

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnhfreund



Vorbild & Modell

Die Schynige-Platte-Bahn und ihre Modelle



Reportage

Traditionelles Treffen der Modellbähnler in Burgdorf



Anlage

Diorama des Grossen Mythen in Spur H0



Modellbau

Eine einzigartige Weinberg-Monorail im Massstab 1:6



Schon wieder RhB? Ja, schon wieder.

Die LOKI-Kalender erfreuen sich bereits seit Jahren einer grossen Beliebtheit. So verwundert es kaum, dass wir für 2019 diese Tradition fortsetzen. Neben dem «Schweizer Bahnen»- ist erneut auch ein «Modellbahnen»-Kalender bestellbar. In diesem werden in erster Linie RhB-Motive zu bestaunen sein. «Schon wieder RhB?» Das wird sich vielleicht der eine oder andere fragen. Zumindest entnehmen wir das manchen Ihrer Kommentare, werte Leserschaft. Ja, schon wieder RhB. Und es werden – so viel sei jetzt bereits verraten – auch in den kommenden LOKI-Ausgaben viele RhB-Anlagenreportagen folgen. Dies hat weniger damit zu tun, dass das LOKI-Team eine besondere Vorliebe für die Bündner Bahn hegen würde. Vielmehr scheint die RhB der Modelleisenbahnszene dies- und jenseits der eidgenössischen Grenzen ganz besonders ans Herz gewachsen zu sein – wir werden bei unseren Recherchen nach Nicht-RhB-Anlagen schlicht und einfach kaum fündig.

Viel öfter erhalten wir jedoch Kommentare zu Papier- und Druckqualität des LOKI-Magazins. Und so haben wir uns entschieden, in diesem Editorial endlich das nachzuholen, was längst hätte geschehen sollen, nämlich aufzuklären. Ende 2017 war das bis dahin für das LOKI-Magazin verwendete Papier nicht mehr erhältlich. Ein ähnliches Papier war um Welten teurer. Seine Verwendung hätte entweder eine Umfangreduktion im grossen Stil oder eine massive Anhebung des Abopreises zur Folge gehabt. Wir wollten beides nicht. Und so haben wir uns für ein neues, dünneres Papier entschieden, das aber immer noch teurer ist als das alte. Auf diesem wird LOKI seit Anfang 2018 gedruckt. Wir haben uns zudem entschieden, das Heft neu mit einem Mattstrich zu gestalten, da uns dieser besser gefällt. Weil der Mattstrich für Modellabbildungen sehr schwierig umzusetzen ist, sind wir bei der Qualität noch am Herantasten. Wir sind bestrebt, das Niveau stetig anzuheben, entsprechende Massnahmen sind in die Wege geleitet. Trotz dem dünneren Papier legen wir natürlich weiterhin grossen Wert auf inhaltlich hohe Qualität mit einmaligen und unvergleichlichen Themen aus der schönen Welt der Modelleisenbahnen.

Herzlichst, Ihr



Erscheint Ende September

Die Elektropioniere der Rhätischen Bahn

Mit dem neuen LOKI-Spezial tauchen Sie in eine über hundertjährige Bahngeschichte ein.

LOKI
www.loki.ch

Jetzt
bestellen!



Bestellcoupon

- Ja, ich bestelle das neue LOKI-Spezial
Die Elektropioniere der Rhätischen Bahn zum Preis von
CHF 29.90/Euro 29,90 (zuzüglich Porto und Versandkosten).
- Ich möchte in Zukunft das LOKI-Spezial automatisch
zugestellt bekommen (Dauerauftrag). FF 001 F12 001 001

Vorname/Name _____

Strasse/Nr. _____

PLZ/Ort _____

Telefon _____

E-Mail _____

Datum/Unterschrift _____

Gewünschte Zahlungsart

- Rechnung
 Kreditkarte MasterCard, Eurocard VISA Card
Nummer
Verfallsdatum Sicherheitscode

Einsenden an:

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

leserservice@loki.ch

Preisänderung vorbehalten

Gian Brügger

1'B'1- und 1'D'1-Lokomotiven der Rhätischen Bahn (RhB) sind die Elektropioniere Graubündens. Einige der aus den Anfängen des elektrischen Betriebs stammenden Lokomotiven sind heute noch der Nachwelt erhalten.

- ▶ Der elektrische Betrieb bei der Rhätischen Bahn (RhB)
- ▶ Die kleinen 1'B'1-Lokomotiven
- ▶ Die grossen 1'D'1-Lokomotiven
- ▶ Beschreibung der Lokomotiven
- ▶ Versuchsfahrten auf der Linie St. Moritz—Scuol-Tarasp—St. Moritz im Oktober 1913
- ▶ Umbau in Rangierlokomotiven

Umfang: 132 Seiten, reich bebildert
Preis: CHF 29.90/Euro 29,90
ISBN: 978-3-7272-1794-4



Foto: Henry Grossenbacher

Für den jüngsten Modellbahnnachwuchs hat der Zubehörhersteller Faller ein Gebäudekonzept entwickelt, das sogenannte Basic-Prinzip. Wer nach diesem Prinzip baut, benötigt weder einen grossen Bastelraum noch Werkzeuge. LOKI-Autor Henry Grossenbacher hat es ausprobiert und ein Feuerwehrmagazin von Faller zusammengebaut. [Seite 24](#)



Foto: Hans Roth

Die Chemin de fer-musée Blonay-Chamby (BC) feiert in diesem Jahr einen runden Geburtstag. Seit 1968 verkehrt die faszinierende Westschweizer Bahn oberhalb des Lac Léman. Das 50-Jahr-Jubiläum ist Grund genug, der BC einen Besuch abzustatten. Gut zu wissen: Die geschichtsträchtige Bahn hat auch bei Regenwetter ihren Charme. [Seite 42](#)



Foto: Fabian Jeler

Das Sammeln von Eisenbahnmodellen ist die grosse Leidenschaft von Heinz Grüter. Über 780 Lokomotiven in den Baugrößen N, TT und Z zählt die Kollektion des Enthusiasten mittlerweile. Zudem plant und baut er mit Begeisterung Modelleisenbahnanlagen. Kurios: Sind die Anlagen einmal fertig, reissst Grüter sie wieder ab. [Seite 68](#)

Vorbild & Modell

125 Jahre Schynige-Platte-Bahn (SPB) – das Vorbild und seine Modelle.

Nachwuchs

Das Basic-Prinzip von Faller unter der Lupe von Henry Grossenbacher.

Modellbau

Sébastien Fabres aussergewöhnliches Modellbauprojekt auf einer Schiene.

Reportage

Zum vierten Mal fand die traditionelle Modellbahnausstellung in Burgdorf statt.

Reportage

Runder Geburtstag: Seit 50 Jahren fährt die Chemin de fer-musée Blonay-Chamby.

Reportage

Tag der offenen Werkstatt bei der Schinznacher Baumschulbahn.

Gesichter

Der Mann mit den über 780 Lokomotiven in den Baugrößen N, TT und Z.

Anlagenbau

Daniel Wieltsbach baut im Massstab 1:87 das Haus mit einer Ecke ab.

Modellbautechnik

Der zweite Teil der 3-D-Serie: Darauf ist beim Kauf eines Druckers zu achten.

Porträt

Dritter und letzter Teil von Jürg Ryfers Modellbahnräumen in Spur H0.

Anlage

Karl-Ernst Klees Diorama vom Bergrestaurant Grosser Mythen in Spur H0.

Rubriken

6	Marktspiegel	59	Börse
54	Veranstaltungen	60	Bahn aktuell
56	Szenen-News	98	Vorschau/Impressum

www.facebook.com/lokimagazin

www.instagram.com/loki_magazin

[Youtube: LOKI Magazin](https://www.youtube.com/user/LOKIMagazin)

www.pinterest.ch/lokimagazin

www.issuu.com/lokimagazin

Titelbild



Foto: AB-Modelle

Seit 125 Jahren bringt die Schynige-Platte-Bahn (SPB) Alpenfreunde auf den Berggrücken oberhalb von Interlaken. In der Geschichte der Bahngesellschaft gab es nebst den Pioniertaten auch Schattenseiten, wie René Stamm in seinem Artikel aufzeigt. Zudem wirft der LOKI-Autor auch einen Blick auf zahlreiche Modellnachbildungen der SPB. [Seite 14](#)

Marktspiegel

IIm | Kiss Modellbahnen

RhB-Schönheiten in sieben Varianten



Die im vergangenen Jahr als Muster vorgestellte Ge 4/4^{II} der RhB in IIm von Kiss Modellbahnen wird ab Kalenderwoche 24 an die Kunden ausgeliefert. Die zeitlosen RhB-Schönheiten in einer so noch nie gesehenen Modellumsetzung auf höchstem Niveau werden in sieben verschiedenen Varianten angeboten:

- Art.-Nr. 610 080: Ge 4/4^{II} 616 «Filisur», grün
- Art.-Nr. 610 081: Ge 4/4^{II} 619 «Samedan», grün
- Art.-Nr. 610 082: Ge 4/4^{II} 628 «Schanf», rot

- Art.-Nr. 610 083: Ge 4/4^{II} 614 «Schiers», rot
- Art.-Nr. 610 084: Ge 4/4^{II} 618 «Bergün/Bravuogn», rot
- Art.-Nr. 610 085: Ge 4/4^{II} 615 «Klosters», rot
- Art.-Nr. 610 086: Ge 4/4^{II} 624 «Celerina/Schlairigna», rot

Erstmals bei einem Modell in dieser Spurweite wurden die baulichen Unterschiede im Bereich des Kastenrahmens umgesetzt. Und was ein absolutes Highlight darstellt: Die Modelle zierte ein Stromabnehmer, der nicht ab Stange kommt, sondern ein bis ins

kleinste Detail fein konstruiertes Meisterwerk darstellt. Kiss bietet die limitierten Modelle nur digital an, sie können aber auch in beschränktem Umfang analog betrieben werden.

Die Modelle sind mit einer originalgetreuen Wippenkupplung ausgerüstet, die einfache Umrüstung auf eine IIm-Kupplung nach Wahl (zum Beispiel LGB oder Kupplix) ist vorbereitet und kann selber vorgenommen werden. Weiter liegen den Kiss-Modellen serienmäßig geschlossene Schienenträger und ein epochengerecht bekleideter Lokomotivführer nach rhätischem Vorbild bei.

Erhältlich im Fachhandel.

HO | Roco

Druckgaskesselwagen

Neu in den Verkaufsregalen ist der Druckgaskesselwagen (Art.-Nr. 76975), Bauart Zags, der Wascosa aus dem Hause Roco. Der Epoche-V-Wagen verfügt über eine detaillierte Ausführung, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 mit KK-Kinematik. **Erhältlich im Fachhandel.**



Zweiachsiges SBB- und VSB-Wagenmaterial

Die Grossmetzgerei Bell in Basel beschaffte 1911 eine grosse Anzahl Fleischtransportwagen. Einige dieser Wagen wechselten mehrere Male ihren Besitzer und somit auch ihre Anschriften. Modellbaustudio Born hat zwei weitere Versionen dieser beliebten Kühlwagen lanciert, die nun zur Auslieferung bereitstehen. Produziert wurden von der «Care de Frigorifique» der P 550011 (Art.-Nr. 5055.1-F) im Zustand von 1940-1960. Derselbe Wagen wird auch als P 550131 (Art.-Nr. 5055.2-F) im Zustand von 1960 bis zu seiner Ausrangierung 1967 angeboten.

1874 beschafften sich die einstigen Vereinigten Schweizer Bahnen (VSB) eine Vielzahl an Personenwagen, darunter auch die beiden Serien der zweiachsigen A 350-352 und AB 401-407. Gebaut wurden diese Personenswagen von der Firma Rathgeber in München. Bei den erstgenannten Wagen wurde der A 350 als Salonwagen geliefert. Die drei Wagen wurden 1902 in den Park der neuen SBB als A 321-323 integriert und im Ersten Weltkrieg zu offenen Güterwagen umgebaut. Im Zustand von 1900 liefert Modellbaustudio Born nun die Wagen VSB A 351 und 352 (Art.-Nr. 2081-F) aus. Auf Kundenwunsch gibt es diese auch in einem ockergelben Anstrich.

Ein bisschen anders verlief es bei den AB 401-407. Bei der Eingliederung in den Fuhrpark der SBB blieben bis auf ein Exemplar (wurde zum Krankentransportwagen) alle AB-Wagen. Einige Wagen wurden 1909 an die Tösstalbahn (TTB) verkauft und später wieder zurückgenommen, so auch der von Modellbaustudio Born ausgelieferte VSB AB 401 (Art.-Nr. 2080-F) im Zustand von 1900. Der besagte Wagen erlebte übrigens noch eine wechselvolle Geschichte, bis er 1957 – also 83-jährig – als X 92139 bei den SBB ausrangiert und abgebrochen wurde.

Die Modelle sind alles Fertigmodelle, welche sorgfältig aus einer Vielzahl von Ätz- und Messinggussstücken von Hand montiert wurden. Die Beschriftung wurde im Abreibeverfahren aufgebracht. Sie weisen einen Radsatz nach NEM auf und haben eine KK-Kinematik, wobei bei den Personenwagen längere Kuppelungsdiuschel beigepackt sind, damit auch sie den Radius ab 360 mm befahren können.

Interessenten wenden sich direkt an:

Modellbaustudio Born GmbH

Kluggasse 12

8640 Rapperswil

Tel. 055 211 13 03

info@modellbaustudio.ch

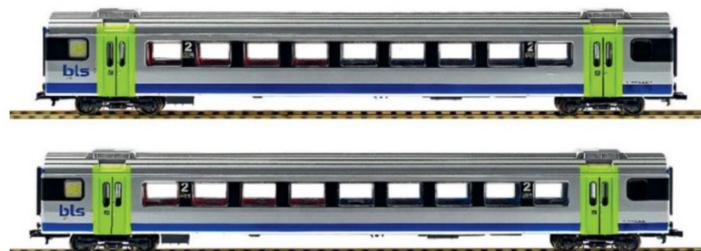
www.modellbaustudio.ch



HO | Liliput

Ergänzung für die BLS-EW-III-Züge

Im Jahr 2007 hat Liliput die EW-III-Wagen im BLS-Anstrich produziert. Auf vielfachen Wunsch wurden nun zwei weitere Wagennummern der Zweitklasswagen mit derselben Beschriftung und neuen Wagennummern als zweiteiliges Wagensed (Art.-Nr. 330504) produziert. **Erhältlich im Fachhandel.**



HO | Noch

Laser-cut-Bausätze Bahnhof «Honau»

Der Zubehörhersteller Noch wartet mit einer ganzen Reihe von Auslieferungen auf. Ab sofort im Fachhandel erhältlich ist zum Beispiel der Laser-cut-Bausatz Bahnhof «Honau» in HO (Art.-Nr. 66007). Das Vorbild steht zentral auf der steilsten Zahnrädbahnstrecke Deutschlands mit dem Namen «Echazbahn» zwischen Reutlingen und Münsingen. Der komplette Bahnhof wurde im Schweizer Chaletstil erbaut und diente als Prototyp für die württembergischen Einheitsbahnhöfe Typ III beziehungsweise später Illa, die entlang der Strecke zum Einsatz kamen. Die Krüppelwalmdachkonstruktion sowie viele der Details an Balken, Holzverkleidungen und Vorbauten blieben dabei dem Bahnhof «Honau» exklusiv vorbehalten und wurden aus Kostengründen später bei den Einheitsbauten nicht umgesetzt. Nach der Stilllegung der Strecke Mitte der 1950er-Jahre verfiel das Gebäude, bis sich der Förderverein Bahnhof Honau e. V. dem Bahnhof 2003 ehren-

amtlich annahm. Seitdem ist viel geschehen, und das Gebäude erstrahlt mittlerweile wieder im alten Glanz.

Das Aborthäuschen ist leider nicht erhalten geblieben und heute daher nicht mehr vor Ort zu finden. Für die Entwicklung des Bausatzes Aborthäuschen «Honau» (Art.-Nr. 66103) hat der Förderverein Bahnhof Honau e. V. Archivfotos und Pläne zur Verfügung gestellt. Beide Bausätze enthalten eine Bauanleitung und Spezialkleber.

Weitere Noch-Produkte wurden ausgeliefert: der Laser-cut-Bausatz «Feuerwache» mit Micro-Sound-Sirene in HO und N, Telegrafenmasten in HO sowie die Hobbyfiguren-Mega-Spar-Sets «Sitzende» für HO, TT und N. Die kleine Feuerwache findet in jedem Dorf ihren Platz. Im kleinen Turm können die Schläuche zum Trocknen aufgehängt werden, und für Feuerwehr-Fahrzeuge ist ebenfalls ausreichend Platz vorhanden. Eine Besonderheit der Wache ist der enthaltene SirenenSound. Der Anschluss

erfolgt an einen üblichen 16-V-Modellbahntrafo. Geeignet für Gleich- und Wechselstrom. Beide Bausätze (HO: Art.-Nr. 66380; N: Art.-Nr. 63380) enthalten eine Bauanleitung und Spezialkleber. Telegrafen- oder auch Telefonmasten aus Holz prägen bis heute Bahndämme und Bahnstrecken. Nach wie vor sind sie neben den Gleisen zu entdecken und ermöglichen eine zuverlässige Fernkommunikation. Die Modelle von Noch sind handbemalt. Eine Packung Telegrafenmasten (Art.-Nr. 13160) enthält vier Stück und eine 2 m lange, flexible Leitung. Die Mega-Spar-Sets enthalten 60 handbemalte, sitzende Figuren. Sie sind für die Ausgestaltung von Bahnhöfen, Parks und anderen öffentlichen Plätzen geeignet. Da die Bemalung dieser Figuren etwas einfacher gehalten ist als die der «normalen» Noch-Figuren, sind diese Sets besonders preiswert (HO: Art.-Nr. 18402; TT: Art.-Nr. 47402, N: Art.-Nr. 38402).

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Roco

Schöne blaue BLS-Reisezugwagen

Die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) bestellte bei den Schweizer Firmen SLM in Winterthur und ABB in Zürich unter der Bezeichnung Re 465 eine weiterentwickelte Universallokomotive auf Basis der SBB Re 460. Die Auslieferung der Lok in HO hat Roco für den Herbst 2018 angekündigt. Die dazu passenden Personenwagen (Art.-Nr. 74390 bis 74393) sind allerdings jetzt schon erhältlich: der 1.-Klass-Reisezugwagen sowie zwei 2.-Klass-Reisezugwagen des Typs EW IV. Alle Personenwagen verfügen über eine Inneneinrichtung und sind vorbereitet für eine Innenbeleuchtung. Die Kupplungsaufnahme erfolgt nach NEM 362 mit KK-Kinematik. Sie ergänzen den bereits erschienenen, passenden BLS-Gepäckwagen des Typs MC76, welcher ursprünglich bei der SNCF im Einsatz stand.

Erhältlich im Fachhandel.



G | LGB

Weitere RhB-Modelle für die Gartenbahn

An der Spielwarenmesse 2018 angekündigt und nun auf dem Weg in den Fachhandel ist das Modell des Rangiertraktors Tm 2/2 22 (Art.-Nr. 21411) der Rhätischen Bahn (RhB) in der Beschriftung der Epoche VI. Ausgerüstet ist er mit einem leistungsstarken kugelgelagerten Bühlner-Motor und einem mfx/DCC-Sounddecoder mit vielen digital schaltbaren Licht- und Soundfunktionen. Die digital schaltbaren Kupplungen ermöglichen es, die angehängten Wagen an jeder Stelle der Anlage abzukuppeln.

Als Sommerneuheit 2018 angekündigt und zur Auslieferung im Juni geplant ist die Fortführung der beliebten Serie der Kühlcontainer von Coop. Es handelt sich um einen Containertragwagen Lb (Art.-Nr. 45899) der RhB, beladen mit einem abnehmbaren Kühlcontainer von Coop, welcher mit dem Motiv «Salat» bedruckt ist. Der Wagen indes weist eine neue Betriebsnummer auf.

Erhältlich im Fachhandel.



Kompletter EuroCity 90 «Vauban» Brüssel– Milano

Nachdem im Jahr 2017 der EuroCity «Vauban» im Zustand der Jahre 2001–2004 ausgeliefert wurde, wird derselbe Zug dieses Jahr nun in der Zeitperiode 2003–2006 angeboten. In dieser Periode bestand der EuroCity-Zug bereits vollständig aus Wagen der belgischen Staatsbahn (SNCB) in verschiedenen Farbgebungen und wurde innerhalb der Schweiz mit SBB-Rollmaterial verstärkt.

Alle Wagen sind vorgiblgerecht mit Zuglaufschildern ausgerüstet. Das achteilige Wagenset ist in einer Auflage von nur 150 Stück produziert worden und wird in der bekannten Models-World-Verpackung geliefert.

Erhältlich bei spezialisierten Fachhändlern.
Liste siehe <http://models-world.eu>.



HO | Piko

Nicht nur Experte im Vorbildgüterverkehr

Gleich drei Vectron-Versionen von SBB Cargo International hat Piko unter seiner Expert-Linie realisiert. Dabei wurden alle drei Länder entlang des Nord-Süd-Güterverkehrskorridors berücksichtigt. Mit dem Vectron liefert Piko ein hochpräzise gefertigtes Modell, das auf der Basis eines soliden Zinkdruckgussrahmens und der Ausstattung mit bewährten Standards von Piko über zahlreiche Extras verfügt. Die Zugkraft der über alle vier Achsen angetriebenen Lok wird über zwei Hafttreifen verstärkt, die auf den innen laufenden Achsen beider Drehgestelle in diagonaler Anordnung zueinander sitzen. Zudem haben die Modelle gegenüber den ersten Auflagen neue Radsätze mit Bremsscheiben und feineren verfeinerten Dachgarten erhalten.

Erhältlich sind nun folgende Modelle:

- Art.-Nr. 59186: SBB BR 193 463 «Duisburg», Gleichstrom
- Art.-Nr. 59086: SBB BR 193 463 «Duisburg», Wechselstrom
- Art.-Nr. 59187: SBB BR 193 462 «Gallarate», Gleichstrom
- Art.-Nr. 59087: SBB BR 193 462 «Gallarate», Wechselstrom
- Art.-Nr. 97773: SBB BR 193 461 «Olten», Gleichstrom-Sonderserie Schweiz
- Art.-Nr. 97774: SBB BR 193 461 «Olten», Wechselstrom-Sonderserie Schweiz

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Weinert Modellbau

Filigranes Zubehör für den H0er



Die im deutschen Weyhe-Dreye ansässige Weinert Modellbau ist bekannt für filigranes Zubehör in verschiedenen Massstäben. Für die Spur H0 ist nun eine grosse Palette an Feinheiten erhältlich, so eine hölzerne Kabelrolle aus Weissmetall (Art.-Nr. 4477) und ein Standrohr für Unterflurhydranten (Art.-Nr. 32086). Im Bereich der Zäune gibt es einen Upgradesatz (Art.-Nr. 3277) für den Kibrizaun (Art.-Nr. 38601/9792), der aus Ätzteilen besteht. Weiter neu erhältlich ist das Zauntor mit Stacheldraht mit einem Doppeltor und einer Tür (Art.-Nr. 3275). Der Stacheldraht (Art.-Nr. 3276) selber ist auch einzeln zu haben und weist eine Länge von 140 cm auf.

Erhältlich bei spezialisierten Fachhändlern oder unter www.weinert-modellbau.de/shop.

Lang ersehnter KISS im grauen RV-Design

Vor fünf Jahren hat Liliput den SBB KISS im Design des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) realisiert. Zwischenzeitliche preislöschige Turbulenzen in China machten es unmöglich, den Zug auch in der grauen RV-Farbgebung zu realisieren. Nun konnte dieser Wunsch vieler Modellbahner doch noch erfüllt werden.

Liliput hat den RABe 511 030 als kompletten sechsteiligen Zug produziert. Es werden wie gehabt ein vierteiliges Grundset und ein zweiteiliges dazu passendes Wagensembo angeboten. Zwei Motoren in den

Endwagen treiben das Modell an, welches durchgehend mit einer Innenbeleuchtung ausgerüstet und über stromführende Kuppelungen verbunden ist. Dazu passend wird von ESU ein Sounddecoder mit dem Stadler-KISS-Sound angeboten.

Das Vorbild wurde von Stadler Rail 2010 erstmals der Öffentlichkeit präsentiert. Seit September 2010 wird der Doppelstocktriebzug als KISS (komfortabler innovativer spurstarker S-Bahn-Zug) bezeichnet. Die SBB setzen den RABe 511 seit Frühling 2012 hauptsächlich für die Zürcher S-Bahn ein.

Erhältlich sind:

- Art.-Nr. 133925:
SBB RABe 511 030, 4-teilig Gleichstrom-Sonderserie Schweiz
- Art.-Nr. 133931:
SBB RABe 511 030, 4-teilig Wechselstrom-Sonderserie Schweiz
- Art.-Nr. 133919:
SBB RABe 511 030, Wagensembo 2-teilig DC/AC-Sonderserie Schweiz
- Art.-Nr. 92465:
(ESU) Sound-Decoder RABe 511

Erhältlich im Fachhandel.



Alpenquerender SBB-Vectron in Spur N

Die SBB Cargo International hat 18 Lokomotiven des Typs Vectron für 15 Jahre angemietet. Die erste Lok vom Typ 193 ist seit Dezember 2017 in Betrieb. Jede der 18 Loks wird, wie es dazumal bei den Gebirgsloko-

motiven des Typs Ae 6/6 und Re 6/6 üblich war, seitliche Wappen erhalten.

Neu an den Fachhandel ausgeliefert wurden die BR 193 463 (Art.-Nr. 2984) mit dem Wappen von Duisburg und die BR 193

461 (Art.-Nr. 2994) mit dem Wappen von Olten. Bei letzterem handelt es sich um ein exklusiv für Arwico AG produziertes und nur im Schweizer Handel erhältliches Sondermodell.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Märklin

BLS-Baudiensttraktor mit vielen Funktionen

Für den Juni zur Auslieferung geplant ist der Gleiskraftwagen Tm 235 von Robel (Art.-Nr. 39548) als Baustellenfahrzeug der BLS AG mit beweglichem Ladekran. Er ist mit einem Digitaldecoder mfx+ und umfangreichen Geräuschenfunktionen ausgestattet. Er weist einen geregelten Hochleistungsantrieb und einen wartungsfreien Motor in kompakter Bauform auf.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | ACE – Arwico Collectors Edition

Schweizer Strassenklassiker rollen an

In einer einmaligen und limitierten Serie erscheinen unter dem Label ACE – Arwico Collectors Edition – zwei Postautos der einstigen schweizerischen Post-, Telefon- und Telegrafenbetriebe (PTT). Die von BUB hergestellten Modelle bestehen aus Metall-

spritzguss und Kunststoffteilen. Es handelt sich um einen VW «Käfer» (Art.-Nr. 2501) in der Epoche III und einen VW «Golf» (Art.-Nr. 2502) in der Epoche IV.

Ebenfalls unter dem Label ACE sind zwei Sets mit Militärfahrzeugen ausgelie-

fert worden. Das eine Set (Art.-Nr. 5106) beinhaltet zwei Willys Jeep M-38A1, ausgestattet mit BAT-Waffen, das andere (Art.-Nr. 5102) einen Willys Jeep M-38A1 mit einem Einachsanhänger.

Erhältlich im Fachhandel.



125 Jahre Schynige-Platte-Bahn (SPB) – das Vorbild und seine Modelle

Die Alpen-Gartenbahn ganz gross

Seit je begeistern die Schweizer Alpen. Der Wunsch, sie zu besteigen, liess vor über 100 Jahren unzählige kleinere und grössere Bergbahnen in der Schweiz gedeihen, so auch die Schynige-Platte-Bahn (SPB) im Berner Oberland. In deren Geschichte gab es nebst den Pioniertaten auch Schattenseiten. Werfen wir einen Blick auf die Bahn und ihre Modellnachbildungen.



Von René Stamm (Text und Fotos)

Schon vor 100 Jahren war die Schynige Platte der Aussichtsbalkon zum Jungfraumassiv und ein berühmtes Reiseziel. Aber auch heute lohnt sich ein Ausflug hierher. Vor allem wegen des botanischen Alpengartens auf 1967 Metern über Meer, der rund zwei Drittel der Alpenflora der Schweiz präsentiert. Ein gemütlicher Wanderweg mit einer Länge von einem Kilometer und einer Höhendifferenz von 40 Metern lädt zu einem Besuch ein. Der Eintritt ist sogar frei. Dazu kommt natürlich noch die eindrückliche Fahrt mit den historischen Zügen der SPB. Der Moment, um die Bahn näher kennenzulernen.

Die Vorgeschichte

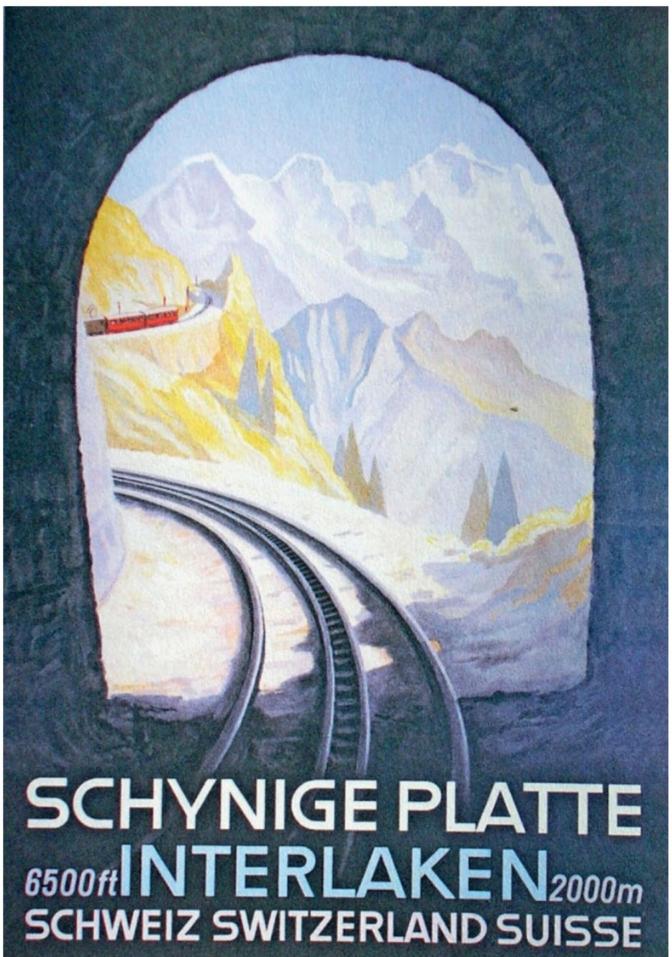
Der Gipfel der Schynigen Platte, in der Nähe von Interlaken gelegen, war immer ein interessanter Aussichtsberg, der Bergsteiger anlockte. Die Besteigung war für die damalige Zeit mühsam, schwierig und daher nicht jedermann Sache. Schon 1871 wurde die Idee einer Bahn erstmals besprochen. Im Vordergrund stand vorerst eine Verbindung ab Bönigen, befand sich doch hier eine Schiffsstation der Brienzsee Schiffahrt. Als allerdings klar wurde, dass die noch zu bauende Berner-Oberland-Bahn (BOB) über Wilderswil-Gsteig in die Lütschinetal fahren sollte, erfolgte eine entsprechende Projektänderung. 1887 erteilten die eidgenössischen Räte die Konzession. Im September 1890 gründeten die Aktionäre der Schynige-Platte-Bahngesellschaft die in der Konzession vorgesehene Aktiengesellschaft, mit Eintrag ins Handelsregister per 16. April 1891. Nach der Genehmigung des Bauprojektes durch die Behörden begannen die Bauarbeiten im gleichen Jahr. Die Lieferung des Materials erfolgte pünktlich. Selbst zwei Dampflokomotiven und Güterwagen waren vorhanden und konnten für Transporte genutzt werden.

