

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund

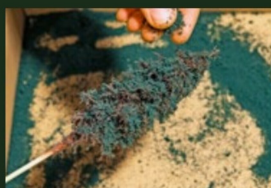
Modellkritik

Der Alpinist für die Heimanlage



Anlage

Erinnerungen aus dem lieblichen Centovalli



Anlagenbau

Tannen mit einfachen Mitteln gestalten



Vorbild & Modell

Ende der Dampfzeit und die historische MThB-Lok



spielwarenmesse®

Nürnberg 31. Jan – 4. Feb 2018

Discover
the Spirit
of Play

Entdecken Sie das größte Spielzeugangebot der Welt und
baden Sie in neuen Inspirationen für Ihr Geschäft.
10 Gründe dabei zu sein: www.spielwarenmesse.de/2018

BTO Solutions Schürch AG
+41 44 3503602 · info.spielwarenmesse@bto-solutions.ch

Gewinnen Sie eine MSC Kreuzfahrt

Info und Teilnahmebedingungen: www.spielwarenmesse.de/gewinnspiel
Teilnahmeschluss ist der 4.2.2018.



«Muesch dr Rückspiegu bruche ...»

«... bim Zrüggloege», meinte jeweils mein Ausbildungslokführer, als ich Anwärter war und die Ausbildung zum Lokführer absolvierte. Lange ist es her. Dieses «Zrüggloege», das Zurückschauen, ist als vorwärtsorientierter Mensch eher eine schwierige Angelegenheit. Ich bin immer der Meinung, dass mein Leben in der Gegenwart stattfindet und nicht in irgendeiner vergangenen Zeit.

Einige werden sich jetzt fragen, wie der Hobbyhistoriker, der ich bin, denn sein Hobby ausführt. Ganz einfach. Wir unterscheiden ja bekanntlich zwischen einem sachlichen und einem emotionalen Rückblick. Als Chronist ist es natürlich ganz einfach, sich mit vergangenen Fakten und Ereignissen auseinanderzusetzen, die sich weitab von persönlichen Erlebnissen ereignet haben. Aber ein persönlicher Rückblick, der mit Emotionen vollgepackt ist, der ist dann schon eher schwieriger.

Aber gegen Jahresende – als ich diesen Text verfasst habe, war es Ende November – schaue ich gerne auf das vergangene Jahr zurück. Dies erfolgte auch ein wenig unter Zwang. Neuerdings bin ich stolzer Besitzer sämtlicher ME-, EZ- und LOKI-Ausgaben, welche ich nun alle akribisch durchgewälzt habe. Vieles ist geschehen in all den Jahren. Vieles hat sich verändert. Erinnerungen pur!

Sie halten nun die erste LOKI-Ausgabe des Jahrgangs 2018 in den Händen. Ein schönes Zeichen für den Vorwärtsgang. Trotzdem blicke ich auf ein ereignisreiches und spannendes Jahr zurück. Viele interessante Gespräche und Treffen habe ich erlebt, und zahlreiche Telefonate, E-Mails und Briefe haben mich erreicht, für die ich mich herzlich bedanke und denen ich im letzten halben Jahr leider nicht so viel Zuwendung widmen konnte, wie ich es mir eigentlich wünschte!

Nun bleibt mir nichts anderes übrig, als Ihnen viel Freude beim Lesen der ersten Ausgabe 2018 zu wünschen und mich für Ihre Treue zur LOKI im neuen Jahr zu bedanken!

Herzlichst, Ihr





Zur Ergänzung unseres Redaktionsteams suchen wir per sofort eine/n

REDAKTOR/IN

CA. 60–80%

In dieser Funktion nutzen Sie Ihre Kenntnisse der Modelleisenbahnbranche und Ihr Netzwerk, um spannende und fundierte Beiträge für die jährlich elf Ausgaben zu akquirieren. Dabei verfolgen Sie die Interessen unserer Kunden und entwickeln die Zeitschrift weiter. Perspektivisch soll die Marke der Zeitschrift stetig für andere Produkt- oder Themenbereiche ausgebaut werden.

Sie finden Autoren und Themen für die Spezialausgaben und tragen selbst mit Texten, Bildunterschriften und Fotos zu interessanten Heften bei. Sie redigieren die Beiträge und sichern die sprachliche Qualität. Gefragt ist ausserdem organisatorisches und administratives Geschick, da Sie für das pünktliche Erscheinen der Zeitschrift verantwortlich sind.

Der Arbeitsort kann im Verlag der Stämpfli Gruppe in Bern sein, ist aber grundsätzlich frei wählbar, wobei nach einer intensiven Einarbeitungsphase monatliche Redaktionstreffen in Bern und intensive Absprachen sowie Stellvertretung innerhalb des LOKI-Teams vorgesehen sind; ebenso erwarten wir die Präsenz an den relevanten Branchenmessen und -veranstaltungen.

Fühlen Sie sich angesprochen?

Dann freuen wir uns auf Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen. Bitte senden Sie diese an:

Stämpfli Verlag AG

z. Hd. Hanna Strahm

Wölflistrasse 1

3001 Bern

E-Mail: bewerbung@staempfli.com



Foto: Andreas Cadosch

Für viele Modelleisenbahner gehören die Te-2/2-Traktoren sowohl in Normalspur- als auch in Schmalspurausführung zu den elektrischen Schienentraktoren schlechthin. Ihre Bauweise gilt als sehr typisch. Kiss Modellbahnen hat die Te 2/2 der RhB und FO in Spur IIm umgesetzt. Andreas Cadosch stellt uns die Traktoren vor. **Ab Seite 26**



Foto: René Stamm

Die Schöllenenbahn (SchB) feierte 2017 den 100. Geburtstag, obwohl es sie überhaupt nicht mehr gibt. Die Strecke ist aber noch vorhanden und wird im Stundentakt von der heutigen Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) fleissig befahren. Unser Autor René Stamm widmet ihr Worte, Bilder und ein wenig Zeit. **Ab Seite 34**



Foto: Marcel Koch

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. Gerne teilt er diese Geschichte mit uns. **Ab Seite 82**

Porträt 16

Modellpremiere im CFK - Spezialität auf Schweizer (Modell-)Schienen

Modellkritik 20

Der Rangiertraktor Tm IV/Tm 232 von Pirata in Spur N

Modellkritik 22

Die Re 475 «Vectron» der BLS Cargo von Roco in Spur H0

Modellkritik 26

Die Traktoren Te 2/2 der RhB und FO von Kiss Modellbahnen in Spur IIm

Anlagenbau 30

Modellbäume mit einfachen Mitteln selbst hergestellt (Teil 1)

Vorbild & Modell 34

Die Fahrzeuge der einstigen Schöllenenbahn im Vorbild und im Modell

Modellbau 44

Der Akt vor der Fertigstellung - Fahrzeugbeschriftungen selber erstellen

Reportage 48

Die Tinplate-Sammlung Buchlern in der Erlebniswelt Toggenburg in Lichtensteig

Reportage 52

Neue Themeninsel «Erlebniswelt Massstäbe» im Verkehrshaus der Schweiz

Vorbild & Modell 72

Die Dampflokomotiven Ed/Ec 3/5 der Mittel-Thurgau-Bahn (Teil 3)

Modellbau 82

Stadtberner Leidenschaften - Trammodelle im Eigenbau in Spur H0

Anlage 88

Dem lieblichen Centovalli nachempfunden - der Lago Maggiore Express in Spur H0m

Rubriken

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

Titelbild



Foto: Werner Frey

Am 27. März 2015 gab die BLS Cargo AG bekannt, dass sie bei Siemens 15 Lokomotiven des Typs Vectron MS bestellt. Nur gerade 13 Monate später, am 27. April 2016, trafen

die beiden ersten Lokomotiven in Spiez ein. Etwas mehr als ein Jahr später liefert Roco das Modell der als Re 475 bezeichneten Lokomotive aus - wir nehmen es unter die Lupe. **Ab Seite 22**

Marktspiegel

HO | HAG Modellbahnen GmbH

SBB Re 4/4^{II} mit Wappen



Am 13. Mai 2015 verunfallte die Re 6/6 11673 «Cham» bei einer Flankenfahrt in Erstfeld. Die Lokomotive musste in der Folge aufgrund der starken Beschädigung abgebrochen werden. Das Wappen wurde durch das SBB-Historic-Team Erstfeld vor dem Abbruch demontiert und später an der Re 4/4^{II} 11278 angebracht.

HAG hat diese spezielle Re 4/4 II, nebst der Re 4/4^{II} 11239 «Porrentruy» übrigens die einzige Re 4/4^{II} mit Wappen, als Modell

realisiert. Kurz nach der Montage des Wappens wurden an der Lok die Anschriften an die TSI-Vorschriften angepasst. Das Modell gibt es in beiden Ausführungen mit klassischen Anschriften oder bereits mit grosser weisser Frontnummer.

- Art.-Nr. 16068 SBB Re 4/4^{II} 11278 «Cham»
- Art.-Nr. 16261 SBB Re 420 278-4 «Cham» (mit TSI-Nummer)

Erhältlich im Fachhandel.



HO | LE Models

FS-Dampflokomotive mit Schneepflug

Für den Betrieb in den nördlichen Regionen in Italien sind einige FS-Dampfloks der Gruppe 851 mit Schneepflügen ausgerüstet worden. Der grosse Schneepflug verleiht der kleinen Dampflokomotive zusätzliche Eleganz und eignet sich damit auch für den Einsatz auf Modellbahn-Grenzbahnhöfen ideal.

Erhältlich im Fachhandel.

Ge 4/4^{III} und Einheitswagen I

Seit knapp 25 Jahren setzt die Rhätische Bahn ihre modernsten Lokomotiven des Typs Ge 4/4^{III} ein. Die für schmalspurigen Bahnen riesigen Fahrzeuge mit ihren glatten Seitenwänden eignen sich perfekt für rollende Werbung auf den fast 400 Kilometern Meterspurgleisen im Kanton Graubünden.

Der Sauerländer Kleinserienhersteller AB-Modell hat sich zwei diese Werbelokomotiven herausgesucht und auf der Spielwarenmesse als Neuheit vorgestellt. Rechtzeitig zum Weihnachtsgeschäft kommen die Modelle in den Handel. Wie schon von vergangenen Fahrzeugen bekannt, setzt man das Modell gleich in dreifacher Weise für den N-Bahner um: zum einen auf Basis des Kato-Spur-N-Modells, sowohl auf 9-mm- als auch umgespurt auf 6,5-mm-Gleisen einsetzbar, und zum anderen als klassisches Nm-Handarbeitsmodell aus Messing und Neusilber.

Die Lok 652 trägt seit 2006 ein blaues Farbleid und wirbt für den 31-fachen Schweizer Eishockey-Rekordmeister Hockey-Club Davos. Der plakative Kopf auf den Seitenflächen mit den Strahlen im Hintergrund sowie das Steinbock-Motiv auf den Stirnseiten machen aus dem Fahrzeug einen echten Hingucker. Ebenso in blauer Farbgebung ist die zweite Werbelokomotive, die für die Graubündner Kantonalbank wirbt. Die Lok 647 trug von 2005 bis 2012 ein aufwendiges Landschaftsmotiv, das sich bis auf das Dach fortsetzt und für die Investmentfonds der Swisscanto-Serie wirbt.

Im Gegensatz zu den Handmustern auf der Spielwarenmesse hat man die Modelle nun mittels fotorealistischer Decals in das Werbleid gesteckt und zum Schutz mit Mattlack überzogen. Heizsteckdose und Rangiertritte sind farblich abgesetzt, und auch die Kunststoffgehäuse der Kato-Lokomotive erhalten die freistehenden Handgriffe an den Fronten serienmässig, was die Fahrzeuge deutlich aufwertet. Die Auslieferung der vorbestellten Modelle erfolgt ab Dezember. Eilige Besteller können bis zum Jahreswechsel noch von den vergünstigten Vorbestellpreisen profitieren. Beide Modelle sind Einmalserien und werden nur in limitierter Auflage produziert.

Ebenfalls ausgeliefert wurden Anfang November 2017 die Kato-/Noch-Neuheiten. Die Lok 642 mit dem 100 Jahre Albula-Motiv sowie die Start- und Ergänzungssets mit den Einheitswagen I der RhB sind nun in Spur N lieferbar. AB-Modell weist darauf hin, dass die Fahrzeuge auch in umgespurter Version für Schmalspurgleise sowie mit diversen Verschönerungsoptionen (Kupplungen, Lokführer, Reisende, Innenbeleuchtung, Frontgriffe) ab sofort greifbar sind.

Interessenten wenden sich direkt

AB-Modell

Im Stuckenhahn 6

D-58769 Nachrodt

info@n-schmalspur.de

www.n-schmalspur.de



Güterwagenklassiker neu aufgelegt

Exklusiv für den Schweizer Markt hat Liliput einige Güterwagenklassiker aus bestehenden Gussformen neu aufgelegt. Nebst dem Weiacher-Kieswagen in aktueller Lackierung sind auch zwei Sets mit geschlossenen Güterwagen der Epoche II und IV dabei. Der geschlossene Güterwagen K2 wird in grauer resp. als Gklm in brauner Farbgebung angeboten. Die grauen Güterwagen der Epoche II verfügen über Speichenräder und ein Bremserhaus, während die Epoche-IV-Ausführung ohne Bremserhaus und mit Vollrädern realisiert wurde.

- Art.-Nr. 230147 SBB Gklm, braun, 2er-Set
- Art.-Nr. 230148 SBB K2, grau, mit Bremserhaus, 2er-Set
- Art.-Nr. 230149 Weiacher Kieswagen, neues Logo, 2er-Set

Erhältlich im Fachhandel.



Sonderserie Ae 6/6 11403 «Schwyz»

Die Ae 6/6 11403 war die erste Serienlok von 120 Exemplaren. Mit dem Wappen des Kantons Schwyz repräsentierte sie über Jahrzehnte den Urkanton am Gotthard und in der übrigen Schweiz.

Diese Lok wurde von alpnacher-modellbahnen auf der Basis von einem HAG-Modell speziell hergestellt. Das Gehäuse ist neu lackiert, und viele Details sind dazu

angesetzt worden, wie z.B. aufgesetzte echte Chromstreifen und der Schriftzug SBB/FFS als aufgesetzte echte Chrombuchstaben. Wappen, Betriebsnummern und Schilder sind als Ätzteile angebracht. Die Pantografen sind farblich angepasst und die Maschinenraumeinrichtung aus Ätzteilen neu eingerichtet. Die Beleuchtung erfolgt mittels LED (3/1). Das Modell gibt es sowohl

digital als auch analog, und es ist jeweils mit ESU-V4-Decoder bestückt.

Interessenten wenden sich direkt
alpnacher-modellbahnen
Kurt Doebele
Im Dörfli 3, 6056 Kägswil
Tel. 079 643 30 38
www.alpnacher-modellbahnen.ch



H0 | Noch

Weitere Modelle der 3-D-minis-Serie

Noch erweitert die H0-Serie der 3D minis um neue Modelle wie z.B. die hydraulische Clipmaschine (Art.-Nr. 13642), die Schienenumsetzmaschine (Art.-Nr. 13643), das Schienenhebegerät (Art.-Nr. 13644) oder die Entwässerungspumpe (Art.-Nr. 13752). Die 3-D-gedruckten, hochdetaillierten und filigranen Modelle werden von Hand bemalt und gealtert.

Erhältlich im Fachhandel.


N | Minitrix

Lokklassiker der Deutschen Bundesbahn

Auch in der Schweiz begeistern imponierende, schwere Dampflokomotiven aus dem umliegenden Ausland. Dies, zumal Dampflokomotive nach Schweizer Vorbild in Spur N leider nach wie vor Mangelware sind. So kommt die «DB 01» von Minitrix gerade recht. In den Fachhandel gelangte das N-Modell der Minitrix-Dampflokomotive BR 01 150 der DB (Art.-Nr. 16013), Achsfolge 2'C 1'h2, Baujahr ab 1925 für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Ausführung mit Altbaukessel, abgeschnittener Frontschürze und Witte-Windleitblechen in

der Epoche III. Die 01 150 ist bis heute betriebsfähig erhalten geblieben und wird regelmässig für Sonderfahrten eingesetzt.

Das Modell ist, der Minitrix-Strategie folgend, ausschliesslich in der digitalen Ausführung mit Soundvollausstattung greifbar. Die technischen Merkmale sind:

- Eingebauter Digital-Decoder und Geräuschgenerator mit den Formaten DCC, Selectrix und Selectrix 2
- Feuerbüchsenflackern mittels prozessorgesteuerter Leuchtdioden (rot-orange).

- Führerstandsbeleuchtung mittels warmweissen LED.
- Triebwerksbeleuchtung aus warmweissen SMD-LED.

Das N-Modell ist hochdetailliert und exakt in den N-Massstab umgesetzt worden und vorbildgetreu, sehr sauber lackiert wie beschriftet. Das Modell repräsentiert so den Zustand der 1960er-/1970er-Jahre.

Erhältlich im Fachhandel.



Re 475 404 «Vectron» der BLS Cargo

Die BLS Cargo hat am 29. April 2016 die ersten beiden von insgesamt 15 neuen Mehrsystemlokomotiven für den Einsatz von Holland bis nach Italien in Spiez von Siemens in Empfang genommen.

Der Siemens «Vectron» ist schon seit längerem als N-Modell im Hobbytrain-Lieferprogramm. Aktuell wurde die Technik der Modelle grundlegend überarbeitet. Nun wurde auch eine Variante der BLS Cargo neu aufgelegt (Art.-Nr. H2979/H2979S).

Die Lokomotiven bekamen eine Digitalschnittstelle nach Next18. Zur nachträglichen Digitalisierung muss das Gehäuse abgenommen und die Hauptplatine abgeschraubt werden, erst dann ist die Schnittstelle, die auf der Unterseite der Platine sitzt, frei zugänglich.

Es werden aber nun auch bereits werkseitig mit Digitaltechnik und Sound ausgestattete Varianten angeboten, die am an die Artikelnummer angehängten S zu erkennen sind. Die digitalen Soundversionen sind mit realistisch klingenden Fahr- und Signalgeräuschen ausgerüstet. Auch die Spitzensignale lassen sich digital an- und



zuschalten. Die Digitaltechnik stammt dabei von ZIMO.

Die Modelle dieser Edition werden mit neuesten Digitaldrucktechniken bedruckt und stehen den Vorbildern in den Details in nichts nach. Alle Modelle dieser Serien sind limitierte, einmalige Auflagen.

Erhältlich im Fachhandel.



Roadster MG B und Austin Mini

Für britisches Flair auf N-Anlagen nach Schweizer Vorbild sorgen die beiden Neu- linge der britischen Firma Oxford. Neu erschienen sind der Roadster MG des Typs «B» (Art.-Nr. NMGB001) und der Klas- siker Austin Mini (Art.-Nr. NMN001). Beide sind in der Traditionsfarbe «Tartan Red»

gehalten, das Dach des Mini ist sehr schön mit dem Union Jack bedruckt. Die beiden hübschen Automodelle sind im englischen N-Massstab 1:150 gehalten, was in An- betracht der Winzigkeit in der Praxis neben «Festland-1:160-Modellen» aber kaum bis gar nicht auffällt. Die Modelle sind exakt

aus Kunststoff gefertigt, sehr sauber lackiert und bis hin zum schwarzen, briti- schen Kennzeichen gestochen scharf bedruckt. Sie können somit die Parkplätze Schweizer Nobelhotels angenehm berei- chern – Welcome to Switzerland.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Kombimodell

Containertragwagen mit Bulk-Containern

Nach langer Zeit liefert die Firma Kombimodell wieder Containertragwagen mit Bulk-Containern aus. Gleich sechs verschiedene Modelle auf dem bekannten orangen Tragwagen Wascosa T4.2 sind ab sofort im Handel verfügbar.

- Art.-Nr. 22341.01 Wascosa T4.2 mit Bertschi 30ft Bulk-Ct
- Art.-Nr. 22344.01 Wascosa T4.2 mit BulkConcept 30ft Bulk-Ct
- Art.-Nr. 22345.01 Wascosa T4.2 mit IBC 30ft Bulk-Ct
- Art.-Nr. 22346.01 Wascosa T4.2 mit van den Bosch 30ft Bulk-Ct
- Art.-Nr. 22347.01 Wascosa T4.2 mit Nordic Bulklers 30ft Bulk-Ct
- Art.-Nr. 22349.01 Wascosa T4.2 mit Paganella 30ft Bulk-Ct

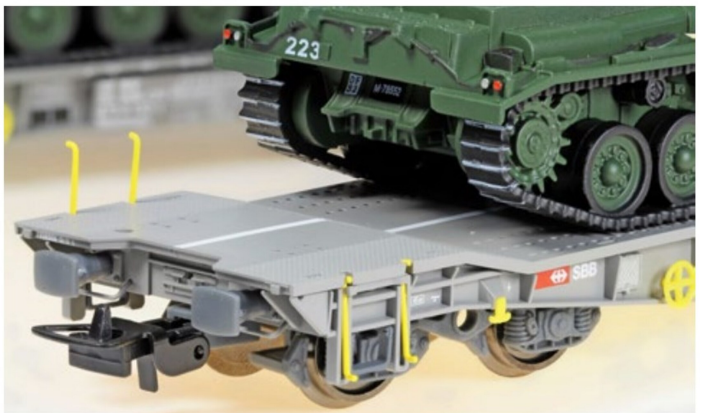
Erhältlich im Fachhandel.


HO | Piko

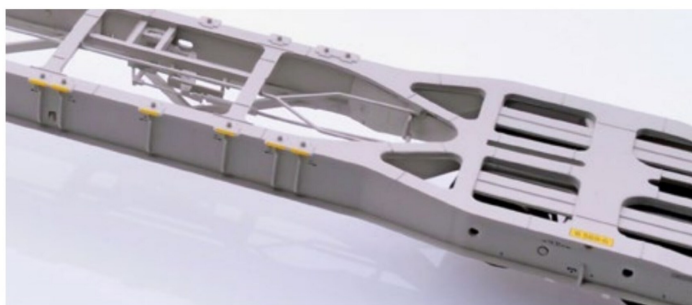
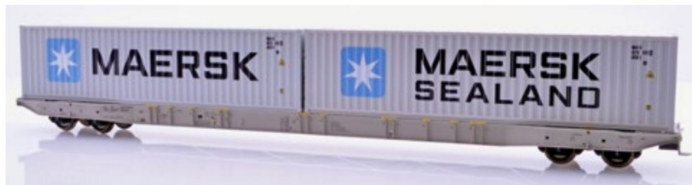
Panzertransportwagen der SBB mit Panzer

Neu im Fachhandel eingetroffen sind die beiden SBB-Panzertransportwagen Typ Smmnps mit Panzern 57 Centurion ohne Schürze (Art.-Nr. 05.96682 und Art.-Nr. 05.96683). Die fein detaillierten Wagen sind mit Panzern 57 in Unifarbe beladen. Die Wagen und die Panzer sind komplette Neukonstruktionen, die auf Initiative des Schweizer Piko-Importeurs Arwico entstanden und so exklusiv in der Schweiz erhältlich sind. Dargestellt sind die Panzermodelle mit offenen Schürzen. Die Wagenmodelle sind sauber in den Originalfarben lackiert und vollständig fein bedruckt. Besondere Merkmale sind filigrane, bewegliche Handgriffe und einzeln abnehmbare Panzerkeile. Sie sind absolut pfiffig konstruiert und können je nach Beladung unterschiedlich, individuell montiert werden. Die «Türme» der Panzer sind beweglich, den Modellen sind winzige feine Details wie Äxte, Nachtsichtgeräte, Antennen und Spaten bereits werkseitig angebracht. Die vier Radsätze der Wagen sind spitzengelagert und verfügen so über leichte Rolleigenschaften. Die verbaute Kinematik mit Kupplungsaufnahme nach NEM lassen die einfache Montage von handelsüblichen Kurzkupplungssystemen zu. So ausgestattet, rücken die Wagen vorbildgerecht eng zusammen, können aber trotzdem zuverlässig auch enge Gleiskonfigurationen ohne Panzen befahren.

Erhältlich im Fachhandel.



Metrans- und AAE-Containertragwagen



Containertragwagen ohne Mittelgelenk im aktuellen Betrieb und damit eine auffällige Erscheinung in jedem Containerzug. Seine offene Rahmenbauweise macht ihn vor allem auch ohne Ladung zum Hingucker.

Der noch weitgehend unbekannte Modellbahnhersteller igra Modell hat diesen Containertragwagen in verschiedenen Varianten und mit verschiedenen Ladungen produziert:

- Art.-Nr. 9601002 Metrans Sggnss 80 rot Hamburg S/Hapag-Lloyd
- Art.-Nr. 9601010 VTG/AAE Sggnss 80 grau MSC / Evergreen
- Art.-Nr. 9601011 VTG/AAE Sggnss 80 grau MSC / CMA-CGM
- Art.-Nr. 9601014 Metrans Sggnss 80 grau Maersk

Weitere Varianten sind für die kommenden Monate geplant. **Erhältlich im Fachhandel.**

Internationaler Speisewagen «Cisalpino»

Bereits Ende 2015 brachte Arnold das «Cisalpino Set 1» in den Handel. Es bestand aus einer Traxx-Lok Re 484, einem 1.-Klass-Wagen UIC-Z sowie zwei 2.-Klass-Wagen UIC-Z in der entsprechenden Lackierung. Einzelwagen, zur vorbildgetreuen Verlängerung des FS-Cisalpino-Zuges, sind und waren bisher (noch) nicht greifbar. Der italienische Kleinserienhersteller Pirata hat sich nun erbarmt und die fehlenden Speise- und Packwagen produzieren lassen, um diese Lücke zu schließen. Der Speisewagen gelangte vor Kurzem in den Handel.

Laut Pirata soll der Packwagen noch 2017 folgen.

Der Cisalpino-Speisewagen von Pirata ist sauber gemacht, schön lackiert und bedruckt. Leider mag er nicht so richtig zu den Arnold/Hornby-Wagen passen. Die Höhenlage differiert leicht nach unten, und farblich sind Unterschiede im Grau des Daches und im Blau des Cisalpino-Schriftzuges sowie im Längsträger zu verzeichnen. Beide Farbtöne sind gegenüber den Arnold/Hornby-Wagen deutlich dunkler. So nimmt das Pirata-Ristorante im Zugverbund leider



eine gewisse Sonderstellung ein. Technisch passt der Wagen allerdings gut, er lässt sich gut kuppeln, rollt leicht und fällt im Fahrbetrieb nicht unangenehm auf.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Piko

Messtechnikwagen im SBB-Dekor

Wie lange sind die Gleisanlagen auf meiner Anlage? Wie stark sind Steigungen und Gefälle? Wie stabil ist die Spannungsversorgung meiner Gleisanlage? Wo sind Spannungsabfälle? Kommen die digitalen Signale überall unverfälscht an? Fragen über Fragen, die der neue Messwagen von Piko (Art.-Nr. 05.55052) beantworten kann. Der neue innovative Piko-H0-Messwagen im Dekor der SBB zur Vermessung von kompletten Anlagen, und zwar auf den Zentime-



ter und bei Steigungen auf das Promille genau, ist nun im Fachhandel greifbar. In Verbindung mit einer Handy-App (Android) oder einem PC können die Messdaten und -informationen mithilfe von WLAN wieder-

gegeben werden. Das funktioniert sowohl auf DC- wie auch auf AC-Anlagen.

Die passende Software ist unter der Art.-Nr. 05.55051 zu haben.

Erhältlich im Fachhandel.

HO | Piko

Vierachsiger VTG-Silowagen der Epoche VI

Die Vorbilder der Piko-Silowagen des Typs Uacns der VTG sind international und auch in der Schweiz täglich anzutreffen und prägen das Bild moderner Güterzüge der Epoche VI mit. Piko hat sich dieses interessanten Wagens angenommen und eine sehr detaillierte Nachbildung in H0 auf die Gleise gestellt (Art.-Nr. 05.58430). Die sehr

gute Detaillierung reicht bis in den Bereich unter dem Wagen, in dem die Lade- und Entladeeinrichtungen fein nachgebildet wurden. Die tief gravierte Formgebung wird durch eine sauber ausgeführte Lackierung und den gestochenen scharfen Druck noch unterstrichen sowie abgerundet. Sehr leichte Rolleigenschaften werden durch prä-

zise spitzengelagerte Radsätze erreicht. Die Standardkupplungen stecken in Aufnahmen nach NEM und können so leicht gegen entsprechende Kurzkupplungssysteme ausgetauscht werden.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Busch

Mercedes Benz GLK Bödeli Metro 17

Als Schweizer Sonderserie hat Busch das Einsatzleitungs-Fahrzeug Metro 17 (Art.-Nr. 49750.115) der Feuerwehr Bödeli (Gemeinden Region Interlaken im Berner Oberland) realisiert. Das Fahrzeug im attraktiven rot-weissen Farbleid ist vorbildgerecht auf allen Seiten inklusive Dach bedruckt und mit einem blauen Warnlichtbalken ausgerüstet.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Sudexpress

Holztransportwagen Laars und Laaps

Der portugiesische Hersteller Sudexpress hat sein bisher sehr auf Portugal ausgerichtetes Sortiment mit einem interessanten europaweit im Einsatz stehenden Güterwagen erweitert. Der Holztransportwagen Laars bzw. Laaps ist in Europa in fast allen Ländern anzutreffen und wird von vielen

Bahnverwaltungen eingesetzt (VTG, DB, ÖBB, Ermewa, Railtrans).

Ein Wagen besteht immer aus zwei fix gekuppelten Wagenhälften mit Rungen für den Holzverlad. Die verschiedenen Rungen-Ausführungen des Originals sind auch im Modell nachgebildet worden. Die Wagen

werden unbeladen ausgeliefert und können durch den geübten Modellbahner selbst beladen werden.

Die ersten Modelle sind bereits im Handel verfügbar, weitere Varianten folgen in Kürze.

Erhältlich im Fachhandel.



Frohe Festtage und alles Gute für's 2018



h.r.gehri
Modelleisenbahnen

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

RhB Heidi-Express ist da!

Für den Train Simulator TS 2017/2018 von Dovetail Games.

Die „Rhätische Bahn“ Strecke führt durch das wunderschöne Prättigau nach Davos und weiter bis Filisur. Während der zweistündigen Zugfahrt mit Originalrollmaterial passieren Sie 23 fotorealistische Bahnhöfe.

Die spannenden Aktivitäten
fordern Ihre Lokführerqualitäten!
Mehr Info: www.simtrain.ch

Starter-Set:

Train Simulator TS 2017/2018 Best of
& RhB Heidi-Express: Fr. 69,80



simtrain.ch mailsoft GmbH
Witzbergstr. 5g
8330 Pfäffikon ZH

www.simtrain.ch
info@simtrain.ch
Tel.: 044 950 56 11



|SimTrain.ch



**Jetzt
abonnieren!**

Einsteigen!

Profitieren Sie jetzt von einem persönlichen Loki-Abonnement:

- 11 Ausgaben für CHF 130.– statt CHF 148.50
- Bequem im Briefkasten und frisch ab Druckerei
- Rabatt: CHF 5.– Reduktion auf Spezial-Ausgaben
- Weitere Vergünstigungen



Bestellcoupon

Abonnieren Sie die LOKI jetzt

- ☐ Ja, ich abonniere die LOKI zum Preis von CHF 130.– für 11 Ausgaben pro Jahr. Auslandspreise auf Anfrage. FF 001 F12 001 001

Vorname / Name _____

Strasse / Nr. _____

PLZ / Ort _____

Telefon _____

E-Mail _____

Datum / Unterschrift _____

Gewünschte Zahlungsart

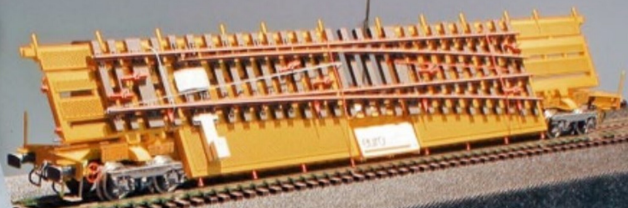
- ☐ Rechnung ☐ Kreditkarte ☐ MasterCard, Eurocard ☐ VISA Card
- Nummer
- Verfalldatum Sicherheitscode

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

Modellbaustudio Born GmbH
Rapperswil



Der SBB-Weichentransportwagen vor der Präsentation. Man erkennt das Logo vom Produzenten, dem Modellbaustudio Born in Rapperswil (SG), sowie vom Initianten Chemins de Fer du Kaeserberg.

CHEMINS DE
DU KAESERBERG



Modellpremiere im Chemins de Fer du Kaeserberg (CFK)

Spezialität auf Schweizer (Modell-)Schienen

Die Präsentation des Weichentransportwagens war eine absolute Modellpremiere. Zum ersten Mal rollten die interessanten gelben SBB-Weichentransportwagen des Typs Vas über die H0-Modellbahngleise. Hinter dem absolut gelungenen Modell steckt eine sehr interessante Entstehungsgeschichte, die bis in die 1990er-Jahre zurückzuführen ist.

