

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnhfreund



Reportage

Freie Fahrt in Rothenburg



Gesichter

Ein bewegtes Leben mit
Maschinen in Bewegung



Modellporträt

Die Uacns-Güterwagen
von Roco in Spur H0



Anlage

Das Albulaatal in H0m
im Süden Frankreichs



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



Bernstrasse 101
3018 Bern
Internet/Shop:
www.bahnorama.ch
Tel/Fax:
031 992 85 88
Mail:
info@bahnorama.ch



Der Spezialist in HO und N

Am 1. Dezember
eröffnen wir unseren
Modelleisenbahnladen in Wil.
Sie sind herzlich dazu eingeladen.

Fabrizio Falivene
Obere Bahnhofstr. 47, 9500 Will
Tel. 071 999 04 56

www.fa-moba.ch

GROSSE SPIELZEUGBÖRSE STADT ZÜRICH



VIP's Fr. 20.-
ab 8.00 Uhr

MODELL- EISENBAHNEN UND AUTOS SOWIE ZUBEHÖR

Sonntag, 9. Dezember 2018
10.00-15.00 Uhr

KONGRESSZENTRUM SCHÜTZENHAUS **ALBISGÜETI**

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

EIN BESUCH LOHNT SICH!

Wemoba Modelleisenbahn Profi Zentrum

Home | Onlineshop | Über uns | Newsletter | Termine | Links | Suchen

Filtersuche Alle Filter aufrufen

angebote Filter aufrufen

Aktion Neuheiten 2018 Sondermodell CH Werksverkauf Reduzierter Preis

Neu im Shop Filter aufrufen

7 Tage 30 Tage 3 Monate

Jetzt in Auslieferung Filter aufrufen

7 Tage 30 Tage 3 Monate

Es wurden 33928 Artikel gefunden | Sortierung nach Artikelnummer

www.wemoba.ch

Büttenbergweg 19
2542 Pieterlen
Tel. 032 376 07 77
info@wemoba.ch

Laden Werkstatt
Mehr als 30'000 Produkte über 25'000 Artikel
von mehr als 60 Herstellern auf 650m² Ladenfläche mit über 10 Spurweiten
Digitalalubauten Reparaturen

„Chunsch im Lade verbii, isch es Kaffi derbi!!“

Wemoba GmbH - Büttenbergweg 19 - Postfach 314 - CH-2542 Pieterlen BE - Telefon 032 376 07 77 - Fax 032 376 07 78 - info@wemoba.ch

LEMATEC
prestige models

WICHTIGE NACHRICHT

Lematec Prestige Models SA ist auf der Suche
nach Investoren,
um 50% oder die ganze Firma zu übernehmen.

Laurent Wildi möchte seine Aktivität entweder als Partner, oder als Mitarbeiter fortsetzen.

Aktiv seit mehr als dreißig Jahren auf dem Gebiet der hochwertigen Messing-Modelleisenbahnen, bekannt bis 2006 unter dem Namen von Lemaco Prestige Models, **Lematec Prestige Models SA** mit ihren zwei Marken Lematec und Modelbox ist weltweit präsent und bekannt. Wir konzentrieren uns auf qualitativ hochwertige Produkte mit der Unterstützung der besten Hersteller und der besten Spezialisten. Von der Entwicklung über die Produktion bis zum Vertrieb hat die Firma nur ein Ziel: High-End-Produkte ohne Kompromisse herzustellen. Eine auf die Kundenzufriedenheit, das Wachstum und Ergebnisse klar ausgerichtete Strategie.

LEMATEC PRESTIGE MODELS SA T +41 24 463 02 50 F +41 24 463 02 51 Rte de la Gribannaz 19 CH-1880 BEX investisseurs@lematec.ch www.lematec.ch

EIN INTERESSE?