Betrieb und Ende

Die Bauarbeiten wurden pünktlich und zielgerichtet geführt, um möglichst rasch den Betrieb aufnehmen zu können. Die Bahn weist eine Streckenlänge von 7,2 km aus, fährt auf 80-cm-Spur mit dem Zahnstangen-System Riggelnbach und hat eine maximale Steigung von 250%. Am 10. Juni 1893 feierten die Beteiligten in Interlaken die Eröffnung, und vier Tage später war die Schynige-Platte-Bahn (SPB) zum ersten Mal in Betrieb. Doch die Ernüchterung folgte



So muss die Aussicht auch vor 125 Jahren ausgesehen haben. Aufnahme bei einer Sonderfahrt 2017.



Werbung aus früheren Zeiten: Wahrzeichen der Region in Verbindung mit der Bahn.



So dürfte es in den ersten Jahren auf einer normalen Fahrt ausgesehen haben.



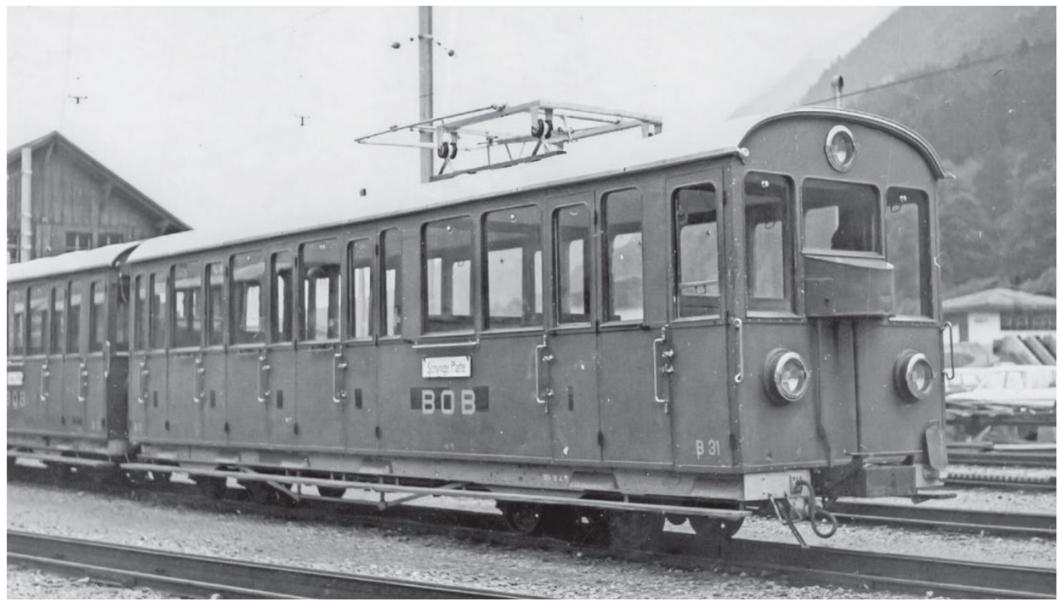
Abgestellt in Wilderswil: offener Wagen B 8, ohne Eigentumsangabe, und Lokomotive He 2/2 14.

schnell bald: Es zeigte sich, dass das vorhandene Rollmaterial – vier Dampfloks und vier Personenwagen – für die Anzahl der Fahrgäste nicht ausreichte. Zudem konnten nur an fünf von elf BOB-Zügen Anschlüsse sichergestellt werden. In Eile bestellte der Verwaltungsrat daher zwei zusätzliche Lokomotiven und drei Reisezugwagen, um so die Situation zu verbessern. Aber auch diese Massnahme brachte nicht die endgültige Lösung. Mit nur einem Ausweichbahnhof war kein den Anforderungen entsprechender Betrieb möglich. Die zusätzliche Ausweichstelle «Rotenegg» sollte bessere Bedingungen bringen. Einmal mehr erwies sich auch diese Massnahme nur als halbe Sache. Der Betrieb lief nicht besser, was sich vor allem bei den Finanzen auswirkte. Da auch noch Baumängel an der Strecke aufraten, nahte das Ende in grossen Schritten. Es ging rasch. Am 5. Dezember 1894 beschloss die Generalversammlung der SPB, den ganzen Betrieb an die Berner-Oberland-Bahn (BOB) zu verkaufen. Schon am 22. Dezember bestätigte eine ausserordentliche Generalversammlung der BOB den Kauf, sodass die SPB ab 1. Januar 1895 bereits zur BOB gehörte.

Sichere und ruhigere Zeiten

Die Sachlage beruhigte sich zusehends. Der Betrieb konnte fachmännisch organisiert werden, aber auch die Bausünden wurden zielerichtet angegangen, da die finanziellen Mittel jetzt vorhanden waren. Man schaute in die Zukunft. Bereits 1906 befasste man sich zum ersten Mal mit einer Elektrifizierung. Dies in Zusammenarbeit mit der ebenfalls zur BOB gehörenden Wengernalpbahn (WAB). Die endgültigen Entscheide dazu fielen 1911. Bereits Ende Jahr wurde der Fahrdräht zu einem günstigen Preis auf Vorrat eingekauft. Nach der Genehmigung des Baukredites durch die Generalversammlung im Juni 1912 gingen die Bauaufträge an verschiedene Unternehmen, die die Arbeiten unverzüglich aufnahmen. Bis zum Winter einbrach 1913 war die Elektrifizierung mit 1500 Volt Gleichstrom abgeschlossen. Mit dem ersten Fahrtag im Mai 1914 begann der elektrische Betrieb, und vier der sechs Dampflokomotiven gelangten unverzüglich in den Abbruch.

Selbstverständlich beeinträchtigte der 1914 ausgebrochene Erste Weltkrieg den Bahnbetrieb. Bei der Touristikbahn fehlten die Fahrgäste. Mit Fahrplanreduktionen



Auch das gab es: In Wilderswil abgestellt ist der geschlossene Vorstellwagen B 31 in grüner Farbgebung und mit BOB-Anschriften.

versuchte man, die Kosten auszugleichen. Leider waren diese Massnahmen nicht von Erfolg gekrönt. Im August stellte die Bahn den Betrieb ein. 1915 begann der Betrieb mit einem ausgedünnten Fahrplan, der nach und nach wieder leicht hochgefahren werden konnte. Mit speziellen, vergünstigten Billetten konnten vermehrt einheimische Fahrgäste gewonnen werden. So konnte der Bahnbetrieb die schweren Zeiten unbeschadet überstehen.

Zwischenzeit, Albtraum und Aufstieg

Nach dem Krieg verbesserte sich die Lage der Bahn langsam. Mitte der 1920er-Jahre musste zur Beförderung der Fahrgäste wieder eine der beiden als Reserve aufbewahrten Dampflokomotiven im Personenverkehr eingesetzt werden. Wagen konnte man von der stillgelegten Brienz-Rothorn-Bahn (BRB) für einige Zeit einmieten, und 1924, 1929 und 1931 lieferte die Schweizerische Industrie-Gesellschaft (SIG) in Neuhausen vier neue Wagen. Leider dauerten die guten Zeiten nur kurz. Mitte der 1930er-Jahre spürte man die grossen Veränderungen, und 1939 waren sie dann da. Der Zweite Weltkrieg begann. Wiederum kam der Be-

trieb zum Stillstand. Allerdings konnte der Betrieb, wenn auch mit Reduktionen im Fahrplan, dank der treuen Schweizer Kundenschaft 1940 wieder aufgenommen werden. Die Auslastung verbesserte sich in der Folge von Jahr zu Jahr und sollte nicht mehr abreißen.

Nach Ende des Krieges stiegen die Frequenzen nach und nach erfreulich weiter an. Mit dem Beginn der Modernisierung bei der WAB wurde dort Rollmaterial frei. Lokomotiven und ältere Vorstellwagen wurden dort durch Triebwagen und moderne Steuerwagen ersetzt. Das überzählige Rollmaterial gelangte so zur SPB, entweder durch Kauf oder Vermietung. Damit verbunden waren auch Modernisierungen, vor allem beim Wagenpark. Im Winter traten die Fahrzeuge wieder die Rückkehr an, um in den Skigebieten als Verstärkung dienen zu können. Erst 1991 begann eine gründliche Sanierung der vorhandenen Personenzugwagen. Die ausgewählten Fahrzeuge wurden bis auf die Untergestelle abgebrochen und mit einem neuem Wagenkasten versehen. Die so bearbeiteten Wagen haben ein einheitliches Aussehen und weisen alle die gleiche Grösse auf.



Edmonson-Fahrkarte aus früheren Jahren.

Die Zukunft

Die Zukunft wird natürlich bei der SPB nicht vergessen. Es wurde bereits geprüft, ob die kleine SPB wie in früherer Zeit von der WAB erben kann. 2005 wurden der BDeh 4/4 105 und der Bt 225 für Versuchsfahrten auf die Strecke der SPB versetzt. Nach wenigen Versuchsfahrten wurden die in Wilderswil stationierten Fahrzeuge jedoch von einem Hochwasser erfasst und derart beschädigt, dass ein Abbruch unausweichlich wurde. Trotz dieser Panne wird die Zukunft auch zur SPB kommen. In welcher Form auch immer; geniessen wir doch die urigen Fahrzeuge, die seit vielen Jahrzehnten ihre treuen Dienste leisten.

Das Rollmaterial

Zum Betriebsbeginn 1893 standen vier Dampflokomotiven H 2/3 1–4 zur Verfügung. Schon einige Monate später wurden noch die Maschinen 5 und 6 nachbestellt. Nach der Aufnahme des elektrischen Be-



Im steilen Hang nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Schynige Platte mit Blick ins Lütschental.



Mit der H 2/3 Nr. 5 besitzt die SPB noch heute eine Lok aus den Anfangszeiten. Für das Jubiläum erscheint sie neu im originalen schwarzen Gewand.

triebes wurden die Maschinen 2, 3, 4 und 6 sofort abgebrochen. Die Nummer 1 folgte 1956, und H 2/2 5 ist heute noch als historisches Fahrzeug in Betrieb. Ähnlich entwickelte sich der Wagenbestand für die Personenbeförderung. 1893 kamen die offenen Wagen C4 1–4 zur Auslieferung. 1894 wurde mit den C4 5–6 und dem CF 7 aufgestockt. Lieferantin war beide Male die SIG. Für den elektrischen Betrieb wurden die Wagen weiterhin benötigt. 1924 und 1929 lieferte die SIG weitere zwei offene C4-Wagen mit den Nummern 7 und 8. 1929 und 1931 kamen die geschlossenen Wagen C4 21 und 22 zur Auslieferung. Der Güterwagenbestand war unbedeutend und umfasste vor allem sogenannte ungebremste «Rollwagen» oder Drehschmelwagen für die Holzbewirtschaftung. Lieferanten waren neben der SIG auch unbekannte Hersteller.

Nach der Elektrifikation kamen ab 1914 die Lokomotiven He 2/2 11–14 zum Einsatz. Den mechanischen Teil lieferte die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur, der elektrische Teil kam von der Brown, Boveri & Cie. (BBC). Mit den Maschinen war man sehr zufrieden, denn es mussten kaum Nacharbeiten vorgenommen werden. Alle vier sind auch heute noch auf ihrer Stammstrecke unterwegs. Da ja eine Winterruhe herrschte, vermietete die SPB ab Winter 1936 einzelne Lokomotiven an die WAB, um dort die Bedürfnisse beim Wintersport abzudecken.

Der Rollmaterialpark blieb nach der Elektrifikation über Jahrzehnte ohne Änderung. Erst in den 1960er-Jahren kam Bewegung in die Sache. Im Sommer stieg jeweils die Zahl der Fahrgäste derart an, dass nach Verstärkung gesucht werden musste. Jetzt konnte die WAB helfen. Bei ihr kamen neue Triebwagengüze zum Einsatz, und ihre überzähligen Loks und Wagen konnten in Miete, aber auch käuflich übernommen werden. So vergrösserte sich, ohne eine Neubeschaffung, der Bestand. Bis 1996 gingen zehn Lokomotiven und 20 Wagen zur SPB. Bereits ab 1992 begann dazu die Sanierung der ältesten Wagen. Die Holzkästen wurden abgebrochen, die Untergestelle auf eine einheitliche Länge gebracht und mit einem Aufbau aus Leichtmetall versehen. Von den Originalwagen der SPB waren die B4 2 und 4 betroffen. Die Wagen B4 1, 3 und 5 kamen zum Abbruch, und der C4 6 wurde in den Originalzustand zurückversetzt. Heute besitzt die SPB zwölf dieser Einheitswagen.



Ein SPB-Zug mit Lok He 2/2 20 (ex WAB) zusammen mit grünen ex WAB-Wagen mit SPB-Anschrift.



Das Ende einer schönen Zeit: SPB-Wagen C 1 als Gartenhaus in Matten im Jahre 1976.



In Wilderswil wartet ein Zug mit «Einheitswagen» auf die Fahrgäste, die von der BOB zusteigen.



Kein Winterbetrieb, sondern verfrühter Schneefall auf der Schynige Platte im Oktober 2009.

Die Farben

Während die Dampflokomotiven vor allem in Schwarz mit roten Zierlinien unterwegs waren, ging es bei den elektrischen Loks im Lauf der Jahre bunter zu: Grüne, braune, graue, schwarze, rote oder creme-rote Anstriche waren zu sehen. An den vier echten SPB-Loks prangen heute Wappen von Orten der Region, die von der WAB übernommenen Maschinen tragen teilweise Blumennamen. Die Reisezugwagen kamen braun, grün, rot oder creme-rot zum Einsatz. Die Eigentumsbezeichnungen änderten verschiedentlich. BOB und SPB gehören dazu und seit einigen Jahren «Schynige Platte Bahn».

sich H-R-F mit einem ausserordentlich vielseitigen Angebot auch der SPB angenommen. Leider sind die meisten Produkte längst ausverkauft. Die ersten Züge erschienen in den Jahren 1996/1997. Das Angebot mit der Katalognummer 1839-1 zeigte den SPB-Zug mit der Lok He 2/2 12 in Braun, den Wagen B4 23 in Grün und den Transportwagen OM 52 in Hellgrau. Im Zusatz-

set 1839-2 waren noch der B4 24 und der OM 51 enthalten. Es wurden Züge um 1970 dargestellt. Gleichzeitig waren auch die Sets 1839-3 und 1839-4 zu haben. Hier war die Lokomotive He 2/2 19 und die Wagen B4 23 und 24 in Rot-Creme im Zustand von 1995 erhältlich. 2013/2014 folgte dann mit Kat.-Nr. 1838-0 der Dampfzug mit der Lok H 2/3 1 in Schwarz mit dem Wagen C4 4, offen, in Rotbraun und der Anschrift BOB im Zustand von 1940 bis 1956. Mit der Kat.-Nr. 1838-1 kam die Maschine H 2/3 5 in Schwarz mit dem braunen B4 22, geschlossen und mit Eiskratzer. Die Kat.-Nr. 1838-2 brachte noch die H 2/3 5 in Rot-Grün-Schwarz und den offenen C4 6 in Braun mit der Anschrift SPB. Mit der Kat.-Nr. 1839-5 wurde dann auch noch ein Zug mit der He 2/2 14 und den beiden Wagen B 21 und B 22 in Rot-Creme und mit SPB-Beschriftung ausgeliefert. Leider sind alle diese Fahrzeuge nicht mehr erhältlich und bereits in guten Händen. In einem kleinen Restbestand ist allerdings noch ein kleiner Zug mit der H 2/3 5 in Grün-Rot-Schwarz mit BOB-Aufschrift und dem B 21 in Rot-Creme mit SPB-Schriftzug zu haben. Interessenten melden sich direkt bei der Firma H-R-F.

Alle angeführten Lokomotiven und Wagen weisen einen ausserordentlichen Produktionsstandard auf. Die aus Messing hergestellten Fahrzeuge überzeugen durch viele Details, sehr saubere Bedruckung und richtige Farbgebung.

Die Modelle

H-R-F – Spur H0e

Erstaunlich, aber wahr: Selbst unsere Jubilarin gibt es als Modelle in Spur H0e. Allerdings nur in Kleinserien und zu entsprechenden Preisen. Die in Spiez ansässige Firma H-R-F hat in den letzten rund 30 Jahren eine grosse Zahl von Modellen hergestellt. Sie sind von höchster Qualität und bei Sammlern sehr gesucht. Bearbeitet wurden grosse und kleine Bahngesellschaften in den unterschiedlichsten Spurweiten. Lokomotiven oder Wagen. So hat

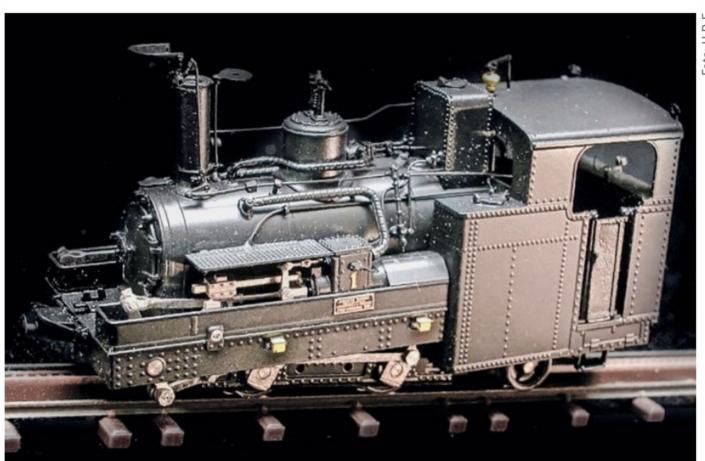


Foto: H-R-F

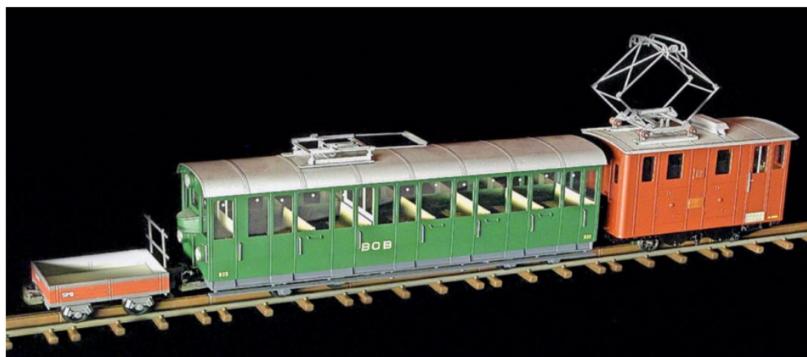
Die H 2/3 Nr. 1 wurde 2013/2014 verkauft. Man beachte die vorbildliche und detaillierte Ausführung.



Dieser schöne Oldtimer wurde 2013/2014 als Set mit einer grün-rot-schwarzen Lok verkauft.



Dieser Zug im Zustand 1970–1995 ist heute bei H-R-F in kleiner Stückzahl noch lieferbar.



Um 1970 verkehrten die SPB He 2/2 12, der B 23 und der OM 52 in diesen Farben (Verkauf: 1996/97).



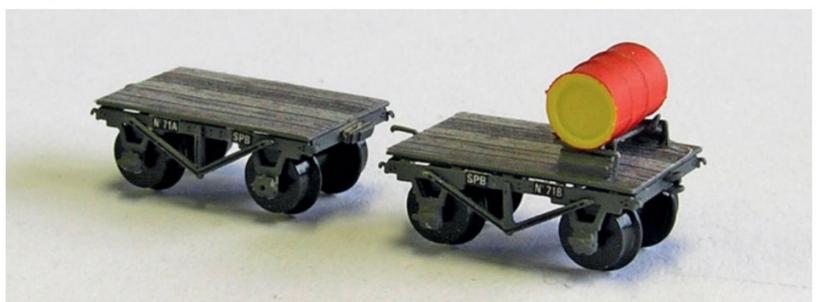
Der schöne, einheitliche Zug mit Lok Nr. 14 und den Wagen B4 21 und 22 wurde 2014/2015 verkauft.



Für die modernen Wagen mit den einheitlichen Wagenkästen fährt der B 43, Baujahr 1992.



Die beiden Möglichkeiten bei den offenen Wagen: die B 3, 6 oder 7 mit oder ohne Filets.



Echte Miniwerke, können doch die Rollwagen X 1 und 2 fast auf einem Fingernagel abgestellt werden.



Die He 2/2 11 trägt das Wappen von Wilderswil und ist eine echte SPB-Lok.



Mit den runden Fenstern zeigt die He 2/2 18, dass sie von der WAB stammt.

AB-Modell – Spur Ne

Der Hersteller AB-Modell aus Deutschland mag es noch kleiner, denn auch die Modellbahnnfreunde der Spur N sollen ihre Schynige-Platte-Bahn haben. Hier gibt es die SPB in Spur Ne im Massstab 1:160. Die Auswahl ist gross. Es gibt die verschiedensten Lokomotiven aus Messing, dies als Bau-satz oder Fertigmodell. Da die Bausätze nach dem Selbstbau nach eigenen Wünschen gespritzt werden können, gibt es als Fertigungshilfe passende Beschriftungs-decals. Die Antriebe für die Lokomotiven sind leider ausverkauft. Auch die Wagen sind als Bausatz wie als Fertigmodell zu haben. Wer ein bisschen Glück hat, kann

sich zudem einen der letzten Kartonbau-sätze der Bahnhöfe Schynige Platte oder Breitlauen ergattern. Für den Bau eines Dioramas gab es auch Gleise, die aller-dings nicht für den Fahrbetrieb vorgese-hen waren, und passende Fahrleitungsmas-ten. Als Gleisersatz wird ein 3-D gedruckter Schwellenkörper entwickelt, in den die Schienenprofile eingeschoben werden kön-nen. Ernsthaftige Interessenten für alle diese Produkte sollten unbedingt mit dem Her-steller in Verbindung treten. Es sind nicht immer alle Produkte lieferbar, aber die Kon-taktaufnahme wird sich lohnen. Es gibt immer wieder kurzfristig Neues oder Ände-rungen an den Produkten. 

Unter www.n-schmalspur.de erhalten Sie Ein-blick in den neusten Stand der Möglich-keiten, und Fragen können unter info@n-schmalspur.de gestellt werden.

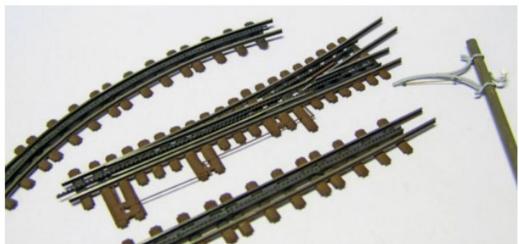
SPB-Sonderfahrten 2018

Auch im Jubiläumsjahr ist die Jubilarin H 2/3 5 wieder an Sonderfahrten unterwegs, und zwar am 16. Juni, 14. Juli, 28. Juli, 4. August, 18. August und 1. September 2018.

Abfahrt ab Wilderswil, Teilnehmerzahl beschränkt auf 40 Personen pro Fahrt.



Mit etwas Glück kann man diesen Bastelbogen noch ergattern.



Schönes Schienenmaterial und Fahrleitungsmaterial für vorbildliche Dioramen.



Der Sommer ist der richtige Zeitpunkt, um den Alpengarten auf der Schynigen Platte zu besuchen. Er ist in nur wenigen Minuten zu Fuß zu erreichen.



Alarm! Die Feuerwehr rückt aus. Während auf dem Strassenweg ein Unimog-Feuerwehrauto losfährt, ist im Hintergrund der Löschzug unterwegs.

Das Basic-Prinzip von Faller und Kit-Bashing für den Nachwuchs

Ein Feuerwehrmagazin für den Nachwuchs

Seit geraumer Zeit hat der Zubehöranbieter Faller aus dem deutschen Gütenbach das sogenannte Basic-Prinzip im Sortiment. Es handelt sich hierbei um ein für den jüngsten Nachwuchs sehr ideales Gebäudekonzept, welches keinen grossen Bastelraum benötigt und ohne Werkzeug auskommt. Unser Autor Henry Grossenbacher hat sich die Bausätze angeschaut und gibt gleichzeitig einen Basteltipp.



Von Henry Grossenbacher (Text und Bilder)

Unter uns: Es hat bereits mancher Hersteller – egal ob bei Fahrzeugen oder Zubehör – einiges versucht, um dem Nachwuchs etwas Ansprechendes zu bieten. Vielfach werden heute alte, oft nicht masstäbliche Gebäudebausätze aus Kunststoff als Hobbylinie dem Nachwuchs überlassen. Im Jahr 2014 kündigte Faller an der Spielwarenmesse in Nürnberg eine neue Gebäudelinie an. Es handelte sich hierbei um das eingangs erwähnte Basic-Prinzip. Dabei geht man in der Idee zurück in die Anfänge des einfachen Modellbaus.

Das Basic-Prinzip

Dieses Prinzip von Faller umfasst einen Kartonbausatz, welcher beim Zusammenbau kein Werkzeug benötigt. Die Gebäude Teile lassen sich leicht aus dem Bogen heraus trennen, kein Wunder ist doch die Altersempfehlung ab drei Jahren. Im Anschluss lässt sich das Gebäude mit einfachen Handgriffen falten und zusammenstecken. Oben das Dach aus Kunststoff darauf und das gesamte Gebäude auf den Kunststoffsockel stecken, fertig ist das neue Gebäude. Als Clou sind bei jedem Bausatz zwei Fassadenteile beigelegt. Eines ist bereits ab Werk farbig bedruckt, das andere dürfen die Kinderhände nach ihrem eigenen Gusto gestalten. Damit eine solche Nachwuchsanlage nicht monoton wirkt, hat Faller verschiedene Dach- und Gebäudesockelfarben verwendet.

Die Gebäudelinie Basic-Prinzip ist sehr kostengünstig. Je nach Händler zahlt man zwischen fünf und zehn Franken. Sie ist also ideal für ein tiefes Nachwuchsbudget. Zudem bietet Faller die Häuschen auch an den gängigen Messen zu reduzierten Preisen zum Verkauf an.

Das Sortiment ist zwischenzeitlich sehr umfassend. Bahnhofsgebäude, Polizeistation, Wohnhaus, Werkstätte, Bäckerei und sogar eine Sparkasse mit echtem Geld einwurfschlitz im Dach, das Basic-Prinzip bietet vieles für die Kinderaugen. Aber eben nur fast alles...



In der Verpackung zusammengefaltet, entpuppt sich das fertige Modelhaus mit einer stattlichen Größe.

Ein Feuerwehrmagazin im Selbstbau

Da Faller in der Basic-Prinzip-Linie auch Gebäudesockel und -dächer einzeln anbietet, besteht ebenfalls die Möglichkeit, ein Gebäude nach eigenen Wünschen und Vorstellungen zu erstellen. Bei uns war dies ein fehlendes Feuerwehrmagazin. Denn auch der zwangsrekrutierte Einsatz einer Polizeiwache konnte nicht über das Fehlen hinwegtrösten.

Wir haben den Bau des Feuerwehrmagazins als Vater-Kind-Projekt durchgeführt. Das Haus haben wir mit dem PC entworfen und im Anschluss am Tisch zusammengebaut. Haben Sie nicht auch schon lange so etwas vorgehabt?

In einem ersten Schritt haben wir die Gebäudehülle zweiteilig auf ein Blatt Papier übertragen. Dabei haben wir ein bestehendes Gebäude zum Vorbild genommen. Nicht vergessen sollte man das zusätzliche Anbringen von Klebelaschen. Nachdem die Bleistiftlinien mit schwarzem Stift nachgezogen waren, haben wir das Blatt eingesannt, sodass wir schlussendlich die Fassadenteile als Bildvorlage abspeichern konnten.

An diesem Punkt gibt es zwei Varianten, wie es weitergehen kann. Man kann die Gebäudeteile entweder auf dickerem Papier wieder ausdrucken und von Hand bemalen oder sie am Computer gestalten. Wir haben uns dafür entschieden, die Fassaden mittels Adobe Photoshop weiterzuentwickeln. Man kann dies übrigens auch gut mit Microsoft Word, Publisher oder einem sonstigen Grafikprogramm tun.

Für die Gestaltung der Fassade, der Fenster und der Tore haben wir uns mittels Google auf die Suche gemacht. Wichtig dabei ist, dass man bei der Bildersuche den Modus «gross» oder allenfalls «mittel» einstellt, damit die Bilder nicht plötzlich verpixelt sind. Mit welchen Suchbegriffen findet man denn die gewünschten Elemente? Hier ist die Kreativität aller Beteiligten gefragt, was zudem noch Spass macht. Meistens findet man von Industrieanbietern Werbebilder, die sich ideal für solche Bautätigkeiten verwenden lassen, und da dieser Eigenbau nicht gewerblich ist, muss man sich um die Bildrechte auch keine Sorge machen.

Der Zusammenbau

Die bei der Internetsuche gefundenen Grafikelemente fügt man Schritt für Schritt in die selbst gestaltete Vorlage ein. Da darf



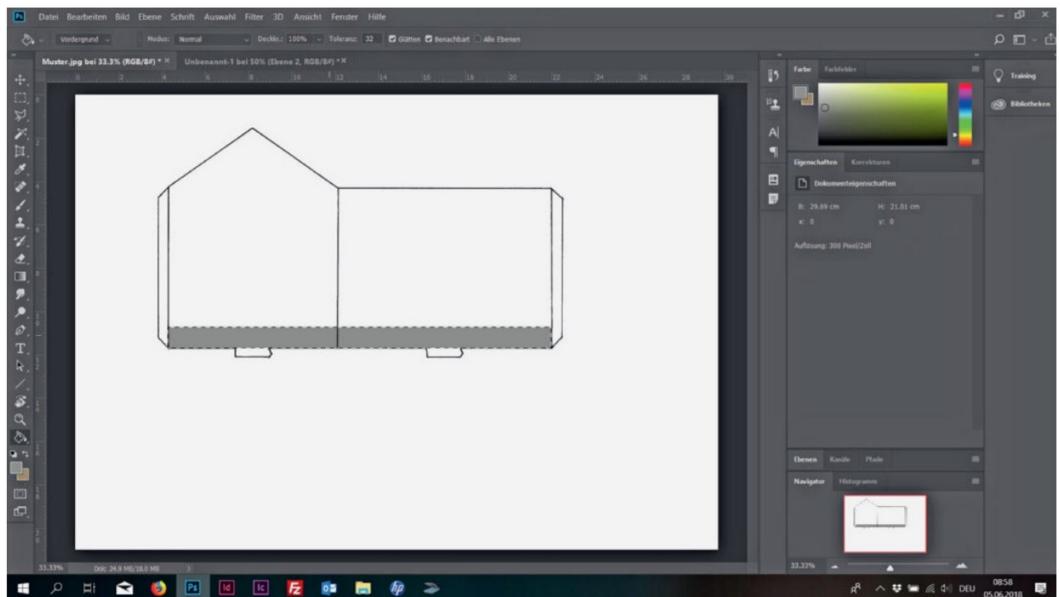
Alle Bauteile des Bäckereiausatzes auf einen Blick. Wer will, kann seine Bäckerei auch umtaufen.