Von Dominik Gurtner (Text und Fotos)

Am Donnerstagabend, 2. November 2017, luden der Stiftungspräsident der wunderschönen Modelleisenbahnanlage Chemins de Fer du Kaeserberg (CFK) Marc Antiglio und Direktionsmitglied Hans Wägli zur Modellpremiere der SBB-Weichentransportwagen (kurz: WTW) auf der CFK-Anlage in Granges-Paccot (FR) ein.

Konrad Schnyder, der an der Modellpremiere durch seinen Sohn Cristian Schnyder von Rhomberg Sersa Rail Holding GmbH vertreten wurde, entdeckte in den 1990er-Jahren den Weichentransportwagen in Finnland. Mitte der 1990er-Jahre konnte dann der erste Weichentransportwagen mit Matisa in Crissier (VD) produziert werden. Un-

terdessen sind 26 bei den SBB immatrikulierte Wagen in der ganzen Schweiz und im grenznahen Ausland im Einsatz. In diesem Jahr werden bereits wieder Wagen nachproduziert. Dank der genialen Konstruktion erfüllt der Wagen mit der Schrägstellung der Transportfläche das Schweizer Lichttraumprofil und muss nicht als «aussergewöhnliche Sendung» verkehren. Im Bahntechnikcenter können die Weichen und Weichenteile mit einem Portalkran auf die horizontal gestellte Ladefläche verladen werden, für den Transport wird diese dann in die Schräglage verbracht. Es können so Schwellenlängen von bis zu 4,40 Metern transportiert werden, je nach Verladeart bis

zu 4,80 Meter. Die Wagen können in regulären Güterzügen verkehren und am Bestimmungsort mit einem Schienenkran entladen werden, dafür wird die Ladefläche auch wieder in die horizontale Position gestellt. Die Ladefläche kann in horizontaler Lage auch seitlich verschoben werden. Die alten, ausgebauten Weichen werden dann auch auf den WTW verladen und im Bahntechnikcenter Hägendorf recycelt. Ziel ist es, die Wagen optimal auslasten zu können, da diese wieder ständig für weitere Transportaufträge verwendet werden. Die WTW-Logistik betrieb bis Ende 2013 Euroswitch (Aufschrift auch auf dem Modell), seit 1. Januar 2014 gehört diese Aufgabe SBB Infrastruktur an.

Umsetzung im Modell

Schon zu Beginn der WTW-Erfolgsgeschichte war Heinz Gasser dabei, der für den Verlad der Weichen im SBB-Bahntechnikcenter Hägendorf (SO) zuständig war. Zusammen mit Hans-Ulrich Zingg, ebenfalls im SBB-Bahntechnikcenter als Weichenplaner tätig, war er im Kaeserberg anwesend. Beide setzten sich mit vollem Elan dafür ein, dass Pläne für die Modellumsetzung angefer-

tigt werden konnten. Hans-Ulrich Zingg fertigte zudem Skizzen an, damit die WTW auch vorbildgerecht mit massgefertigten Weichen beladen werden können – sogar das Schienenprofil stimmt mit dem Original überein. Nichts wurde dem Zufall überlassen – dank der tollen Zusammenarbeit konnten im Bahntechnikcenter unzählige Aufnahmen und Vermessungen am Original durchgeführt werden.

Danach ging Roland Born, Geschäftsführer vom Modellbaustudio Born aus Rapperswil (SG), mit seinem Mitarbeiter Albert Nold an die Umsetzung im Modell. Albert Nold fertigte 3-D-Konstruktionspläne an, nur so konnten die zahlreichen und sehr feinen Details auch im Modell umgesetzt werden. Sogar der Verschlusshebel zum Arretieren des Verladetisches ist im Modell sichtbar. Insgesamt wurden 180 Einzelteile



Foto: Hans Roth

Am 2. November 2007 präsentiert sich ein solcher Weichentransportwagen in schönstem Licht vor der BLS-Werkstätte in Oberburg.



Der Weichenantrieb ist bereits montiert, und die silberne Verschlussabdeckung der Modellweiche ist ebenfalls gut zu erkennen. Die Euroswitch-Beschriftung in der Mitte steht für die ehemalige Gesellschaft, welche für den Transport der Weichen bis Ende 2013 zuständig war.



Im unbeladenen Zustand kommen die besonders feinen, durchbrochenen Ladeflächen aus Messing gut zur Geltung.

Ein herrlicher Anblick, dieser interessante und hochdetaillierte WTW-Ganzzug auf der wunderschön gestalteten Kaesenberg-Modellbahnanlage.






Ansicht der unbeladenen WTW von der Rückseite mit Sicht auf die Hydraulikelemente zum Schwenken der Transportfläche.



am Modell verbaut, davon sind über 170 im Eigenbau entstanden. Das Modell ist in der Messingbauweise gefertigt. Da kein WTW exakt baugleich ist, stellte dies die beiden ambitionierten Produzenten vor mehrere Herausforderungen. Doch sie scheuten keinen zusätzlichen Aufwand, die kleinsten Unterschiede wurden auch im Modell realisiert, beispielsweise die unterschiedlichen Stärken der Ladeflächen. Durch diesen sehr hohen Anspruch konnten 68 eindruckliche und äusserst detailgetreue Weichentransportwagen hergestellt werden – dies dank dem unermüdlichen Einsatz von zahlreichen Experten. 18 dieser Wagen gingen an den Kaeserberg, wo sie am Präsentationsabend auch schon eingesetzt wurden. Vier unbeladene WTW sind in einem gemischten Güterzug als Leerüberführung eingereiht. Weitere WTW-Wagen können in einem stilreinen Weichentransportzug bestaunt werden, der von einer grünen SBB Re 6/6 gezogen wird. Auf den WTW können Gleisjoche, Weichen mit montierten Antrieben und eine doppelte Kreuzungsweiche beobachtet werden – alle nach Originalplänen der SBB massstäblich gebaut und korrekt verladen sowie festgezurr.

Man kann also wirklich sagen, dass der Kaeserberg im freiburgischen Granges-Paccot um eine grosse Attraktion reicher geworden ist – dies dank dem beherzten Engagement der CFK selber, des Modellbaustudios Born in Rapperswil (SG) und der SBB Infrastruktur. 



Rangiertraktor Tm IV/Tm 232 von Pirata in Spur N

Tm IV – ein Mädchen für vieles

Rangiertraktoren haben es in der Modellumsetzung unabhängig der Spurweite oft schwer. Die Traktoren sind beim Vorbild auf kleineren Bahnhöfen und Stationen sowie im Baudienst anzutreffen und erfüllen dort unspektakulär ihren Dienst. Umso schöner ist es natürlich, wenn sich ein Modellbahnhersteller genau einen solchen Traktor als Vorbild ausgesucht hat. Angeschaut haben ihn ...

... Peter Hürzeler (Text und Fotos) und Hans Roth (Fotos)

Mitte der 1960er-Jahren entstand bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) der Bedarf an einem leistungsfähigen, dieselbetriebenen Rangiertraktor. Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur entwickelte daraufhin den als Tm IV bezeichneten Schienentraktor, welcher zwischen 1970 und 1978 in insgesamt 80 Exemplaren zur Auslieferung gelangte. Eingesetzt wurden die Fahrzeuge einerseits im Rangierdienst auf mittelgrossen Stationen, wo sich der Einsatz einer grossen Rangierlok nicht rechtfertigte, ein kleinerer Traktor aber überfordert war. Ein Teil der Fahrzeuge wurde aber auch für den strengen Einsatz im Baudienst beschafft.

Weitere neun Fahrzeuge wurden an verschiedene Privatbahnen und Industriebetriebe abgeliefert, welche die Vorzüge dieses 280 kW starken und 60 km/h schnellen Fahrzeuges erkannten. Ab 2007 liess SBB Cargo einige der Fahrzeuge modernisieren, um sie neuen Anforderungen anzupassen und für die Zukunft fit zu machen. Die neu als Tm 232 bezeichneten Fahrzeuge erhielten den gefälligen blau-rotten SBB-Cargo-Anstrich. SBB Infrastruktur schloss sich mit einigen Fahrzeugen an.

Die Modellumsetzung

Der italienische Hersteller Pirata hat sich diesem interessanten Vorbild angenommen und den Tm IV resp. den Tm 232 im Mo-



Unter widrigen Wetterverhältnissen rangiert 1985 der Tm IV 8776 in Göschenen einen EW I-Wagen.



Der modernisierte Tm 232 139-6 ist mit einigen Schotterwagen am Haken in Thun am Rangieren.

Foto: Herbert Ampsler/Sig, Peter Hürzeler



Die Bühnengeländer wie auch die Puffer wurden unterschiedlich gestaltet.



Der Blick auf die Front zeigt die unterschiedlichen Kühlergittervarianten.

dell umgesetzt, dies erst noch in der Spurweite N, wo aufgrund der Grösse auch die technische Umsetzung wesentlich anspruchsvoller ist. So hat er das Fahrzeug in drei Versionen auf den Markt gebracht. Die Modelle werden von Pirata in der «Handmade»-Linie gefertigt. Es sind dementsprechend Modelle in Kleinserie, die in Italien in Handarbeit hergestellt wurden.

Um gute Laufeigenschaften zu garantieren, wurde ein Fahrgestell der deutschen V20 von Hobbytrain verwendet. Dadurch stimmt leider der Achsabstand nicht 100% mit dem Vorbild überein. Es wird dafür eine einfache Digitalisierung mit einer Norm-Steckschnittstelle nach NEM 651 erreicht, und die allfällige Ersatzteilversorgung ist gesichert. Auf das Fahrgestell wurde das massstäbliche Gehäuse aufgesetzt. Das Gehäuse ist ein Resin-Gussmodell, welches mittels Ätzteilen verfeinert wurde. Bodengruppe und verschiedene Anbauteile wurden im 3-D-Druckverfahren realisiert. Das Modell verfügt auch über NEM-Kupplungsschächte. Die Lackierung ist mehrheitlich sauber aufgebracht. Die Beschriftung weiterer Anschriften erfolgt mittels Decals. Aufgrund der Feinheit wurde auf eine funktionsfähige Spitzenbeleuchtung verzichtet.

Auf Änderungen zwischen den verschiedenen Ausführungen wurde eingegangen. So weist beispielsweise die Version des Tm 232 eine zusätzliche Antenne auf dem Dach und Lüftergitter am Vorbau auf, während die oxydrote Version noch über runde Puffer verfügt, wie dies bei Ablieferung auch der Fall war.

Ausgeliefert wurden bis zum Redaktionsschluss der oxydrote Tm IV 8772 (Art.-Nr. 2132) für die Epoche IV, der verkehrsrote Tm IV 8762 (Art.-Nr. 2130) für die

Epoche V und VI sowie der modernisierte Tm 232 225-3 (Art.-Nr. 2131) von SBB Cargo für die Epoche-VI-Bahner.

Es bleibt zu hoffen, dass weitere Versionen, darunter auch Fahrzeuge von Privatbahnen und Werkbetrieben, folgen. ❌



Die Dachpartien des Tm 232 225 und des Tm IV 8772 wurden der Epoche entsprechend gestaltet.



Der Tm IV 8762 macht einen gefälligen Eindruck. Man beachte den Stop-Risk-Kleber am Führerhaus.

Obschon sich der Vectron und der Bietschtalviadukt im Vorbild selten treffen, sind sie im Modell eine sehr gelungene Kombi.



BLS Cargo Re 475 «Vectron» von Roco in Spur H0

Der Alpinist für die Heimanlage

Am 27. März 2015 gab die BLS Cargo AG bekannt, dass sie bei Siemens 15 Mehrstromlokomotiven des Typs Vectron MS bestellt. Nur gerade 13 Monate später, am 27. April 2016, trafen die beiden ersten Lokomotiven in Spiez ein. Etwas mehr als ein Jahr später liefert der österreichische Modellbahnhersteller Roco das Modell der als Re 475 bezeichneten Lokomotive aus – wir nehmen es unter die Lupe.

Von Werner Frey (Text und Fotos)

Der Vectron ist die aktuelle Lokomotiv-Plattform der Firma Siemens und der Nachfolger der bisherigen Eurosprinter-Plattform. Die Lok wird sowohl als Elektrolok als auch als Diesellok angeboten und wiegt je nach Ausführung zwischen 80 und 90 Tonnen. Damit ist sie ein echtes Schwergewicht für eine vierachsige Lokomotive. Sie wird auch in einer Breitspurvariante für Finnland hergestellt.

Inzwischen wurden über 500 Lokomotiven an 31 Kunden in 17 Ländern verkauft. In der Schweiz bestellten nebst der BLS Cargo später auch Railcare (eine Tochterfirma des Detailhändlers Coop) und SBB Cargo International (über die LokRoll AG) Vectron-Lokomotiven von Siemens. Der

Preis einer Lokomotive liegt je nach Ausstattung zwischen drei und fünf Millionen Euro.

Siemens entwickelte gleich mehrere Varianten, bevor überhaupt Kundenaufträge vorlagen. Die wichtigsten sind:

- Vectron AC Wechselstromlok
- Vectron DC Gleichstromlok
- Vectron MS Mehrsystemlok
- Vectron DE Dieselelektrische Lok

Die Höchstgeschwindigkeit liegt je nach Ausführung bei 160 km/h bzw. 200 km/h.

Als Option wird für die Modelle AC und DC ein Rangiermodul angeboten, welches aus einem Hilfsdieselmotor besteht. Damit kann die Lok auf Gleisen ohne Fahrleitung

leichte Rangieraufgaben übernehmen – diese Ausführung bestellte die Coop-Tochter Railcare.

Die BLS Cargo entschied sich für den Typ MS mit Ausrüstung für den Verkehr in der Schweiz, Deutschland, Österreich, Italien und den Niederlanden. Die Lokomotive hat eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h und eine Leistung von 6400 kW. Die Ablieferung der Lokomotiven ist derzeit in vollem Gange und soll bis Anfang 2018 abgeschlossen sein.

Das Modell

Für die Modellumsetzung wählte Roco die Re 475 402. Eine durchaus sinnvolle Wahl, wurden doch die Nummern 401 und 404



Schlichte Seitenwände und interessanter Dachgarten – Kontraste, die gefallen.

bereits von Piko als H0-Modell realisiert. Das Modell wird in drei verschiedenen technischen Ausführungen angeboten:
Art.-Nr. 73919: Ausführung DC analog
Art.-Nr. 73920: Ausführung DC Sound
Art.-Nr. 79920: Ausführung AC Sound

Der Gesamteindruck des Originals wird sehr gut wiedergegeben. Besonders schön gestaltet ist das Dach mit den vier unterschiedlichen (!) Stromabnehmern und den dazwischenliegenden Kupferstromschienen. Hier wurde insbesondere der Farbton für die Kupferleitungen sehr gut getroffen. Ebenfalls gut gelungen ist die charakteristische Front mit ihren vielen Rundungen und den gewölbten Frontfenstern.

Ein kleiner Fehler unterlief Roco im Bereich der Führerstandstüre: Der Vectron der BLS Cargo wird von Siemens mit einer langen Regenrinne ausgeliefert, Roco hat jedoch nur die kurze Ausführung nachgebildet. Im Fahrbetrieb auf der Anlage wird dies aber kaum zu erkennen sein.

Die Führerstands-Inneneinrichtung ist recht einfach gehalten, und auf eine Umsetzung der doch recht markanten Aufbauten auf dem Führerpult wurde leider verzichtet. Die BLS Cargo wählte für ihre Vectron-Lokomotiven eine hohe Ausführung des Führerhauses mit zusätzlichen Aufbauten.

Korrekt nachgebildet sind die Sandeinfüllkästen an der ersten und letzten Achse der Lokomotive, während bei den innenliegenden Achsen wie beim Original einfach ein Loch im Lokkasten prangt. Ebenfalls sehr schön umgesetzt wurde der zweifarbige Schienenräumer und die Pufferbohlen mit den eingravierten Schriftzügen SIEMENS bzw. Vectron. Für die Kupplung ist

wie heute üblich ein Schacht nach NEM 362 mit Kurzkupplungskinematik vorhanden.

Der beiliegende Zurüstbeutel ist voll von Kleinteilen. Positiv aufgefallen ist, dass im Unterschied zu den Traxx-Modellen von Roco alle Zugsicherungsmagnete bereits ab

Werk am Drehgestell montiert sind. Bei den vielen Griffstangen, mit Ausnahme jener bei der Führerstandstüre, muss der Modellbahner jedoch selbst Hand anlegen und sie mit viel Geduld und Fingerspitzengefühl anbringen. Dies gilt auch für die



Die überzeugende, klassische Roco-Styroporverpackung lässt keine Wünsche offen.



Filigrane Nachbildung der Dachleitungen und der unterschiedlichen Stromabnehmer auf dem Dach.



Ansicht des Fahrwerks der Re 475 von unten in AC-Ausführung (oben) und DC-Ausführung (unten).



Das sauber aufgeräumte und vorbildliche Innenleben des Roco-Vectrons. Vorne ist die Modellausführung mit Sound, hinten die DC-Analoglokomotive mit dem Brückenstecker.



Die Seitenansicht der Re 475 402 mit den gleichen Bildmotiven, aber ...



... unterschiedlich beschrifteten Seiten in deutscher und englischer Sprache.

Scheibenwischer und ist doch ein kleiner Minuspunkt gegenüber anderen aktuellen Modellen der Mitbewerber am Markt.

Mechanik

Beim Fahrwerk setzt Roco auf das seit vielen Jahren bewährte Antriebskonzept. Der Grundrahmen der Lokomotive besteht wie gewohnt aus Zinkdruckguss und verleiht dem Modell ein insgesamt stolzes Gewicht von 450 Gramm. In der Mitte sitzt der bekannte 5-polige Roco-Motor mit Schwungmasse, welcher über Kardanwellen und Schneckengetriebe beide Drehgestelle antreibt. Für einen runden Lauf setzt Roco auf die klassische Dreipunktlagerung (ein Drehgestell fest, ein Drehgestell beweglich in der Horizontalen). Damit ist gewährleistet, dass die Lok stabil läuft und trotzdem zu einem gewissen Grad auf Unebenheiten in der Fahrbahn reagieren kann.

Bei der Gleichstromausführung sind wie gewohnt alle Achsen angetrieben, ein Radsatz ist mit Haftreifen ausgerüstet. Hier wurde leider vom bewährten Konzept der diagonalen Haftreifenanordnung abgewichen. Bei der Wechselstromausführung sind aufgrund des Platzbedarfs für den Roco-Flüster-Schleifer nur drei der vier Achsen angetrieben.

Das Gehäuse ist wie bei Roco üblich auf das Chassis aufgesteckt und hält sich mit kleinen Kunststoffankern daran fest. Auf geätzte Teile am Gehäuse wurde weitgehend verzichtet, die Kunststoffgravuren der Lüftungsgitter sind jedoch sehr fein ausgeführt.

Die Griffstangen bei den Führerstands-türen sind aus Rundmetallstäben gebogen. Bei der Originallok sind diese Griffstangen aus Flachstahl gefertigt. Ein Kompromiss zugunsten der Betriebssicherheit, welcher aber verkraftbar ist, denn flache Griffstangen hätten aus Kunststoff gefertigt werden müssen.

Lackierung und Bedruckung

Die Lackierung des Modells ist sehr gut gelungen. Die Farben sind gut getroffen und deckend ohne Einschlüsse von Staubpartikeln oder Ähnlichem aufgebracht. Die Farb-trennkanten sind messerscharf und auch unter der Lupe einwandfrei.

Das grosse AlpenMotiv auf der Seite ist korrekt einmal mit deutschem Slogan «Die Alpinisten» und einmal in englischer Sprache «The Alpinists» aufgebracht worden. Die Farb-wiedergabe vermag zu überzeugen.

Die Bedruckung der technischen Anschriften ist vollständig, verdient aber den Ausdruck lupenrein nicht ganz. Einmal mehr zeigen sich hier die Grenzen der von Roco verwendeten Drucktechnologie gegenüber dem klassischen Tampondruck. Positiv hervorzuheben sind die bedruckten Drehgestelle und die farblich abgesetzten Zugsicherungsmagnete am Drehgestell.

Elektronik

Die Beleuchtung des Modells erfolgt zeitgemäss über LED und wechselt mit der Fahrtrichtung (Front weiss/Rücklicht rot). Alle Ausführungen der Lok sind mit einer PluX22-Schnittstelle ausgerüstet. Eine Beschreibung der Schnittstelle liegt jeder Lok bei. Bei der DC-Analogversion ist ein kleiner Schalter zur Abschaltung der Stirnbeleuchtung je Seite für den Betrieb in Doppeltraktion auf der Platine zu finden. Bei den Ausführungen mit Sound wurde verständlicherweise auf diesen Schalter verzichtet, hier übernimmt der ab Werk eingebaute Decoder diese Aufgabe.

Erstaunlich ist hingegen, dass bei der Analogausführung auf die Bestückung mit LED für Fernlicht und Führerstandsbeleuchtung verzichtet wurde. So müssen Digital-Bahner, welche keinen Sound wünschen und sich daher die Analogvariante zur Nachrüstung mit dem gewünschten Decoder kaufen, auf diese Funktionen verzichten. Dies ist angesichts der äusserst niedrigen Materialkosten für LED nur schwer



Fabrikfrischer Zustand ab Werk: Die fehlenden Griffstangen liegen im separaten Zurüstbeutel bei.

nachvollziehbar. Der geübte Modellbahner wird aber sicher in der Lage sein, die fehlenden LED selbst nachzurüsten – die entsprechenden Lötunkte auf der Platine sind vorhanden.

Die Deco-Ausführungen sind standardmässig mit einem Pufferkondensator für einen unterbrechungsfreien Betrieb des Decoders ausgerüstet. Der Lautsprecher sitzt im Chassis zwischen Platine und Antriebsstrang. Der Decoder stammt, wie bei allen neueren Lokomotiven von Roco, von ZIMO. Der Sound wurde von LeoSoundLab aufgenommen und für das Modell bereitgestellt. Interessierte Kunden können sich auf der Roco-Website beim jeweiligen Modell einen Sound-Ausschnitt anhören.


Verpackung

Die Vectron wird in der klassischen Roco-Styroporverpackung geliefert, was der Autor sehr begrüsst. Ist es so doch wesentlich einfacher, die Lok zu verpacken, als mit den bisher verwendeten Schaumstoff-

verpackungen mit Kunststoff-Formteilen. Die Umverpackung besteht aus stabilem Karton und macht einen hochwertigen Eindruck. Die Betriebsanleitung mit den klassischen und einfach verständlichen Roco-Illustrationen liegt jeder Lok bei.

Fazit

Für den modernen Modellgüterverkehr in Epoche VI hat Roco ein zeitgemässes Modell ausgeliefert, welches sowohl Betriebsbahner als auch Sammler überzeugen wird. Ein Spagat, der nicht immer leicht zu schaffen ist. Zumal der ausserordentliche Preis von leicht über CHF 200.– (UVP 199 EUR) durchaus attraktiv ist für eine Formneuheit aus dem Jahr 2017.

Es bleibt also die Hoffnung, dass Roco in naher Zukunft für die Modellbahner noch eine weitere Nummernvariante für vorbildgerechte Doppeltraktionen auflegen wird und die kommenden Varianten im Original von Railcare und SBB ebenso den Weg ins Roco-Programm finden. 



Der neue Vectron von Roco bereitet sowohl in der Vitrine als auch auf der Modellanlage eine grosse Freude und vermag zu überzeugen.



RhB und FO Te 2/2 von Kiss Modellbahnen in Spur IIm

Kleine Rangierhelfer ganz gross

Für viele Modelleisenbahner gehören die Te-2/2-Traktoren sowohl in Normalspur- als auch in Schmalspurausführung zu den elektrischen Schienentraktoren schlechthin. Ihre Bauweise gilt als sehr typisch. Kiss Modellbahnen hat die Te 2/2 der RhB und FO in Spur IIm umgesetzt.

Von Andreas Cadosch (Text und Fotos)

Schienenfahrzeuge mit mehr als zwei Achsen werden im Allgemeinen als Lokomotiven bezeichnet. Schienenfahrzeuge mit weniger als drei Achsen werden als Traktoren bezeichnet. Die zweiachsigen Te 2/2 der Rhätischen Bahn (RhB) gehören demnach zur Gattung der Traktoren, und das e steht für elektrisch. Mitte der 1940er-Jahre standen bei der «Rhätischen» für den Rangierdienst in den grossen Bahnhöfen Landquart und Chur die Lokomotiven vom Typ Ge 2/4 211–214 im Einsatz. Es machte sich aber der Bedarf an weiteren Fahrzeugen für die zunehmenden Rangieraufgaben auch auf mittelgrossen Stationen bemerkbar. In Ilanz waren es die mit Valser Mineralwasser beladenen Schiebewandwagen vom Typ Haik-v, die rangiert werden mussten, in Davos galt es des Öfteren, den Zügen Verstärkungswagen bei- oder wegzustellen, und in Thusis mussten, rasch und effizient, die beladenen Autotransportwagen an die nur kurz haltenden Schnellzüge von Chur nach St. Moritz gestellt werden. Aus diesem Grund bestellte die RhB parallel

Der Te 2/2 71 im modernen orangen Design, wie er bis zum Schluss im Betrieb stand.





Der Te 2/2 4926 der FO in Ursprungslackierung.

zur gerade laufenden Bestellung der Streckenloks Ge 4/4¹ bei SLM (Schweizerischer Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur) und SAAS (Société Anonyme des Ateliers de Sécheron, Genf) drei kleine Rangiertraktoren mit elektrischem Antrieb. Dieser Bestellung schloss sich die Furka-Oberalp-Bahn (FO) mit einem typenähnlichen Fahrzeug an.

Die neuen Traktoren

Die Fahrzeuge basierten auf den bereits 1941 von den SBB für die Brünigbahn bestellten Te 2/2 und wurden ab 1946 abgeliefert. Die RhB Te 2/2 kamen wie erwähnt in Davos, Ilanz und Thusis zum Einsatz, der FO Te 2/2 4926 ist bis heute auf dem Bahnhof von Brig im Einsatz.

Angetrieben werden die Te 2/2 über einen Gleichstrom-Reihenschlussmotor, der auf die hintere Achse wirkt. Die vordere Achse wird über die Kuppelstangen angetrieben. Alle Baugruppen für die Traction befinden sich im Unterboden, Trafo und Überschaltdrosselspule zwischen den Achsen, der Ventilator für den Fahrmotor vor der ersten Achse. Der Stufenschalter befindet sich im Führerstand unter dem Führertisch, Batterie und Gleichrichter sind an der Führerstandsrückwand angebracht.

Die Te 2/2 sind nicht mit einem Hauptschalter ausgestattet, sondern verfügen lediglich über eine Hochspannungssicherung zwischen den Isolatorhörnern auf dem Dach. Ein Draht, der bei Überbelastung im Primärstromkreis einfach durchschmilzt. Um bei Bedarf Personenwagen mit Strom für die Abteilheizung versorgen zu können, wurden die RhB Te 2/2 nachträglich mit einer Zugsammelschiene mit Steckdosen an den beiden Fronten ausgerüstet. Mit einer Leistung von 130 PS erreichten die Te 2/2 eine Anfahrzugkraft von 2900 Kilogramm bei einem Eigengewicht von 13 Tonnen. Im Ablieferungszustand trugen die RhB Te 2/2 die Farbe Oxydrot, später erhielten sie die orangefarbene Lackierung, wie alle Rangierfahrzeuge bei den RhB, und das neue Logo. Im Jahr 2007 begann die sukzessive Ausmusterung der Fahrzeuge, und sie wurden verschrottet.

Das Modell

Kiss Modellbahnen bietet die Te 2/2 jetzt in vier verschiedenen Versionen in der Spur II_m im Massstab 1:22,5 an. Die Modelle sind in einer limitierten und nummerierten Kleinserie in Ganzmetallausführung gefer-

Der Te 2/2 71 in der ursprünglichen oxydrotten Lackierung.





Ladefläche und Rangierplattform sind beim Te 2/2 72 (links) mit feinem Riffelblech belegt, und beim Te 2/2 73 (rechts) sind sie holzbeplankt.

tigt, jedes Modell trägt unter dem Boden ein aus Messing geätztes Serienschild. Im November 2016, anlässlich der IMA in Köln, präsentierte Kiss Modellbahnen das erste Vorserienmuster dieses gefälligen Fahrzeuges: den Te 2/2 73 der RhB in der neuen orangen Farbgebung mit dem aktuellen RhB-Logo. Sieben Monate später gesellte sich ein erstes Serienmuster aus der laufenden Produktion in der Version des FO Te 2/2 4926 dazu.

Nachdem wir das Modell aus der soliden, mit Schaumstoff gepolsterten Verpackung ausgepackt hatten, riefen wir spontan: «So knuffig!», was für niedlich, putzig, liebenswert und noch einige andere Begriffe steht. Das Modell fühlt sich trotz seiner bescheidenen Grösse mit seinen knapp 3000 Gramm massiv an. Bevor es auf die Schienen geht, sollte man sich Zeit nehmen, um das Modell einfach einmal optisch zu geniessen und die vielen verwirklichten Details zu finden und zu begutachten. Man könnte ja durchaus der Meinung sein, dass

im Zeitalter des 3-D-Druckers, der sich bald in jeder gut ausgerüsteten Modellbahnerwerkstatt befindet, das Herstellen eines solchen Modells keine grosse Kunst mehr sein sollte. Beim genauen Betrachten des Kiss-Modells mit Augen und Fingern (ein irres Feeling) wird man aber eines Besseren belehrt. Kiss beweist, dass es einiges mehr braucht, um ein Modell in dieser Perfektion herstellen zu können.

Details

Die Kiss Te 2/2 weisen im Modell die serienspezifischen Unterschiede des Vorbildes auf: die FO-Version mit geänderten Treppen, Geländern und ohne Schienenräumer, die RhB-Versionen allesamt mit grossen Schienenräumern. Je nach Version sind die Rangierplattform und die Ladebrücke mit Holzimitation oder feinstem Riffelblech belegt. Auch typische Details an den Pleuelstangenzapfen sind bei der FO-Version unterschiedlich zur RhB-Version realisiert worden. Als einzige Version weist der

RhB 72 noch eine Eigenheit im Bereich der vorderen Ladeplattform auf: eine kleine Stufe auf der Ladebrücke an der Führerstandswand. Alle RhB-Versionen des Te 2/2 sind mit Bremschläuchen für die Luftbremse ausgerüstet. Diese fehlen bei der Version des FO Te 2/2, da dieser erst später mit einer Vakuumbremse ausgerüstet wurde. Die feinen Sicherungsketten sind nicht vergessen gegangen und beweisen Liebe zum Detail, sodass die Detaillierung fast keine Wünsche mehr offenlässt und Massstäbe setzt. Zur Orientierung noch die Definition von vorne und hinten: Vorne und somit die Vorwärtsfahrtrichtung ist an einem Rangierfahrzeug immer dort, wo der Führertisch ist. Ein auf der mittleren Lampe oder am Fahrzeug angebrachtes V erleichtert dem Rangierpersonal zusätzlich die Orientierung.

Antrieb

Der Antrieb erfolgt wie beim Vorbild vom Motor direkt auf das hintere Achsgetriebe



Weisse Griffstangen und holzbeplankte Ladefläche.



Gelbe Griffstangen und Riffelbleche mit Podest.



Geätzte Herstellerschilder und feine Beschriftung.

unter dem Führerstand. Die zweite Achse wird wie das Original über die Kuppelstangen angetrieben. Dies kann dazu führen, dass das Modell während der Fahrt je nach Geschwindigkeit ein bisschen «taumelt». Wer aber schon einmal in einem Wagen gleich hinter einer Lokomotive mit Stangenantrieb reisen durfte, mag sich vielleicht noch daran erinnern, dass dieser ein durchaus vorbildlicher Effekt ist. Die Traktionsleistung des Modells genügt voll und ganz für die Meisterung der einem Traktor zugeordneten Aufgaben, ein oder zwei Wagen oder eine kleine Wagengruppe im Bahnhof zu rangieren.

Elektrisches/Elektronisches

Die Kiss Te 2/2 sind serienmässig mit einem Digitaldecoder V4.0 L aus dem Hause ESU ausgerüstet. Dieser steuert auch die Beleuchtung und sorgt für den originalgetreuen Sound. Die acht LED-Lampen für die Dienstbeleuchtung lassen sich als 3+1 (Zugfahrt), als 3+rot (Lokzug ohne Last) oder als 2+2 (Rangierdienst) schalten. Die Führerstandsbeleuchtung und die vordere Plattformbeleuchtung sind separat schaltbar. Eine Analogversion ist nicht vorgesehen, moderne Decoder wie der V4.0L können aber, zumindest in begrenztem Umfang, auch analog gesteuert werden.

