

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund



Anlage H0m

Bündner Zeitreise ins Jahr 1913



Modellbautechnik

Neuartige Antriebe,
«made in Czech Republic»



Modellbau

Te Ill von Brawa: kleine
Eingriffe, grosse Wirkung



Anlagenbau

Die Wildwest-Brücke am
Lago Bianco als Vorbild

Soeben erschienen!

Die Schinz- nacher Baum- schulbahn

Bestellen Sie das neue LOKI-Spezial und erfahren Sie, wie sich die einstige Transportbahn zum beliebten Familienerlebnis wandelte.

LOKI
www.loki.ch

Jetzt
bestellen!



Bestellcoupon

☐ Ja, ich bestelle das neue LOKI-Spezial
Die Schinz- nacher Baumschulbahn (SchBB) zum Preis von
CHF 29.90/Euro 29,90 (zuzüglich Porto und Versandkosten).

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

FF 001 F12 001 001

Vorname/Name _____

Strasse/Nr. _____

PLZ/Ort _____

Telefon _____

E-Mail _____

Datum/Unterschrift _____

Gewünschte Zahlungsart

☐ Rechnung ☐ Kreditkarte ☐ MasterCard, Eurocard ☐ VISA Card

Nummer

Verfallsdatum 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

Urias von Meyenburg

Einst bewegte man mit Feldbahnen grosse Gütermengen, während heute solche Bahnen vielerorts als Vergnügungsattraktion verkehren.

- Auf kleiner Spur ganz gross — das Rückgrat der Industrie
- Eine kleine Eisenbahn entwickelt sich zum Ausflugsziel
- Eine Dampfloklotte mit internationalem Flair
- Diesellokbetrieb in der Baumschule
- Der vielfältige Wagenpark der Schinz- nacher Baumschulbahn
- Viele Fahrzeuge sind über die Jahre verschwunden
- Fremde Fahrzeuge zu Besuch in der Baumschule
- Viele freiwillige Hände betreiben eine Eisenbahn
- Einsätze ausserhalb der heimatlichen Strecke

Umfang: 132 Seiten, reich bebildert

Preis: CHF 29.90 / Euro 29,90

ISBN: 978-3-7272-1793-7

Preisänderung vorbehalten

Schauen Sie mal – ein Roter Pfeil

Nein, lieber Leser, liebe Leserin, ich möchte Ihnen hier keinen Roten Pfeil zeigen. Als Anhänger der Schweizer Eisenbahn kennen Sie dieses einmalige Fahrzeug sicherlich bestens. Der Titel dieses Editorials stammt aus dem Buch «Eisenbahnfahren» von Peter Bichsel. Im Kapitel «Churchill und Onkel Jules» beschreibt Peter Bichsel seine Liebe zum Roten Pfeil und wie sein Umfeld diese Begeisterung nicht teilen konnte. Dass da im Schaufenster eben «sein» Roter Pfeil war, dass später auf einer Schulreise «sein» Roter Pfeil dastand, der aber für alle anderen lediglich einen roten Triebwagen darstellte.

Peter Bichsel spinnt die Geschichte in diesem Kapitel noch weiter, geht in die Tiefe unserer Gesellschaft und zeigt anhand des Beispiels eines Musikvereins die fortlaufende Veränderung. Die Jungen tun zwar immer noch dasselbe wie die Ehemaligen, denn sie machen Blasmusik, und dies mit Begeisterung und Einsatz, jedoch teilen sie nicht dieselben Interessen und nicht dieselbe Euphorie aus der Geschichte. Den Ehemaligen und den Jungen gefällt das gar nicht, weil sie sich gegenseitig nicht verstehen.

Kennen Sie vielleicht auch eine solche Geschichte? Vielleicht aus Ihrer Familie oder gar aus Ihrem (Modell-)Eisenbahnklub? Oder erkennen Sie sich gar selber in einer der Rollen? Also, ehrlich gesagt, erkenne auch ich mich in der Geschichte von Peter Bichsel wieder. Auch unsere Zeitschrift LOKI erkenne ich darin. Es sind die typischen immer wiederkehrenden Situationen bei Veränderungen, beim Einbringen von Neuem, beim Bewahren von Traditionen und beim Hängen an Liebgewordenem, alles gepaart mit dem Einsatz von viel Herzblut. Oder andersrum: Es ist nicht immer zu verurteilen, was die Jungen machen, und es ist nicht immer uninteressant, was die Ehemaligen einst taten.

In dem Sinne wünsche ich Ihnen einen angenehmen Lesepass bei dieser LOKI-Ausgabe mit «Neuem» wie auch «Altem».

Herzlichst, Ihr



Nur für Spezialisten!

Seit Jahren publizieren wir mit LOKI-Spezial Themenhefte, die sich fundiert mit Einzelaspekten aus der Welt des Vorbilds auseinandersetzen. Eine Inspirationsquelle für jeden Modelleisenbahner!

Bestellcoupon

Ich bestelle das LOKI-Spezial

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 33 Art.-Nr. 606504 | <input type="checkbox"/> 38 Art.-Nr. 606538 |
| <input type="checkbox"/> 34 Art.-Nr. 606505 | <input type="checkbox"/> 39 Art.-Nr. 606539 |
| <input type="checkbox"/> 35 Art.-Nr. 606506 | <input type="checkbox"/> 40 Art.-Nr. 606540 |
| <input type="checkbox"/> 36 Art.-Nr. 606507 | <input type="checkbox"/> 41 Art.-Nr. 606541 |
| <input type="checkbox"/> 37 Art.-Nr. 606508 | <input type="checkbox"/> 42 Art.-Nr. 606542 |

zum Preis von CHF 29.90/Euro 29,90 pro Stück
(zuzüglich Porto und Versandkosten).

Vorname / Name

Strasse / Nr.

PLZ / Ort

Telefon

E-Mail

Datum / Unterschrift

Gewünschte Zahlungsart

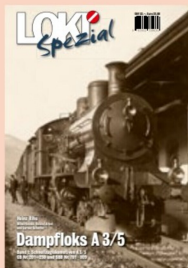
- ☐ Rechnung
 ☐ Kreditkarte
 ☐ MasterCard, Eurocard
 ☐ VISA Card
- Nummer
- Verfalldatum Sicherheitscode

Einsenden an:

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

order@staempfli.com

Preisänderung vorbehalten



LOKI-Spezial 33
Dampflok A 3/5 (Band 1)



LOKI-Spezial 34
Der Zürcher Hauptbahnhof



LOKI-Spezial 35
Traction der Zürcher S-Bahn



LOKI-Spezial 36
S-Bahn Zürich



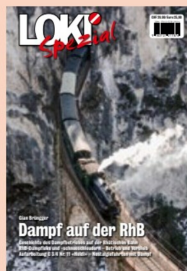
LOKI-Spezial 37
Dampflok A3/5 (Band 2)



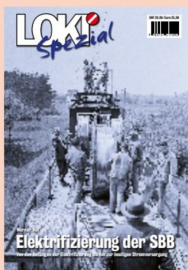
LOKI-Spezial 38
Neigezüge erobern die Schweiz



LOKI-Spezial 39
Faszination Lokomotivführer SBB



LOKI-Spezial 40
Dampf auf der RhB



LOKI-Spezial 41
Elektrifizierung der SBB



LOKI-Spezial 42
Die normalspurigen GTW der Schweiz



Foto: Railscale

So mancher Hersteller ist der 69. Spielwarenmesse in Nürnberg ferngeblieben. Das LOKI-Team hat sich die 2018er-Ankündigungen dieser Modellbauer – es handelt sich in der Regel um Kleinserienhersteller – angeschaut. Das Fazit ist erfreulich: Es gibt auch «abseits von Nürnberg» sehr viele interessante Neuheiten. **Ab Seite 16**



Foto: Markus Schälli

Mit zwei Fotografien als Inspiration vor Augen hat Markus Schälli sein Projekt «SOB-Zug aus dem Jahre 1967» in Spur H0 umgesetzt. Als Vorbild dienten Züge der Südostbahn. Der für Fahrzeugumbauten bekannte Modellbauer benötigte viel Geduld: Es war nicht leicht, die Basismodelle aufzutreiben, und der Umbau gestaltete sich aufwendig. **Ab Seite 66**



Foto: Thomas Schmid

Wer sich auf die Suche nach Gebäudebausätzen in Spurweite I oder II begibt, steht bald vor einem Problem: Das Angebot seitens der Zubehörindustrie ist bei diesen Massstäben bescheiden. Deshalb ist hier zwangsläufig Selbstbau angesagt. Modellbauer Thomas Schmid erklärt, wie Gebäude kostengünstig hergestellt werden können. **Ab Seite 78**

Messebericht Nürnberg 2018

16

Die Ankündigungen der Hersteller, die nicht an der Spielwarenmesse waren.

Anlagenbau

28

Die Wildwest-Brücke am Lago Bianco als Vorbild eines Dioramas in H0m.

Modellbahntechnik

34

Neue Antriebsvarianten des tschechischen Herstellers MTB unter der Lupe.

Modellbau

38

Verbesserungsvorschläge für den Rangiertraktor Te III von Brawa.

Anlagenbau

42

Heugaden dürfen auf keiner Gebirgsanlage fehlen - so werden sie gebaut.

LOKI-Spezial

52

Das neue LOKI-Spezial ist bald da! Thema: die Schinznacher Baumschulbahn.

Modellbau

66

Das Projekt «SOB-Zug aus dem Jahre 1967», realisiert in Spur H0.

Anlagenbau

78

Wie viel darf es denn kosten? Selbstbau schont das Portemonnaie.

Anlage

84

Eine Bündner Zeitreise in das Jahr 1913 in Spurweite H0m.

Rubriken

6 Marktspiegel	54 Bahn aktuell
45 Börse	98 Vorschau
46 Szenen-News	98 Impressum
50 Veranstaltungen	

www.facebook.com/lokimagazin

Titelbild



Foto: Karl-Ernst Klee

Thomas Kestenholz nimmt uns auf eine eindrucksvolle Zeitreise mit. Der Modellbauer zeigt uns die Rhätische Bahn im Jahr 1913. Und irgendwie ist es auch ein historischer Streifzug durch halb Graubünden. Denn auf seiner Modulanlage in H0m führt Kestenholz uns zum Beispiel durch das Prättigau, durch das Landwassertal und auch nach Surselva. **Ab Seite 84**

Marktspiegel

H0 | Piko

AusgeRastatt! – Seitenhiebe in den Verkaufsregalen

Gross war der Ärger der SBB, als 2017 die Rheintalstrecke bei Rastatt für viele Wochen unterbrochen war. Umso grösser die Freude, als ab Oktober desselben Jahres die Strecke endlich wieder durchgehend befahren werden konnte. Ein Kind dieser Ereignisse ist der bereits legendäre Schriftzug «AusgeRastatt/Rastattless» auf den Loks der SBB, als sie diese endlich wieder zwischen Basel und Karlsruhe über die Gleise schicken konnten. Diesen Seitenhieb konnten die Modellbauer natürlich nicht auslassen, so auch Piko nicht. Ihre in Spurweite H0 angekündigten Loks sind nun in den Verkaufsregalen, und zwar die E-Lok BR 189 «AusgeRastatt/Rastattless» SBB Cargo International, H0 AC Digital (Art.-Nr. 97780).

Ebenfalls geliefert wurden der gedeckte Güterwagen «Ricola» SBB Ep. VI der Serie



«Starke Marken» (Art.-Nr. 58746), der SBB-Wascosa-Doppeltaschenwagen T3000 beladen mit zwei Aufliegern der Firma Schöni, «Liefere statt Lavere» (Art.-Nr. 54776), sowie der gedeckte Schiebewandwagen Typ Hbbinn, ebenfalls SBB (Art.-Nr. 54509).

Neu in den Läden eingetroffen sind schliesslich EC-Wagen der SBB aus dem Hobbyprogramm von Piko (Längenmassstab 1:100), und zwar der 1. Klasse (Art.-Nr. 54668) sowie der 2. Klasse (Art.-Nr. 54669).

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Barinmodell

Masten mit neuen Auslegern in HO

Seit ein paar Jahren installieren die SBB im Fahrleitungsbau sogenannte NT-Ausleger (NT = Neue Technologie) in ihrem Netz. Der Modellbauer Barinmodell hat sich diese zum Vorbild genommen und im Massstab 1:87 umgesetzt. Ab sofort sind Masten mit Einzelauslegern verfügbar. Dies in den Varianten nach innen ziehend und nach aussen ziehend. Weiter liefert Barinmodell neu Masten mit Doppelausleger für den Bereich vor respektive über den Weichen, auch im Zusammenhang mit dem Abfangsjoche mit NT-Auslegern. Letztendlich gibt es die Ausleger auch als Hängestütze für Fahrleitsjoche und Quertragwerke.

Interessenten wenden sich direkt an:

Barinmodell
Selmedalsringen 18, 7 Tr
SE-12936 Hägersten
info@barinmodell.com
www.barinmodell.com



HO | Swiss Model Rail

Originalgetreue Details für den Gleisbau

Der Schweizer Kleinserienhersteller Swiss Modell Rail bietet neu QC-Köpfe an. Es handelt sich dabei um eine Achszähler-Anschlussbox in älterer, grauer Ausführung sowie um die moderne gelbe Version. Die neuen Anschlussboxen werden jeweils zu vier Stück pro Set angeboten.

Auch längst erwartet sind Gleismagnete des schweizerischen Zugsicherungssystems Integra Signum. Die Magnete sind Messingsteile, welche durch Swiss Model Rail noch bemalt wurden. Zur einfachen Montage weisen sie stabile Montagebolzen mit 1 mm Durchmesser auf.

Zu guter Letzt findet man im Sortiment moderne Transponder des Zugsicherungssystems European Train Control System (ETCS). Die Neusilberteile sind ebenfalls bemalt und werden zu sechs Stück pro Set angeboten.

Interessenten wenden sich direkt an:

Swiss Model Rail
Horebstrasse 1
8733 Eschenbach
Tel. 055 282 35 18
t.waefler@albulamodell.ch
www.swissmodellrail.ch



LGB-Jubiläumslok ist ausgeliefert

Am 12. Januar 2018 präsentierte LGB in Landquart mit der Ge 4/4^{II} 617 «Ilanz» ihre Jubiläumslok zum 50-jährigen Bestehen der Firma. Durch die frühzeitige Einweihung war es Bemo möglich, mit dem Rollout der Originallok auch das H0m-Modell vorzustellen.

Das Modell wird in zwei Varianten ausgeliefert:

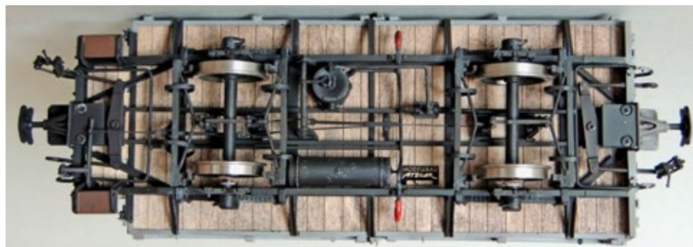
- Art.-Nr. 1258 177: RhB Ge 4/4^{II} Jubiläumslok
- Art.-Nr. 1358 177: RhB Ge 4/4^{II} Jubiläumslok mit Sound

Der Grundrahmen des Modells besteht aus Druckguss. Es beherbergt einen fünfpoligen Motor. Der Antrieb wie auch die Stromaufnahme erfolgen über alle vier Achsen. Elektrisch weist die perfekt bedruckte Lok eine sechspolige Steckschnittstelle nach NEM651 auf. Die Digitalausführung ist mit einem Lok-Sound-Decoder ausgerüstet. Das H0m-Modell ist auch umspurbar auf Spur H0e. Dafür ist ein Tauschradatz optional bei Bemo erhältlich. Das Jubiläummodell wird nur 2018 produziert.

Erhältlich im Fachhandel.



Bündner Güterwagen in diversen Epochen



Die Niederbord-Güterwagen wurden 1889 als M 201-205 durch die SIG an die damalige Landquart-Davos-Bahn (LD) geliefert. Sie waren mit nur 3 m Radstand und einer gesamten Länge von 6,9 m sehr klein. Es hatten alle Güterwagen die gleichen Grundmasse. Damals hatte man keine Erfahrungen, welches die zweckmässigste Länge für ein Fahrzeug ist. Man war in einer richtigen Versuchsphase, denn alles war Neuland für die noch kleine Bündner Gebirgsbahn. Glück und Erfolg führten dazu, dass bereits 1891 weitere Wagen bestellt werden konnten. Diese waren dann schon 250 mm länger. Die kurzen Wagen haben über die Jahre gesehen eine sehr vielseitige Lebensgeschichte durchgemacht.

Das Modellbau-Atelier Pirovino produziert alle Versionen von diesem Wagen. Sei es als LD-Fahrzeug, aber auch die ganz frühen RhB-Versionen, bis hin zum Xk 8604, der erst 2011 ausgemustert und teilweise

abgebrochen wurde. Das Modell kann somit hinter einer kleinen G 3/4 laufen, aber auch hinter einer roten Ge 4/4^{II} – und natürlich hinter allem, was dazwischen an Lokomotiven eingesetzt wurde.

Alle Teile sind komplett in Messing gefertigt und in Handarbeit ohne Lehren zusammengebaut. Das gibt dem Modell im Aussehen einen ganz speziellen Touch. Das Modellbau-Atelier Pirovino praktiziert eben «die spezielle Art» von Modellbau. Mit einer Verwitterung wird dieses Aussehen noch ausgeprägter. Auch im Vorbild wurden die Fahrzeuge gebraucht und sahen nur wenige Tage «neu» aus. Die dem Modell beigelegten Kadee-Kupplungen können mit wenigen Handgriffen ausgetauscht werden.

Interessenten wenden sich direkt an:

Modellbau-Atelier Pirovino
 Bannwaldweg 20, 7206 Igis
 Tel. 081 322 60 41
 mba@mbapiro.ch
 www.mbapiro.ch



N | Fleischmann

Verschiedene Güter- und Dienstwagen

Für die heimischen SBB- und BLS-Baustellen liefert Fleischmann die passenden Wagen aus. Als Zweier-set gibt es nun die beiden Schotterwagen Fcnppps (Art.-Nr. 822914) der SBB in der auffallenden gelben Lackierung. Angesiedelt sind die beiden Schotterwagen in der aktuellen Epoche VI. Ebenfalls dieser Epoche entstammt der BLS-Dienstwagen Xas (Art.-Nr. 828822), welcher im Original aus einem Res der SBB umgebaut wurde. Der deutsche Traditionsmodellbauer hat auch den Originalwagen als SBB-Flachwagen Res (Art.-Nr. 828821) in die Verkaufsregale gebracht. Die je acht Drehungen sind beidseitig beweglich. Zudem sind die seitlichen Ladebordwände abnehmbar.

Auch in die aktuelle Zeit passt der neue Schiebewandwagen der Bauart Hbillns. Der Wagen (Art.-Nr. 837305) weist eine Werbung der privaten Transport AG Aarau auf. Das Modell ist vorbildgetreu lackiert und beschriftet, weist zudem eine Kupplungsaufnahme nach NEM 355 mit Kurzkupplungskulisse auf. **Erhältlich im Fachhandel.**

Güterfahrzeuge und Wagen mit Aussicht

Er weist einen klangvollen Namen auf, der Gotthard Panorama Express. Dem über die alte Gotthardbergstrecke verkehrenden Zug sind jeweils drei Panoramawagen des Typs Apm der SBB eingereiht. Für die vorbildgerechte Darstellung eines solchen Zugs hat Roco nun drei verschiedene Nummernvarianten des beliebten Panoramawagens (Art.-Nr. 74400, 74401, 74402) im GoPEx-Look ausgeliefert.

Für den Güterverkehr gibt es zwei weitere Schweizer Güterwagen. Im Transitverkehr anzutreffen ist der Doppeltaschen-Gelenkwagen der Bauart Sdggmrs/T2000 (Art.-Nr. 76415). Das Epoche-VI-Modell ist fein detailliert und weist eine Kupplungsaufnahme nach NEM 362 und Kurzkupplungskinematik auf. Beladen ist der Wagen mit zwei Samskip-VanDieren-Aufliegern. Beim zweiten Modell handelt sich um einen griechischen Wagen der OSE, welcher bei

den SBB im Einsatz steht. Der Güterwagen (Art.-Nr. 76939) des Typs Eanos ist der Epoche VI angesiedelt.

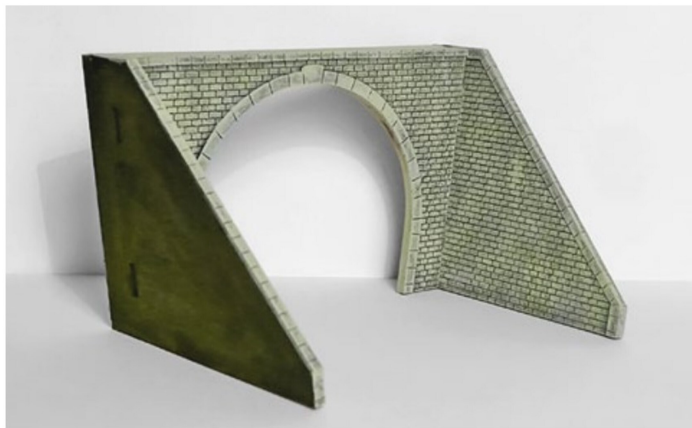
Für den Schweizer Postverkehr gibt es ebenfalls Verstärkung. Roco liefert ein Zwei-

erset (Art.-Nr. 76153) mit zwei Postgüterwagen des Typs Habbiillnss des Güterwagenvermieters Wascosa aus. Die Postwagen sind mittlerweile flächendeckend im Einsatz.

Erhältlich im Fachhandel.



Doppelspuriges Tunnelportal in Spur 0



Für Liebhaber der Spur 0 liefert Bois Modélisme einen Bausatz eines Tunnelportals für eine doppelspurige Strecke aus. Die Ecksteine sowie die Steine des Rundbogens sind in Karton gelasert und graviert. Der Grundkörper des Portals besteht aus MDF. Der 19-teilige Bausatz kommt gänzlich ohne Bauanleitung aus und ist in der fünfteiligen Anforderungsskala (1: leicht, 5: schwer) auf der ersten Stufe eingestuft.

Interessenten wenden sich direkt an:

Bois Modélisme
53 Rue Lyautey
ZA la Brevette
F-25870 Geneuille
contact@boismodelisme.com
www.boismodelisme.com

N | Fleischmann

Zusätzliche Schweizer Nostalgiefahrzeuge

Ergänzend zu bereits erschienenen Modellen liefert Fleischmann nun weitere Schweizer Nostalgiewagen aus. Für den Swiss Classic Train – von dem bereits zwei Wagensets erschienen sind – bietet Fleischmann neu den Küchen- und Servicewagen (Art.-Nr. 813004) mit der ebenfalls charakteristischen Aufschrift Bern-Lötschberg-Simplon an.

Vom Prestige Continental Express, welcher oft auf Schweizer Schienen anzutreffen ist, ist vor geraumer Zeit bereits der Salonwagen «Le Diamant Bar» erschienen (Art.-Nr. 890402). Ergänzend zu diesem Wagen hat der deutsche Modellbauer nun ein Zweierset (Art.-Nr. 816203) mit zwei auf DB-Speisewagen basierenden Salonspeisewagen mit den klangvollen Namen «Le Rubis Noir» und «Le Salon Bleu» aufgelegt, welches nun in den Fachhandel ausgeliefert wurde. **Erhältlich im Fachhandel.**



N | MDS-Modell

Bündner Arbeitstier

Die kompakte vierachsige Ge 4/4^{II} der Rhätischen Bahn (RhB) ist das «Arbeitstier» der RhB und universell einsetzbar. Anfang 2018 kündete MDS-Modell verschiedene Versionen von Ge-4/4^{II}-Lokomotiven und Güterwagen der RhB an, wovon nun die ersten Modelle ausgeliefert werden. Es handelt sich dabei um:

- Art.-Nr. 60000:N-RhB-Elok Ge 4/4^{II} 628 «S-Chanf», analog
- Art.-Nr. 60001:N-RhB-Elok Ge 4/4^{II} 612 «Thusis», analog

Die Digital- und Soundversionen sind leider noch nicht verfügbar. Die LOKI wird bei entsprechender Auslieferung natürlich informieren.

Interessenten wenden sich direkt an:

MDS-Modell
Häfnersweg 8, 71549 Auenwald
office@mds-modell.eu
www.mds-modell.ch



TT | Tillig

Ostschweizer Holzroller



Kaum an der Spielwarenmesse angekündigt, befindet sich bei Tillig bereits das erste Schweizer Modell in der Auslieferung. Die in den 1990er-/2000er-Jahren von Lokoop AG (Tochtergesellschaft der Mittel-Thurgau-Bahn und Südostbahn) für den Güterverkehr eingesetzten einstigen DDR-Lokomotiven sorgen noch heute für Begeisterung, obschon die Vorbilder längst wieder nach Deutschland zurückgekehrt sind.

Tillig hat die angekündigte Ae 477 900-5 (Art.-Nr. 501732) mit dem Wappen von Kreuzlingen nun in den Fachhandel ausgeliefert. Das TT-Modell ist der Epoche V angesiedelt und weist eine Kupplungsaufnahme und Kurzkupplungskinematik auf. Im Innern befindet sich eine elektrische Schnittstelle nach NEM 651 ohne Steckvorrichtung und mit dem Modell ist ein Fahrleitungsbetrieb möglich. **Erhältlich im Fachhandel.**

Figurenssets in verschiedenen Spurweiten

Dieses Jahr lautet das Fokus-Thema von Noch «Landlust». Passend dazu wurden zur Spielwarenmesse sechs neue Figurenssets für die Spur N ausgeliefert, und zwar Rangierpersonal (Art.-Nr. 36275), Kinder im Schnee (Art.-Nr. 36819), Hunde (Art.-Nr. 36717), Weihnachtsmarkt (Art.-Nr. 36926), Feuerwehr mit schwarzen Schutzanzügen (Art.-Nr. 36021) und Feuerwehr mit orangefarbenen Schutzanzügen (Art.-Nr. 36022).

Auch für die Spur TT gibt es fünf neue Sets, die ebenfalls bereits erhältlich sind. Es sind dies Bergsteiger (Art.-Nr. 45871), Servicepersonal (Art.-Nr. 45070), Stadtreinigung (Art.-Nr. 45029), Rangierpersonal (Art.-Nr. 45275) und Kinder im Schnee (Art.-Nr. 45819).

Für die Spur H0 wurden 13 Figurenssets ausgeliefert, und zwar Waldarbeit (Art.-Nr. 15061), Pfarrer und Ministranten (Art.-Nr. 15410), Blumengiessen (Art.-Nr. 15570), Erntehelfer (Art.-Nr. 15613), Bauern (Art.-Nr. 15617), Waschtage (Art.-Nr. 15595), Schafe und Schäfer (Art.-Nr. 15748),

Schafe (Art.-Nr. 15749), schwarz-weiße Kühe (Art.-Nr. 15725), braun-weiße Kühe (Art.-Nr. 15726), braune Kühe (Art.-Nr.

15727), Angler (Art.-Nr. 15892) und sitzende Passagiere (Art.-Nr. 15250).

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Bois Modélisme

Bündner Chalet als Laser-cut-Modell

Der französische Hersteller schöner Laser-cut-Modelle liefert neu ein Bündner Chalet aus. Das Modell besteht aus vier Eta-

gen, darunter zwei mit Balkonen. Die Balkone erstrecken sich entlang der Vorderfassade und einer Seitenfassade. Die Wände

sind mittelbraun und geben diesem Chalet einen realistischen Look. Die weiss verputzten Wände sind aus Karton ausgelasert. Die Fensterläden sind fein in grünem Karton mit 0,5 mm Dicke gehalten. Sie erlauben es, alle Fenster auszustatten, aber ihre Montage ist optional. Innenwände sind optional erhältlich. Sie ermöglichen es, Szenen zu arrangieren, was praktisch ist und Spass macht, wenn das Chalet in der Nähe der Augen des Publikums Ihres Netzwerks aufgestellt wird.

Die Masse des Hauses betragen 160 mm Breite und 155 mm Tiefe. Die Höhe entspricht 145 mm. Bois Modélisme stuft den Bausatz in ihrer fünfteiligen Anforderungsskala (1: leicht, 5: schwer) auf der dritten Stufe ein.

Interessenten wenden sich direkt an:

Bois Modélisme
53 Rue Lyautey
ZA la Brevette
F-25870 Geneville
contact@boismodelisme.com
www.boismodelisme.com



N | MW-Modell

Bell-Kühlwagen in limitierter Auflage

Ab 1911 wurden bei SIG in Neuhausen Fleischkühlwagen für die Firma Bell gebaut. Die insgesamt 88 Wagen wurden bei den SBB als Privatwagen eingestellt. Viele Wagen wechselten zum Teil mehrfach den Besitzer, teilweise wurden sie auch noch untervermietet. Die letzten Bell-eigenen Wagen dieser Bauart wurden 1969 ausrangiert. Etwa 1991 verschwanden die letzten Relikte der ehemaligen Bell-Wagen in

Form der umgebauten Eichhof-Bierwagen. So hat kein Exemplar dieser interessanten Schweizer Güterwagen-Bauart überlebt. Die deutsche MW-Modell hat entsprechende Modelle in Spurweite N ausgeliefert, den SBB-Kühlwagen Bell 53040P und den SBB-Kühlwagen (ex Bell) 73297 Od. Die Güterwagen basieren auf dem bekannten Modell von Liliput. Sie werden, abgesehen von den Rohteilen für Chassis und Wagen-

kasten, in Deutschland handgefertigt als Kleinserienmodelle in limitierter Auflage.

Interessenten wenden sich direkt an:

MW-Modell
D-33689 Bielefeld
Tel. +49 (0) 521 – 3292286
info@mw-modell.de
www.mw-modell.de

N | Minitrix

Ein Bierwagenset und eine Startpackung



Der deutsche Modellbauer Minitrix hat zwei interessante Neuheiten in Spurweite N ausgeliefert. Einerseits die Startpackung (Art.-Nr. T1141) mit einem Güterzug der SBB Cargo. Dieser besteht aus einer Ae 610 im Cargo-Look, einem Gaskesselwagen der Schröder&Klaus aus Luzern, einem Schiebeplanwagen RiIns und einem Containertragwagen Sgns mit Innofreight-Containern. Weiter weist die Startpackung eine mobile Station und eine Gleisanschlussbox sowie ein Schaltnetzteil 230 V/36 VA auf. Für Betrieb sorgt ein Gleisoval mit gebogenen Gleisen im Radius 2. Die benötigte Grundfläche beträgt 110 x 50 cm.

