

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund

Anlage 0

Eine mediterrane Trauminsel



Gesichter

Koni will sich von seiner Anlage trennen



Reportage

Das «Bipperli» feiert Geburtstag



Modellbautechnik

Neue Möglichkeiten dank 3-D-Druck



Ab 10 Uhr : Spur 0 und 0m (160 Lose)

Ferro-Suisse, Euro Modell, Lematec, Elettren, Lemaco, Metropolitan, Lombardi, Goldbeck, Fulgurex, Darstaed, W. Hermann.



Ab 13 Uhr : Spur H0 und H0m (600 Lose)

FS, Bemo, HRF, Lemaco, Fulgurex, Metrop, Hag, Lematec, Simoba, Sigg Modell.



Auktionshaus : Galerie de Chartres, 7 rue Collin d'Harleville – 28000 Chartres – FRANCE

Ausstellung der Modelle : Freitag, 8. Juni von 15 bis 18 Uhr und Samstag, 9. Juni 9 bis 12 Uhr.

Liste und fotos auf www.interencheres.com/28001 und www.ivoire-chartres.com

Katalog : 10 €

Live-Auktion auf interencheres-live.com

live interencheres-live.com
Enchères LIVE et ordres d'achat secrets

GALERIE DE CHARTRES SARL - 10, RUE CLAUDE BERNARD - ZA LE COUDRAY - BP 70129 - 28003 CHARTRES CEDEX - TÉL: 02 37 88 28 28 - FAX: 02 37 88 28 20 - chartres@galeriedechartres.com

JEAN-PIERRE LELIÈVRE - PASCAL MAICHE - ALAIN PARIS Commissaires-Priseurs

Agrément 2002-180

FLEISCHMANN

Roco

„Wilhelm Tell Express“

„GoldenPass“-Route

„Voralpen-Express“

Gomergatbahn

Centovalli-Bahn

„Lötschberger“

Jungfraubahn



Panoramawagen „Gotthard-Express“



Die Schweiz begeistert jeden Eisenbahnfan

Durch grandiose Landschaften fahren Bahnen die man in aller Welt kennt. Die Re 460 der SBB mit der „Railway“-Werbung vereinigt in einzigartiger Weise die wichtigsten touristischen Bahnabenteuer auf ihren Seitenflächen. Auch ein Dampfschiff gehört dazu, ergänzte es doch den „Wilhelm Tell Express“ der neu „Gotthard Express“ heisst. Dessen passende Wagen von Roco ebenfalls bei Ihrem Fachhändler zu finden sind.

Elektrolokomotive Re 460 048-2 „RailAway“

H0	Art. Nr.: 73281	=	N	Art. Nr.: 73281	=
	Art. Nr.: 73282	=		Art. Nr.: 73282	=
	Art. Nr.: 79282	=			

H0	Art. Nr.: 74400	Art. Nr.: 74401
	Art. Nr.: 74402	

www.fleischmann.de
www.roco.cc

Jede bruucht sy Insel...

Als 1986 der Berner Liedermacher Peter Reber mit genau diesem Lied vermehrt im Radio zu hören war, fanden unzählige Schweizer Hörer und Hörerinnen, er habe *die* Insel für sich entdeckt. Der Traum, es sich mit Hawaiihemd und Strohhut mitten im Atlantik gut gehen zu lassen, beflügelte einen Grossteil der Schweizer Bevölkerung und bescherte dem Berner dadurch einen beachtlichen musikalischen Erfolg.

Bei genauem Zuhören jedoch geht es in diesem Lied um etwas anderes: «Nei, Tröim sy nid vergäbe, si sy dis Ventil vom Gmüet.» Es geht darum, dass man sich eine Traumwelt schafft, in die man flüchten und sich fallen lassen und in der man vom Alltag und den Sorgen abschalten kann. Und genau dafür braucht eben jeder seine eigene, persönliche Insel, auf der er sich wohlfühlt.

Sie kommen sicherlich zum selben Schluss wie ich. Genau, Modellbahner oder -bauer bauen sich ja auch Inseln. Wir haben solche Inseln entdeckt und für Sie, liebe Leserinnen und liebe Leser, zusammengetragen. Dabei können solche Inseln eine fiktive mediterrane Insel irgendwo auf der Welt, eine Wunschvorstellung eines idealen Schweizer Abbilds, die grösste werdende Modellanlage der Schweiz oder gar ein verspraytes (Modell-)Fahrzeug sein, damit man das reale Abbild zu Hause in den eigenen vier Wänden mitträgt: «Jede bruucht sy Insel...»

Und was macht man dann im Alter mit einer solchen Insel? Genau mit dieser kritischen Frage haben wir uns auch beschäftigt, als wir den Vollblutbähnler Koni besuchten.

Sie sehen, Inseln begleiten jeden von uns auf ihre Art. Wenn Sie noch keine Insel haben, dann singt Peter Reber weiter: «D Ouge chasch verhäbe, doch Tröim verschwinde niid.» Also bauen Sie sich auch Ihre Insel, und beginnen Sie am Besten noch heute damit.

Ich hoffe, Sie werden genauso viel Spass dabei haben, diese Inseln zu entdecken, wie wir es gehabt haben.

Herzlichst, Ihr



Nicht nur für Spezialisten!

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



Bestellcoupon

Ich bestelle das LOKI-Spezial

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

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

Vorname / Name _____

Strasse / Nr. _____

PLZ / Ort _____

Telefon _____

E-Mail _____

Datum / Unterschrift _____

Gewünschte Zahlungsart

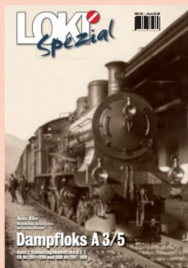
- ☐ Rechnung
 ☐ Kreditkarte
 ☐ MasterCard, Eurocard
 ☐ VISA Card
- Nummer
- Verfalldatum Sicherheitscode

Einsenden an:

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

order@staempfli.com

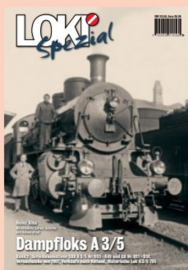
Preisänderung vorbehalten



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



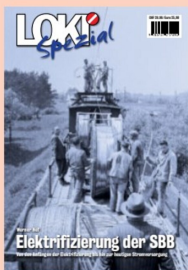
LOKI-Spezial 35
Traction der Zürcher S-Bahn



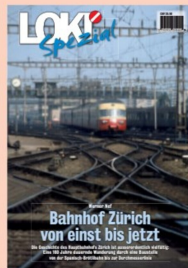
LOKI-Spezial 37
Dampflok A 3/5 (Band 2)



LOKI-Spezial 39
Faszination Lokomotivführer SBB



LOKI-Spezial 41
Elektrifizierung der SBB



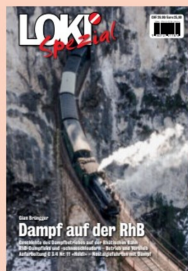
LOKI-Spezial 34
Der Zürcher Hauptbahnhof



LOKI-Spezial 36
S-Bahn Zürich



LOKI-Spezial 38
Neigezüge erobern die Schweiz



LOKI-Spezial 40
Dampf auf der RhB



LOKI-Spezial 42
Die normalspurigen GTW der Schweiz



Foto: Sasa Dusper

Graffiti auf Zügen, das gefällt zwar nicht jedem, doch sie sind längst Realität. Folglich rollen auch über Modellanlagen vermehrt Züge mit entsprechender Farbbehandlung. Der Duisburger Graffiti-Künstler Sasa alias «Farbfeuer» zeigt Schritt für Schritt, wie er Modellzüge in ein Stück «Urban Art» verwandelt. **Seite 30**



Foto: Zoltan Tamassy

In Neuhausen am Rheinfall baut das Smilestones-Team auf dem SIG-Areal derzeit die grösste Miniaturwelt der Schweiz. Im Herbst 2018 soll der erste Teil der Anlage eröffnet werden. René Rüedi ist Geschäftsführer der Firma. Im Interview mit der LOKI spricht er über Baufortschritte, Finanzen, Quereinsteiger, Ideen und Ziele. **Seite 44**



Foto: Helge Scholz

Im Vereinsheim des Glauchauer Modellbahnclubs ist ein ganzer Raum der RhB gewidmet. Plakate, Fahnen, Dekorationselemente des letzten Jubiläums der Bahngesellschaft, Fotos, Fahrpläne und vieles mehr empfangen die Gäste, und als Hauptattraktion die grosse H0m-Anlage. Ihre Geschichte reicht bis vor das Jahr 1989 zurück. **Seite 84**

Anlagenbau 14

Eine Kleinanlage mit mediterranem Flair im Massstab 1:43,5.

Gesichter 26

Anlagen im Alter: Koni will sich von seiner Modelleisenbahn trennen.

Modellbautechnik 30

«Urban Art» auf Modelleisenbahnen – so wird man zum Graffiti-Künstler.

Reportage 36

Die Solothurn-Niederbipp-Bahn feiert ihren 100. Geburtstag.

Reportage 38

In Derendingen hat die 1. American Rail Convention stattgefunden.

Reportage 44

Smilestones-Geschäftsführer René Rüedi im Interview mit der LOKI.

Modellbahntechnik 66

Erlebnisbericht von einem Wasserschaden im heimischen Hobbykeller.

Modellbautechnik 74

3-D-Druck eröffnet der Modellbauszene ganz neue Möglichkeiten.

Porträt 78

Der zweite Teil von Jürg Rysers Eigenbau-modellen in Spur H0.

Anlage 84

Eine Bündner Anlage in Spur H0m im sächsischen Glauchau.

Rubriken

6 Marktspiegel	53 Medientipps
49 Veranstaltungen	54 Bahn-Aktuell
50 Szenen-News	98 Vorschau
52 Börse	98 Impressum

www.facebook.com/lokimagazin

www.instagram.com/loki_magazin

Youtube: LOKI Magazin

www.pinterest.ch/lokimagazin

www.issuu.com/lokimagazin

Titelbild



Foto: Thomas Schmid

Die «Ile VaOü» ist eine kleine Trauminsel mit mediterranem Flair im Massstab 1:43,5. Erträumt, geplant und erbaut hat die detailreiche Anlage Thomas

Schmid. In seinem Bericht erzählt der Modellbauer aus Leidenschaft von Schiffs- und Bahnfahrten. Er entführt uns in eine Traumwelt, die dazu einlädt, den Alltag hinter sich zu lassen. **Seite 14**

Marktspiegel

HO | Fallert

Exklusive Gebäudebausätze für die Schweiz



Wie bereits an der Spielwarenmesse in Nürnberg angekündigt, folgt nun die Auslieferung von vier Bausätzen, welche exklusiv nur in der Schweiz erhältlich sind. Sie sind in enger Zusammenarbeit zwischen Fallert und dem Schweizer Importeur Arwico entstanden.

Allen voran sticht der Bausatz des Bahnhofes Beinwil (Art.-Nr. 190104) ins Auge.

Der an der Seetalbahn befindliche Bahnhof zwischen dem luzernischen Emmen und dem aargauischen Lenzburg besticht durch seinen Riegelbau und das Vordach mit Holzsäulen. Der Bausatz besteht aus Echtholz und Kunststoff und ist eine komplette Neuentwicklung mit vielen Details.

Ebenfalls exklusiv für den Schweizer Markt sind die Bausätze des Landgasthofs

Rössli (Art.-Nr. 19040), der Landmetzgerei Gygax mit einer «Rüdi» im Giebel (Art.-Nr. 190041) und der Holzofenbäckerei Lüthi (Art.-Nr. 190042), diese mit einer typischen Malerei in der «Rüdi». Die letzten drei Bausätze lassen sich mittels des beiliegenden Beschriftungssatzes auch in anderen Landessprachen beschriften.

Erhältlich im Fachhandel.

HO | Brawa

Weitere K2-Varianten sind erhältlich

Von den beliebten K2-Güterwagen der Schweizerischen Bundesbahnen (später Gklm) gibt der deutsche Modellbahnhersteller Brawa seit geraumer Zeit auch Werbegüterwagen ohne konkretes Vorbild auf den Markt. Dabei greift das Unternehmen aus Remshalden jeweils traditionelle Schwei-

zer Marken auf. Auch ohne direktes Vorbild gefallen die Modellgüterwagen durch die filigrane Detaillierung und die hervorragende Bedruckung.

Neu ausgeliefert wurden nun der SBB-K2 30026 mit der Werbung von Maggi (Art.-Nr. 47857) in brauner Farbgebung.

Der Wagen ist in der Epoche III angesiedelt. Für die Epoche-IV-Bahner ist der Gklm 20 85 111 8 765-9 (Art.-Nr. 47861) in himmelblauer Lackierung greifbar. Der Wagen ist mit der Werbung von Aproz, der Mineralwassermarken von Migros, bedruckt.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | ACME

Der komplette Simplon-Express

In Zusammenarbeit mit dem französischen Hersteller REE realisiert ACME den Simplon-Express, der den Laufweg Paris-Lausanne-Brig-Domodossola-Milano-Belgrad

hatte, als kompletten neunteiligen Zug im Zustand der Epoche IV. Der Zug besteht aus Wagen der SNCF (REE), CIWL und JZ und wird verteilt in drei Sets zu jeweils drei Wa-

gen angeboten. Bereits lieferbar sind das Set 1 (Art.-Nr. 55176) und das Set 3 (Art.-Nr. 55178). Das Set 2 soll auch bis Ende Mai im Fachhandel sein. **Erhältlich im Fachhandel.**



Gartenbahn-LGB-Jubiläumslok

Am 12. Januar 2018 präsentierte LGB in der RhB-Werkstätte in Landquart ihre Jubiläumslok anlässlich des 50-Jahr-Jubiläums (siehe LOKI 2 | 2018, Seite 50) und kündigte zugleich die Modellumsetzung an. Speziell für dieses Jubiläum wurde die Ge^{II} 617 «Ilanz» der Rhätischen Bahn (RhB) mit einer farbenfrohen Jubiläumsbotschaft beklebt und ist seither auf dem Netz der Bündner Bahngesellschaft anzutreffen. In einer einmaligen Serie für 2018 liefert LGB nun die Modellumsetzung (Art.-Nr 28443) aus. Das Modell hat alle vier Radsätze von zwei leistungsstarken, kugelgelagerten Bühler-Motoren angetrieben. Ausgerüstet ist die Lok mit einem mfx/DCC-Decoder und weist viele Licht- und Soundfunktionen auf. Die Stromabnehmer sind motorisch angetrieben und digital schaltbar.

Erhältlich im Fachhandel.



Unbekannter Dampfloktyp in Entstehung

Die Vorbilder der kommenden Modelle sind die «Chillon» der Ouest-Suisse (O-S) und die «Lausanne» der Jura-Simplon-Bahn (JS), gebaut 1856/1857 in der Maschinenfabrik Karlsruhe. Zwischen 1854 und 1875 nahmen die O-S und ihre Folgegesellschaften 41 Schlepptender-Lokomotiven des Stephenson-Typs mit der Achsfolge 1B in Betrieb. Diese grossrädigen Personenzugmaschinen eigneten sich für die flache Streckenführung entlang des Genfersees und im Wallis. Charakteristisch für diesen Fahrzeugtyp sind der kurze Gesamtachsstand, die fest im Rahmen gelagerte Laufachse und die vorne und hinten weit über die Ach-

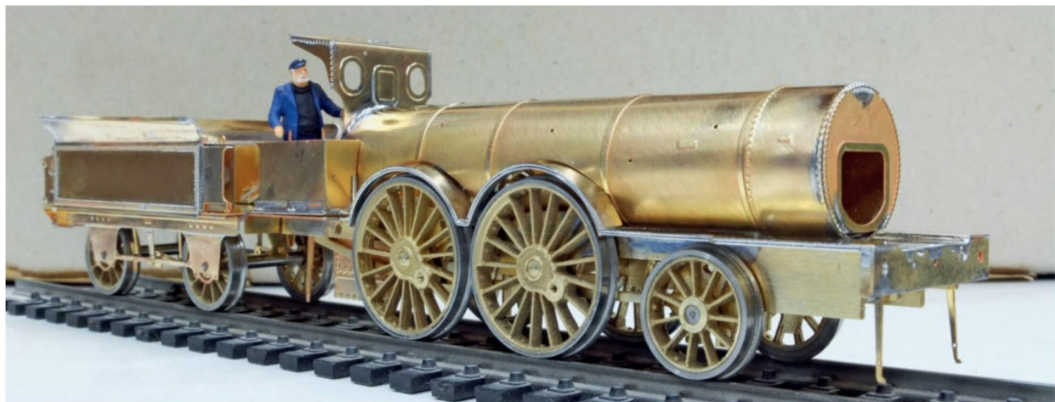
sen herausragenden Aufbauten. Dank dem Kesselumbau 1880 versah diese Gattung bis zu 40 Jahre ihren Dienst.

Das Modell der «Chillon» zeigt das ursprüngliche O-S-Fahrzeug mit dem eckigen Windschutz-Dächlein und den frei sichtbaren, grossen Rädern. Ihr rustikales Aussehen erinnert noch stark an die Pionierzeit der Eisenbahn. Die umgebaute «Lausanne» der JS dient als Vorbild für das zweite Modell. Mit den verzierten Radverkleidungen, dem elegant gewölbten Dächlein und den blanken Kesselbändern ist ein «neues», elegantes Fahrzeug mit französischem Flair entstanden.

Die beiden Dampfzöcher sind in grün mit schwarzem Fahrwerk ausgeführt. Die Modelle werden wie gewohnt in Messinghandarbeit in der Schweiz hergestellt. Ein Glockenankermotor sorgt für ausgezeichnete Fahreigenschaften. Die Auslieferung erfolgt grundsätzlich mit Originalkupplung. Auf Kundenwunsch baut G.B.modell den NEM-Kupplungsschacht ein.

Interessenten melden sich direkt bei:

G.B.modell, Christian Gohl
9472 Grabs, Tel. 081 740 38 78
gbmodell@bluewin.ch
www.gbmodell.ch



HO | Exact Train

Zweiachsiger Güterwagenklassiker

Die bereits angekündigten SBB-Güterwagen der Bauart J4 respektive der späteren Hbs und Gbs von Exact Train in Spur H0 sind ausgeliefert. Beim Güterwagen dieses Typs handelt es sich um die letzte Güterwagenbauart des geschlossenen Typs mit seitlichen Toren. Die Wagen waren dank dem Austauschregime eruopaweit anzutreffen. Heute sind diese Wagen noch vereinzelt als Dienstwagen anzutreffen. Von Exact Train ausgeliefert wurden folgende Versionen des beliebten Güterwagens:

- Art.-Nr. 20420:SBB J4 24101 und 24104, Epoche III, glattes Dach, Zweierset
- Art.-Nr. 20421:SBB J4 24401 und 24421, Epoche III, geripptes Dach, Zweierset
- Art.-Nr. 20422 SBB Gbs 01 85 150 0 815-1 und 0 828-4, Epoche IVa, glattes Dach, Zweierset
- Art.-Nr. 20423:SBB Gbs 01 85 150 0 824-3 und 1 547-9, Epoche IVb, glattes Dach, Zweierset
- Art.-Nr. 20424 SBB Gbs 01 85 150 0 892-0 und 0 676-3, Epoche V, glattes Dach, Zweierset
- Art.-Nr. 20425:SBB Hbs 21 85 210 9 099-1, Epoche IVa, glattes Dach
- Art.-Nr. 20426:SNCF Gbs 01 87 150 0 084-2, Epoche V, glattes Dach, mit SBB-Logo
- Art.-Nr. 20427:SBB Gbs 01 85 150 1 434-0 Epoche V, glattes Dach

Erhältlich im Fachhandel.

HO | Roco

Uacns-Silowagen und Schiebewandwagen



Die Serie des neuen Uacns-Silowagentyps, den Roco als Formneue auf den Markt bringt, wird mit der zweiteiligen Holcim-Variante eingeläutet (Art.-Nr. 76145). Weitere Exemplare der «schrägen Typen» im Massstab 1:87 sind neuerdings im Handel erhältlich, nämlich das zweiteilige Set «jura cement» (Art.-Nr. 76146). Bei diesen Wagen der Epoche VI handelt es sich um komplette Neukonstruktionen mit vielen angesetzten Steckteilen zum Teil in durchbrochener Ausführung. Neu im Fachhandel ist auch der Schiebewandwagen der SBB (Art.-Nr. 76898) der Epoche V. Der typische Hbis, wie wir ihn seit Generationen kennen, hat den Vorteil, dass man die ganze Seite öffnen und mit Hubstaplern beladen kann. Beim Schiebewandwagen handelt es sich dagegen um einen zwar unscheinbareren Typ, der aber im Original auch von oben per Kran beladen werden kann. Und deshalb im Verkehr mit den Häfen unverzichtbar ist.

Erhältlich im Fachhandel.


Z | Märklin

Dispolok für SBB Cargo International



Die Güterzuglokomotive ES 64 F4, besser bekannt unter der Baureihe 189, sind im Bestand des Lokvermieters der MRCE Dispolok GmbH anzutreffen. Die schwarz lackierten Loks sind unter anderem an die SBB Cargo International vermietet. Märklin liefert nun in Spur Z (Art.-Nr. 88195) diese im Betriebszustand ab 2014 aus. Das Modell weist eine neue Motorengeneration auf und hat alle Achsen angetrieben.

Erhältlich im Fachhandel.

Z | Minitrix

Deutsche Fahrzeuge mit Schweizbezug

Zum festen Bestandteil der Schweizer Museumsbahnszene gehört auch die in Lyss durch den Verein Pacific 01 202 betreute, bestens gepflegte deutsche Einheitsdampflokomotive der Baureihe 01. Die Dampflokomotive 01 202 ist bekannt, sowohl im In- als auch im Ausland. Minitrix hat nun die Umsetzung im Massstab 1:160 an die Kunden ausgeliefert. Das Modell (Art.-Nr. 16014) ist in der aktuellen Ausführung als Einsatz befindliche Museumslokomotive gehalten und weist einen Altbaukessel, eine abgeschnittene Frontschürze und Witte-Windbleche auf.

Zwar kein Schweizer Wagen, aber dennoch oft in der Schweiz anzutreffen war der TEE-Abteilwagen 1. Klasse des Typs



Avmz 111.1 der Deutschen Bundesbahn (DB). Das von Minitrix ausgelieferte Modell (Art.-Nr. 1579) ist im Zustand des TEE 7

«Rheingold» vom Sommer 1984 gehalten, der den Zuglauf Amsterdam–Brig hatte.

Erhältlich im Fachhandel.

TT | Tillig

Eurofima-Wagen und Containertragwagen



Für den TT-Bahner neu erhältlich ist der europaweit bekannte Eurofima-Wagen. Der mit SBB-Beschriftung versehene Zweitklasswagen Bpm (Art.-Nr. 16513) wurde an der Spielwarenmesse Nürnberg dieses Jahr angekündigt und gelangt nun zur Auslieferung. Mit seiner typischen orangenen Lackierung ist er in der Epoche IV angesiedelt.

Für die Epoche-VI-Bahner ist ein ebenfalls an der Spielwarenmesse angekündigtes Modell erhältlich. Ausgeliefert wurde der Containertragwagen Sgss der SBBm (Art.-Nr. 18120), der mit drei verschiedenen Containern von verschiedenen Papierfirmen beladen ist.

Erhältlich im Fachhandel.

N | Hobbytrain

Zementsilowagen kommen (endlich)



Die Neuheitenankündigung der Zementsilowagen Uacs in Spur N von Hobbytrain schlug bei den Spur-N-Bahner ein wie eine Bombe. Das lange Warten auf die Wagen hat sich gelohnt. Hobbytrain liefert den N-Modellbahnern nun erstmals drei verschiedene Wagensets aus, wovon eines exklusiv für den Schweizer Markt bestimmt ist.

Die Modelle sind allesamt bis ins letzte Detail nachgebildet und weisen eine feinste, gestochen scharfe Bedruckung auf. In den Sets haben die Wagen jeweils eine dem Vorbild entsprechende Bedruckung und weisen unterschiedliche Wagennummern auf. An den Fachhandel ausgeliefert wurden Ende April folgende Wagensets:

- Art.-Nr. H23480: SBB Uacs, grau, Dreierset
- Art.-Nr. H23481: Wasco Uacs «Jura-Cement», grau-weiss, Zweierset, Exklusiv für den Schweizer Markt
- Art.-Nr. H23482: Holcim Uacs «Holcim AG», weiss, Zweierset

Erhältlich im Fachhandel.

N-0 | Mobau-Lei
Modelleisenbahnen

LED-Wagenbeleuchtung

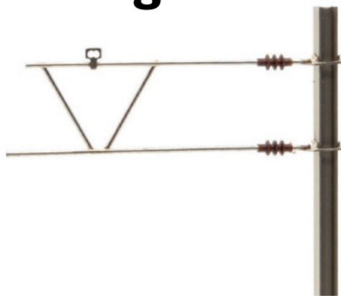
Ab sofort sind die LED-Wagenbeleuchtungen in verschiedenen Längen (40-285 mm) und Farben erhältlich. Die Farben Warmweiss und Golden White sind ab Lager lieferbar, die Farben Blau (zum Beispiel für Schlafwagen) und Gelb werden nur auf Bestellung geliefert. Zur Konstanzhaltung der Beleuchtung auch im stehenden Wagen können Goldcap-Kondensatoren eingebaut werden. Die Streifen sind in normaler oder selbstklebender Ausführung erhältlich. Zusätzlich sind auch SMD-LED 402, 603, 805 in Rot, Warmweiss und Weiss sowie 605 im Duo Rot-Weiss vorverdrahtet mit Widerstand am Lager.



Interessenten wenden sich direkt an:
Mobau-Lei Modelleisenbahnen
Postfach 1475
8048 Zürich
www.mobau-lei.ch

H0 | Sommerfeldt/EYRO
Modellbahn GmbH

Fahrleitungsausleger



In Zusammenarbeit mit Sommerfeldt konnte EYRO Modellbahn GmbH den typischen BLS-Fahrleitungsmast der Lötschberg-Bergstrecke realisieren. Die Masten sind ab sofort ab Lager lieferbar und werden kontinuierlich weiterproduziert. Der Spurhalter liegt zur Montage nach aussen oder nach innen ziehend bei (fehlt auf Abbildung). Die Masten sind paarweise und exklusiv bei EYRO Modellbahn GmbH erhältlich.

Interessenten wenden sich direkt an:
EYRO Modellbahn GmbH
3800 Interlaken
info@eyro.ch
www.eyro.ch

H0 | Swiss Rail&Road
Factory

Nützliches Zubehör

Im Bereich Zubehör und Ladegut sind verschiedene neue Produkte realisiert worden. Im Bereich Bahn sind die typischen Rollpaletten für den Gepäcktransport erschienen. Als Ladegut oder als Abschränkung von Baustellen im Strassenbereich sind neu die VarioGuard-Leitschranken in der Standardausführung sowie die dazugehörigen abgeschrägten Endelemente zu kaufen. Die 10,5-kg-Gasflaschen in roter und gelber Lackierung sowie die dazugehörigen Transportpaletten sind ebenfalls neu.



Interessenten wenden sich direkt an:
Swiss Rail&Road Factory
Bahnhofstrasse 12, 6362 Stansstad
info@sr-factory.ch
www.sr-factory.ch

Die EW-IV-Serie ist nun fast komplett



Mit dem in Auslieferung befindlichen Erstklasswagen ist die Roco-Serie der EW IV fast komplett im Handel verfügbar. Neu in den Verkaufsregalen ist der Reisezugwa-

gen 1. Klasse Typ EW IV der SBB (Art.-Nr. 74395). Zur Serie gehören noch: Reisezugwagen EW IV 1. Klasse mit Serviceabteil (Art.-Nr. 74394), Reisezugwagen EW IV

2. Klasse (1. Betriebsnr., Art.-Nr. 74396, werkseitig ausverkauft), Reisezugwagen EW IV 2. Klasse (2. Betriebsnr., Art.-Nr. 74403, Herbst 2018) und Speisewagen EW IV (Art.-Nr. 74398). Etwas aus der Reihe tanzte Artikelnummer 74403, war doch gemäss Neuheitenkatalog 2018 für den Zweitklasswagen ursprünglich nur eine Betriebsnummer vorgesehen. Der Nachfrage entsprechend wird Roco eine zweite Betriebsnummer auflegen, die allerdings erst im Herbst zur Auslieferung kommt.