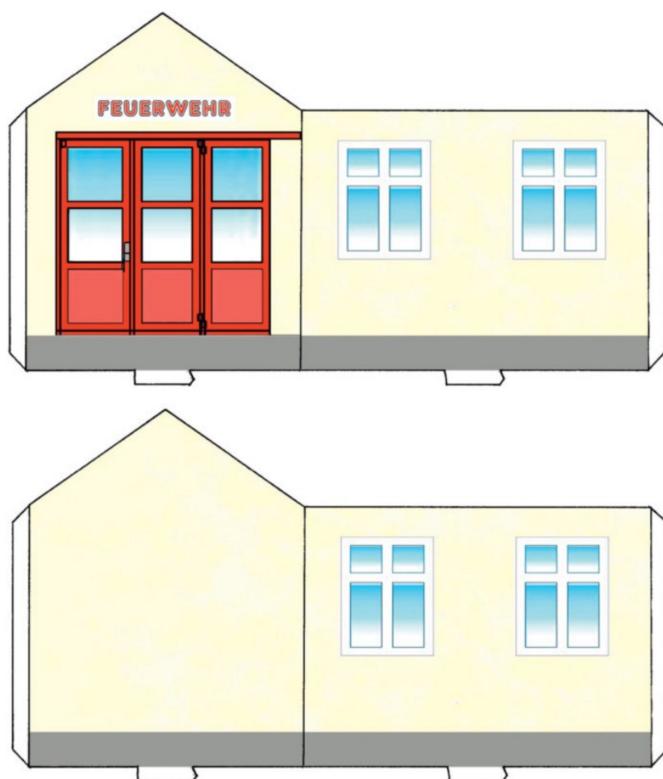
Der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt, jedes Kind kann die Fassade auch nach eigenem Gusto anmalen.



Für den Selbstbau wird ein Seitenteil auf Papier angezeichnet und im Anschluss eingesannt.



Die von Hand gezeichnete und eingescannte Vorlage wird am Computer gestaltet. Sie kann auch ungestaltet ausgedruckt und von Hand bemalt werden.

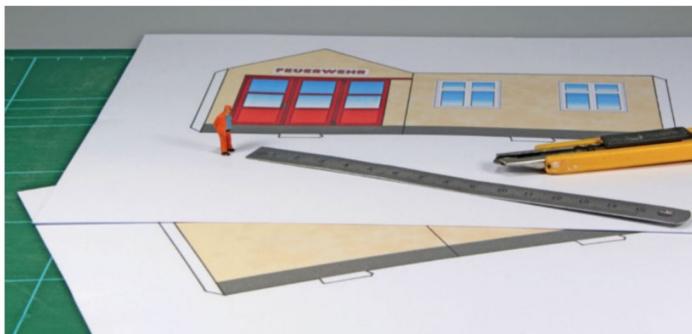


Die beiden mittels Adobe Photoshop gestalteten Seitenteile werden im Anschluss ausgedruckt.

auch gut einmal der Nachwuchs mit der Computermaus hantieren. Sämtliche Programme verfügen über die Funktion «Rückgängig» sollte einmal etwas danebengehen. Auch hier gilt: Übung macht den Meister.

Hat man alles fertiggestaltet, können die beiden Fassadenteile auf dickerem Papier, in unserem Fall ein Papier mit einem Gewicht von $200\text{g}/\text{m}^2$, ausgedruckt werden. Dabei benötigt man nicht einmal einen hochwertigen Druck. Es ist zu empfehlen, die Teile jeweils auf einen weiteren solchen Papierbogen zu kleben, damit die Seiten-teile eine genügende Eigenstabilität aufweisen. Genau dies haben wir leider erst beim Zusammenbau gemerkt, also haben wir unser Feuerwehrmagazin zusätzlich mit Kartonstreifen im Dachbereich verstärkt. Für den Zusammenbau eignet sich herkömmlicher Weißleim aus dem Bastel-sortiment. Das wird den einen oder anderen Vater an seine Zeit mit den Bastelbögen zurückrufen.

Für den erhöhten Spielwert haben wir das Gebäude tor zum Öffnen gestaltet. So besteht die Möglichkeit, ein Feuerwehr- auto – zum Beispiel ein handelsübliches «Autöli» – im Magazin zu parken. Dazu benötigt das Feuerwehrmagazin im Innern einen Fussboden. Dieser ist ein aus grauem Papier ausgeschnittenes Rechteck in der Grösse der Gebäudeinnenmasse. Rundum müssen noch Klebelaschen miteingerechnet werden. Danach verleiht der zusätzliche Boden dem Gebäude noch weitere Sta-



Die ausgedruckten Seitenteile liegen zum Ausschneiden auf der Schneidunterlage bereit.



Zur Verstärkung wurden mit Kartonstückchen seitliche

bilität. Wen die Muse gepackt hat, der kann noch die gesamte Inneneinrichtung analog den Fassaden gestalten, worauf wir ebenfalls verzichtet haben. Eine aus grauem Papier zusammengeklebte Rampe und der zusätzliche Türgriff beenden diese zusätzlichen Aufwände.

Fertig ist die Bastelei

Hat man alle Teile ausgiebig trocknen lassen, können alle Bauelemente wie bei einem Faller-Basic-Prinzip-Bausatz zusammengesteckt werden. Nun ist das Feuerwehrmagazin einsatzbereit auf der Bodenanlage, und das Feuerwehrauto muss nicht mehr im Regen geparkt werden.

Genau nach diesem Selbstbauprinzip lassen sich übrigens etwelche Modellgebäude anfertigen, bis man eine kleine Modellstadt hat. Dabei gibt es keine Grenzen.

Am Schluss hat man als Vater oder als Götti zusammen mit dem heranwachsenden Modellbähnler ein unikates Gebäude erstellt, dessen Bau immer in Erinnerung bleiben wird. 



Hier gibt es das Basic-Prinzip im Sortiment

Bahnorama → www.shop.bahnorama.ch

Hobby-Shop → www.hobby-shop.ch

Modellbauland → www.modellbauland.ch

Suter Meggen → www.suter-meggen.ch

Teilweise auf Auktionsplattformen



Streben angeleimt. Wäscheklammern helfen beim Bau.



Sobald alles getrocknet ist, können die Teile wie bei den Faller-Bausätzen zusammengesteckt werden.

Das selbst gebaute Feuerwehrmagazin passt sehr gut zu den anderen Häusern von Faller.



Ein aussergewöhnliches Modellbauprojekt auf einer Schiene

Eine Weinberg-Monorail im Massstab 1:6

In der Regel lassen die Gesetze der Physik es nicht so ohne Weiteres zu, ein Fahrzeug mit all seinen Aggregaten einfach beliebig zu verkleinern. Soll also ein ganz besonderes Modell entstehen, ist schon ein gehöriges Mass an Ingenieurkunst gefragt. Handelt es sich dabei um ein schienengebundenes Fahrzeug, das nur auf einer Schiene verkehrt, muss auch gleich der Fahrweg noch mitkonstruiert werden. Dieser Herausforderung hat sich Sébastien Fabre gestellt.



Der kleine Monorailzug, wie er im Vorbild in den Walliser Rebhängen im Einsatz stehen könnte.

Von Sébastien Fabre
(Text und Bilder, Originaltext in Französisch)

Zehn Jahre nach seiner Eröffnung wurde das Walliser Museum für Rebberge und Wein in Salgesch im Jahr 2015 komplett erneuert. Bei dieser Gelegenheit wurde das ganze Museumskonzept überarbeitet und dem heutigen Zeitgeist angepasst.

So wurde ich gefragt, ob ich eine Monorail für Rebberge im Massstab 1:6 realisieren könnte. Die Monorail ergänzt die Sammlung von Transportmitteln in den Rebbergen, die den Besuchern im Museum gezeigt werden. Es handelt sich um eine «Lokomotive» mit ihrem «Wagen», die nicht auf zwei Schienen verkehrt wie die üblichen Eisenbahnen, sondern auf einem Gleissystem, das sich jeder Topografie anpassen kann. Man kann diese Art von Transportmittel in Weinbergen verteilt über die ganze Welt sehen, so eben beispielsweise auch im Wallis in der Region von Sitten oder von Siders.

Dieses Modell vereint alles, was mir so gefällt: die Welt der Reben und des Weins, den Eisenbahnmodellbau und auch die Herausforderung, alles selbst herzustellen, weil für den Modellbau einer derart eigenartigen Eisenbahn nichts auf dem Markt existiert.

Für die Besucher des Museums sollte die Monorail nicht blass ein statisches Modell darstellen, sie sollte sich über einer Treppe in die Höhe winden und nach einer Halbdrehung im Raum, wo sich die Sammlung der historischen Traubenpressen befindet, das Ende ihres Parcours erreichen. Die Fahrstrecke ist somit insgesamt etwa 18 m lang.

Die Suche nach Planzeichnungen und weiteren Dokumenten war recht einfach, da diese Transportmittel in der Welt der Weinberge seit etwa 30 Jahren weitverbreitet sind. Auch aktuell werden sie unter anderem unter der Lizenz von Von Roll noch



Aussenansicht des Gebäudes vom Museum für Rebberge und Wein in Salgesch (VS).

durch das im Seilbahnbau bekannte Unternehmen Garaventa weltweit vertrieben.

Die Modellkonstruktion

Die Linienführung war durch die Architektur und das Museumskonzept vorgegeben. Die Besucher werden vom Ausstellungsbereich, welcher den Weinbergen gewidmet ist, in den Raum geführt, in dem die Umwandlung der Trauben zum Saft und anschliessend zum Wein gezeigt wird. Alles fing mit dem Festlegen und der Entwicklung des Trassees in den drei Dimensionen an.

Das Gleis

Es existiert selbstverständlich kein Modellgleis mit Zahnstange für eine derart spezielle Art der Schienen für den sehr speziellen Zweck des Transportmittels. Das richtige Gleis besteht aus einem verzinkten Stahlrohr 60×60 mm, auf das eine ebenfalls verzinkte Zahnstange aufgeschweisst ist. Das richtige Gleis und seine Zahnstange sind silberfarben metallisch, weil sie eben verzinkt sind. Zumal sich die Zahnstange wie eine gewellte Struktur auf dem Vierkantprofil darstellt, ist dieses durchbrochene Bild der Schienen ein wichtiger Aspekt der Fahrbahn. Es war also nicht möglich, auf eine Modellzahnstange, etwa von LGB, zurückzugreifen, die zwar die gewünschte Traktion ermöglicht, aber keinen vergleichbaren Effekt erzielt hätte. Es blieb daher nur der totale Eigenbau auf das vorgegebene Mass übrig. Das Vierkantprofil des Modells ist also ein Vierkantstahlrohr von 1 mm Wandstärke. Es wird

im Handel in Längen von 2 m gerade angeboten. Nach dem Festlegen der Kurven und Bögen des Parcours mithilfe von Schablonen aus Karton in allen drei Dimensionen wurde es möglich, die Rohre durch eine Rundbiegeeinrichtung nach und nach in die richtige Form der Schablonen aus Karton zu bringen. In diesem Stadium waren die Rohre noch stahlgräulich roh, unbehandelt und ohne Schutz gegen den Rostbefall. Jetzt ging es darum, das Aussehen dem Original anzugeleichen und einen Korrosionsschutz vorzusehen. Die Lösung war eine Verzinnung mit einer Paste, wie sie im Karosseriebereich angewendet wird. Die dunkelgraue Paste ist eine gebrauchsferige Mischung, die Zinnpuder und eine Art Lötwasser enthält, um eine gute Benetzung der Stahloberfläche zu erreichen. Zuerst ist das Profil mit einer Drahtbürste zu reinigen, dann wird die Paste mit dem Pinsel aufgetragen. Wenn die einzelnen Rohre komplett mit dieser Paste überzogen sind, kann man sie mit dem Schweissbrenner aufheizen. Bei etwa 250 Grad schmilzt die Paste und verzinkt die Stahlrohre. Das Aufheizen geschieht in Abschnitten von etwa 20 cm. Wenn die Paste schmilzt und das Zinn flüssig wird, muss man rasch mit einem Lappen über die behandelte Fläche wischen, um die Zinnschlacke zu entfernen. Die Oberfläche zeigt sich nach dieser Behandlung metallisch glänzend, den verzinkten Gleisen des Originals recht ähnlich. Das Verzinnen von 2 m langen Stangen dauert ordentlich lange, es braucht etwa drei Stunden, weil man das Vierkantrohr

auf allen vier Seiten für diese Art der Oberfläche bearbeiten muss.

Die Zahnstange

Die Herstellung der Zahnstange hat mehrere Probleme bereitet. Erstens das Richen des Materials. Zweitens die Formung der regelmässigen Wellenbildung und schliesslich die Befestigung des Zahnstangenbandes auf dem verzинnten Vierkantrohr. Nach mehreren Versuchen hat sich ein Kupferband von 5 mm Breite ergeben, das mit einer Biegemaschine für Installateure bearbeitet wurde. Die Rundstäbe wurden durch Zahndprofile ersetzt, die dem gewünschten Profil des Vorbildes entsprachen. Die Form dieser Zahnfräser wurde mit Laserschneiden in Plexiglas von 6 mm Dicke erreicht. Der Widerstand von Plexiglas erwies sich als ausreichend, um das Kupferblech von 0,55 mm Dicke und 5 mm Breite zu bearbeiten. Weder zerbrach das Plexiglas noch nutzte es sich sichtbar ab, auch nach 25 m Bearbeitung nicht. Die Zahnstange ist im Neuzustand kupferfarben, was dem Vorbild mit seinen mit Fett überzogenen Oberflächen nicht ganz entspricht. Die schöne Farbe des neuen Kupfers wird mit der Zeit mehr oder weniger dunkler durch die natürliche Oxidation, bis sie fast schwarz wird, was der Originalfarbe dann sehr nahe kommt.

Die Zahnstange wurde mit Lötzinn in Drahtform folgendermassen aufgelötet: Das verzinnte Vierkantrohr wurde etwa in horizontaler Lage, je nach Biegung, in den Schraubstock gespannt. Das zur Zahnstange



Eine Detailansicht der selbst erstellten und verwendeten Zahnstange.



Wegen der fehlenden Durchsicht wird die LGB-Zahnstange nicht verwendet.



Durch das Verzinken des Rohrs mit dem Schweißbrenner wird die Schiene silbern.



Auch die Zahnstange wird mittels einer Biegemaschine selbst hergestellt.

geformte Kupferblech wurde ausgerollt und in Stücken zu 2,20 m in ein Holzrondell gelegt, in das eine Rille in Breite des Kupferstreifens gedreht wurde. Dieses Holzrondell entspricht einem Verteiler des Blechstreifens der Zahnstange. Es wird vertikal auf dem Gleis festgehalten, durch einen Halter, der dem Gleis entlanggleiten kann. Die nach unten zeigenden Zähne des Bandes, die auf das Gleis gelötet werden müssen, befinden sich auf der Unterseite des Holzrondells. Jeder Zahn wurde vor dem Abrollen mit einem Pinsel mit einem kleinen Stück Zinnlötpaste eingestrichen, um ihn in Kontakt mit dem verzinnten Trägerrohr zu bringen. Ein gefrästes Holzstück diente als Lehre zum Zentrieren der Zahnstange auf dem Gleis. Als diese verzинnten Zähne mit dem Gleis in Kontakt waren, wurden sie mit einem Widerstandslötgerät mit einem Graphitstift aufs Gleis gelötet. Ein Lötvorgang dauerte pro Zahn etwa drei bis fünf Sekunden, bis sich die Lötpaste mit dem Zinn des Gleises verbunden hatte. Das ganze Gleis von etwa 18 m Länge enthält etwa 3000 Lötpunkte, was etwa einem ganzen Tag Arbeit entsprach!

Die gewählte Konstruktion erlaubt es, zwischen Gleis und jeder Verzahnung der Zahnstange hindurchzusehen. So wie im Original, was dem Ziel entsprach.

Elektrisches

Die Einspeisung eines Gleichstroms erfolgt durch das Gleis mit seiner Zahnstange und durch eine Kupferschiene, die auf der Seite mit doppelseitigem Klebeband von 1 mm Dicke an das Profil geklebt wurde, was auch eine gute Isolation der beiden elektrischen Pole ergibt. Die Stromabnahme geschieht durch zwei Schleifer von Märklin. Der erste ist auf der Seite des Modells platziert, um mit der Kupferschiene in Kontakt zu kommen, und der zweite ist unter dem Modell angebracht, um die Zähne der Zahnstange zu berühren.

Das Fahrzeug und sein Anhänger

Das Aussehen einer Monorail ist sehr charakteristisch und unterscheidet sich völlig von einem klassischen Eisenbahnfahrzeug. Die «Lokomotive» wie auch der «Wagen» können nicht entgleisen, weil sie mit Rädern ausgerüstet sind, die sich oben auf dem Gleis abstützen, eine zweite Serie von Rädern steht in Kontakt mit der inneren Seite des Gleises. Sie verhindert, dass das Fahrzeug



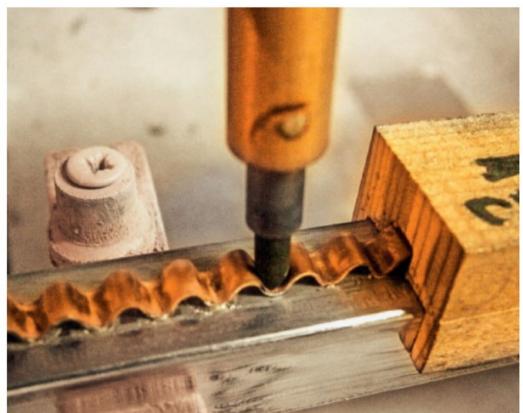
Das Formen der Zahnstangen geschieht durch gezahnte Räder aus Plexiglas.



Die fertigen Zahnstangen aus Kupferbändern warten auf den Weiterbau.



Die «Verteilerrolle» der Zahnstange auf dem verzinkten Gleis.



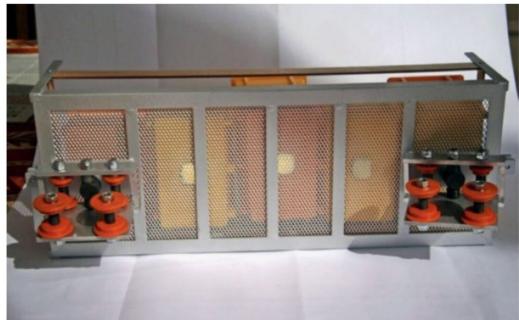
Die Zahnstange wird an jedem Punkt per Widerstandslötgerät angelötet.



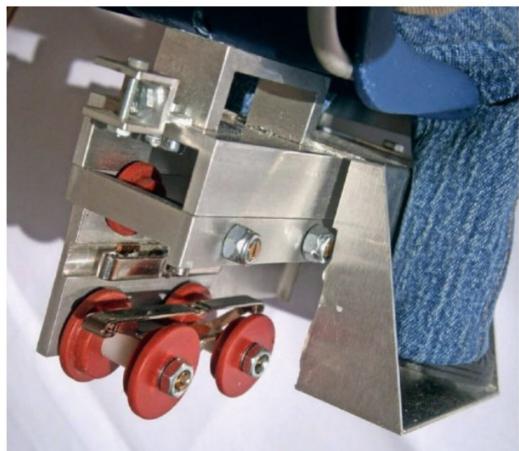
Sicht durch das Modell der Zahnstange aus dem Kupferband.



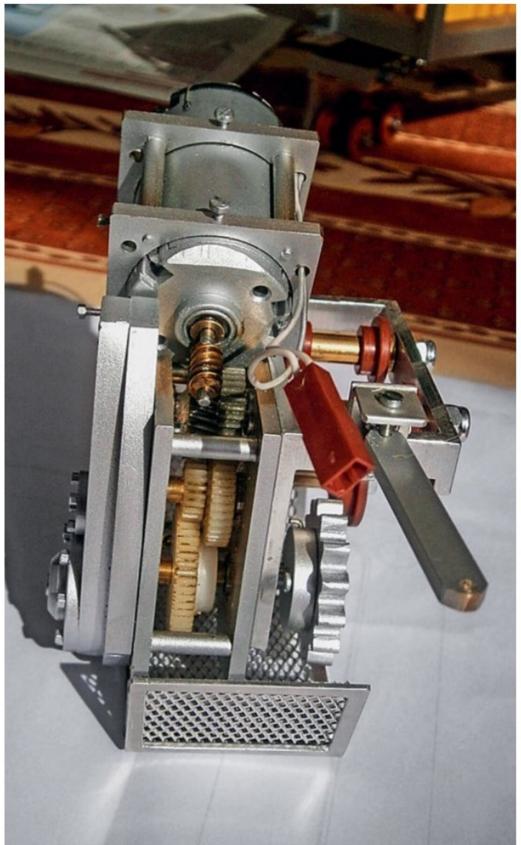
Seitliche Stromschiene aus Kupfer, hier mit einer Trennung und einer Diode.



Beim Anhänger besteht die Ladefläche aus einem Gitterrost.



Die Räder der «Lokomotive» mit zwei Stromschleifern für die Stromabnahme.



Der Bühler-Motor und die Übertragungsmechanik (Getriebe).



Auf den Anhänger kommen die Erntebehälter im Massstab 1:6.



Die verkleinerte Weinbau-Monorail dreht nun munter ihre Runden.



Das Museum in Salgesch

Damit man dieses Monorail für Weinberge im Massstab 1:6 in Betrieb zu sehen bekommt, reicht ein Besuch im Walliser Museum für Rebberge und Wein.

Walliser Reb- und Weinmuseum
Museumsplatz, 3970 Salgesch

Geöffnet von März bis November, jeweils am Mittwoch und am Freitag von 14 bis 18 Uhr und an Samstagen und Sonntagen von 11 bis 18 Uhr. Es ist auch möglich, das Museum nach Anmeldung das ganze Jahr hindurch zu besuchen. Auch geführte Besuche sind nach Anmeldung möglich (Telefon +41 27 456 35 25 oder +41 27 456 45 25, E-Mail: contact@museeuvine-valais.ch)

das Gleis verlässt. Die Räder sind mit einem Spurkranz versehen, der seitliche Verschiebungen verhindert. Diese Einrichtungen mit den Rädern garantieren, dass das Fahrzeug nicht entgleisen kann.

Im Original ist ein Verbrennungsmotor eingebaut, der mit seitlicher Kraftübertragung ein Zahnrad antreibt, das in die Zahnhänge greift. Die «Lokomotive» erfordert eine einzige Person, die die Geschwindigkeit und die Fahrtrichtung vorgibt. Ein oder zwei «Wagen» folgen in Talrichtung nach der Lok und erlauben den Transport von Werkzeugen und Material für die Rebanlagen. Bei der Weinlese können die geernteten Trauben damit ins Tal gebracht werden. Es gibt auch «Wagen», die mit Sitzen für Passagiere ausgerüstet sind, ein Sitz hinter dem anderen, beispielsweise in Industriebetrieben im Gebirge (Talsperren), aber das ist nur in wenigen Fällen so vorgesehen, und es ist etwa auch verboten, Personen auf den Wagen in die Rebberge zur Traubenernte zu befördern. Im Original reicht es, den Motor mit seiner Überersetzung auch als Bremse einzusetzen, aber in Realität ist jede Achse der Komposition mit einer Bremse ausgerüstet, um bei Gefahr anzuhalten.

Im Modell 1:6 wurden die Räder aus POM, einem hochwertigen Kunststoff, hergestellt, der die Abnutzung der Oberfläche des Gleismaterials minimiert. Alle Räder sind in Kleinkugellagern gelagert, um einen ruhigen Lauf und keinen Abrieb der Lager zu erzielen. Das Modell hat keine Bremse, weil die Überersetzung ausreicht, um die Geschwindigkeit der Talfahrt unter Kontrolle zu halten.

Das Modell der «Lokomotive» ist ausgerüstet mit einem geprästen Chassis aus Messing von 3 mm Dicke. Die drei Achsen mit den Zahnrädern der Übertragung und die letzte Achse als Antrieb mit dem Zahnrad greifen jeweils in die Zahnhänge ein. Alle diese Achsen sind in Kugellagern gelagert. Der Bühler-Motor ist dreifach unter-

setzt, so wie auch in üblichen LGB-Modellen realisiert. Diese Unterersetzung sichert eine gleichmässige und langsame Fahrt des Modells und ermöglicht ganz speziell auch das Erklimmen von Steigungen von etwa 45 Grad. Aufgrund der grossen Übersetzung gibt es kaum Unterschiede zwischen Berg- und Talfahrt. Die «Lokomotive» ist nicht wirklich mit einer Karosserie ausgerüstet, es ist eigentlich nur ein Aggregat mit Motor, Brennstoftank, Luftfilter, verschiedenen Hebeln und Ausschmückungen in Anlehnung ans Original. Wie in Wirklichkeit schützt ein Gitter das Antriebszahnrad vor Berührungen und äusseren Einflüssen wie Pflanzen oder anderen unerwünschten Materialien, die im Mechanismus Behinderungen oder eine Blockade auslösen könnten. Der Sitz ist aus Polyurethan gegossen, und eine sitzende Figur stellt den Weinbauern beim Transport seiner Fracht dar. Die Kleidung des Weinbauern im Massstab 1:6 ist dem Näh talent einer charmanten Nachbarin zu verdanken.

Der «Wagen» hat obere und untere Radätze, so wie die «Lokomotive». Das Wagenchassis ist aus gelöteten Messingprofilen entstanden und wie im Original mit einem Gitterblech als Ladeplatzform ausgerüstet. Eine kleine Anzahl von zehn Harassen, mit roten Trauben gefüllt, komplettiert die ganze Einrichtung. Das Urmodell für die Holzbehälter im Massstab 1:6 wurde gepräst und dann aus einer Silikonform in Serie abgegossen. Die Holzkästen wurden anschliessend aus Polyurethan gegossen, in den Farben Gelb oder Orange.

Die Funktionsweise des Modells

Im Museum setzt sich das Gefährt in Bewegung, wenn die Besucher auf einen Knopf drücken. Das Modell fährt los, steigt über der Treppe hinauf und begleitet die Besucher so beim Hinaufsteigen. Oben auf der Treppe folgt das Modell einer 180-Grad-Kurve mit etwa 3 m Radius über den Köp-

fen der Besucher und fährt an einem Fenster vorbei, um im angrenzenden Raum am Kulminationspunkt anzukommen. Dort ist die Sammlung der Pressen angesiedelt. Das Modell ist stets unten bei der Treppe stationiert. Es muss hinaufsteigen, um nach einem Halt von einer Minute oben wieder zu seinem Ausgangspunkt zurückzukehren und die nächsten Besucher zu begleiten.

Ursprünglich hatte ich vorgesehen, das Modell mit einer Pendelzugsteuerung von LGB (Art.-Nr. 10340) zu betreiben. Es handelt sich um ein System, das progressives Bremsen und Beschleunigen ermöglicht. Der Aufenthalt an den Endpunkten der Strecke ist individuell einstellbar. Als dieses System installiert war, förderte die erste Inbetriebnahme eine unangenehme Überraschung zutage: Ich sah, wie sich das Modell kontinuierlich beschleunigte – so wie vorgesehen –, etwa 80 cm emporkletterte, dann abbremste und ungefähr 1,50 m vor dem Ausgangspunkt wieder anhielt, was selbstverständlich nicht vorgesehen war. Alle Verbindungen wurden kontrolliert und die Operation von oben neu begonnen, mit demselben Resultat! Das elektronische System dieser Pendelzugsteuerung von LGB wird ausschliesslich durch Kondensatoren gesteuert, und mein Gleis von 18 m Länge mit der Stromschiene mit einer Distanz von etwa 1 mm von der Schiene stellte einen weiteren Kondensator dar, der das ganze Funktionieren der Einrichtung verfälschte. Dieser Effekt kann bei Gleisen von LGB mit einer Schienendistanz von 45 mm nicht vorkommen, weil die Schienen weit genug auseinanderstehen, um keinen allfälligen Kondensator zu bilden. Ein befreundeter Elektroniker konstruierte mir dann eine Pendelzugschaltung auf elektromechanischer Basis mit Kontakten an den Wendepunkten. Die mechanischen Kontakte werden durch die ankommende Lok ausgelöst und funktionieren einwandfrei.



Modellbahnausstellung Burgdorf 19. bis 21. Mai 2018

National, international, analog und auch digital

Zum vierten Mal ging am vergangenen Pfingstwochenende die Modellbahnausstellung Burgdorf über die Bühne. Die Organisatoren konnten einen Besucherrekord verzeichnen. Bis auf eine überforderte Kaffeemaschine war der Anlass ein voller Erfolg.

Von Zoltan Tamassy (Text und Fotos) und Hanspeter Teutschmann (Fotos)

Bereits kurz nach Öffnung der Schalter am frühen Samagnachmittag – dem ersten Tag der Ausstellung – wandelte zwischen den Ausstellungstischen eine ansehnliche Besucherschar umher. Sie setzte sich aus Modellbahnhobbyisten jeden Alters zusammen. Staunen, Fotografieren, Fachsimpeln. Insgesamt werden die Organisatoren über 2100 Besucher zählen – ein neuer Rekord.

Nach der Ausstellung zeigt sich Livio Locatelli zufrieden. Der Mitorganisator des Anlasses sagt: «Die durchweg positiven Reaktionen der Aussteller und Verkäufer, vor allem derer, die noch nie da waren, sowie die zwar langsam, aber dafür stetig steigenden Besucherzahlen sprechen für sich. Sicher gibt es noch ein paar kleinere Baustellen, aber im Grossen und Ganzen stimmt es für uns.» Locatelli schiebt diesen Sätzen ein grosses Dankeschön nach. Es gehe an die

(wenigen) Helfer und all die Teilnehmenden, die immer wieder mitwirken und die Ausstellung in Burgdorf zu dem machen würden, was sie heute sei: ein Anlass für Gross und Klein.

Auch das neue Restaurantkonzept habe absolut gut funktioniert. «Bis auf eine überforderte Kaffeemaschine», fügt Locatelli mit einem Lächeln hinzu. Man habe lernen müssen, 700 und mehr Personen pro Tag zu versorgen, und zwar möglichst effizient. «À la carte wie an früheren Ausstellungen funktionierte da nicht mehr. Wartezeiten von über einer Stunde waren nicht akzeptabel und haben vor allem bei einigen Ausstellern in der Vergangenheit für Unmut gesorgt.» Das Team der Tennishalle und des Restaurants Treff unter der Leitung von Oliver Wagner habe das Problem aber selbst erkannt, so Locatelli weiter. Es habe das neue Konzept mit vereinfachter und täglich

wechselnder Karte an verschiedenen Ausgabestellen mit wesentlich höherem Personaleinsatz auf die Beine gestellt und professionell umgesetzt.

Die Modellbahnausstellung Burgdorf wird von einer Non-Profit-Gruppe organisiert, die aus Privatpersonen besteht. Sie alle vereint das Ziel, das Wissen und Wirken der organisierten Modelleisenbahner anlässlich einer regelmässig stattfindenden Ausstellung einer breiten Öffentlichkeit vorzustellen und neue Interessenten für das schöne Hobby Modelleisenbahn zu gewinnen. Wird die Ausstellung eine Fortsetzung finden? Livio Locatelli lässt sich keine direkte Antwort entlocken. Stattdessen verweist er mit einem Augenzwinkern auf die Website der Gruppe (www.modellbahnausstellung.ch). Gesagt, getan: «Unsere nächste Ausstellung planen wir für Pfingsten 2020.» Wunderbar!



Die Modellbahnausstellung Burgdorf ging am diesjährigen Pfingstwochenende – nach 2012, 2014 und 2016 – bereits zum vierten Mal über die Bühne.

Über 40 Aussteller waren in der Tennishalle anwesend, Vereine, gewerbliche Hersteller wie auch Verkäufer. Ausgestellt wurde ein

Potpourri aller Spurweiten jeglicher Epochen. Zu bestaunen waren kleine und grosse Anlagen, Modelle, Zubehör, einschlägige Literatur oder auch alte Eisenbahnliteratursilien im Massstab 1:1. Die Exponate waren national, international, analog, digital. Auf den Anlagen quietschten, dampften und ratterten die Züge, es wurde geschräbt, gelötet, verdrahtet, gefeilt, bemalt. Bild oben: Ilm/G-Handmuster des RABe 4/12 NExT RBS von AEproduktion. Bild rechts: Lichteffekte am Stand von Qdecoder.



Kein Detail zu klein, um vor die Linse der LOKI-Kamera zu kommen.



Hübsche Anlage der Eisenbahnfreunde RBS aus Worblaufen.



