solothurner Depot.

Neues von den Last-Mile-Loks

Fotos: André Niederberger



Neuerdings erhalten auch die BR 187 bei der BLS Cargo (angemietet von Railpool) eine Eigenwerbung mit dem neuen BLS-Markenauftritt, wie hier die BR 187 008 mit einer Re 486 im alten Design am 14. Oktober 2017.



Die BR 187 001 und 003 sind neuerdings an das EVU railCare vermietet und ergänzen den bestehenden Lokpark. Mit diesen Last-Mile-Loks kann auf den Einsatz zusätzlicher Rangierdieselloks verzichtet werden.

Giruno auf Berner S-Bahn-Strecke

Foto: Markus Seeger



Der RABe 501 002 wartet am 10. Oktober 2017 im Bahnhof Schwarzenburg auf seinen Gegenzug.

Foto: Dominik Gurtner



Kurz vor Schwarzenburg zeigt sich der Giruno noch einmal in seiner vollen Länge.

Die topologisch anspruchsvolle Strecke von Bern nach Schwarzenburg mit ihren zahlreichen engen Kurven und grösseren Steigungen wird seit einigen Jahren für Testfahrten von neuen Fahrzeugen genutzt. Eine elfteilige Komposition stellt aber dennoch eine grosse Ausnahme dar.

In der zweiten Oktoberwoche, zwischen dem 9. und 12. Oktober, gelangte der zweite von Stadler gelieferte Zug RABe 501 002 nach Schwarzenburg. Abgestimmt auf die regulären Züge gelangte der Gliederzug jeweils dreimal an den Endpunkt dieser Berner S-Bahn-Linie. Die Linie nach Schwarzenburg mit Streckenklasse D3 weist Radien mit nur 178 m (Weichen sogar nur 125 m) sowie Steigungen von bis zu 35‰ auf. Der mit Messradsätzen ausgerüstete Zug war im September unter anderem für Testfahrten zwischen Gümligen und Thun im Einsatz. Anlässlich eines Wettbewerbs zum 75-Jahr-Jubiläum von Stadler im Mai 2017 wurde der Name SMILE (schneller, mehrsystemfähiger, innovativer, leichter Expresszug) für den EC 250 oder Giruno genannten Zug auserkoren. Bis Mitte Oktober sind zwei elfteilige Züge sowie ein fünfteiliger Zug von Stadler gebaut worden. Der RABe 501 003 wurde in dieser verkürzten Form zwecks Klimatests nach Wien Arsenal überführt. MSe

Foto: Tibert Keller



Blauer Pfeil erstmals am Walensee

Der «blaue Pfeil» BCFe 4/6 736 der BLS-Stiftung gelangte im Rahmen für eine Hochzeitsgesellschaft als Ersatz für den defekten Churchill-Pfeil am 7. Oktober 2017 wohl erstmals an den Walensee.

Foto: Tibert Keller



Schutzdach für RhB-Krokodil

Am 20. Oktober 2017 fand die Einweihung des Schutzdaches für die Ge 6/6^{I} 407 (und hoffentlich auch Ge 2/4 205) beim Bahnmuseum Bergün statt. Die Lok ist damit seit der Ausrangierung 1986 erstmals unter Witterungsschutz.

Foto: Markus Seegger



Gotthard-Fahrzeuge am Lötschberg

Eine Infra-Komposition, welche für den Gotthard-Basistunnel (GBT) bestimmt ist, unternahm am 25. Oktober 2017 auf der Lötschbergstrecke Testfahrten für die Vielfachsteuerung.

Interessanter Güterverkehr der MBC



Am Donnerstag, 12. Oktober 2017, war am Morgen ein Militärzug ab Bière nach Morges eingeplant. Der Zug wurde in zwei Teilen geführt. Der erste Zug war der Be 4/4 12 mit vier Slmmnps (mit Panzerhaubitzen), und kurz darauf kam der Be 4/4 11 mit sechs Ks mit Schützenpanzern.



Fotos: Peter Kaderli

Die beiden Lokomotiven Ge 4/4 21 und 21 waren gleichentags für zwei Kieszüge eingeplant, weshalb die Armeetransporte mit den Be-4/4-Triebwagen geführt werden mussten. Der auf Rollböcken verladene Kieszug bestand aus vier Fans-u (ex BLS) und drei Faccns.



2017 ist leider das letzte Jahr mit Zuckerrübenverlad bei der MBC. Hier am 30. Oktober 2017 der Verlad auf offener Strecke bei Chigny.



Fotos: Florian Hübscher

Trotz dem arbeitsreichen Zuckerrübenverlad fährt die Re 420 506 der MBC (ex BLS, ex SBB) mit einem Kieszug von Morges aus nach Gland.



Foto: Peter Kaderli

Über die Mittagszeit am sonst schon arbeitsintensiven 12. Oktober 2017 übernahmen die beiden MBC-Lokomotiven Ge 4/4 21 und 22 zusätzlich einen Holzzug ab Bière, welcher aus drei auf Rollböcke verladenen Normalspur-Doppelwagen des Typs Laas von Transwaggon bestand.

Nostalgie-Rundfahrt mit der Re 4/4ᴵ 10001



Foto: Daniele Gilardi

Anlässlich einer Rundfahrt am 28. Oktober 2017 fotografierte Daniele Gilardi den fast wie ein Regionalzug aus den 1970er-Jahren wirkenden Nostalgiezug, bestehend aus der Re 4/4ᴵ 10001, A EW II 605 und B LS 5560, bei Wangen an der Aare. Der Zug lässt sich übrigens problemlos im Modell nachgestalten.

Das besondere Bild zum Schluss



Foto: Tibert Keller

Durch die Fahrt mit den beiden C 5/6 der SBB Historic und von Eurovapor am Gotthard erreichten uns unzählige Bilder. Das Bild mit der C 5/6 2969 und den Leichtstahlwagen der Eurovapor von Tibert Keller liess uns in Gedanken jedoch in längst vergangene Zeiten eintauchen.

Die Dampflokomotiven Ed/Ec 3/5 der MThB (Teil 2)

Die Entstehungsgeschichte der vier Dampflokomotiven der MThB

Über die nächsten Seiten wird dem Leser die Entstehungsgeschichte der Ed, später Ec 3/5 h2t Achsfolge 1'C1' mit den Betriebsnummern 1–4 nähergebracht. 1912 verliessen diese vier Lokomotiven die Werktore der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur mit ihrem unverkennbar helvetischen Äusseren.

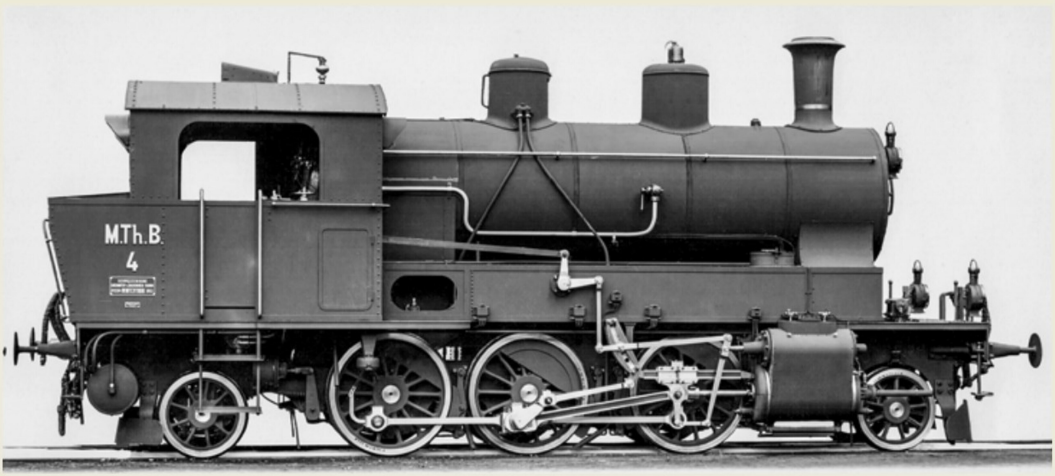


Foto: Slg. Heinz Rihs

Ed 3/5 Nr. 4. Originales Werkbild der Schweizerischen Lokomotiv-und Maschinenfabrik, retuschiert und im üblichen Winterthurer «Fotoanstrich».

Von Heinz Rihs

Bei Eröffnung des Betriebes am 20. Dezember 1911 musste die MThB mit gemieteten Lokomotiven der SBB, ehemaligen Lokomotiven der Schweizerischen Centralbahn, den Betrieb in Angriff nehmen. Dabei handelte es sich um schon ältere Typen der Achsfolge 1'C mit den Nrn. SBB 7495–99 und der Nr. 7696 der Malletserie SCB Nr. 191–196. Bei dieser Mallet handelt es sich um die historische grüne Ed 2x2/2 Nr. 196 von SBB Historic.

Vorprojekte

Um 1911 entstand im Vorfeld eine 1'C-Tenderlokomotive als Projekt und Vorschlag der SLM Winterthur. Man muss sich vor Augen halten, dass diese Achsfolge in der Schweiz bei Nebenbahnen doch sehr verbreitet war. Aber auch private Vorgängerbahnen der SBB haben diese Bauart für Personenzugdienste eingeführt. Es handelte sich also um eine weitverbreitete typisch schweizerische Bauart. Es war offensichtlich, dass damals die Lok an den Streckenenden in der Regel für die Rückfahrt gedreht wurde. Eine Laufachse am Lokomotivende also noch nicht für den guten Lauf der Maschine in beide Richtungen zwingend notwendig wurde. Die Projektzeichnung zeigt bereits den Wasserkastenrahmen und den vorgesehenen Schmidt-Überhitzer, der dann später ausgeführten Serie. Winterthur offerierte diesen Typ, der Preis ist jedoch unbekannt.

Als weitere Firma offerierte die Maschinenbau Anstalt Humboldt in Köln-Kalk ebenfalls einen solchen Typ. Der Erläuterungsbericht zeigt insofern Differenzen zu SLM, als Humboldt keinen Überhitzer vorsah und die Vorlaufachse als Adamsachse ausbildete, im Gegensatz zur SLM, die eine Bissel-Achse (Deichselachse) plante. Allein das durch die Anforderungen des Pflichtenhefts erforderliche Gewicht und die Beschränkung auf den maximal zulässigen Achsdruck von nur 12 t gaben dann in der Ausführung den Ausschlag für eine zusätzliche Laufachse am Lokomotivende und als Folge davon die symmetrische Achsfolge.

Der Prärietyp

Die Achsfolge 1'C1' erscheint in der amerikanischen Bezeichnungsweise als Prärietyp. Die Bezeichnungen beziehen sich natürlich normalerweise auf eine Schlepptenderlokomotive, da die Tenderlokomotiven in diesen weiten Ländern nicht im selben Ausmass zur Verwendung kamen wie in Europa. Kurzstrecken wie gerade die Mittelthurgaubahn mit nur 42 km Stre-

ckenlänge sind in den USA und Kanada verhältnismässig wenig anzutreffen.

Die Anforderungen der Bahn gaben also doch Anlass, eine schwerere und spiegelbildliche Achsanordnung zu wählen. Man konnte so das Gewicht auf fünf Achsen verteilen und musste an den Endstationen nicht zwangsläufig die Lok wenden.