Nicht nur etwas für Bierliebhaber ist andererseits das Zweierset mit den Schiebewandwagen mit besonderer Farbgestaltung der Feldschlösschen-Brauerei, die bei den SBB eingestellt sind. Die Modelle (Art.-Nr. 15798) sind mit Kinematiken für Kurzkupplung ausgerüstet. Beide Wagen sind auf beiden Seiten unterschiedlich bedruckt.

Erhältlich im Fachhandel.



H0 | HAG Modellbahnen

Neue Pantos für den Re 460 der SBB

Im Rahmen der Versuchsfahrten mit den Re 460 auf der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist mit erstmals 200 km/h stellten die SBB fest, dass die Stromabnehmer des Typs WBL-85 nur bedingt für Geschwindigkeiten über 160 km/h geeignet sind. Nach intensiven Tests entschieden sie sich schließlich, sämtliche Re 460 mit einem neuen Pantografen von Faiveley auszurüsten. Wer eine Re 460 von HAG Modellbahnen sein eigen nennt, kann die Lokomotive nun ebenfalls mit neuen Faiveley-Pantografen nachrüsten. «Da der Montagefuss mit dem bisherigen Pantografen identisch ist, ist die Umrüstung sehr einfach», schreibt der Schweizer Modellbauer in der Mitteilung.

Erhältlich im Fachhandel.



N | Fleischmann

Bunte Re 460 mit Werbung

Mit der Re 460 048-2, die seit geraumer Zeit die Werbung von Railaway trägt, liefert Fleischmann ein erstes Lokmodell aus, das an der Spielwarenmesse 2018 in Nürnberg angekündigt wurde. Die RailAway AG ist eine Tochtergesellschaft der SBB. Sie konzipiert, organisiert und vertreibt hauptsächlich preisgünstige Freizeitangebote des



Bahntourismus. Das Fleischmann-Modell (Art.-Nr. 731316, 731396 Sound) ist in der Epoche VI angesiedelt und weist eine vorbildgetreue Lackierung und Beschriftung

auf. Das Metalldruckguss-Fahrgestell mit dem Motor mit Schwungmasse sorgt für einen tadellosen Antrieb auf vier Achsen. **Erhältlich im Fachhandel.**

HO | Märklin

Steuerwagen der Zürcher S-Bahn

Aus bestehenden Formen hat Märklin einen Doppelstock-Steuerwagen zum bereits erschienenen Startset «Zürcher S-Bahn» (Art.-Nr. 29487) aufgelegt. Der in der Epoche VI angesiedelte S-Bahn-Steuerwagen BT DPZplus ist zwar nicht vorbildgetreu, doch mit einem Augenzwinkern durchaus auch auf Schweizer Anlagen einsetzbar. Das Modell (Art.-Nr. 43576) hat eine beleuchtete Zugzielanzeige, und der Führerstand ist mit einer Inneneinrichtung ausge-

stattet. Bei schiebender Lokomotive – das heisst Steuerwagen voraus – leuchtet am Steuerwagen ein weisses Dreilicht-Spitzen-

signal. In umgekehrter Richtung brennen am Steuerwagen zwei rote Schlusslichter.

Erhältlich im Fachhandel.



N | Bois Modélisme

Alte Kabelrollen aus Holz mit Gravuren



Für die Gestaltung von Wagenladungen, Bahnkanten, Werkstätten und Fabriken hat Bois Modélisme neu ein Bausatzset von hölzernen Kabelrollen im Sortiment. Das Set besteht aus vier Kabelrollen: zwei grossen und zwei kleinen Trommeln. Die Scheiben sind auf beiden Seiten graviert, das sorgt für maximale Realitätstreue. Bois Modélisme stuft den Bausatz in ihrer fünfteiligen Anforderungsskala (1: leicht, 5: schwer) auf der zweiten Stufe ein.

Interessenten wenden sich direkt an:

Bois Modélisme
53 Rue Lyautey
ZA la Brevette
F-25870 Geneuille
contact@boismodelisme.com
www.boismodelisme.com

HO | Bahnorama/Busch

Führungsfahrzeug der Berufsfeuerwehr

2013 beschaffte sich die Berufsfeuerwehr in Bern einen Mercedes-Benz Puch G 300 CDI Professional als Einsatzleitwagen für den Zugführer bei Bränden, technischen Hilfeleistungen, Ölunfällen und ABC-Wehren.

Das Berner Modellfachgeschäft Bahnorama hat das Modell auf Basis eines Busch-Modells als limitierte Sonderserie aufgelegt. Der detailliert umgesetzte Einsatzleitwagen 02 ist ausschliesslich bei Bahnorama erhältlich.

Interessenten wenden sich direkt an:
Bahnorama Modelleisenbahnen GmbH
 Brünnenstrasse 106
 3018 Bern
 Tel. 031 992 52 88
 info@bahnorama.ch
 www.bahnorama.ch



HO | ACME

Italiener für den internationalen Verkehr



Öfters in der Schweiz anzutreffen waren die internationalen Reisezugwagen des Typs UIC-X der italienischen Staatsbahnen FS. Sowohl in Nacht- wie auch in Tageszügen waren diese Liegewagen in allen möglichen Schnellzügen an der Gotthard- und Lötschbergstrecke eingereiht worden. Pünktlich für den Frühlingsverkehr hat ACME weitere Liegewagenvarianten mit gemischten Wagenklassen (1. und 2. Klasse) ausgeliefert. Folgende Varianten sind neu im Handel:

- Art.-Nr. 50540: AcBcz, UIC-X, schiefergrau mit Schürzen
- Art.-Nr. 50541: AcBcz, UIC-X, beige-leberrot mit Schürzen
- Art.-Nr. 50647: AB, UIC-X, beige-leberrot ohne Schürzen

Erhältlich im Fachhandel.





Die 69. Spielwarenmesse in Nürnberg hat zwar schon längst ihre Pforten geschlossen. Das heisst aber nicht, dass das LOKI-Team den grössten Event seiner Art redaktionell bereits abgehakt hätte. Traditionellerweise wird in Heft 3 eine Übersicht der Modellneuheiten der in Nürnberg anwesenden Hersteller gegeben. Viele Modellbauer bleiben allerdings der Spielwarenmesse fern. Darunter befinden sich in der Regel viele

Kleinserienhersteller. Ihren Produktneuheiten ist der Messebericht des vorliegenden Heftes gewidmet.

Doch nicht nur ihnen. Bei der zweiten Durchsicht der 2018er-Ankündigungen der in Nürnberg anwesenden Hersteller ist das LOKI-Team durchaus noch auf «vergessen gegangenes Material» gestossen. Die Vorstellung dieser Modelle ergänzt diesen zweiten Messebericht. Womit einmal mehr

bewiesen wäre: Solch eine Modellübersicht kann nie den Anspruch auf Vollständigkeit erheben.

Wie beim Messebericht in der vorhergehenden Ausgabe hat das LOKI-Team auch diesmal den Fokus auf Modelle mit Schweizbezug gelegt. Die Fülle an «Eidgenössischem» ist gross – der Bogen spannt sich über nahezu alle Spurweiten und Epochen. Auch beim Zubehör tut sich 2018 einiges.

Rollmaterial

N | Lematec

Klassiker neu im Sortiment: Triebwagen BDe 4/4 der SBB

Weil während des Zweiten Weltkrieges mehrere Nebenstrecken in der Schweiz elektrifiziert wurden, bestand bald einmal ein Mangel an leistungsfähigen Triebfahrzeugen. Das bewog 1949 die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) dazu, eine erste Serie von 13 BDe 4/4 (854–857) – zunächst als CFe 4/4 bezeichnet – zu bestellen. Die Produktion wurde auf mehrere Firmen verteilt. Bereits drei Jahre später erfolgte eine Nachbestellung von 18 Stück (854–871). Nun umfasste die Flotte 31 Fahrzeuge. Die Triebwagen wurden in Anlehnung an Vorbilder verschiedener Privatbahnen konstruiert. Neu waren der elektrische Antrieb des Geschwindigkeitsmessers sowie eine



Wachsamkeitskontrolle. Ab der Mitte der 1990er-Jahre wurden die Triebwagen allmählich ausrangiert. Die letzte reguläre Fahrt einer BDe 4/4 fand auf der Strecke Olten–Läufelfingen–Sissach statt. 1997 verkauften die SBB zwei Exemplare an die Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB). Hier

fanden sie im Gütertransport Verwendung. Seit 2013 sind sie im Eigentum des Vereins Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz. Lematec nimmt sich dieses Themas an. Für 2018 hat der Walliser Modellbauer BDe-4/4-Trieb- und Steuerwagen der SBB in Spurweite N angekündigt.

N | Pi.r.a.t.a.

Rot-blau, rot, dunkelrot und elegant weiss: Tm IV in vier Varianten

Der italienische Modellbauer Pi.r.a.t.a. erweitert 2018 sein Sortiment an Rollmaterial mit Schweizbezug. In Spur N wurde der Rangiertraktor Tm IV in vier Varianten angekündigt: Im Rot-Blau der SBB Cargo (Art.-Nr. 2133) sowie in roter (Art. 2135) und dunkel-

roter Lackierung (Art.-Nr. 2136) – jeweils SBB. Das Quartett wird durch einen Traktor im eleganten Weiss der Sersa Group (Art.-Nr. 2134) vervollständigt. Sersa ist ein auf Bahninfrastruktur spezialisierter, europaweit tätiger Schweizer Konzern. Die diesel-

betriebenen Vorbilder stammen aus den 1970er-Jahren, zwischen 1970 und 1978 hatten sich die SBB 80 Tm IV beschafft. Erneuert und modernisiert sind auch heute noch Dutzende der Rangiertraktoren auf Schweizer Gleisen unterwegs.

Nm | Railnscale

Tramwagen für Basel-Nostalgiker

Nach Basler Vorbild gestaltet die holländische Firma Railnscale ihre 2018er-Neuheiten. Der Motorwagen Ce2/2 Nr. 80-21 rollte erstmals 1897 über die Tramschienen in der Stadt am Rheinknie und wurde 1912 mit geschlossenen Balkonen versehen. Er war bis 1939 in Dienst. Auf den entsprechenden Anhängerwagen blieben die Balkone offen. Die Modelle der Epochen I und II sind für die Spur Nm konzipiert. Sie werden unlackiert und ohne Antrieb geliefert. Die Kupplungen sind funktional, der Stromabnehmer kann ersetzt werden. Railnscale empfiehlt das Busch-H0f-Gleissystem. Der Motorwagen (Art.-Nr. 1101) und der Anhängerwagen (Art.-Nr. 1102) können einzeln oder auch im Set (Art.-Nr. 1601) bezogen werden.

Ebenfalls einzeln (Art.-Nr. N1103) oder im Set (Art.-Nr. 1603) werden die Motorwagen Ce Nr. 22-55 ausgeliefert. Das Vorbild kurvte ab 1898 durch Basel. In den 1930er-Jahren erfuhren die Vehikel einen grösseren Umbau: Nachdem schon früher die Eingangstüren gegen den Wagenkasten versetzt worden waren, wurden nun Scherenpantografen und stärkere Motoren eingesetzt. Der Radstand wurde nochmals auf 2,6 Meter vergrössert. Die Motorwagen fanden auf



typischen Stadtlinien bis Ende der 1960er-Jahre Verwendung. Auch diese Modelle sind für die Spur Nm konzipiert, werden unlackiert und ohne Antrieb geliefert. Hier fehlt zudem der Stromabnehmer.



H0 | Aku-Modelle

Gedekte BLS- und SBB-Güterwagen aus der Lüneburger Heide

Aus dem aargauischen Müllingen ist Aku-Modelle in die Lüneburger Heide südlich von Hamburg umgezogen. Genauer nach Schneverdingen. «Ein Teil meiner neuen Werkstatt ist schon eingerichtet und ich kann mit der Fertigung meiner Aku-Modelle wieder beginnen», heisst es auf der

Website des Modellbauers. Auch vom neuen Standort aus beliefert Aku-Modelle die Szene mit Rollmaterial mit Schweizbezug. Als eigentliche Neuheit wird für 2018 der gedeckte Güterwagen K3 der BLS als Epoche-III-Version (Art.-Nr. 1043-F und 1043.1-F) angepriesen. Als Basis dient das

Modell mit der Artikelnummer 1042 der Epochen IV und V. Ausserdem sind 2018 von Aku-Modelle Wiederauflagen mit neuen Betriebsnummern zu erwarten. Dies betrifft Güterwagensets der SBB der Epoche III (gedeckter Güterwagen J2d, gedeckter Güterwagen K3d) sowie der Epoche IV (gedeckter

Güterwagen Hh-v, gedeckter Güterwagen Gmr-v). Diese werden als Einzelmodelle, ebenfalls mit neuen Betriebsnummern, er-

hältlich sein: gedeckter Güterwagen Gmr-v, gedeckter Güterwagen Hh-v sowie gedeckter Güterwagen H-v. Alle drei Güterwagen

sind in Epoche IV. Auf Wunsch sind die Modelle mit oder auch ohne das Logo «Für Güter die Bahn» zu bestellen.



H0 | Friho

Traktore, Flach- und Postwagen aus dem Berner Oberland

Die in Lenk beheimatete Friedli Modellbau (Friho) kündigt für 2018 eine ganze Reihe von H0-Neuheiten an. So den dieselbetriebenen Traktor Tm 2/2 des Saurer-Werkes in Arbon in diversen Ausführungen der 1960er- und 1980er-Jahre.

- Tm 2/2 SAURER, 60er-Jahre, Standmodell
- Tm 2/2 SAURER, 60er-Jahre, 2L= DC
- Tm 2/2 SAURER, 60er-Jahre, 3L= AC
- Tm 2/2 SAURER, 80er-Jahre, Standmodell
- Tm 2/2 SAURER, 80er-Jahre, 2L= DC
- Tm 2/2 SAURER, 80er-Jahre, 3L= AC



Weitere Kleinloks in H0 sind für 2018 angekündigt:

- BLS Nr. 71, ab 1977 (ex BLS Tm Nr. 59)
- PBR Tm 238 304 (ex BLS Tm Nr. 61)
- EBT TmII Nr. 14
- RM Tm 236 314-1 (ex EBT TmII Nr. 14)
- SERSA Tm 230 514 Rolf ab 2012 (ex EBT TmII Nr. 14)

- Raco Tm 2/2 der Eidg. Konstruktionswerkstätte Thun (KW) 1959–1974
- GBS Tm 58, gelb-schwarz, ab 1974 (ex Tm 2/2 KW Thun)

Auch auf dem Gebiet der Güterwagen tut sich 2018 bei Friho einiges. So wurden der Slps-x «4-Achs-Flachwagen» der SBB mit zahlreichen Neusilber-Ätzteilen in mehreren Versionen (AVAG, KEBAG) sowie der

«2-Achser-Flachwagen» (KEBAG) angekündigt. Neu ist auch der PTT-Z2-Postwagen nach deutscher Bauart. Ebenso der SBB-Ob-Container-Tragwagen der 1950er-Jahre mit Grossbehälter der Bauart pa. mit komplett neuem Aufbau aus Kunststoff- und Neusilberteilen. Schliesslich der SBB-O/Tes-Klappdachwagen mit Holzlatten und geätztem Dach aus Neusilber und Feinsugsteilen.



H0 | HAG

Neue Wappenversionen der Ae 6/6, Wiederauflage der Re 6/6

2018 wird bei HAG Modellbahnen das Jahr der legendären Ae 6/6. Gleich zehn neue Wappenversionen im Massstab 1:87 wur-

den angekündigt. Darunter acht grüne Versionen (Städte lok Emmen, Städte lok Sargans, Städte lok Sarnen, Städte lok Baar,

Städte lok Lugano, Städte lok Nyon, Städte lok Chur, Kantons lok Baselland) und zwei rote (Städte lok Sarnen, Städte lok Chur).

Ausserdem gibt es letzte H0-Wiederauflagen der Re 6/6 (unter anderem: Aarberg rot, Rapperswil rot, Wetzikon rot, Oensingen rot, Cham rot, Gerra-Gambarogno rot). Schliesslich präsentiert der Modellbauer aus dem nidwaldischen Stansstad als 2018er-Neuheit die SBB Re 460 im Massstab 1:87 mit zwei neuen Bedruckungsvarianten: «einfach. klar. helvetia» (beim Lokfoto handelt es sich um eine Montage) sowie «Coop naturaplan».



H0 | MGB-Modell

Zweiwegetraktor und Bahndienstwagen X 4912 sind in Arbeit

Aufgrund von zu viel Rückständen aus den letzten Jahren wird MGB-Modell (Matterhorn-Gotthard-Bahn im Modell 1:87) die 2018er-Neuheiten erst im Herbst zur Platt-

form der Kleinserie im zürcherischen Bauma veröffentlichen. So viel liessen die Rheinacher Modellbauer aber schon durchsickern: Gegenwärtig laufen die Arbeiten an

der Fertigstellung des Zweiwegetraktors, am Bahndienstwagen X 4912 und an den Laser-cut-Bausätzen des Bahnhofs Oberwald auf Hochtouren.

H0 | Navemo

Fünf Jahrzehnte BVB

Im Verlauf des Sommers sollen sie fertig sein, die H0-Neuheiten des Zürcher Modellbauers Navemo. Dabei handelt es sich um Modelle mit Basler Vorbildern. Vorbild Nummer eins sind die Standardwagen der Einheitsbauart der Basler Verkehrsbetriebe (BVB). Insgesamt 52 Motorwagen Ce 4/4 wurden zwischen 1948 und 1951 angeschafft. Die vierachsigen Motorwagen prägten während fünf Jahrzehnten das Basler Stadtbild, zwischen 1996 und 2001 wurden sie ausrangiert. Ab 1958 ergänzten die BVB ihre Flotte mit vier weitgehend baugleichen Fahrzeugen mit leicht modernerem Aussehen – der letzte dieser Kleinserie kurvt heute durch Belgrad. In den Jahren 1947 und 1948 beschafften sich die BVB 15 vierachsige Anhängerwagen. Durch ihre spätere, grundlegende Modernisierung waren sie von den zwischen 1962 und 1972 beschafften neuen Anhängerwagen optisch kaum zu unterscheiden. Einige dieser Anhängerwagen landeten in der Flotte der Baselland-Transport (BLT). Dort erhielten sie eine gelb-rote Lackierung. Navemo produziert – bei genügend grosser Nachfrage – auch diese Variante. Folgende Modelle werden angeboten:

- BVB Be 4/4 401: Serie Be 4/4 401–452 (Epoche 1948)



- BVB Be 4/4 413: Serie Be 4/4 401–452 (1985–2001)
- BVB B 1408: Serie B 1401–1415 nach Umbau (1985–1995)
- BVB Be 4/4 456: Serie Be 4/4 453–456 (1985–2001)
- BVB B 1445: Serie B 1416–1506 (1985–1995)
- BLT B 1305: Serie B 1303–1305 ex BVB B 1404+1408 (1998–2012)
- BLT B 1321: Serie B 1316–1322 ex BVB B 1416...1506 (1998–2012)



H0 | Micro-Feinmechanik

Klassische Dampflokomotiven aus einer neuen Werkstätte

Für Lokomotiven in Messing, Edelstahl und Neusilber steht Micro-Feinmechanik. Aufgrund langer Lieferverzögerungen verschiedener Zulieferer hatte man sich beim deutschen Modellbauer dazu entschlossen, die Fertigung neu auszurichten. Und so wird neu im niederbayrischen Ergoldsbach produziert. Für 2018 kündigt die Firma diverse deutsche Dampflokomotiven an. Die Lokomotive der bayrischen Gattung G 4/5 N zum Beispiel, die 1905 und 1906 von der Firma Krauss gebaut wurde. Oder Dampflokomotiven der Baureihe 05 der Deutschen Reichsbahn vom Hersteller Borsig aus den 1930er-Jahren. Ebenfalls vor dem Rollout stehen klassische Dampflokos aus Österreich, der Tschechoslowakei, aus Rumänien, Polen und der italienischen FS.



H0 | Rivarossi

Güterwagen aus dem Hornby-Konzern

Auch der britische Hornby-Konzern beglückt Liebhaber von Modellen mit Schweizbezug mit Neuheiten. Unter dem italienischen Label Rivarossi erscheinen 2018 entsprechende Güterwagen. Der vierachsige SB-Silowagen in cremefarbener Lackierung mit dem Aufdruck «Millet 2000 – 100 Tons» (Art.-Nr. HR6418) ist der Epoche VI zuzuordnen. Aus Epoche V sind dagegen die drei weiteren Rivarossi-Neuheiten. Einerseits der vierachsige SBB-Kesselwagen (isoliert) in rot-grauer Lackierung mit der Aufschrift «Uetikon» (Art.-Nr. HR6421). Andererseits der vierachsige Schiebewagen der SBB in grauer Lackierung «MIGROS aproz» (Art.-Nr. HR6419). Schliesslich ist noch der vierachsige Kesselwagen (iso-



liert) in roter Lackierung der holländischen Nederlandse Spoorwegen sowie der SBB zu

erwähnen. Die Aufschrift: «NS Cargo – Osterwalder – AVIA» (Art.-Nr. HR6422).

H0n3z | Ferro-Train

Neuaufgabe von Nummer 6 und 7 der Brienz-Rothorn-Bahn

Die Brienz-Rothorn-Bahn (BRB) stand seit ihrer Eröffnung im Jahr 1892 mehrere Male finanziell am Abgrund. Bereits kurz nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs wurde der Betrieb der Zahnradbahn eingestellt. Ihr Rückbau erfolgte nur deshalb nicht, weil die Bahnverwaltung das dazu nötige Geld nicht aufbringen konnte. Erst 1931 wurde der Betrieb der BRB wieder aufgenommen. 1968 wurde allerdings erneut aus finanziellen

Gründen die Stilllegung erwogen. Doch auch heute noch fährt die Brienz-Rothorn-Bahn. Sie ist neben derjenigen der Furka-Bergstrecke die einzige planmässig in der Schweiz verkehrende Dampfbahn. In ihrer nunmehr 126-jährigen Geschichte wurden bei der BRB 15 Lokomotiven eingesetzt. Nummer 6 und Nummer 7 sind – jeweils inklusive eines Wagens und Gleisen – als Neuaufgabe im 2018er-Sortiment des österreichischen Mo-

dellbauers Ferro-Train zu finden, im Massstab H0n3z. Beide Vorbildlokomotiven wurden bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur gefertigt, Nummer 6 im Jahr 1933, Nummer 7 drei Jahre später. Sie waren die letzten Exemplare auf der Strecke, die mit Kohle befeuert wurden. Danach erfolgte der Betrieb dieselhydrostatisch sowie mit Öl. Nr. 7 ist auch heute noch in Betrieb.

H0m | Friho

Allerlei MOB I – Postwagen aus Resin, Neusilber und Messing

Nicht nur in H0, auch in H0m sind vom Kleinserienhersteller Friho für 2018 eine Menge Neuheiten zu erwarten. So der PTT-Z4-i-Postwagen der Montreux-Berner-Oberland-Bahn (MOB) in diversen Ausführungen. Dabei arbeiten die Modellbauer aus Lenk in Mischbauweise. Der Wagenkasten ist eine Neuentwicklung aus Resin, die Bodengruppe samt Bühne und Geländer ist aus Neusilber zusammengelötet und mit zahlreichen Feingussteilen aus Messing ausgerüstet. Die Modelle Z 31/Z 32 verfügen über 88 Druckpositionen je Wagen. Die Drehgestelle, Achsen und Kupplungen sind von Bemo.

- PTT Z4 i 31 mit schwarzer Zierlinie 1961
- PTT Z4 i 32 mit schwarzer Zierlinie 1962
- PTT Z4 i 31 creme-blau, nach Revision himmelblau-hellelfenbein mit Zierlinie Zustand 1980er-Jahre
- PTT Z4 i 32 creme-blau, nach Revision himmelblau-hellelfenbein mit Zierlinie, Geländer und Plattform blau, Zustand 1980er-Jahre
- MOB D 31, Einsatz als Gepäckwagen, im Eigentum der MOB ab 1999
- MOB D 32, wie oben
- MOB X 32, Hilfswagen, ex Bd 32, Postwagen für die neuen kommenden Dienstfahrzeuge

Weiteres Rollmaterial der MOB stand für Neuankündigungen aus Lenk Pate. Für einen Fahrleitungs-montagewagen zum Beispiel, für einen Baudienstwagen, für Silowagen oder auch für «Langer-4-Achser-Rungenwagen». Hier die verschiedenen Modelle und Versionen:





- Fahrleitungsmontagewagen MOB OX 1, Version ab 1908, oxydrot
- Fahrleitungsmontagewagen MOB X 11 Version 1991 nach Umbau orange-weiss «Le caquelon»
- Fahrleitungsmontagewagen MOB OX 2 Version ab 1908, oxydrot
- Fahrleitungsmontagewagen MOB X 2 I Version 1970

- MOB K 101 Schneepflug, braun, mit Pflug von X 153. Im Einsatz bis 1964, nachher Umbau
- MOB X 101 Baudienst Magazinwagen braun
- MOB X 21 Baudienstwagen, ex X 101, braun
- MOB O 821 Ursprungsausführung mit hohen Rungen grau-schwarz

- MOB Rko 822 mit Metall-Fahrleitungsmasten
- MOB Rko 827 ohne Ladung
- MOB Rko 829 mit Gleisjochen inkl. Schwellen
- MOB Rko 830 mit Holzseitenaufbau, 1990
- MOB O 830 mit Zementzisterne und Aufbaupumpe, Ausführung ab ca. 1961
- MOB Uacek 882III, Flachwagen ex Rkmo 802 mit Drehgestellen von Rko 824 und Zementsilo-Aufbau von Ucek 882II
- MOB X 46, Baudienst-Rungenwagen, ex Rko
- MOB X 46 mit Container und Dieseltank «Müller Gleisbau AG»

H0m | Lematec

Allerlei MOB II – von Hand gefertigt und mit LED-Beleuchtung

Lematec hat für 2018 eine umfangreiche Liste von H0m-Wagen der Epochen III bis VI angekündigt. Die erwähnten Gesellschaften sind MOB, Chemins de fer fribourgeois Gruyère-Fribourg-Morat (GFM, heute die Freiburgerischen Verkehrsbetriebe) sowie die Furka-Oberalp-Bahn (FO). Die Wagentypen: A, AB, B, Bt. Gemäss Lematec-Website dürften vor allem MOB-Modelle neu auf den Markt kommen. Zum Beispiel die bei der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft (SIG) und bei Schindler Waggon Pratteln (SWP) gebauten B 211 bis 215. Mit diesen 1979 in Betrieb genommenen Wagen führte das Transportunternehmen generell den Faltenbalg ein. Mit Ausnahme der B 215 – diese wurde 2012 an die Freiburgerischen Verkehrsbetriebe verkauft – sind alle Wagen noch im Einsatz. Die Modelle werden von Hand gefertigt und sind mit LED-Beleuchtung ausgestattet.



- FO A 4291
- FO A 4293
- FO A 4294
- FO B 4277
- FO B 4279
- FO B 4282
- MGB B 4283
- MGB B 4285
- MGB B 4286
- MOB AB 305
- MOB AB 306
- MOB AB 307

- MOB AB 308
- MOB B 211
- MOB B 212, mit Aufdruck «Golden Panoramic Line»
- MOB B 213
- MOB B 214, Version KPT CPT
- MOB B 215, mit Aufdruck «Golden Panoramic Line»

0 | Lematec

Der Dominator der Bergstrecken: die Re 6/6 der SBB

Die Re 6/6 der SBB ist die jüngste in der Reihe der «Gothardlokomotiven». Sie ersetzte in den 1970er-Jahren die ab 1955 eingesetzten Ae 6/6. Insgesamt 89 Stück wurden bis 1980 bei SLM und Brown-Boveri (BBC) gebaut. Um die Kurvengängig-

keit zu verbessern, wurde die dreiachsige Achsfolge CC durch eine zweiachsige BBB ersetzt. Die Leistungsfähigkeit der Lok sucht ihresgleichen. Mit ihren 7850 kW (19600 PS) galt die Re 6/6 lange Zeit als die weltweit stärkste mit nur einem Kasten

versehene Lokomotive. So verwundert es kaum, dass sie bald nach ihrer Indienststellung den Bergstreckenverkehr dominierte. Kein Wunder auch, dass die Lok eine grosse Fangemeinde besitzt. In Spurweite 0 bringt Lematec neue Versionen auf den Markt.



- SBB Re 6/6 11601 «Wolhusen», Auslieferungszustand, grün, 1972–1990er-Jahre
- SBB Re 6/6 11602 «Morges», eckige Scheinwerfer, UIC-Steckdose und Treppe, ZUB, rot, 1990er-Jahre

- SBB Re 6/6 11603 «Wädenswil», eckige Scheinwerfer, UIC-Steckdose, ZUB, Klima, rot, 2000er-Jahre
- SBB Re 6/6 11604 «Faido», Auslieferungszustand, grün, 1972–1990er-Jahre

- SBB Re 6/6 11647 «Bex», Auslieferungszustand, grün, 1972–1990er-Jahre
- SBB Re 6/6 11683 «Amsteg-Silenen», eckige Scheinwerfer, UIC-Steckdose und Treppe, ZUB, grün, 1990er-Jahre
- SBB Re 6/6 11646 «Bussigny», UIC-Steckdose und Treppe, ZUB, Klima, grün, 2000er-Jahre
- SBB Re 6/6 11640 «Münchenstein», eckige Scheinwerfer, UIC-Steckdose und Treppe, ZUB, rot, 1990er-Jahre
- SBB Re 6/6 11610 «Spreitenbach», eckige Scheinwerfer, UIC-Steckdose, ETCS Level 2, Klima, rot, 2000er-Jahre
- SBB Re 6/6 11675 «Gelterkinden», eckige Scheinwerfer, UIC-Steckdose, ETCS Level 2, Klima, 2000er-Jahre

0 | Kiss

SBB Be 4/6 und Getreidesilowagen

Als 2018er-Neuheit haben Kiss Modellbahnen die Elektrolokomotive Be 4/6 der SBB im Massstab 1:45 angekündigt. Das Ganzmetallmodell wird in zwei Varianten geliefert: mit Betriebsnummer 12339 in Grün (Art.-Nr. 410200) und mit Betriebsnummer 12320 in Braun (Art.-Nr. 410210). Die Be 4/6 (12303–12342) war die erste elektrische Schnellzuglokomotive der SBB, sie wurde für die Gotthardstrecke gebaut. Diese wurde während des Ersten Weltkrieges auf-

grund der Kohleknappheit elektrifiziert, weshalb die SBB damals dringend Personen- und Güterzuglokomotiven benötigten. Im Mai 1918 wurden bei SLM und BBC Probelokomotiven bestellt und bereits ein Jahr später weitere Be 4/6 in Auftrag gegeben. Insgesamt wurden bis 1923 40 Stück der Klassiker gebaut. Ebenfalls neu im Kiss-Sortiment ist der Getreidesilowagen Uas/Uagps. Die vierachsigen Wagen verkehren in verschiedenen Ausführungen bei

den meisten Bahngesellschaften. Das Vorbild des Uas/Uagps ist bei den SBB im Einsatz und wird von der französischen Schienenfahrzeugleasing-Firma MILLET gemietet. Die Wagen fallen durch ihre gefällige weisse Lackierung mit dem gelben Logo und den «100 Tonnen/100 m³/100 km/h»-Anschriften auf. Sie sind einzeln, in Gruppen oder als Blockzüge anzutreffen. Der Getreidesilowagen ist unter anderem in folgenden Varianten erhältlich:

- Uas, 31 RIV 85 SBB 934 7 009-5
- Uas, 31 RIV 85 SBB 934 7 011-1
- Uas, 31 RIV 85 CH-SBB 934 7 014-5
- Uas, 31 RIV 85 SBB 934 7 018-6



I | Lematec-Modelbex

Noch mehr aus dem Unterwallis: Lokomotiven der SBB und der SOB

Der Ideenreichtum und die Schaffenskraft scheinen bei Lematec riesig zu sein. Denn nach Neuheiten in den Spurweiten N, H0m und 0 verspricht der Modellbauer aus dem Unterwalliser Örtchen Bex für 2018 auch neue Modelle in Massstab 1:32. Unter dem

Label Modelbex werden Lokomotiven der SBB und der Südostbahn (SOB) erscheinen. Es handelt sich um die Re 4/4^{IV} mit den Betriebsnummern 10101–10104. Vier dieser vierachsigen Lokomotiven wurden 1982 von SLM und BBC für die SBB ge-

baut. «Staubsauger» oder auch «Container» war ihr Beinamen wegen des lauten Luftgeräusches beziehungsweise wegen ihrer eckigen Form. Als Re 446 stehen die Lokomotiven auch heute noch im Einsatz, und zwar bei der SOB.