Erhältlich im Fachhandel.

Wechselstromlok sorgt für Bewegung beim Güterverkehr

Mit der Re 475 403 der BLS Cargo AG (Art.-Nr. 36198) liefert Märklin eine charakteristische Güterzugslokomotive aus. Die in Metallausführung gehaltene Lok ist mit einem Digitaldecoder mfx/DCC ausgestattet und weist umfangreiche Geräuschfunktionen auf. Der zentral eingebaute Spezialmotor treibt alle Achsen über einen Kardan an. Die Beleuchtung geschieht mit warmweissen und roten Leuchtdioden (LED).

Unter der Artikelnummer 47459 ist nun der Containertragwagen Sgnss der SBB Cargo erhältlich, beladen mit drei Schüttgutbehältern der Firma InnoFreight. Diese weisen verschiedene Betriebsnummern auf und sind auf der einen Seite bedruckt mit «kkiosk», auf der anderen mit «Press P&B Book». Der Wagenboden mit fischbauchartigen Aussenlagern ist aus Metall, wodurch das Modell das notwendige Gewicht erhält. Der gleiche Wagen ist in der Version von Hupac (Art.-Nr. 47097) erhältlich, beladen mit drei Containern von Bertschi. Ebenfalls mit Bertschi-Containern beladen ist der Doppel-Containertragwagen Sgrrs der AAE Cargo AG (Art.-Nr. 47802).

Im Besitz von Wascosa sind die drei an die Post vermieteten Habbiilnss-Güterwagen (Art.-Nr. 48062). Das dreiteilige Wagenset weist einzeln abgepackte Wagen auf, welche unterschiedlich bedruckt sind.

Daneben liefert Märklin Farb- und Nummernvarianten der SBB-Rangierlok Ee 3/3 (Art.-Nr. 36333) in grüner Farbgebung und das beliebte Seetalkrokodil De 6/6 (Art.-Nr. 37511) aus.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | ACME

Nummernvariante der Alpinisten

Neu gibt es bei ACME eine weitere Bedruckungsvariante der BR 186. Beim Modell der BR 186 107 (Art.-Nr. 60525) handelt es sich um eine rein silberne Variante der BLS ohne die Alpinisten-Werbung.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | VK Modelle

Ein Postanhänger in Sonderserie

VK Modelle hat einen einachsigen Postanhänger (Art.-Nr. 04231) ausgeliefert. Der Anhänger ist sehr detailliert, präzise bedruckt und in der Epoche IV angesiedelt. Es handelt sich hierbei um eine Schweizer Sonderserie.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Trix

Das «kleine» und das «grosse» Krokodil

Das «Krokodil» ist die Kultlokomotive in der Schweiz schlechthin. Seit Generationen polarisieren die grünen Gliederlokomotiven. Trix liefert eine weitere Variante der Ce 6/8^{II} aus, nämlich diejenige des Rangierkrokodils. Am Ende der Lebensdauer der Loks wurden einige Exemplare in Rangierlokomotiven umgebaut und wiesen lediglich einen Stromabnehmer und Rangierplattformen auf. Das Modell (Art.-Nr. 22967) weist die Betriebsnummer 14282 auf und ist im Zustand Ende der 1970er-Jahre gehalten.

Kleiner in der Bauform ist das sogenannte «Seetatkrokodil». Die Lokomotive



De 6/6 mit der Betriebsnummer 15302 wurde zeitlebens auf der Seetallinie der SBB eingesetzt. Trix liefert die De 6/6 (Art.-

Nr. 22961) als Nummernvariante in der Epoche III aus.

Erhältlich im Fachhandel.

HO | Tillig

Weiterer MBC-Schotterwagen ohne Logo



In einer weiteren Ausführung ohne Firmenlogo liefert Tillig den Selbstentladewagen Faccons der Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (MBC) aus. Das Modell (Art.-Nr. 76744) ist in der Epoche VI angesiedelt und wurde ebenfalls an der Spielwarenmesse in Nürnberg angekündigt.

Weiterhin erhältlich ist auch das Zweierpaar mit den beiden MBC-Selbstentladewagen mit den Firmenanschriften (Art.-Nr. 70036).

Erhältlich im Fachhandel.



Eine Kleinanlage mit mediterranem Flair im Massstab 1:43,5

Île Va0ù – eine kleine mediterrane Trauminsel

Wer kennt sie nicht, die wunderbare Geschichte von Jim Knopf dem Lokomotivführer? Mit seiner Lok umrundet dieser Tag für Tag die Insel Lummerland, weit draussen irgendwo in den Weiten des Meeres. Eine Geschichte, welche die Gedanken fliegen lässt. Eine Geschichte voller Fantasie und mit einer guten Portion heile Welt. Ganz wie die Île Va0ù im nachfolgenden Bericht.

Von Thomas Schmid (Text und Fotos), René Wolf (Fotos) und Dani Hunziker (Fotos)

Genau so soll meine Trauminsel sein. Immer gutes Wetter. Alle Bewohner und Besucher erfreuen sich an der Landschaft und geniessen die Fahrt mit Schiff und Bahn. Eine Traumwelt, welche dazu einlädt, den Alltag hinter sich zu lassen und mit einem Lächeln seinen Ideen und Gedanken freien Lauf zu lassen. Diese Inselwelt habe ich innerhalb von knapp zwei Jahren erbaut. Mit viel Freude und Entspannung hat sie mich vereinnahmt. An Ausstellungen darf ich beobachten, wie auch die Besucher und Besucherinnen vom Charme der Anlage gefangen genommen werden. Mit einem Lächeln und einem etwas ungläubigen Staunen umrunden sie sie und entdecken immer wieder Neues. Vor allem Kinder sehen alle versteckten Details. Hier nun möchte ich allen meine Ideen und Arbeitstechniken vorstellen und zeigen, wie die Anlage erbaut wurde.

Um eine solche Welt zu erbauen, benötigt es keine mit Spezialwerkzeugen ausgestattete Werkstatt. Es braucht keinen Bastelraum in Turnhallengrösse. Alles wurde zu Hause in der Bastelecke mit viel Geduld und einfachen Handwerkzeugen gebaut. Eigentlich kann das jeder. Man muss nur damit anfangen!

Die Konstruktion

Robust muss alles sein. Und vor allem leicht. Das Ganze darf auch nicht zu teuer werden. Und schliesslich muss die Bearbeitung mit einigen wenigen Handwerkzeugmaschinen zu machen sein. Im Ausstellungsbetrieb zählt sich eine präzise Planung aus. Viele Skizzen und auch Pläne sind gezeichnet

worden, um schon früh abschätzen zu können, wie sich die Welt am Schluss präsentieren wird. Dabei hilft auch ein Kleinmodell sehr. Letztlich habe ich dann während des Baus einiges anpassen müssen. Zudem sind interessante Gestaltungselemente entstanden, an welche ich während der Planung noch gar nicht gedacht hatte. All dies beruht auf einem stabilen und leichten Kern aus Sperrholz, der die Anlage stützt und zusammenhält.

Gleisbau und Oberleitung

Halsbrecherisch soll sich die Bahn entlang der Felsen schlängeln und einige Tunnel durchqueren. Zudem ermöglichen waghalsige Brückenkonstruktionen das Überwinden von tiefen Schluchten. Eine besondere Herausforderung ist der Bau einer funktionierenden Zahnradbahn mit wirklich genutzter Zahnstange. Um dies erreichen zu können, bedarf es einer genauen Ausrichtung der Schienen und einer ausführlichen Testphase. Nur wenn das Zusammenspiel von Lok und Schiene perfekt läuft, macht das Präsentieren Spass. Es gibt nichts Unbefriedigenderes als eine Bahn, welche vor den Zuschauern nur stockend vorwärtskommt. Da hilft keine noch so liebevoll vorgenommene Landschaftsdetailierung und auch keine noch so akribisch verwitterte Lok. Bleibt der Zug stehen, verlassen auch die geduldigsten Zuschauer den Ort.

Ich habe für die Gleise handelsübliches Flexgleis verwendet. Es handelt sich um das Systemgleis in Spur 0e der englischen Firma Peco. Es ist mit Schienennägeln auf einem Korkunterbau befestigt. Die eigentli-

che Trasse wurde aus Sperrholz mittels einer kleinen Stichsäge herausgeschnitten.

Bevor die Schienen befestigt werden, wird der Kork noch schwarz bemalt. Beim späteren Schottern ist so die Korkschiene nicht mehr erkennbar. Die Schienen selber sind mittels Acrylfarben rostbraun gestrichen. Auch die Kunststoffschwellen erhalten einen Farbauftrag in verschiedenen Brauntönen. Zum Schluss wird mit weisser Farbe graniert.

Eine besondere Herausforderung war die Montage der Zahnstangen. Ich habe mir die Kunststoffstangen inklusive der Befestigungssockel aus dem Sortiment der deutschen Firma Fleischmann besorgt. Diese Teile werden als einzelne Elemente verkauft. Die Befestigung erfolgt direkt auf die Schwellen des Flexgleises. Dazu wird alle drei bis vier Schwellen ein Sockel mit Gleisnägeln fixiert. Die Kunststoffzahnstange lässt sich dann einklinken. Die einzelnen Stangen sind untereinander erneut zusammengeklippt. Das Ganze hält sicher und muss nun nur noch mit einem matten Schwarz bemalt werden. Für meine Bedürfnisse reicht die Detaillierung dieser Zahnstangen aus.

Die Oberleitung gibt dem Ganzen eine weitere Dimension. Es handelt sich um eine Einfachstfahrlleitung nur mit dem eigentlichen Fahrdraht. Die Oberleitungsmasten sind simpel und ohne grossen technischen Zusatz gebaut. Dennoch schleift der Stromabnehmer der Lok vorbildgerecht am Draht. Dabei muss die Fahrlleitung filigran sein, aber auch Stösse während des Transportes der Anlage ertragen können.



Entspannte Ruhe an der Endstation «Île VaOù – Le Port», bald fährt der Zug wieder ab.



Der am Hafen angelegte Passagierdampfer hat einen Antrieb und schaukelt gemächlich.

Die Oberleitung ist nicht unter Strom und dient lediglich als Dekorationselement. Nichtsdestotrotz wollte ich eine Fahrleitung bauen, an welcher der Stromabnehmer der Lok vorbildgerecht anliegt. Dazu wurden Masten aus Holz und Messingprofilen zusammengebaut. Die Elemente müssen stabil und fest in die Grundplatte eingebaut sein. Dazu habe ich eine einfache Bohrung erstellt und die Masten mit Holzleim eingeklebt. Unterhalb der Masten ist jeweils ein Holzklötzchen zur Verstärkung angebracht. Mittels einer selbst gebauten Spurlehre habe ich die Ausleger präzise mittig ausgerichtet. Der Fahrdrath besteht aus einem 0,3 mm dicken Bronzedraht. Er ist an jeden Ausleger mit Weichlot angelötet. Diese Arbeit war recht knifflig und hat mich einiges an Geduld gekostet. Schlussendlich hält der Draht aber sehr gut und verzieht auch versehentliches Hineingreifen mit der Hand. Im Tunnelbereich sind die einzelnen Schienenprofile an Messingmasten gelötet. Auf eine Abspannung des Drahtes habe ich verzichtet. Da die einzelnen Masten ganz leicht unter einer Schrägspannung stehen, spannt sich der Draht genügend.

Das Rollmaterial auf der Île VaOù

Das Rollmaterial besteht nur aus wenigen Loks und Wagen. Insgesamt sind es zwei Personenwagen, eine Zahnradlok und ein Grubenbahntriebwagen. Keines der Fahrzeuge hat ein spezifisches Vorbild. Vielmehr sind sie realen Bahnen frei nachempfunden. Der Erstellung des Rollmaterials ist eine lange Recherche in Büchern, Zeitschriften und im Internet vorausgegangen. Ich wollte typische Vertreter einer Zahnradbahn und einer kleinen, nun touristisch genutzten Grubenbahn herstellen.

Aus den vielen ausgedruckten Bildern rund um meinen Basteltisch und den vielen Vorstellungen in meinem Kopf habe ich dann etwas ganz Neues zusammengestellt. Viele Details und Komponenten kommen bei irgendwelchen Loks und Wagen vor. Alles in allem existiert aber keine meiner Basteleien genauso in der Realität.

Die Zahnradbahnlok wurde um das Fahrwerk einer alten Zahnradlok in Spur H0 von Fleischmann erstellt. Der Wagenkasten ist eine Mischung aus Polystyrolplatten und einem Bausatz der englischen Firma Backwoods Miniatures. Der Stromabnehmer



Im Gewässer befindet sich ein U-Boot, welches auf- und abtauchen kann.



Petri Heil! Unter dem Fischerboot kreisen die grossen Fische.

stammt von der deutschen Firma Sommerfeldt und ist ein Spur-H0-Produkt. Ein genaues Vorbild gibt es nicht für die Lok. In ihr vereint sind alle möglichen Elemente verschiedener Loks nach Schweizer Vorbildern. Ausgestattet ist der Motor mit einem Digitaldecoder der deutschen Firma Lenz. Der verwendete Decoder hat eine einfache Pendelzugsteuerung integriert. Nach dem Einstellen der verschiedenen Decoderwerte läuft der Motor ruhig und gleichmässig langsam. Entscheidend zur Laufruhe trägt ein zusätzlich verbauter Speicherkondensator bei. Damit sind kleine Verschmutzungenstellen im Gleis ruckelfrei überfahrbar.

Die beiden Personenwagen sind ebenfalls Eigenbauten. Der kurze Wagen basiert auf einem 0n30-Bausatz der englischen Firma Backwoods Miniatures und wurde nur leicht angepasst. Der lange Wagen steht auf einem alten Spur-H0-Fahrwerk aus der Bastelkiste. Die Aufbauten sind wiederum aus Kunststoffplatten zusammengeklebt. Beide Wagen haben noch je ein Zusatzgewicht in Form von dünnen Bleistreifen erhalten. Zusammengekuppelt werden die Wagen und die Lok mittels feiner Messingketten aus dem Schiffsmodellbau. Auch die kleine Grubenbahnlok ist selbst gebaut. Als Fahrwerk dient ein Spur-N-Fahrwerk von Peco. Auch hier sind ein Lenz-Decoder mit Pendelzugsteuerung und ein Pufferkondensator eingebaut. Das Chassis besteht aus Kunststoffplatten und wurde mit Modellbaufarben mit dem Pinsel bemalt. Alles Rollmaterial wurde am Schluss mit Pulver- und Verwitterungsfarben gealtert.



Lesen Sie weiter auf Seite 21



Ein Fischer kehrt soeben mit seinem Fang zurück, während die Möwe geduldig auf ihre Beute wartet.



Eine Skizze zeigt die erste Idee und bereits grobe Züge.

«Making of Île Vaou» – wie die Insel entstand



Die Felsstruktur wird mit einer verdünnten Spachtelmasse bepinselt.



Die Anlagenkonstruktion (o.) erhält Dämmplatten (u.).



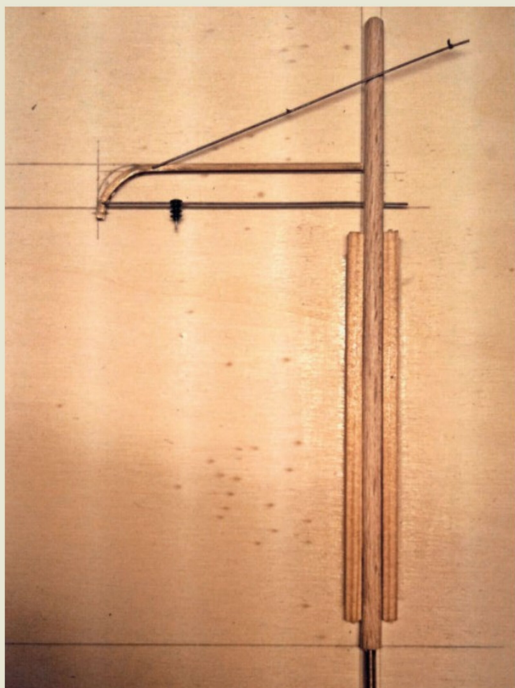
Die Behandlung der Felsstrukturen mit Wasser- und Acrylfarben.



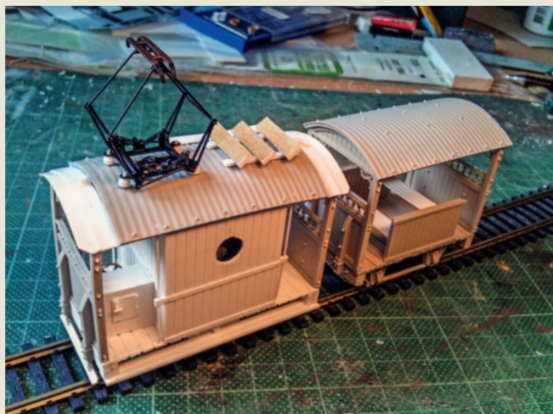
Das 0e-Gleis mit der Kunststoffzahnstange von Fleischmann.



Das Einschottern der Gleise erfolgt mittels selbst gesiebten Schotters.



Eine einfache Lehre hilft beim Zusammenbau der Fahrleitungsmasten.



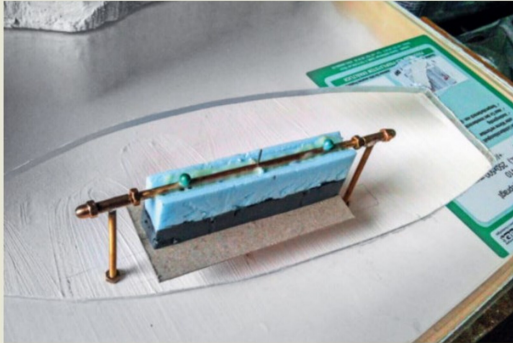
Die Zahnradlok entstand auf dem Fahrwerk einer alten Spur-H0-Lok.



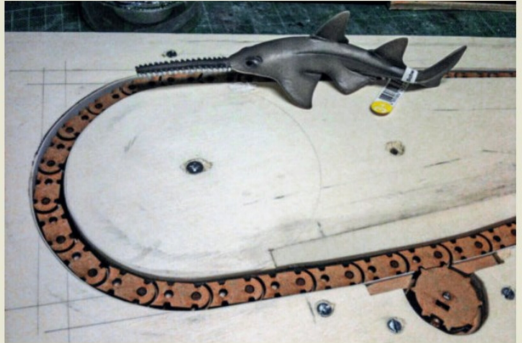
Der Aufbau vom Vorstellwagen mit den Details entstand aus Polystyrol.



Auch die Grubenbahnlok entstand aus Kunststoffplatten.



Die drehbar gelagerte Mittelachse des Passagierdampfers vom Hafen.



Probelauf mit einem Schwertfisch, welcher seine Runden dreht.



Die Kette mit Antriebszahnrad vor dem Abdecken durch den «Meeresgrund».



Mittels eines Karussells schwimmen die beiden Haie im Kreis.

Der im Wasser schwimmende
Fisch mit Schleifer und Magnet.



Der Gebäudebau

Typisch mediterrane Gebäude geben dem Ganzen die besondere Stimmung. Von der starken Sonneneinstrahlung verblichene Farben und viele typische Konstruktionsdetails verorten die Insel irgendwo im Mittelmeer. Alle Gebäude auf der Anlage wurden extra konstruiert. Es sind keine Bausätze oder vorgefertigten Bauten dabei. Aufgrund der sehr komprimierten Anordnung der ganzen Bebauung konnte gar nicht auf solche Ressourcen zurückgegriffen werden. Jedes Haus ist speziell in die Situation eingepasst.

Der erste Schritt ist bei mir eine grobe Skizze. Damit lege ich schon die wichtigsten gestalterischen Grundzüge fest. Es ist immer wieder erstaunlich, wie stark die erste Handskizze dem fertigen Gebäude ähnelt. Erst dann erstelle ich aus grobem Karton Testmodelle. Stimmt dann alles, beginnt der Bau des endgültigen Hausmodelles.

Als Grundbasis aller auf der Anlage erstellten Hausbauten dienen Leichtbauplatten z.B. der Firma Depafit. Das sind beidseitig mit Papier kaschierte Platten mit einem Kern aus Schaumstoff. Diese Platten werden schon seit Jahren von allen möglichen Modellbauern geschätzt und verwendet. Zu Beginn muss eine Seite vom Papier befreit werden. Das Ablösen geht je nach Alter und Hersteller mehr oder weniger einfach.

In die Schaumstoffschicht kann nun Mauerwerk mit feinen Prägewerkzeugen eingedrückt werden. Ich verputze die Mauern am Schluss mit einem Auftrag einer Spachtelmasse und lasse alles gut durchtrocknen. Bemalt werden kann danach alles mit Wasserfarben oder günstigen Acrylfarben aus dem Hobbybereich. Immer nur sehr flüssig und nass in nass arbeiten. Den Mörtel im Sichtmauerwerksbereich stelle ich mit Fugenspachtel aus der Tube dar.

Ergänzt wird das Mauerwerk mit Türen und Fenstern aus Holz. Auch diese Elemente sind selbst gebaut. Aus dünnem Furnierholz schneide ich die Einzelteile mittels eines Cutters zurecht. Auch Holzprofile aus dem Modellbau werden verwendet.

Die Dächer fertige ich aus geprägten Kunststoffplatten entweder aus dem Modelleisenbahnbau oder aus dem Architekturmodellbaubereich an. Regenrinnen und Fallrohre aus Kunststoffprofilen verfeinern den Eindruck des Ganzen noch. Geländer und Griffe werden aus Messingdraht gebogen und verlötet.



Hier gibt es ein Begehungsverbot: Nur der Leuchtturmwärter darf zum Leuchtturm.



Die Bergbahn kommt kurz ans Tageslicht, schnell gibt es einen Blick auf den Fischereihafen.

Über die Landschaftsgestaltung

Eine aus dem Meer weit herausragende Felslandschaft zieht das Auge des Betrachters auf sich. Die ganze Landschaft ist flächenmässig sehr klein. Gerade nur ein Quadratmeter steht zur Verfügung. Die Anlage erscheint grösser, als sie eigentlich ist. Der Besucher muss um sie herumgehen, um alles sehen zu können. Dabei verschwinden gerade eben wahrgenommene Landschaften wieder vor dem Auge des Betrachters. Nie ist das Ganze auf einmal sichtbar und erfassbar.

Die Landschaft besteht aus zwei Komponenten. Zum einen ist hier das Meer, welches die Landmasse einfasst. Auf der anderen Seite ist der mächtige Felsblock, der steil aus den Fluten herausragt.

Felsen

Bekanntlich soll die gesamte Anlage leicht handhabbar und stabil werden. Als idealer Baustoff haben sich für mich die Dämmplatten aus dem Hausbau herauskristallisiert. Es sind Polystyrol-Hartschaum-Platten, die in jedem Baumarkt oder direkt als Abfallmaterial von Baustellen erhältlich sind.

In einem ersten Schritt schneide ich mir kleine Blöcke aus den Platten heraus. Diese Blöcke schichte ich dann kreuz und quer

übereinander. Mit etwas Heisskleber werden die Einzelteile untereinander verklebt. Dabei achte ich darauf, dass die Felsstruktur einermassen plausibel erscheint.

Ist die ganze Felswand erstellt, kommt der staubige Teil der Arbeit. Mittels Messer, Feile, Säge, Spachtel und Drahtbürste schnitze ich die detailliertere Felsstruktur in das Rohmaterial ein. Dabei entsteht sehr viel Staub und Restmaterial. Vorzugsweise ziehe ich diesen Schritt in einem Mal durch. So muss ich nur einmal die grosse Sauerei aufräumen und noch tagelang hinter jeder Ritze Restmaterial hervorklauben.

Als Deckschicht mixe ich mir eine flüssige Brühe aus Spachtelpulver an und pinsle die gesamte Oberfläche damit ein. Diese Masse ergibt eine schöne Struktur und dient als neutraler Untergrund für die folgende Farbgestaltung. Mit abgetönten Braun- und Grautönen färbe ich die Felsen nun ein. Am besten geht es mit viel Wasser, sodass die Farben ineinanderfliessen. Wenn diese Farbschicht ganz getrocknet ist, überziehe ich die Oberfläche mit einer ganz wässrigen Brühe aus braunschwarzer Farbe. Dies lässt die Tiefen hervortreten. Wiederum ist eine Trocknung des Ganzen nötig. Schliesslich setze ich gezielte Aufhellungen mit fast trockener weisser Farbe.

Mit Sand und Steinen, welche ich mir selber zusammengesucht habe, werden dann noch weitere Akzente gesetzt. Allerlei Grasfasern und sonstige Landschaftsbaumaterialien aus dem Fachhandel lassen die Felsenwelt wieder etwas ergrünen.

Bäume und Büsche

Meine Büsche und Bäume baue ich mir selber. Mit Meerscham und Zweigen aus dem Wald entstehen vertrocknete Büsche und Bäume. Wird darauf noch ein Laubvlies aufgezogen, erscheint eine glaubwürdige Bepflanzung für wenig Geld.

Wasser

Die Île VaOü erhebt sich aus dem Meer. Darum war die Gestaltung des Wassers ein entscheidender Baustein der gesamten Anlagengestaltung. In meinen bisherigen Projekten hatte ich Wasser immer intransparent dargestellt. Keine Tiefe war zu erkennen. Der Grund des Meeres blieb im Dunkeln verborgen. Ich hatte dazu auf einer flachen Unterlage mit bräunlichen oder grünlichen Farbtönen ein durch Sedimente und Schmutz getrübbes Wasser gemalt. Darauf wurde dann mittels MalmEDIUM die Wellenstruktur aufgespachtelt. Nach dem Durchtrocknen erscheint diese Art von



Schön versteckt vor all dem Trubel geniessen drei Frauen den Wasserfall.



Sie ist flächenmässig klein, jedoch in der Höhe stattlich und voller Details.

Von der Idee zum fertigen Haus



Eine Ideenskizze dient als Grundlage für den Bau des Hafenareals.



Für die Stellprobe dienen einfache Kartonmuster der Häuser.



Das Verputzen des Mauerwerkes erfolgt mittels Spachtelpulver.



Die Mauern werden verwittert und geben dadurch den Charme.



Das Detail mit Balkongeländer und Balkontüre macht es dann aus.



Die Bergbahn erreicht soeben den oberen Bahnhof «Île VaOù – Le Haut», in welchem ...



... eine Grubenbahn abzweigt. Der Bahnhof thront mittels Kunstbauten auf dem Bergfelsen.



Wasser glaubwürdig für Hafenszenen oder mitteleuropäische Seenlandschaften. Um aber meine fiktive Insel im mediterranen Raum so richtig passend erscheinen zu lassen, schwebte mir dieses Mal das tiefblaue Wasser entlang der kroatischen Küste vor. Metertief lassen sich hier die Tierwelt und der Meeresgrund betrachten. Ich habe dazu lange tüfteln müssen. Viele meiner Versuche führten nicht zum gewünschten Effekt. Letztlich habe ich aber eine Lösung gefunden, welche mich überzeugte.

Herkömmliche Baumethoden im Modellbau ermöglichen die Gestaltung von Wasserflächen, welche zwar die Oberfläche glaubhaft darstellen, eine Tiefe ist damit aber nicht zu erreichen. Ich bin nun einen neuen Weg gegangen, um genau den Effekt der Tiefe hinzubekommen. Dazu setze ich eine Glasfaserplatte in einem Abstand von ungefähr 5–6 cm oberhalb des eigentlichen Untergrundes auf. Die Glasfaserplatte hat den speziellen Effekt, dass sie nicht ganz durchscheinend ist. Durch ihre leichten Unregelmässigkeiten erscheint der Grund ganz leicht verschwommen. Genau der Effekt, den ich lange gesucht habe.

Die Wellenstruktur erreiche ich durch das Auftragen von MalmEDIUM. Es gibt dieses Produkt in verschiedenen Ausführungen, sowohl matt als auch glänzend. Wir benötigen das glänzend und komplett durchsichtig auf trocknende Gel. Mithilfe eines harten Pinsels oder eines feinen Spachtels werden die Wellen modelliert.