Viele Sprachausgaben, wie sie im Rangierdienst bei Schweizer Bahnen verwendet werden, sind auf dem Decoder aufgespielt. Epochengerecht würde man wohl beim FO Te 2/2 und beim RhB 71 in Oxydrot die Fahrbefehle noch mit Handzeichen und Mundpfeife erteilen.

Die Stromabnahme erfolgt «nur» über die vier Speichenräder, die mit Edelstahlspurkränzen ausgestattet sind. «Nur» darum, weil Gartenmodellbahner, mehr als Indoorbahner, darauf angewiesen sind, dass ihre Fahrzeuge kontaktsicher sind, da die Bedingungen im Freilandbetrieb einiges extremer sind als auf Innenanlagen. Aber einem Modell (und die Betonung liegt auf Modell) Schienenschleifer zu verpassen, um die Stromaufnahme zu verbessern, ist ein absolutes No-go. Aus demselben Grund wurde auch auf das Anbringen von Haftreifen verzichtet. Damit das Modell einwandfrei und sicher über eine ausgedehnte Weichenstrasse fährt, verfügt der Decoder über ein externes Powerpack, dieses unterstützt bei kritischen Stellen auf der Anlage zuverlässig die Stromversorgung. Auf Anlagen

mit sauberen Schienen und gereinigten Rädern reicht dies für einen störungsfreien Rangierbetrieb aus, und das voll gefederte Modell fährt, ohne zu ruckeln, weich über Weichenzungen und Weichenherz.

Kupplung

Auf einen servobetriebenen Stromabnehmer wurde verzichtet, dafür hat man auf vielfachen Wunsch der Kunden genügend Platz vorgesehen, um dem Modell vorne und hinten bei Bedarf eine automatische Rangierkupplung von Massoth einbauen zu können. Diese ist nicht Teil des Lieferumfangs und muss selber nachgerüstet werden.

Erstmals bei einem Modell verzichtet Kiss Modellbahnen auf den Einbau einer Standard-Gartenbahnkupplung System LGB® und liefert die Te 2/2 serienmässig nur mit der vorbildlichen Wippenkupplung aus. Das Modell ist aber so vorbereitet, dass ein Kupplungshaken von LGB® oder einem anderen Hersteller einfach und rasch nachgerüstet werden kann. Wer sein Traktor nur in einer Vitrine präsentieren möchte, kann die ab Werk montierten Schienenräumer

durch die beigelegten originalgetreuen, geschlossenen Schienenräumer ersetzen.

Details

Konstruiert wurden die Te 2/2 anhand von original Plänen und Fotos. Die Führerstands-türen sind funktionsfähig und lassen sich öffnen, sie geben im geöffneten Zustand die Sicht auf einen schön gestalteten Arbeitsplatz für den Lokführer frei. Dem Modell liegt eine Lokführerfigur zur freien Platzierung bei.

Jede der angebotenen Varianten zeigt die epochenspezifischen Unterschiede. Alle Versionen tragen die grossen Lampen. Der RhB Te 2/2 71 wurde so wie in der Zeit kurz nach der Ablieferung in Oxydrot realisiert, die Te 2/2 72 und 73 im leuchtenden Orange mit den auffälligen gelb-schwarzen Warnbalken im Pufferbereich, so wie sie bis zuletzt noch auf verschiedenen Stationen bei der Rhätischen Bahn im Einsatz standen. Der FO Te 2/2 zeigt sich noch mit der alten Beschriftung und den grossen Lampen, so wie sie noch bis Mitte der 1990er-Jahre montiert waren.

Der FO Te 2/2 ohne Luftleitungen für die automatische Bremse und ohne Zugheizung.



Modellbäume mit einfachen Mitteln selbst hergestellt (Teil 1)

Man sieht den Wald vor lauter Bäumen nicht

Es muss nicht immer das teure Industriemodell sein. Selbstgestricktes, oder in diesem Fall benadeltes, macht oft noch zusätzlich Spass und bereitet am Schluss eine grössere Freude. Erlernen Sie anhand von diesem zweiteiligen Artikel einfache Techniken zum Eigenbau von Tannen- und Laubbäumen.



Von Kim Nipkow (Text und Fotos)

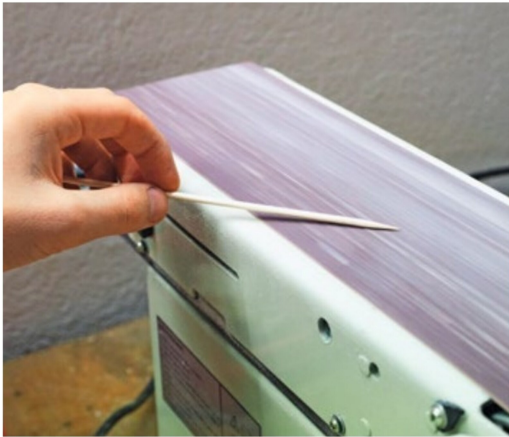
Modellbäume, insbesondere Tannenbäume, stellen eine Herausforderung dar. Nicht allzu selten sind Modelleisenbahnanlagen nur spärlich bewaldet. Die Gründe sind bekannt: Preislich erschwingliche Modelle sehen eher aus wie grüne Flaschenreiniger, und realistische, handgefertigte Modelle kosten oft ein Vermögen. Mit etwas Fleiss und Geschick kann man jedoch mittels folgender Methode in absehbarer Zeit eine Menge recht gut aussehender Tannen herstellen.

Zum Herstellen von Tannenbäumen benötigen Sie folgende Artikel:

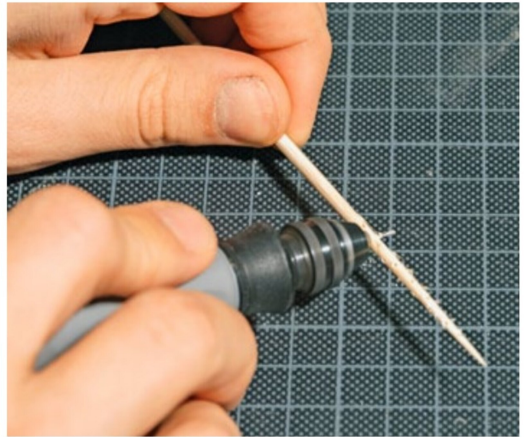
- Schaschlikspiesse
- Bandschleifmaschine
- Dremel mit 0,8-mm-Bohrer
- 0,8-mm-Kupferdraht
- Uhu-Kraftkleber
- Uhu-Sprühkleber
- handelsübliche braune und beige Sprühdosenfarbe
- 6-mm-Grasfasern beliebiger Marke (z.B. Noch oder MiniNatur)

- Flockage Scenic Express Dark Forest Green Fine (siehe auch Produkte von Woodland Scenic oder Noch)

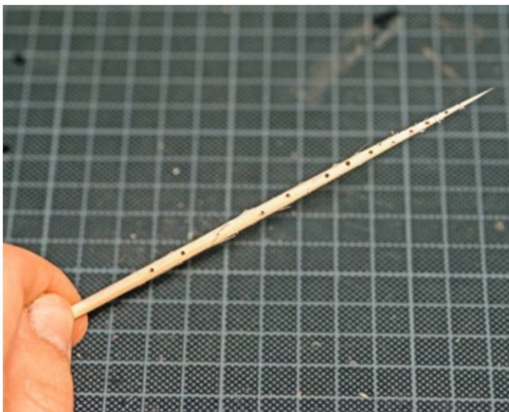
Wohlgermerkt, diese Bäume lassen sich nicht mit den in vielen Stunden angefertigten Meisterwerken der «Baumspezialisten» vergleichen, dauert die Herstellung eines solchen Baumes doch gerade mal knapp 20 Minuten. Dennoch lassen sie sich in der Menge sehen und ermöglichen eine ansehnliche Bewaldung der Anlage. 🚫



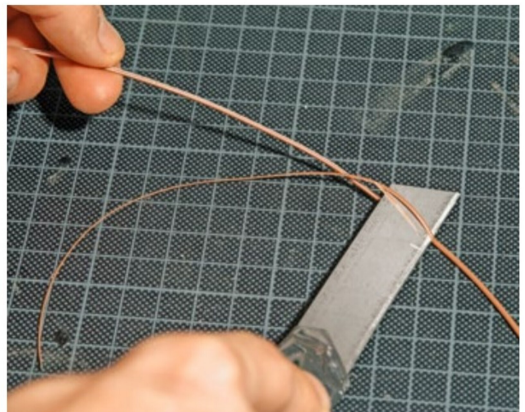
Für den Stamm wird das spitze Ende eines Schaschlikspießes etwas schmaler zugeschliffen. Eine Bandschleifmaschine ist von grosser Hilfe.



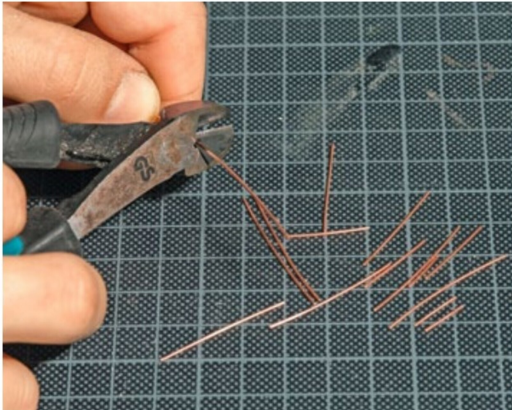
Anschließend werden mit einem 0,8-mm-Bohrer Löcher durch den Stamm gebohrt. Die Löcher sollten jeweils versetzt zueinander sein.



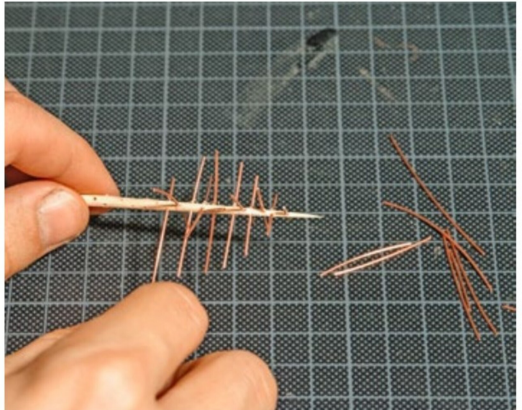
Eine gute Grösse für H0-Gebirgstannen ist irgendwo zwischen 15 und 25 cm. Hier entsteht eine etwas jüngere Tanne mit einer Grösse von ca. 11 cm.



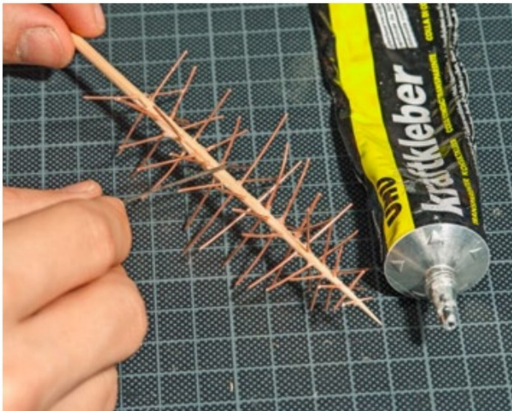
Für die Äste verwende ich dünnen Kupferdraht (0,8 mm). Mit einem Cutter entferne ich die Isolation entlang eines längeren Drahtstückes.



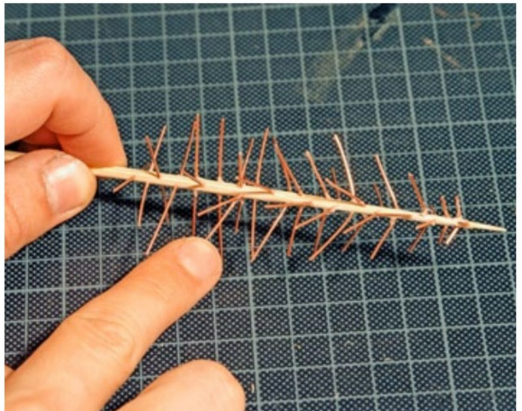
Der Draht wird dabei in kleine Stücke geschnitten. Die Länge der Modelläste variiert von 1 cm, an der Tannenspitze, bis ca. 4,5 cm.



Nun werden die Drahtstücke in die Löcher geschoben. Dank Abstimmung von Bohrer- und Drahtdurchmesser halten die Äste auch schon ohne Leim.



Zum Schluss wird mit etwas Leim fixiert. Eine Stecknadel hilft eine dosierte Menge an Leim zwischen den Drähten hindurch gezielt applizieren zu können.



Vor dem Beflocken mit den Grasfasern werden die Äste etwas nach unten gebogen, damit sie später die leicht hängende Wirkung erzielen.



Der Rohling wird kurz mit Sprühkleber eingenebelt und anschließend mit 6 mm langen Grasfasern bestreut. Diese Prozedur wird einmal wiederholt.



Die doppelt beflockte Tanne wirkt nun fast wie eine fertige Tanne. Die Fasern sind jedoch erst die feine Verästelung der Hauptäste.



Nach diesem Vorgang spraye ich die Tanne mit handelsüblicher, brauner Sprühdosenfarbe ein. Um einen leichten Akzent in der «Holzfarbe» zu setzen, appliziere ich zum Schluss noch eine leichte Patina mit beiger Farbe.



Zuletzt wird der Baum nochmals mit Sprühkleber eingenebelt und beflocht, die Flockage mit einem Hauch Sprühkleber fixiert (um einem Abbröseln vorzubeugen) und der Stamm auf die richtige Länge gekürzt...



... und fertig ist die Tanne.



Die Aufnahme von 1961 zeigt einen SchB-Zug mit Front bergwärts und dem Behelfsführerstand.

Foto: E. Hofstetter, Slg. Willen

Die Fahrzeuge der einstigen Schöllenenbahn im Vorbild und im Modell

Jahrgang 1917 – die Schöllenenbahn

Eine Bahn feierte den 100. Geburtstag, obwohl es sie gar nicht mehr gibt. Die Strecke ist aber noch da und wird im Stundentakt fleissig befahren. Widmen wir ihr Worte, Bilder und ein wenig Zeit.

Von René Stamm (Text und Bilder)

Die Schöllenschlucht! Seit die Menschen über den Gotthardpass gegen Süden zogen, war diese Schlucht eines der grössten Hindernisse auf ihrem Weg. Ein gefährlicher, ja oft ein tödlicher Weg. Laufend wurde versucht, Verbesserungen vorzunehmen. Wir kennen ja die Sage, wonach auch der Teufel am Bau der wichtigen Brücke beteiligt war. Es begann mit der Erstellung eines Steges, aufgehängt an Ketten, und einer Brücke. Die Wege wurden mit der Zeit verbreitert, ein Tunnel entstand, und nach kriegerischen Zerstörungen wurde nach langen Verzögerungen eine neue Brücke errichtet. Alles hatte das Ziel, den Weg ins Urserental und Richtung Süden zu verbessern. Mit dem Ausbau der Strassen über den Pass kam als grosse Be-



Foto: Peter Willen

Die HGe 2/2 1 bei Rangierarbeiten in Andermatt. Ansicht der meist im Zug unsichtbaren «Bergseite».

quemlichkeit die Postkutsche dazu. Im Jahr 1882 änderte sich aber alles. Die Gotthardbahn wurde eröffnet, und viele Transporte verlagerten sich auf die Bahn. Die Erschliessung des Urserentales konnte aber die Schöllenschlucht nicht umgehen. Mit dem Bahnaufbauer gab es verständlicherweise entsprechende Wünsche, auch Andermatt mit einer Bahn zu erschliessen.

Das Vorbild

Ein Wagnis

Erste Überlegungen für den Bau einer Bahnverbindung zwischen Göschenen und dem Urserental wurden um 1890 öffentlich. Technische Probleme, aber auch Geldmangel liessen noch etliche Jahre verstreichen, bis realisierbare Projekte vorlagen. Aber auch der zögerliche Fortschritt beim Bau der Bahnverbindung von Brig nach Disentis machte klar, dass wohl eine eigenständige Lösung angebracht war. 1903 konnte ein Projekt vorgelegt werden, für welches dann im Juni 1904 die eidgenössische Konzession erteilt wurde. Trotzdem: Ein Baubeginn war noch nicht in Sicht, denn man hatte scheinbar vergessen, den Natur- und Heimatschutz beim Projekt einzubeziehen. Aber auch vom Militär gab es Einwände, war doch Andermatt ein wichtiger Waffenplatz. Die Jahre gingen ins Land. Doch 1912 war es schliesslich so weit: Die finanziellen Probleme waren gelöst, das Militär sah keine Probleme mehr, ja beteiligte sich sogar an den Kosten. Brown, Boveri Baden beteiligte sich auch an der Finanzierung und erreichte damit den Bau einer elektrischen Schöllenenbahn. Die Bauarbeiten begannen zuversichtlich im Mai 1913. Doch im Sommer 1914, mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges, gerieten sie ins Stocken. Die einige Hundert Arbeiter zählende Baugesellschaft musste auf Befehl des Militärs auf eine Gruppe von unter hundert reduziert werden. Die Arbeiten wurden auf kleiner Flamme weitergeführt und schliesslich mit aktiver Unterstützung des Militärs abgeschlossen. In einem schlichten Einweihungsfest am 11. Juli 1917 wurde der Abschluss der Bauarbeiten gefeiert. Einen Tag später begann der Bahnbetrieb zwischen Andermatt und Göschenen auf der 3,5 Kilometer langen Strecke.



Foto E. Hofmeister, Sig. Willen

Die Zugszusammenstellung in Göschenen besteht aus B4, einem ABF 4 und der Lok Nr. 1.

Weitsichtigkeit

Bei der Gründung der Bahngesellschaft war man sich bewusst, dass auch die Bahnverbindung zwischen dem Wallis und Graubünden entstehen würde. Als Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD) sollte sie über Andermatt das Urserental in west-östlicher Richtung durchqueren. Der Berührungspunkt war somit in Andermatt gegeben. In weitsichtiger Weise wurde versucht, die Bedürfnisse des eigenen Betriebes mit den technischen Kenntnissen über die kommende Bahn zu verbinden. Wichtig war der Entscheid, die Schöllenenbahn mit dem gleichen Zahnstangensystem wie die BFD

auszurüsten. Die Wahl des Systems Abt ermöglichte es, Fahrzeuge untereinander auszutauschen. So war die Führung von direkten Wagen von Göschenen über Andermatt hinaus Richtung Brig oder Disentis und Chur möglich. Es wurde auch geplant, die Bahnhofsanlagen in Andermatt für einen Fahrzeug- oder Wagenübergang auszubauen. Weitsichtig auch der Entscheid, von Beginn an die elektrische Traktion einzuführen, obwohl die BFD und nach deren Konkurs die Furka-Oberalp-Bahn (FO) Dampflokomotiven einsetzte. Alle diese Entscheide wurden schliesslich 1940 bestätigt, als die FO ihre Strecke mit 11 000 Volt



Karte: Sig. René Stamm

Postkarte aus den 1930er-Jahren, erkennbar ist die Dachrutenkupplung des Gleichstrombetriebs.

Gegenrichtung siehe Seite 187
Alle Züge 1. und 2. Klasse

185	Basel SBB 60	...	ab	...	4:50	7:42	...	8:49	...	9:31	...	12:40	14:13	...	16:10	17:50	...	...	...
90	Luzern	...	"	ab	7:10	9:08	...	10:21	...	12:05	...	14:06	15:53	...	16:14	17:30	19:11	...	...
107	Zürich HB	...	"	ab	6:30	8:53	...	10:15	...	11:46	c13:27	13:27	15:40	...	16:22	...	19:05	...	...
0	Göschenen	...	an	ab	8:44	10:30	10:45	11:46	12:00	14:11	c15:26	15:40	17:32	18:05	18:53	20:35	20:45	...	...
136	Chasso	...	pt	...	5:50	...	...	9:26	...	11:38	13:01	...	15:10	...	16:34	18:55	...	...	...
110	Lugano	...	"	...	6:17	...	...	9:52	...	12:02	13:26	...	15:38	...	17:01	19:24	...	...	...
80	Bellinzona	...	"	...	6:45	6:51	...	10:20	...	12:31	13:56	...	16:11	...	17:30	19:53	...	...	...
0	Göschenen	...	an	ab	6:56	7:56	8:34	11:28	...	13:38	15:02	...	17:19	...	18:40	21:01	...	...	...
Tar.-km																			
Dir. SchB. Brig																			
					3103	3105	3107	3109	3111	3115	3117	3119	3119	3121	3123	3125	3127	3129	
Pers./Gep.																			
Göschenen					ab	2:03	8:00	9:00	10:50	11:35	12:15	13:45	15:15	c15:32	15:45	17:37	18:15	19:00	21:10
Andermatt					an	2:20	8:15	9:15	11:05	11:50	12:40	14:00	15:30	c15:47	16:00	17:52	18:30	19:15	21:25
(00a, 514e, 517a, 605e, 603c)																			

70b Göschenen-Andermatt

Elektr. Zahnradbahn
Schmalspur

So sah einer der letzten Fahrpläne der Schöllenenbahn im Kursbuch von 1960 aus.

und 16 % Hz Wechselstrom elektrifizierte. Die vorhandenen vier SchB-Lokomotiven für einen Betrieb mit 1200-Volt-Gleichstrom mussten allerdings noch für die neue Spannung umgebaut werden.

Der Betrieb

Die eigentlich kurze Strecke weist Steigungen bis zu 179 Promille auf. In den ersten Betriebsjahren fuhren im Winter keine Züge. Die Bedürfnisse verlangten allerdings bald einen Ganzjahresbetrieb. Die Strecke musste in der Folge mit Lawinen- und Steinschlagschutz ausgerüstet werden. Ab 1925 konnten die Züge auch im Winter verkehren, was für Andermatt auch einen Schritt Richtung Wintersport bedeutete. Gefahren wurde mit der Lokomotive in der Fahrtrichtung, was in Andermatt und Göschenen zum aufwendigen Umfahren des

Zuges führte. In den Dreissigerjahren änderte das Konzept. Die Lok war immer auf Talseite eingestellt, sodass sie den Zug Richtung Andermatt schob. Die Wagen erhielten daher einen Behelfsführerstand auf einer der Einstiegsplattformen und eine einfache Stirnbeleuchtung. Mit der Auslieferung des CFfe 2/4 Nr. 41 und dem Umbau des BCF4 33 zum BCF4 30 vereinfachte sich die Sache noch einmal.

Das Rollmaterial

Der Fahrzeugbestand der SchB war nie üppig. Die Planung für die Beschaffungen gelang scheinbar optimal, mussten doch im Laufe der Zeit nie Nachbestellungen getätigt werden. Einzig 1941 kam ein gleichartiger Triebwagen wie die vier, die zur Elektrifikation von der FO bestellt wurden, dazu. Damit war auch der bereits ange-

dachte Triebwagenaustausch mit der FO möglich. Die langsamen Lokomotiven mit lediglich 40 km/h wären dazu wenig geeignet gewesen.

Die Bestellung umfasste vier Lokomotiven vom Typ HGe 2/2 1–4, hergestellt durch die SLM und die BBC. Die SWS lieferte die vier Personenwagen BC4 21–24 und die Wagen BCF4 31–33. Dazu kamen noch total sechs Güterwagen vom Typ K, L und M. Eine Ergänzung fand 1944 und 1948 mit dem Zugang von total sechs weiteren Wagen statt. 1941 wurden die Lokomotiven wegen der FO-Elektrifikation von Gleichstrom- auf Wechselstrombetrieb umgebaut. Es ergab sich gleichzeitig auch eine Erhöhung der Leistung und der Geschwindigkeit. Zur Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten des neuen Triebwagens BCFhe 2/4 41 wurde zudem der Wagen Nr. 33 zu einem Steuer-

Bahnhof Andermatt: Die FO-Züge fahren Richtung Brig oder Disentis. Rechts der Anschlusszug nach Göschenen mit einer HGe 2/2, aber mit FO-Wagenmaterial.

36

LOKI 1|2018

Sig. René Stamm

wagen umgebaut und erhielt die Bezeichnung BCFt 30.

Über die ganze Dauer ihres Bestehens hat die Bahn nie grössere Änderungen im Erscheinungsbild vorgenommen. Lokomotiven und Reisezugwagen trugen einen Anstrich in Beige im oberen Kastenteil und ein helles Blaugrau im unteren Teil. In Beige waren auch der Schriftzug «Schöllenenbahn» und die technischen Angaben angebracht. Später trugen sie das Kürzel «SchB», die Lokomotiven und der Steuerwagen mit verchromten Einzelbuchstaben. Die Güterwagen erhielten einen hellgrauen Anstrich mit weissen Anschriften, wobei die Stahlteile schwarz gestrichen waren.

Das Ende

Mit der Änderung des Stromsystems und der Beschaffung des Triebwagens BCFhe 2/4 41 sowie zusätzlicher Güterwagen nach FO-Plänen wurde die kommende Entwicklung bereits angedeutet, umso mehr als die Schöllenenbahn wegen der Konkurrenz des aufkommenden Strassenverkehrs in die roten Zahlen rutschte. An der Aktionärsversammlung vom 29. Juli 1961 wurde beschlossen, die SchB mit der FO zu fusionieren und anschliessend im Handelsregister zu streichen.

Alle Fahrzeuge wurden in den Fuhrpark der FO aufgenommen, umnummeriert und mit dem roten Anstrich versehen. Die Einsätze änderten vorerst nicht gross. Ab 1968 begann die Ausrangierung der Reisezugwagen, die durch modernere FO-Fahrzeuge ersetzt wurden. 1976 folgte die erste Lokomotive, 1985 verschwand dann mit der HGe 2/2 21 die letzte ihrer Gattung. Die Dienste wurden von Pendelzügen übernommen, die zum Teil die lang ersehnte Direktverbindung zwischen Göschenen und Brig brachten. Die Güterwagen überlebten die Gesellschaft am längsten, wurden sie doch schliesslich auch noch bei den Dienstfahrzeugen eingereicht, wo das Überleben meistens für lange Zeit gesichert ist.

Nun, die Zeit steht ja nicht still. Unter diesen gibt es die Furka-Oberalp-Bahn (FO) nämlich auch nicht mehr. 2003 wurde sie mit der ehemaligen Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ) zusammengeführt und heisst heute Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB). Bedient wird die Strecke Zermatt-Visp-Brig-Andermatt-Disentis und auch der Abschnitt Andermatt-Göschenen, der Streckenteil der ehemaligen Schöllenenbahn.



Die Loks 22 und 24 warten ... Beachtenswert ist die unterschiedliche Ausrüstung der Stirnfronten.



Die HGe 2/2 21, wie oft im roten Kleid, unterbeschäftigt. Sie wurde als Letzte 1985 ausrangiert.

Originalloks gefunden?

Bedauerlicherweise haben die Geschichtsbücher recht, und alle Maschinen sind verschwunden. Die LOKI-Redaktion hat jedoch eine Entdeckung gemacht, die viele Schöllenenbahn-Freunde interessieren dürfte. Wie wäre es mit einer Lokomotive im Massstab 1:4,5? Die gibt es nämlich. Als FO-Lokomotive HGe 2/2 21 steht die ehemalige SchB Nr. 1 (und jetziges LGB-Modell) in den Diensten der Dampfbahn Aaretal in Münsingen. In den Monaten April bis Oktober ist sie an Wochenenden im weitläufigen Park des PZM mit fröhlichen Menschen auf der Spurweite von 7¼ Zoll oft unterwegs. Ein Besuch lohnt sich. Unter www.dampfbahn-aaretal.ch finden Sie den Fahrplan des Vereins. Und sollte sie nicht im Einsatz sein, ist eine Besichtigung sicher möglich.





Foto: Märklin

Die HGE 2/2 22 war 2013 die erste, von Märklin unter der Art.-Nr. 23460 gefertigte FO-Lokomotive, ex Schöllenenbahn. Ausgerüstet ist sie mit einem MZS-Decoder.

Die Modelle

LGB/Märklin

Im umfangreichen Neuheitenprogramm von 2017 stiess der aufmerksame Leser auf den Seiten 32 und 33 auf den unspektakulären Hinweis, dass LGB zum 100-jährigen Bestehen der Schöllenenbahn einen entsprechenden Zug einmalig auflegen würde. Ja, und bereits die Bilder liessen die Herzen der eingefleischten LGBler höherschlagen.

Die Lokomotiven

Vor allem die HGE 2/2, eine echte Zahnradbahnlok, ist seit Jahren ein beliebtes Fahrzeug im LGB-Programm. Einerseits wegen der begrenzten Masse, aber auch die Form und die Auftritte im lauschigen Garten machen sie zu einem beliebten Modell. 1986 kam sie mit der Kat.-Nr. 2046 als FO-Lokomotive HGE 2/2 Nr. 21 in Rot zum ersten Mal auf den Markt und blieb bis 1994 im Programm. 1989 folgte dann mit der Kat.-Nr. 2146 eine HGE 2/2 Nr. 3 in Blau-Weiss mit der Aufschrift «SchB». In den Jahren 1996 bis 2002 wurden mit den gleichen Werkzeugen gefertigte, gelb-weiße Loks unter Kat.-Nr. 22460 mit der Beschriftung «LGB 4» verkauft. Die Farbgebung entsprach der deutschen Wendelsteinbahn. 2004 bis 2005 war mit Kat.-Nr. 24460 wieder eine FO-Maschine dran. Man zeigte die Lok Nr. 24, selbstverständlich vorbildgetreu in Rot. Nach einer längeren Pause kam 2013 die HG 2/2 Nr. 22 als LGB/Märklin-Produkt auf den Ladentisch.

1998 bis 2001 war in der Zugspackung 70246 die Zugspitz-Bahn mit der HGE 2/2 ganz in Blau, ergänzt mit zwei Vierachsern in Blau-Weiss, zu haben.

Die Wagen

Die rote Erstlingslok blieb interessanterweise ohne zugehörige Wagen. Mit der Lieferung der blau-weißen Schöllenenbahnlok kam ein in der Farbe passender vierachsiger Drehgestellwagen mit der gleichen Beschriftung auf den Markt. Als Basis dazu dienten die Werkzeuge der bei LGB weit verbreiteten ÖBB-Wagen. Auf der gleichen Basis folgte dann erst 2004 unter Kat.-Nr. 36640 ein roter FO-Wagen, in allen Belangen sauber bedruckt und mit der Nr. 4103 eindeutig als ehemaliger SchB-Wagen Nr. 23 zu identifizieren. Ein Wagenset mit der

Foto: Stephan Kraus



Im Jahre 1989 kam bei LGB zum ersten Mal eine Schöllenenbahn-Lok in den Handel; ein Jahr später folgte der Wagen. Die Farbe war blau-hellelfenbein. Die als Nr. 3 bezeichnete Lok trug dazu das Logo SchB und das Fabrikschild der SLM. Der Wagen war mit «Schöllenenbahn» beschriftet, aber ohne Fahrzeugnummer.



Ab 1996 wurde von LGB eine neutrale, gelbe-weiße Lokomotive gefertigt, welche der Wendelsteinbahn nachempfunden ist. Unser Modell fährt auf der Gartenbahnanlage von Hans Zoss.



Gleichzeitig erschien ein Wagenset mit Kat.-Nr. 36641, das den AB 4101 (SchB 21), den ex SchB AB 21, im FO-Rot zeigt.



Auch der Gk v 4422 gehörte einmal als K2 52 der SchB. Beim Modell ist die kleine Plattform als Behelfsführerstand eingerichtet.



Der B2 4201 ist dagegen ein echter FO-Wagen und war erst nach der Fusion zwischen Andermatt und Göschenen im Einsatz.

Kat.-Nr. 36641 brachte für die gleichzeitig gelieferte FO-Lok HGE 2/2 22 im Jahre 2013 den AB 4101 (SchB 21) und den Güterwagen Gk 4422 (SchB 52), ergänzt mit dem FO-Zweiachser B2 4201.

Der Jubiläumszug

Dann, zum 100-Jahr-Jubiläum der SchB, die Überraschung von LGB mit einem Sonderzug. Kaum auf den Schienen, strömt er das typische Flair der Gartenbahnen aus. Kraft, Robustheit, aber in der Farbgebung der längst vergangenen Zeit auch Poesie und Fantasie. Geliefert wird die HGE 2/2 Nr. 1

und dazu die Wagen BC4 22 und 24 in der sehr gut getroffenen Präsentation der letzten Betriebsjahre bei der SchB. Die Lokomotive ist selbstverständlich für den echten Zahnradbetrieb ausgerüstet, die Türen zum Führerstand können geöffnet werden, und der Pantograf ermöglicht, wenn bei Analogbetrieb gewünscht, echten Oberleitungsbetrieb. Die Beschriftung ist sauber und vollständig angebracht. Gegenüber älteren Modellen wurden am Gehäuse des Modells ausser der Farbgebung keine Änderungen vorgenommen. Im Innern des Fahrzeuges ist die neuste Technik eingebaut. Die

Maschine kommt mit dem heute bei Märklin üblichen Multifunktionsdecoder daher und erkennt die Digitalprotokolle mfx oder DCC. Aber auch Analogbetrieb ist möglich, wobei auch so die Fahrgeräusche zu hören sind. Es ist übrigens das erste Mal, dass dieser Loktyp mit Sound geliefert wird. Für die Programmierung sei auf die Bedienungsanleitung verwiesen, die ausführliche Erläuterungen enthält. Da es sich beim Decoder um eine Weiterentwicklung der alten LGB-Decoder handelt, ist es möglich, die Einstellungen sogar mit dem Universal-Handy 55015 vorzunehmen. Das richtige

Fotos: Märklin



Die neue SchB Nr. 1 auf Hans Zoss' Anlage auf der Fahrt nach «Fillsur» zum Zahnstangenabschnitt.