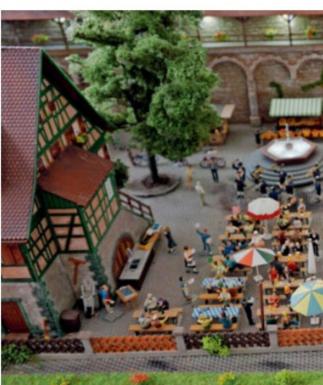
Der Sommer steht vor der Tür. Passend dazu diese Badeszene bei der Modell-Eisenbahngruppe Aare.



Südländisches Flair in Spur Z bei ViZion



In der Burgdorfer Tennishalle wurden selbstredend auch zahlreiche Trammodelle präsentiert.



Oktoberfest und Gemüsemarkt – buntes





aus Lauperswil (Bild oben und Bild unten links).



Treiben auf der Anlage der Eisenbahnfreunde Ostermundigen.



Schottern ist eine Kunst für sich und braucht viel Geduld.



Noch kurz die Paletten auf der Holzeisenbahn festzurren.



Letzte Handgriffe am historischen Modellbahnhof Rothenburg.

Reportage



Der Bierexpress rollt bereits, an den Gleisen wird noch gearbeitet.



Viel Arbeit am Steuerpult der Eisenbahnfreunde Ostermundigen.



Noch etwas Feintuning an den Abgrenzungsplatten, und alles ist bereit.



Ein wenig aus dem Rahmen gefallen: das Diorama «Malvern Hills Quarry» in



Eine Szene aus dem Dampflok-Bahnbetriebswerk in Spur H0 von Robert





Spur 400mm/0-9.



Detail aus dem Diorama «Brusio» in Spur H0m der Modelleisenbahnfreunde Heimenschwand.



Täschler aus Rapperswil.



Hôtel de ville et Café de la gare: westschweizerisches Flair auf der Anlage von Minimodule und Raoul Masel.





50 Jahre Chemin de fer-musée Blonay-Chamby (BC)

Faszinierende Eisenbahn-Romantik in der Westschweiz

Seit 50 Jahren verkehrt oberhalb des Lac Léman die Chemin de fer-musée Blonay-Chamby. Bei vielen ist die Museumsbahn bekannt durch die mustergültigen Aufarbeitenungen ihres Rollmaterials. 2018 feiert sie ihren runden Geburtstag. Grund genug, die geschichtsträchtige Meterspurbahn zu besuchen.

Von Hans Roth (Text und Fotos)

Die Waadtländer Riviera, einer der schönsten Flecken in der Westschweiz und immer wieder eine Reise wert. Hier ist die Chemin de fer-musée Blonay-Chamby – zu Deutsch Museumsbahn Blonay-Chamby – anzutreffen. An den Hängen oberhalb des Lac Léman offenbaren sich andere Welten, so auch die des dort ansässigen Museumsbahnvereins. Dieses Jahr feiert die Chemin de fer-musée Blonay-Chamby einen runden Geburtstag. Für mich Grund genug, sie zu besuchen. Für sie Grund genug, mit einem gigantischen Geburtstagsfest aufzufahren.

Wer die Chemin de fer-musée Blonay-Chamby besucht, beginnt seine Zeitreise meist in Blonay, wo seit Jahren ein schmuckes Chalet mit Billetschalter die Besucher empfängt, so auch mich. Ich will die Museumsbahn wieder einmal erleben und besuche das gigantische Fest «Mega Steam», an dem zehn Dampflokomotiven in Einsatz stehen. Als ich auf den Nostalgiezug warte, werde ich sukzessive in vergangene Zeiten versetzt. Ob dies wegen des Personals in historischen Uniformen ist oder wegen der vielen Details aus vergangenen Tagen, ich weiß es nicht.

Reisestart in Blonay

Die Zeit bis der Zug eintrifft genügt, um den Bahnhof Blonay zu studieren. Blonay ist ein Abzweigbahnhof der einstigen Chemins de fer électriques Veveysans (CEV), welche seit 2001 Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR) heißt. Von Blonay gehen drei Bahnlinien aus. Eine führt nach Vevey, eine nach Les Pléiades und die dritte



Grosser Bahnhof im beschaulichen Blonay. Die Zugseinfahrt wird von vielen Zaungästen mitverfolgt.



Als die Bahnen mit zahlreichen Destinationen auf den Routentafeln und kunstvollen Anschriften lockten.



Der Eröffnungszug der Chemin de fer-musée Blonay-Chamby am 20. Juli 1968 in Blonay.

nach Chamby. Diese wird von der Chemin de fer-musée Blonay-Chamby betrieben. Das war nicht immer so.

Im Jahr 1902 wurde die CEV auf dem Streckenabschnitt Vevey-Saint-Légier-Blonay-Chamby als Adhäsionsbahn mit Steigungen bis zu 50 % eröffnet. In Chamby bestand von Beginn an Anschluss an die bereits verkehrende Montreux-Oberland-Bernois-Bahn (MOB). Ein Jahrzehnt später erfolgte die Einweihung des Streckenabschnitts Blonay-Les Pléiades, ein Streckenabschnitt mit Zahnradabschnitten von bis zu 200 %. Aber genau der heute so beliebte Streckenabschnitt zwischen Blonay und Chamby wies in den 1960er-Jahren ein sehr schwaches Passagieraufkommen auf. Deshalb war die öffentliche Hand nicht bereit, die Erneuerung des ganzen Netzes zu finanzieren. In einer 1966 unterzeichneten Finanzierungsvereinbarung wurde die Gewährung von Bundesmitteln an die Bedingung geknüpft, dass der Streckenabschnitt Blonay-Chamby sofort und die Strecke Saint-Légier-Châtel-Saint-Denis spätestens nach zwei Jahren stillgelegt werde. So verkehrte am 21. Mai 1966 der letzte fahrplanmässige Zug der CEV auf der Linie.

Ein neues Kapitel wird aufgeschlagen

Einen Rückbau der Strecke gab es nicht, denn man hatte die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Bereits am 5. Dezember 1966 wurde von 82 Sympathisanten der

heute noch existierende Verein Chemin de fer-musée Blonay-Chamby gegründet. Die ersten Kontakte zur damaligen CEV und zu den Vertretern von Kanton und Bund fielen positiv aus, dies obwohl man diesem «wil- den Haufen» gegenüber sehr skeptisch war. Denn vergleichbare Institutionen gab es damals nicht, der Verein Chemin de fer-musée Blonay-Chamby ist der erste Bahnhverein der Schweiz.

Was danach folgte, geschah relativ schnell. Als am 25. Januar 1967 der erste Tramwagen und am 9. Juni die erste Dampflokomotive übernommen werden konnte, besass die Mitglieder auch eigenes Rollmaterial. Ein entsprechendes Konzessionsgesuch an den Bund erfolgte am 12. März 1967, und am 1. Juli 1967 verkehrte sogar ein erster Dienstzug zwischen Blonay und Chamby – zwar mit einigen Schwierigkeiten, aber erfolgreich.

Aus praktischen Gründen wurde der bisherige Verein in eine Genossenschaft um-

gewandelt, welche die Verwaltung und den Betrieb der Strecke verantwortete. Die Mitglieder jedoch bildeten einen Unterstützungsverein. Das Ergebnis der mühsamen und zähflüssigen Arbeiten war die Betriebsbewilligung, welche am 1. Mai 1968 erteilt wurde. Gepaart mit dem neuen Aufwind wurde eiligst die Strecke hergerichtet, wonach am 20. Juli 1968 die offizielle Betriebsröffnung der Chemin de fer-musée Blonay-Chamby stattfand.

Die Reise geht weiter

Inzwischen trifft der bunte Museumszug ein, und ich wähle für die Fahrt den Personenwagen ABCF Nr. 15, einen Wagen der ersten Stunde. Der aus Frankreich stammende Multifunktionswagen weist drei Personenabteile der einst gängigen Klassen auf und besitzt zudem noch ein Gepäckabteil. Der von 1895 stammende Personenwagen war einst in der Bretagne unterwegs, heute erfreut er die Herzen der Museumsbahnbesucher in der Westschweiz. Kurz nach der Abfahrt sind die Fenster ange- schlagen, ich sehe nichts von der sagenhaften Aussicht auf den Genfersee, da es in Strömen regnet. Trotzdem wähne ich mich plötzlich in der warmen Bretagne und stelle mir einstiges Bahnreisen vor. Solche Gedankenspiele lassen sich einfach machen, wenn man auch die Landschaft in Augenschein nimmt. Nach dem letzten Einfamilienhäusern folgen plötzlich Wälder und mitten darin die Baye de Claren, ein Steinviadukt mit sechs Bogen, 25 Meter hoch und 78 Meter lang. Mit Schrittempo wird der altersschwache Viadukt überquert, aber nicht mehr lange, denn er wird künftig durch einen modernen Neubau ersetzt.

Die Chemin de fer-musée Blonay-Chamby ist nicht einfach nur eine 2,95 Kilometer lange Strecke, sie ist eine eigene in sich geschlossene Bahnwelt. Kurz nach der historischen Haltestelle Cornaux taucht



Zahlreiches Publikum besucht am Eröffnungstag der Museumsbahn den Bahnhof Blonay.

Foto: Georg Trüb



Zahlreiche junge Mitglieder – sowohl männliche als auch weibliche – stehen im Einsatz der BC.



Staunende Kinderaugen im BOB C4 Nr. 44 sind das Resultat des Engagements der BC.

plötzlich linker Hand das Museumsareal auf, bevor wir einige Hundert Meter später in Chamby anhalten. Das Museumsareal muss noch ein bisschen warten, jedoch ist die Endstation Chamby keine wirkliche Endstation. Es erfolgt nur ein mässiger Passagierwechsel.

Zwischenstopp am Endbahnhof

Chamby bietet noch heute das, was es schon bei der Eröffnung der Bahnlinie Blonay-Chamby bot: Anschluss zur MOB. Ein kleiner malerischer, den engen Gegebenheiten angepasster Bahnhof, darüber beinahe unpassend das ehemalige Grand Hôtel des Narcisses. Ein Hauch Belle Époque weht über die Haltestelle. Chamby, ausgeschmückt mit unzähligen Details aus einer längst verblichenen Bahnepoche, lässt meine Gedanken weiter kreisen. Lediglich die Informationstafel über die Museumsbahn mit der englischen Bezeichnung «Heritage Railway» zeigt mir die zukunftsorientierte Entschlossenheit der Aktiven.

Fast unbemerkt setzt sich der Museumszug wieder in Bewegung, in Richtung Blonay, wo er aber nach wenigen Minuten Fahrt durch den Wald rechts abbiegt und in das Museumsareal der Chemin de fer-musée Blonay-Chamby einbiegt. Als Erstes entdecke ich die Bekleidungsanlage, bei welcher, wie vor 100 Jahren, den Dampfloks mittels eines kleinen Krans und viel Muskelkraft die Vorräte ergänzt werden. Ein etwas abrupter Halt, und der Zeitsprung ist soebeneglückt.

Eisenbahnerparadies Chaulin

Ich befinde mich nun in der Depotanlage Chaulin der Chemin de fer-musée Blonay-Chamby. Mir offenbart sich ein wahres Eldorado für Eisenbahnbegeisterte. Hier kommt die geballte Ladung Willenskraft der Mitglieder zum Tragen. Augenfällig die «Industriehalle», das erste Werkstätten- und Depotgebäude, das am 18. Juli 1976 feierlich eingeweiht werden konnte. Gleich vis-à-vis die neuere Einstellhalle von 1993 und dazwischen das fünf Jahre jüngere Restaurant mit Verkaufsladen. Ein Rundgang durch die Gebäude ist erwünscht, jedoch nehme ich erst einmal mein Mittagessen zu mir und versuche, aus dem Speisesaal noch ein bisschen Panorama zu erhaschen. Hinter mir das emsige Treiben im Museumshof, vor mir wäre das Panorama auf den Genfersee, würde es nicht Bandfäden reg-



Trotz strömendem Regen ist das junge Betriebspersonal gelassen an der Arbeit.



Erinnerung an frühere Zeiten bei der Zugabfertigung und Wartezeiten im Bahnhof Chamby.



nen. Ab und zu fährt ein Museumszug vor mir durch das Sichtfeld, wie in einer schönen Fernsehsendung. Das angebotene Essen schmeckt, und ich ertappe mich beim gemütlichen Verweilen, hier an einem Ort, wo sich bei der Gründung der Chemin de fer-musée Blonay-Chamby lediglich eine grüne Wiese befand.

Bei meinem Rundgang durch die Depotanlage fällt mir auf, wie akribisch genau in die frühere Eisenbahnpoche versetzt das Personal der Chemin de fer-musée Blonay-Chamby arbeitet. Keine Warnwesten, kein mühseligen Herumgefuchtel mit Smartphones und vor allem keine Hektik. Die in alten Uniformen gekleideten Aktiven arbeiten noch von Angesicht zu Angesicht und, wenn die Distanzen zu gross sind, mit dem reglementarisch festgelegten Gruss- und Winkzeichen.

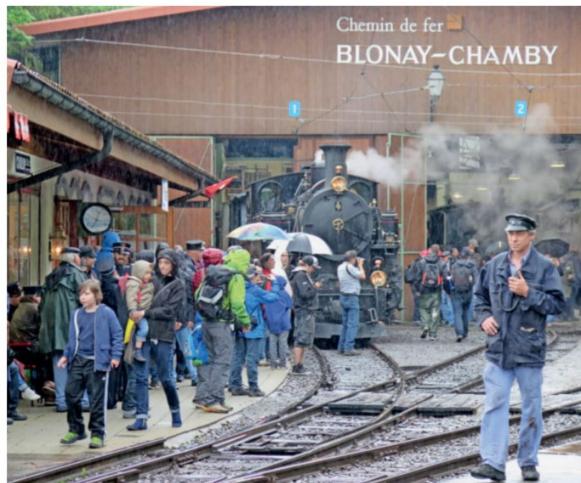
Dass die Sammlung der Chemin de fer-musée Blonay-Chamby gross ist, merkt man schon beim vorhandenen Rollmaterial, wo vom kleinen, zweitachsigen «Wagonet» der einstigen Chemins de fer fribourgeois (GFM) bis hin zur imposanten Dampfschneeschleuder «Rotary» G 2×3/3 1052 der Rhätischen Bahn (RhB) schier alles vorhanden zu sein scheint. Sogar ganze Züge, wie der der seit 1967 stillgelegten Leuk-Leukerbad-Bahn (LLB), hat die Chemin de fer-musée Blonay-Chamby der Nachwelt erhalten. Als Besonderheit sammelt sie Fahrzeuge fast aller Schweizer Meterspurbahnen und restauriert diese in sich geschlossen originalgetreu. So ergibt sich ein bunter Mix, was aber anscheinend niemanden stört. Die Depothallen sind geschmückt mit Trouvailles, wie Schildern, Tafeln, Signalen und vielem mehr, aus der für uns so gut wirkenden alten Zeit. Und wichtig dabei: Anfassen ist erlaubt!

Das Jubiläumsjahr

Ein 50-Jahr-Jubiläum in der Museumsbahnszene ist kein Pappenspiel. Manche, mit grossen Stolz gegründete «richtige» Eisenbahngesellschaft hatte ein kürzeres Leben als die Chemin de fer-musée Blonay-Chamby. Kein Wunder, dass der älteste Bahnverein der Schweiz mit einem gigantischen Jubiläumsfest aufwartet. Der Start ist mit der Doppeltraktionsfahrt mit der vereinseigenen HG 3/4 Nr. 3 zusammen mit der auf der Museumsbahn überwinternten Schwesterlok HG 3/4 Nr. 4 der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke (DFB) nach Zweisimmen



Die Ge 4/4 Nr. 81 der Berninabahn benötigt noch ein wenig Aufmerksamkeit.



Das angereiste Publikum geniesst das Ambiente in Chaulin trotz Regen.

Foto: Georg Trüb



Als wäre die Zeit in Chaulin stehen geblieben, werden den Dampflokomotiven, wie hier bei der LEB G 3/3 Nr. 5, von Hand die Vorräte ergänzt.



Gastlokomotiven auf der BC

- 1 Aus Frankreich angereist ist die TS 030T Nr. 60. Angeschafft wurde diese Tramwaylokomotive für den kostengünstigen Einsatz auf den einstigen Tramways de la Sarthe. Heute befindet sich die einzigartige Dampflokomotive bei der Musée des tramways à vapeur et des chemins de fer secondaires français, rund 30 Kilometer nördlich von Paris.
- 2 Die vereinseigene «Mallet» G 2x2/2 Nr. 105 ist umrahmt von den Gastlokomotiven DBF HG 3/4 Nr. 4 und CP G 2x2/2 Nr. 164, einer Portugiesin, welche heute ihren Lebensabend im Jura verbringt.



- 3 Auch auf der BC zu Gast war die nach einem Depotbrand in Interlaken Ost beschädigte und bei der RhB in Landquart aufgearbeitete Brüniglok G 3/4 Nr. 208 des Vereins Ballenberg-Dampfbahn (BDB), hier zusammen mit der JS G 3/3 Nr. 909 der BC vor BOB-Wagen.

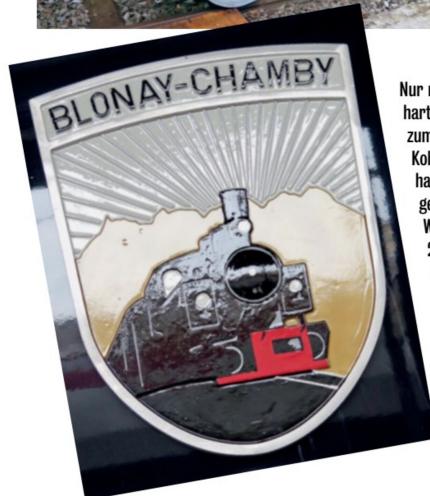


48

Foto: Georg Trüb



LOKI 7-8|2018



Nur mit jahrelanger, harter Arbeit, wie zum Beispiel beim Kohleschaufeln (o.), hat es die BC geschafft, auf dem Wappen des ABeh 2/6 7503 der MVR für die Nachwelt verewig und verehrt zu werden.



Die Bahn ist längst Geschichte, die Erinnerungen werden in Chaulin bewahrt.



Die Depothallen locken zahlreiche Bewunderer historischer Bahnen an.

erfolgt (siehe LOKI 4|2018, Seite 57). Dass dabei am 4. Mai 2018 der Triebzug ABeh 2/6 7503 der MVR mit der Bundesräerin Doris Leuthard als Taufpatin auf den Namen «Blonay-Chamby» getauft wurde, zeigt deutlich, wie nachhaltig das Engagement der Chemin de fer-musée Blonay-Chamby ist.

Die Furka-Dampflokomotive war eine der fünf Gast-Dampflokomotiven für das Fest «Mega Steam», welches über Pfingsten stattfand. Eigens mit dem Lastwagen angereist sind weiter die TS 030T Nr. 60, eine Tramwaylok aus Frankreich, die portugiesische G 2x2/2 Nr. 164 des Westschweizer Vereins La Traction, die frisch aufgearbeitete Brünig-Talbahnllok G 3/4 Nr. 208 des Vereins Ballenberg-Dampfbahn (BDB) und als Sahnehäubchen die kleine G 2/2 «Ticino». Die Tessinerlok ist eine kleine Baubahnllok im Besitz des bekannten Dampflokrestaurators aus Goldau, Martin Horath. Mit Liebe zum Detail stellte er die von 1889 stammende Dampflok wieder betriebsfähig her. Ihm war dabei wichtig, dass sie

nicht wie sonst bei historischen Dampflokomotiven üblich glänzend daherkam, sondern das gealterte Äussere weiter behielt. «Shabby chic» auf Schienen.

Am «Mega Steam» wurde viel geboten, so der Betrieb von zehn Dampflokomotiven. Teils in Einzel-, teils in Doppeltraktionen. Am eignen für Bahnfotografen organisierten

Fototag zeigte sich sogar die Sonne, aber wie ich gemerkt habe, funktioniert die Chemin de fer-musée Blonay-Chamby auch bei Regenwetter und hat auch so ihren Charme.

Erst Stunden später verlasse ich die Chemin de fer-musée Blonay-Chamby und weiss sogleich, dass dies nicht mein letzter Besuch in der Waadtländer Riviera war. ☺

Weitere interessante Feierlichkeiten auf der BC

Mega Bernina Festival: 8.–9., 15.–16. und 22.–23. September 2018

Historisches Treffen der Lokomotiven BB 81 und RhB 182, erstmals wieder seit 1965!

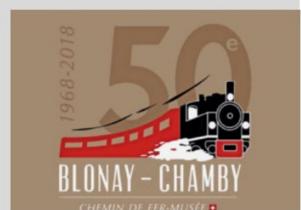
Bündnerstag im Saanenland: 14. September 2018

Eine Reise durch die malerischen Landschaften des Saanenlandes.

La dernière du 50°: 27.–28. Oktober 2018

Abschlussfest des Jubiläumsjahrs.

Weitere Infos unter www.blonay-chamby.ch





Die Dampflok Molly zieht einen voll besetzten Zug durch das Baumschulgelände.

Tag der offenen Werkstatt bei der Schinznacher Baumschulbahn – 12./13. Mai 2018

Auf schmaler Spur mit Voll-dampf durch die Baumschule

In diesem Jahr feiert die Schinznacher Baumschulbahn ihren 40. Geburtstag. Am Tag der offenen Werkstatt Mitte Mai haben interessierte Besucher erfahren, was es alles braucht, bis ein Zug losdampfen kann. Im Jubiläumsjahr stehen noch weitere Höhepunkte an.

Von Fabian Jeker (Text und Fotos)

Als dem Pflanzenmeer steigt Rauch auf. Ein kurzer Pfiff, und schon dampft Molly um die Ecke. Der Zug ist gut besetzt mit fröhlichen Gesichtern von Gross und Klein. Bei der Schinznacher Baumschulbahn haben alle Lokomotiven einen Namen anstatt Nummern. Dies schafft einen grösseren Bezug beim breiten Publikum und bei den jungen Besuchern, wie Vereinsvizepräsident Peter Gysel auf dem Werkstatttrundgang erklärt. Seit 15 Jahren ist er einer der derzeit 20 bis 25 Freiwilligen bei der Baumschulbahn, die aus den verschiedensten Berufen kommen: Postangestellte, Informatiker, Journalisten, Metallbauer, Kirchenleute, Lokführer und ein Bahnhofsvorstand, um nur einige zu nennen. Im Sommer steht der Fahrbetrieb im Zentrum. Werkstattarbeiten finden mehrheitlich im Winter statt, wenn die Bahn nicht fährt. Jeder muss überall mit anpacken und darf schwarze Hände bekommen.



Die Hallen der SchBB: Links sind Werkstatt und Dampfloks untergebracht, rechts die Diesellokomotiven.

Fahrdienst alleine geht nicht. Die Siederohre der Dampflokomotiven werden vor jedem Betriebstag gerusst. Somit wird diese sehr schmutzige Arbeit auf alle Aktivmitglieder gleichmässig verteilt. Peter Gysel stellt die «Wunderwaffe» des Vereins vor: den elektrischen Durchlauferhitzer. Eine Dampflok der Baumschulbahn muss während vier bis fünf Stunden eingeheizt werden, bis sie betriebsbereit ist. Mithilfe des Durchlauferhitzers reduziert sich die Zeit auf noch zwei Stunden. Zudem kann Brennmaterial eingespart werden. Am Vorabend des Betriebstages eingeschaltet, erwärmt er das Wasser über Nacht auf 150 Grad Celsius. Im Kessel wird bereits ein Druck von drei Bar erreicht. Für den Betrieb sind 12 bis 15 Bar notwendig.

Viel Handarbeit nötig

Alles begann in einem kleinen Holzschnuppen. Dank Unterstützung der Landgärtnerei, auf deren Areal die Bahn fährt, verfügt die Baumschulbahn mittlerweile über eine grosse feste Werkstatt und eine Fahrzeughalle, die anstelle des ehemaligen Schnuppen gebaut worden sind. Kergeschäft sind der Unterhalt und die Aufarbeitung von Dampflokomotiven. Daneben betreut der Verein auch einige Dieselloks und Personenwagen. In der vollwertig ausgerüsteten Werkstatt mit Arbeitsgruben wird gebohrt, gefräst, werden Radsätze abgedreht, Siederohre ausgetauscht sowie Treib- und

Kuppelstangen aufgearbeitet. Auch die Dampfkesselrevision erfolgt soweit gesetzlich zugelassen vor Ort. Das Kesselinspektorat prüft die Kessel regelmässig. Dadurch kann das technische Wissen an jüngere Aktivmitglieder weitergegeben und erhalten werden. Peter Gysel zeigt ein altes Siederohr, das aus der Dampflok Pinus gebaut worden ist. Die Rohre werden im Stahlhandel als Meterware eingekauft. Das Ablängen und Aufdrücken erfolgt in der Werkstatt in schweißtreibender Handarbeit. Aufseiten Rauchkammer werden die Rohre ausgeweitet, am anderen Ende zur Feuerbüchse hin verengt. Somit können sie nicht in die Feuerbüchse rutschen. Diese Rohrbearbeitung erfordert mehrere Tage.

Bereit für die Zukunft

Rechtlich ist die Baumschulbahn, die jährlich 25 000 Besucher anzieht, keine Eisenbahn, sondern eine Vergnügungsattraktion. Die Betriebsbewilligung hat der Gemeinderat von Schinznach Dorf erteilt. Grund dafür ist, dass der Verein nur Rundfahrten auf dem Gelände der Baumschule anbietet. Ursprünglich diente die Gleisanlage dem Transport von Pflanzen, Erde und Material der Gärtnerei. Die ersten Gleise mit einer Spurweite von 600 Millimetern wurden 1928 verlegt. Die Wagen zog und stiess man damals noch mit Muskelkraft. Mit der aufkommenden Strassenmotorisierung fielen die Gleise in einen Dornröschenschlaf.

Zum 100. Geburtstag der Landgärtnerei wurde die Gleisanlage reaktiviert und eine Erlebnisbahn mit Dampf- und Dieselloktraktion geschaffen. Heute umfasst das Streckennetz der Baumschulbahn rund drei Kilometer. Zwischen April und Oktober verkehren Dampfzüge an den Wochenendnachmittagen. Am Mittwochnachmittag kommen Dieselloks zum Einsatz. Der Verein beabsichtigt, zwei weitere Dampflokomotiven zu restaurieren und sammelt Spendengelder. Peter Gysel unterstreicht die Bedeutung der Zukunftsprojekte. Damit kann der Vereinsnachwuchs nicht nur am Unterhalt, sondern auch am Restaurieren von Fahrzeugen teilhaben. Der Verein kann das Wissen weitergeben und erhalten. Und er fügt sogleich noch an, dass die Baumschulbahn neben Aktivmitgliedern auch auf Passivmitglieder angewiesen ist. Da die Bahn in einem Wohngebiet verkehrt, muss der Verein in der Nachbarschaft und der Öffentlichkeit immer wieder Verständnis schaffen, wenn es einmal zu fest raucht oder pfeift. Im Jubiläumsjahr 2018 stehen noch einige Höhepunkte an. Das Kindermusical «Jimi Knopf und Lukas der Lokomotivführer» geht am letzten Juniwochenende über die Gärtnereibühne. Am 22./23. September 2018 findet das grosse Geburtstagsfest mit Mehrzugbetrieb, Festwirtschaft und weiteren Attraktionen statt. Und Mitte Oktober feiert die Dampftramlokomotive Luka ihren 100. Geburtstag.



Antracita ist eine der beiden Dampflokomotiven, die der Verein noch aufarbeiten möchte.

Literaturtipp zur SchBB:

Zur Geschichte der Baumschulbahn und ihren Fahrzeugen ist das LOKI-Spezial Nr. 43 «Die Schinznacher Baumschulbahn (SchBB)» mit Urias von Meyenburg als Autor erschienen. Die Ausgabe ist im LOKI-Shop bestellbar.



Weitere Infos unter:
www.loki.ch

Die neuen LOKI-Kalender

LOKI-Kalender 2019

Von Zoltan Tamassy

Kennen Sie das auch? Man will eine Reise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unternehmen. SBB-Seite auf dem Smartphone aufrufen, Reisedaten eingeben, die passende Verbindung auswählen. Dann folgt der übliche Algorithmus: «in Kalender eintragen», «herunterladen», «öffnen», «zum Kalender hinzufügen». So einfach geht das in der Welt der Smartphones. Der grosse Vorteil dabei ist, dass man den Wochen- oder Monatsplan jederzeit bei sich hat. Wann muss ich wo umsteigen? Das alles ist in dem kleinen Ding drin. Und trotzdem trägt man die Reise auch mittels Kugelschreiber in einen nicht digitalen Kalender ein. Der Autor dieser Zeilen zum

Beispiel fertigt für jeden Monat eigenhändig auf einem Blatt Altpapier einen Plan an. Dieser wird an die Schranktür gehetzt. Da ist alles zwar nur rudimentär aber dafür sehr übersichtlich festgehalten. Verschobene Anlässe werden durchgestrichen, wichtige Anlässe hervorgehoben, «Ferien» wird mit dicken Lettern geschrieben, dahinter beginnt eine über mehrere Wochen gehende gewellte Linie. Andere verwenden dafür den klassischen Wandkalender. Ob ein schönes Exemplar nicht zu schade ist, um verkritzt zu werden? Das fragt man sich unweigerlich, wenn der Kugelschreiber im Januar zum ersten Mal angesetzt wird. Ach was! Das ist eine Bestimmung ei-

nes Wandkalenders, der nach zwölf Monaten sowieso zum Altpapier wandert.

Eine weitere Bestimmung eines Wandkalenders ist es, das Auge zu erfreuen, und natürlich sollte man mit einem Kalender das Datum ermitteln können. Nur diesen zwei Bestimmungen sind die LOKI-Kalender gewidmet, wird die Datumszeile doch in elegantem Schwarz gehalten. Denn seien wir ehrlich, die LOKI-Kalender sind nun wirklich zu schön und damit zu schade für Einträge wie «Sitzung mit Chef». Mit «Schweizer Bahnen 2019» führen wir eine alte Tradition weiter. Für die fotografische Umsetzung zeichnet erneut Dario Häusermann verantwortlich. Der Modellbahn-Ka-

Foto: Dario Häusermann



Kostprobe aus dem Repertoire von Dario Häusermann: Eine RBDe 560 «Domino» der SBB fährt entlang der Rebberge am Genfersee.

Die muss man haben!

LOKI-Kalender 2019

lender erscheint dagegen erst zum zweiten Mal. Für die 2018er-Ausgabe wurde die Modelleisenbahn Chemins de fer du Käserberg vor die Linse genommen. In «Modellbahnen 2019» zeigt uns Modellbauer Tom Wäfler das Bündnerland, genauer gesagt die Rheinschlucht sowie das Albulatal. Die Motive werden bei einigen aus der LOKI-Leserschaft wohl Erinnerungen wachrufen. Denn Wäfler setzt seine wunderbare H0m-Anlage fotografisch in Szene. Diese wurde in der LOKI 2016 in einer sechsteiligen Serie vorgestellt. Hinzu kommen Bilder von hochstehenden Dioramen, ebenfalls mit dem Thema Bündnerland und RhB.

Der LOKI-Kalender mit helvetischen Vorbildern ist schon so etwas wie eine lieb gewonnene Tradition. Für **Schweizer Bahnen 2019** hat erneut der bekannte Fotograf Dario Häusermann die Bilder geschossen.

Bereits zum zweiten Mal gibt es einen LOKI-Kalender mit dem Thema «Modellbau». Tom Wäfler zeigt uns in **Modellbahnen 2019** viele schöne Details seiner wunderbaren Bündner Anlage in Spur H0m.

Preis: CHF 27.– (inkl. 8% MwSt.)/€ 27.– zzgl. Porto- und Versandkosten.

