



Das Schweizer Magazin für den Modellbahnhfreund



Anlage HO

Die traumhaften Landschaften Norwegens



Modellbau

Verstärkung für den Güterverkehr in 0e



Anlagenbau

Bäume mit einfachen Mitteln gestalten



Porträt

Die Präsentation der LGB-Jubiläumslok

Club Neuheit 2018:

Rangierkrokodil Ce 6/8 II

Nach der Elektrifizierung der Gotthardrampen sowie des Gotthardtunnels musste die SBB eine ganz neue Lok konzipieren, denn Erfahrungen für entsprechende Berglokomotiven lagen noch kaum vor. Entstanden ist dabei das „Krokodil“, das zwischen 1919 und 1922 gebaut und mit insgesamt 33 Loks als Ce 6/8 II 14251-14283 abgeliefert wurde. Ab 1965 begann man zwölf Exemplare dieser Lok für den Einsatz auf großen Rangierbahnhöfen umzurüsten, wobei folgende Änderungen durchgeführt wurden: Einbau Rangierfunk, Antenne und Rangiertreppen, Entfernen eines Stromabnehmers, Anbau neuer Plattformgeländer vor den Vorbauern um das Rangierpersonal zu schützen und der kompletten Anpassung der Stirnbeleuchtung. Die Bremsen und die Motoren wurden ebenfalls für den Rangierdienst und damit für geringere Geschwindigkeiten angepasst. Diese „Rangier-Krokodile“ standen insgesamt am längsten im Einsatz und fuhren noch bis 1986. Als bekannte und beliebte Lokomotiven blieben insgesamt sieben Ce/Be 6/8 II erhalten.

Elektrolokomotive Ce 6/8 II „Rangierkrokodil“

39567 22967 Highlights:

- Lokomotive angetrieben mit 2 Hochleistungsantrieben
- Heb- und senkbare Stromabnehmer, digital schaltbar
- Telex-Kupplung je Lokseite separat digital schaltbar
- Hochwertiges Metall Modell
- Beleuchtung mit LED
- Rangierer-Figur liegt bei
- Mit Digital-Decoder und umfangreichen Betriebs- und Geräuschenfunktionen



Passende Güterwagen-Sets werden unter der Artikelnummer 46567/23567 angeboten.



märklin
INSIDER CLUB

TRIX
CLUB

Märklin/Trix produziert dieses Modell exklusiv 2018 für seine Clubmitglieder. Der Märklin Insider Club/Trix Club bietet eine Vielzahl an Vorteilen für wenig Geld.

Unsere Clubleistungen im Überblick:

- ✓ 6 Ausgaben des Märklin Magazins und der Clubnews
- ✓ Exklusive Clubmodelle
- ✓ Kostenloser Club-Jahreswagen
- ✓ Kostenloser Katalog, inkl. aller Prospekte
- ✓ Jahreschronik auf DVD
- ✓ Clubkarte und vieles mehr

Alle Modellbahner, die bis zum **31. März 2018** in den Märklin Insider oder Trix Club eintreten, können noch die H0-Clubmodelle bestellen.

Werden Sie Clubmitglied!

Weitere Informationen und Anmeldung unter:
www.maerklin.de/Clubs

Für die einen «Bäh!» für mich die grosse Liebe

Mitte der 1970er-Jahre, kurz vor Weihnachten. Damals war ich «Chindergärtler». Unbeabsichtigt hatte ich den Ort entdeckt, den meine Eltern als Versteck für die Weihnachtsgeschenke auserkoren hatten. Zwar noch klein, aber bereits mit einem Empfinden dafür ausgestattet, was erlaubt und was nicht erlaubt ist, liess ich die Gelegenheit ungenutzt verstreichen. Mit einer Ausnahme: Eine hellbraune, quadratische Schachtel erregte für ein paar Augenblicke mein Interesse. Es war ein Güterzugset. Sehr gut kann ich mich an das «1:87» erinnern, dessen Bedeutung ich damals allerdings nicht verstanden hatte. Inständig hoffte ich, diese Schachtel möge an Weihnachten da unter dem Christbaum landen, wo in der Regel meine Geschenke aufgehäuft waren. So kam es. Meine Modelleisenbahn gehörte fortan zu meinen Lieblingsspielzeugen.

Als ich lesen gelernt hatte, konnte ich endlich den Markenschriftzug auf der Schachtel entziffern: L-i-m-a. Voller Stolz erzählte ich einem Nachbarsjungen, der ebenfalls eine Modelleisenbahn sein Eigen nannte, dass ich eine Lima hätte. Seine Reaktion war für mich zunächst ernüchternd. Sinngemäss lautete sie so: «Lima? Bäh! Mein Papi hat gesagt, Lima ist billig und viel schlechter als Märklin. Ich habe Märklin.» Ich liess mich allerdings nicht beirren, und meine Dampflok samt Tender sowie den drei Güterwagen drehte weiter ihre Runden in meinem Kinderzimmer.

Inzwischen sind fast 40 Jahre vergangen, und seit Anfang dieses Jahres bin ich zusammen mit Hans Roth Mitherausgeber der LOKI. Meine erste Modelleisenbahn habe ich immer noch. Die Schachtel ist arg zerzaust, der Trafo fehlt, der Schienensatz ist nicht komplett. Doch nach wie vor liebe ich die Dampflok samt Tender und den drei Güterwagen – obwohl es nur eine Lima ist. Diese Emotionen möchte ich auch in die Gestaltung dieses Magazins einfließen lassen.

Herzlichst,
Ihr Zoltan Tamassy



Einstiegen!

**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 abonne die LOKI zum Preis von CHF 130.– für 11 Ausgaben pro Jahr. Auslandpreise auf Anfrage. FF 001 F12 001 001

Vorname / Name

Strasse / Nr.

PLZ / Ort

Telefon

E-Mail

Datum / Unterschrift

Gewünschte Zahlungsart

- | | | |
|--------------------------------------|--|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Rechnung | <input type="checkbox"/> MasterCard, Eurocard | <input type="checkbox"/> VISA Card |
| <input type="checkbox"/> Kreditkarte | Nummer <input style="width: 150px; height: 20px; border: 1px solid black; margin-bottom: 5px;" type="text"/> | |
| | Verfalldatum <input style="width: 50px; height: 20px; border: 1px solid black; margin-bottom: 5px;" type="text"/> Sicherheitscode <input style="width: 50px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/> | |

Einsenden an:

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

leserservice@loki.ch

Preisänderung vorbehalten





Foto: Hansjörg Gonzenbach

Hermann Löwensteins (1877–1951) Herz schlug sein Leben lang für die Eisenbahn. Seine Leidenschaft lebte das Genie zunächst in seiner eigenen Spielzeugmanufaktur aus. Später auch im Bau von Holzspielzeugen für seine beiden Enkel. Wir berichten über den in der Öffentlichkeit bisher unbekannten Teil von Hermann Löwensteins Werk. **Ab Seite 16**



Foto: Thomas Schmid

Die jährliche Modellbahnausstellung im baden-württembergischen Stetten fand Anfang Januar 2018 bereits zum 18. Mal statt. Unser Autor Thomas Schmid hat sich in der Ausstellung im Ort an der Donau umgesehen. Er fand hochkarätige Anlagen und Dioramen von rund 30 Modellbahnhern aus vier europäischen Ländern. **Ab Seite 40**

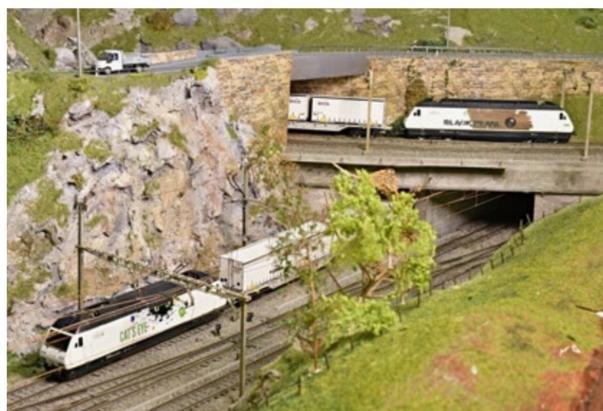


Foto: Marco Rinaldi

Die railCare AG steht im schweizerischen Bahngüterverkehr für höchst innovative Ansätze. Das Erscheinen der Lokomotiven und eines Containerwagens bei Roco bietet unserem Autor Marco Rinaldi einen Anlass, sich näher mit diesem Unternehmen und der Umsetzung des railCare-Verkehrs auf der Modellbahnanlage auseinanderzusetzen. **Ab Seite 70**

Rückblick

16

Vor 100 Jahren wurde die Manufaktur Ha El Zet gegründet

Modellbahntechnik

24

Kleiner Aufwand, grosse Wirkung – das (Un-)Ding mit den Pantografen

Modellbau

26

Fahrzeugbau für die fiktive Strecke Camedo-Mattoni in Spur 0e

Modellbautechnik

34

H0-Fahrzeuge zurüsten: Tipps und Kniffs für das Zurüsten von Modellen

Reportage

40

Winterzeit ist Modellbahnzeit:
18. Stettener Modellbahntage

Porträt

50

Die Präsentation der LGB-Jubiläumslok in Landquart

Vorbild & Modell

70

Die railCare AG im Vorbild und die Modelle von Roco in Spur H0

Anlagenbau

78

Modellbäume mit einfachen Mitteln selbst hergestellt (Teil 2)

Anlage

82

Eine Modellbahnanlage nach norwegischem Vorbild in Spur H0

Rubriken

- | | |
|--------------------|-----------------|
| 6 Marktplatz | 59 Medientipps |
| 54 Szenen-News | 60 Bahn aktuell |
| 56 Veranstaltungen | 98 Impressum |
| 58 Börse | 98 Vorschau |

www.facebook.com/lokimagazin

Titelbild



Foto: Daniel Wettelsbach

Die Streckenführung der alten Gotthardbahn ist zweifellos spektakulär, doch die reiche Vegetation gibt ihr zuweilen eine liebliche Atmosphäre. Wer

Regelpurbahnen in unwirtlichen Gebieten oberhalb der Baumgrenze sucht, entdeckt irgendwann Norwegen – und dort die spektakuläre Bergen- und Flåmsbahn. **Ab Seite 82**

Marktspiegel



N | Minitrix

Moderne, vierachsige Postwagen als Set

Seit geraumer Zeit besitzt die Schweizerische Post keinen Schienenfuhrpark mehr und mietet sich die entsprechenden Fahrzeuge bei Mietfirmen, wie z.B. bei Wascosa. Die Vermietung von Spezialgüterwagen ist das Geschäftsmodell des Schweizer Familienunternehmens Wascosa. Zu dem über 7000 Exemplare umfassenden Fuhrpark gehören auch die innovativen Schiebewandwagen der Bauart Habiillnss für den Transport von witterungsempfindli-

chen, grossvolumigen und palettierten Ladegütern. Mit einer Ladefläche von 62,4 m², einer maximalen Zuladung von 63,5 t, zwei oder mehr verschleb- und verriegelbaren Trennwänden sowie einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h setzen sie in puncto Funktionalität und Logistik neue Standards.

Minitrix hat nun ein entsprechendes Wagenset (Art.-Nr. 15799) mit drei Postwagen auf den Markt gebracht. Die drei äusserst präzise bedruckten Wagenmodelle

weisen alle eine anderssprachige Werbeaufschrift und unterschiedliche Betriebsnummern auf. Nicht vergessen wurden bei einem Exemplar die heute in der Schweiz üblichen deutschen Zugschlusscheiben, was die Originalität verstärkt. Die Epoche-VI-Wagen sind im Betriebszustand von 2016 gehalten. Die Postwagen haben eine Kinematik für Kurzkupplung eingebaut und weisen eine Gesamtlänge über Puffer von 435 mm auf.

Erhältlich im Fachhandel.



Ehemaliger Emmentaler in Blau

Aus dem Beständen der Crossrail konnte der Schweizer Eisenbahndienstleister Widmer Rail Services (WRS) eine Re 430 (Re 4/4^{III}, ex RM, ex EBT) übernehmen. Die Lokomotive wurde nach der Übernahme umgehend in der Hausfarbe Blau lackiert und bespannt seither verschiedenste Güter- und Dienstzüge auf dem Schweizer Normalspurnetz (siehe auch Bahn aktuell, S. 68). HAG hat diese attraktive Farbvariante ins Modell (Art.-Nr. 16 069) umgesetzt und kürzlich ausgeliefert.

Erhältlich im Fachhandel.



Gotthardbahnwagen mit SBB-Beschriftung



1909 wurde die damalige Gotthardbahn (GB) vom Bund gekauft und ging an die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) über. Dementsprechend wurden auch die wunderschönen, blauen Gotthardbahnwagen nochmals neu beschriftet. Sie erhielten damals die üblichen Beschriftungen mit dem kleinen Schweizer Kreuz in der Wagen-

mitte und die römischen Klassenzahlen an den Wagenenden bei den Einstiegen.

Liliput produziert diese ehemaligen und attraktiven Gotthardbahn-Wagen nun exklusiv für den Schweizer Markt mit der SBB-Beschriftung in einer einmaligen limitierten Serie. Alle Wagen verfügen über Kurzkupplungskinematik und einen NEM-

Schacht. Folgende Fahrzeuge sind dabei erhältlich:

- Art.-Nr. 330510: SBB A4ü 706 / AB4ü 2503/B4ü 3983/F4ü 18807
- Art.-Nr. 330511: SBB B4ü 3981 / C4ü 8562
- Art.-Nr. 334610: SBB C4ü 8556, mit Schlusslicht

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Roco

Verschiedene Güterwagen der Epoche VI

Zurzeit liefert Roco einige Güterwagenmodelle aus, welche für den Interessenten des modernen Schweizer Güterverkehrs nicht uninteressant sind. So ist nun der Schiebeplanenwagen der Bauart Rils (Art.-Nr. 76475) der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) in der Epoche VI erhältlich. Ein Güterwagen, welcher sich sowohl für den Schweizer Binnen- wie auch für den grenzüberschreitenden Güterverkehr eignet.

Im Einsatz für SBB Cargo steht der Containertragwagen des Typs Sgnss. Der Tragwagen von Roco (Art.-Nr. 76934) ist mit zwei Lkw-Wechselbrücken von Fattorini beladen und der Epoche VI zugeordnet.

Ein weiteres Modell ist ein Containertragwagen der Groupe Ermewa SA mit Sitz in Genf. Die Gruppe ist ein international tätiger Schweizer Güterverkehrs- und Logistikkonzern. Insgesamt bewirtschaftet sie mehr als 21 000 Güterwagen, 23 000 Tankcontainer sowie 15 000 IBC und kleine Druckbehälter. Das Modell (Art.-Nr. 76932) mit deutscher Immatrikulation trägt drei Container von Hyundai und ist ebenfalls in der Epoche VI angesiedelt.

Alle Wagenmodelle sind fein detailliert und mit Kupplungsaufnahme nach NEM 362 und KK-Kinematik ausgerüstet.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | LS Models/Models World

Umfangreiches Wagensemset Eurocity Iris

Die erfolgreiche Serie der vollständigen Zugsets von Models World wird mit dem Eurocity Iris (Art.-Nr. MW1604) mit dem Zuglauf von Chur nach Brüssel fortgesetzt. Der Zug aus sechs Wagen besteht aus drei

Bpm UIC-Z1, einem WRm und zwei Am «Eurofima» in oranger Farbgebung. Alle Wagen sind vorgiblgerecht mit Zuglauf-schildern ausgestattet. Der Zug wurde in einer Auflage von nur 150 Stück gefertigt

und wird in einer attraktiven Verpackung geliefert.

**Erhältlich bei ausgewählten Fachhändlern
siehe unter www.models-world.eu.**



HO | Roco

Lang ersehnter Schweizer Lokklassiker

Die Loks der Baureihe Re 4/4^u gelten als Universallokomotiven der SBB, welche für die Beförderung von schweren Reise- und Güterzügen ab 1967 angeschafft wurden. Insgesamt wurden 276 Maschinen von den SBB angeschafft. Zum Anforderungsprofil gehörte, dass die Lokomotiven mit den für die Schweiz typischen kleinen Kurvenradien auch bei hohen Geschwindigkeiten zureckkommen mussten. Noch heute stehen die Re 4/4^u unter verschiedenen Reihenbezeichnungen bei der SBB im Einsatz und verrichten täglich treue Dienste.

Roco liefert nun die Re 4/4^u in grüner Lackierung mit erhabenen Betriebsnummern aus. Das Epoche-IV-Modell weist einen Motor mit Schwungmasse und einen Antrieb auf vier Achsen auf. Die LED-Spit-

zenbeleuchtung schaltet mit Lichtwechsel nach Schweizer Vorbild. Das Modell trumpft mit eingesetzten Ätzteilen wie Lüftungsgittern und Scheibenwischern.

Die Modelllok gibt es in folgenden Versionen:

- Art.-Nr. 73254: Re 4/4, 2-Leiter Gleichstrom – analog
- Art.-Nr. 73255: Re 4/4, 2-Leiter DCC, Sound
- Art.-Nr. 79255: Re 4/4, 3-Leiter WS, Sound

Erhältlich im Fachhandel.



N/HO | Noch

Neue Laser-cut-Bausätze ausgeliefert

Noch liefert das Romantikhotel «Schönblick» sowohl in HO als auch in N aus (HO: Art.-Nr. 66407; N: Art.-Nr. 63407). Es lädt zum Ausruhen und Geniessen ein und lässt sich auch als Wellness-, Sport- oder einfaches Ferienhotel einsetzen. Die Fachwerkfassade ist mit vielen Details verziert, und die Balkone sind etwas grösser ausgeführt, damit dort Figuren platziert werden können – zum Beispiel Hotelgäste am Tisch, die ihr Langschläfer-Frühstück geniessen. Zur Dekoration liegen dem Bausatz Schilder und Beschriftungen bei. Der Spur-N-Bau-

satz ist aufgrund der Grösse und der DetAILierung nur für fortgeschrittene Bastler geeignet.

Beim Kurkonzert mit Micro-Sound-Klaviuerspiel HO (Art.-Nr. 66827) können die Kurgäste zu schönen Klängen tanzen und schäkern. Der Laser-cut-Bausatz enthält einen Micro-Sound-Chip und einen integrierten Lautsprecher. Es wird ein ca. 30-sekündiger Ausschnitt aus dem Klavierstück «Eine kleine Nachtmusik» gespielt. Der Flügel sowie die Pianinistin sind als hochdetaillierte und handbemalte 3-D-Druck-Mo-

delle mit enthalten. Der Anschluss erfolgt an einen üblichen 16-V-Modellbahn-Trafo. Das Modell ist für Gleich- und Wechselstrom geeignet.

Der Laser-cut-Bausatz Orangerie HO (Art.-Nr. 66801) ist ein echter Hingucker. Das Tropenhaus mit seiner filigranen Konstruktion ist ein Meisterwerk der Laser-cut-Kunst. Tolle Ausgestaltungsmöglichkeiten bieten die Noch-Laser-cut-Minis, wie zum Beispiel Zierpflanzen in Blumenkübeln.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | LS Models

Kühlwagen für den internationalen Verkehr

Ein weiterer Interfrigo-Kühlwagentyp ist soeben von LS Models realisiert worden. Nebst etlichen SNCF-Varianten mit Beschriftung STEF sind auch zwei Sets mit je zwei Wagen von Interfrigo produziert worden. Diese unterscheiden sich durch unterschiedlich lackierte Türen. Greifbar sind folgende zwei Sets:

- Art.-Nr. 30225: silberne Türen
- Art.-Nr. 30226: weisse Türen

Erhältlich im Fachhandel.



HO | LS Models/Pirata

Schnellzugwagen für den EC Monteverdi

Der bisher nur im Verbund mit Speisewagen oder anderen Wagen im Set erhältliche Wagentyp Bpm (UIC Z1) wird nun erstmals von LS Models in einem artreinen Set angeboten. Der von der Schweizer Wagenindustrie auf Basis der Erfahrungen mit den Eu-

rofima-Wagen entwickelte Wagentyp prägte mit seiner orangen Farbgebung die internationalen Reisezüge der 1980er- und 1990er-Jahre in der Schweiz.

Erstmals sind die Modelle mit schwarzen Fenstergummis ausgerüstet (bisher sil-

bern). Das Zweierset (Art.-Nr. 97009) wurde exklusiv für den italienischen Partner Pirata in einer limitierten Auflage gefertigt. Die Wagen sind mit Zuglaufschildern des EC Monteverdi bestückt.

Erhältlich bei ausgewählten Fachhändlern.



HO | LS Models

Schlafwagen Typ P der Wagons Lits

In den 1950er-Jahren wurden 80 Stück dieser auffälligen Schlafwagen gebaut. Sie sind nur gerade 24 Meter lang und bestehen aus Edelstahl, wodurch sie von Anfang an durch ihr glänzendes Auftreten auffielen. 20 Wagen wurden später zu AB-30

umgebaut und stehen nach wie vor im Einsatz. LS Models hat diesen attraktiven Schlafwagen in zwei CIWL-Varianten nachgebildet.

- Art.-Nr. 49101: CIWL Typ P inox, SNCF-Immatrikulierung

- Art.-Nr. 49100: CIWL Typ P inox, SNCB-Immatrikulierung

Ebenso sind mehrere ÖBB-Varianten ausgeliefert worden (Art.-Nr. 47031-47035).

Erhältlich im Fachhandel.



N | MW-Modell

Verschiedene Glastransportwagen

1976 beschaffte die Firma SABIAC SA in Romont fünf Spezialwaggons zum Transport von grossformatigen Flachglastafeln. Die Waggons mit der Typenbezeichnung Saas wurden von Talbot in Aachen gebaut und in den Privatgüterwagenpark der SBB eingestellt, mit den Betriebsnummern 21 85 047 6 300-304. 1980 kamen drei weitere, baugleiche Wagen dazu. Die Typenbezeichnung änderte in Smms, und die neuen Betriebsnummern waren 33 85 470 6 900-907. Die Wagen waren während ihrer gesamten Lebenszeit in der ganzen Schweiz und europaweit im Einsatz. Die Glastransportwagen der Firma SABIAC SA wurden ca. 2003/2004 ausran-



giert. MW-Modell hat basierend auf dem bekannten Modell von LS-Models in überarbeiteter Form zwei Zweiersets auf den Markt gebracht. Die Sets bestehen aus:

- Art.-Nr. N-CH-415a: Saas 21 85 047 6 301-0/304-4, Epoche IV
- Art.-Nr. N-CH-415b: Smms 33 85 470 6 903-3/906-6, Epoche V

Interessenten wenden sich direkt an:

MW-Modell
D-33699 Bielefeld
Tel. +49 (0) 521 – 3292286
info@mw-modell.de
www.mw-modell.de



HO | Barinmodell

Neue BLS-Fahrleitungs-masten

Barinmodell hat die bisher erhältlichen HO-Masten mit FL-45-Ausleger der BLS aus geätztem Federstahl durch Ausleger aus Messing ersetzt. Dabei sind die Masten aus 3-mm-H-Profil aus Neusilber gefertigt und haben einen Sockel aus Kunststoff mit Montageschraube. Die aus Messing gegossenen Ausleger sind mit vorbildgetreuen Isolatoren, ebenfalls aus Messing, versehen.

Die Speiseleitungskonsole und die Spannwerke wurden aus Federstahl geätzt und mit Isolatoren aus Kunststoff bestückt. Die Masten sind sogar mit einer zusätzlichen Klemme für die Befestigung der Erdungsseile ausgestattet. Alle Masten besitzen eine Fussplatte aus Messing und sind vorbildgetreu lackiert. Die Masten mit Auslegern mit normalem Profil können mit einer Speiseleitungskonsole ausgerüstet werden.



Folgende Ausführungen sind erhältlich:

- normales Profil nach innen bzw. nach aussen ziehend
- reduziertes Profil nach innen bzw. nach aussen ziehend
- Doppelausleger mit normalem Profil nach innen bzw. nach aussen ziehend

- Doppelausleger mit reduziertem Profil nach innen bzw. nach aussen ziehend

Interessenten wenden sich direkt an:

Barinmodell

info@barinmodell.com

www.barinmodell.com

N | Fleischmann

TRAXX 3 «Biene Maya» der SRT

Mit der Rem 487 001, auch liebevoll «Biene Maya» genannt, liefert Fleischmann unter der Art.-Nr. 738902 eine der angekündigten Neukonstruktionen von 2017 aus. Das vorbildgetreu lackierte und beschriftete Modell der Schweizer Privatfirma Swiss Rail Traffic (SRT) ist in der Epoche VI angesiedelt. Das Metalldruckguss-Fahrgestell sorgt für ein anständiges Fahrzeuggewicht, und technisch sorgt der fünfpolige Motor mit Schwungmasse und einem Antrieb auf alle vier Achsen mit zwei Hafträften für gute Antriebsbedingungen. Im Innern der Modelllok schlummert eine Schnittstelle nach NEM 662 (Next18) zur Aufnahme eines Decoders. Die Kupplungsaufnahme erfolgt nach NEM 355 mit Kulissenmechanik. Zudem ist eine weiss-rote LED-Dreilicht-Spitzenbeleuchtung, mit der Fahrtrichtung wechselnd, vorhanden, welche mithilfe der Kontaktbleche ganz oder teilweise abgeschaltet werden kann.

Für «Sound-Modellbahner» gibt es unter der Art.-Nr. 738972 das entsprechende Mo-

dell mit eingebautem, lastgeregelten Digitaldecoder und ab Werk mit vorbildgerechtem Sound (Elektro- und Dieselmotor)

ausgestattet. Leider war vor Drucklegung dieser Ausgabe kein entsprechendes Modelfoto verfügbar. **Erhältlich im Fachhandel.**





HO/H0m | Weichen-Walter

Flexgleis mit Y-Schwellen

Die Y-Schwellen aus Metall sind nicht so verbreitet wie die herkömmlichen Holzschwellen oder die Blech- und Betonschwellen. Trotzdem gibt es verschiedene Streckenabschnitte in der Schweiz, welche mit diesem Schwellentyp ausgestattet sind.

Bereits in Bauma zeigte Weichen-Walter erste Muster der Y-Schwellenroste, welche nun bezogen werden können. Die Schwellenroste gibt es für die Systeme H0 2L 16,5 mm, H0 3L Puko 16,5 mm und H0m

12 mm mit den Gleisprofilen Code 70, Code 75, Code 80, Code 83, Code 83 Tillig, Code 83 Tillig brüniert und Code 100 Tillig.

Interessenten wenden sich direkt an:

Weichen-Walter

Völklein modellbau

Erlenweg 9

D-88690 Uhldingen-Muehlhofen

info@weichen-walter.de

www.weichen-walter.de

0 | Die Modellbahnwerkstatt

Neuaufage von verschiedenen Fabrikreliefs

Das 2016 erschienene Bausatzsystem «Fabrikrelief» hat eine umfassende Überarbeitung erfahren. Bewährtes ist erhalten geblieben, und vor allem die Optik wurde aufgewertet. Das System ist modular aufgebaut und ermöglicht die Nachbildung einer Fabrikgebäudefront in Reliefbauweise. Die Bautiefe beträgt nur 5 cm bzw. 9 cm mit Rampe. In der Höhe sind ein oder zwei Etagen möglich, in der Breite lässt sich die Front beliebig verlängern. Lieferbar sind vier verschiedene Fronten.

Das System wird ab sofort komplett aus Karton gefertigt. Den Kern bilden Bauteile aus stabiler Buchbinderpappe, die aussenliegenden Fronten sind aus hochwertigem Architekturkarton. Dieser ist nicht nur passend eingefärbt, sondern weist auch eine

dreidimensionale Struktur eines verwitterten Mauerwerks auf. Weiter wurde die Anzahl der Bauteile reduziert sowie eine neue Bauanleitung erstellt.

Lieferbar sind vier verschiedene Basissets:

- Art.-Nr. 2312: einstöckig (Höhe 16,5 cm) 2 Module (33 cm)
- Art.-Nr. 2313: einstöckig (Höhe 16,5 cm) 3 Module (48,5 cm)
- Art.-Nr. 2322: zweistöckig (Höhe 26,5 cm) 2 Module (33 cm)
- Art.-Nr. 2323: zweistöckig (Höhe 26,5 cm) 3 Module (48,5 cm)

Diese Basissets lassen sich mit Ergänzungssets (Fenster-, Tür/Fenster-, Tor-, Rampe-/Schiebetor-Elemente, ein- oder zweistö-

kig) in der Breite um jeweils 15,5 cm verlängern. Für das Fabrikreliefsystem sind außerdem anschlussfertige Beleuchtungssätze lieferbar.