Das Gel trocknet nur langsam. Wir haben also viel Zeit, um die Struktur hinzubekommen. Danach muss das Ganze ein paar Tage durchtrocknen. Es versteht sich von selbst, dass in dieser Phase keinerlei Staub auf die Oberfläche kommen darf. Ist alles trocken, kann mittels weisser Farbe hier und dort Schaum an den Wellenspitzen und an der Küstenlinie aufgepinselt werden.

Der Untergrund des Modellmeeres wird mit blaugrüner Farbe bemalt. Dies schafft die Illusion von tiefem Wasser. Im Küstenbereich kann der Boden mit Sand, Steinen und Pflanzen ausgestaltet werden. Dabei ist darauf zu achten, dass ein kontinuierlicher Übergang zum tiefen Wasser erreicht wird. Einzelne aus dem Wasser ragende Felsen geben dem Ganzen weitere Gestaltungsmöglichkeiten. Kleine Boote und Bojen werden direkt in das Gel eingedrückt. Grössere Schiffe erhalten ein Loch in der Glasplatte und werden eingelassen.

Bewegungen im und am Meer

Schiffe schaukeln sanft in der Dünung. Der Leuchtturm wirft sein Licht kontinuierlich drehend aufs Meer hinaus. Ein U-Boot steigt auf. Fische schwimmen im Wasser. Und auch ein am Gleisrand seine Notdurft verrichtender Zeitgenosse bevölkert die Inselwelt. Neben der Eisenbahn sind auf den meisten Modellbahnanlagen, welche ich in den letzten Jahren begutachten konnte, keine weiteren bewegten Dinge zu sehen. Ich wollte dieses Mal auf meiner Trauminsel jedoch neben der klassischen Eisenbahn noch weitere Bewegungseffekte hinzufügen. All diese Elemente ergeben dann ein Ganzes. Die Eisenbahn tritt zugunsten der Gesamtwirkung in den Hintergrund. Oder sie ist vielmehr gleichberechtigte Partnerin in der Welt der Bewegung. Dabei wollte ich aber nicht spektakuläre Dinge wie Kirkesbahnen oder rasende Autos darstellen. Vielmehr suchte ich nach Elementen, welche mit kleinen und sanften Bewegungsabläufen ihre Daseinsberechtigung festigen. Natürliche Abläufe, die den meisten Besuchern erst auf den zweiten Blick

auffallen. Und sie dann dazu anspornen, alle diese Abläufe zu entdecken. Ein Suchspiel kann beginnen.

Ich verwende einfache 3-Volt-Getriebemotoren, um alle Bewegungen vollführen zu können. Für einfache Drehbewegungen, wie im Kreis herumschwimmende Fische, montiere ich die Motoren senkrecht unter der Bodenplatte. Ein abgebogener Draht oder eine Plexiglasachse mit daran montierten Fischen wird direkt auf die Achse gesteckt.


Die leichte Auf-und-ab-Bewegung von Kleinbooten erreiche ich mit einer Exzentrerscheibe, die an der Motorachse montiert ist. Durch den waagrecht unter der Bodenplatte befestigten Motor dreht sich diese Scheibe gegen eine senkrecht eingesteckte Achse. Dadurch bewegt sich das am Kopf der Stange gelagerte Boot sanft auf und ab.

Die seitliche Hin-und-her-Bewegung des Passagierdampfers habe ich mit einer drehbar gelagerten Mittelachse erreicht. Auch hier übernimmt ein Getriebemotor die Hin-und-her-Bewegung.

Eine grössere Herausforderung war die Darstellung von auf dem Grund entlang

schwimmenden Fischen. Dazu habe ich mir eine einfache Kette aus hölzernen Gliedern gebaut. Diese Glieder wurden mithilfe eines Lasercutters hergestellt. Diese Kette ist in einem Kanal eingelassen und wird mit einem Zahnrad vorwärtsgestossen. Abgedeckt ist das Ganze mit einer dünnen Kunststoffplatte, welche in derselben Farbe wie der übrige Grund bemalt wurde. Die Fische lagern auf einem kleinen Schleifer mit Magnet. In der Kette darunter ist das Gegenmagnet eingebaut. Sobald sich die Kette nun bewegt, werden die Schleifer mit den Fischen nachgezogen.

Eine kleine Welt

All diese Bauweisen haben zur Île VaOü geführt. Einer kleinen Anlage auf geringer Fläche, auf der unzählige Details zu erkennen und zu entdecken sind. Liebevoll arrangierte Szenarien, teils frech, teils wie man sie eben aus den mediterranen Gefilden kennt, lassen die Betrachter in eine eigene kleine Welt eintauchen. Und jetzt Hand aufs Herz: Wer möchte nicht auch auf der Île VaOü seine Ferien verbringen? 



An Modellbauausstellungen findet so mancher Besucher Gefallen an der mediterranen Trauminsel mit dem klangvollen Namen Île VaOü.



Der 75-jährige Koni aus Luzern gedenkt, mit seiner Ehefrau dereinst in eine Seniorenwohnung umzuziehen. Deshalb muss seine Modellbahnanlage weg.

Anlagen im Alter

Koni will sich von seiner Modelleisenbahn trennen

Seit Kindsbeinen ist er Modelleisenbahnfan und hat schon sieben Anlagen in der Spur N gebaut. Nun plant der ehemalige SBB-Angestellte Anlage Nummer 8, die kleiner ist und in eine Seniorenwohnung passt. Vor dem Umzug möchte der 75-jährige Koni aus Luzern seine jetzige Anlage in gute neue Hände geben.

Von Andreas Tschopp (Text und Bilder)

Nur einen Steinwurf voneinander entfernt liegen sie, die Modelleisenbahn von Koni und die richtige Eisenbahnwelt. Denn der 75-jährige Modelleisenbahnbauer wohnt in Luzern in einem Mehrfamilienhaus, das unmittelbar an der Zu- und Wegfahrtstrecke der Normalspurbahn des Luzerner Hauptbahnhofs liegt. Der Blick nach unten aus dem Fenster im vierten Stock fällt direkt auf die Bahngleise. Wenn ein Zug unten vorbeifährt, kann Koni genau sagen, wohin dieser fährt, wenn er zuvor die Uhr auf seiner Anlage konsultiert hat. «Eine Uhr gehört zu einer Modelleisenbahn dazu», betont der langjährige SBB-Angestellte, der den Mitarbeiter des LOKI-Magazins bei sich zu Hause empfangen hat.

Eingefleischter Fleischmann-Fan

Grund für die Modelleisenbahn-Vorführung ist, dass Koni seine mittlerweile siebte Anlage demnächst abtreten möchte – altershalber. Die Anlage in L-Form, die er im grössten Zimmer seiner Wohnung eingerichtet hat, ist mit über 4,5 Metern Länge und einem 1,2 Meter langen zweiten Teil, der über eine Save-Train-Schiene verbunden ist, zu gross für die Seniorenwohnung, in die Koni mit seiner Ehefrau Anna dereinst umzuziehen gedenkt. Dafür heckt der Modellbauer derzeit Pläne aus für eine neue, kleinere Anlage mit einer Dimension von noch 1,6 Metern, die in den künftigen Alterssitz passen wird. Wie der eingefleischte Fleischmann-Fan hervorhebt,

greift er bei der Planung seiner nunmehr achten Anlagen für einmal auch auf Material von Minitrix zurück. Denn Weichen mit dem grösseren 30-Grad-Winkel seien nur von diesem Hersteller erhältlich.

Vom Eisenbahnvirus angesteckt wurde Koni bereits mit sechs Jahren. Damals hat er mit Teilen aus dem Holzbaukasten seine erste Bahn zusammengebaut. Vor 62 Jahren hat er dann seine erste richtige Modelleisenbahn erstanden. Es war eine Wesa. «Ich habe dafür jeden Batzen beiseitegelegt», erzählt Koni, der sich noch gut daran erinnert. Als es später um die Berufswahl ging, war die Entscheidung für ihn klar: «Ich wollte schon immer zur Eisenbahn. Das war mein Wunsch.»

Die Bedingungen für die Aufnahme in den Dienst der SBB waren damals klar: Absolvierung der Rekrutenschule und der Abschluss einer handwerklichen Berufslehre. Also hat Koni Möbelschreiner gelernt und zur guten Vorbereitung auf die nächste berufliche Etappe bereits während seiner Lehrzeit das SBB-Nachrichtenblatt abonniert. Mit 21 Jahren liess er sich dann zum Kondukteur bei den Schweizer Bundesbahnen ausbilden.

Nostalgische Bahnerlebnisse

Der Dienst an den Reisenden mit dem Erteilen von Auskünften bei der Billettkontrolle habe ihm besonders gefallen, sagt Koni zur Arbeit als Kondukteur. Früher sei diese Aufgabe noch sehr vielfältig gewesen. So galt es, die Zugwaggons für die Reise bereitzustellen. Es mussten die Bremsen überprüft und defekte Glühbirnen ausgewechselt werden, aber auch der Vorrat an Toilettenpapier, Seife sowie Wasser im WC kontrolliert werden. «Oberstes Ziel war, dass sich die Reisenden wohlfühlen im Zug. Das Knipsen der Billette kam damals eigentlich an letzter Stelle», blickt Koni etwas wehmütig zurück. Mit der Zeit ist er zum Zugführer aufgestiegen. Bei der Tätigkeit für die SBB hat er auch seine «Traumfrau» kennengelernt, mit der er nun schon 48 gemeinsame Ehejahre erlebt hat.

Viel Verständnis der Ehefrau

Seine Frau Anna habe stets Verständnis gezeigt, wenn er nach dem Dienst bei der Bahn nach Hause gekommen sei und gleich begonnen habe, sich mit der Modelleisenbahn zu beschäftigen. «Sie wollte nicht, dass ich wieder aus dem Haus gehe in einen separaten Raum zum Bähnlen», erzählt Koni, der nie einem Modelleisenbahner-Klub angehört hat. So hatte die Ehefrau auch nichts dagegen, dass er die aktuelle Anlage im grössten Zimmer der Wohnung eingerichtet hat oder am früheren Wohnort die Modelleisenbahn sogar über den Gang vom einen Zimmer ins andere fahren liess. Die vormalige Anlage, über die 2006 in der LOKI ein Bericht erschien, konnte Koni an einen damaligen Nachbarn übergeben, der heute im luzernischen Neuenkirch wohnt.

Die Anlage in L-Form ist mit über 4,5 Metern Länge und einem 1,2 Meter langen zweiten Teil zu gross für eine Seniorenwohnung.



Koni wohnt in einem Mehrfamilienhaus an der Zu- und Wegfahrtstrecke des Luzerner Hauptbahnhofs.





Koni hat stets mehr Wert auf den technischen Ablauf und Betrieb gelegt als auf die Gestaltung.



Brücken, Tunneln sowie Fabrik- und Stadtlandschaften sind bloss bildlich angedeutet.



Anlagen sind nur schwer zu vermitteln. Das Rollmaterial lässt sich dagegen eher verwerten.



Technik geht der Gestaltung vor

Als langjähriger Modellbahnbauer hat Koni bei seinen Anlagen stets mehr Wert auf den technischen Ablauf und Betrieb gelegt als auf die Gestaltung. Es gibt zwar Brücken und Tunneln und auch Seen sowie Fabrik- und Stadtlandschaften. Diese sind jedoch bloss bildlich angedeutet. Entlang der Schienenstränge sind teilweise auch Fahrleitungsmasten aufgestellt, die Leitung an sich jedoch fehlt. Die Gefahr sei zu gross, dass diese Leitung bei der schmalen Spur im Bahnbetrieb beschädigt werde, meint Koni unter Verweis darauf, dass er die ältesten Nachkommen seiner vier Kinder auf der Anlage spielen lässt. Die insgesamt acht Grosskinder haben ihm auch geholfen, die Bahnanlage mit ihren Werken zu dekorieren. So schwimmt etwa ein Papierfaltboot auf dem angedeuteten See oder zielt eine Inschrift aus bemaltem Styropor mit dem Namen Koni die Bergstrecke, über der ein Bild der verschneiten Rigi prangt.

Berggänger und Sammler

Zu Berg gegangen ist Koni 40 Jahre lang im Sommer und im Winter. Er hat im Berner Oberland den Mönch bestiegen und ebenso den Eiger, allerdings nicht über die berühmte Nordwand, sondern über den Mittellegigrat und retour über die Westflanke. Zusammen mit Ehefrau Anna war er zudem auf dem Dom in den Walliser Alpen. Koni war auch Mitglied einer Wandergruppe, für die er das Jahresprogramm gemacht hat. Er sammelt ebenfalls Karten und Briefe, auf denen Briefmarken prangen mit Lokomotiven drauf, die aus Anlass des Jubiläums einer Bahn herausgegeben wurden. Auf so vielfältige Weise schlägt das Bähnlerherz von Koni. Sein grösstes Anliegen ist aber derzeit, dass seine Modelleisenbahn, die in L-Form vor dem Fenster über den Bahngleisen von und zum Luzerner Hauptbahnhof vorbeifährt, «in gute neue Hände kommt und nicht verstaubt», wie er betont. Der Preis sei nicht so entscheidend für die Übernahme, erklärt der 75-jährige Bahnfan, der ungezählte Stunden in seine Anlage gesteckt hat. Interessenten sollen sich bei der Redaktion des LOKI-Magazins melden. 🚫

Der Zweck einer Modellbahnanlage ist, über viele Jahre hinweg Freude und Beschäftigung zu bieten.

«Wer eine Anlage baut, will dies selber tun»

Die Modelleisenbahnerszene hier in der Schweiz ist in die Jahre gekommen. Das zeigt eine Ende 2017 durchgeführte Umfrage im LOKI-Magazin. Demnach ist die überwiegende Mehrheit der Abonnenten, die an der Umfrage teilgenommen haben, im Alter zwischen 46 und 65 Jahren beziehungsweise bereits 66 und älter. Dann fängt das Leben nach Udo Jürgens zwar erst an. Nichtsdestotrotz tragen sich viele Vertreter dieser Generation mit dem Gedanken herum, ihre Modelleisenbahnanlage ab- oder weiterzugeben wie Koni (siehe Hauptartikel).

Pro Monat bis zu vier Anfragen in Bern

Die Abgabewilligen schreiben ihre Anlagen in Modelleisenbahnforen oder Kleininseraten zum Verkauf aus, bieten diese an Börsen feil oder wenden sich an einen Klub von Modelleisenbahnern. «Wir haben pro Monat bis zu vier Anfragen von meist aussenstehenden Personen, die uns um Rat dazu fragen, was mit dem vom verstorbenen Vater hinterlassenen Material anzufangen sei», hält Marc Folly vom Berner Modell-Eisenbahn-Club (BMEC) fest. Auch bei anderen Klubs, die vom LOKI-Magazin kontaktiert wurden, gehen

regelmässig Anfragen ein, allerdings in bescheidenerem Mass. Von einer Anfrage alle ein bis zwei Monate ist zum Beispiel beim Modelleisenbahn-Club des Bezirks Horgen (MECH) die Rede.

Thuner haben schon Inventar erstellt

Bei den Thuner Eisenbahn-Amateuren (TEA) ist die Problematik ebenfalls bekannt. «Wir sind aber zum Glück bis jetzt nur in geringem Masse davon betroffen», schreibt Jürg Reimann im Namen der TEA. In einem Fall sei man «den Erben mit Rat und Tat zur Seite gestanden» und habe ihnen geholfen, das Spur-0-Rollmaterial (mehrheitlich Eigenbau) «zu vernünftigen Preisen zu verkaufen», erklärt Reimann. In einem weiteren Fall ging es um eine H0-Anlage. Dort habe der Klub von sich aus die Behörden kontaktiert und sie mit einem selber erstellten Inventar beim Verkauf der Sammlung unterstützt, so der TEA-Repräsentant, der jedoch betont: «Wir können in der Regel nur Ratschläge erteilen.»

Zweck erfüllt mit Beschäftigung

Nach Ansicht von Jürg Reimann «sind Anlagen enorm schwer zu vermitteln». Mit

dem Rollmaterial laufe es meistens besser, so der Thuner Eisenbahn-Amateur. Sein Kollege aus Bern unterscheidet ebenso deutlich zwischen Rollmaterial und einer Anlage mit verbautem Material. In letzterem Fall «müssen wir jeweils deutlich klarstellen, dass sich niemand dafür interessiert», hält Marc Folly unmissverständlich fest und betont: «Wer eine Anlage baut, will dies selber tun, das ist ja gerade der Witz an der Sache.» Auf den Einwand, dass doch so viel Zeit und Geld in die Anlage investiert worden sei, hat der BMEC-Vertreter ebenfalls eine klare Antwort parat: «Wir sagen dann jeweils, dass die Anlage somit ihren Zweck klar erfüllt hat, sie hat nämlich dem Erbauer über viele Jahre hinweg Freude und Beschäftigung geboten.» Aus diesem Grund «raten wir meistens zum Abbruch und zur Entsorgung der Anlage», unterstreicht Marc Folly.

Anonyme Spenden vor Klubhaus

Zur Frage des Verkaufs von Rollmaterial meint der Vertreter des Berner Modell-Eisenbahn-Klubs: «Hier ist zu beachten, dass der Markt insbesondere mit H0-Material überschwemmt und gesättigt ist, was den Preis drückt.» Es sei damit also nicht das grosse Geld zu machen. Der Klub kaufe «grundsätzlich keine Ware an», da das Risiko, darauf sitzen zu bleiben, zu gross sei. «Wir nehmen auch keine Ware in Provision.» Wenn jedoch Material als Zustupf für die Klubkasse überlassen werde, «freut uns das», schreibt Marc Folly und verweist darauf, dass sie schon öfters Kisten mit Material von einem anonymen Spender vor dem Klubhaus vorgefunden hätten. Folly weist zudem darauf hin, dass beim BMEC die Altersstruktur gut durchmischt sei und bei rund 20 Jahren anfangen. Auch modernen Technologien und Trends stehe der Klub sehr offen gegenüber. So können Besucher beispielsweise per Smartphone ins Geschehen auf der Anlage eingreifen. «Zudem haben wir vor, einen Führerstand nachzubauen, womit ein Computerspiel realistisch bedient werden kann», ist von den Bernern über ihre Zukunftspläne zu erfahren.

ATP



Graffiti auf Zügen – selbst machen oder machen lassen

«Urban Art» auf Modelleisenbahnen

Saša nennt sich «Farbfeuer», und er ist Graffitikünstler aus Duisburg. Die LOKI hat bei ihm zwei Modellwagen entsprechend verschönern lassen. Schritt für Schritt erklärt Saša, wie er das gemacht hat.



Graffiti auf Zügen sind für viele ein Ärgernis. Nicht zuletzt für die Eisenbahngesellschaften. Andere verstehen diese Sprühereien als «Urban Art», als förderungswerte Kunst im öffentlichen Raum. Wie dem auch sei: Graffiti auf Zügen sind seit Langem Realität. Und was als Vorbild durch die Gegend fährt, rollt natürlich auch über Modellanlagen.

Fertigmodelle oder Decals

Für Modellbahner gibt es mehrere Möglichkeiten, an Graffitizüge zu gelangen. Hersteller bringen manchmal entsprechende Modelle auf den Markt. Der Nachteil: Die Auswahl ist begrenzt, die versprühte Lok oder der Wagen oft nicht das, was man sich wünscht. Viel mehr Raum für die Umsetzung individueller Vorstellungen bieten Nassschiebebilder. Graffiti-Decals gibt es

zuhauf. Manche Modellbauer stellen sie sogar selbst her. Doch auch Decals können Nachteile haben. Trotz sachgerechter Vor- und Nachbehandlung blättern sie bisweilen nach Jahren ab. Mittels Airbrushing oder Filzstiften können Modellbauer Graffiti selbst gestalten. Mit dieser Methode sind individuellen Vorstellungen ebenfalls keine Grenzen gesetzt. Wer sich das nicht zutraut: Machen lassen.

Die LOKI hat es ausprobiert. Nach kurzer Suche im Internet sind wir auf einen Graffitikünstler aus Duisburg gestossen. Hinter dem Label «Farbfeuer» verbirgt sich Saša. «Über 20 Jahre Graffittierfahrung. Meine spezielle Besonderheit ist der New York oldskool Style», schreibt er in einem Inserat, in dem er einen bemalten H0-Tankwagen als Beispiel zeigt. Zwei gebrauchte Wagen wurden gekauft und in das Ruhrge-

biet verschickt, mit dem Auftrag: «LOKI» muss draufstehen. Alles andere wurde der Kreativität des Künstlers überlassen.

Authentisch, einzigartig

Das Resultat kann sich sehen lassen. Das Spezielle dabei ist, dass die Wagen nicht von einem Modellbauer, sondern von einem waschechten Graffitikünstler bearbeitet wurden. Das verleiht den Modellen etwas Authentisches, etwas Einzigartiges. Aber Achtung: Nicht nur Saša, auch die Zollbeamten sind bisweilen kreativ. Zollgebühren können die Kosten empfindlich hochtreiben.

Bei dieser Gelegenheit hat die LOKI Saša auch gleich beauftragt, das Bemalen der Wagen Schritt für Schritt zu dokumentieren – gut möglich, dass sich die LOKI-Leserschaft davon inspirieren lässt. ZTa

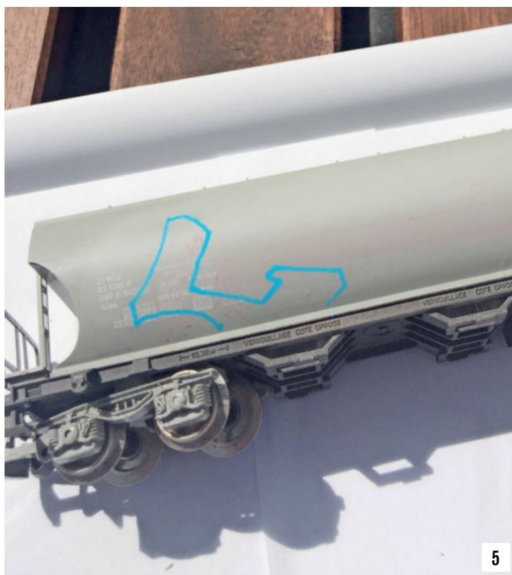
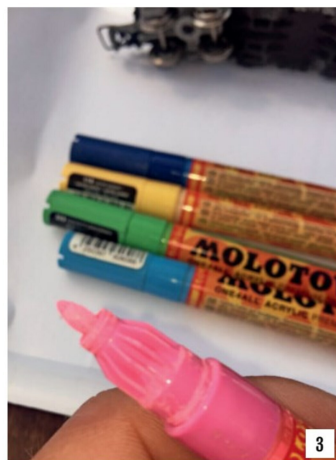


Für die Ummalaktion nach Duisburg verschickt: ein Silowagen von Jouef in Spur H0, ein RhB-Einheitswagen von Bemo in Spur H0m. Beide Occasion.



Fotos: Zoltan Tamassy

«Ich gehe an so ein Stück ganz intuitiv ran»



Zunächst eine kleine Warnung vor den Schwierigkeiten dieser Methode: Das Entscheidende daran ist ja, dass es Graffiti ist. Das wiederum kann ja nicht jeder. Und das kann man auch nicht einfach so beibringen. Aber nun zu den einzelnen Schritten:

Bild 1

Es braucht eine feste Unterlage. Ich habe ein Esstablett genommen und zum Schutz mit Papier ausgelegt. Ausserdem benötigt man Acrylmarker, einen Nagellackentferner, Wattepads und Ohrenstäbchen.

Bild 2

Wenn ich nicht mit der Spraydose arbeite, verwende ich für fast alle Oberflächen Belton Molotow Marker One4All. Das sind nachfüllbare Acrylmarker mit breiter Farbpalette und guter Qualität. Für Wagen dieses Massstabs verwende ich meist die Grösse 127HS mit 1,5-mm-Crossover-Tip. Das kann zwar ein bisschen mühsam sein, weil die harte Spitze (siehe Bild 3) immer wieder durch Aufpumpen mit Farbe benetzt werden muss. Aber so bekommt man die dünnsten Striche hin, was besonders beim Vorzeichnen der Outline (Grundriss der Buchstaben) wichtig ist.

Bild 3

Das ist ein 127HS mit 1,5-mm-Crossover-Tip. Achtung: Das Aufpumpen nie auf dem Wagen selbst machen, sonst kann es eine Sauerei geben. Man kann auch weitere Marker der 127HS-Reihe verwenden: High-Solid Paint 1 mm oder 2 mm, 1 mm Extra-Fine / 2 mm Fine Tip oder 2 mm Round Tip. Die sind aber nur für etwas grössere Oberflächen geeignet.

Bild 4

Es ist besser, zuerst mit dem Nagellackentferner den Wagen zu entfetten und sauber zu machen. Achtung: Das wischt auch mal die Grundfarbe weg oder die Beschriftung. In meinem Fall war das sogar gut. Aufgepasst bei den Fenstern, die sollten besser ausgespart werden, wenn sie klar bleiben sollen. Denn sonst werden sie milchig. Wenn man sie sowieso übermalt, ist es egal.

Bild 5

Jetzt fängt die Kunst an. Ich gehe an so ein Stück ganz intuitiv ran, sozusagen «freestyle». Der Grund ist, dass ich mich vom gewünschten Schriftzug, seinen Buchstaben und davon, wie diese am besten auf den Wagen aufgebracht werden sollen, in Schwung versetzen lassen will. Jeder, der es zum ersten Mal macht, sollte aber unbedingt ein paar Grundregeln beachten:





1. Zeichne es zuerst auf Papier, und radiere, wenn du ausbessern willst.
2. Nimm dir zuerst ganz einfache Buchstaben vor: Keiner rennt, bevor er nicht laufen lernt.
3. Überlege vorher, wie gross es werden soll, und male Buchstabe für Buchstabe, am besten zuerst jede Verbindung und Berührung der Buchstaben.

Bild 6

So sieht die Outline fertig aus. Wenn man hier Fehler gemacht hat, kann man eventuell noch übermalen. Ich verwende immer die gleiche Farbe zum Vorzeichnen und Ausfüllen. Beim Ausfüllen ist darauf zu achten, nicht zu viel und nicht zu wenig Farbe auf der Spitze zu haben. Wenn zu viel Farbe auf der Spitze ist, sollte in der Mitte des Buchstabens – wo er am breitesten ist – angesetzt werden. Wenn zu wenig Farbe auf der Spitze ist, kratzt die harte Spitze des Markers die Farbe wieder weg.

Bild 7

Da mir die Farbe Hellblau ausgegangen ist, habe ich noch Dunkelblau genommen. Beides harmonisiert gut miteinander und mit dem grauen Grund.

Bild 8 und 9

Wenn alle Buchstaben ausgefüllt sind, brauchen sie eine Kontur. Jetzt wird die Outline Schwarz nachgezeichnet. Hier dürfen keine Fehler passieren, denn die sind manchmal schwer auszubessern. Wenn die Kontur fertig ist, kann man dicker nachfahren. Man kann einen 3-D-Block malen oder – wie in meinem Fall – einen Schatten.

Bild 10

Um die schwarze Outline nimmt man eine weitere Farbe, die den Kontrast noch verstärkt und das Ganze einrahmt. In meinem Fall Orange. Fertig ist der erste LOKI-Schriftzug.

Bild 11

Zum Schluss alles mit ein wenig Klarlack besprühen. Nicht zu nah oder zu viel. Etwa 30 cm Abstand halten. Nur leicht auftragen.

Bilder 12 bis 18

Dasselbe nochmals auf der Rückseite des Silowagens. Und auch beim roten Wagen. Weiss und Gelb sind ein schöner Kontrast zu Rot. Zum Schluss habe ich an verschiedenen Stellen LOKI-Tags gesetzt.

Interessenten melden sich bitte direkt an:
farbfeuer@gmx.net oder auf Whatsapp:
 0176 23 11 75 41.



Fotos: Zoltan Tamassy

Der Silowagen von Jouef nach der Ummalaktion: «New York oldskool Style» in Reinkultur.