Als letzte einer Reihe von unterschiedlichen Prärietenderlokomotiven hier in der Schweiz bestellte man am 29. Februar 1912 vier Stück dieser Bauart bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur.

Zu dieser Zeit prägte Olaf Kielsberg als Oberingenieur die Technik und das Aussehen der Lokomotiven der SLM massgebend. Er formte einen eigenen Stil helvetischer Dampflokomotiven, von dem die MThB-Lokomotiven als Musterbeispiele bezeichnet werden können. Im Vertrag mit der WEG sind folgende wesentliche Eckdaten festgehalten:

Als Bestellerin tritt die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft AG in Köln in Erscheinung. Das heisst, sie war zuständig für den Betrieb der Bahn. Es zeigt sich hier die bereits historisch gewachsene enge Verknüpfung des ganzen Kantons Thurgau im weiten Sinn und der Mittelthurgaubahn im engeren Sinn mit dem deutschen Nachbarland am Bodensee.

Der Liefertermin für die zwei Exemplare war am 16. Juli 1912 und für die beiden anderen drei Wochen später. Dies war ein äusserst ambitiöses Ziel, da der Vertrag erst am 21. März 1912 endgültig in Köln unterschrieben wurde. Man muss davon ausgehen, dass die Arbeiten im Konstruktionsbüro zu diesem Zeitpunkt bereits seit Längerem im Gange waren.

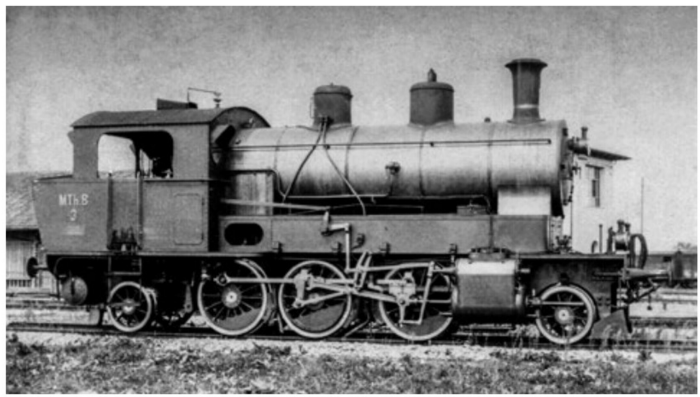


Foto: Slg. Berthold Halves

Ed 3/5 Nr. 3. Werkbild ohne Retusche und Fotoanstrich. Glanzblechverkleidung gut sichtbar.

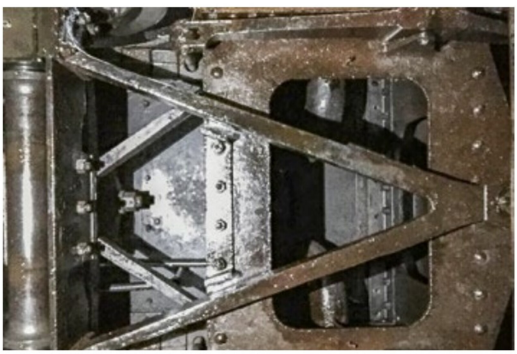
Eingetragen ist eine Konventionalstrafe von Fr. 25.– pro Lok und Tag. Wie streng das immer genommen wurde, bleibe dahingestellt. Juristisch gab es da wohl immer wieder Gründe für Verspätungen. Man regelte das wohl meistens im Einvernehmen.

Unterzeichnet ist der Vertrag seitens der SLM durch die Direktoren Olav Kielsberg und Rudolf Hardmeyer.

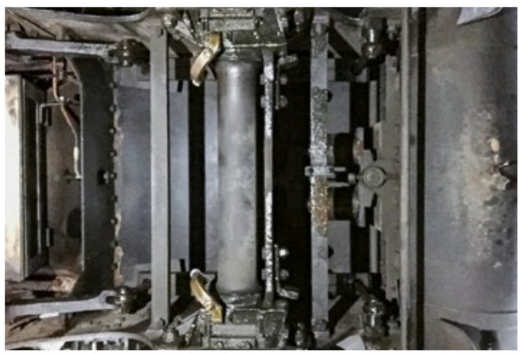
Als Grundlage für die Ausführung der technischen Details und für die Materialspezifikationen legte man als integrierenden Bestandteil des Vertrages das umfangreiche SBB-Pflichtenheft bei. Dies hatten bereits andere kleine Nebenbahnen so gehandhabt, da ein eigenes Pflichtenheft zu aufwendig geworden wäre. In einem mehrseitigen Vertragszusatz werden noch weitere Spezifizierungen und Zusatzwünsche bestimmt. Darunter wird unter vielem anderen eine zweijährige Garantie gegenüber einer einjährigen eingefordert und eine vierjährige für Radsätze und Federn.

Die als Ec 3/5 mit V/max von 60 km/h bestellten Maschinen hatten als Sonderheit einen Wasserkasten zwischen und über den Rahmenblechen, also in T-Form, um grosse seitliche Kästen zu vermeiden. Die Rahmenbleche selbst wurden dabei nicht für die Ausbildung des Kastens verwendet, um gewissen Nachteilen dieser Bauart auszuweichen.

Der Kasten ist im oberen Teil über die Räder weg verbreitert worden, um genügend Wasserinhalt zu generieren. Diese zusätzliche Horizontalbetonung gibt der



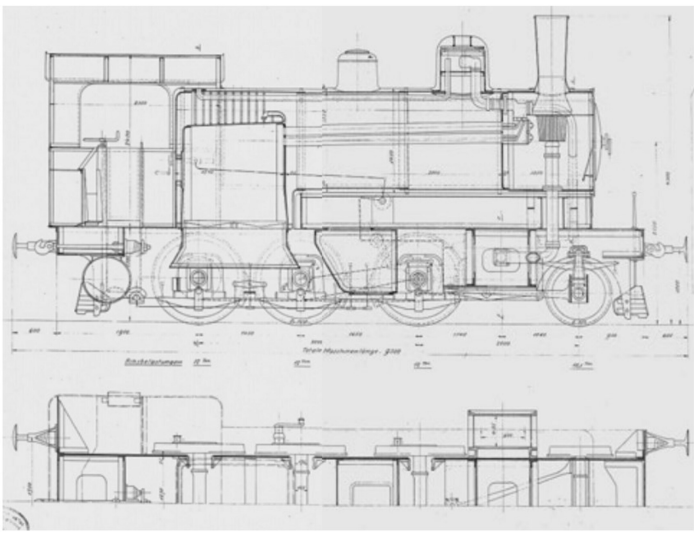
Sicht unter das Bissel-Gestell mit Deichsel vorne und ...



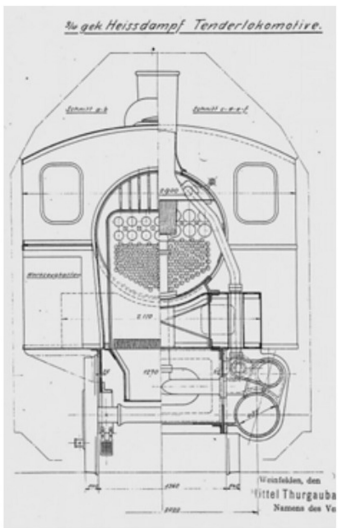
... Adamsachse, seitenverschiebbar hinten.

Fotos: Daniel Rutschmann

Pläne: SLM Bundesarchiv Bern/Slg. Berthold Halves

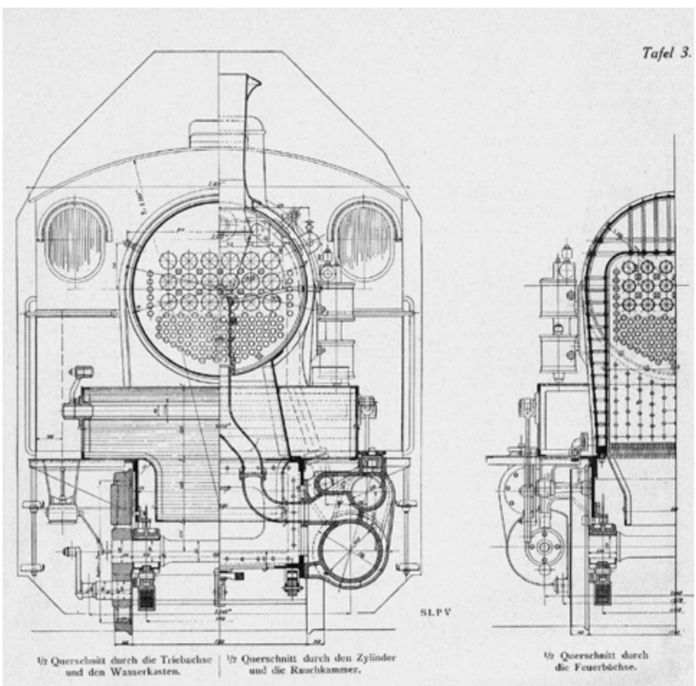


Vorprojekt einer 3/4 gekuppelten 1'C h2t der SLM. Längs- und Horizontalschnitt.



Querschnitt zum Vorprojekt.

Werkplan SLM: Slg. Heinz Rihs



Querschnitte der Ed 3/5 1'C1' h2t. Ausführungsplan der SLM Winterthur.

zierlichen Maschine ein ganz eigenständiges und in gewisser Weise sogar rassiges Aussehen, trotz den kleinen Triebrädern. Nobel war die Verwendung von russischem Glanzblech (Blaublech) bei der Kessel- und Zylinderverkleidung. Die Dome erhielten einen angepassten blaugrauen Anstrich. Die übrigen Bleche waren schwarz.

Die Maschinen dürfen ohne Übertreibung als architektonisch sehr gelungener Wurf bezeichnet werden.