Stirnfront des Modelles mit feinen Scheibenwischern, Heizleitungskupplung, Bremschläuchen, Stirnlampen und der schwarzen LGB-Steckdose für die Wagenbeleuchtung.

Fahrzeugtest HGe 2/2, Kat.-Nr. 23461

Nun, Test ist eigentlich ein gewichtiges Wort. Wir fahren allerdings nicht mit Messgeräten auf, sondern wir testen einfach, was abläuft, wenn die Lokomotive von einem Modellbahner in Betrieb genommen wird. Als Teststrecke dient uns die Gartenanlage von Hans Zoss (LOKI 9 | 12). Die Anlage ist mittelgross, besteht aus einem Doppelkreis mit zwei Bahnhöfen, Abstellmöglichkeiten, einer Stichstrecke mit Zahnstangen und zweigleisigem Endbahnhof. Diese ist zwölf Meter lang und weist eine Durchschnittssteigung von 125‰ auf. Der Betrieb läuft mit einer MZS-Zentrale Iip, und die Loks werden über Lokhandys Kat.-Nr. 55016p funktionsgesteuert. Eine ältere, klassische LGB-Anlage also.

In der Bedienungsanleitung verspricht Märklin, dass der eingebaute Decoder das Betriebssystem automatisch erkennt. Erfreulicherweise kann festgehalten werden, dass nach der Aufgleisung der Lok sämtliche Funktionen abgerufen werden können. Die Lok erkennt auch die auf der Strecke eingebauten Signalkontakte für die Pfeife problemlos. Sämtliche Gleise werden ohne Beanstandung durchfahren, und auch der Zahnstangenabschnitt wird glatt geschafft. Eine erfreuliche Bekanntschaft also.

Vorgehen ist allerdings je nach gewünschter Änderung etwas umständlich.

Die Bedienungsanleitung beinhaltet zudem Explosionszeichnungen, in denen die einzelnen Bauteile gut zu erkennen sind, und eine ergänzende Liste zeigt, welche Teile bei Märklin als Ersatzteile bestellt werden können. Die Lok wird mit einem Lokführer, zwei Schaltmagneten für die Auslösung der Pfeifsignale, einem nachträglich zu montierenden Kupplungshaken und einer einfachen Broschüre zur Geschichte der Schöllenenbahn ausgeliefert.

Die beiden Wagen, als zusätzliches Set erhältlich, sind aus dem bekannten Basismodell entstanden, mit dem auch schon Wagen der RhB, der FO oder der österreichischen Schmalspurbahnen produziert worden sind. Die gute Farbgebung, die saubere Bedruckung und die vorbildgetreuen Dachlüfter ergeben, vom Gesamteindruck her, schöne SchB-Fahrzeuge. Selbstverständlich sind auch die Inneneinrichtung und Türen



Die Seitenwände sind vorbildgetreu bedruckt mit Bahnlogo, Nummer, Revisionsdatum und Fabrikations-schild. Man beachte auch den heruntergebugelten Panto für vorbildgetreues Fahren ohne Fahrleitung.



Auch die Beschriftung ist sauber und gut lesbar. Das Herstellerschild SLM/BBC weist die Maschine als Nr. 2466 aus dem Jahre 1915 aus.

zum Öffnen vorhanden. Metallradsätze machen die guten Fahreigenschaften aus. Der Zug wird der grossen Gemeinde der eingefleischten LGBler viel Freude bereiten. Ein rascher «Zugriff» ist sicher zu empfehlen.

Ferro Suisse

Dieser Kleinserienhersteller aus dem Appenzellerland bearbeitete in den letzten Jahren mit seiner Produktion der Schöllenenbahn einen ganz anderen Kundenkreis. In Spur 0m, Massstab 1:45, entstanden einerseits die Züge der SchB in den Originalfarben, aber auch in FO-Rot. Die in Metall gefertigten Modelle weisen eine unübertreffbare Detaillierung auf und sind nicht für den Garten bestimmt. Das Wageninnere ist aufwendig gestaltet, sogar die typische Sitzbank-Gepäckträger-Kombination wird originalgetreu wiedergegeben. Auch die Wagenkästen stehen nicht zurück. Dach und Seitenwände entsprechen dem Original. Die Stirnwände der Wagen sind aufwendig bestückt mit Steckdosen, Elektrokupplungen sowie Übergangsgriffen und die bergseitige Wagenstirne mit Lampen im Zusammenhang mit den Behelfsführerständen. Auch das Untergestell steht in der Detaillierung nicht zurück; gefertigt ist es



Mangels verspäteter Lieferung der Wagen macht die neue LGB-Lokomotive Probefahrten auf der 125‰-Steigung mit fremden, aber nicht unbedingt unpassenden Fahrzeugen.



Hier das neue Wagenpärchen, in den richtigen Farben und sauber beschriftet. Der AB4 21 wurde am 23. Mai 1959 revidiert, der AB4 23 bereits einige Zeit vorher, nämlich am 13. Dezember 1953. Ja, so genau nimmt man die Sache bei der Firma Märklin!

Foto: Märklin

Während des Gleichstrombetriebs war es üblich, Züge in der Abstellanlage mittels Trolleystange vorzuheizen. Der BCF 33 zeigt die entsprechende Ausrüstung.



Hier zeigt sich der BC 21 im Betriebszustand in den 50er-Jahren des letzten Jahrhunderts.



Die Detaillierung vom Feinsten und der Vergleich sind interessant. Die Lok Nr. 3 mit der alten Beschriftung, Dachrutenkupplung und alten Stirnlampen.



Die Lok Nr. 1 zeigt die Dachaufbauten nach dem Wechselstrombetrieb-Umbau. Dazu gehören auch modernere Stirnlampen und die kurze Anschrift SchB.

aus feinen Metallprofilen. Der stimmige Anstrich mit einer sauberen Beschriftung rundet das vorzügliche Gesamtbild ab. Auch die Lokomotiven erfreuen den Betrachter. Berücksichtigt werden bei den einzelnen Fahrzeugnummern epochale Unterschiede, gut erkennbar beispielsweise an den Dachaufbauten und am Stromabnehmer. Ausgestattet sind die Lokomotiven mit Maxon-Motoren, Sounddecodern und vorbildgetreuer Beleuchtung. Zahnradbetrieb ist möglich, und die Maschinen wiegen ein Kilogramm, was eine gute Zugkraft ergibt.

Produziert wird neben den alten SchB-Zügen auch der einzige Triebwagen der Gesellschaft, der BCFeh 2/4 41, im Originalzustand, aber auch als Fahrzeug im FO-Zustand. Für die Verarbeitung des Modells gelten die gleichen Aussagen wie zuvor. Rundum ein gelungenes Produkt, bestückt mit vielen kleinen Einzelteilen.

Leider sind nicht mehr alle hergestellten Fahrzeuge erhältlich. Interessenten orientieren sich daher direkt beim Hersteller über die Liefermöglichkeiten.



Am AB4 Nr. 23 ist die Frontbestückung auf der Seite des Behelfsführerstandes gut zu erkennen.



Der 1943 aus dem Personenwagen ABF4 Nr. 33 umgebaute, vollwertige Steuerwagen mit der Bezeichnung ABF4 30 und den chromfarbenen Bahninitialen SchB. Dieses Modell wurde wiederum mit grossem Aufwand bei der Detaillierung dem Vorbild entsprechend nachempfunden..

Fotos: Ferrosuisse



Foto: Hans Roth

Fahrzeugbeschriftungen selber erstellen

Der Akt vor der Fertigstellung

Wer selber Modelle kreiert, steht früher oder später vor einer weiteren Herausforderung: Wie kann das Modell beschriftet werden? Nachfolgende Betrachtung zeigt verschiedene Wege der Vorlagenerstellung und der Herstellung von Beschriftungen auf. Jedermann kann je nach Anforderungen, Voraussetzungen und Fähigkeiten die passenden Elemente daraus auswählen.

Von Johannes Weibel (Text und Fotos)

Die einfachste Form der Vorlagenerstellung ist die Pixeldatei, auch Bitmap genannt. Diese Grafiken bestehen aus einer definierten Anzahl Bildpunkten pro Fläche. Je grösser die Auflösung, also je mehr Bildpunkte, desto besser die Detailwiedergabe. Parallel dazu steigt auch der Speicherplatzbedarf. Für Druckerzeugnisse muss die Auflösung mindestens 300 dpi (Bildpunkte pro Quadratinch) betragen.

Vorlagen wie Fotos oder Dateien aus einfachen Zeichenprogrammen wie Paint liegen immer als Pixeldatei vor. Soll die Vorlage aus einem Foto erstellt werden, liegt die Herausforderung darin, dass diese in der Regel eine zu kleine Auflösung haben. Ganz besonders trifft dies für Bilder aus

dem Internet zu. Mit Bearbeitungsprogrammen wie Photoshop kann ein Bild auf die gewünschte Auflösung «aufgeblasen» werden. Die fehlenden Pixel werden dabei von der Software interpoliert, d.h. «dazuerfunden». Nachdem das Foto entzerrt wurde, kann auf dieser Basis die gewünschte Grafik nachgezeichnet werden.

Pixeldateien eignen sich aus Sicht des Autors nur bedingt für die Beschriftungserstellung. Die für die benötigte Genauigkeit erforderliche hohe Auflösung bedingt grosse Dateien. Weiter können beim Erstellen von Filmen für Anreibebeschriftungen oder für Ätzzvorlagen Konvertierungsprobleme der Randzone (Treppenmuster) auftreten.

Umgang mit Vektordateien

Besser und in der grafischen Industrie fast ausnahmslos verwendet sind Vektordateien. Diese Grafiken arbeiten mit einer Definition von Linien, Kurven und Figuren. Sie können dadurch beliebig ohne Qualitätsverlust skaliert und, für den Modellbau besonders wichtig, direkt in einer definierten Grösse gezeichnet werden.

Die Auswahl für die passende Software ist naturgemäss etwas kleiner. Bekannte Beispiele sind CorelDraw und Adobe Illustrator, es gibt aber auch gute und kostenlose Programme wie Inkscape. Selbstverständlich können beim Zeichnen auch Fotos oder andere Pixeldateien als Vorlagenhintergrund importiert werden. Es empfiehlt

sich, Vorlagen im Massstab 1:87 und kleiner zur Vereinfachung der Bedienung in der doppelten Grösse zu zeichnen.

Wichtig ist dabei: Vor der Einlieferung müssen alle Schriften der Vorlage in Kurven/Pfade umgewandelt werden. Dabei gehen zwar die Textattribute verloren, aber man vermeidet das Risiko, dass beim Öffnen auf einer anderen Arbeitsstation falsche Schrifttypen eingesetzt werden.

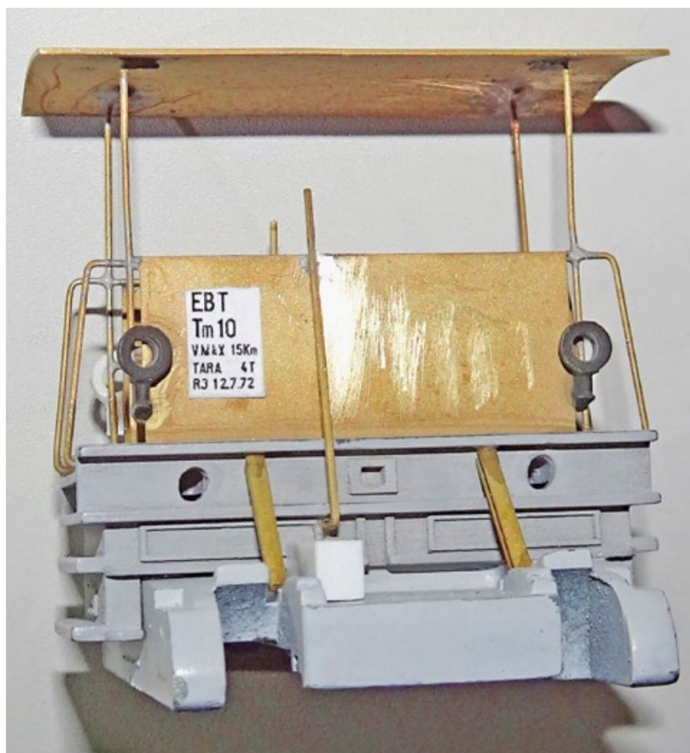
Der etwas grössere Einarbeitungsaufwand lohnt sich langfristig durch die bessere Qualität und deutlich vereinfachte Weiterverarbeitung mit Sicherheit!

Für alle Vorlagen gilt: Es muss eine Grössenreferenz vorhanden sein. Idealerweise ist das ein möglichst langer Massstab (z.B. 200 mm) am Bildrand. Bei einer Pixeldatei kann damit die richtige Ausdruckgrösse reguliert werden. Vektordateien haben bereits per Definition die richtige Ausgabe-grösse, hier dient der Massstab nur zur Kontrolle. Wenn die Vorlage fertig ist, kann durch Ausdrucken auf normales Papier am Modell die Stimmigkeit überprüft werden.

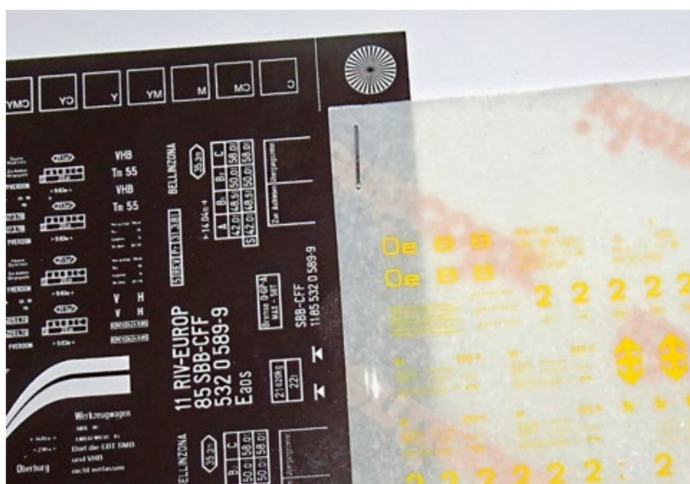
Ein weiteres Aufgabenfeld ist die richtige Farbdefinition. Da wir die Vorlagen drucken möchten, muss die Spezifikation des Vierfarbendrucks eingehalten werden. Dessen Abkürzung CMYK steht für die Farben Cyan, Magenta, Gelb und Schwarz. Jede dieser vier Farben kann in den Programmen in einem Bereich von 0–100% definiert werden. Für belichtungs-fähige Filme (Anreiber) müssen alle Zeichen in 100% Schwarz definiert sein, alle anderen Bereiche (Hintergrund) 0%. Sollten noch andere Farbanteile vorhanden sein, erzeugt dies Nacharbeit. Kontrollieren kann man das in vielen Programmen mit den Funktionen Separations-vorschau oder Farbraum.

Für den Druck von Nassschiebebildern kann direkt in den gewünschten Farben gezeichnet werden. Je nach Dienstleister können auch Farben ausserhalb von CMYK erzeugt werden. Solche müssen häufig auf einer separaten Ebene (Layer) in der Datei erstellt werden.

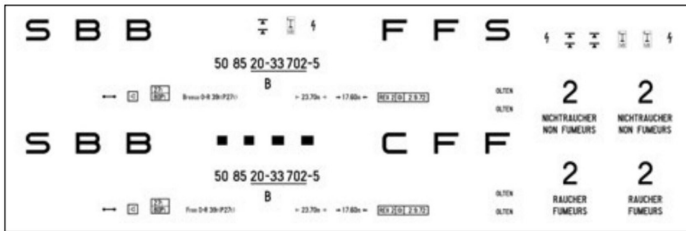
Grundsätzlich gilt: Je fertiger die Dateien dem Dienstleister weitergegeben werden, desto günstiger wird die Produktion der Beschriftungen. Ein Beispiel dafür ist das komplette Zusammenstellen einer Belichtungsfilmvorlage inkl. bereinigten Farbraums. Es empfiehlt sich in jedem Fall eine Abstimmung mit dem betreffenden Lieferanten über das gewünschte Dateiformat.



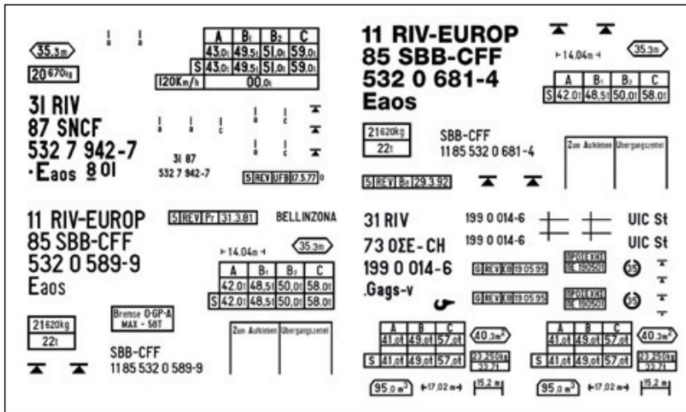
Erster Test durch Ausdrucken auf Normalpapier zur Ermittlung der Beschriftungsgrösse.



Auf der linken Seite ist der Film für die Belichtung, rechts der fertige Anreiberbogen.



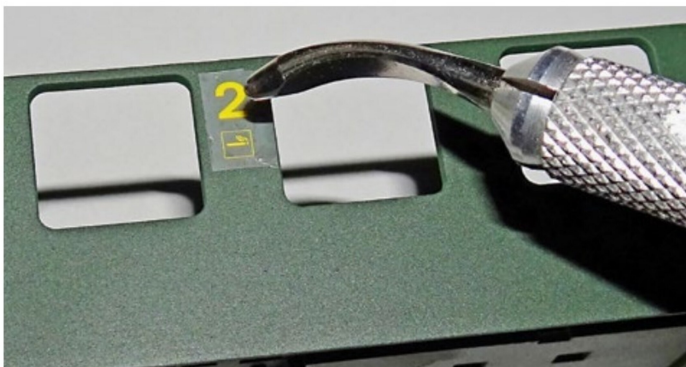
Einzelne Beschriftungsvorlage für einen EW 1 der SBB in Epoche IV.



Verschiedene Güterwagenbeschriftungen in ihren typischen Schrifttypen: SNCF, SBB Helvetica, SBB Normschrift 1952 und Griechenland (v.l.n.r.).



Die Gratischriftart «Gotthard», die sich für Eigentümeranschriften eignet.



Entsprechendes Werkzeug hilft für ein präzises Anreiben auf dem Modell.

Beschriftungsmedien

Der Klassiker in diesem Bereich sind die Nassschiebilder, auch Decals genannt. Diese sind in vielen Kunststoffmodellbausätzen enthalten, und jeder Modellbauer hat mit Sicherheit schon mal mit ihnen zu tun gehabt. Decals spielen ihre Vorteile bei kleinen Mengen und farbenreichen Vorlagen aus. Sie sind nicht nur preisgünstig, sondern man kann sie auch selber auf geeignete Folien ausdrucken. Im Internet gibt es eine grosse Menge an Anleitungen und Dienstleistungsfirmen, welche Decals gemäss angelieferten Dateien drucken. Bei eigenen Recherchen zu dieser Thematik empfiehlt es sich, über den Tellerrand zu schauen, z.B. bei den Flugzeug- und Schiffsmodellbauern.

Der Hauptnachteil der Nassschieber ist der Trägerfilm. Dieser erfordert für eine einwandfreie Haftung eine Hochglanzlackierung des Modells. Ansonsten wird der Film von Luft unterwandert, was als unschöner silberfarbiger Effekt sichtbar wird. Auch bei guter Haftung können die Ränder des Trägerfilms sichtbar bleiben, da dieser häufig nicht deckungsgleich mit der Grafik ist.

Vom Autor bevorzugt werden Anreibe-beschriftungen. Sie eignen sich sehr gut für Wagenbeschriftungen sowie von Schriften und Zeichen, welche beim Vorbild schabloniert oder aufgeklebt werden. Nach dem Anbringen der Beschriftungen wird der Trägerfilm abgezogen, was eine einwandfreie Optik ergibt.

Anreibe-beschriftungen sind teurer als Decals und können weniger lange gelagert werden. Wirtschaftlich sind sie nur, wenn ein ganzer Bogen (DIN A6 oder A5) ausgenutzt werden kann. Dadurch müssen die Modelle vorgängig fertiggestellt werden. Wer jetzt das Gefühl hat, nie auf diese Menge zu kommen: Warum nicht mit Kollegen teilen oder andere Beschriftungsaufgaben im Haushalt gleich miterledigen? Auch Zierlinien an Modellen gelingen in der Regel besser mit Anreibern als durch Lackieren.

Die Herstellung von Anreibe-beschriftungen erfolgt in einen chemischen Prozess durch Belichten und Auswaschen einer beschichteten Folie. Dafür muss vorgängig ein spezieller, lichtdicht bedruckter Film erstellt werden. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, dass dieser Vorgang für jede Farbe separat durchgeführt werden muss, was die Kosten verdoppelt. Zum Schluss

wird die Folie für die Haftung am Modell mit Leim versehen.

Es gibt noch weitere Verfahren wie Tampondruck oder UV-Direktdruck. Diese werden in der Industrie eingesetzt und eignen sich durch den Initial- und Einrichtungsaufwand nicht für Einzelstücke.

Die Grafiken

Dieses Thema verdient zum Schluss ebenfalls Beachtung, ist es doch für den Gesamteindruck eines Modells relativ entscheidend.

In der Schweiz wurden bis zum Zweiten Weltkrieg an Eisenbahnfahrzeugen häufig kunstvolle Schattenschriften verwendet. Hier kommt man fast nicht um eine eigene Zeichnung herum. Alternativ kann man passende Anschriften aus dem Produktionsprogramm des Modellbaustudios Born beziehen.

Ab den 1950er-Jahren wurde bei den SBB und weiteren Bahnen eine schöne Normschrift mit streng quadratischem Raster ohne geschwungene Bögen verwendet.

Diese Schrift eignet sich für sämtliche Güterwagen und technische Anschriften an Reisezugwagen. Sehr ähnlich ist die frei im Internet verfügbare DIN-Schrift.

Für die lang gezogene Eigentümeranschrift an Reisezugwagen findet sich im Internet die frei verfügbare Schrift mit dem Namen «Gotthard».

Ab 1982 wurde bei den SBB ein neuer, grundsätzlich bis heute gültiger Unternehmensauftritt eingeführt. Zentrales Element war der Logoschriftzug in Helvetica, gleichzeitig wurden auch die technischen Wagenanschriften auf diesen in den 1950er-Jahren in der Schweiz entwickelten Schrifttyp umgestellt. Erster nach diesen Grundsätzen gestalteter Wagentyp war der EW IV. Da Helvetica bis heute mit Lizenzen belegt ist, entstanden zahlreiche Derivate wie Arial.

Bei aktuellen Vorbildern können viele unterschiedliche Schrifttypen angetroffen werden. Die Verbreitung von Schneidplottern zur Herstellung von Aufkleberschriften hat die Vielfalt gefördert. Für den Modell-

bauer von Vorteil ist, dass dies häufig verbreitete Schriften sind, die zumindest ähnlich im Internet verfügbar sind. Um die entsprechende Schrift zu finden, gibt es Schriftsuchmaschinen wie «WhatTheFont». Dort kann ein Foto einer Anschrift hochgeladen werden, und das Programm macht dazu passende Vorschläge. Meist sind das kostenpflichtige Schriften, aber man weiss nun, wonach man suchen muss.

Fazit

Modellbeschriftungen sind das Sahnehäubchen auf einem selber erstellten Kunstwerk und entscheidend für den richtigen Gesamteindruck. Es ist das Werkzeug zu gewünschten und von der Industrie verschmähten Modellvarianten.

Heutzutage sind die informationstechnischen Voraussetzungen in fast jedem Haushalt vorhanden, sodass niemand mehr gezwungen ist, seine Modelle mit Pinsel und Letraset zu beschriften. Nutzen Sie diese Möglichkeiten!



Mit der eigens erstellten Beschriftung wird ein Modellfahrzeug wie der abgebildete Einheitswagen I zum wahren Schmuckstück.



In der gesamten Modellbahnsammlung Buchlern befinden sich über 250 äusserst sehenswerte Raritäten, welche nun in Lichtensteig ausgestellt sind.

Tinplate-Sammlung Buchlern in der Erlebniswelt Toggenburg in Lichtensteig

Modellbahnraritäten aus Weissblech

Die umfangreiche Tinplate-Sammlung in Spur 0 von Ernst Rüegg ist neu in der Erlebniswelt Toggenburg in Lichtensteig zu sehen. Zur Dauerleihgabe gehört auch eine nahezu lückenlose Sammlung aller jemals produzierten RhB-Modelle in Spur II m.

Von Fabian Jeker (Text und Fotos)

Modelle geben die Wirklichkeit in vereinfachter Form und verkleinertem Massstab wieder. Aber was zeichnet ein gutes Modell aus? Die Meinungsverschiedenheiten der Modellbahner dazu sind so alt wie die Modelleisenbahn selbst. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts fertigten Modelleisenbahner ihre ersten Fahrzeuge und Schienen aus Blechbüchsen. Bald entstanden Manufakturen, welche aus den Blechresten der Fabriken Modelleisenbahnen als Einzelstücke und in Serien herstellten. Mit den neuen Materialien und Fertigungstechniken der Modellbahnhersteller wie Zinkdruckguss, Messing und Kunststoff verschob sich der Fokus von der Funktionalität zur Detailtreue. Doch es gibt sie noch, die Modelleisenbahnen aus Weissblech. Brachten sie vor 100 Jahren Kinderaugen zum



Die ausgestellten Sammlungsstücke sind in einem ausserordentlich guten Zustand.

Leuchten, sind sie heute gesuchte Sammlerobjekte. Und sie erfreuen sich wachsender Beliebtheit. An Ausstellungen und Messen sind neben den Originalen auch Replikate von Kleinserienherstellern, neue Einzelanfertigungen von Privatpersonen sowie ganze Anlagen anzutreffen.

Sammler aus Leidenschaft

Was macht diese Faszination von Tinplate-Modellen aus, die selbst den Schreibern schon an Ausstellungen in ihren Bann gezogen haben? Ist es die Reduktion des Modells auf wenige Wesensmerkmale? Oder die Möglichkeit, in der Modellausführung der Fantasie freien Lauf zu lassen? Sind es die typischen Eisenbahngeräusche, wenn die Modelle über die Anlage rattern? Ernst Rüegg führt in Zürich seit über 25 Jahren das Fachgeschäft Modelleisenbahnen Buchlern. Bereits sein Vater war ein grosser Modellbahnfan. Er selbst ist von Kindesbeinen an von Modelleisenbahnen fasziniert. Mit den Jahren kam eine riesige Sammlung an kostbaren Tinplate-Modellen in Spur 0 aus den Manufakturen von BUCO, Elletren, Erno, HAG, Keiser und Märklin zusammen. Als Sammler hat Ernst Rüegg die Modelle gut behütet. Sie sind nie auf Schienen gefahren und dadurch in ausserordentlich gutem, neuwertigem Zustand. Die zahlreichen Fahrzeuge ermöglichen die Bildung von für Tinplate charakteristischen Blockzügen. So gut erhaltene Ganzzüge sind eine Seltenheit. Ernst Rüegg wollte, dass die Sammlung Buchlern zusammenbleibt und der Öffentlichkeit an einem geeigneten Ort zugänglich gemacht wird. Daher hat er sie in Form einer Dauerleihgabe an die Erlebniswelt Toggenburg übergeben.

Modellbahnoase im Toggenburg

Willi Kern, Ernst Kengelbacher und Emil Tobler vom Model Train Club begrüssen die Besucher freudestrahlend. Der Verein betreibt die Erlebniswelt Toggenburg. Seine 40 Mitglieder wenden dafür jährlich unzählige ehrenamtliche Arbeitsstunden auf. Präsident Willi Kern führt die rund 500 m² grosse Spur-0-Anlage vor. Sie war der Auslöser für die Vereinsgründung im Jahre 2002. Der Ostschweizer Textilindustrielle Ludwig Weibel hat Europas grösste Spiel- und Hobbyeisenbahn in Spur 0 in rund 20 Jahren aufgebaut. Der Grundstein dazu wurde 1942 unter dem Weihnachtsbaum



Drei leidenschaftliche Modellbahner: Emil Tobler, Willi Kern und Ernst Kengelbacher (v.l.n.r.).



Blockzüge wie der Kesselwagenzug sind typische Motive für Tinplate-Modellbahnen.



Auf der Spur-0-Anlage ist das Zirkuszelt des Circus Knie bereits aufgestellt und hell erleuchtet.

Am imposanten Stellpult aus den 1960er-Jahren kann für viele Funktionen von Hand eingegriffen werden. Ebenfalls aufgedruckt ist der Gleisplan der Anlage.



Das Thema «Eisenbahn» steht in der Erlebniswelt Toggenburg in Lichtensteig im Zentrum. Dabei greift die Ausstellung auch auf ausgediente Originalteile zurück.



Das 22 Meter lange Bahnareal mit den 20 Gleisen bildet das Zentrum des Ausstellungsgeschehens. Zum Einsatz gelangen dabei Züge verschiedenster Epochen.



gelegt. An Ausstellungen war die Anlage bis 1990 zu sehen. Um die Jahrtausendwende wollte der Erbauer sich von ihr trennen. Seit 2003 ist sie in den Räumlichkeiten der ehemaligen Weberei Stoffel in Lichtensteig dauerhaft der Öffentlichkeit zugänglich und wird den Besuchern in einer rund 30-minütigen Vorstellung gezeigt. Die Originalsteuerung aus den 1960er-Jahren ermöglicht den automatischen Betrieb von bis zu 20 Zugkompositionen, wobei sich auf der Anlage 50 Lokomotiven und Triebwagen sowie 300 Personen- und Güterwagen befinden. Über dem faszinierenden Schauspiel thront eine beeindruckende Hintergrundkulisse, die das Alpenpanorama vom Appenzellerland über die Churfürsten bis hin zum Speer zeigt.

Stilvolle Inszenierung

Ernst Kengelbacher führte bis vor zwei Jahren in der Region ein Spielwarengeschäft und gestaltete seine Schaufenster immer selbst. Er ist der Ausstellungsmacher der Erlebniswelt Toggenburg und hat die mehr als 250 Raritäten aus der Sammlung Buchlern zusammen mit Emil Tobler in den Vitrinen kunstvoll inszeniert. Über den Vitrinen reihen sich auf einer Gesamtlänge von 60 Metern originalgetreue Kompositionen von Personen- und Güterzügen der RhB in Spur II m ein. Die nahezu lückenlose Sammlung aller jemals hergestellten RhB-Modelle im Massstab 1:22,5 gehört ebenfalls zur Dauerleihgabe von Ernst Rüegg. Die Sammlung Buchlern ist in Lichtensteig in besten Händen gelandet. Hier steht die Eisenbahn im Zentrum. Die Abteilung umfasst weitere Ausstellungsstücke wie Schaufenstermodelle, Dampfmaschinen und frühe Märklin-Modelle der Spur H0 sowie Gegenstände und Technik aus dem Bahnalltag vergangener Zeiten. Der Bestand ist so gross, dass nicht alle Exponate gleichzeitig gezeigt werden können. Ernst Kengelbacher und Emil Tobler tauschen sie von Zeit zu Zeit aus. Die Erlebniswelt Toggenburg heisst ein breites Publikum willkommen. Neben der Eisenbahnabteilung finden Besucher eine Oldtimer-Motorradsammlung, historische Landwirtschaftsmaschinen und eine Puppensammlung. In der Wechselausstellung sind von Mai bis Oktober die weltgrösste Holzbahn und von November bis April Krippenszenarien zu sehen. Wer müde wird, kann sich in der ehemaligen Betriebskantine der Weberei ausruhen und stärken. 🚂



Das Märklin-Wunderberg war in den Schaufenstern als Weihnachtsdekoration zu sehen.



Originaler Zeitzeuge aus dem Bahnhof Lichtensteig: das Jüdel-Stellwerk von 1910.



