

schwert wird. Zudem liegen die Aufnahmzapfen rund einen Millimeter auseinander; die Roco-Container können so nicht ohne Anpassung auf den AWM-Lastwagen aufgesetzt werden. Hier würde der Spielspass durch einen einheitlichen Standard der Industrie wesentlich erhöht werden. Neben den üblichen Einsätzen der Diamantloks

vor den railCare-Containerzügen sind einzelne Einsätze vor anderen Güterzügen denkbar. So kommen immer wieder Fahrten mit Tankgüterzügen vor. Solche Vorbildeinsätze ermöglichen einen abwechslungsreichen Einsatz der railCare-465er auf der eigenen Anlage, ohne dass gleich mehrere Containerzüge verkehren müssen.



Bei der Gegenüberstellung von Roco-Tragwagen und AWM-Lastwagen werden die unterschiedlichen Befestigungssysteme für die Wechselbehälter sichtbar.



Auch der Vergleich von Roco- (vorne) und AWM-Container (hinten) zeigt die unterschiedlichen Befestigungssysteme und die verschiedenen Masse für die Containerzapfen.

Blick über den Tellerrand

Die noch junge Geschichte von railCare lässt sich triebfahrzeugmäig mindestens in H0 vollständig darstellen. Die orangen Re 4/4^{II} mit der Aufschrift «Rail Traction Service» waren von Roco erhältlich. Die 186er-Ära kann mit den entsprechenden PIKO-Modellen umgesetzt werden. Für die Verbindung zum Hub in Felsberg dienen die Re 425 von Hag oder Rivarossi. Alle diese Modelle dürften entweder noch im Fachhandel greifbar sein oder sonst mit etwas Glück bei eBay oder Ricardo ersteigert werden können.

Ab diesem Jahr lässt sich dank Bemo der Valser-Transport auf der RhB-Strecke von Ilanz nach Felsberg nachstellen: Bemo liefert den ACTS-Tragwagen aus, beladen mit railCare-Schiebeplanenaufliegern und Wechselrahmen. Bei der RhB verkehren die railCare-Transporte in gewöhnlichen Güterzügen, welche in der Regel mit einer Ge 6/6^{II} oder einer Ge 4/4^{II} bespannt sind. Somit lässt sich das railCare-Thema je nach eigenen Vorlieben in den unterschiedlichsten Facetten auf der eigenen Modelleisenbahn darstellen.

Die Zukunft

In naher Zukunft wird sich das Bild von railCare auf den Schienen wieder verändern. Das Unternehmen hat im Sommer 2016 sieben Vectron-Lokomotiven bestellt. Diese Lokomotiven sind zusätzlich mit einem Dieselmotor ausgerüstet, welcher den Betrieb auch auf nicht elektrifizierten Anschlussgleisen zulässt. So können Rangierloks eingespart werden. Ende 2017 scheinen die Tage der Diamant-Re 465 gezählt zu sein. Alle vier Lokomotiven haben ihre Demo bereits verloren. Dafür sind bereits die ersten Vectron im railCare-Design in der Schweiz anzutreffen. Für Abwechslung auf dem Schweizer Schienennetz – und hoffentlich dann auch auf der Modellbahn – wird railCare also auch künftig sorgen. ☺

Quellenangaben Vorbildteil

- www.railcare.ch
- <https://bazonline.ch/wirtschaft/unternehmen-und-konjunktur/Novum-in-der-LebensmittelBranche/story/26595842>
- <https://de.wikipedia.org/wiki/Railcare>