Die andere Seite des Silowagens. Als wäre er gerade durch eine Banlieue gerollt.



Und hier der Bemo-Einheitswagen der Rhätischen Bahn nach der Farbbehandlung durch Saša.



Die andere Seite des Wagens – Sprayereien sollen auch bei RhB-Wagen schon vorgekommen sein.

100 Jahre Solothurn-Niederbipp-Bahn (SNB) – 28. April 2018

Das «Bipperlisi» feiert Geburtstag

Am 28. April 2018 feierte Aare Seeland mobil (ASm) mit der Bevölkerung das grosse Jubiläum der ehemaligen selbstständigen Bahngesellschaft Solothurn-Niederbipp-Bahn (SNB) am Bahnhof Niederbipp.

Alle waren da: das schöne Wetter, viele Festbesucher, Musikanten, die Vereinsmitglieder der Gartenbahn Staufeu, Aussteller und Gastwirte.



Der bekannte Partytriebwagen Bre 4/4 116 der ASm unterwegs in der Nähe von Oberbipp.



Ein ETR 610 als Hüpfburg (die funktioniert) wartet auf Kundschaft vor dem grossen Ansturm.

Von René Stamm (Text und Fotos)

Es wurde viel geboten. Bald strömten die Besucher in hellen Scharen an. Ernsthafte Festteilnehmer liessen sich im Empfangszelt gleich einen roten Hut aufsetzen, um als solche auch erkannt zu werden. Hier konnte man sich dann gleich anmelden für eine Dampffahrt mit der OeBB von Niederbipp nach Balthal oder für eine Fahrt nach Wiedlisbach mit dem betriebseigenen Buffettriebwagen Bre 4/4 Nr. 116 aus dem Jahre 1907, einem Fahrzeug der ehemaligen Langenthal-Jura-Bahn (LJB). Beide Angebote kostenlos, aber nach dem Motto «Es hett, solangs hett». In diesem Zelt konnte man sich mit Bild und Texten auch über die Geschichte der SNB kundig machen. Dann ging es raus an die frische Luft, wo eine weitere Attraktion auf die Feiernden wartete: die Gartenbahn Staufeu, die mit mehreren Zügen den ganzen Tag laufend mit fröhlichen Fahrgästen unterwegs war. Der Rundgang führte auch zu Ständen der bekannten Bahnlieferanten wie Stadler Rail, SERSA, Furrer+Frei AG oder Siemens und weiterer Sponsoren. Fragen wurden gerne entgegen genommen und fachmännisch beantwortet. Auch die ASm zeigte Arbeiten an Fahrzeugen und Gleisen. An einem Stand waren ehemalige SNB-Fahrzeuge im Massstab 1:2,5 zu sehen, und die Solothurner Modelleisenbahner stellten ihre ASm-Fahrzeuge in Spur 0m vor. Selbstverständlich rundete eine Fahrzeugschau, vom Oldtimer-Triebwagen bis zur normalspurigen Diesellokomotive Em 4/4 327 (ex DB V 100), den gelungenen Anlass ab.

Die Schlussbemerkung

Ein tolles Fest, das mit viel Liebe, Freude und auch Sachkenntnis aufgebaut worden ist. Der Direktion der ASm und ihren Machern gebührt ein grosses Lob. Alles war kostenlos, sogar die Bahnfahrten zwischen Niederbipp und Solothurn. Dort, wo etwas zu bezahlen war, wie bei der Verpflegung, herrschten moderate Preise.

Und das Fest geht weiter

Machen Sie mit beim Bipperlisi-Rätsel, einem Angebot, welches seit dem 28. April 2018 läuft: ein Freizeiterlebnis auf Schienen. Unterlagen erhalten Sie in den Reisezentren und Zügen der ASm oder unter www.asmobil.ch. Also, dann weiterhin ein schönes Fest und viel Vergnügen!



Gedränge am Bahnübergang der Gartenbahn. Geduld ist gefragt.



Mit roten Hüten stehen sie an für die Reservation von Sonderfahrten.




Die Mitglieder der Staufener Gartenbahn haben ordentlich zu tun und fertigen Zug um Zug voll besetzt mit Ausstellungsbesuchern ab.



Der imposante Triebwagen De 4/4 312 (ex SNB, ex SZB) zeigt seine Grösse.



Nostalgie und Moderne: Dampflokom E 2x 2/2 196 zusammen mit ASM-Triebzug.



1. American Rail Convention in Derendingen – 14./15. April 2018

America is back in Switzerland!

Der «American Dream», wenn auch ausgelebt im Modell, meldet sich zurück an die Öffentlichkeit. Nach sechs Jahren Schweizer Pause lebt der «American Way of Life» in verkleinerter Form wieder auf und zeigt seine Vielfalt im solothurnischen Derendingen. Unser Autor Kim Nipkow hat die Ausstellung besucht und berichtet uns darüber.



Generationenwechsel: Gründer der American Railroadfans in Switzerland, Werner Meer (l.), und Organisator der Neuauflage einer US-Convention in der Schweiz, Roland Chopard (r.).

Von Kim Nipkow (Fotos und Text)

Wie der Phoenix aus der Asche, so schien es, ist die amerikanische Modellbahnszene der Schweiz aus ihrem sechs Jahre dauernden Schlummerschlaf aufgestanden. Nachdem die 15. und letzte «Convention of the American Railroad Fans in Switzerland», initialisiert und während 31 Jahren mit viel Herzblut perfekt organisiert von Werner Meer, zu Ende gegangen war, wurde es nämlich eher ruhig um die Amerikaszene der Schweiz. Zumindest im hiesigen Rampenlicht war dies so. Wollte man eine rein amerikanische Ausstellung besuchen, so konnte man dies alle zwei Jahre nur noch im deutschen Rodgau in der Nähe von Frankfurt tun. Dies sofern man bereit war, die vielen Kilometer unter die Räder zu nehmen. «Diese Ausstellung ist zu weit weg», meinten Roland Chopard und einige Gleichgesinnte. Zudem bräuchten die nach wie vor zahlreichen US-Modelleisenbahner auch in der Schweiz eine gebührende Plattform, um sich zu zeigen, zu treffen und sich dabei auszutauschen.

Eine neue Convention

So lancierte Roland Chopard kurzerhand eine amerikanische Modelleisenbahn-Ausstellung im solothurnischen Derendingen. «Kurzerhand» ist wahrscheinlich das treffende Wort, wurde die lang ersehnte Aus-

stellung doch erst im November des vergangenen Jahres bekannt gegeben. In der Retrospektive betrachtet war dies vielleicht gar nicht mal so schlecht. Wurde auf diese Weise doch verhindert, dass sich aus der guten Idee ein Papiertiger entwickeln konnte. Dieses Schicksal hatte nämlich schon viele ähnliche Vorhaben ereilt.

Alles bis ins Detail vorausplanen kann man schlussendlich nie. Wo es Defizite in der organisatorischen Vorbereitung gab, wurden diese mit viel Elan und Improvisation kompensiert. Auch darin konnte man deutlich den «American Spirit» erkennen. Dabei bewies Roland Chopard immer wieder, dass er nicht einfach ein Organisator, sondern ein wahrer Gastgeber ist. Das Tüpfelchen auf dem i lieferte er dann selber mit hervorragenden Gesangseinlagen in Form der Klassiker vom nicht minder legendären US-Countrysänger Johnny Cash während des Convention Dinner.

Einmal querfeldein

Die Ausstellung bot ein weites Spektrum querfeldein durch die amerikanische Szene und zeigte rasch die Vielfältigkeit dieser Modellbahnszene. Von Dioramen in Spur Z über die grosse Spur-N-Modulanlage der N-Trak, die Rio-Grande-Schmalspuranlage in H0n3 der AMORS, diverse Dioramen in Spur H0 und verschiedenste Anlagen bis hin zu zwei Spur-G-Anlagen wurde jedem Besucher etwas geboten. Profitiert hat der Anlass ebenso vom professionellen Küchenteam. Anschliessend an die Ausstellungshalle war nämlich ein Restaurant untergebracht, en Guete!

Während im Foyer, in der Halle, auf der Bühne und der Empore verschiedene Anlagen und Dioramen angesiedelt waren, fanden sich in den etwas «intimeren» Räumen



Organisator Roland Chopard als «the Man in Black», Johnny Cash, am Convention Dinner.

Der Modellbauer Dieter Stehli erläutert einem interessierten Vater-Sohn-Duo, worauf es bei der Nachbildung von Modelltannen in Sachen Authentizität ankommt.



Beim Anblick dieser Auswahl steigert sich die Lust zum Modellbau. Mit den ersten Produkten von Swiss Scale Train können etliche Details auf die Anlage gezaubert werden.



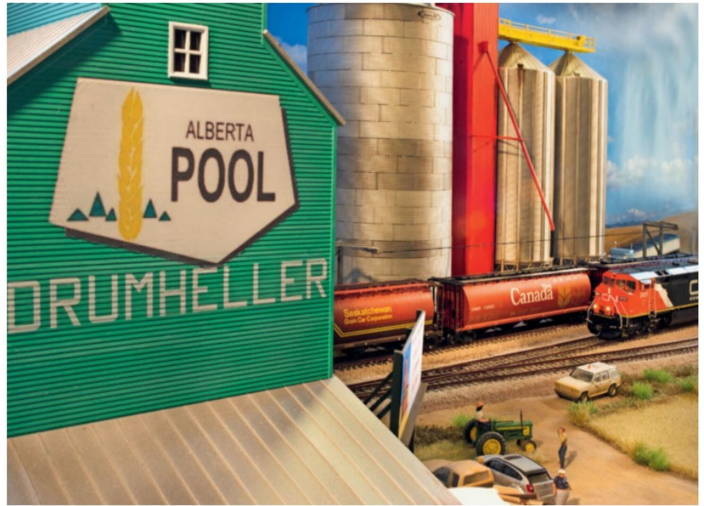
Die Ausstellungshalle von der Empore aus gesehen, mit Blick auf die Bühne. N-Trak-Anlage (Mitte), Friends-of-G-Scale-Anlage (links) und AMORS-Anlage in H0n3 (rechts).



im Untergeschoss ein breites Assortiment an Workshops, Börsentischen und einzelnen Schaustücken.

Besonders zu erwähnen sind die Workshops von Elmar Haug und Thomas Tschur zusammen mit Dieter Stehli am Bahnhof von Bennet der White Pass & Yukon Railway sowie auch die von Denis Arrufat im Bereich der Alterung von Rollmaterial. Dennis, Thomas und Elmar, eigens angereist aus Deutschland, sind bekannt als die Erbauer der bekannten «City Limits»-Anlage. Neben ihnen fanden sich auch andere deutsche Vertreter wie Peter Speiser und Peter Maag mit einem Workshop über Gebäude- und Rollmaterialbau.

Typische US-Fachhändler fanden sich nur wenige. Herausgestochen ist allerdings ein neuer Stern am Schweizer Modelleisenbahnhersteller-Himmel: Swiss Scale Train. Eine vor Kurzem gegründete Marke, welche von einem jungen Pärchen geführt wird. Der Produktkatalog ist momentan zwar



«Drumheller», ein Micro-Layout von Emil Heller, versprüht typisch kanadisches Flair von Alberta.



Für kurze Zeit herrscht betriebsames Leben in «Wadsworth in Nevada», dem N-Trak-Modul von Hans-Peter Nobel, wenn der «California Zephyr» durchbraust.



Das N-Trak-Modul mit überzeugender Hafenindustriestimmung samt LED-Beleuchtung wurde von Volker Vetter mit viel Akribie gebaut.

noch klein, jedoch in raschem Wachstum begriffen. Er beinhaltet Schotter und fein gekörnten Sand zur Nachbildung von Wüstenlandschaften oder Kies, Tunnelportale nach amerikanischem Vorbild und US-Strassenschilder. Für Produktvorschläge, zum Beispiel im Bereich Schotter, können sich Interessierte gerne bei Michel Laube (Infos unter www.swiss-scale-train.ch) melden.

Was bleibt?

Das Fazit der Ausstellung ist äusserst positiv. Mit 535 zahlenden Besuchern – Kinder hatten freien Eintritt – wurden die Erwartungen bereits übertroffen. War man doch eher von einem lokalen Kleinanlass ausgegangen. Dass in der Vorbereitung und in der Ankündigung nicht alles reibungslos funktioniert hat, ist angesichts der «Pionierleistung» rückblickend unbedeutend. Die Lehren wurden gezogen und das grosse Potenzial erkannt. Schade nur, dass diese zwei schönen Tage so schnell vorbei waren. Umso mehr kann man sich nun darüber freuen, dass bereits für das nächste Jahr eine weitere Ausgabe der American Rail Convention in Derendingen angekündigt ist. Interessierte Aussteller und Händler können sich bereits bei Roland Chopard bewerben, und wir sind gespannt, wer alles 2019 seine Werke präsentieren wird. 🚂

2. American Rail Convention

13. und 14. April 2019

Roland Chopard

rchopard@gmx.ch – www.choprail.ch





Sorgt für rote Ohren: das Diorama «Azgy's Pinup» von Arthur Schmidheiny.



Hier wird es heiss: das H0-Diorama «Desert Town» von Frank Becker.



Realistisch gestaltetes Diorama mit einem Zug aus der Sammlung von Jürg Rüedi.



Einst wurden auf dem SIG-Areal in Neuhausen Waggons gefertigt. Nun rollen an dem geschichtsträchtigen Ort Modelleisenbahnen im Massstab 1: 87.

Smilestones: «Tag des Einblicks» am Rheinfall

«Die Besucher sollen mit einem Lächeln nach Hause gehen»

Auf dem SIG-Areal in Neuhausen entsteht die grösste Miniaturwelt der Schweiz. Auf einer Fläche von sechs Tennisplätzen wird die Firma Smilestones typische Szenen der Schweiz – zusammengefasst in fünf Welten – in HO zeigen. Der erste Teil der Miniaturwelt wird im Herbst 2018 eröffnet. Am 21. April 2018 war der «Tag des Einblicks» bei Smilestones. Geschäftsführer René Rüedi im Interview mit der LOKI.

Interview und Fotos: Zoltan Tamassy

Es geht dieser Tage hoch zu und her bei Smilestones: «Tag des Einblicks», Endspurt im Hinblick auf die Eröffnung im Herbst. Zwischen zwei Terminen findet René Rüedi Zeit für ein Gespräch mit der LOKI.

LOKI: Herr Rüedi, diesen Herbst möchten Sie eröffnen. Sind Sie auf Kurs?

René Rüedi: Im Grossen und Ganzen sind wir gut auf Kurs. Es gibt Bereiche, wo wir hinter dem Zeitplan sind, dafür gibt es Arbeiten, bei denen wir schneller vorwärtskommen. Aber es sieht gut aus für den Herbst. Wir arbeiten jetzt gerade fleissig an der Ersten Welt und haben bereits die

ersten zwei Zungen der Unterkonstruktion erstellt. Es ist das Ziel, dass bis Mitte Juni die ganze Erste Welt so weit steht, dass die Modellbauer daran weiterarbeiten können.

LOKI: Wie sieht es mit der Finanzierung aus? Sind Sie auch da auf Kurs?

Rüedi: Im Gesamtausbau, also wenn wir auch die zweite Etappe hinzunehmen, dann reden wir von einer Investitionssumme von 10 Millionen Franken. Bei der ersten Etappe, das heisst, bis wir das Erdgeschoss ausgebaut haben, reden wir von 5,5 Millionen Franken. Gemäss Businessplan sollte unser

Projekt ab dann selbsttragend sein. Aktuell stehen wir bei rund 4,3 Millionen Franken. Also fehlen noch 1,2 Millionen. Aber wir sind zuversichtlich. Seit wir die Firma gegründet haben, seit wir vermehrt in den Medien sind, merken wir, dass wir auf positive Resonanz stossen. Wir haben verschiedene Kanäle, über die wir die Finanzierung erreichen wollen. Einerseits über Sponsoring, also über Firmen, die sich bei Smilestones gerne präsentieren möchten. Sei dies durch beschriftete Fahrzeuge, Gebäude, Szenensponsoring oder Werbung, alles in der Miniaturwelt. Andererseits kann man uns als Fan unterstützen. Es gibt die

Möglichkeit, dass man einen Eisenbahnwagen oder eine Lokomotive kauft, die dann, mit dem eigenen Namen oder Logo versehen, im Eingangsbereich ausgestellt wird.

LOKI: Wie klappt die Zusammenarbeit mit der Region?

Rüedi: Grundsätzlich sind wir zufrieden. Der Kanton Schaffhausen hat erkannt, dass das Projekt Smilestones wertvoll für die Region sein kann. Und deshalb haben wir eine Anschubfinanzierung erhalten. Das ist ein substanzieller Teil unserer Finanzierung. Aber auch zu Schaffhauserland Tourismus und zu den weiteren Playern vom Rheinfluss pflegen wir gute sowie nützliche Kontakte. Zum Beispiel laufen Gespräche über Kombitickets, das gemeinsame Bewerben der Touristen.

LOKI: Zum Smilestones-Team: Sind das alles eingefleischte Modelleisenbahnler, oder sind es Quereinsteiger?

Rüedi: Mehrheitlich Quereinsteiger. Ich vertraue mich das hier im LOKI-Interview kaum zu sagen, aber wir haben mehrfach den Tipp erhalten, nicht mit zu vielen eingefleischten Modelleisenbahn-Fans zu arbeiten (lacht). Weil sich bei solchen sehr viele Diskussionen um die Details drehen, wir aber eine Showanlage bauen, bei der einige Details auf der Strecke bleiben. Das haben wir uns zu Herzen genommen. So haben wir einen Silberschmied, Hochbau-

zeichner, einen ehemaligen Profiwasserballer, Schreiner, Innendekorateure, Leute mit technischem Hintergrund und so weiter angestellt. Wichtig ist uns das handwerkliche Geschick, das feinmotorische Arbeiten sowie das Kreative und der Teamgeist. Daneben arbeiten wir mit Profis aus der Mo-

«Einige Details werden auf der Strecke bleiben.»

delbauszene zusammen, um dieses Know-how einzubringen. So zum Beispiel mit Martin Meyer, bekannt als Felsenmeyer, welcher jeweils zwei Tage pro Woche bei uns vor Ort ist. Dann auch mit Reto Kaufmann, der uns vor allem bei der Planung und der Technik unterstützt. Unser Ziel ist es, die Miniaturwelt mit eigenen Leuten zu errichten und gleichzeitig sukzessive das notwendige Wissen aufzubauen.

LOKI: Sind die Gebäude auf der Anlage alle aus der Schachtel oder doch eher Eigenbau?

Rüedi: Die Bandbreite ist gross. In der ersten Welt sind rund 300 Häuser geplant. Bei einigen haben wir tatsächlich einfach einen Modellbausatz genommen und diesen zusammengesetzt. Diese altern wir dann zu-

mindest noch künstlich. Das ist die einfache Variante, sie kommt aber am wenigsten zum Tragen. Denn wir wollen eine schweizerische Landschaft darstellen. Und es gibt nicht genügend entsprechende Modellbausätze. Viel öfter kommt es daher vor, dass wir einen Modellbausatz nehmen und diesen dann anpassen. Das kann eine abweichende Fassade sein oder eine andere Bemalung, ein anderes Dach. Das kann recht weit gehen. Zum Beispiel bauen wir das Kloster Allerheiligen in Schaffhausen nach. Wir haben dazu den Faller-Bausatz des Klosters Bebenhausen genommen, diesen aber anders zusammengesetzt, den Turm weggelassen. Hier haben wir sehr viel verändert, das war sehr aufwendig. Mit Laser-cut bauen wir aber auch ganz originalgetreu nach, aus Holz oder aus Karton. Für die Häuser Marke «Eigenbau» verwenden wir Pläne vom Architekturbüro, oder wir zeichnen sie gleich selbst. Aber das können wir nicht mit jedem Gebäude machen, das wäre zu aufwendig.

LOKI: Nach welchen Kriterien kaufen Sie das Rollmaterial ein?

Rüedi: Wir heissen Smilestones. Das setzt sich aus «Swiss» und «Milestones» zusammen. Das heisst, dass wir Schweizer Meilensteine auf unseren Anlagen darstellen wollen. Zumindest in den ersten Welten. Folglich kaufen wir Rollmaterial, das in die Region passt. Es kann auch schon mal ▶

Lesen Sie weiter auf Seite 48



Im Gebäude links in den unteren zwei Etagen ist die Heimat von Smilestones. Modell in Massstab 1:1160.



Smilestones-Geschäftsführer René Rüedi.



Geschäftsführer René Rüedi (Mitte) bespricht mit Mitarbeitenden das weitere Vorgehen.



Grosser Besucherandrang am «Tag des Einblicks» auf



Ein Smilestones-Mitarbeiter fertigt Bäume an. Die Werkstatt befindet sich gleich neben den Anlagen.



Diese Vielzahl an Stadtgebäuden wird wohl irgendwann



In der Ersten Welt mit dem Thema «Gegenwart: Schweizer Mittelland» wird gestalterisch vom Rheinfluss bis zum Säntis ein Bogen gespannt.



dem altherwürdigen SIG-Areal in Neuhausen.



Schaffhausen im Massstab H0 bilden.



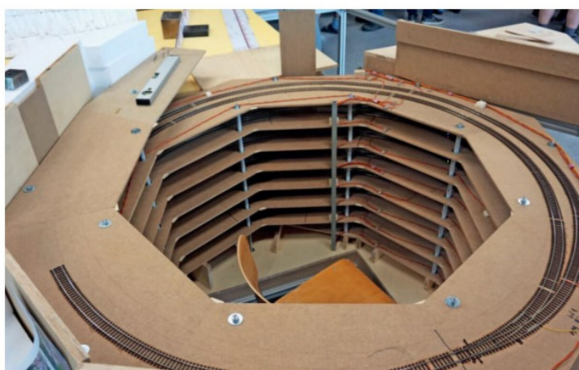
Der Munot – die Festung ist das Wahrzeichen von Schaffhausen – noch im Rohbau.



Neben handwerklichem Geschick sind bei Smilestones auch Kreativität und Ideenreichtum gefragt.



Kaum zu glauben: Daraus entsteht der Rheinflall samt Schloss Laufen.



Auch ein Blickfang der Anlage: die Wendeltreppe der Ersten Welt.

ein Fantasiezug sein. Aber es muss in die jeweilige Region passen. Gegenwärtig bauen wir am Rheinfluss und an der Region Schaffhausen. Also schauen wir, dass wir Rollmaterial nehmen, das auch im Vorbild hier verkehrt.

«Wir zählen auch darauf, die Modellbahnszene anzulocken.»

LOKI: Welches Kundensegment wird wohl am häufigsten bei Smilestones anzutreffen sein. Modellbahnbegeisterte? Familien? Touristen aus Asien?

Rüedi: Wir haben durchaus das Ziel, grosse Besucherscharen anzulocken. Und wir zielen auf ein breites Publikum ab. Sicher möchten wir die nationalen wie auch internationalen Rheinfluss-Touristen ansprechen, Gruppen wie Individualtouristen. Ebenso gehören Familien und Schulklassen zu unserem Zielpublikum. Wir zählen auch dar-


auf, die Modellbahnszene anzulocken. Es ist uns aber bewusst, dass es einige geben wird, die ihre eigenen Anlagen noch detaillierter und authentischer bauen. Wir wollen ein breites Publikum ansprechen und bauen daher eine Showanlage. Wir werden Kompromisse eingehen müssen und auch mal ein, zwei Details weglassen.

LOKI: Wird bei Smilestones nur die «heile Welt» zu bestaunen sein? Oder vielleicht auch einmal ein... was soll ich sagen... ein Elendsviertel?

Rüedi: (lacht) Ein Elendsviertel nicht gerade, da wir ja die Schweiz nachbauen! Aber es wird nicht nur «heile Welt» geben. In einem Teil der Ersten Welt wird das Appenzell dargestellt, da wird viel idyllische Landschaft gestaltet. Es ist aber auch geplant, das Thema Kiesabbau umzusetzen. Da wird Landschaft im Grunde genommen zerstört und «Raubbau» betrieben. Wir werden Landwirtschaft darstellen, moderne wie auch traditionelle. Wir versuchen, mit Kontrasten zu arbeiten. Und wir sind ja eine Schauanlage, da muss auch etwas laufen. Vielleicht wird ein Unfall dargestellt oder ein anderes Unglück. Das Ziel ist es,

die Besucher zu packen, zu faszinieren. Wir haben viele Ideen.

LOKI: Welche langfristigen Ziele haben Sie sich gesteckt? Wollen Sie zum Beispiel grösser werden als das Miniatur Wunderland in Hamburg?

Rüedi: Schön wäre es! Spass beiseite: Momentan ist das nicht realistisch. Hamburg hat so viel Vorsprung, qualitativ wie auch quantitativ. Wir orientieren uns sehr am Miniatur Wunderland, aber es wäre heute vermessen, zu sagen, wir wollten grösser werden. Unser Ziel ist es, die Besucher zu faszinieren. Sie sollen mit einem Lächeln nach Hause gehen und sich sagen: «Ich komme wieder.» Wir wollen einen Mehrwert für die Region schaffen, den Rheinfluss als Tourismusdestination weiterbringen. Und wir wollen stetig wachsen. Gegenwärtig sehen die Pläne vor, dass wir in den nächsten fünf bis sieben Jahren 500 bis 600 Quadratmeter Anlagenflächen bauen. Dann wird der Platz zu eng, und wir müssen weiterschauen. Was genau kommen wird, kann ich Ihnen heute noch nicht sagen. Vom Qualitätsanspruch her haben wir aber klar das Miniatur Wunderland als Vorbild. 



Das Wappen von Schaffhausen in einem Verkehrskreisel.