Die weiteren technischen Daten der Konstruktion

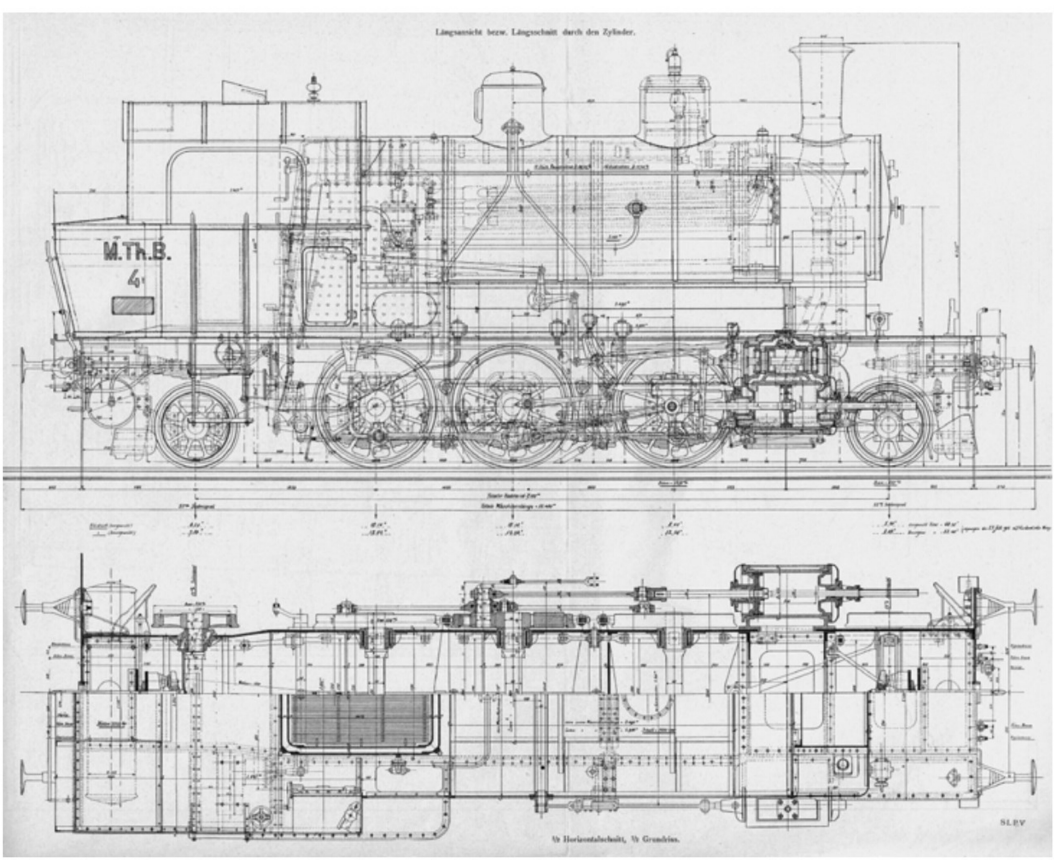
Die Loks sollten grundsätzlich Personen- und Güterzüge auf der Mittelthurgaubahn führen. Deshalb schrieb man im Auftrag ursprünglich eine V/max von 60 km/h vor. Das Streckenprofil und die vorgeschriebene Anhängelast veranlassten die SLM, einen Triebraddurchmesser von 1230 mm zu wählen. Für die doch langsamen Geschwindigkeiten kam vorne ein Deichselgestell Bauart Bissel und hinten eine seitenverschiebbare Adamsachse für die Spurführung zur Anwendung.

Der Einbau eines Überhitzers nach Bauart Schmidt war zu dieser Zeit bereits nicht mehr wegzudenken, obschon die 1'C eines Vorprojekts von Humboldt diesen noch vermissen liess.



Foto: Slg. Verlag Flügelrad

Ed 3/5 vor der Festhalle Weinfelden 1920. Lokführer Lehmann, Heizer Häberli und Kondukteur Ruesch. Die Festhalle wurde 1926 abgebrochen.



Werkplan SLM; Slg. Heinz Rihs

Ansicht/Längsschnitt und Horizontalschnitt der Ed 3/5 1'C1' h2t. Ausführungsplan der SLM Winterthur.

Sig. Verkehrshaus Luzern

In nachfolgender Tabelle sind die wichtigsten Hauptmasse der Lokomotive und ihrer Teile wiedergegeben:

Spurweite	1435 mm
Zylinder-Durchmesser	435 „
Kolbenhub	600 „
Triebrad-Durchmesser	1230 „
Laufrad-Durchmesser	850 „
Radstand der gekuppelten Achsen (fester)	3050 „
Radstand der Laufachsen (totaler)	7100 „
Heizfläche der Feuerbüchse, wasserberührt	8 m²
„ der Siederöhren, wasserberührt	71 „
„ des Ueberhitzers, dampfseitig	22 „
„ totale	101 m²
Rostfläche, totale	1,55 „
Grösster Dampfdruck	12 atm.
Kessel-Durchmesser, mittlerer	1350 mm
Kesselmitte über Schienen-Oberkante	2650 „
Siederohre, Anzahl	112 Stück
„ Durchmesser	41/45 mm
Ueberhitzer-Rauchrohre, Anzahl	18 Stück
„ „ Durchmesser	119/127 mm
Wasserraum im Kessel, normal	3,3 m³
Dampfraum, normal	1 „
Verdampfungs-Oberfläche	4,4 m²
Totalinhalt des Kessels	5 m³
Leergewicht der Lokomotive	40,5 t
Dienstgewicht der Lokomotive	52,4 „
Reibungsgewicht der Lokomotive, grösstes	36,5 „
„ „ „ kleinstes	30,9 „
Fassungsraum für Brennmaterial	2,5 „
„ „ Speisewasser	5,5 m³
Zulässige Fahrgeschwindigkeit pro Stunde	50 km

Die ursprünglichen technischen Daten der Ed 3/5 aus «Technische Mitteilungen», Dez. 1921, Nr. 7.

Akte Bundesarchiv Bern, Sig. Berthold Halves

Probefahrt

Der Gang der Lok war ein sehr guter auf der Leerfahrt Weinfelden - Emmishofen. In Rückwärtsstellung wurde die Geschwindigkeit bis auf 65 km/h gesteigert, der Gang war hier auch sehr ruhig. Bei der Belastungsfahrt Emmishofen - Wil betrug die Belastung 20 Achsen = 173 Tonnen. Auf der Strecke Emmishofen bis Berg von 13,55 km mit fast steter Steigung, aber variierend zwischen 2,5 und 21,1 o/oo, im Mittel vielleicht 16 o/oo betrug die mittlere Geschwindigkeit ca. 38 Km/St. Es wurden dabei 2,04 m3 Wasser von 22 C verdampft und ca. 220 Kg. Kohlen verbrannt. Fahrtzeit 24 Minuten, mittleres Gewicht der Lok rund 50 T., Leistung auf dieser Strecke:

$$21 \text{ Kg/t.} = \frac{572 * 24}{60} = 228 \text{ PS/ST.}$$

Pro 1 PS/ST. wurde somit ca. 1 Kg. Kohle verbraucht. Mit 1 Kg. Kohle wurden ca. 9,26 Kg. Wasser verdampft. Diese Schlüsse sind natürlich nicht ganz zulässig. Immerhin ist zu bemerken, daß die Dampfentwicklung eine sehr gute und besonders auch die Überhitzung, die kurz bis auf 380 C stieg.

Auf 21,1 o/oo Steigung wurde ein Anfahrversuch gemacht, der befriedigte. Laut Streifen wurden nach 36 Sekunden 10 km/h und nach 81 Sekunden eine Geschwindigkeit von 20 km/h erreicht. Das heisst, der Zug wurde mit 0,0772 m/Sek. respektive 0,0685 m/sek. beschleunigt. Bremsversuche brachten auch positive Resultate. Auf der Horizontalen kann nach diesen Resultaten eine Verzögerung von etwa 0,84 m/sek. erzielt werden. Das ist etwas wenig. Das Gewicht der Lok ist ziemlich mit der Berechnung übereinstimmend und setzt sich zusammen aus:

Auszug aus dem Abnahmebericht des Herrn Stalder, Eidg. Post- und Eisenbahndepartement Bern.

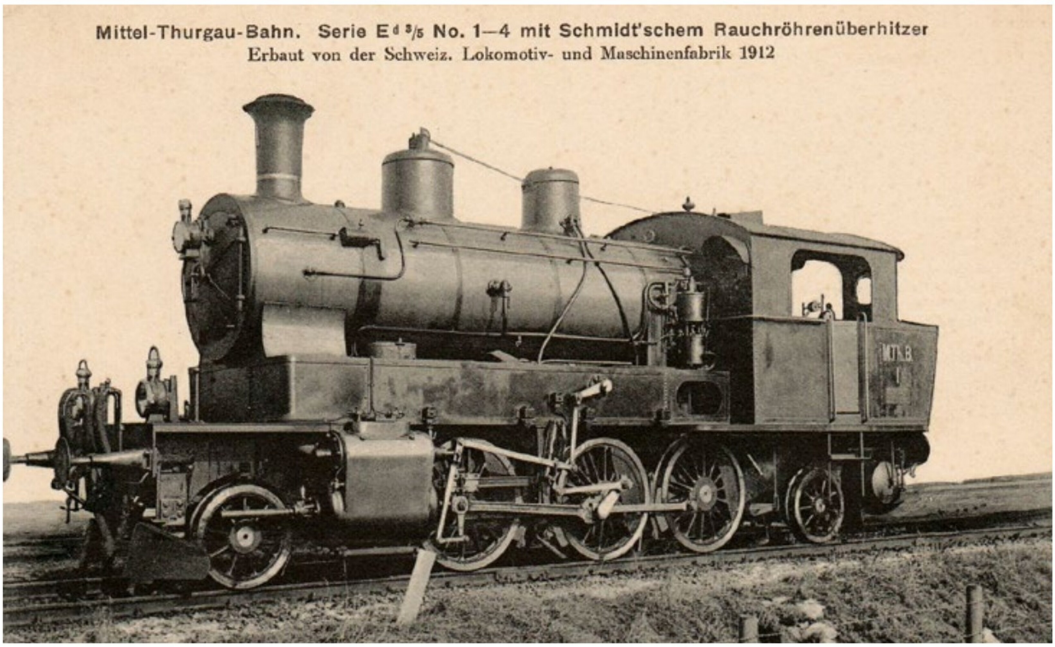
Das einfache Zweizylinderverbundtriebwerk gewährte eine im Betrieb rationale und im Unterhalt sparsame Lösung. Der Kessel kam im Mittel auf 2,65 m ab Schienenoberkante zu liegen. Vorgesehen waren unter anderem:

- Kupferfeuerbüchse ohne Kipprost
- Einbau Schmidt-Überhitzer
- Walschaert-Steuerung
- Popp-Sicherheitsventile auf dem Dampfdom
- Sandkasten als zweiten Dom auf dem Kessel
- Spindelbremse mit exterschem Wurfhebel
- doppelte Westinghouse-Bremse
- unter dem Kohlenkasten quer aufgehängter Luftbehälter
- Geschwindigkeitsmesser System Hasler
- Einrichtung für Dampfheizung
- 18 Schmierapparate
- Rauchverzehrungsapparat System SBB mit dessen Kennzeichnung, dem gelben Ring am Kamin
- Funkengitter unter Kamin in der Rauchkammer
- Luft- und Handsandstreuer
- Radreifenschmierapparate vorne und hinten
- Dampfschienenspritze

Die Ablieferungen der Maschinen erfolgten dann mit Zielort Bahnhof Weinfelden.

Nr. 1 1. August 1912
Nr. 2 2. August 1912
Nr. 3 15. August 1912
Nr. 4 22. August 1912

Es existiert noch ein Abnahmebericht des Kontrollbeamten Stalder des Bundes. Im Bericht des Beamten sind nur wenige Beanstandungen zu finden. Der Gang der Lokomotive wurde im Vorwärts- wie im Rückwärtsgang als sehr gut beschrieben. Mit dieser Abnahme protokollierte man auch die Abwägungen auf einer Brückenwaage und anschliessend auf einer Erhardt'schen Waage zur Ermittlung des Leer- und des Betriebsgewichts. Die Tatsache, dass sie im Betrieb bis in die 1930er-Jahre nur mit einer maximalen Geschwindigkeit von 50 km/h fahren durfte, führte dazu, dass die Lok in früheren Schriften, unter anderem auch in den verschiedenen Buchausgaben von Moser, immer unter Ed 3/5 gelaufen ist. Links sehen Sie einen kleinen Ausschnitt aus dem Protokoll.



