

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnhfreund



Porträt

Alles neu macht der Frühling



Modellkritik

Der ABDe 8/8 der MOB von
Modelbox unter der Lupe



Modellbahntechnik

Ein wichtiges Werkzeug:
der Durchgangsprüfer



Porträt

Wenn Modellbahnräume
in Spur H0 wahr werden

Erlebniswelt Toggenburg

- Europas grösste Hobby-Eisenbahn in Spur 0
- Oldtimer-Motorräder
- Landwirtschaftliche Motormäher und Arbeitsgeräte
- Puppensammlung Elsa Walz
- Weltgrösste Holzbahn (Sommer)
- und weitere Attraktionen

CH-9620 Lichtensteig



Kontaktdresse
Erlebniswelt Toggenburg
Thurstrasse 2
9620 Lichtensteig
Telefon +41 71 988 82 72
info@erlebniswelttoggenburg.ch
www.erlebniswelttoggenburg.ch



Museumsbahnhfahrten 2018

13. Mai / 10. Juni / 8. Juli / 9. September / 14. Oktober

Am 9. September, anlässlich des Slow-Up Emmental verkehren die Züge nach einem Spezialfahrplan

10:20	13:20	15:20	ab	Sumiswald-Grünen	an	11:55	14:55	16:55
10:23	13:23	15:23		Gammertal X		11:52	14:52	16:52
10:26	13:26	15:26		Griesbach X		11:49	14:49	16:49
10:34*	13:34*	15:34*		Affoltern-Weier		11:45	14:45	16:45
10:38	13:38	15:38		Häusernmoos		11:39	14:39	16:39
10:42	13:42	15:42		Mussachen X		11:34	14:34	16:34
10:47	13:47	15:47		Dürrenroth		11:32	14:32	16:32
10:53	13:53	15:53		Huttwil Sportzentrum X		11:24	14:24	16:24
10:57	13:57	15:57	an	Huttwil	ab	11:20	14:20	16:20

Hinweise:

- Sämtliche Züge führen einen bedienten Buffetwagen mit
- ✗ Halt auf Verlangen beim Zugbegleitpersonal oder per Tastenkopf an der Haltestelle
- * Umsteigemöglichkeiten auf den Bus nach Affoltern-Dorf zur Emmentaler Schauküche!
- ⚠ Trockenes Wetter / technische Störungen an Dampflokomotiven führen zum Einsatz von Elektrolokomotiven

Fahrausweise

Die Billette für den Museumszug sind beim Zugbegleitpersonal und am ETB-Bahnschalter in Dürrenroth und Affoltern-Weier erhältlich.

Erwachsene Hin- und Rückfahrt: Fr. 30.00 / Einfache Fahrt: Fr. 20.00

Kinder bis 16-Jährig in Begleitung von Erwachsenen reisen kostenlos

Mitfahren und Dampf ablassen auf der Emmentalerbahn!

www.emmentalerbahn.ch

brwtools.ch

BECAUSE
YOU CAN

FÜR DEIN PROJEKT DIE RICHTIGEN

T O O L S

DER TOOLSHOP
FÜR PRIVATKUNDEN

70 000 Qualitätswerkzeuge warten auf Dich –
heute bestellt, morgen geliefert! Arbeite mit den Top-Marken
der Profis. Jetzt entdecken auf Deinem ToolShop für Privatkunden!

Consumer



Brütsch-Rüegger
Tools

«Alles neu macht der Mai»

So beginnt ein 1818 von Hermann Adam von Kamp verfasstes und 1829 veröffentlichtes Volkslied. Meinerseits verbinde ich diese Zeile in erster Linie mit der Finanzwelt: Aktienhändler verwenden die Worte manchmal, um darauf hinzuweisen, dass nach den oft ereignisreichen ersten Wochen des Börsenjahres ab dem Wonnemonat meist Flauft herrscht. «Sell in May and go away», lautet eine andere Version der Börsenregel. Tatsächlich gibt es statistische Untersuchungen, welche eine gewisse Kaufmüdigkeit an den Finanzmärkten ab Mai bestätigen. Gerätselt wird allerdings in Bezug auf die Gründe dieses Phänomens. «Zu wenig kurstreibende Neuigkeiten», wird bisweilen angeführt. Oder auch das Prinzip der sich selbst erfüllenden Prophezeiung: Wenn man etwas oft genug beschwört, trifft es auch ein.

Für Modellbähnler beginnt mit dem Mai keineswegs die Saure-Gurken-Zeit. Denn im Wonnemonat werden in der Regel sehr viele Veranstaltungen durchgeführt. Seien es Ausstellungen, Fahrtage, Führungen oder Börsen. Dieser Umstand hat in der vorliegenden LOKI-Ausgabe die entsprechende Rubrik auf drei Seiten anschwellen lassen. Mit dem Mai beziehungsweise allgemein mit dem Frühling fängt zudem die Gartenbahnzeit an.

Schauen wir uns an, was von Kamp vor genau 200 Jahren zum Mai dichtete, und lassen wir uns inspirieren:

Alles neu macht der Mai,
macht die Seele frisch und frei.
Lasst das Haus, kommt hinaus!
Windet einen Strauss!
Rings erglänzt Sonnenschein,
duftend prangen Flur und Hain:
Vogelsang, Hörnerklang
tönt den Wald entlang.

Mit herzlichen Frühlingsgrüssen,

Zoltan Tamassy



Nur für Spezialisten!

Seit Jahren publizieren wir mit LOKI-Spezial Themenhefte, die sich fundiert mit Einzelaspekten aus der Welt des Vorbilds auseinander setzen. 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

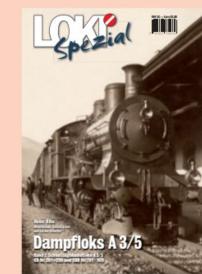
Gewünschte Zahlungsart

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

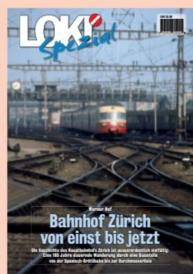
Einsenden an:

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

order@staempfli.com



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



LOKI-Spezial 34
Der Zürcher Hauptbahnhof



LOKI-Spezial 35
Trikon der Zürcher S-Bahn



LOKI-Spezial 36
S-Bahn Zürich



LOKI-Spezial 37
Dampfloks A 3/5 (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

Preisänderung vorbehalten



Foto: Detlev Wittorf

Detlev Wittorf und seine Familie waren im Dilemma. Sie alle waren bahnbegeistert, aber kurz nach dem Zweiten Weltkrieg war das Budget der Familie zu knapp, um sich Modell-eisenbahnen leisten zu können. Doch die Wittorfs wussten sich zu helfen, mit Karton, Holzleisten, Leim von Cementit und sogar Weissblech von Nescafe-Dosen. [Seite 20](#)

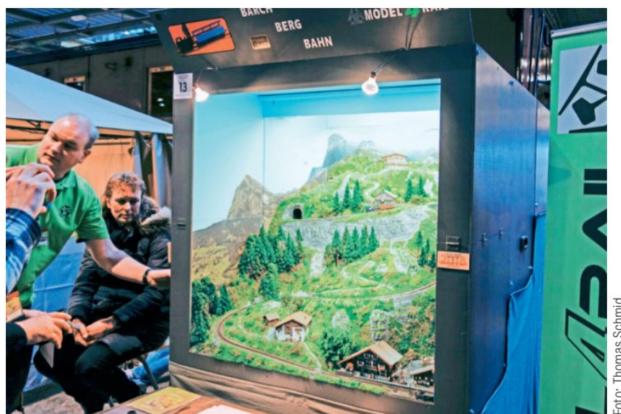


Foto: Thomas Schmid

Sie gilt als das Mekka der Liebhaber von Modelleisenbahnen, die Modeltrein Expo (ONTRAXS) im niederländischen Utrecht. Im März fand sie bereits zum zehnten Mal statt. LOKI-Reporter Thomas Schmid hat sich vom einzigartigen Ambiente der Ausstellung sowie von der hohen Qualität der präsentierten Modellanlagen anregen lassen. [Seite 30](#)



Foto: Yves Rittener

In den 1960ern faszinierte der Bahnbetrieb am Gotthard allein schon durch die grosse Typenvielfalt an SBB-Triebfahrzeugen sowie Personen- und Güterwagenmaterial. Bruno Roggwiler lässt diesen logistisch ausgeprägt interessanten und nie mehr wiederkehrenden Bahnbetrieb am Gotthard auf einer Anlage im Massstab 1:87 weiterleben. [Seite 84](#)

Portrait

Die Parkbahnlok RhB Ge 4/4^{III} 642 verwandelt sich zur MOB Ge 4/4 8004.

Rückblick

Wie die Familie Wittorf sich trotz kleinem Budget Modellbahnfreuden ermöglichte.

Modellkritik

Der Doppeltriebwagen MOB ABDe 8/8 von Modelbox in Spur H0m unter der Lupe.

Reportage

Thomas Schmid berichtet von der Modeltrein Expo (ONTRAXS) in Utrecht.

Modellbahntechnik

Das leistet der akustische Durchgangsprüfer der Elektronikfirma Conrad.

LOKI America

Ankündigung: LOKI wartet 2018 mit einem neuen Amerika-Sonderheft auf.

Portrait

Beginn der Serie über die Eigenbau-modelle in Spur H0 von Jürg Ryser.

Modellbautechnik

So wird ein Einheitswagen-Pendelzug in Spur H0 beleuchtet.

Anlage

Die faszinierendsten Bahnbetriebsjahre am Gotthard in H0.

Rubriken

6	Marktspiegel	54	Bahn aktuell
51	Börse	98	Vorschau
43	Szenen-News	98	Impressum
48	Veranstaltungen		

[f](http://www.facebook.com/lokimagazin) www.facebook.com/lokimagazin

[i](http://www.instagram.com/loki_magazin) www.instagram.com/loki_magazin

[v](http://Youtube: LOKI Magazin) Youtube: LOKI Magazin

[p](http://www.pinterest.ch/lokimagazin) www.pinterest.ch/lokimagazin

[o](http://www.issuu.com/lokimagazin) www.issuu.com/lokimagazin

Titelbild



Foto: Hans Roth

Sonne, Regen, Nebel, Wind: Das Wetter hatte Beatrice, der Lieblings-lokomotive des Vereins Dampfbahn Aaretal Münsingen (DBA) zuletzt arg zugesetzt. Eine umfassende Umbauaktion wurde 2016 in die Wege geleitet. Diese ist nun abgeschlossen, LOKI war am Ostermontag an der Vernissage der neuen Beatrice dabei. Aus RhB-Rot wurde MOB-Blau. [Seite 14](#)

Marktspiegel

| Modellbau-Atelier Pirovino

Wärterhaus Wiesen in 1:45



Den Bausatz vom Wärterhaus Wiesen führt das Modellbau-Atelier Pirovino bereits seit Jahren im Sortiment. «Ein Refit von diesem relativ einfachen Werk drängte sich somit auf», schreiben die Modellbauer aus dem bündnerischen Igis in einer Bekanntmachung. Angedacht, getan. Und so kann das Haus im Massstab 1:45 ab sofort neu bestellt werden. Gemäss dem Stand der Technik hat Pirovino stark auf die Lasertechnik gesetzt, aber auch andere Detailkomponenten wurden erneuert und verfeinert. «Wir scheuteten keinen Aufwand, um den Charakter dieses schönen Originals möglichst gut umsetzen zu können», so das Modellbau-Atelier. Die Grundplatte ist aus Gips und somit wie im Vorbild aus einem mineralischen Werkstoff. Damit würde der Aufbau sehr erleichtert. Die über 350 Holzteile sind gelasert und enthalten viele Details sowie Aufbauhilfen. Das Ziegeldach ist aus geätztem Messingblech. Die Bauanleitung ist ausführlich und mit vielen Bildern versehen. Die Bauzeit soll rund 30 bis 40 Stunden betragen.

Interessenten wenden sich bitte direkt an:

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



N | KATO

Die Ge 4/4" der RhB ist «on Tour»

Der Zubehörhersteller NOCH hat die Mehrzwecklokomotive Ge 4/4" 631 «Untervaz» (Art.-Nr. 7074047) des japanischen Modellbauers KATO in Spurweite N ausgeliefert. Die Lok folgt in ihrer Bauweise und in ihrem Erscheinungsbild der SBB Re 4/4 mit den charakteristischen runden Ecken und den grossen Seitenfenstern. Die Ge 4/4" ist die am häufigsten eingesetzte Lok in der Flotte der Rhätischen Bahn (RhB) und damit auf vielen Strecken wiederzufinden, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Insbesondere findet man sie auch als Zugmaschine für den Glacier Express auf der Strecke von Disentis nach St. Moritz oder für den Bernina Express von Chur nach St. Moritz. Das Erscheinungsbild der Modelllok 631 Untervaz ist in Rot-Grau gehalten, was der Standardfarbe der RhB entspricht. Die Ge 4/4" passt daher auch zu den bereits bestehenden RhB-Produkten von Kato in der Spurweite N. Der minimal befahrbare Radius der Lok ist R150, die be-



fahrbare Steigung fünf Prozent. In Fahrtrichtung ist eine Frontbeleuchtung installiert, eine Kurzkupplung montiert sowie eine Spur-N-Kupplung beigelegt. Nicht im

Lieferumfang enthalten, aber zusätzlich zu kaufen ist ein DCC-Decoder - eine Tauschplatine von Digitrax (Art.-Nr. 70DN63K4A).

Erhältlich im Fachhandel.

II | Spur2-Manufaktur

SBB-Güterwagen der Gattung L

In seiner Werkstatt fertigt Oliver Reuter unter dem Label Spur2-Manufaktur Fahrzeuge für die Spurweite 64 mm (Spur II Regelspur). Neu im Sortiment sind Güterwagen der SBB der Gattung L aus Messing und Polystyrol. Achsen, Puffer und Modellkupplung sind gefedert. Der Hersteller bietet auch die dazu passende Kohlenladung an. Güterwagen der Gattung L gab es bei den SBB und deren Vorgängerbahnen seit je. Diese offenen Wagen wurden für den Transport von Massengütern wie Holz, Kohle, Erz oder landwirtschaftlichen Produkten verwendet. Die Aufbauten waren meist aus Holz. Eine Ausnahme bildete die Gattung L5 der SBB und der BLS, die von 1883 bis 1908 in verschiedenen Ausführungen mit einem eisernen Aufbau für den Transport von Steinkohle hergestellt wurde. Neben dem L5 sind auch diverse deutsche Güterwagen sowie ein sächsischer Rollschemel (Rollwagen) im Programm von Spur2-Manufaktur. Der Rollschemel kann auch mit schweizerischer Beschriftung bestellt werden, entspricht er doch in Länge und Aussehen genau den Wagen von SIG und SWS, die ab 1910 an diverse Schweizer Schmalspurbahnen geliefert wurden. Im

Verlauf des Jahres 2018 werden auch Wagen der Gattung K2, K3, L4 und L6 in diversen Ausführungen zu kaufen sein. Zudem sollen die Rollwagen von MLGB ausgeliefert werden. Mit diesen SBB-Güterwagen wird jeder Güterzug zu einem Hingucker.

Interessenten wenden sich bitte direkt an:

Spur2-Manufaktur

Oliver Reuter

Am Neuenberg 3a

91301 Forchheim

www.spur2-manufaktur.de



Wenige Einzelstücke von railCare-Diamanten

EYRO Modellbahnen AG hat in Zusammenarbeit mit der HAG Modellbahnen GmbH die vier Re-465-Lokomotiven Nr. 015-018, welche von der BLS AG bis Ende 2017 an die Coop-Tochter railCare vermietet waren, als Modell in Spur H0 umgesetzt. Die vier

unterschiedlich gestalteten Maschinen wurden dabei vorbildgerecht ins Modell umgesetzt. Die Serie ist auf jeweils 25 Stück pro Modell limitiert. Bei Redaktionsschluss waren noch einige wenige Einzelstücke verfügbar.

Interessenten wenden sich direkt an:

EYRO Modellbahn GmbH
CH-3800 Interlaken
info@eyro.ch
www.eyro.ch



H0m/H0 | NAVEMO

Neue Variante des Berner Standardtrams

Zur Modelleisenbahnausstellung in Burgdorf erscheint im Mai 2018 von NAVEMO eine weitere Variante des Berner Standardtrams im letzten Betriebszustand, nämlich der Motorwagen Be 4/4 609 als Linie 3, und passend dazu der Beiwagen B 343 aus der Serie B 341–345, der Fünferserie, die 1986 von der VBZ an die Städtischen Verkehrsbetriebe Bern verkauft wurde. Die zweitürigen, 1945 gebauten Beiwagen wurden nach wenigen Jahren schon durch ehemalige

Basler Fahrzeuge ersetzt. Die beiden exakt massstäblichen Modelle bilden einen typischen Tramzug der Berner Linie 3. NAVEMO bietet beide Modelle einzeln an, und zwar für die Spurweiten H0m und H0. Wie bei allen bisher gelieferten Standardvierachsertrams gehören die Inneneinrichtung sowie Innen- und Außenbeleuchtung zum Standard, und unter dem abnehmbaren Dach kann ein Digitaldecoder einfach eingebaut werden. Die Stromabnahme erfolgt

jeweils über alle vier Achsen, und beim Motorwagen sind alle Achsen angetrieben. Die einmalige Auflage beträgt ca. 100 Stück.

Erhältlich im Fachhandel oder direkt bei:
NAVEMO
Postfach 1859
8005 Zürich
Tel. +41 44 585 11 32
info@navemo.ch
www.navemo.ch



N | Fleischmann

Überarbeitete Gotthard-Legende

An der Spielwarenmesse 2017 wurde die Überarbeitung der Gotthard-Legende angekündigt. Dieses Jahr konnte ein weitergerücktes Muster an selber Messe gezeigt werden, und die Auslieferung der neuen Kanton Lokomotiven des Typs Ae 6/6 erfolgt. Die überarbeitete Lok weist neu erhabene und nicht aufgedruckte Chromzierschleifen auf. In Epoche III und somit in grüner Farbgebung wird die Ae 6/6 11412 «Zürich» (Art.-Nr. 737211 analog/737291 digital Sound) verfügbar sein. Für Anhänger der Epoche V liefert Fleischmann die rote Ae 6/6 11416 «Glarus» (Art.-Nr. 737213 analog/737293 digital Sound) aus.

Erhältlich im Fachhandel.



Hom | Swiss Rail&Road Factory

Schmalspurige Güterwagenvarianten

Pünktlich zum Frühling präsentierte Swiss Rail&Road Factory (www.sr-factory.ch) die Neuheiten des 1. Halbjahres 2018 sowie ein neues Sondermodell im Bereich Eisenbahnwagen. Dieses Mal wird ein Bahnwagen aus der Zentralschweiz umgesetzt. Es handelt sich dabei um den Schiebewandwagen Haik-v 271 der Zentralbahn. Mit der Fusion der LSE (Luzern-Stans-Engelberg-Bahn) und der SBB-Brünigbahn wurden in den Rollmaterialbestand der Zentralbahn auch die beiden Schiebewandwagen Haik-v der LSE übernommen. Bei der LSE wurden sie als rollende Lager durch die Werkstätte in Stansstad eingesetzt. Bevor die beiden Haik-v zur LSE kamen, waren sie jahrelang als Bahnpostwagen Z 63 und Z 64 bei der SBB-Brünigbahn im Einsatz. Nach der Fusion zur Zentralbahn wurden die beiden Wagen dann weiterhin als Lagerwagen eingesetzt. Der Haik-v 271 steht noch immer im Dienste der Werkstätte Stansstad.

Als Grundmodell diente das Bemo-Modell des Postwagens Z 63 der Brünigbahn. Bei den beiden Postwagen Z 63 + Z 64 der Brünigbahn wurden am Chassis zwei grosse Batteriekästen integriert. Somit ist momentan auch nur eine Auflage von zehn Stück möglich, da das Bemo-Grundmodell des Z 63 heute nur noch sehr spärlich an Börsen oder bei Auktionen auftaucht. Beim Grundmodell wurden alle Schiebewandtüren sowie das komplette Chassis neu lackiert und mit den vorbildgerechten Anschriften versehen.

Weiter informiert Swiss Rail&Road Factory, dass die 1. Auflage des P 10110 von Furrer + Frey AG bereits ausverkauft ist. Sie verlängert deshalb den Vorbestelltermin für die 2. Auflage bis zum 31. Mai 2018. Die Firma Furrer + Frey AG aus Gwatt ist in der ganzen Schweiz und im Ausland bei Meterspur- und Normalspurbahnen im Einsatz. Das Haupteinsatzgebiet

ist der Bau und Unterhalt von Fahrleitungsanlagen. Dafür setzt die Firma viele verschiedene Fahrzeuge und Maschinen ein.

Beim Modell des P 10110 wurde ein entsprechendes Bemo-Modell umgebaut. Das Chassis wurde dem Vorbild entsprechend angepasst und mit den nötigen Beschriftungstafeln ausgestattet. Als Wagenboden wurde gelasertes Echtholz verwendet, welches vorbildgemäß die Rillungen der einzelnen Bohlen aufweist. Als Ladegut liegen ein Bobinengestell sowie eine typische Fahrleitungsbobine bei. Beides wurde im fein detaillierten 3-D-Druck erstellt.

Interessenten wenden sich direkt an:

Swiss Rail&Road Factory
Bahnhofstrasse 12
6362 Stansstad
info@sr-factory.ch
www.sr-factory.ch



HO | Sommerfeldt

Stromabnehmer von Faiveley für die Re 460



Der Oberleitungs- und Pantografenhersteller Sommerfeldt bietet für die Schweizer Re 460 neu einen Faiveley-Stromabnehmer (Art.-Nr. 698) an. Der Stromabnehmer ist insbesondere für Modelle von Hag und Märklin gut geeignet und durch seine Robustheit auch für echten Oberleitungsbetrieb.

Erhältlich im Fachhandel.

HO | Barinmodell
Lebensretter



Ein Defibrillator ist ein medizinisches Gerät zur Defibrillation. Es kann durch gezielte Stromstöße Herzrhythmusstörungen beenden. Defibrillatoren werden auf Intensivstationen, in Operationssälen, in Notaufnahmen sowie in Fahrzeugen des Rettungsdienstes bereithalten. Seit den 1990er-Jahren werden sie in Form automatisierter externer Defibrillatoren (AED) auch zunehmend in öffentlich zugänglichen Gebäuden wie Bahnhöfen, Flughäfen und an anderen Orten für eine Anwendung durch Laien bereitgestellt.

Barinmodell hat für den Epoche-VI-Bahner eine Nachbildung im Massstab 1:87 auf den Markt gebracht, welcher im Vorbild an den Bahnhöfen der Rhätischen Bahn (RhB) angebracht ist.

Interessenten wenden sich direkt an:

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

HO | Piko

Uacns von Wascosa im Jubiläumsdesign

Zum 50-Jahr-Firmenjubiläum hat der Schweizer Wagenvermietter Wascosa einzelne Fahrzeuge seiner Güterwagenflotte mit einer speziellen Lackierung versehen. Piko realisiert den Silowagen des Typs Uacns (Art.-Nr. 58434) in dieser attraktiven orangefarbenen Farbgebung. Beachtenswert ist bei diesem Modell, welches auch schon in Ausführungen von VTG, Ermewa und Mitrag angeboten wurde, auch der hochdetaillierte Unterboden.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Swiss Model Rail

Typisch schweizerisch

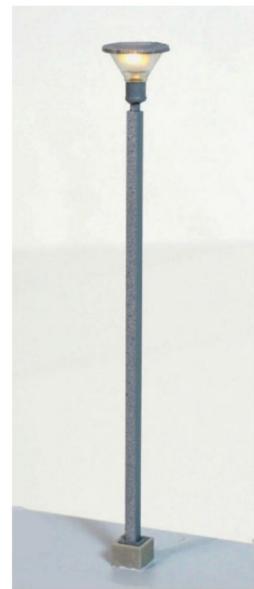


Weitere Details rund ums Gleis sind ab sofort bei Swiss Model Rail verfügbar. Zum Beispiel die VORTEK-Träger für die Eurobalisen, moderne Kabelkanäle aus Kunststoff sowie die passenden Verteilerkästen. Der moderne Signalkasten und ein Anschlusskasten mit Fahrbefehl für Perrons – wahlweise mit oder ohne Graffiti – ergänzen die Neuheiten von Swiss Model Rail.

Als kleines Highlight kann die moderne Bahnsteigleuchte der SBB als Messingfertigmodell betrachtet werden. Diese ist immer häufiger auf modernen Publikumsanlagen der SBB anzutreffen und dementsprechend interessant für Modellbahner der Epoche VI. Die Lampe kann sehr einfach montiert werden und beträgt in eingebautem Zustand eine Höhe von ca. 70 mm. Die beiliegende geätzte Sockelplatte ermöglicht einen sauberen Abschluss.

Interessenten wenden sich direkt an:

Swiss Model Rail
Horestrasse 1, 8733 Eschenbach
Tel. 055 282 35 18
t.waefer@albulamodell.ch
www.swissmodelrail.ch



HO | LS Models

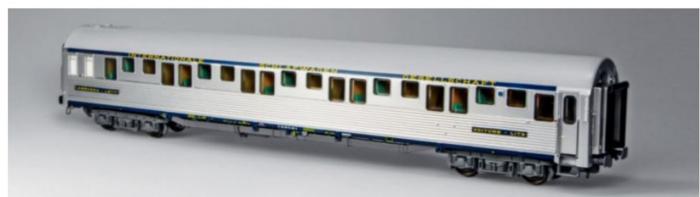
CIWL-Schlafwagen als HUPAC-Begleitwagen

In den Anfangsjahren des Betriebs der Rollenden Landstrasse (ROLA) durch die HUPAC griff diese für die Mitbeförderung der Lastwagenchauffeure auf ausgediente Schlafwagen aus verschiedensten Beständen zurück. So auch auf Schlafwagen des Typs P der CIWL. Dabei wurden jeweils nur die nötigsten Anpassungen durchgeführt, sodass der CIWL-Schlafwagen mehrheitlich noch nach einem solchen ausschaut.

LS Models hat mit dem Begleitwagen WL 51 85 99-70 491-4 (Art.-Nr. 47201) ein

interessantes Modell ausgeliefert. Nebst dem HUPAC-Schriftzug auf dem Längsträger

weist die alte CIWL-Nummer auf den einstigen WL 4567 hin. **Erhältlich im Fachhandel.**



HO | Roco

Schweizer Personenwagen wieder aufgelegt

Nachdem die Panoramawagen für den Gotthard Panorama Express bereits im Handel greifbar sind, folgt als Abschluss noch eine Neuauflage des SBB-Panoramawagens Apm (Art.-Nr. 64397) ohne das augenfällige Bergmotiv.

Weiter liefert Roco eine weitere Tranche der beliebten EW-IV-Intercitywagen des

Typs EW IV in der aktuellen Lackierung aus. Es handelt sich um folgende Modelle:

- Art.-Nr. 74394: SBB EW IV AS,
1. Klasse mit Serviceabteil
- Art.-Nr. 74396: SBB EW IV B,
2. Klasse
- Art.-Nr. 74398: SBB EW IV WRm,
Speisewagen

Obschon er mit den EW IV eingesetzt wird, handelt es sich beim passenden Steuerwagen um keinen eigentlichen EW IV. Roco liefert mit dem IC-Bt (Art.-Nr. 74399) eine weitere Variante des gefragten Wagens aus. Er lässt sich sowohl mit den EW IV als auch mit den Doppelstockwagen IC2000 oder den Eurocitywagen Apm/Bpm einsetzen.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Roco

Fahrzeuge für den internationalen Verkehr

Die Firma Novelis führt gemeinsam mit den Eisenbahnunternehmen SBB Cargo und Retrack Aluminiumzüge zwischen der deutschen Stadt Göttingen und dem schweizerischen Sierre durch. Um auf diese Züge aufmerksam zu machen, wurden zwei Mehrsystemlokomotiven der Baureihe 189 in Kooperation mit der ungarischen Designagentur «Loc and More» gestaltet.

Roco liefert mit den BR 189 990 «Göttingen» (Art.-Nr. 73626) und der BR 189 994 «Sierre» (Art.-Nr. 73627) die beiden Loks aus. Die Modelle bestechen durch eine aufwendige Bedruckung und viele, separate angesetzten Steckteilen. Die Loks sind erstmals mit einer PluX22-Schnittstelle und LED-Beleuchtung ausgestattet. Ebenfalls im Transitverkehr ist der Doppeltaschen-

Gelenkwagen der Bauart Sdggmrs/T2000 der Ahaus Alstätter Eisenbahn AG (AAE) anzutreffen. Roco realisierte das Epoche-VI-Modell (Art.-Nr. 76415) mit zwei Trailern von Samskip. Es handelt sich hierbei um ein fein detailliertes Modell mit Kupplungsaufnahme nach NEM 362 und Kurzkuppelungskinematik.

Erhältlich im Fachhandel.



Ehemaliger Postwagen als BLS-Dienstwagen



Die BLS beschaffte für den Materialtransport zwischen den Werkstätten einen ehemaligen PTT-Postwagen vom Typ Z2. Die

EYRO Modellbahn GmbH hat diesen Wagen auf Basis eines Grossserienmodells im letzten Betriebszustand der Epoche VI nachge-

bildet. Dabei wurde vorbildgerecht die alte Nummer am Chassis durchgestrichen, die ehemaligen PTT-Anschriften wurden grau überlackiert sowie der Wagen im Bereich der Nummernanschriften partiell neu lackiert. Das Modell mit den Farbflecken entspricht damit exakt dem Original und stellt einen Blickfang auf jeder Modellanlage dar.