Neue Themeninsel «Erlebniswelt Massstäbe» im Verkehrshaus der Schweiz

Das Eintauchen in eine eigene Modellbahnwelt

Einmal selbst zur Modellbahnfigur werden und die Welt im Wechselspiel der Massstäbe 87:1 und 1:87 erleben. Dies ermöglicht die neue Themeninsel der Chemins de Fer du Kaeserberg im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. Besucht hat die Themeninsel unser Autor...

... Fabian Jeker (Text und Fotos)

In Granges-Paccot bei Freiburg im Üechtland hat sich der Unternehmer Marc Antiglio mit den Chemins de Fer du Kaeserberg einen Traum erfüllt und zugleich neue Modellbahnmassstäbe gesetzt. Bei der grössten Modellbahn der Schweiz wird Präzision grossgeschrieben. Die Anlage zeigt die Schweiz der 1990er-Jahre Anfang Herbst an einem Freitag um 11 Uhr in vielen detailgetreuen Szenarien. Als erste Bahngesellschaft mit einer Spurweite von 16,5 mm wurde die Kaeserbergbahn vom Verkehrshaus der Schweiz eingeladen, sich in der Schienenhalle auf einer Fläche von 45 m² zu präsentieren. Die Kaeserbergbahn und Freiburg Tourismus haben sich dazu etwas Besonderes ausgedacht.

Massstäbe 87:1 und 1:87

Bei Modellbahnen nimmt der Betrachter zumeist eine Vogelperspektive ein. Wer wollte da nicht schon mal selbst in die Rolle einer Modellbahnfigur schlüpfen und die Modellwelt aus einem anderen Blickwinkel



Die Leitung der Chemins de Fer du Kaeserberg zwischen den Fingern eines Modellbahners: stv. Direktor Hans G. Wägli, Direktor Nicolas Zapf und Präsident Marc Antiglio (v. l. n. r.).

erleben? Die im November eröffnete Themeninsel «Erlebniswelt Massstäbe» lädt dazu ein. Wie eine Modellbahnfigur, die gerade auf der Anlage platziert wird, fühlen sich die Besucher am Fotostandort für Sel-

fies zwischen Daumen und Zeigefinger eines Modellbahners im Massstab 87:1. Ein ebenso vergrösserter Bleistift dient als Sitzmöglichkeit. Acht Dioramenausschnitte der Kaeserberg-Anlage stellen in zwei Vit-



Martin Bütikofer, Direktor Verkehrshaus der Schweiz, und Marc Antiglio, Präsident Chemins de Fer du Kaeserberg, eröffnen die neue Themeninsel.



Im Restaurant im Erdgeschoss geht es fröhlich zu und her, während im Obergeschoss des Hauses die anfallende Hausarbeit in den 1990er-Jahren noch klassisch geteilt wird.



Die RhB-Rangierlokomotive steht im Original vor dem Gebäude der Chemins de Fer du Kaeserberg.

rinen Alltags- und Eisenbahnscenen aus dem Freiburgerland im Massstab 1:87 vor.

Blick über den Röstigraben

Ergänzt wird die kleine, aber sehr feine Ausstellung mit je zwei Berührungsbildschirmen pro Vitrine. Diese ermöglichen virtuelle Touren aus der Perspektive der Modellbahnfiguren durch die Dioramenausschnitte auf der Kaeserberg-Anlage. Dabei sind Bilder und Filme aus Stadt und Region Freiburg abrufbar. Modell und Vorbild werden vergleichbar und erlebbar gemacht: ein Fondue Vacherin auf der Restaurantterrasse, Wandern im Freiburgerland, die Standseilbahn in der Stadt Freiburg. Eine Infosäule enthält Ausflugstipps für die Region Freiburg. Die Partner Verkehrshaus, Chemin de Fer du Kaeserberg und Freiburg Tourismus wollen mit der Themeninsel auch den Austausch zwischen Eisenbahn- und Modellbahnfreunden dies- und jenseits des Röstigrabens fördern. Denn die Städte Luzern und Freiburg sind gegenseitig per Eisenbahn massstäblich erreichbar: mit der direkten Intercity-Verbindung einmal pro Stunde in rund 87 Minuten. 🚂

Weitere Infos zur Themeninsel oder zum Chemin de Fer du Kaeserberg finden Sie unter:

www.verkehrshaus.ch
www.kaeserberg.ch

Szenen-News

Jubiläumsausstellung «60 Jahre Modelleisenbahnclub des Bezirks Horgen (MECH)»

Drei Generationen – ein Hobby

Aus Anlass seines 60-Jahr-Jubiläums organisiert der Modelleisenbahnclub des Bezirks Horgen (MECH) zusammen mit dem Ortsmuseum Sust in Horgen unter dem Motto «Drei Generationen – ein Hobby» eine Ausstellung, bei welcher anhand von zahlreichen Modellen die Entwicklung der Modelleisenbahn in den vergangenen 60 Jahren zu erleben ist. Als Beispiel: die Ae 4/4 von Trix Express aus dem Jahr 1958, von Hag aus dem Jahr 1989 und von Roco aus

dem Jahr 2002. Dasselbe gibt es mit vielen anderen Lokomotiven und Triebwagen. Personen- und Güterwagen werden ebenfalls berücksichtigt. Zu sehen sind zudem längst verschwundene Marken wie Biller-Bahn, Egger-Bahn, Märklin, Minex, Wesa und andere. Der interessierte, ältere Besucher erkennt vielleicht das Modell aus seiner Jugendzeit. In zwei Vitrinen stehen «Tepichanlagen» der aktuellen digitalen Modellbahn gegenüber. In je einer Vitrine

werden Beispiele von Schmalspur- und Krokodilmodellen gezeigt. Letztere in allen bekannten Massstäben. Auf der grossen H0m-Modulanlage wird ein vielseitiger Fahrbetrieb durchgeführt. MECH

Weitere Infos unter www.mech.ch.

Die Ausstellung ist vom 21. Januar bis 13. Mai 2018 jeden Sonntag von 14 bis 17 Uhr geöffnet. Der Eintritt ist frei.



Foto: MECH

«Eine» Hobbylok aus drei Generationen. Für jede der drei Generationen gibt es Liebhaber mit einem persönlichen Bezug dazu.

Wir bitten, diese Fehler zu entschuldigen!

LOKI 11/2017 Seite 82: «In Kooperation mit der Südostbahn verkehrten von 1885 bis 1993 ein «Konstanz-Rigi-Express» von Konstanz über Wil-Wattwil-Rapperswil nach Arth-Goldau.» → Es sollte richtigerweise 1985 stehen.

LOKI 12/2017 Seite 6: «Das Epoche-VI-Modell der Marti-Diesellok (Art.-Nr. 17067) trägt wie das Vorbild den Taufnamen «Rösl 1»» → Es sollte richtigerweise «Rösi 1» stehen.

Seite 46: «Auf der Anlage von Ferro Suisse sorgt der historische Bernina-Triebwagen ABe 4/4 34 in Spur 0m für liebevolle Blicke.» → Es sollte richtigerweise Model Rail AG stehen.

**18. Stettener Modellbahntage –
6./7. Januar 2018**

Winterzeit = Modellbahnzeit

Die jährliche Modellbahnausstellung Anfang Januar in Stetten ist bereits zu einer festen Einrichtung geworden. Nun schon zum 18. Mal in Folge werden am 6. und 7. Januar 2018 die «Stettener Modellbahntage» veranstaltet.

Wie gewohnt werden eine grosse Vielfalt an Modellbahnen und ein interessantes Rahmenprogramm geboten, sodass alle grossen und kleinen Modellbahnfans wieder voll auf ihre Kosten kommen werden. Nicht weniger als 20 liebevoll ausgestaltete Anlagen und Exponate zeigen die ganze Bandbreite des Modellbahnhobbys. Rund 30 Aussteller aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz sorgen für eine überaus abwechslungsreiche Veranstaltung! Ein Highlight ist dabei sicher die wunderschöne H0-Anlage «Flusstal» der Modellbahnfreunde Rödental, die Szenen einer zweigleisigen Hauptstrecke durch ein Flusstal in Anlehnung an die Landschaften von Rhein und Mosel zeigt. Ebenfalls ein absolutes Highlight ist die Anlage «Le Trevois» von Patrice Hamm aus Frankreich. Bei diesem herrlichen Schaustück einer verträumten elsässischen Kleinstadt sind alle Gebäude sowie das gesamte Umfeld im Eigenbau entstanden!

Aber auch bekannte Modellbaukünstler wie Marcel Ackle aus der Schweiz und Dany Machi aus Frankreich werden mit von der Partie sein und Modellbau vom Feinsten präsentieren. Die Spurweite 0 wird durch die grosse Amerika-Anlage von Christian Collet vertreten sein. Etwas nicht Alltägliches wird Thomas Schmid aus der Schweiz mit nach Stetten bringen: seine Anlage «Ile Va Oü», die auf kleinstem Raum eine Goldmine auf einer Insel zeigt. Zahlreiche weitere Anlagen nach deutschen und amerikanischen Motiven sollen Lust auf die Modellbahn machen.

Abgerundet wird die Ausstellung durch vielfältige Vorführungen zu verschiedenen Themen des Modellbaus, einen Modellbahnflohmärkte, eine grosse Tombola mit vielen wertvollen Preisen, eine Spiel- und Bastelecke für unsere kleinen Besucher und die Bewirtung mit Speisen und Getränken, unter anderem mit Kaffee und leckerem Kuchen!

Als besondere Überraschung wird in Zusammenarbeit mit der «Schwäbischen Zeitung/Gränzbote» ein Gewinnspiel veranstaltet. Hauptgewinn ist eine komplette Winteranlage inkl. Lok und Wagen! TB

6. Januar 2018, 11.00–18.00 Uhr
7. Januar 2018, 10.00–17.00 Uhr
Gemeindezentrum, Rathausstrasse 11
78570 Mühlheim-Stetten (Kreis Tuttlingen)
www.mec-stetten-donau.de

Fotos: Thomas Buschle



Eine Kleinstadt im Elsass, erschlossen von einer Schmalspurbahn: die romantische Anlage von Patrice Hamm. Einblicke in die Anlage zeigten wir in der LOKI 5 | 2017.



Highlights der Ausstellung: die Modellbahnfreunde aus Rödental mit der H0-Anlage einer Mittelgebirgslandschaft (o.) und das Werk von Wolfgang Stösser, die Anlage «Valle de Vinales» (u.).





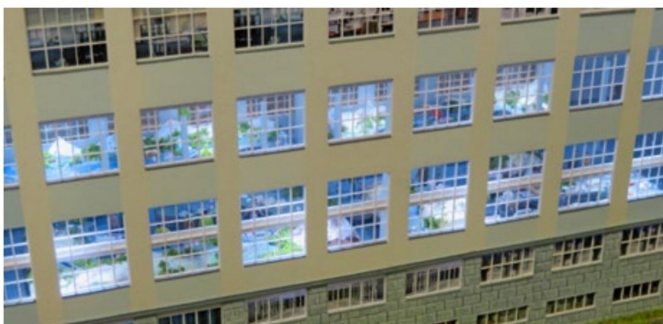
Raphael Meyer erläutert seine Idee anhand des Schaumodells im kleineren Massstab 1:160.



Die Modellbauer beginnen sich im Gebäude auf dem SIG-Areal einzurichten.



Im Bereich hinter dem schwarzen Vorhang entsteht bis Herbst 2018 die erste Themenwelt.



Auf dem Schaumodell ist die Miniaturwelt am Rheinfall bereits fertiggestellt.



Fotos: Fabian Jeker

**Gründung der Smilestones AG
in Neuhausen am Rheinfall –
20. November 2017**

Startschuss zur grössten Miniaturwelt der Schweiz

Auf dem SIG-Areal in Neuhausen soll neben dem grössten Wasserfall Europas die grösste Miniaturwelt der Schweiz im Massstab 1:87 entstehen. Die Verantwortlichen informierten anlässlich der Gründung der Smilestones AG Ende November über das Vorhaben. Der Name «Smilestones – Miniaturwelt am Rheinfall» ist zugleich Programm. Geplant sind fünf Themenwelten, in denen mit Witz und Humor Werte, Meilensteine und Szenen der Schweiz präsentiert werden. Für Herbst 2018 ist die Eröffnung des ersten Teils vorgesehen, der das Schweizer Mittelland darstellt. Als weitere Themenwelten sind eine Stadt, Berge, Eisenbahngeschichte sowie Zukunft angedacht. Für Initiator Raphael Meyer geht damit ein Bubentraum in Erfüllung. Nie vergisst er seine grosse Freude, als er an Weihnachten mit der so lange ersehnten Modelleisenbahn von seinen Eltern beschenkt worden ist. Den selbstständigen Juwelier und gelernten Goldschmied aus Zug hat das Feuer für Modelleisenbahnen und Miniaturlandschaften nie losgelassen. Eine Reportage über das Miniaturwunderland Hamburg und ein anschliessender Besuch haben Raphael Meyer inspiriert. So etwas sollte doch auch in der Schweiz möglich sein, hat er sich gedacht. In Neuhausen am Rheinfall fiel seine Idee auf fruchtbaren Boden. Hier fand er Räumlichkeiten auf dem SIG-Areal mit einer Vertragsdauer von 20 Jahren sowie lokale Unternehmer, die das Projekt unterstützen. Rom und das Miniaturwunderland Hamburg sind nicht an einem Tag gebaut worden und noch nicht vollendet. So wird auch Smilestones schrittweise realisiert. Die erste Etappe bis 2019 umfasst ein Investitionsvolumen von 5,5 Millionen Franken, wovon bereits 75% durch Investoren, Partner, Sponsoren und einen Beitrag des Kantons Schaffhausen gesichert sind. Für 200 Franken können Privatpersonen ihren Namen und Wohnort auf einem Güterwagen im Eingangsbereich eintragen lassen. Firmen wird die Möglichkeit geboten,

Einzelanfertigungen in Architekturmodellbau und Standardmodelle finden in der Miniaturwelt ihren Platz.

als Meilenstein oder in einer Szene auf der Anlage vertreten zu sein. Für die zweite Etappe sind weitere 4,5 Millionen Franken notwendig. Angesichts der guten Erreichbarkeit und des benachbarten Rheinfalls als Schweizer Tagestourismusdestination Nummer eins erwarten die Verantwortlichen nach dem Endausbau jährlich 300 000

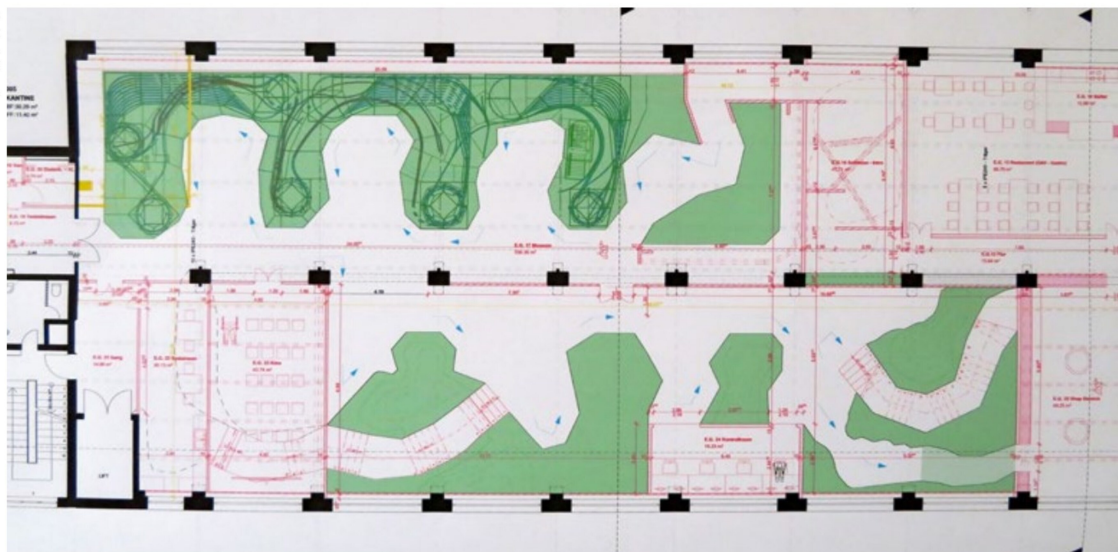
Besucher. Mit den lokalen touristischen Partnern sind Kombitickets geplant. Die Miniaturwelt schafft 30 neue Arbeitsplätze. Auch Menschen mit Beeinträchtigung soll hier eine sinnvolle Beschäftigung ermöglicht werden. Fachleute aus dem Modellbau wirken am Vorhaben mit. Interessierte Hobbymodellbauer können gegen eine symbo-

lische Entschädigung Gebäude in Heimarbeit fertigen und somit Teil der Miniaturwelt werden. Eintrittskarten für die neue Miniaturwelt sollen bereits ab Frühjahr 2018 im Vorverkauf erhältlich sein.

FJ

Weitere Infos unter www.smilestones.ch

Plan: Fabian Jeker



Die Skizzierung der zu werdenden Modellbahnanlage zeigt die gigantischen Ausmasse. Das Schweizer Mittelland entsteht oben links auf dem Plan.

Der Januar-Zug auf dem Kaeserberg Triebwagen von 1964

Im Anschluss an einen Jungfraubahn-Auftrag bestellte die (imaginäre) Kaeserbergbahn (KBB) bei SLM/BBC zehn Triebwagen. Sie wurden bis 1967 geliefert und weichen vom JB-Muster ab, das 1964 an der Expo 64 in Lausanne zu sehen war. Der Rignenbach-Zahnradantrieb und das Adhäsionstriebwerk arbeiten separat und mit Einphasenwechselstrom. Zwei Führerstände erlauben Alleinfahrten. Trotz Gleisverbindung zur Rhätischen Bahn (RhB), deren Bahnhof Kaeserberg die KBB mitbenutzt, beschränkt die Zugsicherung den Einsatz dieser «schnelleren JB-Triebwagen» aufs eigene Netz. Das Bild zeigt den BDeh 4/4 108. Die 101 ist seit November 2017 im Verkehrshaus der Schweiz ausgestellt.

CFK



Triebwagen BDeh 4/4, 440 kW, 25 t,
32 Plätze, V/max 70/30 km/h.

Foto: CFK

Veranstaltungen

Öffentlicher Fahrtag Modelleisenbahnclub Kreuzlingen | 17. Dezember, 13.00–17.00 Uhr | Kreuzlingen, Hafenareal
Ausstellung und Fahrbetrieb auf der klubeigenen Anlage. www.modelleisenbahnclub-kreuzlingen.ch

Offene Türen in Baar Modelleisenbahn-Club Baar (MEB) | 24. Dezember, 10.00–17.00 Uhr | Baar/Blickensdorf, Waldmannhalle
Offene Türen, um den Stand der Arbeiten zu zeigen. Anlagen in Spur H0 und 0. Eintritt frei. www.mebaar.ch

Weihnachtsausstellung Erster Salzburger Modelleisenbahn-Club (SMEC) | 26. Dezember bis 6. Januar, 10.00–17.00 Uhr | Salzburg-Parsch
Die traditionelle Weihnachts-Modelleisenbahnausstellung im ehemaligen Stellwerk Salzburg-Parsch, Gaisbergstrasse 29. www.smeec.at

Grösste Echtzeitanlage Modelleisenbahnclub Kirchmättli Horw | 27. Dezember, ab 17.45 Uhr | Horw, Kantonsstrasse 71
Besichtigung mit Führung bei der Anlage und durch die Arbeitsräume. www.modelleisenbahnclub.ch

Offene Türen in Winterthur Winterthurer Eisenbahnamateure (WEA) | 28./29. Dezember | Oberwinterthur, Schulhaus Hegifeld
Öffentlicher Fahrbetrieb mit Anlagen der Spuren 0/0m und H0/H0m. Eintritt frei. www.wea-winterthur.ch

Train des Fêtes Le Train des Fêtes de Passion Ilm | 29 décembre–6 janvier | Aubonne (VD), centre culturel et sportif
Le réseau complet de Passion Ilm sera installé avec plus de 130 modules et 4 gares desservies. Tél. 077 448 55 88

Wettinger Spielzeugsbörse Modelleisenbahn- und Spielzeugsbörse | 29. Dezember, 10.00–15.00 Uhr | Wettingen AG, Tägi Sport Fun
Eisenbahnen, Autos, altes und neues Spielzeug. Testgleise vorhanden. info@romue.ch

Altjahrslesung mit Arno Camenisch Bahnmuseum Albula | 30. Dezember, 17.30 Uhr | Berglün, beim Bahnhof
Traditionelle Altjahrslesung mit Arno Camenisch im Bahnmuseum Albula. Eintritt frei, Kollekte. www.bahnmuseum-albula.ch

Oftringer Börse Modelleisenbahn- und Autobörse | 6. Januar, 10.00–15.00 Uhr | Oftringen AG, Mehrzweckhalle bei ref. Kirche
Ca. 150 Tische mit Eisenbahnen, Autos und altem Spielzeug. goezi@bluewin.ch/Tél. 079 435 99 88

Eisenbahnsammlung Uster Stiftung Eisenbahnsammlung Uster | 6. Januar, 14.00–17.00 Uhr | Uster, Lokremise beim Bahnhof
Grosse Spur-0/0m-Anlage in Betrieb. Hochwertige Eisenbahnmodelle. Weitere Infos unter: www.eisenbahnsammlung.ch

18. Stettener Modellbahntage MEC Stetten/Donau e.V. | 6./7. Januar | Mühlheim-Stetten, Rathausstrasse 11
Rund 30 Aussteller, 20 liebevoll ausgestaltete Anlagen und Exponate. Speisen und Getränke. www.mec-stetten-donau.de

21^e Bourse à Onex Bourse aux jouets anciens | 7 janvier, 10 h 00–15 h 00 | Onex GE, route de Chancy 131
Bourse aux jouets anciens de collection et trains miniatures. mino@netplus.ch/Tél. 079 328 32 00

Börse in Kerzers Modelleisenbahn- und Autobörse | 13. Januar, 10.00–15.00 Uhr | Kerzers, Seelandhalle
Modelleisenbahn- und Autobörse in Kerzers. Eintritt: Erwachsene CHF 3.–, für Kinder gratis. Tél. 031 755 55 95

Tag der offenen Tür Modell-Eisenbahn-Gruppe Ostfildern e.V. (MEGO) | 13. Januar, 10.00–17.00 Uhr | D-Ostfildern (Nellingen)
Besichtigung der im Wiederaufbau befindlichen RhB-H0m-Anlage www.mego-online.de

Grösste Echtzeitanlage Modelleisenbahnclub Kirchmättli Horw | 18. Februar, 13.30–16.00 Uhr | Horw, Kantonsstrasse 71
Es gibt einen Fahrbetrieb, und Mitglieder des Klubs stehen bei Fragen zur Verfügung. www.modelleisenbahnclub.ch

Tag der offenen Tür in Basel Modelleisenbahn-Club Basel (MCB) | 20./21. Januar | Basel, Elsäusserstrasse 2a
Tag der offenen Tür im Modelleisenbahn-Club Basel mit Börse. www.mcb-bs.ch

Drei Generationen – ein Hobby Modelleisenbahn-Club des Bezirks Horgen (MECH) | 21. Januar bis 13. Mai, 14.00–17.00 Uhr | Horgen
Jubiläumsausstellung MECH im Ortsmuseum Sust in Horgen, jeden Sonntag. Eintritt frei. www.mech.ch

Meeting US-Railroadfans Provisorischer Termin | 26. Januar | Raum Zürich
Infos zum neuen Lokal und zum Vortrag werden bald auf der Website und auf Facebook aufgeschaltet. www.trainmaster.ch/Fans-Meet

Börse in Safnern Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse | 27. Januar, 10.00–15.00 Uhr | Safnern, Hauptstrasse 61 (Rest. Sternen)
Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse im Restaurant Sternen in Safnern. romeo62@gmx.ch/Tel. 079 387 92 16

Spielzeugbörse Winterthur-Wülflingen Spielzeugbörse | 27. Januar, 10.00–15.00 Uhr | Winterthur-Wülflingen, Riedhofstrasse 62
Eisenbahnen, Autos, altes Spielzeug, Teddybären, Lego. Eintritt frei. naunheim-design-events@bluewin.ch/Tel. 052 202 12 35

Modellbahnausstellung Aesch Modelleisenbahn Sekundarschule Aesch | 27./28. Januar, 10.00–17.00 Uhr | Aesch, Turnhalle Schützemat
H0 bis 0, Tinplate-Raritäten, Gartenbahn, Modulanlage von unseren jungen Mitgliedern, Clubbeizli. Eintritt frei. www.msa-aesch.ch

Tage der offenen Tür Modulbau-Freunde Basel (MFB) | 3./4. Februar | Basel, Gilgenbergerstrasse 9
Modelleisenbahnanlagen in den Spuren H0 und H0m, Clubbeizli mit warmer Küche zu familienfreundlichen Preisen. www.mfb-basel.ch

Spielzeug – Abbild der Wirklichkeit Schweizer Kindermuseum | Ganzjährig, jeweils Di.–So. | Baden, Ländliweg 7
Kindheit und Kinderkultur im Laufe der vergangenen 300 Jahre. Der technische Fortschritt im Spielzeug. www.kindermuseum.ch

Originelles Museum Eisenbahn- und Sammlermuseum | Ganzjährig, jeweils Mi., 14.00–16.00 Uhr | Courlevon, Dorfstrasse 4
Das herzhaft Eisenbahn- und Sammlermuseum in der Region von Murten. www.eisenbahnmuseum.courlevon.ch

Erlebniswelt Toggenburg Fünf Ausstellungen unter einem Dach | Ganzjährig, jeweils Mi., Sa. und So. | Lichtensteig, Thurstrasse 2
Europas grösste Spiel- und Hobbyeisenbahn in Spur 0. Kinderecke und Bistro. www.erlebniswelttoggenburg.ch

Modellbahnen im Tessin Galleria Baumgartner | Ganzjährig, jeweils Mi., Sa. und So. | Mendrisio, Via S. Francini 24
Galerie, Blechspielzeuge, Modellbahnanlagen, Galerie Loisl, Trainshop, Cafeteria. www.gb-trains.ch

Spielzeuge entdecken Spielzeugmuseum Riehen | Ganzjährig, jeweils Mi.–Mo. | Riehen, Baselstrasse 34
Sammlung von europäischem Spielzeug aus den letzten 200 Jahren. www.spielzeugmuseumriehen.ch

Eisenbahn-Schauanlage Chemins de fer du Kaeserberg | Mehrmals monatlich, Agenda im Web | Granges-Paccot bei Fribourg
Eisenbahn-Schauanlage auf 610 m². Monatszug im Januar: Triebwagen der Kaeserbergbahn von 1964. www.kaeserberg.ch

Spielzeug-Eisenbahnen Technorama | Täglich, 10.00–17.00 Uhr | Winterthur, Technoramastrasse 1
Ausstellung mit erweitertem Spektrum an Tinplate-Nostalgie und -Kuriositäten. www.technorama.ch

Fortbewegung auf Schienen Verkehrshaus der Schweiz | Täglich, ab 10.00 Uhr | Luzern, Lidostrasse 5
Interessante Sammlung zum Schweizer Schienenverkehr von der Spanisch-Brötli-Bahn bis zur NEAT. www.verkehrshaus.ch

Trains Miniatures Fondation Suisse des Trains Miniatures | Tous les jours | Montana (VS)
Historique des trains suisses de 1847 à nos jours, réseau modulaire de chemin de fer américain, boutique. www.trains-miniatures.ch

Eisenbahn-Romantik im Januar

Folge 890 XL: Rheinromantik in einem Zug | Samstag, 6. Januar 2018, 16.15 Uhr

Folge 919: Eisenbahnbilder Berlin – Zeitreise entlang der Stadtbahn | Samstag, 13. Januar 2018, 15.45 Uhr

Folge 920: Eisenbahnbilder Berlin – auf Gleisen in den Untergrund | Samstag, 20. Januar 2018, 15.45 Uhr

Folge 921: Von Sachsen auf die Ostalb – Modellbahnwelten in H0 | Samstag, 27. Januar 2018, 15.45 Uhr

► Die Sendungen werden im SWR ausgestrahlt. Übersicht sämtlicher Folgen unter www.swr.de/eisenbahn-romantik

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

Börse

Bestellungen

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

Für Rückfragen: Stavros Panagiotidis unter Tel. 044 309 90 82 oder inserate@staempfli.com.

Suchen

Z-lim 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-lim 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 HO + N + HOm, auch ganze Sammlungen. Sofortige Abholung und Barzahlung. Zeno Stürnemann, Hofacherstrasse 1, 8637 Laupen, Tel. 055 534 67 34, Mobile 079 335 20 69, stürnemannz@windowslive.com.

HO Suche Graue Maus RABe 6-teilig. Wolf John, Ch. du Rossillon 3, 1092 Belmont-sur-Lausanne, Tel. 021 728 72 14.

Verkaufen

Spur HO PA Modell Hbis Wagen, Liste verlangen. Pyclik Alfred, Bezenbuckstrasse 26, 8156 Oberhasli, Tel. 044 850 48 57, a.pyclik@bluewin.ch.

N Verkäufe: Lemaco-Ae 4/6-Vitrinenmodell. Hügi Franz, Bahnhofstrasse 6, 3126 Kaufdorf, Tel. 031 352 96 37, Fax 031 352 96 37, franzhugi@bluewin.ch.

HO REMF verkauft WS: HAG: Ae 4/7 Art. 140, Re 460 Art. 280 TCS, RCE 2/4 Roter Pfeil Art. 100 je Fr. 150.-. Roco: Re 460 Miele Fr. 80.-, Werkdiesellok Gotthardtunnel «Airolo» Fr. 50.-. Lima: RBe 4/4 grün Art. 8200 mit BDT-Steuerwagen Fr. 100.-, Liliput RBD 4/4 Kolibrizug mit Bt Steuerwagen, AB, 2 x B Personenwagen, blau-grau Fr. 140.-. Theo Portmann Rothenburger Eisenbahn- und Modellbaufreund REMF, Postfach 447, 6023 Rothenburg, Tel. 041 4403846, thedy.portmann@bluewin.ch.

HO Verkäufe grosses Trix-Gleisbildstellpult Preis nach Absprache. W. Urech, Schürenmatt 2, 4492 Tecknau, Tel. 079 948 84 87, www.walter-urech@bluewin.ch.

Div. Liste Sammlungsauflösung erhältlich bei dispo@gmx.ch.

Om Verkäufe 3 x Modelrail Uce BCU, Tel. 078 930 55 53.

I Märklinschienenmaterial: 10 x 59033, 2 x 5602, 16 x 5936, 20 x 5935, 10 x 5903, 1 x 5977L, 2 x 5977R, 12 x 5922, 2 x 5901, 2 x 5917, 2 x 5916. Neuwertig, OVP. CHF 1000.-, Abholung. uelipost@hotmail.com.

Verschiedenes

Suche Mitspieler (Fahrdienstleiter/Stellwerker) Für private digitale HO-Anlage ZIMO-System mit 6 Bahnhöfen. Anspruchsvolle 180-qm-Anlage. Kein Verein. Ausbauhilfe erwünscht, Grundkenntnisse erforderlich, Zeiten nach Absprache. Agglomeration Zürich. Kurz-Zita bitte per E-Mail an: modelbahn.pf@bluewin.ch, Tel. 044 915 04 47.

KELLTEC dimmbare SMD LED Waggonbeleuchtungen 0-24V

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

www.modellcontainer.ch

NEU

Ihre persönlichen Container
mit individuellem 4-Farbenruck

F. BRUNNER AG
Modell-Container HO

061 721 65 00

LOKI DEPOT HORW

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

- Verkauf/Ankauf
- Beratung
- Reparaturen

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

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

Modelleisenbahn SERVICE

Modelleisenbahn-Service und Reparatur
Christian Dörsam, Segantinistrasse 13, 7000 Chur
www.modelleisenbahn-service.ch

Letzte Gelegenheit!

Buch Bahnpanorama Schweiz

Wir räumen unser Lager – greifen Sie ein letztes Mal zu!

CHF/EUR 15.00 inkl. Versandkosten Schweiz.
Bestellen unter: order@staempfli.com



11. März 2018 MODELLBAHNBÖRSE BELP

Aussteller gesucht!

Wir suchen Aussteller für die Modellbahnborse Belp am 11. März 2018 - 10:00 bis 16:00 Uhr im Restaurant Rössli in Belp. Tischpreis: CHF 30

Anmeldung und weitere Infos bei uns im Geschäft oder per E-Mail / Telefon.

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



www.modellbahnborsebelp.ch

Insertionschluss für Börsen-inserate in LOKI 2|2018: Freitag, 5. 1. 2018

Medientipps



So funktionieren die Schweizer Eisenbahnen

Der Verlag Edition Lan AG hat zu seinem 30-Jahr-Jubiläum eine neue Buchreihe mit dem Titel «So funktionieren die Schweizer Eisenbahnen» lanciert. Es handelt sich hierbei um ein interessantes Nachschlagewerk der wichtigsten Eisenbahngrundlagen. Das Werk ist gegliedert in die Hauptkapitel «Die Infrastruktur», «Die Bahn fährt», «Die Bahnsicherheit» und «Der Betrieb» und erklärt dem Bahnlaien auf leicht verständliche Art, was heute alles benötigt wird, damit ein Zug überhaupt fahren kann.