Veranstaltungen

Internationales Treffen Modelleisenbahnclub Laufen und Umgebung | 26./27. Mai, jeweils ab 10.00 Uhr | Breitenbach, Spitalstrasse 34
HO- und H0m-Anlagen in Betrieb. Mit 5-Zoll-Dampfbahn zum Mitfahren. Für Speis und Trank sorgt das Clubbeizli. www.meclu1981.ch

Hochwertige Modelle Stiftung Eisenbahnsammlung Uster | 2. Juni, 14.00–17.00 Uhr | Uster, Lokremise beim Bahnhof
Die Anlagen in den Spurweiten 1, 0 und 0m sind in Betrieb. Tel. 079 673 60 65. www.eisenbahnsammlung.ch

Fahrttag auf der Anlage Blatten Modelleisenbahn-Club Einsiedeln | 3. Juni, 10.00–16.00 Uhr | Einsiedeln, Blatten
Bei trockener Witterung fährt die Modellbahn mit Personenbeförderung für Jung und Alt. Das Mitfahren ist gratis. www.meca.ch

Sonntags-Apéro Modelleisenbahn-Club Olten (MECO) | 3. Juni, 10.00–12.00 Uhr | Olten, Industriestrasse 41
100 Jahre Bucheli-Anrieb, Ae 3/6¹, Ae 4/7, Ae 4/8 und Ae 8/14. www.meco-olten.ch

Museumsbahnfahrten Emmentalbahn | 9./10. Juni | Sumiswald-Grünen
Anlässlich des Gotthelfmärits in Sumiswald fährt ein Dampfzug zwischen Sumiswald-Grünen und Wasen i. E. www.emmentalbahn.ch

Dampf im Aaretal Dampfbahn Aaretal (DBA) | 9./10./23./24. Juni, 13.30–17.30 Uhr | Münsingen, Psychiatriezentrum
Öffentliche Fahrten im Parkareal des Psychiatriezentrums Münsingen. Wagen für Rollstuhlfahrer vorhanden. www.dampfbahn-aaretal.ch

Modulanlage in HO Modellbahn in Ramsen | 10. Juni, 10.00–17.00 Uhr | Ramsen, Bahnhof/Güterschuppen
In Zusammenarbeit mit VES, Ueli Meier, mit Dampf- und Dieselszügen. Eintritt frei. www.etzwilen-singen.ch

Fahrtage Juni Gartenbahn Staufen AG | 10. Juni, 11.00 Uhr; und 24. Juni, 13.00–16.00 Uhr | Staufen, Holzgasse
Auf dem 9426 m² grossen Areal können Sie und Ihre (Gross-)Kinder 10 Minuten lang eine Fahrt geniessen. www.gartenbahn-staufen.ch

Stand an den Rail Days HAG Modellbahnen GmbH | 23.–24. Juni, 10.00–18.00 Uhr | Luzern, Lidostrasse 5
Es besteht die Möglichkeit, diverse HAG-Produkte (keine Ersatzteile) zu kaufen. Wir freuen uns auf Ihren Besuch. www.hag.ch

Tunnelkino Verein Tunnelkino | 23. Juni, ab 11.11 Uhr stündlich | Bahnhof Oberdorf SO
Auf einem offenen Güterwagen durch den Weissensteintunnel im wohl längsten Kino der Welt. www.tunnelkino.ch

Nostalgiefahrt VHE-Emmental | 23. Juni | Huttwil
EBT-Nostalgiefahrt «Rund um den Napf», ab Huttwil mit Verpflegung im Zug. Halt in Trubschachen. 051 282 99 93. www.vhe-emental.ch

Markus' Eisenbahn-Welt Modelleisenbahnsammlung | 24. Juni, 13.45–16.00 Uhr | Urnäsch, Zürchersmühle 1007
In acht Vitrinen sind über 1500 Eisenbahnmodelle ausgestellt. 071 351 77 06. www.markus-eisenbahnwelt.ch

Ufer-Dampffahrt Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn | 24. Juni | Zwischen Kreuzlingen und Rorschach
Der beliebte «Mostindien-Express» mit 106-jähriger Dampflokomotive ist wieder für Sie unterwegs. www.mthb.ch

Führung durch die Anlage Modelleisenbahnclub Kirchmättli Horw | 25. Juni, 18.00–19.15 Uhr | «Loki-Depot-Horw»
Auf über 500 m² wird die grösste Echtzeit-Modelleisenbahnanlage der Schweiz erbaut. HO und H0m. www.modelleisenbahnclub.ch

Tag der offenen Tür Liliput Bahn | 30. Juni, ab 10.00 Uhr | Stein am Rhein
Tag der offenen Tür und Einweihung des neuen RhB-Salonwagen-Zugs, 7¼ Zoll. www.steinerliliputbahn.ch

Tag der offenen Tür EIW Bahndammfest 2018 | 30. Juni und 1. Juli, 10.00 Uhr bzw. 17.00 Uhr | Witterswil
Spur-1-Echtdampf-Treffen, Gastfahrer aus CH, D, F, NL, GB, USA. Eintritt frei, Festwirtschaft. www.eiw.ch

Modellbahn für Kinder Modellbahn-Treff | Ganzjährig, Mi und Sa, 13.30–18.00 Uhr | Bäretswil, Zelglistrasse 26
Für 8–14-jährige Kids aus der Region Zürich Oberland, Spur N, Anmeldung erforderlich. www.modellbahn-treff.ch

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungsmeldungen für die Ausgabe LOKI 7-8 | 2018 bis spätestens 6. Juni 2018 per Mail an veranstaltungen@loki.ch.

Szenen-News

Rail Days im Verkehrshaus der Schweiz 22.–24. Juni 2018

Ganz im Zeichen der Schienenfahrzeuge

Die Rail Days im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern stehen ganz im Zeichen der Schienenfahrzeuge. Nicht nur für Eisenbahn-Liebhaber, sondern für die ganze Familie wird vom 22. bis 24. Juni 2018 ein interessantes Programm mit verschiedenen

Aktivitäten geboten. Die Partner des Verkehrshauses informieren die Besucher über spezielle Zugkompositionen, historische Eisenbahnfahrzeuge und Lokomotiven – aber auch über Bahnstrecken und diverse Bahnprojekte. Verschiedene Vereine und

Klubs aus dem Eisenbahn- oder Modellbau-bereich sorgen ebenfalls für spezielle Highlights für die Besucher. VHS

Weitere Infos unter:
www.verkehrshaus.ch/raildays



Nicht nur für Eisenbahnliebhaber sind die Rail Days ein Vergnügen.



Foto: VHS

Für die ganze Familie wird ein interessantes Programm geboten.

Der Juni-Monatszug auf dem Kaeserberg

Juni 2018: Albula-Schnellzug 1996

Stündlich verbindet ein Schnellzug in jeder Richtung Chur mit St. Moritz. Dieses Angebot benötigt sechs Kompositionen. Die Wendezeit in den beiden Endbahnhöfen dient dem Umfahren der Lokomotive sowie dem groben Reinigen der Wagen: Zeitungen und Fundgegenstände einsammeln sowie Abfallbehälter leeren. Zudem werden die Reserven an Betriebsmaterial ergänzt (Wasser, Handtücher). Am Kaeserberg zeigt sich eine dieser Kompositionen unterwegs nach St. Moritz. An der Spitze für Gruppen und am Schluss für eine grössere Nachfrage führt sie je einen Zusatzwagen mit. Die Lokomotive Ge 4/4^{II} 617 Ilanz gehört zur ersten Serie dieses Typs, die ab 1973 zunächst noch in grüner Livree erschienen ist. Das rote Kleid stammt von 1985. CFK



Foto: CFK

Ge 4/4^{II}, 1650 kW, 50 t, Last: 32 Achsen, 384 Plätze, 181 t, V/max 90 km/h.

Fertigmodell RhB M7070 mit Spendenfunktion

Das Modell unterstützt das Vorbild



Ein Kunststoff-Handarbeitsmodell, Anbauteile teilweise aus Metall.



Fotos: RG

Geplant ist, dass das Vorbild im Verlauf des Jahres 2019 wieder fahrfähig ist.

Seit über 20 Jahren restauriert der Club 1889 ehrenamtlich historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn (RhB). Nun spannt der Verein mit RhB Gartenbahn zusammen. Wer das Fertigmodell RhB M7070 im Massstab 1:22,5 beim Modellbauer kauft, unterstützt das Jugendprojekt des Clubs 1889 und somit die Aufarbeitung des Vorbildes. Nebst den Materialkosten kommt der gesamte Erlös dem Projekt des Clubs 1889 zugute. Somit können pro Modell rund 200 Franken an den Verein gespendet werden.

Der Flachwagen M1200 wurde 1903 bei der RhB in Betrieb genommen. Über 100 Jahre und diverse Umnummerierungen später sollte er im Herbst 2017 abgebrochen werden. Durch Zufall und Glück konnte der wertvolle historische Güterwagen vor dem Abbruch gerettet werden. Nun soll der Wagen von jungen Club-1889-Mitgliedern in freiwilligen Arbeit aufgearbeitet und in den Zustand, in dem er von 1911 bis 1970 unterwegs war, versetzt werden. Geplant ist, dass der Wagen im Verlauf des Jahres 2019

wieder fahrfähig ist und als M7070 in den historischen Zügen der RhB zum Einsatz kommt. RG

Für einen guten Zweck

Fertigung nur auf Vorbestellung
Bestellschluss: Juli 2018

Preis: CHF 300.-

Weitere Infos unter: www.rhbgartenbahn.ch
und club1889.ch/wagen_m_7070

Jahresmedienkonferenz SBB Historic in Windisch, 3. Mai 2018

Zugkräftig und digital in die Zukunft

SBB Historic blickt auf ein ereignisreiches Geschäftsjahr 2017 zurück und startet mit einigen Neuerungen in das Jahr 2018. Im Spätherbst ist das in Meiningen (D) revidierte Krokodil Ce 6/8^m 14305 in die Schweiz zurückgekehrt und steht nun wieder für Erlebnisfahrten zur Verfügung. Am 1. Oktober 2017 hat Stefan Andermatt als neuer Geschäftsleiter begonnen. Justin Comps ist seit 1. Februar 2018 Leiter Unterhalt. In Windisch zieht die Digitalisierung ein: Mit einer Open-Data-Strategie verfolgt SBB Historic das Ziel, alle digitalisierten Inhalte aus den Sammlungen und Archiven, welche keiner Schutzfrist unterliegen und nicht durch Urheberrechte geschützt sind, der Öffentlichkeit über Wikimedia Commons zur freien Verwendung bereitzustellen. Jährlich werden Objekte zu einem aktuellen historischen Thema digitalisiert und in Themendossiers eingestellt. Der «Landesstreik 1918» bildet dieses Jahr den Anfang. Das Konzernarchiv der SBB, welches die Stiftung im Auftragsverhältnis neben dem historischen Archiv betreut, wird neu in elektronischer Form geführt. Zunehmende Regulierungsvorschriften und Sicherheitsbestimmungen, knappe Abstell-

flächen für das historische Rollmaterial sowie der steigende Kostendruck aufgrund wachsender Bestände bei gleichzeitig abnehmenden Budgetmitteln stellen grosse Herausforderungen dar. 2017 konnte ein ausgeglichenes Jahresergebnis erzielt werden. Doch die Erschliessung weiterer Finanzierungsquellen bleibt eine Daueraufgabe. Im laufenden Jahr wird eine Entwicklungsstrategie für die Fahrzeugsammlung erarbeitet, welche auch den Platzbedarf klären

soll. In der zweiten Jahreshälfte zieht das SLM-Archiv von Winterthur nach Windisch um, weshalb dieses ab August bis Ende 2018 nicht zugänglich ist. FJ

SBB Historic Themendossiers:

<https://www.sbbhistoric.ch/online-dossiers>

SBB Historic auf Wikimedia Commons:

https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:SBB_Historic



Foto: Fabian Jekler

Justin Comps, Leiter Unterhalt (links), und Stefan Andermatt, Geschäftsleiter.

Börse

Suchen

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

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

HO Sammler sucht Trix Express. Tel. 061 601 69 16

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

O Suche: von Hermann Ae 4/7, Ae 6/6 Städtelok, EW II mit Faltenbalg und EW IV, WRm in Rot-Creme und WR LS in Rot. Nur Gleichstrommodelle. Ph. Schmidli, Dornacherstr. 63a, 4147 Aesch (BL), Mobile: 079 327 36 80, philipp.schmidli@bluewin.ch

Börseneintrag aufgeben

Sie können Ihren Börseneintrag online aufgeben: www.loki.ch → Service → Börse, oder eine Word-Datei per Mail an inserate@staempfli.com senden.

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

Verkaufen

Spur HO Zu Verkaufen: alles Wechselstrom Insider Digital Big Boy Märklin mit Holzbox Nr. 37990 Zugpackung Dampfschneeschleuder mit Verpackung Märklin Nr. 26830 Ae 8/14 150 Jahre Schw. Bundesbahnen in Verpackung Märklin Nr. 37591 20 Jahre MHI BR 01 118/Epoche VI mit Holzgeleisen Märklin Nr. 39014 Spalinger Willi, Obere Schilling 29, 8460 Marthalen, Tel. 078 801 30 55, willi.wsp.spalinger@bluewin.ch

Spur O Paya-Salonwagen Coche, Fr. 90.-. D-Zug-Personenwagen Coruna, Fr. 90.-. Schlafwagen MITROPA, Fr. 130.-. Alle 3 Wagen in gutem Zustand. 42 Speichenräder Durchm. 22 m/m Radn. Tinplate-Guss, neu Fr. 50.-. Balmer Bernhard, Im Bifig 11, DE-79650 Schopfheim, Tel. 079 627 65 04, antrex@gmx.ch

Verschiedenes

Verkaufe: SBB-Weichenlaterne
Kreuzung für Fr. 80.- muss abgeholt werden. Bruno Mannhart, Oeschbachweg 11, 3380 Wangen a/A, Tel. 079 750 12 61, bruno.mannhart@ggs.ch

LOKI DEPOT HORW

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

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

**Insertionsschluss für
Börseninserate in der
LOKI 7-8|2018: Freitag, 1. Juni 2018**



LOKI
www.loki.ch

Erhältlich am Kiosk oder bequem im Abo.

LOKI, für den Spass!

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

Bahnorama
GmbH
Modelleisenbahnen

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

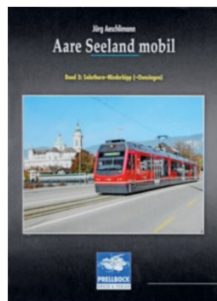
Brünnenstrasse 106, 3018 Bern



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

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

Medientipps



Aare Seeland mobil, Bd. 3: Solothurn-Niederbipp

Zur Hundertjahrfeier der Solothurn-Niederbipp-Bahn (SNB) erscheint der dritte Band in der Trilogie der ASm-Bahnbetriebe.

Einmal mehr hat sich der bekannte Bahnautor Jürg Aeschlimann der Geschichte dieses Betriebes angenommen. Wie üblich hat er möglichst viele Fakten zusammengetragen, seien sie geschichtlicher oder technischer Art. Natürlich sind Angaben zum Rollmaterial ganz besonders von Interesse.

Bei der SNB war man nie gross bei Kasse. Schon zu Beginn hatte sie einen kleinen Rollmaterialbestand, den man nach einem Jahr mit der Nachbestellung eines Triebwagens ergänzen musste. Dann kamen schon bald erste Probleme beim baulichen Unterhalt, und auch der Fahrzeugunterhalt war nicht immer den eigentlichen Vorgaben entsprechend. Man kam einfach über die Runden. Die dauernde Magerwirtschaft machte sich dann in den 1940er-Jahren stark bemerkbar. Die Verbindung von Niederbipp nach Oensingen wurde stillgelegt. Die Werkstätte in Wiedlisbach fertigte selber Pantografen und baute aus einem Brünigbahn-Dreieacher einen Vierachsler. In der grossen Roll halften die Nachbarn LJB oder LMB aus. Dann drohte um 1950 eine Betriebsumstellung auf Busse. Aber die Bahnen sind heute wieder flott unterwegs, die Aufzeichnungen und Bilder aus alten und neuen Zeiten im vorliegenden Werk bestätigen die erfreuliche Entwicklung. Sm

Aare Seeland mobil, Bd. 3: Solothurn-Niederbipp-(Oensingen), Jürg Aeschlimann, 1. Auflage, 2018, gebunden, 17 x 23 cm, unzählige Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos, ISBN 978-3-907579-33-6, Preilbock Druck & Verlag, www.preilbock.ch

Preis: CHF 59.00



Bahn-Jahrbuch Schweiz 2018

Die Bahn-Jahrbücher des Zürcher Oberländer Verlags Edition Lan noch gross zu erklären, ist eigentlich sinnlos: Die seit 28 Jahren jährlich erscheinenden Bücher gehören zum Grundinventar eines Bahnbegeisterten.

Auch 2018 haben die drei Autoren Olivier Tanner, Werner Nef und Jean-Pierre Baebi für den Bahninteressierten einen spannenden und interessanten Grobübersicht über die Schweizer Bahnen verfasst. In jedem Jahrbuch wird jeweils in einem Kapitel auch ein Blick über die Schweizer Grenzen hinausgewagt, in dieser Ausgabe richtet er sich auf die Nilgiri Mountain Railway, eine «Schweizer» Zahnradbahn in Indien. Ohne Wehmut wird in die Zukunft geblickt und dabei mit viel Freude zum Thema die Vergangenheit porträtiert. Ob dabei ein verschärfter Blick auf die Modernisierung des sogenannten Etzelwerks geworfen oder den Lesern der «metro-Liner» vorgestellt wird, spielt keine Rolle. Im Bahn-Jahrbuch Schweiz 2018 reicht der behandelte Stoff von aktuellen Gesprächsthemen über Technik/Infrastruktur und Rollmaterial/Porträts bis hin zu geschichtlichen Themen. Uns als Modellbahnmagazin hat das Schlusskapitel über die Lavadina-Hirscheegg-Bahn, ein Modellbahnprojekt zusammen mit Kindern, besonders berührt.

Aufgrund der vielen Themen können wir hier gar nicht auf alle Inhalte detailliert eingehen. Am besten einfach kaufen und lesen. HRo

Bahn-Jahrbuch Schweiz 2018, Olivier Tanner, Werner Nef, Jean-Pierre Baebi, 1. Auflage, 2018, gebunden, 146 Seiten, 16,5 x 23,5 cm, unzählige Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos, ISBN 978-3-906909-04-2, Verlag Edition Lan AG, www.editionlan.ch

Preis: CHF 32.90



Eisenbahn von oben Die Schweiz

Bücher etwelcher Verlage, welche Landschaften aus der Perspektive des Vogels zeigen, faszinieren die Leser bereits seit Jahrzehnten. Man erinnere sich nur an die legendären Fotografien der einstigen Comet Photo AG, von der unzählige «Von-oben-Bilder» aus vergangenen Jahren bekannt sind.

Der Luftbildfotograf Niklaus M. Wächter hat auf Rundflügen mit gekonntem Blick für das Wesentliche viele Luftaufnahmen gemacht. Sie zeigen für Eisenbahnfreunde teilweise unbekannte Anlagenteile von Schweizer Bahnen, welche auch der Inspiration für den heimischen Modellbau dienen können. Bekannte Motive einmal aus einer anderen Perspektive, wie zum Beispiel einen Gesamtüberblick über den Rangierbahnhof Limmattal.

Zu den Bildern hat der Autor Werner Nef Texte verfasst, welche dem Leser zusätzliche Informationen mit auf den Weg geben. Gegliedert ist das Buch in die vier Kapitel «Die Ostschweiz», «Die Zentralschweiz», «Die Westschweiz» und «Der Süden der Schweiz». Dank den verständlich formulierten, längeren Bildlegenden sowie den Orts- und Datumsangaben hat der Leser nicht einfach ein schönes Buch, sondern auch ein lang währendes Zeitdokument in den Händen.

Trotz moderner Technik wie Google Earth begeistert das Buch «Eisenbahn von oben. Die Schweiz» und lädt zu Erträumen der eigenen Schweizreise ein. HRo

Eisenbahn von oben. Die Schweiz, Werner Nef, Niklaus M. Wächter, 1. Auflage, 2018, gebunden, 192 Seiten, 26,8 x 28,9 cm, ca. 162 Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos, ISBN 978-3-86245-298-9, GeraMond Verlag GmbH, www.verlagshaus24.de

Preis: EUR 45.00

Bahn aktuell



10 Jahre Swiss Rail Traffic



Am 13. April 2018 ist die Bm 840 416 im Einspurabschnitt zwischen Buchs-Dällikon und Regensdorf einem Defekt erlegen und wurde abgeschleppt.



Für die Weiterbeförderung wurde die Bm 840 426 in Rekingen geholt, diese schleppte danach den Güterzug wieder nach Rekingen zurück.

Fotos: René Kaumann

Das Schweizer Klein-Eisenbahn-Verkehrsunternehmen Swiss Rail Traffic (SRT) feiert dieses Jahr tatsächlich sein Zehnjährjubiläum. Anfänglich führte das Unternehmen aus Glattbrugg lediglich kleinere Überführungs- und Messfahrten durch. Ende April 2008 erhielt die SRT vom Bundesamt für Verkehr (BAV) ihre Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmung (EVU) und nahm am 1. Mai 2008 erfolgreich den Betrieb auf. Die Produktion erfolgte zu-

nächst bedarfsgerecht durch Anmieten von geeignetem Rollmaterial.

Stetig wuchs danach der Fuhrpark des Kleinunternehmens und auch seine Bekanntheit, sodass 2010 mit dem Abtransport des Sondermülls der Sondermülldeponie Kölliken (SMDK) die erste Regelleistung in der Form eines projektmassigen Gütersonderverkehrs erbracht werden konnte.

Im Januar 2015 gelang der SRT mit der Inbetriebnahme der Rem 487 001 «Biene

Maya» ein weiterer zukunfts-trächtiger Schritt. Die augenfällige Lokomotive wird für verschiedene Zwecke eingesetzt und ist allgemein bekannt. Seit Ende 2017 ist die SRT zudem verantwortlich für die Bedienung des Containerterminals in Rekingen. Eine Leistung, welche sie von SBB Cargo mangels Interesse übernahm.

Mittlerweile hat sich die Swiss Rail Traffic in der Schweizer Bahnwelt etabliert und ist vielerorts anzutreffen. HRo



Am 12. April 2018 überführte die Rem 487 001 einen statischen Bauzug von Bülach nach Brunnern. Im fahrleistungslosen Handweichenbezirksstand benötigte die Lok ihren Dieselantrieb.

Gleiseinsenkungen in Ossingen



Auf einem sanierten Gleisabschnitt in der nördlichen Einfahrt von Ossingen wurde am 4. Mai 2018 die Gleissteifheit geprüft, das heisst, ob sich die Einsenkung beim Drüberfahren innerhalb der vorgegebenen Werte bewegt.



Fotos: Thiert Keller

SBB Cargo besorgte mit der Re 420 280 die Überfuhr des gelben Dienstwagens, welcher auch mit den drei Messwägelchen beladen ist, von und nach Bern Weyermannshaus sowie die Rangierfahrt zur Messstelle.

Spannende Fotofahrt auf der Travys



Das führende Bahnforum der Schweiz (www.bahnforum.ch) organisiert in losen Abständen Fotofahrten für Bahnfreunde. Am 5. Mai 2018 stand eine Fahrt auf der meterspurigen Travys auf dem Programm, wo dieses Foto bei St. Croix entstand.

Foto: Hanspeter Teutschmann

Foto: Thibert Keller



Beliebte Gourmet-rundfahrt

Die CIWL-Rundfahrt des Dampfbahn-Vereins Zürich Oberland (DVZO) ist beliebt. Am 8. April 2018 führte die Fahrt von Zürich HB-St. Gallen-St. Fiden-Nesslau-Damm-Zürich mit der vom DVZO angemieteten Be 4/4 11 (Schorno, ex BT), F2u (VDZ, ex BLS), WR 2749 (VDZ, ex CIWL) und AB 4126 (Railvetica, ex SBB).

Foto: Georg Trüb



Im neuen Glanz: SBB C4 9002

In der LOKI 5/2018 auf Seite 65 zeigten wir den frisch revidierten Plattformwagen C4 9002 der SBB Historic während einer Überführungsfahrt. Am 7. April 2018 gelang Georg Trüb dieses hervorragende Typenfoto. Der vorbildlich aufgearbeitete C4 9002 (SIG, 1909) fristete sein Dasein bis vor Kurzem in Rapperswil.

Foto: Julian Ryl



Diesellok-klassiker in Blau

Die mittlerweile blaue Bm 840 411 der M-Rail AG (ex SBB) ist seit ein paar Wochen für SBB Cargo im Güterverkehr ab Bern Weyermannshaus im Einsatz. Am 23. April 2018 steht ausserdem der Fahrleitungsmesswagen X 60 85 99-90 106-3, welcher durch das neue gezogene Diagnosefahrzeug ersetzt wurde.

Neue GurtINA im seltenen Regio-Einsatz

Infolge Bauarbeiten zwischen Heimberg und Konolfingen kam es am Wochenende vom 14. bis 15. April 2018 zu einem ausserordentlichen Einsatz eines NINA-Triebzuges zwischen Thun und Heimberg. Eingesetzt wurde dabei das neueste Werbefahrzeug

der BLS: die RABe 525 015, welche seit kurzer Zeit in einem komplett neuen Gewand für die Gurtenbahn wirbt. Bereits seit 2013 warb diese NINA für die Gurtenbahn, jedoch wurde das relativ einfache grün-blaue Werbekleid kürzlich komplett er-

neuert und gegen ein aufwendig gestaltetes Gewand ausgetauscht.

Jedes der vier Fahrzeugteile des Triebzuges ist dabei neu einer der vier Jahreszeiten zugeordnet und hat ein entsprechendes Motiv erhalten.

PH



Foto: Peter Hürzeler

Die am Wochenende des Streckenunterbruchs zwischen Thun und Heimberg verkehrende Werbe-NINA kurz nach der Abfahrt in Heimberg.

Bahnersatzverkehr am Uetliberg



Wegen einer Erneuerung erfolgte bei der SZU auf dem Abschnitt Ringlikon-Uetliberg vom 3. April bis 11. Mai 2018 Bahnersatzverkehr auf der Strasse.



Fotos: Julian Ryf

Im Einsatz stand dabei ein Hess Bergbus der AHW Busbetriebe. Zum ersten Mal seit Bestehen der Uetlibergbahnlinie fährt ein Bus auf den Uetliberg!

Back to the 90s

Foto: Tibert Keller



Obschon die Re-420-Lokomotiven langsam von der Ausrangierungswelle erfasst werden, ist es Tibert Keller am 15. April 2018 im Bahnhof Zürich gelungen, ein Foto zu machen, welches sehr an die 1990er-Jahre erinnert.

Weichensonderling



Foto: Tibert Keller

Dass die Vorbildseisenbahn ihre Gleise nicht aus dem Zubehörkatalog eines Modellanbieters beziehen kann, zeigt diese spezielle Weichenkonstruktion in Niederbipp beim Übergang zwischen der SBB und der ASm.

Vermehrt Re-620-Doppelbespannungen



Foto: Peter Kaderli

Seit der Eröffnung des Gotthardbasistunnels haben sich die Triebfahrzeugeinsätze bei SBB Cargo massiv verändert. In letzter Zeit sind auch vermehrt sogenannte «Re 12/12» im Einsatz zu beobachten, wie hier am 20. April 2018 mit einem Kesselwagenzug in Zofingen.

Historische Fahrten mit Ae 4/7 im Süden

Foto: André Niederberger



Am 14. April 2018 führte SBB Historic eine Themenfahrt mit dem Titel «Auf den Spuren des Reduits» von Wassen nach Airolo durch. Gezogen wurde die illustre Komposition von der Ae 4/7 10976.

Foto: Daniele Gilardi



Acht Tage später führte der italienische Verein Associazione Verbano Express eine Fahrt mit der Ae 4/7 10987, zwei Leichtstahlwagen (FMN) und einem Gepäckwagen EW II (Sersa) durch, hier bei Quartino.



Langsames Loksterben im Gang

Immer mehr von den beliebten «Bobos» treten ihre letzte Reise in den Hochofen an. Tibert Kellers Foto zeigt die Re 4/4 11175 am 6. April 2018 auf ihr Schicksal wartend in Kaiseraugst. Verschont: die dahinter durchbrausende Re 4/4 11109.



Generationentreffen bei der BLS

Am 14. April 2018 führte der Langnauer Verein EXTRAZUG.CH mit der Ae 4/4 251, dem A 807 und dem WR 10105 eine private Rundfahrt durch. In Langenthal musste dabei auf die von Luzern ankommende S6 gewartet werden, wobei dieses zufällige Generationentreffen entstand.



Grossbaustelle in Haltingen

Auf dem alten Streckenverlauf bei Haltingen fährt die Re 475 403 der BLS Cargo AG nordwärts. Künftig wird der Bereich sechs Gleise aufweisen, je zwei Nahverkehrs- und Fernverkehrs- und Güterverkehrsgleise.



Neue SBB-Rangierlok auf Testfahrten

Sehr umstritten unter den Bahnfreunden sind die neuen Rangierlokomotiven vom Typ Aem 940 der SBB. Zwischenzeitlich ist eine erste Lok, die Aem 940 001, für Test- und Inbetriebsetzungsfahrten in der Schweiz, hier am 30. April 2018 in Ins.

Neuer SBB-Messwagen auf BLS-Strecke

Seit Anfang 2018 haben die SBB ein neues gezogenes Diagnosefahrzeug (gDFZ) im Bestand. Es handelt sich dabei um den X 99 85 93 61 247-1, welcher für Fahrdynamik und Fahrleistungsmessungen eingesetzt werden kann. Ein Bild haben wir bereits in der letzten Ausgabe präsentiert.

Die SBB haben den Auftrag, die Sicherheit und Verfügbarkeit der Eisenbahn-

lagen sicherzustellen. Mit der Inbetriebnahme von zusätzlichen Hochgeschwindigkeitsstrecken wie des Gotthardbasistunnels (GBT) und zukünftig auch des Ceneri-Basistunnels (CBT) brauchte es neben dem vorhandenen selbstfahrenden Diagnosefahrzeug «Mermec» XTmass 99 85 91 60 001 ein weiteres Fahrzeug. Üblicherweise wird das neue Fahrzeug mit einem Bremswa-

gen, einem IC-Bt-Steuerwagen und einer Lokomotive des Typs Re 460 eingesetzt.