KONTAKTIEREN
SIE UNS

T. + 41 24 463 02 50
F. + 41 24 463 02 51
investisseurs@lematec.ch

Altbewährtes und Progressivität

Unsere Gesellschaft wandelt sich. Mitunter rasend schnell. «Globalisierung» und «Digitalisierung» – das sind zwei der meistgenannten Triebfedern für die gegenwärtige Veränderung unserer Welt. Die einen sehen darin ungeahnte Möglichkeiten. Die anderen fühlen sich vom Wandel überfordert, halten gerne an Altbewährtem fest. Auch innerhalb der Modellbahnwelt sind diese zwei Extreme zu finden, wobei der überwiegende Teil der Modellbahnenthusiasten vermutlich sowohl als auch ist. Als Beispiel für Altbewährtes seien Anlagen erwähnt, die so etwas wie eine «heile Welt» darstellen sollen. Digitalsteuerung, Laser-cut oder auch 3-D-Druck-Verfahren können dagegen als Ausdruck der Progressivität genannt werden. Das LOKI-Team ist bestrebt, sowohl dem einen als auch dem anderen gerecht zu werden. «Heile-Welt-Anlagen»? Ich glaube, über solche wird in der LOKI oft genug berichtet. Neue Technologien? Auch diese haben in der LOKI ihren Platz. Und selbst eine «Heile-Welt-Anlage» kann vollgestopft sein mit modernster Technologie.

Zudem sind wir – als weitere Konzession an den Fortschritt – natürlich auch auf dem virtuellen Tummelplatz dieser neuen, digitalen, globalisierten Welt schlechthin anzutreffen: Social Media. Auf unserem Instagram-Account (www.instagram.com/loki_magazin) zum Beispiel kriegen wir regelmässig Likes aus Japan, Südamerika oder auch aus dem arabischen Raum. Von Bahn- und Modellbahnfans wie auch von Menschen, die vermutlich sonst nichts mit H0, N und Co. anzufangen wissen. Und über unseren Facebook-Account (www.facebook.com/lokimagazin) konnten wir via Umfrage in Windeseile herausfinden, welche Eisenbahngesellschaften unseren Facebook-Freunden besonders ans Herz gewachsen sind. Die Resultate erfahren Sie auf Seite 47.

Ganz und gar nicht virtuell ist die neue LOKI-Tasche. Sie fand an den diesjährigen Herbstmessen in Bauma und Friedrichshafen, an denen das LOKI-Team ebenfalls mit einem Stand anwesend war, bei Jung und Alt grossen Anklang. Lesen Sie ab Seite 15, mit welchen Neuheiten die Kleinserienhersteller im Tösstal aufgewartet haben.

Viel Lesespass wünscht Ihnen,
Zoltan Tamassy





Hans G. Wägli

Hebel, Riegel und Signale

Eisenbahnsicherungstechnik in der Schweiz.
Entwicklung der mechanischen Einrichtungen.
Grafenried, Diplory 2018, 476 Seiten, 1039 einfarbige Abbildungen, Zeichnungen, viele Tabellen, Chronik, Namen-, Orts- und Sachregister. Format 22x27 cm, gebunden mit Schutzumschlag. ISBN 978-3-033-06410-2.
Preis CHF 116.– plus CHF 12.– Versandkostenanteil oder Preis in Deutschland € 107.–

Stimmen der Kritik:

„Einen der besten Werke zur Entwicklung der mechanischen Stellwerkstechnik. Wenngleich der Schwerpunkt ... in der Schweiz liegt, wird sehr ausführlich die Geschichte der deutschen Signalbaumaßen behandelt ... eine sehr umfassende Geschichte der ... mechanischen Stellwerkstechnik.“ Prof. Dr.-Ing. J. Pachtl, www.amazon.de

... mit seinen vielen Hundert Abbildungen, detaillierten Fußnoten und der Bibliografie von über 1500 Titeln ein reicher Wissensschatz.

Dr. E. Ellwanger in GRV-Nachrichten 112/18
Es empfiehlt sich, dieses einmalige Grundlagenwerk zu erwerben, denn die mechanische Bahnsicherungstechnik bildet die Basis zur heutigen Sicherungstechnik. Zudem gehört ... eine solche «Bahntechnikbibel» ... ins Bücherregal. H. Roth in LOKI 09/18
Ein Meisterwerk ... überwältigend ...
St. Alkofer in Modelleisenbahner 07/18.

Bezug in der Schweiz: Im gut assortierten Buchhandel oder per Mail an info@diplory.ch bei

Diplory-Verlag, Bachtelen 45, 3308 Grafenried.