Interessenten wenden sich direkt an:

EYRO Modellbahn GmbH

CH-3880 Interlaken

info@eyro.ch

www.eyro.ch

Geeignet für Walzdraht oder Zuckerrüben

Für unempfindliche Massengüter wie Walzdraht, Kohle, Schrott, Papierholz, Mostobst, Zuckerrüben, Steine oder Zeitungsbunde wurde der Eanos 052 der SBB geschaffen. Dabei steht die Kennzeichnung «Eanos» für «Offener Wagen in Regelbauart (E), «Mit 4 Achsen» (a), «Maximale Tragfähigkeit über 60 t» (n), «Feste Stirnwände» (o) sowie «Höchstgeschwindigkeit 100 km/h» (s).

Zudem kann die Ladung des Güterwagens mit einer Plane geschützt werden. 2017 vom deutschen Modellbauer Tillig als



«Herbstneuheit» angekündigt, steht nun das Modell des Eanos in den Verkaufsregalen. Der offene Güterwagen Eanos 052 mit

Plane (Art.-Nr. 15685) ist ein Epoche-IV-Modell im Massstab 1:120.

Erhältlich im Fachhandel.

Zwei neue Varianten des Sdgmrss T

Die Serie des beliebten Intermodalwagens Sdgmrss T vom belgischen Hersteller Rocky-Rail wird laufend fortgesetzt. Die neu

ausgelieferten AAE-Containerttragwagen sind beladen mit Lkw-Trailern von den Speditionen Wetron (Art.-Nr. RR 90329)

und Engemann & Co. (Art.-Nr. RR 90340) und können oft auch im schweizerischen Transitverkehr beobachtet werden.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | LS Models

«Schweizer» Pullman-Salonwagen

Ein Hauch von Nostalgie liegt in der Luft. Leider sind die Hochzeiten dieses Wagens im Original vorbei. Er steht in Payerne auf einem Abstellgleis und sieht einer ungewissen Zukunft entgegen. Aber als Modell erweckt LS Models den Wagen wieder zum Leben. Stolze Besitzerin damals war die Mittelthurgau-Bahn resp. das Reisebüro Mittelthurgau, was auf dem Längsträger vorbildgerecht vermerkt ist. Aufgrund des Schweizer Besitzers ist der WSP 4161D (Wagon Salon Pullman) auch mit dem Heimatbahnhof Zürich versehen. Das Epoche-IV-Modell trägt zusätzlich die UIC-Nummer

Der Salonwagen wurde als exklusive Sonderserie für den Schweizer Markt realisiert und wird wie alle CIWL-Wagen von LS Models in einer attraktiven Spezialverpackung mit eingelegtem CIWL-Tuch geliefert.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | LS Models

Bm-4/4-Varianten ausgeliefert

Über die Bm 4/4 in Spur H0 von LS Models haben wir in der LOKI 9|2017 (ab Seite 18) detailliert berichtet und das formschöne Modell auch unter die Lupe genommen. Nun hat LS Models eine weitere Tranche von Varianten dieser beliebten Modelldiesellok ausgeliefert.

In den klassischen Farben handelt es sich um die SBB-Versionen der Bm 4/4 18431 (Art.-Nr. 17070) der Epoche IV in Braun, der Bm 4/4 18407 (Art.-Nr. 17068) der Epoche V-VI in Feuerrot und der Bm 4/4



18422 (Art.-Nr. 17069) der Epoche VIb in signalroter Farbgebung. Die attraktivste Variante ist jedoch die an die Swiss Rail Traffic verkaufte Bm 840 426-1 in der Epoche VI.

Die SRT-Maschine (Art.-Nr. 17571) wird wie gehabt in allen vier Ausführungen Gleich- und Wechselstrom mit und ohne Sound angeboten.

Erhältlich im Fachhandel.





Umbau der Parkbahnlok RhB Ge 4/4 III 642 zur MOB Ge 4/4 8004

Alles neu macht der Frühling

Wie an ihren Vorbildern nagt auch an den Parkbahn-Lokomotiven selbst jeweils der Zahn der Zeit. Ausseeneinsätze bei verschiedenem Wetter gehen an den beliebten Fahrzeugen nicht spurlos vorbei, so auch beim bernischen Verein Dampfbahn Aaretal Münsingen (DBA). Die DBA-Mitglieder nutzten die Gunst der Stunde und verwandelten ihre bekannte Beatrice in ein scheinbar neues Fahrzeug.



Von René Stamm (Text und Fotos)

Anno 1994 war es so weit. Ein grosser Wunsch ging für die damalige Dampfbahn Aaretal Jaberg in Erfüllung: Im weitläufigen Park des Psychiatrischen Zentrums Münsingen (PZM) konnte eine neue Parkbahn erstellt werden. Damit war auch ein neuer Name unumgänglich. Fortan nannte sich der Verein Dampfbahn Aaretal Münsingen (DBA). Die grosse Anlage verlangte nach neuem, zusätzlichem Rollmaterial. Grössere Lokomotiven waren gefordert. Traditionsgemäss beschafft bei der DBA nicht der Verein, sondern die Mitglieder die Loks. Trotz der «Dampfbahn» im Vereinsnachnamen fand bei einem Deal auch das Modell einer elektrischen Lok den Weg nach Münsingen. Das kam so: In einer Parkanlage in Basel wollte Leni Imhof seine selbst gebaute 7½-Zoll-Lokomotive einsetzen

zen, doch waren hier nur 5-Zoll-Gleise vorhanden. Das Missgeschick wurde in der Parkbahnszene schnell bekannt, und Ueli, Mitglied der DBA Münsingen, reagierte rechtzeitig. Sein Angebot nach Basel: Biete neuere Dampflok für 5-Zoll-Gleise gegen die Elektrolok für 7½-Zoll-Betrieb.

Bündnerin in Bern

Die elegant in Rot mit silberner Beschriftung auftretende Ge 4/4^{III} Nr. 641 der Rhätischen Bahn (RhB) war bald einmal der Publikumsliebling in Münsingen. Getauft wurde sie zusätzlich auf den Namen Beatrice. Vor allem die jungen Eisenbahnfreunde konnten sich für die Maschine begeistern. Angetrieben wurden die vier Achsen von einem Benzimotor, was ausreichte, um einen Zug mit vier Wagen und

etwa 16 erwachsenen Fahrgästen zu befördern. Mehrere Jahre diente die Lokomotive ohne Klagen. Dann allerdings begann der Benzimotor zu schwächeln, und die Besitzer erinnerten sich daran, dass Beatrice im Grunde genommen das Modell einer Elektrolokomotive darstellte. Nach fast zehn Betriebsjahren wurde sie daher umgebaut und elektrifiziert. Der Knatterton des Benziantriebs verschwand und mit ihm die Duftwolken, für die gewünschte Antriebsleistung genügte ein angetriebenes Drehgestell. Die Bedienung war noch einmal einfacher und sogar für Jugendliche geeignet. Da immer mehr junge Eisenbahnfreunde bei der DBA Interesse für eine Mitarbeit anmeldeten, war diese Änderung von grosser Bedeutung. Die Lok war somit sehr wichtig für die Jugendarbeit.



Vor zehn Jahren an einem gut besuchten Einsatztag im Areal des Psychiatrischen Zentrums in Münsingen, dies ebenfalls an einem Ostermontag.



Der Zahn der Zeit hat an der Lok genagt: Bei genauer Betrachtung sieht man Rost und andere Schäden im Führerstand.



Das Rot ist bald Geschichte. Die RhB Ge 4/4 III 641 «Beatrice» wartet im Bahnhof Saggi auf die Übernahme durch das Werkstatteam der DBA. Zeit für ein Erinnerungsfoto.



Die Arbeiten sind im Gang: Bahnräumer und Kupplungshalterung, abgeändert gemäss MOB-Vorbild.

Neue Chance im Bernbiet

Nachdem die Eigentümer hatten verlauten lassen, dass sie die Lokomotive verkaufen möchten, musste der Verein rasch handeln. Um für die jungen Leute ein uneingeschränktes Mittn zu sichern, beschloss er, zum ersten Mal eine eigene Lokomotive zu beschaffen. Der Einsatz war damit freizügiger, musste doch nicht mehr die Anwesenheit der Eigentümer abgewartet werden. Über den Einsatz entschied jetzt der diensttuende Betriebsleiter. Beatrice wurde immer wichtiger. Sie diente für die Grundfahrschule und jeder Dampfbahner konnte mit ihr fahren. So wurde sie tatsächlich unentbehrlich. Im Einsatz war sie in den normalen Fahrplanzügen, bei Sonderfahrten und bei Bauarbeiten für Dienstfahrten, und das bei jedem Wetter. Die jährlich durchgeführten technischen Kontrollen zeigten jedoch, dass der Zahn der Zeit an ihr zu nagen begonnen hatte. Öfter mussten kleine Reparaturen vorgenommen werden, und auch Rost zeigte sich leider.

Wie weiter mit Beatrice?

Im Sommer 2016 beauftragte der Vereinsvorstand daher eine Arbeitsgruppe damit, für die nächste Hauptversammlung einen Sanierungsvorschlag zu erarbeiten. Termingemäss konnte im Februar 2017 der Baukredit bewilligt werden. Die Arbeitsgruppe aus kompetenten, jungen Fachleuten, die alle mit Beatrice ihre ersten Meter in Münsingen gefahren sind, wurde mit der Ausführung der Arbeiten beauftragt. Im Sommer 2017 begannen die Detailplanung und der Materialeinkauf. Gleichzeitig startete die Suche nach einem Sponsor für den Fahrzeuganstrich. Erfreulicherweise sagte dem Verein die Compagnie du Chemin de Fer Montreux Oberland bernois (MOB) zu, den neuen Anstrich zu spenden, da der gleiche Loktyp auch auf ihren Strecken unterwegs ist.



Ein Drehgestell mit neuem Motor konnten die interessierten Mitglieder am Neujahrshöck 2018 bestaunen.



Der «Erlkönig» MOB Ge 4/4 8004 im Februar 2018 auf nächtlicher Probefahrt.

Foto: Hans Roth



Gebannt warten alle Teilnehmer der Vernissage auf das Rollout der umgebauten Lok.

Der Umbau beginnt

Der letzte Einsatz der roten Ge 4/4^{III} fand am Klinikbasar des PZM im Herbst 2017 statt. Unverzüglich begannen danach die Umbauarbeiten. Die Lokomotive erhielt zwei Drehgestelle mit neuen Motoren und eine komplett Neuverkabelung. Zudem verlegten die Mitglieder den Fahrersitz in die Fahrzeugmitte, womit der Einstieg und der Sitzplatz vergrössert werden konnten. Dies war notwendig für die älteren Fahrzeugführer. Eingebaut wurde auch ein Kompressor für die Luftbremse der mitgeführten Wagen. Die Probefahrten der fertigen Lokomotive fanden Mitte Februar 2018 statt und verließen zur allseitigen Zufriedenheit.

Gleichzeitig wurde auch das Fahrzeuggehäuse den neuen Bedürfnissen und dem MOB-Vorbild angepasst. Termingemäss reiste so das Gehäuse am 2. März in die MOB-Hauptwerkstatt in Cherenex, um dort das neue Farbkleid zu erhalten. Blau-weiss und mit der Bezeichnung Ge 4/4 8004 kehrte der Kasten noch im März nach Münsingen zurück, um pünktlich am 2. April mit einer Vernissage der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt zu werden.

Startschuss am Ostermontag

Am Ostermontag, dem 2. April 2018, fand in Münsingen eine kleine Vernissage statt. Mitglieder, Sponsoren, Liebhaber der Parkbahn und die Presse fanden sich im Casino des Psychiatriezentrums in Münsingen ein. Nach informativen Ansprachen und Ehrungen in Deutsch sowie Französisch kam der lang ersehnte Moment: Im Hauptbahnhof Mükli wurde die prächtig glänzende Ge 4/4 8004 im ursprünglichen MOB-Gewand mit einer eigens inszenierten Minishow präsentiert. Was an der Lokomotive alles verändert und was neu eingebaut wurde, erzählten den Anwesenden zwei weitere Mitglieder des Vereins, dies ebenfalls wieder zweisprachig.

Sobald der Rauch der Präsentation verzogen war, stand einer Einweihungsfahrt nichts mehr im Weg. Angestossen wurde im Anschluss mit Ostereiern, und so begann für den DBA eine weitere Saison, mit einer «neuen» Lokomotive.

Weitere Infos und den Fahrplan zur Saison 2018 finden Sie unter
www.dampfbahn-aaretal.ch.





Der Projektleiter des Umbaus, der Vereinsmitglied ist, zeigt sich in Münsingen mit einem Vertreter der MOB vor der «neuen» Lokomotive.



Die neuen Details machen es aus: Mittelpuffer und Kupplung nach MOB-Vorbild. Das Revisionsdatum ist passend zur Präsentation.



Die Einweihungsfahrt für die Sponsoren und Freunde der MOB-Lokomotive neigt sich langsam dem Ende zu, nicht jedoch der Einsatz der Ge 4/4 8004.



Die Anlage mit den selbstgebauten Modellen ist ein Familienereignis.

Schlusspunkte des jahrelangen Bastelns

Holz-, nicht Eisen-Bahn

Modelleisenbahnen faszinieren die Kinder, seit es Modelle gibt. Die oft nicht so günstigen Modellfahrzeuge mit ihrem Zubehör liessen jedoch die Träume sehr schnell platzen, denn häufig lagen sie nicht im Budget der Familien. Dass es Ausweichmöglichkeiten gibt, zeigt uns Detlev Wittorf anhand seiner Geschichte auf.



Von Detlev Wittorf (Text und Fotos)

Alles begann etwa 1949 mit einem geschenkten Güterwagen von Märklin in Spur H0 und den wöchentlichen Bahnreisen in die Schule von Solothurn nach Zürich und zurück. Und damit war für uns drei Brüder die Begeisterung für die grosse Bahn geweckt.

An den Wochenenden und in den Schulferien wurde in Solothurn eifrig gebastelt. Dies mit Karton, Holzleisten, Weissblech von Néscafé-Dosen und Leim von Cementit. In dicken, weichen Karton, wie er damals zum Aufwickeln von Stoffballen gebraucht wurde, raspelten wir mit groben Holzschärfen die Rillen für die ersten Schienen. Mit Farbstiften zeichneten wir zusätzlich die Schwelben. Weiter ging es dann mit 4-mm-Holzleisten, heissem Wasser für die Bogenstücke und natürlich mit dem Laubsägeli. Und immer wieder bettelten wir bei unserer Mutter um Geld für weiteren Cementit.

Weitere Fahrzeuge werden benötigt

Der eine Märklin-Güterwagen reichte für einen heimischen Bahnbetrieb natürlich bei Weitem nicht. So entstanden aus grösseren Holzstücken verschiedene Anhängewagen. Allerdings nur vierachsige Wagen mit zwei Drehgestellen, welche wir aus später selbst verdientem Taschengeld kaufen. Etwas Abwechslung erreichten wir durch «Überdeckel», also eine Art Kartonpelerine für bestehende Modelle. So konnten aus einem vierachsigen Niederbord-Güterwagen von Märklin beispielsweise eine Dampflokomotive, eine Ae 3/6¹ und ein Züri-Tram entstehen. Weiter gab es bei den Maga-Schuhcremen einst Schnittbögen von zweiachsigen Güterwagen aus Karton. Diese Güterwagen waren aber ohne Ballast kaum zu gebrauchen und leider bald kaputt.

Jetzt gibt es Betrieb

Für das Zusammenfügen der Schienen benötigten wir kleine Papierklebestreifen. Erst viel später befestigten wir die Holzschenen auf einem Brett mit kleinen Nägeln.

Für einen «richtigen» Modellbahnbetrieb wurden die Weichenzungen mittels Zwirnfäden, Umlenkungen und Gummiringli unter den Tisch geführt und dort vor ein «Stellpult» gestellt, wo der «diensthabende» Stationsvorstand diese und die Signale bediente. Zudem spielten zwei weitere Personen die Lokführer. Machte der Stationsvorstand jedoch einen Fehler und war



Eine kleine Musterkollektion aus Hunderten von kreativen Arbeiten.



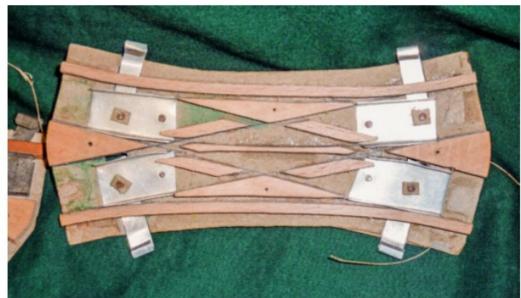
Die zuletzt entstandenen und am besten gelungenen Modelfahrzeuge.



Der MOB-Triebwagen weist einen feinen Stromabnehmer und sogar Glasfenster auf.



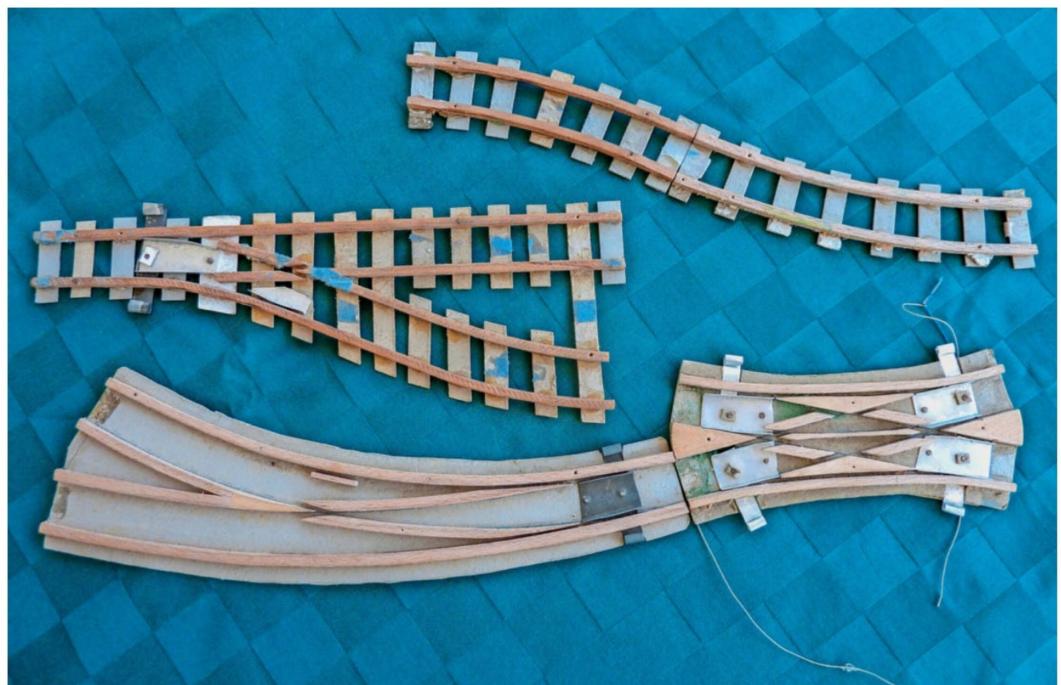
Das aus Karton gefertigte Schienenstück gehört zu den ersten, selbst gefertigten Schienen und ist heute noch vorhanden.



Eine Doppelkreuzweiche nach dem System Wittorf.



Diese Spezialweiche ist kaum SBB-tauglich, aber im Modell befahrbar.



Nebst der oben gezeigten Doppelkreuzweiche sind noch weitere Baumuster von Weichen und Schienen abgebildet. Man beachte die verschiedenen Schwellen.

beispielsweise eine Weiche falsch gestellt oder das Signal stand auf Fahrt statt Stopp, musste einer der Lokführer unter den Tisch.

Für ein authentisches Bild fehlte nur noch die Oberleitung, aber das wäre beim Handbetrieb nicht zu machen, obwohl wir sogar einzelne Masten aus Holz und Draht fertigten.

Was übrig blieb

Diese Geschichte ist nun einige Jahre alt. All die selbst gefertigten Teile und Fahrzeuge fristen ihr Dasein im Keller und warben (wohl) vergeblich auf einen Einsatz. Vielleicht stehen sie einmal in einem Spielzeugmuseum?



Einige Muster der «Überdeckel-Modelle» und funktionsfähige, mechanische Signale.



Hier wurde ein Dampfloktteil dem Niederbordwagen aufgesetzt. Weitere «Überdeckel» sind zum Beispiel die Ae 3/6¹ oder das Züri-Tram.



Der vierachsige Niederbord-Güterwagen von Märklin diente als Grundfahrwerk für die sogenannten «Überdeckel-Modelle».



Der ABDe 8/8 4002 überholt im Sommer 1979 in Saanen den Regionalzug mit dem ABt 5304.

Foto: Herbert Ampsler, Slg. Patrick Heuberger

Doppeltriebwagen MOB ABDe 8/8 von Modelbox in Spur H0m

Schmalspuriges Kultfahrzeug

Die vier ABDe 8/8 der Chemin de fer Montreux-Oberland bernois (MOB) prägten in den letzten Jahrzehnten den Zugverkehr zwischen Montreux und Zweisimmen. Anlass genug, dieses Fahrzeug und das soeben erschienene H0m-Modell von Modelbox einer genaueren Betrachtung zu unterziehen. Dabei blicken wir auch noch kurz auf das Vorbild dieser kultigen Doppeltriebwagen.

Von Patrick Heuberger (Text und Fotos)

Mitte der 1960er-Jahre suchte die Montreux-Berner-Oberland-Bahn (offizielle französische Bezeichnung Chemin de fer Montreux-Oberland bernois SA oder kurz MOB) nach neuen Triebfahrzeugen, um die immer öfter in Doppeltraktion verkehrenden BDe 4/4-Triebwagen «3000er» und die noch aus der Gründungszeit stammenden Triebwagen BDe 4/4 Nr. 7-20 zu entlasten respektive abzulösen.

Die Bestellung ging an die bekannten Hersteller von Rollmaterial der damaligen Zeit. Die Schweizerische Industrie-Gesellschaft (SIG) in Neuhausen zeichnete für den mechanischen Teil und den Wagenkästen verantwortlich, während die Brown, Boveri & Cie. (BBC) zusammen mit der Société Anonyme des Ateliers de Sécheron

(SAAS) den elektrischen Teil baute. Die Steuerung stammte ebenfalls von SAAS.

Da die neuen Triebwagen die in Doppeltraktion verkehrenden BDe 4/4 «3000er» ablösen sollten, wurde ein Doppeltriebwagen mit der Achsfolge Bo'Bo'+Bo'Bo' gewählt. Die acht Fahrmotoren leisten total

1200 PS respektive 882 kW. Die Höchstgeschwindigkeit der ABDe 8/8 «4000er» beträgt 70 km/h. Gebremst werden die 33 500 mm langen und 60 Tonnen schweren Fahrzeuge durch Druckluft- und Vakuumbremsen. Die Ablieferung der Triebwagen erfolgte im Jahre 1968.

1973 wurden die Wappen wie folgt vergeben:

Fahrzeugnummer	Wappen	Bemerkung
ABDe 8/8 4001	Schweiz	Nur Schweizer Kreuz ohne Name
ABDe 8/8 4002	Vaud/Waadt	Nur französische Kantonsbezeichnung
ABDe 8/8 4003	Bern	Nur deutsche Kantonsbezeichnung
ABDe 8/8 4004	Fribourg/Freiburg	Nur französische Kantonsbezeichnung

Beide Fahrzeughälften erhielten jeweils total 68 Sitze der zweiten Klasse. In der einen Fahrzeughälfte (Seite Zweisimmen) wurde das Gepäckabteil untergebracht. In der anderen Hälfte befindet sich das Erstklassabteil mit 18 Sitzplätzen. Die beiden Fahrzeuge 4002 + 4003 hatten von 1992/1993 bis ca. 2006 eine 2+2-Bestuhlung in der ersten Klasse, weshalb sich deren Anzahl Sitze zeitweise auf 90 erhöhte.

Die Fahrzeuge behielten während ihrer gesamten Einsatzzeit die ursprüngliche Farbgebung Blau-Creme. Einzig das Logo und die technischen Daten wurden jeweils angepasst. Mit Ankunft der Panoramic-Express-Wagen wurden die ABDe 8/8 vermehrt im Regionalverkehr eingesetzt. Das Haupteinsatzgebiet blieb jedoch die Linie Montreux-Zweisimmen. Ausfahrten auf dem Lenker Ast blieben bis zum Einsatzende im Jahr 2017 eher selten. Mit Ablieferung der neuen Stadler-Triebfahrzeuge wurden die formschönen Triebwagen nach knapp 50 Dienstjahren überflüssig, und man zog sie aus dem Streckendienst zurück. Im September 2017 fand die offizielle Verabschiedung der Fahrzeuge statt. Gemäss einem Gerücht soll ein Fahrzeug in Zusammenarbeit mit der Museumsbahn Blonay-Chamby als historisches Fahrzeug der Nachwelt erhalten bleiben.

Das Modell

Im Hinblick auf das absehbare Einsatzende hat Modelbox, eine Tochterfirma von Lematec, in Zusammenarbeit mit Goldenpass im Jahre 2014 die Modellumsetzung des MOB ABDe 8/8 angekündigt. Auf Vorbestellung hin wurden alle vier Nummern in den drei jeweils möglichen Bedruckungsvarianten produziert:

- Flügelrad-Logo der 1970er-Jahre
- silbernes MOB-Logo
- aktuelle Golden-Pass-Beschriftung

Verpackung

Ende Februar 2018 war es dann so weit: Die Modelle wurden ausgeliefert. Das Modell kommt in einer mit Schaumstoff ausgekleideten Box daher. Es ist seitens Hersteller bereits komplett zugerüstet, sodass sich der Inhalt des bisweilen gefürchteten Zurüttbeutels auf zwei Kupplungshaken zum Austausch der originalen Schraubenkupplung beschränkt. Das Beiblatt ist übersichtlich gehalten und informiert den Modellbahner über das Notwendige.



Der ABDe 8/8 4001 als Alleinfahrer im Regionalzugdienst 2011 auf der bekannten Gstaader Brücke.



Typischer MOB-Zug in der Endzeit: ABDe 8/8 4002 zieht einen Regio nach Schönried hoch.



Noch im regulären Einsatz, trotzdem steht der ABDe 8/8 4004 am 5. Mai 2016 arbeitslos in Montreux.



Beide Triebwagenhälften im Stellgleis nebeneinander. Beide Hälften sind identisch, wobei die eine das Erstklass- und die andere das Gepäckabteil aufweist.

Wagenbaulicher Teil

Der Wagenkasten ist aus Messing gefertigt und weist eine sehr saubere Verarbeitung auf. Speziell erwähnenswert hierbei ist die nicht ganz einfache Front, welche sehr gut gefällt. Der etwas traurige Blick der Fahrzeuge ist treffend wiedergegeben, jedoch nicht übertrieben. Die Fronten sind je Fahrzeughälfte unterschiedlich mit Schläuchen und Leitungen bestückt. Wann beim Vorbild auf gleichmässige Anordnung umgestellt wurde, konnte der Schreiberling leider nicht herausfinden. Die Fahrzeugmasse entsprechen bezüglich Kastenlänge, -breite und -höhe exakt der massstäblichen Verkleinerung. Die Länge über Puffer ist um 2-3 mm zu gross ausgefallen, was aber auf einen etwas erweiterten und flexibleren Übergang zwischen den beiden Fahrzeughälften zurückzuführen ist. Auf dem Dach finden sich fein detaillierte Widerstände und Leitungen. Der Einholmepantograf ist sehr fein ausgestaltet und verbiegt sich entsprechend schnell. Auf dem Beiblatt findet sich kein Hinweis, dass das Fahrzeug für den Oberleitungsbetrieb ausgelegt wäre.

Anschriften und Bedruckung

Die Anschriften sind sauber und luppenrein aufgebracht, und die blau-creme Farbgebung gibt das Vorbild sehr gut wieder. Wer ganz genau hinschaut, erkennt aber, dass das Silber vom Schneebrecher stellenweise ein wenig ausläuft. Etwas schade ist, dass die Routentafeln nicht bedruckt sind und auch keine Nassschiebbilder oder Abreiber beiliegen.

Drehgestelle

Die schlichten Drehgestelle weisen den üblichen Detaillierungsgrad auf. Der Drehgestell- und Wagenboden zeigt, abgesehen von den sichtbaren Apparaturen, keine Details wie Rahmen oder Leitungen. Das dürfte aber nur ganz wenige Modellbahner stören, da die Modelle gemeinhin von der Seite oder von oben betrachtet werden.

Betrieb

Die Modelle werden bereits mit je einem ESU-Decoder pro Fahrzeughälfte ausgerüstet ausgeliefert. Die Umschaltung auf Ana-

logbetrieb erfolgt durch einen kleinen Schalter im Wagenboden. Ein hinter der Einstiegstür versteckter Motor treibt jeweils das äussere Drehgestell mittels Unterflurkardanwelle an. Zusammen mit den haftreifenbestückten Rädern wird so genug Kraft erzeugt, um einen MOB-gerechten Zug über die Anlage zu befördern. Das Fahrzeug setzt sich gleichmässig in Bewegung und hat einen ruhigen Lauf. Nach 30 Minuten Dauerbetrieb haben sich die Motoren jedoch merklich erwärmt. Zusätzlich zur 3+1-Spitzenbeleuchtung kann im Digitalbetrieb auch noch die Innenbeleuchtung



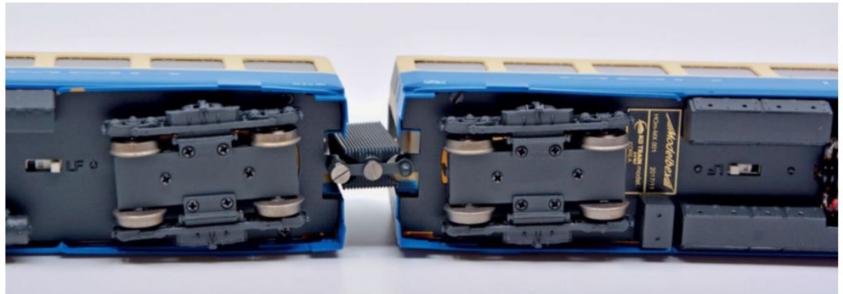
Auch die Triebwagen-Rückwände wurden bis in das letzte Detail nachempfunden.