- Art.-Nr. 2200: Anschlussbeleuchtungssatz LED
- Art.-Nr. 2210: Verlängerungsbeleuchtungssatz LED

Interessenten wenden sich direkt an:

Die Modellbahnwerkstatt

Paulstrasse 8

D-42287 Wuppertal

Tel. +49 202 – 260 360 49

Fax +49 202 – 870 910 47

info@die-modellbahnwerkstatt.de

www.die-modellbahnwerkstatt.de

Shopbestellung: www.te-miniatur-shop.de



HO | Kombimodell

Jubiläumstragwagen der Hupac

Vor 50 Jahren haben vier Schweizer Transportunternehmen die Hupac zusammen mit den SBB gegründet. Aus den ursprünglich fünf Wagen sind 5500 Exemplare geworden. Die Hupac betreibt ein intermodales Netzwerk in ganz Europa bis nach Russland und China und zeigt immer noch die gleiche Innovationskraft, die ihre Wurzeln in den Bedürfnissen der Kunden hat.

Kombimodell hat diese attraktive Jubiläumsbeladung in Form von Wechselbehältern als Modell (Art.-Nr. 22334.01) auf einem Tragwagen Typ T4.0 realisiert. Es folgt noch ein weiterer Wagen (Art.-Nr. 22331.01) mit einem Sattelanhänger und Jubiläumsmotiv.

Erhältlich im Fachhandel.



N | Hobbytrain

BLS Ae 6/8 205 im Ursprungszustand

Nach der Museumsvariante der BLS Ae 6/8 folgt von Hobbytrain nun die Ursprungsvariante der allgemein beliebten Lötschberglok. Die an der Landi 39 ausgestellten Ae 6/8 205 weist im Gegensatz zur heute erhaltenen Lokomotive zwei Stromabnehmer auf. Das Modell (Art.-Nr. 36.10182) ist in der Epoche III angesiedelt. Mit dem Zusatz S hinter der Artikelnr. ist die Soundversion der BLS Ae 6/8 205 greifbar.

Erhältlich im Fachhandel.



N | Fleischmann

Attraktiver Schweizer Weingüterwagen

Insgesamt 553 Weinkesselwagen – davon 180 Fahrzeuge in geschlossener Ausführung – wurden ab 1919 von der MAN an die Deutsche Weinkesselgesellschaft in Kitzingen und ins europäische Ausland geliefert. Als Neukonstruktion von 2017 liefert Fleischmann nun einen Weinkesselwagen mit Bremserhaus (Art.-Nr. 845703), welcher bei den SBB immatrikuliert ist, in der Version der Epoche II aus. Das winzige Modell weist zwei bewegliche Schiebetüren auf, welche Einblick in die Nachbildung der Weinkessel bieten. Der Weingüterwagen ist mit kulissengeführter Kurzkupplung und Kupplungsaufnahme nach NEM 355 ausgestattet.

Erhältlich im Fachhandel.



N | MDS-Modell

Modelle der Rhätischen Bahn in Spur N



MDS-Modell wurde 2010 von Gunnar Müller in Auenwald, Baden-Württemberg, gegründet. Der Firmenname lautete zunächst MDS-Müller und stand für Modell-Dienstleistung-Service.

Mit dem Ziel, eigene Eisenbahnmodelle herzustellen und mit einem Partner zu arbeiten, wurde das Unternehmen 2017 in MDS-Modell umbenannt. MDS-Modell startet Ende 2017 mit den ersten eigenen Modellen für die Spur N (japanischer Massstab 1:150). Die Modelle von MDS-Modell sind hoch detailliert, zeitgemäß konzipiert und technisch fein, scheuen dabei aber nicht den täglichen Betrieb auf der Anlage. Mit diesem Anspruch sind als erste Modelle die Ge 4/4^{II} und der Schiebewandwagen Haik-v der Rhätischen Bahn (RhB) entstanden.

Die kompakte vierachsige Ge 4/4^{II} ist das «Arbeitstier» der RhB und universell einsetzbar. Ziel der Konstruktion war es, auf engstem Raum einen starken Motor in Kombination mit Decoder und Lautsprecher unterzubringen. Die Lösung brachten ein Glockenankermotor und ein Sounddecoder «on board» der renommierten Firma Zimo mit einem Originalsound von Heinz Däppen. Die beiden Drehgestelle mit je ei-

nem Hafitreifen wurden in dem Zink-Druckguss-Chassis untergebracht. Auf den Radsätzen sind Messingzahnräder verpresst. Ausgeliefert wird die Lokomotive mit NEM-Kupplungen. Eine Kupplungsaufnahme für handelsübliche Kurzkupplungen ist vorgesehen. Die analoge Version der Ge 4/4^{II} verzichtet aus Platzgründen bewusst auf eine Schnittstelle. Das Äußere der Lok wartet mit einer Vielzahl von separaten angesetzten Details auf, die nicht unbedingt Standard bei N-Modellen sind. Dazu gehören unter anderem extra angesetzte Handgriffe aus Metall, als Ätzteile ausgeführte Umlaufbleche an den Stirnseiten oder extra ange setzte Elektroleitungen und Bremsschläuche. Geliefert werden folgende Varianten:

- Art.-Nr. 60000: Ge 4/4^{II} 628 «S-Chanf»
- Art.-Nr. 60001: Ge 4/4^{II} 612 «Thusis»
- Art.-Nr. 60002: Ge 4/4^{II} 619 «Same dan», Werbelok «100 Jahre Bernina»
- Art.-Nr. 60003: Ge 4/4^{II} 630 «Trin», Werbelok «100 Jahre Chur-Disentis»
- Art.-Nr. 60004: Ge 4/4^{II} 620 «Zernez», Werbelok «100 Jahre Bever-Scuol»
- (Art.-Nr. XX-D digital, Art.-Nr. XX-S sound)

Der Schiebewandwagen ist der erste Grossserien-Güterwagen der RhB für die Spur N. Verschiedenste Varianten dieses Wagens prägen das Erscheinungsbild der Schweizer Schmalspurbahn. MDS-Modell hat den Güterwagen so konstruiert, dass alle Typen im Modell nachgebildet werden können. Mit nur einer Ausnahme: Der Ursprungswagen wurde vorerst nicht berücksichtigt. Geliefert werden folgende Varianten:

- Art.-Nr. 61000: Haik-v 5126 «Valser» + Haik-v 5129 «RhB», rotes Band (Set)
- Art.-Nr. 61001: Haik-v 5123 «Valser» + Haik-v 5131 «RhB», rotes Band (Set)
- Art.-Nr. 61002: Haikqq-y 5169 «RhB», blaues Band
- Art.-Nr. 61003: Haik-v 5134 «HG Commerciale»
- Art.-Nr. 61004: Haikqq-y 5170 «Calanda Bräu»

Interessenten wenden sich direkt an:

MDS-Modell

Häfnersweg 8

71549 Auenwald

office@mds-modell.eu

www.mds-modell.ch





Das Krokodil für Spur I, die wohl bekannteste Lok aus der Manufaktur Ha El Zet. Oben links das Firmenzeichen, das für Drucksachen und als Prägestempel für Wagenböden verwendet wurde.

Vor 100 Jahren wurde die Manufaktur Ha El Zet gegründet.

Ein Genie – auch noch als Grossvater

Das Genie ist Hermann Löwenstein (1877–1951), dessen Herz sein ganzes Leben lang für die Eisenbahn schlug. Zwischen 1918 und 1922 konnte er seine Leidenschaft in seiner eigenen Spielzeugmanufaktur ausleben und dabei seine Genialität zeigen. Und dann viel später noch einmal, als 1944 und 1945 seine Enkel zur Welt kamen und er begann, Spielzeug aus Holz für die beiden Buben zu bauen. Diesem in der Öffentlichkeit bisher unbekannten Teil seines Werkes ist dieser Bericht gewidmet.

Von Hansueli Gonzenbach (Text und Fotos) und Pierre Günzburger

Die Geschichte seiner Manufaktur ist im Standardwerk «Schweizerische Spielzeugeisenbahnen» ausführlich dokumentiert und wird hier nur kurz zusammengefasst. Dazu gehört auch die Zusammenarbeit zwischen Hermann Löwenstein, dem Genie und Spiritus Rector, und Theodor Zürrer, dem Techniker und Mechaniker, ohne den ein Erfolg nicht möglich gewesen wäre. Als während des 1. Weltkrieges der Import von vorwiegend deut-

schen Spielzeugbahnen zum Erliegen kam, nutzte Hermann Löwenstein die Gunst der Stunde. Er gründete im März 1918 eine «Manufaktur für Spielwaren aller Art». Das innovative Sortiment wurde mit der Zeit immer vielfältiger. Es umfasste noch nie dagewesene elektrische Lokomotiven und Triebwagen mit schweizerischer Prägung, einschliesslich Zubehör. Doch der Erfolg war leider nur von kurzer Dauer, weil durch die wieder erwachte deutsche Industrie



Dieses Abziehbild wurde auf Fahrzeugen verwendet, sofern diese nicht an Franz Carl Weber geliefert wurden. Die Originalgrösse dieser Herstellerangabe war 25 × 10 mm.

eine existenzbedrohende Konkurrenz entstand. Bereits 1922 wurde die Manufaktur im Handelsregister gelöscht. Hermann Löwenstein übernahm wieder das Käsehandelsgeschäft, das er schon vorher zusammen mit seinem Vater betrieben hatte, bis dann während des 2. Weltkrieges der Käseexport einbrach.

Einige Restbestände aus der Manufaktur wurden gelegentlich verkauft, weil der Käsehandel nicht immer genügend Einkommen brachte – auch die allerletzten Stücke, obwohl Hermann Löwenstein diese lieber für seine erhofften zukünftigen Enkel aufbewahrt hätte. Für seine beiden damals

15- bzw. 13-jährigen Töchter war dem Zeitgeist entsprechend die Beschäftigung mit Eisenbahnen kein Thema.

Die Faszination für die moderne Technik blieb sein ganzes Leben lang ungebrochen; dazu gehörte auch die Luftfahrt. So baute er Modelle eines Zeppelins, einer Dornier Merkur und der legendären DoX. Ihr Besuch in Zürich anno 1932 dürfte ihn dazu inspiriert haben. Diese Modelle dienten dann, aufgehängt an dazu vorgesehenen Ösen, als «fliegende» Schaufensterdekoration. Auch die Bekanntschaft mit dem Flugpionier Walter Mittelholzer, an welchen er freie Räumlichkeiten der geschlos-

senen Manufaktur als Fotoatelier vermietet hatte, dürfte dabei mitgespielt haben.

1944 und 1945 erblickten seine Enkel Rolf und Pierre das Licht der Welt. Das beflügelte Hermann Löwenstein, trotz bereits angeschlagener Gesundheit, wieder Eisenbahnen und andere Spielsachen für seine Nachkommen zu bauen, diesmal aus Holz. In «Schweizerische Spielzeugeisenbahnen» steht dazu lediglich: Seinen Enkeln aber schnitzte er einfache Holzeisenbahnen. So einfach sind diese aber nicht, auch sind sie nicht geschnitzt, und sie verdienen es, im Zentrum dieser Veröffentlichung stehen.



Die imposante DoX mit zwölf Propellern und einer Flügelspannweite von 73 cm. Der Massstab ist ca. 1:66.



Die Dornier Merkur mit einer Flügelspannweite von 46 cm, Einstiegstür zum Öffnen, verglasten und mit Vorhängen bestückten Fenstern sowie einer Innenbeleuchtung; die Lampenfassung befindet sich unter dem Deckel auf dem Flügel. Der Massstab ist ca. 1:43.



Erinnerungen an meinen Grossvater

Ich habe meinen Grossvater Herrmann Löwenstein als gütigen alten Mann in Erinnerung. Zur Zeit meiner Geburt war er im 68. Lebensjahr, doch ganz so weit zurück kann ich mich natürlich nicht erinnern. Er und meine Grossmutter wohnten zusammen mit meiner Tante, der Schwester meiner Mutter, in einer kleinen Dreizimmerwohnung in Zürich-Wiedikon. Jeden Samstagnachmittag spazierte unsere Familie von der Enge, wo wir wohnten, zu meinen Grosseltern. Auf dem Tisch im Wohnzimmer war immer schon ein Gleisoval Spur 0 aufgestellt und die vertrauten Dampfloks ohne Motoren und zugehörige Wagen standen zum Spielen bereit. Manchmal kamen auch neue Modelle dazu, die mein Grossvater gerade fertiggestellt hatte. Für das Zvieri mussten andere Ablageflächen in der Wohnung benutzt werden, denn die Eisenbahn für seine Enkel – und wohl auch für sich selber – war ihm wichtiger.

Gleich nach der Geburt meines Bruders hatte er angefangen, Holzspielsachen zu bauen, einen Lastwagen mit Anhänger, doch auch schon Eisenbahnen mit Holzrädern, die wir ohne Gleise auf dem Fussboden umherschieben konnten. Auf dem Foto vom Oktober 1945 ist mein freudig strahlender Grossvater zu sehen, mit meinem Bruder, der die erste Dampflok in den Händen hält. Diese Eisenbahn samt Zubehör wie Tunnels, Signalen und Barrieren sowie die anderen Holzspielsachen durften wir nach Hause mitnehmen. Dazu gehörten ein von einem Wasserrad angetriebenes Hammerwerk, ein Kran und eine Garage für die Dinky-Toys-Autos. In unserer auch nicht besonders grossen Dreizimmerwohnung gab es immerhin Verbindungstüren zwischen den Zimmern und zum Korridor, sodass wir viele Runden durch die ganze Wohnung fahren konnten. Das war natürlich mit einem Lärm verbunden, was die Nachbarn drei Stockwerke weiter oben zu Reklamationen veranlasste – unsere Spielfreude aber nicht beeinträchtigte.

Bei den Holzeisenbahnen baute mein Grossvater meistens ein gleiches oder ähnliches Modell für meinen Bruder und mich, die er jeweils mit RG bzw. PG anschrieb. Er wollte immer beiden Enkeln gleichzeitig ein neues Modell schenken, doch weil mein Bruder ein Jahr älter war als ich, gibt es etwas mehr Fahrzeuge mit seinen Initialen. Und beim Spielen gab es dadurch weniger Streit, denn so waren die Besitzverhältnisse klar... Die später gebauten Spur-0-Bahnen hingegen sind alle mit RPG angeschrieben, sie wurden ja für die gleiche «Eisenbahngesellschaft» gebaut.

Für elektrische Eisenbahnen waren mein Bruder und ich zu Lebzeiten meines Grossvaters noch zu klein. Er starb, als ich gerade sechsjährig geworden war. Dennoch hatte er die Zeit schon vorhergesehen, in der seine Enkel auch damit spielen würden. So baute er noch eine elektrische Rangierlok aus Holz, passend zu den Wagen, und kurz vor seinem Tod kaufte er eine RESAL-Lok (1B1). Das letzte Bild, das ich von ihm noch im Kopf habe: Er liegt schwer krank zu Hause in seinem Bett,



Hermann Löwenstein (68-jährig) und sein noch nicht ganz zweijähriger Enkel Rolf mit Dampflok, vorne der grosse Lastwagen mit Anhängern aus Holz und ein offener Güterwagen. Datum der Aufnahme: 21. Oktober 1945.

ein kleines Brett mit Schienen und dieser RESAL-Lok vor ihm auf der Decke, ein stilles Lächeln in seinem Gesicht... Es ist ein Geschenk, ihn so in Erinnerung zu behalten.

Nach seinem Tod haben wir nach und nach die ganzen Spur-0-Eisenbahnen zu uns gebracht. Meine Eltern hatten beide kein Geschick für technische Dinge, und so musste die elektrische Bahn warten, bis ein Nachbarsbub, der einige Jahre älter war als mein Bruder und ich, uns anleiten konnte. Das war nötig, denn ich hatte einmal, ohne zu wissen, was ich machte, die Bananenstecker eines Wegkreuzsignals mit rotem Licht direkt an die 220-Volt-Steckdose angeschlossen, was das 20-Volt-Lämpchen darin explodieren ließ – ein riesiger Schreck für mich und meine Mutter. Als wir dann älter wurden, genügte uns die Spur-0-Bahn immer weniger, denn es gab ja so schöne, perfekt modellgetreue Märklin-H0-Bahnen zu kaufen, mit denen man auf dem beschränkten Platz in unserer Wohnung viel grössere und variantenreichere Anlagen bauen konnte. Und Spur-0-Modelle waren inzwischen so teuer geworden, dass unser Taschengeld nicht für Neuan schaffungen reichte. So wurden die Holzeisenbahnen und alles andere, was mein Grossvater gebaut hatte, in Schachteln verpackt, die im Estrich der elterlichen Wohnung gelagert wurden, bis wir diese räumten, als meine Mutter in ein Pflegeheim umziehen musste. Doch nahezu alles hat die Zeit bis heute unbeschadet überdauert, bei meinem inzwischen verstorbenen Bruder und bei mir. Meine beiden Söhne spielten nicht damit, denn mein Bruder hatte für sie neue Holzeisenbahnen nach aktuelleren Vorbildern gebaut und so auf seine Art das Werk unseres Grossvaters noch einmal gewürdigt.

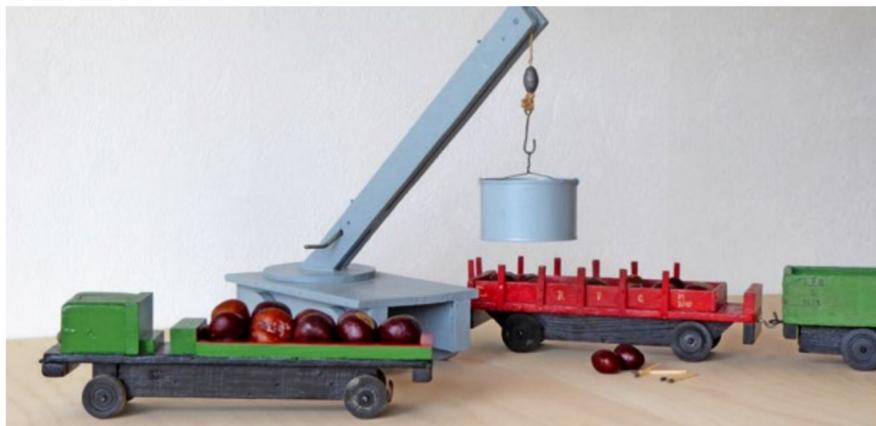
Pierre Günzburger



Nicht nur Fahrzeuge wurden gebaut, sondern auch Zubehör wie Signal und Tunnels aus Kistenholz.



Auch Wartehäuschen und Barrieren, welche bei herannahendem Zug geschlossen werden mussten, gehörten dazu.



Funktionalität war sehr wichtig – mit dem fahrbaren Universalkran werden Rosskastanien von der «Schiene» auf die Strasse umgeladen.

Bodenläufer

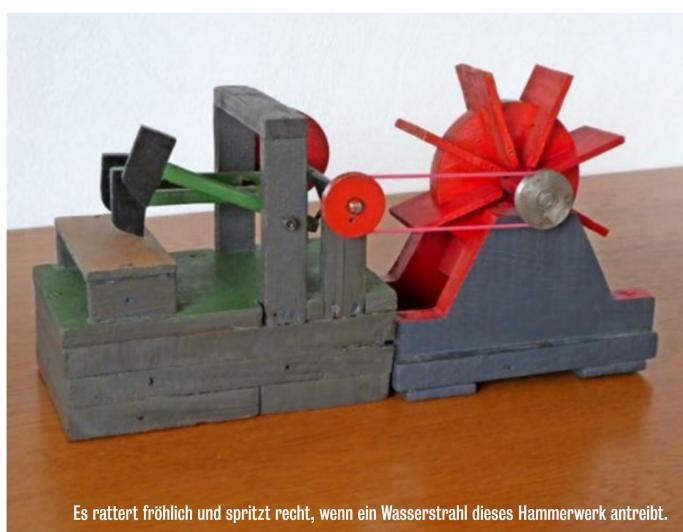
Auf engem Raum und ohne Werkstatt, wohl auf dem Küchentisch, entstanden robuste und funktionelle Fahrzeuge. Als Material wurde in erster Linie Holz verwendet, welches aus Verpackungskisten gewonnen wurde. Hermann Löwenstein war ein

Pionier des «Recyclings», bevor dieses Wort überhaupt existierte. Nur die sauber gedrechselten Räder dürften zugekauft worden sein. Gleitnägel für Möbel und Schraubdeckel von Senf- oder Zahnpastatuben ergaben Loklaternen. So entstanden mehrere Lokomotiven, eine reiche Auswahl

von Güterwagen und einige Lastautos einschließlich Zubehör wie Tunnels, Wartehäusern, Barrieren und Signalen. Die Güterwagen haben einen hohen Spielwert; alle, mit Ausnahme der Kesselwagen, können von Kinderhänden mit allen möglichen «Gütern» beladen werden.



Als ob es hier eine virtuelle Drehzscheibe gäbe ...! Man beachte die Laternenattrappen aus Gleitnägeln oder Tubendeckeln; zum Teil ausgefüllt mit farbiger Alufolie.





Nur ein kleiner Ausschnitt aus dem von Güterwagen dominierten Sortiment für den Betrieb auf Spur-0-Gleisen von BUCO.

Spur 0

In Kreisen der Modellsammler wird ab und zu behauptet, Hermann Löwenstein hätte auch Modelle in Spur 0 gebaut. Tatsache ist aber, dass bis heute keine Belege dafür existieren, dass in der Manufaktur Spur-0-Fahrzeuge gebaut worden wären, weder nachweisliche Dokumente noch aufgefundene

Modelle. Hingegen hat Hermann Löwenstein ein Vierteljahrhundert nach Aufgabe seiner Manufaktur sehr wohl Spur-0-Artikel hergestellt – dies aber ausschliesslich für seine Enkel.

Im gleichen Stil wie die vorgängig erwähnten Bodenläufermodelle entstanden vorerst antriebslose Lokomotiven zum

Schieben auf den Spur-0-Gleisen von BUCO und dazu vorwiegend wieder Güterwagen, um damit Betrieb zu machen. Dazu gesellte sich Zubehör wie der überdachte Bahnsteig, der Güterschuppen, funktionstüchtige Lampen und die Prellböcke. Als Schiebebahn auf Schienen ist das ein Vorreiter der erst viel später auf den Markt gekommen.



Personenzug zum Schieben auf Spur-0-Gleisen von BUCO. Der Personenwagen hat eine Inneneinrichtung mit Längsbänken und mittig ein Toilettenabteil. Darüber das Pendant in Spur 1 aus der Manufaktur; auch dieser Personenwagen verfügt über Längsbänke.

Die «Elektrische» überholt mit Personenzug den geschobenen Güterzug am Bahnhof Zürich-Enge.



Für die Güterexpedition dürfte das nächstgelegene Vorbild wohl Zürich-Wollishofen gewesen sein.



Eine elektrische Lok in Spur 0 bereit für die Schneeräumung. Sie ist ausgerüstet mit einem Antrieb von RESAL, und der Pflug fährt auf dem

Drehgestell eines Leichtstahlwagens von HAG. Die Front besteht aus Karton. Dahinter das Gegenstück von damals in Spur I. Dieser Pflug war eine Zeit lang auf einer Spur-0-Anlage im Einsatz, steht jetzt provisorisch auf einem Tenderchassis von BING Spur I. Die Front wurde unten gekürzt durch Umbiegen des Bleches.



menen, beliebten und heute noch bekannten BRIO-Holzeisenbahn. Der kleineren Baugröße wegen kommt jetzt zum Teil auch Sperrholz zur Anwendung. Doch auch hier wieder einiges Recycling, beim Kistenholz und bei den Blechdosen für die Kesselwagen. An Industrieteilen wird allerdings nur zugekauft, was unbedingt nötig ist, wie Kupplungen von BUCO, HAG und Märklin, Puffer von BUCO, Achslagerböcke von BUCO und HAG, Pantografen von HAG und schliesslich auch noch elektrische Antriebe von RESAL.

Fazit

Hermann Löwenstein war ein Eisenbahner durch und durch: Er fing ein Lehre als Telegrafist bei der einstigen Gotthard-

bahn an, hatte eine eigene vielversprechende, aber leider nur kurzlebige Manufaktur (Ha El Zet), war aktiver und begeisterter Modellbauer (Dornier-Flugzeuge und Zeppelin) und stellte schliesslich mit sehr bescheidenen Mitteln verschiedene Spielzeuge mit hohem Spielwert für seine beiden Enkel her. Damit wollte er seine lebenslang anhaltende Faszination zur Eisenbahn seinem Nachwuchs vermitteln. Das ist ihm so auch gelungen, denn seine Werke sind bis heute glücklicherweise im Familienbesitz weitgehend der Nachwelt erhalten geblieben. Ob das weiterhin so bleiben wird, werden womöglich die nachfolgenden Generationen, seine heute lebenden Ur- und Uurenkel, einmal entscheiden müssen. 

Quellen:

- Alexander R. Stofer, Hansueli Gonzenbach, Rudolf W. Butz, Robert Ganz, Bruno Wernli und Roland Kink, Schweizerische Spielzeug-eisenbahnen, Fachpresse Goldach, 1984.
- Dieter Kässer und Alfred Stucki, Löwensteins «ELECTRA», Tintoy Magazin 5/96.
- Robert Ganz, Dieter Kässer und Alfred Stucki, Löwensteins Modell der Gotthard-Versuchsolokomotive Be 4/6, Tintoy Magazin 6/96.
- Robert Ganz, Löwenstein, 1919–1921: Eine Schweizer Spielzeugmanufaktur sucht den ausländischen Absatzmarkt, Spielzeug ANTIK-REVUE, 10/2002.

Größenvergleich eines wuchtigen Bodenläufers mit einer Schiebelok auf BUCO-Gleis für Spur 0.





Zwei Triebwagen unterwegs mit an der fiktiven Fahrleitung angelegten Pantografen. Mit den gehobenen Pantos ändert sich das Gesamtbild schlagartig.

Kleiner Aufwand, grosse Wirkung

Das (Un-)Ding mit den Pantografen

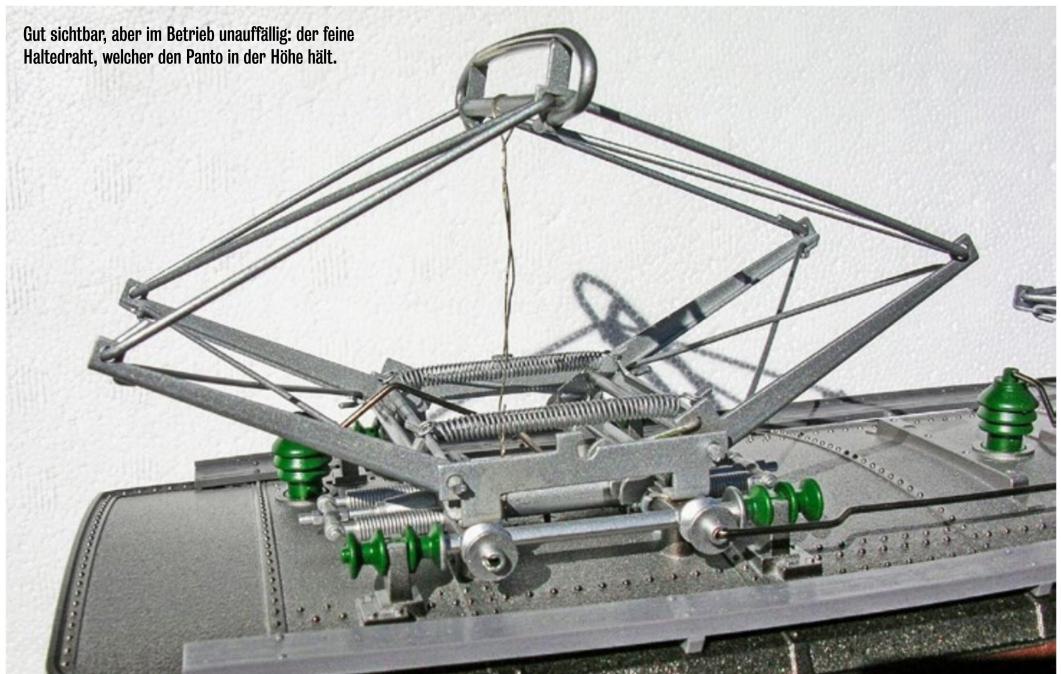
Viele Modelleisenbahner betreiben ihre Elektrofahrzeuge oftmals mit gesenktem Pantografen.