Bezug in der EU: Bei shop.vgbahn.info (D=versandkostenfrei)

Mehr Information, Errata und Nachtrag als Download unter www.diplory.ch

Modellbauprogramm für engagierte Modellbahner im Maßstab 1:87

- H0m Modelle FO/MOB
- Leuchten und Lampen nach Schweizer Vorbild
- Bahnhofszubehör
- Lasercut Gebäude
- Atzteile als Kanaldeckel, Zäune, Strassenschilder, etc.
- Landschaftszubehör
- Lichtsignalanlagen
- 3D-Druck Bauteile
- Modellwerkstatt
- Weichenantriebe

MGB-Modell Till Puetz,
Gigerstrasse 2,
5734 Reinach AG
www.mgb-modell.ch
info@mgb-modell.ch



Der Rote Doppelpfeil «Churchill»
RAE 4/8 in Spur 1 ist in Vorbereitung.

Anfragen/Informationen unter:
h.rykart@bluewin.ch | www.spur1.ch



© 2014 David Gubler, bahnbilder.ch

Fehlt Ihnen die Zeit zum Bau einer Modellbahn?

Ich bau Ihre digitale Heimanlage!



079 902 72 61

Lokschuppen Hagen-Haspe

seit
1977

Exklusive Modelleisenbahnen

und mehr... vieles mehr ...

www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos!

Tel. ++49 (0) 2331 404453

D-58135 Hagen

Vogelsanger Strasse 40



ROUNDHOUSE model railroads

Birmensdorferstrasse 101, 8003 Zürich
Tel. 044 463 77 11 – Tel. 062 296 77 12 – Fax 062 296 73 03
<http://www.roundhouse.ch> – E-Mail: info@roundhouse.ch

Nach 39 Jahren schliesst ROUNDHOUSE Modelleisenbahnen nur den Laden am 31. Dezember 2018.
Roundhouse-Webpage wird weiter betrieben von Olten.

Sonntagsverkauf am 9. und 23. Dezember 2018 von 11–17 Uhr mit Rabatt von 10 bis 70%

Märklin HO E-Loks, Dampfloks Güter- + Personenwagen Ausländische	20–50%
Märklin HO SBB Ce 6/8 ^{II} Kroddil 14305 und SJ Da 903.1	35%
Märklin SBB Sonderwagen Hbwagen usw.	20 bis 30%
Märklin Replica Autos usw.	40–50%
Caretta Replica Automodelle Blech	70%
Roco HO Werbeloks alte Werbeloks	40%
Roco HO Dampfloks DB ältere usw	40%
Roco HO Aktion Schweizermodelle	10–30%
Lima, Piko usw	20%
Trix HO Ausländische Ware	20%
Trix HO Ausländische Dampfloks	12%
Märklin Z Loks und Wagen Ausländische	40%
Märklin Z CH Loks und Wagen	20%
Märklin Z SBB Sondermodelle	30%
Märklin Spur 1 Güterwagen	20%
Bemo HOm normal Modelle	15% ab 400.–
Bemo HOm normal Modelle	20% ab 800.–
Minitrix, Fleischmann	12% ab 350.–
Arnold Loks	25%
Arnold Wagen	20%
Hobbytrain, Kato	12% ab 350.–
Bausätze, Vollmer, Kibri, Faller usw. ausgenommen CH Modelle	70%
HAG GTW Loks	25%
HAG E-Lok, RM, GTW usw	20–25%
BT SOB SZU MTHB Loks	20–35%
HAG Güterwagen	10% ab 2 Loks 12%
HAG Werbeloks ältere Loks	25% ab 2 Loks 35%

Weitere Fabrikate mit Rabatten auf der Homepage www.roundhouse.ch oder verlangen Sie die Liste per Post oder Telefon.



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

Öffnungszeiten
Di - Do 13:30 - 18:30
Fr 9:00 - 11:30 / 13:30 - 18:30
Sa 9:00 - 16:00



Foto: Hans Roth

Bereits zum 16. Mal ging Mitte Oktober die Plattform der Kleinserie in Bauma über die Bühne. Über 80 Aussteller und viele, viele Modellbahnhobbyisten hatten sich im Tössatal eingefunden. Die LOKI stellt Ihnen die diesjährigen Neuheiten vor: Ob Rollmaterial, Designstudien, «aufgemotzte» Tigerli oder Platinen – für jeden ist etwas dabei. [Seite 13](#)



Foto: Zoltan Tamassy

Zwei Wochen vor der Eröffnung der HO-Miniaturwelt von Smilestones konnte eine Schar von LOKI-Abonnenten im Rahmen einer Leserreise den Stand der Dinge in Neuhausen am Rheinfall begutachten. Technikleiter Markus Gysel und Geschäftsführer René Riedi (Erster und Zweiter von links) beantworteten geduldig die zahlreichen Fragen. [Seite 40](#)