Zahlreiche angesetzte Details geben dem MOB-Doppeltriebwagen das charakteristische Aussehen, welches Modelbox gut umgesetzt hat.



Verglichen mit dem Vorbild ist sicherlich der Abstand zwischen den beiden Triebwagenhälften ein wenig zu gross, er erhöht jedoch die Betriebssicherheit.



Die beiden Hälften werden mittels eines verschraubten Kupplungsstücks miteinander verbunden.



Ein weiterer Blick auf den Unterboden zeigt die beiden Fahrmotoren und die Schalter zum Umschalten von Analog- auf Digitalbetrieb.



Der Dachgarten weist filigrane Widerstandsabdeckungen und noch filigranere Stromabnehmer auf. Letztere sind heikel und verbiegen sich relativ rasch.



Die Seitenansicht des Doppeltriebwagens überzeugt vollends. Einzig die Zuglauf- schilder hätten bedruckt werden können.



Im Bereich des Wagenübergangs liess man die Verbindung der Hochspannungsleitung. Dafür weisen die Fenster sogar Handgriffe auf. Darunter die gestochene scharfe Bedruckung.

eingeschaltet werden. Ohne Fahrgäste sieht dies aber etwas gewöhnungsbedürftig aus.

Beide Fahrzeughälften können theoretisch auch unabhängig voneinander betrieben werden. Verbunden werden sie durch eine einfache Schrauben-Stangen-Verbindung, welche auch den einseitig montierten Faltenbalg führt. Ein Befahren des 330 mm kleinen Bemo-Radius ist nicht zuverlässig

möglich. Der Faltenbalg verkeilt sich häufig und drückt dann die vordere Fahrzeughälfte aus den Schienen. Es ist aber generell fragwürdig, ob ein solches Messingmodell durch den Minimalradius gequält werden soll.

Fazit

Zusammenfassend kann der Verfasser sagen, dass der interessierte Modellbahner

mit dem MOB-Triebwagen ABDe 8/8 von Modelbox ein sehr schönes und auch fahrbares H0m-Modell erhält. Klar erscheint der Preis von knapp unter 1000 Schweizer Franken im ersten Moment recht hoch für ein Messingmodell, er ist aber sicherlich angemessen. Es handelt sich hier um ein Modell, das bei den Grossserienherstellern kaum an erster Stelle steht.



Die Fahrzeugfront weist denselben «traurigen» Gesichtsausdruck wie das Vorbild auf. Auch die Kabel an der Front überzeugen.



Modelltrein Expo (ONTRAXS) in Utrecht – 9. bis 11. März 2018

Ein Mekka der Modellbähnler

Innerhalb der Modellbahnwelt zählt ONTRAXS zu den Spitzenevents. Die Ausstellung im niederländischen Eisenbahnmuseum in Utrecht besticht durch ihr einzigartiges Ambiente und die hohe Qualität der Modellbahnanlagen. LOKI-Autor Thomas Schmid war vor Ort.

Von Thomas Schmid (Text und Fotos)

Schon zum zehnten Mal wurde das nationale Eisenbahnmuseum in Utrecht zum Mekka der Modelleisenbahnszene Europas. Das Event hat seit seiner ersten Ausgabe die Art und Weise, wie sich eine Modellbahnausstellung präsentiert, entscheidend geprägt. Ich selber durfte zum vierten Mal meine Werke vorführen. Als Aussteller geniesst man eine sehr herzliche und professionelle Betreuung. Die Unterbringung aller Beteiligten im selben Hotel mit jeweils gemeinsamen Morgen- und Nachtessen führt zu einem grossen Zusammengehörigkeitsgefühl.

Der Schwerpunkt von ONTRAXS wurde in den letzten beiden Auflagen etwas verändert. Bisher waren die Exponate auf die Eisenbahnfans ausgerichtet. Das Museum, unter dessen Patronat die Ausstellung steht, möchte nun auch mehr Familien und Laien zur Ausstellung locken. Dieser Spagat ist



Das niederländische Eisenbahnmuseum befindet sich auf dem Gelände eines ehemaligen Bahnhofes.

sicher nicht ganz einfach zu bewältigen. Ich hoffe, dass dieses Konzept aufgeht. Denn bisher war ja das Merkmal der Ausstellung, dass sich hier die «Champions League» der Modellbahner trifft.

Der grosse ONTRAXS-Trumpf ist sicher die Einbettung der kleinen Kunswelten in ein grossartig ausgestattetes Eisenbahnmuseum mit vielen Exponaten und Animationen aus der grossen Welt der Eisenbahn. Es sorgt schon für ein besonderes Ambiente, vor einer Schlapptenderdampflok ihre Modellnachbildung Runden drehen zu lassen. Das weckt Erinnerungen an die legendären Modellbautage im Verkehrshaus Luzern.

In diesem Jahr waren die Ausstellungsflächen etwas reduziert. Die 2018er-Ausgabe beherbergte dennoch wieder Anlagen aus verschiedenen Ländern wie Deutschland, Grossbritannien, Frankreich, Belgien, Schweiz, Italien und Luxemburg. Ein europäisches Fest der Modellbahnliebe!

Der zentrale Platz im Museum wurde vom grossen Stand der Mitglieder von Mitropa ausfüllt. Der Verein ist auch die eigentliche Organisation hinter der ganzen Ausstellung. Hier wurden dem Publikum in Livevorführungen die verschiedensten Aspekte der Modellbauerei vorgeführt. Die Mitglieder standen mit Rat und Tat für alle Fragen zur Verfügung und demonstrierten gleich 1:1 ihre Fähigkeiten und Tricks.

Auch wurde jungen Besuchern ein grosses Gewicht beigemessen. Überall standen



Die Mitglieder des Vereins Mitropa standen mit vielen Demonstrationen ihres Könnens zur Verfügung.

Stehritte bereit, damit auch die Kleinsten die üblicherweise auf Erwachsenenhöhe platzierten Anlagen gut überblicken können. Teilweise sorgten sogar die Aussteller selber für solche Vorrichtungen. Lobenswert! In einer Ecke der Ausstellung konnten dann die Jungs und Mädchen unter Anleitung von Erwachsenen selber einen einfachen Hausbausatz eines bekannten Grossherstellers zusammenbauen.

Alle Ausstellungsanlagen im Eisenbahnmuseum in Utrecht glänzten mit Witz und Detailverliebtheit. Leider reicht hier der Platz nicht aus, um alle Anlagen genauer zu beschreiben. Insgesamt hat sich die Fahrt über rund 1000 Kilometer für mich aber sicherlich gelohnt. Auch die Besucher dankten dem Veranstalter mit einer grossen Beteiligung. Ich bin gespannt auf die ONTRAXS-Auflage im Jahr 2019. ☺



An allen drei Tagen herrschte grosser Besucherandrang. Hier umringen Modellbahnhobbyisten die Anlage «A la Sombra del Volcan».



Ein Kuriosum stellte an der ONTRAXS in Utrecht eine «Anlage in der Anlage» dar: Eine Gartenbahn in Spur Z schlängelt sich auf der Anlage «Tuinbaan» (im Massstab 1:32) vom niederländischen Modellbauer Jaap Teeuw durch den Garten des perfekt durchgestalteten Puppenhauses.



Weiteres Detail aus der Anlage «Tuinbaan» des Niederländers Jaap Teeuw: Der bereits etwas betagte Hausherr geniesst – hinter einem legendären blauen Citroën 2CV «Döschwo» sitzend – seine Ruhe in der Garage. Hier kann er entspannen und auf die Rückkehr seiner Gartenbahn warten.



In Anlehnung an die Brienz-Rothorn-Bahn haben Diger Rossel und seine Frau ihre typisch schweizerische Zahnradbahnanlage in Massstab 1:87 gestaltet. Das Schaustück verblüffte mit der enormen Tiefe und einer tollen Geräuschkulisse. Das Publikum wählte dieses Werk zur schönsten Anlage.



Etwas (N-)Ostalgie gefällig? Kleine, aber perfekt durchgestaltete Szene eines Feldbahnschuppens aus DDR-Zeiten in der exotischen Spurweite Gn15 auf dem Diorama «Kohlerei Gohl'ger» von Thomas Rötzsch. «20 Jahre SED» gibt den Hinweis: Im Diorama wird eine Szene irgendwann nach 1966 dargestellt.



Noch mehr aus dem Ostblock: Diesellokomotiven beherrschen den Zugverkehr auf der Anlage «Perstejn» von Maurice Kleverwal. Die Ausgestaltung der Bahnlinie der ehemaligen tschechoslowakischen Staatsbahn mit den vielen patinierten Details entlang der Schiene überzeugte die Ausstellungsbesucher.



Ein düsteres Kapitel der europäischen Geschichte wurde auf dem Diorama «De terugtocht» von Henk Wust und Jan van Mourik in Szene gesetzt. Subtil und mit viel Atmosphäre wird hier der Schrecken des Krieges gezeigt. Die bewusste Wahl der Winterzeit unterstützt dies sehr.



Nachdem die Normalspurgüterwagen mittels einer Bergbahn auf das Hochplateau der Anlage befördert wurden, werden sie auf der Flachstrecke der Oberweissbacher Bergbahn weitergezogen. Die Anlage im Massstab 1:87 wurde vom Rudolstädter Modellbahncub e.V. erbaut.



Viel französischen Charme auf kleiner Fläche erzeugt die nur knapp einen Quadratmeter grosse Rundumanlage «Mouville» im Massstab H0e der beiden Modelbaukünstler Jan van Mourik und Henk Wust aus den Niederlanden. Alle Gebäude sind im Selbstbau aus Gips und Karton erstellt worden.



Durchgedreht: Auf minimalstem Raum ist das drehende Minidiorama im Massstab 1:87 «Maarschalk Connerie Straat» bis ins letzte Detail durchgestaltet. Auf der Rückseite ist ein detaillierter Einblick in das häusliche Leben möglich. Viele der Figuren bewegen sich sogar.



Auf der Anlage «Blokpost 13» bewegt sich alles, von den dahinrasenden Schnellzügen über die PKW auf der Autobahn bis hin zu Schiffen auf dem Kanal und Traktoren auf den Feldwegen.



Live dabei sein konnte man beim Bau des grandiosen Industriedioramas «Luijke staalfabriek» des Vereins Mitropa. Die Anlage wird sicher ein Highlight jeder kommenden Ausstellung.



Die Mitglieder vom MTD Treinenclub haben auf ihrer belgischen Anlage in der Spurweite H0 «Vaerwegen Dok» den modernen Güterverkehr in Belgien gekonnt in Szene gesetzt.



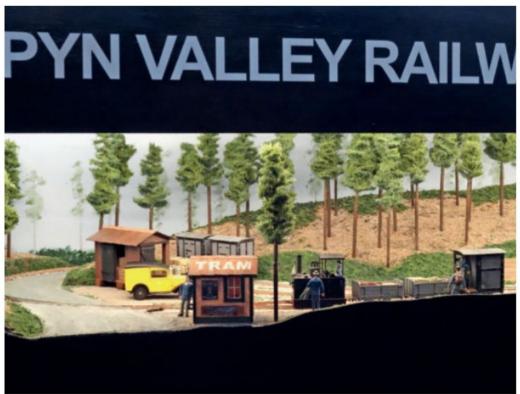
Nicht zu bremsen: Die vier Männer der Escadrille Saint Michel aus der Schweiz waren an allen zehn Ausgaben der Modelleisenbahn-Ausstellung in Utrecht dabei. Auch dieses Mal wieder mit einem Schaustück, welches viel Atmosphäre ausstrahlte und eine Szene aus einer Feldbahn darstellte.



«Depot des trois Ponts» von Jan Nickmans und Theo Huybrechts überzeugte die Ausstellungsbesucher durch die ruhige und stille Umsetzung einer französischen Eisenbahnzenerie. Sie wurde so originalgetreu wie möglich, aber mit einem Hauch künstlerischer Freiheit umgesetzt. Weniger ist manchmal mehr.



Die Hafenszene auf dem Diorama «VoorDeDok» von Samuel Wouter vermittelt Industrielair einer längst vergangenen Epoche. Man roch förmlich das Meer.



Christopher Payne führt seine Anlagen nach einem genau festgelegten Ablauf der Zugsbewegungen vor. Er ist ein Altmeister der szenischen Inszenierung.



Viel Wärme strahlte die Anlage «Saint Tourbière» aus. Auf dem Schaustück ist eine imaginäre südfranzösische Schmalspurbahnstrecke durch die französischen Ardennen frei nachgestaltet. Hier stimmen alle Details, und die Zuschauer konnten lange vor der Anlage verweilen und «Sonne tanken».



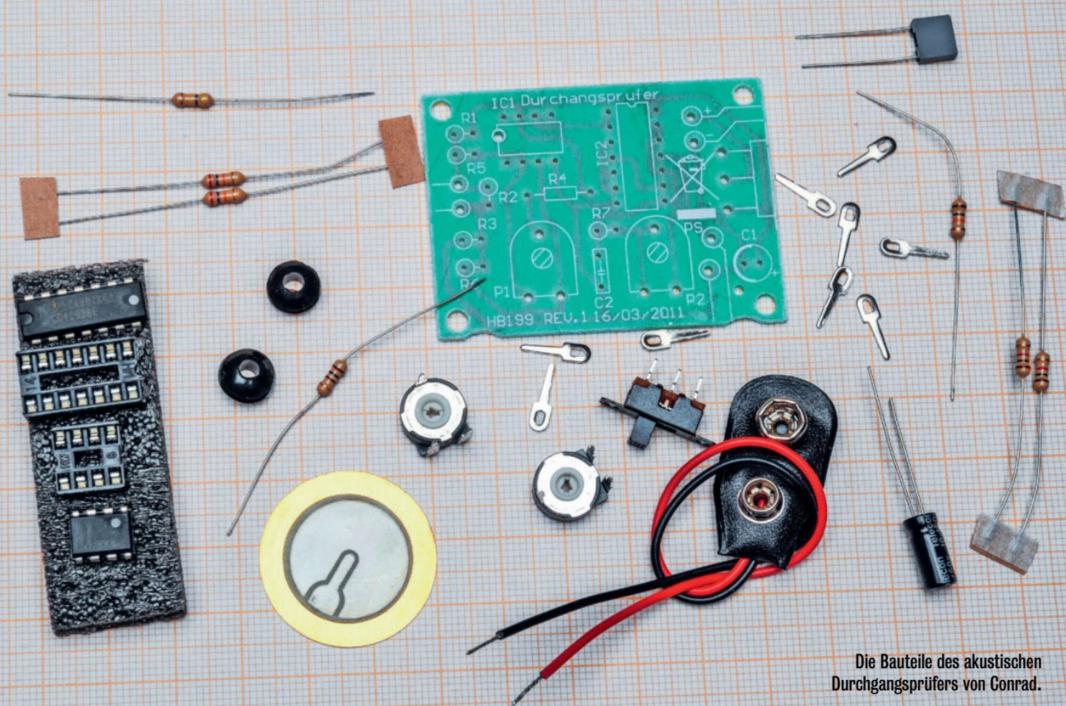
Eine absolut überzeugende Gestaltung einer Wildwestszenerie haben Marco Unternährer und Carmen Dahinden aus der Schweiz auf ihrer Anlage «Rocky Mountain» hinbekommen. Die gewaltigen Schmalspurdampfloks in H0n3 schnauften ununterbrochen.



Mediterrane Ferienluft konnten die Besucher bei der grossartigen Anlage «Valle dei Templi» aus Italien schnuppern. Die Bahnstrecke ist gekonnt in eine süditalienische Szenerie getaucht und beinhaltet verschiedene Orte des bekannten Originals im Süden der Insel Sizilien.



Irgendwo zwischen Realismus und Fantasie pendelt die Anlage «A la Sombra del Volcán» von Thomas Schmid (siehe auch Seite 31, unten). Echtes Südamerikaflair auf einem Durchmesser von gerade einmal 60 Zentimetern.



Die Bauteile des akustischen Durchgangsprüfers von Conrad.

Testen von Leitungsverbindungen mit akustischem Signal

Bausatz Durchgangsprüfer

Modellbahner benötigen des Öfteren Hilfsmittel zum Testen von Platinenschaltungen und Leitungsverbindungen. Das vorgestellte Gerät ist bei Conrad samt passendem Gehäuse erhältlich.



Conrad bietet zum akustischen Durchgangsprüfer auch ein passendes Gehäuse an, an dem Aussparungen für den Schalter und die Tüllen zur Kabeldurchführung anzubringen sind.

Von Manfred und Ingrid Peter (Text und Fotos)

Die korrekte Zuordnung von Leitungen an die vorgesehenen Anschlüsse ist von grosser Wichtigkeit. Trotz einheitlichen Farben für bestimmte Stromleitungen sollen diese vor dem Anschliessen überprüft werden. Als einfaches Beispiel dient die polrichtige Verdrahtung von Weichenherzen.

Zur reinen Durchgangsprüfung würde auch ein kleiner Akustikgeber (Lautsprecher oder Piezosummar) in Serie mit einer Batterie inklusive Ein- und Ausschalter und Prüfkabel reichen.

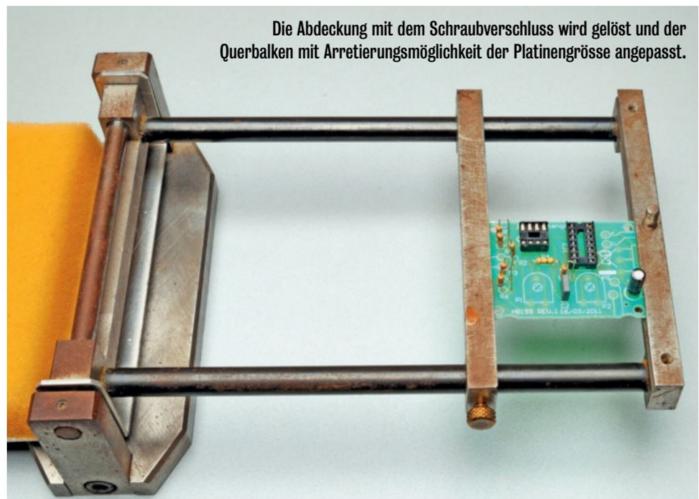
Dieser Bausatz kann jedoch mehr erkennen. Beispielsweise dass eingelötete Bauteile beim Prüfen einer bestückten Platine auf Leiterbahnnkurzschluss oder Unterbrechung keinen Einfluss auf das Messergebnis haben. Das akustische Signal zeigt einen Kurzschluss an. Ein Widerstand, der grösser als 1 Ohm ist, wird nicht mehr signalisiert. Es erfolgt somit keine Signalisierung bei niederohmigen PN-Übergängen von Dioden und Transistoren.



Bei den Widerständen sind die abgehenden Leitungen nach der Halterung zu biegen.



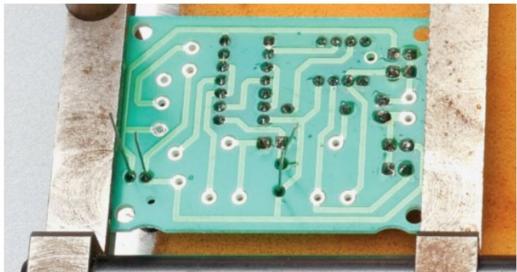
Zuerst die Verbindung anlöten, da in umgekehrter Folge das Lötzinn an der Platine schmilzt und keine korrekte Verbindung mehr gewährleistet.



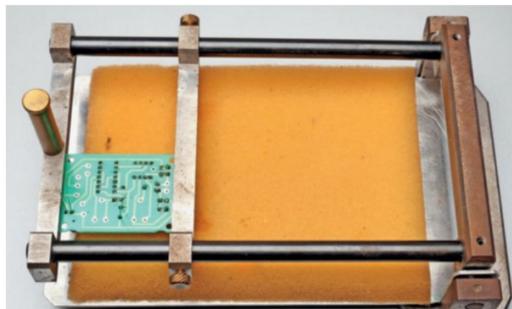
Die Abdeckung mit dem Schraubverschluss wird gelöst und der Querbalken mit Arretierungsmöglichkeit der Platinengröße angepasst.



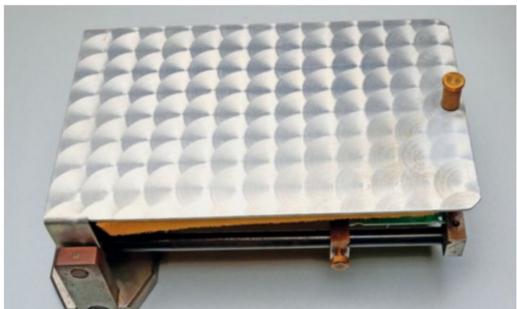
Die ersten Bauteile befinden sich auf der Platine. Die Widerstände sind bis auf ein Exemplar stehend angeordnet. Man beachte die Farbringe respektive deren Wert am Aufdruck an der Platine. Besondere Beachtung verdienen der Elektrolytkondensator, der polrichtig eingesetzt werden muss, sowie die Richtung der IC-Fassungen.



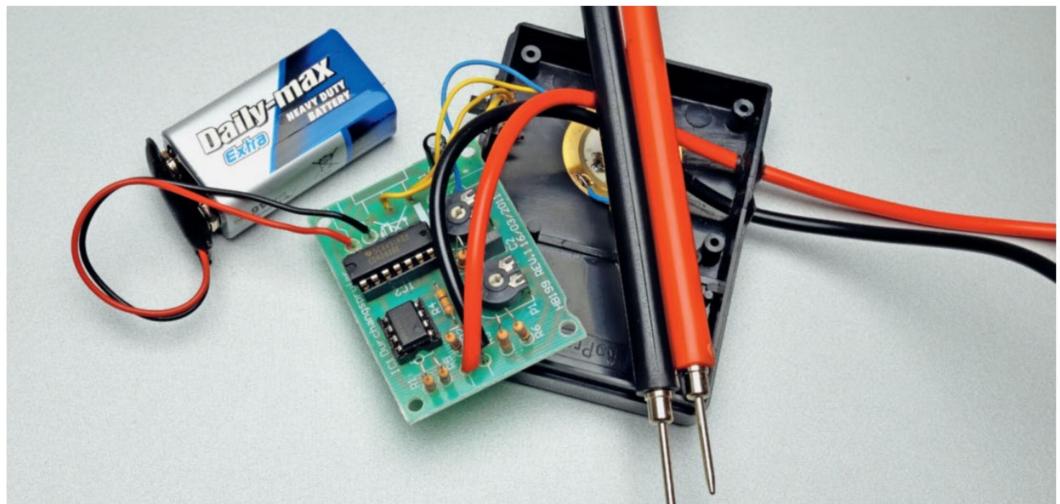
Nach dem Einstcken der Bauteile sollen diese an der Unterseite sofort verlötet werden. Im Bild rechts werden die beiden Kondensatoren aufgrund des Abstands gleichzeitig einer Verlötzung zugeführt. Es empfiehlt sich, alle Lötstellen genauestens zu prüfen und zu kontrollieren, dass keine Spritzer vom Lötzinn zwischen Leiterbahnen einen Kurzschluss verursachen.



Die Schaumstoffunterlage verhindert ein Herausfallen von flachen Bauteilen wie beispielsweise IC-Fassungen.



Das Eigenbau-Bestückungsgerät für Platinen hat aufgrund seiner Materialbeschaffenheit schon etwas Rost angesetzt, doch es funktioniert noch.



Nach der letzten Überprüfung und dem Einsetzen der ICs wird die Batterie angeschlossen und der Schalter betätigt. Nun erfolgt der Abgleich. Der Piezo-Summer ist mit Uhu-Alleskleber am Gehäusedeckel fixiert.



Der Abgleich des Durchgangsprüfers erfolgt mit einem Widerstand, der einen Wert von 1 Ohm aufweist. Der Widerstand im Bild dient zur Strombegrenzung bei Halbleiterschaltungen, daher sein Volumen. Das Trimpotentiometer mit der Bezeichnung P 1 wird so weit im Uhrzeigersinn gedreht, bis ein Summton hörbar wird. Mit dem Potentiometer P 2 wird die Lautstärke respektive die Frequenz des Tons eingestellt.



Das zum Durchgangsprüfer angebotene Gehäuse weist ein Batteriefach mit Schnappverschluss auf.

Aufbau und Inbetriebnahme

Das Bestücken der Platine sollte vorteilhaftweise in einem Lötrahmen erfolgen. Das zum Aufbau verwendete Gerät ist ein Eigenbau, der schon Jahrzehnte seinen Dienst versieht und entsprechende Patina aufweist. Das Abwinkeln von Anschlussdrähten sollte mithilfe einer Zange erfolgen, um keine Schäden am Bauteil zu verursachen. Vorsicht ist beim Einsetzen der CMOS-ICs geboten, da diese gegen statische Aufladungen (des Erbauers) allergisch reagieren. Bei Verwendung der Lötfähen sollte man zuerst die Leitungen an den Öffnungen verlöten, da dies etwas mehr Zeit beansprucht, und erst dann den Stift in die Platine setzen und verlöten.

Für den Betrieb des Durchgangsprüfers ist eine 9-V-Batterie erforderlich. Der Batterieclip liegt der Packung bei. Nach der Fertigstellung erfolgt die relativ einfache Funktionsprüfung. Dafür braucht es einen Widerstand von 1 Ohm. Besondere Vorsicht ist beim Anlöten der Drähte an die Piezo-Scheibe geboten.

Der Bausatz mit der Bestellnummer 199842 kostet CHF 15.95. Dazu wird ein passendes ABS-Gehäuse mit der Nummer 6029 zum Preis von CHF 4.70 angeboten.

Fazit: ein praxisorientiertes Prüfgerät für den Modellbahneinsatz, dessen Lautstärke intensiver sein könnte.

Szenen-News

Der Mai-Monatszug auf dem Kaeserberg

20 Jahre fahrplanmässig unterwegs: IC2000

Weil Züge der Perronlängen wegen nicht über 420 m lang sein können, oft aber mehr Plätze nötig sind, entschlossen sich die SBB, als Nachfolgemodell der Intercity-Einheitswagen IV doppelstöckige Wagen mit rund 40% mehr Sitzplätzen zu beschaffen. Die ersten dieser 26,8 m langen Wagen sind seit 1997 unterwegs, im Allgemeinen eingereiht in Pendelzüge oder Verstärkungsmodule. Im Obergeschoss ist der Durchgang von Wagen zu Wagen möglich. Am Kaeserberg schiebt die Re 460 008-5 «La Gruyère» einen Sechswagenverband mit End-, Erstklass- und Steuerwagen sowie drei Zweitklasswagen. Solche Züge ohne Restaurant werden zum Beispiel zwischen Luzern und Zürich Flughafen oder zwischen Biel und Bern eingesetzt.

CFK



Foto: GFK

Triebfahrzeug: Re 460, 6,1 MW, 84 t; Last: 24 Achsen, 611 Plätze, 360 t, V/max 200 km/h.

Saisonstart des DVZO und 40-Jahr-Jubiläum

Ein Kulturerbe dampft in die neue Saison

Was einst am 6. Mai 1978 mit viel Mut zum Risiko begann, ist heute eine nicht mehr wegzudenkende Institution: Die Dampfzüge des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland (DVZO) auf der Bahnstrecke Bauma-Bäretswil-Hinwil sind weitherum bekannt und

ein fester Bestandteil der touristischen Attraktionen im Zürcher Oberland. Sie bestehen seit Beginn aus liebevoll restaurierten Lokomotiven und Wagen. So fährt dieses Jahr auch die Dampflok Ed 3/4 Nr. 2 aus dem Jahre 1903, welche schon vor 40 Jah-

ren den ersten DVZO-Dampfzügen vorgespannt war. Sämtliche Mitglieder des Dampfbahn-Vereins arbeiten mit grossem Engagement, ehrenamtlich und in der Freizeit. Ab dem 6. Mai 2018 dampfen die historischen Züge in die neue Saison. Jeden ersten und dritten Sonntag in den Monaten Mai bis Oktober sind sie für die Öffentlichkeit unterwegs.

Ganz im Sinne des europäischen Kulturerbejahres, welches 2018 auch in der Schweiz gefeiert wird, erwartet die Besucher an den Fahrtagen auf dem Bahnareal von Bauma ein informativer und selbsterklärender Rundgang zum Thema «Eisenbahn-Zeitreise». Weiter öffnet am 3. Juni die Dampfbahn speziell die Tore des Depots in Bauma sowie in der Lokremise in Uster und ermöglicht spannende Blicke hinter die Kulissen. Und für das Wochenende vom 13./14. Oktober steht in Bauma das traditionelle Treffen historischer Eisenbahnen auf dem Programm.

DVZO

Foto: DVZO



Wie schon 1978 ist auch in der Saison 2018 die Dampflok Ed 3/4 Nr. 2 für den DVZO unterwegs.

Weitere Infos unter www.dvzo.ch.