Ilm/G | Ed's Garten Bahn

Allerhand Rhätisches aus den Niederlanden und ein MOB-Wagen

Der holländische Modellbauer Ed's Garten Bahn hat für 2018 diverse Modelle mit Schweizbezug in Spur Ilm angekündigt. Unter anderem die Ge 4/4 181 der Rhätischen Bahn (RhB). Sie wurde 1916 von der Bernina-Bahn in Auftrag gegeben. Ursprünglich hatte die Lok die Achsenklassifikation 6/6 (also sechs angetriebene Ach-

sen), aber wegen verschiedener Probleme mit den Pleuelstangen wurde sie 1929 zu einem 4/4 umgebaut. Charakteristisch ist der Bremsschlitten zwischen den Drehgestellen. 1970 wurde die Lok ausser Betrieb gesetzt und dem Museum von Blonay-Chamby übergeben. Dort ist sie bis 1990 gefahren. Im September 2018, während des

grossen Bernina-Festivals, wird die Lok wieder in Betrieb genommen. Weitere Bündner Gefährte stehen auf Eds Produktionsliste, so das Bernina-Krokodil Ge 4/4 182 und die Gmf 4/4¹¹. Zudem hat der niederländische Modellbauer den Rollout des Doppeltriebwagens ABDe 8/8 der MOB angekündigt.



Ilm/G | Dampfatelier «Am Kilometer 103,455»

Die Dampflokomotive G 3/3 in Kleinstserie von drei bis fünf Stück

Die SLM in Winterthur lieferte um 1900 rund 350 G-3/3-Dampflokomotiven, ausgerüstet mit dem Doppelhebelantrieb System Brown, an verschiedene Bahnen. In der Schweiz rollten 41 dieser Maschinen, und zwar in den Städten Genf, Bern und Basel (Birsigthalbahn). 2018 stellt das Dampf-

atelier «Am Kilometer 103,455» – nur bei entsprechendem Bestelleingang – eine Kleinstserie von je drei bis fünf Stück Echtdampfmodellen in der Baugrösse Ilm/G des Dampftrams her. Die Modelle werden zwar der noch im aktiven Betriebseinsatz fahrenden G 3/3 12 der Berner Tramway-Gesell-

schaft nachempfunden. Allerdings werden auf Wunsch auch Loks der Birsigthalbahn (BTB) und der Société des chemins de fer à voie étroite (VE) aufgelegt. Die Dampflokomotiven werden über einen zweizylindrigen, liegenden, oszillierenden Antrieb verfügen.

V | Dorrington Technische Raritäten

32 Kilogramm schwer

Über die neue Rangierlokomotive von Dorrington Technische Raritäten ist noch nicht viel bekannt, aber die ersten Fotos sind verheissungsvoll. Der Modellbauer aus dem deutschen Griesheim hat für 2018 den 5-Zoll-«Stauffer-Schienen-und-Spezialfahrzeuge»-Tm 98 85 5232 in Spurweite V angekündigt. Das Modell wird über eine Länge von 77 cm und eine Höhe von 41 cm verfügen. 32 kg (ohne Batterien) soll die Lok auf die Waage bringen.



Zubehör

Artitec

Kampfpanzer Leopard und Panzerhaubitze M109 in Spurweite N

Auf Resin-Modelle hat sich Artitec spezialisiert. Neu im Sortiment der holländischen

Firma werden zwei Schweizer Panzer im Massstab 1:160 sein: der legendäre Kampf-

panzer Pz 87 Leopard 2A4 sowie die Panzerhaubitze M109 A2.



Bois Modélisme

Bahnhöfe Poschiavo und Payerne als Laser-cut-Bausätze

Nomen est omen: Bois Modélisme stellt Modellbahnzubehör aus Holz her. Für 2018 plant man im westfranzösischen Örtchen Geneuille – unweit von Besançon –, zwei

Neuheiten mit Schweizbezug im Massstab 1:87 auf den Markt zu bringen. Einerseits den Bahnhof Poschiavo der Rhätischen Bahn. Dieser soll eine Länge von stattlichen

82 Zentimetern aufweisen. Andererseits den Bahnhof Payerne der SBB. Beide Laser-cut-Bausätze werden nur auf Bestellung produziert.



Dietz Elektronik

Schweizer Zugschlussleuchte für Analog- und Digitalbetrieb

Für 2018 hat Dietz Elektronik eine typische Schweizer Zugschlussleuchte für Analog- und

Digitalbetrieb in Spur II m/G angekündigt. Die neue Ausführung wird mit integriertem

DCC-Decoder geliefert. Betriebsspannung 5...24 V= oder Digitalspannung.



Friho Willys Overland für den Unterhalt der Fahrleitung

Nicht nur mit neuem Rollmaterial, auch mit Zubehörneheiten wartet Friho 2018 auf. Angekündigt wurde beim Lenker Modellbauer der Willys Overland der SBB mit Aufbau für den Fahrleitungsunterhalt. Das Gefährt soll unter anderem auch mit einem Zweiachsanhänger mit geladener Rollleiter geliefert werden. Die Fahrzeuge im Massstab 1:87 werden durch Tauschen der Räder sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene fahren können. Friho fertigt das Spezialmodell in Gemischtbauweise mit einem Zweiachsantrieb und nur für Gleichstrom.

Microlife Pflanzkübel und Bürostühle, Hangars und Bahnsteige

Der Gelsenkirchener Zubehörhersteller Microlife hat sich ganz der Spur N verschrieben. Aus dem Ruhrpott kommen auch im

laufenden Jahr eine Reihe von Produkten in die Verkaufsregale, die auf jeder (N-)Anlage eine gute Figur machen. Darunter Pflanz-

kübel, Schreibtische mit Bürostühlen, ein Hangar für Sportflugzeuge oder Bahnsteige mit LED-Beleuchtung.



Andreas Nothaft Hobbybedarf Decals, Decals, Decals, Decals und noch mehr Decals

Rund 260 neue Produkte hat Andreas Nothaft Hobbybedarf für 2017 und 2018 neu aufgelegt. Auf www.modellbahn decals.de kann genüsslich gestöbert werden. «Alle

Epochen, alle Bahnverwaltungen, alle Massstäbe», wirbt das Unternehmen auf der Onlineplattform. Hier finden sich natürlich auch diverse Decals mit Schweizbezug,

zum Beispiel Nassschiebilder für die Wappenloks Ae 6/6 und Re 6/6 der SBB oder für die Holcim-Werbelok BR Ge 4/4 als eine von vielen RhB-Varianten.

MO-Miniatur

Neue Traktorenmodelle in verschiedenen Spurweiten

Allerhand aus dem landwirtschaftlichen Bereich zieht das 2018er-Neuheitensortiment des Modellbauers MO-Miniatur. Aus der Produktionsstätte im deutschen Ergolding

wird im laufenden Jahr zum Beispiel der Steyr 8130 im Massstab 1:32 ausrollen. Ebenfalls als Neuheit angepriesen wird der Fahr D15 in Feuerrot mit hochgeklapptem

Seitenmähwerk, und zwar in den Massstäben 1:87 sowie 1:32. Erwähnenswert ist noch der Steyr 80a mit Normalbereifung in Spur H0.



Swissmodelle

Lastwagen und Busse mit neuen Bedruckungsvarianten

Swissmodelle lässt seit 2013 bei AWM Automodelle im deutschen Selb exklusiv Schweizer Serien im Massstab 1:87 herstellen. Auch für 2018 gibt es von der Firma aus Bussigny mehrere neue Bedruckungsvarianten. So den Volvo FH 04 mit Wechselkoffer und Alufelgen «Galliker Healthcare Logistics», den Scania Highline R 09 mit Wechselkoffer «Migros/Jowa» und den Scania 66 Migros mit Wechselkoffer 122 und 333 «Migros Climat». Als Lkw-Neuheiten wurden zudem Bedruckungsvarianten der Firmen Planzer, Kappeli, Friderici, Frucht Xpress, Dreier und Schöni angekündigt. Das Bussortiment wird um Modelle von Swiss Park 2, Setra RTS Graubünden, MB Conecto Interlaken und Zeruben erweitert. Die Serien sind limitiert, es werden höchstens 300 Exemplare pro Monat hergestellt.



Swiss Model Rail

Schwerpunkt auf Details der Bahninfrastruktur

«Albulamodell» war einmal, heute heisst der Kleinserienhersteller «Swiss Model Rail». Aber auch unter dem neuen Namen hält er für Modellbahner einige Neuigkeiten bereit. Der Schwerpunkt wird 2018 bei Swiss Model Rail auf Bahninfrastruktur-Details gelegt (alles H0). Verschiedene QC-Köpfe und Balisen – unter anderem auch die moderne Euro-Version – wurden angekündigt. Als Ausgestaltungsvarianten für Bahnhöfe sind die modernen Fahrkartenentwerter bereits erhältlich. Zudem werden verschiedene Ausführungen von geätzten und fein bedruckten Zuglaufschildern sowie Wanderwegsschilder präsentiert.





Dioramenbau in Spur H0m

Die berühmte Wildwest-Brücke am Lago Bianco

Um ein gefälliges Motiv nachzugestalten, muss nicht immer zwingend eine zimmerfüllende Anlage entstehen. Man kann sich das Motiv auf einem Diorama erbauen. Der Vorteil ist zudem, dass sich ein solches auch auf dem Küchentisch anfertigen lässt. Der Modellbauer Karl-Ernst Klee hat die bekannte Wildwest-Brücke am Lago Bianco entdeckt und sie auf einem Diorama nachgebaut.

Von Karl-Ernst Klee (Text und Bilder)

Durch einen Bericht in einem alten MIBA-Report mit dem Titel «Schmalspurbahnen Nr. 5» aus dem Jahr 1997 kam ich auf die Idee, die Stahlbrücke am Lago Bianco auf einem Diorama darzustellen. Die Brücke befindet sich direkt hinter Ospizio Bernina in Richtung Alp Grüm. Sie wird wegen der Bauart auch «Wildwest-Brücke» genannt. Die Stahlträgerbrücke liegt auf einer Höhe von 2250 m ü.M. und

wurde 1949 errichtet, da es in der Bucht im Winter immer starke Schneeverwehungen gab. Die Strecke wurde näher zum See verlegt und über die Brücke geführt, welche zwei trapezförmige Stützen aus U-Profilen hat. Es gibt eine kurze und eine doppelt so lange Stütze, die auf einem Pfeiler aus Bruchstein-Mauerwerk ruhen. Die Brücke hat eine Länge von etwa 46 Metern und einseitig auf der Seeseite einen Laufgittersteg

mit einem abklappbaren Geländer, damit es im Winter für die breiteren Schneepflüge keine Probleme gibt. Die Brückenköpfe sind ebenfalls aus Bruchsteinen gemauert. Das Gleis besteht aus Holzschwellen, die direkt auf dem eisernen Brückentrog aufliegen.

Das Diorama

Mein Diorama hat folgende Abmessungen: 95 × 42 Zentimeter. Die Brückenlänge al-



Mittels Cutter wird das Gelände stückweise geformt.



Zwischenzeitlich erfolgt der Gipsüberzug mittels Haftputz.



Bevor der Gips trocken ist, wird die Steinstruktur eingeritzt.



Die rechte Bruchsteinmauer wartet nun auf die Farbgebung.



Inzwischen wurden die Gemäuer farblich behandelt, die Felsen vorbildentsprechend eingefärbt und das Gelände mit Geröll ausgestattet.



Die fertige Brücke im Rohbauzustand wird im Diorama passgenau eingearbeitet.



leine beträgt 51 Zentimeter. Da ich leider keine genauen Massangaben hatte, habe ich die Masse anhand von zahlreichen Fotos und Berichten aus dem Internet geschätzt. Sehr hilfreich war auch der zuvor genannte Artikel in der MIBA von 1997.

Wie das Diorama entstand

Die Bodenplatte ist aus 8-mm-Pappelsperholz. Für den Seeteil setzte ich eine auf der Oberseite glatte Platte aus Presspappe ein. Das Gelände und die Brückenköpfe formte ich aus aufeinandergeklebten Styrodurplatten. Danach schnitt ich mit einem Messer die Konturen der Felsen und der Brückenköpfe zurecht.

Für die Pfeiler aus Bruchstein nahm ich die Preiser-Bruchsteinmauer (Art.-Nr. 18215), welche ich auf ein Holz aufklebte. Danach fertigte ich die Umrandung des Dioramas an und klebte sie mit Ponal-Holzleim und Baukleber zusammen.

Nach dieser Arbeit konnte ich mit den Gipsarbeiten beginnen. Dafür nahm ich den bewährten Haftputz. Nach dem Antrocknen gab ich mit einem Stechbeitel der Felsstruktur den letzten Schliff.

Die Steinstruktur entsteht

In die Mauern der Brückenköpfe ritzte ich, bevor der Gips trocken war, die Steinstrukturen ein. Dafür zog ich mir vorher waagerechte Linien, damit ich die Fugen auch möglichst gerade einritzen konnte.

Nach dem Trocknen des Gipses strich ich alles mit der Granitfarbe von HEKI und lasierte es danach mit einer selbst gemischten, graubraunen Farbe. Im selben Arbeitsgang ging ich noch mit einem Pinsel mit brauner und ockergelber Farbe über die Steinmauern.

Die herumliegenden Steine und den feinen Sand habe ich bei einem Spaziergang von einem Feldweg entnommen. Die Steine an der Wasserlinie bestehen aus einem Basaltschotter. Diese Steine befestigte ich mit einer Spülmittel-Holzleim-Mischung, die ich mit einer Kanüle auftröpfte.

Anschließend trug ich mit der Airbrushpistole einen braunbeigen Ton auf. An der Wasserlinie realitätsgetreu etwas hellgrau. Nachdem ich die Sperrholzeinfassung mit

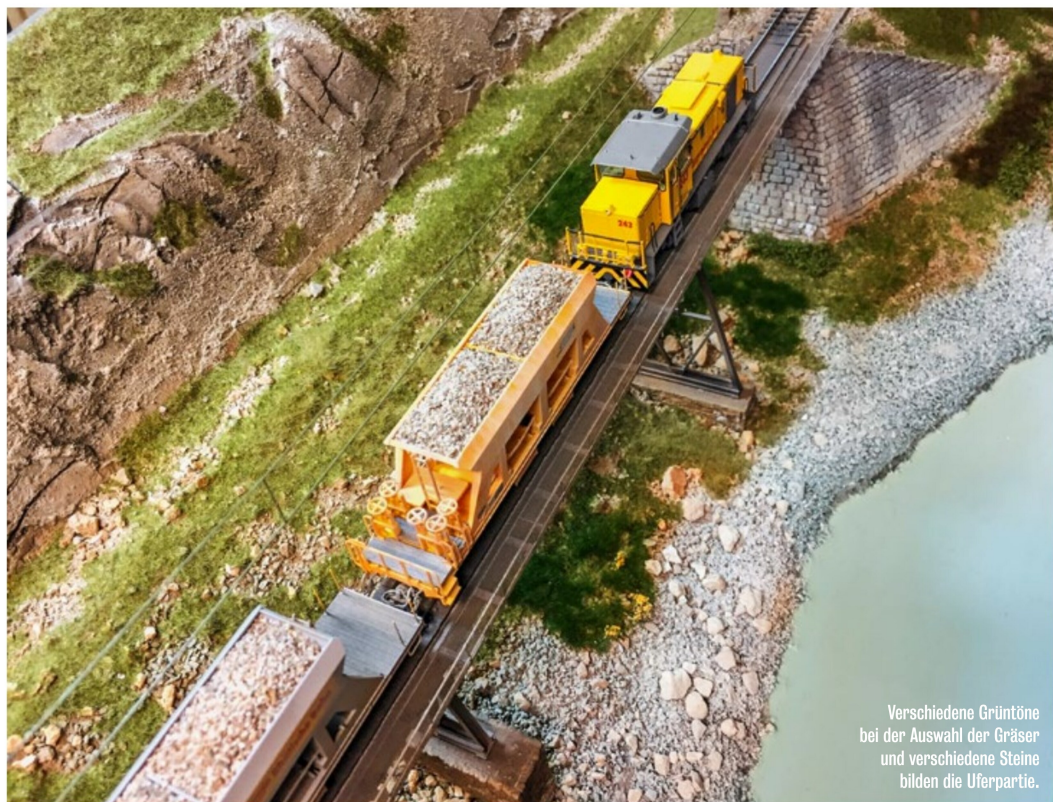
In matted Grauton gespritzt wartet die Brücke nun auf den Einbau des Schienenoberbaus.



Der liebevoll gestaltete Bereich zwischen Gleis und Felswand überzeugt.



Im Gegensatz zum Vorbild lässt sich das seitliche Gelände nicht abklappen.



Verschiedene Grüntöne bei der Auswahl der Gräser und verschiedene Steine bilden die Uferpartie.



Ein Blick auf die Mauerwerke zeigt die realitätsnahe Umsetzung der Form- und Farbgebung der einzelnen Steinquader.



Von oben zeigt sich dem Betrachter die dem Vorbild stark nachempfundene Uferpartie. Gekonnt wurde das Geröll verschiedenfarbig umgesetzt.

einer lichtgrauen Acrylfarbe gerollt hatte, konnte ich das Wasser des Lago Bianco mit einer blaugrünen Farbe anmalen. Nach dem Trocknen konnte ich das «Wasser» von Woodland eingiessen. Dieses ist lediglich zwei bis drei Millimeter tief. Nach dem Trocknen über mehrere Tage konnte ich dann endlich mit dem Begrünen des Dioramas beginnen.

Die Brücke

Der Brückenbau fand parallel statt, da die Brücke genau zwischen die Brückenköpfe passen musste. Die Konstruktion besteht fast ganz aus Evergreen-Profilen. Nur der seitliche Laufsteg ist aus einem geätzten Messingblech von Weinert (Art.-Nr. 3271). Das seitliche Geländer stammt aus dem Sortiment von Sommerfeldt (Art.-Nr. 102). Die Brücke ist, obwohl sie aus Kunststoff besteht, durchaus ausreichend tragfähig. Für den Zusammenbau der Stützen macht man

sich am besten eine Zeichnung im Massstab 1:87. So kann man die Teile besser zurechtschneiden und auch zusammenkleben.

Nach der Fertigstellung habe ich die Brücke in einem matten Grauton mit der Airbrushpistole lackiert.


Der Oberbau

Nach der Lackierung der Brücke fädelt ich die Schwellen des Flexgleises von Bemo mit nur kurzem Abstand in die Schienen ein und klebte das Gleis dann auf die so weit fertiggestellte Brücke. Die Schienenstücke links und rechts der Brücke schotterte ich im Anschluss mit einem Holzleim-Spüli-Gemisch und einer Kanüle ein. Da die Schwellen ab Werk sehr glänzen und nach Kunststoff aussehen, lackierte ich diese noch mit einer grauschwarzen Farbe.

Die Oberleitungsmasten stammen wie die seitlichen Geländer von Sommerfeldt (Art.-Nr. 389). Ich habe sie ein wenig abge-

ändert. Für die Rückleitung an den drei Isolatoren verwendete ich die gummiartige Litze von Weinert (Art.-Nr. 7213). Dies hat einen entscheidenden Vorteil. Wenn man einmal unabsichtlich dagegen stösst, gibt diese nach, und der Übeltäter reisst von der Fahrleitung nichts ab. Die Drähte der Fahrleitung hingegen sind 0,5 Millimeter stark und verlötet. Die Masten habe ich hellgrau lackiert.

Besonderes Schaustück

Auch ohne Vorbildrecherche vor Ort lässt sich im Modell ein wunderschönes Diorama erstellen. Mit dem richtigen Augenmerk und einer Portion Sorgfalt ist mit der Wildwest-Brücke am Lago Bianco ein äusserst attraktives Schaustück entstanden, auf welchem ich gerne meine H0m-Modelle in Position bringe. Auch dient mir das Diorama mit der einmaligen Brücke als ideale Fotokulisse. 



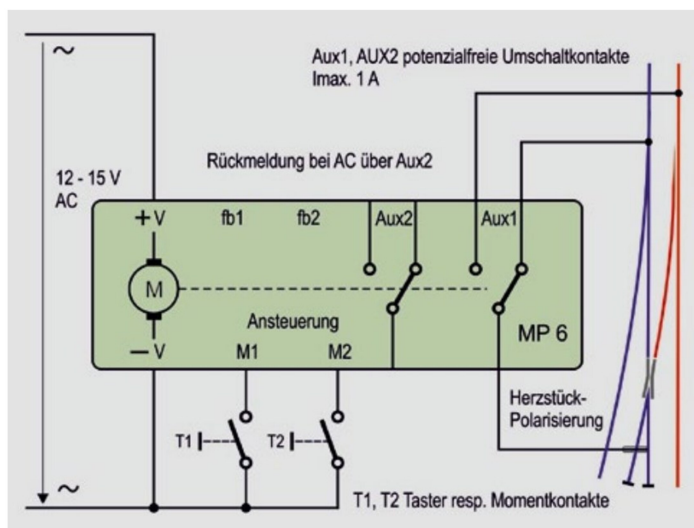
Ein letzter Blick auf die Wildwest-Brücke am Lago Bianco zeigt noch den mit dezenten Alterungsspuren versetzten RhB-Bauzug.



Neue Antriebsvarianten aus Tschechien

Kurze Impulse reichen aus

Der tschechische Modellbahnhersteller MTB erweitert seinen Zubehörsektor um zwei neuartige motorische Antriebe. Sie sind geeignet zum Betätigen von Weichen, Signalen und anderen beweglichen Zubehörartikeln. Normalerweise erfolgt die Umstellung motorischer Antriebe über Dauerkontakte. Bei den hier vorgestellten Produkten aus Prag geschieht die Steuerung über kurze Impulse.



Ansteuerung des MP 6 mit AC und Momentkontakten: Zum Testen ist eine Wechselstromquelle, die zwischen 12 und 15 V liefert, erforderlich. Der Test kann auch mit Gleichstrom von 9 bis 12 V erfolgen.

Von Ingrid und Manfred Peter
(Text, Fotos und Zeichnungen)

Mit MP 1 und MP 5 hat der tschechische Hersteller MTB bereits zwei motorische Antriebe im Angebot. Nun gelangen zwei weitere Antriebsvarianten zur Auslieferung: MP 6 und MP 7. Alle vier weisen bis auf die Anschlüsse die annähernd gleiche Gehäuseform auf. Identisch sind die Technik mit dem integrierten Planetengetriebe sowie der bewegliche Teil des Antriebs, in welchem der Stelldraht verankert wird. Dieser wird vom Hersteller als Reiter bezeichnet. Die Vorstellung und Beschreibung des MP 5 erfolgte in der LOKI 2 | 2017. Dieser Beitrag beinhaltet auch praktische Hinweise zur Montage.

Bei den Antrieben MP 1 und MP 5 erfolgt die Umstellung durch Dauerkontakte oder entsprechend lange Impulse, bis der Antrieb die Endlage erreicht und sich durch die integrierte Endabschaltung selbst abschaltet. Bei der Umstellung der neuen Antriebe dagegen reichen kurze Impulse mit einer Mindestlänge von 40 Millisekunden

aus, und die Antriebe erreichen selbstständig die Endlage. Neu ist auch eine im Gehäuse integrierte rote LED zur Anzeige der Funktion und Endlagen.

Technische Details

Zur Vermeidung von Verwechslungen weisen die vier Antriebe unterschiedliche Farben der Reiterkonstruktion auf.

Der Durchmesser des beiliegenden Stelldrahts beträgt 1 mm. Bei Weichen der Baugröße H0 und bei kleineren Baugrößen ist das Loch der Stellschwelle entsprechend zu vergrößern. Durch die hohe Stellkraft des Antriebs kann es bei einer längeren Stellwegeinstellung vorkommen, dass er seine Endlage durch die mechanische Blockade des Stelldrahts nicht mehr erreichen kann und dadurch die Funktion vorübergehend ausgesetzt wird.

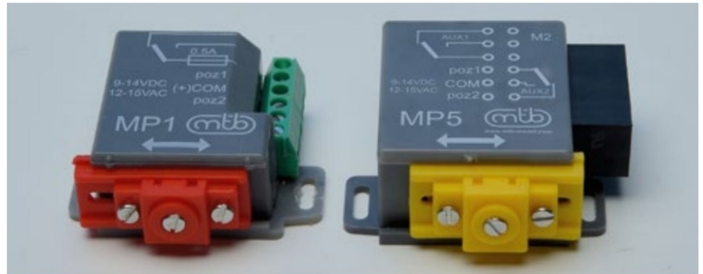
Als Stelldraht empfiehlt sich die Verwendung eines Federstahldrahtes mit einem Durchmesser von 0,7 mm und einem etwa 5 mm dicken Korkuntergrund zwischen dem Antrieb und der etwa 8 bis 12 mm starken Bahnhofplatte.

Bei allen Antriebsvarianten sind vier Längen des Stellweges (3, 6, 9 und 12 mm) einstellbar. Dazu sind drei Kreuzschlitzschrauben an der Antriebsunterseite zu lösen und der Reiter abzunehmen. Der kleine Bolzen am Frontzahnrad ist abzuziehen und in die gewünschte Stellwegposition zu bringen. Die Werkseinstellung des Stellwegs beträgt 6 mm.

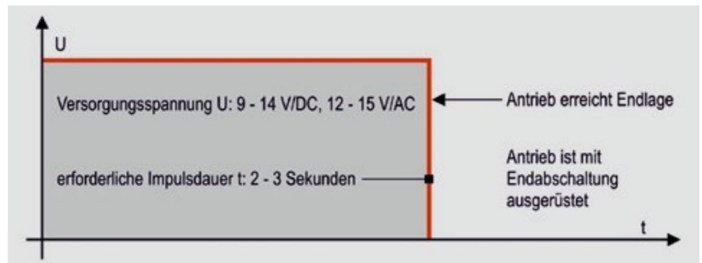
Ein Tipp zur Fixierung der Anschlussleitungen: den Stecker in einen kleinen Schraubstock spannen und mit einem Schraubendreher die Leitungshalterung eindrücken. Die Anschlussleitung einstecken. Nach dem Loslassen ist die Leitung sicher verankert.



Ein kleiner Schraubstock ist eine praktische Hilfe beim Fixieren der Leitungen im Steckverbinder.



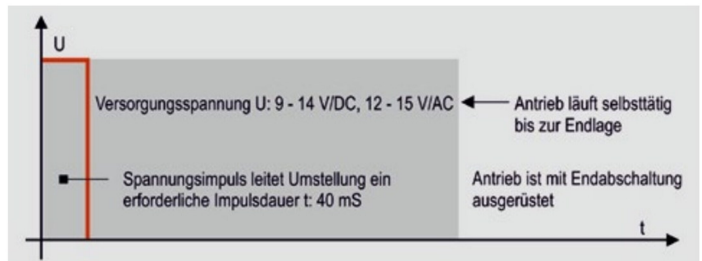
Die beiden Antriebe MP 1 und MP 5 benötigen zum Umstellen einen Dauerkontakt oder einen längeren Impuls, bis der Antrieb die Endlage erreicht hat.



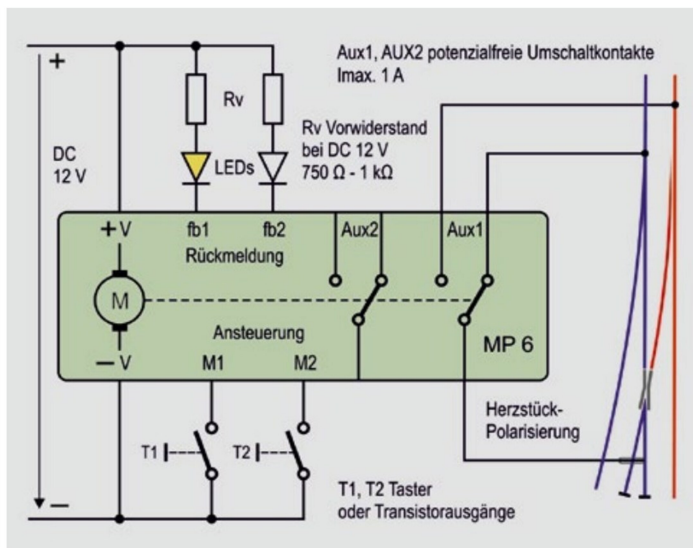
Schaltverhalten der Antriebe MP 1 und MP 5: Der Stromfluss beim Umstellen muss bis zum Erreichen der Endlage eingeschaltet bleiben.



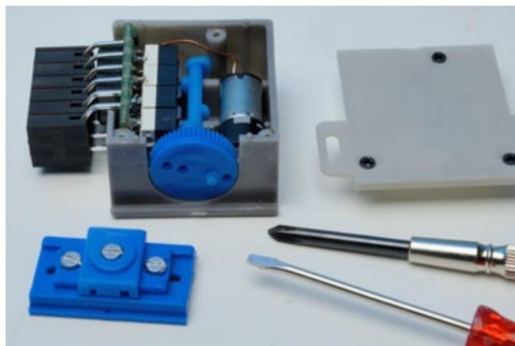
Die beiden neuen Antriebe MP 6 und MP 7 benötigen nur einen Impuls zum Umstellen.