Manchmal aus Angst, mit dem Ärmel hängen zu bleiben, manchmal weil die Pantografen in der weitest ausgefahrenen Stellung oft unschön ausschauen. René Stamm zeigt mit seiner Kleinbastelei, unabhängig von der Spurweite, wie man dieser Problematik Abhilfe schaffen kann.



Die Lyra-Stromabnehmer wurden im Vorbild mittels Seilen gesenkt und gehoben, von daher stört der Draht überhaupt nicht.

Gut sichtbar, aber im Betrieb unauffällig: der feine Haltedraht, welcher den Panto in der Höhe hält.



Von René Stamm (Text und Fotos)

Die Modelleisenbahner legen grossen Wert auf Vorbildtreue. Alles muss dabei stimmen: Länge, Breite, Höhe, selbstverständlich jedes noch so kleine Detail. Ja, man streitet sich teilweise sogar um den roten Farbton des Wagendaches, obwohl es den Wagen als Vorbild gar nie gegeben hat. Kein Thema sind dagegen die Pantografen auf den Lokomotiven und Triebwagen. Es geht nicht um ihre Konstruktion, sondern um ihre Stellung während des Betrieb. Auf den schönsten Anlagen, mit oder ohne Fahrleitung, fahren die Elektroloks oft mit gesenktem Pantografen herum, also eindeutig nicht betriebsbereit. Daran stören sich scheinbar wenige, obwohl dies echt vorbildwidrig ist. Unnötig finden wir, denn mit einem kleinen Trick gibt es eine wesentliche Verbesserung des Gesamteindrückes. Der Vorschlag gilt für alle Spurgrößen. Bei Fahrleitungen ist die Sache einfach. Fahrzeug auf das Gleis stellen, den Pantografen bis an den Fahrdräht anheben, zwei bis drei Millimeter herunterdrücken und

die Höhe mit einem dünnen Draht fixieren. Bei Anlagen ohne Fahrleitung einfach die niedrigste Durchfahrt messen und den Stromabnehmer zwei bis drei Millimeter

darunter fixieren. Wirklich keine Hexerei, und Sie kommen einer Superanlage, wie beispielsweise der des Käserbergs, einen grossen Schritt näher. 



Panto 1 ist an der fiktiven Fahrleitung angelegt, Panto 2 abgesenkt in Ruhestellung.



Fahrzeugbau für die fiktive Strecke Camedo–Mattoni in Spur 0e

Wichtige Verstärkung für den Güterverkehr

Die fiktive Strecke zwischen Camedo und Mattoni benötigt für den Zugsverkehr ein weiteres Triebfahrzeug. Für dieses Mal reicht eine dieselgetriebene Lokomotive vollends. Auch hier gilt die Anlehnung wiederum den einstigen Güterlokomotiven von Schweizer Schmalspurbahnen, wie es uns Arthur Hintermann im folgenden Artikel zeigt.

Von Arthur Hintermann (Text und Fotos)

Schweizer Schmalspurbahnen führten für den Güterverkehr einst Lokomotiven mit mittig angeordneten Führerständen und längeren Vorbauten in ihrem Fahrzeugbestand. Während für den Personenverkehr oftmals Triebwagen eingesetzt wurden, zogen sogenannte Güterlokomotiven die damals nicht unbedeutlichen Transportmengen.

Für das in diesem Artikel gezeigte Modell brauchen wir wieder dieselbe Spenderlokomotive wie für den in der LOKI-Ausgabe 9 | 2017 gezeigten Umbau des Gütertriebwagens. Von der E 71 (Spur H0) benötigen wir dieselben Teile, also die beiden Fahrwerke, den Elektromotor mit den Kardanverbindungen und die Elektropatine, dies allerdings nur bei Analogbe-

trieb. Weiter eine E 69 von Pola Maxi, davon jedoch nur das Gehäuse, während der Rest wieder in die Bastelkiste wandert.

Das Gehäuse

Zuerst wird beim Gehäuse wieder der Länge nach Material herausgesägt, bis eine Breite über den höchsten Punkt von 50 mm übrigbleibt. Dieses Mass ist nicht bindend. Die



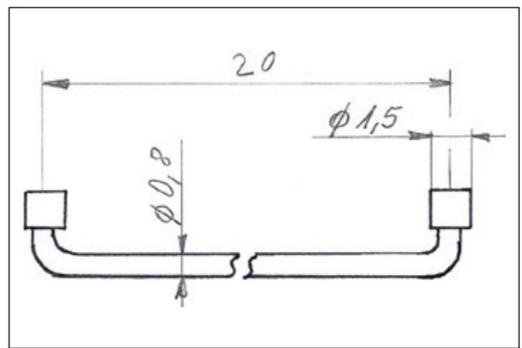
Der fertige Rohbau des Lokomotivkastens wartet auf die Farbgebung.



Nach dem Aufbringen der Farbe wirkt der Kasten wie aus einem Guss.



Die Lokfront erhält einen Kühlergrill, welcher silbern gehalten wird.



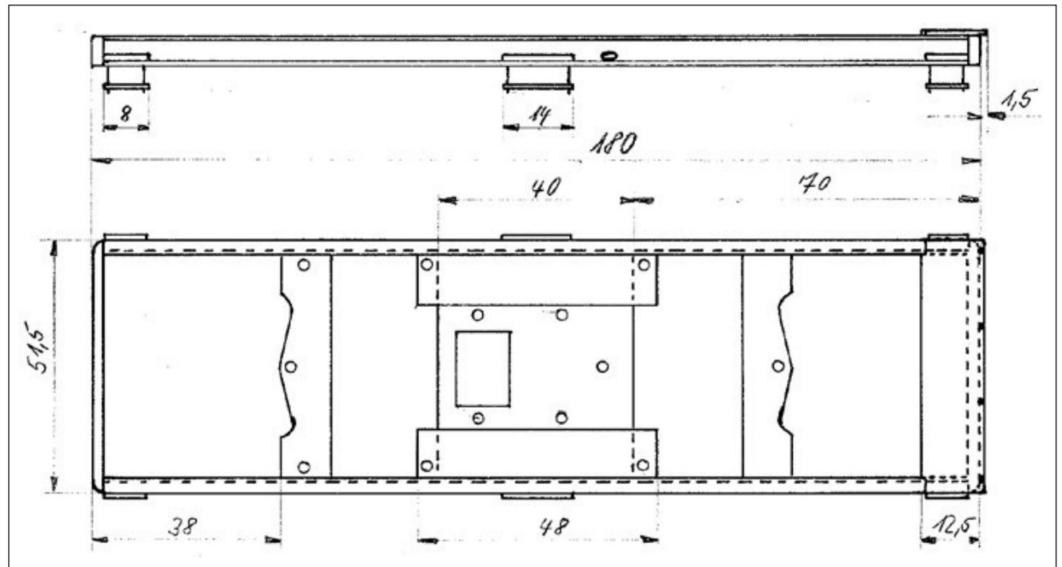
Massskizze der Geländerstangen für den Führerstandseinstieg.



Die Geländer und Türfallen werden zur besseren Kennung farblich abgesetzt.



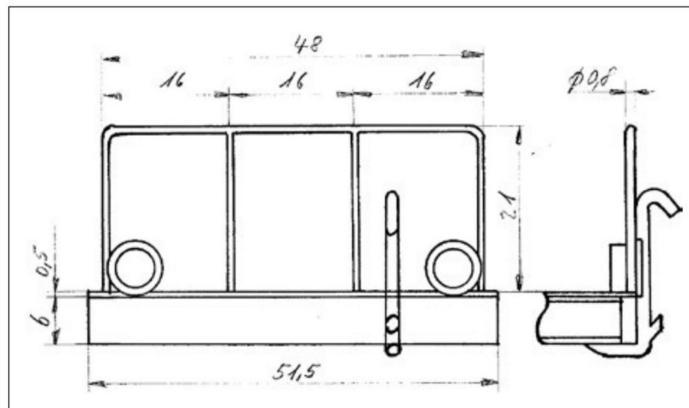
Die andere Lokseite weist leicht andere Wartungsklappen auf.



Die Planskizze des aus Messing gefertigten Untergestells zeigt auch, wo die Aufstiegstritte angebracht werden.



So sieht das fertige Untergestell aus. Bereits montiert sind die Bühnengeländer, die Luftleitungen und die Frontlampen.



Masseskizze der Bühnengeländer mit der Luftleitung und den Loklampen.

Lok darf auch etwas schmäler sein, je nach persönlicher Ansicht. Die vier Aufsätze mit dem Loch auf den Vorbauten habe ich ebenfalls abgefeilt. Nach dem Zusammkleben des Gehäuses brachte ich auf den Vorbauten diverse Servicedeckel aus Polystyrol (PS) an. Über den vier runden Löchern sind vier gleich grosse Deckel von 9×9 mm und 0,5 mm Dicke. Auf der einen Seite habe ich einen Deckel von 37×34 mm und 1 mm Dicke aufgeklebt, auf dem nochmals ein Aufbau von 12×25 mm und 2,5 mm Dicke ist. Dieser Aufbau ist in einer Ecke aufgeklebt und hat rundherum eine Facette von ca. 1 mm. Die Scharniere aus rundem 1-mm-PS sind auf der Seite bei den Führerstandsfenstern. Zusätzlich hat der Deckel noch einen Griffbügel aus 0,8-mm-Bronzedraht mit einer Breite von 6 mm. Auf dem ande-



Detailansicht der Fahrzeughütte mit den Lampen und dem Mittelpuffer.



Einstiegsleiter und Tankfüllstutzen, welcher farblich abgesetzt wurde.

ren Vorbau klebte ich zwei kleinere Deckel auf, die sich nach der Mitte öffnen. Der eine ist 17×30 mm und 0,5 mm dick, der andere 12×21 mm und 2,5 mm dick, wieder mit einer 1-mm-Facetten. Sie haben ebenfalls Scharniere und einen Griff. Die Anordnung der Deckel erfolgt nach Lust und Laune, wie es einem gefällt.

Stirnseitig habe ich, um die Lampenlöcher abzudecken, beidseitig auf die ganze Breite einen PS-Streifen von 5 mm Höhe und 0,5 mm Dicke aufgeklebt. Auf der Seite mit dem grossen Deckel habe ich angenommen, dass der Dieselmotor darunter ist. Da dieser gekühlt werden muss, hatte ich Bedarf für ein Kühlergitter. Da musste die Bastelkiste besucht werden. Dort fand ich einen Gartenzaun von einem HO-Hausbausatz. Grösse 12×34 mm. Diesen klebte ich stirnseitig über dem 5-mm-Streifen mittig auf.

Vor das mittlere Führerstandsfenster klebte ich zwischen die Nietenreihen ein Halbrund. Dieses stellte ich aus einem PS-Rohr von 10×1 mm her. Es sollte die Abdækung des Auspuffrohrs darstellen. Auf der anderen Seite klebte ich im mittleren Fenster ein 1 mm dickes PS-Teil ein. Da mir der untere Abschluss nicht schön gelang, suchte ich wieder in der Bastelkiste nach einem Teil, das einer Abdeckung glich. Dieses klebte ich dann vor die unschöne Stelle. Als Letztes habe ich noch beidseitig auf die Klebenäht der beiden Gehäusehälften, die noch sichtbar waren, einen PS-Streifen von $4 \times 0,5$ mm geklebt, um diese abzudecken. Jetzt hatte ich beim Lokkasten nur noch das

Problem mit den Griffstangen beim Einstieg. Da sie beim Bausatz ebenfalls aus Kunststoff sind, waren die Löcher zum Einkleben für meine Bedürfnisse viel zu gross. Ich stelle alle Griffstangen aus 0,8-mm-Bronzedraht her. Nach kurzem Überlegen habe ich nach dem Abbiegen bei den Griffstangenenden ein Röhrrchen von $1,5 \times 1$ mm und 2 mm Länge aufgelötet. So klebte ich sie in das Gehäuse, auf der Aussenseite bündig, und auf der Innenseite wurden sie nach dem Trocknen des Klebers flach zur Wand gefeilt. Innen darf nichts vorstehen, weil hier das Dach mit den Führertischen bündig eingeschoben wird. Jetzt ist das Gehäuse zum Spritzen fertig.

Das Fahrgestell (Rahmen)

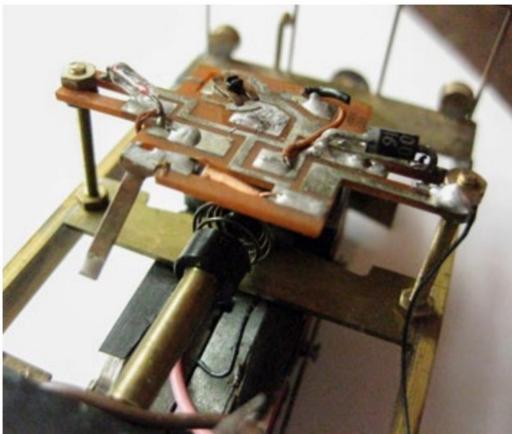
Der Rahmen ist genau gleich wie beim Triebwagen. Aus diesem Grund beschreibe ich nur die Änderungen gegenüber dem Triebwagen. Der Rahmen ist genau so breit wie der Lokkasten. Der Stossbalken besteht aus einem 6×2 -mm-Vollprofil und ist an allen Rahmenecken mit einem Radius versehen. An beiden Enden habe ich auf der Rahmenoberseite ein 0,5-mm-Messingblech aufgelötet, das so lange ist, wie der Rahmen breit ist. Die Breite beträgt 12,5 mm, und die Bleche ragen 1,5 mm über den Stossbalken hinaus. Gegen die Lokmitte hat es jeweils zwei kleine angefeilte Ecken, die dann den Lokkasten zentrieren. In das 1,5 mm vorstehende Blech bohrte ich nun viermal ein 0,8-mm-Loch, in das ich jeweils das Geländer lötete.

An allen vier Ecken lötete ich dann noch Aufstiegstritte für die Rangierer an. Einen Bremsschlauch hat auch noch jede Seite erhalten. Jetzt fehlten noch die Lampen. Diese lötete ich auf das Übergangsblech und an die äusseren Geländerstangen. Sie sind, wie beim Gütertriebwagen, nicht beleuchtet. Längsseits hat es in der Rahmenmitte noch zwei Tritte für den Aufstieg in die Führerkabine.

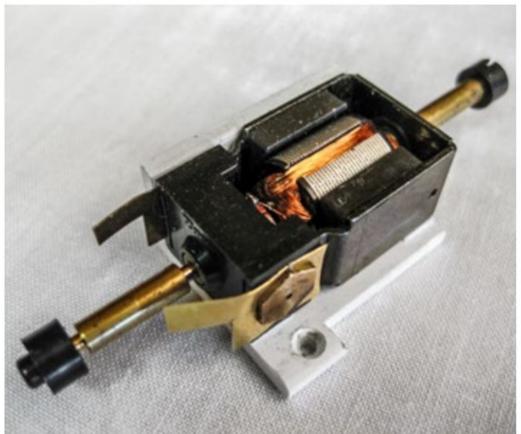
Zusätzlich habe ich noch von oben auf die Mittelplatte beidseitig ein Messingblech von $10 \times 48 \times 1$ mm gelötet. Sie dienen zur Festigung von Führerstand und Dach.

Die Drehgestelle

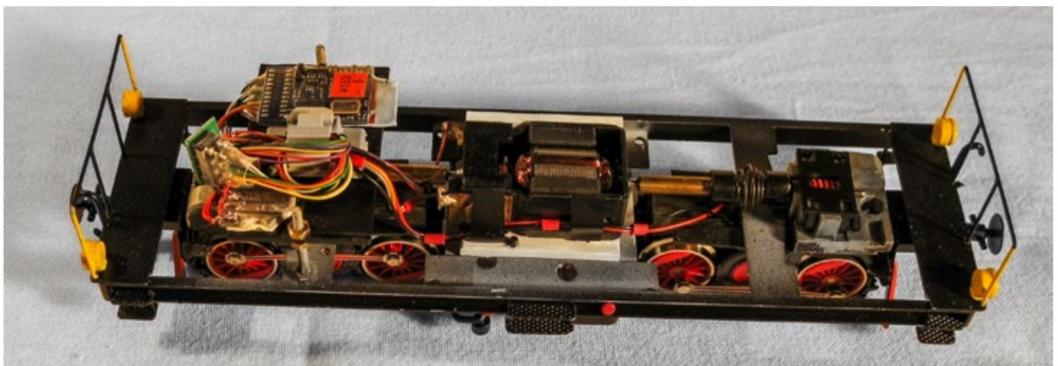
Bei den Drehgestellen habe ich hinter dem Stossbalken die Plastikteile mit den zwei Treppenstufen (3x) und (1x) und zusätzlich einem Sicherheitsapparat mit dem Seitenschneider abgeschnitten. Die Verbindungsstange zwischen den Antriebseinheiten brauchen wir ebenfalls nicht. Die Pufferteller habe ich herausgezogen und die Hülsen mit der Zughakenimitation flach gefeilt. Die Lampe mit der Stromzufuhr ist auch nicht nötig. Zu diesem Zweck habe ich das Plastikteil, das über der Schnecke ist, entfernt und den horizontalen Teil mit dem angelötzten Kabel abgetrennt. Was jetzt noch kommt, ist nur nötig, wenn man einen Schienennrämer anbringen möchte. Da das typisch schweizerisch ist, habe ich einen angebracht. Dazu muss man den Kunststoffkasten für die Austauschkuppelung ausbauen, eine etwas heikle Arbeit.



Die Platine wird quer eingebaut und mit Muttern befestigt.



Zur Isolierung ruht der Motor auf einer Kunststoffplatte.



Der Einbau des für die Digitalisierung wichtigen Decoders erfolgt oberhalb des einen Antriebdrehgestells in einem der beiden Vorbauten.

Man muss mit einem kleinen Schraubenzieher versuchen, die Kunststoffbodenplatte so weit zu lösen (auszuklipsen), bis der Kasten herausgezogen werden kann (hat oben einen Zapfen). Am besten nimmt man die Bodenplatte nicht ganz weg, weil sonst das Drehgestell in seine Einzelteile zerfällt. Jetzt gibt es noch zwei Nachbearbeitungen, damit man den Schienenräumer anschrauben kann. Zuerst bohren wir die Aussparung für den Zapfen am Kupplungskasten von oben auf 2 mm aus. Zu diesem Zweck müssen wir die Schnecke ausbauen. Damit keine Späne in das Getriebe gelangen, verklebt man am besten die Öffnung mit Klebband. Dies vor allem für die zweite Arbeit. Da die Bohrung nicht in der Mitte der Öffnung für die Lampe ist, müssen wir diese noch etwas ausfräsen. Mit einem 4-mm-Fingerfräser habe ich das Loch mit Zentrum der 2-mm-Bohrung von oben bis auf die Aussparungstiefe nachgestochen (4 mm = Schraubenkopfdurchmesser M2). So kann ich den Schienenräumer mit einer

M2-Schraube befestigen. Nach dem Zusammenbau wären die Drehgestelle so einbaufertig.

Der Elektromotor

Als Antriebsmotor verwendete ich den Originalmotor von Roco. Die Motorenwellen verlängerte ich beidseitig mit einem 4-mm-Rundmessing um 2×15 mm. Die Antriebskupplung mit dem Federdraht habe ich ebenfalls vom Original verwendet.

Die Elektroausrüstung

Die Elektroplatine konnte ich nicht mehr längs einbauen, sondern nur quer. Ich bohrte beim Querbalken der Drehgestellbefestigung möglichst weit aussen zwei M2-Gewindelöcher. In diese schraubte ich zwei M2-Gewindestangen von 20 mm Länge und verlötzte sie.

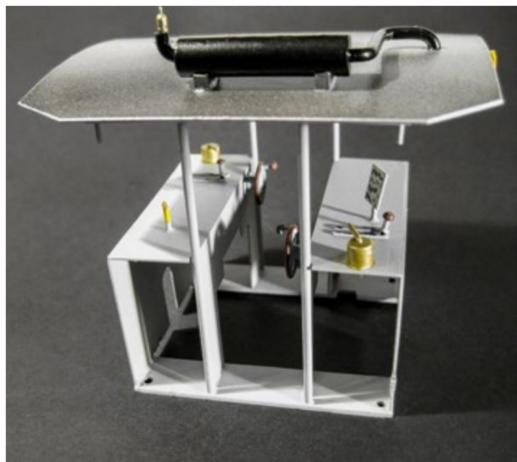
Oben befestigte ich sie zwischen zwei Muttern. Bei der Platine musste ich die beiden Dioden loslöten. Danach kürzte ich die Platine beidseits, bis sie im Gehäuse Platz

hatte. Die Dioden habe ich auch gekürzt, zwei neue Löcher gebohrt und wieder angelötet. Auch dieses Modell hat keine Beleuchtung. In der Zwischenzeit habe ich die Lokomotiven digitalisiert. Den Motor musste ich isoliert befestigen, was ich mit einem Kunststoffwinkel gemacht habe, und anstelle der Platine nahm ich eine Kunststoffplatte, auf die ich den Decoder klebte.

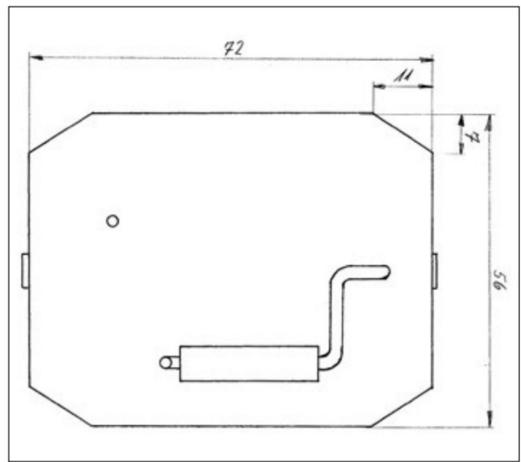
Das Dach

Das Dach besteht aus 0,5-mm-Messingblech und ist wieder dem Radius vom Gehäuse angepasst. Zur Positionierung löte ich zwei Messingvierkant von 3×3 mm beidseitig längs so an, dass das Dach in der Länge und der Breite positioniert ist. Wegen des Dachradius musste ich die Vierkante auf einer Seite etwas ansschrägen.

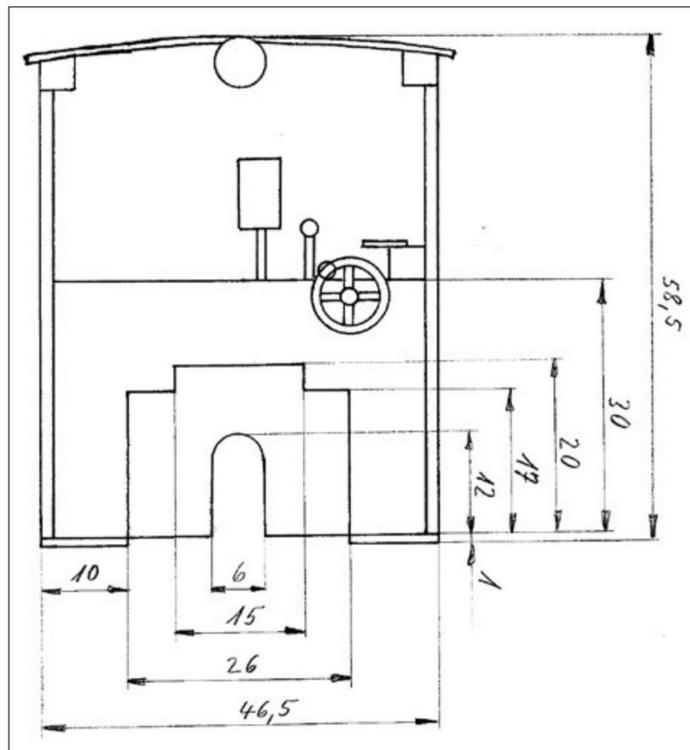
In den Vierkant bohrte ich noch vorgängig je zwei 1,5-mm-Löcher, in die ich 1,5-mm-Rundmessinge lötete. Der Abstand ist so gewählt, dass sie hinter den Stegen zwischen Tür und Fenster versteckt sind. Mit



Das fertige Bauteil mit Führerstand und Fahrzeugdach.



Massskizze mit der Sicht auf das Lokomotivdach.



Massskizze des Führerstands und des Lokomotivdachs. Die Ausbuchtung unten ist für die Kardanwelle.

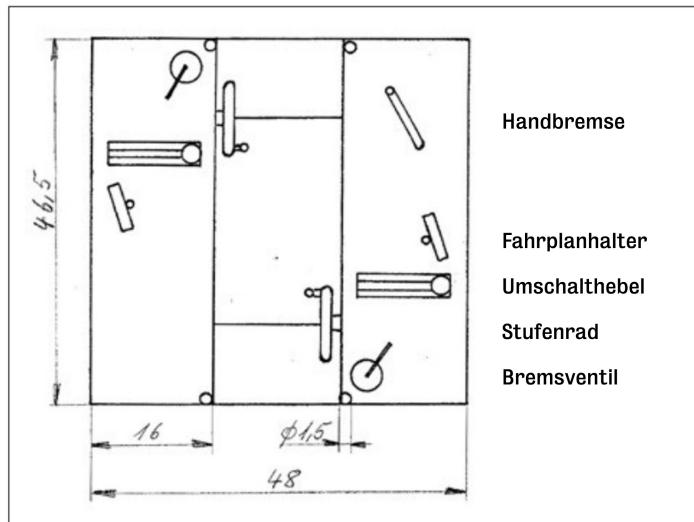
ihnen ziehe ich das Dach wie beim Triebwagen auf den Rahmen herunter. Auf dem Dach habe ich wiederum einen Auspufftopf und eine Pfeife montiert. Da wir in der Schweiz die 3er-Stirnbeleuchtung haben, löste ich noch beidseits je eine Lampe in der Mitte unten an das Dach.

Führerstand und Fenster

Ich habe zwei Führerstandstische angefertigt. Sie sind auf zwei $10 \times 48 \times 1$ -mm-Flachmessing aufgelötet, mit denen das Ganze dann auf dem Rahmen angeschraubt wird. Sie bestehen aus vier senkrechten Blechen und den Tischblechen. Bei den senkrechten Blechen musste ich Aussparungen für den Motor und die Antriebswelle ausfräsen.

Die Bleche gegen die Mitte sind in der Flucht der $1,5$ -mm-Rundmessinge vom Dach, die ebenfalls am Boden in den zwei Flachmessingblechen angelötet werden. Das Ganze wird nun von oben in die Gehäuseöffnung eingeschoben und, wenn es in der richtigen Position ist, von unten verbohrt und angeschraubt.

Auf den beiden Führertischen habe ich jeweils ein Bremsventil, einen Vor-Rückwärts-Umschalthebel sowie einen Fahrplanhalter angebracht. Auf einer Seite ist noch eine Handbremskurbel. Das Stufenhandrad befestigte ich in der senkrechten Wand. Es besteht wiederum aus einem Druckknopfteil aus der Nähkiste und einem Rundkopfnagel als Kurbelgriff.

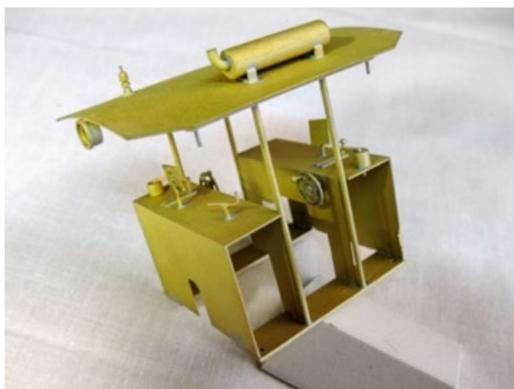


Anordnung und Benennung der einzelnen Führerstandsaggregate.

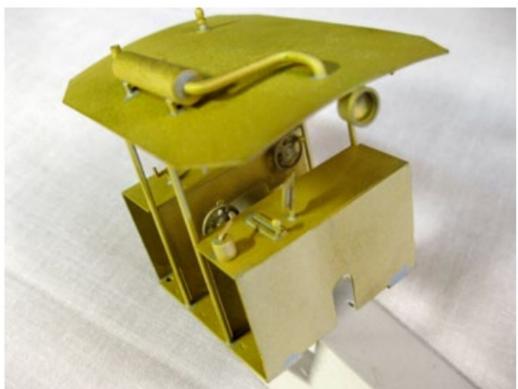
Die Fenster sind, wie bereits beim Gütertriebwagen, aus 0,5 mm dickem PET in zwei Teilen zu einem U gebogen und werden mit dem Führerstand fixiert.