Postkarte: Slg. Verkehrshaus Luzern

Die Betriebsgeschichte der Ed/Ec 3/5

Mit diesen vier Loks konnten die Betriebsanforderungen für die nächsten 25 Jahre abgedeckt werden. Und dies erst recht, als der Erste Weltkrieg für etliche Jahre das Betriebsvolumen stark reduzierte.

1926 kaufte die Bahn noch die schwere Ed 4/5, die bei den SBB 1923 ausrangierte Nr. 7701, eine 1'D-n2v-Tenderlokomotive der ehemaligen Jura Neuchâtelois (J-N) als MThB Nr. 7. In den Boomjahren Mitte der 20er-Jahre bestand Bedarf an einer schweren Güterzuglokomotive. Mit dieser Lokomotive wurde man nie recht glücklich. Sie soll ein «Schienenfresser» gewesen sein auf dem kurvigen Parcours. Dies obschon ihre frühere Hausstrecke von Neuenburg nach La Chaux-de-Fonds kaum weniger kurvig ist und mindestens ebensolche Steilrampen aufweist. Die neuen Dieseltriebwagen erlaubten es den Ec 3/5 ab 1942 den schon reduzierten Güterverkehr vollständig zu übernehmen. Man nutzte die Gelegenheit, die Ed 4/5 im gleichen Jahr nach Deutschland an den Lenz-Konzern in Stettin, einen grossen Privatbahneigner und -betreiber, zu verschachern. Hier waren wohl auch die Verbindungen der VKA im Spiel. Der weitere Lebenslauf bleibt jedenfalls im Dunkeln.

1932 konnte man die V/max von 50 auf 60 km/h erhöhen. Die Geschwindigkeitserhöhung erfolgte mit der Begründung, dass die Sicherungseinrichtungen wie Signale, Zugvormeldung usw. ab 1932 auf allen Stationen vorhanden waren. Fast alle Züge waren auf durchgehende Luftbremse umgestellt. Deshalb gab das Bundesamt für

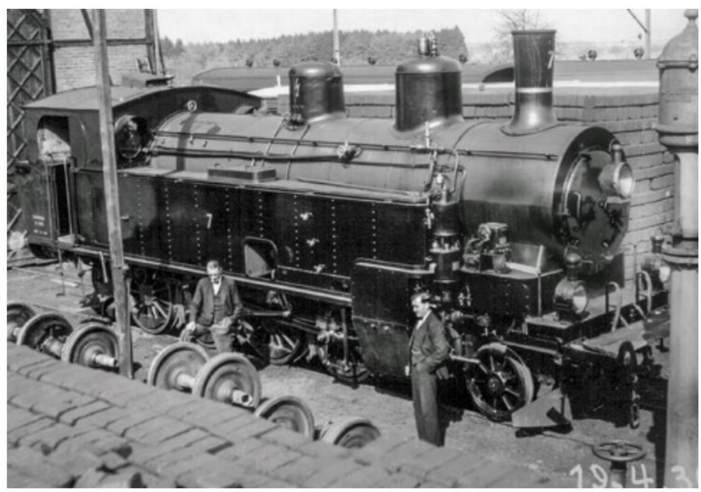


Foto: Slg. Verlag Flügelrad

MThB Nr. 7 ex. SBB 7701. Einzig bekannte Aufnahme vom 19.4.1936 im Depot Weinfelden.

Verkehr «grünes Licht» für die höhere Geschwindigkeit.

In den 1930er-Jahren erfolgten dann die Experimente mit Dieseltriebwagen, und ab 1941 schliesslich die weitgehende Übernahme des Personennahverkehrs durch solche Fahrzeuge. Die Höchstgeschwindigkeit wurde für diese Dieseltriebwagen auf 70 km/h erhöht.

Damit erledigten die Dampfloks zum grössten Teil den doch umfangreicher gewordenen Güterverkehr bis zum endgültigen Abgang der Nr. 1, 2, 4 im Jahre 1965.

Der Güterverkehr wurde seit Beginn in erster Linie durch die Landwirtschaft alimentiert, da diese den Kanton bis zum heutigen Tag wirtschaftlich stark prägt. Die wichtigsten Transporte betrafen Getreide, Obst, Gemüse, Milch und Tiere. Später mussten neu erstellte Öltanklager an der Linie beliefert werden. Schliesslich kamen Kiestransporte dazu. Durch die guten Beziehungen der WEG und ihrer Nachfolgegesellschaft zu Industrie und Bergbau in Norddeutschland konnten auch Transportaufträge als Rohmaterialtransporte über Konstanz und die MThB hereingeholt werden.

Stetig im Einsatz waren die Loks für den Stückgutverkehr, welcher damals noch ein nicht wegzudenkendes Standbein des Güterverkehrs war. Während der beiden Kriegszeiten kamen zum Teil ungewöhnliche Aufträge zur Ausführung. Unter anderem musste Kohle transportiert werden für die Landesversorgung über Konstanz, oder es mussten Sanitätswagen mit Verwundeten aus Italien nach Deutschland verschoben werden und so fort.

Späteres Standbein waren Kieszüge unter anderem beim Autobahnbau, jedoch bereits mit elektrischen Fahrzeugen.

Spezielle Sonderzüge im Einsatz auf dem MThB-Netz

Im Personenzugsdienst der MThB wurden aus Deutschland Pilgerzüge nach Einsiedeln geführt. Später führten sie auch zunehmend Züge für Ausflugs- und Sonderfahrten aller Art. Zu den grossen Events gehörten die wiederkehrenden Transporte des Zirkus-Knie-Zuges.

Was da abging, ist beispielsweise im «Eisenbahnamateur» Nr. 5/1959 wie folgt beschrieben worden:

Anfang April wurde der Zirkus Knie auf folgende Weise von Weinfelden nach Kreuzlingen befördert: erster Zug 68 Achsen mit 720 t mit 5-Kuppler der DB-Baureihe 50 an der Spitze, eine MThB Ec 3/5 am Schluss und eine solche ungekuppelt zum Nachschieben, Weinfelden nach Berg. Zweiter Zug bis Berg in zwei Teilen geführt: zwei Ec 3/5 mit 32 Achsen, 360 t und eine Ec 3/5 mit 10 Achsen und 100 t. Es verkehrten die Lok 2, 3 und 4. Die Nr. 1 ist in Revision. Ab 1960 kämpften auch die Eb 3/5 im Verein mit Ec 3/5 mit diesem Zug. Die Regel war, dass der Knie-Zug entweder von Wil nach Weinfelden oder von Weinfelden nach Kreuzlingen verschoben werden musste. Ab 1960 befand sich meistens am Kopf des Zuges eine Eb 3/5, und zwei Ec 3/5 standen als Schublok am Schluss.

Nachfolgend noch ein kleines Detail zum Schmunzeln mit Blick auf den heutigen Perfektionismus: Es mussten immer mal wieder Güterzüge auf den Rampen nach Berg während der Fahrt geteilt werden, da die Maschinen trotz Sander in Steigungen und Gleisbogen völlig «durchdrehten» bei nassen Schienen.

Bis die zusätzliche Ersatzlok da war und das Prozedere der Zugsteilung vollzogen war, waren auch bei dem nicht allzu strengen Fahrplan happige Verspätungen auf der eingleisigen Strecke vorprogrammiert. Glücklicherweise lebte man noch in einem etwas weniger perfektionierten Zeitalter. Ein Spektakel allerdings war es alleweil für die zufälligen Zuschauer.

An den Maschinen hatte man in den Betriebsjahren keine grossen Veränderungen vorgenommen. Trotzdem sind einige spätere Einrichtungen und etwaige Versuche an ihnen wissenswert und spannend.

1925 montierte die MThB bei allen eine elektrische Beleuchtung, welche aus Akkumulatoren von der Dynamomaschine des erstfolgenden Wagens gespeist wurde. Die elektrische Beleuchtung blieb bis zum Schluss in Betrieb. Erst die Nr. 3 erhielt später ihre angestammten Petroleumlampen zurück.

Es heisst auch, dass die Lok Nr. 1 1933 auf Ölfeuerung umgestellt worden sein soll. Über diesen Umbau sind leider keine näheren Akten greifbar. Es war vermutlich ein Versuch, der zu dieser Zeit kaum nachhaltig war. Trotz scheinbar guten Ergebnissen soll die Ölfeuerung wieder ausgebaut worden sein. Im Übrigen sind zu dieser Zeit auch bei den SBB erste Versuche mit Ölfeuerung nach System Sprenger aktenkundig.

Foto: Hermann Leitz



Aus den 30er-Jahren: Nr. 1, noch mit Glanzblechverkleidungen ...



... Nr. 2, schwarz ohne Filets und Revisionsdaten. Beide in Weinfelden.

Foto: Slg. Verkehrshaus, Fotograf nicht vermerkt



Foto: Peter Willen

Ec 3/5 Nr. 2 und 1 als Schubloks am Zirkus-Knie-Zug im originalen Outfit aus dieser Zeit: schwarz mit roten Zierlinien, am 22. Mai 1963.

Laut Buchautor Alfred Moser erhielt die Nr. 2 im Jahre 1933 einen Abdampfinjektor. Vermutlich in den 1930er-Jahren montierte die MThB bei den Seitenöffnungen des Führerhauses vorne Schieber, mit denen die Öffnung um etwa einen Drittel geschlossen werden konnte und die so als Witterungsschutz dienten. Diese sind später auf Bildern jedoch nicht mehr zu sehen. Teilweise wurden sie wohl wieder ausgebaut respektive nicht wieder montiert.

Um die Traktion der nach 1952 allmählich zunehmenden Gütertransporte und verdichteten Personenzug-Fahrpläne sicherzustellen, musste die Bahn zusätzliche Lokomotiven mieten. Im Personenverkehr entschärfte im Moment die zweite Generation Dieseltriebwagen von Schindler 1951 bis 1954 das Problem.

Um 1956 ist im «Eisenbahn-Amateur» nachzulesen, dass auf der Strecke Kreuzlingen–Weinfelden durch Deutsche-Bundesbahn-Dampflokomotiven der Baureihe 50, 1'E-Schlepptenderlokomotiven, schwere Güterzüge befördert wurden. Es waren auch Einheiten der Baureihe 75, ehemals Badische 1'C1'-Tenderlokomotiven, im Einsatz. Diese Lokomotivaushilfen endeten 1959 mit der Schliessung des Bahnbetriebswerks in Konstanz.

Trotzdem, bereits im Februar 1952 ist in einer Eisenbahn-Zeitschrift zu lesen: Die Dampflok Ec 3/5 Nr. 4 der Mittelthurgau-



Foto: Hans Thalmann

Schub Ec 3/5 mit gleichem Knie-Zug in voller Länge, Ausfahrt Berg am 22. Mai 1963.



Foto: Hans Thalmann

Nr. 4 heizt Bitumenwagen auf im Depot Weinfelden, 2. Sept. 1962.



Foto: Hugo Hürlimann

Personenzug Wil–Weinfelden, Strecke Märwil–Bussnang im Juli 1949.



Foto: Hugo Hürlimann

Güterzug Weinfelden–Wil mit Halt in der Station Bettwiesen, 4. Oktober 1964.



Foto: Hugo Hürlimann

Fotosession mit Stückgutzug in Lengwil am 21. Juni 1949. Gesunder Schwatz gefällig?