Das Buch eignet sich auch als Informationsquelle für den Modelleisenbahner. Etliche Inhalte können als Vorbild für den Bau im Modelleisenbahnbereich verwendet werden. So zum Beispiel die über verschiedene Epochen dargestellten Zugs- und Rangiersignale.

Der Leser erfährt eine breite Wissensdarbietung, welche nicht nur an der Oberfläche kratzt. So werden unter anderem im Kapitel der Infrastruktur die Weichenbestandteile erläutert, während das Kapitel «Die Bahn fährt» vor den politischen Grundlagen nicht haltmacht und Systeme wie die Trassenvergabe erläutert oder die Liberalisierung erklärt.

Die beiden Autoren Felix Imhof und Jean-Pierre Babi schaffen es, die komplexe Thematik der Eisenbahntechnik dem Bahnlaien auf eine interessante Art und Weise darzulegen und dabei auch «bahnerfahrene» Leser in den Bann zu ziehen.

HRo

So funktionieren die Schweizer Eisenbahnen, Felix Imhof und Jean-Pierre Babi, 1. Auflage, 2017, gebunden, 144 Seiten, 16,5 x 23,5 cm, über 200 Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos, ISBN 978-3-906691-89-3, Verlag Edition Lan AG, www.editionlan.ch

Preis: CHF 36,90



Fahrzeuge der Furka-Oberalp-Bahn – Teil 1

Wolfgang Finke hat sich des Rollmaterials der Furka-Oberalp-Bahn (FO) angenommen. Die Grundidee war der Wunsch nach der Darstellung des Rollmaterials der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB), welche aber verworfen werden musste. Es ergaben sich Schwierigkeiten beim Versuch, die ersten beiden Betriebsjahre der MGB darzustellen. Es war ein weiser Entschluss, die Idee zu verwerfen und sich stattdessen der FO zuzuwenden.

Im uns vorliegenden ersten Teil widmet sich der Autor den Triebfahrzeugen, Traktoren und Güterwagen der Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD), der Schöllenenbahn (SchB) und der FO. Sicher spannend sind die über 1020 Typenzeichnungen. Dabei wurde auch nicht auf die Angabe der Fahrzeuglebensläufe und der technischen Daten verzichtet. Umrahmt werden die Fakten mit sehenswerten Fotos von Peter Wilen, Heinz Seyller und Gian Brüngger.

Die Handhabung dieses Buchs auf DVD ist äusserst einfach. Vorausgesetzt werden ein gängiges Computersystem und der Adobe Reader®, welcher ebenfalls auf der DVD vorhanden ist. Über das Inhaltsverzeichnis kann mit einfachem Klick auf die entsprechenden Kapitel gesprungen werden.

Der erste Teil des Buchs auf DVD über die FO schliesst eine weitere Lücke bei den Fahrzeugporträts. Wer die Werke von Wolfgang Finke bereits kennt oder sie gar sammelt, kommt um diese DVD nicht herum.

HRo

Die Fahrzeuge der Furka-Oberalp-Bahn – Teil 1, Wolfgang Finke, DVD, ca. 560 Seiten, ca. 1020 Typenzeichnungen, ca. 770 Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos, ISBN 978-3-943846-48-5, Verlag tram-TV, www.buch-auf-dvd.de

Preis: EUR 24,95



Schweizer Bahnen

Am 6. Oktober 2004 startete Harald Navé mit seinem Leichtflugzeug in Donauessingen in Richtung Steiermark. Eingetroffen ist er nie. Zwei Jahre später entdeckte ein Bergsteiger auf dem Langtauferer Gletscher Trümmerteile. Tage später wurden die sterblichen Überreste von Harald Navé entdeckt, woraufhin er in Wettingen AG beigesetzt wurde. Seine fotografischen Schätze haben ihn überlebt. Einen Teil davon hat Bernhard Studer nun im Eigenverlag veröffentlicht und verzichtet dabei nicht auf eine ausführliche Würdigung Harald Navés.

Das Buch ist ein spannender Querschnitt durch den einstigen Bahnbetrieb, vom auslaufenden Dampfbetrieb in der Schweiz bis hin zu den Pioniertaten des elektrischen Bahnbetriebs. Die liebevoll arrangierten Bilder führen quer durch die Schweiz und streifen so manches Eisenbahngeschehen, egal ob Werkbahnen oder SBB-Lokomotiven.

In einem weiteren Kapitel werden die Erlebnisfahrten dokumentiert, und es zeigt einen kleinen geschichtlichen Abriss des Erhalts von historischen Fahrzeugen auf.

Ein sehr spannendes Kapitel ist das letzte im Buch «Schweizer Lokomotiven rund um den Globus». Beim Betrachten der Bilder scheint es, dass es wohl nichts gibt, was der Weltenbummler Harald Navé nicht auf Fotofilm bannte.

Freunden des alten Schweizer Bahnbetriebs oder Liebhabern von Harald Navés Fotografien ist der Bildband äusserst zu empfehlen.

HRo

Schweizer Bahnen – fotografiert von Harald Navé, Bernhard Studer (Hrsg.), 1. Auflage, 2017, gebunden, 176 Seiten, 29,7 x 21,0 cm, 300 Schwarz-Weiss-Fotos, Verlag Studer, www.verlag-studer.ch

Preis: CHF 55,00

Bahn aktuell

RhB-Spezialitäten wegen Streckenunterbruch



Foto: Florian Hübscher

Während der baubedingten Sperre Thusis-Tiefencastel kommen selbst Ge 6/6^{II} wieder zu Einsätzen mit Personenzügen, so auch die Ge 6/6^{II} 705 mit dem RE St. Moritz–Landquart bei Saas im Prättigau.

Wie bei den Steinbrücken hat die Rhätische Bahn (RhB) begonnen, nach einem Standardverfahren auch alte Tunnel zu sanieren. Sie werden hauptsächlich aufgeweitet und entsprechend den heutigen Sicherheitserwartungen ausgebaut. Der Mistaltunnel unterhalb von Tiefencastel ist das dritte Objekt in diesem Programm. Obwohl die Arbeiten grundsätzlich bei laufendem Betrieb erfolgen, erwies es sich hier als nutzbringend, während dreier Wochen den Abschnitt ab Thusis zu sperren, was bereits im Jahresfahrplan berücksichtigt war. In der Zeit vom 30. Oktober bis 17. November 2017 ersetzten Postautos die Reisezüge, wobei beidseitige Anschlüsse zwar nicht garantiert waren, sich aber meist einhalten liessen. Die wie üblich vorwiegend durch Ge 6/6^{II} bespannten Güterzüge fuhren via Vereina-Linie. Dies sorgte für zusätzliche Zugsvielfalt auf der Unterengadinstrecke, wo derartige Loks und Züge dünn gesät sind.

Transitreisende nutzen vermehrt die planmässigen Direktzüge Landquart–St. Moritz. Für den Abschnitt zwischen St. Moritz und Tiefencastel reichten Ge 4/4^{III}-Vierwagen-Pendelzüge. Zwischen Chur und Thusis boten «Allegras» mit AGZ ein üppiges Platzangebot. Für den Bernina-Express waren auf beiden Abschnitten zusätzliche Panoramawagen angehängt.

Der geänderte Fahrzeugeinsatz hatte auch Auswirkungen auf die Bespannung der Züge der Achse Scuol-T. Disentis/M, wo planmässig nur Ge 4/4^{II} eingesetzt sind. So gab es täglich ein bis zwei Umläufe mit Ge 4/4^{III}, weil keine davon am Albula benötigt wurde. Gelegentlich bewirkte die Bespannung eines «Valserwasser»-Zugs mit diesem Loktyp, dass gleich drei solche Einheiten im Bereich Landquart–Illanz im Einsatz standen. Ausserdem führten an einzelnen Tagen gar ein bis zwei Ge-6/6^{II}-Reisezüge vom Unterengadin in die Surselva und zurück. TK



Foto: Florian Hübscher

Wegen der Sperre kommen die Ge 4/4^{III} bei den RE zum Einsatz. Mit eingereiht ist auch der EW I A (ex Arosa-Express) mit den grossen Fenstern, welcher sehr selten eingesetzt wird.



Foto: Tibert Keller

In Lavin kreuzen sich am 16. November 2017 die Ge 4/4^{III} 652 und 650. Dieser Loktyp ist hier im Plandienst sehr selten anzutreffen, insbesondere zwei gleichzeitig.



Foto: Tibert Keller

Ein Umleitungs-Güterextrazug mit der Ge 6/6^{II} 707 und bunter Last nach Landquart bzw. Chur auf der winterlich eingeschnittenen Unterengadinlinie bei Bever.



Foto: Tibert Keller

Der Personenzug 1744 wurde am 11. November 2017 mit der «Prototypen-BoBoBo», der Ge 6/6^{II} 701, bespannt, hier bei Trin.



Der RABe 503 022 während seiner Pressefahrt Frankfurt–Chiasso–Milano.



Auch der Speisewagen wurde neben den Endfahrzeugen mit einer Teilbeklebung versehen.

ETR 610 mit Werbekleid

Im internationalen Personenverkehr geht der Angebotsausbau weiter: Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 profitieren die Kunden von einer neuen trinationalen Direktverbindung zwischen Mailand, der Schweiz und Frankfurt/Main. Damit wird nun umgesetzt, was Ende Mai 2016 am CEO Summit in Lugano zwischen den CEOs von SBB, DB und FS vereinbart wurde.

Der trinationale Zug fährt täglich ab Mailand auf der Lötschbergachse nach Bern, Basel und weiter bis nach Frankfurt/Main. Von Norden wird die Verbindung ab Frankfurt/Main über Basel, Luzern via Gotthard-Basistunnel ins Tessin und weiter nach Mailand geführt. Gefahren wird die Strecke mit Zügen der SBB des Typs ETR 610. Die Fahrzeit beträgt rund siebenknapp Stunden. Somit ist die Strecke eine bequeme Alternative zum Auto. Zur Lancierung dieser neuen Verbindung wurde am 17. November 2017 in Basel der mit einer Werbebotschaft versehene RABe 503 022 auf den Namen Johann Wolfgang von Goethe getauft. Der bekannte Dichter ist in Frankfurt geboren und unternahm immer wieder Reisen in die Schweiz und nach Italien. Der Zug wird in den kommenden Monaten mit seinem Drei-Länder-Design als Botschafter für die neue Verbindung unterwegs sein.

SBB

Fahrzeugaufstellung im Bahnhof Aigle



Im Bahnhof Aigle ergab sich am 25. November 2017 ein seltenes «Stelldichein» der verschiedenen Pendelzüge der Transport Publics du Chablais (TPC): ABeh 2/6 546 (ex AOMC), BDe 4/4 402 (ex ASD), Beh 4/8 591 (ex AOMC) und BDeh 4/4 302 (ex AL). Der AL-BDeh 4/4 trägt noch immer das klassische Farbkleid der ehemaligen Aigle-Leysin-Bahn. Bemerkenswert sind auch die grünen statt blauen Bahnhofstafeln.

Foto: Florian Hübscher



Änderungen in der Westschweiz

Der RABe 511 116 erreicht Grandvaux als RE 3123 Genève-Romont. Ab dem Fahrplanwechsel dürften die RE-Dosto-Einsätze in der oberen Lavaux-Strecke passé sein, da alle RE nach Vevey verkehren – es sei denn, es kommt zu S-Bahn-Einsätzen mit Regio-Dosto.

Foto: Florian Hübscher



Klassische Kombo: Armee und Eisenbahn

Die Armee und die Eisenbahn haben in der Schweiz einen sehr traditionellen Stellenwert. Umso schöner, beide in Kombination zu erleben, wie am 30. Oktober 2017 bei Bossière. Die Re 620 042 zieht unter anderem in Romont auf Res-Güterwagen Armeefahrzeuge nach Lausanne-Triage.

Foto: Florian Hübscher



TL-Triebzüge mit Teilwerbung

Die Be 558 203 und Be 558 205 erreichen EPFL als M1 Renens-Gare–Lausanne Flon. Die Triebwagen machen Werbung für die laufende Modernisierung der Stationen der M1, wobei eine solche während mehrerer Wochen komplett geschlossen wird.

Viermal Dampflokomotive und dreimal Wagen

Foto: Peter Kaderli



Anlässlich des Tags der offenen Türe vom Modellbaclub Balsthal am Sonntag, 5. November 2017, gab es eine Apérofahrt, bei der alle in Balsthal stationierten Dampfloks eingesetzt wurden, da die fällige Kesselprüfung eine ideale Möglichkeit war, den abgebildeten Zug zu bilden.

Fotos: Stefan Gygi



Die drei neuen Mietloks für Railcare bei regnerischem Wetter am 7. November 2017 in Schinznach-Bad.



Die in Zeilen abgelichtete Rem 476 451 weist an der Front ein «Kontrollschild» mit der Loknummer auf.

Neues von Railcare

Am 7. November 2017 wurden bei regnerischem Wetter die 186 446-1, die 186 452-9 und die 186 453-7 von Schaffhausen nach Spiez überführt. Die drei Lokomotiven wurden von Bombardier für Railpool produziert und werden demnächst an das Güter-EVU Railcare übergeben.

Das Unternehmen kann somit die vier Re 465 an die BLS zurückgeben, weil noch zwei weitere 186er von der BLS Cargo zu ihr gelangen. Die 186er werden bei Railcare jedoch nur als Übergangslösung zum Einsatz kommen. Wenn ab 2018 genügend eigene Vectron zur Verfügung stehen, werden sie wieder an Railpool zurückgegeben. Interessanterweise verfügen die drei frisch ab Werk gekommenen 186er gerade mal über die Schweizzulassung. Alle anderen Länder sind im Zulassungsregister auf der Seite der Loks durchgestrichen.

Am 27. November 2017 wurde die erste Vectron mit der Bezeichnung Rem 91 85 4476 451-0 CH-RLC (476 451-0) für Railcare in die Schweiz überführt. Nach der Verzollung in Basel machte sich die Lok auf den Weg in den Rangierbahnhof Limmattal. Dort bekommen das Werkstattpersonal und die ersten Lokführer die nötigen Instruktionen. SG

Foto: André Niederberger



Churchill-Pfeil wieder unterwegs

Der Churchill-Pfeil ist nach seiner Instandhaltung wieder munter auf der Strecke anzutreffen, wie am 4. November 2017 anlässlich einer Sonderfahrt Zürich HB–Schwyz–Zürich HB.

Foto: Thibert Keller



Modellbahntauglicher Kurzzug

Die am 4. November 2017 in Fribourg von Thibert Keller aufgenommene Nostalgiezugskomposition mit der Ae 6/8 208 von Swisstrain erinnert stark an das Bild in der LOKI 4 | 2017 auf Seite 52.

Foto: Thibert Keller



Abschied vom «farbige Bähnli»

Am 9. November 2017 eben aus Aarau in Menziken eingetroffenes «farbiges Bähnli». Die AAR hat die drei Fahrzeuge (Te 49, UG ex VBZ; B2 29+30 ex ESZ) einem Recyclingunternehmen übergeben. Die Gründe sind erniedrigend: Aufwand, Asbest, geringe Nachfrage, zu langsam im dichten Fahrplan. Schade...

Occasions-GTW schweizweit verstreut

In Wil SG auf dem Netz der Frauenfeld-Wil-Bahn (FW) stehen die beiden GTW Be 2/6 Nr. 7001 und 7004 der Transports Montreux-Vevey-Riviera (MVR), während die beiden anderen Einheiten mit den Num-

mern 7002 und 7003 in Siselen bei der Aare-Seeland mobil (ASm) abgestellt sind. Alle vier Be 2/6 7001-7004 der MVR wurden verkauft. Die Nr. 7002 und 7003 werden durch die ASm übernommen. Die in

Wil SG abgestellten Nr. 7001 und 7004 sollen bei Stadler Rail aufgearbeitet werden, wobei einer bei der ASm und der andere bei der Meiringen-Innertkirchen-Bahn (MIB) weitere Dienstjahre sammeln wird. HRo

Foto: Patrick Heubinger



Die am 19. November 2017 in Wil SG abgestellten beiden ex MVR-GTW Be 2/6 7001 und 7004 warten auf ihr weiteres Schicksal.

Foto: Hanspeter Teutschmann



Interessantes Bild von der ASm:
alle vier Farbvarianten von GTW auf dem Netz der ASm auf
einem Bild vereint. Links der Party-Triebwagen «Ankerstube»,
welcher bald den vorläufig letzten Zyklus antreten wird.

Foto: Daniele Giaroli



Erster SBB-Flirt mit Ganzwerbung

Seit dem 1. November 2017 wirbt der Flirt RABe 521 017 für die Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW). Gleichzeitig wurde er auf die Gemeinde Muttenz getauft, hier der Zug 17 Tage später in Chollermüli bei Baar.

Foto: Andreas Lühner



Ein bald endendes Gastspiel in Basel

Dem Vernehmen nach sollen ab Fahrplanwechsel die am Nachtzug «Nightjet» eingesetzten Taurus der ÖBB durch eine Lokomotive der DB ersetzt werden. Am 17. November 2017 deutete noch nichts auf den baldigen Wechsel hin.

Foto: Hanspeter Teutschmann



Seltener Einsatz der Kam-blylok

Die dem Kambyl-Werbezug zugehörige Werbelok Re 465 004 der BLS wird sehr selten im Güterverkehr eingesetzt. Keine Regel ohne Ausnahme, wie das Bild vom 20. November 2017 in Pratteln beweist.

Das Krokodil ist zurück in der Schweiz

Foto: Thibert Keller



Im Gegensatz zu den Auslandsfahrten von 2015 kehrt die Ce 6/8 ohne Lampen zurück. Bei der Ausfahrt von Singen als Schlussläufer fällt das aufgesetzte breite Schleifstück unter der DB-Fahrleitung auf.

Foto: Daniele Giliardi



In der Schweiz wurden die historischen Lokomotivlampen wieder angebracht und der andere Stromabnehmer mit der Schweizer Wippe verwendet. Der Nachschuss entstand bei Jetstetten.

Mit der Rückkehr der Ce 6/8^{III} 14305 von SBB Historic in die Heimat endete die zweijährige Odyssee dieser Lok. Sie weilte im Sommer 2015 als Gast in Schweden. Dort fanden die Feiern zum 100-jährigen elektrischen Betrieb statt. Schon auf der Hinfahrt sorgte ein Lagerschaden für eine mehrtägige Verzögerung. Eine erste Reparatur des heiss gelaufenen Gleitlagers erfolgte während zweier Tage und Nächte im Werk Seddin. Trotz verspäteter Ankunft in Schweden konnte die Lok während der Feierlichkeiten klaglos einige Sonderzüge führen.

Auf der am 19. September 2015 begonnenen Rückreise ab Schweden entstand erneut ein Problem an einem anderen Gleitlager. Über Seddin gelangte die Krokodillok am 29. Oktober für eine umfassende Instandstellung ins Dampflokwerk von Meiningen. Die Arbeiten zogen sich hauptsächlich wegen knapper personeller Ressourcen bis in den Herbst 2017 hin. Schliesslich ist die über vier Tage geplante Rückfahrt nach vorgängigen Probefahrten vom 3. bis 6. November 2017 angesetzt worden. Die Ce 6/8^{III} 13305 konnte dank DB-Schleifstück zwar selber fahren, doch wegen fehlender Zugsicherung übernahm die 140 423 vom DB-Museum die Traktion. Bei der dritten Tagesetappe ab Ulm führte die 218 460 der Westfrankenbahn den Zug bis Singen, da der Abschnitt bis Tuttlingen nicht elektrifiziert ist. Ab Schaffhausen bis Olten löste die Be 4/7 12504 die deutsche Museumslok ab. In den drei beigegebenen Personenwagen konnten auch Gäste mitreisen. TK



Foto: Thibert Keller

Der ab Ulm wegen nicht elektrifizierter Abschnitte von der 218 460 geführte Sonderzug erreicht Singen. Die am Schluss mitlaufende 140 423 steht für die anschliessende Traktion bis nach Schaffhausen bereits an richtiger Stelle im Zugverband.

Bunter Charterzug bei der RhB



Foto: Thibert Keller

Für einen privaten Ausflug ab Zizers fährt am 17. November 2017 die Ge 2/4 222 zusammen mit dem B 2138 «Filisurer-Stübli», dem WR 3821 «Stiva Retica» und einem gewöhnlichen Reisezugwagen als «WC-Wagen» von Landquart nach Sils und wieder zurück.

Das besondere Bild zum Schluss



Foto: Daniele Giaroli

Abseits der bekannten Museumsbahnen in der Schweiz gibt es auch noch andere sehenswerte Museumszüge, wie den «Train Rétro» mit dem Triebwagen BCFe 4/4 2 und dem zweiachsigen Barwagen BR2 31 (mit den Initialen BAR anstelle BAM versehen) der Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (MBC).



Foto: Hugo Hürlimann

Parade zum Abschluss:
Die vier Ec 3/5 in Weinfelden,
am Kopf des Konvois die Nr. 3, am 10.11.1961.

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

Das Ende der Dampfzeit und die historische Ec 3/5 Nr. 3

Die Einführung des elektrischen Betriebs machte nach und nach die einst stolzen Dampfzöcher arbeitslos. Während fast die gesamte Dampfzlotte der MThB in den Abbruch wanderte, überlebte mit viel Glück die Ec 3/5 Nr. 3 und erfreut noch heute manchen Dampfzliebhaber.

Von Heinz Rihs

Mit der Eröffnung des elektrischen Betriebs 1965 kam nach der Nr. 4 auch das endgültige Aus für die Nr. 2. Im September war dann die Nr. 1 an der Reihe. Sie blieb noch in Wil abgestellt, zusammen mit der Nr. 3, bis sie im Februar 1967 als Alteisen ans Eisenwerk von Roll in Gerlafingen ging. Im Dezember 1965 verkaufte man die Nr. 2 und 4 an die Firma Müller in Pfyn, und sie landeten auf dem Schrottplatz in Felben-Wellhausen.

Aus den noch vorhandenen Rollmaterialarten der vier Maschinen konnten einige Erkenntnisse zur Abrundung des Wissens über sie herausgefiltert werden.

Die SLM lieferte sie 1912 zum Preise von je Fr. 55 600.-. Die auf den Karten aufgezeichneten Km/Leistungen zeigen, dass während der Betriebszeit alle einen ähnlich langen Gesamtparcours hinter sich brachten. Eine Durchschnittsrechnung ergibt für eine Lok pro Arbeitstag nach Abzug von Stillstandszeiten, Revisionen usw. in ihrer Betriebszeit bis 1945 täglich ein drei- bis viermaliges Abfahren der Bahnlänge der



Foto: Hansjueli Roman, Sig. Verlag Flügelrad

Das Ende beim Schrotthändler in Pfyn, vorne eine Eb 3/5 und hinten die Ec 3/5 Nr. 2, im Jahre 1966.

Total gefahrene Kilometer 1912–1962								
	Nr. 1	1 799 950	Nr. 2	1 860 452	Nr. 3	1 897 184	Nr. 4	1 800 428
Jahresdurchschnitte								
1912–1962		35 600		36 800		37 600		35 700
1945–1962		14 100		16 400		17 600		11 300



Foto: Daniel Heer, Sg. Verlag Flügelrad

ABDm 2/4 6 kreuzt Elektrifikationsbauzug mit dem «Tigerli» E 3/3 Nr. 8516, Station Bussnang am 30.5.1964.

MThB von 42 km. Bemerkenswert ist auch der Rückgang der jährlichen Leistung, nachdem die Dieseltriebwagen generell den Personentransport übernommen hatten. Die Nr. 3 brachte zwischen 1963 bis 1985 zusätzlich noch 39 400 km hinter sich. Ab 1986 bis zur grossen Revision 1993/94 war sie stillgelegt. Die beiden Eb 3/5 Nr. 5820 und 5829 traten ihre letzte Reise am 30.12.1965 ebenfalls auf den Schrottplatz von Müller in Pfyn an.

1963 hatte die MThB von den SBB noch die E 3/3 8516 «Tigerli» angeschafft, hauptsächlich für Bauzüge während der Elektrifikation. Verkauft wurde sie 1966 privat an Otto Fiechter, Zürich.

Die historische Ec 3/5 Nr. 3

Mit viel Glück hat nur die Ec 3/5 Nr. 3 bis heute überlebt. In einer emotionalen Art hat Michael Mente im sehr empfehlenswerten Buch «Von der MThB zur Turbo» die Nr. 3 selbst berichten lassen als letzte Überlebende ihrer Familie. Über ihr Leben bei der Bahn, über viele schöne, witzige und auch traurige Begebenheiten.

Der weitere Lebenslauf nach 1965 verläuft themenmässig in den Abschnitten zwischen den grossen Hauptrevisionen, dem Ende der MThB und dem Auftritt des Vereins Historische Mittel-Thurgau-Bahn.

Die Nr. 3 blieb vorläufig als fahrdrahtunabhängige Reserve zusammen mit der Eb 3/5 Nr. 5810 am Leben. Ab 1968 führte sie hie und da Nostalgiefahrten durch. Kleinere Revisionen fanden 1966 und 1969 statt.

Ab 1971 musste man sie wieder stilllegen, und sie wurde in ihrer Funktion durch die Eb 3/5 abgelöst. Erst 1974, als die Eb 3/5 zum Schrottpreis an die Dampf-Bahn Bern (DBB) ging, erfolgte eine Hauptrevision der Nr. 3. Der Kessel wurde im Deutschen-Bundesbahn Ausbesserungswerk Trier instand gestellt. Alle anderen Arbeiten erfolgten im BW-Radolfzell oder in der eigenen Werkstätte. Dabei demonitierte man unter anderem auch die elektrische Beleuchtung, und die Lok erhielt ihre früheren Petroleumlampen wieder zurück. Danach nahm sie ihren Dienst wieder auf.

1978 erfolgte eine Revision im Depot Wil. Unter Dienstchef Werner Eppenberger erhielt die Lok auch einen Neuanstrich mit Glanzblechimitation der Deckbleche des Kessels und der Zylinder. Auch die roten Zierlinien erneuerte man. Mit diesem Äusseren lief sie knapp acht Jahre. Sie erfüllte weiterhin ihren Dienst als Zug-Lok für Gesellschafts- und Nostalgiefahrten aller Art.

Ab 1981 verkehrte auch der bekannte «Mostindien-Express» für Gesellschaftsfahrten. Dieser bestand ursprünglich aus dem im Jahre 1981 in einen Gesellschaftswagen umgebauten Plattformwagen B 111 (Baujahr 1907, SWS), der 1966 als Verstärkungswagen zur MThB gelangt war. Der ursprünglich bei der MThB grüne Wagen wurde zum roten vierachsigen Salonwagen C 111 mit der Aufschrift «Mostindien-Express». Beim zweiten Wagen handelt es sich um den grünen Gepäck-Postwagen der MThB, FZ2 Nr. 502 mit teilweiser Seitengalerie (Baujahr 1911, SWS). Den Zug ergänzte man später um den «Salon bleu» («Sputnik» Asi 152, 1965, ex. BLS). Hie und da begleitet ein K3 den Zug. Der Name «Mostindien» ist ein gängiger Spitzname für den Kanton Thurgau mit seinen grossen Apfelkulturen.

Natürlich wurde der Zug bei Bedarf durch weitere alte Zweiachswagen verstärkt oder im Verein mit dem DVZO bestückt. Als Zug-Lok kam ab 1981 auch die von den SBB gekaufte elektrische Ee 3/3 Nr. 16318 zum Einsatz.



Foto: Alfred Aebi, Sg. Verkehrshaus Luzern

22.3.1969: Ausfahrt eines ABDm 4/4 und der Ec 3/5 Nr. 3 aus Konstanz. BW und Stellwerk abgebrochen.



Beim Wasserfassen im Depot Wil. 15.7.1978. Kessel- und Zylinderverkleidung in Blaublechimitation.



Publikumsfahrt Kreuzlingen–Wil–Weinfelden mit FZ2 und vierachsigen Plattformwagen am 15.7.1978.



Im Oktober 1985 musste die Ec 3/5 wegen eines Kesselschadens im Depot Wil wieder stillgelegt werden.

Eine Schätzung für die Ausbesserung und Revision der Nr. 3 von Stadler, Bussnang, soll Kosten von etwa einer Viertelmillion ergeben haben. Damit war für die Verantwortlichen der MThB klar, dass sie auf absehbare Zeit eingemottet blieb, ihr weiteres Schicksal blieb ungewiss.

Revision bei INTERLOK in Pila

Erst 1992, begünstigt durch den Mauerfall und den Zusammenbruch des Sowjet-Imperiums, konnte in Polen eine Reparaturwerkstatt gefunden werden, die zu einem annehmbaren Preis eine Hauptrevision übernehmen würde. Die Firma INTERLOOK, Polnisch-Deutsches Dienstleistungs- und Produktionsunternehmen, ehemals Bahnwerkstätte in Pila, dem früheren Schneidemühl, übernahm diesen Auftrag zum Preise von Fr. 137 500.-.

Die Maschine wird in der Schweiz in ihre Hauptteile zerlegt und auf der Schiene am 18.12.1992 nach Polen transportiert.

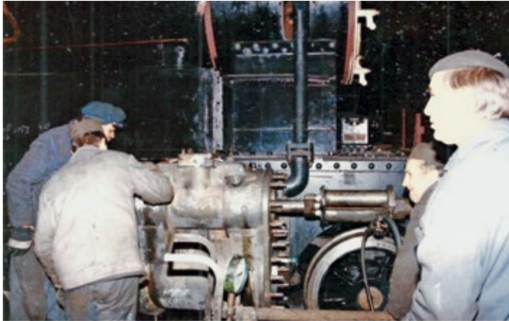
In Pila zerlegte man die Lok endgültig in alle ihre Einzelteile, und anschliessend führte das Werk folgende Revisionsarbeiten aus:

- neu bandagierte Achsen
- neu gegossene Achsführungen und Gleitlager
- neuer Kessel aus Stahl, genietet anfertigen
- neue Feuerbüchse in Stahl, genietet anstelle der bestehenden Kupferbüchse
- neue geschweisste Zylinder anfertigen
- Kohlenkasten und Führerhaus aufarbeiten
- Einbau einer neuen Bremsanlage nach System Oerlikon
- dazu neuer Bremsluftbehälter unter dem Kohlenkasten
- Einbau einer Knorr-Pumpe anstelle der ursprünglichen Westinghouse-Pumpe
- Neuanstrich der ganzen Lokomotive

Eine kurze Replik zu den Zylindern aus Sicht der INTERLOK finden Sie auf der nächsten Seite:

Abtransport der in ihre Hauptteile zerlegten Nr. 3 nach Polen, 18.12.1992 in Wil.

Foto: Ryszard Smulkowski/Sig. Interlok



Geschweisster Zylinder bei dessen Montage an den Rahmen im Werk in Pila.



Foto: Philippa Quoit, Sig. Interlok

Werkhalle in Pila mit Fahrgestell und Führerhaus-Oberteil der Ec 3/5 Nr. 3.

Die geschweissten Zylinder waren auch 1994 immer noch eine nicht so gewöhnliche Verfahrenstechnik. Zylinderblöcke wurden normalerweise im Gussverfahren hergestellt. Die Firma begründet die Anwendung dieser Machart in einem Bericht, hier in etwas von uns gekürzten Fassung:

Waren früher die Korpusse der Dampflok-Zylinder gegossen worden, so werden sie heute als Schweisskonstruktion angefertigt. Die früheren Gussformen sind nicht mehr vorhanden. Für eine einzelne Lokomotive wäre es nicht ökonomisch, neue Gussformen anzufertigen.

Die Technik der Herstellung in Schweisskonstruktion war bereits in den 30er-Jahren entwickelt worden. Der Cheftechnologe der Paris-Orleansbahn hat dieses Verfahren in der englischen Railway-Gazette 1938 veröffentlicht. Die bei INTERLOK gefertigten Zylinder für die Mittelthurgaubahn Ec 3/5 sind Ergebnis eines komplexen Fabrikationsprozesses, so bestehen die Zylinder aus 42 Einzelteilen. Schweissnähte müssen in

ihrer Belastbarkeit, Schweissttechnik, Materialdicke, und Materialart genau berechnet werden. In einem speziellen Ofen unterzieht man den Zylinder einer Wärmebehandlung.

Erst nach der Abkühlung erfolgen die üblichen Nacharbeiten. Die Schweissarbeit kann also nicht am Lokrahmen erfolgen, montiert wird erst der fertige Zylinder.