Das neue Diagnosefahrzeug war ursprünglich als Apm61 beschafft worden und zwischenzeitlich in Cisalpino-Beklebung unterwegs. Bei der Modernisierung und Umlackierung wurde das Fahrzeug beim Depotbrand in Olten am 28. März 2011 beschädigt.

MS



Am 12. April 2018 gelangte eine dreiteilige Messkomposition, bestehend aus dem Bt 50 85 28-94 968-0, dem mittlerweile beklebten X 99 85 93 61 247-1 und der Re 460 115-9, in zwei Zugumläufen von Bern nach Schwarzenburg.

Dampfrundfahrt durch die Ostschweiz



Foto: Julian Ryf

Am 21. April 2018 erfolgte eine grosse Dampfrundfahrt von Zürich HB aus mit der C 5/6 2978 und der A 3/5 705, welche von Steam Adventure Tours organisiert wurde. Zahlreiche Fotofans säumten die Bahnstrecke, wie hier Julian Ryf bei Waltalingen, wo gerade die A 3/5 705 die Zuglok war.

Twindexx-Anlieferung via Lötschberg

Am 19. April 2018 wurden wiederum TWINDEXX-Wagen von Basel via Lötschberg-Scheitelstrecke und Brig nach Villeneuve überführt. Die Komposition, welche von der Re 620 006-7 gezogen wurde, bestand neben einem Triebkopf aus einem Zwischenwagenteil sowie sechs Bremswagen.



Foto: Markus Saenger

99 Jahre Zirkustransport in der Schweiz



Foto: Georg Trüb

Der «Rote Pfeil» wieder einmal unterwegs



Foto: Daniele Giliardi



Foto: Thert Keller

Tag der offenen Tür in Rheinfelden

Traditionell hat die Brauerei Feldschlösschen in Rheinfelden am Samstag nach dem sogenannten «Tag des Bieres» einen «Tag der offenen Tür» veranstaltet, mit diversen interessanten Attraktionen wie einem Dampfpendelzug zum Bahnhof und Rundfahrten mit historischem Berna-Lkw.

Das besondere Bild zum Schluss

In Erinnerung an die alten Schotterzüge bei den SBB stellten SOB-Mitarbeiter und die Mitglieder der Betriebsgruppe 13302 am 7. April 2018 in Samstagen kurzerhand eine solche Komposition für Fotozwecke zusammen.



Foto: Michel Huber



Erlebnisbericht von einem Wasserschaden im heimischen Hobbykeller

Wasser im Keller – was nun?

Es ist die unbehagliche Angst, welche einen Modellbahner immer begleitet: Hoffentlich passiert meinen Modellen nichts! So schnell ereignet sich jedoch ein Zwischenfall, und oft weiss der Besitzer nicht genau, was nun zu tun ist. Trotz Wassereinbruch im Keller hat Pascal Pfeffer einen kühlen Kopf behalten. Nun schildert er uns den Vorfall in seinem Keller.

Von Pascal Pfeffer (Text und Fotos)

Es war am Donnerstag, 18. August, ca. um 16.15 Uhr, als bei mir das Telefon läutete. Meine Frau war in grosser Aufregung und meldete mir, dass Wasser aus dem abgeschlossenen Lagerraum austritt, in dem ein grosser Teil meiner Modelleisenbahnen eingelagert ist. Zusammen mit der Eigentümerin des Hauses öffnete sie dann die Tür, und die Diagnose war klar: Die Hauptwasserzuleitung an der Decke leckte, und das Wasser regnete der ganzen Leitung entlang wie ein Vorhang über die Regale, auf denen alle Modelle eingelagert sind.

Ich war zu diesem Zeitpunkt bei einem Kunden in Frankreich im Einsatz und begab mich sofort auf den Weg zurück nach Wallisellen. In der Zwischenzeit erkundigte ich mich nach dem Verlauf des Schadens.

Ein Sanitärinstallateur hatte mittlerweile die Leitung mit einer Manschette behelfsmässig abgedichtet und damit den Wasserfluss stoppen können. Ebenso erhielt ich unterwegs bereits Bilder vom Schaden, damit ich mir eine Übersicht verschaffen konnte.

Erste Schritte – richtige Schritte

Aus meiner früheren Tätigkeit bei der Firma docusave in Seftigen sowie als Chef Kulturgüterschutz der Zivilschutzorganisation Wallisellen war mir klar, was man bei wassergeschädigten Materialien unternehmen muss. Wichtig ist insbesondere, dass die beschädigten Sachen so schnell wie möglich eingefroren werden, um den Zustand zu stabilisieren. Das habe ich dann auch mit der Firma docusave telefonisch

abgesprochen und sie vorab informiert, dass ich raschestmöglich eine grössere Ladung Modelleisenbahnen vorbeibringen werde, um diese dann sofort einzufrieren. Danach telefonierte ich mit meiner Versicherung und bat diese, umgehend einen Schadenexperten aufzubieten. In der Zwischenzeit fotografierte meine Frau alles. Dies kann insbesondere im weiteren Verlauf mit der Versicherung äusserst wichtig werden, um das Schadensbild genau darstellen zu können. Sofort mussten auch Helfer organisiert werden. Glücklicherweise konnte ich nach einigen Telefonaten zwei Helfer organisieren, die bei meiner Ankunft schon vor Ort waren. Es musste daher nur noch entsprechendes Verpackungsmaterial besorgt werden, welches ich im nächsten Baumarkt kaufen konnte. Wichtig

sind hier insbesondere stapelbare und stabile Kartons wie beispielsweise Zügelboxen und Plastikfolie. Zur Not geht auch Luftpolsterfolie, die jedoch bei den Verpackungen möglicherweise Folgeschäden hervorrufen kann, da sie nicht gleichmäßig darauf aufliegt. Wenn es gilt, beispielsweise Lokomotiven und Wagen zu verpacken, die keine Originalverpackung mehr haben, sollten diese zuerst in ein Stück Plastikfolie eingewickelt werden, welche danach mit einem Stück Luftpolsterfolie rundherum gepolstert wird.

Die Modelle werden eingepackt

Beim Beladen der Kartons sind ebenfalls einige Tipps zu beachten. Die Kartons dürfen nie überladen werden, da ansonsten beim Stapeln der Kartons für den Transport der Inhalt zerdrückt werden kann, was wiederum zu Folgeschäden führt. Grundsätzlich belegt man den leeren Kartonboden zuerst mit einem passend zugeschnittenen Stück Folie. Danach folgt eine Schicht Modelleisenbahnen. Es ist wichtig, möglichst gleich hohe Verpackungen zu verwenden.

Im Anschluss folgt wieder eine Schicht Folie, danach wieder die Modelleisenbahnen, bis der Karton voll, aber nicht überladen ist. Am Schluss wird der Karton mit einer Nummer versehen und diese in einer Inventarliste eingetragen.

Glücklicherweise war bei mir der Schaden durch sauberes Wasser entstanden. Dies vereinfachte das Handling enorm. Ebenso waren keine Regale umgefallen und kein Rollmaterial aus den Verpackungen gefallen. Sind beispielsweise die Modellbahnen durch schlammiges Wasser kontaminiert, sollten sie vor dem Einpacken unter dem Wasserstrahl grob gereinigt werden. Sicherlich kennen die meisten Leser die Schneeschleuder von Roco, die vor wenigen Jahren erschienen ist. Sie ist zuerst in ein paar Kartons verpackt und zu guter Letzt in einer transparenten Kunststoffverpackung. Diese hat das Wasser richtig reingesaugt, sodass die Lok aussah, als läge sie in einem Aquarium. In diesem Fall haben wir das Wasser abgeschüttet und die Lok dann so in der Verpackung für den Transport wieder eingepackt.

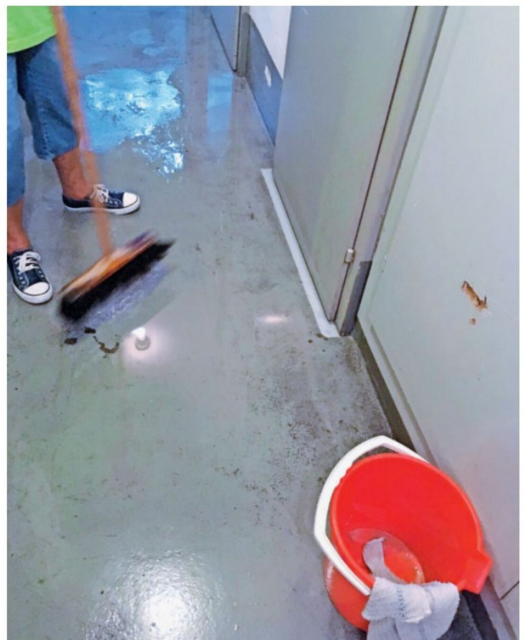
Zögern ist fehl am Platz

Ganz wichtig ist die Zeit. Warten Sie bei einem Ereignis niemals mit einer Evakuierung. Sobald die wassergeschädigten Artikel aus dem Wasser herauskommen, beginnen die Materialien zusammen mit dem Sauerstoff zu reagieren. Gerade deshalb ist es wichtig, diese umgehend einzufrieren, um den Zustand zu stabilisieren. Ist beispielsweise ein Keller überflutet, verbieten Sie der Feuerwehr ausdrücklich das Auspumpen, bis die Evakuierung organisiert ist und umgehend nach dem Auspumpen vorgenommen werden kann.

Gegen Mitternacht hatten wir die erste Ladung beisammen, und mein Auto war komplett gefüllt. Ich schickte meine Helfer für eine kurze Nacht nach Hause, damit sie am nächsten Morgen in aller Frühe mit der Bergung und dem Verpacken der Modelle weitermachen konnten. Ich fuhr umgehend von Wallisellen nach Seftigen, wo ich bei der Firma docusave die erste Ladung abladen und in der Kühlzelle einfrieren konnte. Glücklicherweise hat es in der Nacht sehr wenig Verkehr, sodass wenig-



Der Kellerboden hat sich in einen kleinen See verwandelt, welcher ...



... so schnell wie möglich mit allen Mitteln beseitigt werden muss.



Während das Wasser über die Verpackungen läuft, saugen diese einen Teil auf.



Deformierte, nasse Roco-Kartonschachteln.

tens die Fahrt nicht sehr anstrengend war, bevor ich dann um 4 Uhr morgens endlich auch im Bett angekommen war. Nach einer sehr kurzen Nacht waren meine Helfer schon wieder fleissig im Einsatz.

Es zeichnete sich ab, dass eine Fahrt mit meinem Auto nicht reichen würde, um die restlichen Kartons nach Seftigen zu transportieren. So organisierte ich einen grösseren Lieferwagen, damit der restliche Transport in einer Fahrt abgewickelt werden konnte. Schliesslich war es Freitag,

und die Autobahn A1 zwischen Bern und Zürich würde ab dem Nachmittag bis spät nach Feierabend überlastet sein. So galt es, mit einer Fahrt möglichst rasch alles nach Seftigen zu bringen.

Wenn der Spezialist staunt

Kurz nach 11 Uhr erschien der Schadenexperte von der Mobiliar auf dem Schadenplatz. Er war ziemlich erstaunt, dass die Evakuierung des Inventars schon fast abgeschlossen war, und positiv überrascht, dass

wir schon einen Teil der wassergeschädigten Modelleisenbahnen der Firma docusave zum Einfrieren gebracht haben. Als Versicherungsnehmer sind sie verpflichtet, im Schadenfall Sofortmassnahmen zu treffen, um den Schaden in Grenzen zu halten. Dieser Pflicht sind wir mit unserer raschen und fachlich korrekten Evakuierung vollumfänglich nachgekommen.

Nach der Absprache mit dem Experten konnte ich die letzte Ladung nach Seftigen fahren und die restlichen Kartons mit den



Kunststoffschachteln verformen sich nicht wie solche aus Karton.



Im Kellergang werden die ersten «Leichen» zwischengelagert.



Die mit Wasser aufgesaugten Modellbahn-Verpackungen weisen beinahe alle Deformationen auf. Hier gilt es, mit entsprechender Vorsicht zu walten.



Nach und nach wird alles ausgeräumt und im Flur zwischengelagert.



Auf einem improvisierten Tisch erfolgt die Verpackung in Transportkisten.

wassergeschädigten Modelleisenbahnen noch innerhalb von 24 Stunden nach dem Schadenseintritt einfrieren. Insgesamt haben wir rund eine halbe Tonne Modelleisenbahnen angeliefert!

Warum einfrieren?

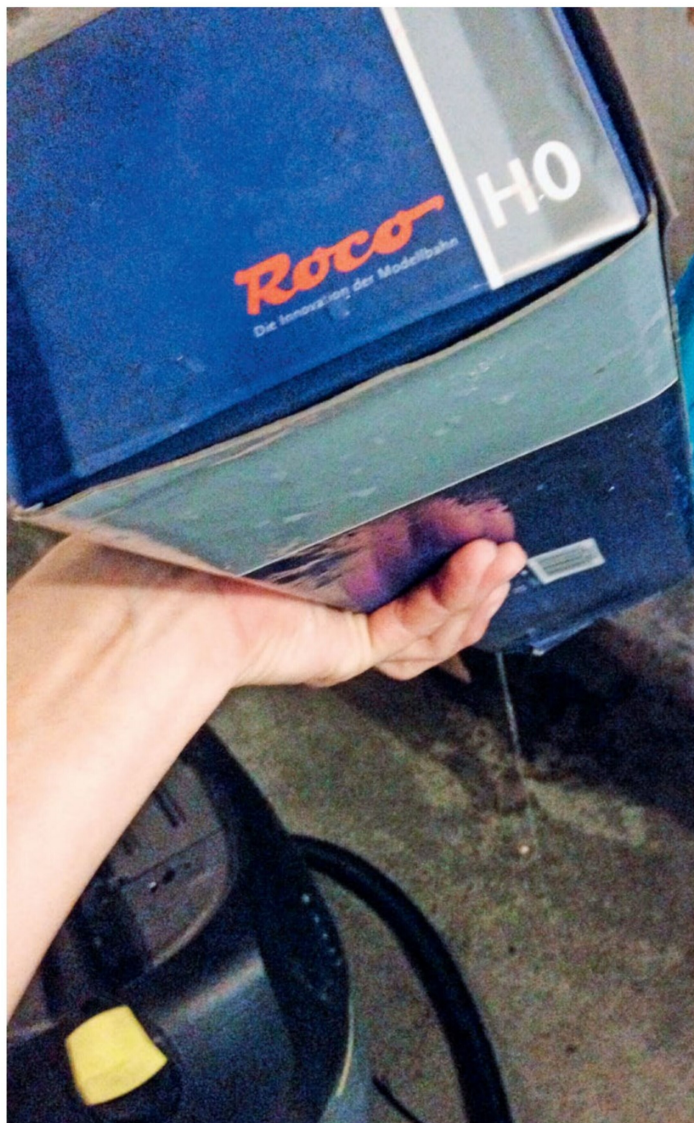
Sie stellen sich sicher schon seit einigen Zeilen die Frage, was denn nach dem Einfrieren der Modelleisenbahnen passieren wird. Die bereits genannte Firma docusave

ist spezialisiert auf die Wiederherstellung von wassergeschädigten Archivalien und Kulturgütern. Bei der Wiederherstellung kommt die sogenannte Vakuumgefriertrocknung erfolgreich zum Einsatz. Dies haben wir dann auch mit den Modelleisenbahnen gemacht. Die Mitarbeiter haben die bei -20°C eingefrorenen Modelleisenbahnen direkt in die Vakuumgefriertrocknungsmaschine verbracht, worin sie in einem ca. 24-stündigen Verfahren getrocknet wurden. Im Vakuum wird das Eis direkt und äusserst erfolgreich vom festen in den gasförmigen Zustand sublimiert. Danach sind auf den Modellen keinerlei Wasserflecken sichtbar. Allfälliger Schlamm hätte sich in Sand verwandelt, der mit Pinseln und feinen Staubsaugern hätte abgesaugt werden können. Die Kartons sind auch wieder stabil, jedoch sind hier Spuren sichtbar. Durch das Aufsaugen des Wassers wird der Karton der Verpackung grösser und wellig, was sich nach der Vakuumgefriertrocknung entsprechend stabilisiert. Damit konnte ich aber leben. Wichtig war mir, dass die Modelle, die ich über die Jahre gesammelt bzw. für den Verkauf zurückgestellt habe, gerettet werden konnten.

Die Sache mit der Inventarisierung

Da zum Zeitpunkt des Schadenfalles kein aktuelles Inventar vorhanden war, musste dies nach der Vakuumgefriertrocknung erstellt werden. Dies hat einige Zeit in Anspruch genommen, da Tausende Modelle zuerst geprüft und danach gelistet werden mussten. In Absprache mit der Versicherung haben wir uns für einen Experten aus Malters entschieden, der aufgrund der Sichtprüfung und des Inventars ein Gutachten über Restwert, Wiederbeschaffungswert und Wertverlust zuhanden der Versicherung erstellt hat. Nachdem wir alle Artikel wieder nach Wallisellen transportiert hatten, erstellten wir die Schlussabrechnungen für alle unsere Aufwendungen zuhanden der Versicherung, die dann nach einigen schon erhaltenen Akontozahlungen mit einer Restzahlung den Schaden beglichen hat.

Unter dem Strich lässt sich hier klar sagen, dass trotz den hohen Aufwendungen für Bergung, Vakuumgefriertrocknung, Nachbearbeitung und Administration die Schadenshöhe deutlich geringer war als im Falle eines Totalschadens. Zudem konnten wir so praktisch alle Modelle retten, was



Das Wasser, das sich in den Schachteln angesammelt hat, muss ausgeleert werden.



Das Auto wird bis unter das Dach mit Kisten beladen.



Zahlreiche Kisten warten nun auf den Abtransport nach Seftigen.



Für das Abpacken ist es wichtig, die Schachteln gegenseitig zu schützen.



Schaumstoffverpackungen neigen dazu, an den Modellen zu kleben.



Der Schaden dieser zurückgekehrten Verpackung hält sich in Grenzen.



Nun heisst es bei jedem Modell: kontrollieren und neu verpacken.



Die Styroporschachtel hat sich ein wenig verzogen.



Die Modelle kommen aus Seftigen zurück und werden nun sortiert.



Trotz Wasserbad sind beinahe keine Schäden zu verzeichnen.



Wer nicht vorher, der im Anschluss: Die Erstellung eines Inventars erfordert eine Auslegeordnung.



Zwar kommen die Modelle dem Wasser wieder nahe, aber Angst braucht man nun nicht mehr zu haben.

mir persönlich sehr wichtig war. Sie wissen sicherlich auch, dass aktuelle Modelle kurz nach dem Erscheinen rasch ausverkauft und bald nirgends mehr zu einem vernünftigen Preis erhältlich sind.

Diese Vorarbeiten können nützen

Zum Schluss noch ein paar wichtige Tipps zur Prävention. Stellen Sie jederzeit sicher, dass ihre Sammlung mindestens zu 100% vom aktuellen Wiederbeschaffungswert versichert ist, damit Sie im Schadenfall keine Einbussen bei den Versicherungsleitungen einstecken müssen. Überprüfen Sie jährlich, ob der versicherte Totalbetrag im Hinblick auf Ihre Zukäufe und einen möglichen Wertzuwachs noch mit Ihrer Sammlung übereinstimmt, und korrigieren Sie diesen umgehend.

Verlassen Sie sich nicht darauf, dass der Schaden bei der Miete von Räumen durch die Werkzeigentümerhaftung des Vermieters gedeckt ist, denn nach aktueller Gerichtspraxis kommt hier nur der Zeitwert zur Anwendung und nicht der Wiederbeschaffungswert. In der Praxis ist es einfacher, der Versicherung einen Wiederbeschaffungswert auszuweisen, als einen Zeitwert zu berechnen. Zudem gibt es keine anerkannte Zeitwerttabelle für Modelleisenbahnen, was zu teuren und jahrelangen juristischen Streitigkeiten führen könnte.

Lagern Sie Ihre Modelle immer in den Originalverpackungen. Sie sind so auch bei einem Wasserschaden besser geschützt, und die Evakuierung im Schadenfall ist einfacher und rascher möglich.

Übrigens: Sogar die Schneeschleuder von Roco hat den Schaden überlebt! ❌

Hier gibt es Hilfe

Falls bei Ihnen ein Wasserschaden eintreten sollte, verlieren Sie keine Zeit, und nehmen Sie umgehend Kontakt mit der Firma docusave auf. Sie erreichen diese rund um die Uhr unter der Nummer +41 33 346 87 87. Weitere Infos unter www.docusave.ch.

Anm. der Red.: Wir bitten Sie, die teilweise schlechte Qualität der Bilder in diesem Artikel zu entschuldigen, ging es bei ihnen doch in erster Linie um die Falldokumentation. Danke.



3-D-Drucker gibt es in allen Preisklassen. Einsteigergeräte sind ab wenigen 100 Franken zu kaufen. Gegen oben ist die Preisskala unbegrenzt.

3-D-Druck im Modellbau – Teil 1: ein Überblick

Spritzen oder aushärten lassen, das ist hier die Frage

Entgegen der weitverbreiteten Meinung, dass es beim 3-D-Druck nur ein einziges Verfahren gibt, existiert tatsächlich eine Vielzahl. Nicht jedes ist für das Modelleisenbahn hobby gleich gut geeignet. In diesem Artikel wird ein Überblick über gängige Druckverfahren gegeben. Zudem wird erläutert, was sie leisten können.

Von Dominik Laa (Text und Bilder)

Der Technologiewandel macht auch vor dem Modellbahn hobby nicht halt. Digitalisierung oder Laser-cut zum Beispiel eröffnen ungeahnte Möglichkeiten. Und auch der 3-D-Druck.

FDM-3-D-Druck

3-D-Druck ist nicht gleich 3-D-Druck. Häufig wird 3-D-Druck aber mit dem derzeit bekanntesten Verfahren gleichgesetzt, dem FDM-3-D-Druck. FDM steht für Fused Deposition Modeling. Auf Deutsch: Schmelzschichtung. Um für noch mehr Verwirrung zu sorgen, wird dieses Druckverfahren auch als Fused Filament Fabrication (FFF) bezeichnet. Doch egal, wie die Bezeichnung lautet, dieses Druckverfahren ist eigentlich gar nicht so kompliziert: Das Druckmate-

rial – meist als Filament bezeichnet – wird durch eine heisse Düse mit feiner Spitze gedrückt. Das Ganze geschieht computergesteuert und Schicht für Schicht. Typische Schichtdicken reichen von etwa 0,025 mm bis zu 1 mm. Die minimal herstellbaren Wanddicken sind etwas grösser als der Düsendurchmesser. Klassische Düsen – in der Fachsprache als Nozzles bezeichnet – haben einen Durchmesser von 0,4 mm, es sind aber auch grössere und kleinere Düsen (bis 0,1 mm) erhältlich.

Bei der Materialauswahl gibt es beinahe alle denkbaren Kunststoffsorten sowie Zusätze. Beim FDM-3-D-Druck ist es typisch, dass man die einzelnen gedruckten Schichten nach dem Druckvorgang mit freiem Auge erkennen kann. Mit verschiedenen

Tricks kann man gedruckte Objekte dann noch nachbearbeiten, um eine glattere Oberfläche zu erzeugen. Zu diesen Tricks zählt etwa das Bedampfen mit Acetondampf (für ABS) oder das mehrmalige Schleifen, Grundieren und Lackieren. Das Verfahren ist also für grössere Massstäbe durchaus geeignet. Bei H0 oder noch kleineren Massstäben stösst der FDM-3-D-Druck jedoch an seine Grenzen. Feinste Details sind da schnell mal kleiner als der Durchmesser der Druckspitze und können kaum noch dargestellt werden.

Die Vorteile des Verfahrens sind einerseits die grosse Vielfalt an Materialien und andererseits die tiefen Preise. Günstige Einsteigergeräte gibt es etwa ab 180 Franken, die gute Mittelklasse für Hobbyan-



Das Druckmaterial (Filament) für FDM-3-D-Drucker wird meist auf Spulen geliefert.



Auf diesem Bild kann man die einzelnen Schichten bei minimaler Schichtdicke (0,05 mm) immer noch erahnen – das ist klassisch für Fused Deposition Modeling (FDM-3-D-Druckverfahren).

wendungen kostet zwischen 600 und 850 Franken. Für das Druckmaterial muss man zwischen 25 und 60 Franken pro Kilogramm kalkulieren, spezielle Materialien sind natürlich teurer. Bedingt durch die Technologie ist die Anzahl der Farben, die gleichzeitig gedruckt werden können, eingeschränkt. Reguläre Druckköpfe drucken mit nur einer Farbe, sobald mehrere Farben pro Druckkopf im Spiel sind, steigt der Aufwand schnell (alternativ gibt es auch 3-D-Drucker mit mehreren Druckköpfen). Je nach verwendetem Material kommt es während des Druckvorgangs zu Geruchsbelastung. Die beliebten PLA und PET-G sind fast geruchsneutral, ABS hingegen riecht sehr unangenehm.

3-D-Druck mit Resinen

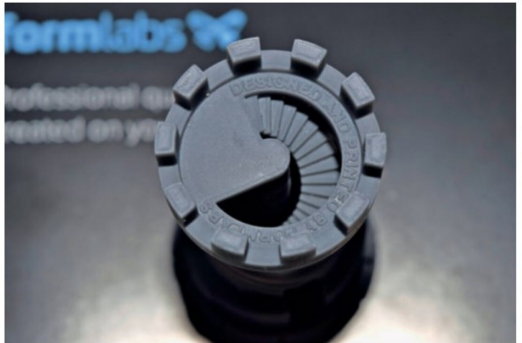
Eine immer attraktiver werdende Alternative zum klassischen FDM-3-D-Druck stellen Verfahren dar, die mit flüssigen Resinen (Kunstharzen) arbeiten. Diese funktionieren nach einem anderen Prinzip: Das



Ein 3-D-gedrucktes Pokémon aus ABS, das anschliessend mit Acetondampf geglättet wurde.



Das Druckmaterial (Resin) für Resin-3-D-Drucker wird in verschiedenen Behältern geliefert. Bei einigen Harzen ist die Geruchsbelastung extrem.



Ein Ausdruck mit einem Formlabs-Form-2-3-D-Drucker. Dieser arbeitet mit Resin. Und leider ist er auch teuer: Er kostet etwa 4700 Franken.

flüssige Druckmaterial wird mithilfe einer Lichtquelle ausgehärtet. Dort, wo Licht auf das Kunstharz trifft, wird dieses hart. Dieser Vorgang funktioniert ebenfalls Schicht für Schicht – je nach Verfahren von unten nach oben oder von oben nach unten (bottom up beziehungsweise top down). Man kann hier zwischen den verschiedenen Lichtquellen unterscheiden: Laser (meist mit UV-Licht), UV-Licht und Tageslicht. Jedes Verfahren bringt wieder eigene Vor- und Nachteile mit sich. Bei Lasern ist es erforderlich, dass diese hochgenau arbeiten, und die Auflösung ist meist auf die Grösse des fokussierten Laserpunktes begrenzt. Die hochgenaue Mechanik und die optischen Elemente steigern die Kosten und die Komplexität. Bei UV-Licht und «Tageslicht» als Lichtquelle wird eine etwas andere Technik eingesetzt: Die Lichtquelle

scheint durch ein LCD-Panel, oder es wird ein Beamer eingesetzt. An den Stellen, an denen das Bild schwarze Pixel anzeigt, dringt kein Licht durch. Wo Licht durchdringt, härtet dagegen das Harz aus.