Bemalung

Die Bemalung und die Beschriftung sind wieder gleich wie beim Triebwagen. Das Fahrgestell ist schwarz, das Gehäuse gelb (RAL 1003), das Dach silbern, der Führerstandsinnenraum weiß, der Auspuff schwarz, der Kühlergrill silber-schwarz und die Griffe und Griffstangen rot. Für den roten Streifen fand ich keinen Platz, da habe ich ihn weggelassen. Auch dieses Triebfahrzeug werde ich zu einem späteren Zeitpunkt noch realistisch altern.



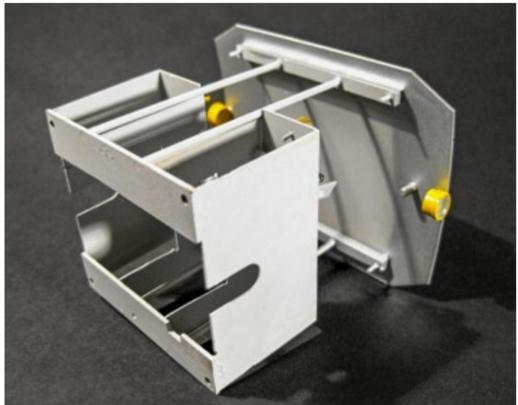
Die Führerstandseinrichtung von der Seite her gesehen.



Auch die Dachausrüstung ist bereits fertiggestellt.



Das Dach ist silbern, und die einzelnen Bauteile sind farblich abgesetzt.



Deutlich sieht man unter dem Dach den Farbunterschied.



Am Schluss können die einzelnen Baugruppen zur fertigen Güterlokomotive zusammengesetzt werden.



Die Güterlokomotive ist nun einsatzbereit und zieht bereits einen Personenzug auf der Strecke zwischen Camedo und Mattoni.



Von links nach rechts: Roco Re 4/4 IV, Liliput/Herpa-Leichtstahlwagen, ACME-Kühlwagen, Rivarossi Ae 3/5, Roco BLS Ae 4/4.

Tipps und Kniffs für das Zurüsten von Modellen

HO-Fahrzeuge zurüsten

Winterzeit ist Börsezeit, und an solchen Veranstaltungen findet man des Öfteren Fahrzeuge, die man nach Erscheinen verabsäumt hat zu erwerben. Gehört man zu jener Kategorie von Modelleisenbahnhern, die ihre Modelle vom Erscheinungsbild her vorbildähnlich gestalten wollen, ist bei manchen Produkten eine Zurüstung mit beiliegenden Kleinteilen erforderlich. Dies betrifft auch Fahrzeuge der neusten Produktion. Der Bericht basiert auf persönlichen Erfahrungen beim Auf- und Zurüsten von älteren und neusten Fahrzeugen.

Manfred Peter (Text und Fotos)

Wie bei allen handwerklichen Tätigkeiten gilt die Devise «Gutes Werkzeug ist die halbe Arbeit». Mein wichtigste-

tes Utensil beim Zurüsten ist eine präzise Zange aus dem Dentalbereich. Mit ihr lassen sich auch zierliche Griffstangen haargenau positionieren. Beim Halten des Bauteils sollte man nicht gewaltsam vorgehen, da sonst das Riffelmuster der Zangenbacken zu Deformierungen führt. Zum Trennen der Zurüstteile vom Spritzling kommt ein spezieller Seitenschneider von Faller zum Einsatz. Derartige Trennwerkzeuge sind jedoch auch bei anderen Anbietern erhältlich. Ist die Trennung vom Spritzling mit dem Seitenschneider positionsbedingt nicht möglich, so kann ein Messer mit scharfer Klinge diese Funktion übernehmen. Zur Entfernung abstehender Grate kommt eine feine Nagelfeile zum Einsatz.

Es kommt immer wieder mal vor, dass ein Loch für das einzusetzende Teil im Durchmesser geringfügig zu klein ist. In so einem Fall leistet ein Stiftenklobchen wertvolle Hilfe, um die Öffnung dem Durchmesser anzupassen. Vorsichtshalber kann mit einer elektronischen Schieblehre der erforderliche Durchmesser ermittelt werden. Natürlich sollten Bohrer in Abstufungen von 0,5 bis etwa 0,8 mm vorrätig sein. Für diese Aufgaben sind eine Kopflupe und gutes Licht unbedingt erforderlich.



Hilfreiche Werkzeuge für das Zurüsten von Fahrzeugen. Der Kleber ohne Lösungsmittel hinterlässt bei zu üppigem Auftrag keine Spuren am Lack und kann mühelos entfernt werden.



Die Ae 4/4 von Roco hat im Lieferzustand beidseitig Kupplungen.



Die montierten Scheibenwischer befinden sich auch im Zurüstbeutel.

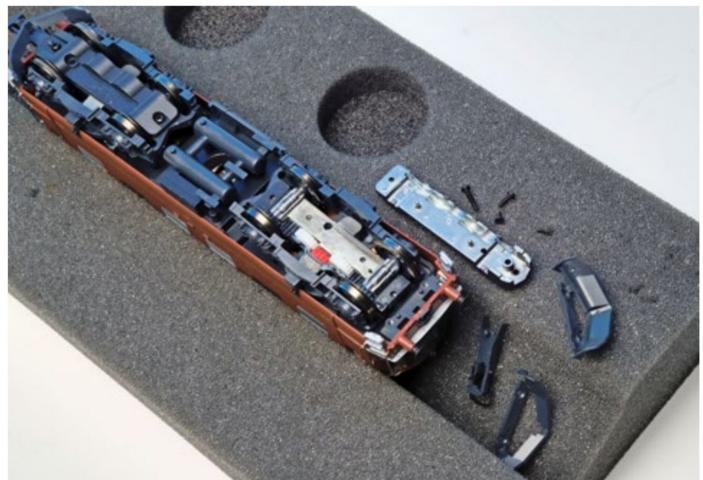
Ist beim Anbringen von Zurüstteilen eine Verklebung sinnvoll und mitunter erforderlich, auch wenn der Hersteller in der Betriebsanleitung dazu keine Angaben macht, ist die Wahl des Klebstoffs von grosser Bedeutung. Die bis dato besten Erfahrungen habe ich mit dem Uhu-Kraftkleber ohne Lösungsmittel gemacht. Dadurch werden weder die Lackierung des Fahrzeugs noch die Kunststoffgehäuse beschädigt, wie dies bei Cyanacrylatprodukten, bekannt unter den Bezeichnungen Super- oder Sekundenkleber, der Fall ist. Selbst wenn beispielsweise bei einer Griffstange zu viel Kleber aufgebracht wurde, lässt sich dieser auch noch am nächsten Tag mit einem Zahnbüchsen entfernen.



Ein Tropfen Kleber am Bremseschlauch reicht.



Eine Lokliege ist ein hilfreiches Utensil beim Zurüsten von Loks und Wagen.



Zur Anbringung der geschlossenen Frontschürze ist die Getriebeabdeckung abzunehmen.



Beiliegend sind «leider» nur zwei anliegende und zwei ausgeklappte Spiegel.
Da diese Zurüstteile aufgrund des Produktionsalters kaum mehr erhältlich sind, bleibt die Zurüstung unvollständig.



Der ausgeklappte Spiegel befindet sich korrekt auf der Seite des Lokführers.
Es besteht beim Abdecken durch den Styropordeckel und beim Einpacken
keine Gefahr einer Beschädigung.



Aufgrund der massiven Steckverbindung ist kein Klebstoff erforderlich.

Zurüsten von Fahrzeugen

Bei der Roco-BLS Ae 4/4 ist eine Verklebung der Zurüstteile an der Front empfehlenswert. Der nicht ganz stramme Sitz der Teile an der Pufferbrust (Bremsschläuche, Kupplungshaken usw.) und der Scheibenwischer könnte im rauen Betriebeinsatz zum Verlust führen. Um dem vorzubeugen, empfiehlt sich eine Verklebung. Es genügt, einen kleinen Tropfen Uhu-Kleber beispielsweise auf den Bremsschlauch zu geben und diesen anschliessend in die Öffnung zu stecken. Beim Kleber ist hin und wieder der runde Kanal von der Tube zur Austrittsöffnung von Rückständen zu befreien, die sich bei offenen Klebern bilden.

Verklebt wurden sicherheitshalber auch die Zurüstteile an der Roco Re 4/4^{IV}. Schade, dass nur zwei anliegende und zwei ausgeklappte Spiegel beifliegen. In meinem Fall bleibt eine Lokseite ohne Spiegel.

Beim vierachsigen Interfrigo-Kühlwagen von Rivarossi ist keine Verklebung der stirnseitigen Aufstiegsleitern erforderlich. Die Halterungen sind ziemlich massiv, ragen weit ins Gehäuse und sitzen sehr stramm. Allerdings bleibt eine rechteckige Öffnung an der Stirnseite links oben offen. Auch nach zweimaliger Kontrolle des Zurüstbeutels konnte ich ausser den Leiterseilen und Kupplungen nichts finden.



Der mit den Aufstiegsleitern zugerüstete Kühlwagen
der Marke Rivarossi.

Fotokleber als Haftgrund für Container, Sattelaufleger und Ladegut



Die Trittstufenbefestigung erfolgt mit unserem Uhu-Kleber ohne Lösungsmittel.



Aus dem Bastelbedarf stammt dieser Kleber.



In beidseitige Radwannen wird vorsichtig der Fotokleber aufgetragen.

Vor Entgleisungen bleibt weder das Vorbild noch die Modelleisenbahn verschont. Auch im Modellbahnbetrieb kann eine Entgleisung Schaden an Fahrzeugen anrichten. Entgleist beispielsweise ein Container oder ein UKV-Zug mit Sattelaufleger und stürzt um, so sind die Arretierungszapfen

des Sattelauflegers bruchgefährdet. Durch die Verwendung eines Fotoklebers lassen sich sowohl Container als auch Sattelaufleger am Waggon befestigen. Diese Art von rückstandsfrei lösbareren Verbindungen machen wir uns zunutze. Erhältlich sind diese Kleber in Bastel- und Hobbygeschäften.



Der funktionelle Rungenwagen von Fleischmann wird mit zwei Containern geliefert.



Die Befestigung der Container erfolgt «bis auf Widerruf» mit dem Fixogum-Fotokleber.



Auch am älteren PIKO-Tragwagen werden die Container mit dem Fotokleber fixiert.



Nach dem Auftragen des Fotoklebers in die Radwannen wird der Sattelaufleger eingesetzt und der Zapfen vorne eingerastet. Etwa 20 Minuten später ist die Haftung ausreichend.



Die betagte Rivarossi Ae 3/5 im Originalzustand aus der Verpackung.



Nicht alle Teile im Zurüstbeutel der Ae 3/5 sind anwendbar.



Bei der Zurüstung der Ae 3/5 ist die Befestigung der Sandkästen samt den Fallrohren nicht ganz unproblematisch, da keine Rasteinrichtungen vorhanden sind. Die Steuerleitung ist noch zu ergänzen. Ihre Position ist das seitliche Loch am Pufferträger.

Die Zurüstbeutel älterer Lokomotiven der Marke Rivarossi sind reich an Teilen zum Ergänzen des Fahrzeugs. Nicht alle Teile des Zurüstbeutels sind in den Explosionszeichnungen der Betriebsanleitung dargestellt. So ist das Sichten von Vorbildfotos eine wertvolle Hilfe beim Zurüsten.

Betreffend der Montage der Sandkästen und Sandfallrohre lassen sich zwei Wege beschreiten. Entweder man biegt die Sandfallrohre noch am Spritzling oder nach dem Ankleben der Sandkästen am Rahmen. Ich entschied mich für die zweite Variante.

Die abgebildeten Leichtstahlwagen stammen aus der kurzen Produktionszeit von Liliput-Fahrzeugen bei Herpa. Die Griffstangen sind für heutige Verhältnisse etwas klobig. Um sie in den vorgesehenen Öffnungen mittels wenig Klebstoff fixieren zu können, sind fallweise Grate an den Enden mit der Nagelfeile zu entfernen.



Die Griffstangen an den Liliput/Herpa-Wagen wirken etwas überdimensioniert.



Die mittlere Griffstange an den B-Wagen.

Das Zurüsten der Trittstufen bei den neuen Interfrigo-Kühlwagen von ACME kann zu einem Geduldsspiel ausarten. Nicht umsonst hat der Hersteller dem Modell mehr Trittstufen als benötigt beigelegt. Das Montieren der Drahtteile erfolgte mit einer speziellen Klebetechnik.

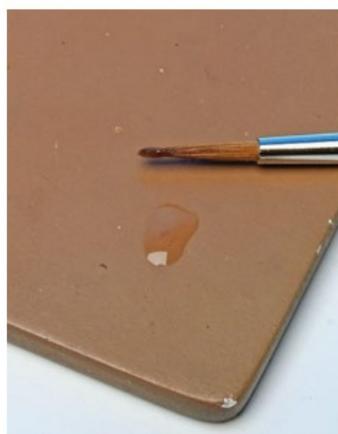
Kleben mit UV-Licht

Sowohl in der Autoindustrie als auch in der Medizintechnik und in anderen Industriezweigen wird diese Klebemethode seit langerer Zeit angewandt. Wir können sie auch für die Modellbahn nutzen. Im Werkstoffrespektive Werkzeughandel sind Gebinde mit wenigen Gramm Inhalt erhältlich. Diese Menge reicht für viele Klebungen. Den kleinen Fläschchen liegt meist ein Beamer bei, der durch Drücken UV-Licht abgibt. Für grössere Klebeflächen gibt es UV-Taschenlampen. Zum Aufbewahren eignet sich ein kindersicherer Platz im heimischen Kühlenschrank.

Ein Tipp zur Verklebung: einen Tropfen des Klebers auf eine Unterlage geben und danach mit einem kleinen Pinsel die Klebefstelle ein wenig benetzen. In diesem Zustand ist das zu verklebende Bauteil in seiner Position noch korrigierbar. Im Anschluss erfolgt etwa zehn Sekunden lang die Bestrahlung mit der UV-Lichtquelle. Das Umgebungslicht hat darauf absolut keinen Einfluss. Nun sind die Metallteile mit dem Kunststoffrahmen verklebt. Die tatsächliche Aushärtezeit kann allerdings mehrere Stunden dauern, was in unserem Fall keine Auswirkungen hat.



Beim Zurüsten der relativ neuen Kühlwagen aus einem Set von ACME wurde ergänzend zum Uhu-Kleber ohne Lösungsmittel auf einen UV-Kleber zurückgegriffen.



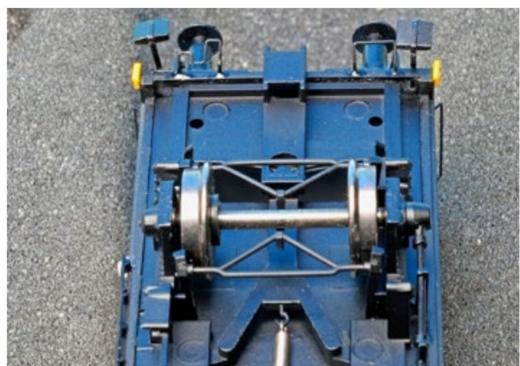
Ein Tropfen UV-Kleber reicht zur Befestigung der Metallteile an den Waggons.



Einer der drei Kühlwagen im Originalzustand ohne Trittstufen und Metallteile.



Zwei UV-Lichtquellen, die sich zur Verarbeitung des UV-Klebers eignen: ein kleiner Beamer mit LED und eine Taschenlampe für grössere Klebeflächen.



Die Metallteile an der Unterseite vor dem Wagenende werden mit UV-Kleber am Rahmen fixiert.



18. Stettener Modellbahntage – 6. und 7. Januar 2018

Winterzeit ist Modellbahnzeit!

Die jährliche Modellbahnausstellung Anfang Januar in Stetten ist bereits zu einer festen Einrichtung geworden. Wie gewohnt mit einer grossen Vielfalt an Modelleisenbahnen und einem interessanten Rahmenprogramm, sodass alle grossen und kleinen Modellbahnfans wieder voll auf ihre Kosten kommen. Unser Autor Thomas Schmid gibt uns Einblicke in die Modellvielfalt Stettens.

Von Thomas Schmid (Text und Fotos)

Schon ist wieder das neue Jahr angebrochen. Und nun schon zum 18. Mal hat der umtriebige Modellbahnverein von Stetten zu seinem jährlichen Auftakt der Modellbahnausstellungsperiode geladen. Am Wochenende vom 6. und 7. Januar 2018 war das Gemeindezentrum von Stetten gefüllt mit hochkarätigen Anlagen und Dioramen von rund 30 Modellbahnen aus vier europäischen Ländern. Neben den zahlreichen Exponaten waren auch verschiedenste Livevorführungen ein wichtiger Teil. Gezeigt wurden dabei der Selbstbau von Modellbäumen, das Altern von Modellbahnfahrzeugen und der Gebäudebau. Zusatzangebote wie ein Modellbahnhofmarkt, eine Tombola, eine Spiel- und Bastelecke für Kinder und ein Gewinnspiel rundeten das Ganze ab. Dabei kamen die Geselligkeit und das Fachsimpeln nicht zu kurz und wurden durch die fast schon legendäre Kuchenparade der

Partnerinnen der Veranstalter kalorienreich unterstützt. Das kleine Gemeindezentrum platzte fast von so vielen Exponaten.

Auch aus der helvetischen Region sind einige Aussteller angereist. So war der Autor selber vor Ort. Er ist bekannt für seine unkonventionellen Ideen im Anlagenbau. Sein aktuelles Schauspiel «A la Sombra del Volcan» zeigt eine Goldmine auf einer imaginären Insel irgendwo im südamerikanischen Raum. Auf drei Ebenen werken Feldbahnen und erledigen den nötigen Transport der Waren. Ein weiterer Eidgenosse, der den Weg ins deutsche Stetten gewagt hat, war Martin Meyer. Er ist ein Experte im Thema Anlagen- und Landschaftsbau. Er brachte seine Anlage einer Schmalspurbahn mit Motiven einer Gebirgslandschaft mit. Auch er versorgte das Publikum mit seinen Tipps und Tricks. Auch der aus dem nördlichen Nachbarland, den Niederlanden, stammende Martin Wel-

berg zeigte sein Meisterwerk. Seine Anlage «Mara Harbor» in der Spurweite On30, die er jahrelang immer wieder erweitert und noch stärker detailliert hat, sollte den LOKI-Lesern nicht unbekannt sein.

Schon in der LOKI 5|2017 wurde das Schauspiel von Patrice Hamm präsentiert. Seine Anlage «Le Trevois» zeigt eine wunderschöne Kleinstadt im Elsass. Alles entstand im kompletten Selbstbau. Eine kleine Schmalspurbahn durchquert die Modellbahnwelt und haucht ihr Leben ein.

Es fällt auf, dass sich ein allgemeiner Trend herausentwickelt, die Ausstellungen immer internationaler zu gestalten. Eine Art Gegentrend zur Abschottungspolitik der realen Welt. Geniessen wir nun diese Offenheit und stürzen uns, wie die sehr zahlreich angereisten Besucher und Besucherinnen, in die «Erlebniswelt Modellbahn», wie das Motto der diesjährigen Ausstellung offiziell hieß.



Begehrte Livedemos, wie hier der Airbrush-Workshop von Michael Matz.



Weathering ist kunstvolles Altern von Modellen, und der Kaffee gehört dazu.



Emsiges Treiben im Gemeindezentrum von Stetten.



Ein Highlight der Ausstellung war sicher die grosse HO-Anlage der Modelbahnfreunde Rödental. Sie haben ihre grosszügige HO-Anlage mit wunderschönen Motiven einer Mittelgebirgslandschaft mitgebracht.

Eine zweigleisige Hauptstrecke durchquert das Flusstal, das dem Rheintal ähnlich ist, in einem eleganten Bogen. Es herrschte reger Zugsverkehr mit einer grossen Anzahl verschiedener Zugkombinationen. Modelbahnspass mit einer Hauptstrecke angesiedelt in der Epoche IV.





Uli Leibfahrt und Jürgen Petrik von der Modellbahn-IG Stuttgart sind regelmäßige Besucher der Ausstellung. Nun brachten sie ein Schaustück mit. Das detailreich ausgestaltete Schaustück «Arnsdorf» nach Fremeo-Norm stellt eine eingleisige Nebenbahn dar, welche mit einer Schmalspurbahn verknüpft ist.



Die Rödentaler hatten noch ein weiteres Schmankerl dabei: eine Anlage mit Motiven einer Grossstadt. Eine Strassenbahn durchquert die als «Guckkasten» gestaltete Anlage der Stadtlandschaft. Mittels einer raffinierten Schaltung lassen sich Tag und Nacht und sogar verschiedene Witterungen simulieren.

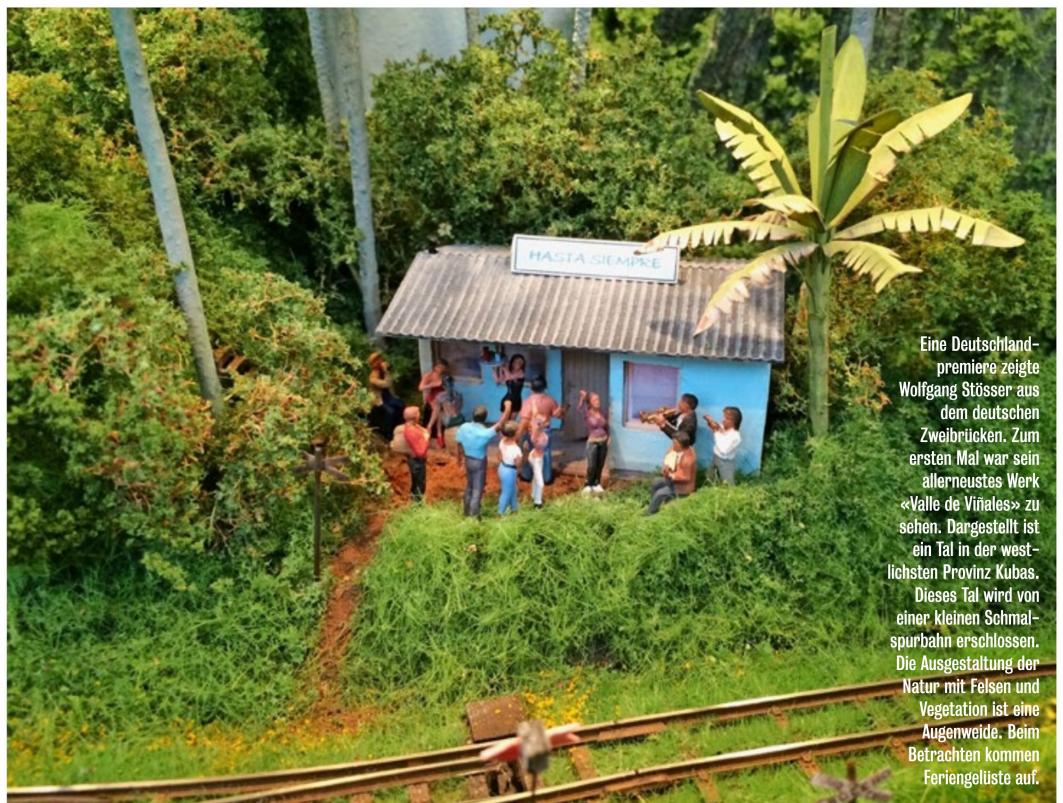


Dany Machi aus Frankreich ist zum ersten Mal nach Stetten gereist. Mitgebracht hat er sein wunderschönes Diorama «Hachimette». Darauf dargestellt ist der Bahnhof einer französischen Schmalspurbahn. Alle seine Ausgestaltungsdetails und sein Rollmaterial entstanden dabei im Eigenbau.





Nicht im Sektor der Modellbahnen leidenschaftlich bewegt sich Heiko Jeutter. Seine Leidenschaft sind Modelltraktoren. All seine kleinen Nachbauten sind exzellent in Szene gesetzt und leben von den zahlreichen Details und Alterungsspuren. Jeder konnte ihm beim Anfertigen seiner Maschinchen über die Schulter schauen.



Eine Deutschland-premiere zeigte Wolfgang Stößer aus dem deutschen Zweibrücken. Zum ersten Mal war sein allerneustes Werk «Valle de Viñales» zu sehen. Dargestellt ist ein Tal in der westlichsten Provinz Kubas. Dieses Tal wird von einer kleinen Schmalspurbahn erschlossen. Die Ausgestaltung der Natur mit Felsen und Vegetation ist eine Augenweide. Beim Betrachten kommen Feriengläste auf.



Noch eine Deutschlandpremiere feierte Jörg Hiller vom Stettener Modellbahncub. Zum ersten Mal trat er als Aussteller auf. Begutachtet werden konnte seine Anlage «Dukemoor» mit einem englischen Vorbild. Speziell dabei ist, dass sie in der bei uns recht unbekannten Spurweite S gebaut ist. Wir konnten einen Blick zurück in die 1930er-Jahre werfen und einen Tag im kleinen Ort Dukemoor in der englischen Grafschaft Cornwall geniessen.



Ein weiterer Premierengast war Christian Collet aus Frankreich. Er stellte in Stetten seine Anlage nach Vorbild einer amerikanischen Schmalspurbahn vor. Beinahe alles entsteht bei ihm mit Akribie und viel Liebe zum Detail im Selbstbau. Und genau das sieht man der Miniaturwelt auch an.



Barbara Finsterwalder zeigte ihr neustes Werk: den originalgetreuen Nachbau eines Bauernhofes aus dem Voralpenland. Alles ist bis ins kleinste Detail im Eigenbau entstanden. Eingebettet ist das Gebäude in ein liebevolles Diorama. Wirklich eine Augenweide.



Hans und Barbara Finsterwalder aus Bad Tölz beglückten das Publikum mit zwei Exponaten. Hans Finsterwalder zeigte die Nachbildung eines grossen Dampflok- und Diesellok-Bahnbetriebswerkes im Maßstab 1:87 mit allen wichtigen Einrichtungen. Der rege Fahr- und Rangierbetrieb wird dabei von einem grossen Gleisbildstellpult aus gesteuert und überwacht.





Frank Mäule und Denis Arrufat aus dem deutschen Marbach haben ihre amerikanisch geprägte HO-Anlage «Minneapolis» nach Stetten ...



... mitgebracht. Sie zeigt den im Norden der Stadt gelegenen Stadtteil Camden Place. Hier findet jeweils intensiver Rangierbetrieb statt.



Schon mehrfach zu Gast war Hans Louvet aus den Niederlanden. Immer wieder entstehen bei ihm einzigartige Anlagen und Schaustücke. Aus seinem Fundus der Kreativität zeigte er mehrere Dioramen mit unterschiedlichen Motiven. Das interessierte Publikum konnte auch live zuschauen, wie seine Exponate entstehen. Zahlreiche Tipps und Anregungen wurden dabei von Hans an die fragenden Zuschauer weitergereicht. So stelle ich mir eine interaktive Ausstellung vor.



Noch ein «Neuling» war der Freiburger Matthias Teufert. Er brachte sein Schaustück eines Bahnbetriebswerkes der ehemaligen DDR in der Epoche IV mit. Es strahlt pure Reichsbahnatmosphäre auf kleinstem Raum aus.



Den Modelbaukünstler Marcel Ackle muss man nicht mehr vorstellen. Seine offene Art ist eine unendliche Inspirationsquelle für alle fragewütigen Modelbahner: Geduldig erläutert er dabei seine Tipps und Kniffe.



Eine spezielle Anlage zeigte Frowald Rünzi aus Laufenburg. Seine H0-Anlage «Buchheide» kann nach dem Spielen einfach in einen Schrank zurückgeklappt werden. Damit ist das Platz- und Staubproblem raffiniert gelöst! Trotz dieser scheinbaren Einschränkung lässt die Ausgestaltung keine Wünsche offen!





Präsentation der LGB-Jubiläumslok in Landquart – 12. Januar 2018

LGB gönnt sich eine RhB-Jubiläumslokomotive

Zum 50-Jahr-Jubiläum der LGB kurvt seit dem 13. Januar 2018 eine entsprechend gestaltete RhB-Lok über Bündens Schienennetz. Der Präsentationsanlass vom Vortag lockte eine grosse Gäteschar nach Landquart. Für die LOKI mit von der Partie war ...

... Tibert Keller (Text und Bilder)

Sein der Präsentation der ersten Lehmann-Gross-Bahn (LGB) an der Nürnberger Spielwarenmesse 1968 sind tatsächlich 50 Jahre vergangen. Inzwischen produziert Märklin die Allwettermodelle im Massstab 1:22,5. Ein besonderes Modell prägt das grosse Jubiläum. In Zusammenarbeit mit der Rhätischen Bahn (RhB) gibt es mit der Ge 4/4 II 617 «llanz» ein neues Sujet, sowohl als Vorbild als auch im Modell. Für dessen Präsentation lud die Firma Märklin zahlreiche Händler und Medien nach Landquart ein, wo am 12. Januar vor dem Depot Landquart eine grosse Schau angesagt war.