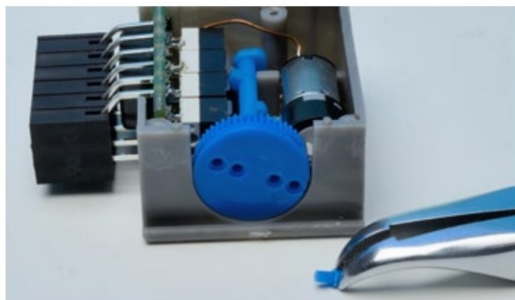
Zum Umstellen ist ein kurzer Impuls auf einen der Eingänge erforderlich. Die Antriebe laufen dann selbsttätig bis zur Endlage respektive bis die Endabschaltungen sie von der Stromzufuhr trennen.



Ansteuerung des MP 6 mit DC über Taster und LED-Rückmeldung: Die Anschlüsse fb1 und fb2 dienen der Rückmeldung beim Betrieb mit Gleichstrom (DC). Sie sind an beiden Antrieben vorhanden und mit maximal 100 mA belastbar.



Zur Einstellung von vier möglichen Stellwegen (3, 6, 9 und 12 mm) sind der Schlitten und die Gehäuserückwand abzunehmen. Für Letztere ist ein Kreuzschlitz-Schraubendreher erforderlich.



Eine Änderung des Stellweges erfordert das Abziehen des kleinen Kunststoffstiftes und das Einstecken in der gewünschten Position.



Am beweglichen Teil des Antriebs sind zwei Aufnahmen für unterschiedliche Stelldrahtdurchmesser vorhanden.

Die Elektrik

Zur Stromversorgung des MP 6 und des MP 7 kann sowohl eine Wechselstromquelle (AC 12-15 V) als auch Gleichstromquelle (DC von 9-12 V) verwendet werden. Im DC-Betriebsmodus sind bei beiden die mit 150 mA belastbaren Kontakte fb1 und fb2 zur Lagerückmeldung verwendbar.

Der MP 6 kann sowohl über Momentkontakte (Taster) als auch über Transistorausgänge von Elektronikkomponenten angesteuert werden. Beide Antriebe besitzen zwei potenzialfreie Umschaltkontakte, deren Belastbarkeit 30 V/A beträgt. Somit sind die Polarisierung eines Weichenherzstücks sowie eine weitere Schaltaufgabe möglich.

Die Antriebe im DCC-Modus

Die Varianten MP 1 und MP 5 können auch im DCC-Modus betrieben werden, wenn sich die Schaltzeiten der Umlaufphase (zwei bis drei Sekunden) an den Schaltdecodern einstellen lassen. Auch der MP 6 lässt sich digital betätigen.

Der MP 7 ist für den reinen DCC-Betrieb ausgelegt. Die Steuereingänge M1 und M2 sind für wechselnde Polarität ausgelegt und galvanisch von der Stromversorgung des Antriebs getrennt. Zur Anwendung kommt ein Decoder für motorische Antriebe, der an den beiden Ausgängen eine wechselnde Polarität aufweist. Dadurch wird der Stellmotor umgestellt. Bei einer DC-Stromversorgung des MP 7 lassen sich die beiden Anschlüsse fb1 und fb2 für eine Rückmeldung verwenden. Eine Ansteuerung könnte auch, wie sich im Test herausgestellt hat, über eine symmetrische Spannungsversorgung erfolgen.

Die kräftigen Antriebe arbeiten relativ leise und verrichten zufriedenstellend ihre Dienste auf der Modellbahn.

Technische Daten

MP 6 und MP 7

Motorischer Antrieb für Weichen,
Signale und bewegliche Accessoires
Ansteuerung über Impulse

Kleinmotor mit Planetengetriebe

Stromaufnahme Lauf: ca. 150 mA

Stellwegeinstellungen: 3, 6, 9, 12 mm

Potenzialfreie Umschaltkontakte: 2

Belastbar bis max. 1 A

Ansteuerung: AC, DC, DCC

Abmessungen (mit Stecker):

Breite 42, Länge 62, Höhe 19 mm

Packungsinhalt: Antrieb, Steckverbin-

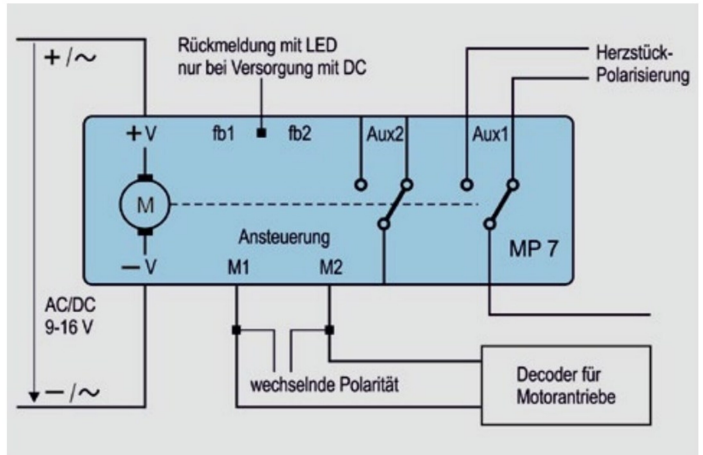
dung, Stelldraht d 1 mm

Ohne Befestigungsschrauben

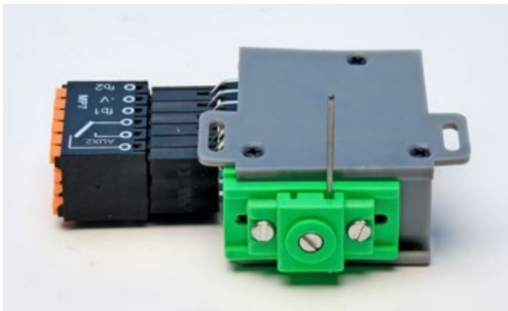
Hersteller: MTB model Prag

www.mtb-model.com

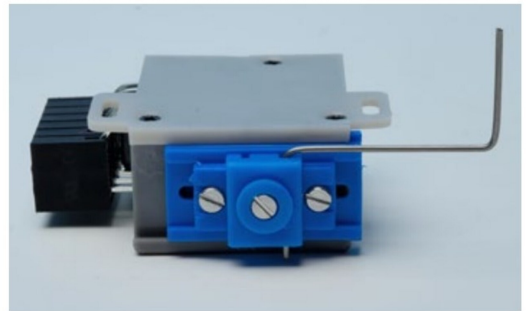
Made in Czech Republic



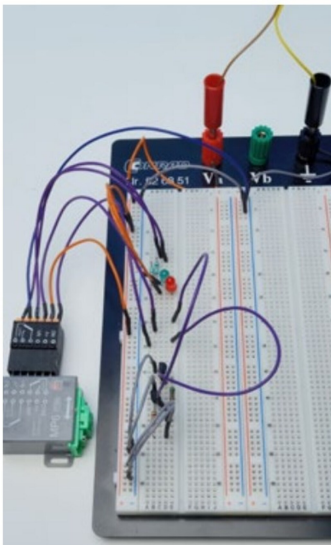
Ansteuerung des MP 7 mit Decoder: Im Digitalbetrieb ist ein Decoder für motorische Antriebe erforderlich.



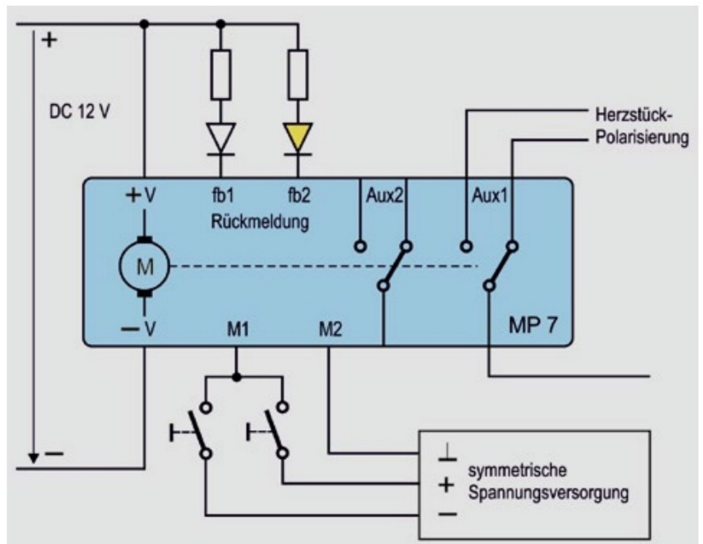
Montage des Stelldrahts am MP 6 in senkrechter Positionierung.



Bei Bedarf kann der Stelldraht auch abgewinkelt ausgeführt sein.



Beide Antriebe lassen sich über Transistorausgänge ansteuern, wie der Test beweist.



Der MP 7 lässt sich auch über eine symmetrische Spannungsversorgung betätigen. Der Masseanschluss kann an M1 oder M2 erfolgen. Die LED-Rückmeldung ist nur bei DC möglich.



Mit gezielten Verbesserungen im Bereich Griffstangen, Pantograf und Schaltung ist der Te III wieder fit.

Verbesserungen am Rangiertraktor Te III von Brawa

Kleine Verbesserungen am kleinen Rangierer

Horst Berneth besitzt einen Rangiertraktor des Typs Te III von Brawa in Spur H0. Dieses schöne Fahrzeug hat leider einige technische Unzulänglichkeiten, über deren Beseitigung er uns nun berichtet. Er zeigt, wie mit kleinen Eingriffen unser «Rangierer» verbessert werden kann.

Von Horst Berneth (Text und Fotos)

Der deutsche Hersteller Brawa aus Remshalden brachte in den 1990er-Jahren ein schönes Modell des SBB-Rangiertraktors des Typs Te III in Spur H0 mit der Art.-Nr. 0560 (Gleichstrom) auf den Markt. Detaillierung und Massstäblichkeit sind sehr gut. Durch den schweren Metallaufbau und die Dreipunktlagerung hat das Triebfahrzeug gute Fahreigenschaften. Die Stromaufnahme über die Schienen ist sehr gut. Extreme Langsamfahrt ist daher kein Problem. Die Höchstgeschwindigkeit liegt

im Rahmen, und die Zugkraft ist ausreichend. Mit zwei Seetaler-Bi von Roco ist erst auf einer Steigung von 3,5% Schluss. Anfahren gelingt da aber nur noch mit schleudernden Rädern.

Trotzdem hat das Fahrzeug leider einige technische Unzulänglichkeiten, von denen ich einige beheben konnte:

- Griffstangen und Trittstufen
- Pantograf
- Verkabelung
- Lampen

Griffstangen und Trittstufen

Die feinen Griffstangen am Aufbau sind leider aus einem sehr bruchempfindlichen Material hergestellt. Ersatzteile von Brawa waren nicht besser. Deshalb habe ich die Griffstangen am Führerhaus und die frei stehenden Stangen auf dem Umlauf durch solche aus Metall ersetzt. Die Originalgriffstangen am Vorbau haben bisher gehalten. Sie sind in ihrer Lage auch gut gegen Berührung geschützt. Falls erforderlich, lassen sie sich aber in analoger Weise ersetzen.



Für die frei stehenden Stangen habe ich 0,5-mm-Bronzedraht verwendet, der zum einen Ende hin dünner gefeilt wurde. Den Handknauf kann man mit einem Tropfen UHU plus oder aus Lötzinn formen. In beiden Fällen muss er in die runde Form gefeilt werden. Die hinteren senkrechten Griffstangen am Aufbau wurden aus 0,5-mm-Bronzedraht passend gebogen. Die waagrechten Griffstangen bestehen aus 0,4-mm-Messingdraht. Zu ihrer Befestigung habe ich 0,6-mm-Splinte so gebogen, dass die Öse zum Draht passt, sie dann mit dem Draht verlötet und die Lötstelle versäubert. Selbstverständlich kann man auch Griffstangenhalter von Weinert verwenden. Die Messingdrähte wurden schwarz gebeizt. Die Griffstangen am Aufbau bekamen eine mattbraune Lackierung mit Revell Nr. 37,

Abgebrochene Griffstangen und eine schräge Pantografenwippe, so bereitet das schöne Modell leider keine Freude.



Die Wippe liegt nun sauber dem Fahrdrabt auf.
Die Griffstangen erfüllen ihren Zweck wieder.



Der Pantograf erhielt ein neues Schleifstück der Schweizer Bauart aus dem Sommerfeldt-Sortiment.

die Griffstangen auf dem Umlauf eine seidenmattgelbe mit Revell 410. Für diese wurde in den noch vorhandenen Befestigungsflansch des Original-Brawateils ein 0,5-mm-Loch gebohrt. Für die Griffstangen am Führerhaus wurden die ursprünglichen Löcher mit 0,5 mm bzw. 0,6 mm nachgebohrt und so die abgebrochenen Befestigungszapfen entfernt. Die Griffstangen wurden eingeklebt. Die senkrechten am Führerhaus wurden nur gesteckt, weil sie für eine Demontage des Aufbaus ausgehängt werden müssen.

Die gut detaillierten Trittstufen am Rahmen sind ebenfalls bruchgefährdet, aber nicht so empfindlich wie die Griffstangen. Bislang kam ich mit Nachklebungen aus. Ersatzteile sind aber bereits auf Lager. Ein Eigenbau aus Metall wäre auch möglich, die schönen durchbrochenen Tritt Bretter wären dann aber kaum realisierbar.



Trotz dem aufgeklebten Bronzablech am Originalschleifstück ist das Verhalten des Schleifstücks immer noch schlecht.

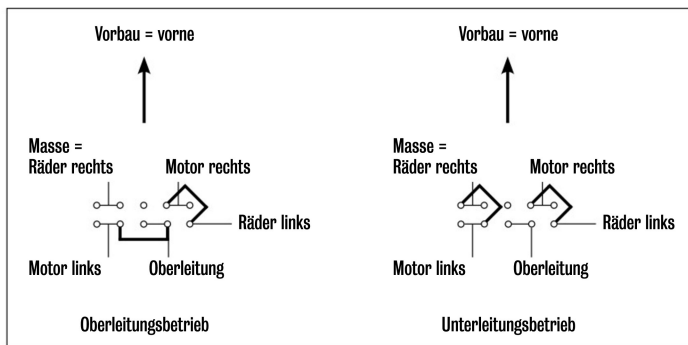
Pantograf

Der originale Pantograf des Te III trägt eine hochaufgebaute Wippe für das Schleifstück, die mit Federn in gerader Position gehalten wird. Bei der Modellumsetzung wurde die filigrane Konstruktion des Pantografen gut realisiert. Das Schleifstück ist 2,3 mm breit. Erfreulicherweise ist auch die elektrische Funktion einwandfrei und erlaubt sogar einen echten Fahrleitungsbetrieb. Kurze und lange Schleifstücke für Schweizer bzw. deutsch/österreichische Norm liegen dem Modell zum Austausch bereit. Doch ist die hier gewählte, ebenfalls recht hohe Konstruktion der Wippe dafür verantwortlich, dass sich das Schleifstück am Fahrdrabt schrägstellt und nicht schön am Fahrdrabt anliegt. Neben der schlechten Optik ist so natürlich auch für einen mangelhaften elektrischen Kontakt gesorgt. Federn, wie sie bei einigen Pantografen von Piko eingebaut sind, hätten helfen können, das Problem zu mindern.

Zunächst habe ich versucht, das Problem mit einem breiteren Schleifstück zu beheben. Ich habe probeweise aus 0,2-mm-Bronzeblech einen 3 mm breiten Streifen auf das Schleifstück geklemmt. An dem schlechten Verhalten unter dem Fahrdrabt hat sich aber nichts geändert.

Bei der Familie Sommerfeldt gibt es keinen Pantografen exakt dieser Bauart als Austausch. Auch lässt sich kein passender Pantograf aus existierenden Teilen wie Gestell, Unterschere, Oberschere oder Wippe mit Schleifstück kombinieren. Scheinbar geeignete Teile passen meistens wegen unterschiedlicher Breite nicht zusammen. Hier möchte ich Herrn Heintel von Sommerfeldt für seine geduldige Unterstützung danken.

Schliesslich fand sich in der Wippe mit Schleifstück Schweizer Bauart aus dem Sommerfeldt-Pantografen (Art.-Nr. 907) eine geeignete Lösung, die es ermöglichte, die vorbildlichen Teile des Brawa-Pantografen (Gestell sowie Unter- und Oberschere) beizubehalten und einzig das Schleifstück mit der Wippe auszutauschen. Die Wippe wurde ausgelötet und durch Entfernen eines 2,8 mm langen Stücks in der Mitte geteilt. Diese beiden Teile wurden nun wieder unter das Schleifstück gelötet, sodass die Aussenmasse der beiden Schenkel der Wippe zur Breite der Oberschere des Brawa-Pantografen passten. 11,8 mm ist hier das richtige Mass. Ein-



Mittels einfacher Drahtbrücken ohne Lötarbeiten auf reinen Unterleitungsbetrieb umpolen.

hängen der Wippe, fertig. Unter Fahrdrabt stellte sich heraus, dass das umgebaute Sommerfeldt-Teil wegen seiner niedrigeren Bauart und somit höheren Anlenkung der Wippe sauber am Fahrdrabt gleitet, nicht mehr kippt und zusätzlich einen guten elektrischen Kontakt sicherstellt.

Dieses Schleifstück hat die lange Ausführung, wie sie für Auslandseinsätze gebraucht würde, und eine Breite von 3,3 mm. Die Endhörner, die leider nicht so lang sind wie beim Vorbild, habe ich am Ende mit einem roten Warnanstrich versehen. Trotz der niedrigeren und um 1 mm breiteren Bauart passt das neue Schleifstück optisch gut zum originalen Rest des Pantografen. Vorrangig ist jedoch die einwandfreie Funktion.

Als kurzes Schweizer Schleifstück sollte das des Sommerfeldt-Pantografen Nr. 939 geeignet sein, natürlich auch erst nach Anpassen der Breite der Wippe.

Verkabelung

Beim Te III ist das Fahrzeugende mit dem Vorbau vorne. Das bezeugt beispielsweise ein Bild auf Seite 68 des Buchs «Ellokbetrieb in der Schweiz, In Farbe – ab 1957» von Peter Willen (EK-Verlag, 2012). Dort sieht man auch sehr schön die besondere Bauart des Pantografen.

Die Verkabelung im Brawa-Fahrzeug lässt aber bei Betrieb nach NEM das Führerhaus vorausfahren. Das Problem kann sogar ohne Lötarbeiten elegant gelöst werden. Der Stecker auf der 10-poligen Schnittstelle wird entfernt und durch Drahtbrücken aus 0,5-mm-Kupferdraht ersetzt, so wie es in der Zeichnung gezeigt ist. Falls ein

reiner Unterleitungsbetrieb gewünscht ist, gibt es auch hierfür eine Lösung (siehe Skizze oben).

Lampen

Die filigranen Lampen des Brawa-Modells sind leider nicht beleuchtet. Aufgrund ihrer winzigen Grösse und ihrer exponierten Position käme nur eine Beleuchtung mit einzelnen integrierten SMD-LED infrage. Die Lampen müssten dann um die LED herum neu aufgebaut werden. Das erscheint machbar. Keine Lösung habe ich jedoch bisher für die Schwierigkeit gefunden, die elektrischen Anschlüsse der LED zu realisieren. Schliesslich braucht man für Schweizer Loklicht 3 + 1 vier Leiter pro Seite. Selbst dünnste Kabel kann man nicht unsichtbar zwischen Bühnengeländer und Aufbau verlegen. Bahnen aus Leitsilber könnten eine Möglichkeit sein, doch müssten sie sauber elektrisch isoliert auf den Lack des metallischen Grundrahmens aufgebracht und dann wieder überlackiert werden. Ganz unsichtbar gelingt auch das nicht. Deshalb habe ich bisher auf eine Beleuchtung verzichtet.

Fazit

Aus einem schönen und fahrtechnisch guten Modell lässt sich mit recht wenig Aufwand ein Fahrzeug herstellen, das man unbesorgt in die Hand nehmen kann und das auch unter Oberleitung «richtig herum» fährt. Nach dem Einbau eines Lokführers kann mein Te III so auf meiner Anlage unter deutscher Fahrleitung leichte Güterzüge befördern und für die Vorteile elektrischer Kleinlokomotiven Werbung machen.

Hier steht er schon an seinem definitiven Standort im Gebiet Hattenwald.



BLS-Nordrampe – Mittwoch, 12. Juni 1963, um 10 Uhr 43 – Aus Holz und Wellblech

Lage für Lage aufgeschichtet – eine Heugade entsteht

Überall auf den steilen Hängen rund um Frutigen sind die typischen einfachen Holzgaden zu finden. In diesen konnte das im Sommer gemähte Gras – vor Feuchtigkeit geschützt – bis in den Winter hinein gelagert werden. Danach wurde es mit Schlitten in die Ställe der Täler gebracht. Ein solch typisches Bauwerk darf auf einer Gebirgsanlage natürlich nicht fehlen.

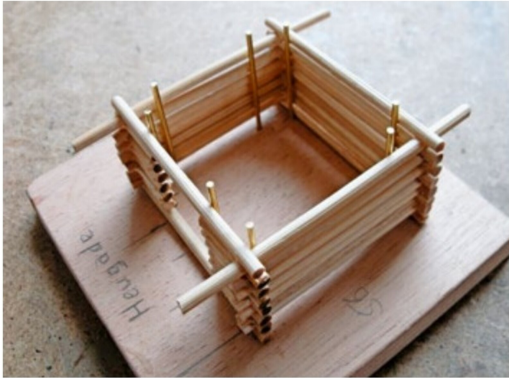
Von Stephan Kraus (Text) und Jerry Schulthess (Fotos)

Bevorzugtes Baumaterial an den steilen Hängen der Gebirgswelt ist von jeher das direkt vor Ort oder oberhalb eines geplanten Gebäudes vorhandene Material. In den meisten Fällen also Holz und Naturstein. Oberhalb deshalb, weil sich so der Transport zu dem Bauplatz doch etwas einfacher gestalten lässt, als wenn das Material mühsam aus dem Tal nach oben zu bringen ist. Noch einfacher wird es, wenn das Baumaterial entlang der Höhenlinien parallel

zum Hangverlauf gewonnen werden kann. Das Einzige, was dann noch aus den Hofstellen weiter unten im Tal für den Bau mitgebracht werden muss, sind die Werkzeuge für das Bauen. Früher waren dies in der Regel Schaufeln, verschiedene Äxte und Sägen, vielleicht noch ein Hobel und ein paar Hämmer. Die Arbeit mit diesen Geräten war sicherlich mühsam und zeitaufwendig, aber durch gemeinschaftliches Anpacken dann doch wieder sehr erträglich.

Grundlagen für ein Modell

Unsere Altvordenen haben diese einfachen Häuser aus Holz in der Regel ohne Baupläne gebaut. Gerade gewachsene Nadelbäume wie Lärchen, Föhren oder Fichten haben bei einer Wuchshöhe von 15 bis 18 m einen Stammdurchmesser von um die 15 bis 18 cm. Solche Stämme haben damit auf einer Länge von 4 bis 6 m einen nahezu gleichmässigen Stammdurchmesser von etwa 18 bis 20 cm. Mit diesen Angaben



Die Wände sind um die Aufspannmatrix herum aufgebaut.



Die Dachbalken und Quersparren sind aufgebaut.



Die Längslatten als Halterung für das Wellblech sind fixiert.



Eine andere Sicht auf das fertige Dach und die Vorderseite mit dem Tor.

und ein paar Fotos kann man schon mal mit dem Bau beginnen.

Als Material können für die Aussenwände im Massstab 1:87 also Rundhölzer von ungefähr 2 mm Durchmesser verwendet werden. Um das Gebäude wie das Original aus einzelnen Stämmen aufzurichten, empfiehlt es sich, ein kleines Leegerüst zu bauen. Auf eine kleine Holzplatte zeichnet man sich den Grundriss auf. In unserem Fall soll der Heugaden nur einen Raum haben und eine praktisch quadratische Grundfläche umschliessen. Da die Stämme an den Aussenecken des Gebäudes in der klassischen Bauweise mit Verkämmung und Vorholz ausgeführt werden, beträgt eine lichte Raumgrösse bei 6 m langen Vorbildstämmen im Massstab 1:87 etwa 60 mm. Es kann also ein Quadrat mit dieser Kanten-

länge aufgetragen werden. Nicht ganz in den Raumecken werden jeweils zwei Löcher pro Wandseite gebohrt, in die kurze Stahlstifte (Ø 1,5 mm) gesteckt werden. Die Höhe richtet sich dabei nach der gewünschten Traufhöhe des Heugaden, in unserem Fall sind das bei zwölf Lagen etwas mehr als 24 mm. Auf einer Giebelseite sollten noch zusätzlich zwei Stifte angebracht werden, die die Breite der Türöffnungen festlegen. Beim Original haben diese meist zweiflügligen Tore etwa ein Öffnungsmass von 1,50 m (Modellmass: etwa 18 mm).

Der Bau kann beginnen

Die Rundhölzer werden wie beim Original mit etwas Abstand zum Ende hin (ca. 2 mm) mit einer Rundfeile von 2 mm Durchmesser senkrecht zur Achse jeweils von unten und

oben bis etwa $\frac{1}{3}$ des Durchmessers ausgefeilt. So vorbereitet können die «Stämme» nun um das Gerüst aus Stahlstiften Lage für Lage aufgeschichtet werden. Die Berührungspunkte der Hölzer können jeweils mit einem winzigen Tropfen Weissleim gesichert werden. Wie beim Original entstehen zwischen den Rundhölzern Schlitzte, da sie nicht ganz aufeinander zu liegen kommen. Bei unserem Vorbild diene dies zur gleichmässigen Durchlüftung des gelagerten Heus. Durch diesen Umstand müssen im Bereich der Tür jeweils kleine Streifen zum Beispiel von Furnierholz zwischen die einzelnen Lagen gepackt werden, da sonst die Rundhölzer nicht horizontal zu liegen kommen.

Verwendet man gefräste Rundhölzer sollten vor dem Zusammenbau noch die typi-



Der Rohbau ist vollendet, jetzt kann erst mal Aufrichte gefeiert werden.

Ansicht der Vorderseite und der Rückseite noch unbehandelt im Holztou.

schen Kerben, die die Äxte beim Entasten an den Stämmen hinterlassen haben, mit einem Bastelmesser nachgebildet werden.

Die beiden längs der Traufe verlaufenden Pfetten sind jeweils um den Dachüberstand der Giebelseiten zu verlängern (etwa um 8 bis 9 mm je Seite). Auf diese kommen dann an den Giebelseiten noch die Zugbalken, auf denen mittig die Stützen der Firstpfette aufgestellt werden können. Die Stützen können auf eine Länge von etwa 7 mm abgelängt werden. Hier ist auch ein bisschen Probieren angesagt, um eine stimmige Dachneigung zu erhalten. Zwei mittlere Dachpfetten auf halber Höhe zwischen Fuss- und Firstpfette bilden die Basis für die einzelnen Sparren. Auch diese können aus Rundhölzern von dann etwa 1 mm Durchmesser hergestellt werden.

Auf die Sparren können dann einzelne Dachlatten aus 0,5 x 1 mm Lindenholzstreifen geklebt werden.

Aus einem kleinen Stück Balsaholz und ein paar Profilen ist dann noch die Türe zu bauen. Sind diese Arbeiten abgeschlossen, kann Aufrichte gefeiert werden.

Fast fertig

Sind alle Leimpunkte sauber abgebunden, kann die so gebaute Konstruktion vorsichtig von der Grundplatte abgehoben werden. Nun stehen das Einfärben und das vorsichtige Verwittern der Struktur an. Ein erster Durchgang der Farbgebung kann mit einer dunklen Holzbeize erfolgen. Um den typischen silbernen Glanz zu erhalten, kann nach dem Durchtrocknen der Beize mit unterschiedlich hellen grauen Pigmenten gearbeitet werden. Hier hat sicherlich jeder seine eigenen Vorstellungen. Um die Techniken und die Wirkung zu überprüfen, sollten vielleicht vorab einfach mal ein paar Muster angefertigt werden.

Ist die farbliche Behandlung abgeschlossen, fehlt eigentlich nur noch die Dachdeckung. Die Vorbilder wurden häufig mit flachen Steinplatten eingedeckt. Eine gar nicht mehr so moderne Alternative stellen etwa ab 1930 Wellblechtafeln aus verzinktem Stahlblech dar. Hier kann man auf «Micro-Wellblech» aus Aluminium, Messing oder Kupfer zurückgreifen, das es im Architekturmodellbaubedarf gibt (zum Beispiel unter www.modulor.de/mikro-wellblech-durchgepraegt-fein.html).

Die verwitterte Oberfläche kann einfach mit einer mittel- bis hellgrauen, matten Acrylfarbe (z.B. von Tamiya: XF-19 Himmelgrau) nachgebildet werden. Abschließen kann noch etwas Flugrost mit dunklen Rostpigmenten nachgebildet werden.

Nach etwas mehr als 20 Stunden, die in ein solch kleines Projekt investiert werden müssen, kann das Modell eines Heugadens seinen Platz auf der Wiese beziehen und die Augen der Besucher und vor allem die des Erbauers zum Strahlen bringen. 🍷



Wellblechdach und Firstabdeckung sind fertig. Eine Heugabel und ein Rechen gehören natürlich auch dazu.