Neues Mehrzweckgebäude als Ersatz für die Schienenhalle von 1959 Ein Museumspionier geht in Pension

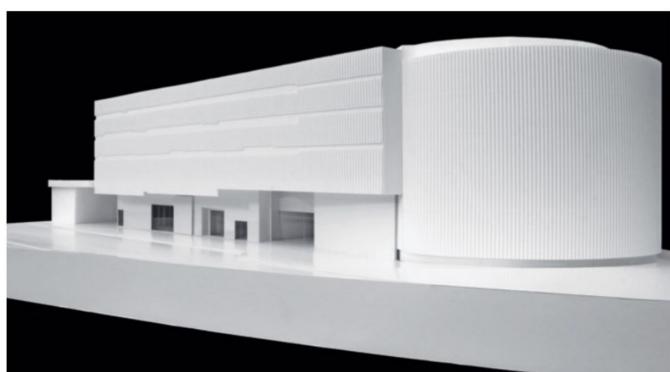
Fotos: VHS



Am Anfang war die Schienenhalle 1 noch eine der grösseren Ausstellungshallen des Verkehrshauses.



In der kleinen Schienenhalle hat das Verkehrshaus anfänglich Schätze wie die Spanisch-Brotli-Bahn präsentiert. Heute kommt die Halle an die Grenze des Machbaren.



Das neue Mehrzweckgebäude wird sich optisch sehr gut an den bereits existierenden Bau anfügen.

Das Verkehrshaus der Schweiz wurde nach zweijähriger Bauzeit am 1. Juli 1959, also vor fast 60 Jahren eröffnet. Die Schienenhalle 1 an der Haldenstrasse war Teil der ersten Museumsanlage. Zwischen 1969 und 1979 fand die erste Ausbaustufe statt. Die bestehende Anlage wurde mit dem Planetarium, einem Bürogebäude und der Halle Luft- und Raumfahrt ergänzt. Das Hans-Erni-Museum (1979), die Schienenhallen 2 und 3 (1982), die Halle Schifffahrt, Seilbahnen und Tourismus (1984) sowie der Bau des Filmtheaters (1996) waren weitere wichtige Entwicklungsschritte für das Museum. 1999 schliesslich wurde ein Architekturwettbewerb für ein Verkehrshaus-Gesamtkonzept ausgeschrieben.

Als Gewinner gingen die Gigon/Guyer Architekten mit der Entwicklungsstudie 2020 hervor. Darauf basierend erfolgte der Neubau des Eingangsbauwerdes und der Halle Strassenverkehr sowie der Arena (2009). Die Entwicklungsstudie für das Verkehrshaus sieht eine Erweiterung thematisch gegliederter Einzelgebäude vor. Der Ersatzneubau «Mehrzweckgebäude» ist Teil davon.

«Grund für den Ersatz der Schienenhalle 1 ist der mangelhafte statische Zustand des Gebäudes wegen Bodensenkungen und des Raumklimas, das nicht internationalen Museums-Standards genügt», schreibt das Verkehrshaus in einer Medienmitteilung. Durch die Erweiterung und die Öffnung der Publikumszone bis an die Haldenstrasse werde das Verkehrshaus besser an den öffentlichen Verkehr angeschlossen und auch städtebaulich integriert. Der bestehende, über die Jahrzehnte gewachsene Gebäudeberg soll geöffnet werden. Die Bereiche Ausstellung, Publikumszone, Arbeitsplätze und auch der Konferenzbereich werden verknüpft.

Wichtigste Nutzung im Erdgeschoss ist eine Ausstellungsfläche in doppelter Raumhöhe. Diese ist mit einem Gleis mit der benachbarten Schienenhalle und dem Anschlussgleis zur SBB-Bahnlinie verbunden. Die neue Ausstellungshalle mit flexibler Nutzung kann wahlweise als Sonderausstellungsraum oder als Teil des Museumsangebots dem Publikum zugänglich gemacht werden. Im Erdgeschoss ist außerdem eine Ladenfläche von ca. 200 m² vorgesehen. Das erste Obergeschoss wird als Konferenzbereich geplant. Das Angebot umfasst Sitzungszimmer sowie einen flexibel nutzbaren Konferenzraum.

Die Baukosten betragen rund 36 Millionen Franken. Die Finanzierung erfolgt mit Eigenmitteln, Fremdkapital und Investorenengeldern. Voraussichtlicher Bezug des Gebäudes soll frühestens im Dezember 2020 sein.

VHS

Saisoneröffnung der Museumsbahn Emmental

Historische Elektrolokomotiven im Einsatz

Foto: EB



Der BDe 2/4. Der Triebwagen wurde 1933 bei SWS Schlieren und BBC als CFe 2/4 gebaut.

Im Hintergrund der Organisation der Genossenschaft Museumsbahn Emmental wurde hart gearbeitet, um am 8. April 2018 den

Reisenden einen wunderschön herausgeputzten Nostalgiezug präsentieren zu können. Zur Saisoneröffnung kamen zum ers-

ten Mal historische Elektrolokomotiven zum Einsatz. Diese Lokomotiven sind nur sehr selten vor öffentlichen Nostalgiezügen anzutreffen. An den Fahrsonntagen von Mai bis Oktober fahren dann wieder die altehrwürdigen Dampflokomotiven. Die Züge der Museumsbahn Emmental sind von April bis Oktober jeweils am zweiten Sonntag im Monat sowie anlässlich einer Winterdampffahrt im Februar für die Öffentlichkeit unterwegs. Nach einer rund dreijährigen Betriebspause infolge der Stilllegung der Strecke konnte der Museumsbahnbetrieb am 14. September 2014 anlässlich der Veranstaltung «slow-up Emmental-Oberaargau» feierlich wieder aufgenommen werden.

EB

Weitere Infos unter www.emmentalbahn.ch.

Generalversammlung SGEG – 10. März 2018

Abschiedsfahrt bei den Appenzeller Bahnen

Im Zuge der laufenden Modernisierung der Appenzeller Bahnen (AB) werden dieses Jahr viele ältere Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen. Fast allen droht der Abbruch. Anlässlich der Generalversammlung der Schweizerischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (SGEG) vom 10. März 2018 fand deshalb eine Abschiedsfahrt statt. Die Wagen B 236–238 wurden 1968 von Schindler in Prattein für die Lugano-Ponte-Tresa-Bahn (FLP) gebaut. Dort standen sie bis 1978 als B 33–35 im Einsatz. Die Chemin de fer Montreux-Oberland bernois (MOB) kaufte die Wagen, verzichtete jedoch auf deren Einsatz. 1983 gelangten sie zur

AB und erhielten als erste AB-Personenwagen die halbautomatische +GF+-Kupplung. In den ersten Jahren konnten sie nur mit dem Triebwagen ABe 4/4 43 auf die Strecke, da nur er mit dieser Kupplung ausgerüstet war. Vandalen haben die im Freien abgestellten Wagen auf einer Seite leider besprayed. So konnte der für die Abschiedsfahrt vorgesehene B 238 nicht eingesetzt werden. Für die Fotografen zeigten sich alle drei Wagen im Rahmen einer Fotoaufstellung im Bahnhof Gossau jedoch nochmals von ihrer schönen Seite. Für die Sonderfahrt nach Wasserauen mit Fotohalten kamen der historische Triebwagen BCe 4/4

30 (früher ABe 4/4 43) und der 1964 von den Flug- und Fahrzeugwerken Altenrhein (FFA) für die FLP ausgelieferte B 244 zum Einsatz. Alle vier Personenwagen werden abgebrochen, da sie mit den neuen Triebzügen nicht mehr als Verstärkungsmodul eingesetzt werden können. Nach einer Besichtigung des Museums im Depot Wasserauen ging es mit dem Regelzug nach Appenzell zur Generalversammlung. Zum Abschluss zeigte SGEG-Präsident Werner Hardmeier Fotos aus dem SGEG-Archiv von Daniel Heer und Hans Waldburger über die frühen Jahrzehnte der Bahnen im Appenzellerland.

FJ



Trotz dem Regenwetter zeigten sich die Wagen B 236–238 bei der Fotoaufstellung im Bahnhof Gossau nochmals von ihrer schönen Seite.



Der Sonderzug mit BCe 4/4 30 und B 244 beim Kreuzungs- und Fotohalt im Bahnhof Wilen. Der Personenwagen wurde 1964 von den FFA ausgeliefert.

Foto: Fabian Jeker

50 Jahre Reppischtaler Eisenbahnamateure Schweizer Bahnen vor 50 Jahren

Die Reppischtaler Eisenbahnamateure (REA) wurden vor 50 Jahren in Birmensdorf gegründet und bauen seit 40 Jahren in Ottenbach an ihrer 55 m² grossen Modelleisenbahn anlage in Nenngrösse 0.

Mit der Spurweitenwahl definierten die Reppischtaler auch ihre zukünftige Ausrichtung und professionalisierten den Eigenbau von Modellen. In all den Jahren sind viele Baukurse und Bausätze entstanden, man denke an das Einstiegsmodell Te' mit einem ausführlichen Baubeschrieb in der Vorgängerzeitschrift «Die Modell-Eisenbahn», an die Weichacher-Kieswagen Fad, den Autotransportwagen Laekks usw. Das neueste Modell im Massstab 1:45, der schnelle Postwagen ZZ, steht kurz vor der Auslieferung. Bestellungen sind noch möglich (hr-obrist@bluewin.ch).

Mit diesjährigen Tag der offenen Tür im Klublokal von Samstag, 26. Mai, zeigen die REA anlässlich ihres Jubiläums Schweizer Bahnen vor 50 Jahren. Damals kamen die Eisenbahnen noch ganz anders daher: Ae 4/7 vor Personenzügen, Be 4/6 mit Stückgutgüterwagen ... Nur der TEE RAe - er diente dem schon damals zukunftsgerichteten Club als erstes Logo - und die starken Ae 6/6 zeigten Zukunftstrends auf.



Ee 3/3 mit Eigenbau-«Italienern» mit Spitzdach, Nenngrösse 0, Klubanlage REA. Die Güterwagen wurden von Bruno Niederer (verstorben 14.3.2018) erbaut.

Mit Verpflegung und Getränken können Gleichgesinnte ein paar gemütliche und anregende Stunden in Ottenbach - bei schönem Wetter an der frischen Luft vor dem Klublokal - verbringen. Die Reppischtaler Eisenbahnamateure freuen sich auf viele Besucher.

REA

Vorführung der Klubanlage Spur 0, Samstag, 26. Mai 2018, 9 bis 16 Uhr

Affolternstrasse 11, 8913 Ottenbach, Eintritt CHF 5.-, für Kinder gratis, Festwirtschaft

Erlebniswochenende im Museum alter Bären Konolfingen – 2./3. Juni 2018 Eine Ausstellung für Jung und Alt

Das in den Sommermonaten regelmässig geöffnete Dorfmuseum alter Bären in Konolfingen lädt am ersten Juniwochenende zu einem speziellen Erlebniswochenende ein. Neben der Dauerausstellung im Museum

mit Modellen in verschiedensten Massstäben und Epochen wird der Verein Thuner Eisenbahn-Amateure (TEA) mit einer Spur 0-Modulanlage zu Gast sein. Zudem präsentiert der TEA vor Ort interessante Eigenbau-

modelle der ehemaligen EBT-Gruppe in Spur 0. Für den Modellbahnernachwuchs gibt es Spielmöglichkeiten mit einer LGB-Bahn und - passend zum Museum - wie zu Grossvaters Zeiten mit einer Märklin-H0-Anlage, die von Jugendlichen betreut wird. Zudem wird es historische Filme aus der Zeit der einstige EBT zu sehen geben.

Parallel dazu findet im Garten die Jungierschau des ornithologischen Vereins Konolfingen mit Festwirtschaft und Zirkus am Sonntagmittag statt.

VAB



EBT-Modelle in Spur 0 der Thuner Eisenbahn-Amateure werden in Konolfingen zu sehen sein. Es gibt auch eine Modellbaupräsentation mit dem Thema «Wie stelle ich einen Baum im Modell her?».

2./3. Juni 2018 von 10.00 bis 17.00 Uhr

Konolfingen, Burgdorfstrasse 85
Weitere Infos unter
www.museum-alter-baeren.ch

Modellbahnausstellung Burgdorf 19.–21. Mai 2018

Am erfolgreichen Konzept festhalten

Nachdem die Teilnahme an der Suisse Toy nicht mehr möglich war und immer mehr entsprechende Anlässe aus den Terminkalendern einschlägiger Zeitschriften verschwunden waren, suchten wir – eine kleine Non-Profit-Gruppe von Privatpersonen – nach einer Möglichkeit, das Wissen und Wirken der organisierten Modelleisenbahner anlässlich einer regelmässig stattfindenden Ausstellung einer breiten Öffentlichkeit vorzustellen und neue Interessenten für das schöne Hobby Modelleisenbahn zu gewinnen. Ein stetig wachsendes Interesse an unserer Veranstaltung trieb uns auch dieses Jahr wieder dazu an, am erfolgreichen Konzept der Jahre 2012, 2014 und 2016 festzuhalten und in der Tennishalle Burgdorf die Modellbahnausstellung erneut durchzuführen. Es finden sich zahlreiche Exponate in Spur Z-G, von regional über national bis international, sowie an-

dere Kleinode und Kunstwerke. Ebenfalls beherbergen wir in unserer grosszügigen Location gewerbliche Hersteller und Verkäufer von Modelleisenbahnen und Zubehör. Es wird wie immer ein Anlass für Familien und Modelleisenbahnthusiasten, deshalb fehlt ein Platz für die Jüngsten unter den Besuchern, an dem auch sie sich mit dem Hobby vertraut machen können, genauso wenig wie die exklusiven Vorstellung eines neuen Kleinserienmodells als Handmuster für unsere Freunde der Gartenbahn. Wenngleich das digitale Zeitalter auch hier seit längerem Einzug gehalten hat, bleibt es doch immer noch ein reales Hobby zum Anfassen, bei dem sich jeder Mann jeden Alters nach eigenen Vorstellungen verwirklichen kann, unabhängig von Regionen oder Epochen. Die Fantasie kennt bekanntlich keine Grenzen, hier hat man eine Möglichkeit, sie zu verwirklichen.

Besuch am Pfingstwochenende unsere «staufreie» Ausstellung, um Anregungen und Impressionen zu holen oder einfach einen gemütlichen und nicht alltäglichen Moment mit uns zu verbringen. MBA

Weitere Infos unter
www.modellbahnausstellung.ch.

Öffnungszeiten:

Samstag, 19. Mai 2018	13–18 Uhr
Pfingsten, 20. Mai 2018	10–18 Uhr
Pfingstmontag, 21. Mai 2018	10–16 Uhr

Eintritt:

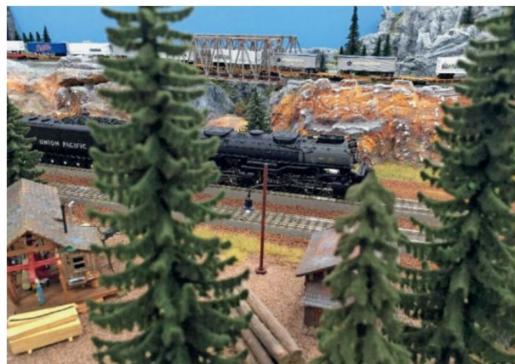
Erwachsene	CHF 5.–
Kinder 6 bis 16 Jahre	CHF 2.–
Kinder unter 6 Jahre	gratis



In der Tennishalle Burgdorf werden Exponate in Spur Z bis G ausgestellt. Das Konzept der Jahre 2012, 2014 und 2016 hat sich bewährt.



Die Themenwelt, die an der Ausstellung in Burgdorf geboten wird, ist vielfältig, sie reicht von regional über national bis hin zu international.



Ein Anlass sowohl für Familien als auch für Modelleisenbahnthusiasten und trotz dem Einzug des digitalen Zeitalters ein reales Hobby zum Anfassen.



Kleinode und auch grössere Kunstwerke: Selbst ausfallenere Exponate finden den Weg nach Burgdorf. So wie dieses Dampflokmodell aus Holz.

Veranstaltungen

- Modellbahnbörse** **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
- Jubiläumsausstellung** **Modelleisenbahn-Club des Bezirks Horgen** | 29. April, 6./13./20./27. Mai, 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
- 15ème bourse** **Bourse de jouets de collection** | 29 avril, 10h à 17h | Genève, aux galeries CFF de l'aéroport
Trains, voitures, poupées, littérature, jouets anciens, avions. Entrée est gratuite. Tél. 076 615 83 99. citron5583@gmail.com
- Börse in Wil SG** **Spielzeugbörse** | 29. April, 10.00–15.00 Uhr | Wil, SG, Bahnhofplatz, Stadtsaal
Ausgestellt werden Eisenbahnen, Autos, Baumaschinen, Lastwagen, Fliegerei und altes Spielzeug. luethi.joerg@stafag.ch
- Führung durch die Anlage** **Modelleisenbahnclub Kirchmättli Horw** | 30. April, 28. Mai, 18.00–19.15 Uhr | «Loki-Depot-Horw»
Auf über 500 m² wird die grösste Echtzeit-Modelleisenbahnanlage der Schweiz erbaut. Spuren H0 und H0m. www.modelleisenbahnclub.ch
- Vortrag: Die Schweiz vermarkten** **SBB Historic** | 3. Mai, 18.15–19.30 Uhr | Windisch, Lagerstrasse
Dr. Anna Amacher Hoppler über das schweizerische Tourismusmarketing in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. www.sbbhistoric.ch
- Open Day für US-On3- (und 0-)Freaks** **«Trainbuffs» im Tösstal** | 5. Mai, 11.00–17.30 Uhr | Rikon, Neschwilerstrasse 4
On3-Anlage, 300 m² im Bau. Zusätzliche Option für 0. Bei Firma Kuhn-Rikon, 250 m ab Bahnhof. Tel. 079 280 57 26. frschmohl@sunrise.ch
- Hochwertige Eisenbahnmodelle** **Stiftung Eisenbahnsammlung Uster** | 5. Mai, 14.00–17.00 Uhr | Uster, Lokremise beim Bahnhof
Die Anlagen in den Spurweiten I, 0 und 0m sind in Betrieb. Infos unter Tel. 079 673 60 65. www.eisenbahnsammlung.ch
- Börse in Wettingen** **Eisenbahnen und Spielzeuge** | 5. Mai, 10.00–15.00 Uhr | Wettingen, Tägerhardstrasse
Ausgestellte Waren: Eisenbahnen, Autos, altes und neues Spielzeug. Erwachsene CHF 5.– Eintritt, für Kinder gratis. info@romue.ch
- Fahrten an der Arbon Classics** **Eurovapor** | 5.–6. Mai | Arbon–Romanshorn–Arbon
Dampfpendelzug mit Ec 3/5 Nr. 3 und C 5/6 Nr. 2969 von Arbon «Festplatz Schiene» nach Romanshorn und zurück. www.eurovapor.ch
- Öffentlicher Fahrbetrieb** **Winterthurer Eisenbahn-Amateure** | 6. Mai, 10.00–16.00 Uhr | Oberwinterthur, Schulhaus Hegifeld
Öffentlicher Fahrbetrieb auf unseren Anlagen in Spur 0 und H0. Speis und Trank gibt es in der Cafeteria Loki. www.wea-winterthur.ch
- 13ème bourse** **Jouets anciens, trains et voitures** | 6 mai, 10h à 16h | Monthey VS, patinoire du Vernay
Trains, autos, poupées, jouets anciens, vinils, disques, CD, documentation, multicollection etc. Tél. 079 328 32 00. mino@netplus.ch
- Saisoneröffnung** **Modelleisenbahn-Club Einsiedeln** | 6. Mai, 10.00–16.00 Uhr | Einsiedeln, Blatten
Bei trockener Witterung fährt die Modellbahn mit Personenbeförderung für Jung und Alt. Das Mitfahren ist gratis. www.mece.ch
- Sonnags-Apéro** **Modelleisenbahn-Club Olten (MECO)** | 6. Mai, 10.00–12.00 Uhr | Olten, Industriestrasse 41
Sonnags-Apéro mit Thema «100 Jahre Bucheliantrieb». Es fahren Ae 3/6', Ae 4/7, Ae 4/8 und Ae 8/14. www.meco-olten.ch
- Draisinenfahrten** **Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz (DSF)** | 12. Mai, 9.00–16.00 Uhr (bei gutem Wetter) | Ritterhaus Bubikon–Wolfhausen
Draisinenfahrten mit dem Zweiweg-Mercedes-Bus mit einem Rollwagen. www.dsfb-koblenz.ch
- Dampf im Aaretal** **Dampfbahn Aaretal (DBA)** | 12./13./26./27. Mai, 13.30–17.30 Uhr | Münsingen, Psychiatriezentrum
Öffentliche Fahrten im Parkareal des Psychiatriezentrums Münsingen. Wagen für Rollstuhlfahrer vorhanden. www.dampfbahn-aaretal.ch
- Zmorgefahrt am Muttertag** **Regionalverkehr Bern–Solothurn (RBS)** | 13. Mai, ab 9.44 Uhr | Worb Dorf–Solothurn–Worb Dorf
Zmorgefahrt mit dem «Pendler-Pintli». Anmeldung bis 9. Mai unter Tel. 031 310 03 50. www.rbs.ch/themenfahrten
- Le Pullman Express de la fête des mères** **Swisstrain** | 13 mai | Berne–Lausanne–Bienne–Lucerne–Bâle–Berne–Lausanne
Venez vivre un moment inoubliable en famille, à bord de notre train, afin d'honorer votre maman ou grand-maman. www.swisstrain.ch

Instawalk: Gotthard SBB Historic | 13. Mai, 14.00–15.30 Uhr | Erstfeld, Depot

Das neue Format «Instawalk» richtet sich gleichsam an Instagrammer wie an Offline-Fotograf/innen. www.sbbhistoric.ch

Muttertagsbrunchfahrten Emmentalbahn | 13. Mai, ab 10.20 Uhr | Sumiswald–Grünen–Huttwil–Sumiswald–Grünen

Museumsbahnfahrten auf der Emmentalbahn mit Muttertagsbrunch. www.emmentalbahn.ch

Muttertags-Fahrtag Modelleisenbahn-Club Einsiedeln | 13. Mai, 10.00–16.00 Uhr | Einsiedeln, Blatten

Bei trockener Witterung fährt die Modellbahn mit Personenbeförderung für Jung und Alt. Das Mitfahren ist gratis. www.mece.ch

Staufener Fahrten Verein Gartenbahn Staufen | 13./27. Mai, 13.00–16.00 Uhr | Staufen, Holzgasse

Auf dem 9426 m² grossen Areal können Sie und Ihre Kinder/Grosskinder eine Fahrt geniessen. www.gartenbahn-staufen.ch

Dampf in Minusio Associazione Ticinese Amici della Ferrovia | 13./27. Mai, 14.30–17.30 Uhr | Minusio, Mappo

Öffentliche Fahrten in Minusio. Findet nur bei schönem Wetter statt. www.ataf.ch

Ouverture publique Club Romand de modélisme ferroviaire | 15 mai, 17h à 20 h | Etagnières, 5 chemin de l'Etang

Tout le monde a donc la possibilité de nous rendre visite et de découvrir ou redécouvrir nos réseaux en activité. www.cr2m.ch

Ausstellung an Pfingsten Modellbahnausstellung Burgdorf | 19.–21. Mai | Burgdorf, Tennishalle

An Pfingsten findet wiederum eine Modellbahnausstellung in der Tennishalle Burgdorf statt. www.modellbahnausstellung.ch

Offene Türen in Netstal Glarner Modelleisenbahn Club | 19.–21. Mai, 10.00–17.00 Uhr | Netstal, Vereinslokal Militärbaracken

Die Klubanlage in Anlehnung an die Gotthard-Strecke ist in Betrieb. Mit kleiner Börse und Spaghettiessen. www.gmek.info

Kindertag der DBA Dampfbahn Aaretal (DBA) | 21. Mai, 11.00–17.30 Uhr | Münsingen, Psychiatriezentrum

Spezialfahrten am Pfingstmontag anlässlich der Kindertage der Dampfbahn Aaretal. www.dampfbahn-aaretal.ch

Meeting mit Kurzvorträgen American Railroadfans Switzerland | 25. Mai, ab 19.00 Uhr | Baden, Berufsfachschule, Mediaraum M227

«Rückblick auf 26 Jahre USA-Reisen» und «Snowmobiling in Yellowstone Park and a bit of MRL». www.americanrrfans.ch

Tunnelkino Verein Tunnelkino | 26. Mai, ab 11.11 Uhr stündlich | Bahnhof Oberdorf SO

Auf einem offenen Güterwagen durch den Weissensteintunnel im wohl längsten Kino der Welt. www.tunnelkino.ch

Spur-0-Anlage in Ottenbach Reppischtaeler Eisenbahnamateure (REA) | 26. Mai, 9.00–16.00 Uhr | Ottenbach, Affolternstrasse 11

Vorführung der Klubanlage mit dem Motto «Schweizer Bahnen vor 50 Jahren», Festwirtschaft. www.reppischtaeler.eisenbahn-amateur.ch

Öffentliche Fahrtage Ysebähnli am Rhy | 26. Mai, 11.00–18.00 Uhr | Pratteln, Rheinstrasse 28

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

Dampf und Schokolade Verein Dampfbahn Bern (DBB) | 26. Mai, ab 8.34 Uhr | Konolfingen–Bulle–Konolfingen

Extrazug mit dem Habersack ab Konolfingen via Bern–Fribourg–Romont nach Bulle ans 150-Jahr-Jubiläum Bulle–Romont. www.dbb.ch

Tag der offenen Tore im Bahnpark Brugg Stiftung Bahnpark Brugg | 26.–27. Mai | Brugg, Unterwerkstrasse 13

Erstmals finden 2018 zwei Tage der offenen Tür statt. Diverse Fahrten und Restauration. www.bahnpark-brugg.ch

Dampfextrazug mit C 5/6 2969 Eurovapor | 26.–27. Mai | Sulgen–Brugg

Extrazug mit C 5/6 2969 «Elefant» nach Brugg anlässlich der «Tag der offenen Tore» im Bahnpark Brugg. www.eurovapor.ch

Markus' Eisenbahn-Welt Modelleisenbahnsammlung | 27. Mai, 13.45–16.00 Uhr | Urnäsch, Zürchersmühle 1007

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

GB-Ausstellung Historische Gotthardbahn | 27. Mai, 12.00–16.00 Uhr | Göschenen, ehemaliges Bahnhofbuffet

Historische Bilder und Pläne sowie Modellbahn mit epochegerechten Fahrzeugen der Dampflokzeit am Gotthard. www.ig-gotthardbahn.ch

Dampffahrten in der Lenk [Strubeli Dampfbahnen](http://www.strubeli-dampfbahnen.ch) | Täglich, 10.00–17.00 Uhr (bei trockenem Wetter) | Lenk, Alpkultur-Spielplatz Lenkerseeli
Ein Familienerlebnis auf 400 m Fahrstrecke mit zwei Dampf- und zwei Elektroloks. Alpkultur-Spielplatz. www.strubeli-dampfbahnen.ch

Steiner Liliput Bahn [Liliput Bahn](http://www.steinerliliputbahn.ch) | [Verein Stein am Rhein](http://verein.stein.am.rhein) | Sonntags und an Feiertagen, 11.00–17.00 Uhr | Stein, Stadtpark bei der Schifflände
Elektro- und Dampfbetrieb, ein Riesenspass für Gross und Klein. Bei trockener Witterung. www.steinerliliputbahn.ch

Spielzeug – Abbild der Wirklichkeit [Schweizer Kindermuseum](http://www.kindermuseum.ch) | 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](http://www.eisenbahnmuzeum.courlevon.ch) | Ganzjährig, jeweils MI, 14.00–16.00 Uhr | Courlevon, Dorfstrasse 4
Das herzhaftes Eisenbahn- und Sammlermuseum in der Region von Murten. www.eisenbahnmuzeum.courlevon.ch

Erlebniswelt Toggenburg [5 Ausstellungen unter einem Dach](http://www.erlebniswelttogenburg.ch) | Ganzjährig, jeweils MI, SA und SO | Lichtensteig, Thurstrasse 2
Europas grösste Spiel- und Hobbyeisenbahn in Spur 0. Kinderecke und Bistro. www.erlebniswelttogenburg.ch

Modellbahnen im Tessin [Galleria Baumgartner](http://www.gb-trains.ch) | Ganzjährig, jeweils MI, SA und SO | Mendrisio, Via S. Franscini 24
Galerie, Blechspielzeuge, Modellbahnanlagen, Galerie Loisl, Trainshop, Cafeteria. www.gb-trains.ch

Spielzeuge entdecken [Spielzeugmuseum Riehen](http://www.spielzeugmuseumriehen.ch) | Ganzjährig, jeweils MO, MI–SO | Riehen, Baselstrasse 34
Sammlung von europäischem Spielzeug aus den letzten 200 Jahren. www.spielzeugmuseumriehen.ch

Kleinmuseum [Modelleisenbahnen Buchlern](http://www.modelleisenbahnen-buchlern.ch) | Ganzjährig, jeweils Di–DO, 13.30–18.30 Uhr | Zürich, Vetterliweg 101
Ausstellung von Hermann-Modellen mit vorbildgerechten Zugskompositionen. www.modelleisenbahnen-buchlern.ch

Eisenbahn-Schauanlage [Chemins de fer Käserberg](http://www.kaeserberg.ch) | Mehrmals monatlich, Agenda im Web | Granges–Paccot bei Fribourg
Eisenbahn-Schauanlage auf 610 m². Monatszug im Januar «Triebwagen der Käserbergbahn von 1964». www.kaeserberg.ch

Spielzeug-Eisenbahnen [Technorama](http://www.technorama.ch) | Täglich, 10.00–17.00 Uhr | Winterthur, Technoramastrasse 1
Ausstellung mit erweitertem Spektrum an Tinplate-Nostalgie und -Kuriositäten. www.technorama.ch

Fortbewegung auf Schienen [Verkehrshaus der Schweiz](http://www.verkehrshaus.ch) | Täglich, ab 10.00 Uhr | Luzern, Lidostrasse 5
Interessante Sammlung zum Schweizer Schienenverkehr von der Spanisch-Brötl-Bahn bis zur NEAT. www.verkehrshaus.ch

Trains miniatures [Fondation Suisse des Trains Miniatures](http://www.trains-miniatures.ch) | 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 Mai

Folge 930: Von Sachsen auf die Ostalb – Modellbahnwelten in HO | Samstag, 5. Mai 2018, 15.45 Uhr

In dieser Folge stellt Eisenbahn-Romantik zwei Modellbahnen vor. Beide sind im Massstab 1:87 gebaut, aber auf ganz unterschiedliche Weise. Die eine erstreckt sich in einem aus schmalen Modulen zusammengesetzten U über fast 40 m Länge und steht in Chemnitz. Zwar ist ihre Strecke der Fantasie entsprungen, aber ohne Weiteres hätte eine Nebenbahn der Deutschen Reichsbahn im flachen Land von Mecklenburg-Vorpommern ihr Vorbild sein können. Die zweite Anlage steht im Vereinsheim der Eisenbahnfreunde Aalen. Angesiedelt sind sie im ehemaligen Güterbahnhof der historischen Härtsfeldbahn zwischen Aalen und Dillingen.