Foto: Hans Dellsperger, Slg. Hugo Hürlimann

Kreuzlingen 1955: Güterzug nach Weinfelden wird aufgeteilt wegen Überlast bei der Rampe nach Berg.

bahn ist zum Verkauf ausgeschrieben. So weit kam es dann noch nicht. Zu dieser Zeit hatte wohl niemand mehr Interesse an einem solchen Häppchen, sofern es denn eines war, es sei denn zu einem günstigen Schrottpreis. Es zeichnete sich im Verlaufe der kommenden Jahre ab, dass die Nr. 4 als Erste auf den Altenteil kommen sollte. Hugo Hürlimann erinnert sich noch an den «hinkenden» Auspuff der Nr. 4 anlässlich eines Fotoausflugs mit seinem Vater in den 1950er-Jahren.

1958, anlässlich einer Revision, wurde der noch etwas bessere Kessel der Nr. 4 demontiert, in Offenburg (D) einer Revision unterzogen und anschliessend aber auf das Fahrgestell der Nr. 3 montiert. Den Kessel der Nr. 3 setzte man trotz Mängeln der jetzt ausser Dienst gestellten Nr. 4 auf. Diese fristete in den nächsten Jahren nur noch ein Dasein als Heizlokomotive und Ersatzteilspender. Als «Wasserkocher» konnte ihr Kessel jedoch noch einige Zeit verwendet werden. 1964 hatte ihr letztes Stündchen allerdings geschlagen.

Das alles zeigt auf, dass die Dampfrösser auch bei der MThB langsam ihrem Ende entgegengingen.

Als Notlösung und als Ersatz auch für die deutschen Loks dienten ebenfalls dem Schrottplatz entgegengehende Dampfloks der SBB. In den Jahren 1960–1964 beschaffte man sich also drei Stück überzählige SBB Eb 3/5 mit den Nummern 5820, 5829, 5810, bei den Eisenbahnern als sogenannte «Habersäcke» bekannt, welche noch wenige Jahre bis zur Elektrifikation die Ec 3/5 unterstützten oder ablösten. Die ersten beiden kamen 1966 auf den Abbruch. Die Nr. 5810 erwarb 1974 die Dampfbahn Bern (DBB). Diese hat die Lok restauriert und hält sie bis heute weiterhin betriebsfähig für historische Dampffahrten.

Ihr Standort, wie auch der weiterer Fahrzeuge der DBB, ist das Depot im bernischen Konolfingen.

Es geht weiter …

Über den Ausklang der Dampftraktion bei der MThB und die überlebende Dampflokomotive mit der Nummer 3 berichten wir in der LOKI 1|2018.



Foto: Hans Thalmann

Hans Thalmann hält im August 1963 einen friedlichen Sonntag im Depot Weinfelden fest. Ec 3/5 Nr. 4 und 1 sowie Eb 3/5 Nr. 5829 und rechts Eb 3/5 Nr. 5820.



Foto: Hans Waldburger

Denkmalwürdiges Depot Weinfelden mit Eb 3/5 Nr. 5820, Ec 3/5 Nr. 4, Wismarer- und Schindler-Dieseltriebwagen am 27. September 1961.



Modelle aus dem 3-D-Drucker für die Spur 0m

3-D oder was?

Im Bereich der Modelleisenbahn erobern Kreation im sogenannten 3-D-Druckverfahren zunehmend den Markt und gewinnen immer mehr an Bedeutung. Was sich nach futuristischer Technik anhört, kann aber für den Modellbauer ein Vorteil sein. Hier ein Erfahrungsbericht von …

… Stefan Casanova (Text und Fotos)

Die 3-D-Technik, ist die bereits für den herkömmlichen Modellbau verwendbar? Diese Frage stellte ich mir, als ich an einer Burgdorfer Modellbahnausstellung die Prototypen von Werner Rohr sah. Da fuhren historische Bernina-Triebzüge der Spur 0m im Kreis herum. Die Rohgehäuse, Drehgestelle, Pantografen und auch die Zurüstteile waren mittels eines 3-D-Druckers entstanden. Als Werner Rohr kurz darauf einen vierteiligen und dabei noch preiswerten Bausatz mit allen notwendigen Bauteilen auflegte, wollte ich es genauer wissen und meldete mich zusammen mit zwei anderen Kollegen zu einem Testbaukurs in Pura an.

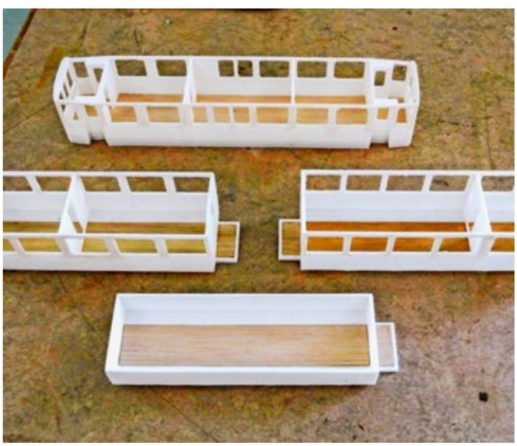
Aber nach wie vor beschäftigen mich dabei einige bisher unbeantwortete Fragen. Was bringt die 3-D-Technik einem langjährigen Modellbauer wie mir, welcher bisher den traditionellen Modellbau mittels Kupfer- und Messingbausätzen betrieben hat? Wie wird die neue Modellbautechnik angewendet, und kann sie die althergebrachte ergänzen oder sogar konkurrenzieren? Ich darf anmerken, dass ich während 20 Jahren die Modellbaukurse im Tessin besucht habe, dies im Schnitt je zwei Wochen pro Jahr. So entstanden viele Spur-0-Modelle aus der «Küche» von Werner Rohr und Hans Lei. Dabei benötigte ich oft mehrere Wochen, um ein Modell herzustellen.

Nun versprach Werner Rohr sogar den Zusammenbau eines solchen vierteiligen Modells innerhalb eines siebentägigen Kurses! Das war sehr vielversprechend. Doch um es gleich vorwegzunehmen, ich benötigte zehn volle «Arbeitstage», um den Berninazug in Spur 0m inklusive der Inneneinrichtung, der Passagiere, der Beleuchtung und des Decodereinbaus fertigzustellen.

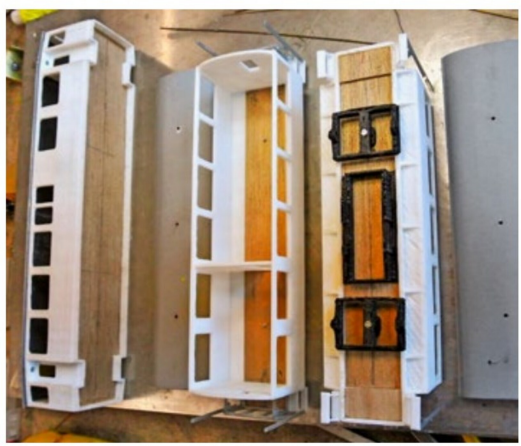
Es waren zwar intensive Modellbautage im Tessin, welche ich aber trotzdem sehr genossen habe. Dieses zügige Entstehen eines anspruchsvollen, vierteiligen Spur-0m-Modellzuges dank der neuen Modellbautechnik hat mich schlussendlich wirklich begeistert!



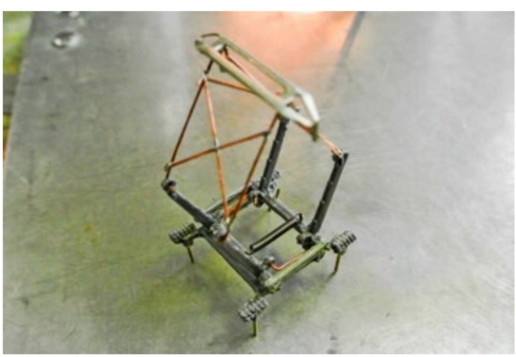
Das Vorbild, der Triebwagen Nr. 34, ist bei der Rhätischen Bahn (RhB) zusammen mit den Wagen am Bernina als historisches Fahrzeug unterwegs.



Die Wagenkasten sind mit einem Holzboden ausgestattet.



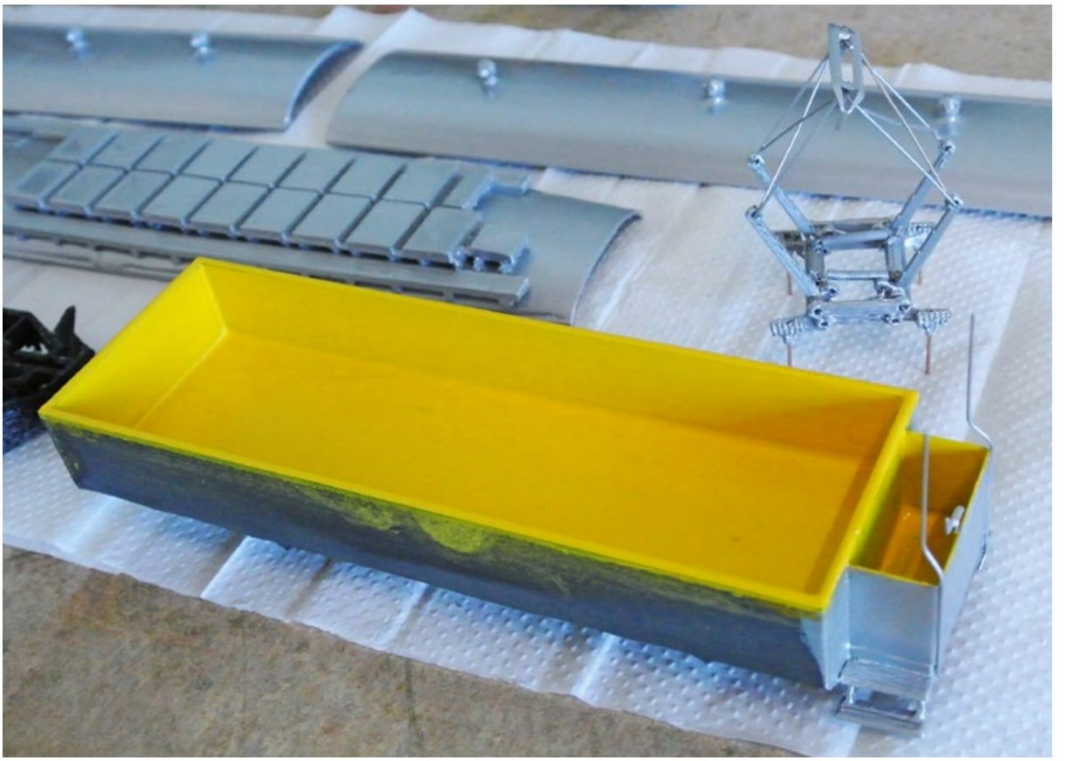
Unter dem Wagenkasten werden Achsaufnahmen angeschraubt.



Pantograf in 3-D-Technik erstellt und mit konventionellen Teilen ergänzt.



Ein Wagenkasten wird mit einem Grundierspray grundiert.



Der offene Panoramawagen ist nun so weit, dass er bereit ist für die Beschriftung und den Einbau der Inneneinrichtung.