Börse

Suchen

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

Z-ilm 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

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

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

Verkaufen

N Liste Sammlungsauflösung erhältlich bei: diespo@gmx.ch

H0 Zu verkaufen: 10 4-achsige Liliput-Tankwagen Avia «Osterwalder», gealtert, SBB, Ep. V, OV, Fr. 350.–. Ruckli Karl, Sandbühl 17, 8500 Frauenfeld, Tel. 052 720 56 84, rucklikarl@gmail.com

O Umfangreiche H0- und kleinere Spur-1-Sammlung werden aufgelöst. Liste kann angefordert werden. Ruth Bucher, In der Wässerli 12, 8047 Zürich, ruthbucher@bluewin.ch

O Viele Märklin O-Modelle, Blech und Neuer. Auch etwas H0. Alle Preisklassen. Bilder einer Übersicht anfordern. Zu viel, um Liste zu machen. Bei Interesse Besichtigung abmachen. Kein Versand. Tel. 061 302 04 28, Beantworter

Verschiedenes

Suche: Lauer Trafo UBS 100-g
Bärlocher Paul, Mühlestasse 17, 9240 Uzwil, Tel. 071 393 47 40, paul.baerlocher@gmx.ch

Suche: Eisenbahner H0
Wechselstrom Digital.
Hanspeter Diggelmann, Weiherweg 6, 9517 Mettlen, Tel. 071 633 25 09

Literatur: Verkaufe/verschenke ME – Loki ab Nr. 1 1980 bis jetzt. 3 Nr. fehlen + 2 Spez. Angebot per Mail: chris.ellenberger@bluewin.ch

Leidenschaftlicher Sammler sucht: schöne restaurierte SBB-Stationsglocke, SBB-Flügelstempel (einfüglig) SBB-Rangier-Formsignal (blau-weiss), SBB-Mützen und -Uniformen, alte Lampen, Laternen, Einzelsitz mit Stoff aus SBB-Reisewagen. Herzlichen Dank für Ihre Angebote.
Kaiser Stephan, Mühleweg 1, 4228 Erschwil, Tel. 079 363 46 59, steffikaiser@bluewin.ch

Verkaufe: Alu/Glas-Vitrinen 150×80×13 cm, mit 4 Glastabern für Spur H0/O, Fr. 350.–. 224×80×19 cm mit 2 Glastabern für Spur IIm, Fr. 650.–.
S. Züger, ch. des Bluets 3, 1009 Pully, Tel. 021 729 71 32



LOKI
www.loki.ch

Erhältlich am Kiosk oder bequem im Abo.

LOKI, für den Spass!

Bestellungen

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

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



bruderer bahnen

Grosse Auswahl in H0 und N im Topzustand.

Reparatur und Digitalisierung in Spur H0 und N.

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



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



LOKI DEPOT HORW

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

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

Insertionsschluss für Börsen-
inserate in der LOKI 5|2018:
Freitag, 6. April 2018

Szenen-News

Der April-Monatszug auf dem Kaeserberg

Ein Güterzug mit Blechrollen um 1998

Foto: CFK



Triebfahrzeuge: Re 10/10, 200 t, 12,5 MW; Last: 76 Achsen, 1400 t; Vmax: 100 km/h.

Ein Ganzzug mit Blechrollen, unterwegs vom Walzwerk zur verarbeitenden Industrie. Die 19 Wagen der Bauarten Shimms und Shimms (Haubenwagen) sowie Taes und Tams (Klapp- oder Rolldachwagen, die meist aus Hochbord-Eaos hergerichtet worden sind), fördern 1000 Tonnen Nutzlast. Sie gehören den nationalen Bahnen Belgiens, Italiens, Deutschland und der Schweiz. Eine Stahlrolle kann einzeln 44 Tonnen wiegen, weshalb die Transporte meist auf Schienen stattfinden. Im Alpentransit sind zwei Lokomotiven nötig, Re 4/4^{II} 11182 von 1969 und die eben erst rot gewordene Re 6/6 11685 «Sulgen» von 1980, welche dank der Vielfachsteuerung beide einmännig geführt werden können. Ein solches Duo nennt man umgangssprachlich Re 10/10.

CFK

Lok-Einweihung Ge 4/4 8004 der Dampfbahn Aaretal – 2. April 2018

Ehemalige Bündnerin auf Berner Schienen

Als 1994 der Verein Dampfbahn Aaretal (DBA) in Münsingen die RhB Ge 4/4^{III} 641 bei deren Inbetriebsetzung auf den Namen Beatrice taufte, dachte wohl niemand, dass diese Lok dereinst in einem anderen Gewand daherkommen würde. Stolz 23 Jahre war die mächtige Parkbahn-Lokomotive auf dem Rundkurs im Psychiatrischen Zentrum (PZM) in Münsingen unterwegs, bis sie im September 2017 zur Revision in die Werkstätte kam. Bereits im Juni 2017 begann die Planung der Revisions- und Umbauarbeiten. Sollte doch die Lok neben den vorgesehenen neuen Fahrmotoren, der neuen Steuerung und der Versetzung des Führerstands auch in einem neuen Gewand daherkommen, nämlich im Gewand der Chemin de fer Montreux-Oberland bernois (MOB) als Ge 4/4 8004.

Am 2. April 2018 wird die «neue» Lokomotive des Vereins DBA feierlich eingeweiht, wozu alle Interessierten herzlich eingeladen sind.

HRo

Die Computergrafik verrät bereits einiges über das zukünftige Aussehen der Ge 4/4 8004.



Foto: DBA

2. April, 13.00 Uhr Einweihung der Lok – bis 14.00 Uhr Gratisfahrten

Münsingen, Hunzigenallee 1

Weitere Infos finden Sie unter www.dampfbahn-aaretal.ch

Restrukturierung bei der Modelleisenbahn Gruppe

Ab 2019 kein Fleischmann mehr in H0

Die Modelleisenbahn Gruppe wird den Grossteil des Spritzgusses von ihrem Produktionsstandort im niederösterreichischen Gloggnitz in die Slowakei verlagern. Das teilte das Unternehmen mit Sitz in Bergheim bei Salzburg mit. Damit nicht genug: Für die Restrukturierung der Modelleisenbahn Gruppe werde sich auch das Produktportfolio verändern. Die deutsche Marke Fleischmann wird in der Spurbreite H0 ab 2019 nicht mehr angeboten, sondern nur noch in der Spurbreite N.

Das Unternehmen befindet sich seit 2015 im Umbau und hat siebenstellige Abgänge im operativen Bereich zu beklagen. Weitere Massnahmen zur Bereinigung der Produktionsstrukturen in Europa seien unumgänglich, betonte Hannes Griessner, der Geschäftsführer der Modelleisenbahn Holding, nach einer Betriebsversammlung in Gloggnitz. Derzeit wird in Österreich, der Slowakei und Rumänien produziert. Parallel zur Umstrukturierung in Europa wird der neue Standort in Vietnam ausgebaut.

Die Modelleisenbahn Gruppe ist mit den beiden Marken Fleischmann und Roco die europäische Marktführerin im Segment Gleichstrom sowie die Nummer zwei für Modelleisenbahnen in Europa. Aktuell beschäftigt das Unternehmen in fünf Ländern 900 Mitarbeiter und erwirtschaftet einen Umsatz von 49 Millionen Euro (2017). Der Raiffeisenverband Salzburg, die langjährige Hausbank des Unternehmens, hat die Modelleisenbahn Gruppe im Oktober 2017 übernommen. MGH

Veränderungen auf der Museumslinie des DVZO

Neuordnung auf der Dampfbahnstrecke

Rund um die Bahnstrecke im zürcherischen Hinwil-Bäretswil-Bauma steht eine Neuordnung der Besitzverhältnisse bevor. Dass die SBB die Strecke von Hinwil bis Bäretswil Tobel abtossen wollen, ist schon seit Längerem – seit 2016 – bekannt. Die Lösung wurde vor zwei Wochen konkret: Die SBB und das Bundesamt für Verkehr (BAV) haben für diese Bahnstrecke die Sursee-Triengen-Bahn AG (ST) als neue Eigentümerin

bestimmt. Die kleine Bahngesellschaft aus dem luzernischen Suhrental wird die Strecke von Hinwil bis Bäretswil Tobel in der zweiten Jahreshälfte des laufenden Jahres als neuen Netzteil übernehmen. Damit bleibt der Erhalt der durchgehenden Dampfbahnstrecke von Hinwil bis Bauma auch in Zukunft gesichert.

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) nennt seit dem Jahr 2000 die

sechs Kilometer lange Fortsetzung der Strecke zwischen Bäretswil und Bauma sein Eigentum. Der DVZO möchte nun die bahnbetrieblich relevanten Anlagen der ST verpachten. Er kann sich dadurch personell und finanziell auf sein Kerngeschäft – die Herrichtung und den Verkehr historischer Züge – konzentrieren, ohne auf den strategischen Vorteil einer eigenen Strecke zu verzichten. DVZO



Foto: Hans Roth

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) nennt seit dem Jahr 2000 die

First American Railroad Convention Derendingen – 14./15. April 2018

Wieder eine US-Convention in der Schweiz

Fotos: RC



Eigenbaufahrzeug der US G-Scale Friends fast komplett aus Holz hergestellt.



Go West: Arthur Schmidheiny wird sein Diorama mit dem Titel «Azgy's Pinup» zeigen.

14. April, 11.00–18.00 Uhr (Konzert ab 20.00 Uhr; Eintritt CHF 8.–). 15. April, 10.00–17.00 Uhr

Derendingen, Badstrasse 2, Saalbau Bad

Weitere Infos finden Sie unter www.choprail.ch

Die 15. und letzte «Convention of the American Railroadfans in Switzerland», initiiert durch Werner Meer, fand im Oktober 2012 statt. Diese Ausstellung zog Aussteller aus aller Welt nach Adliswil. Von der ersten Ausstellung im Oktober 1981 bis hin zur letzten Ausstellung war es ein Mammut-Aufwand, und es zeigte sich, dass ein enormes Interesse an der US-Modellbahnszene vorhanden war.

Obwohl die letzte Convention wieder ein Riesenerfolg war, wollte Werner Meer nach 30 Jahren das Zepter verständlicherweise weitergeben. Leider fand sich keine Person oder Gruppe, die diesen Aufwand in Angriff nehmen wollte. So hat sich Roland Chopard 2017 bereit erklärt, etwas im viel kleineren Rahmen zu wagen, und klärte für eine Ausstellung im Mittelland die Voraussetzungen ab.

Nun freut sich das OK, den Freunden des amerikanischen Modellbaus eine tolle Convention zu bieten, mit Top-Modellbahnanlagen, Dioramen, Workshops sowie Börsen- und Händlerertischen.

Auch für den kulinarischen Genuss ist gesorgt: Olivier Brodard, der Chef des Saalbau Bad in Derendingen, wird die Besucher, Händler und Aussteller mit amerikanischem Food verwöhnen. Am Samstagabend wird die Orlando-Band einen Johnny-Cash-Tribute-Abend bestreiten.

RC



Eine interessante Anlage wird die der H0n3 AMORS – einer losen Gruppierung von Modellbahnern – mit typisch amerikanischen Motiven sein.

Tag der offenen Tür in Flawil

50 Jahre Modelleisenbahnclub Flawil

Auf der Modellbahnanlage des Modelleisenbahnclubs Flawil (MECF) wird Tag und Nacht gearbeitet. Menschen sowie Güter werden transportiert, und auf der Gleisbaustelle wird auch nach Einbruch der Dunkelheit weitergewirkt. Personenzüge und Strassenfahrzeuge sind mit Beleuchtung unterwegs, und in den Häusern wird es ebenfalls erst spät in der Nacht dunkel. Schier pausenlos ist Betrieb – umrahmt von einer realistischen Soundkulisse, genau wie im wirklichen Leben. Die Anlage in Spur H0 und insbesondere deren Steuerung kann als beispielhaft bezeichnet werden. Das Konzept des Gleisplans ist äusserst gut überlegt und erlaubt auch viele

interessante Manöver. Nicht nur die Stellwerke mit ihren Funktionen entsprechen weitgehend dem Original, sondern auch die Details im Bahngelände sind mit grösster Sorgfalt ausgeführt. Seit etwa 1995 sind drei Domino-Stelltische in Betrieb, und das elektronische Stellwerk mit der Fernsteuerung steht seit nunmehr fast zehn Jahren im Einsatz.

Zum 50. Geburtstag des Vereins öffnet der MECF am 20. und 21. April 2018 die

Türen seines Clublokals. Am Freitagabend hat der Verein speziell für interessierte Modellbäher aus nah und fern geöffnet. Am Samstagnachmittag laden wir die Bevölkerung von Flawil und Umgebung ein. Für einen gemütlichen Austausch bietet sich das Clubbeizli «Zum Goldenen Schienennagel» an. Erleben Sie eine spezielle Modellbahnwelt mit eigenen Augen und Ohren, und begeben Sie sich auf eine Entdeckungsreise.

MECF

20. April, 18.00–22.00 Uhr; 21. April, 11.00–17.00 Uhr

9230 Flawil, Grundstrasse 7

Weitere Infos finden Sie unter www.mecf.ch



Fotos: MECF

Normales Treiben auf dem Bahnhofplatz des Bahnhofs Wassen, während ein Güterzug soeben den Bahnhof lautstark durchfährt.



Ein besonderes Merkmal des MECF sind die beleuchteten Innenräume der Züge, welche nachts weitere Szenen preisgeben.

Veranstaltungen

Jubiläumsausstellung Modelleisenbahn-Club Bezirk Horgen | 25. März, 1./8./15./22. April, 14.00–17.00 Uhr | Horgen, Ortsmuseum Sust
Eine H0m-Modulanlage und vieles mehr unter dem Motto «3 Generationen – 1 Hobby». Eintritt frei. www.mech.ch

Saisoneroöffnung Liliput Bahn – Verein Stein am Rhein | 30. März, 1./2./8./15./22. April, 11.00–17.00 Uhr | Stein, Stadtpark bei der Schiffände
Elektro- und Dampfbetrieb zum Mitfahren, ein Riesenspass für Gross und Klein. Bei trockener Witterung. www.steinerliliputbahn.ch

Frühlingsaktion im Lokschnppen Heinz Lokschnppen | 31. März, 10.00–16.00 Uhr | Rümlang, Glatthalstrasse 188
Aktionen und Vorstellungen der Eigenprodukte. Für den kleinen Hunger ist vorgesorgt. www.heinzlokschnppen.ch

Dampf in Minusio Associazione Ticinese Amici della Ferrovia | 1./22./29. April, 14.30–17.30 Uhr | Minusio, Mappo
Öffentliche Fahrten in Minusio. Findet nur bei schönem Wetter statt. 22. April mit «slowUp» ab 9.30 Uhr. www.ataf.ch

Lokeinweihung im Aaretal Dampfbahn Aaretal (DBA) | 2. April, 13.00–17.30 Uhr | Münsingen, Psychiatriezentrum
Einweihung der revidierten Lok Ge 4/4 8004 mit Gratisfahrten zwischen 13.00 und 14.00 Uhr. www.dampfbahn-aaretal.ch

Hochwertige Modelle Stiftung Eisenbahnsammlung Uster | 7. April, 14.00–17.00 Uhr | Uster, Lokremise beim Bahnhof
Die Anlagen der Spurweiten 1, 0 und 0m sind in Betrieb. Infos unter Tel. 079 673 60 65. www.eisenbahnsammlung.ch

Börse in Brüttg 12. Modelleisenbahn-Börse | 7. April, 10.00–15.00 Uhr | Brüttg BE, Restaurant Bahnhof
Angeboten werden Eisenbahnen, Literatur, Diverses. Weitere Informationen: Tel. 032 373 11 37 / restbahnhoefli@bluewin.ch

Modellbahnboerse Börse in Gisikon | 7. April, 10.00–15.00 Uhr | Gisikon, in der Firma Bauhag
Angeboten werden Eisenbahnen, Eisenbahnliteratur, Diverses. Weitere Informationen: Tel. 079 479 19 72 / embi.boerse@gmail.com

Andampfen am Rhein Ysebahnl am Rhy | 7. April, 11.00–18.00 Uhr | Pratteln, Rheinstrasse 28
Saisonstart auf der Parkbahn «Ysebahnl am Rhy». Weitere Infos unter: www.ysebahnl-am-rhy.ch

Börse in Amriswil Modelleisenbahn und Spielwarenboerse | 7./8. April, 9.00–15.00 Uhr; 10.00–15.00 Uhr | Amriswil, Arbonerstrasse 2/4
Angeboten werden Eisenbahnen, Autos, altes Spielzeug, Diverses. Weitere Infos unter: Tel. 071 671 20 12 / info@spielwarenmedia.ch

Saisoneroöffnung der DBA Dampfbahn Aaretal (DBA) | 7./8./21./22. April, 13.30–17.30 Uhr | Münsingen, Psychiatriezentrum
Öffentliche Fahrten im Parkareal des Psychiatriezentrums Münsingen. Wagen für Rollstuhlfahrer vorhanden. www.dampfbahn-aaretal.ch

Sonntags-Apéro Modelleisenbahn-Club Olten (MECO) | 8. April, 10.00–12.00 Uhr | Olten, Industriestrasse 41
Sonntags-Apéro mit Thema «100 Jahre Bucheliantrieb». Es fahren Ae 3/6¹, Ae 4/7, Ae 4/8 und Ae 8/14. www.meco-olten.ch

Fahrten auf der Emmentalbahn Genossenschaft Museumsbahn Emmental | 8. April, ab 10.20 Uhr | Huttwil–Sumiswald–Grünen–Huttwil
Museumsbahnfahrten auf der Emmentalbahn mit historischen Elektrotraktionen. www.emmentalbahn.ch

Portes ouvertes Club Romand de Chemin de Fer Miniature | 14 et 15 avril, dès 10h | Etagnières, 5 chemin de l'Etang
Organise des portes ouvertes pour ses 30 ans. Buvette. Entrée libre. www.cr2m.ch

Jubiläum in Flawil Modelleisenbahnclub Flawil (MECF) | 20./21. April | Flawil, Grundstrasse 7
Zu seinem 50. Geburtstag öffnet der Verein die Türen des Clublokals. H0-Anlage mit Tag-/Nachtbetrieb. www.mecf.ch

Modellbahnboerse Erlebnisbahnhof Brittnau-Wikon | 21./22. April, 13.30–16.00 Uhr | Brittnau-Wikon, altes Bahnhofsgelände
Modellbahnboerse Rollmaterial H0, H0m, N und Zubehör. Ausserdem altes Originalstellwerk in Betrieb. www.erlebnisbahnhof.ch

Öffentliche Besichtigung Modelleisenbahnclub Kirchmättli | 22. April, 13.30–16.00 Uhr | Horw, Kantonsstrasse 71
Wir bauen auf über 500 m² die grösste Echtzeit-Modelleisenbahnanlage der Schweiz. Spur H0 und H0m. www.modelleisenbahnclub.ch

40 Jahre LOKI-Spengler LOKI-Spengler Wohlen | 26.–28. April | Wohlen, Niederwilerstrasse 23
LOKI-Spengler feiert sein 40-Jahr-Jubiläum. An einem Glücksrad können Rabatte erspielt werden. www.loki-spengler.ch

Börse in Bümpliz Messerli Bahnen | 28. April, 9.30–16.30 Uhr | Bern Bümpliz, Einkaufszentrum Coop

Es werden Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Modellautos, Blechspielzeuge, Literatur und Zubehör angeboten. www.messerli-bahnen.ch

Markus' Eisenbahn-Welt Modelleisenbahnsammlung | 28. April, 13.45–16.00 Uhr | Urnäsch, Zürchersmühle 1007

In acht Vitrinen sind über 1500 Eisenbahnmodelle ausgestellt. Weitere Infos unter: www.markus-eisenbahnwelt.ch

100 Jahre Bipperlisi Aare Seeland mobil | 28. April | Niederbipp, Bahnhof

Attraktionen mit einer interessanten Mischung aus Ausstellungen, Führungen und Attraktionen für alle Altersklassen. www.asmobil.ch

Öffentliche Fahrtage Ysebähnli am Rhy | 28. April, 11.00–18.00 Uhr | Pratteln, Rheinstrasse 28

Öffentlicher Fahrtag auf der Parkbahn am Rhein mit den Spuren 5" und 7¼". www.ysebaehni-am-rhy.ch

Führung durch die Anlage Modelleisenbahnclub Kirchmättli | 30. April, 18.00–19.15 Uhr | Horw, Kantonsstrasse 71

Wir bauen auf über 500 m² die grösste Echtzeit-Modelleisenbahnanlage der Schweiz. Spur H0 und H0m. www.modelleisenbahnclub.ch

Anlage im Oberland Modellbahn Meiringen | Jeden Sonntag, 14.15–17.00 Uhr | Meiringen, Zeughausstrasse 19e

Besichtigung der inzwischen 125 m² grossen Spur-0m-Anlage. www.modellbahn-meiringen.ch

Spielzeug – Abbild der Wirklichkeit Schweizer Kindermuseum | Ganzjährig, jeweils DI–SO | Baden, Ländliweg 7

Kindheit und Kinderkultur im Laufe der vergangenen 300 Jahre. Der technische Fortschritt im Spielzeug. www.kindermuseum.ch

Originelles Museum Eisenbahn- und Sammlermuseum | Ganzjährig, jeweils MI, 14.00–16.00 Uhr | Courlevon, Dorfstrasse 4

Das herzhafte Eisenbahn- und Sammlermuseum in der Region von Murten. www.eisenbahnmuseum.courlevon.ch

Erlebniswelt Toggenburg 5 Ausstellungen unter einem Dach | Ganzjährig, jeweils MI, SA und SO | Lichtensteig, Thurstrasse 2

Europas grösste Spiel- und Hobbyeisenbahn in Spur 0. Kinderecke und Bistro. www.erlebniswelttoggenburg.ch

Modellbahnen im Tessin Galleria Baumgartner | Ganzjährig, jeweils MI, SA und SO | Mendrisio, Via S.Francini 24

Galerie, Blechspielzeuge, Modellbahnanlagen, Galerie Loisl, Trainshop, Cafeteria. www.gb-trains.ch

Spielzeuge entdecken Spielzeugmuseum Riehen | Ganzjährig, jeweils 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

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 April

Folge 927: Reizvolle Strecken im Südwesten | Samstag, 7. April 2018, 16.30 Uhr

Folge 928: Jäger der versunkenen Lok – als «Der Rhein» in den Rhein fließt (Teil 1 von 4) | Samstag, 14. April 2018, 15.45 Uhr

Folge 929: Die Küstentram von Belgien | Samstag, 21. April 2018, 15.45 Uhr

Am Samstag, 28. April 2018, um 15.45 Uhr, entfällt Eisenbahn-Romantik wegen Sport.

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

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



Einst waren Feldbahnen das Massentransportmittel auf Baustellen, Kiesgruben, Bergwerken oder wie hier in der Ziegelei Lufingen.

Das neue LOKI-Spezial Nr. 43

Die Schinznacher Baumschulbahn (SchBB)

Feldbahnen sind ein eher unbekanntes Themengebiet in der breiten Vielfalt der Eisenbahn. Doch es gab einst zahlreiche der als Transportbahn geltenden Schmalspurbahnen. Auch in der Gärtnerei Zulauf AG in Schinznach Dorf gab es eine solche, heute ist sie eine bekannte Touristenattraktion im Kanton Aargau.

Von Hans Roth

Wie alles bei der Eisenbahn hat auch die heute weitherum bekannte Parkbahn ihre Wurzeln in einem Metier, welches man mit dem heutigen Ergebnis nicht paaren würde. Am Dorfrand von Schinznach Dorf eröffnete Johann Zulauf im Jahr 1879 eine Landgärtnerei mit Baumschule. Um die Transportaufgaben innerhalb der Baumschule besser bewältigen zu können, wurde ab 1927/1928 zwischen den verschiedenen Gebäuden und Betriebsteilen ein Netz von 600-mm-spurigen

Strecken erstellt. Mithilfe von Kipploren und hölzernen Flachloren wurde das anfallende Material auf dem Gelände transportiert. Die hölzernen Flachloren wurden sogar zum Transport von ausgewachsenen Bäumen herangezogen.

Die Gärtnerei Zulauf war bei Weitem nicht die einzige Firma, bei der mittels Fahrzeugen der einfachen Bauart Gegenstände transportiert wurden. Feld- oder Werkbahnen mit einer Spurweite von 600 mm gehörten damals noch zum Alltag.

Sie wurzeln in den Anfängen der Bahngeschichte. Wo immer auch schwere Lasten bewegt werden mussten, kamen solche Transportbahnen zum Einsatz.

Wie überall auf der Welt stand auch in Schinznach Dorf die Zeit nicht still. Im Verlauf der 1950er- und 1960er-Jahre wurde die Feldbahn in der Gärtnerei mehr und mehr von nun günstig verfügbaren Traktoren und Transportern abgelöst. Von der «alten» Baumschulbahn der Gärtnerei Zulauf haben übrigens bis heute zwei kurze



Foto: Peter Studer

Bei der SchBB war es nicht anders. Heute ist die Transportbahn eine weitherum bekannte Touristenbahn.

Gleisstücke in Gebäuden sowie das Baumschulwägel überlebt.


Erst nach einem Englandbesuch der Gärtnereibetreiber wurde begonnen, die alte Feldbahn wieder zum Transport von Gütern herzurichten. Gleismaterial, Loren und kleine, einfache Diesellokomotiven hierzu konnten in der Schweiz relativ einfach beschafft werden.

Für das damals anstehende 100-Jahr-Firmenjubiläum 1979 überlegte man sich gegen Ende der 1970er-Jahre in der Firmenleitung, welche Attraktion man den Besuchern bieten könnte. Schnell war klar, dass ein Dampfzug wohl die Attraktion würde. Für den Betrieb der nun Schinz-nacher Baumschulbahn genannten Eisenbahn rekrutierte man interessierte Beschäftigte der Baumschule. Von Anfang an waren auch interessierte Freiwillige involviert, die bereit waren, ihre Freizeit dem Betrieb und Unterhalt der Baumschulbahn zur Verfügung zu stellen. Pünktlich zur feierlichen Eröffnung der Bahn am 13. April 1978 konnten zwei Dampflok eingesetzt werden. Sie wurden mit Namen bedacht, die zum botanischen Umfeld passten. Die Henschel-Baudampflok heisst seither Pinus, die Brigadelok Taxus.

So vorbereitet konnte die Gärtnerei Zulauf mit viel Elan in das Jubiläumsjahr 1979 starten. Die Besucher der Baumschule freuten sich über den Dampftrieb der Schinz-nacher Baumschulbahn, und für das Firmenjubiläum hatte man eine einzigartige Attraktion geschaffen.

Als klar wurde, dass die Baumschulbahn in diesem Rahmen auch weiter betrieben werden sollte, schlossen sich die freiwilligen Helfer am 22. Februar 1980 zum Verein Schinz-nacher Baumschulbahn zusammen. Der Verein stellte fortan den Grossteil der Arbeitskräfte zur Verfügung.

Dieses Jahr wird die «neue» Schinz-nacher Baumschulbahn bereits 40 Jahre alt. Aus der ursprünglichen Idee ist eine vielbesuchte Parkeisenbahn im Kanton Aargau entstanden. Die Mitglieder des Vereins haben die Baumschulbahn mit ihrem Engagement, ihrem Willen und ihrer persönlichen Kreativität zu einer Attraktion gemacht und tun das auch heute noch.

Wie sich die Baumschulbahn weiterentwickelt, kann man als Fahrgast und Besucher in der Baumschule regelmässig hautnah erleben. Weitere Einzelheiten zu den Fahrzeugen und deren Geschichte finden Sie im neuen LOKI-Spezial. 

LOKI-Spezial Nr. 43

Die Schinz-nacher Baumschulbahn

Von der Transportbahn zum Familienerlebnis

Urias von Meyenburg



Auszug aus dem Inhalt:

- Eine kleine Bahn entwickelt sich zum Ausflugsziel
- Eine Dampflokflotte mit internationalem Flair
- Diesellokbetrieb in der Baumschule
- Der vielfältige Wagenpark der SchBB
- Viele Fahrzeuge sind über die Jahre verschwunden
- Fremde Fahrzeuge zu Besuch in der Baumschule
- Einsätze ausserhalb der heimatischen Strecke
- Viele freiwillige Hände betreiben eine Eisenbahn

Umfang: 132 Seiten

Preis: CHF 29.90 / Euro 29,90

ISBN: 978-3-7272-1793-7

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

Das Magazin ist auch zu beziehen über:

Stämpfli AG

Postfach 8326, CH-3001 Bern

Tel. +41 (0)31 300 62 58

Fax +41 (0)31 300 63 90

leserservice@loki.ch

Oder im Webshop auf www.loki.ch

Bahn aktuell



LRZ-Einsatz im Emmental



Am 1. März 2018 konnte infolge einer Traktionsstörung eine BLS-Pendelzugskomposition in Biglen nicht mehr weiterfahren, deshalb fuhr der Berner LRZ via Konolfingen nach Biglen, um sie abzuschleppen.



Nach Abfahrt des Regelzugs wurde der Lös- und Rettungszug am defekten RBDe 566 II 230 angehängt. Nach der Bremsprobe und dem Einrichten der Schleppstellung musste nur noch der Gegenzug abgewartet werden.



Bevor der LRZ an den defekten Pendelzug ankuppeln konnte, musste eine Lücke gebildet werden, damit die Passagiere des Regelverkehrs nach wie vor über die Übergänge zum Regionalzug kommen.



Dass in Extremsituationen wie einer Abschleppaktion nicht immer alles rundläuft, zeigt das Einsatzauto der SBB, welches unwissentlich auf dem Wendeplatz des dort verkehrenden Postautos parkiert wurde.



Der defekte Pendelzug wird schussendlich via Konolfingen nach Bern geschleppt, wo in der BLS-Instandhaltung der Defekt beseitigt wird.

Spezielles in und um Baden Oberstadt



Foto: Georg Trüb

Die Ae 6/6 11407 vom Verein Mikado 1244 durchfährt am 3. Februar 2018 den Bahnhof Schlieren anlässlich einer Charterfahrt. Die Rundfahrt startete in Baden Oberstadt, und via Wohlen, Rotkreuz, Zug und Zürich Enge ging es wieder zurück.



Foto: Thibert Keller

Zwei Tage später wartet ein Infrastruktur-Messzug mit dem Funkmesswagen Mewa 2012 X 60 85 99-90 108-9 (ex EW IV B 199-4) der SBB, gezogen von der Re 4/4 11301, in Baden Oberstadt. Der Einsatz des Funkmesswagens wird durch das Operation Center Technik der Infrastruktur SBB koordiniert.

Museumsbahnverein feiert Geburtstag



Foto: Dominik Gurtner

Mit tosenden Auspuffschlägen befördern die beiden Furka-Dampflokomotiven den bunten Museumszug nach Zweisimmen.

Die in der malerischen Waadtländer Gegend zwischen Blonay und Chamby gelegene Museumsbahn feiert 2018 einen runden Geburtstag. Als Besonderheit weist die Museumsbahn in der Nähe von Chamby, genauer in Chaulin, eine grosse Depotalanlage mit zwei Hallen und einem Restaurantgebäude mit integriertem Souvenirshop auf, welches gleichzeitig als Museum dient. Diese Anlage wird bei den Fahrten jeweils auch angefahren, sodass die Besucher nebst einer Fahrt auch eine sehr vielfältige Schmalspur-Fahrzeugsammlung begutachten können.