Die Kalender sind zu beziehen durch:
Stämpfli AG, Postfach 8326, CH-3001 Bern, Tel. +41 (0)31 300 62 58, Fax +41 (0)31 300 63 90,
leserservice@loki.ch oder im Webshop auf www.loki.ch



Foto: Tom Wäfler



Detail aus Tom Wäflers liebevoll gestalteter Anlage: An einem Sommerabend rollt ein Güterzug bei Tavanasa über den Vorderrhein.

Veranstaltungen

- H0m-Anlage in Betrieb** **Albula-Bahn-Club** | 20. Juni bis 20. Oktober | Ortsmuseum in Bergün/Bravuogn
Der Albula-Bahn-Club betreibt im Ortsmuseum in Bergün eine Modellbahnanlage in Spur H0m. www.berguen-filisur.graubuenden.ch
- Tag der offenen Tür** **Liliput Bahn – Verein Stein am Rhein** | 30. Juni, ab 10.00 Uhr | Stein, Stadtpark bei der Schiffslände
Tag der offenen Tür und Einweihung eines neuen RhB-Salonwagenzugs 7½ Zoll. Tel. 079 602 75 94. www.steinerliliputbahn.ch
- Fahrttag auf der Gartenbahn** **Modelleisenbahn-Club Einsiedeln** | 1. Juli, 10.00–16.00 Uhr | Einsiedeln, Blatten
Bei trockener Witterung fährt die Modellbahn mit Personenbeförderung für Jung und Alt. Das Mitfahren ist gratis. www.mece.ch
- Sonntags-Apéro** **Modelleisenbahn-Club Olten (MECO)** | 1. Juli, 10.00–12.00 Uhr | Olten, Industriestrasse 41
Internationales Stangenlok-Treffen mit Ae 3/6 II, Be 6/8, Ce 6/8 usw. Tobelbeizli. Eintritt frei. www.meco-olten.ch
- Hochwertige Modelle** **Stiftung Eisenbahnsammlung Uster** | 7. Juli/4. August, 14.00–17.00 Uhr | Uster, Lokremise beim Bahnhof
Die Anlagen der Spurweiten 1, 0 und 0m sind in Betrieb. Infos unter Tel. 079 673 60 65. www.eisenbahnsammlung.ch
- Dampf im Aaretal** **Dampfbahn Aaretal (DBA)** | 7./8./11./18./21./22./25. Juli, 13.30–17.30 Uhr | Münsingen, Psychiatriezentrum
Öffentliche Fahrten im Parkareal des Psychiatriezentrums Münsingen. Wagen für Rollstuhlfahrer vorhanden. www.dampfbahn-aaretal.ch
- Museumsbahnhfahrten der Emmentalbahn** **Emmentalbahn** | 8. Juli | Sumiswald-Grünen–Huttwil–Sumiswald-Grünen
Die Museumsbahn Emmental fährt von April bis Oktober jeweils am zweiten Sonntag im Monat. www.emmentalbahn.ch
- Dampf in Minusio** **Associazione Ticinese Amici della Ferrovia** | 8./12./15./19./22./26./29. Juli, 20.00–21.30 Uhr | Minusio, Mappo
Öffentliche Fahrten in Minusio. Findet nur bei schönem Wetter statt. www.ataf.ch
- Fahrtage** **Gartenbahn Staufen AG** | 8./22. Juli, 12./26. August | Staufen, Holzgasse
Auf dem 9426 m² grossen Areal können Sie und Ihre Kinder/Grosskinder 10 Min. lang eine Fahrt geniessen. www.gartenbahn-staufen.ch
- Quartierfest** **Quartierverein Winikon-Gschwader** | 14. Juli, 12.00 bis ca. 20.00 Uhr | Uster, Gschwaderstrasse (Schulhaus)
5"-Parkbahn zum Mitfahren (bei jedem Wetter), Festwirtschaft, Kinderspiele, Livemusik, Tombola. www.winikon-gschwader.ch/lokiteam.html
- Sommerfest mit Modellbahnausstellung** **Spur 1 Modellbahn** | 14./15. Juli 2018, 11.00–17.00 Uhr | Wilchingen, Hauptstrasse 91
Sommerfest mit Modellbahnausstellung bei Hablützel Weinbau Mosterei mit Spur-I-Anlage. Festwirtschaft. kh@weinbau-mosterei.ch
- Ouverture publique** **Club Romand de modélisme ferroviaire à l'échelle 1:1m** | 15 juillet, 14h00 à 17h00 | Etagnières, 5 chemin de l'Etang
Tout le monde a donc la possibilité de nous rendre visite et de découvrir ou redécouvrir nos réseaux en activité. www.cr2m.ch
- Vollmonddampffahrt** **Verein Dampflok Nr. 5** | 27. Juli, 18.10–00.35 Uhr | Wilderswil
Wilderswil–Schynige Platte retour: mit Volldampf bei Vollmond auf den Berg, Anmeldung erforderlich. www.dampflok5.ch
- Markus' Eisenbahn-Welt** **Modelleisenbahnsammlung** | 28. Juli/26. August, 13.45–16.00 Uhr | Urnäsch, Zürchersmühle 1007
In acht Vitrinen sind über 1500 Eisenbahnmodelle ausgestellt. Weitere Infos unter: www.markus-eisenbahnwelt.ch
- Führung durch die Anlage** **Modelleisenbahnclub Kirchmättli Horw** | 30. Juli/27. August, 18.00–19.15 Uhr | «Loki-Depot-Horw»
Auf über 500 m² wird die grösste Echtzeit-Modellleisenbahnanlage der Schweiz erbaut. H0 und H0m. www.modelleisenbahnclub.ch
- 1. August–Brunch** **Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz** | 1. August, ab 10.00 Uhr | Lokdepot Koblenz
Reichhaltiges Brunch-Buffet mit Produkten aus der Region im Lokdepot und Sonderfahrten. Reservation obligatorisch. www.dsf-koblenz.ch
- Dampf im Aaretal** **Dampfbahn Aaretal (DBA)** | 1./5./8./11./12. August, 13.30–17.30 Uhr | Münsingen, Psychiatriezentrum
Fahrten im Parkareal des Psychiatriezentrums. Am 5. August Sonderfahrtag «Hallo Velo» ab 10.00 Uhr. www.dampfbahn-aaretal.ch

- Dampf in Minusio** **Associazione Ticinese Amici della Ferrovia** | 2./5./9./12./16. August, 20.00–21.30 Uhr | Minusio, Mappo
Öffentliche Fahrten in Minusio. Findet nur bei schönem Wetter statt. www.ataf.ch
- Sommerfest auf der Gartenbahnanlage** **Modelleisenbahn-Club Einsiedeln** | 4./5. August | Einsiedeln, Blatten
Mit Nachtfahrten, Gastloks aus der Schweiz und dem angrenzenden Ausland. Die Fahrten sind kostenlos. Kiosk geöffnet. mece.ch
- Dampftag 2018** **Verein Pacific 01-202/DFC Schüpfen** | 10./11. August | Lyss
Grösstes Schweizer Dampftreffen 2018 mit Publikumsfahrten, Dampfwalzen und Dampfmodellen. www.dampftag.ch
- Tag der offenen Tür** **Goggel Hill Rail Road** | 11. August, 10.00–17.00 Uhr | Pratteln, Schützenweg 21
Gartenbahnanlage Spur 0 nach amerikanischem Vorbild. Lionel und MTH. Kleine Spur, Börse, 3-Leiter USA. 079 794 60 23. ghrr@gmx.ch
- Modulanlage in H0** **Modellbahn in Ramsen** | 12. August, 10.00–17.00 Uhr | Ramsen, Bahnhof/Güterschuppen
In Zusammenarbeit mit VES, Ueli Meier mit Dampf- und Dieselzügen. Eintritt frei. www.etzwilen-singen.ch
- Sonnenaufgangsfahrt** **Verein Dampflok Nr. 5** | 19. August, 5.00–9.53 Uhr | Wilderswil
Wilderswil-Schynige Platte retour: mit Volldampf bei Sonnenaufgang auf den Berg, Anmeldung erforderlich. www.dampflok5.ch
- Tunnelkino** **Verein Tunnelkino** | 25. August, ab 11.11 Uhr stündlich | Bahnhof Oberdorf SO
Auf einem offenen Güterwagen durch den Weissensteintunnel im wohl längsten Kino der Welt. www.tunnelkino.ch
- Dampftreffen in Münsingen** **Dampfbahn Aaretal (DBA)** | 25./26. August, 10.00–17.30 Uhr | Münsingen, Psychiatriezentrum
Dampftreffen im Parkareal des Psychiatriezentrums Münsingen. Restaurant im Psychiatriezentrum. www.dampfbahn-aaretal.ch
- Besuchstage** **Modelleisenbahnklub Schaffhausen** | 25./26. August, ab 14.00 bzw. 10.00 Uhr | Schaffhausen, Mühlentalstrasse 327
Fahrbetrieb auf drei Modellbahnanlagen in N, H0/H0m und IIm. Spielanlage für Kinder. Festwirtschaft mit Livemusik. www.meks.ch
- Dampf in Minusio** **Associazione Ticinese Amici della Ferrovia** | 26. August, 14.30–17.30 Uhr | Minusio, Mappo
Öffentliche Fahrten in Minusio. Findet nur bei schönem Wetter statt. www.ataf.ch
- Grosser Fahrttag auf der LGB-Anlage** **Jörg Schmid** | 26. August, 12.00–17.00 Uhr | Sulz/AG, Hauptstrasse 62
Vorführung der RhB-LGB-Gartenbahnanlage in Spur IIIm, nur bei schönem Wetter. Eintritt frei. www.gartenbahn.hauser-messebau.ch
- Tage der offenen Tür** **Modelleisenbahn-Club Olten (MECO)** | 1./2. September, 10.00–17.00 Uhr | Olten, Industriestrasse 41
Internationales Stangenlok-Treffen mit Ae 3/6^{II}, Be 6/8, Ce 6/8 «Krokodil» usw. Festwirtschaft. www.meco-olten.ch
- Modellbahn für Kinder** **Modellbahn-Treff** | Ganzjährig, jeweils MI und SA, 13.30–18.00 Uhr | Bäretswil, Zelglistrasse 26
Für 8- bis 14-jährige Kids aus der Region Zürich Oberland, Spur N, Anmeldung erforderlich. www.modellbahn-treff.ch
- Dampffahrten in der Lenk** **Strubeli Dampfbahnen** | Täglich bei trockenem Wetter, 10.00–17.00 Uhr | Lenk, Alpkultur-Spielplatz Lenkerseeli
Ein Familienerlebnis auf 400 m Fahrstrecke mit zwei Dampf- und zwei Elektroloks. www.strubeli-dampfbahnen.ch
- Erlebniswelt Toggenburg** **5 Ausstellungen unter einem Dach** | Ganzjährig, jeweils MI, SA und SO | Lichtensteig, Thurstrasse 2
Europas grösste Spiel- und Hobbyeisenbahn in Spur 0. Kinderecke und Bistro. www.erlebniswelttoggenburg.ch

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungsmeldungen für die Ausgabe LOKI 9 | 2018 bis spätestens 8. August 2018 per Mail an veranstaltungen@loki.ch.

Szenen-News

Der Juli-Monatszug auf dem Käserberg

Ganzzug mit Zisternenwagen um 1993

Foto: CFK



Der Monatszug zeigt einen Ganzzug mit acht Kesselwagen, beladen mit Erdöl und gezogen von der grünen Ae 6/6 11458 «Rorschach». Drei Wagen sind Eigentum der Esso Deutschland GmbH mit Sitz in Hamburg. Durchschnittlich erreichen gegen 20% der importierten Erdölprodukte die Schweiz in Blockzügen. Raffinerien und Grosstanklager haben eigene Verlade- und Entladeanlagen und sichern so die einfache und direkte Landesversorgung per Bahn. Diese profitiert immer von hohen Rheinfrachtraten bei Niederwasser, weil dann der ganze Transport über die Schiene günstiger wird. Wohl darum hat Esso für diesen Zug fünf Wagen von der VTG AG hinzugemietet, einer deutschen Firma für Logistik- und Waggonvermietung.

CFK

Ae 6/6, 6000 PS/4,3 MW, 120 t,
Last: 32 Achsen, 600 t, V/max: 100 km/h.

Der August-Monatszug auf dem Käserberg

RhB-Regionalzug mit Ge 4/4' um 1988

Foto: GRK



In zwei Losen hat die RhB 1947 und 1953 total zehn Ge 4/4-Lokomotiven beschafft, die als Parade-Pferde die Albula eroberten. Als die Engadiner Schnellzüge schwerer wurden, kamen die Maschinen bei 185 t an erste Grenzen. Das stärkere Nachfolgemodell erschien 1958. Es begann, die Nachkriegsmaschinen in einfacher Dienste zu verdrängen. Dank robuster Bauart und guter Pflege lohnte sich für diese formschönen Lokomotiven eine Jungkur, die ihnen in den Jahren 1986 bis 1987 auch ein neues Gesicht schenkte. Vor Regional- und Güterzügen dienten die treuen Zugpferde noch gut zwei Jahrzehnte weiter. Am Käserberg zieht die 2011 abgebrochene, zweitjüngste Maschine, Nr. 409 «Linard», einen Regionalzug mit Einheitswagen und zweiachsigen Gepäckwagen, wie er noch lange die Surselva durchstreifte.

CFK

11. Remisenfest Hochdorf und 4. Modellausstellung – 1. und 2. September 2018

Original trifft Modell, Modell trifft Original

Fotos: Hans Roth



Das Remisenfest bietet wieder ein einmaliges Eisenbahnfest für Gross und Klein, für Vorbild und Modell.



Bei den «Clinics» haben die Besucher die Möglichkeit, den Modelbauern über die Schultern zu gucken.



Zahlreiche Modelbahner aus sechs Ländern zeigen an der Modellausstellung ihre Werke.

Der Verein Historische Seetalbahn (HSTB) lädt auch in diesem Jahr wieder zu einem spannenden Eisenbahnerlebnis für Gross und Klein im Seetal ein. Das 11. Remisenfest und die 4. Modelleisenbahnausstellung finden an zwei Tag statt: am Samstag, 1., und am Sonntag, 2. September 2018. Ein attraktives Eisenbahnprogramm mit engem Bezug zur Seetalbahn und eine interessante Modelleisenbahnaustellung mit Anlagen aus mehreren Ländern erwarten die Besucher in der Remise Hochdorf. Die diesjährigen Aussteller sind:

- Marcel Ackle (CH)
- Jean Pierre Bout (F)
- Christian Collet (F)
- Claude Fandel (L)
- Philipp Gerber (CH)
- Ronald Halma (NL)
- Eric Van Hemelrijck (B)
- Arthur Hintermann (CH)
- Dani Hunziker (CH)
- Bernard Junk (F)
- Pit Karges (L)
- Alain Kap (L)
- Dany Machi (F)
- Martin Meyer (CH)
- Jens Petermann «De Bimmlbahner» (D)
- Thomas Schmid (CH)
- Eddy de Wilde (B)

Clinics gibt es von:

- Andreas Schulte (D)
- Marco Unternährer (CH)
- Gilbert Gribi (CH)
- Marcel Ackle (CH)
- Martin Welberg (NL)

Händler:

- Toni-Spiel (CH)

Abgerundet wird das Programm mit einem Spielfest für Kinder, einem kleinen Flohmarkt zugunsten des Vereins Historische Seetalbahn und mit einer grossen Festwirtschaft.

Am diesjährigen Remisenfest sind neben der STB E 3/3 Nr. 3 «Beinwyl», der NOB 456 und dem «Seetalkrokodil» SBB De 6/6 15301 auch die SBB Eb 3/5 5810 «Habersack» des Vereins Dampfbahn Bern zu bewundern. Geplant sind Rundfahrten in Richtung Eschenbach und Hitzkirch.

HSTB

Weitere Infos (auch zu den ausgestellten Modelleisenbahnanlagen) und Fahrpläne unter www.historische-seetalbahn.ch.

Saisoneröffnung im Sernftalbahn-Museum in Engi Vorderdorf

Spenden für geplantes Museum gesucht

Foto: © Comet Photoshop, Dieter Enz



Lancierung der Spendsammlung «... z'Elm bruuchts Gleis ...» mit (v.l.n.r) Kurt Kull, SeTB-Vizepräsident, Walter Gähler, SeTB-Präsident, und Hans Raveja, Technischer Leiter SeTB.

Die diesjährige Saison des Sernftalbahn-Museums in Engi Vorderdorf startete am Pfingstwochenende, 19./20. Mai 2018. Der Saisonbeginn wurde mit einem reichhaltigen Apéro untermauert. Die aktuelle Ausstellung über die Geschichte der Sernftalbahn wurde mit zusätzlichen Fahrzeugmodellen und Bauten auf der Modulanlage ergänzt. Eine grosse Attraktion ist nach wie vor die Gartenbahn für Jung und Alt auf dem Gelände vor dem Museum. An der Landsgemeinde am 6. Mai 2018 in Glarus lancierte der Verein erfolgreich die Spendsammlung für den bevorstehenden Umzug des SeTB-Museums von Engi Vorderdorf nach Elm. Bis zum geplanten Umzug ist das Museum weiterhin in Engi Vorderdorf an jedem dritten Wochenende in den Monaten Mai bis Oktober geöffnet. Die Gartenbahn ist bei trockener Witterung in Betrieb. Zudem können in Elm die beiden ehemaligen SeTB-Triebwagen besichtigt werden. DE

Ein Besuch am einstigen Betriebsmittel-
punkt der Sernftalbahn lohnt sich für alle!
Infos gibt es unter www.sernftalbahn.ch.

... z'Elm bruuchts Gleis ...

Die Vereinsmitglieder gaben an der Hauptversammlung 2016 grünes Licht für die Planung des Museumsumzugs von Engi Vorderdorf nach Elm. Im Jahr darauf konnte der Verein Sernftalbahn mit dem Autobetrieb Sernftal AG einen 40-jährigen Baurechtsvertrag für die Nutzung des Bahnhofsgeländes in Elm abschliessen. Zum gesamten Gelände gehören das ehemalige Bahnhofsgebäude aus der Gründungszeit der Sernftalbahn samt Güterschuppen, die eher moderne Einstellhalle für Busse und das Tanklager. Um auch die historische Remise für Museumszwecke nutzen zu können, sind Verhandlungen mit den Technischen Betrieben Glarus Süd (tbs) am Laufen.

Ziel der Spendsammlung: mind. CHF 150 000.–

Nur mit Ihrer grosszügigen Spende ist es uns möglich, im Bahnhof Elm wieder Gleise einzubauen. Die Realisation der Gleisanlage wie anno dazumal ist nicht mehr möglich, auf dem Bahnhofsgelände wurden im Laufe der Zeit neue Hochbauten erstellt. Eine zweckdienliche Variante soll das Rangieren der SeTB-Fahrzeuge ermöglichen. Höchste Priorität hat die rasche Unterbringung der SeTB-Juwelen, damit die restaurierten Fahrzeuge vor Wind und Wetter geschützt sind. Auf dem Modellbild ist die angestrebte erste Etappe des Gleisbaus ersichtlich. Um die beengten Platzverhältnisse optimal zu nutzen, wird nördlich der Bushalle eine Schiebebühne eingebaut, damit ein zweites Gleis in der Halle zur Verfügung steht.

Nächste Schritte

Die Planung ist so weit, dass das Baugesuch für die erste Etappe der Gleisanlage demnächst eingereicht werden kann. Schienenmaterial für den Einbau liegt in Elm bereit, und die Schiebebühne konstruieren Vereinsmitglieder. Bei den Gleisbauarbeiten werden Vereinsmitglieder in Fronarbeit Eigenleistung einbringen, um die effektiven Kosten zu reduzieren.

Spendenkonto bei der Glarner Regionalbank (GRB)
IBAN: CH22 0680 7042 0456 4180 9, Vermerk: «Elm 2020»



Ausstellung «Tramstadt Basel. Auf Schienen zur modernen Stadt»

«Drämmli, Drämmli, Drämmli, Drämmli»

Basel ohne «Drämmli»? Undenkbar! Das «Drämmli» gehört zu Basel. Es prägt das Stadtbild und wird von den Baslern geliebt. Schon seit über 120 Jahren. Dabei hat es auch Krisenzeiten überstanden. Die aktuelle Ausstellung im Museum Kleines Klin-

gental in Basel beleuchtet die Geschichte des Basler Trams und dessen Einfluss auf die städtebauliche Entwicklung in Stadt und Region Basel. Am Ausstellungseingang begrüßen vier alte Basler Trams die Besucher und warten darauf, in Betrieb gesetzt

zu werden. Wenn die kleinen «Drämmli» emsig über ihre vier verschlungenen Gleisrunden wuseln, erinnern sie an den regen Trambetrieb in der Stadt. In den anschliessenden Räumen begleiten Kunstwerke, historische Fotos, Pläne und Dokumente, Trammodelle sowie originale Ausstellungsstücke aus dem Trambetrieb die Besucher auf einer Zeitreise vom ursprünglich noch schienlosen und privat geführten «Rössli-tram» bis zum modernen Transportmittel des öffentlichen Verkehrs von heute. Das Tram war und ist Entwicklungsmotor und eine zentrale Stütze des öffentlichen Verkehrs in der Region Basel über die Kantons- und Landesgrenzen hinaus. Ergänzt wird die Ausstellung durch ein interessantes Begleitprogramm von Veranstaltungen und Führungen zu Trambetrieb und Stadtentwicklung für Gross und Klein.

FJ

Foto: Fabian Jeker



Am Eingang der Ausstellung können die Besucher selbst ein «Drämmli» in Betrieb setzen.

Tramstadt Basel
Auf Schienen zur modernen Stadt
 Museum Kleines Klingental
 (19. Mai 2018 bis 3. März 2019)
 Weitere Informationen zur Ausstellung und zum Begleitprogramm: www.mkk.ch

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/H0m Suche Spur H0 + N + H0m, auch ganze Sammlungen. Sofortige Abholung und Barzahlung. Zeno Stirnemann, Hofacherstrasse 1, 8637 Laupen, Tel. 065 534 67 34, Mobile 079 335 20 69, stirnemann@windowslive.com

Börseneintrag aufgeben

www.loki.ch → Service → Börse, oder eine Word-Datei an inserate@staempfli.com. Für Rückfragen: Stavros Panagiotidis unter Tel. 044 309 90 82 oder inserate@staempfli.com.

Verkaufen

Spur H Verkaufe: Vetsch Triebwagen Ce 4/6. Bärlocher Paul, Mühlstrasse 17, 9240 Uzwil, Tel. 071 393 47 40 ab 18 Uhr; paul.baerlocher@gmx.ch

Spur HO Verkaufe Metrop BLS Be 6/8 203, braun, Fr. 790.–. Rihls Heinz, Chriesi-Park 5, 6294 Ermensee, Tel. 041 260 31 02, hrihs@hispeed.ch

Verschiedenes

Verkaufe: Original-RhB-Vorsignal mit Mast, 4 Linsen mit Birnen plus Zubehör. Komplett renoviert und wie neu. Mast: 3,75 m hoch, Signal: 120 × 120 cm. Ernst Angebote an peter.hauri@bluewin.ch

Suche: Eisenbahner HO
 Wechselstrom digital.
 Hanspeter Diggemann, Weiherweg 6, 9517 Mettlen, Tel. 071 633 25 09

LOKI DEPOT HORW

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

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

**Insertionsschluss für Börsen-inserate in der LOKI 9|2018:
 Freitag, 3. August 2018**

Bahn aktuell

Loktaufe in
Erlenbach i.S.





Vertreter der Stockhornbahn AG und der BLS AG posieren vor der Werbelok.



Heimelige Alphornklänge untermalen die Taufe und Präsentation.

Am 27. Juli 2018 werden es genau 50 Jahre her sein, seit erstmals eine Kabine der Stockhornbahn AG die Ortschaft Erlenbach im Simmental Richtung Stockhorn verlassen hat. Dieser runde Geburtstag wird mit verschiedenen grösseren und kleineren Events durchs ganze Jahr hindurch würdig gefeiert. Im Zentrum der Feierlichkeiten sollen dabei stets die Gäste stehen, die in den letzten 50 Jahren die Stock-

hornbahn zu dem gemacht haben, was sie heute ist: eine bedeutende Arbeitgeberin und ein wichtiger regionaler Wirtschaftsfaktor für Erlenbach und das Niedersimmental, ein innovatives Unternehmen, in erster Linie jedoch eine Bergbahn, die einen der schönsten Voralpenglipfel der Schweiz bequem erschliesst.

Als Teil dieser Feierlichkeiten wurde am Samstag, dem 5. Mai 2018 die Re 465

016-4 der BLS AG in Erlenbach im Simmental auf den Namen Stockhorn getauft und wirbt seither für die Stockhornbahn.

Die Ende 2017 vom Güterverkehrs-EVU Railcare zurückgekehrte Lokomotive verkehrte zeitweise ohne Firmenanschriften und Signete im Cargoverkehr (siehe LOKI 2|2018, Seite 67). Das neue Werbekleid weist auf beiden Lokseitenwände ein unterschiedliches Motiv auf.

HRo



Jeder möchte doch dabei sein: Feierlichkeiten bei den Fahrzeugtaufen ziehen heutzutage immer noch eine grosse Menge an Publikum an.



Imposanter Lokzug mit fünf Re 620

Feiertage lösen jeweils einige spezielle Lokzüge aus, wie diesen abends am 20. Mai 2018, bestehend aus fünf Re 6/6- resp. Re 620-Loks mit den Nummern 11657, 620 012-5, 620 033-1, 11648 und 11685, zwischen Oberbuchsitten und Oensingen.

Der neue Voralpen-Express rollt an

Der bekannte Voralpen-Express schlägt ein neues Kapitel auf, so haben Stadler Rail und die Südostbahn AG (SOB) am 6. Juni 2018 mit rund 200 Gästen aus Wirtschaft und Politik den Rollout des neuen «Traverso» für die Voralpen-Express-Strecke gefeiert. Nach nur knapp zwei Jahren Entwicklungs- und Bauzeit konnte der Triebzug des Typs FLIRT «Traverso» zum ersten Mal der Öffentlichkeit präsentiert werden. Die Züge für die SOB stellen den aktuellen Entwicklungsstand der FLIRT-Fahrzeuglinie dar – mit Innovationen wie zum

Beispiel den komplett neuen Motordrehgestellen und weiter optimierten Laufdrehgestellen.

Die achtteiligen Züge verfügen über 359 Sitzplätze, davon 68 Plätze in der ersten Klasse. In den vierteiligen Zügen stehen 197 Plätze zur Verfügung, davon 22 in der ersten Klasse. An allen Sitzplätzen stehen den Fahrgästen Steckdosen zur Verfügung. Die neuen achtteiligen Züge sind kupferfarben. «Das Halbedelmetall Kupfer symbolisiert einerseits Hochwertigkeit und Gediegenheit, andererseits ist Kupfer

mit der Geschichte des menschlichen Fortschritts eng verbunden. Die neuen Züge sind für alle ein Fortschritt: für die Reisenden, für die SOB und für Stadler. Dies wollen wir mit der Farbe Kupfer ausdrücken», betonte Thomas Küchler, CEO der SOB.

Insgesamt baut Stadler Rail für die SOB sechs achtteilige und fünf vierteilige Triebzüge. Ab dem Fahrplanwechsel 2019/2020 wird die neue Flotte des Erfolgsprodukts Voralpen-Express auf den Schienen der Strecke zwischen St. Gallen und Luzern ansetzen sein.

HRo



Der neue «Traverso» der SOB anlässlich des Rollouts am 6. Juni 2018. Mit dem kupferfarbenen Anstrich wird die Schweizer Eisenbahn mit einem neuen Farbton bereichert.

Foto: Tibert Keller



RICI-Wagenflotte abtransportiert

Der Interlakener Rail IN Club (RICI) wurde nun definitiv aufgelöst. Der immense Fuhrpark des einst führenden Charteranbieters wurde in zwei Fuhren am 4. und 5. Juni 2018 abtransportiert. Was mit dem Rollmaterial geschieht, war bei Redaktionsschluss noch nicht klar.

Foto: Tibert Keller



«Neuer» GTW der MIB am Gedeihen

Aus den Beständen der Transports Montreux–Vevey–Riviera (MVR) hat die Meringen-Innertkirchen-Bahn (MIB) einen GTW Be 2/6 übernommen, welcher bei Stadler Rail ein Refit und eine blaue Lackierung erhält.

Foto: Hanspeter Teutschmann



Steuerwagen mit Probeanstrich

Der IC2000-Steuerwagen Bt 50 85 26-94 917-9 wurde am 18. Mai 2018 anlässlich von Probefahrten mit einer in einem neuen Design gehaltenen Stirnfront in Brig entdeckt. Beim Probeanstrich handelt es sich lediglich um eine Beklebung.



Neues von den RhB-Oldtimern

In zehn Monaten und mit rund 3000 Arbeitsstunden wurde der A 1102 komplett revidiert und steht seit dem 24. Mai 2018 der historischen Flotte wieder zur Verfügung, wo er besonders für die fahrplanmässigen Nostalgiefahrten sehnsichtig erwartet wurde.



Der historische Güterwagen K 5615 des Clubs 1889 fungiert bei den Nostalgiefahrten als Gepäckwagen. Der im Hintergrund sichtbare gelbe BB C 114 wurde tags darauf durch den grünen B 2138 ersetzt.



Zwischen Davos und Filisur bietet die RhB vom 10. Mai bis 28. Oktober 2018 täglich Nostalgiefahrten mit der Ge 6/6 I 414 an. Bis zum Einsatz des A 1102 wurde dem Zug für die erste Klasse einer der vier Saloonwagen As eingereiht.

Foto: Markus Seeger



Mit Voll-dampf zur Schoggi-fabrik

Am 26. Mai 2018 unternahm der Verein Dampfbahn Bern (DBB) unter dem Motto «150 ans Bulle–Romont/Train et chocolat» eine Sonderfahrt mit der Eb 3/5 5810 «Habersack» nach Bulle, hier zwischen Düdingen und Fribourg.

Foto: Dominik Gurtner



Testfahrten nach Schwarzenburg

Die neue Aem 940 001-1 der SBB fuhr Ende Mai 2018 mit zwei SBB B50 (ex Bpm 51) als Bremwagen und dem Prose-Messwagen «Benni» täglich bis zu fünfmal auf der BLS-Strecke zwischen Bern Fischermätteli und Schwarzenburg hin und her.

Foto: Peter Kadeni



WRS-Führpark wächst munter

Für Fahrten nach Deutschland hat die Widmer Rail Services AG (WRS) von SBB Cargo die Re 421 373 und 381, welche nun bereits im blauen WRS-Look anzutreffen sind, wie hier am 24. Mai 2018 in Pratteln.

Kontrastreiche Fahrzeugeinsätze bei der AB



In Weissbad wartete der ABe 4/8 1001 «Walzer» der Appenzeller Bahnen (AB) anlässlich einer Inbetriebsetzungsfahrt auf den ...



... Gegenzug, welcher aus dem BDe 4/4 41 und dem ABt 141 bestand. Dazwischen eingereiht: einer der ehemaligen FLP-Wagen.

Fotos: Dominik Gurtner

Hupac-Vectron bereits auf Probefahrt

Foto: Markus Seeger



Am 1. Juni 2018 fanden die Abnahmefahrten der beiden 193 490 und 491 von Spiez via Kandersteg nach Brig und wieder zurück statt. Die 193 491 wirkte als Zug- und die 490 als Bremslokomotive.

Für den Einsatz auf dem Rhein-Alpen-Korridor (DACHINL) hat der Schweizer Anbieter für kombinierte Verkehre Hupac bei Siemens acht Lokomotiven vom Typ Vectron MS «Vectron» bestellt. Mit den neuen Lokomotiven baut Hupac gemeinsam mit seinen Partnern das Angebot für Güterschienentransporte von zentralen europäischen Hubs weiter aus, wie beispielsweise vom Logistikzentrum Rotterdam über die Kernstrecken zwischen den Niederlanden, Deutschland, Österreich und der Schweiz bis in den Mittelmeerraum. Die neuen Vectrons ermöglichen es den mit Hupac kooperierenden Betreibern, die europäischen Wirtschaftsräume nördlich und südlich der Alpen mit dem Betrieb durch den neuen Gotthard-Basistunnel miteinander zu verbinden.