Folge 931: Dampfbahnverein Zürcher Oberland | Samstag, 12. Mai 2018, 15.45 Uhr

Im idyllischen Zürcher Oberland gibt es eine Museumsbahn, die von Mai bis Oktober jeden 1. und 3. Sonntag ordentlich Dampf macht. Ihre Strecke ist nicht lang – ca. 12 km –, aber sie verläuft über Steigungen von bis zu 29 Promille und über unzählige Brücken. Sie weist Flügelsignale und Hipp'sche Wendescheiben auf, und an ihrer Station Neuthal steht der einzige personenüberwachte Schrankenposten in der Schweiz. Das Team von Eisenbahn-Romantik stellt den Verein vor und ist Gast auf dem Museumsbahnfest im goldenen Oktober 2017.

Am Samstag, 19. Mai 2018, um 15.45 Uhr, entfällt Eisenbahn-Romantik wegen Pfingsten und des Fussballfinales.

Folge 932: Jäger der versunkenen Lok (Teil 2) – 25 Jahre Schatzsuche | Samstag, 26. Mai 2018, 15.45 Uhr

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

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungsmeldungen für die Ausgabe LOKI 6 | 2018 bis spätestens 8. Mai 2018 per Mail an: veranstaltungen@loki.ch

Börse

Suchen

Z-llm 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-llm 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

N Suche Arnold Artikel 7230 Taster für Kreuzungsweichen. Angebot an heinz.wegmueller@hotmail.com

H0m Kaufe Sammlung und evtl. Anlagen mit Abbau in H0m. Schmuckli René, Türgass, 8820 Wädenswil, Tel. 079 424 84 41, rene.schmuckli@artprofil.ch

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

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

SBB Wagen von Roco eingetroffen

Art. 74396



Art. 74398



Art. 64397



Art. 74399



h.r.g.ehri
Modelleisenbahnen

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

Verkaufen

Spur N Verkaufe Wabu 12 historische schwere 4-Achser. Bärlocher Paul, Mühlstrasse 17, 9240 Uzwil, Tel. 071 393 47 40, paul.baerlocher@gmx.ch

Spur HO Zu verkaufen: Messingmodelle amerikanischer Dampflokomotiven, Personenwagen Plastic Rio Grande, Amtrak-Personenwagen inkl. Dieselloks. Bitte Liste verlangen. Tel. 062 775 28 26, wbaseon@bluewin.ch

Spur 0 Lemaco: Re 4/4 II rot, 11179, Fr. 2700.–, Ae 4/4 BLS, braun, 257, Fr. 3500.–, Vitr.-Modell M. Steffen, 9472 Grabs, Tel. 081 771 39 30, stemar@bluewin.ch

Spur 0 Verkaufe Vitrinenmodell Ae 6/6, Modell W. von Rohr, Hindelbank (Gleichstrom). Ausführung in Bronze-Guss. Kantonswappen Bern. Verlangen Sie Foto oder Besichtigung. Verkaufspreis Fr. 5300.–. p.-r.oesch@hispeed.ch

Spur 1 Märklin Maxi: umfangreiche Sammlung zu verkaufen. Alles originalverpackt und unbespielt. Liste auf Anfrage. Abgabe in einem Los. Abholung Westschweiz. Tel. 024 481 63 63

Spur Hm Verkaufe neue LGB Allegra ABe 8/12 Nr. 3504, Dario Cologna, digital mit Sound und Ge 4/4 Nr. 643 Vals, analog, alles in OVP. Preis Verhandlungssache. urs.laenzlinger@bluewin.ch

Verschiedenes

Leidenschaftlicher Sammler sucht: schöne restaurierte SBB-Stationsglocke, SBB-Flügelsignal (einflügelig) 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

LOKI-Sonderhefte Spezial Nr. 1 bis 40

in Topzustand, zusätzlich 5 Sonderausgaben von EZ, für Fr. 250.– (neu Fr. 25.– pro Heft jetzt nur Fr. 5.–). Muss abgeholt werden. Brunner Hans Rudolf, im Zentrum 16, 8634 Hombrechtikon, Tel. 055 244 16 39, hrennurb@hispeed.ch

Suche Fotos/Karten/Pläne vom alten Bahnhof Zürich Altstetten (bis 1965) und von Gebäuden/Strassen in direkter Umgebung (Hohl-, Altstetter-, Vulkanstr. usw.). Kontakt bitte unter mvisser@hispeed.ch

Literatur: Verkaufe 35 Ordner mit je 11 LOKI-Heften von 1980–1990, die Modelleisenbahn 1991–2015. LOKI alle Hefte sind in gutem Zustand, gelocht in Ordner. Preis pro Ordner Fr. 10.–. Verkaufe nur die ganze Sammlung. Tel. 081 413 33 17 oder 079 379 60 79, mukla@bluewin.ch

Verkaufe Eisenbahnsammlung

Alle Spuren, Uniformen, Mützen usw. Holz, Plastic, Blech. Kein Versand. Bei Interesse: Tel. 061 302 04 28, Beantworter

Bestellungen

Börseanzeigen 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.

Insertionsschluss für Börseanzeigen in der LOKI 6|2018: Freitag, 3. Mai 2018

LOKI America



Amerika! Das Land der unbegrenzten Möglichkeiten!

Nachdem in diesem Jahr die US-Modelleisenbahn-Convention in der Schweiz eine Renaissance erlebt hat, freuen wir uns, Ihnen mitzuteilen, dass wir mit einem neuen Amerika-Sonderheft aufwarten werden.

Ausschnitt aus Pelle Söeborgs Anlage; kein anderer hat den US-Modellbahn-Bau der «Modern Era» (Epoche V und VI) so geprägt in den letzten 20 Jahren.

Von Kim Nipkow

Die LOKI America wird Ihnen die Möglichkeit geben, einigen der talentiertesten Modelleisenbahn-Bauer im Feld der US-Modellbahn zu entdecken. Sie werden

die Schulter zu blicken. Lassen Sie sich von knapp 60 Seiten Werkstatt-Artikeln inspirieren. Es wird eine Vielzahl verschiedener Themen behandelt werden. Unter anderem

Anlagenbau mit wenig Platz, Landschaftsgestaltung verschiedener Regionen, Nachbildung von Wüstenvegetation bis hin zu Bäumen, Gestaltung von Straßen, Alterung

Jack Burgess' Yosemite Valley Railroad. Eine Anlage, welche die gleichnamige Eisenbahngesellschaft bis aufs letzte Detail wieder zum Leben erweckt.





Tom Johnsons «Shelf Layout» brilliert durch seine fantastische Herbstatmosphäre. Beeindruckend ist, dass die Anlage gerade mal eine Tiefe von 30 cm hat.

in unterschiedlichen Stufen an verschiedenen Wagentypen, Gestaltung von urbanen Szenen und vieles mehr. Des Weiteren präsentieren wir Ihnen einige handverlesene

Anlagen und Dioramen, die mit einem äusserst realistisch wirkenden Modellbau brillieren. Ein Leckerbissen für jeden Modellbaubegierdeten.

Ab 14. Dezember 2018 im Handel
Jetzt vorbestellen unter www.loki.ch
Preis: CHF 27.90 / Euro 27,90

Jürg Rüedi sammelt. Allerdings keine makellosen Messingmodelle, sondern künstlerisch gealtertes Rollmaterial und Dioramen.



Bahn aktuell

Foto: André Niederberger



Bye-bye,
geliebte «Eule»

Nach vielen Kilometern im Eulen-Look auf dem SBB-Schiennetz endete am Ostermontag, 2. April 2018, der Einsatz der Re 460 105-0 als Werbeträgerin für den Lokführerverband VSLF. Sie zog den Zug 2893 von Flüelen über die Gotthard-Bergstrecke nach Lugano und wurde anschliessend als Lokzug um 18.00 Uhr nach Bellinzona ins dortige Industriewerk überführt.

Der Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF) ist einer der beiden Lokführerverbände in der Schweiz und anerkannter Sozialpartner der SBB und der Privatbahnen sowie Mitglied der Verhandlungsgemeinschaft. Er wurde 1957 neu gegründet, nachdem einige Mitglieder sich nicht mehr mit dem Schweizerischen Eisenbahnerverband (SEV) hatten identifizieren können. Der Name VSLF geht jedoch zurück auf das Jahr 1876, als er ursprünglich gegründet wurde, um 1933 in den SEV einverlebt zu werden.

Am 22. November 2013 erfolgte ein grosser Moment: das Rollout der zweiten VSLF-Werbelok in der Verbandsgeschichte. Bereits 2001 verkehrte die Re 6/6 11689 im Jubiläumsjahr über neun Monate lang im VSLF-Kleid auf dem ganzen Schienennetz der SBB. Zwölf Jahre später folgte mit der «Eule» auf der Re 460 105-0 eine der Zeit angepasste Werbung. Dabei setzte der Verband auch auf Interaktivitäten, konnten doch Fotos der Lok eingesandt werden, die dann auf der Webseite des VSLF präsentiert wurden. HRo



Die Lok fährt am 2. April 2018 in Flüelen ein, um danach ihre letzte Zugleistung in Angriff zu nehmen.



Der Gotthard-Panorama-Express, bestehend aus einem Bpm61, einem B 5085 (ex Bpm UIC-X) und zwei Apm PAN0, war die letzte Anhängelast für die VSLF-Werbelok, hier bei Wassen.



Bei Taverne neigt sich die Abschiedsfahrt bereits langsam dem Ende zu und somit auch der fast fünfjährige Einsatz der geliebten «Eule».

MIB steht vor grossen Veränderungen



Der BDe 4/4 11 an der Endstation Innertkirchen neben einem MIB-Urgestein: dem als Denkmal aufgestellten Akkutriebwagen CFa2/2 5.

Bei der Meiringen-Innertkirchen-Bahn (MIB) wird sich im Verlaufe des Jahres einiges ändern. Die nur knapp fünf Kilometer kurze Meterspurbahn der Kraftwerke Oberhasli steht häufig etwas ausserhalb des Fokus von Eisenbahnfreunden. Im Herbst soll der «neue» GTW abgeliefert werden. Das Fahrzeug stammt aus den Beständen der CEV und wurde dort durch die neu abgelieferten SURF-Triebwagen ersetzt. Die vier GTW gelangen nun nach einer Komplettrevision beim Hersteller Stadler zur MIB (1 Stück) respektive zur ASM (3 Stück).

Bei der MIB wird der GTW die Hauptlast des Verkehrs übernehmen und damit den bisher eingesetzten Be 4/4 8 in die Reserve verdrängen. Der bisherige Reservetriebwagen BDe 4/4 11 (ehemals BDe 4/4 604 der CJ) blickt dadurch einer ungewissen Zukunft entgegen. Das Fahrzeug wird bereits heute nur selten eingesetzt, sodass eine Portion Glück dazugehört ihn auf der Strecke zu sehen.

Aufgrund der kommenden Veränderungen organisierte der Verein Association ASD 1914 am 24. März 2018 eine einmägige Fotofahrt. Mit dieser Fahrt konnte eine Fahrzeugaufstellung in Innertkirchen verwirklicht werden, und wiederum gab es die Möglichkeit, einige Streckenaufnahmen des Fahrzeugs auf der Bahn anzufertigen.

Bei der Fahrzeugaufstellung konnte nebst dem BDe 4/4 11 gleich noch ein weiteres Fahrzeug mit jurassischen Wurzeln integriert werden: die Gem 4/4 12. Das einst als De 4/4 402 bei den CJ im Einsatz

stehende Fahrzeug wurde durch den Einbau einer leistungsfähigen Dieselpotagergruppe zu einer Zweikraftlokomotive

umgebaut und kommt so auch ausserhalb der MIB des Öfteren als Baustellenfahrzeug zum Mieteinsatz.

Fotos: Peter Hürlimann



Zwei ehemalige Jurassier im Bernbiet: die Zweikraftlok Gem 4/4 12 und der Triebwagen BDe 4/4 11.



Der Be 4/4 8, ein von der MIB ab Industrie beschaffter Triebwagen bei der Aareschlucht West.

Foto: André Niederberger



Klassischer Gotthard-Schnellzug

Der am 27. März 2018 anlässlich einer Pressefahrt verkehrende Gotthard-Panorama-Express erinnerte stark an vergangene Tage: Aufgrund des eingereichten MC76-Gepäckwagens glich der GoPEX einem klassischen Gotthard-Schnellzug.

Foto: Tibert Keller



OeBB-NPZ wieder in der Heimat

Am 27. März 2018 erfolgte die Rückgabe des von der SOB gemieteten OeBB-NPZ – es wurde lediglich der Triebwagen bei der SOB eingesetzt – von Herisau via Samstagern–Zürich nach Balsthal.

Foto: Julian Ruf



Mit dem Nostalgiezug zur GV

Die Dampffreunde der RhB führten am 17. März 2018 ihre alljährliche Generalversammlung in Bergün durch. Die Anreise der Mitglieder erfolgte stilgerecht mit der Ge 4/6 353 und einem passenden Gmp.

Modernisierung der Appenzeller Bahnen



Der rund 700 Meter lange Ruckhaldetunnel zwischen St. Gallen und Rietbüsl ist das Herzstück der Modernisierung der Appenzeller Bahnen (AB) sowie Voraussetzung für den Betrieb der künftigen Durchmesserlinie Trogen–St. Gallen–Appenzell und für die Verdichtung des Angebots. Die einspurige Tunnelstrecke erhält eine feste Fahrbahn und weist eine maximale Steigung von 80 Promille auf. Dies stellt besondere Anforderungen an die Bahntechnik. Denn die Strecke kommt ohne Zahnstange aus. Der neue Tunnel ersetzt die zwischen 1887 und 1889 gebaute, 940 Meter lange Ruckhalde-Kurve. Mit der letzten Zahnstangenstrecke auf der Linie St. Gallen–Gais–Appenzell verschwindet eine technische Meisterleistung aus früheren Zeiten. Gebaut in schwierigem Gelände weist sie einen Kurvenradius von lediglich 30 Metern und eine Steigung von bis zu 90 Promille auf. Der letzte Zug befuhr die alte Strecke am Ostermontag, 2. April 2018, und zog zahlreiche Bahnfans aus dem In- und Ausland an. Bis zum 6. Oktober verkehren Bahneratzbusse zwischen St. Gallen und Teufen. Während dieser Zeit wird die alte Strecke abgebrochen, die Haltestelle Rietbüsl verlegt und der Tunnel mit Gleis und Bahntechnik ausgerüstet. Ab 7. Oktober 2018 verkehren neue «Tango»-Triebzüge von Stadler Rail durch den neuen Ruckhaldetunnel. FJ



Der erste «Tango»-Triebzug bei der Überführung am 27. März 2018 bei Gossau.



Im Bereich der Haltestelle Rietbüsl steht die Infrastruktur vor einer grossen Veränderung. Der Strassenbahnbereich wird aufgehoben, und die Bahnlinie und die Haltestelle werden hinter die Häuserzeile verlegt.



Die Ruckhaldekurve neben dem unteren Tunnelausgang wird rasch abgebrochen.



Ein «Tango»-Triebzug hier am 27. März 2018 in Teufen bei einer Probefahrt.



Mit verschiedenen Plakaten und Transparenten machte die AB auf die letzte Fahrt aufmerksam und machte aus diesem Ereignis einen Kultevent.



Inzwischen nur noch eine Erinnerung: der BDeh 4/4 11 mit dem ABt 121 als S22 Appenzell–St. Gallen am 24. März 2018 zwischen Teufen und Stofel.



Die S22 Appenzell–St. Gallen in einem der gefährlichen gemeinsamen Strassenabschnitte in Teufen.



Der Triebwagen BDeh 4/4 17 nimmt das Gefälle der Ruckhalde ein weiteres Mal in Angriff. Rechts im Hintergrund befindet sich die Kirche St. Otmar von St. Gallen, welche die Szenerie beherrscht.

Grosses (Tunnel-)Kino im Kreuzungsbahnhof



Fotos: Hanspeter Teutschmann

Der Verein Tunnelkino ist dafür bekannt, die Austragungsorte seiner Generalversammlung jedes Mal mit einer Zubringerfahrt mit dem vereinseigenen Triebwagen zu kombinieren, so verschlug es den Triebwagen ABe 526 290-2 (ex SOB) für die GV 2018 am 24. März 2018 nach Kerzers.





Weitere getaufte Miet-Vectron

Am 27. März 2018 gelangte wieder ein neuer SBBIN-Vectron in die Schweiz. Die 193 467 «Brig» fuhr von Basel herkommend via Lötschberg-Scheitelpiste nach Brig, hier zwischen Wichtach und Kiesen.

Selbst-fahrender Dienst-wagen

Der am 17. März 2018 in Tiefencastel abgestellte Dienstwagen Nr. 75640 der Firma Walo Bertschinger wartet auf seinen Einsatz. Es handelt sich um einen selbst-fahrenden Transportwagen für den Umbau des Mistailtunnels, der eine Eigenentwicklung der Baufirma darstellt und von der RhB geprüft und abgenommen wurde.



Weitere RhB-Einheitswagen im Abbruch

Mit den neuen Alvra-Gliederzügen werden nach und nach ältere Einheitswagen überflüssig. So wanderten weitere EW-Wagen in den Abbruch in Untervaz, wie hier der B 2364 und der A 1224 am 13. März 2018.

BLS-Mutz auf TPF-Streckenabschnitt

Die Transports publics fribourgeois (TPF) weiht nächstes Jahr ihr neues, multimodales Zentrum in Givisiez ein. Ab diesem Zeitpunkt bis voraussichtlich 2025 wird sich die BLS in diesem Gebäude einmieten und einen Teil ihrer Fahrzeugflotte mit eigenem Personal warten. Dazu gehört auch die 31 RABe 515 umfassende Mutz-Flotte. Üblicherweise sollen die Fahrzeuge via Bern-Fribourg nach

Givisiez gelangen. Sollte die Anfahrt via Fribourg nach Givisiez geschlossen sein, wäre nur noch eine Anfahrt via Cressier-Münchenwiler-Murten möglich. Eine solche Anfahrt gestaltet sich zwar aufwendiger, damit wären die Fahrzeuge aber nicht blockiert respektive von der Wartung abgeschnitten.

Um die Hin- und Wegfahrt zu testen, verkehrte am 22. März 2018 der Mutz-

RABe 515 026, dank einer Ausnahmebewilligung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), auf der TPF-Strecke von Freiburg via Belfaux-Cressier nach Murten und wieder zurück.

Da die Regelzüge der TPF seit dem Fahrplanwechsel 2017/18 zwischen Murten und Fribourg im Halbstundentakt verkehren, waren längere Kreuzungshalte notwendig.

MSe



Während der Testfahrt zeigt sich der RABe 515 026 oberhalb von Murten, kurz vor der neuen zweigleisigen Haltestelle Münchenwiler/Courgevaux.

Foto: Markus Seeger

Geburtstag in den Berner Alpen

Die Schynige-Platte-Bahn (SPB) feiert dieses Jahr ein rundes Jubiläum: 125 Jahre schon fährt die Bahn den Sommer durch Touristen auf die Schynige Platte hoch. Fast ebenso alt ist die Dampflok H 2/3 5, welche 1894 durch die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur abgeliefert wurde. Die Lok wird derzeit komplett revidiert und für die neue Saison fit

gemacht. Sie wird auch ihr bisheriges grüneres Farbkleid verlieren und neu wieder wie zu früheren Zeiten in Schwarz lackiert. Die Lok wird dabei mehrheitlich durch den Verein «Lok 5» revidiert, da die restliche Belegschaft mit Arbeiten an den überwiegend aus den Elektrifizierungsjahren der Bahn stammenden Elektroloks ausgelastet ist. Noch heute wird die Dampflok jährlich bei der

Montage der Fahrleitung im Frühjahr verwendet und fährt an einigen ausgewählten Daten mit öffentlichen Passagierzügen.

Aufgrund des Jubiläums gewährte die SPB am 24. März 2018 Einlass in die Werkstätte in Wilderswil, wo sowohl die in der Revision begriffene Dampflok wie auch die ebenfalls in Revision stehende He 2/2 16 zu besichtigen waren.

PH



Der «Bergdampfer» H 2/3 5 nimmt langsam wieder Gestalt an.



Bei der zerlegten He 2/2 16 zeigt sich fast die gesamte Technik der Lok.

Fotos: Peter Hürzeler



Güterzugs- lok vor Nachzug gespannt

Eher selten sind heutzutage Einsätze von Re-620-Lokomotiven vor Personenzügen, wie hier am 9. März 2018, wo die Re 620 088 «X-Rail» von SBB Cargo den Nightjet EN 464 bespannte.



GEX- Panorama- wagen in Regionalzug

Seit geraumer Zeit setzt die RhB ihre Glacier-Express-Panoramawagen auch in Regionalzügen ein, wie hier am 8. März 2018 hinter der Ge 6/6 II 704 bei Trin.



Zufälliges Sihltaler Dampf- treffen

Die Dampfloks der Zürcher Museumsbahn (ZMB) müssen jährlich zur Kesselinspektion angeheizt und geprüft werden, so auch am 24. März 2018, im Sihlwald beim Heimatdepot. Bei dieser Gelegenheit war der halbe Bestand der Dampfloks der ehemaligen Sihltalbahn wieder vereint.

Eichwagen weiterhin im Einsatz



Foto: Georg Trüb

Am 4. April 2018 konnte in Weinfelden ein Eichwagen, der Xas 80 85 98 22 101-4, im (seltenen) Einsatz gesehen werden. Dabei werden die Eichgewichte zu je fünf Tonnen mit dem eingebauten Kran auf die Schienen gesetzt und danach von Hand auf die Brückenzaage gerollt.

Neues Diagnosefahrzeug bei den SBB



Foto: Johannes Weibel

Seit Anfang Februar 2018 verkehrt mit dem X 99 85 93-61 247-1 (ex Apm 61 85 10-90 247-0) bei der SBB ein neues, gezogenes Diagnosefahrzeug.

Brünig-Talbahnlok wieder unter Dampf



Foto: Georg Trüb

Am 1. April 2018 hat die G 3/4 208 der Ballenberg-Dampfbahn (BDB) nach ihrer Aufarbeitung in Landquart den offiziell ersten Zug von Interlaken Ost nach Meiringen und weiter nach Innertkirchen geführt. Die Lok war bekanntlich beim Depotbrand in Interlaken Ost am 16. November 2013 stark beschädigt worden.

Das besondere Bild zum Schluss



Foto: Thibert Keller

Bei Mellingen gelang am 28. März 2018 dieses historisch wirkende Foto anlässlich der Überführung des aufgearbeiteten Wagens C4 9002 der SBB Historic.



Prototyplokomotive und -Triebwagen, welche fernab eines realen Vorbilds gebaut wurden.

Eigenbaumodelle in Spur H0 von Jürg Ryser (Teil 1)

Wenn Modellbahnlträume wahr werden

Als Dominik Gurtner beim Fototermin bei Jürg Ryser dessen Modelle zum ersten Mal sah, glänzten seine Augen wie damals als kleiner Junge, als er zum ersten Mal seine Wunschlokomotiv im Schaufenster gesehen hatte. Jürg Rysers Sammlung von Eigenbaumodellen ist sehr gross und absolut beeindruckend. Umso mehr ein Grund, diese wunderbaren Schweizer Modelle in einem Bericht zu dokumentieren und der Modellbahnwelt zu präsentieren.

Von Dominik Gurtner (Text und Fotos)

Jürg Ryser betreibt das Hobby Modellbahn und Modellbau schon seit seinem 20. Lebensjahr – dementsprechend gross sind auch seine Erfahrungen beim Fräsen und Drehen sowie im Umgang mit Kunststoffen und Farben. Er wollte schon immer die Lokomotiven, Trieb- und Steuerwagen im Modell haben, die er beson-

ders möchte oder zu denen er einen Bezug hatte. Doch gibt es zahlreiche eher wenig bekannte Fahrzeuge kaum von Grossserienherstellern zu haben. Und diejenigen von Kleinserienherstellern eignen sich weniger für den Anlagenbetrieb. Dies ist einer der Beweggründe dafür, dass Jürg Ryser sich für den Eigenbau entschieden hat.

Fahren sollen sie

Damit die einzigartigen Modelle nicht nur in der Vitrine angeschaut, sondern auch auf der Modellanlage eingesetzt werden können, war beim Bau seine höchste Priorität, diese auch anlagetauglich zu bauen. Die kürzeren Fahrzeuge müssen die Räder R2 und die längeren Fahrzeuge die Räder R3



die wahren Modellbahnschätze im Berner Wohnzimmer.

Bevor die verschiedenen Vorgehensweisen direkt an den definitiven Modellen ausgeübt wurden, hatte Jürg Ryser unter anderem fantasievolle Prototypen gebaut. So entstand beispielsweise der elegant aussehende BLS-Gepäcktriebwagen De 4/4 oder die SBB-Elektroloik mit der Ae 4/6-Front und dem Unterbau einer Ae 6/6. Diese beiden «Fantasie-Triebfahrzeuge» sehen bereits so professionell aus, dass auch ihnen ein Foto gewidmet wird.

Auf den folgenden Seiten werden die schönen und teilweise noch nie industriell gefertigten Modelle vorgestellt – viele verbinden damit wohl noch schöne Kindheitserinnerungen an die Fahrzeuge und werden staunen, dass ein ambitionierter Modellbauer sich ihrer Nachbildung gewidmet hat. Die Fahrzeuge werden der Bahngesellschaft entsprechend aufgelistet. Als Fotokulisse hat mir der wunderbar verfeinerte und angepasste Faller-Bausatz vom SBB-Bahnhof Ostermundigen gedient, welcher den aktuellen Betriebszustand des Aufnahmegerüsts wiedergibt.

Die BLS AG und ihre Vorgängerbahnen

Rückwirkend auf den 1. Januar 2006 hat vor zwölf Jahren der Regionalverkehr Mittelland AG mit der BLS Lötschbergbahn AG zur heutigen BLS AG fusioniert, der zweitgrößten Bahngesellschaft und grössten Privatbahn der Schweiz.

Der Regionalverkehr Mittelland AG entstand im Jahr 1997 per Fusion aus der sogenannten EBT-Betriebsgruppe, bestehend aus der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (EBT), der Solothurn-Münster-Bahn (SMB) und den Vereinigten Huttwiler-Bahnen (VHB).

Die BLS Lötschbergbahn AG wiederum entstand ebenfalls 1997, per Fusion aus der BLS-Gruppe. Diese bestand aus der einstigen Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) sowie aus den der ehemaligen Betriebsgruppe angehörenden Bahnen Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn (GBS), Spiez-Erlenbach-Zweisimmen-Bahn (SEZ) und Bern-Neuenburg-Bahn (BN).

Eine Vielzahl der Eigenbaumodelle in Spur H0 von Jürg Ryser haben das Vorbild bei den oben genannten Berner Privatbahnen. Dabei spannt er den Bogen der Nachbildungen von den Vorgängerbahnen bis hin zur heutigen modernen BLS AG.

befahren können. Aus diesem Grund sind die Antriebe und gewisse Drehgestellblenden von Roco. Die Detaillierung wurde trotz der anlagentauglichen Bauweise keinesfalls vernachlässigt. Im Gegenteil: Das Höchstmaß an Detaillierung und Vorbildtreue wurde bei den Eigenbaumodellen realisiert.

Die Trieb- und Steuerwagen verfügen über vollständige Inneneinrichtungen und Nachbildungen der Führerstände. Die Rahmen der Lokomotiven und Triebwagen sowie die Drehgestelle werden vollständig aus Messing gefertigt. Die Modelle werden übrigens von der Zeichnung bis zur Vollendung vollständig im Wohnzimmer gefertigt, dies in absolut beeindruckender Weise ohne Unterstützung einer weiteren Person.