Bei feuchtkaltem Wetter versammelten sich vor der RhB-Hauptwerkstätte rund 70 Gäste, davon gegen 20 Medienschaffende. Ausgerüstet mit gelber Besucherwarnweste ging unter der Führung von Roald Hofmann, der RhB-seits den Anlass organisiert hatte, durch die Lokrevisionshalle bis zur Rotonde. Unterwegs war die Ge 6/6 I 414 während der Revision zu sehen. Sie erhält eine neue Aufgabe, die RhB-Direktor Renato Fasciati später erläuterte.

Inszenierung vor Rotonde

Vor dem Depotrotonde stand die kalte G 3/4 1 «Rhätia». Die erste Lok der RhB-

Vorgängerbahn Landquart–Davos steht wegen Reparaturfälligkeit seit vier Jahren still. Eine von diversen Kreisen gewünschte Wiederinbetriebnahme bedingt eine gründliche Instandstellung, die nach Expertise der RhB mindestens 750 000 Franken kosten soll.

Dieser Fakt war Teil der Veranstaltung, die Klaus Eckart moderierte. Er beschrieb einleitend den «Virus» Rhätische Bahn, dem nicht nur er erlegen sei. Eine Begeisterung, die Wolfrad Bächle, Geschäftsführer der LGB/Märklin, uneingeschränkt teilt. In seiner Ansprache zeigte er sich vom Besucherlaufmarsch überwältigt, es seien sogar Gäste aus Hamburg und aus den neuen Bundes-

ländern auszumachen. Bächle nennt nicht nur das Modellbahnjubiläum, sondern erinnert an die inzwischen 40-jährige Zusammenarbeit mit der RhB. Sie begann mit der Produktion des Modells der Ge 6/6¹, das besonders in Deutschland «Rhätisches Krokodil» und unter Insidern häufiger «Zeze» – mit Bezug auf die Achsenfolge C'C – genannt wird. Zwischenzeitlich ist die Modellpalette tüchtig gewachsen und umfasst RhB-Fahrzeuge aller Epochen. Der Allegra-Triebzug gilt als längstes LGB-Einzelmodell überhaupt.

Bächle lobt die RhB, wie sie historisches Rollmaterial erhält und pflegt. Märklin unterstützt diese Arbeit, indem sie pro verkauft, in 399 Exemplaren produzierte Modellbahnllok dieses Typs 50 Euro beisteuert hat. Damit sind 20 000 Euro zusammengekommen, die Bächle in Form eines symbolischen Checks in Übergrösse RhB-Direktor Fasciati übergab. Doch bis die «Rhätia» von 1889 wieder dampfend unterwegs sein wird, dürfte es noch einige Jahre dauern. Abgesehen von der Finanzierung erfreut sich die Werkstätte einer starken Auslastung im Bereich solcher Spezialarbeiten.

RhB-Botschafter in aller Welt

Checkempfänger Fasciati seinerseits lobte die gute Zusammenarbeit mit den Modellbahnerstellern. Sie trügen mit den in alle Welt verkauften Produkten zum Bekanntheitsgrad der RhB bei. Es seien Imageträger, die viele nicht nur dazu brächten, zu Hause ein Stück RhB hinzustellen und fahren zu lassen, sondern auch das Original in der grandiosen Landschaft selbst zu erleben. Er sei jeweils gespannt, welches Fahrzeug als nächstes im Kleinformat erscheine.

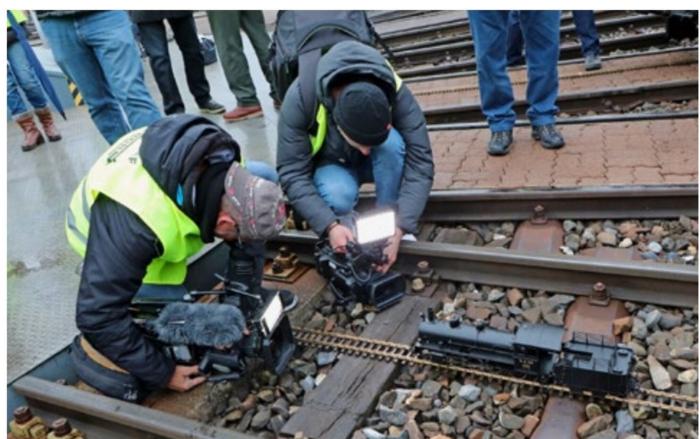
Fasciati ist überzeugt, dass auch historische Fahrzeuge grosse Faszination ausüben und die Fangemeinde vergrössern. Darum werden diesen Sommer, vom 10. Mai bis 28. Oktober, erstmals Fahrplanzüge mit nostalgischem Rollmaterial unterwegs sein. Zwei Zugspaare fahren – zuschlagsfrei – von Davos durch die eindrückliche Zügenschlucht nach Filisur und zurück. Auch deswegen erhalten beide noch betriebsfähigen Ge 6/6¹ eine Revision und die neue Zugsicherung. Bei dieser Gelegenheit sei noch erwähnt, dass für Erstklassreisende der A 1225 von 1962 seine ursprüngliche, grüne Erscheinung zurückhält. Der 1991 «errötete» Wagen vertritt eine historische Fahrzeuggeneration, die durch Neubaufahrzeuge verdrängt wird. Gemischte Kompo-



Rund 70 Gäste verfolgen den erstmaligen Auftritt der neu gestalteten «llanz» in Landquart.



Die Akteure: Renato Fasciati, Wolfram Bächle, Andreas Schumann, Roald Hofmann und Volker Göbel.



Grosses Medieninteresse für die kleine, aber dennoch grosse G 4/5 im Massstab 1:22,5.



G 3/4 I, G 4/5 107 und Ge 6/6^I 415 bilden die Kulisse zur Landquater Jubiläumsveranstaltung.



Als Guest präsentierte Volker Göbel «seine» Bemo-Version der Jubiläumslokomotive.



Die älteste RhB-Lok in drei Größen. Der gespendete Betrag kommt dem Erhalt des Originals zugute.

sitionen aus Einheitswagen und Holzwagen mit offenen Plattformen zählten in den 1960er-Jahren zum Normalbetrieb.

Wettbewerbsgewinner vor Ort

Passend zum Thema umfasste der Jubiläumsanlass auch die Präsentation der Krokodillok in Form der Nr. 415. Nicht nur als Original. Zwischen den RhB-Schienen war ein LGB-Modellgleis verlegt, auf dem das Modell unter dem Vorbild fahrend auftauchte. Ein Vorgang der zuvor bei der Lok 1 und danach bei der G 4/5 107 durchgespielt wurde. Bächle beeindruckte, wie das Original im kalten Zustand aus dem Depotstand ins Freie rollte. Bis das dazugehörige Modell unter der Originallok zum Vorschein kam, war Geduld gefordert, denn das Fahrzeug bewältigte die Distanz im Schneckentempo.

In einem Zwischenakt der Fahrzeugpräsentation ermittelte Jennyfer Cirignotta, RhB-Europa-Marktbearbeiterin, die Gewinner des LGB-Wettbewerbs. Ein grosses Hallo ging durch die Teilnehmenden bei der Nennung des Erstplatzierten. Denn Erwin Neuweiler der Neule Grossbahn in Schönenberg an der Thur weilte unter den Gästen. Laut Hofmann zählt er zu den Ikonen unter den langjährigen LGB-Händlern. Als Preis darf er auf einer RhB-Lok mitfahren.

Bemo mit von der Partie

Höhepunkt des Anlasses war die Präsentation der Jubiläumslok Ge 4/4^{II} 617 «llanz», die mit der LGB-Jubiläumsbotschaft versehen erstmals vor die Öffentlichkeit trat. Die Grafik lässt unter einem Alpenglühen vier der fünf Modelle der bisherigen RhB-Jubiläumslokomotiven nebeneinander auftreten. Die «llanz» werde nun mindestens ein Jahr lang auf dem Wechselstrom-Schiennennetz der RhB den LGB-Auftritt zur Schau stellen.

Sogar die Firma Bemo als weitere namhafte Produzentin von RhB-Modellen hat sich dem neuen Sujet angewonnen. Unternehmensvertreter Volker Göbel bedankte sich für den Gastauftritt, bei dem er «seine» Umsetzung der Jubiläumslok präsentieren konnte. Diese zähle zu den 2018-Neugkeiten und werde etwa Anfang März lieferbar sein. Göbel lobte die Entwicklung der letzten Jahre: Statt sich gegenseitig zu bekämpfen, fänden «Konkurrenten» heute Wege, von Zusammenarbeit zu profitieren. Dies zeige sich auch bei Fertigungsarbeiten. So übernehme eine der modernsten Maschinen im Märklin-Werk die anspruchsvolle

Bedruckung der H0m-Version der neuen LGB-Jubiläumslokomotive.

Jubiläumsreise zur RhB

Etwas zur Geschichte hinter diesem Anlass steuerte Roald Hofmann bei. Der in der Modellbahnszene nicht unbekannte Sicherheitsverantwortliche der RhB – Stichwort Egger-Bahn – ist seit vielen Jahren Kontaktperson für Modellbahnersteller. Die ersten Kontakte mit LGB/Märklin in Zusammenhang mit der Jubiläumslok liegen rund ein Jahr zurück. Nach einer Dampfschleuderfahrt am Bernina, bei der auch

Wolfrad Bächle und Renato Fasciati zugegen waren, sei es zum Ideenaustausch gekommen. Die Wahl fiel auf die Nummer 617, weil sie einerseits eine der drei Wunschnummern war und andererseits die terminliche Umsetzung mit dem Unterhaltszeitplan in Einklang bringen liess. Bei der Organisation des Präsentationslapses konnte Hofmann auch auf die Mithilfe von Andreas Schumann und Hendrik Hauseck zählen.

Das LGB-Jubiläum ist auch Grund, bei den traditionellen Märklin-Reisen die Destination RhB anzubieten. Das Fünftagespro-

gramm umfasste diverse Exklusivitäten. Reiseveranstalter Gregor Sutter nennt Besichtigungen der Hauptwerkstätte, der Tunnelbaustelle Preda und des Bahnmuseums Bergün. Ausserdem Extrazüge: ein Dampfzug auf der Surselvalinie sowie die Davoser Rundfahrt mit Jubiläumslok 617. Sogar ein Fotohalt auf dem Landwasserviadukt sei eingepflegt. Um allen Teilnehmenden einen Fensterplatz garantieren zu können, würden nur 40 Plätze vergeben. Da mit grosser Nachfrage gerechnet werde, stehen zwei Termine zur Auswahl: 6. bis 10. Juni sowie 26. bis 30. September. ☐



Roald Hofmann gratuliert Erwin Neuweiler zum Gewinn des Wettbewerbs.



Renato Fasciati, hinten, und Wolfrad Bächle geben gleichzeitig Interviews.



Jubiläols, wohin das Auge reicht: Das Original der Ge 4/4 I 617 und seine Modelle, präsentiert in der Triebzughalle von Landquart.

Szenen-News

Der Februar-Monatszug auf dem Kaeserberg

Neuwagentransport von Opel anno 1998

Foto: CFK



Bevor Autos fahren, werden sie gefahren. Nicht selten von der Bahn. Am Kaeserberg bringt ein Ganzzug mit neun dreiachsigem Autotransportwagen Laekks rund 90 Neuwagen von Opel nach Studen bei Biel. Die Bahnwagen haben zwei Ladeebenen und können je nach Automodell 9 bis 14 Pkw befördern. Das Be- und Entladen geschieht über etwa 120 cm hohe Rampen, wobei die obere Ladeebene am Zugende als Auffahrerampe abgesenkt wird. Die neuen Autos erhalten dabei im Werk einen Transportschutz, damit Fahrdrahtabrieb oder Bremsstaub den Lack nicht beschädigen. Opel hat den Bahntransport ab 2008 aufgegeben. Die Re 6/6 11660 «Tavannes» von 1980 fährt seit Herbst 2002 als Re 620 060-4 mit blau-rotem SBB-Cargo-Anstrich.

CFK

Triebfahrzeug: Re 6/6, 7,8 MW, 120 t;
Last: 27 Achsen, 380 t, V/max 100 km/h

Foto: Jürg Sennhauser



Das «Chämi» der Nr. 2 als optischer Leckerbissen im Garten.

Leserzuschrift

Weiteres MThB-Material

Wir haben von Jürg Sennhauser als Reaktion folgende Mitteilung erhalten, welche

wir dankend und gerne an unsere interessierte Leserschaft weitergeben:

Mit Interesse habe ich Ihre Beiträge zur Mittel-Thurgau-Bahn in den LOKI 11 | 2017, 12 | 2017 und 1 | 2018 verfolgt. Auf Seite 72 (11 | 2017) sprechen Sie von der «überlebenden» Ec 3/5 Nr. 3.

Gerne widerspreche ich Ihnen ein bisschen. Es gibt noch ein wenig mehr Überlebendes. In meinem Garten steht das Kamin der Nr. 2. Mein Vater hat es 1966 ab Schrottplatz gekauft und bei sich zu Hause als grossen Blumentopf verwendet. Kurz vor seinem Tod vor bald fünf Jahren habe ich ihm versprochen, gut zum «Chämi» zu schauen, und es im Herbst einer Revision unterzogen. Es wurde sandgestrahlt und neu gemalt, die Zwei wurde auf Hochglanz poliert und der Messingring ersetzt.

Seit ein paar Wochen erstrahlt das «Chämi» nun in neuem Glanz an seinem neuen Standort. Es passt da wunderbar hin, ist es doch gleichzeitig unsere Hausnummer.

Freundliche Grüsse, Jürg Sennhauser

Verein SBB Historic Team Erstfeld

SBB-Fahrzeuge gehen an das Team Erstfeld

SBB Historic wird sich aus finanziellen Gründen in Zukunft nur noch auf eine Kernflotte von insgesamt 14 Triebfahrzeugen konzentrieren. Drei Triebfahrzeuge hat SBB Historic dem Team Erstfeld als Leihgabe angeboten. Die Mitglieder des Vereins SBB Historic Team Erstfeld haben an einer Generalversammlung vom 9. Dezember 2017 den Leihverträgen einstimmig zugestimmt. Als Gäste an der ausserordentlichen GV konnten sie die Gemeindepräsidentin Pia Tresch-Walker und den Gemeinderat Walter Marty sowie vonseiten Uri Tourismus den Verwaltungsratspräsidenten Felix Muheim begrüssen.

Uristier wird urnerisch

Bei den Fahrzeugen, die das Urner Team übernehmen wird, handelt es sich um drei geschicktsträchtige Triebfahrzeuge. Das grösste ist die Doppellok Ae 8/14 11801. Sie befindet sich seit Ende der 1970-Jahre im Lokomotivdepot Erstfeld. Das zweite Fahrzeug ist der für die Nebenstrecken in den frühen 1950er-Jahren abgelieferte BDe 4/4-Triebwagen mit der Nr. 1646. Er verkehrte allerdings kaum am Gotthard. Er war von 1995 bis 2005 als Schulinfozug unterwegs und erhielt wegen des damaligen farbigen Anstriches den Übernamen «Schwalbe». Im ehemaligen Personenabteil befindet sich heute eine Bar, die Sessel aus dem ehemaligen Salonwagen des Bundesrates und die Führerstände sind zugänglich. Beim dritten Fahrzeug handelt es sich um die Gotthardlok schlechthin, die Ae 6/6. Der zweite Prototyp ist die Ae 6/6 Nr. 11402 mit dem Kantonswappen Uri, liebevoll als «Uristier» bezeichnet.

Erste Fahrt terminiert

Die neuen Leihverträge erlauben es dem Erstfelder Team eigene Fahrten auf der Gotthardbergstrecke mit diesen Fahrzeugen anzubieten. Der Leiter Fahrten, Lokführer Pascal Mangold, konnte an der GV bereits die ersten Daten bekannt geben: Die erste eigene Fahrt, eine Führerstandsfahrt mit dem BDe 4/4 von Erstfeld nach Airolo und retour, startet am 10. März 2018 mit einem Halt in Gurtne (Besichtigung des historischen Stellwerkes), einem Halt beim ehemaligen Bahnhörterhaus Eggwald und bei der Rohrbachbentonbrücke, einem besonderen Halt in der Nische in der Tunnelmitte und auf dem Rückweg mit einem Halt für den Besuch des noch aktiven Stellwerkes in Göschenen.

Herausforderungen an die Zukunft

Präsident Charly Infanger warnte die Mitglieder aber auch vor der Zukunft. Es erwarten neue Herausforderungen auf das Team. Neue Aufgaben kommen auf die Teammitglieder zu, die alle Aktivitäten in der Freizeit und ehrenamtlich ausführen. Konnte man die Arbeiten und die Aktivitäten im Lokomotivdepot bis anhin als kleines und feines Team bewältigen, sind in Zukunft weitere helfende Hände gesucht.

Als äusseres Zeichen für die neue Zukunft konnte der Leiter Administration Roland Seehaus den Mitgliedern ein neues Logo präsentieren. Es zeigt als eisenbahnsymbolisches Element die typische Form der Chromverzierung einer Ae 6/6 an der

Stirnfront, den sogenannten «Schnauz». Im Gegensatz zum Original zierte nicht das Schweizer Wappen das Logo, sondern das Urner Wappen. Damit wird die Verbundenheit des Teams im Kanton Uri symbolisiert. Mit dem Zusatz «Eisenbahnhistorischer Verein am Gotthard» ist auch klar, was wo gemacht wird.



Verein SBB Historic Team Erstfeld
Lindenstrasse 13
6472 Erstfeld
info@historic-erstfeld.ch
www.historic-erstfeld.ch



Die Ae 6/6 Nr. 11402 «Uristier» geht als Leihgabe an das SBB Historic Team Erstfeld.



Die Mitglieder des SBB Historic Team Erstfeld und die Gäste an der GV im BDe 4/4-Salontriebwagen.

Veranstaltungen

Spielzeugbörse

Spielzeugbörse in Winterthur-Wülflingen | 27. Januar, 10.00–15.00 Uhr | Winterthur-Wülflingen, Riedhofstrasse 62

Neben Modelleisenbahnen werden auch Autos, altes Spielzeug, Teddybären und Lego ausgestellt.

Börse in Safnern

Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse in Safnern | 27. Januar, 10.00–15.00 Uhr | Safnern, Restaurant Sternen, Hauptstrasse 64

Modelleisenbahnen aller Spuren, Modellautos, Spielzeug sowie Literatur. romeo62@gmx.ch, Tel. 079 387 92 16

Spielzeugbörse Albisgüetli

Grosse Spielzeugbörse in Zürich | 28. Januar, 10.00–15.00 Uhr | Zürich, Uetlibergstrasse 341

Modelleisenbahnen, Autos, Zubehör, altes Spielzeug und original Bahnrequisiten. Tel. 079 647 95 25/052 364 04 44

Jubiläumsausstellung

Modelleisenbahn-Club des Bezirks Horgen

| 28. Januar, 4./11./18. Februar, ab 14.00 Uhr | Horgen, Ortsmuseum Sust

Eine H0m-Modulanlage und vieles mehr unter dem Motto «3 Generationen – 1 Hobby». Eintritt frei. www.mech.ch, www.sust-horgen.ch

Führung durch die Anlage

Modelleisenbahnclub Kirchmättli Horw

| 29. Januar, 18.00–19.15 Uhr | Horw, Kantonsstrasse 71

Auf über 500 m² wird die grösste Echtzeit-Modelleisenbahnanlage der Schweiz erbaut. Spur H0 und H0m. www.modelleisenbahnclub.ch

Börse im Aargau

Aargauer Spielzeugbörse | 3. Februar, 10.00–15.00 Uhr | Brunegg, VIANVA Arena, Feldstrasse 31

Ausgestellte Waren: Modelleisenbahnen aller Spuren, Modellautos und Spielzeuge (ex Börse von Suhr). www.aargauer-boerse.ch

Hochwertige Eisenbahnmodelle

Stiftung Eisenbahnsammlung Uster

| 3. Februar, 14.00–17.00 Uhr | Uster, Lokremise beim Bahnhof

Im Zürcher Oberland sind Anlagen der «grossen» Spurweiten 1, 0 sowie 0m in Betrieb zu bestaunen. www.eisenbahnsammlung.ch

Tage der offenen Tür

Modulbau-Freunde Basel (MFB) | 3./4. Februar

| Basel, Gilgenbergerstrasse 9

Modultram Südbaden mit Basler Trammodulanlage in H0m, Modellbahnanlagen in H0 und H0m, Clubbeizli. www.mfb-basel.ch

Bourse à Payerne

35^e Bourse vaudoise de vieux jouets de collection

| 10. Februar, 9 h à 16 h 30 | Payerne (VD), Grande salle (Halle des fêtes)

Matériel exposés: trains, autos, jouets anciens, poupées, divers. mino@netplus.ch, Tél. 079 328 32 00

Winterdampffahrten

Museumsbahn Emmentalbahn | 11. Februar, 18.30 Uhr | Huttwil–Sumiswald–Huttwil

Die Winterdampffahrt ist für Kinder bis zum Alter von 16 Jahren und in Begleitung von Erwachsenen kostenlos. www.emmentalbahn.ch

Le Pullman Express de la Saint-Valentin

Swisstrain | 14 février | Lausanne ou Neuchâtel

Venez faire un voyage de rêve romantique le jour de la Saint-Valentin avec les voitures Grand Luxe (Pullman). www.swisstrain.ch

Bourse à Peseux

31^e Bourse de vieux jouets | 17 février, 9 h à 16 h | Peseux, Rue Ernest-Roulet 5, Salle des spectacles

Trains, autos, poupées, littérature, jouets anciens, Tinplate, divers. Tél. 032 754 10 91/078 763 90 02, gerald.kaufmann@bluewin.ch

Öffentliche Besichtigung

Modelleisenbahnclub Kirchmättli Horw

| 18. Februar, 13.30–16.00 Uhr | Horw, Kantonsstrasse 71

Auf über 500 m² wird die grösste Echtzeit-Modelleisenbahnanlage der Schweiz erbaut. Spur H0 und H0m. www.modelleisenbahnclub.ch

Börse in Uster

16. Spielzeug-, Modellbahn- und Sammlerbörse | 24. Februar, 10.00–15.00 Uhr | Uster, Theaterstrasse 1, im Stadthofsaal

Eisenbahnen, Autos, altes (Blech-)Spielzeug, Puppen, Legos, Teddys, Literatur, Feuerwehrautos. Tel. 079 752 34 18

Fotoerlebnis mit Tibert Keller

Bahnmuseum Albula | 24. Februar, 18.30 Uhr | Bergün, beim Bahnhof

Tibert Keller wird eindrückliche Bilder und Schnappschüsse im Buffet des Bahnmuseums Albula zeigen. www.bahnmuseum-albula.ch

Börse in Dietikon

70. internationale Modelleisenbahn- und -auto-Occasionsbörse | 3. März, 9.00–15.00 Uhr | Stadthalle Dietikon

Modelleisenbahnen, Modellautos, Raritäten, Sammlermodelle sowie Zubehör aller Spurweiten.

Markus' Eisenbahn-Welt

Modelleisenbahnsammlung | 25. März, 13.45–16.00 Uhr | Urnäsch, Zürchersmühle 1007, im 2. Stock

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

17. Einsiedler Modellbörse

Börse und Ausstellung in Einsiedeln

| 11. März, 9.30–16.00 Uhr | Einsiedeln, Kongresszentrum Zwei Raben

Wintertreffen der Gartenbahner, viele Exponate in 5 und 7-1/4 Zoll, Spur 0/0m/Oe-Anlagen in Betrieb. www.mece.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 Sammler-Museum | Ganzjährig, jeweils MI, 14.00–16.00 Uhr | Courlevon, Dorfstrasse 4
Das herzhafe Eisenbahn- und Sammler-Museum in der Region von Murten. www.eisenbahn-museum.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.erlebniswelttogenburg.ch

Modellbahnen im Tessin Galleria Baumgartner | Ganzjährig, jeweils MI, SA und SO | Mendrisio, Via S. Franciscini 24
Galerie, Blechspielzeuge, Modellbahnanlagen, Galerie Loisl, Trainshop, Caffetteria. www.gb-trains.ch

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

Eisenbahn-Schauanlage Chemins de fer 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 Februar

Folge 921: Schatzkästlein 13 – Bahnhaltag in den 60ern | Samstag, 17. Februar 2018, 15.45 Uhr

Im Schatzkästlein Nummer 13 sind Zeitdokumente zusammengestellt, die den Alltagsbetrieb der deutschen Bundesbahn in den 1960er-Jahren beschreiben: Noch fahren Dampflokomotiven, noch gibt es mechanische Stellwerke und einen starken Güterverkehr. In Beiträgen über die Problematik unbeschränkter Bahnübergänge, über den Eisenbahn-TÜV jener Zeit oder über die Arbeit der Stellwerke, die einen Zug auf seiner Fahrt von A nach B sicher geleiten, begegnet der Zuschauer vielen Oldtimern auf Schiene und Strasse.

Folge 922: Nürnberger Spielwarenmesse 2018 | Samstag, 24. Februar 2018, 15.45 Uhr

Seit 1950 findet in Nürnberg die Spielwarenmesse statt, und seit 1995 berichtet Eisenbahn-Romantik regelmässig über die Neuheiten. Modelbaufirmen aus aller Welt präsentieren hier das, was im Laufe des Jahres 2018 auf den Markt kommen wird, jedoch nur für die Fachwelt. Fast 3000 Hersteller und Händler kommen vom 31. Januar bis zum 4. Februar 2018 in die Lebkuchenstadt, zeigen ihre neuesten Modelle, knüpfen Kontakte, bestellen und informieren sich.

Aufgrund von Feiertagen in Deutschland werden im Februar lediglich zwei neue Folgen von Eisenbahn-Romantik ausgestrahlt.

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

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

an:

Börse

Suchen

Z-Hm 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-Hm Kaufe Modelleisenbahnen aller Spurweiten. Sammlungen, Restposten, Liquidationen und Occasionen. Schweizweite Abholung und sofortige Barzahlung. Simon Zimmer, Grafiker und Fotograf, Tel. 079 322 68 00 (keine SMS), info@zimmer.ch.

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

HO Suche: Lok Be 4/7 12504 braun 3-Leiter analog oder digital, Morep. Fischer Fredy, Tel. 079 352 34 79, a.fischerag@bluewin.ch.

O Suche Spur-0-Dampflok, die zu den Pullman-Wagen des Orient-Expresses passt. max.burkhard@bluwin.ch, Tel. 079 405 55 22.

Om Suche ABG-Skiwagen Kklv 4601-4602. Enrico Trevisan, Frankentalerstrasse 25, 8049 Zürich, trevisan@hispeed.ch.

Zubehör Suche Märklin Control Unit 6021. Hanspeter Diggelmann, Weiherweg 6, 9517 Mettlen, Tel. 071 633 25 09.

Verkaufen

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

N Liste Sammlungsauflösung erhältlich bei: diespo@gmx.ch.

HO Verkaufe: Lemaco BT Be 4/4 16, Fr. 1270.–. Rihis Heinz, Chriesipark 5, 6294 Ermensee, Tel. 041 260 31 02, rhihs@hispeed.ch.

O Verkaufe: Von Hag, Nr. 530 grün, 5a, Topzustand, Fr. 400.–. Von MTH, Traax SBB-Cargo, 2 L + 3 L, GS, neu OK. Fr. 800.– + Portos. Alois Schneider, Ruggenbühlstrasse 4, 9548 Matzingen, Tel. 052 376 12 40.

Literatur Verkaufe SBB-Nachrichtenblätter. Nur vollständige Sammlung von 1924 bis 1992. Angebote per Mail. girsberger@palstek.ch.

Diverses Verkaufe el. SBB-Weichenlaterne, Fr. 150.–. 2 Vitrinen Spur N, L × B × H: 235 × 125 × 10 cm, Fr. 300.–. 161 × 103 × 8 cm, Fr. 100.–. Jost Anton, Milchstrasse 9, 3072 Ostermundigen, Tel. 079 474 11 75, jostanton@bluewin.ch.



alphamodell®
HO und H0m
SBB und RhB Signale
Web: alphamodell.eu
alphamodell.signalen@gmail.com



Bestellungen

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

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

Insertionsschluss für Börseninserate in der LOKI 3|2018: Freitag, 2. Februar 2018.