HRo

Abwechslungsreiche Einsätze bei der RhB

Foto: Bernhard Willen



Die «BoBo I» sind nebst dem Baustellenverkehr für den neuen Albultunnel immer wieder an Reisezügen anzutreffen, hier am 14. Mai 2018 bei Samedan.



Der neue Steuerwagen At 578 01 steht nun in Albula-Planzügen zusammen mit dem ABe 8/12 3513 und einer Alvra-Zugeinheit im Einsatz.

Foto: Tibert Küller

Dampffahrten zwischen Etzwilen und Singen



Am 12. Mai 2018 gab es zwischen Etzwilen und Singen anlässlich des Museumsbahnhofs Rielasingen Dampffahrten mit dem in Privatbesitz befindlichen Wagenmaterial der BD&S. Der vorher im alten SBB-Anstrich gehaltene D-RC (ex Rail IN, ex SBB) trägt nun auch ein blaues Farbkleid.

Das besondere Bild zum Schluss





In drei Spurweiten zu Hause

Die Freude am Sammeln: der Mann mit den 780 Loks

Mit Begeisterung plant und baut Heinz Grüter Modelleisenbahnanlagen. Doch sind sie einmal fertig erstellt, werden sie wieder abgerissen – ohne Wehmut. Dazu ist das Sammeln von Eisenbahnmodellen Grüters grosse Leidenschaft. Sage und schreibe über 780 Lokomotiven in den Baugrößen N, TT und Z sind in den letzten 20 Jahren zusammengekommen.

Von Fabian Jeker (Text/Fotos) und Heinz Grüter (Fotos)

Einige Modellbahnenfreunde lassen ihre Traumanlage nach Mass anfertigen, um sich möglichst rasch und volummäiglich am Fahrbetrieb erfreuen zu können. Nicht so Heinz Grüter, er plant und baut selbst. Der Enthusiast hat mittlerweile die sechste Anlage vollendet. Die Werke werden nach ihrer Fertigstellung immer wieder abgerissen. Dabei empfindet Grüter keinerlei Wehmut. Für ihn überwiegt

die Freude an der Anlagenplanung und am Neubau. Wenn die Anlage einmal läuft, verliert sie für ihn an Reiz. Die Hälfte der Zeit ist der Planung gewidmet, 40 Prozent dem Aufbau. Der Fahrbetrieb nimmt hierbei nur zehn Prozent ein. Heinz Grüter hat auch schon Modellbahnanlagen geplant, aber nicht realisiert. Mit 30 kaufte er die erste Modelleisenbahn in Spur N. Aus Platzgründen verschwand sie jedoch bald auf

dem Estrich. 25 Jahre später stieß er auf die Schachteln und entdeckte die Freude am Hobby Modelleisenbahn wieder. Seither hat Heinz Grüter während 20 Jahren Lokomotiven gesammelt und Anlagen gebaut. Als Lehrer standen ihm die freien Nachmittage für Anlagenplanung und Bau zur Verfügung. Seit seiner Frühpensionierung mit 60 Jahren findet er noch mehr Zeit zum Bauen von Anlagen.



Sammlung mit Schwerpunkt in Spur N

Heinz Grüter sammelt, was ihm gefällt. Seine Fahrzeugsammlung umfasst alle Epochen und Bahngesellschaften aus zahlreichen Ländern. Einziger Schwerpunkt bildet die Spurweite N. Für seine Sammlung hat er regelmässig an Modelleisenbahnbörsen eingekauft. Über die Jahre sind somit 750 Lokomotiven in Spur N zusammengekommen, etwa je zur Hälfte Neuware und Modelle aus zweiter Hand. Darunter finden sich Klassiker aus aller Welt wie der Big Boy der Union Pacific Railroad, ein Shinkansen aus Japan, ein TGV und ein ICE, aber auch Schweizer Eisenbahnlegenden wie Krokodile, der Pfeil in Rot und Blau, der Swiss Express, TEE-Züge oder der Glacier Express. Mehrere Wandvitrinen beherbergen die Modelle. Von den ursprünglich 650 Wagen in seiner Sammlung hat Heinz Grüter die meisten wieder verkauft, um Platz für weitere Lokomotiven zu schaffen. An einer Modelleisenbahnmesse machte ihn eine Vitrine mit Modellen in den Spurweiten HO, TT, N und Z auf die Baugrösse TT aufmerksam. Er baute eine Sammlung von 100 Lokomotiven auf, die er wegen Platzmangels wieder verkauft. Später be-



Die neuste Anlage in Spur N ging Ende April 2018 in Betrieb. Rechts nebenan ist die TT-Anlage.



Mit Testmodellen aus Papier wird überprüft, ob die am Computer geplante Anlage funktioniert.



Heinz Grüter sammelt, was ihm gefällt, auch US-Modelle wie den legendären Big Boy.



Grosse Anlage mit verschlungener Streckenführung: die vierte Anlage in Spur N, hier im Rohbau.



Ein reizvoller Blickfang im Wohnzimmer ist die in den Glastisch eingepasste Anlage in Spur Z.



Eisenbahnmodelle so weit das Auge reicht – über 780 sind in 20 Jahren zusammengekommen.



gann Heinz Grüter erneut Modelle der Spur TT zu sammeln. Aktuell besitzt er 30 Lokomotiven dieser Spurweite. Zu seiner Sammlung gehören ferner fünf Lokomotiven der Baugröße Z.

Grosse Anlagen mit verschlungener Streckenführung

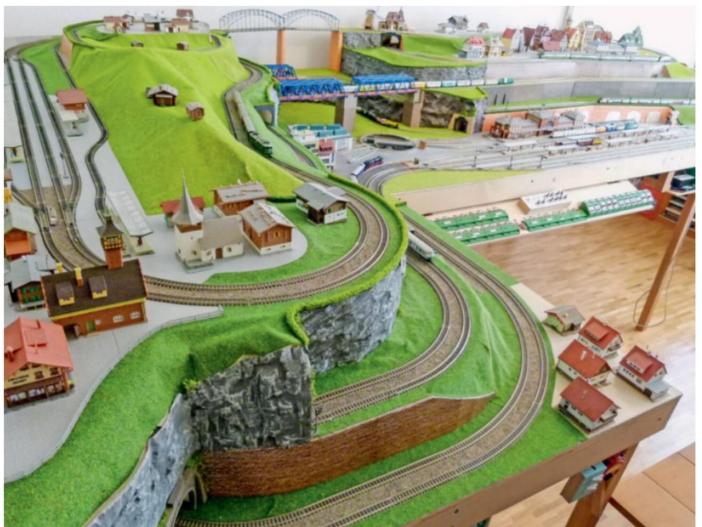
Inzwischen hat Heinz Grüter aufgehört, Fahrzeuge zu sammeln, plant und baut aber weiterhin Modelleisenbahnanlagen. Auch hier steht die Spur N im Zentrum. Die Baugröße hat er gewählt, da in diesem Massstab auch bei beschränktem Platz grosse interessante Anlagen gebaut werden können. Besonders reizvoll ist für Heinz Grüter eine grosse Anlage mit verschlungenen Streckenführungen, Tunnels und Brücken. Seine Anlagen plant er mithilfe eines Planungsprogramms am Computer und zeichnet die Streckenführung im CAD-Programm nach. Anschliessend baut er ein dreidimensionales Testmodell aus Papier und Karton, um zu überprüfen, ob die Anlage in der geplanten Form funktioniert. Fundament jeder Anlage bildet ein stabiler Holzrahmen mit Beinen auf Rollen. Darauf werden die Stützen und Trassenbretter aufgebaut. Für den Oberbau kommen bei Spur N die Gleise von Fleischmann mit integriertem Schotterbett zur Anwendung. Bei der Landschaftsgestaltung ist weniger mehr: Mauerwerk, Häuschen, Grasmatten, Pflastersteine und Bäume schaffen gezielt eingesetzt eine effektvolle Wirkung.

Hobbywelt in drei Spurgrößen

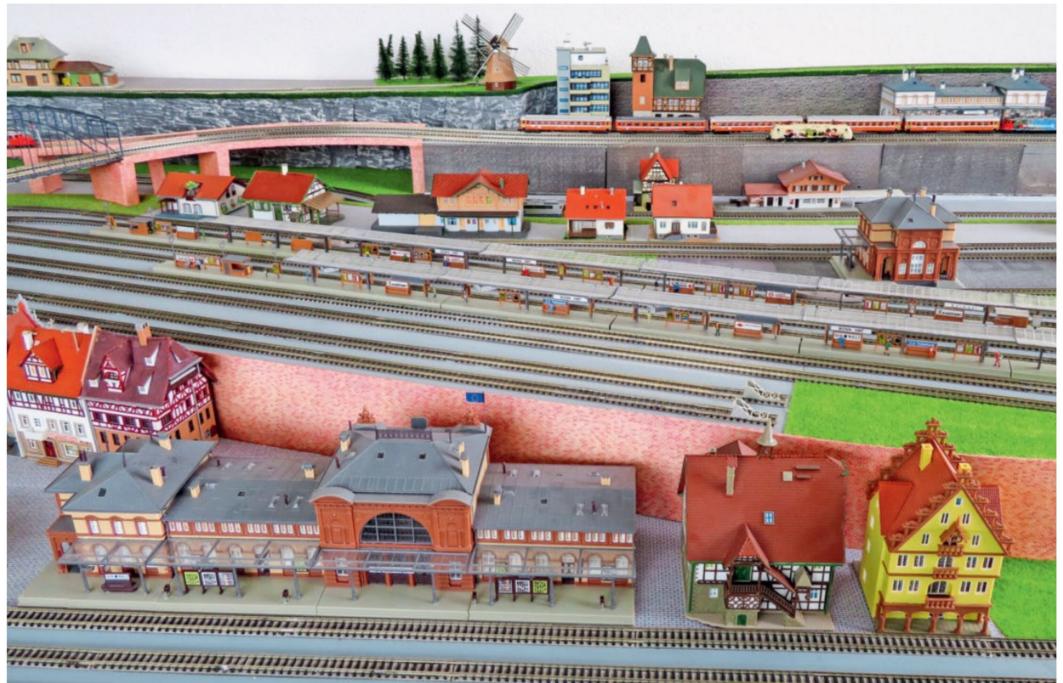
Derzeit sind drei Anlagen in den Spurweiten N, TT und Z betriebsbereit. Die neuste Anlage in Spur N mit den Ausmassen von 360×164 cm umfasst genau genommen zwei Anlagen in einer, wobei ein Oval analog und der grosse Teil digital betrieben werden kann. Auf rund 99 Metern Gleis fahren bis zu zwölf Züge gleichzeitig. Für den Bau hat Heinz Grüter während acht Monaten insgesamt 306 Stunden aufgewendet. Seit Ende April 2018 ist sie vollen-det. Nebenan steht die zweitjüngste Anlage mit einer Fläche von 290×120 cm und 35 Metern an Gleisen der Spurgröße TT. Auf ihr können sechs Züge zugleich problemlos per Computer gesteuert werden. Theoretisch wären sogar acht Züge möglich, doch kommt der Zugverkehrsleiter bei einer Störung dann ordentlich ins Schwitzen. Diese Anlage ist in 184 Stunden

über sechs Monate entstanden. Der Fahrbeitrieb konnte im März 2017 aufgenommen werden. Blickfänge sind im Wohnzimmer die mit zahlreichen Eisenbahnmodellen bestückte Wohnwand sowie die in den Glastisch eingepasste Z-Anlage. Auf zwei voneinander unabhängigen Strecken kann je ein Zug im Analogbetrieb verkehren. Dem Besucher wird klar: Die Eisenbahn ist, wenn auch nur reines Hobby von Heinz Grüter, in dessen Leben allgegenwärtig.

Die Faszination für die Modelleisenbahn hat auch seine Frau gepackt. Sie gab die Anregung zur Z-Anlage im Glastisch. In ihrer Freizeit baut sie Modellhäuser. Derzeit ist sie noch berufstätig, sonst würde sie mehr mit ihrem Mann zusammen bauen. Dieser hegt bereits weitere Baupläne. Heinz Grüter möchte eine bisher nicht realisierte grosse Spur N-Anlage in U-Form bauen. Aus Platzgründen müsste er dazu aber auf die TT-Anlage verzichten, deren Spurweite ihm mittlerweile sehr ans Herz gewachsen ist.



Die dritte Anlage von Heinz Grüter. Auch sie hat er nach der Fertigstellung 2013 wieder abgebaut.



Mit wenigen Elementen der Landschaftsgestaltung wie Mauern, Grasmatten, Häuschen und Bäumen wird eine effektvolle Wirkung erzielt.



Es gibt immer wieder Anwohner, die verwundert aus dem Fenster des Eckhauses schauen, wenn sich rumpelnd ein Tramzug nähert.

Stadthäuser nach individuellen Wünschen in Spur H0

Das Haus mit einer Ecke ab

Jeder möchte bekanntlich sein ganz eigenes Haus, was sicher ebenfalls auf Modelleisenbahner zutrifft. Und es ist gar nicht mal so schwierig, aus handelsüblichen Bausätzen individuelle Gebäude zu bauen. Vielmehr kann sich daraus sogar ein Hobby im Hobby entwickeln. Alle beschriebenen Arbeiten lassen sich übrigens jahreszeitlich angepasst bequem auf «Balkonien» ausführen.

Von Daniel Wietlisbach (Text und Bilder)

Ohne Ausbildung in Architektur können wohl die wenigsten Modellbauer aus dem Stehgrefie ein Gebäude entwerfen, das realistisch aussieht. Deshalb steht zu Beginn die Suche nach einem Original, das als Vorlage dienen kann. «Vorlage» beinhaltet in diesem Fall nicht die Masse, die Anzahl Fenster und Stockwerke oder die Dachform, sondern eher den Baustil. Dieser zeigt sich beispielsweise in der Art der Fenster, der Verzierungen und auch der Farbgebung.

Als einzigartiges Instrument zur Vorbildrecherche hat sich Google Streetview herausgestellt. Personenschutz hin oder her, bietet es die Möglichkeit, sich an Orten umzusehen, bei denen man nicht eben mal schnell vorbeigehen kann. Man sieht zwar nicht in Hinterhöfe, doch alle Strassenseiten eines Gebäudes können in Ruhe betrachtet werden. Ist der Entscheid zugunsten eines Hauses gefallen, können mittels Screenshots von allen Seiten Fotos erstellt werden.

Eckhaus mit Geschichte

Das hier gezeigte Eckhaus stand mit seinem leuchtenden Blau schon lange auf der Wunschliste. Es steht in der norwegischen Hafenstadt Bergen, könnte jedoch – eventuell in anderen Farben – in vielen Städten anzutreffen sein.

Die Lücke, für die das Stadthaus wie geschaffen war, ergab sich erst beim Arrangieren aller anderen Gebäude zur angedeuteten Modellstadt. Wie von selbst fügten sich



Dank Google Streetview konnte dieses Originalgebäude gefunden werden.



Eine Ähnlichkeit zum Originalgebäude kann nicht verleugnet werden.

in der Fantasie Ideen zu einer Geschichte über das stolze Patrizierhaus zusammen: Erbaut wurde es im 19. Jahrhundert im Auftrag der wohlhabenden Familie Lauritzen, dessen Oberhaupt später als Ingenieur am Bau der Bergseebahn massgeblich beteiligt war. Der Bau der Straßenbahn Anfang des 20. Jahrhunderts brachte den gegenüber technischem Fortschritt, Eisenbahnen und der Entwicklung «seiner» Stadt sehr offenen Patron in einen argen inneren Zwist. Denn das mit der Planung beauftragte Unternehmen schaffte es bei aller Achtung gegenüber dem stadtbekannten Herrn Ingenieur nicht, die Linienführung an seinem Haus vorbeizuführen. Wegen eines halben Meters sollte es dem Projekt weichen und abgerissen werden. Nach einigen schlaflosen Nächten auf beiden Seiten lag jedoch eine annehmbare Lösung auf dem Tisch: Das Eckhaus sollte lediglich bis zum ersten Stockwerk um die exponierte Ecke beraubt werden, konnte dadurch im Ganzen jedoch erhalten bleiben. Der Umbau ging relativ problemlos und schnell über die Bühne, und das Haus war – naja –

vielleicht nicht mehr das schönste, aber doch immer noch nett anzuschauen.

Die Tramlinie konnte gebaut werden, der Engpass ist bis heute geblieben. Sicherheitsexperten der Neuzeit ist der wenige Zentimeter breite Raum zwischen Tramzug und Mauer natürlich ein Dorn im Auge, doch mittlerweile ist das Haus durch die Denkmalpflege unter Schutz gestellt worden. Wenn ein Zug angerumpelt kommt, stehen noch heute Leute am Fenster und schauen unglaublich in den handbreiten Spalt zwischen Gebäude und Tram.

Modellwahl

Die in den 1990er-Jahren von Pola vorgestellten Häuserzeilen Goethestrasse und Mozartstrasse stellten für Modellstadtbauer einen Leckerbissen dar, besaßen sie doch originalgetreue Stockwerke und verfügten über viele feine Details. Die Bausätze waren bereits als Werk gealtert und sind heute noch teilweise auf Ebay zu finden. Wegen des Erfolges blieben sie nach der Übernahme durch Faller im Programm der Gütenbacher, nicht mehr gealtert, teil-

weise modifiziert und sogar durch neue Bausätze ergänzt. Das «Stadteckhaus Goethestrasse 63» ist eine dieser Neuentwicklungen und zeigt auch die Vorlieben von Faller: Mehr Stuckaturen und zusätzlicher Zierrat lassen die Fassaden deutlich reichhaltiger und vielleicht etwas «romantischer» erscheinen.

Trotzdem war gut zu erkennen, dass sich daraus ein Gebäude im Stil der Vorlage bauen liess. Die folgende Bauanleitung ist dennoch eher grundlegender Natur. Es geht weniger darum, exakt dieses Modell nachzubauen, als grundlegende Techniken zu zeigen, die auch an anderen Modellen angewandt werden können.

Bau

Jeder Bausatzhersteller setzt auf sein eigenes System, welches zuerst erfasst werden muss. Spritzlinge und Bauanleitung wurden so genau studiert, dass das Gebäude eigentlich «auswendig» hätte gebaut werden können. Dies erleichterte den Zusammenbau erheblich, denn der Pfad der Bauanleitung musste öfters verlassen werden.

Zuerst konnte mit der Grundplatte der Platzbedarf am geplanten Standort ermittelt werden, und in unserem Fall wurde auch schnell ersichtlich, dass sich die Idee mit der rückgebauten Gebäudeecke realisieren lässt.

Zu Beginn stand die einfache Modifikation an den Fenstern. Hier wurden schlicht die unteren Streben mit einem Skalpell entfernt und die Trennstellen nach Bedarf sauber verschliffen. Die Streben landeten nicht etwa im Abfall, sondern konnten sehr bald wiederverwendet werden. Verglichen mit dem Original besass das Modell wie bereits erwähnt viel mehr Zierrat, besonders an den äusseren Fensterrahmen. Dieser wurde grosszügig entfernt, und die Rahmen wurden sauber verschliffen. An einigen Rahmen fehlte nun allerdings unten eine Zierleiste, welche mit den Abfallstücken der Fenster ergänzt werden konnte.

In der Zwischenzeit wurden ein paar Farbproben für die Fassade vorgenommen, weil die Farben nur auf einer Fläche zufriedenstellend beurteilt werden können. Die Kartonstücke der Bausatzverpackung eigneten sich dafür bestens. In unserem Beispiel überzeugte eine Mischung aus drei Teilen Blau, einem Teil Hellgrau und etwa fünf Teilen Weiss. Es kamen Kunstarzfarben zum Einsatz, die noch vorläufig waren,



Katalogbild des Bausatzes «Stadteckhaus Goethestrasse 63» von Faller.

Foto: Faller

andernfalls sind die neueren wasserbasierten Farben von Revell jedoch zu bevorzugen. Sie verbreiten keine ungesunden Dämpfe, können mit Wasser verdünnt werden und trocknen innerhalb einer Stunde.

Aus den Farbproben sind später zwei Kunstwerke entstanden, welche die Wände im Möbelgeschäft schmücken. Die Inneneinrichtung entstand nämlich gemäss Bauanleitung zuerst. Der Hersteller hätte neben dem Möbelgeschäft einen Coiffeursalon

vorgesehen, was allerdings sehr beengt geworden wäre. So wurde ein Durchgang in eine Wand geschnitten und das Geschäft grosszügig eingerichtet.

Mit dem herausgeschnittenen Kunststoffstück konnte gleichzeitig die im Zuge der abgebauten Hausecke «zugemauerte» Aussenfütter verschlossen werden - Recycling im Modellbau.

Nicht verputzte Wände aus Backstein zum Hinterhof sind zwar in Deutschland verbreitet, in der Schweiz und auch in Skandinavien aber eher unbekannt. Deshalb wurden diese Teile der Rückwand und Brandmauern mit Moltofil-Holzreparaturspachtel aus der Tube schön grosszügig verputzt. Als Werkzeuge eigneten sich grosse Spateln und die Finger. Aus den Ecken, in denen sich die Spachtelmasse ansammelte, wurde sie mit einem feinen Modellierspatel gleich wieder

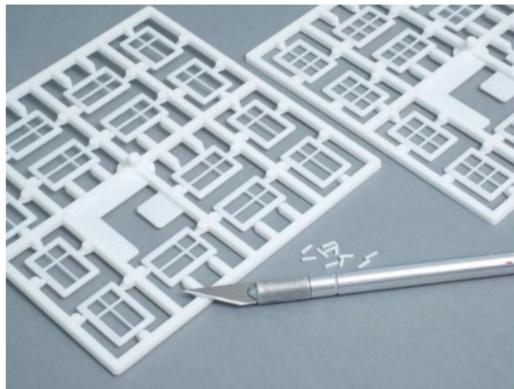
entfernt, ebenso an den späteren Klebstellen. Auf den Brandmauern konnte grosszügig gearbeitet werden, denn es sieht durchaus realistisch aus, wenn an einigen Stellen der Putz nicht deckend ist und noch Backsteine zu sehen sind. Die Kamine wurden bereits vor dem Verputzen zusammengeklebt. Der Putz trocknete schnell, und so konnten die Rück- und Seitenwände bald untereinander, jedoch noch nicht mit dem Boden verklebt werden.



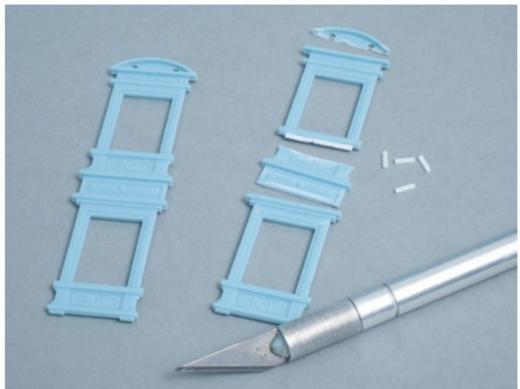
Am Anfang stand das intensive Studium des Bausatzes mit seinen vielen, verschiedenfarbigen Bauteilen und der beigelegten Bauanleitung.



Mit der Grundplatte wurde in der künftigen Modellstadt der Platzbedarf ermittelt, und der Standort konnte definitiv bestimmt werden.



Die Fensterteilung wurde der Originalvorlage angepasst und die jeweils untere Querstrebe des Sprossenfensters vorsichtig herausgetrennt.



Mit dem Skalpell wurden die Verzierungen entfernt. Der «Abfall» vom Fensterrahmenumbau diente zur Ergänzung einer Zierleiste.



Zur Ermittlung des perfekten Farbtöns wurden Farbproben auf Kartonstückchen, welche von der Verpackung abgeschnitten wurden, erstellt.



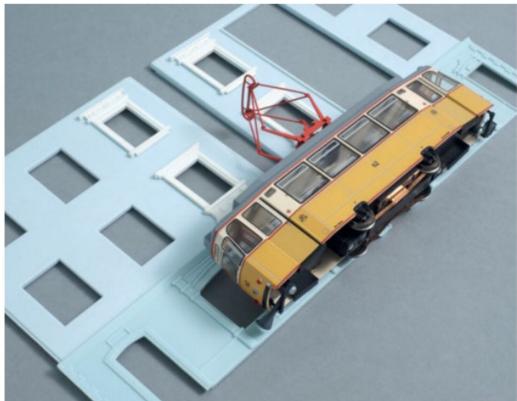
Die beiden Ladenlokale erhielten eine Verbindungsöffnung. Mit dem ausgeschnittenen Teil wurde eine Ausgangstüre in der Fassade verschlossen.



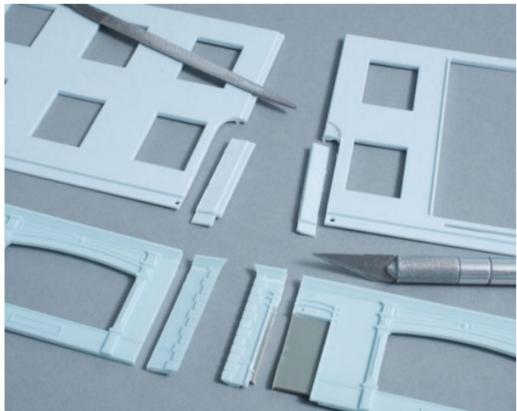
Die Backsteinwände zum Hinterhof wurden mit einem Reparaturspachtel, teilweise am Spritzling, teilweise bereits zusammengebaut, verputzt.



Wie in der Bauanleitung empfohlen, wurden zuerst die Wände zum Hinterhof zusammengeklebt, allerdings noch nicht mit der Bodenplatte verbunden.



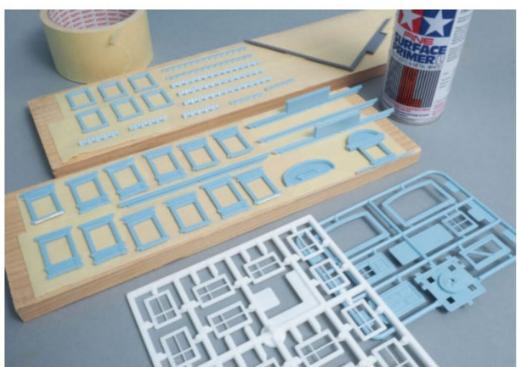
Mit einem Trammodell wurde ermittelt, bis zu welchem Stockwerk das Eckhaus seine ins Profil ragende Hausecke verlieren sollte.



Die Seitenwände wurden für die Tram durchfahrt mit dem Skalpell angeschnitten und die Rundungen oben mit einer Rundfeile geschliffen.



Die Fassadenteile wurden teilweise in Baugruppen zusammengebaut und teilweise noch an den Spritzlingen mit der neuen Farbe lackiert.



Alle Ziersteine und Fensterrahmen wurden für die Spritzlackierung mit Weiss auf einem passenden Brett mit Malerabdeckband fixiert.

Nun war es an der Zeit, an den Fassadenteilen der Strassenseiten die Streifen abzuschneiden, damit die modifizierte Ecke dargestellt werden konnte. Dazu wurden die Teile vom Erdgeschoss und von den oberen Stockwerken provisorisch zusammen gesteckt, jedoch nicht verklebt. Die Korrektur der Ecke erfolgte aus baustatischen Überlegungen auf der Höhe eines Stockwerks, und das auf die Fassadenteile gelegte Tram machte deutlich, dass sie bis zum Boden des zweiten Stockes reichen musste. An beiden Seiten wurden etwa 5 mm entfernt, und oben musste mit einer Rundfeile eine harmonische Rundung geschliffen werden. Nun standen endlich die

Lackierarbeiten an: Alle Fassadenteile ausser dem Erdgeschoss sowie die Wände zum Hof, die Brandmauern und die Kamine wurden blau, das Erdgeschoss mit dem Möbelgeschäft wurde hellgrau. Hier wurde situativ entschieden, welche Teile zum Lackieren am Spritzling belassen und welche vorher entfernt wurden. Für Kleinteile empfahl sich wegen der einfacheren Handhabung die Farbgabe am Spritzling.

Alle Ziersteine wurden an einem verkehrt herum auf ein Brett geklebten Maler klebeband fixiert, weil so bei der nachfolgenden Spritzlackierung aus der Spraydose deutlich an Farbe gespart werden konnte. Die eigentlichen Fenster konnten jedoch

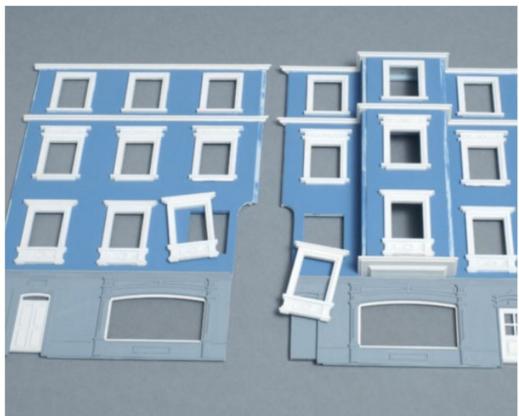
am Spritzling belassen werden. Zwei Durchgänge mit Weiss genügten.

Um die Leuchtkraft der Innenbeleuchtung zu optimieren, wurden die rotbrauen Rück- und Seitenwände innen zweimal satt mit Weiss gestrichen. Nachdem alle Farben getrocknet waren, wurden die strassenseitigen Fassadenteile ebenfalls nach Anleitung verklebt und die äusseren Fensterrahmen eingeklebt.

Um die Glasfolie mit den Fenstern zu verkleben, ergab sich gegenüber der Anleitung eine effizientere Methode. Dazu wurden die Fensterteile einfach auf die Folie gelegt und in jeder Ecke ein kleiner Tropfen flüssiger (!) Kleber aufgebracht, der sich



Die dunklen Wände wurden im Innern weiss gestrichen, die Fenster mit Vorhängen versehen und einzelne mit schwarzem Papier abgedeckt.



Die beiden «Schokoladenseiten» des Eckhauses wurden nun fertig zusammengebaut und die äusseren Fensterrahmen vorsichtig eingeklebt.



Die Fensterrahmen wurden mit Plastic Magic auf die Fensterfolie geklebt und erst im Anschluss bequem mit einer Schere ausgeschnitten.



Alle benötigten Teile für die Szene eines offenen Fensters mit kleiner Standfläche und Fensterguckern zur Wahl liegen bereit.

durch die Kapillarwirkung sofort verteilt. Danach wurden die Fenster kurz angedrückt und gewartet, bis sie trocken waren. Schliesslich konnten sie mit einer Schere bequem von der Folie geschnitten werden.

An dieser Stelle ein kurzer Exkurs zur Darstellung geöffneter Fenster: Für die Herstellung eines offen dargestellten Fensterflügels werden zwei, für ein komplett offenes Fenster drei ganze Fensterteile benötigt; den meisten Bausätzen liegen reichlich Reservefenster bei. Der Verbrauch ist dadurch zu erklären, dass nach der Gewinnung eines Fensterflügels der Rest des Fenstereinsatzes nicht mehr verwendet werden kann. Deshalb ist für jeden offenen

Flügel und für den Rahmen selbst je ein Fensterteil erforderlich. Die Figur, die als Fenstergucker zum Einsatz kommt, kann entweder direkt an die Innenseite der Fassade geklebt oder – sicherer – auf einem montierten Podest befestigt werden.

Nachdem alle Fenstereinsätze von innen verklebt waren, konnten Vorhänge aus Kosmetiktüchern (Kleenex) in verschiedenen Versionen und Dicken mit Weisslack aufgeklebt werden. Ebenso wurden einige Fenster mit abstehenden schwarzen Papierstücken verdunkelt. Sowohl beim Montieren der Vorhänge als auch beim Abdunkeln wurde beachtet, welche Fenster zu denselben Zimmern gehören konnten.