Die Rohgehäuse der geschlossenen Fahrzeuge sind ebenfalls fertig gespritzt. Auf den hellen Flächen wird die Beschriftung angebracht.

Sofortige Erkenntnisse der neuen Herstellungstechnik

Die 3-D-Arbeitstechnik war im Vergleich zu den Metallbausätzen speziell und gewöhnungsbedürftig. Die mit dem verwendeten 3-D-Drucker erstellten Gehäuse und Dächer benötigten ein mühsames Reinigen, Spachteln und Schleifen. Besonders das Schleifen des sehr harten Materials konnte einem auf die Nerven gehen. Beim Sägen verklebten sogar die Sägeblätter. Alle Verbindungen mussten geschraubt oder mittels Spezialkleber verklebt werden. Auf meine Frage nach dem Langzeitverhalten konnte ich keine Antwort erhalten. Das Farbspritzen der Gehäuse und das Bemalen der Zurüstteile verlief allerdings problemlos. Die Montage des filigranen Pantografen war zwar anforderungsreich, aber sehr gut gelungen!

Das «Beschriftungsproblem»

Die Idee, Front und Seitenteile mittels selbstklebender Folien aus dem Laserdrucker mit den charakteristischen Filets und Schattenschriften zu überziehen, überzeugte. Dies erübrigte das mühsame, einzelne Abreiben der attraktiven Schriftbilder und Filets. Zudem half diese Variante, Kosten zu sparen. Es haben sich zwar minime Farbdifferenzen zwischen den gespritzten Fahrzeugkasten und dem Folienbereich ergeben, was mich aber nicht stört.

Die innere Endfertigung wie Fensterverglasung, Möblierung und Elektrifizierung entsprach wiederum weitgehend dem traditionellen Modellbau. Speziell zu erwähnen sind die ebenfalls in 3-D-Technik effizient hergestellten Sitzbänke.

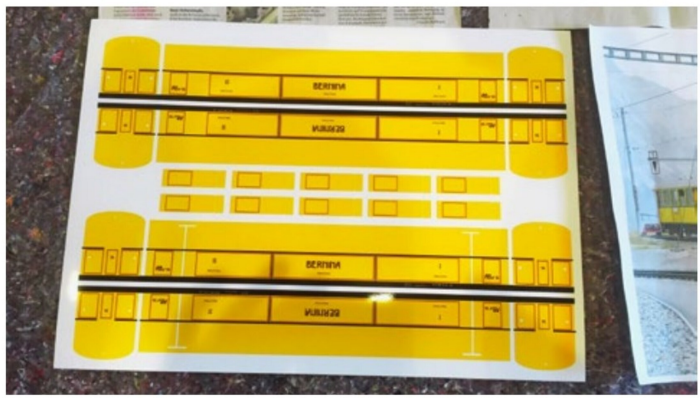
Werner Rohr bezeichnete den Berninazug als «Einmeterzug». Das heisse, man habe den vierteiligen Zug mit einer Distanz von einem Meter zu betrachten. So fallen die durch die 3-D-Technik bedingten Unregelmässigkeiten nicht auf. Ich darf allerdings stolz feststellen, dass mein Zug ein «0,8-Meter-Zug» geworden ist!

Zusammenfassung und Beurteilung

Die 3-D-Bautechnik stellt allerdings keine Konkurrenz zur traditionellen Metallbauweise dar, sondern vielmehr eine Ergänzung. Die Metallbauweise erlaubt eine viel höhere Detaillierung und eine sehr hohe Perfektion. Sie ist besonders geeignet für erfahrene Modellbauer/innen. Sie erfordert ein gut eingerichtetes Atelier mit



Der Wagen BB BC 110 ist zum Anbringen der Beschriftungsstreifen vorbereitet.



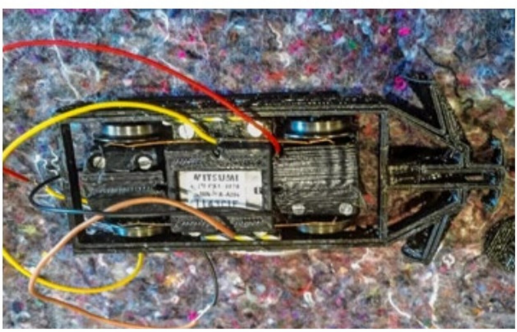
Der Beschriftungsbogen wird mittels Laserdrucker auf Selbstklebefolie gedruckt.



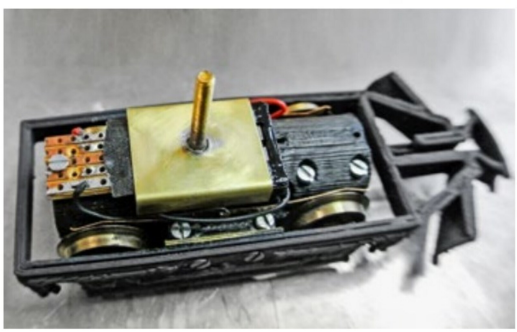
Der Panoramawagen weist eine komplette Inneneinrichtung bestückt mit Figuren auf.



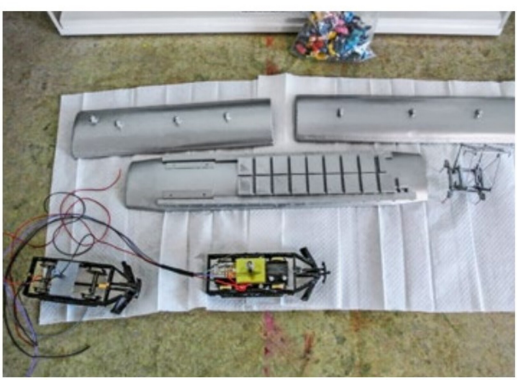
Ein Blick in den geöffneten Triebwagenkasten zeigt den Digitalbaustein in der Mitte und die Verdrahtung für die Front- und Innenbeleuchtung.



Die Stromaufnahme am Motorendrehgestell für den Triebwagen.



Beim Drehzapfen handelt es sich um ein Messingbauteil.



Die Dachpartien und Triebwagen-Drehgestelle sind zum Einbau bereit.



Die Dachpartiendetails und der Pantograf sind ebenfalls fertig gespritzt.

Maschinen, Werkzeugen und Anleitung. Es ist ein Hobby mit viel Aufwand an Zeit und Geld.

Die 3-D-Technik schränkt die Detaillierungs- und Perfektionsmöglichkeiten ein. Sie ist abhängig von einer 3-D-Planherstellung und einem entsprechend aufwendigen Druck. Allerdings sind in Zukunft verbesserte Druckmaschinen zu erwarten. Der Aufwand hinsichtlich Arbeitsatelier, Werkzeugen und Maschinen ist dabei gering. Der Aufwand und der Kaufpreis stehen in einem guten Verhältnis zum Ertrag. Diese Modellbauweise ist geeignet für ungeübte Einsteiger in den Modellbau, so beispielsweise auch für Jugendliche.

Die Masshaltigkeit und der optische Eindruck des Triebwagens und der Wagen sind allerdings top. So kann wirklich ein schöner Zug gebaut werden, welcher optisch wie auch vom Fahrverhalten her überzeugt. Trotzdem werde ich meine zukünftigen Modelle weiterhin mit den bisherigen Techniken, die sich ja auch ständig weiterentwickeln, herstellen. Und dies vorzugsweise während der Ferienwochen in einem Hotel im Tessin. Die 3-D-Technik behalte ich jedoch positiv-kritisch im Auge. ○

Werner Rohr

Werner Rohr (Jahrgang 1935) aus Hindelbank BE schaut auf eine über 60-jährige Modellbaukarriere zurück. Seine Spur-0-Bausätze und -Fertigmodelle sind noch heute das Mass aller Dinge für eingefleischte Modellbauer. Im Laufe der Zeit sind etwa 53 verschiedene Fahrzeugtypen wie Lokomotiven, Triebzüge, Güter- und Personenwagen entstanden. Daraus wurden ca. 1700 Fertigmodelle, welche von ca. 120 verschiedenen Modellbauern aus der Schweiz und dem nahen Ausland hergestellt wurden. Sie sind hauptsächlich anlässlich von 116 Baukursen im Tessin unter seiner Leitung realisiert worden. Nach dem Abschluss des zehnteiligen TGV-Bausatzes Lyria wollte Werner Rohr sich zur Ruhe setzen. Durch das Zusammentreffen mit einem IT-Spezialisten, welcher 3-D-Erfahrung hatte und einen einfachen 3-D-Drucker gebaut hatte, erkannte er das Potenzial dieser neuen Technik. Da Werner Rohr schon früher neue Wege im Modellbau gegangen ist, wollte es der mittlerweile zum Pensionär mutierte nochmals wissen und hat unter anderem den historischen Berninazug zur «Baureife» entwickelt. Auch das ist ihm bestens gelungen. Nun wird er sich endgültig zur Ruhe setzen respektive seine lange geplanten Fahrradtouren durch Südeuropa realisieren.

Baukurse Pura

Seit 1986 werden im Tessin Ferien-Modellbaukurse durchgeführt. Werner Rohr hat sie ins Leben gerufen und bis Ende 2016 als Kursleiter begleitet. Von 1986 bis 2006 fanden sie in Ponte Tresa statt, ab 2007 in Pura. Ab 2009 wurden die Kurse parallel von Hans Lei und Werner Rohr und ab 2017 ausschliesslich von Hans Lei geleitet. Die Kurse finden im Hotel Paladina in Pura statt, das dafür drei Räume unentgeltlich zur Verfügung stellt. Die Werkstatt bietet maximal zwölf Personen Platz. Es sind eine Drehbank, eine Fräsmaschine, eine Abkantmaschine, eine einfache Spritzkabine, eine Sandstrahlanlage und diverse Bohr- und Schleifmaschinen vorhanden. Persönliches Handwerkzeug muss jeder Teilnehmer selbst mitbringen. Die Wochenkurse finden jeweils im Frühjahr, im Sommer und im Herbst statt. Die Kosten der geführten Kurse sind kostendeckend kalkuliert und nicht gewinnorientiert, die Modellbauwochen ohne Leiter sind kostenlos. An den Kursen kann jedermann beliebige Fahrzeuge bauen, es sind auch Bausätze bei Hans Lei erhältlich. Um die Räume nutzen zu können, ist jedoch die Übernachtung im Hotel erforderlich. Dieses bietet verschiedene Zimmerkategorien an. Das freundlich geführte Hotel an herrlicher Lage im Malcantone ist als Familien-Ferienhotel konzipiert und bietet einen hohen Erholungswert.

In den über 30 Jahren wurden über 1300 Mann-Wochenkurse belegt und dabei ca. 430 Modellfahrzeuge gebaut. Und es sind daraus viele Freundschaften entstanden.

Weitere Infos unter: www.eisenbahn-modellbau.info oder www.mobau-lei.ch.



Der mit 3-D-Technik erstellte, nun fertiggestellte Bernina-Zug präsentiert sich im schönsten Sonnenlicht vor der Werkstatt im Tessin.