Erfahrungen im Kunststoffbau

Die Gehäuse werden ebenfalls eigenhändig aus Kunststoff gefertigt, aus Evergreen-Platten und -Profilen. Wo es möglich ist, werden Gehäuse von gängigen Grossserienherstellern verwendet – die überschüssigen Teile werden aufbewahrt und eventuell bei einem anderen Modell verwendet. Für die Verbindungen der Kunststoffe Polystyrol und PVC werden Polystyrolkleber respek-

tive PVC-Kleber verwendet, für die Verbindung zwischen PVC und Polystyrol Acrylkleber. Auf den Einsatz von Zweikomponenten- und Sekundenkleber verzichtet der eifrig Modellbauer, da solche Klebungen nicht stabil genug sind und zudem nicht lange halten. Deshalb überzeugen die Modelle auch durch ihre Langlebigkeit und Stabilität.

Zugekauft werden vor allem Kleinteile wie Stromabnehmer, Radsätze oder Zurüstteile sowie Getriebe, aber nur wenn sie passen. Falls dies nicht der Fall ist, werden sie gleich auch selber hergestellt. Alle Modelle sind für den analogen Zweileiterbetrieb ausgelegt. Am Schluss werden die Fahrzeuge – ebenfalls im Alleingang – gespritzt und beschriftet.

Der Prototyp im Modell

Als Vorlagen für den Modellbau dienen Plankopien mit Massangaben, die leider nur in seltenen Fällen verfügbar sind, Fachliteratur oder Fotos der Vorbilder. In akribischer Arbeit wird dann festgelegt, was von einem Grossserienmodell übernommen werden kann und was selber hergestellt werden muss – so entstehen also

BLS De 4/5 795

1928 wurde die BN elektrifiziert, dafür wurden im Frühling 1929 sechs Schwertriebwagen durch die SLM, die SIG, die MFO und die SAAS abgeliefert. Fünf davon erhielt die BN, einer ging aus finanziellen Gründen zur BLS (Nummer 786, später 796). Dank der starken Leistung von 1600 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h waren die schweren Triebwagen dazu fähig, die schweren Schnellzüge nach Paris von Interlaken nach Neuenburg zu fahren. Doch bereits Mitte der 1930er-Jahre wurden die Schwertriebwagen durch die wirtschaftlichen Leichttriebwagen ersetzt. Die bis an-

hin rot-grau lackierten Schwertriebwagen wurden zu «Allzweck-Gepäcktriebwagen» umgebaut. Anfang der 1940er-Jahre wurde die aussergewöhnliche Lackierung durch das Tannengrün ersetzt. Das Einsatzgebiet blieb jedoch lange gleich, sie wurden weiterhin im Personen- und Stückgutverkehr eingesetzt. Mit dem Einzug der damals neuen Schwertriebwagen Be 4/4 wurden sie vor allem im Simmental auf der SEZ eingesetzt. Mitte der 1950er-Jahre wurde jeweils ein Stromabnehmer entfernt, und knapp zehn Jahre später wurden die schweren Gepäcktriebwagen im Autozugsverkehr

am Lötschberg eingesetzt. 1966 erhielt der abgebildete Triebwagen 795 eine Vielfachsteuerung, um zusammen mit einem Steuerwagen die Autozüge zu führen, statt wie bis anhin mit je einem Triebwagen am jeweiligen Zugschluss. 1972 wurde dann der vielseitig einsetzbare Gepäcktriebwagen ausgemustert, nur der ursprüngliche BLS-Schwertriebwagen 796 existiert heute noch. Die beiden wunderbaren Modelle stellen also den Betriebszustand ab 1963 dar, wo die Triebwagen bereits im Pendelverkehr vor den Lötschberg-Autozügen eingesetzt wurden.



BLS ABDe 4/8 751

Die leichten Doppeltriebwagen sind eine wahre Erfolgsgeschichte bei der BLS und ihren mitbetriebenen Bahnen. So kam es, dass 1964 bei der SIG (mechanischer Teil) und bei BBC (elektrischer Teil) eine dritte Serie leichte Doppeltriebwagen mit zwei

mittig angeordneten Motordrehgestellen bestellt wurde (ABDe 4/8 751–755). Die bewährte Technik wurde von den vorangehenden Doppeltriebwagen übernommen, einzig die Führerstände wurden verändert. Neu sind sie senkrecht abfallend

und weisen kein Gefälle mehr auf wie die Vorgänger. So war es auch möglich, in der Front integrierte Faltenbälge zu konstruieren, um einen gefahrlosen Übergang in den angehängten Steuer-/Doppeltrieb- oder Zwischenwagen zu ermöglichen. Bei



Alleinfahrt konnten diese bequem bündig in den Wagenkasten geschoben werden. 1993 ersetzte der im Modell nachgebildete ABDe 4/8 751 mit seinem Steuerwagen

Bt 950 den in Därstetten verunfallten Doppeltriebwagen BN ABDe 4/8 755. 2003 wurde die erste Triebwageneinheit ausgerüstet, 2005 folgte dann das Vorbild des im

Modell nachgebauten Triebwagens Nr. 751. Das Modell widerspiegelt also den Betriebszustand ab 1998, ausgerüstet mit einem modernen Einholm-Stromabnehmer.

GBS Eea 3/3 402 «Susi»



Dieser Lokomotivtyp stammt von der Ee-3/3-Bauserie ab, welche 1991 hergestellt wurde. Anders als die üblicherweise mit Stangenantrieb gebauten Ee-3/3-Rangierlokomotiven verfügen diese Lokomotiven über einen Einzelachsantrieb. Die GBS benötigte eine leistungsfähige Rangierlokomotive, die ebenfalls im Streckendienst eingesetzt werden (V/max 75 km/h) und fahrleitungslose Anschlussgleise bedienen konnte. Des-

halb verfügt die GBS-Lok im Gegensatz zu den 1985 abgelieferten PTT-Loks über Akkumulatoren. Die GBS taufte die moderne Rangierlok liebevoll auf den Namen «Susi» und setzte sie anfänglich für das Verschieben von Panzerwagen im Bahnhof Uetendorf ein. Mit der BLS-Fusion (Umzeichnung auf BLS Eea 935 402) erlangte die «Susi» neue Aufgabengebiete, wie etwa das Bereitstellen von BLS-Autozugwagen in

Kandersteg. Das Modell verfügt über bewegliche Achsen, damit die problemlose und komfortable Kurvengängigkeit gewährleistet ist. Es gibt den Ursprungszustand wieder, mit den schönen, erhabenen Produktionsschildern «SLM und BBC» sowie den Nummern- und Namensschildern. Wie alle Modelle von Jürg Ryser verfügt auch die Eea 3/3 über einen NEM-Kupplungsschacht.

GBS Be 4/4 763 mit BLS-Steuerwagen Typ BDt 351

Die abgebildete Komposition könnte bei- nahe einen BLS-«Stresa-Pendelzug» darstellen, wenn man noch einen AB-Zwischenwagen Typ EW I einreihe würde. Doch die beiden Bijous wurden für das Foto spontan zusammengekuppelt. Nun zum GBS-Schwertriebwagen Be 4/4 763: Dies ist einer der insgesamt drei produzierten Schwertriebwagen, welche von der SIG und der SAAS produziert wurden. Zwei davon (761-762) gelangten 1953 in einem dunkelgrün-hellgrünen Farbkleid zur BN und wurden vom Personal aufgrund der speziellen Farbgebung «Wellensittiche» genannt. Der einfarbig grün lackierte GBS Be 4/4

gelangte 1956 zur GBS. Die Schwertriebwagen wurden bis zur Aufhebung der 3. Klasse 1956 als Ce 4/4 bezeichnet. Die Triebwagen ersetzten die betagten und schwachen Ce 4/6 und Fe 4/5 im hochwertigen Reisezugverkehr und zogen auf der BN sowie im Gürbetal schwere Reisezüge, unter anderem auch SNCF-Wagen mit dem Ziel Paris. Später folgten dank der Vielfachsteuerung auch Einsätze vor den BLS-Autozügen am Lötschberg sowie diverse Regionalzugesätze im Raum Spiez und an der Lötschberg-Südrampe zwischen Brig und Goppenstein. Der nachgebildete GBS-Schwertriebwagen beförderte auch Güterzüge auf der

«Schwarzenburger-Linie», beispielsweise die Ölzüge, welche zum Tanklager bei der Schwarzwasserbrücke transportiert werden mussten. Diese wurden dann jeweils ab Mittelhäusern zum Tanklager geschoben. Der Führerstand des Be 4/4 wurde sehr detailliert nachgebaut – auch die BLS-«Eigenheit» mit der rechten Anordnung des Führerstandes ist originalgetreu nachempfunden.

Beim Steuerwagen BDt 351 handelt es sich um einen mehrfach in der BLS-Werkstätte in Bönigen umgebauten einstigen vierachsigen Personenwagen mit offenen Einstiegsplattformen.





Ein äusserst seltenes und eher unbekanntes Fahrzeug hat Jürg Ryser mit dem GBS ABDe 2/8 704 realisiert. Ursprünglich beschaffte die damalige Gürbetalbahn (GTB) 1935 und 1937 zwei Triebwagen des Typs Ce 2/4 bei der SLM und der SAAS. Da das Fahrgastaufkommen im Grossraum Bern massiv zunahm, beschaffte man bereits 1939 bei der SLM (!) einen passenden Leichtanhänger mit 2. und 3. Klasse und einem Gepäckabteil. Da jedoch an den Endbahnhöfen der Anhänger immer umfahren

werden musste, baute man diese Wagen in Steuerwagen um. Den benötigten Führerstand entnahm man den Ce 2/4, die als Triebwagen ja über zwei Führerstände verfügten. Den neuen Führerstand baute man in das ehemalige 2.-Klass-Abteil des Anhängers ein. Der GBS-Triebwagen Nr. 703 kam erst viel später als die BN und die SEZ in den Genuss eines Steuerwagens, nämlich 1956. Durch einen Unfall in Interlaken Ost mit dem BN BCFe 2/8 705 wurde der unbeschädigte Steuerwagen frei, der Trieb-

wagen musste abgebrochen werden. Die zuletzt als ABDe 2/8 bezeichneten Triebwagen verkehrten vor allem im Gürbetal. 1982 gelangte der GBS-Triebwagen 704 zur Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB), alle übrigen Fahrzeuge dieses Typs wurden Mitte der 1980er-Jahre abgebrochen. Die Eigenheit des Triebwagens Nr. 704 wurde ebenfalls professionell umgesetzt – die beiden letzten Einheiten der Serie verfügen über tiefere Frontfenster, die sich den Seitenfenstern anpassen.

SEZ ABDe 4/8 741

Die sehr modernen und futuristisch aussehenden Leicht-Doppeltriebwagen des Typs BCFe 4/8 (ab 1963 ABDe 4/8) wurden 1945/1946 von der SIG (mechanischer Teil) und von der SAAS (elektrischer Teil) abgeliefert. Als Nachfolger der beliebten und wirtschaftlichen BLS-Doppeltriebwagen BCFe 4/6 «Pharao» konnten bei den neuen Doppeltriebwagen wesentliche Punkte verbessert werden – so erhielten die drei Triebwagen der SEZ (741), der GBS (742) und der BN (743) für beide Kastenhälften je zwei Drehgestelle, wovon die beiden mitt-

leren Drehgestelle motorisiert sind. Dies sorgte für mehr Laufruhe. Über den beiden Motordrehgestellen befanden sich die technischen Einrichtungen wie Aggregate und Kompressoren sowie das Gepäckabteil. So waren die beiden Fahrgasträume vom Lärm geschützt. Die Triebwagen behielten im Gegensatz zu den folgenden Doppeltriebwagen-Serien der BLS ihre Führerstände bis zum Einsatzende unverändert bei, lediglich die Sitzanordnung wurde durch die Aufhebung der 3. Klasse verändert. Die Stimmigkeit dieser wunderbar geformten Fronten

wurde im Modell von Jürg Ryser sehr gut getroffen. Sie verleiht den Leicht-Doppeltriebwagen ihren speziellen Charakter. Der SEZ-Doppeltriebwagen leistete zuverlässige Dienste im Simmental bis ins Jahr 1991, danach wurde er an die OeBB verkauft, wo er dann als ABDe 245 eingesetzt wurde. Erhalten ist noch der ex BN-Doppeltriebwagen 743, der 1994 zur Region Val-de-Travers (RVT) gelangte und nun beim Verein Vapeur Val-de-Travers (VVT) mit rot-weißer Lackierung in St. Sulpice abgestellt ist.



EBT BDe 2/4 225

1932 wurden bei SWS und BBC insgesamt zwölf Triebwagen mit Gepäckabteil des Typs CFe 2/4 bestellt. Fünf davon gingen zur damaligen Emmentalerbahn (EB), sechs zur Burgdorf-Thun-Bahn (BTB) und einer zur Solothurn-Münster-Bahn (SMB). Der Sécheronantrieb wurde von den bewährten Lokomotiven des Typs Be 4/4 übernommen, welche zur gleichen Zeit gefertigt wurden. Das angetriebene Drehgestell befindet sich unter dem Gepäckraum, was sich positiv auf die Lärmmissionen im

Fahrgastrraum auswirkt. Die eingebaute Vielfachsteuerung des Typs I ermöglichte erstmals das Bilden von Pendelzügen, damals zusammen unterwegs mit den Umbausteuerwagen BCt4. In den 1950er-Jahren gab es verschiedene Umbauten und Erneuerungen am Fahrzeug, beispielsweise der Einbau von Schürzen, ein neues Antriebsdrehgestell oder der Austausch des Holzdaches durch ein Blechdach. Das Modell von Jürg Ryser zeigt den Betriebszustand bei der EBT, welche 1942 durch die Fusion der

EB mit der BTB entstand. Die im Modell nachgebildete Betriebsnummer 225 ist heute leider nicht mehr existent, jedoch das Fahrzeug mit der Nummer 240. Dieser EBT-BDe-2/4-Triebwagen ist heute im Depot Hettwil stationiert und wird vom Verein Historische Eisenbahn Emmental (VHE) liebevoll betreut und auch regelmäßig auf öffentlichen Fahrten eingesetzt. Auf dem Foto ist im Hintergrund zusätzlich der EBT-Regionalzug mit der «urchigen» Lokomotive Be 4/4 zu erkennen.



EBT De 4/4 236 mit EBT-Steuerwagen Bt 311 «Wasen-Marie»

Mit der sogenannten «Wasen-Marie» oder dem «RaSuWa-Pendel» hat Jürg Ryser einen legendären und gleichzeitig absolut einzigartigen Pendelzug aus dem Emmental hervorragend im Massstab 1:87 umgesetzt. Das Vorbild verkehrte mehrheitlich auf der EBT-Strecke von Ramsei über Sumiswald-Grünen nach Wasen i.E., im Volksmund abgekürzt «RaSuWa». Um die dortigen «über-

dimensionierten» Pendelzüge abzulösen, setzte man einen deutlich kürzeren und wirtschaftlicheren Pendelzug ein. 1987 baute die innovative EBT-Werkstätte Oberburg aus zwei SBB-Leichtstahlwagen zwei Steuerwagen für den Pendelzug Ramsei-Wesen i.E. Der Leichtstahlwagen erhielt auf einer Seite einen Führerstand und die rot-weiße EBT-Lackierung, später sogar noch

die RM-Anschriften. Gezogen wurden die Steuerwagen von den praktisch neu aufgebaute Gepäcktriebwagen des Typs De 4/4. 1994 wurde leider die Strecke von Sumiswald-Grünen nach Wasen i.E. stillgelegt, seither verkehren nur noch Güterzüge zum Fabrikgelände der RUWA. Im Jahre 2004 wurde dann der letzte «Wasen-Marie»-Steuerwagen verschrottet.



EBT Be 4/4 103 mit EBT-Regionalzug

Die elektrische Drehgestelllok Be 4/4 mit Einzelachsantrieb wurde 1932/1933 von der SLM (mechanischer Teil) und der SAAS (elektrischer Teil) an die gerade «elektrifizierten» Bahnen EB, SMB und BTB geliefert. Die drei Bahngesellschaften kauften damals gleich acht Lokomotiven Be 4/4 und zwölf Triebwagen CFe 2/4. Für damalige Verhältnisse war die Be 4/4 mit Einzelachsantrieb topmodern, es waren die ersten, normalspurigen Drehgestelllokomotiven mit Einzelachsantrieb. Die EBT-Version entsprach wesentlich der Version der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) und orientierte sich an der damaligen Reihe 1170 der Bundesbahnen Österreich (BBÖ). Die 1942 entstandene EBT war mit diesen Lokomotiven so zufrieden, dass sie 1944

und 1953 gleich noch je eine weitere Lokomotive des Typs Be 4/4 nachbestellte. Diese wurden dann mit einem Druckluftschalter statt einem üblichen Ölhaupschalter abgeliefert, 1967 wurden dann alle auf Druckluftschalter umgebaut. In den 1960er-Jahren wurden die Be 4/4 mit einer Vielfachsteuerung ausgerüstet, damit Doppeltraktionen mit weiteren Be 4/4 oder mit den BDe 2/4-Triebwagen (entsprachen technisch weitgehend den Be 4/4, hatten die halbe Leistung der Lok) möglich waren. Die Lokomotive wurde im Personen- sowie im Güterverkehr eingesetzt, mit zunehmendem Alter jedoch mehr im Güterverkehr. 1963 konnten die formschönen Lokomotiven sogar Güterzüge in Doppeltraktion von Basel nach Bern befördern. 1997 gelangten

alle Be 4/4 der EBT und der SMB durch die Fusion zur RM, wo sie noch bis 2000 vor Güterzügen als Ersatz für eine RM Re 4/4^{III} eingesetzt wurden. Erhalten blieben von den zehn Be 4/4 immerhin zwei Maschinen: die Be 4/4 102 bei der BLS-Stiftung – heute als Leihgabe beim VHE – und die Be 4/4 171 bei der «Association Swisstrain» in Payerne. Dem wunderbaren Modell von Jürg Ryser sind noch zwei Personenwagen der EBT angehängt, die ebenfalls in mühevoller und genauer Handarbeit entstanden sind: ein roter EBT-Einheitswagen I mit den Doppelklapptüren und den Kürzeln der mitbetriebenen Bahnen und an zweiter Stelle ein noch in Tannengrün gehaltener EBT-Personenwagen mit offener Plattform und Gepäckabteil Typ BD1.



BLS AG RBDe 566^{II}

In den Jahren 1984/1985 bestellte die damalige EBT-Gruppe bestehend aus den Gesellschaften Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (EBT), Vereinigte Huttwil-Bahnen (VHB) und Solothurn-Münster-Bahn (SMB) 13 sogenannte «Privatbahn-Nahverkehrs pendelzüge». Der Bedarf für einen Taktfahrplan wurde immer größer, und die teilweise aus der Gründerzeit stammenden Triebfahrzeuge vermochten die zunehmenden

Personenströme kaum zu bewältigen, da kaum Zusatzwagen mitgegeben werden konnten. Die bestellten Pendelzüge der EBT-Gruppe ähnelten der BLS-Version sehr stark, Abweichungen gab es bei den Steuerwagen (nur 2. Klasse bei der EBT-Gruppe) und bei der Aderbelegung der Vielfachsteuerung. Mitte 2006 gelangten die nach wie vor roten Pendelzüge durch die Fusion zur BLS AG. Diese setzt die sehr

gefragten Pendelzüge im ganzen S-Bahn Verkehr ein. Auch 2018 sind diese Pendelzüge nicht wegzudenken – täglich meistert die BLS-RBDe-566^{II}-Flotte zusammen mit den BLS-«Stammfahrzeugen» RBDe 565 die Pendlerströme in den Regionen Seeland, Emmental, Gürbetal, Sensetal und Grossraum Bern. 2011 wurden alle Fahrzeuge in den BLS-Hausfarben Silber-Grün-Blau lackiert, 2012 folgte die umfangreiche



Revision für den Einsatz in den nächsten 15–20 Jahren. Dank der Anpassung der Vielfachsteuerung ist auch ein freizügiger Einsatz des ehemaligen RM-Rollmaterials mit den BLS-Fahrzeugen möglich. So ist auf dem ersten Foto das stimmig umgesetzte Modell eines Zwischenwagens 2. Klasse in der modernen «NINA-Lackierung» zu sehen. Es ist ein ehemaliger Zwischenwagen der RM RBDe 566 I, die ebenfalls durch die Fusion zur BLS gelangten und neu teilweise

ohne Zwischenwagen auf dem angestammten Netz im Emmental verkehrten. Noch moderner sind die sogenannten BLS-Niederflur-Zwischenwagen «Jumbo», die den selbstständigen Einstieg für Rollstuhlfahrer ermöglichen. Sie wurden anlässlich der neuen Leitung der S-Bahn Bern ab 2004 gebaut. Die Wagenenden sowie die lärmisierten Drehgestelle stammen von ehemaligen BLS-EW-I-Personenwagen. In der Mitte verbindet ein Jakobsdrehgestell die

beiden Wagenkästen. Wesentliche Teile wurden damals aus der Fertigung der BLS-S-Bahn-Triebzüge RAe 525 «NINA» übernommen, so etwa die Türen oder das Geleink sowie die Übergangsbrücke. Dank den grossen Innovationen und dem handwerklichen Geschick von Jürg Ryser sind gleich mehrere Berner S-Bahn-Kompositionen nachbildungbar, beispielsweise die nach der Fusion (Zeitraum 2006–2012) noch sehr farbenfrohen S-Bahnen.



Das nächste Mal gehts weiter

Natürlich sind die Modelle der BLS AG und ihrer Vorgängerbahnen nicht die einzigen Eigenbaumodelle von Jürg Ryser. Sie stel-

len blass einen kleinen Bruchteil dar. Seine Modellbauleidenschaft brachte eine immens grössere Sammlung zustande. In ei-

nem weiteren Teil berichten wir über Fahrzeuge von verschiedenen Schweizer Privatbahnen.

Beleuchtung eines Einheitswagen-Pendelzugs in Spur H0

Fiat lux – es werde Licht!

Modellbahnzüge mit Innenbeleuchtung faszinieren die Betrachter immer wieder. Mittlerweile gibt es zahlreiche Anbieter von dafür infrage kommenden Bauteilen. Unser Autor Christian Moser hat sich dieser Thematik angenommen und dabei seinen gemischten Pendelzug, bestehend aus EW I und II, mit einer solchen Wageninnenraumbeleuchtung ausgerüstet.



Von Christian Moser (Text und Fotos) und Hans Roth (Fotos)

Pendelzüge sind eine Leidenschaft von mir. Vor einiger Zeit habe ich einen vierteiligen Leichtstahlzug, gezogen von einer Re 4/4¹, mit Beleuchtung ausgerüstet. Dabei habe ich ein Grundschema für die elektrische Verkabelung der Wagen und den Einsatz der vierpoligen Roco-Kupplung gemacht. Dieses Schema habe ich auch beim EW-III-Pendelzug, welcher ebenfalls eine Beleuchtung erhalten hat, angewendet. Das Prinzip ist eine sichere Stromversorgung und kein flackerndes Licht, und der Pendelzug hat unter sich eine elektrische Einheit mit Decoder. Die Lokomotive wird dabei nicht angepasst. Die Stromversorgung ab den Schienen wird beim letzten Wagen sowie beim Steuerwagen eingebaut. Da alle Zwischenwagen gleich aufgebaut sind, ist es technisch möglich, jeden auf diese Weise umgebauten Wagen in irgendeinem Pendelzug einzufügen. Der letzte Wagen wird dabei nur auf einer Seite mit der vierpoligen Kupplung versehen.

SBB-Pendelzug mit EW I und II

Das Rollmaterial von Lima und Roco hat bei mir seit den 1990-Jahren in der Schublade vor sich hingeschlummert. Die Fahrzeuge-

schaften sind nicht besonders gut gewesen, weil die Konstruktion bei den Drehgestellen und den Trittbrettern zu wünschen übrig liess. Alles war genau nach dem Original nachgebildet worden. Nur an die klei-

nen Radien und engen Weichen, die bei der Modelleisenbahn gang und gäbe sind, hat damals keiner gedacht. Bevor ich mich also an die Beleuchtung machte, entschied ich, dieses Problem zu lösen.



Am Trittbrett-Bauteil müssen beidseitig 45°-Kanten weggefeilt werden.

Nach etlichen Versuchen habe ich entdeckt, wo das Drehgestell anstellt und sich verhakt. Da die Türen nicht genau mittig zum Drehgestell angeordnet sind und dadurch die Trittbretter ebenfalls so sein müssen, habe ich festgestellt, dass die Abdeckungen beim Trittbrett gegen das Drehgestell den eine Punkt sind, der weggefeilt werden kann. Dazu ist am Drehgestellträger Seite Wagenende die Kante zurückzufilen ist, sodass bei grosser Auslenkung das Drehgestell nicht mehr an der Trittbretthalterung anstellt. Diese Massnahmen müssen an beiden Wagenenden und -seiten durchgeführt werden.

Die Fahreigenschaften waren nach der Aktion gut, sodass ich zur «Serienproduktion» übergegangen bin. Denn im Anschluss an die positiv verlaufenen Versuche habe ich die vorhandenen Wagen, einen nach dem anderen, nach Plan in Angriff genommen.

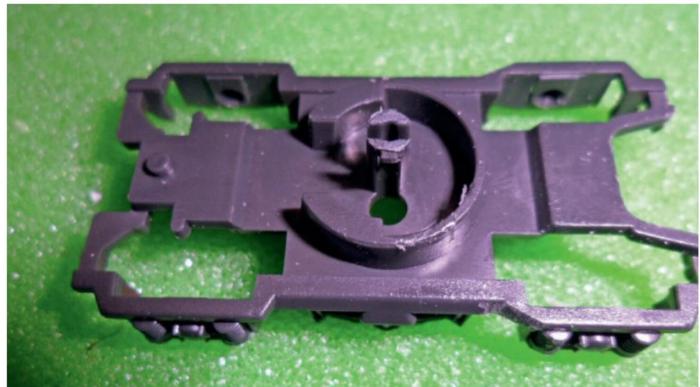
Die LED-Innenbeleuchtung der Zwischenwagen

Seit vier Jahren war die Beleuchtung meiner EW-I-Wagen bei mir ein Thema, darum hatte ich damals bei Conrad-LED-Streifen (starr 12V/DC, 330 mm lang) gekauft. Die Streifen sind mit acht SMD-LED ausgerüstet und können an den bezeichneten Stellen um eine Zweiergruppe gekürzt werden. Die vier B-Wagen sind damit versehen worden, die LED-Streifen mussten um je eine Zweier-LED-Gruppe gekürzt werden. Mit den Abschnitten ist der SBB-Steuerwagen BDt ausgerüstet worden, dabei ist es notwendig, die LED-Streifenabschnitte durch eine Diode gegen Verpolung zu schützen. Die AB- und der A-Wagen haben eine Waginnenbeleuchtung von Viessmann mit elf LED in Weiss erhalten, welche ebenfalls der Wagenlänge angepasst worden sind. Die Lichtfarbe der beiden verschiedenen Produkte ist nicht gleich, so wie es vielfach auch beim Original ist.

Die Lichtintensität kann variiert werden, indem die Spannung am Decoder verändert wird. Aber nun der Reihe nach.

Fahrzeugdemontage

Der Kasten wird vom Untergestell mithilfe von herkömmlichen Zahnstochern vorsichtig abgezogen. Das Dach wird ebenfalls vom Kasten getrennt, dabei müssen die Haltenocken, die das Dach halten, von innen vorsichtig getrennt werden.



Am Drehgestellrahmen müssen ebenfalls beidseitig kleine 45°-Kanten weggefeilt werden.



Zahnstocher sind zum Spreizen des Wagenkastens eine ideale Hilfe.



Die Demontage des Dachs ist schon eher eine Fuselie, und die Rastnasen können leicht abbrechen.

Die Inneneinrichtung ist auch von den seitlichen Haltenocken zu lösen, und die eingebauten Ballasteisenplatten sind auszubauen. Die Drehgestelle werden vom Untergestell und die vorhandenen KK-Köpfe vorsichtig aus der Halterung gelöst.

Untergestell

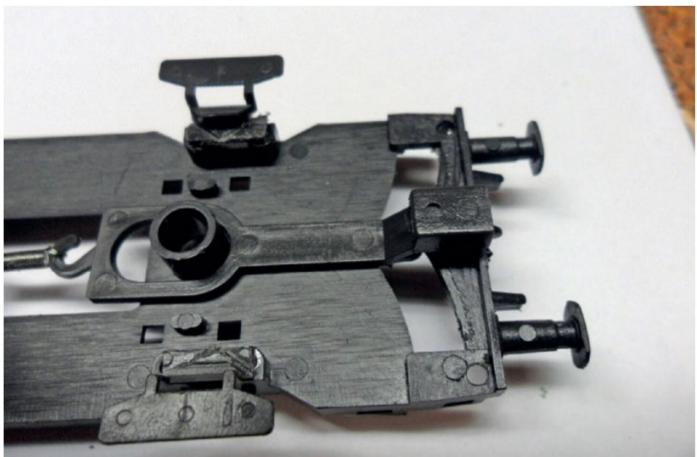
In allen vier Ecken bei den Pufferbohlen je ein Loch mit Durchmesser 1,8 mm für die Draht einföhrung ab der Kupplung bohren. Die Kurzkupplungsdeichsel kontrollieren, denn sie darf nirgends klemmen. Die Ballasteisenplatten mit Doppelklebband habe ich am Untergestell befestigt.