Nach dem Zusammenkleben aller Fassadenteile wurde die noch offene Ecke mit einem zurechtgeschnittenen Kunststoffstreifen verschlossen, mit Holzreparaturspachtel verputzt und anschliessend verschliffen. Die angrenzenden Fenster wurden durch Malerklebeband geschützt.

Dach

Am Dachspritzzling waren leider keine offenen Fenster vorgesehen, also mussten diese zuerst mit dem Skalpell vorsichtig ausgeschnitten werden. Danach erhielten die Dachflächen eine erste Lasur mit 1:1 verdünnter schwarzer Farbe auf Wasserbasis, welche mit Küchenkrepp gleich wieder

abgewischt wurde. Nach dem Trocknen erfolgte eine zweite Lasur mit Erdbraun 1:1 verdünnt.

Danach wurden alle Dachflächen innen satt weiss gestrichen. Schliesslich konnten die Klappfenster, Lukarnen und Kamine montiert werden. Auch hier durften die Vorhänge nicht vergessen werden, und selbstverständlich wurden einige Fenster abgedunkelt.

Beim Aufsetzen des Daches fiel auf, dass der über dem Erker vorgesehene Zierauf- satz nicht zum nun eher schlanken Äussern des Eckhauses passen wollte. Also wurde

auf diesen verzichtet und die Lücke am Dachrand durch Restmaterial verschlossen.

Alterung

Zum Altern kamen ausschliesslich Farbpigmente zum Einsatz. Von Artitec gibt es beispielsweise ein Set mit zwölf verschiedenen Farbtönen in kleinen Döschen, welche «ewig» reichen. Farbpigmente (Pulverfarben) werden mit Pinseln trocken aufgetupft und eingerieben und haften sofort und dauerhaft. Besonders auf rauen Putzfassaden haften sie sehr gut, weshalb sie mit Bedacht eingesetzt werden sollten.

Mit der Wahl des Farbtönes können zudem vorher begangene Farbfehler ein wenig korrigiert werden. Die etwas zu dunkel geratene blaue Fassade konnte mit «Steinkreide» beispielsweise gleichzeitig gealtert und leicht aufgehellt werden.

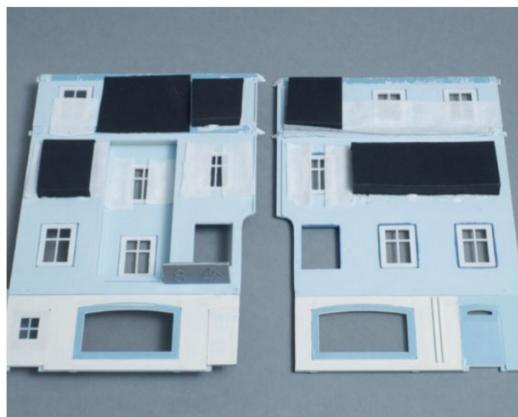
Die stärkeren Verschmutzungen entstanden mit «schwarzbrauner Erde», die vor allem im Bodenbereich aufgetupft und von unten nach oben abnehmend eingerieben wurde. Derselbe Farnton diente zur Darstellung der durch Regenfälle verursachten Verschmutzungen im oberen Bereich der Brandmauern. Am Dach wurden die Fens-



Ein einbaufertiges, offen stehendes Fenster wartet auf den Einbau. Die Figur wurde allerdings erst am definitiven Einbauort festgeklebt.



Die fertig eingebaute Szenerie mit dem offenen Fenster und der Dame. Das weiße Kunststoffstück oberhalb dient der Stabilisierung.



Die einbaufertigen Fassadenteile von der Rückseite her gesehen mit den Fenstern, den Vorhängen und den teilweise abgedunkelten Zimmern.



Die angeschnittene Hausecke wurde mit einem Kunststoffstück verschlossen, dessen Oberfläche mit einem Schleifpapier aufgeraut wurde.



Mit einer Spachtelmasse wurde die abgeänderte Hausecke vorsichtig verputzt. Die umliegenden Bereiche wurden zum Schutz abgedeckt.



Mit Feilen und Skalpell erhielt die Hausecke ihre endgültige Form und schliesslich mit einer grauen Farbe den definitiven Anstrich.



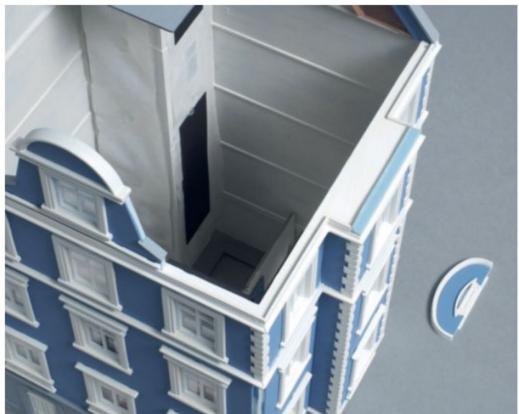
An den Dachteilen mussten die Öffnungen für die Klappfenster ausgeschnitten und eine erste Lasur in schwarzer Farbe aufgebracht werden.



Das Hausdach erhielt im Anschluss eine zweite Lasur mit erdbrauner Farbe. Danach wurde das Dach auf der Innenseite weiss angestrichen.



Zwischenzeitlich wurden die Klappfenster «verglast» und in die vorbereiteten Dachteile eingeklebt sowie die beiden Kamine montiert.



Anstelle eines Zierelementes erhielt der Erker oben einen schlichten, waagrechten Abschluss aus passend zugeschnittenen Restteilen.



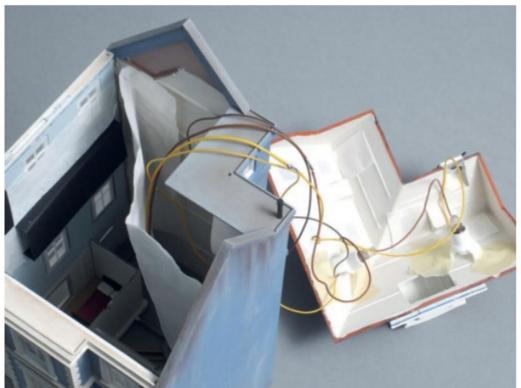
Für das Altern und das gleichzeitige Aufhellen des etwas dunklen Blaus der Fassade wurden die Farbpigmente «Steinkreide» verwendet.



Die stärkeren Verschmutzungen, wie z.B. Verfärbungen durch Wasserläufe, entstanden mit «schwarzbrauner Erde» von oben und von unten.



Auf dem Hausdach wurden die eingebauten Klappfenster mit dunkelbraunen und die beiden Kamine mit schwarzen Pigmenten gealtert.



Ungestörte Einblicke: Hinter dem diagonal ins Haus eingeklebten Kleenex-Tüchlein verborgen sich die Kabel der Innenbeleuchtung.



Durch die akribische Alterung ist die Rückseite des Eckhauses ebenfalls attraktiv anzuschauen und wirkt für den Betrachter sehr realistisch.



Der Aufwand hat sich auch für die Sicht von oben – auf den meisten Modellbahnen der übliche Betrachtungswinkel – sehr gelohnt.

terränen mit Dunkelbraun gealtert und die Kamine mit Schwarz.

Beleuchtung

Die Innenbeleuchtung ist sehr einfach gehalten. Zwei Sockel mit LED von Faller wurden mit Malerklebeband im Dach befestigt. Die Kabel wurden im hinteren Bereich des Hauses nach unten geführt und damit sie nicht sichtbar sind, wurde im Hausinnern

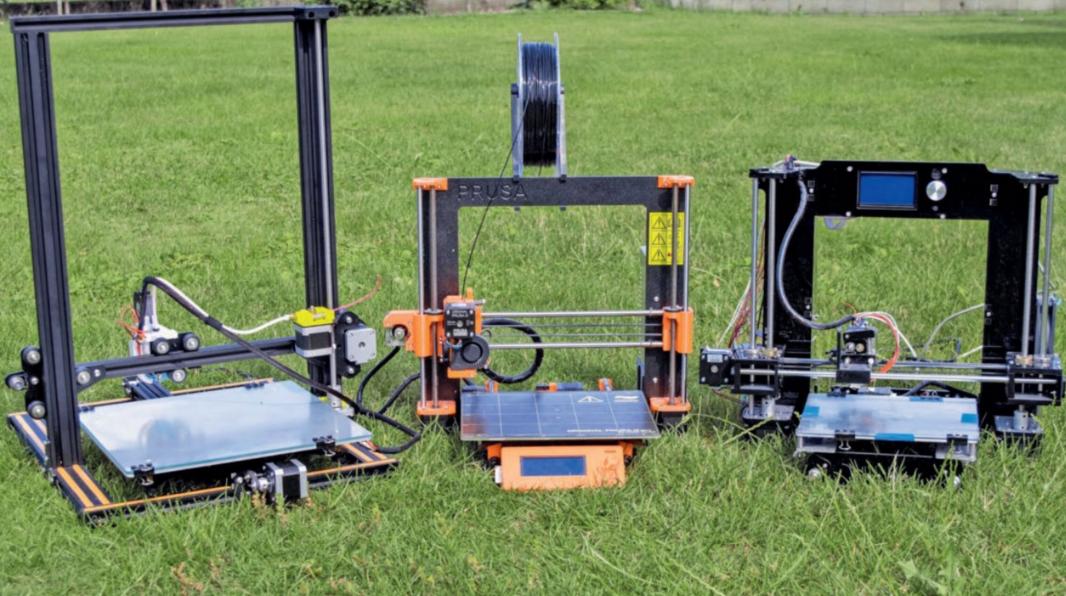
diagonal von einer Hausecke zur anderen ein Kosmetiktüchlein eingeklebt. Dieses sorgt ebenfalls ein wenig als «Lichtleiter» und verteilt das Licht besser über alle Stockwerke. Jedenfalls ist die Lichtwirkung sehr harmonisch, wie die Bilder beweisen. Für das Wechseln der Lämpchen wurde das Dach nicht festgeklebt. Bei so viel leicht brennbaren Tüchern waren LED natürlich ein Muss, weil sie sich nicht erhitzten.

Fazit

Nach zahlreichen Bauabenden mit einer Menge Bastelspass steht das nach eigenen Vorstellungen gebaute Gebäude vor einem und kann an seinen Platz in der Modellstadt gestellt werden. Als Erbauer darf man man sich darauf freuen, dass sich aufmerksame Besucher nach der Geschichte hinter der fehlenden Hausecke erkundigen und man sie erzählen kann ...

Das fertige Eckhaus in einer für das Foto arrangierten Szene mit weiteren umgebauten Stadthäusern und Tram.





3-D-Druck im Modellbau – Teil 2: Kauf eines 3-D-Druckers

Drum prüfe, wer sich lange bindet

Die gängigsten Druckverfahren wurden in der letzten Ausgabe (LOKI 6 | 2018) vorgestellt. Im zweiten Teil der Artikelserie geht es darum, welche 3-D-Drucker empfehlenswert sind. Und worauf beim Kauf eines Gerätes jeweils geachtet werden sollte. Sehr wichtig ist, zunächst abzuklären, welche Erwartungen man an einen 3-D-Drucker hat.

Von Dominik Laa (Text und Bilder)

In der Modellbauwelt haben sich zwei 3-D-Druck-Verfahren als die gängigsten herauskristallisiert: Fused Deposition Modeling (FMD) sowie 3-D-Druck mit Resinen. Auf den nun folgenden Seiten werde ich zunächst mehrere FDM-3-D-Drucker vorstellen. Sie sind in verschiedenen Preisklassen angesiedelt und besitzen unterschiedliche Baugrößen. Alle hier besprochenen FDM-3-D-Drucker konnte ich bereits ausführlich persönlich testen, daher berichte ich aus erster Hand. Dann folgt die Vorstellung von Resin-3-D-Druckern. Ich werde zwei beliebte Einsteigermodelle präsentieren – eins davon befindet sich auch

in meinem Besitz. Den Abschluss bildet ein professionelles Gerät.

Allgemeine Hinweise vor dem Kauf eines FDM-3-D-Druckers

Bevor man einen 3-D-Drucker kauft, sollte man sich über die eigenen Ansprüche im Klaren sein. Im Wesentlichen sollte man sich überlegen, welchen Typ von 3-D-Drucker man kaufen möchte (also FDM- oder Resin-3-D-Drucker), welche Baugröße maximal erforderlich ist und welche Materialien verarbeitet werden sollen. Vorsicht ist geboten, wenn nur Materialien des Druckerherstellers verwendet werden können

oder wenn die Software nicht manuell überschrieben werden kann.

Der Anet A6 und der Anet A8

Bei den beiden Geräten Anet A6 und Anet A8 handelt es sich um so ziemlich das Günstigste, was man aus China bekommen und was noch als 3-D-Drucker bezeichnet werden kann. Mit dem Anet A6 habe ich auch meine 3-D-Drucker-Karriere begonnen. Für den günstigen Preis erhält man einen 3-D-Drucker, der funktioniert, aber einige Sicherheitsrisiken besitzt. Die offenen Stromanschlüsse am Netzteil sind dabei noch das geringste Übel. Das Netzteil

selbst ist nicht ausreichend dimensioniert, und die Steuerelemente für das Druckbett neigen zur Überhitzung. Alle diese Probleme kann man jedoch selbst beheben. Mit den richtigen Einstellungen erhält man dann einen 3-D-Drucker, der sogar in überraschend guter Qualität druckt. Den Anet A6 erhält man ab etwa 155 Franken und den Anet A8 ab etwa 140 Franken. Für Umbaumaßnahmen zur Steigerung der Sicherheit sollte man allerdings nochmal 60 bis 175 Franken investieren. Wer etwas mehr Geld in der Hobbykassa hat, greift jedoch am besten zum nächsten hier vorgestellten Gerät.

Der Prusa i3 MK2S und der Prusa i3 MK3

Sobald ich etwas mit einem 3-D-Drucker ausdrücke, kommt bei mir persönlich ein Prusa i3 MK2S zum Einsatz. Ich besitze zwar mehrere 3-D-Drucker, dennoch verwende ich in 80 Prozent der Fälle dieses Gerät. Obwohl ich bereits etwa 10 Kilogramm Material mit dem Prusa i3 MK2S verarbeitet habe, kam es noch nie zu Abnützungserscheinungen oder Problemen. Die meisten Nutzer kaufen den Prusa i3 MK2S beziehungsweise den neueren Prusa i3 MK3 als Kit. Für den Zusammenbau gibt es jeweils eine detaillierte Anleitung. Aktuell sind sowohl der ältere Prusa i3 MK2S als auch der neue Prusa i3 MK3 erhältlich. Das ältere Modell ist deutlich günstiger, das andere besitzt dafür zahlreiche neue Funktionen und Sensoren. Im Regelfall kann man einen Prusa i3 zusammenbauen und los-

drucken, ohne über viele Stunden die richtigen Einstellungen ermitteln zu müssen. Ich war von der Druckqualität ohne Änderung irgendwelcher Parameter schlichtweg begeistert. So sollte der Einstieg in die 3-D-Druck-Welt eigentlich aussehen! Die Geräte von Prusa Research sind natürlich teurer, werden sie doch in Europa (Tschechien) gefertigt. Der Prusa i3 MK2S kostet 715 Franken und der neue Prusa i3 MK3 knapp 900 Franken. Aufgrund der hohen Nachfrage dauert es aktuell einen Monat, ehe ein Prusa i3 MK2S versendet werden kann, und circa zwei Monate, bis ein aktuell bestellter Prusa i3 MK3 versendet wird. Ich kann das Warten aber jedem empfehlen, die Geräte sind es auf jeden Fall wert.

Creality CR10 – XXL-3-D-Drucker zum Kleinstpreis

Bei 3-D-Druckern richtet sich der Preis natürlich auch nach dem möglichen Bauvolumen, zumindest im Normalfall. Der CR10 von Creality zum Beispiel besitzt ein gigantisches Bauvolumen von $30 \times 30 \times 40$ cm, ist aber gleichzeitig ab relativ günstigen 400 Franken erhältlich. Um die Kosten für einen so grossen 3-D-Drucker gering zu halten, mussten jedoch einige Tricks angewandt werden: So besitzt etwa die Z-Achse (die nach oben verläuft) nur einen Schrittmotor. Die Führungen aller Achsen bestehen zudem nur aus Kunststoffräder, die im Alurahmen des 3-D-Druckers laufen. Herkömmliche Bauweisen mit Linearführungen besitzen natürlich eine höhere

Laufruhe und Genauigkeit. Wer sehr gross Drucken möchte, kann also durchaus den CR10 erwerben. Für alle anderen bieten sich andere, kleinere 3-D-Drucker eher an.

Allgemeine Hinweise vor dem Kauf eines Resin-3-D-Druckers

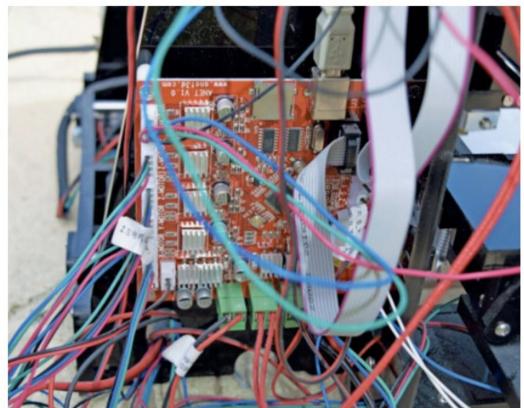
Wie vor dem Kauf eines FDM-3-D-Druckers gibt es auch vor dem Kauf eines Resin-3-D-Drucker einiges zu beachten. Die meisten Resin-3-D-Drucker verfügen über einen deutlich kleineren Bauraum als FDM-3-D-Drucker. Zudem sind solche mit hoher Auflösung meist nur mit kleinsten Bauräumen (5- bis 6-Zoll-Diagonale) erhältlich. Wer mit Resin druckt, muss gedruckte Objekte überdies meist aufwendig reinigen (sehr häufig in Isopropanol) und anschliessend an UV-Licht nachhärteten lassen. Die entsprechenden Behälter, Lampen und weiteres Zubehör müssen zumindest bei günstigen Geräten separat gekauft werden. Ebenfalls sollte der Preis des Druckmaterials betrachtet werden. Nicht alle Materialien sind untereinander kompatibel, und es gibt teilweise erhebliche Preisunterschiede. Zudem sind gerade beim 3-D-Druck mit Resinen extrem hohe Lernkurven erforderlich.

Der Wanhao Duplicator D7

Dieser Resin-3-D-Drucker ist ab 635 Franken erhältlich. Der Wanhao Duplicator D7 schafft etwas, das fast unglaublich ist: Im Drucker ist ein LCD-Display mit 1440×2560 Pixeln verbaut – damit kann eine Pixelgrösse von $0,047 \times 0,047$ mm erreicht wer-



Der gefährliche Stromanschluss (ohne schützende Abdeckung) des Anet A6.



Die Elektronik des Anet A6, die leider zu Überhitzung neigt.

den. Tatsächlich müssen allerdings mehrere Pixel nebeneinander beleuchtet werden, um ein Aushärten des Resins zu garantieren. Die tatsächliche Auflösung ist also etwas schlechter, als es die Pixelgröße verspricht. Die Qualität des Druckers ist für den Preis absolut okay, und die aktuellste Version funktioniert auch «out of the box» ziemlich gut. Einzig das mitgelieferte Resin ist nur mittelmässig zum Druck geeignet. Andere Produkte, die etwas teurer sind, zeigen eine bessere Druckqualität. Wer grössere Objekte drucken möchte, sollte zudem das Display kalibrieren. Das ist notwendig, da die UV-LED-Beleuchtung nicht alle Teile des Displays gleichmässig beleuchtet und es so zu Unregelmässigkeiten kommen kann.

Der Anycubic Photon

Grundsätzlich besitzt der Anycubic das-selbe LCD-Display wie der Wanhao Duplicator D7. Ein wesentlicher Unterschied ist die etwas schwächere UV-LED-Lichtquelle (nur 40 statt 50 Watt). Dadurch sind die Druckzeiten ein wenig erhöht. Preislich ist der Anycubic Photon mit etwa 580 Franken eine Spur günstiger. Dafür wirkt die Mechanik nicht ganz so stabil, wie die des Wanhao Duplicator D7. Laut Herstellerangaben wird der Photon aber mit bereits kalibriertem Display ausgeliefert, was einen deutlichen Vorteil und Mehrwert darstellt. Davon abgesehen ist ein Filter eingebaut, der jedoch bei Weitem nicht den gesamten unangenehmen Geruch des Resins binden kann. Sonst sind die beiden 3-D-Drucker nicht nur im Preis sehr ähnlich, sondern auch in der Druckqualität.

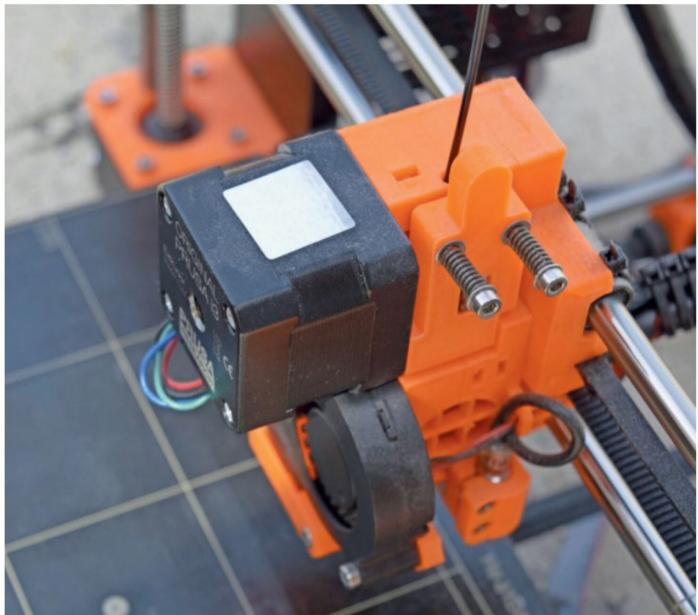
Der Form 2 von Formlabs

Im Vergleich zu den anderen beiden 3-D-Druckern aus dem Resinbereich befindet sich der Form 2 in einer anderen Liga. Auch die Technologie ist eine andere: Es wird ein Laser eingesetzt, um das flüssige Resin auszuhärten. Der Durchmesser des Lasers beträgt 0,140 mm und gibt die Grösse der feinstmöglichen Details vor. Der Form 2 ist jedoch auch für den professionellen Einsatz konzipiert, und bei Problemen erhält man Hilfestellung vom Hersteller. Für eine reine Hobbyanwendung ist der Form 2 mit einem Preis von etwa 4400 Franken allerdings zu teuer. Schade, denn die Druckqualität und die Verarbeitung des Form 2 sind ausgezeichnet.

Fazit

In diesem Bericht habe ich sechs verschiedene 3-D-Drucker vorgestellt – drei, die jeweils mit Filament arbeiten, und drei Resin-Drucker. Für absolute Einsteiger in die Welt des 3-D-Druckes ist wohl der Prusa i3 MK2S oder MK3 als Kit das beste aktuell auf dem Markt verfügbare Gerät. Wer feinste Details darstellen möchte, kann zum Wanhao Duplicator D7 oder zum Anycubic Photon greifen – den D7 besitze ich selbst

und kann ihn durchaus empfehlen. Sehr wichtig ist, sich vor dem Kauf zu überlegen, was ein 3-D-Drucker leisten soll. Erst dann ist ein entsprechendes Modell zu kaufen. Neben den vorgestellten 3-D-Druckern gibt es natürlich noch unzählige weitere Geräte, mit deren Beschreibung man ganze Bücher füllen könnte. Ich hab hier nur einige Geräte exemplarisch ausgesucht, die mich persönlich durch ihren Preis oder ihre Qualität überzeugen. ☺



Qualität aus Tschechien: Detailansicht vom exzellenten Druckkopf des Prusa i3 MK2S.



Im Gegensatz zu den anderen Geräten ist die Elektronik des Creality CR10 in einer externen Box.



Auf der Rückseite der Box des CR10 sind die verpolungssicheren Anschlüsse.



Die Mechanik der Duplicator D7 wirkt durchdacht und zweckdienlich.

Gedruckte Objekte



Bei kleinsten Objekten kommt der Anet A6 an seine Grenzen. Dieses Schicksal teilt das Gerät aber mit den meisten FDM-3-D-Druckern.



Gedrucktes Objekt mit dem Prusa i3 MK2S, einem weiteren FDM-3-D-Drucker. Wie man auf dem Bild sieht, ist die minimale Schichtdicke noch gut erkennbar.



Der Duplicator D7 – ein Resin-Drucker – druckt mit sehr hoher Auflösung. Hier hat sich allerdings Wüstenstaub während des Aushärtens am Sonnenlicht abgesetzt.



Eigenbaumodelle in Spur H0 von Jürg Ryser (Teil 3)

Schweizweite Modellbahnträume im Eigenbau

Nachdem wir in den letzten zwei LOKI-Ausgaben einen Streifzug durch die Sammlung von Jürg Ryters Eigenbaumodellen in Spur H0 geniessen durften, folgt nun der dritte und auch letzte Teil der Serie über die Modellbahnträume. In dieser Ausgabe befasst sich Dominik Gurtner mit den Fahrzeugen, welche das Vorbild bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben.

Von Dominik Gurtner (Text und Fotos)

Nebst den «bernischen» Fahrzeugen (LOKI 5 | 2018) und den Modellen, welche ein Vorbild aus der Westschweiz (LOKI 6 | 2018) haben, hat Jürg Ryser auch Fahrzeugmodelle von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) im Massstab 1:87 akribisch umgesetzt. Dabei haben es ihm einige ganz exotische Vorbilder angeboten, welche er mir bei meinem Besuch präsentierte.

Aus der Geschichte der SBB

Aufgrund des «Wildwuchers» und der sinnlosen Konkurrenzkämpfe unter den Schweizer Pionierbahnen wurde per Volksabstimmung vom 20. Februar 1898 die Verstaatlichung der damals grossen Bahngesellschaften gutgeheissen. In die neu gegründeten Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) wurden ab 1902 zunächst die vier grossen Gesellschaften Schweizerische

Centralbahn (SCB), Nord-Ost-Bahn (NOB), Vereinigte Schweizer Bahnen (VSB) und Jura-Simplon-Bahn (JS) sowie einige kleinere Schweizer Privatbahnen integriert. Weitere private Bahngesellschaften, wie die berühmte Gotthardbahn (GB), wurden später verstaatlicht. Mit der Chemin de fer Vevey–Chexbres (VCh) – bekannt für ihren gelben, sehr bekannten NPZ-Pendelzug, 2013 die bisher letzte Bahn.

SBB Ae 4/8 11300

Die hochkomplexe Bauweise der sehr speziellen Versuchslok Ae 4/8 meisteerte Jürg Ryser ebenfalls absolut bravourös – es entstand ein sehr filigranes Modell als Zeuge der Versuchphasen der elektrischen Traktion bei den SBB. Nach dem Ersten Weltkrieg hatten die SBB das Bedürfnis, von Kohlelieferungen aus dem Ausland unabhängig zu werden, und trieben die Entwicklung von Elektrolokomotiven stark voran. Das Depot Bern verfügte bereits über mehrere, unterschiedlichste Versuchslokomotiven, jedoch waren diese zu langsam oder zu schwach. 1919 bestellte man bei der SLM

und BBC eine Probelokomotive mit Einzelachsenantrieb. Die Ae 4/8 erhielt zwei Laufachsen mehr als die Vorgängerin, um trotz den schwereren Motoren die Achslast von 20 Tonnen beizubehalten. Aufgrund der dreiteiligen Bauweise wurde sie auch «Tatzelwurm» oder «Feldschlange» genannt. Sie verfügte über zwei verschiedene Antriebe, auf der einen Seite den Buchli-Antrieb, auf der anderen Seite den deutlich komplexeren Tschanz-Antrieb. Nach der Ablieferung 1922 war die Lokomotive für die Probefahrten im Aaretal zwischen Bern und Thun dem Depot Bern zugewiesen, fünf Jahre spä-

ter dann dem Depot Basel. Aufgrund der Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h konnte die sehr spezielle Lokomotive auch Schnellzüge befördern – im Betrieb wurde die Ae 4/8 also vor Personenzügen wie auch vor Güterzügen eingesetzt. 1964 kam es dann zu Problemen mit dem Stufenschalter. Aufgrund der hohen Auslastung der Werkstätten (Expo 64) war eine Reparatur nicht mehr vorgesehen. 1967 wurde die technisch verhältnismässig nicht relevante Lok dann verschrottet. Neben den zeitgleich abgelieferten SBB Be 4/7 und Ae 3/6 I hatte sie immer ein «Mauerblümchendasein».



SBB Am 4/4 18451

Die schön geformte Am 4/4 ist eine im Personenverkehr eingesetzte Streckendiesellokomotive, die 1939 von der SLM, BBC und Sulzer (Dieselmotoren) geliefert wurde – die Bestellung umfasste zwei Lokomotiven (die Betriebsnummern bis 1959 waren 1001 und 1002). Ursprünglich wollte man zwei Gepäck-Dieseltriebwagen bestellen, was jedoch aufgrund der Gewichtleistungsproblematik aufgegeben wurde. Die Loko-

motive war damals sehr innovativ, der Lokomotivkasten ist selbsttragend, und die Drehgestelle sowie die Lokform flossen gleich in die Entwicklung der darauffolgenden Re 4/4 I und RFe 4/4 ein. Auch die Gasturbinenlok der SBB, die Am 4/6, wurde auf den Prinzipien der Am 4/4 aufgebaut. Anfang der 1960er-Jahre kam es zu umfangreichen Umbauarbeiten an den beiden Am 4/4, die Zugkraft wurde zulasten der

Geschwindigkeit erhöht (V/max 75 km/h statt der vorherigen 110 km/h) und die neu montierten Düsenlüftergitter verhinderten Überhitzungen bei langsamen Fahrgeschwindigkeiten. Durch den Umbau wechselte die Typenbezeichnung von Am 4/4 auf Bm 4/4^{II}. Bis kurz nach dem Umbau waren die beiden Am 4/4 den Depots Lausanne und Winterthur eingeteilt (Einsätze auf der Broye-Linie und als Ersatzlok auf



der Linie Genève-La Plaine), 1969 wechselten sie dann von Genf nach Olten, um den Hilfswagen zu bespannen. Die Bm 4/4^{II}

18451 ist der Nachwelt als betriebsfähige Lok erhalten geblieben, sie gehört SBB Historic und ist in Olten beheimatet. Das fein

umgesetzte Modell von Jürg Ryser gibt den Betriebszustand nach dem grossen Umbau von 1963 wieder.