LOKI DEPOT HORW

Bei uns steht die grösste Echtzeitanlage der Schweiz. Umlaufzeit eines Zuges über 3 Stunden! Im Laden über 500 Loks zur Auswahl!

Kantonstrasse 71, 6048 Horw
Tel. 041 340 46 46, Fax 041 340 72 91
www.loki-depot-horw.ch/verkauf@loki-depot-horw.ch



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



Brünnenstrasse 106, 3018 Bern



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

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

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

GROSSE SPIELZEUGBÖRSE STADT ZÜRICH



VIP's Fr. 20.–
ab 8.00 Uhr

MODELL-
EISENBAHNEN
UND AUTOS
SOWIE ZUBEHÖR

Sonntag, 28. Januar 2018
10.00–15.00 Uhr

KONGRESSZENTRUM SCHÜTZENHAUS ALBISGUETTL

EINTRITT: CHF 5.00 / KINDER UNTER 16 JAHREN GRATIS
ÜBER 1000 GRATIS PARKPLÄTZE / TRAM NR. 13 / BUS NR. 32
Info unter Telefon 052 364 04 44

EIN BESUCH LOHNT SICH!

Medientipps



Train Simulator RhB Heidi Express

Was war das doch für ein stolzes Gefühl, Schweizer zu sein: Nestlé, Cailler, Silvapunkte, Rocoravoli, Ovomaltine, Maggisuppe, Swissair, MFO, SLM, BBC und Sécheron. Das war pures Heimatfeeling, der Stolz der Nation. Wirklich alles vorbei?

Nicht ganz, denn wenn aus einem Waldstück im Lande der Steinböcke ein roter Zug auf schmalster Spur auftaucht, in einem Tunnel verschwindet, um weiter unten wieder zum Vorschein zu kommen, dann strahlt des Schweizers Herz, und er fühlt sich daheim. Wenn der rote Zug dann dazu noch «Heidi-Express» heisst, kommt Wonne auf.

Seit über zehn Jahren befasst sich Simtrain – übrigens ein Schweizer Unternehmen – mit Bahnsimulation und hat jetzt ein Spiel herausgebracht, das an Perfection nicht zu überbieten ist. Das Warten hat sich gelohnt.

Auch wer gerne tüftelt und schraubt, sollte mal kurz einen virtuellen Ausflug in dieses «Land» machen, vor allem weil auch die Umgebung im Heidi-Express grossen Spass bietet. Es sind 21 Aufgaben, die auf den Lokführer warten. 23 fotorealistische Bahnhöfe im RhB-typischen Laubsägelstil sind während der zweistündigen Zugfahrt zu passieren.

Die bildliche Auflösung ist von solcher Qualität, dass sie auf einem TV-Monitor mit über 189 cm Diagonale noch attraktiv rüberkommt. Vor allem gibt es grossen Fahrspass mit all dem Flair, den wir an der RhB so lieben. HRo

RhB-Heidi-Express, Systemvoraussetzungen: Train Simulator 2012–2018, 64-Bit-Betriebssystem: Windows 7/8/10, 3,0-GHz-PC oder anderer Dual-Core-Prozessor, 8,0 GB RAM, Direct-X-9.0c-kompatible Grafikkarte mit 1024 MB Videospiecher, 3,5 GB freier Festplattenspeicher, www.simtrain.ch

Preis: CHF 54.90



Fahrzeuge der Furka-Oberalp-Bahn – Teil 2

In der letzten LOKI-Ausgabe präsentierten wir an dieser Stelle bereits den ersten Teil der zweiteiligen Buch-auf-DVD-Serie über die Fahrzeuge der Furka-Oberalp-Bahn (FO), in der erfreulicherweise auch Fahrzeuge der beiden Vorgängerbahnen Birg-Furka-Disentis-Bahn (BFD) und Schöllenenbahn (SchB) mitberücksichtigt wurden.

Im zweiten Teil befasst sich Wolfgang Finke mit den Reisezug- und Dienstwagen. Weiter werden auch die Fahrzeuge, welche zur Schneeräumung benötigt werden, beleuchtet.

Mittels einer sehr einfach gehaltenen Menüstruktur gelangt der Interessent sehr schnell zum gewünschten Fahrzeug. Da es sich im Grunde genommen um PDF-Dokumente handelt, kann der Betrachter zusätzlich seitweise vorwärts- und zurückblättern.

Die einzelnen Fahrzeuge werden mit übersichtlichen Tabellen in einer Chronik porträtiert, wobei auf die Angabe der technischen Daten nicht verzichtet wird. In schwarz-weißen oder farbigen Typenskizzen werden sämtliche Anstrichs- und Anschriftänderungen dargestellt, wobei die Fahrzeuge jeweils beidseitig gezeigt werden. Untermalt werden die Porträts mit Fotos von Peter Willen, Heinz Seyller und Gian Brügger.

Zusammen mit dem Teil 1 hat der Interessent eine lückenlose Dokumentation des FO-Rollmaterials. Dieses Buch auf DVD ist auch klassischen Bücherlesern zu empfehlen. HRo

Die Fahrzeuge der Furka-Oberalp-Bahn – Teil 2, Wolfgang Finke, DVD, ca. 560 Seiten, ca. 1020 Typenskizzen, ca. 770 Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos, ISBN 978-3-943846-49-2, Verlag tram-TV, www.buch-auf-dvd.de

Preis: EUR 24.95



Chemins de fer privés vaudois 2009–2017

Das Autorenteam Gérald Hadorn, Sébastien Jarne, Annette Rochaix, Jean-Louis Rochaix, Michel Grandguillaume, Philippe Kälin und Daniel Monti hat mit dem neu erschienenen, zusätzlichen Band «Chemins de fer privés vaudois 2009–2017. Le renouveau» ein weiteres unentbehrliches Dokument für Interessenten der Waadtländer Eisenbahn geschaffen.

Auf rund 400 Seiten werden mit unzähligen Fotos untermalt in verschiedenen Kapiteln die Bahnen NSICM, Travys, MBC-BAM, LEB, TL, TPF, VCH, MVR, MOB und TPC in der Zeitspanne 2009–2017 vorgestellt. Dabei nimmt auch das in dieser Zeitspanne in Betrieb gestellte Rollmaterial einen nicht unbedeutlichen Anteil Raum ein. So werden die wichtigsten Mutationen aufgezeigt und teilweise mit einer Typenskizze das Typenfoto ergänzt.

Das Buch spannt den Bogen weiter zur Museumsbahn Blonay-Chamby (BC), zu den Seilbahnen hin zu den Werkbahnen. Abschliessend werden ausgediente Waadtländer Fahrzeuge in Madagaskar gezeigt, welche noch täglich im Einsatz stehen.

Obschon das Werk ausschliesslich in französischer Sprache gehalten ist, kann das Buch über die modernen Waadtländer Normal- und Schmalspurbahnen auch manch einen überzeugen und ansprechen, welcher der Sprache nicht so mächtig ist. Das Buch gehört in das Regal eines jeden Freunds Westschweizer Eisenbahnen.

Chemins de fer privés vaudois 2009–2017, Le renouveau, 1. Auflage 2017, gebunden, 400 Seiten, 21,5 × 21,5 cm, unzählige Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos, ISBN 978-2-88125-013-2, Verlag Editions La Raillère, la.raillere@bluewin.ch

Preis: CHF 79.00

Bahn aktuell

Potpourri an Wintersonderfahrten



Mit der HGe 4/4 1992 führte zb Historic am 9. Dezember 2017 eine Chlausfahrt durch.

Foto: Dominik Gurtner



Der Reisedienst Streit Walkringen führte seine klassische Winterfahrt am 1. Dezember 2017 wiederum mit Rollmaterial des Vereins EXTRAZUG.CH durch.



Swisstrain führte eine Winterfahrt an den Weihnachtsmarkt in Zürich durch. Wiederum gelangten die Ae 6/8 208 und zwei PCE-Wagen zum Einsatz.



Weniger spektakulär sah die Komposition einer Geburtstagsfahrt durch die Ostschweiz am 1. Januar 2018 mit der Re 4/4' 10009 und einem PCE-Speisewagen (ex SBB-WR EW IV) aus, hier bei einem Kreuzungshalt in Bollingen.



Spezieller war die Komposition des Vereins Dampfbahn Bern (DBB) anlässlich einer Charterfahrt. Sie bestand aus dem einstigen BLS-Fahrleitungs-montage-Traktor Tem 225 056 und dem Bi 523 «Sennhütte» (ex EBT).



Anlässlich der Winterfahrt des Vereins Mikado1244 mit seiner Ae 6/6 11407 «Aargau» und zwei Einheitswagen nach Willisau traf der Zug auf die Rangierarbeiten des Vereins EXTRAZUG.CH in Langnau.



Anlässlich des Weihnachtsmarkts im Ritterhaus Bubikon durften sich der neue Traktor Tm 2/2 111 sowie der Abt 154 der Wolfhuoser-Bahn am 10. Dezember 2017 erstmals auch im Schnee beweisen.



Rollende Après-Ski-Bar der MGB

Auch im Winter 2017/2018 setzt die Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) den eigens umgestalteten Panoramawagen Bp 4028, wie hier am 25. Dezember 2017, als Après-Ski-Barwagen ein.

Tunnelkino in geschütztem Winterquartier

Bisher war das Tunnelkino, bestehend aus dem ABe 526 290 (ex SOB) sowie den Ki-nowagen WG 55 85 8929 011 und 012, ständig in Gänzenbrunnen im Freien stationiert. Normalerweise beschränkt sich das

Einsatzgebiet auf den Weissensteintunnel. Erstmals kann der Verein seinen Zug nun in einer geschützten Halle überwintern. Dazu fuhr der komplette Zug am 6. Dezember 2017 über seine Stammstrecke hinaus

bis nach Biberist. Dort besorgte SBB Cargo die Zustellung in die nicht elektrifizierte Halle. Eine zu niedrige Durchfahrthöhe zwang sogar zur Demontage der Stromabnehmerwippe.

TK



Das komplette Tunnelkino auf der Fahrt nach Biberist, kurz nach der Ausfahrt von Solothurn.

Foto: André Niederberger



Seltene Bespannung bei BLS Cargo

Normalerweise werden Güterzüge mit einer artreinen Doppeltraktion bespannt. Am 13. Januar 2018 liess BLS Cargo einen Güterzug auf die Strecke, welcher mit einer 187 007 (Bombardier) und einer Re 475 (Siemens) bespannt wurde.

Foto: Andreas Lindner



Diverse Farbvarianten auf einen Blick

Unserem Fotografen Andreas Lindner gelang am 18. Dezember 2017 die seltene Aufnahme, welche gleich drei verschiedene Farbvarianten der 193er-Mietloks von MRCE im Basler Rangierbahnhof zeigt.

Foto: Michel Huber



OeBB-NPZ-Triebwagen bei der SOB im Einsatz

Da bei der SOB aktuell ein Fahrzeugmangel herrscht, wurde von der Oensingen-Balisthal-Bahn (OeBB) der RBDe 560 000-2 für acht Wochen gemietet. Der Triebwagen wurde technisch für den Einsatz im VAE flottgemacht und verkehrte zusammen mit dem RBDe 561 174 (ex MtbB).

Taufakt der ersten Vectron von SBB CI



Lokführer Andreas Sattler schliesst mit dem symbolischen, vom Stadtpräsidenten von Olten erhaltenen Lokschlüssel die Führerstandtür auf.



Foto: Tibert Keller

SBB Cargo International erhält bis im Mai 2018 Vectron-Lokomotiven, die sie im Nord-Süd-Verkehr einsetzen wird. Dies auch zulasten von Re 420/430 und Re 620. Die erste – die im gefälligen Outfit gehaltene 193 461 – gelangte am 14. Dezember 2017 nach Olten. Dort, gleich neben dem Depot von SBB Historic, auf demselben Gleis wie der im Freien stehende Steuerwagen der ETR 470, fand die Taufe auf den Namen Olten statt. An diesem Anlass waren der Stadtpräsident Martin Wey und der CEO von SBB Cargo International, Michail Stahlhut, sowie viele seiner Mitarbeitenden präsent. Für Letztere war es der Aufakt zum gemeinsamen Jahresschlussessen.

Symbolisch erhielt Lokführer Andreas Sattler, der auch die ersten beiden Loks dieses Typs von München nach Basel gebracht hatte, ein Gebäck in Form eines Schlüssels.

Bemerkenswert ist bei der Vectron, dass sie keine vom Führerstand nutzbaren Seitenfenster besitzt. Bei Rangierfahrten muss der Lokführer das Senkfenster der Führerstandtüren nutzen. Dafür sind neben allen vier Türen die dafür nötigen Bedieneinstrumente angebracht. Inklusive Drucktaster am Boden, der die Funktion des Totmanns übernimmt. Ein in italienischer Sprache gehaltener Aufkleber weist darauf hin, dass diese Einrichtung in Italien nicht verwendet werden darf. Vorerst ist die Lok nur in

Deutschland, Österreich und in der Schweiz zugelassen. Die Fahrbewilligung für Italien wird im Frühjahr erwartet. Der Loktyp besitzt die selektive Türsteuerung und lässt sich damit auch für Reisezüge verwenden.

Seit dem Fahrplanwechsel sind keine gedruckten Buchfahrräume mehr Pflicht, stattdessen ist eine Halterung fürs Tablet auf den Führertischen eingelassen. Ladegeräte lassen sich an je zwei 230-Volt-Steckdosen pro Führerstand anschliessen. Nicht berücksichtigt wurde der Lokführerwunsch nach USB-Ladebuchsen. Das etwa thermosflaschengroße Fach in der Rückwand lässt sich sowohl als Kühlbox als auch als Warmhalteinrichtung nutzen.

TK



Der getaufte Vectron 193 461 posiert für den Fotografen. Deutlich ist das Wappen im schwarzen Bereich neben der Führerstandstüre zu sehen.

Interessante Wageneinsätze bei der RhB



Foto: Urs Aeschlimann

Trotz Vereinheitlichung keine Spur von Monotonie, wie am 20. Dezember 2017 mit einer Ge 4/4^{III} 644, dem EW II B an der Spitze und dem WR am Zugschluss.



Foto: Dominik Gürther

Alt zwischen Neu: Am 7. Januar 2018 verkehrte der Oldtimer-Speisewagen WR 3812 von 1930 eingereiht zwischen der Allegra ABe 4/12 3506 und einer AGZ-Einheit.



«Neue» Lok für Narren-Express

Jedes Jahr im Januar verkehrt die Höfner Narrenfahrt. Am 6. Januar 2018 verkehrte der bunt zusammengewürfelte Sonderzug mit der Re 456 111 von M-Rail erstmals ohne SOB-Lok.

Teakholz-Speisewagen ausgewandert

Die seit Jahren beim «Bahn museum» Kerzers (BMK) vor sich hinrottenden zwei Speisewagen aus Teakholz der Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) wanderten am 11. Dezember 2017 nach Usti nad Labem in Tschechien aus. Nachdem zwar anfänglich in der Schweiz Interessenten vorhanden gewesen wären, blieb am Schluss lediglich ein Geschäftsmann aus Tschechien. Der

Käufer führt eine Firma, die einen der beiden Speisewagen nach einer sorgfältigen Restaurierung in Touristikzügen (meist mit Dampf) zwischen Sachsen und Tschechien einsetzen wird. Der zweite Wagen dient je nach Zustand als Ersatzteilspender oder wird ebenfalls aufgearbeitet.

Die beiden Speisewagen WR 402 und 403 wurden 1907 respektive 1906 als Dr4ü 14

und 6 von der Firma Ringhofer in Smichow an die einstige Schweizerische Speisewagen-Gesellschaft (SSG) abgeliefert. Die zuletzt als Dienstwagen bei den SBB eingesetzten Speisewagen wanderten 1977 und 1980 zur OeBB. Der WR 402 wurde 2004 durch das BMK übernommen, als die OeBB ihr Nostalgieangebot überarbeitete. Der WR 403 folgte kurze Zeit später.

HRo



Der Überführungszug mit dem Xs (ex BLS Gklim), den beiden Speisewagen und den beiden Begleitwagen F 16605 und C 5820. Letztere und die Lok verkehrten nur bis zur Grenze.

Foto: Florian Hübscher



Bunte Rigi-Bahnen

Anders als in den letzten beiden Wintern herrschte in dieser Saison bereits im Dezember bestes Wintersportwetter. Gut, zu sehen, dass neben dem Blau für die ARB und dem Rot für die VRB auch das Grün für die Rigi-Bahnen in Form von Uniformen und Bahnhofstafeln auf der Rigi Einzug gehalten hat. Die BDhe 4/4 21 und Bt 31 stehen als R1128 Rigi Kulm–Vitznau, die BDhe 2/4 12, Bt 22 und Kkm 69 als R146 Rigi Kulm–Arth–Goldau. Der BDhe 2/4 7 mit B2 33 und Kkm 65 dient als Reserve auf der Rigi Kulm.

Foto: Florian Hübscher



Schneeräumungen in tiefen Lagen

Neuschnee mit ca. 20 cm hat die Nacht gebracht, auch in tiefen Lagen! Die Gem 2/2 451 und der Schneepflug X 106 der Chemin de fer Nyon–Saint-Cergue–Morez (NStCM) fahren bei Bassins nach dem Einsatz talwärts ins Depot La Plantaz. Die Lok trägt noch kein Übernahmedatum, der Schneepflug wurde auf Basis eines alten Dienstwagens aufgebaut.

Foto: Julian Ruf



railCare-Loks wieder bei BLS

Ende 2017 gelangten die vier Re 465, welche bei der railCare im Einsatz standen, wieder zur BLS AG zurück. Diese setzten die entklebten Maschinen sogleich wieder ein, wie am 29. Dezember 2017 die Re 465 016 bei Hindelbank.

Vielfältiger Lokeinsatz bei WRS

Foto: Tibert Keller

Eine der seltenen Ae-1042-Doppeltraktio-
nen am 6. Dezember 2017
mit einem Chemoil-Zug
von Basel RB nach Delé-
mont kurz vor dem Ziel.

Foto: Julian Ryf

WRS-Zuckerrübenzug
Basel Rangierbahnhof-
Frauenfeld mit der von
Crossrail übernomme-
nen Re 430 112 am
21. November 2017 in
Winterthur. Widmer Rail
Service AG (WRS) fuhr
diese Züge in dieser
Zuckerrübensaison
regelmässig.

Foto: Julian Ryf

Um Engpässe zu
überbrücken, wurden
zwei Re-430-Lokom-
otiven von Crossrail
gemietet. Dem Ver-
nehmen nach sind die
Loks inzwischen an WRS
übergegangen.

Letzte Vectron bei BLS Cargo eingetroffen



Am 1. Dezember 2017 brachte die bereits stark verschmutzte Re 475 410 die beiden letzten der 15 neuen Vectron-Loks für die BLS Cargo nach Spiez.

Foto: Peter Hüzeler

Das besondere Bild zum Schluss



Foto: Daniele Gilardi

Der intensive Winter 2017/2018 beschert dem Eisenbahnfreund tolle und seltene Fotomotive, wie hier am 4. Januar 2018 in Airolo.



Die railCare-Transportkette kann mittlerweile vollständig auf der H0-Modellbahn dargestellt werden.

Die railCare AG im Vorbild und die Modelle von Roco in Spur H0

Eisenbahn-Diamanten

Mit innovativen Ansätzen mischt die railCare AG den Bahngüterverkehr auf schweizerischen Strecken auf. Das Erscheinen der Lokomotiven und eines Containertragwagens bei Roco ist für unseren Autor Anlass, sich näher mit diesem Unternehmen und der Umsetzung des railCare-Verkehrs auf der Modellbahnanlage auseinanderzusetzen.

Von Marco Rinaldi (Text und Fotos)

Seit September 2009 ist die railCare AG als Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Schweiz tätig. Das noch junge Unternehmen bietet logistische Dienstleistungen im unbegleiteten kombinierten Verkehr an. Hauptsächlich transportiert die heute vollständig dem Detailhändler Coop gehörende Gesellschaft Güter des täglichen Bedarfs innerhalb der Schweiz, wobei die ganze Transportkette vom Absender zum Empfänger inklusive Strassen- und Schienentransporten sowie Umladeaufgaben angeboten wird. Hauptkunde ist Coop selbst. Daneben werden auch Waren von Drittunden, zum Beispiel Valser-Wasser, Heineken-Bier und Emmi-Milchprodukte, transportiert. Die railCare-Züge verkehren



Die Re 465 017 «Pink Panther» mit einem railCare-Güterzug im Berner Aaretal. Beachtenswert sind auch die unterschiedlichen Wechselbehälter auf den Tragwagen.

Foto: Hans Roth

Fotos: Hans Roth



Die sechsachsigen Tragwagen hinter der Re 465 015 «Cat's Eye» sind einheitlich mit axis-Containern beladen, ähnlich wie beim in diesem Artikel vorgestellten Roco-Modell.



Die Beladung des Zuges hinter der Re 465 018 «Flash Fire» besteht ausschliesslich aus axis-Containern. Zu beachten sind die einzelnen leeren Stellplätze auf den Wagen.



Praktisch ausschliesslich Kühlcontainer bilden die Beladung dieses railCare-Zuges mit der Re 465 016 «Black Pearl» bei Wichtach auf dem Weg nach Bern Brünnen.

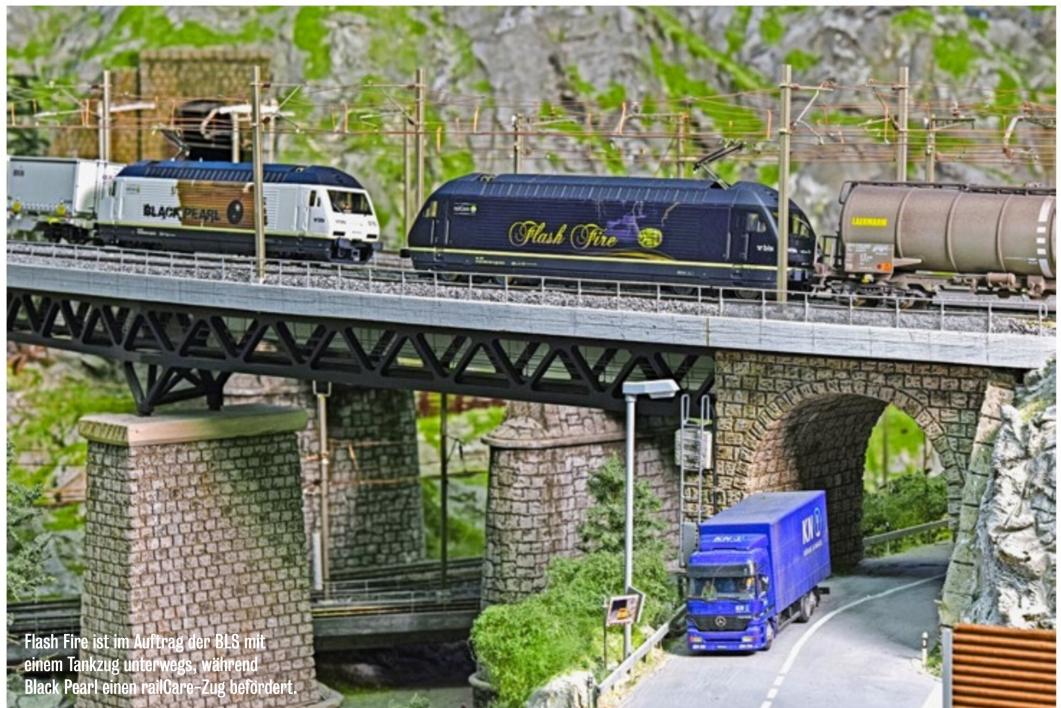
aktuell zwischen zehn Hubs, die über grosse Teile der Deutschschweiz, Graubündens, des Tessins und der Westschweiz verteilt sind; weitere Hubs in den Regionen Basel, Zürich und Ostschweiz sollen demnächst in das Streckennetz integriert werden.

Die Schienentransportleistungen werden mit maximal 250 Meter langen und relativ leichten Zügen aus gleichartigen Containertragwagen erbracht, welche alle für maximal 120 km/h zugelassen sind. So können die railCare-Züge freie Trassen zwischen den Personenzügen rationell ausnutzen und mit dem Personenverkehr «mit schwimmen». Entsprechend erreicht ein railCare-Zug eine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit von gegen 90 km/h, während ein gewöhnlicher Güterzug auf lediglich ca. 50 km/h kommt.

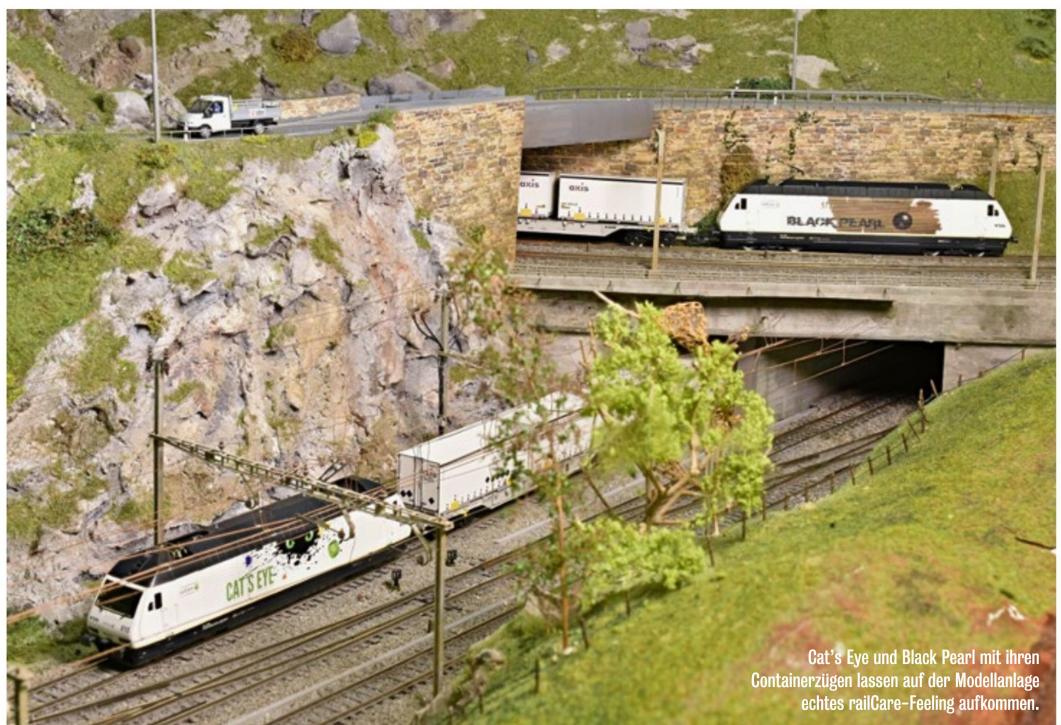
Für die railCare AG steht die ökologische und ökonomische Erbringung ihrer Transportdienstleistungen im Vordergrund. Die Prämisse ökologischen Handelns macht aus der railCare AG auch eine Innovationstreiberin: Im Oktober 2016 stellte die Gesellschaft den «CE-Powerpack» vor. Dabei handelt es sich um einen Achsgenerator an den Güterwagen, mit welchem die kinetische in elektrische Energie für den Betrieb der Kühlcontainer umgewandelt wird. Nicht verwendete elektrische Energie wird in Akkus auf den Fahrzeugen zwischengespeichert. Mit dieser zusätzlichen Installation werden Dieselsverbrauch sowie Lärm- und Abgasemissionen während des Bahntransports massiv reduziert. Das Unternehmen ist für dieses ökologische Engagement bereits mit verschiedenen Preisen belohnt worden, so zum Beispiel 2016 mit dem Prix Watt d'Or des Bundesamtes für Energie.

Fahrzeugpark von railCare

Die railCare AG ist wegen ihrer wechselvollen Fahrzeuggeschichte im noch kurzen Unternehmensleben ein interessantes Kapitel für die Modellbahner. In der kurzen Zeit seit dem Markteintritt von railCare im September 2009 hat der Triebfahrzeugbestand bereits drei Mal komplett gewechselt. Gestartet ist das Unternehmen mit zwei von SBB Cargo gemieteten Re 4/4^{II}. Diese beiden Loks verkehrten in orangefarbiger Farbgebung und mit der Aufschrift «Interregio-Cargo». Nach der mietweisen Übernahme von fünf Railpool-186ern (Bombardier TRAXX) im Dezember 2012 gingen die beiden Re 4/4^{II} zurück an SBB Cargo. Mit den



Flash Fire ist im Auftrag der BLS mit einem Tankzug unterwegs, während Black Pearl einen railCare-Zug befördert.