Am 13. Mai 1994 kam die montierte Lok auf einem polnischen Tiefgangswagen wieder zu Hause an. Nicht so ganz Schweizkonform waren die vielen gelb heraus gestrichenen Griffstangen an der ganzen Maschine, die roten Pufferbohlen und wohl auch die Knorr-Pumpe. Man könnte es so sehen, die sonst sehr schwarze Maschine erhielt etwas Farbe, da die roten Zierlinien und der graublaue Kessel nicht mehr erneuert wurden. Zu Hause fanden Probe- und Lastfahrten statt, und es wurden auch einige Nachbesserungen vorgenommen. Als Zug-Lok des «Mostindien Express» lief sie seit der Revision wieder des Öftern im Auftrage des Reisebüros Mittelthurgau.

Wenige Jahre später stand sie dort wieder seit vielen Monaten nicht mehr im Einsatz. Anlässlich einer Begegnung zwischen Markus Rickenbacher, Betriebsleiter MThB, und Daniel Rutschmann, Lokführer beim Dampf-Bahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) im Jahre 1997 kamen die beiden überein, die Lok, welche in Wil im Depot der Frauenfeld-Wil-Bahn ihren Standort hatte, zu inspizieren. Es zeigte sich, dass die Stilllegungsarbeiten nicht sorgfältig ausgeführt worden waren.

Nachdem die Maschine wieder auf Vordermann gebracht worden war, heizte man die Lok im März 1998 an, und es erfolgten eine Funktionskontrolle sowie eine erste Probefahrt. Diese verlief zur besten Zufriedenheit. In diese Zeit fiel dann auch eine vertragliche Vereinbarung der MThB mit dem DVZO. Der DVZO sollte die Lok betreiben und sicherstellen, dass sie weiterhin periodisch in Betrieb kam, um Standschäden zu minimieren. Seit dieser Zeit betreut Daniel Rutschmann mit seinem grossen

Foto: Martin Bennett



Heimkehr der Nr. 3 von Polen und ihr Abld in Konstanz am 13.5.1994.



Foto: Sig. Daniel Rutschmann

Ec 3/5 als Zug-Lok für den «Amor-Express» für den Dampflok Club Herisau.



Geschweisster Kessel in der Werkhalle neben Altbaukessel Nr. 3 und Kessel der Baureihe 52.221.



Rauchkammerwand, unten Siederohre, oben Überhitzerrohre.

Fachwissen die Nr. 3 bis heute. Die Lok wechselte nun ihren Standort ins Depot der SBB in Wil, bis sie Jahre später in der Remise Romanshorn ihren neuen Standort fand. Eine interessante Episode ereignete sich im Sommer des Jahres 2000, als die Nr. 3 über mehrere Monate den bekannten «Amor-Express» des Dampfloks Clubs Herisau auf seinen Gesellschaftsfahrten führte. Die historische Eb 3/5 Nr. 9 BT. des Clubs befand sich in Revision.

Die kurze Zeit später in Schieflage geratene MThB und deren Liquidation ab dem Jahre 2002 gefährdete in höchstem Masse das Überleben der Lok Nr. 3 und mit ihr der beiden Wagen des «Mostindien-Express». Sie wurde von der Konkursverwaltung in einer Eisenbahnzeitschrift zum Verkauf angeboten. Zumindest musste mit einem Verkauf gerechnet werden, welcher den Standort der Lok in eine andere Region oder sogar ins Ausland verlagert hätte.

In einer beispiellosen Aktion, die wir im kommenden Abschnitt über den Verein Historische Mittel-Thurgau-

Bahn (VHMThB) näher beschreiben, konnte die Lok mit den Wagen für den Standort Thurgau gerettet werden. Sie fand später Unterschlupf in der Lokremise in Romanshorn. Die Vereinbarung mit dem DVZO wurde jedenfalls weiter fortgesetzt.

Ein Kessel aus Tschechien

Leider traten bereits im Jahr 2004 wieder Korrosionsschäden auf. Am 19. April wurde der Kessel durch Inspektor Sandro Marocco vom Kesselsinspektorat SVTI geprüft. Er musste in seiner Funktionsfähigkeit abgesprochen werden, und man legte die Lok wieder still. Überlegungen der Fachleute, den Kessel zu reparieren, scheiterten an den technischen Möglichkeiten. Anschliessend fasste man beim neuen Besitzer, dem Verein VHMThB, den Entschluss, einen Neubau zu erwägen. Es erfolgte eine Submission bei verschiedenen Anbietern für eine komplette Erneuerung des Kessels, diesmal auch in Stahl, jedoch in Schweisskonstruktion nach neuester Hochleistungskesselbauweise.

2005 entschied der Verein, den Auftrag an die Bahnwerkstätte Ceské Velenice (ehemals Gmünd Bahnhof in Südböhmen, Tschechien) zu vergeben. Im November 2005 verliess der alte Kessel die Schweiz Richtung Tschechien. Ein Jahr später reiste eine Delegation mit den inzwischen in der Industriehalle der Firma Bollhalder in Weinfelden revidierten Armaturen nach Ceské Velenice und montierte diese an Ort und den neuen Kessel. Es fand danach auch eine Druckprüfung statt. Am 7. März 2007 erfolgte eine Abnahme durch den SVTI nach den damals neuen europäischen Druckgeräterichtlinien an Ort. Der Kessel wurde im April danach in die Schweiz angeliefert. Mitglieder des Vereins setzten ihn in Fronarbeit bei Bollhalder auf das Fahrgestell. Nach einer weiteren erfolgreichen Inspektion durch den SVTI erfolgte am 29.9.2007 der Roll-out zu einer gut verlaufenen Probefahrt. Von da weg erhielt die Lok auch ihre definitive Bleibe in der Lokremise Romanshorn. Kostenpunkt des Kessels Fr. 165 224.-.

Seither verrichtet sie ihren Dienst als «Nostalgielok» und technisches Kulturgut quicklebendig bei den Ufer-Dampffahrten und bei vielen anderen Sonderfahrten. Pro Jahr werden dabei im Mittel etwa 2000–2500 km gefahren. Bei einer Annahme von ca. 1000 sogenannten Aufheizzyklen des Kessels sind, gemäss Daniel Rutschmann, bis heute 105 Zyklen erreicht, er sollte also bei guter Pflege noch lange Zeit seinen Dienst tun. In der Zwischenzeit wurde auch wieder eine Westinghouse-Bremsanlage eingebaut. Ziel ist es, die Knorr-Pumpe bei Gelegenheit auch wieder durch eine Westinghouse-Pumpe zu ersetzen, wie sie im Original früher vorhanden war.

Man kann die Ec 3/5 füglich als die *Thurgauer-Lok* bezeichnen. Mit keinem Eisenbahn-Triebfahrzeug aus der Region sind viele Bewohner dieses Kantons so emotional verbunden.



Ankunft aus Ceské Velenice in Weinfelden bei Bollhalder: Ablad mit Spezialkran zur Montage aufs Fahrwerk.

Der Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn (VHMThB)



«Mostindien-Express»: Ausflugsfahrt nach Etzwilen am 12.9.2015 beim Wasserfassen in Ermatingen.

Wir möchten den Verein als Retter, Besitzer und Betreiber der historischen Ec 3/5 Nr. 3 und Wagen des «Mostindien Express» mit seiner Geschichte und seinen Tätigkeiten vorstellen.

Der Verein zählt etwa 350 Mitglieder und Gönner. Der Vorstand arbeitet ehrenamtlich wie auch viele Mitglieder, die aufgrund ihres beruflichen Hintergrunds die handwerklichen Arbeiten unentgeltlich bewerkstelligen. Sitz des Vereins ist Weinfelden.

Entstehungsgeschichte des Vereins

Auslöser der Gründung des Vereins war die Liquidation der MThB. In der Dezembernummer 2002 der Zeitschrift «Eisenbahn-Amateur» wurde die letzte noch lebende Ec 3/5, die Nr. 3, zum Verkauf angeboten. Jürg Schumacher aus Märstetten, heutiger Gemeindepräsident des Ortes, stiess auf dieses Inserat und reagierte postwendend. Eine nähere Nachfrage beim Veräusserer ergab, dass man bereits vor dem Verkauf mit einem Interessenten in Kontakt stand. Das heisst, es war kurz vor zwölf! Was jetzt folgte, könnte im übertragenen Sinn fast als Nacht-und-Nebel-Aktion bezeichnet werden.

Jürg Schumacher als Gründungspräsident und die drei Mitstreiter Jürg Fetzel, Hubert Haag und Roland Huber gründeten, um aktionsfähig zu werden, am 14. Ja-

nuar 2003 den Verein «Historische Mittel-Thurgau-Bahn» mit der Absicht, die Ec 3/5 zu erwerben. Gleichzeitig wollte man auch die beiden historischen Wagen, die mit der Lok damals den «Mostindien-Express» bildeten, erstehen. Ein ambitioniertes Ziel. Zu diesem Zeitpunkt stand dem Verkauf der Lok nur die noch endgültige Frage der Finanzierung entgegen. Jedenfalls wäre die Lok aus der Region abgezogen worden, und

der vorhandene Nutzungsvertrag mit dem Dampfbahn Verein Zürcher Oberland (DVZO) gekündigt worden.

Jürg Schumacher konnte mit dem Liquidator insofern eine Verschnaufpause bis zum 20. Januar erwirken, als dieser zugestand, dass der Zuschlag an denjenigen gehen sollte, der zu diesem Zeitpunkt die verlangte Summe von Fr. 150'000.- bar bezahlen konnte. Eine beispiellose Spendenaktion wurde durch den Verein in Szene gesetzt und führte schliesslich zusammen mit einer kulanten Verlängerung des Termins durch die MThB bis Ende Januar 2003 zum Erfolg. Mitbeteiligt waren viele kleine und grosse Gönner aus der Region. Auch die Presse nahm das Thema auf. In nur drei Wochen kamen so Fr. 165'000.- zusammen.

Hier zeigte sich einmal mehr die Verbundenheit der Bewohner der Region mit ihrer Bahn und der nach aussen wahrnehmbaren, symbolhaften Bedeutung ihrer letzten Dampflokomotive.

Zu verkaufen aus MThB-Besitz

- Ec 3/5 Dampflokomotive
- Trieb-Schienenstrahlzug
- Trieb-Schienenstrahlzug
- Mostindien-Express FZ 502 Personenzug
- Mostindien-Express C111 Personenzug

Für Bestellungen und weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:
Zetia International AG
info@zetia-international.com
Tel. 01 7555 989, Fax 01 7555 900

Einmalige Gelegenheit!



Ec 3/5 Nr. 3 am 24.9.2011 im Locorama, wo sie ihr Zuhause gefunden hat.



«Thurgauer-Zug» am 21.3.2012. Ein noch vielen sehr vertrautes Gefährt. Er dient heute der Geselligkeit.



Jürg Fetzel und Ruedi Signer, stellvertretend für alle Mitglieder des Vereins VHMThB.



Michael Mente posiert im «Cockpit» des ABDe 4/4. Autor des Buches «Von der MThB zur Turbo».



«Mostindien-Express» am 12.9.2015 bei Triboltingen. Herrliche Landschaft entlang des Untersees.

Für einen weiträumigeren Einsatz der Lok konnte mit dem DVZO die bisherige Zusammenarbeit weitergeführt werden.

Im März des gleichen Jahres zeigten der Verein zusammen mit dem DVZO auf einer grösseren Rundreise die Lokomotive neu der Öffentlichkeit.

Der Autor Michael Mente schreibt treffend in seinem Buch: «Jetzt stand die Bedeutung der Lok als Thurgauer Industriedenkmal und erhaltenswertes Kulturgut mit hohem Erlebnis- und Identifikationsfaktor im Zentrum.»

Die Lok erhielt in der Lokremise Romanshorn ein neues Zuhause. Seit 20 Jahren untersteht sie der Betreuung von Lokführer Daniel Rutschmann vom DVZO.

Die Stiftung «Historisches Bahnhof-Ensemble Romanshorn», gegründet am 7. Januar 2005, ebenfalls auf Initiative von Jürg Schumacher, hatte zum Zweck, die ehemalige Lokremise mit der Drehscheibe und dem historischen Stellwerk II gemäss dem ursprünglichen Zweck zu verwenden und die erhaltenswerten Gebäude und Objekte zu restaurieren und ihre Nutzung sicherzustellen. Dies erfolgte dann in einem Vertrag mit den SBB. Damit war die Unterbringung der Nr. 3 und der Wagen in Romanshorn gesichert. Gleichzeitig ermöglichte es dem Verein, weitere historische Fahrzeuge, im Wesentlichen von der MThB, daselbst unterzubringen und zu betreiben.

Tätigkeitsfeld des Vereins

Es besteht in erster Linie aus der Rettung, Restauration und dem Unterhalt von Fahrzeugen zur Hauptsache der ehemaligen MThB. Dann kommt die Organisation von Nostalgie-, Gesellschafts- und Sonderfahrten mit den beiden Zügen, dem «Mostindien-Express» und dem «Thurgauer Zug». Das erfordert die Rekrutierung des Zugspersonals wie Lokführer, Heizer, Zugbegleiter/innen und das Organisieren dieser Fahrten mit verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dazu kommt die Organisation der Getränke und die Verpflegung der Fahrgäste.

Mit diesen Fahrten sollen die Tätigkeiten des Vereins nach aussen an die Bevölkerung getragen werden. Selbstverständlich generiert man damit auch einen Teil der Einnahmen. Es muss auch Sorge getragen werden zu den bisherigen Sponsoren und gleichzeitig die Werbung von neuen aktiv bewirtschaftet werden.

Natürlich schwebt beim Verein die Realisierung einer Vielzahl von Projekten für die Zukunft noch im Raum.

Fahrzeuge im Besitz oder Obhut

Zu den eigenen oder auf Zeit in Obhut genommenen Fahrzeugen gehören heute:



Foto: Heinz Rins

24.9.2017 im Locorama Romanshorn anlässlich der letzten Ufer-Dampffahrten des «Mostindien-Express» im Jahr 2017.

- Ec 3/5 Nr. 3 und der auf Seite 73 bereits beschriebene, jetzt dreiteilige «Mostindien-Express»
- elektr. Triebwagen ABDe 4/4 Nr. 12 «Weinfeld» mit Steuerwagen BDt Nr. 205 als «Thurgauer Zug» in Grün
- Rangierlok Ee 3/3 Nr. 16318 «Röbi» mit dem Übernamen «Glettise» oder «Halbschuh»
- Rangierlok Em 2/2 Nr.41 «Ernst Stadler»
- Speisewagen WR2i Nr. 301 «Gourmet-Stübli»
- Dazu kommen viele weitere interessante Kleinloks, Personen-, Post- und Güterwagen.

Fahrten und Angebote

Unter die regelmässigen Fahrten des «Mostindien-Express» mit der Ec 3/5 als Zuglokomotive fallen die Ufer-Dampffahrten auf der Seelinie Romanshorn-Kreuzlingen und Romanshorn-Rohrschach von Ende Mai bis Ende Oktober, jeweils monatlich einmal am letzten Sonntag.

Weitere regelmässige Fahrten sind die «Osterhasenfahrt» in die Region und die Muttertagsfahrt, die Herbstfahrt, der Ausflug zum Adventsmarkt in Einsiedeln und zweitägige Winterdampfundfahrten.

Im Weiteren kann man den Zug für Gruppen, Firmen, Schulen, Hochzeiten usw. ordern. Getränke und Speisen werden im Salonwagen serviert, und im Gepäckwagen ist eine Bar eingerichtet. Dazu besteht die Gelegenheit, im Rottenwagen im Locorama in Romanshorn ein Mittagessen einzunehmen.

www.mthb.ch

Eisenbahn-Erlebniswelt LOCORAMA in Romanshorn

Als Beherbergerin der Fahrzeuge des Vereins VHMThB gibt die «Eisenbahn-Erlebniswelt Locorama» Anlass, auch diese näher vorzustellen.

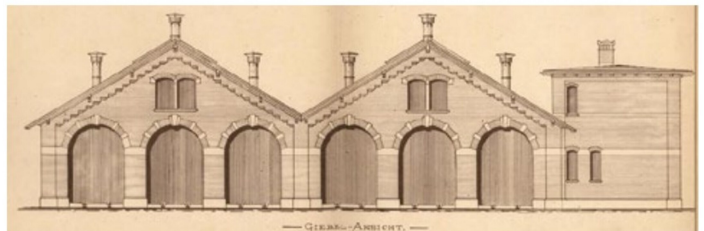
Aus der bereits erwähnten Stiftung «Historisches Bahnhof-Ensemble Romanshorn» erwuchs nach sieben Jahren am 20. Januar 2014 der «Verein Locorama», welcher verantwortlich ist für den Museumsbetrieb. Dieser beinhaltet Betrieb und Führungen durch das Museum, Durchführung öffentlicher und privater Veranstaltungen wie Ausstellungen, Vorträge und Konzerte. Sammeln, Aufbewahren, Dokumentieren und Ausstellen von eisenbahntechnischem Material sowie Unterhaltsarbeiten, Reinigung, Pflege und Instandhaltung der Liegenschaft. Dadurch ergibt sich eine Aufgabentrennung zur Stiftung, die

sich weiterhin dem Erhalt des historischen Bahn-Kulturgutes annimmt.

Die vielfältige «Eisenbahn-Erlebniswelt Locorama» öffnet jeden Sonntag, jeweils von Anfang Mai bis Ende Oktober, die Tore. Die Gäste, Eisenbahnfans, Familien mit Kindern, Gruppen usw. haben die Möglichkeit, an Führungen teilzunehmen, sich aber auch selber an verschiedenen Objekten im Innern der über 100-jährigen Lokremise und auf dem Areal zu versuchen. Im Bistro können die Gäste Snacks und Getränke geniessen.

Für ÖV-Anreisende verkehrt in den Monaten Mai bis Oktober zwischen dem Bahnhof Romanshorn und dem Locorama jeweils am ersten Sonntag des Monats der Rangiertraktor Tem I Nr. 273 «Goofy» mit Personenwagen.

Bahnobjekte zur Besichtigung und zur eigenhändigen Betätigung durch die grossen und kleinen Besucher werden auf der nächsten Seite erläutert:

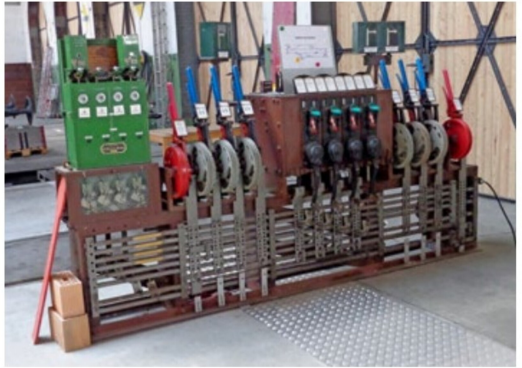


Plan: Locorama

Ursprünglicher Architektenplan der Nordostfassade der Lok-Remise.



Befehlsstellwerk Romanshorn mit Gleisbildtafel darüber.



Stellwerk «Gurtellen»: Fahrbefehle gehen auf Modellseisenbahnanlage.

Ausbildungsstellwerk «Gurtellen»

Hier wird der Betrieb eines mechanischen Stellwerks gezeigt und die Fahrbefehle gleichzeitig elektrisch auf eine Modelleisenbahnanlage übertragen.

Die neue Modelleisenbahnanlage ist während der Öffnungszeiten des Locorama im 1. Stock in Betrieb. Es handelt sich um eine Modelleisenbahn Spur H0 mit einer Gleislänge von ca. 50 Metern. Erbauer ist Kurt Himmelberger, welcher auch regelmässig Workshops anbietet.

Befehlsstellwerk Romanshorn

Direkt beim Eingang steht das gut erhaltene Befehlsstellwerk mit der Gleisbildtafel darüber.

Fahrsimulator

Mit dem von der Firma Stadler-Rail gesponserten Fahrsimulator können sich die Besucher als Lokomotivführer betätigen und ei-

nen Eisenbahnzug virtuell steuern. Ferner werden verschiedene Videoproduktionen präsentiert.

Lokremise

In der Remise können verschiedenste historische Fahrzeuge besichtigt werden. Dies sind vor allem Fahrzeuge, die sich im Besitz des Vereins Historische Mittel-Thurgaubahn (VHMThB) befinden, aber auch von Eurovapor und anderen, welche hier Unterkunft gefunden haben. Als weitere Objekte stehen hier der restaurierte Triebwagen BDe 3/4 Nr. 43 der ehemaligen Bodensee-Toggenburgbahn (Apfelsaft-Express) und mit Seltenheitswert die bayrische S 3/6 18 508 aus Privatbesitz. Die S 3/6 ist die ehemalige Lok, die an der internationalen eisenbahntechnischen Ausstellung Seddin 1924 von J.A. Maffei präsentiert wurde. Heute noch in einem rostigen Outfit, damals in Blau.

In der Halle steht auch die ehemalige SBB E 3/3 8474. Sie zeigt sich hier in der Lackierung, wie sie in ihrem späteren Leben für die Schweiz. Reederei im Rheinhafen Basel tätig war.

Für Gruppen bis 200 Personen führt der Verein in der Remise Kundenanlässe durch, mit oder ohne Catering.

Attraktionen im Aussenbereich

Seit Mai 2013 kann die vollständig sanierte ehemalige Signalbrücke des Bahnhof Romanshorn, welche im Areal des Locorama zu deren 100. Geburtstag wieder aufgebaut wurde, begangen und die Signale teilweise betätigt werden. Mit ihren sieben Flügelsignalen und einem Rangiersignal (sog. «Sagbock») ist sie die einzige erhaltene Brücke dieser Art in der Schweiz. Führungen auf der Signalbrücke sind möglich.

Weitere technische Kulturgüter der Bahn sind die Drehscheibe, ein Wasserkran, ein



Einzige erhaltene Signalbrücke der Schweiz. Sie stand von 1913 bis 2003 im Bahnhof Romanshorn.



Hypp'sche-Wendescheibe.

fahrbarer Schienenkran und die toprestaurierte Hipp'sche Wendescheibe.

Auf dem Areal stehen elektrische Lokomotiven wie die Ae 6/6, Ae 4/7, Re 4/4¹, Be 4/4 BT. Auch die C 5/6 2958 steht noch hier, allerdings nur noch als Ersatzteillieferer.

Viel Anklang finden die Fahrten mit der Gartenbahn. Als Besonderheit sei erwähnt, dass auf einem der Wagen Handrollstühle mitfahren können! Zudem kann mit einer Handhebeltrasse gefahren werden.

Ufer-Dampffahrten

Wie wir bereits ausführten, organisiert der Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn (VHMThB) jeweils am letzten Sonntag der Monate Mai bis Oktober Ufer-Dampffahrten mit der Dampflokomotive Ec 3/5 Nr. 3 ab Bahnhof Romanshorn nach Kreuzlingen bzw. Rorschach.

Immer wieder mal erhält das Locorama Besuche grosser Loks wie der A 3/5 705 der SBB Historic und der deutschen Baureihe 01 202 als Beispiele.

Auf dem Fussweg vom Locorama zum Bahnhof steht schliesslich das Stellwerk II Romanshorn. Ein architektonisches Kleinod, ebenfalls als Teil dieser versammelten Kulturgüter. www.locorama.ch

Es geht weiter ...

In einem weiteren und letzten Teil werden wir über die Messingmodelle von «Eisenbahn Canada» berichten.



Banquetbestuhlung in der Lokremise. Im Hintergrund links: BDe 3/4 Nr. 43 der BT, rechts E 3/3. Nr. 8474.



Remise von Südwesten, links mit dem «Gourmet-Stübli» WR2i Nr. 301 vor dem Rottenwagen.



Gartenbahn für Gross und Klein.

Schlusswort und Dank

Es muss immer wieder mit grosser Dankbarkeit darauf hingewiesen werden, dass in den vielen Vereinen des HECH, dem Verband historischer Eisenbahnen der Schweiz, unzählige Stunden durch Mitglieder unentgeltlich und mit Leidenschaft erbracht werden. Durch diese Leistungen zugunsten des Erhalts und Unterhalts der historischen Fahrzeuge und der festen Anlagen, bleiben diese als Kulturgüter der Öffentlichkeit erhalten.

Es ist mir ein grosses Anliegen, allen herzlich zu danken im «Umkreis der Ec 3/5», die mir spontan und grosszügig Unterstützung zuteil werden liessen. Es war für mich eine tolle Erfahrung.

Michael Mente, Berthold Halves, Daniel Rutschmann, Milan Krebs, Jürg Fetzler, Ruedi Signer, Martin Bennett, Bernhard Berger, Hans Thalmann

Michael Mente

Von der MThB zur Turbo

Buch mit 224 Seiten über 400 Fotos und Illustrationen. Preis CHF 39.-/€ 39,-
Verlag Flügelrad, Weinfelden

www.fluegelrad-tg.ch

Buchbestellungen: info@fluegelrad-tg.ch



Bis professionell wirkende Eigenbaumodelle entstehen, braucht es Übung und etwas Geschick.



Trammodelle im Eigenbau in Spur H0

Stadtberner Leidenschaften

Die Freude am Modelleisenbahnbau ist bei mir riesig. Der Reiz besteht für mich vor allem darin, Eisenbahnmodelle von Vorbildern nachzubauen, welche auf dem Modellbahnmarkt nicht oder nur schwer zu erwerben sind. Als Erstes haben es mir die Berner Trams angetan. Gerne teile ich diese Geschichte mit euch Lesern.

Meine allerersten Berner Trammodelle entstanden auf Basis von Wiking-Modellen von Hamburger Trams.



Von Marcel Koch (Text und Fotos)

Schon mein halbes Leben lang habe ich immer wieder Modellfahrzeuge entwickelt und gebaut. Dabei konnte ich viele Erfahrungen sammeln, und die Modelle wurden immer besser und anspruchsvoller. Natürlich habe ich verschiedene Möglichkeiten zum Bau von Fahrzeugmodellen angewendet. Der Bau mit dem Material Messing gefällt mir aber bei Weitem am besten. Neben Modellen von Trams habe ich mich auch immer wieder mit Fahrzeugen von Regional- und S-Bahnen beschäftigt. Auf diese werde ich vielleicht in einer Fortsetzung dieses Berichtes noch eingehen.

Ausgangslage und Vorgeschichte

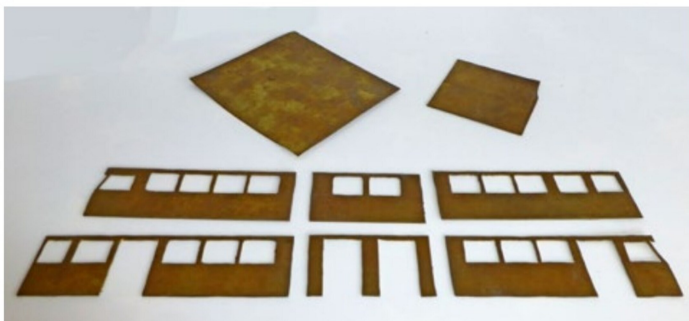
Trammodelle waren von jeher Mangelware auf dem Modellbahnmarkt. Als Kind haben mich die Berner Trams stets fasziniert. Da ich am Rand der Stadt Bern als reger Benutzer des öffentlichen Nahverkehrs aufgewachsen bin, habe ich schon früh einen Bezug zu den Berner Trams hergestellt. Die einzigen erschwinglichen Trammodelle waren damals solche der Firma Wiking. Die Modelle der Hamburger Trams sind äusserlich ähnlich wie die Schweizer Standard-Tramwagen der 1950er- und 1960er-Jahre. So habe ich mir solche Fahrzeuge kurzerhand zu Berner Trams umgebaut und mit ihnen einen regen Teppichtrambetrieb in der Wohnung aufgebaut.

Wagenkästen aus Messingblech in Laubsägetechnik

Mit der Zeit wuchs dann der Wunsch, massstäbliche Modelle von Berner Trams zu besitzen. So habe ich mich mit 17-jährig durch erfahrene Modellbahnbauer inspirieren lassen, in den Messingmodellbau einzusteigen. Die ersten Modelle entstanden in Laubsägetechnik. Basismaterial war ein 0,5-mm-Messingblech. Auf der Grundlage von Typenskizzen, die mir die Städtischen Verkehrsbetriebe Bern (SVB) freundlicherweise zur Verfügung stellten, konnte ich die Abwicklung des Wagenkastens auf dem Blech anreissen und mit der Laubsäge raussägen. Ich mag mich noch an zahlreiche gesprungene Laubsägeblätter und viel Feinfeilarbeit erinnern. Die Drehgestelle habe ich auf der Basis von damals erhältlichen Trammodellen umgebaut. Meine Fahrzeuge waren anfänglich noch antriebslos. Die Fahrzeugdächer stellten mit ihrer Rundung eine grosse Herausforderung für



Modell meines Berner Standard-Triebwagens 601 mit Anhänger 321. Von diesem Tramtyp besass die SVB 15 Stück (601–615). Von den Anhängewagen gab es 10 Stück (321–330).



Ausgesägte Bleche des Be 4/4 Muni. Die Sägekanten sind noch nicht verfeinert.

mich dar. Ich habe mich dazu entschlossen, ein entsprechendes Dachprofil aus Holz zu adaptieren.

Das Verlöten des Wagenkastens ist mir selbstverständlich nicht von Anfang an gelungen. Ein Nachbar hat mir dann die Kunst des Lötens beigebracht. Die Trichterkupplungen habe ich aus Aluminium gedreht. Sie sind genau wie das Vorbild funktionsfähig.

Auf diese Art habe ich folgende Tramwagen hergestellt: Be 4/4 601 mit Anhänger 321; Be 4/4 701 Muni; Be 4/4 627 mit Anhänger 335. Bei dem erstgenannten Triebwagen handelt es sich um ein Exemplar des «Schweizer Standardwagens». Ähnliche Fahrzeuge kamen auch in den Städten Zürich, Basel, Genf, Luzern und Neuenburg zum Einsatz. Einige Fahrzeuge des Zürcher Typs kamen nach deren Ausmusterung

nach Nordkorea, wo sie auch noch heute im Einsatz stehen.

Überlegungen zur Modellbautechnik

Natürlich wäre mir das Leben etwas leichter gefallen, wenn ich die Gehäuse aus Kunststoffplatten statt aus Messingblech hergestellt hätte. Ist doch Kunststoff einfacher zu bearbeiten. Ich traute jedoch dem Werkstoff und vor allem den notwendigen Klebungen nicht eine genügende Haltbarkeit zu. Schliesslich wollte ich ja ein Leben lang Freude an meinen Eigenbaumodellen haben; und deshalb habe ich auf Messing gesetzt. Vielleicht war das mit dem Kunststoff ein Irrglaube; schliesslich gibt es auch Beispiele dafür, dass auch selbstgebaute Kunststoffmodelle lange haltbar sind. Trotzdem macht mir bis heute die Arbeit mit Messing viel mehr Spass.



Das Modell meines Be 4/4 701 «Muni». Die Werbetafeln an den Dachrundungen wurden mit handelsüblichen Abreibeschriften hergestellt. Das Vorbild dieses Modelltrams war ein Prototyp und somit ein Einzelgänger.



Das Modell des Tramzuges Be 4/4 627 mit Anhänger 335, dessen Vorbild dieses Typs eine Weiterentwicklung des Standardwagens ist und aus dem Jahr 1960 stammt. Einige dieser Trams verkehren noch heute in der rumänischen Stadt Iasi.

Einstieg in die Ätztechnik

Während meiner Berufslehre als Maschinenzeichner lernte ich, präzise technische Zeichnungen herzustellen. In dieser Zeit wurden zudem die ersten CAD-Systeme auf breiter Ebene eingeführt. Beides hat mir ermöglicht, in die Ätztechnik einzusteigen. Für die Ätzung werden als Erstes Filme benötigt, die der Belichtung der Ätzplatten dienen. Vorher sind jedoch exakte Zeichnungen von den zu ätzenden Teilen anzufertigen. Als Erstes habe ich mich dem Modell Be 4/8 gewidmet, das im Original ab

1989 durch die Firma VEVEY nach Bern abgeliefert wurde. Bei diesem Tramtyp handelt es sich um eines der ersten Niederflurtrams in der Schweiz überhaupt. Ähnliche Fahrzeuge verkehren nur in Genf.

Auch bei diesem Modell war das Dach eine grosse Herausforderung. Diesmal habe ich mich dazu entschlossen, ein Alu-Profil zu fräsen. Der Wagenkasten hingegen besteht aus Ätzblechen. Die Ätztechnik ist das Richtige für die Nachbildung der typischen Erhebungen auf den Seitenwänden. Dazu gehören die Fenster- und Türabdichtungen,

Imitation von Deckeln Kästen, usw. Mit der zweiseitigen Ätzung der Bleche kann man zudem die gesamte Gehäusekontur nachbilden. So entstehen masshaltige Aussparungen für Fenster. Auch die Dachaufbauten sind aus geätzten Messingblechen hergestellt. Diese wurden so vorbereitet, dass sie sich zu den vorgesehenen Kästen zusammenbiegen lassen.