Die Gründung des Vereins am 5. Dezember 1966 geht auf die Rettung des Bahnverbindungsstücks der einstigen CEV zwischen Blonay und Chamby zurück. Im selben Jahr wurde auf Bundesebene beschlossen, diese Linie einzustellen. Glücklicherweise konnte ein Rückbau der Linie verhindert werden. So wurde am 20. Juli 1968 die Museumsbahn eröffnet. Aufgrund der Tatsache, dass keinerlei Bahninfrastrukturen zur Unterbringung der Fahrzeuge und einer entsprechenden Werkstätte vorhanden waren, wurde 1976 in einem ersten Schritt eine industrielle Halle als Depot in Chaulin aufgebaut. 1993 folgte der Bau eines zweiten Depotgebäudes, und 1998 konnte sich der Verein den Bau eines Restaurantgebäudes mit Souvenirshop leisten. Der Verein Chemin de fer musée Blonay-Chamby (BC) besticht heute durch eine interessante Fahrzeugsammlung, welche mustergültig aufgearbeitet wurde.

Die Feierlichkeiten begannen am 4. März 2018 mit einer Sonderfahrt nach Zweisimmen und zurück. Als Besonderheit wurde der Zug mit einer Doppeltraktion von HG-3/4-Dampfloks geführt. Aus diesem Grund weilte die FO HG 3/4 4 der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke (DFB) den Winter über bei der BC.

HRO



Foto: Dominik Gurtner

Ein Zusammentreffen dieser Art zwischen den beiden Furka-Dampflokomotiven FO HG 3/4 4 (DFB) und der Schwesterlokomotive BFD HG 3/4 (BC) findet äusserst selten statt.



Foto: Thibert Keller

Auch auf dem Netz der MOB gelingen mit dem Rollmaterial der BC – hier der Salonwagen Bernina As 2 – schöne und vor allem nostalgisch wirkende Fotos.

BLS Cargo mit Gleisbaumaschine unterwegs

Foto: Markus Seeger



Anlässlich von Messfahrten von Gleisbaumaschinen traf man wieder einmal BLS Cargo an. Am 16. Februar 2018 war die von Railpool angemietete Traxx BR 186 103 mit einer Gleisbaumaschine in Richtung Bern unterwegs. Am Zugschluss der Matisa-Messwagen, welcher von den SBB übernommen wurde.

Seltener «Schütteler-Extrazug»

Foto: Georg Trüb



Für Supporter des Fussballklubs Atalanta Bergamo, der in Dortmund gegen den BSB in der Europa League spielte, verkehrte ab Chiasso ein Sonderzug mit 15 Reisezugwagen der Centralbahn (ex DB) mit 1. und 2. Klasse nach Dortmund und zurück. Das EVU in der Schweiz war TransRail, die die Re 620 027 mietete.

Foto: Dominik Gurtner



Werbe- triebzug bei der TPF

Fast unbemerkt verkehrt bei der schmalspurigen Transports publics fribourgeois (TPF) mit dem ABe 2/4 resp. Be 2/4 106 seit beinahe einem Jahr ein Werbetriebszug der GESA, der Gruyère Energie SA mit Sitz in Bulle.

Foto: Patrick Heubinger



MOB-Lok auf Muse- umsbahn

Die Überfuhr der neuen MOB Gem 2/2 Nr. 2502 über die Museumsbahn Blonay–Chamby auf die Strecke Vevey–Blonay–Les Pléiades ermöglichte am 23. Februar 2018 im nostalgischen Bahnhof Chamby dieses kontrastreiche Foto.

Foto: Tiber Keller



Allegra mit Mittlein- stiegswagen

Eine spezielle Komposition war der auf der ChA-Bahn verkehrende Entlastungszug bestehend aus dem Allegra Nr. 3505 und den letzten einsetzbaren Mittleinstieger der Generation 1939/40, welche eigentlich nicht mehr für den Planverkehr vorgesehen sind.

Nun fährt der Twindexx für jedermann

Foto: Pascal Kaufmann



Der erste öffentlich verkehrende Twindexx-Zug am 26. Februar 2018 bei Herzogenbuchsee.

Am 26. Februar 2018 fand auf dem «IR 17» 2368 von Zürich via Stammstrecke nach Bern die erste kommerzielle Fahrt eines FV-Dosto «Twindexx» statt. Zum Einsatz kam dabei der RABe 502 207, ein Zug in der Ausführung IR 200, achteitellig ohne Speise- und Familienwagen.

Möglich wurde dieser Einsatz, nachdem das Bundesverwaltungsgericht am 14. Februar einer Beschwerde des Behindertenverbandes «Inclusion Handicap» gegen die befristete Betriebsbewilligung des BAV die aufschiebende Wirkung entzogen hatte. Eine befristete Bewilligung liegt nun für je zwei Fahrzeuge in den Ausführungen IC 200, IR 200 und IR 100 vor.

Fahrplanmässige Einsätze sind vorerst auf den Linien «IR 17» Zürich–Bern und RE Zürich–Chur vorgesehen. Während des gelenkten Einsatzes wird der Zug neben Lokführer und Zugpersonal zusätzlich von einem Techniker von Bombardier begleitet. Später sollen die Einsätze auf den «IC 1» St. Gallen–Genève Aéroport und weitere InterCity-Linien ausgedehnt werden. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wollen die SBB weitere 21 Züge übernehmen.

Seit der Auftragsvergabe von über 59 Zügen an Bombardier im Mai 2010 sorgte der FV-Dosto immer wieder für negative Presse. Die Inbetriebnahme der ersten Fahrzeuge verzögerte sich gegenüber dem ursprünglich geplanten Termin im Dezember 2013 schlussendlich um über vier Jahre. Gründe dafür waren u. a. Probleme bei der Wagenkastenkonstruktion, ein Rechtsstreit mit Behindertenverbänden und aussergewöhnlich viele nachträgliche Änderungswünsche der SBB. Als Entschädigung für den von Bombardier verursachten Teil der Verspätung erhalten die SBB kostenlos drei zusätzliche Züge sowie Konventionalstrafzahlungen in unbekannter Höhe. Bis zum Ende der Auslieferung im Jahr 2020 soll die Verspätung jedoch wieder aufgeholt werden. JR



Foto: Julian Ryf

Der öffentlich verkehrende Zug steht in Zürich HB auf Gleis 17 zur Abfahrt bereit.



Fotos: Julian Rof

Die Rampen bei den Einstiegen waren der Stein des Anstosses, der Monitor im Hintergrund gibt den Fahrgästen zahlreiche Informationen ab.



Fotos: Julian Rof

Man wird sich auch in Bern an den Anblick des neuen Zugs gewöhnen, wie hier am ersten Betriebstag als IR 17 zwischen Zürich HB und Bern.



Fotos: Georg Trüb

Blick in das Unter- und das Oberdeck der ersten Klasse (o.). Die SBB gaben den Fahrgästen Geschenke mit, daneben der Blick in den Führerstand (u.).



Fotos: Georg Trüb

SEHR-Wagen für Unterhalt überführt

Foto: Thibert Keller

Anlässlich einer periodischen Instandhaltung überführte der DVZO am 12. Februar 2018 mit der von Ralph Schorno angemieteten Be 4/4 11 einige Wagen der SEHR von Etzwilen nach Samstagern. Mit dabei war auch der DVZO Tem III 354.



Instruktionen im Schneegestöber

Foto: Thibert Keller

Im Hinblick auf die 2018 stattfindenden Nostalgiezüge Davos-Filisur erfolgten am 14. und 15. Februar 2018 mit der frisch revidierten Ge 6/6' 414 Lokführer-Instruktionsfahrten mit den «Valser»-Güterzügen 5725–5732.

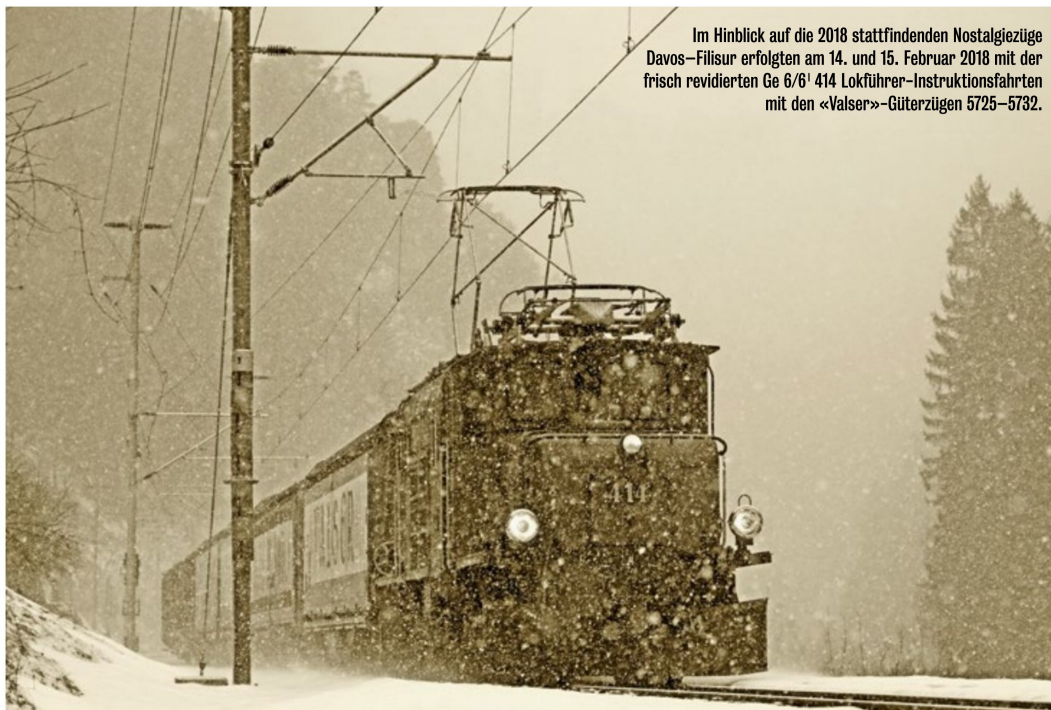


Foto: André Niederberger



Neue Werbelok im Bündnerland

Seit dem 23. Februar 2018 verkehrt eine weitere Ge 4/4^{III} in einem Ganzwerbekleid über die Bündner Schienen. Die Nummer 648 wirbt neu für die Zeitung Blick.

Foto: Daniele Giliardi



BLS mit SBB-Infra-Lok am Haken

Am 6. Februar 2018 kam es an der Gotthardstrecke zu einer relativ seltenen Lokzugkonstellation: Im noch tief verschneiten Ambri-Piotta zog die Re 425 170 der BLS die Am 843 015 der SBB Infrastruktur.

Foto: Thibert Keller



Stadler bringt Sonderzugwagen

Die Überfuhrlok Eea 936 131 von Stadler Rail überführte am 23. Februar 2018 vier Sonderzugwagen (Bdomsb, BRmz, BRDpm 236, WRm) von Konstanz nach Weinfelden Süd. Die Wagen weisen alle verschiedene Wagenhalter auf.

Neue Steuerwagen weitgehend abgeliefert



Die Rückkehr des Testzugs aus St. Peter im Depot Sand, wo die At-Steuerwagen wohl nie regulär zum Einsatz kommen werden.



Fotos: Thibert Keller

Beim Depot Sand zeigt sich die gesamte Testkomposition. Hier endeten auch jeweils die Messfahrten von Chur aus.



Anlässlich der Testfahrten traf der neue At 578 02 in Trimmis auf seine noch neueren, hinterstellten «Zweitklassgeschwister».

Die Rhätische Bahn (RhB) hat von Stadler Rail in den vergangenen rund 15 Monaten zwei Serien von Niederflur-Steuerwagen erhalten. Sechs mit der Bezeichnung At 578 01-06 für die Alvrä-Züge. Sie ermöglichen in St. Moritz die Kurzwende der Züge ab Chur. Und weitere acht (Bt 528 01-08), um möglichst viele Pendelzüge bzw. Module mit Niederflurabteil und Behinderten-WC bilden zu können.

Bis vor Kurzem lautete die Bezeichnung Ait und Bit. Inzwischen ist das i, welches auf das Behinderten-WC hingedeutet hat, entfallen.

Weil sich die Inbetriebnahme der zuerst gelieferten At stark verzögert hatte, blieben bereits fertiggestellte Bt vorerst beim Hersteller. Erst am 17. Januar 2018 begannen die Anlieferungen. Die RhB hinterstellte aus

Platzgründen vier Bt-Steuerwagen einige Tage in Trimmis.

Eine der diversen Probefahrten brachte den At 578 02 auf die Arosalinie, wo dieser Wagentyp kaum im Planverkehr auftauchen wird. Die bis St. Peter führende Fahrt vom 22. Februar diente der Kontrolle aller Verbindungen zwischen den Wagen in engen Radien.

TK

Gemischtes Lok-Trio am Lötschberg



Foto: Markus Seeger

Anlässlich von Testfahrten für die Vielfachsteuerung fuhr ein illustrierter Lokzug, bestehend aus der Vectron 193 829 (Siemens), einer Re 485 (BLS Cargo) und BR 187 (angemietet von Railpool), am 10. Februar 2018 von Spiez nach Blausee-Mitholz und zurück.

Das besondere Bild zum Schluss



Foto: Daniele Gilardi

Einzig die Fahrleitungsmasten und der moderne Giruno-Triebzug verraten, dass diese kontrastreiche Aufnahme am 22. Februar 2018 bei Claro entstand.



Das Projekt «SOB-Zug aus dem Jahre 1967» in Spur H0

Modellbau mit Geschichte

Aufgrund der Sichtung zweier interessanter Fotografien erschuf sich der Modellbauer und LOKI-Autor Markus Schälli das Projekt «SOB-Zug aus dem Jahre 1967». Bekannt für seine einmaligen Fahrzeugumbauten in Spur H0, zeigt er uns dieses Mal seine Umsetzung zweier Modellzüge der Südostbahn (SOB) anhand der beiden inspirierenden Fotos.



Von Markus Schälli (Text und Bilder)

Letztes Jahr feierte der Voralpenexpress sein 25-Jahr-Jubiläum. Die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) und die Südostbahn (SOB) stellten den direkten Verkehr aber schon nach dem Zweiten Weltkrieg im Jahre 1946 auf eine neue Basis und machten Werbung für den direkten Weg zwischen Bodensee und Arth-Goldau. Im Laufe all der Jahre kamen so die verschiedensten Kompositionen auf dieser Linie zum Einsatz. Da diese Fahrzeuge die Hauptaufmerksamkeit meiner modellbahnerischen Tätigkeiten bilden, bin ich immer wieder erfreut, Bilder zu entdecken, die mir zeigen, wie solche Kompositionen ausgesehen haben.

Ob diese dann einmalig oder alltäglich waren, entzieht sich meist meiner Kenntnisse.

So steht auch bei diesem Projekt ein Bild am Anfang meiner Arbeit. Auf der Website <http://bahnbilder-von-max.ch> befanden sich nach dem vorletzten Jahreswechsel plötzlich einige Bilder der einstigen BT und SOB, welche Max Hinterberger fotografiert hatte. Darunter auch ein Bild des SOB-Triebwagens ABe 4/4 71 in Schmerikon. Er war also offensichtlich auf dem Weg in die Ostschweiz und schon ausserhalb der eigentlichen SOB-Linie. Bilder von Glaskasten-Triebwagen ABe 4/4 auf dieser Strecke waren mir schon länger bekannt. Interessant an diesem Bild

ist natürlich auch das angehängte Rollmaterial. Zuerst ein dreiachsiger Gepäckwagen der SBB, dahinter ein SBB-Leichtstahl-AB und anschliessend zwei SBB-Umbauwagen schwerer Bauart mit offenen Plattformen. Der hinterste Wagen lässt sich nicht genau erkennen. Möglich wären die SOB DZ2 301-303 oder sogar ein D RIC der SBB.

Zum Vorbild

Der Triebwagen ABe 4/4 71 wurde als Weiterentwicklung der BN Be 4/4 761-762 und GBS Be 4/4 763 gebaut. Er gilt als Prototyp der erfolgreichen Serie von Hochleistungstriebwagen. Die Ablieferung dürfte im Mai oder Juni 1959 erfolgt sein. Hier sind keine verlässlichen Angaben erhältlich. Verbürgt ist die Taufe am 11. Juli 1959 auf den Namen Einsiedeln (gemäss EA 08/59). Auf der Fahrt von Biberbrugg nach Einsiedeln durfte der kirchliche Vertreter, der damalige Abt Benno Gut, die Notbremse betätigen. Als offizielles Abnahmedatum ist der 3. September 1959 angegeben. Vermutlich wurden mehrere Probefahrten absolviert, bis der Triebwagen definitiv abgenommen wurde. Er wurde hauptsächlich im Schiebedienst und als Vorspann vor schweren Pilgerzügen nach Einsiedeln eingesetzt. So konnte er auch vor den altherwürdigen «Krokodilen» Be 6/8ⁿ oder den Be-4/6-Lokomotiven als Vorspann oder Schiebelok den schweren Pilgerzügen über die Rampen helfen. In dieser Sache waren ja die ABe 4/4 von 1939/40 «Glaskasten» schon leicht überfordert. Wenn keine Pilgerzüge zu führen waren, konnte man den Triebwagen vorwiegend vor Reisezügen von Arth Goldau bis Rapperswil oder bis nach St. Gallen sehen. Erstaunlicherweise erhielt der Triebwagen Seite I (Erstklassabteil) zwischen 1966 und 1967 anstelle der Puffer mit Rechteckeller solche mit runden Tellern. Der Grund ist leider nicht bekannt. Es leuchtet irgendwie auch nicht ein. Ist doch bei so einem langen Fahrzeug mit runden Puffertellern eher die Gefahr einer Überpufferung vorhanden. Auf jeden Fall wurden nach 1971 wieder Puffer mit Rechtecktellern montiert.

1971 erhielt er den grün-beigen Anstrich, und 1979 wurde er in den BDe 4/4 80 umgebaut. Er verlor somit sein Erstklassabteil zugunsten eines Gepäckabteils. Er war danach kein Einzelgänger mehr und damit auch vielseitiger einsetzbar, da alle nach ihm angeschafften Triebwagen auch ein Ge-

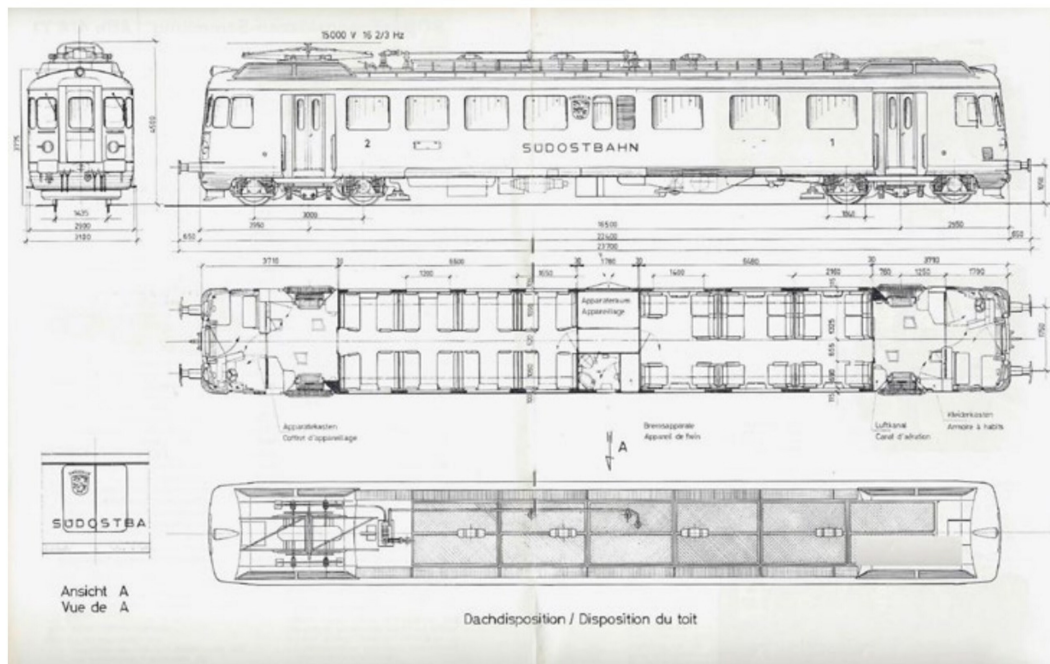
Fotos: Max Hintermann, Sig. Markus Schälli



1967 fährt der SOB ABe 4/4 71 mit einer interessanten Komposition in Schmerikon ein.



Der gleiche Triebwagen sechs Jahre später mit einem Pendelzug und SBB-Zusatzwagen bei Brunnadern.



Auf der Typenskizze des ABe 4/4 71 der SOB ist eine sehr starke Ähnlichkeit zum SBB-Triebwagen RBe 4/4 deutlich zu erkennen.

päckabteil aufwies. Nun verkehrte der Pendel mehrheitlich auf den Strecken Arth-Goldau-Rapperswil und Wädenswil-Einsiedeln im Regionalverkehr.

Bei der SOB wurde er mit der Anschaffung der Flirt-Triebzüge arbeitslos und vorerst an den Verein Pendelzug Mirage (VPM) verkauft. Dieser verkaufte ihn danach weiter an den Verein Depot- und Schienenfahrzeuge (DSF) in Koblenz. Er erhielt auch das Wappen dieser Stadt und präsentiert sich heute in hervorragendem Zustand.

Modellnachbildung des Triebwagens

Es war gar nicht einfach, noch einen RBe-4/4-Triebwagen von Lima (Art.-Nr. 8200/8201) in der Prototypenvariante zu ergattern. Eisenbahnfreunde von mir halfen mir aber dabei. Als Erstes beginnt man mit der Demontage des Modells. Alle Zurrüstteile auf dem Dach und die Fenster müssen entfernt werden. Am meisten Mühe bereitet mir das Herausnehmen der Frontscheibe: Die sitzt unheimlich gut und erfordert manche Anläufe und Geduld. An dieser Stelle entferne ich alle Farbe am Modell mit Sandstrahlen, dies erleichtert vieles.

Nun schneidet man mit dem Fräser auf den Seiten, wo sich nicht der Pantograf befindet, die Fenster heraus. Dieses Loch füllen wir gleich, indem wir ein Polystyrolstück von 1 mm Dicke passgenau hinein-

kleben. Auf der Apparatenseite schneiden wir das linke Lüftungsgitter heraus und füllen das Loch auf die gleiche Weise. Auf der anderen Seite des Triebwagens füllen wir das dortige Fenster mit dem gleichen Material. Das grössere Lüftungsgitter darunter schneiden wir auch heraus und füllen das Loch ebenso. Nun können wir nach Plan die neuen Erstklassfenster einzeichnen und mit einem Fräser und anschlies-

sendem Feilen herausnehmen. Auf der ehemaligen Apparatenseite bauen wir ein neues, kleineres WC-Fenster ein. In dem schon vorhandenen Fensterrahmen rechts davon nehmen wir die Kunststofffläche heraus und füllen das Loch mit Lüftungsgitter. Dafür können wir das Material gebrauchen, das wir auf der anderen Seite gewonnen haben. Danach kann man das Modell schon spachteln und schleifen.



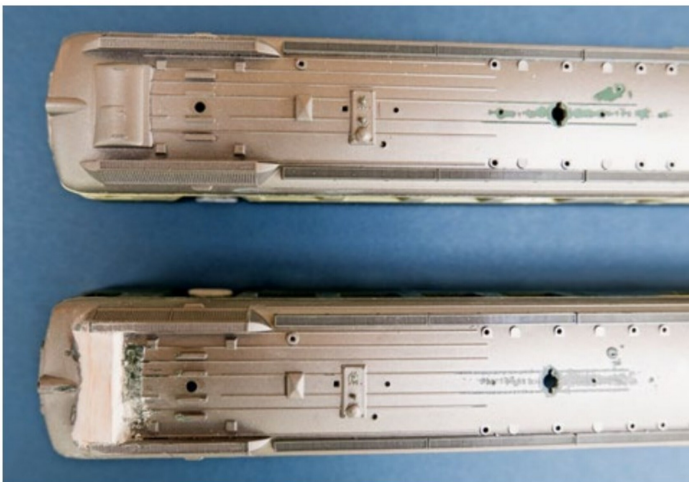
Dem Triebwagenkasten wurde ein Polystyrolstreifen eingesetzt, und die Fenster wurden angezeichnet.



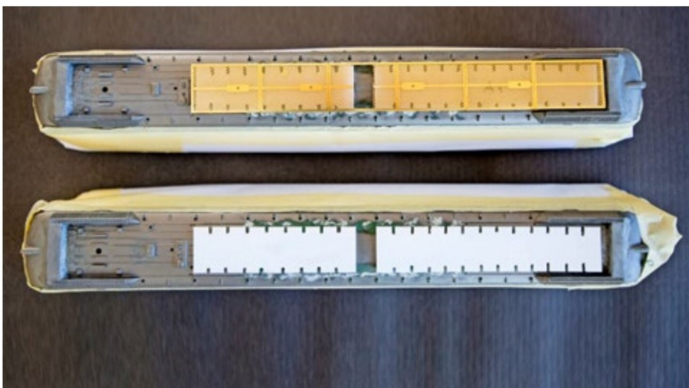
Der Triebwagenkasten ist nun fertig gespachtelt. Deutlich erkennt man die geänderte Fensterteilung.



Auf der anderen Triebwagenseite sieht man eine andere Anordnung der Lüfteröffnungen.



Auf dem Dach am Wagenende wurde mittels Balsaholz ein geänderter Aufbau angebracht.



Nun wenden wir uns den Dachaufbauten zu. Hier ist der Unterschied zum RBe 4/4 der SBB eindeutig am grössten. Den Kasten für die Bremswiderstände, der fast die ganze Dachfläche bedeckt, liess ich aus Messing ätzen. Die eigentlichen Bremswiderstände formte ich aus 0,75 mm dickem Polystyrol. Es braucht dazu zwei Platten, eine 64×18 mm und die andere 90×18 mm gross. Alle 7 mm fräst man mit einer dünnen Trennscheibe eine 4 mm lange Kerbe hinein. Die beiden Teile kommen dann unter den Messingkasten. Diese beiden Stücke klebt man dann auf dem Dach fest. Doch noch vorher muss man einige Erhöhungen wegfeilen und all die Löcher des alten Dachaufbaus zuspachteln. Anschliessend wird das Ätzteil montiert. Nun verlegt man nach dem Plan noch die elektrischen Leitungen auf die Isolatoren.

Über den Führerständen hat es so eine halbrunde Wölbung. Diese schleifen wir einfach flach. Um das für diese Triebwagen so typische Blech zu erhalten, nahm ich ein $21 \times 10 \times 4$ mm grosses Balsaholzstück. In dieses schliiff ich von unten einen Radius, der dem Dachboden entspricht und von vorne eine Schräge ebenfalls mit diesem Radius. Der Plan und die Fotos schaffen Klarheit über dieses Teil. Es mit Kunststoff herzustellen, wäre sicher korrekter, braucht aber eine sehr aufwendige Feilerei. Beim Balsaholz geht alles viel schneller, und man kann schneller korrigieren. Ungenauigkeiten lassen sich dann mit Spachtel füllen.

Nun kann man schon mit dem Spritzen beginnen. Das Dach deckt man ab und spritzt die Seitenwände mit SOB-Grün. Beim grün-beigen Modell beginnt man mit der beige Farbe, deckt dann zwei Millimeter unter den Fenstern ab und spritzt diesen Teil mit Grün. Das Dach ist eigentlich in einem hellen Silberton. Aber wer will schon ein fabrikanes Fahrzeug. Ich liess es also in dem dunkleren Silberton des SBB-Modells, färbte auch das Ätzteil und die Bremswiderstände in diesem Ton und spritzte dann dunkelbraune, rostfarbene Verwitterungsfarbe darüber.

Nun folgen noch die vielen kleinen Details, die doch so wichtig sind. Beginnen wir bei den Fenstern. Bei den Führerständen und dem Zweitklassabteil kann man

Oben ist die geätzte Abdeckung provisorisch angebracht, unten sieht man die rohen Widerstände.



Ein bereits mit grüner Farbe und dem Erstklassstreifen versehener und den SOB-typischen roten Schienenränder aufweisender SOB-Triebwagenkasten.

die Originale verwenden. Bei den Erstklassfenstern ist hingegen Eigenbau angesagt. Ich verwendete dazu eine Klarsicht-Kunststoffplatte (1 mm dick). Ich zeichnete die Fenster darauf ein und schnitt sie mit der Schere aus. Auf einem Schleifbrett (auf ein Stück Sperrholz klebt man Schleifpapier) passt man sie noch der richtigen Grösse an. Sie sollten wirklich genau passen, damit sie auch ohne Leim halten. Wenn man filigrane Griffstangen bei den Türen möchte, stellt man diese aus Messingdraht (0,5 mm) her. Sie sollten 9 mm lang sein und grün gestrichen werden. Dann bohrt man in den Triebwagen neue Löcher und leimt sie fest. Am besten stellt man gleich eine Lehre aus Messing her und kann dann durch diese Löcher hindurchbohren. So verrutscht man dann nicht.

Leider habe ich kein geätztes Wappen von Einsiedeln gefunden. So blieb mir nichts anderes übrig, als auf dem PC ein Bild von diesem Wappen zu bearbeiten und dann zu drucken. Das Papier klebte ich dann noch auf ein 0,3 mm dickes Messing-

blech und schnitt das Ganze auf die richtige Grösse. So klebte ich das Resultat dann auf den Triebwagen. Diese Lösung befriedigt leider nicht so ganz. Ich hoffe, ich kann sie später einmal durch ein geätztes Wappen ersetzen.

Auch bei den beiden Fronten muss man noch einiges machen. Da mir die Bremschläuche und die Kupplung aus dem Zusrüstbeutel des Ausgangsmodells nicht gefallen, verwendete ich solche aus meiner Restenkiste von Roco-Modellen. Für den

Materialliste für den Triebwagenumbau

Material	Beschreibung	Geschäft	Art.-Nr.
Triebwagen	Lima	Börsen	8200/8201
Farbe	SOB-Grün RAL 6009	Modellbaustudio Born	99 9531
Farbe	BT-Beige RAL 1000	Modellbaustudio Born	99.9528
Ätzteile	Dach	Modellbaustudio Born	
Lichtleiter	1,5 mm ø	Weinert	9362
Polystyrolplatten	Evergreen	Old Pullmann	269-9040
	Evergreen V-Groove	Old Pullmann	269-2025
Isolator klein	Isolator klein	HAG	240 010-50
Isolator klein	Isolator klein	HAG	160 011-50



Der aus einem Fleischmann-Stahlwagen hergerichtete Umbauwagen Bi mit offenen Plattformen weist starke, für seine Zeit typische Alterungsspuren auf.



Der dem Foto von 1967 aus Schmerikon nachgebildete Zug mit dem grünen SOB-Triebwagen ABe 4/4 71 ist in Ebnet-Kappel eingefahren.

grün-beigen Triebwagen brauchte ich auch Übergangsfaltenbälge. Diese stellte ich aus Faltenbälgen der Leichtstahlwagen von Lili-pup zusammen. Ich brauchte einen zusammengefalteten und einen ausgezogenen. Letzteren kürzte ich um 2 mm und klebte danach die beiden Teile zusammen.