Cat's Eye und Black Pearl mit ihren Containerzügen lassen auf der Modellanlage echtes railCare-Feeling aufkommen.

TRAXX wurde das heute bekannte Design der Diamant-Loks eingeführt. Wegen eines Tauschgeschäfts im Dezember 2013 blieben die TRAXX nur rund ein Jahr bei railCare. Seither werden die entsprechenden Leistungen von den vier Re 465 015–018 erbracht, welche von der BLS AG gemietet sind. Das Design jeder Lok ist je einem berühmten Diamanten gewidmet: 015 = Cat's Eye; 016 = Black Pearl; 017 = Pink Panther; 018 = Flash Fire. Zusätzlich verwendet railCare für den Verkehr nach Felsberg (GR) eine Re 425 der BLS AG, welche auf dem RhB-Dreischienengleis unter der tieferen RhB-Fahrleitungsspannung verkehren kann.

Die sechsachsigen Containertragwagen der Bauart Sggmrss mietet railCare vom international tätigen Eisenbahnwagenvermietter Ahaus Alstätter Eisenbahn AG (AAE, heute Teil der VTG AG). Diese Wagen sind mit einem speziellen Rahmen ausgestattet, welcher den horizontalen Verlad der Container ermöglicht. Damit entfallen die ortsfesten Krananlagen für den Containerumlad in den Hubs; die Lastwagen sind mit einer entsprechenden Verladevorrichtung ausgerüstet. Bei einzelnen Wagen sind probeweise die Akkus des rCE-Powerpacks in diesem Rahmen untergebracht.

Die Modelle von Roco

Roco hat sich in den Jahren 2016 und 2017 dem Thema railCare in H0 umfassend angenommen. Zuerst erschienen die vier Diamant-Re 465. Zum Abschluss erschien dann im Oktober 2017 noch ein passender Containertragwagen mit vier Wechselbehältern. Die Loks basieren auf den bekannten Modellen der BLS-Re 465, welche seit über 20 Jahren auf dem Markt erhältlich sind. Detaillierung und Technik entsprechen dem gewohnten Roco-Standard. Entsprechend ist hier nichts zu beanstanden. Die Zugkraft der Re 465 reicht für den Einsatz eines vorbildgerechten railCare-Zugs mit sechs bis sieben Containertragwagen mit Weitem aus. Die Bedruckung der vier Varianten ist einwandfrei und gibt das Original bis ins kleinste Detail wieder. Die Modelle sind als Gleichstrom- (analog und digitalisiert mit Sound) und Wechselstromausführung (nur digitalisiert mit Sound) erhältlich. Bei der Inbetriebnahme der Soundmodelle sticht die voreingestellte Lautstärke als angenehm temperiert ins Ohr. Der vorkonfigurierte Sounddecoder

gibt die typischen Geräusche des Vorbildes originalgetreu wieder.

Unter der Artikelnr. 76915 ist bei Roco ein sechsachsiger Containertragwagen der Bauart Sggmrss erhältlich, der mit vier axis-Schiebenplanen-Wechselbehältern beladen ist. Das Modell ist aus den bekannten Tragwagen abgeleitet, die von Roco in den verschiedensten Varianten angeboten wurden

und werden. Der Metallrahmen verleiht dem Wagen stabile Fahreigenschaften. Die massgebenden Details sind korrekt wiedergegeben. Wohl dem Optimierungs- und Kostenindruck zum Opfer gefallen sind die silbernen Rahmen für den horizontalen Verlad der Container und die vertikalen Verstrengungen auf den Seitenwangen der Rahmen; diese railCare-typischen Details fehlen beim



Vier Diamanten auf einen Streich: Die Roco-Loks überzeugen durch die sorgfältige Bedruckung.



Regner railCare-Verkehr im Modell mit Zug von Roco und passendem Lastwagen von AWM.

Vorbild & Modell



Typenbild eines Doppeltragwagens Sggmrss. Gut sichtbar sind die horizontalen Streben auf den Seitenwangen im Bereich der Containerverschubbahnen.



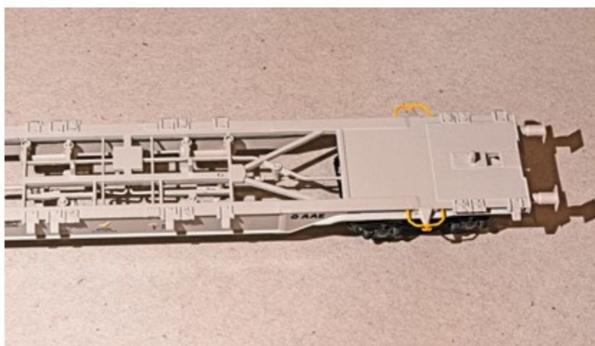
Der Blick auf einen unbeladenen Tragwagen zeigt die zusätzlichen Rahmen für den horizontalen Verlad der Wechselbehälter.



Diverse Details des AAE-Tragwagens mit den horizontalen Verstärkungsstreben zur Aufnahme der Container im Original ...



Auf dem Roco-Modell sind die technischen Angaben sauber aufgedruckt. Auch die axis-Container sind lupenrein bedruckt.



Das Modell zeigt nach Abnahme der Wechselbehälter die gewohnte betriebs-sichere Befestigung ohne den Rahmen für den horizontalen Verlad.



... und das nicht minder interessante Abbild im Modell. Die horizontalen Verstärkungsstreben sind dem Container aufgedruckt.

Roco-Modell. Abgesehen von diesem Kompromiss, der im Betrieb auf der Modellanlage kaum ins Gewicht fällt, hat Roco den railCare-Wagen gut umgesetzt. Insgesamt lässt sich mit den hier beschriebenen Roco-Modellen ein innovatives Kapitel des schweizerischen Güterverkehrs sehr gut im Modell darstellen.

Es bleiben ein Wunsch an Roco und eine Anregung für die Modellbahner. Es wären weitere Varianten der Container und Wechselpritschen wünschenswert, womit ein bunter und abwechslungsreicher railCare-Güterzug im Modell dargestellt werden könnte. Die typischen Rahmen für den horizontalen Verlad der Wechselbehälter auf den Tragwagen, vielleicht sogar mit dem rCE-Powerpack, und die vertikalen Verstrebungen an den Seitenwangen kann sich der engagierte Modellbahner aus verschiedenen Bauteilen selbst herstellen. Damit erhielte er ein Modell, das so nicht zu kaufen ist.

Einsatz auf der Modellanlage

Die railCare-Züge verkehren im Original üblicherweise mit sechs bis sieben Tragwagen. Ein solcher Zug kann bei üblichen Platzverhältnissen auf einer Klubanlage in der Regel gerade noch vorbildgetreu dargestellt werden. Selbst die Kürzung um ein bis zwei Wagen tätigt die Authentizität eines railCare-Güterzuges keinen Abbruch; immerhin kommt ein solcher Zug in H0 noch auf die stattliche Länge von rund 2,5 Metern (inkl. Lok). Ebenso interessant kann der Nachbau eines Verladeterminals sein. Dies ist aufgrund der benötigten minimalen Infrastruktur – ein Gleis für die Bahn und eine direkt anschliessende geteerte Fläche für die Lastwagen – selbst bei wenig Platz möglich. AWM Automodelle hat vor wenigen Jahren je ein Volvo- und ein Mercedes-Hängerzug im railCare-Design mit Coop-Kühlcontainern in limitierter Schweizer Sonderserie hergestellt. Damit ist die Feinverteilung auf der Modellanlage gesichert. Darüber hinaus hat der rangierfreudige Modelleisenbahner eine interessante Möglichkeit, den horizontalen Umschlag Bahn–Strasse nachzustellen. Getrübt wird diese Freude durch die fehlende Kompatibilität der Container der verschiedenen Wechselbehälter: Bei Roco werden die Container statt mit den vorbildlichen Zapfen mit zusätzlichen Aufnahmen auf den Wagen befestigt, womit die Verwendung von Containern von anderen Herstellern er-



Ein AAE-Tragwagen mit einem sogenannten rCE-Powerpack. Gut sichtbar sind die Akkus und die Steckdosen für den Stromanschluss der zu beladenden Kühlcontainer.



Sobald erfolgt ein Horizontalverlad eines Wechselbehälters im Hub in Schafisheim.



Mit dem neuen Roco-Tragwagen und den Lastwagenmodellen von AWM kann die gleiche Szene auf der heimischen Modellbahnanlage vorbildgetreu nachgestellt werden.

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>



Re 465 018 «Flash Fire» zieht einen railCare-Zug über den Modell-Gotthard mit Gütern aus dem Süden.



Der Lkw hat seine Fracht soeben auf den Tragwagen umgeladen.



Modellbäume mit einfachen Mitteln selbst hergestellt (Teil 2)

Man sieht den Wald vor lauter Bäumen nicht

Nachdem Kim Nipkow in der LOKI 1|2018 bereits den Selbstbau von Tannenbäumen mit einfachen Mitteln präsentierte, folgt nun im zweiten Teil dieser kleinen Artikelserie des Baum-Selbstbaus eine weitere Variante: In dieser Ausgabe wendet sich unser Autor den Laubbäumen zu.

Von Kim Nipkow (Text und Fotos)

Bei dem Bau meiner H0n3-Anlage «Chama», welche in der LOKI 7-8|2016 präsentiert wurde, benötigte ich eine Waldrandkulisse. Dazu brauchte ich eine relativ grosse Anzahl von Baummodellen, die optisch befriedigten und dennoch günstig waren. Weiter sollten diese Modellbäume mit einem mässigen Aufwand herzustellen sein. Mit den kunstvollen Unikaten einzelner «Baumspezialisten» sind die Baum-eigenbauten keineswegs vergleichbar. Jedoch sollten sie besser aussehen, als die von der Industrie erhältlichen Produkte ab der Stange.

Benötigt wird folgendes Material:

- Seeschaum
(z.B. Nohc oder Scenic Express)
- trockene, verästelte Zweige
(z.B. von Sommerflieder)
- Heisskleim
- braune Sprühdosenfarbe
- beige Sprühdosenfarbe
- Sprühkleber (Uhu)
- Laub-Flockage (Nohc)

Der Zeitaufwand für einen solchen Modellbaum im Eigenbau beträgt je nach Grösse ungefähr 20 bis 30 Minuten. Vorsicht ist allerdings geboten bei der Anwendung des Feuerzeugs! Die kleinen Verästelungen des Seeschaums sind leicht entflammbar.

Die Flamme sollte diesen Verästelungen daher nicht zu nahe kommen. Aber wie bereits bei den Tannen ist auch hier möglich, mit relativ geringem zeitlichen und finanziellen Aufwand eine ansehnliche Bewal-dung der Anlage herzustellen. ☀



Seeschaum wird von der amerikanischen Firma Scenic Express mit Namen «Super Trees» angeboten.



Ein Seeschaum Baumrohling. Dies ist ein sehr schönes Exemplar. Solche lege ich jeweils beiseite und benutze sie, um kleinere Bäume zu modellieren.



Die feingliedrigen Verästelungen des Baumes entstehen aus Seeschaum-stücken, welche nicht dicht genug sind, um eigenständige Bäume zu bilden.



Bei grösseren Bäumen verwende ich als Stamm einen Sommerfliederzweig.



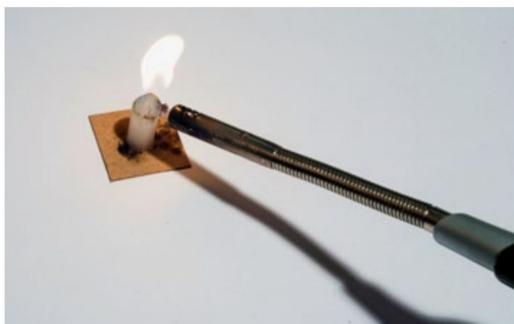
Verzweigungen, welche zu lang sind, dienen gestutzt als grössere Äste.



Ein Seeschaumstück, welches für einen «Patchwork»-Baum geeignet ist.



Der Seeschaum wird von alftäglichen Blätterresten gesäubert.



Eine «Holzfällermethode», um Heissleim zu schmelzen.



Das Ende des Seeschaumstücks wird in den flüssigen Heissleim gedippt ...



... die entstehenden Heissleimfäden mit dem Feuerzeug abgetrennt ...



... und an den Stamm oder einen seiner Ableger angeklebt.



Mit dieser Herangehensweise entsteht nun ...



... Schritt für Schritt ...



... mit der Einpflege der einzelnen Verästelungen ein Modellbaum.



So sieht schlussendlich der fertige Baumrohling aus.



Der Rohling wird im Anschluss braun gespritzt und erhält eine beige Patina.
Für den letzten Schritt wird er mit Sprühkleber eingenebelt.



Zum Schluss kann der Baum mit beliebiger Flockage versehen werden.
Es empfiehlt sich, ihn in der ausgestreuten Flockage zu «rollen».



Für eine Waldrandszene, wie sie im Hintergrund zu sehen ist, eignen sich die Eigenbau-Laubbäume bestens.

Die El 18 passiert mit dem Schnell-
zug Bergen–Oslo den Bahnübergang von
Trengereid. Rechts unten befindet sich
das Wasserkraftwerk.

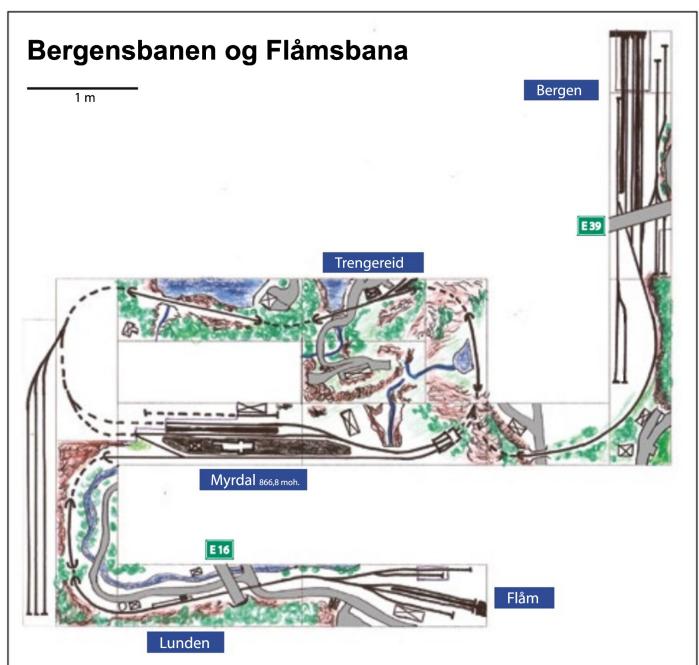


Modellbahn nach norwegischem Vorbild in Spur H0

Der Bub spielt immer noch

Die Streckenführung der alten Gotthardbahn ist zweifellos spektakulär, doch die reiche Vegetation gibt ihr zuweilen eine liebliche Atmosphäre. Wer Regelspurbahnen in unwirtlichen Gebieten oberhalb der Baumgrenze sucht, entdeckt irgendwann Norwegen – und dort die Bergen- und Flåmsbahn.





«Unsere» Re 460 heisst bei der NSB El 18 und ist mit einem Schnellzug bei Risnes unterwegs.

Von Daniel Wietlisbach (Text und Fotos)

Jnd so erging es François Rast, der eine besondere Vorliebe für rauе Gegen- den hegt und solche auch regelmässig besucht und durchwandert.

Die Begeisterung für die Modelleisenbahn wurde ihm bereits in die Wiege gelegt. Weniger vom Vater, dafür vom Grossvater mütterlicherseits, der ein Freund grosser und kleiner Bahnen ist. Dieser interessiert sich jedoch vor allem für die technischen Aspekte des Eisenbahnbetriebes, was sich auch in seinem Modellbahnen niederschlug, die meist ohne Landschaft auskamen. Auch der Grossvater väterlicherseits hatte aus früheren Zeiten eine Märklin-Bahn, mit der der Vater von François gross wurde. Diese blieb jedoch bei den Grosseltern stehen. Sie war das Highlight für François Rast, wenn er die Grosseltern besuchte. Er erinnert sich, dass er glücklich war, lediglich Cousinsen zu haben, die alle kein Interesse für die Modellbahn zeigten, und sie deshalb de facto eigentlich «seine» Modellbahn war.

Zu Weihnachten im Alter von fünf Jahren war es so weit: Der Junge bekam eine Lima-Geschenkpackung mit Gleisoval und TGV. Er erinnert sich noch lebhaft an den «Geruch» beim Auspacken, der sich aus der Styroporverpackung und dem elektrischöligen Modellmotor zusammensetzte. Auch wenn er lieber eine Re 4/4 mit SBB-Wagen bekommen hätte, war die Freude über die erste eigene Modellbahn gross.

Als Luzerner hatten François und sein Grossvater eine Jahreskarte für das Verkehrshaus. Der wöchentliche Gang in die heiligen Hallen des Schienenverkehrs war für beide schon mehr als ein Ritual, während der Vater des Jungen noch an eine Entwicklungsphase glaubte, die vorbeigehen würde. Trotzdem bekam François von den Eltern jede mögliche Unterstützung zur Ausübung seiner Leidenschaft, wie er sich erinnert. Sogar als einmal der Nachbar von oben klingelte und von der Mutter wissen wollte: «Kann der Bub nicht auch mal etwas anderes spielen als Eisenbahn?» (Der Junge realisierte alle Bahngeräusche und Durchsagen am Bahnhof offenbar ebenso lautstark wie unverkennbar.) Die Antwort der Mutter kam klar und eindeutig: «Nein!»

Ein besonderes Ereignis waren damals die Eisenbahn-Modellbautage im Verkehrshaus, von denen François jeweils inspiriert und voller Tatendrang zurückkehrte. Aber



Eine El 19 der staatlichen norwegischen Güterbahn CargoNet (angemietet bei Railpool) auf der Bergenbahn bei Risnes zwischen Arna und Trengereid.



In der neueren Lackierung erinnert der Bm 69 kaum noch an einheimisches Rollmaterial.

auch jedes andere Erlebnis, das er mit dem ÖV machte, fand später im Kinderzimmer seine Nachahmung.

Unter seinem Rollmaterial glänzten mittlerweile tatsächlich eine Re 4/4ⁱⁱ von Roco in TEE-Farbegebung und SBB-Wagen.

Mehrere Modellbahnen gleichzeitig

Mit acht Jahren bekam er vom Grossvater eine Modellbahn der Marke Utz. Das rührige Schweizer Verpackungsunternehmen startete damals mit einer eigenen Modellbahn in Spur 0m mit Zahnstangeneisen und Fahrzeugen der FO und RhB. Mit dem Grossvater wurde im Keller des Elternhauses eine eher technisch interessante Bahn mit Zahnradstrecke und Gleiswendl erbaut; François war für den Geländebau zuständig.

Die eher einfach detaillierten Modelle erschienen ihm zunehmend zu grob, und er entdeckte die Schachtel mit seinem HO-Material wieder. Lok und Wagen gefielen ihm einfach besser, und so reifte der Wunsch, doch wieder im Massstab 1:87 zu bauen.

Die Eltern von François Rast hatten sich damals getrennt, und die Mutter zog mit François und seiner Schwester zu ihrem neuen Partner. Dieser ist Künstler und sein

Auch die CargoNet E1 16 erinnert etwas an Schweizer Konstruktionen, wären da nicht die seitlichen Bullaugen. Links eine Bahndienststütze, in Norwegen «Banebu» genannt.

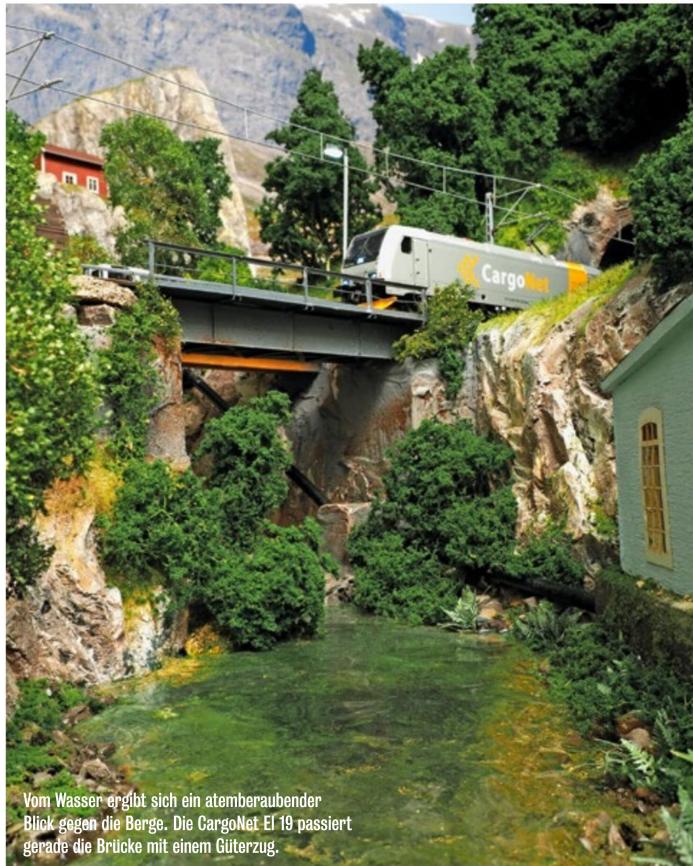




Einer der seltenen Lasercut-Bausätze für nordische Gebäude – das Grasdach ist jedoch vom Modellbahner selber umgesetzt worden.



Das Wasserkraftwerk Trengereid ist zum Modulrand hin offen und mit einer Inneneinrichtung nachgebildet.



Vom Wasser ergibt sich ein atemberaubender Blick gegen die Berge. Die CargoNet El 19 passiert gerade die Brücke mit einem Güterzug.

Haus war voller Materialien, die es für den Modellbau brauchte. Der junge Modellbahner fand alles, was er suchte, und konnte sich im Untergeschoss verwirklichen. Und das Thema für eine neue Anlage war auch schnell gefunden: Teile der Bahn durch das Val de Travers im Jura und dort vor allem die atemberaubende Schlucht der Areuse, die von der Bahn durchquert wird. An dieser Modellbahn hat François Rast bis zu seinem Auszug weiter gebaut, sie existiert immer noch, und das Val de Travers kann heute noch im Keller besucht werden.

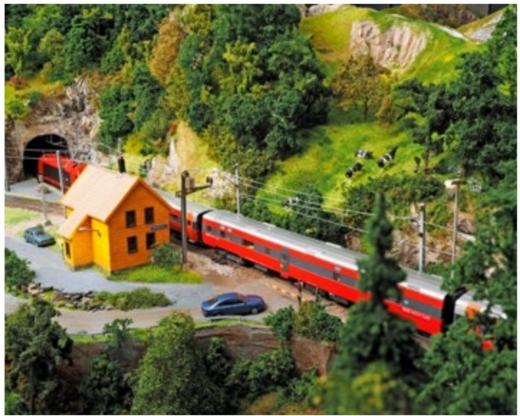
Als Teenager wurde er von seinem Götti, der in den USA wohnte, zu einem Besuch eingeladen. Weil auch er eisenbahnbegeistert ist, zeigte er seinem Göttibub den weltberühmten Tehachapi Loop und besuchte mit ihm historische Waldbahnen. Nicht ohne Folgen, denn wieder zu Hause reifte das Projekt für eine dritte Modellbahn, diesmal nach US-Vorbild. Diese ist zwar nicht erhalten geblieben, das schön verpackte Modell einer Shay-Waldbahnlok zeugt aber noch von der modellbahnerischen Themenreise eines Jugendlichen.

Student und Lokführer

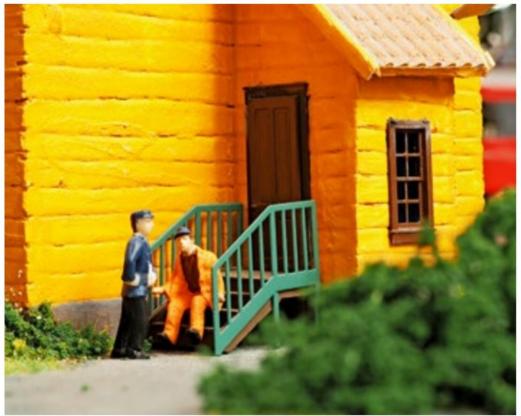
2008, mit 20 Jahren, begann François Rast ein Geografiestudium an der Universität Bern. Wie bei der Modellbahn interessierte ihn damals so vieles, dass ihm die Entscheidung nicht leichtgefallen war. Geografie hatte ihn schliesslich wegen der Vielfalt, die das Fach zu bieten hat, überzeugt.

Parallel dazu arbeitete er während fünf Jahren in den Sommermonaten und an den Wochenenden als Triebwagenführer bei der

Anlage



Leider kein Halt an der beschaulichen Haltestelle Trengereid – der Schnellzug mit einer NSB El 18 und B7-Wagen eilt Oslo entgegen.



Die Ruhe der Landschaft überträgt sich auf das Personal. Da ist meist Zeit für einen kleinen Schwatz hinter dem Bahnhof.



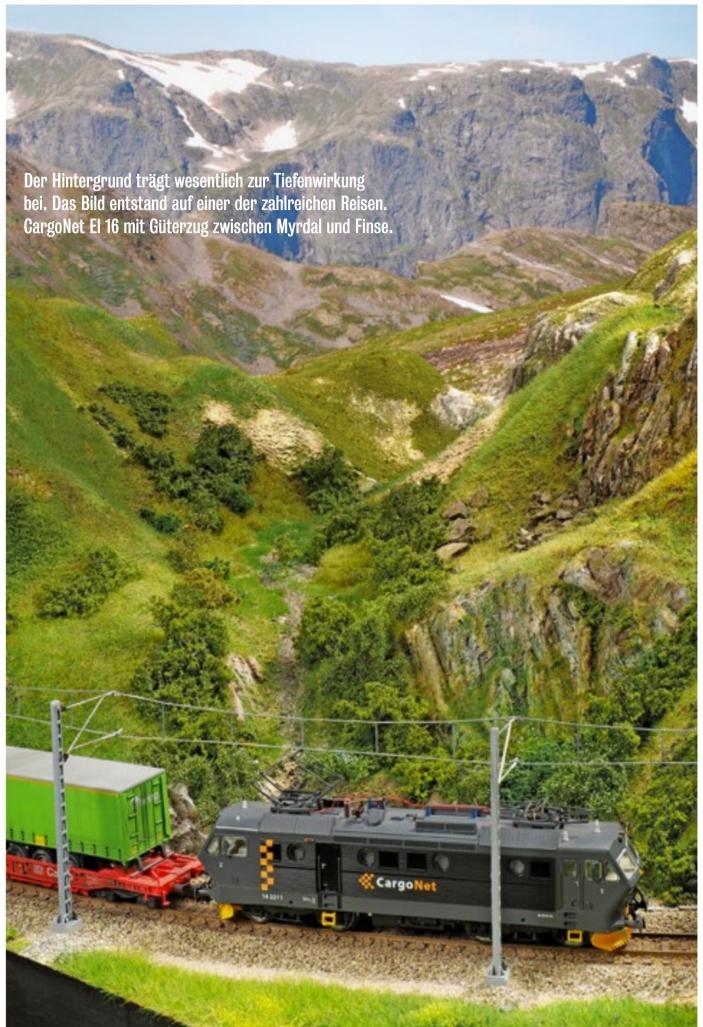
Regelmässig bedient wird die kleine, aber feine Haltestelle Trengereid hingegen vom Regionalzug mit dem NSB-Triebwagen des Typs Bm 69. Das abzweigende Gleis im Vordergrund gehört der alten Strecke, die aussen am Felsen entlangführt und hier am Modulrand endet.

Pilatus-Zahnradbahn. Er hatte sich dort ein-fach mal beworben und dabei seine Leiden-schaft für Bahnen glaubhaft darstellen kön-nen. Er konnte die Ausbildung absolvieren und arbeitete während des Studiums zu etwa 60% als Lokführer. Beides liess sich prima unter einen Hut bringen, weil er bei beiden Aufgaben zu unterschiedlichen Zei-ten gefordert war.

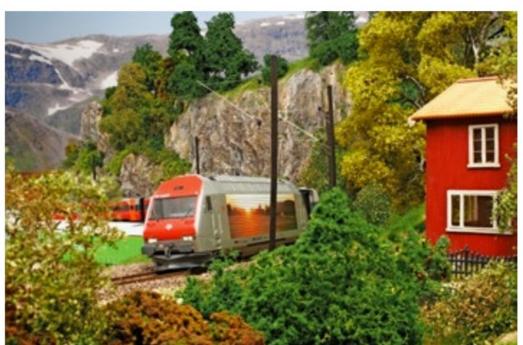
Heute arbeitet François Rast bei SBB Per-sonenverkehr als Projektleiter an der Um-setzung des Fahrplans 2019.