Drehgestelle und Achsen

Die Achsen müssen für den Elektro einbau ausgebaut werden. Bei den Lima-Wagen habe ich die eventuell vorhandenen Unebenheiten beim Ausschnitt für die Kurzkupplungskinematik weggefeilt. Auf beiden Seiten des Drehgestells ist die vorstehende Kante auf der Seite gegen das Wagenende zurückzufilen, damit sie nicht mehr an den Trittbrettern anstehen kann. Am Schluss werden die Räder für den besseren Kontakt gründlich geputzt.

Einbau der Radkontakte

Für den Einbau der Radkontakte von LUX Modellbau (Art.-Nr. 8883) bediente ich mich des vorbereiteten Drehgestells. Für die nötigen Bohrarbeiten habe ich ein Holzstück mit einer 20-mm-Bohrung versehen, in dem der Drehzapfen mit der ganzen angespritzten Mechanik geschützt wird und das Drehgestell flach aufliegen kann.



Im Bereich der Puffer benötigt es vier Löcher für die Kabelführung.



Zur besseren KK-Führung müssen am Drehgestell die Ränder verputzt werden.



Die kleine Holzhilfe mit der Aufnahme des Drehgestells.



Das Drehgestell: aussen die zwei 1,5-mm-Löcher, mittig das 1-mm-Loch.

Das kleine Loch beim Drehzapfen wird mit einem 1-mm-Bohrer für die Aufnahme von zwei Drähten vergrößert. Die zwei Löcher zur Aufnahme der Messinggewindekerne mit Durchmesser 1,6 mm habe ich vorsichtig von Hand gebohrt. Wobei ich sie zuerst mit einem 1,0-mm-Bohrer vorgebohrt und danach mit einem 1,5-mm-Bohrer auf das Mass gebracht habe. Nun lässt sich die Schraube ganz in die Messinggewindekerne eindrehen. Der Gewindekern wird mit der Schraube vorsichtig im vorgebohrten Loch angesetzt und unter Druck senkrecht einschraubt. Die Differenz von 0,1 mm zwischen Loch und Gewindekern bewirkt, dass der Kunststoff sich erwärmt und somit dem Gewindekern den notwendigen Halt gibt.

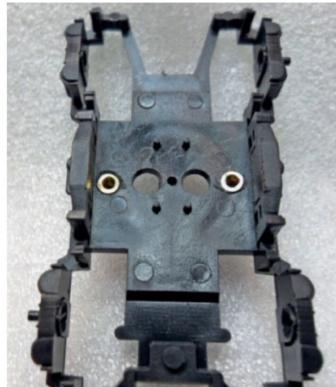
An die Lötösen sind ein roter und ein schwarzer Litzendraht ($\varnothing 0,05 \text{ mm}^2$) anzulöten. Erhältlich sind diese bei Brawa als «hochflexible Decoder-Lite $\varnothing 0,05 \text{ mm}^2$ ». Auf die Schraube zum Gewindekern habe ich eine Lötöse mit angelötetem Draht und die Kontaktfeder aufgesteckt und diese zwei Teile mit einem Papier gesichert. Das erleichtert das Einschrauben auf den Gewindekern. Wenn die Schraube einige Umdrehungen gemacht hat, kann das Papier abgerissen werden. Die richtige Polung muss dabei eingehalten werden.

Nach diesen Arbeiten kann man die Achsen wieder einsetzen. Die eingebauten Kontaktfedern können nun justiert und auf guten Kontakt geprüft werden. Die Räder dürfen nicht zu sehr gehemmt werden. Mit der KC-Kontaktcreme von LUX (Art.-Nr. 8886) kann der Radkontakt verbessert werden, und der Radlauf wird weniger gehemmt. Es braucht pro Rad nur eine Stecknadelspitze von diesem Mittel.

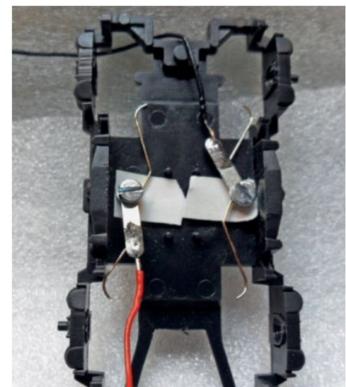
Die Drähte können nun durch das Loch beim Drehzapfen durchgestossen und am Drehgestell verlegt werden.

Untergestell und Kupplung

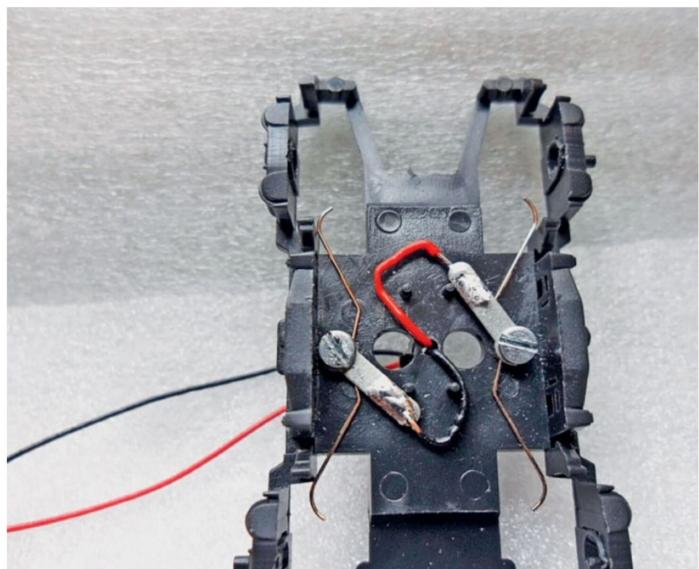
Die 4-Pol-Kupplung (Art.-Nr. 40345) von Roco wird für den kommenden Einbau vorbereitet. Da alle vier Litzen schwarz sind, werden die für den Fahrstrom (rot) sowie die für die Beleuchtung (blau) mit je 3 bis 4 mm kurzen Schrumpfschlauch-Ringen versehen. Diese werden auf die ganze Drahtlänge verteilt und leicht angeschrumpft. So ist die Verdrahtung eindeutig und leicht zu machen. Ein Kopf wird mit «a» und der andere mit «b» bezeichnet, damit ist die Wagenstellung eindeutig.



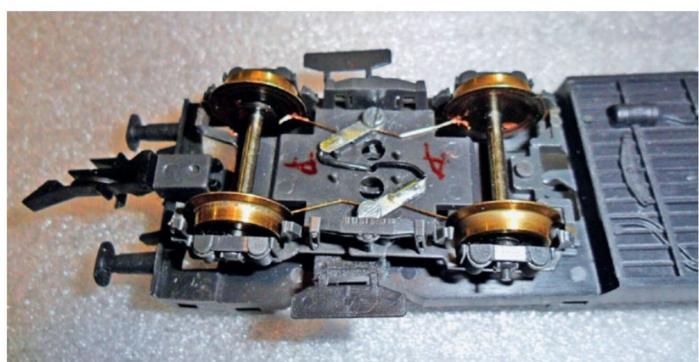
Das Drehgestell mit den fertig eingepassten Gewindegelenken wartet auf die Verkabelung.



Noch sind die Papierhalterungen eingeklebt, werden aber nach der Montage entfernt.



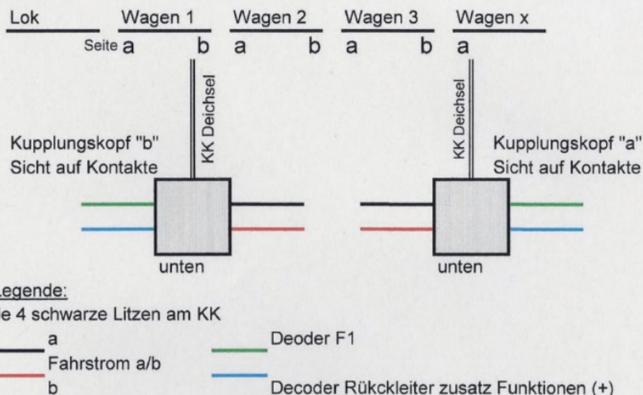
Das fertig verdrahte Drehgestell mit den anzupassenden Stromabnehmern.



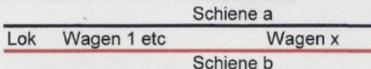
Das Drehgestell ist fertig umgerüstet und bereits wieder eingebaut.

Einbau Roco 4-Pol. Kupplung

Art. Nr. 40345



Polarisierung der Stromabnahme am Gleis

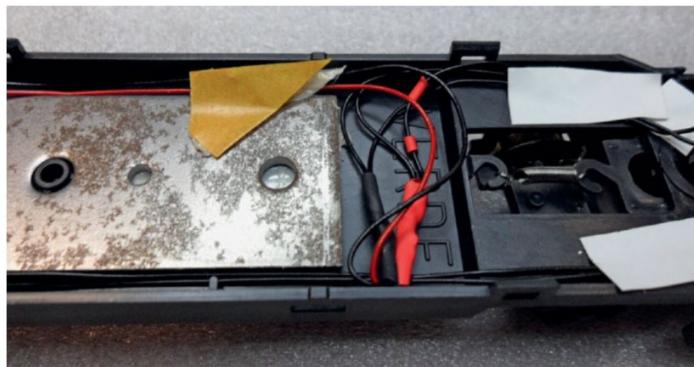


21 Pol Stecker MTC - Schnittstelle

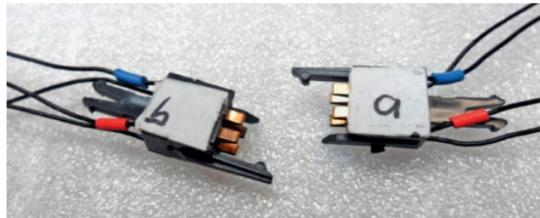
Pos. 15 (Aux 1=F1) Litze grün

Pos. 16 = Rückleiter (+), Litze blau

Bei den Personenwagen mit einer Stromabnahme werden die Anschlüsse ab dem Drehgestell ebenfalls auf die roten und schwarzen Drähte aufgeschaltet.



Die Kabelführung im Untergestell erfolgt um die Ballastgewichte herum.



Verschiedenfarbige Schrumpfschläuche erleichtern das Verdrahten.



Hier die Kableinführung von der Kupplung in den Wagenkasten.

Das vorbereitete Untergestell wird wieder mit den Drehgestellen ausgerüstet, und die Kupplungen werden eingesetzt. Die Litzen ab der Kupplung können nun durch die vorbereiteten Löcher in das Untergestell eingeführt werden. Die Kupplung nach links und rechts ganz ausdrehen und danach die Litzen je im Innern mit Klebeband am Unterboden befestigen, so bleibt die notwendige Länge aussen hängen. Dies an beiden Wagenenden gleich machen. Dabei immer prüfen, ob sich die Kupplung frei bewegen kann. Beide Kupplungen habe ich nun durch das Untergestell miteinander verbunden. Die eventuell notwendigen Lötabbindungen sind mit der entsprechenden Schrumpfschlauchfarbe zu isolieren. Den Anschluss des LED-Streifens vom Gehäuse habe ich in einem WC platziert.

Inneneinrichtung

Da durch die Beleuchtung die Inneneinrichtung besser sichtbar ist, habe ich sie farblich aufgebessert. Sie wird nach der Verkabelung des Untergestells auf diesem eingeklickt. Dabei ist vorsichtig zu verfahren, damit man keine Drähte einklemmt.

Gehäusemontage

Die LED-Leuchtstreifen habe ich auf die erforderliche Länge zugeschnitten und mit Doppelklebeband versehen. So habe ich sie in das Gehäuse eingeklebt. Nun folgen die Anschlussdrähte im WC, welche mit den vorbereiteten Drähten ab den Kupplungen zu verbinden und mit Schrumpfschlauch zu isolieren sind.

Das Dach kann nun wieder vorsichtig aufgesetzt werden, dabei aber auf die Nocken achten. Altershalber sind sie teilweise ein wenig spröde. Das fertige Gehäuse nun auf das Untergestell aufstecken – auch hier keine Drähte einklemmen! –, und fertig ist der ausgerüstete Wagen.



Der Steuerwagen

Der Lima-Steuerwagen BDt ist ganz anders konstruiert als das übrige Lima-Wagenmaterial. Der Wagenkasten ist mit zwei Schrauben auf das Untergestell aufgesetzt. Das Dach und der Kasten sind aus einem Guss.

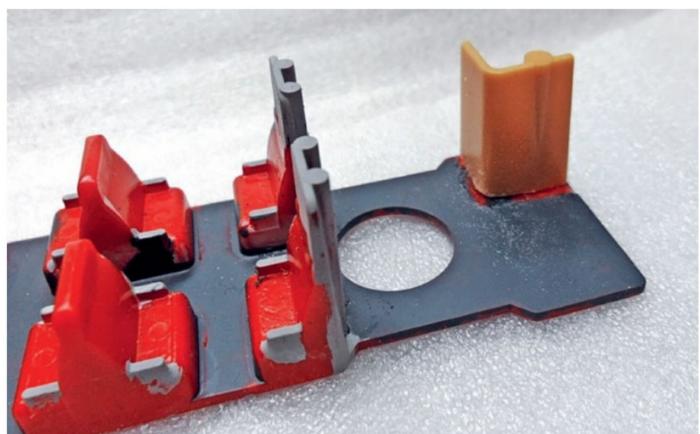
Bei der Demontage wird das Gehäuse durch die zwei Schrauben vom Untergestell gelöst. Der Schienenräumer wird ebenfalls abgebaut, dies durch eine Schraubverbindung. Das Gehäuse kann jetzt vom Untergestell abgezogen werden.

Die vorhandene, sehr einfache Spitzenebeleuchtung und die Drehgestelle werden ausgebaut und die Drehgestelle von der vorhandenen Achsstromabnahme befreit. Alle weiteren Vorbereitungsarbeiten werden analog den Zwischenwagen erledigt. Zusätzlich zu diesen Arbeiten wird am Drehgestell beim Einstieg auf beiden Seiten ein Trittbrett angeklebt. Es wird nur eine einzelne 4-Pol-Kupplung von Roco eingebaut, daher werden nur auf dieser Seite die Drahtdurchführungslöcher gebohrt.

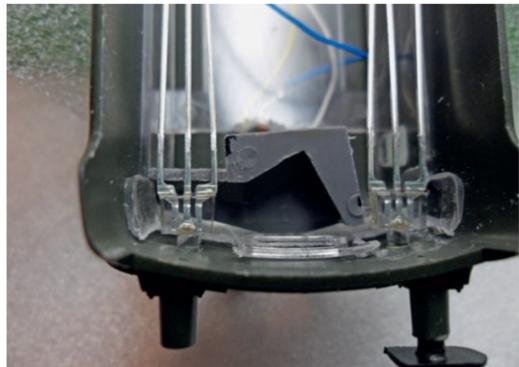
Die fehlende WC-Kabine im Innern habe ich mit einem Kunststoffwinkel relativ einfach nachgebildet. Dies ist notwendig, weil das entsprechende Fenster weiß angemalt ist. Die restliche Inneneinrichtung habe ich wieder farblich aufgebessert. Beim Führerstand habe ich eine Rückwand eingebaut, damit sich die LED-Verdrahtung verstecken lässt und somit die Durchsicht verdeckt ist.

Die Anpassungen auf der Führerstandseite zum Einbau der LED erfolgen wie folgt. Der vorhandene Lichtleiter zum oberen Licht samt dessen Halterung wird herausgetrennt. Hier muss vorsichtig am Kasten/Dach abgefräst werden, damit die LED in das Loch passen. Bei den unteren Lampen wird der durchsichtige Kunststoff, welcher auf der ganzen Fensterfläche vorhanden ist, je um ca. 1 cm^2 herausgefräst. Nicht vergessen: Nach den Fräsaarbeiten gilt es, den Staub gänzlich wegzuputzen, damit die Scheiben zwischen dem durchsichtigen Teil und den Fensterattrappen wieder klar werden.

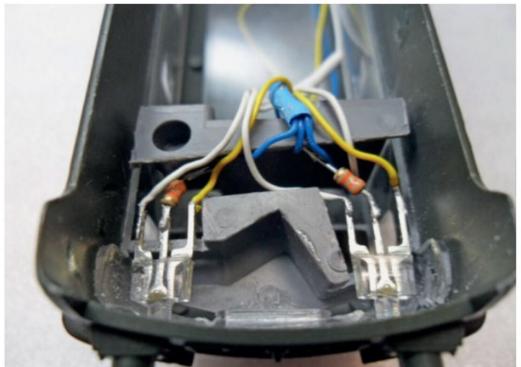
Die einzubauenden LED Tower Bicolor (2 mm, rot-warmweiss) mit drei Anschlussbeinen sind bei micro-model.ch zu beziehen. Sie passen perfekt in die vorhandenen Lampenlöcher, sind jedoch sehr lichtstark. Aus diesen habe je einen 33-kΩ-Vorwiderstand eingebaut und zusätzlich die Spannung am Decoder reduziert. Dies alles, um den Scheinwerfereffekt zu dämpfen.



Die nachträglich eingebaute WC-Wand im BDt-Steuerwagen stammt aus der Bastelkiste.



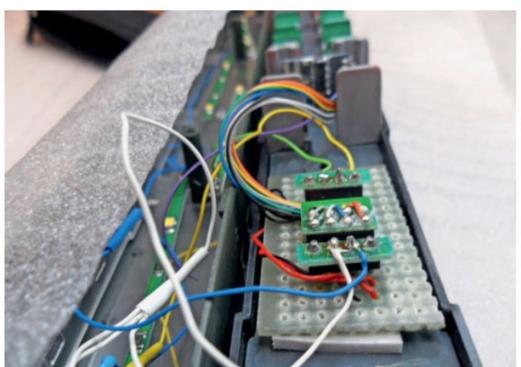
Für den Einbau der LED musste bei den Frontlampen gefräst werden.



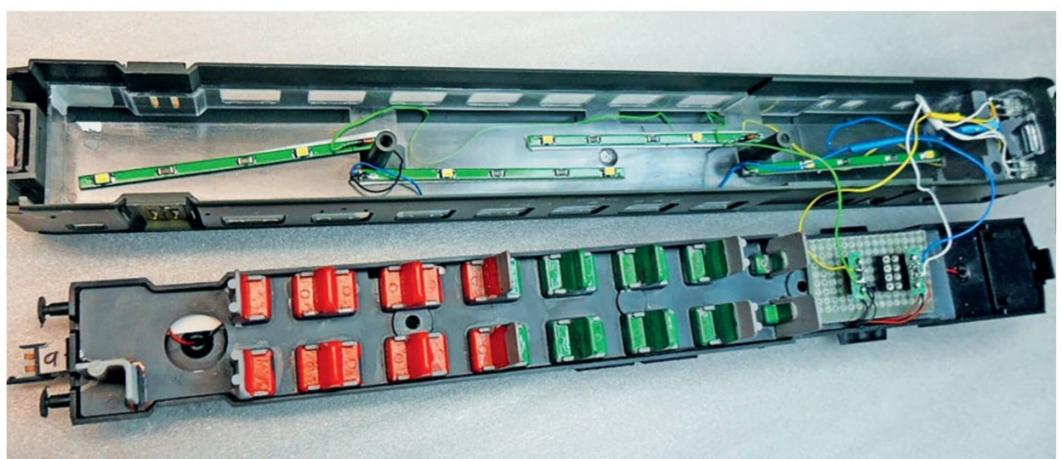
Die LED sind nun fertig verdrahtet und mit Vorwiderständen ausgerüstet.



Die Steckergehäuse haben ihren Platz auf der Lochrasterplatte gefunden.



Nach dem Verdrahten sollten die Drähte noch etwas drapiert werden.



Der fertige Steuerwagen vor dem Zusammenbau. Dass die Innenbeleuchtung mit Reststücken erfolgt ist, sieht man am Schluss nicht mehr.



Der fertig ausgerüstete Pendelzug ist nun auf der Testanlage des Verfassers unterwegs.

Zum Verbauen aller Elektronikbauteile habe ich auf eine handelsübliche Lochrasterplatte zurückgegriffen. Sie wird auf das erforderliche Mass zugeschnitten. Ein 8-poliger IC-Sockel, welchem ich den Distanzteil entfernt habe, habe ich im Anschluss eingelötet. Dieser passt zum 8-poligen Decoder-Anschlussstecker nach NEM. Zudem habe ich einen weiteren IC-Sockel auf dieselbe Weise bearbeitet. Auf jeder Seite in gewisser Distanz zum Decoder-Sockel habe ich ein 4-poliges Stück davon parallel eingelötet. So kann der Kasten mit dem Spitzlicht und der Beleuchtung se-

parat eingesteckt werden, was die Arbeit erleichtert. Auf die Lochrasterplatte wird die ganze Verkabelung vom Untergestell her eingelötet. Die Platte wird mit Doppelklebeband auf den Boden der Inneneinrichtung im Gepäckraum geklebt.

Der eingebaute Decoder ist ein Lokpilot Fx V4.0 von ESU mit einem 8-Pol-Stecker. Ich habe ihn im Personalabteil an einer Wand mit Doppelklebeband befestigt.

Die LED-Innenbeleuchtung wird ebenfalls mit Doppelklebeband ins Dach montiert, und die Anschlussdrähte habe ich gemeinsam mit denen der Spitzbeleuchtung auf

je einen halben 8-poligen Decoderstecker aufgeschaltet. Die Kontakte 2 = Licht hinten (gelb) und 3 = Aux1 Innenbeleuchtung (grün) sind auf eine Steckerhälfte, während die andere Steckerhälfte mit den Kontakten 6 = Licht vorne (weiss) und 7 = gemeinsamer Rückleiter + (blau) belegt ist.

Wenn alles geprüft ist, kann der Kasten wieder auf das Untergestell aufgesetzt werden - mit entsprechender Vorsicht, dass keine Drähte einklemmt werden. Nun nur noch die Kastenschrauben anziehen und den Schneeräumer mit der Schraube einsetzen. Danach heisst es: Probefahrt! 



Gute Fahrt mit dem fertig beleuchteten Pendelzug auf der heimischen Modellbahnanlage.

Realistischer Bahnbetrieb am Gotthard bis 1968 in Spur HO

Tempi passati: Die faszinierendsten Bahn- betriebsjahre am Gotthard

Neue Infrastrukturen bei den Bahnen haben die Betriebsmöglichkeiten in der Schweiz massiv verändert, so auch am Gotthard. Um die Erinnerung möglichst authentisch aufrechterhalten zu können, hat sich Bruno Roggwiler einen Teil der berühmten Gotthardstrecke im Massstab 1:87 nachgebaut, auf dem ein realistischer Bahnbetrieb nachgeahmt werden kann.







Die Ae 4/6 10809 befindet sich mit einem Schnellzug auf der oberen Meienreussbrücke. Das authentische Anhängematerial stammt aus verschiedenen Epochen.

Von Bruno Roggwilser (Text) und Yves Rittener (Fotos)

Der Doktorand Johannes Hofer von Basel (1662–1752) verfasste zu seinen Lebzeiten ein passendes Zitat: «Nostalgie wurde in der Wortschöpfung als krankmachendes Heimweh bezeichnet.» Heute – sicher zutreffender – versteht man unter Nostalgie eine wehmütige Hinwendung zu vergangenen Zeiten. Besonders bei der Ausübung des Hobbys Modelleisenbahn ist dieses Gefühl die Triebfeder. Denn diese Hinwendung kann hier nicht nur zweidimensional in Bildern, Fotos und Filmen, sondern dreidimensional und sogar in der Bewegung immer wieder erlebt und durch den Betreiber nach seinem Gusto dirigiert und wo gewünscht – digital sei Dank – durch Sound vervollständigt werden.

Im Dezember 2016 erfolgte der fahrplanmässige Betrieb des Gotthard-Basistunnels (GBT). Spätestens da erwachte oder verstärkte sich beim Bahnnostalgiker die Wehmutter im Gedenken an den vergangenen, vielseitigen Bahnbetrieb in der Geschichte der Gotthardbahn, besonders in den 1960ern, also etwa 1955–1968. Jener Bahnbetrieb am Gotthard faszinierte allein schon durch die grösste Typenvielfalt an SBB-Triebfahrzeugen sowie Personen- und Güterwagenrollmaterial. Nebst den eingesetzten unterschiedlichen Typen elektrischer Triebfahrzeuge wurde erst nach 1964 die letzte Dampflokomotive für Schne-

schleudereinsätze vom Gotthard abgezogen. Mit der Inbetriebnahme der Rangierbahnhöfe Muttenz etwa 1965 und Limmattal RBL etwa 1975 veränderten respektive reduzierten sich auch die bisher notwendigen Rangierbewegungen, besonders im Talbahnhof Erstfeld. Mit einigen Jugendimpressionen im Kopf, von Familienferien

und Schullagern im Tessin – selbstverständlich jeweils mit der Bahn als Reisemittel –, konnte der Berichtverfasser nach der weiteren Betriebsentwicklung am Gotthard seine Neugier durch die damaligen Berichterstattungen in Eisenbahn-Zeitschriften und im SBB-Nachrichtenblatt stets ergänzend befriedigen.



Die Ae 4/6 10809 mit Schnellzug auf der oberen Meienreussbrücke, dieses Mal von der anderen Seite.

Der Betrieb am Gotthard

Die speziell erforderlichen Traktionsarten zur Beförderung von zunehmend schweren Zügen über die Bergstrecken mit bis zu 27‰ Steigung zwischen Erstfeld und Göschenen respektive zwischen Biasca und Airolo verlangten in den betreffenden Talbahnhöfen nach besonderen Betriebsabläufen und Bewirtschaftungen der Gleis- und Depotanlagen:

- Schnellzug-Durchfahrten
- Diensthalte (Lokomotivführerwechsel)
- Halt von Regionalzügen
- Halt von Postzügen
- Einfügen von Vorspann-, Zwischen- oder Schiebelok
- Lokomotivaustausch (z.B. Einsätze Ae 8/14 anstelle Vorspann)
- Einweisung und Aufgliederung von Lokzügen aus Rückführungen von Vorspann-, Zwischen- oder Schiebelok zum Talbahnhof und Bereitstellung der zurückgekehrten Lokomotiven zu neuen Einsätzen
- Rangieraufgaben in Erstfeld zur Bildung von Güterzügen Richtung Norden und Süden (vor Inbetriebnahme RB Muttenz und RB Limmattal)
- Stationierung von Bau-, Unterhalts- und Interventionsfahrzeugen- und Material
- Bereitstellung und Betrieb von Dampflokomotiven und Winterdienst (Dampf-Schneeschleudereinsätze).

Auch die betrieblichen Aufgaben in Göschenen respektive Airolo, also die Bahnhofsanlagen vor dem 15,003 km langen Gotthardscheiteltunnel, waren nicht zu vergleichen mit einem Mittellandbahnhof:

- Schnellzug-Durchfahrten
- Halt von Regionalzügen
- Halt von Postzügen
- Ausreihen von Vorspann-, Zwischen- oder Schiebelok
- Zusammenstellung von Lokzügen zur Rückführung von Vorspann-, Zwischen- oder Schiebelok zum Talbahnhof
- Autoverlad zwischen Göschenen und Airolo
- Aussortieren bzw. Einreihen von Stückgüterwagen für Bestimmungsorte an der Bergstrecke, u.a. Militärtransporte, und speziell für das Monteforno-Stahlwerk mit bis zu 1750 Beschäftigten (1971) in Bodio usw.

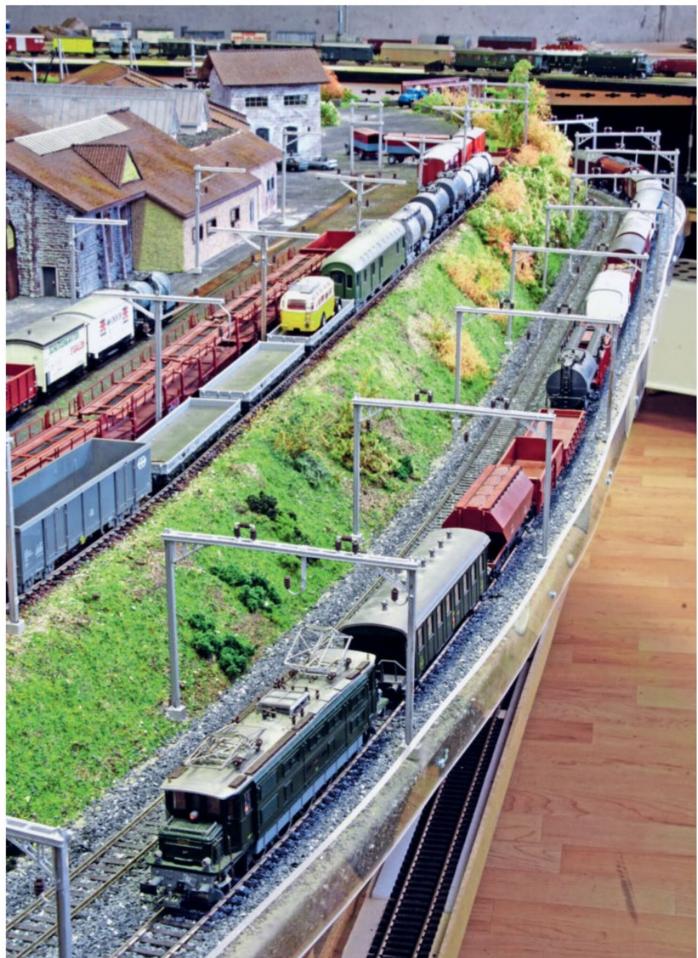
Die HO-Modellbahnanlage im Überblick

Der Verfasser des vorliegenden Berichtes hat sich zum Ziel gesetzt, es nicht bei der Wehmuth zu belassen, sondern zu handeln und jenen logistisch ausgeprägt interessanten und nie mehr wiederkehrenden Bahnbetrieb am Gotthard im Maßstab 1:87 – also dreidimensional – weiterleben zu lassen und immer wieder erlebbar zu machen.