Allgemein haben die Verfahren, die mit Resin arbeiten, eine deutlich höhere Auflösung als der FDM-3-D-Druck. Meist ist dafür jedoch der Bauraum eingeschränkt (gerade bei LCD-Panelen sind 5,5- bis 12-Zoll-Diagonale die gängigsten Formate). Die erzielbaren Auflösungen liegen bei circa 20 bis 200 µm, und die Schichthöhen sind ebenfalls etwa in dem Bereich angesiedelt. Die Druckmaterialien für solche 3-D-Drucker sind aber etwas teurer, für einen Liter Resin muss man zwischen 100 und 250 Franken kalkulieren. Nach dem Ausdruck müssen die gedruckten Objekte zudem meist aufwendig gewaschen – teilweise mit Chemika-

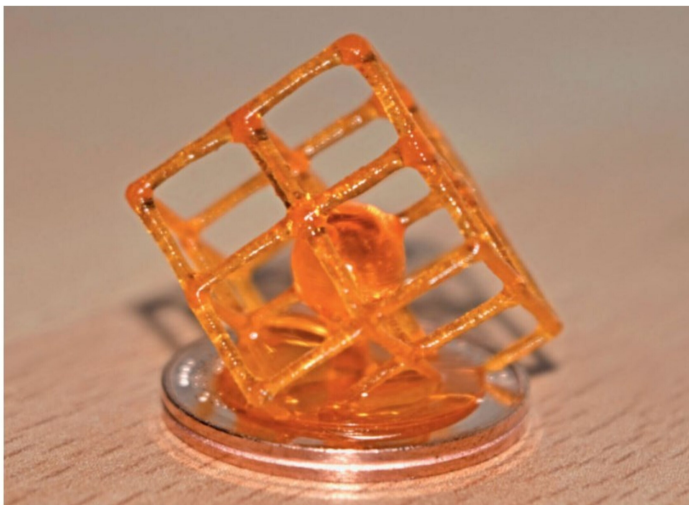
lien wie Isopropanol oder Ethanol – und je nach Verfahren mit UV-Licht – teilweise unter Wasser – nachbelichtet werden. Die günstigsten Geräte für diese Verfahren gibt es ab etwa 600 bis 750 Franken. Sie arbeiten mit einem LCD-Panel und einer UV-Lampe. Die Mittelklasse solcher 3-D-Drucker kostet 1800 bis 3500 Franken. Für den industriellen Einsatz in der Zahnmedizin, bei Goldschmieden oder in anderen Bereichen sind schnell mal 12 000 bis 18 000 Franken fällig – es gibt aber auch Geräte, die nochmal ein Vielfaches davon kosten. Es kann nur in der Farbe des jeweiligen Harzes gedruckt werden, und je nach Harz gibt es eine geringe bis extreme Geruchsbelastung.

Welches Verfahren ist besser geeignet?

Welches der beiden Verfahren besser geeignet ist, kann man pauschal nicht sagen. FDM ist deutlich einsteigerfreundlicher und verzeiht kleine Fehler eher als Verfahren, die mit Resin arbeiten. Dafür kann man mit Resin und den richtigen Einstellungen deutlich mehr Qualität bei kleinen Baugrössen erreichen. Bei den Kosten ist ebenfalls ein Unterschied feststellbar. Die Kosten für den 3-D-Drucker selbst sind bei FDM geringer und die Kosten für das Druckmaterial ebenso.

Wer kann 3-D-Drucker verwenden?

3-D-Drucker kann grundsätzlich jeder verwenden. Bessere Geräte (also ab 350 bis 600 Franken für FDM-3-D-Drucker) sind aber meist einfacher in der Bedienung, da sie gut dokumentiert sind und man im Fehlerfall beim Hersteller um Hilfe bitten kann. Grundsätzlich ist 3-D-Druck aber ein sehr komplexes Thema, es gibt zahlreiche Parameter, die man optimieren kann, um gute Ergebnisse zu erhalten. Dieses gesammelte Wissen kann man nicht auf wenigen Seiten zu Papier bringen, vielmehr ist eine Online-recherche vor dem Kauf empfehlenswert.



Übung macht den Meister: ein Probedruck mit einem in Eigenbau erstellten Resin-3-D-Drucker.



3-D-gedruckte Objekte werden meist zusätzlich innen befüllt, um die Stabilität zu gewährleisten.

3-D-Druck erfordert 3-D-Modelle

Grundsätzlich ist der Ablauf beim 3-D-Druck folgender: Objekte werden in einer CAD-Software oder einer Modellierungssoftware (zum Beispiel das kostenlose Blender) erstellt. Anschliessend wird das Objekt der Wahl als 3-D-Datei exportiert, meist wird hier das STL-Dateiformat gewählt. Anschliessend kommt eine Software ins Spiel, die man Slicer nennt. Sie besitzt im Grunde genommen nur die Aufgabe, das 3-D-Objekt in Schichten – meist Layer genannt – zu unterteilen. Diese Schichten werden dann automatisiert in G-Codes (ähnlich denen von CNC-Fräsmaschinen) umgewandelt. Der G-Code kann anschliessend an den 3-D-Drucker übermittelt und ausgedruckt werden.

Wer ganz bestimmte Objekte drucken möchte, sollte sich zudem Gedanken machen, wie man an entsprechende 3-D-Modelle kommt. Es gibt zahlreiche Bibliotheken für Modelle, die grösste ist Thingiverse. Es jedoch bei Weitem nicht alles als 3-D-Modell verfügbar, gerade im Bereich Modellbau und Modellbahnen gibt es erst ein sehr kleines Angebot. Wer also etwas ganz Bestimmtes möchte, sollte entweder eine CAD-Software oder ein Modellierungstool beherrschen. Es ist folglich nicht mit dem Kauf eines 3-D-Druckers getan. Und oft ist gerade das Erlernen einer CAD-Software oder eines Modellierungstools das grösste Hindernis beim Einsteigen und gar nicht die 3-D-Drucktechnik selbst.


Fazit

3-D-Druck ist günstiger als viele glauben, Einsteigergeräte erhält man bereits ab einigen 100 Franken. Um 3-D-Druck sinnvoll nutzen zu können, sollte man CAD oder ein Modellierungstool wie Blender kennen und nutzen lernen. Die Verfahren, die für den Hobbyeinstieg infrage kommen, sind FDM sowie Druckverfahren mit Resinen. Wel-



Ein 3-D-gedrucktes Objekt aus Laybrick, einem sandsteinartigen Filament. Wie man auf dem Bild sieht, lassen sich feinste Details kaum darstellen, und es kommt vermehrt zur Bildung von Fäden.

ches der Verfahren am besten ist, kann man pauschal nicht sagen. Beide haben Vor- und Nachteile, und je nach Anwendungsfall eignet sich ein anderes Verfahren besser. Wer sich für 3-D-Druck interessiert, kann sich

auch noch andere Verfahren wie das Lasersintern ansehen. Aufgrund der enorm hohen Kosten sind solche Verfahren für eine reine Hobbyanwendung allerdings nicht interessant. 



Statue aus Laybrick. Das Material eignet sich hervorragend, um glatte Oberflächen zu erzeugen (die einzelnen Schichten sind kaum noch sichtbar).

Ein Fachmann auf dem Gebiet des 3-D-Drucks

Dominik Laa studiert derzeit Wirtschaftsinformatik an der Technischen Universität Wien. Seit mehreren Jahren beschäftigt er sich mit 3-D-Druck und anderen neuartigen Technologien. Er schreibt regelmässig Artikel für 3Druck.com, das grösste unabhängige Onlinemagazin für 3-D-Druck-Technologien im deutschsprachigen Raum. Ausserdem befasst er sich in seiner Freizeit mit der Eigenentwicklung von 3-D-Druckern und der Programmierung von Embedded Systems.



Eigenbaumodelle in Spur H0 von Jürg Ryser (Teil 2)

Westlich von Bern gibt es weitere Modellbahnträume

In der LOKI-Ausgabe 5|2018 erzählte unser Autor Dominik Gurtner etwas über die Eigenbaumodelle in Spur H0 von Jürg Ryser. In dieser Ausgabe führen wir die Reise der Modellbahnträume fort. Wir bewegen uns von Bern in Richtung Romandie und begegnen dabei vielen, neuen und sehenswerten Eigenbaumodellen, welche von Modellbahnherstellern bislang nie umgesetzt wurden.

Von Dominik Gurtner (Text und Fotos)

Auch westlich von Bern finden sich interessante Privatbahngesellschaften, das fand auch Jürg Ryser. Solche Bahnen wiesen vor geraumer Zeit noch einen äusserst vielfältigen Fahrzeugpark auf. Dabei handelte es sich sowohl um eigens ab Industrie angeschaffte Fahrzeuge als auch um Rollmaterial, welches als Occasion von anderen Bahngesellschaften erworben und danach noch dementsprechend umgebaut wurde. Nach den «bernischen» Fahrzeugen in der LOKI 5|2018 kommen in dieser Ausgabe nun verschiedene Fahrzeuge von den Bahnen GFM, STB und CJ zum Zug, welche das Bahnbild entsprechend prägten.

Chemins de fer fribourgeois Gruyère–Fribourg–Morat (GFM)

Die GFM entstanden 1942 aus der Fusion der meterspurigen Chemins de fer électriques de la Gruyère (CEG), der normalspurigen Freiburg-Murten-Ins-Bahn (FMA) und der ebenfalls normalspurigen Bulle-Romont-Bahn (BR). Im Jahr 2000 fusionierten die GFM mit der Transport en commun de Fribourg (TF) zu den Freiburgischen Verkehrsbetrieben (TPF).

Sensetalbahn (STB)

Die Sensetalbahn AG (STB) war ein Eisenbahnunternehmen in der Schweiz mit einer 11,5 km langen Eisenbahnstrecke von Fla-

matt über Laupen nach Gümmenen und wurde 1904 eröffnet. Die Aktien der Gesellschaft gingen 2001 an die SBB und «Die Post» über. Seither wird die Infrastruktur der STB unter Betriebsvertrag durch die SBB geführt.

Chemins de fer du Jura (CJ)

Die Chemins de fer du Jura (CJ) oder eben Jurabahnen sind eine kleine Schweizer Bahngesellschaft im Jura. Sie betreiben ein meterspuriges Schienennetz und eine Normalspurstrecke sowie mehrere Autobuslinien. Sie entstanden 1944 aus der Fusion diverser Bahnen. Noch heute weist diese Bahn einen spannenden Fuhrpark auf.

GfM ABDe 4/4 161 mit GfM-Anhängewagen B 351

Im Gründungsjahr 1942 verfügten die GfM über zwei normalspurige Strecken, die dampfbetriebene Bulle-Romont-Bahn und die mit Gleichstrom und Stromschienen betriebene Fribourg-Morat-Anet-Bahn (FMA). 1946 wurde die FMA dann mit Wechselstrom betrieben, mit dem gängigen Stromsystem wie die meisten Schweizer Normalspurbahnen. Für den Betrieb auf der FMA wurden dann sieben neue Triebwagen des Typs ABDe 4/4 161–167 beschafft, 1947 kamen noch zwei Personenwagen zum Anhängen auf der FMA dazu (C4 351–352,

später B). Die beiden von der SIG gelieferten Leichtstahlwagen unterschieden sich stark von den SBB-Leichtstahlwagen, da die von den GfM nur gerade 18,1 Meter lang waren und keine Faltenbälge aufwiesen. Die WC-Anlage befand sich an einem Wagenende. Diese zahlreichen Details sind auch im Modell sehr gut zu erkennen – der Wagen musste also aufgrund seiner «exotischen Bauart» von Grund auf neu gebaut werden. Auf der Linie nach Bulle war das Fahrgastaufkommen lange sehr bescheiden. Aus diesem Grund reichte oft ein

einzelner Triebwagen. Bis ins Jahr 2005 setzte man die Triebwagen häufig mit Güterzügen mit Personenbeförderung (GmP) auf der Linie Romont–Bulle ein. Immer noch vorhanden sind die Triebwagen 161, im Einsatz als Bahndienst-Triebwagen Xe 537 161 bei der TPF, und der 2009 mit einem Lastwagen verunfallte GfM ABDe 4/4 166 in der Ursprungslackierung dunkelgrün-creme. Die im Modell realisierte Zugskomposition hat am Zugsschluss noch einen Güterwagen der Freiburger Brauerei Cardinal angehängt.



GfM ABDe 4/4 171

Mitte der 1960er-Jahre beschafften fünf Privatbahnen in der Schweiz die sogenannten «EAV-Triebwagen» (Eidgenössisches Amt für Verkehr, heute Bundesamt für Verkehr [BAV]). Die Bestellung der zwölf (tech-

nisch) relativ identischen Trieb- und Steuerwagen wurde durch das EAV koordiniert. An die GfM gingen mit dieser Bestellung der Triebwagen ABDe 4/4 171, drei Steuerwagen und zwei Zwischenwagen.

Abgeliefert wurden die Fahrzeuge im damals üblichen Dunkelgrün-Creme der GfM. Der Triebwagen wurde im Regionalverkehr auf der Linie Freiburg–Murten–Ins eingesetzt. Da dieser Triebwagen damals das

stärkste Triebfahrzeug der GFM war, wurde der ABDe 4/4 171 auch oftmals im strengen Güterverkehr eingesetzt.

Das Modell von Jürg Ryser stellt den Ablieferungszustand des GFM-Triebwagens dar. Erst 1983 wurde der Triebwagen dann an die damalige Mittelthurgaubahn (MThB) verkauft, dies nachdem die GFM

damals die modernen KTU-NPZ-Triebwagen RABDe 4/4 171 und 172 erhalten hatte.

2004 trat der Triebwagen die Rückreise zurück in die Romandie an, wo er zu den Transports Vallée de Joux-Yverdon-les-Bains-Ste-Croix (TRAVYS) gelangte. Seither pendelt er vor allem in der Hauptverkehrszeit zwischen Vallorbe und Le Brassus

hin und her. Das abgebildete GFM-Modell beeindruckt vor allem durch die exakte Bemalung mit den feinen Zierstreifen. Beim Nachbau wurde jedes Detail berücksichtigt, wie beispielsweise das für die GFM typische Freiburger Wappen, die Griffstangen bei den Einstiegen oder die damals typischen Zuglauftafeln.



GFM RABDe 4/4 171

Um den 1983 an die MThB verkauften EAV-Triebwagen zu ersetzen, beschafften die GFM zwei Triebwagen des Typs RABDe 4/4 mit den Betriebsnummern 171 «La Sarine» und 172 «Vully». Der Kastenaufbau entspricht weitgehend den «Privatbahn-NPZ» der BLS, jedoch wurden die beiden GFM-Triebwagen mit zwei Führerständen ausgestattet, wodurch die Apparateschränke gegen hinten ins Fahrzeuginnere verschoben werden mussten und so nur noch ein kleines Erstklassabteil entstand. Bei den Fronten orientierte man sich damals an den

Hochleistungstriebwagen der Südostbahn (SOB). Die RABDe 4/4 können so mit den adaptierten EAV-Steuerwagen eingesetzt werden. Das Einsatzgebiet der Triebwagen war vor allem die Linie von Freiburg über Murten nach Ins. Meistens waren sie als «Alleinfahrer» von Romont nach Bulle unterwegs – bis 1996 gehörten sogar Einsätze vor Güterzügen dazu. Während der Landesausstellung «Expo 02» verkehrten sie mit vierteiligen Pendelzügen. Bei Stadler liess die Nachfolgesellschaft Transports publics fribourgeois SA (TPF) drei

Niederflurzwischenwagen herstellen. Die unterdessen RBDe 567 genannten Triebwagen der TPF werden neuerdings auch als RegioExpress (RE) zwischen Bern und Bulle eingesetzt. Dies als dreiteilige Pendelzugskomposition mit einem der drei Stadler-Niederflurzwischenwagen.

Das formschöne Modell des RABDe 4/4 171 stellt den ursprünglichen Zustand in den alten «GFM-Hausfarben» dar, wie der Wagen etwa alleine zwischen Romont und Bulle verkehrte, und passt hervorragend zum GFM ABDe 4/4 161 mit dem B 351.



STB Be 4/4 107 mit STB-Steuerwagen Bti 201

1958 und 1964 erhielt die STB von der SOB zwei Triebwagen des Typs ABe 4/4. Diese wurden mit den Nummern 106 und 107 in den Fahrzeugbestand aufgenommen. Aufgrund der relativ grossen Fensterfläche wurden die Triebwagen auch «Glaskasten»

genannt. Bei der SOB wurden vier Triebwagen kurzfristig vor Ablieferung noch mit einem Zweitklassabteil ausgestattet, da dies der Einsatz im Voralpen-Express verlangte. Die beiden STB-Triebwagen 106 und 107 erhielten 1974 den von der BLS umge-

bauten Plattform-Steuerwagen Bti 201. Das abgebildete Modell zeigt also einen klassischen Regionalzug auf der STB Mitte der 1970er-Jahre, als man noch nicht an die Stilllegung der Strecke von Laupen nach Gümmenen dachte.



STB BDe 4/6 102

Die STB übernahmen oftmals ältere Fahrzeuge von Schweizer Eisenbahnen. Bei den wohl kaum bekannten BDe 4/6 102 und 103 (ex BLS) mit den Übernamen «Graswurm» – dies aufgrund der aussergewöhnlichen STB-Hausfarben und des ländlichen Regionalverkehrs – handelt es sich um die letzte Triebfahrzeugbeschaffung der STB im Jahre 1985. Als sich das Alter auch bei diesen Triebwagen bemerkbar machte, wurde noch ein Pendelzug der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU) ange-

mietet. Es handelte sich um die ersten, leichten Doppeltriebwagen der BLS, welche ursprünglich 1938 von der SIG und SAAS geliefert wurden. Die beiden Wagenhälften wurden mit einem Laufdrehgestell verbunden und die beiden Drehgestelle an den Wagenenden je mit zwei Fahrmotoren angetrieben. Der im Modell fein nachgebildete leichte Doppeltriebwagen STB BDe 4/6 102 verkehrte auf der ganzen, kurzen Sensetalbahn zwischen Flamatt (Anschluss an die SBB-Linie Bern-Freiburg) und Gümme-

nen (Anschluss an die Linie Bern-Neuenburg der ehemaligen BN). Nach der Stilllegung des Streckenabschnittes Laupen-Gümmenen im Jahre 1993 verkehrte der Triebwagen bis zu seiner Verschrottung 1997 vier Jahre nur noch zwischen Laupen und Flamatt. Sein Bruder, der Triebwagen Nr. 103, gelangte 1999 zum Tramverein Bern. Nun ist er im Besitz von BLS Historic und verkehrt wieder als BLS BCFe 4/6 736, teilweise sogar als sonntäglicher Regionalzug zwischen Interlaken Ost und Spiez.



CJ BDe 4/4 102 mit CJ-Steuerwagen Bt 121

Die CJ verfügen über eine kurze, normalspurige Strecke von Porrentruy nach Bonfol. Ab der Elektrifikation verkehrte auf der Linie nach Bonfol ein Rangiertraktor des Typs Te III mit zweiachsigen Personenwagen. Um ein zeitgemässes Grundangebot führen zu können, beschafften die CJ 1968 mit der SZU zusammen den BDe 4/4 mit dem Steuerwagen Bt 121. 1980 konnte die CJ dann noch einen weiteren, baugleichen Triebwagen mit der Betriebsnummer 102

bestellen, welchen Jürg Ryser im Modell nachgebildet hat. Der Triebwagen war sehr schwach motorisiert und eignete sich nur für den Einsatz auf Nebenlinien mit einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Um das Gepäckabteil zu vergrössern, wurde auf eine zweite Einstiegsplattform verzichtet. 1995 kam es zu einer Kollision mit der SBB-Rangierlok Ee 3/3 16336 im Bahnhof Porrentruy. Darauf wurde der Steuerwagen Bt 201 verschrottet und durch den SZU-

Steuerwagen Bt 996 ersetzt, bei den CJ neu Bt 921. Der CJ-Triebwagen 101 wurde in der eigenen Werkstätte in Tramelan wieder repariert. Die wunderbar zusammengestellte Regionalzugkomposition der CJ stellt also den Zustand zwischen 1980 und 1995 dar. Der deutlich jüngere CJ-Triebwagen 102 wurde 2013 ausrangiert, die Nummer 101 wurde noch lange während der Schulferien als Reservefahrzeug eingesetzt, unterdessen mit der Typenbezeichnung BDe 577.



CJ De 4/4 111


Bei der Betriebsaufnahme der Martigny-Orsières-Bahn (MO) wurden vier Triebwagen des Typs BCFe 4/4 resp. CFe 4/4 bestellt. Bereits 1949 erhielten diese neue Fahrmotoren und einen neuen Transformator aufgrund des Stromsystemwechsels. 1967 erwarben die CJ den BDe 4/4 von der MO, weil das Amt für Verkehr der Beschaffung eines neuen Fahrzeuges nicht zustimmen wollte. Die Jurabahnen bauten den betagten Triebwagen, welcher bis 1980 hauptsächlich im Güterverkehr tätig war, bis zur Unkenntlichkeit um. Der alte Holzkasten wurde durch einen neuen Stahlkasten ersetzt, und eine neue Vielfachsteuerung ermöglichte einen gemeinsamen Betrieb mit den CJ-Triebwagen BDe 4/4 101 und 102. Ab Anfang der 1980er-Jahre kam es auch vermehrt zu Einsätzen vor Personenzügen. Nach der Revision 1998 erhielt der De 4/4 ein rotes Farbkleid, die cremefarbenen Zierlinien fielen weg, dafür gab es das Wappen von Vendlincourt. Die aktuelle Fahrzeugbezeichnung lautet De 587 111. Trotz der sehr kurzen Strecke nach Bonfol ist das eingesetzte Rollmaterial äusserst vielseitig und interessant – ein wahres Paradies für den begeisterten Modellbahnbauer Jürg Ryser.



Das nächste Mal gehts weiter

Nach den Fahrzeugen der BLS AG und ihren Vorgängerbahnen in der letzten LOKI-Ausgabe sowie den Westschweizer Fahr-

zeugen in dieser Ausgabe ist es mit den selbst gebauten H0-Modellen von Jürg Ryser noch nicht fertig. In der nächsten LOKI

widmen wir uns wieder den Modellbahnträumen, dieses Mal mit Fahrzeugen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). 



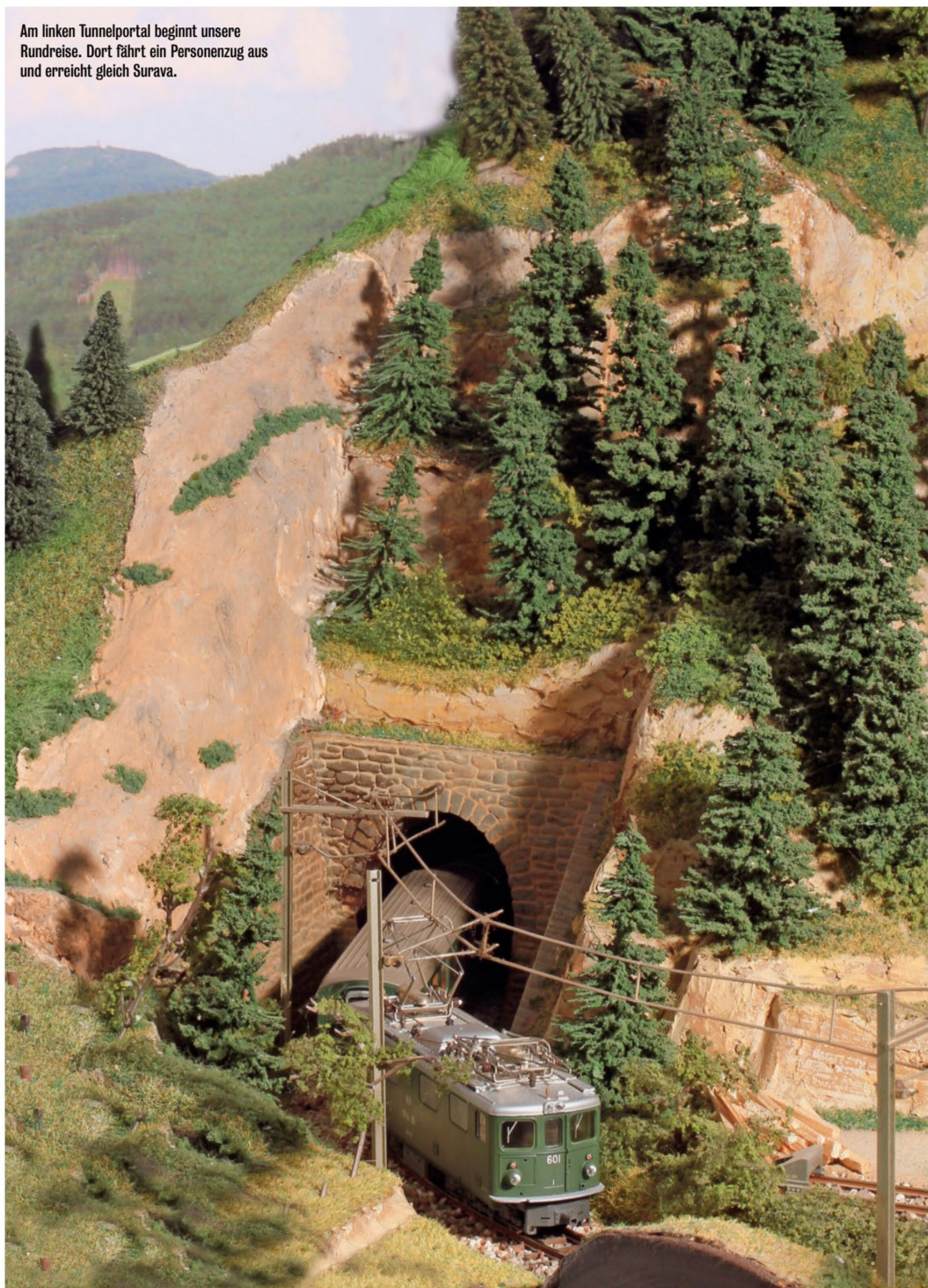
Im Vereinsheim des Glauchauer Modellbahnclubs entdeckt

In Sachsen quer durch Graubünden

Der Ursprung dieser beeindruckenden H0m-Anlage ist eine ehemalige Heimanlage von über neun Metern Länge. Nun ist die längliche Rechteckform nach dem Umzug in das neue Clubheim in eine U-förmige Aufbauform geändert worden. Neue Anlagenteile sind hinzugekommen, und jede Menge Details und Funktionen.

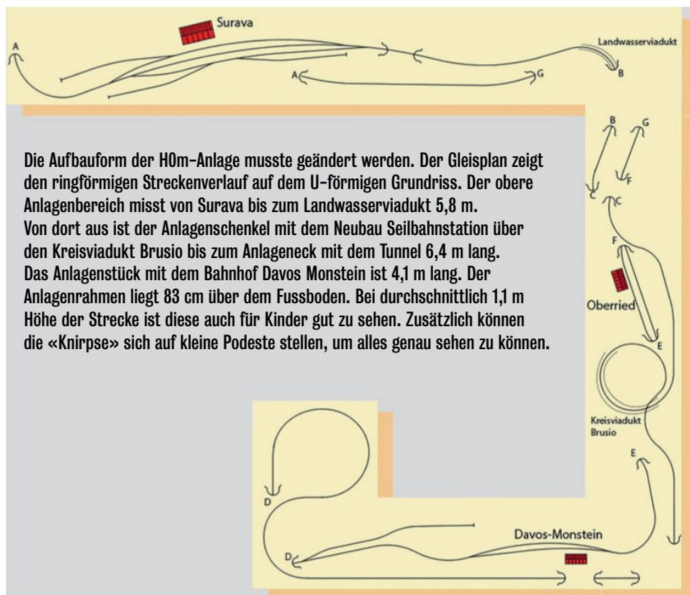


Am linken Tunnelportal beginnt unsere
Rundreise. Dort fährt ein Personenzug aus
und erreicht gleich Surava.