Verliebt in Norwegen

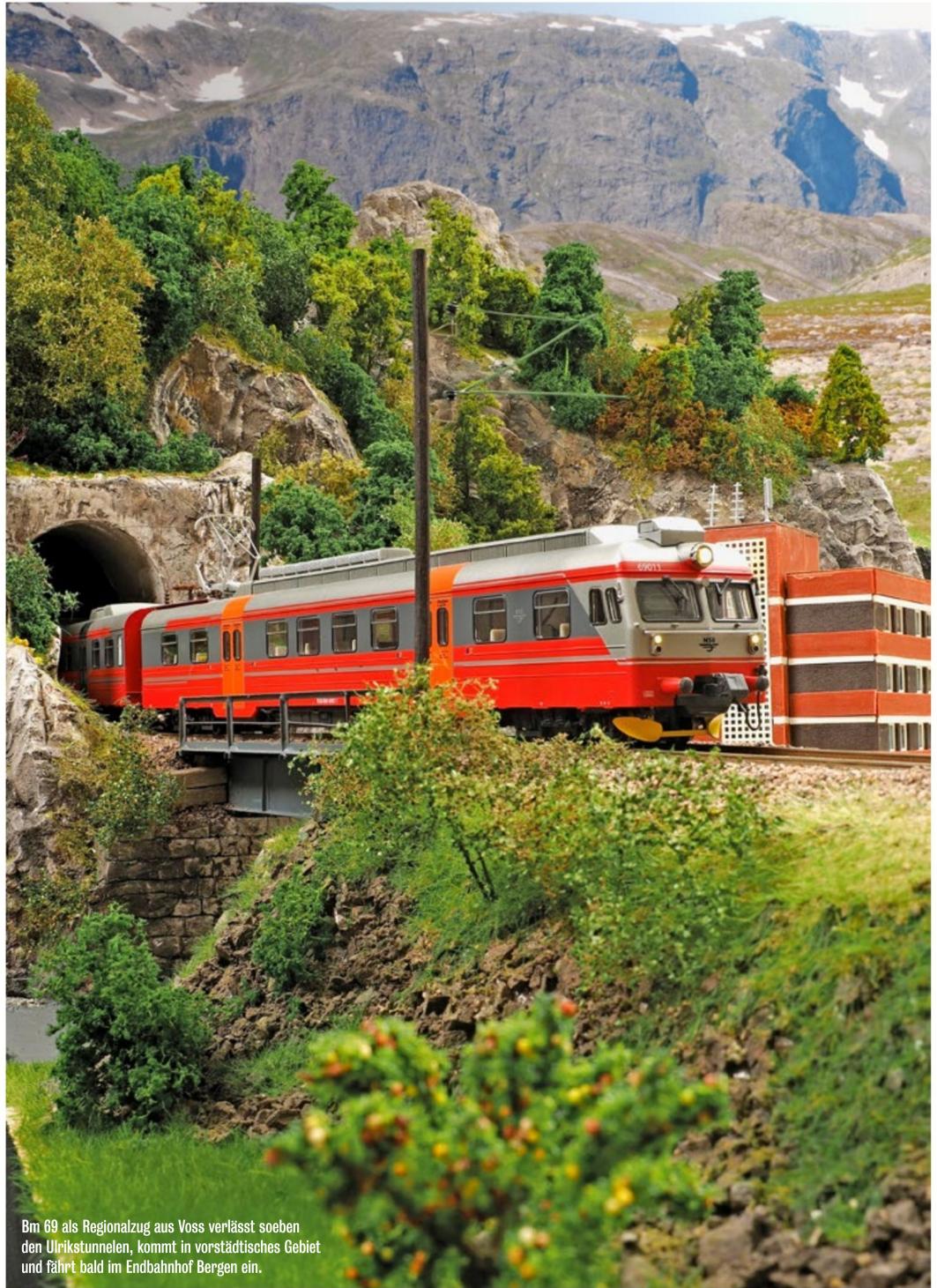
Ebenfalls im Alter von 20 Jahren unter-nahm François Rast eine Interrail-Reise durch Schweden, Finnland und Norwegen, alles Länder, welche ihn sofort faszinierten. Denn die Leidenschaft für rauе Landschaf-ten hatte er bereits in der Kindheit durch zahlreiche Wanderungen erworben und sie ist bis heute erhalten geblieben. Unberührte einsame Natur, noch selten vom Menschen besucht, oder abgelegene unwirtliche Orte. All das fand er in Norwegen – und ganz ne-benbei eine atemberaubende Eisenbahn-linie. Beim ersten Mal reiste François mit dem Nachtzug von Oslo nach Bergen. Als er jedoch bei einem Halt den Vorhang zur Seite schob, traute er seinen Augen nicht, denn er schaute auf eine hochalpine Land-schaft, es war Sommer, und es lag teilweise noch Schnee. Und ihm war sofort klar, dass es ein grosser Fehler war, diese Strecke in der Nacht zu befahren. Am nächsten Tag fuhr er deshalb gleich wieder ein Stück zu-rück bis nach Myrdal, einen Ort, den er in der Nacht erkannt hatte.



Bauzuglok MZ 1415 der Jernbaneverket zwischen Myrdal und Finse mit einem Schotterzug. Am rechten Bildrand eine der zahlreichen Schneeschutzbauten.



Die Schnellzüge der Bergenbahn sind nach wie vor die Domäne der El 18. Hier verlässt sie soeben Bergen in Richtung der Hauptstadt.



Bm 69 als Regionalzug aus Voss verlässt soeben den Ulrikstunneln, kommt in vorstädtisches Gebiet und fährt bald im Endbahnhof Bergen ein.

Die Bergenbahn gilt als eine der schönsten Bahnstrecken Europas. Die Flåmsbahn, eine Stichbahn, die von Myrdal auf 866 m ü.M. auf einer Länge von 20,2 km nach Flåm auf 2 m ü.M. zuhinterst im Aurlandfjord fährt, ist atemberaubend. Der Aurlandfjord ist ein Seitenarm des Sognefjords, des längsten und zugleich tiefsten Fjords Europas.

Die Modellbahn

Zurück von der Reise stand fest, dass die Bergenbahn das nächste Anlagenthema sein

soll, und sie ist es in den vergangenen zehn Jahren bis heute geblieben. Dazu hat sicher auch der modulare Aufbau, der von Anfang an umgesetzt wurde, beigetragen. Das selbst definierte Raster setzt sich aus Quadraten mit 60 cm Kantenlänge zusammen. Alle Segmente sind 60 cm tief und maximal 180 cm lang und damit gerade noch durch zwei Personen tragbar.

Im Zentrum sollte der Abzweigbahnhof Myrdal stehen, der sich auf den zwei längsten Modulen über eine Länge von 360 cm

erstreckt. Angegliedert ist eine Rundstrecke mit einzelnen Segmenten, wovon jedes eine typische Situation der Bergenbahn zeigt, einmal eine kleine Station, ein anderthalb schlicht eine Strecke in atemberaubend umgesetzter Landschaft. Diese zu bauen, ist dem Modellbahner sowieso am wichtigsten, und deshalb gibt es Segmente, die von oben nichts als Felsen, Steine und karge Vegetation zeigen. Das Bahngleis befindet sich darunter in einer Tunnelstrecke.

Das neuste Segment hingegen birgt nicht einmal mehr im Bauch eine Bahnstrecke, sondern zeigt einzig einen Teil der Landschaft. Es dient lediglich dazu, das Loch in der Mitte der Ringstrecke zu stopfen, damit das Auge ungehindert über die Gleise hinweg in die Weite schweifen kann...

Während die beiden Myrdal-Segmente noch in der frisch bezogenen Berner Wohnung gebaut werden konnten, benötigte der geplante Kreisverkehr dann doch mehr Platz, sodass bald ein Hobbyraum dazugemietet wurde. Dieser war sogar etwas größer als gefordert und ermöglichte Pläne für den L-förmigen Anbau der Flåmsbahn mit dem Bahnhof Flåm.

Erst vor drei Jahren musste die Bahn zum letzten Mal umziehen, was – Segmente sei Dank – problemlos möglich war. Der aktuelle Hobbyraum ist mit 60 m² reichlich dimensioniert, und deshalb entstand in den vergangenen Jahren das zweite «L», auf dem der Bahnhof Bergen Platz findet. Beide Endbahnhöfe befinden sich noch im Bau, und auch die Landschaft sei noch lange nicht fertig, meint der Erbauer.

Der Unterbau ist so klassisch wie stabil: Über Holzspannen wird die Landschaft grob mit Fliegengittern vorgeformt, mit Gipsbinden belegt und schliesslich aus Gips geformt, welches der Modellbauer als sein «Lieblingsmaterial» bezeichnet. Erstaunlich klingt, dass die Felsen nicht ab Bildern, sondern frei aus Erinnerungen mit dem Spachtel geformt werden. Dazu habe er nach zehn Reisen klare Bilder im Kopf, die er bei der Formgebung abrufen kann. Erst nach dem Bau vergleicht er das Resultat teilweise mit Bildern, die auf den langen Reisen entstanden sind. Die Farbgebung sei keine Hexerei, und der Modellbahner beschreibt den Vorgang für jeden nachvollziehbar: Er verwendet drei Farben, die je im Verhältnis 1:16 sehr flüssig mit Wasser verdünnt werden. Zuerst werden unregelmässig etwa 50% der Felsen mit den ▶



Ein NSB Bm 73 verlässt soeben den Gravhalstunnel und fährt in den Bahnhof Myrdal ein. Dort steht bereits ein Doppellok-Pendelzug der Flåmsbana, der auf Gleis 11 auf die Abfahrt nach Flåm wartet.



Alle Gebäude des Bahnhofs Myrdal sind wiederum Eigenbauten aus Balsaholz. Das Rollmaterial wird von der NSB in der Lackierung der Flåmsbana angemietet.



Oben: Zug der Flåmsbana kurz vor der Schneeschutzbauten bei Myrdal, wie sie auf der Strecke zahlreich gebaut wurden.

Links: Blick auf eines der Module, das von oben betrachtet «nur» Landschaft mit einem Bergsee zeigt. Im Inneren verbirgt sich die Tunnelstrecke.

Unten: Der «Knick» im Zug ist nicht übertrieben, die Flåmsbana taucht kurz nach dem Bahnhof in die bis zu 55 Promille steile Strecke nach Flåm ein.





Die Bahn bietet immer wieder atemberaubende Ausblicke für die Passagiere – oder Einblicke für die Betrachter der Modellbahn.



Die steile Strecke bedingt spezielle Kompositionen. Der El-17-Doppel-lok-Pendelzug der Flåmsbana am Halteort Lunden.



Kurz nach Lunden überquert die Brücke der Schnellstrasse E16 das Flåmstal. Auf der E16 befindet man sich nur kurzzeitig unter freiem Himmel. Sie verbindet die Fjordtäler miteinander und ist deshalb meistens in Tunnels geführt.

Anlage



Der Bahnhof Flåm befindet sich definitiv noch im Bau. Rechts der gelbe Lokschuppen, bei welchem man das Dach abheben kann.



Der Endbahnhof Bergen ist zwar noch lange nicht fertiggestellt – es lässt sich aber doch schon einiges erahnen.

Farben Holzbraun und Ockergelb eingepinselt, zum Schluss kommt Schwarz über die ganze Felsformation, auch über die möglichst noch feuchten braunen und gelben Farben, was zu natürlich unregelmäßigen Farbmischungen führt. Neben den Felsen kommt zuerst eine Mischung Streumaterial aus «Erde» und «Mineralbeton» von Asoa und «Turf» von Woodland auf die eingefärbte Gipsfläche. Darauf kommt Streumaterial in verschiedenen Grüntönen von Woodland und Noch. Üppigeres Gras wird mit dem elektrostatischen Gerät von Faller aufgebracht.

Auch alle Mauern, Tunnelportale und sonstigen Kunstbauten entstehen aus dem Lieblingsmaterial Gips, in das im noch feuchten Zustand die Fugen geprägt werden.

Bäume und Gestrüpp sind ein Gemisch aus Eigenbauten und Produkten von Woodland, Heki und Silhouette, und vermutlich ist es exakt dieses Gemisch, das die realistische Wirkung ausmacht.

Das Gleismaterial stammt von Peco und Tillig, außer dem Betonschwellengleis von Roco, der Kalksteinschotter kommt aus dem Hause Asoa.

Da die Oberleitung der NSB der deutschen ähnelt, fanden leicht adaptierte Masten von Viessmann Verwendung. Im Bahnhofsbereich werden sie durch Gittermasten des schwedischen Herstellers Entec ergänzt.

Das Rollmaterial steuerte vereinzelt Roco bei. Glücklicherweise gibt es aber mit NMJ (Norsk Modelljernbane) einen norwegischen Hersteller, der mittlerweile ein anscheinliches Programm mit NSB- und SJ-Fahrzeugen anbietet.

Demgegenüber gibt es nur wenig Gebäudebausätze für Modellbahner mit nordischen Vorbildern, geschweige denn welche von der Bergen- und Flåmsbahn. Deshalb entstanden viele Häuser im Eigenbau. Die Grundlage bilden oft Reste von Gemüseverpackungen (Holzkörbchen), weil dieses eher grobe Holz gut zur rauen Landschaft passt. Es lässt die Gebäude massiv aussehen und ist kostenlos zu haben.

Ergänzt werden die Eigenbauten durch passende Lasercut-Bausätze aus Norwegen von NMJ (nmj.eu) und SMB (smbservice.no).

Die typischen Galerien und Verbauungen bestehen ebenfalls aus Holz und haben teilweise Verkleidungen aus eingefärbtem Wellkarton.

Das echt norwegische Fischerboot steuerte Artitec mit einem Bausatz aus Resin bei.



Das Dach des Lokschuppens lässt sich entfernen und gibt den Blick in die Inspektionsgrube frei.



Werkstätte der Mantena AS in Bergen, wo auch der kleine Unterhalt der Flåmsbana-Loks gemacht wird.



Der bediente Schalter im Bahnhof Bergen. Fahrgäste kaufen noch ein Ticket für den Nachzug nach Oslo S.

Baufortschritte

François Rast hat eine eigene Facebook-Seite für die vorgestellte Modellbahn eingerichtet, wo regelmässig Bilder vom Baufortschritt gepostet werden: www.facebook.com/flamsbana

Wer die Modellbahn gerne live erleben möchte, kontaktiert den Erbauer am besten per Mail:
francois_rast@hotmail.com

Der Erbauer François Rast,
der noch lange nicht fertig ist ...



Obwohl die Modellbahnanlage noch lange nicht fertig sei, ist sie doch schon mehr als nur vorzeigbar. Dafür sorgen sicherlich auch die zwei «Bauwochen», die François Rast pro Jahr in seiner Agenda fest einplant. In diesen zwei Wochen baut er jeweils von morgens bis abends an seiner Modellbahn, denn das Hobby ist für ihn der Ort, wo er selber bestimmen kann, in welche Richtung es geht, und keinen Abgabetermin vorgesetzt bekommt. Die Modellbahn ist sein Ausgleich zum Alltag und vereint für ihn Reisen, Freiheit und Träumerei, und mit einem Schmunzeln im Gesicht meint er schliesslich: «Ja, der Bub spielt immer noch!»



Der Schnellzug aus Oslo S, bespannt mit einer El 18, trifft soeben in Bergen ein. Rechts steht der Regionalzug nach Voss, danach wird heute nur noch der Nachtzug nach Oslo S Bergen verlassen.

Erfolgreich werben mit



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

Nächste Anzeigenschlüsse

LOKI 3 | 2018: 2. Februar 2018

LOKI 4 | 2018: 2. März 2018

Ihr Ansprechpartner
für LOKI-Inserate:



Gerne berate ich Sie persönlich und unterstütze Sie bei Ihrer Mediaplanning

Stavros Panagiotidis
Anzeigenleiter

Stämpfli AG
Inseratemanagement
Wölflistrasse 1
Postfach
3001 Bern
Tel. +41 (0)44 309 90 82
Mobile +41 (0)76 567 11 26
Fax +41 (0)31 300 63 90
inserate@staempfli.com

Bei Fragen zu Ihrem LOKI-Abo und für Einzelbestellungen wenden Sie sich bitte an unseren Leserservice:

Tel. +41 (0)31 300 62 58
Fax +41 (0)31 300 63 90
leserservice@loki.ch

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



GBB Messingers

Denkmalstrasse 13
6006 Luzern
041 410 04 28
www.messingers.ch



Öffnungszeiten:
Jeweils Samstag von 10.00–14.00 Uhr

Messingmodelle vom Feinsten

Aktionen am 10. und 17. Februar 2018
10.00–14.00 Uhr im Geschäft!

ZUBA-TECH

Zu kaufen gesucht:
Modelleisenbahnen
alle Spuren und Blech

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

Langjährige Erfahrung

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

bruderer bahnen



Grosse Auswahl
in HO und N
im Topzustand.

Reparatur und Digitalisierung
in Spur HO und N.

bruderer bahnen
Nachfolger Herr Philipp Joss
Mitteldorfstrasse 45A, 3072 Ostermundigen
Telefon 031/931 90 20, Fax 031/931 90 28
www.obbo.ch, immer

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



Lokschuppen Hagen-Haspe



Exklusive
Modelleisenbahnen

und mehr ... vieles mehr ...

Ausverkauf älterer Großserienbestände
und Zubehör Spur Z, N und HO

www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos!

Tel. ++49 (0) 2331 404453

Vogelsanger Strasse 40, D-58135 Hagen

**Fehlt Ihnen die Zeit
zum Bau einer Modellbahn?**

**Ich bau Ihre digitale
Heimanlage!**

079 902 72 61

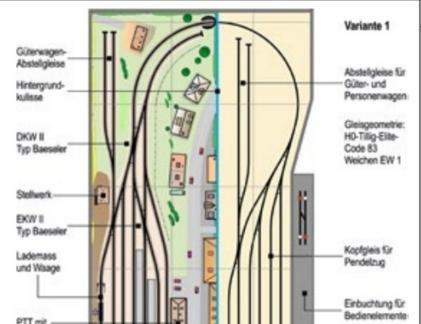


Messebericht 2018

Nürnberg Spielwarenmesse

Die Spielwarenmesse in Nürnberg vereint alle wichtigen Lieferanten im Bereich der Modelleisenbahn unter dem Dach der Halle 4A. Was es für die Schweiz Neues aus dieser Messehalle zu berichten gibt, wird das neue LOKI-Team in Erfahrung bringen und ausführlich darüber berichten.

Foto: Hans Roth



Anlagenplanung

Viel Betrieb in der Wohnung

Bei Kleinanlagen überwiegt meist die Freude an der künstlerischen Ausgestaltung. Das kontinuierliche Fahren im Oval kann aber schnell seinen Reiz verlieren. Ingrid und Manfred Peter zeigen Möglichkeiten für ein langfristiges Betriebserlebnis bei Kleinanlagen auf.

Zeichnung: Manfred Peter



Anlage

Oberes Appenfluher Tal

Helmut Langenberg erzählt uns erneut eine Geschichte. Dieses Mal von der Verwandlung eines geplanten Programmiergleises in ein doppelspurig befahrbares Diorama. Angelehnt an die legendäre Gotthardstrecke hat er eine kleine, aber feine und vor allem überzeugende Landschaft erschaffen.

Foto: Helmut Langenberg

Ab 23. Februar 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.



**Das Schweizer Magazin
für den Modellbahnfreund**

Nr. 2 | 2018 (Februar 2018)

38. Jahrgang

Erscheint monatlich, Doppelnummer in der Regel Juli/August

Einzelnummer

Schweiz: CHF 13.50

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.

Abonnement, 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

Herausgeber

Hans Roth

Mooshausstrasse 19, CH-3510 Konolfingen

Telefon +41 (0)79 590 68 48

hans.roth@loki.ch

Zoltan Tamassy

Talackerstrasse 47, CH-8150 Glattbrugg

Telefon +41 (0)43 540 16 63

zoltan.tamassy@loki.ch

Paketsandungen an die Redaktion

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

Inserateroberung 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 Khifi, Stämpfli AG

Produktion und Druck

Stämpfli AG, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 66 66

www.staempfli.com

Vertrieb Einzelhandel Deutschland, Österreich und Niederlande

PARTNER Medienservices GmbH, Julius-Hölder-Strasse 47,
D-70597 Stuttgart-Degerloch, Telefon +49 (0)711 52 227,
Fax +49 (0)711 72 52 310, www.partner-medienservices.de

Repräsentant für Italien

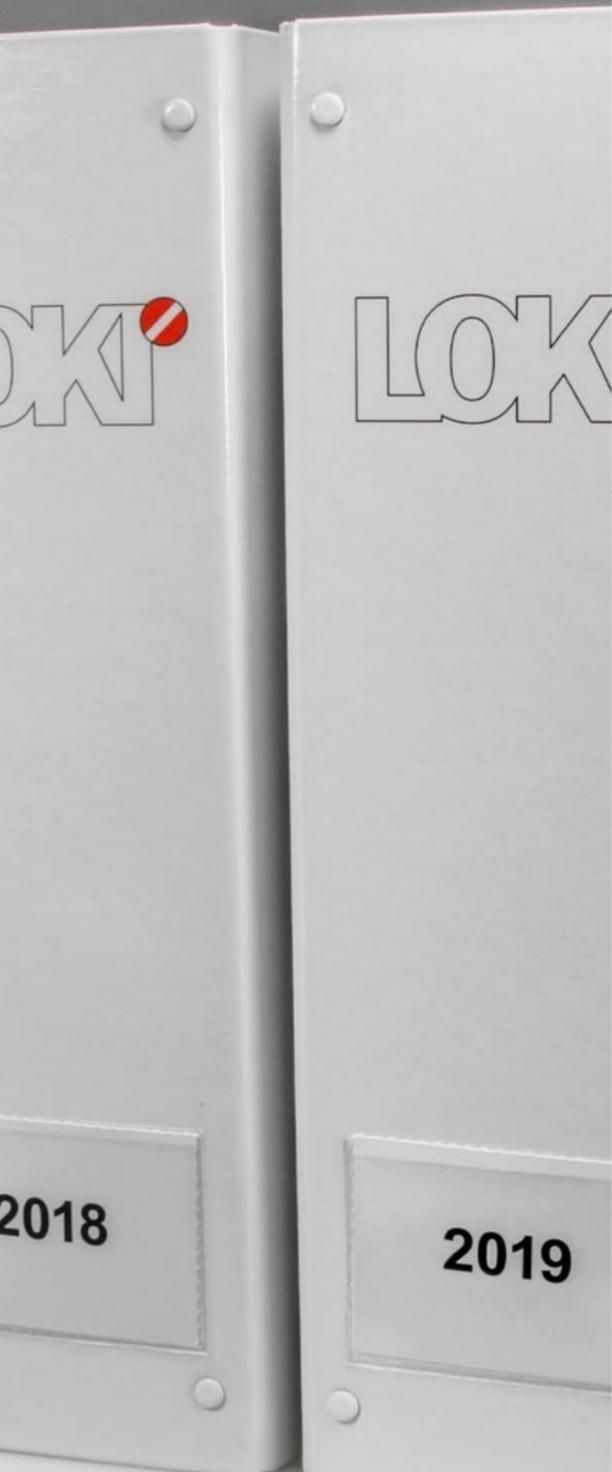
Quaini Pubblicità, Via Meloria 7, I-20148 Mailand

Telefon +39 (0) 392/16180, Fax +39 (0) 392/17082

© 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 Tertiumänderungen 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 verwendet 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.



Ordnung in der Sammlung

LOKI Sammel- ordner

Mit dem LOKI-Sammelordner wird Ihre Zeitschrift zum Nachschlagewerk – nach Jahrgang sortiert und immer griffbereit.

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



Bestellcoupon

- 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

Vorname / Name _____

Strasse / Nr. _____

PLZ / Ort _____

Telefon _____

E-Mail _____

Datum / Unterschrift _____

Gewünschte Zahlungsart

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

Einsenden an:

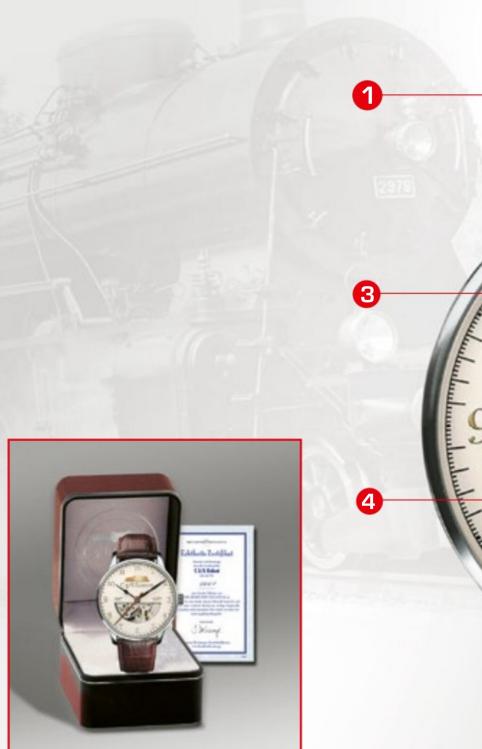
Stämpfli AG | Postfach | CH-3001 Bern
Tel. +41 (0)31 300 62 58 | Fax +41 (0)31 300 63 90

leserservice@loki.ch

C 5/6 Elefant

Limitiert auf nur
4'990 Exemplare

HIER LEBT LOKOMOTIV-GESCHICHTE WEITER!



Die Armbanduhr „C 5/6 Elefant“ wird zusammen mit einer edlen Uhren-Schatulle und einem nummerierten Echtheits-Zertifikat geliefert.



JEDE
ARMBANDUHR
EIN UNIKAT:



Auf der Rückseite werden die Nummern einzeln graviert. Auf diese Weise wird jede Uhr zu einem Unikat

120-Tage-Rücknahme-Garantie

EXKLUSIV-BESTELLSCHEIN

Reservierungsschluss 12. März 2018

5889

Ja, ich bestelle die mechanische Armbanduhr „C 5/6 Elefant“ • Die exklusive Sonder-Edition

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen:
Ich wünsche eine Gesamtrechnung Monatsraten

Vorname/Name Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Strasse/Nummer

PLZ/Ort

E-mail

Unterschrift Telefon

**THE
BRADFORD EXCHANGE**

Bitte einsenden an: **The Bradford Exchange, Ltd.**
Jöchlweg 2 • 6340 Baar

- | | | | | | | | | | |
|----------|---|----------|--|----------|---|----------|---|----------|---|
| 1 | Das hochwertige Leder-Armband rundet dieses Erinnerungsstück perfekt ab | 2 | Das schlichte, aber robuste Uhrengehäuse wird aus bestem Edelstahl hergestellt | 3 | Die Silhouette einer C 5/6 mit Kohletender und die Zeichnung C 5/6 Elefant bilden das Zentrum des Zifferblattes | 4 | Die raffinierte Aussparung bietet einen interessanten Einblick in das mechanische Uhrwerk | 5 | Die historischen Jahreszahlen weisen auf das Baujahr und die Ausserbetriebnahme der C 5/6 hin |
|----------|---|----------|--|----------|---|----------|---|----------|---|

Die C 5/6, mit Spitzname „Elefant“, wurde eigens für den Einsatz als Güterzug-Dampflok am Gotthard gebaut. So wurde sie zu einer der legendärsten Lokomotiven der Schweizer Eisenbahn-Geschichte. Mit der mechanischen Armbanduhr „C 5/6 Elefant“ lassen wir die historische Dampflokomotive mehr als 100 Jahre nach ihrem ersten Einsatz wieder lebendig werden. Eine Armbanduhr, in der die Pionierzeit der Gotthard Eisenbahn-Entwicklung so richtig zur Geltung kommt.

Die mechanische Armbanduhr „C 5/6 Elefant“ ist auf nur 4'990 Exemplare limitiert. Wer jetzt reagiert, hat die Chance, noch eines der raren Exemplare für sich zu sichern.

Produktpreis: Fr. 199.80 oder 3 Raten à Fr. 66.60
(zzgl. Fr. 11.90 Versand und Service)

Durchmesser: 4 cm
Wasserdruck bis 5 bar



www.bradford.ch
fb.com/BradfordExchangeSchweiz

Für Online-Bestellung:
Referenz-Nr.: **5889**

The Bradford Exchange, Ltd. • Jöchlweg 2 • 6340 Baar
Tel. 041 768 58 58 • Fax 041 768 59 90 • e-mail: kundendienst@bradford.ch