Die digital betriebene HO-Gleichstromanlage im Atelier San Gottardo ist darauf ausgelegt, den oben beschriebenen Bahnbetrieb in jenen Jahren möglichst authentisch nachzuleben. Je nach Einsatz des Rollmaterials lässt sich das Zeitalter um Jahre zurückdrehen. Es ist also möglich, sich in die Epoche zurückzuversetzen, in der auch nach der Elektrifizierung der Gotthardstrecke nebst den mehrheitlich elektrischen Lokomotiven noch wenige Dampflokomotiven zum Einsatz kamen.

Mit kunstvoll und authentisch nachgebildeten, markanten Bahnanlageelementen von der Gotthardbergstrecke befindet sich ▶

Lesen Sie weiter auf Seite 91

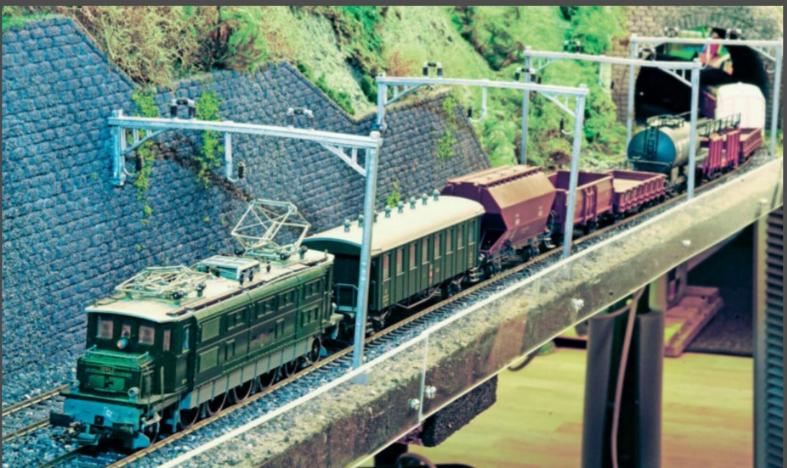


Die Nordzufahrt von Erstfeld mit dem Depot von Biasca. Dahinter zahlreich abgestelltes Rollmaterial.

Anlage

Eine kleine Bilder- geschichte über einen Betriebsablauf eines Güterzugs von Erstfeld(/Biasca) nach Airolo

Ein gemischter Güterzug aus dem Rangierbahnhof Muttenz mit 60 Achsen, teilweise Leermaterial, mit einem Gesamtgewicht von rund 500 Tonnen, ist mit der Ae 4/7 (Liliput) auf der Anfahrt nach Erstfeld.



Im Bahnhof Erstfeld – das Bahnhofsgelände ist zurzeit noch im Rohbau – wird der gemischte Güterzug in der Nordeinfahrt auf das Gleis 4 gelenkt.



Bei der Südausfahrt steht die Prototyp-Ce 6/8 «Köfferlilok» (mtr) für den geplanten Vorspanndienst nach Airolo bereit.



Die Ce 6/8 setzt sich vor den Güterzug. Nach erfolgter Bremsprobe und Papierformalitäten wartet man auf den Abfahrbefehl.



Der Abfahrtsbefehl in Erstfeld wurde erteilt, und der Güterzug setzt sich in Bewegung. Unmittelbar nach der Ausfahrt aus Erstfeld, überquert er die Reuss und ...



... strebt dem untersten Kehrtunnel und der mittleren Stufe der Biascina zu, während sich oben auf dem Pianotondo-Viadukt zwei Be 4/6 (Roco) mit 56 Achsen an FS-Spitzdachwagen auf Talfahrt befinden.



Nach der Traversierung der mittleren Biascina-Stufe und einem anschliessenden Kurztunnel erscheint der bergfahrende Güterzug auf der oberen Meienreussbrücke, um anschliessend vorgbildgerecht wieder im bergseitigen Kurztunnel zu verschwinden. Auf der nachfolgend offenen Bergstrecke wird er den talfahrenden FS-Güterzug kreuzen.



Während unser Güterzug die oberste Biascina-Stufe auf dem Pianotondo-Viadukt erreicht, verlässt der FS-Güterzug den unteren Kehrtunnel.



Der 500-Tonnen-Güterzug überquert nun die Intschireussbrücke und wird wenig später im Bahnhof Airolo auf das Gleis 3 gelenkt, wo ...



... die Vorspannlok wieder vom Güterzug getrennt wird und sich für die anschliessende Rückfahrt nach Erstfeld bereitstellt.

der Betrachter bzw. der Modellbahnbetreiber abwechselnd auf der Nord- und der Südseite der alten Gotthardbergstrecke. So besticht die Anlage einerseits mit der grösstenteils nachgebildeten Bahnhofsanlage von Erstfeld, ohne das markante Lokdepot, jedoch mit der separat angeordneten Rotonde und dem Lokdepot von Biasca, sowie mit der 100%igen Nachbildung der Gleisanlage von Airolo. Andererseits fällt die grosszügige, durchgehend doppelspurige Streckenführung für echtlange Güter- und Personenzüge in einer nachempfundenen Gebirgslandschaft des Reussstals und der Leventina ins Auge.

Den eingangs beschriebenen damaligen Bahnbetrieb am Gotthard im Modell möglichst authentisch nachzubilden, ist selbst bei geeigneten Platzverhältnissen eine besondere Herausforderung. Die Verplanung des zur Verfügung stehenden Raumes mit Abmessungen von 8×5 m erforderte einige Monate Zeit. Zur Wahrnehmung der Betriebsabläufe entstanden zuerst die Hauptelemente, nämlich die Bahnhofsanlagen von Erstfeld/Biasca und Airolo. Danach erfolgte die Planung der Linienführung der doppelspurigen Bergstrecke unter unbe-

dingtem Miteinbezug der bestehenden Modellbauwerke der Intschireuss- und der oberen Meienreussbrücke sowie des Pianotondo-Viaduktes in der Bascina. Letztlich erfolgte die Planung der Gleistrückführung über einen Wendelturm zurück nach Erstfeld/Biasca. Ferner sollten Schattenbahnhöfe für ausstellbare und wieder abrufbare ganze Züge bereitstehen.

Gemäss den erarbeiteten, nachstehend dargestellten Anlagenplänen werden alle gestellten betrieblichen Voraussetzungen erfüllt. So entsteht eine Vier-Ebenen-Modellbahnanlage:

Bahnhof Erstfeld/Biasca
Ebene +75 cm über Boden
Bergstrecke Erstfeld/Biasca-Airolo
Ebene ca. +75 bis ca. +160 cm über Boden
Bahnhof Airolo
Ebene +160 cm über Boden
Schattenbahnhof A und B
Ebene +50 cm über Boden
Schattenbahnhof C
Ebene +160 cm über Boden, Werkstatt

Bahnhof Erstfeld

Beim Bahnhof Erstfeld erfolgte die Nachbildung von etwa 70% der Gleisanlagen im Jahr 1968, jedoch ohne Depotbereich und aus raum- und modellbetrieblichen Gründen einerseits im Halbkreis und andererseits spiegelbildlich angeordnet. Die zwölfgleisige Bahnhof- und Rangieranlage ist mit 34 Weichen und 6 Doppelkreuzungsweichen ausgestattet. Die Länge von der Einfahrweiche Nord (Basel, Zürich) bis zur Ausfahrweiche des Spurwechsel Seite Gotthard beträgt stolze zehn Meter.

Betriebsabläufe und Daten

- Gleis 1 und 2: Rampenzufahrt und Abstellgruppe mit Gleislängen zu je 1,5 m
- Gleis 1 und 2: Halte- und Durchfahrgleis (Personen-, Schnell-, Güter- und Postzüge sowie Dienstthal Führerwechsel) mit Gleislängen zu je 6,5 m
- Gleis 3 bis 6: Ein-/Ausfahrgruppe für Güterzüge (Traktionsanpassungen wie Vorspann, Zwischenlok, Schiebelok) mit Gleislängen zu je 6 bis 7 m
- Gleis 7 bis 10: Ein-/Ausfahr- und Abstellgruppe für Stückgüter zur Bildung von Nahgüterzügen nach Amsteg-Airolo oder Altdorf-Arth Goldau sowie Bildung von Gruppengüterzügen nach Chiasso, Luino, Bellinzona, Bodio, Basel, Biel, Olten, Aarau, Zürich und Winterthur (vor Inbetriebnahme RB Limmattal) sowie Lokumfahrgungsgleis mit Gleislängen 1 bis 4,5 m
- Lokomotivunterhalt- und neue Lokomotiveinsätze (Depotzuteilungen) siehe nachstehend Lokomotivdepot Biasca

Depot Biasca

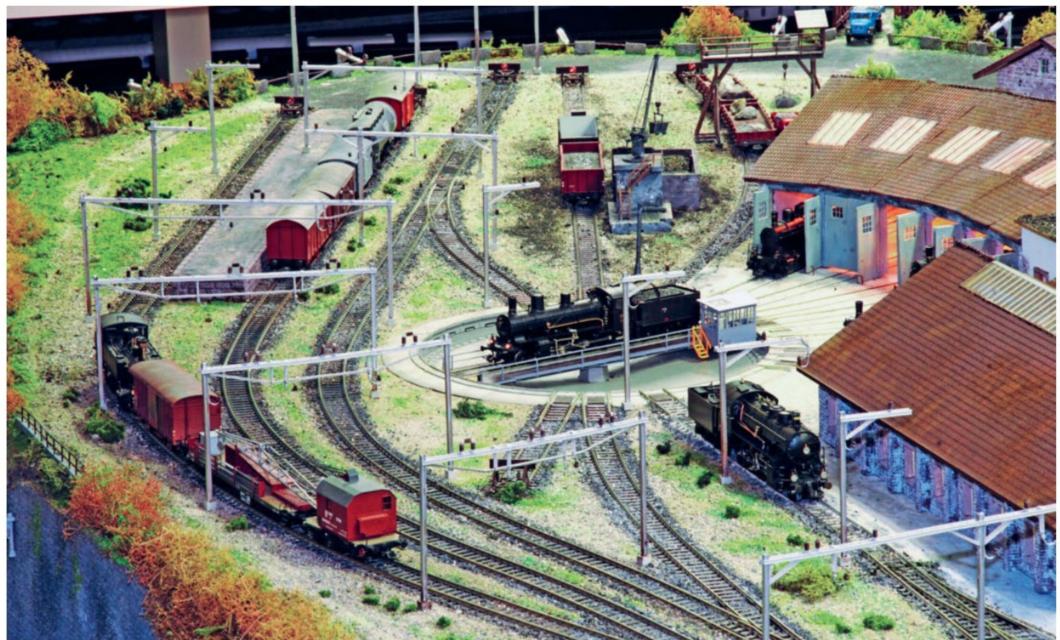
Die Nachbildung des Lokomotivdepots Biasca mit diversen Umschlag- und Lagerplätzen, dargestellt auf einer Halbinsel, ist an die Bahnhofsanlage von Erstfeld angeschlossen. Die Depotzufahrten und Gleisharfen für Güterumschlag sind mit insgesamt 22 handangetriebenen Weichen ausgestattet. Die Anlage umfasst des Weiteren eine sechsständige Dampflokomotivrotonde mit Drehscheibe und Bekohlungsanlage, ein siebenständiges Elektrolokomotivdepot, sechs Gleisharfen für den Güterumschlag zwischen Schiene und Strasse (meist Granitstein und Stammholz) sowie als Abstellgruppe. Weiter findet man noch Platz für die Stationierung von Gleis- und Fahrleitungsmaterial der Rampenstrecke.



In Biasca findet noch ein Holzumschlag statt. Die Ee 3/3 weist bereits arge Gebrauchsspuren auf.



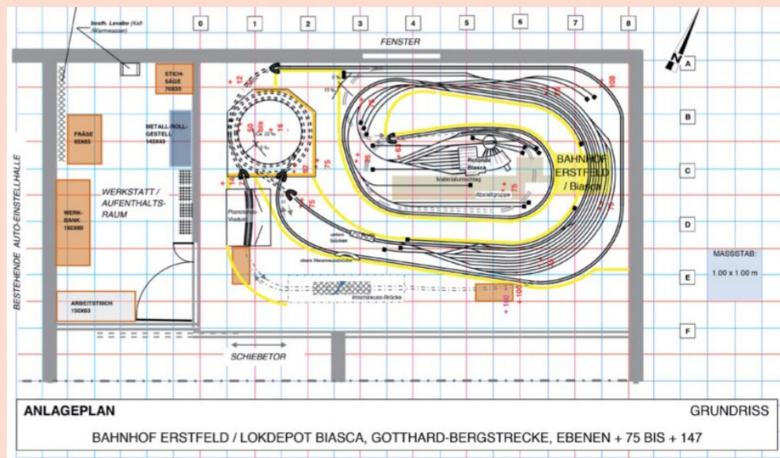
Sonntagsruhe in Biasca: Vor dem Elektrolokomotivdepot ist eine imposante Sammlung an Triebfahrzeugen verschiedener Typen abgestellt.



Auf der Drehscheibe wird soeben eine B 3/4 (Liliput) gewendet, während rechts der Kranzug mit der «Mallet» auf einen weiteren Einsatz wartet.

Modellbahntechnische Daten

Total Streckenlänge ca. 160 m (inkl. Bahnhofslängen), Total Fahrzeit ca. 13,5 min



Bergstrecke Erstfeld–Airolo

Durchgehend doppelstöckige
Streckenführung von der Ebene +75
auf die Ebene +160 (Höhdifferenz
95 cm) mit 15 bis 25‰ Steigung/
Gefälle

Streckenlänge von der Ausfahr-
weiche Erstfeld bis zur Einfahrweiche
Airolo ca. 50 m

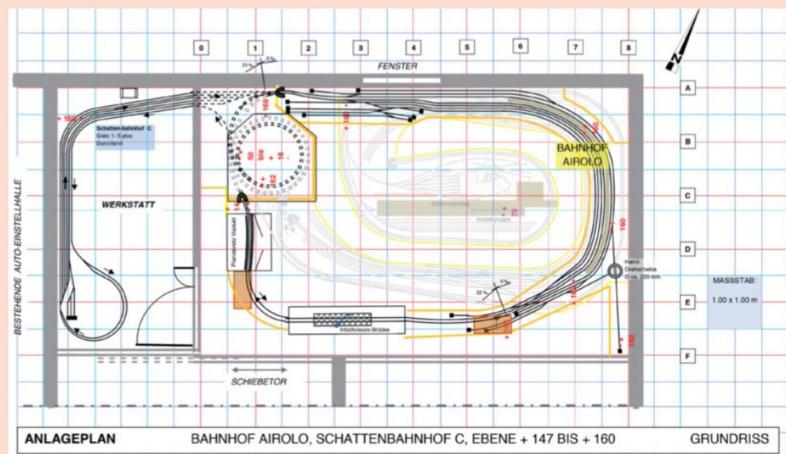
Fahrzeit ca. 4,2 Minuten
(VM = 60 km/h)

Rückführung Airolo–Schatten- bahnhof B

Durchgehend doppelstöckige
Streckenführung im Gleiswandel von
der Ebene +160 auf die Ebene +50
(Höhdifferenz 110 cm)
mit ca. 20‰ Gefälle/Steigung

Streckenlänge von der Ausfahrweiche
Airolo (Gotthardtunnelportal)
bis zur Einfahrweiche Schatten-
bahnhof B ca. 55 m

Fahrzeit ca. 4,6 Minuten
(VM = 60 km/h)

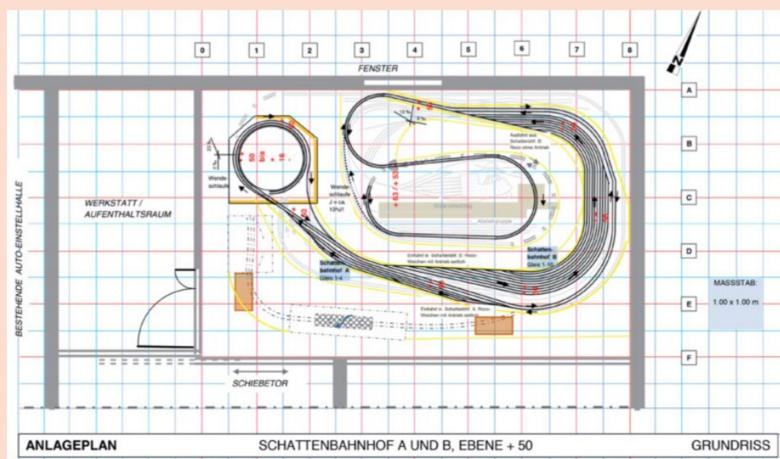


Rückführung Schatten- bahnhof B–Erstfeld

Durchgehend doppelstöckige
Streckenführung von der Ebene
+50 zurück auf die Ebene +75
(Höhdifferenz 25 cm) mit
ca. 13‰ Gefälle/Steigung

Streckenlänge bis zur Einfahrweiche
Erstfeld 33 m (inkl. ca. 13 m
Schattenbahnhofslänge)

Fahrzeit ca. 2,7 Minuten
(VM = 60 km/h)





Komplette Übersicht der Rotonde, wo sich die verschiedensten Dampflokomotiven ein interessantes Stelldeichein geben.



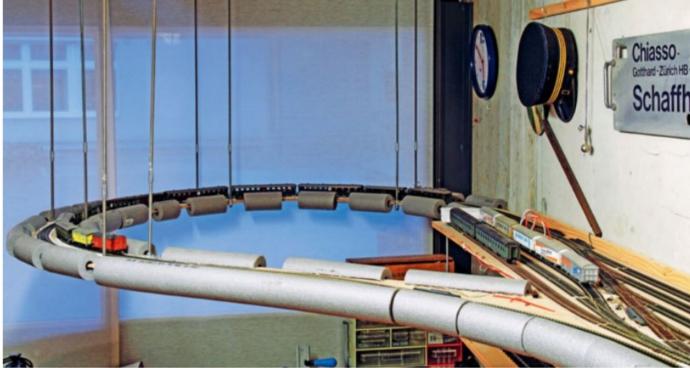
Hinter dem Depot von Biasca befindet sich ein kleines Abstellfeld für Güter- und Dienstwagen.

Bahnhof Airolo, Schattenbahnhof C

Beim Bahnhof Airolo wurden die Gleisanlagen für den Zeitraum um 1968 exakt nachgebildet, jedoch aus raum- und modellbetrieblichen Gründen im Halbkreis angeordnet. Die sechsgleisige Bahnhof- und Rangieranlage mit (geplantem, gedecktem) Mittelperron mit 22 Weichen und vier Doppelkreuzungsweichen weist von der Einfahrweiche Nord (Gleiswechsel Ende Gotthardtunnel) bis zur Ausfahrweiche auf der Seite Bellinzona eine Länge von etwa elf Metern auf.

Betriebsabläufe und Daten:

- Gleis 1: Personen-Regionalzüge und Güterzughalte bei Überholmanövern
- Gleis 2 und 3: Halte- und Durchfahrgleis für Personen-, Schnell- und Güterzüge, mit Gleislängen von je 7,5 m



Im sechsgleisigen Schattenbahnhof C sind einige Fahrzeuge und ein Zug in Warteposition.



Einen Blick in den viergleisigen, beinahe leer geräumten Schattenbahnhof A.



Der zehngleisige Schattenbahnhof B fasst einige Züge, wie das Bild eindeutig beweist.



- Gleis 4 und 5: Güterzughalt bei Überholmanövern und Ausreihen von Vorspann-, Schiebe- oder Zwischenlok sowie Diensthalt bei Führerwechsel mit Gleislängen zu je ca. 7 m
- Gleis 6: Autoverlad (Rampe) bzw. wie Gleis 4 und 5 mit Gleislängen zu je 6 m

Schattenbahnhof C

Der sechsgleisige Schattenbahnhof C ist für die Ab- und Bereitstellung von Kurz- und mittellangen Zügen mit zwölf Weichen ausgestattet und weist Gleislängen von 3,5 bis 5 m auf.

Schattenbahnhof A und B

Die Schattenbahnhöfe A und B weisen einen doppelspurigen Gleisdurchgang je Fahrrichtung auf. Der viergleisige Schattenbahnhof A ist für die Ab- und Bereitstellung von Kurzzügen vorgesehen. Er beinhaltet zehn Weichen und Gleislängen von 1,4 bis 4 m auf.

Der Schattenbahnhof B ist grösser und für die Ab- und Bereitstellung von Langzügen gebaut. Aus diesem Grund hat er zehn Gleise und 20 Weichen mit Gleislängen von 3,5 bis 7,5 m.

Wendeschlaufen

Beidseits der zwei Schattenbahnhöfe A und B ist je eine Gleisschlaufe zum Wenden ganzer Züge in beiden Fahrrichtungen angeordnet. Mit mindestens fünf Metern Gleislänge können auch die längsten Züge während Vollbetrieb die Wendeschlaufe als Warteraum benutzen.

Landschaftsgestaltung

Geplant ist, die für das Auge sichtbare dreistufige Anlage auch landschaftlich umfassend nach dem Thema «Bahnbetrieb am Gotthard von damals» zu gestalten. Das bedeutet eine möglichst detaillierte Darstellung der Landschaft links und rechts der Gleisanlagen, jedoch kaum Häuser und Strassen, mit Ausnahme von Bahnbetriebs-

Über den zwölfstöckigen, durchgehend doppel- und teilweise vierspurigen Wendelturm erreichen die Züge auf- bzw. absteigend die drei sichtbaren Ebenen Erstfeld/Biasea (+75 cm), mittlere Biaseina (+90 cm), Airolo und Schattenbahnhof C (+160 cm) sowie die unsichtbare Ebene der Schattenbahnhöfe A und B (+50 cm).

gebäuden. So entstehen steile Wiesenhänge oder Bewaldungen, grosse und kleine Felsbereiche, Stützmauern, Fluss- und Bachläufe, Land- und Forstwirtschaftswege, Brücken, Viadukte und Tunnels. Ferner darf natürlich die damalige Gotthardfahreleitung nicht fehlen, welche in einem selbst gefertigten Bausatzsystem aufgrund von Foto- und Plandokumenten entsteht.

Die Bergstrecke von Erstfeld nach Airolo wird bis vor die Einfahrt Airolo mit der

Ebene des Bahnhofs Erstfeld/Biasca landschaftlich zusammenhängend dargestellt. Es ist zudem später geplant, das Gelände hinter dem Bahnhofsareal steil ansteigend bis zur doppelspurigen Bergstrecke landschaftlich durchzugestalten. Damit liegt die Bahnhofsanlage am Fusse der Böschung von der parallel, jedoch bis zu 40 cm höher verlaufenden 25‰-Bergstrecke und verschmelzt sich somit auf ca. 16 m Länge zu einer besonders eindrucksvollen Bahn-

technik- und Naturlandschaft. Diese Gestaltung wird im Bereich des Pianotondo-Viaduktes und der Intschireusschlucht sogar noch um die dritte Bergstreckenebene erweitert.

Die Bahnhofsanlage zwischen der Intschireusschlucht und dem Gotthardtunnel liegt für den Betrachter auf Augenhöhe und bedingt keine besondere Landschaftsverbindung zu den darunterliegenden Bahnbetriebsebenen.



Der RAe (Trix) ist als TEE Gottardo auf der mittleren Bascina-Stufe noch knapp vom Fotografen erwischt worden.

Erfolgreich werben mit



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



Nächste Anzeigenschlüsse

LOKI 6 | 2018: 3. Mai 2018 – LOKI 7-8 | 2018: 1. Juni 2018

bruderer bahnen

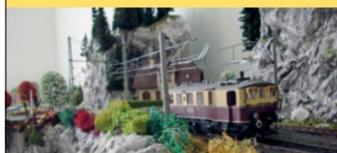


Grosse Auswahl
in HO und N
im Topzustand.

Reparatur und Digitalisierung
in Spur HO und N.

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

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



079 902 72 61

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

Neu ab Februar 2018

Modelleisenbahnen Buchlern



Vetterliweg 101
8048 Zürich
Tel./Fax 044 431 58 50
www.modelleisenbahnen-buchlern.ch

Kleinmuseum

– Eintritt frei –

Wir liefern in allen Spuren
und von fast allen Herstellern

Öffnungszeiten
Dienstag bis Donnerstag 13.30–18.30 Uhr
oder nach Vereinbarung

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



GARTENBAHN
DIGITAL
REPARATUREN
LANDSCHAFTSBAU
BERATUNG
BERATUNG
REPARATUREN
ZUBEHÖR

ZUBEHÖR
REPARATUREN
LANDSCHAFTSBAU
BERATUNG
LANDSCHAFTSBAU
DIGITAL
GARTENBAHN

Wir freuen uns auf Ihren Besuch

IHR MODELLBAHN-SPEZIALIST
WWW.HESS-MODELLBAHNEN.CH

Lokschuppen Hagen-Haspe

seit 1977
**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

Bahnorama
GmbH
Modelleisenbahnen

Brünnenstrasse 106, 3018 Bern



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

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

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



Nr. 5 | 2018 (Mai 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.

Abonnement, Adressänderungen, Leserservice

Stämpfli AG, Postfach, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 62 58

Fax +41 (0)31 300 63 90

leserservice@loki.ch, www.loki.ch

Herausgeber

Hans Roth

Mooshausstrasse 19, CH-3510 Konolfingen

Telefon +41 (0)79 590 68 48

hans.roth@loki.ch

Zoltan Tamassy

Talackerstrasse 47, CH-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

Insetterabteilung und -disposition

Stämpfli AG

Insettermanagement, Stavros Panagiotidis

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

Mobile +41 (0)76 567 11 26, inserate@staempfli.com

Verlag

Stämpfli Verlag, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 66 44

Fax +41 (0)31 300 66 88

verlag@staempfli.com, www.staempfliverlag.com

Auflage

Total verkaufte Auflage: 9 495 Exemplare

Layout

Sandra Khififi, Stämpfli AG

Produktion und Druck

Stämpfli AG, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 66 66

www.staempfli.com

Vertrieb Einzelhandel Deutschland,

Österreich und Niederlande

PARTNER Medienservices GmbH, Julius-Hölder-Strasse 47,

D-70597 Stuttgart-Degerloch, Telefon +49 (0)711 72 52 227,

Fax +49 (0)711 72 52 310, www.partner-medienservices.de

Repräsentant für Italien

Quaini Pubblicità, Via Meloria 7, I-20148 Mailand

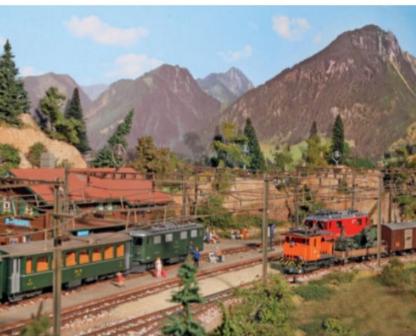
Telefon +39 (02) 39216180, Fax +39 (02) 39217082

© 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 Terminaländerungen 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 abgedruckten Fotos sowie die Vermittlung der Fotografenanschrift ist leider nicht möglich. Wettbewerbe und Verlosungen finden unter Ausschluss der Öffentlichkeit und des Rechtsweges statt.



Anlage

Albulalinie in Deutschland

Der Modellbahnclub Glauchau e.V. hat mehrere Klubanlagen. Auf einer der Anlagen kann eine faszinierende Bahnreise mit der Rhätischen Bahn (RhB) von Surava nach Filisur über das legendäre Landwasserviadukt auf der berühmten Albula-Linie, welche zum UNESCO-Kulturerbe zählt, erleben.

Foto: Helge Scholz



Modellbahntechnik

Züge aus dem Drucker

Die Möglichkeiten der 3-D-Drucktechnologie lassen sich auch in der Welt der Modellbahn gut nutzen. Welche Verfahren, welche Geräte gibt es? Wie stelle ich ein Modell her? Auf diese Fragen werden in einer Artikelserie, die mit der kommenden Ausgabe beginnt, Antworten gegeben.

Foto: Pixabay, CC0 Creative Commons



Porträt

Modellträume werden wahr

Es geht weiter mit der Präsentation der Eigenbaumodelle in Massstab 1:87 von Jürg Ryser. Im zweiten Teil der Serie wird unter anderem Rollmaterial der Chemins de fer du Jura (CJ) vorgestellt. Ein De 4/4 111 zum Beispiel und auch ein BDe 4/4 102 mit Steuerwagen Bt 121.

Foto: Dominik Gurtner

Ab 28. Mai 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.



Umsteigen!

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

Bestellcoupon

Abonnieren Sie die LOKI jetzt!

- Ja, ich abonniere die LOKI zum Preis von CHF 130.– für 11 Ausgaben pro Jahr. Auslandpreise auf Anfrage.

Vorname / Name

Strasse / Nr.

PLZ / Ort

Telefon

E-Mail

Datum / Unterschrift

Gewünschte Zahlungsart

- Rechnung Kreditkarte MasterCard, Eurocard VISA Card

Nummer

Verfalldatum / / Sicherheitscode / /

Jetzt
abonnieren!

Finsenden an

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

leserservice@loki.ch

Erhältlich im LOKI-Shop

Die Schinznacher Baum-schulbahn

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



Bestellcoupon

- Ja, ich bestelle das neue LOKI-Spezial
Die Schinznacher 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

Preisänderung vorbehalten

Jetzt
bestellen!



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 Dampflokflotte mit internationalem Flair
- ▶ Diesellokbetrieb in der Baumschule
- ▶ Der vielfältige Wagenpark der Schinznacher 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