Da die Südostbahn-Triebwagen schon immer grössere Scheinwerfer hatten als jene der SBB, müssen auch die Löcher auf 2,5 mm aufgebohrt werden. Mit Lichtleitern von Weinert stellt man die neuen grossen Scheinwerfer her. Sie geben dem Fahrzeug die typischen grossen «Augen», vor allem wenn sie beleuchtet sind.

Wagen für diese Züge

Nun ist aber das Projekt «SOB-Zug aus dem Jahre 1967» noch nicht fertig. Es fehlen noch die passenden Wagen dazu. Hier verzichte ich auf eine detailgenaue Beschreibung, sondern möchte nur ein paar Inputs dafür geben. Für den grünen Zug ist dies schnell gesagt. Es braucht nur noch die beiden schweren SBB-Stahlwagen mit offenen Plattformen. Hier braucht man als Basismodell einen Fleischmann-Stahlkastenwagen (Art.-Nr. 5138). Ganz ähnlich wie im Artikel «Vierachser mit offenen Plattformen der BT» aus der LOKI-Ausgabe 3 | 2017, schneidet man die Türen weg und baut eine neue Seitenwand aus Polystyrol. Sehr aufwendig ist hingegen das Geländer beim Wagenübergang. Dieses stückelte ich aus 0,5 mm dicken Messingdrähten zusammen. Ich wollte, dass dieser Zug wirklich wie das Original aussieht. So müssen diese Wagen eben auch so rostig und dreckig werden. Ich klebte die Beschriftungen ab, mischte eine Farbe aus Braun, Rost und wenig Beige. Da ich meine Wagen in zwei Etappen erstellte, wurde die Farbe auch nicht genau gleich.

Eigentlich wäre hier mein Projekt fertig gewesen, doch ein Kollege besorgte mir nochmals einen SBB-Triebwagen, so entschied ich mich, auch noch eine Version in Grün-Beige zu bauen. Ich ahnte noch nicht, was das alles heissen würde, sind in diesem Zug doch noch zwei weitere Wagen, die man nicht einfach kaufen kann. Ich möchte auch diese Umbauten nur kurz skizzieren.

Steuerwagen Abt 201

Die beiden Steuerwagen BcTü4ü 201 und 202 wurden 1945 durch die Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik AG (SWS) in Schlieren abgeliefert. Diese Steuerwagen wurden



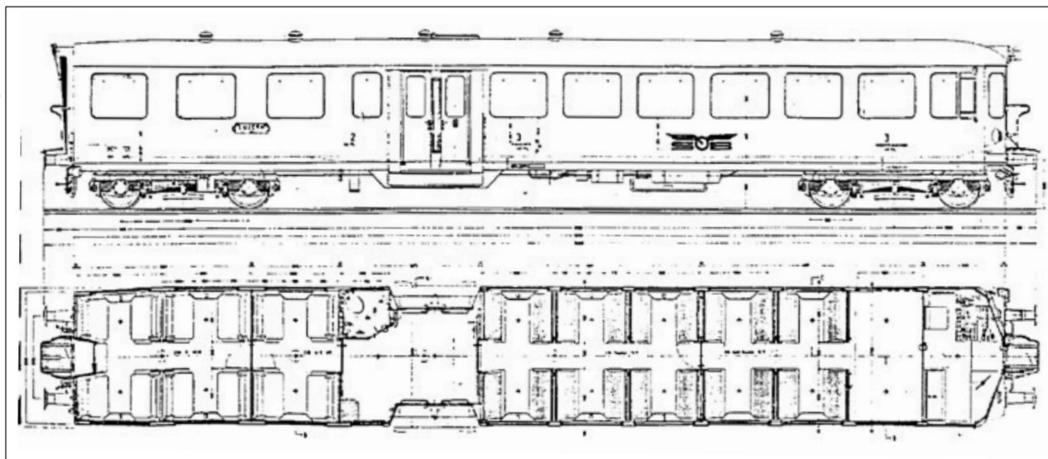
Der ABe 4/4 71 im Ursprungszustand. Deutlich ersichtlich: die Widerstandsaufbauten und Dachleitungen.



Anno 1973 in Wattwil: Soeben fährt der SOB-Pendelzug mit dem grünen BD-Wagen ein.



In Grün-Beige zeigt sich der ABe 4/4 71 von der Seite des Pantografen und des Hauptschalters.



Die Typenskizze der Steuerwagen BCT4ü 201–202, welche 1945 durch die SWS erbaut und an die SOB ausgeliefert wurden.

ursprünglich für die von den SBB übernommenen Triebwagen Fe 4/4 21 und 22 beschafft. Nun konnten mit den Mitteleinstiegswagen Pendelzüge gebildet werden.

1960 wurde der ABt 201 zur Fernsteuerung der neuen ABe 4/4 71 und BDe 4/4 81 umgebaut. Gleichzeitig wurde das ursprüngliche (vordere) Zweitklassabteil mit neuen Polstersitzen ausgerüstet und zum Erstklassabteil umgebaut, während im bisherigen (hinteren) kürzeren Teil – dem bisherigen Erstklassabteil – neu Zweitklasssitze montiert wurden. Auch wurde der Aussenanstrich der Steuerwagen von Grün auf Grün-Creme geändert.

Für den Umbau benötigte ich ein SBB-Mitteleinstiegswagen (Art.-Nr. 387704) von Liliput als Basismodell. Zudem benötigte ich einen Steuerwagen von Kleinbahn (Art.-Nr. 393). Auf dem ersten Bild kann man sehen, wo ich die Schnitte beim Liliput-Modell gemacht habe und welche Fenster herausmüssen. Beim nächsten Bild ist der Wagen dann schon im Rohbau fertig. Relativ aufwendig ist es, die Inneneinrichtung herzustellen. Ich verwendete dafür Teile von einem Liliput-AB-Leichtstahlwagen für die erste Klasse vorne beim Führerstand und solche mit einem breiten Abstand für die zweite Klasse hinten.

Bei der Front des Führerstandes muss einiges geändert werden. Die Scheinwerfer bildete ich mit einem Messingröhrchen nach. Die beiden Fenster links und rechts des Führerstandes werden nach unten vergrößert.

Auf dem Dach müssen nur zwei Dachlüfter nach Plan versetzt werden. Damit ein nahtloses Dach entsteht, habe ich die beiden Dachteile, also das vom Kleinbahnführerstand und das vom Leichtstahlwagen, miteinander verleimt und verspachtelt und anschliessend silbern gespritzt. Beim Untergerüst muss man natürlich die vom Chassis gegebenen Veränderungen auch anpassen.



Der ABt 201 im Rohbau zeigt Spachtelspuren und ist bereits geschliffen.



Im Zustand von 1973 zeigt sich der fertiggestellte ABt 201 der SOB.

Die Klapptüren sind Ätzteile, die mir das Modellbaustudio Born besorgt hat. Etwas aufwendig sind allerdings die für die SOB typischen Doppelgriffstangen in der Mitte zwischen den beiden Türen. Diese bildete ich mit einem 0,5-mm-Messingdraht und lötete diese an die Türe.

Personenwagen BD 231

Der BD 231 wurde 1943 ebenfalls von SWS als BCF4 221 gebaut, 1956 dann als BF4 231 umgebaut und schliesslich 1962 in BD 231 umgezeichnet. Vermutlich wurde dieser einmalige Wagen erst 1976 in Grün-Beige umgespritzt. Er dient mir zum Vorbild eines weiteren Wagens. Bei diesem Umbau möchte ich nur drei Bilder zeigen, die meinen Umbau dokumentieren. Sie zeigen gut auf, was alles am Basismodell von Liliput geändert werden muss. Die Arbeiten ähneln dem Steuerwagenumbau.



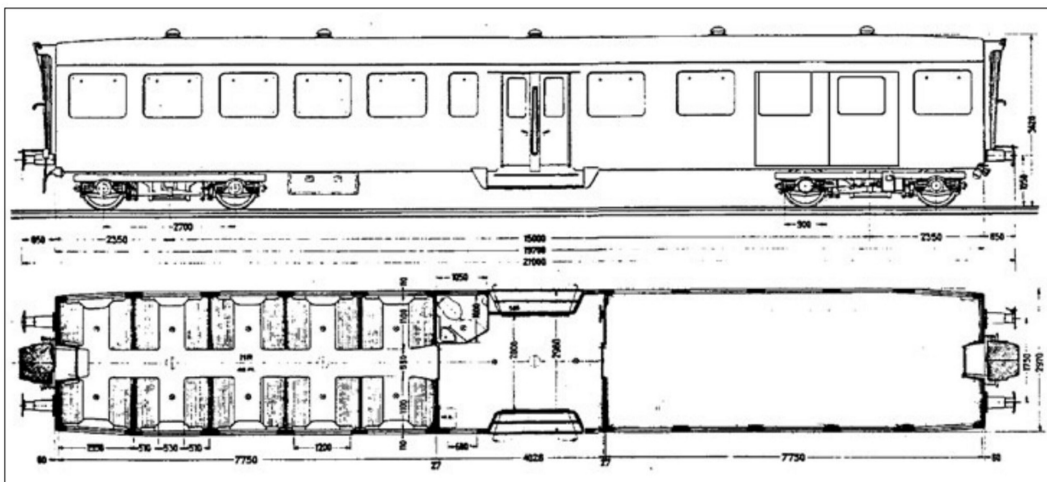
Für den BD 231 wurde eigens die Wageninneneinrichtung abgeändert und passend eingefärbt.



Fertig gespachtelt und bereits geschliffen zeigt sich der BD 231 von der Seite.



Der fertiggestellte BD 231 im Stil von 1973 posiert für den Fotografen in Ebnet-Kappel. Auffällig sind die SOB-typischen Geländerstangen bei den Einstiegen.



Die Typenskizze des Personenwagens mit Gepäckabteil BD 231 kann die Verwandtschaft mit dem Leichtstahl-Mitteinstiegswagen der SBB nicht verleugnen.



Der Nachschuss des SOB-Pendelzugs, bestehend aus Abt 201, B EW I, BD 231 und ABe 4/4 71, mit dem SBB-Zusatzwagen wurde eins zu eins ...



... der 1973 bei Brunnadern durch Max Hintermann angefertigten Fotografie des Originalpendelzugs nachempfunden.

Fazit

Am Anfang des Projektes «SOB-Zug aus dem Jahre 1967» standen lediglich zwei Fotos aus den Jahren 1967 und 1973 zur Verfügung. Ausgelöst haben sie jede Menge aufwendige, aber spannende Modellbauarbeit. Und der Lohn sind zwei epochengerechte und einmalige Zugskompositionen in Spur H0, die einen erleben lassen, was man schon lange nicht mehr sehen kann: Züge, die von Einmaligkeit nur so strotzen, einen Triebwagen, wie es keinen zweiten gab, sowie passende Steuer- und Personenwagen, die nur in aller kleinsten Mengen als Einzelstücke hergestellt wurden. Was damals aus Spargründen oder gar aus der Not mit viel Kreativität geschaffen wurde, ist heute schier undenkbar geworden. Umso grössere Freude bereiten einem solche Modelle, die man sich nur selber erschaffen kann.



Hier ist der ABe 4/4 71 mit einem Regionalzug beschäftigt und begegnet 1970 einem Postauto.



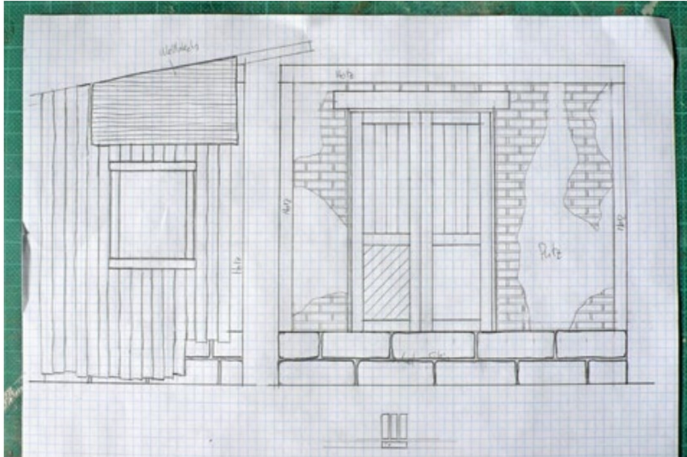
Die Sonne geht langsam unter, nicht aber für die einmalige und selbst gebaute Südostbahn-Zugskomposition von 1973 in Spur H0.

Ein kleiner Schuppen, vom Verfall gezeichnet –
in den Massstab 1:22,5 umgesetzt.

Eigene Baumethoden entwickeln – mit wenigen Mitteln

Gebäudebau Low Cost

Je grösser der Massstab, desto weniger Angebote gibt es vonseiten der Zubehörindustrie. Dass dies keine Einschränkung sein muss, sondern vielmehr eine modellbauerische Herausforderung der ganz besonderen Art darstellt, beschreibt unser Autor Thomas Schmid.



Am Anfang steht der Plan: Hier lassen sich die einzelnen Details und Oberflächen gut zusammenstellen.

Von Thomas Schmid (Text und Fotos)

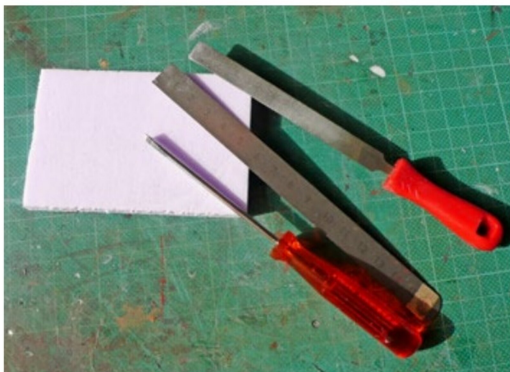
In letzter Zeit kommen für die Spur 0 wieder vermehrt ganze Gebäudebausätze auf den Markt. Ebenso gibt es für diese Baugrösse einzelne Bauelemente, wie zum Beispiel Fenster und Türen, die dank der Lasertechnik heute relativ preiswert angeboten werden können. Für die Baugrösse 1:32 sieht es nach wie vor schlechter aus. Hier gibt es fast gar kein Angebot seitens der Hersteller. Im Massstab 1:22,5 sind ebenfalls praktisch keine Gebäude als Bausätze erhältlich, mal von einzelnen Bausätzen aus dem alten POLA-Programm abgesehen.

Hier ist also zwangsläufig der Selbstbau von Gebäuden angesagt. Damit in diesem Baumasstab die Kosten nicht explodieren, war ich auf der Suche nach einer günstigen Variante. Dabei sollten die Baumaterialien möglichst günstig in der Anschaffung sein und sich dabei auch problemlos zu Hause am Basteltisch verarbeiten lassen. In Form von Styrodurplatten aus dem Baubedarf und Balsaholzprofilen aus dem Flugzeugmodellbau habe ich die für mich idealen Materialien gefunden. Beides ist überall erhältlich und für wenig Geld zu erwerben.

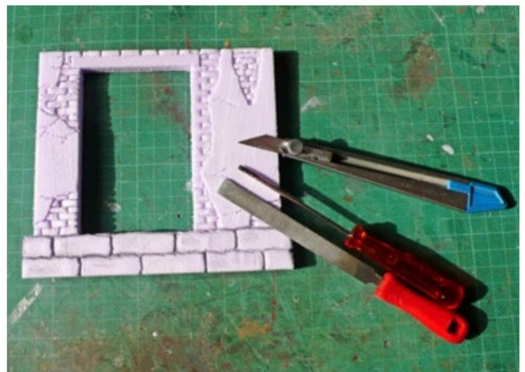
Am Anfang steht der Plan

Da ganz individuelle Gebäude entstehen sollen, ist hier für die Ideenfindung erst mal Zeichenarbeit angesagt. Jeder Selbstbau beginnt mit einem exakten Plan des gewünschten Gebäudes. Dabei erstelle ich für jede Fassade des Bauwerks eine separate Ansicht, in der alle Baudetails schon mal festgehalten sind. Gleichzeitig dienen diese Zeichnungen natürlich auch zum Überprüfen der Ideen und ihrer Wirkung. Der erste Schritt zum Bau des Modells ist das Übertragen der Vorlage auf ein passend geschnittenes Stück des Styrodurs. Mithilfe von einfachen Werkzeugen, wie zum Beispiel Schraubenziehern, kleinen Feilen oder Cutter-Messern aus dem Heimwerkerfundus, werden die Strukturen eingedrückt. Die Platten sind meist blau oder rosa. Daher muss als nächster Schritt die ganze Platte mit möglichst deckender weisser Acrylfarbe bemalt werden. Je feiner die Farbe pigmentiert ist, umso besser bleiben die Strukturen erhalten. Dispersionsfarbe aus dem Baumarkt eignet sich definitiv nicht für diese Grundierung. Hierzu sind meist zwei bis drei Schichten nötig. Aber eben bitte aufpassen, dass die raue, steinartige Struktur der Oberfläche dabei nicht zugeschmiert wird.

Nach diesen vorbereitenden Arbeiten geht es anschliessend an die eigentliche Farbgebung. Die geschieht bei mir mittels Acryl- und Pulverfarben. Hier braucht es verschiedenste Farbschichten, um den Eindruck von Gebrauchsspuren zu erzeugen, und natürlich immer wieder einen kritischen Blick auf das Ganze.



Die Bearbeitung der Materialien erfolgt mit einfachen, preiswerten Werkzeugen.



Nachdem die Konturen übertragen sind, kann mit dem Prägen begonnen werden.



Eine erste Grundierung der Wand mit fein pigmentierter Acrylfarbe.



Das Verfugen des Mauerwerks mit Acrylschpachtel und eine erste Kolorierung.



Fein geschnittene Balsaholz Bretchen für die Türen werden aufgeklebt.



Eine erste Grundierung aus stark verdünnter schwarzer Farbe.



Haarspray und anschließend grüne Farbe – danach kann mit einem ...



... Klebeband die Farbe wieder «abgeblättert» werden.

Die Zwischenräume der Ziegelsteine verfüge ich mit einem handelsüblichen Acrylpachtel aus dem Heimwerkermarkt. Die Spachtelmasse wird vorsichtig mit einem kleinen angespitzten Holzstäbchen in die Fugen eingebracht. Sind diese Arbeiten an den «mineralischen» Oberflächen des Wandteils abgeschlossen, kann es an die Gestaltung des Tores gehen.

Holzarbeiten

Das Tor des Schuppens besteht aus Balsaholzbrettchen. Ich habe die Brettchen aus Platten mit einer Dicke von 0,5 mm ausgeschnitten und die Oberfläche mittels einer Drahtbürste so bearbeitet, dass der Eindruck von bereits stark verwitterten Bret-

tern entsteht. Die Brettchen werden einzeln auf eine passende Styrodurplatte aufgeklebt. Diese wurde vorher mit schwarzer Acrylfarbe behandelt, damit später nicht zwischen den Bretterfugen das Rosa oder Blau des Styrodurs durchscheint.

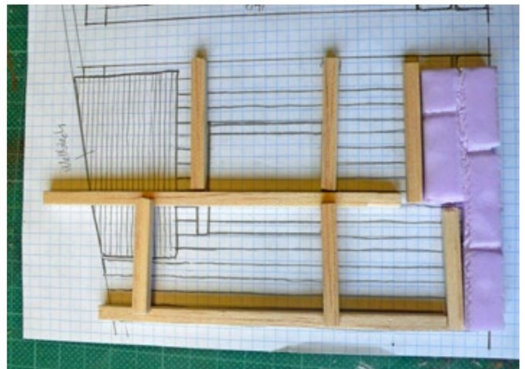
Sind alle Brettchen verklebt und die Rahmenhölzer des Türblattes angebracht erfolgt eine erste farbliche Behandlung. Die Grundierung besteht aus stark verdünnter schwarzer Farbe. Da ich abblätternde Farbe darstellen will, habe ich vor dem Auftrag der grünen Farbe das ganze Tor mit Haarspray eingesprüht. Nach dem Trocknen der grünen Endfarbe kann mittels eines Streifen Klebebandes die Farbe stückweise wieder abgerissen werden. Dies ergibt dann die ty-

pische Struktur abblätternnder Farbe. Scharniere und eine Türfalle mit Schloss aus Kunststoffresten vervollständigen das Tor.

Für eine Giebelseite des Gebäudes habe ich eine Fachwerkwand mit einer bereits ziemlich stark verwitterten Bretterschalung vorgesehen. Der Aufbau dieser Wand erfolgt praktisch genau so wie das Vorgehen bei dem Tor. Die Ständer und Riegel des Fachwerks bestehen aus Balsaholzleisten mit quadratischem Querschnitt. Die Verbretterung besteht dann ebenfalls wieder aus Balsaholzbrettchen, die aber diesmal vor der Montage bereits mit der Grundierung aus stark verdünnter schwarzer Farbe behandelt wurden. Auch der Fensterahmen ist aus Balsaholz entstanden und



Leichtes Granieren mit Weiss und Puderfarben ergibt feine Nuancen.



Balsaholzleisten sind das Grundgerüst für die Fachwerknachbildung.



Hier sind die einzelnen Bretter bereits vor der Montage grundiert.



Auch ein Fensterrahmen lässt sich so ganz leicht herstellen.



Nach dem Grundieren kommt die Verglasung inklusive Kittverfugung dran.



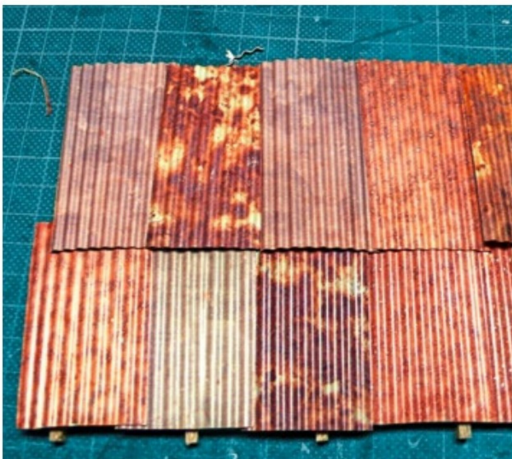
Ausgefrante Brettenden werden mit dem Skalpell vorsichtig eingezitt.



Puderfarben und Farbe aus einem Schulkasten kommen zum Einsatz.



Eine solche Prägerolle gibt es im Bastelbedarf. Gut geeignet für Wellblech.



Die unterschiedlichen Texturen ergeben ein realistisches Bild. Aber noch ...



... glänzt das Ganze zu stark. Abhilfe schafft auch hier Puderfarbe.

hat nach seiner farblichen Behandlung eine rückseitige Verglasung aus dünnem transparenten Acryl erhalten. Die Nachbildung des Fensterkittes erfolgt wieder mit der bereits erwähnten Acrylspachtelmasse. Zuletzt werden dann die beiden Elemente zusammengefügt.


Wichtig ist dann eine erneute allgemeine Alterung der einzelnen Teile mittels Pulverfarben und stark verdünnten Acryl- und Wasserfarben. Alle Alterungen sollen dabei spezifische Schmutzstellen wie Moos, Rost,

Staub etc. darstellen. Um seine Ergebnisse immer wieder zu kontrollieren, sind Fotos von solchen Objekten ziemlich hilfreich.

Blech fürs Dach

Um das Blechdach darstellen zu können, habe ich auf eine mir noch neue Bastelmethode zurückgegriffen. Texturen aus dem unerschöpflichen Fundus im Internet werden dabei auf dickes Papier ausgedruckt. Mittels einer Prägerolle aus dem Bastelzubehör wird dann die wellenförmige Struktur

eingedrückt. Verschiedenste Fotos ergeben dann einen glaubhaften Eindruck. Das Ganze muss aber unbedingt mittels Farben und Farbpulver behandelt werden, damit der Glanz des Fotodrucks abgemindert wird. Nur so stellt sich eine glaubhafte Oberfläche und Farbigkeit ein.

Sind sodann die verschiedenen Fassaden und die Platten für die Dacheindeckung hergestellt, können die einzelnen Bauelemente zum eigentlichen Gebäude zusammengebaut werden. 



Ergänzt um ein paar weitere Details ist der Schuppen fertig für den Einbau. Die Kosten für ein solches Unikat sind absolut überschaubar. Modellbau pur.



Die G 3/4 1 «Rhätia» verlässt Klosters
mit einem Personenzug in Richtung Davos.

RhB-Anlage der Epoche I von Thomas Kestenholz in Spur H0m

Bitte einsteigen! Die RhB anno 1913

Die Rhätische Bahn (RhB) geniesst einen grossen internationalen Ruf und begeistert sowohl Vorbildinteressierte wie auch Modelleisenbahner. Dass man dabei sein Modellhobby auch mit Vorbildrecherchen bereichern kann, zeigt uns Thomas Kestenholz. Er führt mit seiner Modulanlage eine Zeitreise ins Jahr 1913 durch und lässt uns daran teilhaben.





Bahnübergang nahe Berggün: Die «Mallet» Nr. 29 zieht einen buntgemischten Personenzug. Der Gepäckwagen F 2025, bestehend aus einem Wagenkasten aus einem privaten Messingbausatz auf einem Bemo-Untergestell. Der Postwagen Z 311 ist ein Eigenbau aus Messing. Die beiden Personenwagen AB 129 und C 2071 waren Swiss-Rail-Bausätze und für den C 2033 wurde der C 256 von Bemo verkürzt (o.). Im Blockabstand folgt ein Güterzug, gezogen von der G 4/5 107 (u.).



Von Thomas Kestenholz (Text und Fotos)

Wie die meisten Modelleisenbahner hatte auch ich mich schon als Kind mit der Modellbahn beschäftigt und zwischen dem 14. bis etwa 30. Altersjahr eine Pause eingelegt. Durch ein N-Zugset mit einer Dampflokomotive des Typs D II in der Länderbahnausführung, welches ich bei einem Händler im Schaufenster sah, kam mir im Jahr 1990 die Idee, mich wieder mit diesem Hobby zu beschäftigen. Es sollte eine N-Anlage der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) werden, auf der Einheitsdampflokomotiven wie BR 01, 18, 39, 44 etc. verkehren. Natürlich müssten ein Bahnbetriebswerk mit Drehscheibe, ein Bahnhof für das doppel-spurige Hauptgleis und ein Anschluss an eine Nebenbahn für das oben erwähnte Zugset mit der D II dabei sein. Bald bemerkte ich, dass sich doch viele Fehler in der Anlagenplanung eingeschlichen hatten und mir die Nebenbahn viel mehr Spass bereitet. So riss ich die angefangene Anlage bald einmal wieder ab. Die zweite wurde eine kleinere N-Länderbahn-Anlage in Segmentweise. Bei der N-Bahn störten mich immer ein bisschen die zu breiten Räder mit den hohen Spurkränzen, was mir den Wechsel zur Bau-grösse in H0m nach einem Angebot meines Bruders vereinfachte.

Zur RhB-Modellbahn kam ich also durch meinen ältesten Bruder, dessen H0m-Roll- und Schienenmaterial ich 1994 übernommen habe. Die Epoche I hatte mich schon vorher bei meiner damaligen N-Anlage fasziniert. Mir war schnell klar, dass auf meiner Modellbahn ausschliesslich Dampflokomotiven verkehren sollten. Mit den vier Dampflokomotiven von Ferro-Suisse, die in der Sammlung dabei waren, liess sich das machen.

Die Dampfzeit der RhB

Bis 1913 wurden die Züge bei der Rhätischen Bahn nur mit Dampfloks gezogen. Am 1. Juli 1913 wurde die Strecke von Bever nach Scuol-Tarasp eröffnet. Sie wurde von Anfang an elektrisch betrieben. 1919 wurde mit der Elektrifizierung des übrigen RhB-Netzes begonnen, welche 1922 den Abschluss fand. Während des Ersten Weltkriegs herrschte Brennstoffmangel, und die Gebirgsbahnen der Schweiz begannen kurz danach, ihre Strecken zu elektrifizieren.

Modellumsetzung

Aufgrund der engen Platzverhältnisse im Giebel des Hauses entschied ich mich, die

Anlage in Modulbauweise auf einem Rohgerüst zu erstellen. Damit ich wenigstens auf eine Fläche von $2,40 \times 4,60$ m kam, befindet sich die Gleisoberkante nur 60 cm über dem Fussboden. Ein grosser Vorteil der Module war auch, dass die Arbeit im Keller gemacht werden konnte. Nach unten in einen Schattenbahnhof zu verschwin-

den, kam aus Platzmangel nicht infrage. Die Züge für die Ferro-Suisse-Loks wären auch zu schwer, um eine Steigung zu befahren. Um die alte Epoche im Modell umzusetzen, musste ich die Herausforderung annehmen, mich im Wagenbau zu betätigen: Damals gab es noch keine RhB-Modelle jener frühen Epoche. Das Jahr 1913 wurde



Der Chrummwang-Tunnel ist als Anschluss zur Tavanasa-Brücke gewählt worden, da er einer der nächsten Tunnel von der Tavanasa-Brücke her in Richtung Chur ist. Das Wasser zu gestalten, war hier eine grosse Herausforderung. Die beiden Module Chrummwang-Tunnel und Tavanasa-Brücke können mit den Modulen Lehnenviadukt und Bärentritt ausgetauscht werden.



Die «Mallet» Nr. 29 mit einem Personenzug auf dem Lehnenviadukt in Richtung Davos.

bewusst gewählt, einerseits weil dadurch nur Dampfzüge eingesetzt werden können und andererseits weil bei der Station Wiesen das 1912 erbaute weisse Doppelwohnhaus schon stand. Auch kannte ich nur wenige Bilder aus der Zeit, auf denen der Dampfbetrieb der RhB abgebildet war. Zu meinem Glück brachte der AS Verlag 1999 das Buch «Aus den Anfängen der Rhätischen Bahn» heraus, was mich sehr zum Bau meiner Anlage inspirierte.

Die Modulanlage

Die Module sind zu einer Ringstrecke ohne Steigung und Gefälle aufgebaut. Jedes Modul ist nach dem Namen des Ortes vom Vorbild benannt. Die Station Wiesen steht im Mittelpunkt der Anlage. Die Wahl fiel auf diese Station, weil sie kurz ist und dazumal gut in mein Konzept Zügenschlucht passte.

Rechts neben der Station ist die Ausfahrt Wiesen mit dem Wiesentunnel II angeschlossen. Danach kommt ein 90°-Kurven-Modul mit zwei Tunnelleingängen ohne



Für die damalige Zeit typisch waren die während der Fahrt geöffneten Gepäckttore.



Die beiden Jäger können im Prättigau einen Güterzug, der mit viel Holz beladen ist und in Richtung Landquart fährt, schön von oben herab beobachten.