SBB Cargo



HO-Anlage nach Schweizer Motiven von Helmut Langenberg

Eine Zugfahrt durch das untere Appenfluher Tal

Baubeginn der ursprünglichen Anlage war im Jahr 2001. Seither wurde die Anlage öfters umgebaut. Zuletzt in den Jahren 2013/2014. Diesem Umbau ging ein Teilabriss von etwa 80% der alten Landschaft voraus. 2016/2017 wurde die Anlage noch um einen kleinen See ergänzt. Nun steht einer Zugfahrt durch das untere Appenfluher Tal nichts mehr im Weg.



Die untere Paradestrecke mit einem Blick auf die Burg und regem Zugverkehr.

Von Helmut Langenberg (Text und Fotos)

Bereits zweimal wurde in der LOKI über meine Anlage berichtet, einmal in der Ausgabe 06|2007 und später in der Ausgabe 02|2009. In diesen beiden Ausgaben habe ich bereits ausführlich über den Unterbau und auch über meinen Landschaftsaufbau geschrieben. An meinen bisherigen Arbeitsweisen hat sich zwischenzeitlich nicht viel verändert. Nur, dass ich jetzt teilweise auch Hartschaumplatten für meinen Landschaftsaufbau nutze.

Heute lade ich alle Leser auf eine kleine Rundreise über meine Modelleisenbahnanlage ein, da ja durch den Umbau in den Jahren 2013/2014 im unteren Appenfluher Tal kaum ein Stein auf dem anderen geblieben ist.

Die Reise beginnt

Der Zug beginnt seine Fahrt im Schattenbahnhof auf der untersten Ebene in Richtung rechts. Er befindet sich dabei noch



Ein wundervoller Panoramaausblick! Der Wildbach schlängelt sich durch das ganze Tal, bis er schliesslich in den See mündet.



Eine Re 484 der RTS RailTraction Services mit einem Containerzug auf der oberen Paradestrecke in Höhe vom Appenfluher Hof.



Gleich oberhalb der Kantonsstrasse müht sich auf der einspurigen Strecke die Re 6/6 11621 mit einem Zug nur mit Holzladungen ab.

eine Weile versteckt im Untergrund, bis er dann den Schattenbereich verlässt und beim Befahren der untersten Paradestrecke das Tageslicht erblickt. Direkt nach der Tunnelausfahrt überquert er zum ersten Mal den Wildbach Appenfluh auf einer Stahlbrücke. Er legt sich aufgrund der Kurvenüberhöhung im Bogen leicht nach links, überquert kurz vor dem nächsten Tunnel noch mal den Wildbach und verschwindet erneut im Tunnel. Der Wildbach mündet dort in den Appenfluher See. Die Passagiere, die im Zug in Fahrtrichtung rechts sitzen, haben während der Fahrt über diese Paradestrecke einen tollen und unvergesslichen Ausblick auf die über dem Felsmassiv thronende und gut erhaltene Burg Appenfluh. Diese kann von April bis einschliesslich Oktober besichtigt werden. Der Eigner Graf von Appenfluh und auch seine direkten Vorfahren haben das Gemäuer bis heute in einem recht guten Zustand gehalten. Von der Burg aus hat man einen tollen Ausblick über das gesamte Tal und den See bis hinüber zum Dorf. Auf der Hälfte der Paradestrecke quert ein Wanderweg die Schienen. Er beginnt unweit von diesem Dorf. Auf ihm gelangen die Wanderer zur Burg und kommen dabei dem Appenfluher Hof ganz nahe. Der Weg macht bei die- ▷

Lesen Sie weiter auf Seite 92

Diverse Fakten über die H0-Anlage «Unteres Appenfluher Tal»

Anlagenrahmen

Grösse: 400 cm breit und 260 cm tief, offene Rahmenbauweise in angedeuteter U-Form auf Holzbeinen mit Rollen, Rahmenhöhe über Boden 90 cm – höchster Punkt 185 cm.

Geländeaufbau

Landschaftsaufbau mittels Holzleisten ohne Spanten; die Landschaftsoberfläche wurde mittels Hasendraht, Zeitungspapier, Gipsbinden, Moltofill und teilweise aus Hartschaumplatten geformt.
Gleistrassen: Für die Bahntrassen sowie auch für das Bahnhofsareal wurden Holzbretter verwendet.
Die Gleise liegen in einer vorgeschotterten Schaumstoffgleisbettung von Mössmer, zusätzlich wurde das komplette Gleisbett mit Noch-Gleisschotter überarbeitet und eingefärbt.

Fahrleitung

Die Fahrleitungsmasten, Querträger, Isolatoren und Fahrdrähte stammen von Sommerfeldt.

System

Märklin-3-Leiter-Wechselstrom. Digitale Steuerung der Züge erfolgt mit der altbewährten Märklin Central Unit 6021 und zwei zusätzlichen Fahrtreglern. Alle Weichen und Abstellbereiche werden digital mit zwei Keyboards 6040 bedient. Die Gleisanlage besteht komplett aus K-Gleisen. Signale von Schneider und Alpha – aber ohne Funktionseinfluss auf die Züge.

Rollmaterial

Die Lokomotiven stammen von Märklin, Roco und Liliput. Die Personen- und Güterwagen stammen von Märklin, Roco, Fleischmann, Liliput, Jouef und Mehano.

Landschaftsgestaltung

Laubbäume
Naturbüsche und handgefertigte Bäume von der Modellbaummanufaktur Grünig. Unbelaubte Meerschaumbäume aus dem Architekturbedarf wurden von mir selbst eingefärbt und mit verschiedenen Blättern belaubt.

Nadelbäume
Fichten und Lärchen von der Modellbaummanufaktur Grünig und Fichten aus Selbstbau sowie von Faller und diversen Herstellern.

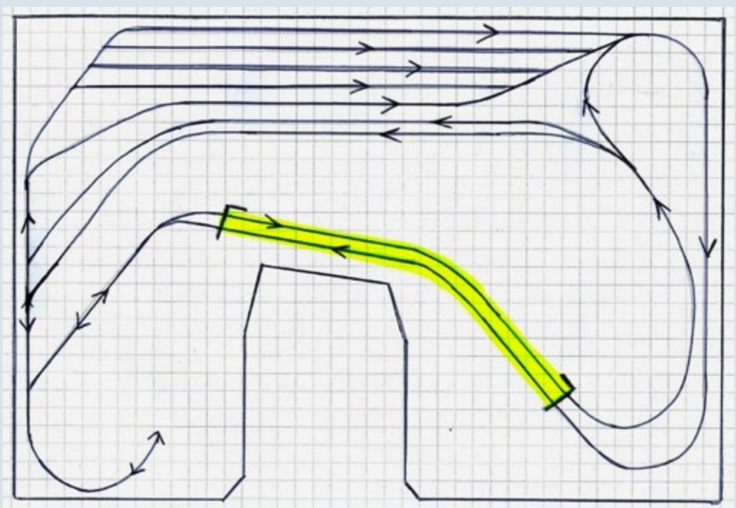
Büsche und Sträucher
Eingefärbte und belaubte Meerschaumbüsche und diverse Pflanzen aus der Natur.

Wiesen und Gras
Grasflor, Blättervlies und Grasbüschel von Heki und Noch.

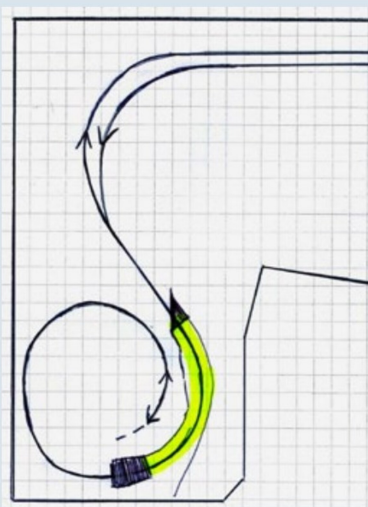
Felsen, Wege und Boden
Moltofill, echte Steine und Vogelsand sowie verschiedenes Streugut von Heki, Faller und Noch.

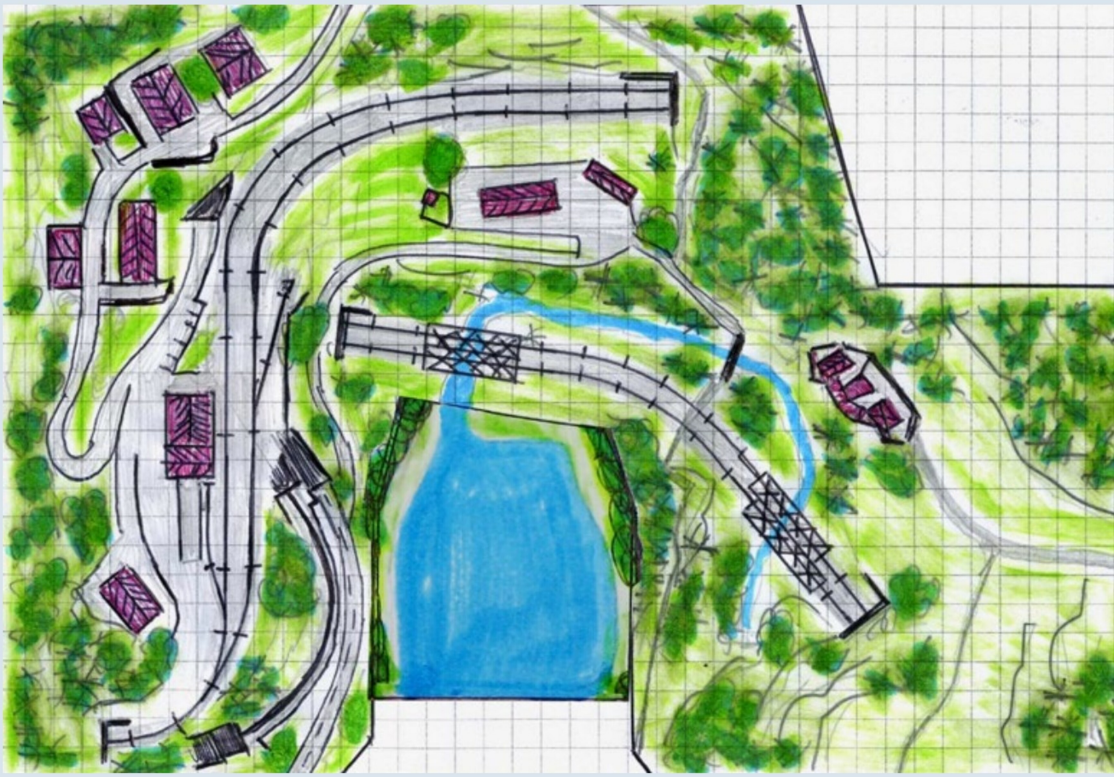
Gewässer
Giessharz Glosscoat von Vosschemie, Marabu Window Color glasklar und weisse Plaka-Farbe.