Eine weitere Herausforderung stellte die Gelenkpartie dar. Beim Vorbild sind in diesem Bereich Faltenbälge eingesetzt. Die Umsetzung von funktionierenden Faltenbälgen



Modell Be 4/8 als Standmodell. Die Nachbildung der Gelenke waren bei diesem Fahrzeug eine besondere Herausforderung, damit das Fahrzeug fahrfähig ist.

ins Modell habe ich mir aufgrund der komplizierten Form nicht zugetraut. So habe ich die Faltenbälge starr dargestellt. Für die Kurvengängigkeit des Trams musste jedoch eine Kupplungskinematik konstruiert werden. Die Laufdrehgestelle entstanden aus Rollschemein. Die Antriebsdrehgestelle sind Motordrehgestelle von einem Kleinserienhersteller.

Der Be 8/8

Als bislang letztes Trammodell aus meiner Fertigung habe ich den Be 8/8 umgesetzt. Das Vorbild dieses Fahrzeugtypes war einmalig und kam ausschliesslich in Bern in einer Serie von 16 Fahrzeugen ab 1973 zum Einsatz. Dieser Tramzug hat eine technische Verwandtschaft mit Triebzügen der Bremgarten-Dietikon-Bahn.

In der Konstruktion dieser Tramwagen konnte ich bereits viele gemachte Erfahrungen umsetzen. Auch dieses Modell entstand in der Ätztechnik. Dank dem ich nun CAD auch beruflich intensiv nutzte, konnte ich mein gesamtes CAD-Wissen anwenden. Das Modell des Be 8/8 habe ich in zwei Ausführungen hergestellt. Einerseits in der roten Version, so wie das Vorbild in seinen letzten Betriebsjahren noch unter dem «Bernmobil-Label» eingesetzt war. Andererseits in der Version aus der «grün-beigen» SVB-Ära. Weil der Dachbereich eine einfache Form aufweist, ist diese recht leicht zu biegen. So konnte ich die Gehäuse jeweils aus einem Blech herstellen. Für die Umsetzung einer regelmässigen Biegung an allen Gehäusen habe ich mir Lehren aus Messingprofilen fräsen lassen. Der Antrieb und die Drehgestelle konnte ich bei einem weiteren Kleinserienhersteller beziehen. Dieser An-

trieb ist zwar etwas laut, funktioniert aber recht zuverlässig. Die vier angetriebenen Achsen bringen genug Zugkraft auf, um das Fahrzeug zu bewegen.

Die Portale der Gelenke sind aufwendig aus einem Teil zurechtgebogen. Sie dienen einerseits für die Aufnahme der Drehgestelle, andererseits stützen sich die beiden Kästen darauf ab. Als Imitation des Faltenbalges (in gerader Stellung der Gelenke nicht sichtbar) ist ein Wellblech aus Aluminium zum Einsatz gekommen. Die Konstruktion ist so aufgebaut, dass der Faltenbalg beim Befahren von Radien den Einblick ins

Fahrzeuginnere verweigert. Die Trichterkupplung wurde ebenfalls aus Aluminium gedreht und ist funktionsfähig.

Währendem ich bei den früher hergestellten Modellen auf einfache Lösungen für die Beschriftungen zurückgegriffen habe, sind bei diesen Modellen aufwendigere Verfahren zur Anwendung gekommen. Die einfarbigen Beschriftungen (Wagennummern) sind als Anreibeschriften umgesetzt. Die mehrfarbigen Beschriftungen (Reklamen, Tafeln, Berner Bär) sind als mehrfarbige Abziehbilder realisiert. Beides habe ich aufgrund von Fotos in einem Grafikprogramm



Be 8/8 im Rohbau. Ausser den Drehgestellen ist das gesamte Fahrzeug aus Metall gefertigt.



Das Gelenktram Be 8/8 721 der SVB in der grünen Version, wie die Fahrzeuge seit 1987 in der Stadt Bern verkehrten.



Be 8/8 718 in roter Version. Dieses Layout kam nach 2001 zum Einsatz, nachdem die Städtischen Verkehrsbetriebe (SVB) im Handelsregister als eigenständige Firma eingetragen wurde. Mit dieser Änderung haben sich die SVB die Geschäftsbezeichnung Bernmobil gegeben.



Be 8/8 718. Blick auf ein Detail: das Gelenk. Beim Befahren von Kurven öffnen sich die Kästen im Gelenkbereich. Vorbildrichtig wurden Faltenbälge eingesetzt.



Detail der Beschriftung eines Kastens des Be 8/8 718. Die Nummer, das Wappen und das Bernmobil-Logo entstanden in Anreibeschrift. Die mehrfarbigen Reklamen entstanden als Nassschiebedild.



Be 8/8 718 mit Stirn- und Innenbeleuchtung. Eigentlich wäre es in der heutigen Zeit noch angebracht, auch die Türdrücker und die Blinker funktionsfähig zum Leuchten zu bringen.

konstruiert. Diese Zeichnungen dienen als Grundlage für den Druck.

Bei einem der Modelle habe ich mich zur Steuerung in die Digitaltechnik vorgekagt. Neben der Spitzen- und Schlussbeleuchtung sind auch die Ziellanze und die Innenbeleuchtung realisiert. Die Beleuchtungen sind jeweils separat schaltbar.

Heutzutage würde man neben der Ätztechnik sicherlich weitere Möglichkeiten zur Herstellung von Eigenbaumodellen prüfen. Dazu gehört sicherlich auch die 3-D-Drucktechnik. Bisher habe ich damit noch nichts eigenes produziert. Jedoch ziehe ich in Erwägung, mit dieser Technik Urmodelle von Inneneinrichtungen, Drehgestellblenden oder Ähnlichem herzustellen.

Da ich mich jedoch als Messingmodellbauer bezeichne, werde ich diese Urmodelle wohl dazu verwenden, Messingussteile herzustellen.

Der aktuelle Stand und Ausblick

Ich besitze selber keine Anlage, um die Trams fahren zu lassen. Das liegt einerseits daran, dass der Platzbedarf für einen vorbildrichtigen Betrieb in einer Modellstadt sehr gross wäre. Andererseits liegt es an der nicht wirklich befriedigenden vorhandenen Technik der Rillenschienen. Der Kompromiss zwischen Realitätsnähe und Funktionalität wäre mir zu gross. So stehen meine selber gebauten Trammodelle in einer Vitrine neben anderen Trams, bei denen es sich teils um Fertigmodelle, teils um Bausätze handelt. Ich habe jeden Tag Freude, sie zu betrachten.

In den letzten Jahren habe ich mich vermehrt mit der Herstellung von Normalspurfahrzeugen beschäftigt. Dazu gehören Triebwagen der BLS, TPF und RA, von welchen ich vielleicht in einer Fortsetzung zum vorliegenden Beitrag in naher Zukunft berichten werde.

Auch beschäftige ich mich damit, wieder ein Trammodell aus der Region Bern zu konstruieren und zu bauen. Hierbei steht das Blaue Bähnli der VBW (Be 4/4 74) im Vordergrund. Aber auch ein Nostalgie-Zweiachser aus der Zeit des Beginns der elektrischen Trambahn würde mich reizen.



Tramparade; von links nach rechts: Be 8/8 718 (rot); Be 8/8 721 (grün); Be 4/8 731; Be 4/4 701 Muni; Be 4/4 627; Be 4/4 601.



Der Lago Maggiore Express in Spur H0m

Dem lieblichen Centovalli nachempfunden

«Die Idee und der Gestaltungswunsch zu einer Modelleisenbahnanlage mit dem Titel Lago Maggiore-Express (LMEx) wurde in einem Urlaub in der Region geboren», erzählt Dominik Peters (38). Für Inspiration gesorgt hatte die Schönheit der schweizerisch-italienischen Grenzregion.



Die Ausfahrt eines Regionalzugs über das interessante Weichenfeld von Lacorno Stazione.



Der Tm 2/2 ist mit dem Vershub von Güterwagen beschäftigt. Der Bahnübergang vom Hafen zur Stadt ist mal wieder blockiert.



Vielfältige Fahrzeugabstellung beim Depot von Locarno. Links ist eine ziemlich belegte Abstellanlage zu entdecken.

Von Dominik Peters (Text und Fotos)

Die liebliche Landschaft direkt an den Seeufern und die schroffen Seitentäler reizten mich zum Nachbau im Massstab 1:87», bringt Peters seine Vision von damals auf den Punkt. «In einem unserer Urlaube sind wir mit der Bahn durch das Centovalli gefahren. Ich war beeindruckt von den Kontrasten der Landschaft, die der Zugreisende erlebt. Vom palmenumstandenen Gestade des Lago Maggiore hinein ins Centovalli – vorbei an rauschenden Wasserfällen, Rebgärten und Kastanienwäldern. Dieser Eindruck wirkte nach. «Jedoch wollte ich das Centovalli nicht eins zu eins nachbauen. Vielmehr wollte ich die modellbahnerischen Freiheiten nutzen, den Fahrzeugeinsatz offen gestalten und mich nicht sklavisch an das 800 Kilometer entfernte Vorbild halten. Dennoch sollte zum einen die typische Tessiner Landschaft und zum anderen der Charakter der Schmalspurbahnen im Tessin wiedergegeben werden.»

Peters weiter: «Die Modelllandschaft, so wie sie jetzt in meinem Hobbyraum im Keller steht, ist der zweite Anlauf, das Centovalli als Modell wiederzugeben. 2016 gab es einen Teilabriss der alten Anlage – von der aber der Bahnhof mit dem Fantasienamen Lacorno Stazione übrig blieb.» Dieser Bahnhof ist Kernstück der jetzigen Anlage, die bei Peters zu Hause in Bochum im «Eisenbahnkeller» steht.

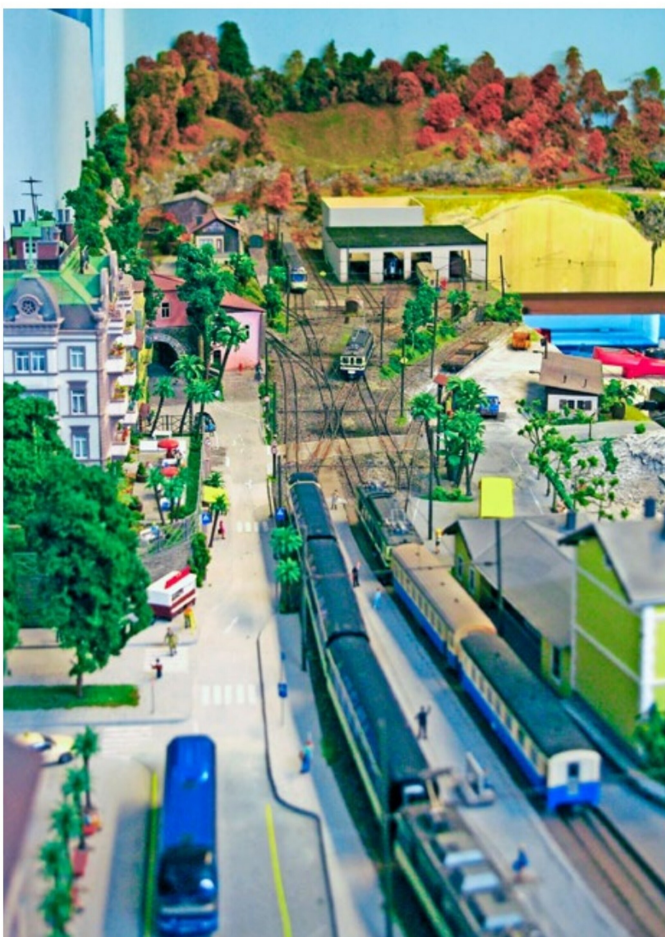
Konzeption

Über seine vorangegangenen, verworfenen Modellbahnlandschaften resümiert Peters heute: «Die ersten zwei Versuche, eine Modellbahn nach Tessiner Vorbild zu bauen, misslangen mir aufgrund des typischen Fehlers, viel zu viel auf zu wenig Platz unterbringen zu wollen. Mein Anspruch an mich selbst war zu gross! Heute denke ich: Weniger ist mehr! Und aus diesem Grund gibt es ausser dem Bahnhof mit dem Fantasienamen Lacorno Stazione keinen weiteren Bahnhof auf meiner Anlage.»

Die bewusste, im Folgenden skizzierte Auswahl dessen, was dargestellt werden soll, liess auch die Fertigstellung der Anlage in überschaubare Nähe rücken: Der 38-jährige Familienvater rechnet damit, dass sein persönlicher Modellbahnraum Anfang 2018 fertig sein wird. Dieser hat mit der Erstellung der Website einen Namen erhalten: Lago MaggioreExpress, kurz LMEx. Wenn Dominik Peters zurzeit in seinem



Übersicht über die Depotgleise und den Bahnhof Lacorno Stazione in beide Blickrichtungen.





Der Lago Maggiore Express ist parallel zur Uferstrasse unterwegs.



Interessantes Manöver in Lacorno Stazione (o.) und der LME bei einer Gleisbaustelle (u.).



«Eisenbahnkeller» verschwindet, geht es also vor allem um eines: die Ausschmückung der Anlage mit neuen Details.

Folgende Eckpunkte sind in Dominik Peters' aktuellem Anlagenkonzept aufgenommen:

- meterspurige Schmalspurbahn im Massstab 1:87
- Vorbildsituation im Kanton Tessin in der Südschweiz
- Einsatz von umgezeichneten Grossserienmodellen (Bemo)
- Verwendung von Peco-Gleismaterial
- Abmessungen von ca. 4 × 3 Metern

Die Streckenführung bildet ein U. Kernstück ist der Bahnhof Lacorno Stazione, dessen Betriebsabläufe nichts mit dem im Tunnel liegenden FART-Bahnhof Locarno zu tun haben, sondern beim MOB-Bahnhof Montreux abgeschaут wurden.

Die Streckenführung ausserhalb Lacornos ist einfach: Die Strecke fädelt mittig aus dem Bahnhof Lacorno aus und steigt steil an. Sie quert die Kantonstrasse und verläuft parallel zu dieser, umfährt in einem weiten Bogen die Depotanlagen und erreicht den Gleisanschluss zum Marmorwerk. Weiter verläuft die Strecke durch einen Einschnitt beim Dorf Vardesio, um sich dann noch einmal dem Ufer des Lago Maggiore zu nähern. Von hier biegt die Bahn nach links ab ins Valle dei castagni, das Tal der Kastanienbäume. Hier steht die ehemalige Ausweiche St. Maggiore, die zurückgebaut nur noch ein Abstellgleis für den Baudienst aufweist. Nun verschwinden die Gleise im Tunnel, und die Züge erreichen über eine Gleiswendel den Schattenbahnhof. Der LME wird also vorbildnah im Punkt-zu-Punkt-Betrieb gefahren.

Anlagenbau

Dazu Peters: «Im Sommer 2016 startete ich mit dem Rohbau von sechs Pappelsperholz-Segmenten, die maximal 75 Zentimeter breit sein durften, damit sie durch die Tür passten. Ich baute sie im Garten bei schönem Sommerwetter zusammen und bugsierte sie dann in meinen Hobbykeller.» Der Aufbau der Segmente besteht aus Kainchendraht, Bauschaum und Gips. Lediglich die Gleiswendel zum Schattenbahnhof ist deutlich breiter. «Ich habe sie hochkant durch die Tür befördert und dann im Eisenbahnraum eingebaut.» Gesteuert wird die

Anlage digital per Roco-multiMaus. Die Weichen sind alle polarisiert und werden mit Conrad- bzw. Hoffmann-Weichenmotoren von einem selbst gebauten Stellpult gesteuert.

Auf die Gestaltung realitätsnaher Felsen habe er grossen Wert gelegt: «Die Felsen wurden aus dem gerade noch abbindenden Gips herausgearbeitet, sodass der Kraftaufwand relativ gering war. Das Absplittern des Gipses ergab eine vorbildnahe Struktur. Danach habe ich die Felsen mit einem Graubraunton grundiert. Es hat sich bewährt, die Farbmischung einmal in einer für alle Arbeiten ausreichenden Menge anzumischen, damit man für spätere Arbeiten immer den gleichen Farbton zur Verfügung hat. Nach der vollständigen Trocknung der Grundierung habe ich die Spalten und Strukturen durch Auftragen extrem verdünnter schwarzer Farbe herausgearbeitet. Das Finish entstand mittels Graniertechnik mit fast trockener weisser Wandfarbe, die ich mit einem Borstenpinsel äusserst sparsam auf die Felsen aufgetragen habe.»

Vegetation

Direkt am Seeufer gedeihen Palmen, Azaleen, Kamelien, Hortensien und weitere blühende Pflanzen. Diese sind jedoch noch

nicht vollständig fertig. An den Berghängen dominieren Kastanien und anderen Laubbaumarten. Ich habe mich dafür entschieden, den Herbst darzustellen. Somit leuchten weit mehr als 1000 Bäume in den verschiedensten Herbstfarben. Gebaut wurden sie aus Meerschaum aus dem Architekturbedarf und mit Heki-Streu. Die Untergründe habe ich zuvor mit (westfälischer) Gartenerde und Sand und Steinchen aus dem Tessiner Maggiatal vorbehandelt. Für die bereits leicht verdorrten Wiesen habe ich Heki-Herbstgras und Woodland-Static-Gras verwendet. Das Gras wurde mit einem selbst gebauten Elektrostaten aufgebracht. Zum Kleben habe ich beim LMEx-Projekt den Weissleim erstmals durch Latexkleber aus dem Tapezierbedarf ersetzt. Mit den Ergebnissen bin ich sehr zufrieden.

Lacorno Stazione

Lacorno Stazione ist der Betriebsmittelpunkt der Anlage. Als Vorbildbahnhof diente der MOB-Bahnhof Montreux Pate. Der Bahnhof verfügt über die Bahnsteiggleise eins und zwei, die stumpf an der Anlagenkante enden. Die Bahnsteiggleise verfügen über keine Umsetzungsmöglichkeit. In diesem Bereich befindet sich auch das Aufnahmegebäude am Rande der angedeuteten Altstadt.

Die Stadt Lacorno liegt direkt am Lago Maggiore. Bahn und Schiff bildeten damals das wichtigste Verkehrsmittel, um die Gemeinden am Ufer zu erschliessen. Daher ist der Schifflager auch auf der anderen Seite des Aufnahmegebäudes zu finden, sodass Fahrgäste einfach zwischen Bahn und Schiff umsteigen konnten.

Mittig ist die Bahnanlage durch einen Bahnübergang getrennt. Das Streckengleis fädelt bereits hier nach hinten aus, damit die Steigung nicht zu steil wird. Jenseits des Bahnübergangs liegt das Depot, das über drei Abstellgleise für Zugkompositionen und über vier Hallengleise mit insgesamt sieben Ständen verfügt. Von hier gehen sowohl die Regionalzüge als auch die Aussichtszüge des LMEx auf die Strecke aus. Das Rollmaterial wird ebenfalls hier abgestellt und unterhalten.

Ausserdem gibt es zur vorderen Anlagenkante noch die ehemalige Ladestrasse mit einem weiteren Abstellgleis. Da der Güterverkehr sich mittlerweile fast ausschliesslich auf den Gleisanschluss des Marmorwerkes beschränkt, wird die Ladestrasse nur noch sehr selten für den Güterverkehr genutzt. Bei der Neuorganisation des Bahndienstes des Lago Maggiore Expresses wurde dieser hier konzentriert. Fall-



Der BDe 4/4 wartet in der Abstellanlage beim Depot auf seinen nächsten Einsatz.



Von der Uferstrasse wandert der Blick zur Strecke empor auf einen vorbeifahrenden Regionalzug.



St. Maggiore: ein Regionalzug mit am Zugschluss angehängten Panoramawagen passiert die kleine Station.

weise werden auf den Gleisen auch nicht benötigte Wagen abgestellt.

Rollmaterial

«Mir ist es wichtig, den Betrieb so darzustellen, wie er in Wirklichkeit hätte ablaufen können. Ein exaktes Festhalten daran, dass genau diese Zugzusammenstellung genau so über die Gleise gefahren ist, ist für mich jedoch nicht entscheidend und beim hier eingesetzten Rollmaterial auch nicht möglich. Es handelt sich schliesslich um eine fiktive regionale Bahngesellschaft, die sich bei der Neugestaltung ihrer Geschäftsfelder gleich den Namen ihres Topproduktes als Firmennamen gegeben hat: Società ferroviaria Lago Maggiore Express, kurz Lago Maggiore Express oder eben LMEx.»

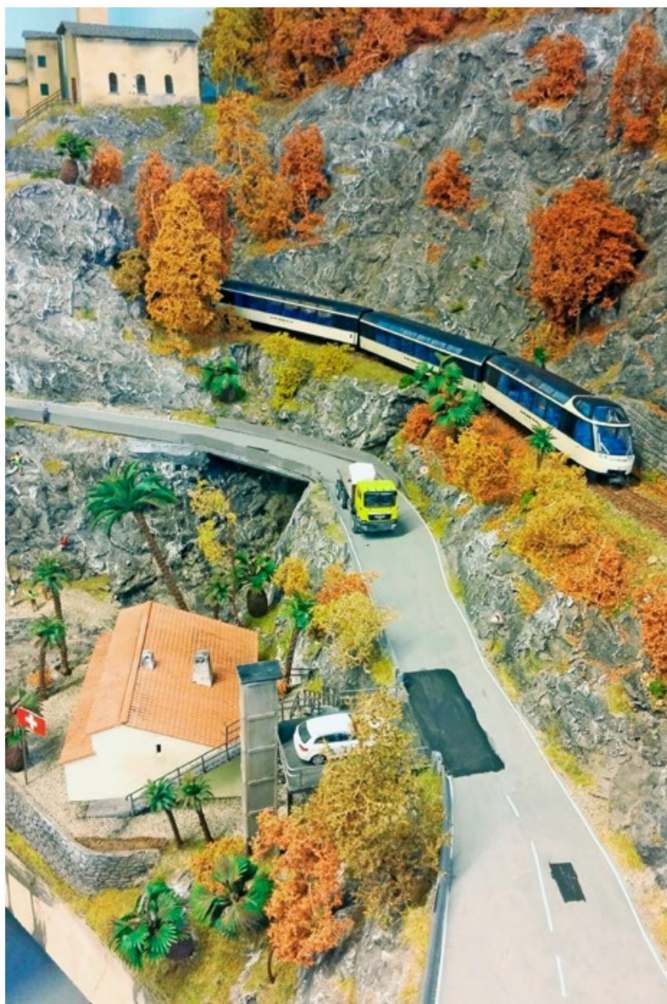
Wie schon erwähnt, finden überwiegend Bemo-Modelle Verwendung. Dominik Peters wollte lieber mehrere Triebfahrzeuge des gleichen Typs einsetzen als verschiedene Einzelstücke. Die MOB-Altbautriebwagen BDe 4/4 aus der 3000er-Serie haben es ihm angetan, und so beschaffte er einige hiervon. Fasziniert war er auch von den MOB-Panoramazügen. Hier konnte er bei Ebay den alten Crystal-Panoramic-Express inklusive weiterer Panoramawagen erwerben. Der Gepäcktriebwagen GDe 4/4 6004 war mit dabei. Die normalen Personenwagen sind ebenfalls MOB-Wagen von Bemo. Die Lackierung in den typischen MOB-Blautönen und dem Creme-weiss kommt ja den Lackierungen einiger Tessiner Schmalspurbahnen nahe, wie z.B. der Centovalli-Bahn, der Bahn Lugano-Cadro-Dino oder der Bahn Lugano-Tesserete. Bei den Güterwagen, die vor allem für den Marmortransport benötigt wurden, den Rangierfahrzeugen und den Bahndienstfahrzeugen hat Peters auf Bemo-Modelle der Rhätischen Bahn zurückgegriffen. Alle Fahrzeuge sollen noch umbeschriftet und mit dem Logo des LMEx versehen werden – ebenso die Strassenfahrzeuge und die Bahnhofsgebäude.

Vorbildnaher Betrieb

Die Regionalzüge bestehen im Regelfall aus dem Altbautriebwagen und je nach Bedarf aus bis zu fünf weiteren Wagen. Da die beiden Bahnsteiggleise in Lacorno Stazione keine Umsetzungsmöglichkeit haben, werden zwei Möglichkeiten zum Wenden der Züge angewendet: Bei knappen Wendezeiten setzt sich ein Triebwagen ans Ende des so-



Der Regionalzug fährt ins Valle dei castagni (o.), während der LMEx das Haus am Ufer passiert (u.).



eben eingefahrenen Zuges. Gleichzeitig wird der bis dato führende Triebwagen vom Zug getrennt. Über die Abstellgruppe wird der Zug nun nach rechts ausgezogen und in das andere Bahnsteiggleis zur Rückfahrt bereitgestellt. Der ursprüngliche Triebwagen fährt dann zur Abstellung ins Depot. Bei der zweiten Möglichkeit wird nur ein Streckentriebfahrzeug benötigt. Zusätzlich kommt aber noch ein Rangiertraktor zum Einsatz. Der Zug fährt wieder am Bahnsteig ein, der Rangiertraktor zieht den Wagenzug ab und stellt ihn zum anderen Bahnsteiggleis um. Nach Wegfahrt des Rangiertraktors setzt auch der Triebwagen um. Einfacher ist natürlich das Wenden der Lago Maggiore Express-Züge, da diese ja an beiden Zugenden Steuerwagen aufweisen. Wie bei der MOB befindet sich auch beim LMEx das Triebfahrzeug in der Zugmitte.

Noch mehr Rangierspass gibt es, wenn die Regionalzüge zusätzlich den einen oder anderen Güterwagen mit sich führen. Wie bereits geschrieben, beschränkt sich der Güterverkehr auf den Transport hochwertig-

gen Marmors aus den Steinbrüchen hoch oben über dem Valle dei castagni zum Marmorwerk in der Nähe von Lacorno. Die hohe Qualität des Marmors rechtfertigt die hohen Schweizer Produktionskosten und den mühevollen Transport. Die Güterwagen mit Marmor werden in Lacorno Station in die Abstellgruppe und von dort mit einer geschobenen Rangierfahrt in den Anschluss des Marmorwerkes gedrückt. Die Entladung erfolgt mittels Gabelstapler. Die Fertigprodukte des Werkes werden längst mit Lastwagen zum Empfänger transportiert. Darüber hinaus werden gelegentlich Güterwagen mit Stammholz aus den Bergen ins Tal gebracht und an der Ladestrasse in Lacorno Stazione auf Lastwagen umgeschlagen. Auch der Bahndienst hat immer wieder Dienstgüter an die Strecke zu transportieren.

Ausblick

Die Anlage Lago Maggiore Express ist mittlerweile zu mehr als 80 Prozent fertiggestellt. Das Konzept, sich zu beschränken

und somit die Umsetzung zu beschleunigen, um möglichst bald auch Freude am Fahren zu haben, ist aufgegangen. Dennoch gibt es – wie bei den meisten Anlagen – noch einiges zu tun, sodass es nicht langweilig wird. Die Fahrleitung muss noch auf der gesamten Strecke gefertigt und aufgebaut werden. Die Gewässergestaltung (sowohl ruhiges Seewasser als auch rauschende Wasserfälle) muss noch erfolgen. Beim Rollmaterial sind noch Neuerwerbungen geplant, und das bereits vorhandene Rollmaterial muss noch zugerüstet und teilweise gealtert werden. Auch ist die Umbeschriftung noch nicht erfolgt. Und nicht zuletzt fehlen noch unzählige Details, z.B. noch mehr Figuren (vor allem in Lacorno), Fahrzeuge, Ladeszenen und alles, was eine Modellbahnanlage lebendig macht.

Dominik Peters hält fest: «Letztlich habe ich mir schöne Erinnerungen an tolle Urlaube im Tessin bewahrt. Nicht durch Fotos, Dias oder Zeichnungen, sondern durch mein Ausdrucksmittel: den Bau und Betrieb meines Lago Maggiore Expresses.»

Auch auf der Uferstrasse werden Marmorblöcke transportiert. Typisch ist das Haus mit dem darüberliegenden Parkdeck, das mit einem Aufzug verbunden ist.



Erfolgreich werben mit



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 2/2018: 5. Jan. 2018 – LOKI 3/2018: 2. Feb. 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

Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse in Safnern

Wo: Restaurant Sternen (grosser Saal)
Hauptstrasse 64, 2553 Safnern (Biel/Bienne)

Wann: Samstag, 27. Januar 2018

Zeit: 10–15 Uhr

Anreise mit Bahn/Bus: Buslinie 72 ab Biel HB
(Haltestelle vor dem Restaurant Sternen)

Anreise mit dem Auto: Autobahn Richtung Biel
Ausfahrt Pieterlen/Meinisberg/Orpund

Verpflegung: im Restaurant Sternen

Infos und Anmeldung: Telefon 079 387 92 16
romeo62@gmx.ch (auch Warenankauf)

Eintritt: Fr. 3.– (Kinder bis 16 Jahre gratis)

Fehlt Ihnen die Zeit
zum Bau einer Modellbahn?
Ich baue Ihre digitale
Heimanlage!



079 902 72 61

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 Ostermündigen
Telefon 031/931 90 20, Fax 031/931 90 28
www.obbo.ch, immer

Lokschuppen Hagen-Haspe



Exklusive Modelleisenbahnen

und mehr ... vieles mehr ...

www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos!

Tel. ++49 (0) 2331 40453

D-58135 Hagen

Vogelsanger Strasse 40

SPIELWAREN
REIMANN

Ihr Onlineshop zum Anfassen.

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

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

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



H. Stoop
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

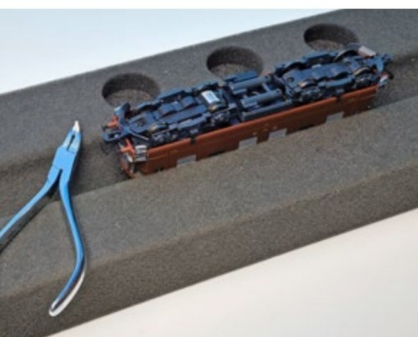


Rückblick

Die Manufaktur Ha El Zet

Hermann Löwenstein, dessen Herz sein ganzes Leben für die Eisenbahn schlug, konnte um 1920 seine Leidenschaft in der eigenen Spielzeugmanufaktur ausleben. Und viel später noch einmal: Nachdem seine Enkel zur Welt gekommen waren, begann er Spielzeug aus Holz für die beiden Buben zu bauen.

Foto: Hansueli Gonzenbach



Modellbautechnik

H0-Fahrzeuge zurüsten

Gehört man zur Kategorie der Modellbahner, die ihre Modelle vom Erscheinungsbild her vorbildähnlich gestalten wollen, ist bei manchen eine Zurüstung mit beiliegenden Kleinteilen erforderlich. Manfred Peter erläutert seine persönlichen Erfahrungen beim Auf- und Zurüsten von Modellen.

Foto: Manfred Peter



Vorbild & Modell

Das Logistik-EVU Railcare

Seit geraumer Zeit verkehrt das Logistik-EVU Railcare mit vier von der BLS AG gemieteten Loks des Typs Re 465 durch die Schweiz. Mit der Auslieferung von Loks und einem passenden Containerwagen durch Roco ist es an nun der Zeit, dieses interessante Bahnunternehmen einmal genauer zu betrachten.

Foto: Marco Rinaldi

Ab 26. Januar 2018 wieder bequem und vorzeitig im Abonnement. Am Kiosk etwa eine Woche später.

Aus Platzgründen oder aus aktuellem Anlass können einzelne der angekündigten Beiträge auf eine spätere Ausgabe verschoben werden.

LOKI Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund

Nr. 1|2018 (Januar 2018)

38. Jahrgang

Erscheint monatlich, Doppelnummer in der Regel Juli/August

Einzelnummer

Schweiz: CHF 13.00

Europa: auf Anfrage

Jahresabonnement (11 Ausgaben im Jahr)

Schweiz: CHF 130.00

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 Kollnflingen

Telefon +41 (0)79 590 68 48

hans.roth@loki.ch

Paketsendungen an die Redaktion

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

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: 9 495 Exemplare

Layout

Sandra Khilfi, 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 Sammel- ordner

Dank der Stäbchenmechanik im Ordner lassen sich die Hefte einzeln ablegen und sehen auch nach Jahren noch aus wie neu!



☐ Ich bestelle _____ Exemplar(e) des LOKI-Sammelordners.

☐ Ich bin LOKI-Abonnent und erhalte den Sammelordner für CHF 15.00 anstelle von CHF 25.00 (exkl. Porto und Versand).

☐ Ich bin kein LOKI-Abonnent und bezahle für den Sammelordner CHF 25.00 (exkl. Porto und Versand).

FF 001 F12 001 001

Datum / Unterschrift

☐ Rechnung
☐ Kreditkarte
 ☐ MasterCard, Eurocard
 ☐ VISA Card

Nummer

Verfalldatum
 Sicherheitscode

leserservice@loki.ch

Gütertransport in der Schweiz H0 Neuheiten



Neukonstruktion



Neukonstruktion



Neukonstruktion



Neukonstruktion