SBB RBe 2/4 1010 «Flèche du Jura»



Um das eher dünne Fahrplanangebot im Neuenburger Jura auf den Strecken Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds-Le Locle und Biel/Bienne-La Chaux-de-Fonds auszubauen, bestellte eine Interessengemeinschaft in vertraglicher Zusammenarbeit mit den SBB 1937 einen Leichttriebwagen bei SLM, SIG und MFO. Im Herbst 1938 kam der auf beiden Seiten beschriftete «Flèche du Jura» («Jurapfeil») erstmals zum Einsatz. Schnell war er wirklich mit seinen 110 km/h Höchstgeschwindigkeit. Die Fronten sind so stark abgerundet gebaut, damit der Luftwiderstand in den vielen einspurigen Tunnels möglichst gering gehalten werden konnte, was auch im Modell sehr schön nachgebildet wurde. 1954 ersetzte man die apfelgrüne Lackierung durch das SBB-übliche Tannengrün und den Schriftzug «Flèche du Jura» durch den SBB-Schriftzug und das Schweizer Kreuz. Dem «Jurapfeil» wurden

bisher unerprobte Drehgestelle verbaut, und es konnten nur sehr leichte Anhängelasten von 24 Tonnen befördert werden, von Neuchâtel nach La Chaux-de-Fonds sogar nur als «Alleinfahrer». Schon ziemlich früh stiess der Leichttriebwagen an seine Belastungsgrenzen, und die Fahrmotoren überschlugen sich. Deshalb ersuchte man den Zugförderungs- und Werkstattendienst in Bern, die Leistungen des «jurapfeils» im ehemaligen SBB-Kreis I durch Lokomotivdienste zu ersetzen – doch der Wunsch wurde nicht erhört. Stattdessen setzte man den Leichttriebwagen auf flacheren Strecken ein – so etwa von Biel/Bienne aus nach Sonceboz-Sombeval oder Le Landeron. 1954 wurde er dann dem Depot Lausanne zugeordnet und übernahm mit einem Leichtmetall-Personenwagen Leistungen im Unterwallis. 1961 erlitt er einen Unfall. Er wurde danach wieder repariert, vor allem wegen der Lan-

desausstellung 1964 – da benötigte man jede «rollende Achse». Ab Ende der 1960er-Jahre wurde er dann abwechselnd in der Ostschweiz den Depots Winterthur und Rorschach zugeteilt, anfänglich nur mit geringen Tagesleistungen auf der Strecke Wetzkon-Bauma, dann wieder fast mit den Tagesleistungen aus den Ursprungsjahren. Die Höchstgeschwindigkeit wurde aufgrund des Fahrzeugzustands zeitweise auf 60 km/h herabgesetzt. Der Leichttriebwagen verrichtete sieben Jahre vor seiner Verschrottung 1978 im Depot Rorschach den «Rorschacher Hafendienst» – er pendelte zwischen Bahnhof Rorschach und Rorschach Hafen hin und her. Das nachgebildete Modell stellt den Betriebszustand um 1974 dar, kurz vor der Reparatur und der Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 80 km/h im «Rorschacher Hafendienst».

SBB Eem 6/6 18526



Für die SBB-Rangierbahnhöfe Basel und Chiasso wurden in den Jahren 1970/71 sechs sogenannte Zweikraftrangierlokomotiven geliefert, welche in der Mitte ein Gelenk hatten. Eigentlich sind dies zwei kurzgekuppelte SBB Em 3/3 oder SBB Ee 3/3 IV. Auf der Lokseite mit dem Führerhaus befindet sich der elektrische Teil, auf der anderen Fahrzeughälfte der Generator, der Zwölfzylindermotor und der Kühler. Der

Stangenantrieb der artverwandten Lokomotiven wurde unverändert übernommen und belassen. Zwischen 1984 und 1993 wurden die Eem 6/6 zu rein thermischen Lokomotiven umgebaut, der Transformator wurde durch ein Ballastgewicht ersetzt, um das Gleichgewicht der Rangierlok zu halten. Die Ausrüstung entspricht einer Diesellok des Typs Bm 4/4 der SBB. Leider waren diese Lokomotiven beim Rangierper-

sonal nicht wirklich beliebt. Doch auf der Modellanlage sorgt dieses wunderbar ausgeführte Modell der Eem 6/6 im Ablieferungszustand für viel Abwechslung und meistert dank dem Gelenk auch die Mindestradien. Auch Jürg Ryser meint, dass diese ungewöhnlich aussehende Rangierlok zu den «Exoten» in seiner Sammlung gehört. Gerade solche Modelle machen eben die Eigenbauten einzigartig.

SBB RABDe 12/12 1114 «Mirage»

Aufgrund der Einführung des Halbstundentakts auf der Linie Zürich-Meilen-Rapperswil am rechten Zürichseeufer, dem sogenannten «Goldküstenexpress», wurden zwischen 1965 und 1967 von der FFA, der BBC und SAAS 20 Triebzüge geliefert. Diese waren dreiteilig: zwei Endwagen zweiter Klasse und ein Mittelwagen erster Klasse mit Gepäckabteil. Der Triebzug war besonders spurtstark, weil jede einzelne Achse angetrieben war. Deshalb verlieh man den Zügen den Übernamen «Mirage», abgeleitet vom Schweizer Jagdflugzeug. Ebenfalls speziell waren die weinrote Lackierung sowie die Säulen im Eingangsbereich der Endwagen, in welchen die 15-kV-Fahrstromversorgung geführt wurde. Ein

besonderes Highlight für die Reisenden war es, gleich neben dem Lokführer Platz nehmen zu können, wie es damals auch bei den BDe- und RBe-4/4-Triebwagen üblich war. Die Vielfachsteuerung und die automatischen +GF+-Kupplungen wurden schon ziemlich früh häufig gebraucht, da die «Mirage-Triebzüge» meistens in Doppeltraktion verkehrten, um das hohe Fahrgastaufkommen in der Agglomeration von Zürich zu bewältigen. Das Einsatzgebiet blieb lange das rechte Zürichseeufer, abgesehen von ein paar Einsätzen in den 1970er- und 1980er-Jahren im Linthgebiet oder im Glarnerland und den Badezügen via Bülach nach Bad Zurzach. Ab 1996 gab es durch die Totalrevision vor allem äußerlich merk-

liche Unterschiede – die neu bezeichneten RABDe 510 erhielten die moderne «NPZ-Kolibri-Lackierung», eckige Scheinwerfer und vom Fahrgastrauum getrennte Führerstände. Per Ende 2008 schieden alle «Mirage» aus dem Planverkehr, und 2010 wurden alle 18 Züge verschrottet. Übrig geblieben ist kein einziger Zug, nur ein Mittelwagen bei der SBB-Messtechnik für die Fahrleitungsbeobachtung sowie ein Führerstand beim Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz (DSF). Das Modell stellt den Ursprungszustand mit der weinroten Lackierung dar – sie war für die damalige Zeit sehr aussergewöhnlich, da das meiste Rollmaterial damals noch in tannengrüner Farbe gehalten wurde.



SBB RABDe 8/16 «Chiquita»



Mit dem RABDe-8/16-Triebzug wollten die SBB eine konsequente Weiterentwicklung bei den Triebzügen bewirken. Die hohe Beschleunigung sollte jedoch nicht wie bei den RABDe-12/12-Triebzügen mit grosser Antriebskraft erreicht, sondern mit dem Gewicht optimiert werden. Die bei Schindler Waggon, SIG und SAAS bestellten Leichttriebzüge in Aluminiumbauweise wurden 1970 als vier Prototypen bestellt und im Jahre 1976 gestaffelt an die SBB abgeliefert (Nummern zuerst 1121–1124, danach 2001–2004). Zuerst war geplant, die Kompositionen mit einem antriebslosen Zwischenwagen abzuliefern (RABDe 8/12), jedoch wurden dann zwei davon integriert. Das sehr leichte Gesamtgewicht von nur 149 Tonnen für den ganzen Triebzug war zwar vorteilhaft, liess jedoch bereits beim Bau die Wagenkästen durchhängen. Dieses Problem entfaltete sich dann zu einem sehr betriebsbehindernden Punkt, da die Türsteuerung nicht mehr einwandfrei funktionierte. So kamen die stilvollen Triebzüge

im gelb-violetten Farbkleid auch zu ihrem Übernamen «Chiquita», da sich der Zug wie eine Banane krümmte. Beim Zug wurde viel Wert auf Fahrkomfort gelegt – es kam kein ruppiger Stufenschalter wie bei der «Mirage» zum Einsatz, sondern eine stufenlose Thyristorsteuerung mit kleinen und leichten Gleichstrommotoren. Die Eingangsbereiche waren grosszügig, die Laufdrehgestelle stammten von den Einheitswagen EW III, und die Schwenkschiebetüren überdeckten im geschlossenen Zustand die Trittbretter. Die Türen konnten seitenselektiv gesteuert werden. Die Einheiten wurden im Betrieb nie getrennt und verfügten über Vielfachsteuerungen sowie eine automatische +GF+-Kupplung, welche kompatibel mit den SBB RABDe 12/12 waren. Wesentliche Teile, wie etwa die Form der Führerstände oder die Türen, wurden weiterentwickelt und für die Steuerwagen der «Neuen Pendelzüge» (NPZ) verwendet. Das Einsatzgebiet der «Chiquitas» war am Anfang das rechte Zürichseeufer (Zürich HB–Meilen-

Rapperswil), die häufigen Türstörungen zwangen die damals topmodernen Züge auf schwach ausgelastete Nebenlinien. Trotz den bekannten Störungen wurden die «Chiquitas» noch auf der Linie Stein am Rhein–Etzwilen–Winterthur eingesetzt. Anfang der 1990er-Jahre verloren zwei «Chiquitas» ihr knalliges Farbkleid und erhielten die neuen «NPZ-Farben» der SBB. 1992 mussten die «Chiquitas» aus dem Regelbetrieb weichen. Aufgrund der immer häufiger auftretenden Störungen kamen sie dann zur Abstellung nach Glarus. Es folgte für zwei Triebzüge noch ein «Kurzeinsatz» bei der Mittel-Thurgau-Bahn (MThB), 1998 wurden dann alle vier «Chiquitas» abgebrochen. Jürg Ryser hat der aussergewöhnlichen «Chiquita» mit einem sehr bewundernswerten Modell ein Denkmal gesetzt – dieses funktioniert jedoch absolut einwandfrei und hat mit den in der Einleitung erwähnten Bearbeitungstechniken ein bestimmt längeres Betriebsleben als die «Chiquitas» im Original.

Zu guter Letzt

Mit diesem dritten und letzten Teil der Modellbahnräume-Serie konnten wir noch einmal einen kleinen, aber eindrücklichen Einblick in die Sammlung der Eigenbaumodelle von Jürg Ryser geniessen. Von den mit viel Liebe zum Detail bis ins Kleinste

nachgebildeten Fahrzeugen wurden bisher von der Modellbahnindustrie nur wenige umgesetzt.

Dass eine solche Modellumsetzung keine einfache Sache ist, zeigte sich jeweils auch bei der Suche nach Vorbildinformationen.

Nicht selten musste Jürg Ryser um etwielche Zeichnungen kämpfen. Das Resultat der Aufwände lässt sich sehen. Er hat mit seinen Eigenbaumodellen eine unvergleichliche Sammlung quer durch die Schweizer Rollmaterialgeschichte erschaffen. 



Diorama vom Bergrestaurant Grosser Mythen in Spur HO

Das Wahrzeichen von Schwyz

Ein schönes Modell eines Zubehöranbieters gepaart mit der Faszination für eine Gegend in der Schweiz lässt wunderschöne Dinge im Modellbau entstehen: Der 70-jährige Karl-Ernst Klee hat sich im Massstab 1:87 ein Diorama des Grossen Mythen nachgebaut. Das Besondere dabei ist, dass er den Mythen selber noch nie bestiegen hat.

Von Karl-Ernst Klee (Text und Fotos)

Die Firma Noch brachte 2016 auf eine Initiative des Schweizer Generalimporteurs Marcel Weber AG einen Laser-cut-Bausatz «Bergrestaurant Grosser Mythen» (Art.-Nr. 65800) aus Karton auf den Markt (siehe LOKI 9|2017, Seite 60). Da mir die Abbildung des fertigen Modells gefiel und ich ein grosser Fan der Schweizer Gebirgslandschaft bin, recherchierte ich im Internet, wo sich dieser «Grosse Mythen» befindet. Es handelt sich um einen pyramidenartig geformten Berg im Kanton Schwyz in der Zentralschweiz, der eine Höhe von 1898 m ü.M. hat. Neben dem Grossen Mythen gibt es noch den mit 1811 m ü.M. etwas niedrigeren Kleinen Mythen. Sie gehören zur Gebirgsgruppe der Schwyz Alpen.

Man kann den Grossen Mythen über einen Serpentinenweg mit 47 Kehren in etwa 1,5 Stunden erwandern. Es sind immerhin 500 Höhenmeter zu erklimmen. Etwas Schwindelfreiheit wäre angebracht. Das Gipfelplateau ist nur zu Fuss oder mit dem Hubschrauber für Versorgungsflüge zu erreichen.



Die Festbankgarnituren von Preiser laden zu einem gemütlichen Imbiss ein.

Um 1865 wurde die erste Hütte errichtet, die ein Jahr später schon durch einen Blitzschlag zerstört wurde. 1991 wurde die jetzige Hütte aufgebaut. Sie wurde sicherheitshalber mit einer Blitzschutzanlage ausgestattet.

Das Modell

Um die Details für die Umsetzung des geplanten Dioramas im Massstab 1:87 zu recherchieren, sah ich mir im Internet mehrere Filme und Satellitenbilder an. Auch Luftaufnahmen waren sehr hilfreich. Da ich keine Massangaben hatte, musste ich die Abmessungen schätzen.

Das Modell von Noch ist gut gelungen, aber nach dem Vergleich mit dem Original musste ich doch einige kleine Änderungen vornehmen. Vor allem den rückseitigen Balkon musste ich dem Vorbild entsprechend zu einer Terrasse umgestalten. Ferner befindet sich unter dem Original ein Kellerraum. Des Weiteren bekam der Kamin einen Aufsatz, den ich aus Karton herstellte. Die dem Bausatz beiliegenden Regenrinnen und Abfallrohre sind leider nicht zu gebrauchen. Ich ersetze sie durch Teile von Kibri.

Das Diorama

Ich begann das Diorama auf eine Sperrholzplatte der Größe 39 × 62 cm in der Stärke von 8 mm aufzubauen. Dazu benutzte ich Styrodurplatten in verschiedenen Stärken, die ich schichtweise aufeinanderklebte. Die Umrundung des Dioramas fertigte ich aus 6 mm starkem Sperrholz, das ich dem Geländeverlauf anpasste. Für die Verklebung des Holzes mit der Bodenplatte benutzte ich handelsüblichen Holzleim. Für die Verbindung des Styrodurs mit dem Holz verwendete ich Baukleber aus der Kartusche. Das aufgeschichtete Styrodur schnitt ich mit einem Cutter-Messer der von mir gewünschten Landschaft entsprechend grob zurecht.

Danach ging es mit der Gestaltung des Geländes und der Felsen weiter. Dazu benutzte ich Haftputz, der leicht körnig ist und eine schöne Felsstruktur ergibt. Die Auftragsstärke des Gipses auf dem Styrodur muss an den Felsspartien etwas dicker sein, da ich mit einem Stechbeitel gerne die Felsstruktur nacharbeite.

Nach dem Trocknen des Gipses trug ich die Granitfarbe von Heki auf. Der nächste Schritt war das Auftragen einer graubraunen Lasur, und gleich darauf erfolgte das



Details wie gestapelte Harassen, ein Briefkasten und ein PET-Eimer geben der Umgebung ihren Charme.



Eine Infotafel an der Mauerbrüstung erklärt den Wandersleuten die Berge in ihrem Sichtfeld.

Abwischen mit einem Schwamm. Dadurch bekommen die Vertiefungen in den Felsen ein plastisches Aussehen.

Gleichzeitig trug ich «nass in nass» auf den Felsen rothaue, schwarze und ocker-gelbe Farbtöne auf und tupfte diese mit dem Schwamm noch einmal ein wenig ab.

Nach dem Trocknen ging ich mit einem etwas härteren Pinsel und trockener, hellgrauer Farbe noch einmal über die Felskanten. Dadurch bekommen sie eine richtige Steinstruktur.

Für die Mauern verwendete ich die sehr schönen Steinmauern aus Kunststoff von Preiser (Art.-Nr. 18215), welche ich gleich in den Gips mit eingearbeitet habe.

Die Landschaft

Vor dem Begrünen mit dem Elektrostaten wurden die Sperrholzeinfassungen des Dioramas mittels einer kleinen Schaumstoffwalze mit seidenmatt, lichtgrauer Acrylfarbe lackiert. Es wird empfohlen, dies vor dem Begrünen zu machen, um zu vermei-



Der Umwelt zuliebe: Auch im Modell sorgt ein PET-Entsorgungseimer für vorbildliches Recycling.



Die Photovoltaikanlage links im Bild ist ein Eigenbau wie auch das Windrad im Hintergrund.

den, dass man nachher überall Fasern in der Farbe hat! Eine sauber gemachte Einfassung ist für den Gesamteindruck sehr wichtig.

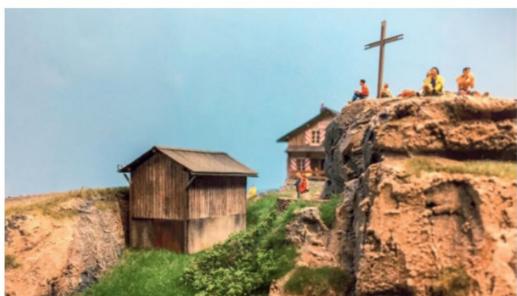
Das Gipfelkreuz und die beiden Ausichtstafeln habe ich mit Evergreen-Profilen hergestellt. Damit lässt es sich sehr gut arbeiten. Die Grundstruktur der übergroßen Holzbank wurde aus 1-mm-Karton zusammengebaut. Diesen habe ich mit dem dünnen Karton «verwitterte Bretter» von Busch (Art.-Nr. 7420) verkleidet. Da ich keine Masse dieser Bank hatte, habe ich die Abmessungen anhand eines Fotos geschätzt. Auch der Schuppen ist in gleicher Weise entstanden.

Die Photovoltaikanlage erstellte ich mit Evergreen-Kunststoffprofilen und dünnem Karton. Das Windrad wiederum fertigte ich mit Teilen aus der Bastelkiste. Für die Ausstattung bediente ich mich aus den gängigen Zubehörsortimenten. Die Bänke und Tische sind aus dem Sortiment von Preiser. Die Tischplatten und Bänke habe ich in einem Braunton lackiert, der der Originalfarbe recht ähnlich sieht. Der Müllbehälter für das Flaschenleergut stammt ebenfalls von Preiser. Ich habe ihn vorbildgerecht umlackiert.

Die Fahnenstangen stellte ich aus lackiertem Draht und die Flaggen mit dem Drucker her. Alle Figuren sind von Preiser. Sämtliche Bauten wurden mit Busch-Farbpulver (Art.-Nr. 7595) gealtert.

Fazit

Irgendwann werde ich, so hoffe ich, das Gipfelplateau persönlich erwandern. Damit ich endlich feststellen kann, wie nahe mein Diorama «Bergrestaurant Grosser Mythen» dem Original kommt!



Die Dimensionen des Schuppens wurden anhand von Fotos abgeschätzt.



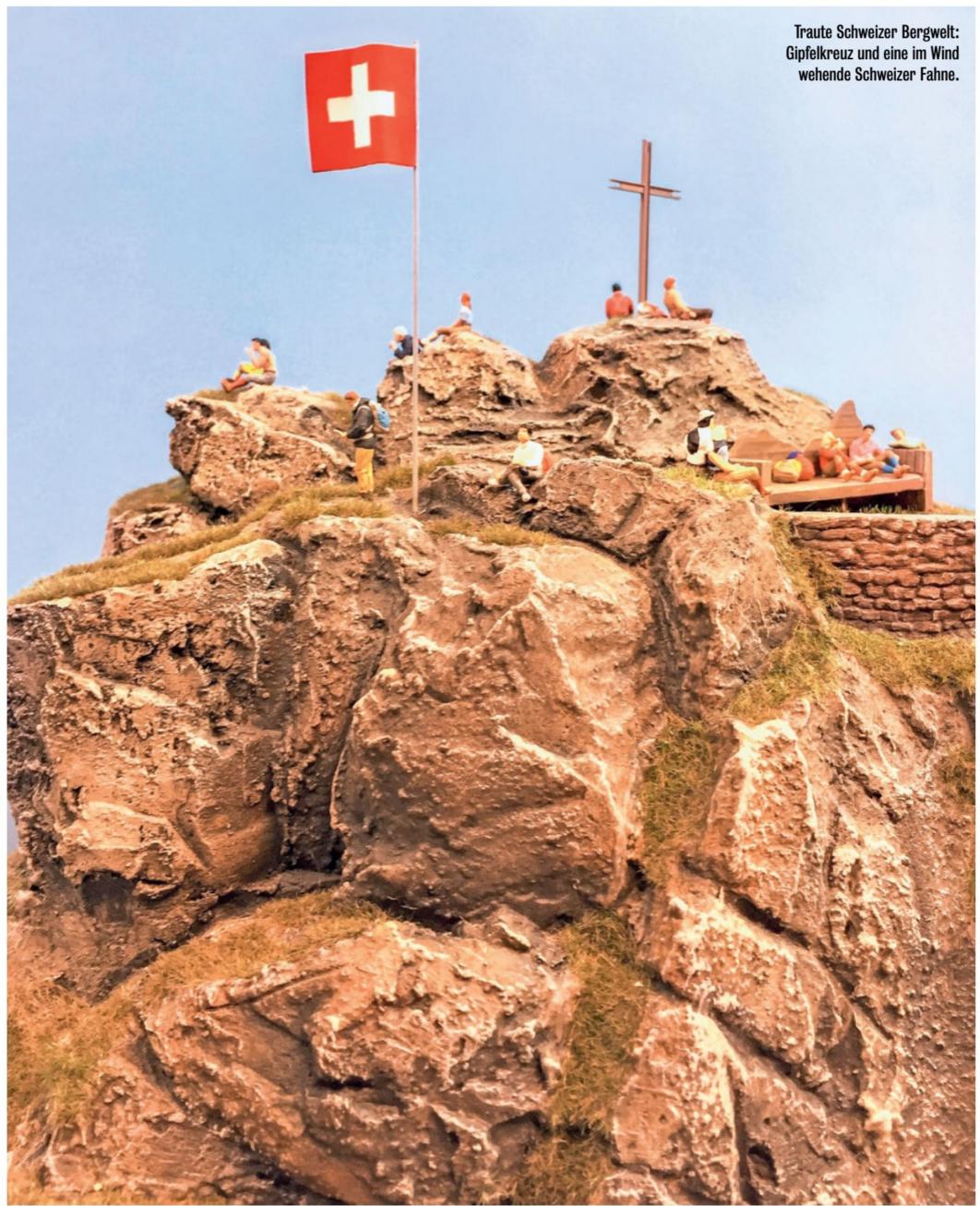
Kaum zu glauben, aber die Sitzbank ist aus Karton entstanden.



Der Aufstieg zur Mythenhütte auf rund 1898 m ü.M. war anstrengend, aber bald können die Preiserlein im Bergrestaurant einkehren.

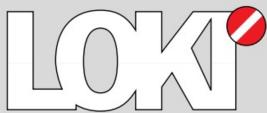


Auch auf einer kleinen Grundfläche lässt sich vieles gestalten. Spannend auf dem Diorama ist die realistische Topografie der Umgebung.



Traute Schweizer Bergwelt:
Gipfelkreuz und eine im Wind
wehende Schweizer Fahne.

Erfolgreich werben mit



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



Nächste Anzeigenschlüsse

LOKI 9 | 2018: 3. August 2018 – LOKI 10 | 2018: 31. August 2018

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

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

KELLTEC dimmbare SMD LED Waggonbeleuchtungen 0-24V

AC/DC Analog/Digital 285mm Impulsfest, ab CHF 5.90/Stk.
www.kelltec.ch
Tel. 079 197 65 71

bruderer bahnen



Grosse Auswahl
in HO und N
im Topzustand.

Reparatur und Digitalisierung
in Spur HO und N.

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

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

Lokschuppen Hagen-Haspe



Exklusive Modelleisenbahnen

und mehr... vieles mehr...

www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos!

Tel. ++49 (0) 2331 404453
D-58135 Hagen
Vogelsanger Strasse 40

Fehlt Ihnen die Zeit zum Bau einer Modellbahn?

Ich baue Ihre digitale
Heimanlage!



079 902 72 61

HESS MODELLBAHNEN GMBH

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



GARTENBAHN

DIGITAL

ZUBEHÖR

REPARATUREN

LANDSCHAFTSBAU

BERATUNG

BERATUNG

LANDSCHAFTSBAU

REPARATUREN

DIGITAL

ZUBEHÖR

GARTENBAHN

Wir freuen uns auf Ihren Besuch

IHR MODELLBAHN-SPEZIALIST

WWW.HESS-MODELLBAHNEN.CH



Brünnenstrasse 106, 3018 Bern



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

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

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

Für Güter die Bahn...
HAMWAA für's MODELL
www.hamwaa.ch



H. Stoop
Schlossstrasse 8
CH-4133 Pratteln
Tel. +41 61 421 87 19
Fax. +41 61 421 87 10
info@hamwaa.ch

Öffnungszeiten
Di - Fr 13.30 - 18.30
Sa 9.00 - 16.00



Nr. 7-8 | 2018 (Juli/August 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 Dauerantrag von den LOKI-Abonnenten günstiger bezogen werden können.

Abonnement, Adressänderungen, Leserservice

Stämpfli AG, Postfach, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 62 58

Fax +41 (0)31 300 63 90

leserservice@loki.ch, www.loki.ch

Herausgeber

Hans Roth

Mooshausstrasse 19, CH-3510 Konolfingen

Telefon +41 (0)79 590 68 48

hans.roth@loki.ch

Zoltan Tamassy

Talackerstrasse 47, CH-8152 Glattbrugg

Telefon +41 (0)43 540 16 63

zoltan.tamassy@loki.ch

Paketsendungen an die Redaktion

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

Inseraterabreitung und -disposition

Stämpfli AG

Inseratemanagement, Stavros Panagiotidis

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

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

Verlag

Stämpfli Verlag, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 66 44

Fax +41 (0)31 300 66 88

verlag@staempfli.com, www.staempfliverlag.com

Auflage

Total verkaufte Auflage: 9 495 Exemplare

Layout

Sandra Khifi, Stämpfli AG

Produktion und Druck

Stämpfli AG, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 66 66

www.staempfli.com

Vertrieb Einzelhandel Deutschland, Österreich und Niederlande

PARTNER Medienservices GmbH, Julius-Hölder-Strasse 47,

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

Fax +49 (0)711 72 51 30, www.partner-medienservices.de

Repräsentant für Italien

Quaini Pubblicità, Via Meloria 7, I-20148 Mailand

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

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

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

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

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

In dieser Zeitschrift beschriebene Basteltipps und Baumethoden dürfen nicht kommerziell verwendet werden, außer nach vorheriger Absprache mit der Redaktion.

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



Vorbild & Modell

125 Jahre Wengernalpbahn

Die Wengernalpbahn ist eine 1893 eröffnete schmalspurige Zahnradbahn im Kanton Bern. Sie führt von Lauterbrunnen über Wengen und die Kleine Scheidegg nach Grindelwald. Anlässlich ihres Jubiläums hat sich René Stamm der Geschichte der Bahn und ihrer Modellnachbildungen angenommen.

Foto: Martin Stamm



Reportage

Modellbahnhof Rothenburg

Wir begleiten uns mit Franz Oesch auf eine Reise des Vereins Historischer Modellbahnhof Rothenburg (HMBR). Die massstäbliche Umsetzung des Bahnhofs Rothenburg beginnt weit in den 1990er-Jahren. Mit dem ersten Teil der Artikelserie gehen wir an den Anfang der HMBR-Vereinsgeschichte.

Foto: Hans Roth



Modellbahntechnik

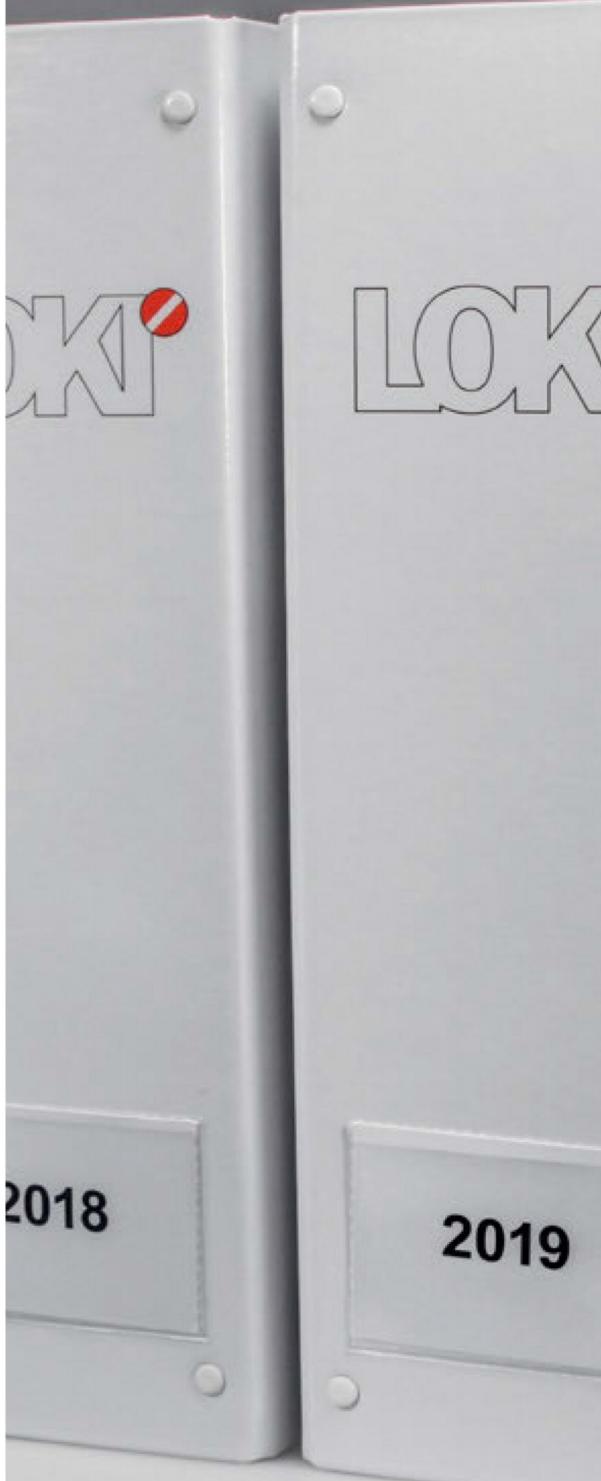
Digital unterwegs

In der Modelleisenbahnwelt ist die Digitalisierung in aller Munde. In einer Artikelserie befassen sich Autoren des Vereins Schweizerischer Digital Modellbahner (VSDM) schwerpunktmässig mit dem Aufbau, dem Bau und der Inbetriebnahme einer digitalen Anlage.

Foto: CC0 Creative Commons

Ab 24. August 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.



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 Sammel- ordner 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

GROSSE SOMMERAKTION!

Bestellen Sie bis am 24. August 2018 ein Jahresabonnement des LOKI Magazins und profitieren Sie von einer Ausgabe LOKI-Spezial* gratis nach Ihrer Wahl.

Sommerzeit
ist Lesezeit!

Bestellcoupon

Abonnieren Sie die LOKI jetzt:

Ja, ich abonne die LOKI zum Preis von CHF 130.– (inkl. MWSt. und Versandkosten, Auslandpreise auf Anfrage) für 11 Ausgaben pro Jahr und wünsche mir folgendes LOKI-Spezialheft* (bitte ankreuzen).

- LOKI-Spezial Nr. 31 Vierachsige Reisezugwagen der SBB von 1912–1929
- LOKI-Spezial Nr. 33 Dampfloks A 3/5 (Band 1)
- LOKI-Spezial Nr. 34 Der Zürcher Hauptbahnhof
- LOKI-Spezial Nr. 35 Traction der Zürcher S-Bahn
- LOKI-Spezial Nr. 36 S-Bahn Zürich
- LOKI-Spezial Nr. 37 Dampfloks A 3/5 (Band 2)
- LOKI-Spezial Nr. 38 Neigezüge erobern die Schweiz

- LOKI-Spezial Nr. 39 Faszination Lokomotivführer SBB 1955–1999
- LOKI-Spezial Nr. 40 Dampf auf der RhB
- LOKI-Spezial Nr. 41 Elektrifizierung der SBB
- LOKI-Spezial Nr. 42 Die normalspurigen GTW der Schweiz
- LOKI-Spezial Nr. 43 Die Schinznacher Baumschulbahn (SchBB)
- LOKI-Spezial Nr. 44 Die Elektropioniere der Rhätischen Bahn

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
www.loki.ch