Von Helge Scholz (Text und Fotos)

Wenn sich die Tore des Vereinsheims des Glauchauer Modellbahnclubs zur Ausstellung öffnen, steht nicht nur die grosse H0-Vereinsanlage im Mittelpunkt. Ein ganzer Raum ist der Rhätischen Bahn (RhB) gewidmet. Plakate, Fahnen, Dekorationselemente des letzten Jubiläums der Bahngesellschaft, Fotos, Fahrpläne und vieles mehr empfängt die Gäste, und als Hauptattraktion die grosse H0m-Anlage. Sie hat ihre eigene Geschichte. Diese reicht bis vor das Jahr 1989 zurück. Das Jahr, als sich der Eiserner Vorhang zwischen den beiden deutschen Staaten zur Wiedervereinigung angehoben hat und kein Vorbildthema mehr für die Eisenbahn- und Modellbahnfreunde östlich der innerdeutschen Grenze unerreichbar war. Die Anlage ist eigentlich eine Heimanlage von neun Metern Länge. Gebaut hat sie Engelbert Mazur Mitte der 1980er-Jahre. Der Glauchauer konnte als Frührentner schon vor der politischen Wende ins westliche Ausland reisen. Für ihn war dies zwar nicht einfach, da er aus gesundheitlichen Gründen nicht so mobil wie gewünscht unterwegs sein konnte. Dennoch





Die noch grüne Ge 4/4' 601 ist in Surava angekommen. Der Rangiertraktor Te 2/2 ist mit dem Abstellen von Güterwagen beschäftigt.

zog es ihn auch in die Schweiz, wo er die RhB kennen und lieben lernte. Mit vielen Erinnerungen im Herzen, Inspiration und Willenskraft begann er, auf seinem Dachboden eine H0m-Anlage nach RhB-Vorbild aufzubauen. In der damaligen DDR warlich kein gewöhnliches Anlagenthema.

«Schweizer» Reiseleiter in der DDR

Die Hauptbahn, ob ein- oder zweigleisig, mit der abzweigenden Nebenbahn ins Gebirge war und ist die Erfüllung aller Modellbahnerträume. Nicht so bei Engelbert Mazur. Er baute eine Anlage mit einem aussergewöhnlichen Thema. Von Anfang an war geplant, Graubünden im Massstab von 1:87 auf Modellbahnausstellungen in der Heimatstadt vorzustellen. So schlüpfte er auch in die Rolle eines kleinen «Reiseleiters», denn was auf der Anlage zu sehen war, kannten die wenigsten der Gäste von Bildern. Lektüre zu dem Thema RhB gab es in der ehemaligen DDR nicht. Zu entfernt war die Eisenbahnwelt Graubündens, und zudem rauchten im Bahnbetriebswerk sei-

ner Heimatstadt noch die Dampflokomotiven dreier Baureihen!

Im eigenen Hobbyraum, sprich dem Dachboden, wurde es für den passionierten Modellbahner irgendwann zu eng. So übergab er die Modellanlage um das Jahr 1993 seinen Glauchauer Modellbahnfreunden als Dauerleihgabe. Fortan wurden die Vereinsräume im Bahnhofsgelände von St. Egidien das neue zu Hause der Anlage. Jenes Quartier musste aber Jahre später aufgegeben werden. Die DB AG veräusserte das Gebäude in private Hand. So waren die Glauchauer Modellbahner gezwungen, sich ein neues Vereinsheim zu suchen. Im Stadtgebiet wurden sie fündig, werkten dann nicht als Landschaftsbauer, Elektriker oder Bausatzmonteure, sondern nahmen Maurerkelle, Farbeimer und Fussbodenbelag in die Hand, sodass 2013 das neue Domizil bezogen werden konnte. Hier erhielt die H0m-Anlage einen eigenen Raum. Dieser war nun aber quadratisch. Die Anlage passte in ihrer ursprünglichen Aufbauform nicht mehr hinein. Ein Umbau begann, und

die «gewohnten Werkzeuge» kamen wieder an die Reihe.

Kleines Lebenswerk

Engelbert Mazur konnte den neuen Aufbauort und die damit vorgenommenen Neubauten an der Anlage leider nicht mehr miterleben. Er ist aber in den Herzen seiner Glauchauer Modellbahnfreunde immer dabei, wenn die Augen der Besucher vor der Anlage zu leuchten beginnen. Mit einer kleinen Schautafel wird des Erbauers gedacht. Zeitungsauschnitte sind dort ansprechend dekoriert. Sie zeigen ihn vor der Anlage bei der Dekoration kleinster Details, wie er die Anlage bei einer Ausstellung im Glauchauer Schloss präsentiert und wie er den Besuchern die Modellbaubilder erklärt. Eine schöne Geste.

Die heutige Anlage

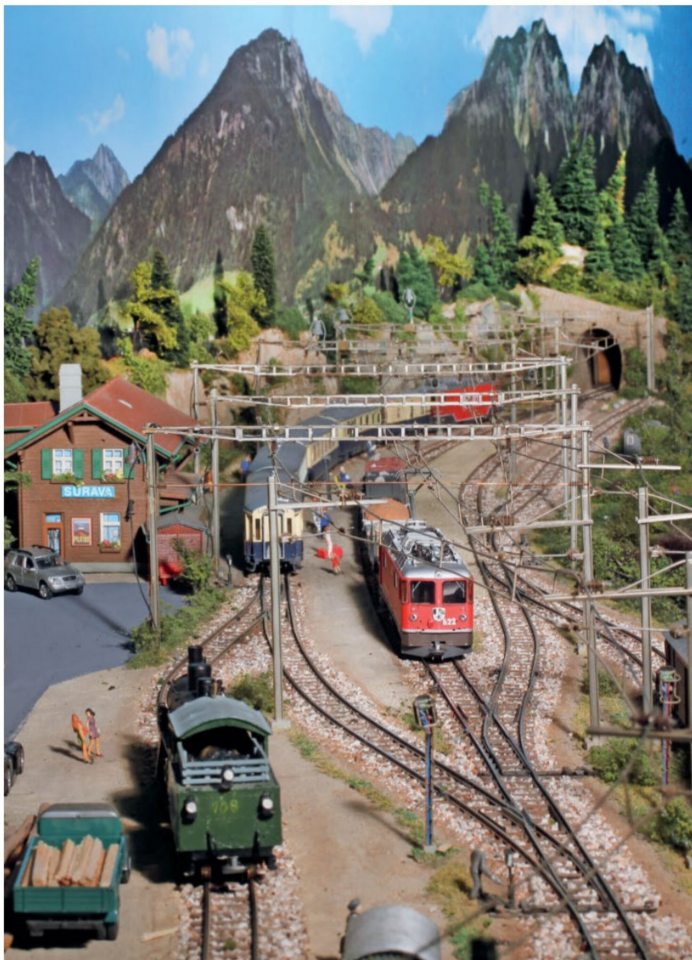
Doch nun soll der Rundgang beginnen und einiges vom Bau und Betrieb der H0m-Anlage berichtet werden. Das Betriebskonzept ist ein Ringverkehr. Zudem erfolgt der nur

in einer Richtung. Wenn Sie, werte Leser, nun auch einen Zug in der Gegenrichtung erkennen, so ist dies ein erster Trick der Modellbahner, mit dem sie die Betriebsmöglichkeiten der Anlage erweitert haben. Gleich zu Beginn des Berichts ist der Gleisplan zu sehen. Rechts unterhalb der Station Surava ist ein tiefer liegender Streckenabschnitt auszumachen. Im Anlagenhintergrund wurde von der Höhe Landwasserviadukt bis kurz vor den linken Tunnelausgang A ein an der hinteren Anlagenkante verlaufendes verdecktes «Abstellgleis» eingebaut. Sozusagen ein Überholgleis. Hier wartet seit Kurzem ein Zug mit einer umgepolten Lokomotive. So kann sie als Gegenzug ohne veränderte Polarisierung in den Betriebsablauf eingebunden werden.

Weil wir einmal beim Thema sind: Engelbert Mazur hat die Anlage analog verdrahtet und für eine Einmannbedienung ausgestattet, also für sich. Nun steht bei Ausstellungen hauptsächlich Modellbahnfreund Peter Pietsch am Steuerpult. Das Stellpult ist von vorn, an der Schräge vor Surava, nach hinten zum Landwasserviadukt gewandert. Am alten Standort konnte der Erbauer die neun Meter lange Anlage bestens einsehen. Die neue Aufbauform hätte das nicht zugelassen. Mit einigen zusätzlichen Zentimetern Körpergrösse ausgestattet kann der neue Chef am Regler alles von seinem «Regiepult» an der rechten hinteren Anlagenecke aus überblicken. «Bei Ausstellungen schon keine leichte Sache», erzählt er, «die Fragen der Gäste wollen beantwortet werden, aber ich darf den Fahrbetrieb mit drei Zügen nicht aus dem Auge verlieren.» Die drei Züge werden mit den in den drei Stationen eingerichteten abschaltbaren Gleisabschnitten auf Distanz gehalten. Eine Steuerung über Reedkontakte ist nicht eingebaut, und eine Digitalisierung würde das Budget des Vereins überansprechen. So ist hier noch echter «handgemachter» Modellbahnbetrieb mit Handregler und Kippschaltern zu erleben. «Auch da die Modelle unterschiedlich schnell fahren, ist es notwendig, genau hinzuschauen, wo die Züge sich befinden. Und wenn es rumpelt, sehe ich das von meinem Platz aus sofort, kann eingreifen und notfalls auch unter verdeckte Abschnitte gelangen, denn einzelne Geländepartien können abgehoben werden. Wenn der Ausstellungstag sich seinem Ende zuneigt, weiss man, was man gemacht hat.»



Auf dem anderen Abstellgleis wartet die Ge 4/4 II 622 auf einen weiteren Einsatz.



Hochbetrieb in Surava. Der Pullmanzug kreuzt einen kurzen Lokalgüterzug.



Schöne Lichtspiele im Bahnhof Surava. Das Seitenlicht «streicht» die Lokomotivkästen.



Die Einfahrt des Bündner Luxuszuges erleben wir vor der Gebirgswelt von Surava.

Die Sache mit den Stromabnehmern

Nun wieder zurück zum Rundgang. Aus dem Tunnel kommen die Züge von links nach Surava hinein. Drei Abstellgleise werden zum Abstellen von Wagen oder Lokomotiven genutzt. Alle Gleise sind vorbildgerecht mit einer Fahrleitungsanlage überspannt. Die hatte schon der Erbauer installiert. Sagen wir einmal «glückliche Umstände» erlaubten es ihm, das nötige Material «aus dem Westen» zu erhalten. Die Fahrleitungsanlage ist nicht verspannt. So fahren die Bemo-Modelle auch alle mit eingezogenen Pantografen. Ein Sachverhalt, der den Glauchoauer Modellbahnfreunden durchaus bewusst, aber nicht zu ändern ist. Da reißen sie sich in den Grossteil der Modellbahnfreunde ein. Zu gross ist das Risiko, beim Fahren mit angelegtem Bügel ohne Abspannung Schäden zu verursachen. In einigen Bogenabschnitten würde zur Sicherheit eventuell auch der Mastabstand verkürzt werden müssen.

Aus Surava geht es weiter in Richtung Landwasserviadukt. Den Streckenverlauf begleitet eine wildromantische Landschaft. Die Felsen sind aus Styropor geschnitten und mit Gips überzogen. Hauptsächlich Heki-Tannen sind für die Bepflanzung ein-



Die Rückfahrt des Pullmanzuges verfolgen wir bei der Einfahrt in den Bahnhof Surava aus der Gegenrichtung am Kurztunnel.

gesetzt worden. Nach dem Kurztunnel und einem eleganten Bogen geht es auf 45 cm Höhe über das weltbekannte Bauwerk im Massstab 1:87. Aus Sperrholzplatten ist der Korpus entstanden. Der gesamte Kunstbau erhielt dann einen Überzug aus Strukturkartonplatten. Hinter dem Viadukt folgt ein tiefes Flusstal. Mit Noch-Wassereffekt ist der sprudelnde Gebirgsbach gestaltet. Das Material hat seine Vorzüge in der Viskosität. Es trocknet glasklar auf. Im Gegensatz zu Giessharz fließt es nicht in die Ebene zurück.

Die neuen Anlagenteile

Nun geht es in einen klassischen Kehrtunnel mit einem Höhengewinn. Diesen Bereich haben die Glauchauer Modellbahnfreunde nun als erstes Ergänzungsteil der Anlage selbst gebaut. «Die Felsen sind aus Styropor geschnitten und mit dem LötKolben in Form gebracht. Dann erfolgte die Farbgebung. Da haben wir ganz schön geschwitzt, denn diese der alten Anlage farblich genau anzugleichen, war nicht so einfach», tönt es aus der Runde. Durch den Aufbau zum «U» war der neue Abschnitt notwendig. Wenn die Strecke aus einer Steinschlaggalerie wieder auftaucht, führt eine Schwebebahn zum Gipfel über die Strecke hinweg. Den Bausatz einer Fallers-Seilbahn konnte ein Vereinsfreund günstig ersteigern. Die Bahn vom Tal hinauf zum Gipfel wurde gleich als das erste Funktionsmodell konzipiert. Am Anlagenrand ist ein Schalter montiert. Dort können die Gäste – gedacht wurde an die Kinder – die Seilbahn in Betrieb setzen. Mit einem Verzögerungsbaustein wird ein «Dauerbetrieb» unterdrückt, und ein weiterer Baustein steuert die automatische Umschaltung des Motors für den Gegenrichtungsbetrieb.

Über eine grosse Gitterbrücke führt die eingeleisige Strecke zum Kreisviadukt Brusio. Dass den Betrachtern hier kein «Kitsch» vorgeführt wird, beweist ein genau über dem Modell aufgehängtes Vorbildfoto. Das Bauwerk ist allen Eisenbahnfreunden wohl bekannt, nur das kann man nicht bei jedem Besucher voraussetzen. Umso mehr sind diese dann erstaunt, wie die Züge beim Viadukt in einer Spirale nach unten gelangen. So drängen sich an dieser Partie schnell einmal die Gäste. Nicht umsonst wird also der Bericht mit einem Motiv des Brusioer Viadukts eröffnet. Nun schwenkt die Strecke in den Hintergrund. Die Tiefen- ➤

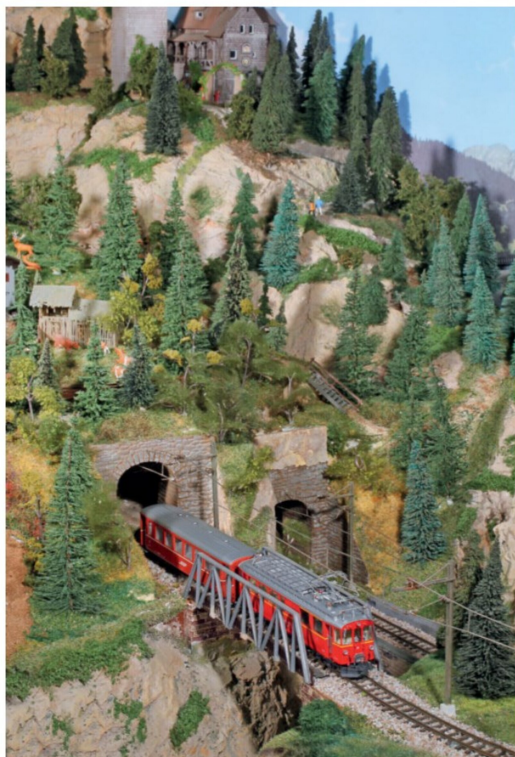
Lesen Sie weiter auf Seite 95



Der Landwasserviadukt ist eines der Markenzeichen der RhB. Hier der Blick aus dem Tal nach oben.



Es müssen nicht nur die «Starzüge» den Kunstbau befahren, ein Rangiertraktor mit einem kurzen Übergabezug ist gleichfalls schön.



Der Tunnelausgang in Richtung Filisur. Hier schliesst sich ein Neubauteil an.



Traktionswechsel. Die Schleppenderlok G 4/5 108 kommt uns hier entgegen.



Mit der Seilbahn geht es von Oberried hinauf zum Gipfel. Auf dieser kleinen Fläche gibt es eine Kreuzung von insgesamt vier Verkehrswegen.



Die Ge 4/4' 601 fährt mit einem Personenzug, bestehend aus grünen RhB-Einheitswagen, in den Kreiseldiukt von Brusio hinein.

Nun ist auch das «Krokodil» einmal zu sehen. Über den Spitznamen der Ge 6/6' und darüber, welche Aufgabe ein «Postbus» hat, informieren die Modellbahnfreunde ihre Gäste gern und ernten erstaunte Blicke.



Die Ge 6/6' 411 hat den Tunnel mit 90-Grad-Bogen befahren und passiert oberhalb Davos Monstein einen Bogenviadukt. In der Station ist der Pullmanzug eingetroffen. Der Güterzug folgt dem Reisezug voller Touristen.



Ein Blick in das Elektrizitätswerk. Diesen Anlagenbereich haben die Modellbahnfreunde an die alte Heimanlage angesetzt und mit einem Anschlussgleis für Materialtransporte ausgerüstet.





Bei dem Schweizer Thema kann man einen solchen (banalen) Blickwinkel schon riskieren: Ein Personenzug fährt ein, der Tm 2/2 muss die Durchfahrt abwarten.

wirkung entstand durch weitere eingesetzte Segmente wegen des neuen Aufbaus und zur Erhöhung der Anlagentiefe vorge-setzter Geländepartien. Das gesamte Dorf im Umfeld der Station Davos Monstein ist nach 2013 hinzugekommen. Die Strecke führt nach verdecktem 90-Grad-Bogen oberhalb von Davos Monstein weiter und in einen Gegenbogen hinein. Dieser Abschnitt ist noch ein Segment von Engelbert Mazur. Hinter dem Anlagensegment mit dem Gegenbogen und dem Kurzviadukt fällt das Niveau der Strecke zur Anlagengrundplatte hinunter. Durch einen Tunnel geht es zurück nach Davos Monstein. So beginnt die Rückführung der Strecke bis weit nach Surava. Vor dem Bahnhof ist eine Anlagenplatte mit einer Autowerkstatt, einem Elektrizitätswerk und einem Strassenverlauf mit Kreisverkehr angeschaut worden. Die Autowerkstatt ist wieder ein Funktionsmodell. Das hat es sprichwörtlich in sich! Nach dem Knopfdruck wird ein Kleintransporter in die Werkstatt gezogen. Durch die grossen Fenster sieht man, wie er auf der Hebe-



RhB heisst auch beständiger Güterverkehr auf der Schiene. Vorn der Kreisverkehr der Landstrasse.

bühne angehoben wird. Ein Schweisser «schwenkt» hinzu. Einige kurze Blitzer folgen, und nach der «Reparatur» senkt sich die Bühne wieder, und der Transporter gelangt zurück auf den Hof, bis der nächste Besucher das Schauspiel verfolgen möchte. Die gleich daneben über einen Taster auszulösenden Holzfäller sägen da einfach nur vor sich hin.

Die Strasse auf dem neuen Anlagenteil hat eine Funktion. Alles ist hier für den Einsatz des Faller-Car-Systems vorbereitet. So ergibt sich auch der Sinn des Kreisverkehrs. Von hier aus geht es dann später einmal auf vier Rädern bis unter den Gipfel mit der Seilbahnstation. Darunter können die Autos das zweite Mal wenden.

Aus Davos Monstein heraus verläuft die Ringstrecke etwas getarnt zurück. Genau unter der Seilbahn kommt noch ein kleiner

Bahnhof. Oberried wirkt etwas versteckt. Die Station hat für die Regelung des Betriebs enorme Wichtigkeit. Bis Surava ist es von dort noch weit, und die Züge können wieder auf Distanz gebracht werden.

Unter dem grossen Berg hindurch kommt die rückführende Strecke noch einmal kurz ans Tageslicht und verschwindet gleich wieder. Durch den schon einmal eingangs genannten Abschnitt unterhalb von Surava ist die Fahrt über die H0m-Anlage abgeschlossen. Und alles beginnt von vorn.

45 Meter Gleis sind auf der H0m-Anlage montiert. 16 Weichen vervollständigen das Gleisbild. Wie einst geplant könnte die H0m-Anlage auch heute nach wie vor für Ausstellungsbesuche in Segmente zerlegt werden. Das ist aber nicht im Sinne der Modellbahnfreunde. Alle Gleisübergänge neu einzurichten, das Kabelsystem auszusteu-

cken und neu zu verbinden sowie die Oberleitung zu trennen und erneut zusammenzufügen, muss nicht sein. Im Vereinsheim erfreut man sich auch so an dem grossen Schauspiel.

Mit der Pflege, kleinen Reparaturen und der Umsetzung neuer Modellbauprojekte an der Anlage sind die Glauchauer Modellbahnfreunde immer beschäftigt. Das ist die Kehrseite des Modellbaus, die aber auch ihre Reize hat und eine lieb gewonnene Notwendigkeit ist. Schliesslich ist es der schönste Lohn, wenn alles reibungslos funktioniert, die Zuschauer begeistert sind und der «Stammzuschauerkreis» immer etwas Neues zu sehen bekommt. Ob schon Schweizer hier vorbeigeschaut haben? Wer weiss, vielleicht lockt die Anlage gerade einmal Sie nach «Mitten in Sachsen quer durch Graubünden!». 



Mit einem Motiv der Ge 4/5 auf dem Viadukt im Gegenbogensegment endet die Bilderreise durch die sächsische H0m-Anlage mit Schweizer Vorbild.

19 Jahre 22B
Der etwas andere
MODELLEISENBAHLADEN
Ollenweg 22B, 4226 Breitenbach
Tel. 061 781 25 26 www.22b.ch

Erfolgreich werben mit



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

Nächste Anzeigenschlüsse

LOKI 7-8|2018: 1. Juni 2018
LOKI 9|2018: 3. August 2018

Ihr Ansprechpartner
für LOKI-Inserate:



Gerne berate ich Sie persönlich und unterstütze Sie bei Ihrer Mediaplanung

Stavros Panagiotidis
Anzeigenleiter

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

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

GARTENBAHN
DIGITAL
LANDSCHAFTSBAU
BERATUNG
REPARATUREN
ZUBEHÖR

ZUBEHÖR
REPARATUREN
BERATUNG
LANDSCHAFTSBAU
DIGITAL
GARTENBAHN

Wir freuen uns auf Ihren Besuch
IHR MODELLEISENBAHN-SPEZIALIST
WWW.HESS-MODELLEISENBAHNEN.CH

ZUBA-TECH

Zu kaufen gesucht:
Modelleisenbahnen
alle Spuren und Blech

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

Langjährige Erfahrung

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

Fehlt Ihnen die Zeit
zum Bau einer Modellbahn?

Ich baue Ihre digitale
Heimanlage!



079 902 72 61

WHD-Modelleisenbahn.ch

Wiederkehr Handel und Dienstleistungen
Dorfstrasse 6 8465 Wildensbuch
Tel 052 319 23 90 info@whd-modelleisenbahn.ch

Samstag, 16. Juni 2018, bei uns:
Hersteller steht Rede und
Antwort...

Das CAN-digital-Bahn Projekt

- für alle Spuren
- einfacher Aufbau
- sehr vielseitig

WIR partner

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 Ostermündigen
Telefon 031/931 90 20, Fax 031/931 90 28
www.obbo.ch, immer 2

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





Anlage

Der Berg ruft

Der 70-jährige Karl-Ernst Klee hat sich im Massstab 1:87 ein Diorama des Grossen Mythens samt Bergrestaurant nachgebaut. Das Besondere an dieser Anlage ist, dass der Modellbauer selber noch nie auf den 1898 Meter hohen Innerschweizer Gipfel gewandert ist.

Foto: Karl-Ernst Klee



Nachwuchs

Magazin für die Feuerwehr

Im Märklin-Startset befindet sich ein Feuerwehrauto, nun soll ein entsprechendes Feuerwehrmagazin her. In der nächsten Ausgabe widmet sich Henry Grossenbacher dem Selbstbau eines solchen Gebäudes. Mithilfe von Internet, Photoshop und Bastelwerkzeug entsteht ein einmaliges Feuerwehrmagazin.

Foto: Henry Grossenbacher



Reportage

Modelle in der Tennishalle

An der Modellbahnausstellung in Burgdorf am Pfingst-wochenende werden zahlreiche Exponate in Spur Z bis G präsentiert. Die Modellpalette reicht von regional über national bis hin zu international. Die LOKI wird ebenfalls vor Ort sein und über die Ausstellung berichten.

Foto: MBA

Ab 22. Juni 2018 wieder bequem und vorzeitig im Abonnement. Am Kiosk etwa eine Woche später.

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

LOKI Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund

Nr. 6 | 2018 (Juni 2018)

38. Jahrgang
Erscheint monatlich, Doppelnummer in der Regel Juli/August

Einzelnummer

Schweiz: CHF 14.50
Europa: auf Anfrage

Jahresabonnement (11 Ausgaben im Jahr)

Schweiz: CHF 130.00
Europa/Übersee/Luftpost: auf Anfrage

LOKI-Spezial

Je nach Aktualität erscheinen pro Jahr ein bis zwei LOKI-Spezial, die durch einen Dauerauftrag von den LOKI-Abonnenten günstiger bezogen werden können.

Abonnemente, Adressänderungen, Leserservice

Stämpfli AG, Postfach, CH-3001 Bern
Telefon +41 (0)31 300 62 58
Fax +41 (0)31 300 63 90
leserservice@loki.ch, www.loki.ch

Herausgeber

Hans Roth
Mooshausstrasse 19, CH-3510 Konolfingen
Telefon +41 (0)79 590 68 48
hans.roth@loki.ch

Zoltan Tamassy
Talackerstrasse 47, CH-8152 Glattbrugg
Telefon +41 (0)43 540 16 63
zoltan.tamassy@loki.ch

Paketsendungen an die Redaktion
LOKI Magazin, c/o Hans Roth, Mooshausstr. 19, 3510 Konolfingen

Inseratberatung und -disposition

Stämpfli AG
Inseratmanagement, Stavros Panagiotidis
Wölflistrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern, Tel. +41 (0)44 309 90 82,
Mobile +41 (0)76 567 11 26, inserta@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 Khelifi, Stämpfli AG

Produktion und Druck

Stämpfli AG, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern
Telefon +41 (0)31 300 66 66
www.staempfli.com

Vertrieb Einzelhandel Deutschland, Österreich und Niederlande

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

Repräsentant für Italien

Quaini Pubblicità, Via Meloria 7, I-20148 Mailand
Telefon +39 (0)2 39216180, Fax +39 (0)2 39217082

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

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigungen (auch auszugsweise) nur bei schriftlicher Zustimmung der Redaktion gestattet. Für unverlangte Einsendungen (Texte, Bilder, Bücher) haftet die Redaktion nicht. Für zugesandtes und veröffentlichtes Material gehen sämtliche Rechte an den Verlag über, ausser bei anderweitiger vorheriger schriftlicher Abmachung, Kürzungen und Terminänderungen vorbehalten. Publierte 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 versagen ausdrücklich die Übernahme auf Onlinedienste durch Dritte. Jeder Verstoß gegen dieses Verbot wird vom Verlag rechtlich verfolgt. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. In dieser Zeitschrift beschriebene Basteltipps und Baumethoden dürfen nicht kommerziell verwertet werden, ausser nach vorheriger Absprache mit der Redaktion. Die Vermittlung von Originalabzügen abgedruckter Fotos sowie die Vermittlung der Fotografenausschrift ist leider nicht möglich. Wettbewerbe und Verlosungen finden unter Ausschluss der Öffentlichkeit und des Rechtsweges statt.

Ordnung in der Sammlung.

LOKI Sammel- ordner

Der LOKI-Sammelordner hilft Ihnen, Ihre LOKI aufzubewahren und als Nachschlagewerk zu nutzen.

Dank dem Ordner und der Stäbchenmechanik für jeweils einen Jahrgang sind die Hefte geordnet und sehen auch nach Jahren aus wie neu.



Bestellcoupon

- ☐ Ich bestelle _____ Exemplar(e) des LOKI-Sammelordners.
- ☐ Ich bin LOKI-Abonnent und erhalte den Sammelordner für CHF 15.00 anstelle von CHF 25.00 (exkl. Porto und Versand).
- ☐ Ich bin kein LOKI-Abonnent und bezahle für den Sammelordner CHF 25.00 (exkl. Porto und Versand).

FF 001 F12 001 001

Vorname / Name _____

Strasse / Nr. _____

PLZ / Ort _____

Telefon _____

E-Mail _____

Datum / Unterschrift _____

Gewünschte Zahlungsart

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

Einsenden an:

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

leserservice@loki.ch

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. FF 001 F12 001 001

Vorname / Name

Strasse / Nr.

PLZ / Ort

Telefon

E-Mail

Datum / Unterschrift

Gewünschte Zahlungsart

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

Einsenden an:

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

leserservice@loki.ch

Preisänderung vorbehalten



**Jetzt
abonnieren!**