Im Freiverladebereich werden soeben Kühe in die bereitgestellten K-Wagen verladen. Man beachte die verschiedenen Grautöne der Wagen.

Vorbild. Darauf folgen das Modul Lehnenviadukt und der Bärentritt. Die beiden Originale stehen wirklich kurz nach Wiesen.

Das links vom Bahnhof stehende Wiesener Viadukt ist aus Platzmangel nicht realisiert worden. Stattdessen schliessen sich drei Module anderer RhB-Linien an. Das erste führt über einen Wegübergang der Albulastrecke, danach kommt ein Waldabschnitt vor Klosters und als Drittes ein abnehmbares Modul Prättigau über die Estrichtreppe. Ein Fiddle Yard verbindet beide Enden miteinander. Auf diesem können Züge abgestellt und die Dampfloks auf einer Drehscheibe gewendet werden.

Nach längerer Modulbaupause wurden die Tavanoasabücke und der Chrummwang-Tunnel gebaut. Sie können mit dem Bärentritt und Lehen ausgetauscht werden. Die Tavanoasabücke mit dem letzten gebauten Modul Val-Plaunca-Tunnel ist nun meistens aufgestellt, da ich so mehr vom fahrenden Zug sehe.

Bis heute bin ich von der Modulbauweise überzeugt und bereue es nicht, dass ich keine feste Anlage gebaut habe.

Die Anlage wird analog betrieben. Seit März 2011 mit einem Handregler SFR 1000 von Heisswolf, der den Fahrzeugen hervorragende Fahreigenschaften verleiht. Mit diesem Regler kann für bis zu 99 Loks das Anfahren programmiert werden. Mit dem Verlängerungskabel für den Regler erreiche ich die ganze Anlage.

Anlagenbau

1994 fiel der Startschuss zum Bau der Anlage. Aus dem halbfertig gebauten Bärentritt, den ich von meinem Bruder übernommen hatte, baute ich mein erstes Modul. 1996 wurde das zweite Modul Lehen- ➤

Lesen Sie weiter auf Seite 93



Das Bahnwärterhaus von Wiesen mit Garten. Üppig angelegt ist der Garten von des Bahnwärters Frau.



Der Zug hält in Wiesen etwas länger, da noch beim Postwagen Z 302 die Post ausgetauscht werden muss.



Beobachten wir noch die Abfahrt des Zuges mit der G 4/5 104 und dem vierachsigen AB 203.



Das Restaurant an der Station Wiesen lädt zum Verweilen ein.



Der Güterzug mit der G4/5 107 und 108 als Vorspann fährt in den Wiesentunnel ein.

Eine Zeitreise

Wir versetzen uns als Preiserlein zurück ins Graubünden im Frühsommer 1913 und befinden uns an der Station Wiesen im Landwassertal. Die Strecke ist erst zwei Jahre in Betrieb. Seit der Gründung der RhB fahren die Züge noch mit Dampflok. Die Fahrt von Filisur nach Wiesen haben wir im neuen, schönen Drehgestellwagen AB 203 mit Polstersitzen der zweiten Klasse genossen. Unseren Personenzug hat eine Konsolidation G 4/5 104 gezogen. Sie ist in Verbundbauweise entstanden, mit zwei verschieden grossen Zylindern.

Wir schauen uns noch die Abfahrt des Zuges an, bevor wir ins Restaurant an der Station einkehren, um uns für den Marsch zu stärken. Von der Station Wiesen laufen wir über den Bahnübergang in Richtung Jenisberger Strassenbrücke, die erst 1905 als Steinbrücke gebaut wurde. Wir wollen die Durchfahrt des nächsten Zugs, den man schon aus Richtung Filisur hören kann, von dieser Position aus beobachten.

Es kommt ein schwerer Güterzug mit zwei G 4/5, die 108 als Vorspann vor der 107, mit einem tollen Dampflok-Sound durch die Station Wiesen gefahren. Dieser verstärkt sich dann noch in der Ausfahrt, bis der Zug im Wiesentunnel II verschwunden ist. Kurz darauf hört man den Pufferschlag noch vom Lehnenviadukt her, bis er ganz verstummt ist. Was wir nicht mehr sehen, ist, wie der Zug nach 500 Metern Tunnelfahrt kurz das Tageslicht am Bärentritt erblickt und dann wieder im Tunnel verschwindet. Wir suchen den Einstieg des Wanderwegs, um zur Station Monstein zu gelangen. Auf dem Weg können wir das Lehnenviadukt mit den Wiesentunneln I und II von oben her betrachten und kommen dann nach ein paar Hundert Metern auf die Landstrasse, welche nach Davos führt. Kurz danach, vor der Linkskurve, lohnt sich ein Blick hinab zum Bärentritt, und wir sehen das Portal des Wiesentunnels I. Da hören wir es kurz rattern, und schon ist der Zug wieder im Tunnel verschwunden.

Am nächsten Tag machen wir uns auf den Weg von der Station Tavanasa zur Tavanasa-Brücke. Wie die «Mallet» Nr. 24 mit ihrem Zug über die Brücke kommt, beeindruckt uns sehr. Auch der Weg weiter nach Trin ist sehr schön. Aber dass wir noch einen Zug aus dem Tunnelportal des Val-Plauunca-Tunnels fahren sehen, ist der krönende Abschluss für uns Preiserlein-RhB-Fans.



Das Lehnenviadukt kann man 1913 noch gut vom Weg aus sehen.



Das Tavanasa-Viadukt mit der Mallet 24 und einem Personenzug.



Der Blick hinab zum Bärentritt inklusive Namensträger des Viadukts.



Ein Glück, dass wir noch einen letzten Zug mit der G 3/4 1 «Rhaetia» aus dem Tunnelportal des Val-Plaunca-Tunnels fahren sehen.



Zug einfahrt mit der G 4/5 108 mit selbst gebautem Hilfsbläser vorne am Kessel, wie er auf alten Fotos zu sehen ist. Das Abortgebäude wurde etwa in den 1970er-Jahren entfernt (o.). Markant an der Station Wiesen ist die grosse Steinmauer auf der anderen Bahnhofseite (u.).



viadukt fertig gebaut. Gleichzeitig baute ich einen Fiddle Yard mit drei Gleisen und einen Anschluss mit einer Kurve zum Modul Bärentritt. Ab da durfte mein Rollmaterial vom Fiddle Yard um die Kurve in den Bärentritt-Tunnel über den Bärentritt in den Wiesentunnel I und dann über das Lehnenviadukt in den Wiesentunnel II fahren. Danach musste mit dem ganzen Zug wieder zurückgefahren werden, was doch mit den schweren Wagen auch mal zu Entgleisungen führen konnte.

Die Station Wiesen mit der Ausfahrt in Richtung Davos ist auf drei Modulen mit je 60×120 cm Grösse aufgebaut. Das Ausfahrtsmodul verengt sich in der Mitte auf 45 cm, um einen Teil der Schlucht anzudeuten. Dieser Teil des Moduls liegt tiefer als das Rohgerüst, doch beim Wiesentunnel II passte ich es an das nächste Modul, das Eckmodul, an, das wiederum die Verbindung zum Lehnen herstellt. Auf diese Weise befinden sich die Übergänge der vier Module in den Tunnels, was leider das Ausrichten beim Zusammenschrauben erschwerte. 2001 waren die Module nach dem Vorbild der Linie durch das Tal der Land-

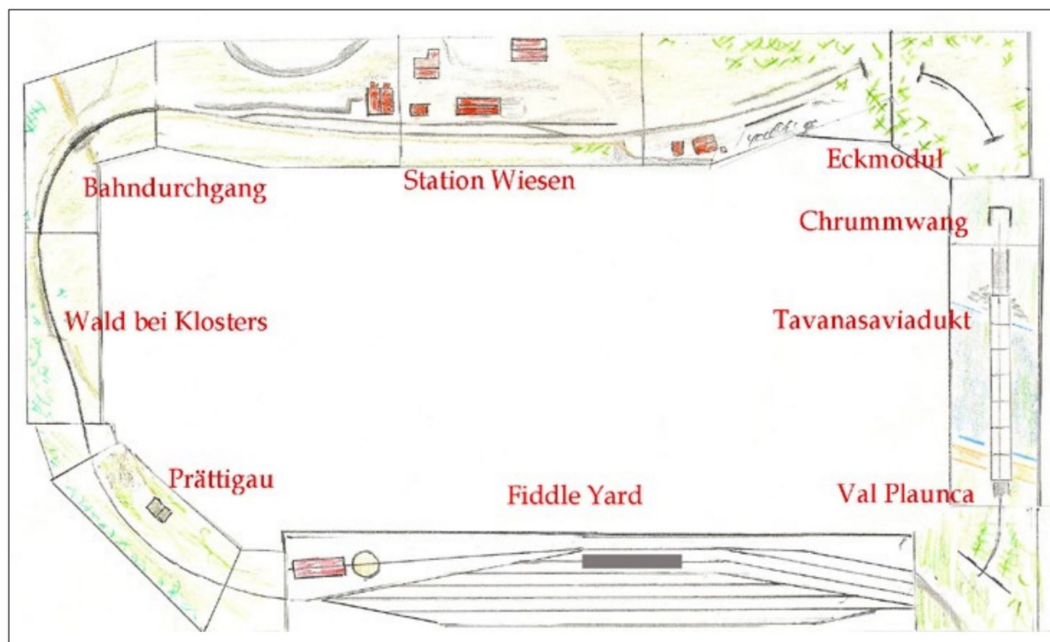
wasser fertiggestellt, nur meine Züge durften sich immer noch nicht im Kreis bewegen. So baute ich die beiden Module links vom Bahnhof einmal im Rohbau auf, damit ein Rundkurs bis zum Fiddle Yard gefahren werden konnte. Dazu montierte ich vom letzten Modul aus eine Kurve mit Schienen auf einem schmalen Brett mit zwei dünnen 6 cm hohen Platten zur Sicherung vor Abstürzen über der Estrichtreppe. Erst danach wurden die beiden Module fertiggestellt. Der Fahrbetrieb mit verschiedenen Zügen steht bei mir im Vordergrund, und nicht das Rangieren von Fahrzeugen, darum baute ich meinen Fiddle Yard mit vier Durchgangs- und drei Abstellgleisen aus.

Um bessere Fotoaufnahmen machen zu können, revidierte ich 2003 das Modul Lehnenviadukt, indem ich es hinten tiefer wie auch höher machte und vorne noch Felsen aus Gipsabgüssen anbrachte. Im Jahr 2007 ersetzte ich das Durchgangsbrett mit dem Eckmodul Prättigau, das nun am Fiddle Yard endet. Es besteht aus drei Teilen. Um gut auf den Dachboden zu gelangen, kann das mittlere Teil mit vier stromführenden Messingstiften schnell an- und abmontiert werden.

2009 verpasste ich dem Modul Ausfahrt Wiesen ein Update, da mich der Anschluss zum Eckmodul nie richtig überzeugt hatte.

Im Dezember 2011 bot mir ein Mitglied des Forums Albulamodell einen Ferro-Suisse-Halbbausatz der Tavanasa-Brücke an. Da ich Metallbrücken liebe, hatte ich diesen lang vergriffenen Bausatz schon lange einmal bauen wollen. Doch bis die Brücke gelötet, die Wiederlager gebaut, das Modul und das Anschlussmodul Chrummwang-Tunnel fertiggestellt waren, wurde es Sommer 2013. Nun kann ich die Module Bärentritt und Lehnen mit den Modulen Tavanasa und Chrummwang austauschen.

Der erste Fiddle Yard wurde aus altem Schienenmaterial, Weichen und Weichenmotoren zusammengestellt. Wegen der Betriebsstörungen des gebrauchten Materials entschied ich mich im Herbst 2013, einen neuen zu bauen. Gleichzeitig wurde der letzte Modulkasten mit einer 90°-Kurve an beiden Seiten angepasst. Daraus wurde 2016 das Modul mit dem Val-Plaunca-Tunnel. Dieses Portal mit den beiden hervorstehenden Mauern gefällt mir sehr gut. Im Vorbild ist es wirklich der nächste Tunnel





Überblick der Station Wiesen mit Zügeinfahrt der G 3/4 11. Der Gepäckwagen F 4005 ist ein Eigenbau aus Messing, während der Aussichtswagen As 2 aus einem Swiss-Rail-Bausatz entstanden ist. Die Inneneinrichtung mit den Drehstühlen habe ich aus Polystyrol nachgebaut.



Der Fiddle Yard wurde minimal mit Landschaft ausgestattet und kann einige Züge aufnehmen.

nach der Tavanasabücke in Fahrtrichtung Trun. Diesen Abschnitt musste ich entgegen dem Vorbild aber mit einer Kurve bauen. Somit sind alle Module rundum mit Landschaft gestaltet. In Gedanken plane ich aber schon wieder Änderungen und Updates der Module.

Modulbau

Sämtliche Modulkasten entstanden aus Holz (Pappelsperholz für die Fahrbahn und Multiplex-Sperholz für die Stirnwände), Styropor und Gips. Sie wurden den Platzverhältnissen entsprechend ohne irgendwelche Modulnormen ausgeführt. Die meisten Modulabschnitte entsprechen aber

durchaus dem Original, wenn auch teilweise verkürzt oder nur in Anlehnung an das Vorbild. Die einzelnen Module/Segmente werden mit M10-Schrauben und Flügelmuttern zusammengehalten und sind auf einem Rohgerüst das längs vom Dachboden fest eingebaut ist.

Als Gleismaterial sind in erster Linie Produkte von Ferro-Suisse, die selber aufgenagelt werden mussten, und das verwitterte Flex-Stahlschwellengleis von HRF verlegt worden. Die Weichen der Station Wiesen werden mit leistungsstarken amerikanischen Tortoise-Motoren angetrieben. Bei den Weichenlaternen handelt es sich um Bausätze von Ferro-Suisse. Bedingt durch

den langsam stellenden Antrieb, drehen sich auch der Weichenhebel und die Laterne dem Vorbild entsprechend.

Das selbst gebaute Stellpult von der Station Wiesen wurde mit Schaltern und einer Z-Schaltung nach FREMO ausgerüstet. Dies hat den Vorteil, dass jeder Gleisabschnitt getrennt geschaltet oder auf einen zweiten Regler umgestellt werden kann.

Der neue Fiddle Yard besitzt sechs Durchgangs- und drei Abstellgleise mit Schienenmaterial von Peco. Die Weichenstrassen werden mit oberliegenden Peco-Magnetantrieben über die Drucktaster mit einer einfachen Diodenmatrix gestellt. Somit lässt sich ein defekter Antrieb schnell ersetzen, da seine drei Anschlüsse unten mit Schraubklemmen angeschlossen sind. Im Dezember 2015 baute ich noch eine Peco-Handdrehzscheibe sowie den Lokschuppen von Filisur ein. Diesen setzte ich 1994 aus einem Ferro-Suisse-Bausatz zusammen. Im Frühjahr 2017 baute ich noch die Radreinigungsanlage von Lux Modellbau ein. Die angetriebene Radreinigungstechnik lässt zwei mit Poliermaterial belegte Stäbchen unter dem Lok- oder Wagenrad oszillieren. Damit werden dem ganzen Zug die Räder gereinigt.

Hochbauten

Die Schienen wurden fast alle auf einer Korkmatte montiert. Als Schotter nahm ich den von Woodland und befestigte ihn mit verdünntem Weissleim, dem ich ein paar Tropfen Entspanner aus dem Fotobedarf zufügte. Mit Spülmittel als Entspanner besteht die Gefahr, dass das Gleisbett zu schimmeln anfängt. Die Grundgerüste für die Mauern, Brücken, Wiederlager und Tunnelportale wurden alle aus Holz oder Styrodur gebaut, danach mit Moltolif oder Gips überzogen und die Steine von Hand mit einem spitzen Schraubenzieher bearbeitet. Die Brücken- und Schutzgeländer lötete ich alle mit Messingprofilen und Drähten selber zusammen. Für die Felsen nahm ich Gipsabdrücke aus Kautschukformen, die mein Bruder noch selber gemacht hatte, oder ritzte sie aus Gips zurecht. Für die Begrünung benutzte ich hauptsächlich Woodland-Produkte. Grasfasern verwendete ich erst ab dem Modul Prättigau. Den Bahnhofsplatz gestaltete ich mit Kleintierbadesand, und für die Wege benutzte ich Schotter, den ich mit einer alten Kaffeemühle fein zermahlte. Sämtliche Holzzäune

wurden aus dünnen, lasierten Profilhölzern zugeschnitten und mit Sekundenkleber montiert. Die Baumröhrlinge für die Nadelbäume drehte ich alle aus Blumendraht. Die Rinde besteht aus Woodland Turf und selbst gemahlener Rinde. Die Äste wurden mit Woodland- und Heki-Flormatten begrünt.

Gebäude

Die Gebäudepläne fand ich im Buch «Die Bauten der Rhätischen Bahn» (Luzi Dosch, Terra Grischuna Buchverlag, 1984) und kopierte sie auf den Massstab 1:87 hinauf. Mit Ausnahme des Wohnhauses (SOPA/MBA Pirovino) entstanden alle Bahngelände im Selbstbau mit Profilhölzern von Northeastern. Das Wohnhaus wurde als Neubau gestaltet ohne Verwitterungs- oder Gebrauchsspuren. Das Dach wurde gegenüber dem Originalbausatz mit gelaserten Ziegeln von Northeastern gebaut. Zwölf Jahre später brachte MBA Pirovino den Bausatz des alten Restaurants der Station Wiesen. Dieses gefiel mir so gut, dass ich

mich mit dem Kompromiss, das Haus näher an den Bahnhofplatz zu stellen, abfinden konnte und es bei der Station einbaute. Damit es möglichst weit hinten zu meiner Dachschräge stehen konnte, musste nur der Anbau hinten abgeändert werden. Im Jahr darauf kam vom selben Hersteller der Bausatz eines Bündner Stalles dazu, der sehr gut zum meinem Modul Prattigau passt.

Rollmaterial

Die Loks stammen ausschliesslich von Ferro-Suisse und Bemo. Da in meiner gewählten Epoche die Dampfloks schwarz waren, lackierte ich alle grün-schwarzen Loks von Ferro-Suisse nach und nach auf Schwarz um. Schon lange hegte ich den Wunsch, einmal einen Lokbausatz der G 4/5 von Ferro-Suisse zu löten. 2014 kam ich tatsächlich zu einem Bausatz, und im Jahr darauf baute ich ihn zusammen. Diese Lokbausätze wurden vor über 30 Jahren gemacht und sind recht schwer zu löten.

Beim Wagenmaterial nehmen die Eigenbauten einen besonderen Stellenwert ein,

da es bekanntlich in den 1990er-Jahren für meine gewählte Epoche noch keine Wagen zu kaufen gab. So versuchte ich, auf Bemo-Fahrgestellen neue Aufbauten zu machen, was mir erst beim zweiten Anlauf mit dem Personenwagen C 2019 sehr gelungen war. Dies motivierte mich zum Weitermachen. Für den Bau brauchte ich ein D2-Fahrgestell, das zersägt, neu gekürzt und mit richtigem Achsabstand zusammengeleimt wurde. Der Wagenkasten ist aus Polystyrolplatten und dünnen Profilen entstanden. Gleichzeitig kamen vor allem Messingbausätze des heute nicht mehr existenten Herstellers Swiss-Rail dazu, was auch viel zur Bereicherung des Wagenparks beitrug. Kam ich doch dank ihnen zu schönen Zweiaxser-Personenwagen. Das Löten und Lackieren musste ich mir selber beibringen. Zum Glück hatte ich schon von Anfang an eine Airbrushausrüstung, um die Modelle zu lackieren. Ohne diese Optionen wäre ich nie zu meinem Wagenpark gekommen und hätte sicher die Idee mit der RhB-Anlage in der alten Epoche aufgegeben.



Zugkreuzung in Wiesen mit den G 4/5 104 und 108. Der Personenwagen C 2019 ist mein erst gebauter Wagen.

Swiss-Rail bot vor der Jahrtausendwende RhB-Wagenbausätze und fertig gebaute Messingmodelle in der Ausführung um die 1970er-Jahre an. Leider musste der Inhaber aber aus gesundheitlichen Gründen die Produktion einstellen.

Weiter habe ich zwei Post- und zwei Gepäckwagen komplett aus Messing gebaut. Die Güterwagen wurden aus Polystyrolprofilplatten zusammengesetzt, und für die ersten nahm ich Fahrgestelle von Bemo dazu. Doch bald baute ich auch die Fahrge-
stelle selbst. Fertigmodelle stammen aus der Produktion von MBA Pirovino und Bemo, wobei ich die Personenwagen von Bemo neu beschriften musste, da in meiner gewählten Zeitepoche die Fahrzeuge ab 1911 mit Ausnahme der AB statt dreistellige vierstellige Nummern erhielten. Bemos Zweiachser-Personenwagen hielten auch für Umbauten und Verkürzungen her. Ein-


zig die vier Güterwagensets von Bemo konnten ohne Anpassungen, dafür mit leichter Patina übernommen werden. Glück hatte ich auch, dass ein bekannter Kleinserienhersteller mir Ätzbleche und Gussteile eines Güter- und Postwagens verkaufte, damit ich die Wagen mit Türen zum Öffnen zusammenlöten konnte.

Eine grosse Herausforderung war es, mein selbst gebautes Rollmaterial zu beschriften. Im Januar 2000 liess ich die erste Beschriftung nach eigener PC-Vorlage als Anreibebogen bei Identico herstellen.

Zukunft

Gerne hätte ich mehr Platz für die Anlage, um weitere Module anschliessen zu können. Das Brombänz- und das Schmelzbo-
den-Viadukt würden mir sehr gut gefallen. Auch würde ich gerne selber Ätzvorlagen am PC zeichnen können, um noch weitere

Wagen zu bauen. Die Modellbahn ist ein schönes Hobby, aber auch ein sehr breites. Modelleisenbahner, die sich mit Anlagen- und Rollmaterialbau befassen, kenne ich wenige. Mit dem Beginn des Hobbys hätte ich nie gedacht, einmal selber Rollmaterial zu bauen. Später habe ich sogar damit begonnen, andere Bausätze in den Spuren H0, H0m, 0e und 0 zu bauen. Doch liess ich davon wieder ab und beschränkte mich nur noch auf die H0m-Anlage und deren Rollmaterial.

Wer mehr über die Anlage und meinen Modellbau erfahren möchte, kann sich auf meiner Website www.kesti.ch weiter informieren. Die Website aufzubauen und die Modellbahn zu fotografieren, wurde ebenfalls ein Hobby von mir. Erfreut war ich darüber, dass Bemo Bilder meiner Anlage im Katalog 2010 und auch in der Bemo Post Nr. 39 veröffentlicht hat. 



Überblick über die drei Module von der Station Wiesen. Ein Güterzug fährt in Wiesen ein, während der Personenzug auf die Zugkreuzung wartet.

Erfolgreich werben mit



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



Nächste Anzeigenschlüsse

LOKI 5 | 2018: 6. April 2018 – LOKI 6 | 2018: 3. Mai 2018

BahnOrama
GmbH
Modelleisenbahnen



Brünnenstrasse 106, 3018 Bern



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

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

Internet/Shop: www.bahnorama.ch

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

Frühlingsaktion

► am Samstag, 31. März 2018, 10–16 Uhr ◀



Aktionen/Vorstellung Eigenproduktionen
BLS Speisewagen und SOB Kantine

Für den kleinen Hunger sorgen Peter Fischer's



bei Heinz Lokschnuppen, Glattalstrasse 188, 8153 Rümlang

Öffnungszeiten: Mittwoch–Freitag 14–18.30 Uhr, Samstag 10–16 Uhr
www.heinzlokschnuppen.ch, Tel. 044 817 11 88

Lokschnuppen 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

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



GARTENBAHN
DIGITAL
LANDSCHAFTSBAU
BERATUNG
REPARATUREN
ZUBEHÖR

ZUBEHÖR
REPARATUREN
BERATUNG
LANDSCHAFTSBAU
DIGITAL
GARTENBAHN

Wir freuen uns auf Ihren Besuch

IHR MODELLBAHN-SPEZIALIST

WWW.HESS-MODELLBAHNEN.CH

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

**Ich baue Ihre digitale
Heimanlage!**



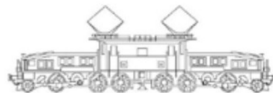
079 902 72 61

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



LOKI – SPENGLER

Modelleisenbahnen – Modellbau – Zubehör
Niederwilerstrasse 23, 5610 Wohlen, Tel. 056 622 58 33

40 Jahre (1978–2018)

Wir feiern unser Jubiläum vom 26.–28.4.2018

Donnerstag–Samstag

Ihre Rabatte erspielen Sie sich am Glücksrad.

Wir freuen uns auf Ihr Kommen!

www.loki-spengler.ch / info@loki-spengler.ch



Reportage

Besuch der ONTRAXS 2018

Vom 9. bis 11. März 2018 fand im niederländischen Eisenbahnmuseum in Utrecht die Modelltrein Expo 2018 statt, besser bekannt als ONTRAXS. Durch ihr einzigartiges Ambiente und die hohe Qualität der Modellbahnanlagen zählt die Ausstellung zu den Spitzenreiterinnen der Modellbahnwelt.

Foto: Thomas Schmid



Porträt

Exklusive Eigenbaumodelle

Seit seinem 20. Lebensjahr betreibt Jürg Ryser das Hobby Modellbahn und Modellbau. Seine Sammlung von Eigenbaumodellen ist sehr gross und beeindruckend. Umso mehr ein Grund also, diese Schweizer Modelle in einem Bericht zu dokumentieren und der Modellbahnwelt zu präsentieren.

Foto: Dominik Gurtner



Rückblick

Holz-, nicht Eisen-Bahn

Mit viel Einfallsreichtum und Kreativität schaffte es die Familie Wittorf trotz geringem Budget, ihren Kindern eine Modelleisenbahn zu bauen. Detlev Wittorf erzählt uns in der nächsten LOKI-Ausgabe aus seiner Kindheit und wie dabei die kostengünstigen Eigenbaumodelle entstanden.

Foto: Detlev Wittorf

Ab 27. April 2018 wieder bequem und vorzeitig im Abonnement. Am Kiosk etwa eine Woche später.

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

LOKI Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund

Nr. 4 | 2018 (April 2018)

38. Jahrgang

Erscheint monatlich, Doppelnummer in der Regel Juli/August

Einzelnummer

Schweiz: CHF 14.50

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.

Abonnemente, Adressänderungen, Leserservice

Stämpfli AG, Postfach, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 62 58

Fax +41 (0)31 300 63 90

leserservice@loki.ch, www.loki.ch

Herausgeber

Hans Roth

Mooshausstrasse 19, CH-3510 Konolfingen

Telefon +41 (0)79 590 68 48

hans.roth@loki.ch

Zoltan Tamassy

Talackerstrasse 47, CH-8152 Glattbrugg

Telefon +41 (0)43 540 16 63

zoltan.tamassy@loki.ch

Paketsendungen an die Redaktion

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

Inseratberatung und -disposition

Stämpfli AG

Inseratemanagement, Stavros Panagiotidis

Wölflistrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern, Tel. +41 (0)44 309 90 82,

Mobile +41 (0)76 967 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 Khlifi, Stämpfli AG

Produktion und Druck

Stämpfli AG, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 66 66

www.staempfli.com

Vertrieb Einzelhandel Deutschland, Österreich und Niederlande

PARTNER Medienservices GmbH, Julius-Hölder-Strasse 47, D-70597 Stuttgart-Degerloch, Telefon +49 (0)711 72 52 22, Fax +49 (0)711 72 52 310, www.partner-medienservices.de

Repräsentant für Italien

Quaini Pubblicità, Via Meloria 7, I-20148 Mailand

Telefon +39 (0)2 39216180, Fax +39 (0)2 39217082

© Stämpfli Verlag, CH-3001 Bern, ISSN 1421-2772

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigungen (auch auszugsweise) nur bei schriftlicher Zustimmung der Redaktion gestattet. Für unverlangte Einsendungen (Texte, Bilder, Bücher) haftet die Redaktion nicht.

Für zugesandtes und veröffentlichtes Material gehen sämtliche Rechte an den Verlag über, ausser bei anderweitiger vorheriger schriftlicher Abmachung. Kürzungen und Terminänderungen vorbehalten.

Publizierte Inserate dürfen von Dritten weder ganz noch teilweise kopiert, bearbeitet oder sonst wie verwertet werden. Ausgeschlossen ist auch eine Einspeisung auf Onlinedienste, unabhängig davon, ob sie dazu bearbeitet werden oder nicht. Der Verleger und die Inserenten untersagen ausdrücklich die Übernahme auf Onlinedienste durch Dritte. Jeder Verstoß gegen dieses Verbot wird vom Verlag rechtlich verfolgt. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

In dieser Zeitschrift beschriebene Basteltipps und Baumethoden dürfen nicht kommerziell verwertet werden, ausser nach vorheriger Absprache mit der Redaktion. Die Vermittlung von Originalabzügen abgedruckter Fotos sowie die Vermittlung der Fotografenausschreibung ist leider nicht möglich. Wettbewerbe und Verlosungen finden unter Ausschluss der Öffentlichkeit und des Rechtsweges statt.



Profitieren Sie jetzt von einem eigenen Loki-Abonnement:

- Fast 20 % Preisvorteil gegenüber dem Kioskverkauf
- 11 Ausgaben CHF 130.- statt CHF 159.50
- Bequem im Briefkasten und frisch ab Druckerei
- Spezialrabatt:
CHF 5.- Reduktion auf Spezial-Ausgaben
- Weitere Vergünstigungen



Abonnieren Sie die LOKI jetzt

- ☐ Ja, ich abonniere 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 / 0rt

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

Neuheiten Schweiz H0

39251 | 22926 Dampflokomotive mit Schleptender Serie C 5/6 „Ölfant“

- Stärkste Dampflokomotive der SBB
- Einzige auf Ölföhrung umgebaute Lok
- Umfangreiche Betriebs- + Geräuschfunktionen
- Beleuchtung mit LED
- Filigrane Metalllok mit eingebautem Rauchsatz



37511 | 22961 Elektrolokomotive Serie De 6/6 „Seetal-Krokodil“ SBB

- Lok 15302 in Epoche III
- Umfangreiche Betriebs- + Geräuschfunktionen
- Beleuchtung mit LED
- Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse



39005 | 22035 Schnellzug-Dampflokomotive mit Schleptender BR 01 202 Verein Pacific

- Museums Lokomotive Verein Pacific 01 202 Lyss/BE
- Umfangreiche Betriebs – und Soundfunktionen
- Simulierter Kohleverbrauch
- Filigrane Lok aus Metall mit Formanpassungen
- Einmalige Serie 2018