Ebene 0



Ebene 1

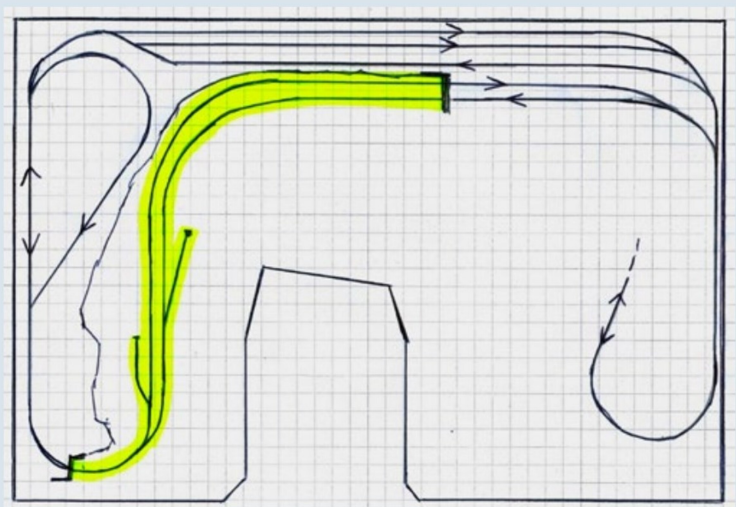




Der farbige Gleisplan bietet ein Abbild der sichtbaren Gleisstrecken und der Landschaft. Mir war es sehr wichtig, viel Landschaft zu haben. Die Strecken sollten nicht direkt an den Anlagenkanten, sondern wirklich mitten durch die Gebirgswelt führen. Das Seemodul kann herausgenommen werden. Ebene 0: Hier befinden sich der grosse Schattenbahnhof, die untere Paradestrecke und die Kehrschleife. Ebene 1: Hier befindet sich die kurze sichtbare einspurige Strecke und im Berg eine Ausweiche. Ebene 2: Hier verläuft die obere Paradestrecke. Im Hintergrund sind die Kehrschleife und ein kleiner Schattenbahnhof.

Ebene 2





Auch Angler haben am Wildbach Appenfluh einen Gefallen gefunden und nutzen ihn zum Ausgleich für den strengen Alltag.



Gleich neben der Stahlbrücke mündet der Wildbach in den See.

sem eine 180-Grad-Wende und geht hinunter zu einer Holzbrücke, die über den Wildbach führt. Auf der anderen Seite quert er die unterste Paradestrecke und verläuft ein kurzes Stück leicht erhöht an der Paradestrecke entlang. Hier finden die Eisenbahnfans einen idealen Fotostandpunkt.

Nun wieder zurück zu unserer Zugfahrt

Im Tunnel am Ende der Paradestrecke gelangt der Zug über einen Linksbogen und eine kleine Gleiswendel auf die Ebene 1 hinauf. Die Gleiswendel befindet sich auf dem linken Anlagenschenkel ganz aussen. Der Zug erreicht erneut das Tageslicht und befindet sich nun auf einer Linkskurve unterhalb des Bahnhofs Appenfluh. Von dort aus haben die Zugreisenden erneut einen tollen Ausblick auf den See und die Burg. Auch das Bergpanorama lässt sich gut bestaunen. Der Zug verschwindet aber nach kurzer Fahrstrecke wieder in einem Tunnel. In diesem befindet sich eine Ausweichmöglichkeit. Hier kreuzen sich die Züge auf dem Weg nach oben oder unten. So können natürlich auch Zugsüberholungen stattfinden.

Die Strecke im Tunnel führt nun nach rechts über eine gewundene leichte Steigung hinauf auf die Ebene 2. Am Ende der Steigungsstrecke erscheint der Zug auf der oberen Paradestrecke und befährt diese in Richtung Bahnhof. Links neben der Strecke fallen die Blicke der Reisenden meistens zuerst auf den Appenfluher Hof. ▷

Lesen Sie weiter auf Seite 96



Links im Bild ist der Wanderweg durchs Tal gut zu erkennen. Er bietet sich als idealer Fotopoint für Trainspotter an und wird oft genutzt.



Eine Szene fast wie am Gotthard! Sobald die beiden Güterzüge die Szenerie verlassen haben, wird man nur noch das Rauschen des Wildbachs hören.



Ein herrlicher Panoramablick auf das beschauliche Dörfli Appenfluh und seine kleine Bahnstation. Noch gibt es im Bahnhof Güterwagen zu rangieren.



Der historische «rote Pfeil» der SBB legt auf seiner Sonderfahrt einen kurzen Zwischenhalt im Bahnhof Appenfluh ein.



Auch ein typischer Simmentaler Hof hat im Dörfli seinen Platz erhalten.



Eine Schweizer Alpenbahn ohne Alphörner, das geht gar nicht!



Auch ein Maler ist ganz hin und weg vom See und vom Bergpanorama.



Herrschaftlich thront die Burg Appenfluh über dem Tal und wacht darüber.



Wer zur Burg will, der muss den Wanderweg über die Alp nehmen.

Aus der Geschichte des Appenfluher Hofs
Der Hof liegt im Herzen des Appenfluher Tales. Erbaut wurde er im Jahre 1878 und wurde in den letzten Jahren öfters erweitert und auch modernisiert. Am Anfang wurde hier noch Weidevieh gehalten und somit Milch für die Produktion von leckerem Käse erzeugt. Der Hof wird bereits in der fünften Generation geführt. Allerdings will die jetzige Jugend nichts mehr mit der Landwirtschaft zu tun haben. Somit hat der Landwirt bereits im Jahre 2000 das Milchvieh abgeschafft und für Hobbyzwecke nur noch seine Ziegen behalten. Dafür hat er zwei Ferienwohnungen im Haus ausgebaut und vermietet diese. Zusätzlich bietet er Gästen persönlich geführte Berg- und auch Talwanderungen an.

Und weiter gehts mit unserer Zugreise
Am Ende der doppelspurigen Paradestrecke durchfährt der Zug den kleinen Bahnhof. Hier halten nur noch Regionalzüge und historische Zugskompositionen anlässlich von historischen Fahrten, wie zum Beispiel der berühmte «rote Pfeil» der SBB. Alle anderen Reise- und Güterzüge durcheilen die kleine Station ohne Halt in Richtung des nächsten und letzten Tunnels der Strecke. In diesem Tunnel wird der Zug über eine Rechtskurve hinter dem oberen Bergmassiv entlang zu einer Wendeschleife geführt und beginnt nach dem Durchfahren dieser die Strecke entgegengesetzt bis auf die unterste Ebene. Hier kann ich ihn im Tunnel alternativ im grossen Schattenbahnhof abstellen oder die Wendeschleife nutzen und ihn wieder den Aufstieg zur Ebene 2 antreten lassen.

An der oberen Wendeschleife gibt es auch eine Option. Anstatt zu wenden, ist es möglich, den Zug in dem dort vorhandenen kleinen Schattenbahnhof bis zu seinem nächsten Auftrag zu parken.

Der Gleisplan erlaubt noch eine Menge anderer Zugfahrten. Somit wird es mir zum Glück nie langweilig. Ich könnte auch ständig zwei bis drei Zuggarnituren kreisen lassen, ich muss nur bei den Strecken, welche einspurig sind, aufpassen, damit da kein Unglück passiert.

Übrigens, auf den doppelt ausgebauten Paradestrecken wird natürlich vorbildlich links gefahren, so wie auf den Strecken der Schweizerischen Bundesbahnen. ○



Eine «Re 10/10» mit einem Blechrollenzug hat gerade die kleine Station Appenfluh durchfahren und erreicht gleich den nächsten Tunnel.

Erfolgreich werben mit

LOKI

Ihr Ansprechpartner: Stavros Panagiotidis, Anzeigenleiter
Tel. +41 (0)44 309 90 82, Mobile +41 (0)76 567 11 26,
inserate@staempfli.com

Nächste Anzeigenschlüsse
LOKI 1/2018: 24. Nov. 2017 – LOKI 2/2018: 5. Jan. 2018

Bahnorama GmbH
Modelleisenbahnen

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

Brünnenstrasse 106, 3018 Bern



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

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

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

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

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*

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

REA

**Freier Eintritt!
Fahrbetrieb
auf der Bühne!**

44. Birmensdorfer Modelleisenbahn-Markt

**Samstag, 2. Dezember 2017
9.00–15.00 Uhr
Gemeindezentrum Brüelmatt
8903 Birmensdorf**

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

TRAINMASTER BY WERNER MEER
US-RAILROAD-SHOP
Hochweidstr. 3 CH-8802 KILCHBERG
Tel. +41-44-715-3666 Fax +41-44-715-3660
E-Mail: trainmaster@bluewin.ch
Jeden Samstag 13.00-17.00
Come to our Christmas Sale
40 Years Trainmaster
Nur im Dezember ist am **Freitag und Samstag** von 13.00-17.00 h geöffnet. Viele Angebote mit 10-60 %! News von Athearn, Scale Trains, DVD, Bücher, viele Kommissions-Modelle, alles online
2018 Walthers Katalog in Z/N/HO.
Homepage: * * **www.trainmaster.ch** * *

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

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



H. Stoop
Schlossstrasse 8
CH- 4133 Pratteln
Tel. +41 61 421 87 19
Fax. +41 61 421 87 10
info@hamwaa.ch

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

Vorschau



Modellbau

Stadtberner Leidenschaften
Die Freude am Modelleisenbahnbau ist bei Marcel Koch riesig. Der Reiz besteht für ihn vor allem darin, Eisenbahnmodelle von Vorbildern nachzubauen, welche auf dem Modellbahnmarkt nicht oder nur schwer zu erwerben sind. Als Erstes haben es ihm die Berner Trams angetan.
Foto: Marcel Koch



Anlagenbau

Eigenbau von Tannen
Mit etwas Fleiss und ein bisschen Geschick kann jeder Modelleisenbahner in einem absehbaren Zeitrahmen eine Menge recht gut aussehende Tannen herstellen. Mit den von Kim Nipkow in einem ersten Teil gezeigten Verfahren muss der Modellbauer auch nicht tief in die Tasche greifen.
Foto: Kim Nipkow



Anlage

Der «Lago Maggiore Express»
«Die Idee und der Gestaltungswunsch zu einer Modelleisenbahnanlage mit dem Titel Lago Maggiore Express wurde in einem Urlaub in der Region geboren», erzählt uns Dominik Peters. Die gesamte Geschichte über seine H0m-Anlage mit Tessiner Motiv präsentiert er uns in der nächsten Ausgabe.
Foto: Dominik Peters

Ab 15. Dezember 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. 12|2017 (Dezember 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

Letzte Gelegenheit!



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

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

Letzte Gelegenheit!

Buch Bahnpanorama Schweiz

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

Bestellcoupon

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

FF 001 F12 001 001

Vorname / Name

Strasse / Nr.

PLZ / Ort

Telefon

E-Mail

Datum / Unterschrift

Gewünschte Zahlungsart

☐ Rechnung
☐ Kreditkarte ☐ MasterCard, Eurocard ☐ VISA Card

Nummer

Verfalldatum Sicherheitscode

Einsenden an:

Stämpfli Verlag AG | Postfach | CH-3001 Bern
Tel. +41 (0)31 300 66 77 | Fax +41 (0)31 300 66 88
order@staempfli.com

1511-21/17 | Preisänderung vorbehalten

märklin
TRIX

Schweizer Neuheiten 2017



37514 Elektrolokomotive Ae 3/6 II

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

mfx

42386 Historische Personenwagen SBB

- Eingesetzte Dachlüfter.
- Austauschbare Faltenbälge.





36333 Elektrische Rangierlokomotive Serie Ee 3/3

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

mfx



37595 I 22397 Doppel-Elektrolokomotive Serie Ae 8/14

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

Inklusive Booklet zur Geschichte