Foto: Markus Schälli

Knappe Budgets zwangen einstige Schweizer Privatbahnen dazu, aus bestehendem Rollmaterial «moderne» Fahrzeuge zu bauen. So widerfuhr es auch der Bodensee-Toggenburg-Bahn. Markus Schälli widmet sich in seinem Bericht einem weiteren faszinierenden Schienenfahrzeug-Einzelgänger aus der Ostschweiz im Massstab 1:87. [Seite 56](#)

Reportage/Neuheiten

13

Das sind die Neuheiten an der Plattform der Kleinserie in Bauma.

Modellporträt

30

Werner Frey wirft einen Blick auf die HO-Staubgutsilowagen Uacns von Roco.

Modellbahntechnik

35

Der letzte Teil der Digitalserie des VSDM: der eigentliche Bau der Anlage.

Reportage

40

LOKI-Leserreise zu Smilestones in Neuhausen am Rheinfall.

Modellbau

56

Umbauwagen aus der Ostschweiz im Massstab 1:87.

Reportage

64

Bahnbetrieb auf dem historischen Modellbahnhof Rothenburg.

Gesichter

74

Zu Besuch beim Kleinserienhersteller Walther Modellbau in Schalunen.

Anlage

82

Eine Albulaanlage in Spur H0m 800 Kilometer südlich von Paris.

Rubriken

6	Marktspiegel	47	Leserseite
42	Veranstaltungen	48	Bahn aktuell
44	Szenen-News	98	Vorschau/Impressum
46	Börse		

[Facebook](#) www.facebook.com/lokimagazin

[Instagram](#) www.instagram.com/loki_magazin

[YouTube](#) Youtube: LOKI Magazin

[Pinterest](#) www.pinterest.ch/lokimagazin

[Issuu](#) www.issuu.com/lokimagazin

Titelbild



Foto: krummlot

Im dritten und letzten Teil der Vorstellung der Modularanlage um den historischen Bahnhof Rothenburg ist endlich ordentlicher Bahnbetrieb zu sehen. Im Zentrum des Interesses steht der Betrieb nach Vorbild der Zeit um 1996 und 1997. Autor Franz Oesch schwenkt seinen Blick aber auch auf den restlichen Bereich der massstäblichen H0-Anlage. [Seite 64](#)

Marktspiegel

HO | Roco

Cargo-Fahrzeuge in Epoche VI



Die als Formneuheit präsentierten Staubsilowagen des Typs Uacns rollen nun in den Fachhandel. Wir widmen uns diesen Neukonstruktionen in unserem Modellporträt ab Seite 30.

Nach dem grossen Erfolg der ersten Auflage der Re 475 «Vectron» der BLS Cargo AG legt Roco mit einer zweiten Loknummer

nach. Damit können zusätzlich vorbildgerechte Doppeltraktionen gebildet werden. Die Re 475 411 unterscheidet sich von ihrer Vorgängerin zudem im Bereich der Beschriftung. Ab der Loknummer Re 475 405 sind die BLS-Vectron mit dem neuen Logo, der Bergsilhouette, ausgestattet. Erhältlich ist die Vectron wie folgt:

- Art.-Nr. 73927: BLS Re 475 411, DC
- Art.-Nr. 73928: BLS Re 475 411, DC Sound
- Art.-Nr. 79928: BLS Re 475 411, AC Sound

Erhältlich im Fachhandel.



| KISS Modellbahn Service

Populäre Schweizer Intercity-Wagen

KISS Modellbahn Service (KMS) hat die bereits vor einiger Zeit angekündigten EW IV in Spur I nun ausgeliefert. Die Modelle im Massstab 1:32 sind eine Kunststoffkonstruktion. Die Wagen sind detailliert mit

angesetzten Kleinteilen, eingesetzten Fenstern und einer authentischen Inneneinrichtung ausgerüstet. Die Wagenbeleuchtung lässt sich über einen Decoder steuern. Die Abteile lassen sich über ein LED-Band illu-

minieren, und die Zugschlussleuchten können für jede Fahrtrichtung einzeln geschaltet werden. In der Welt der Königsspur haben Modelle aus Kunststoff zu Unrecht einen schalen Nachgeschmack. Vor allem

die gut situierte Kundschaft ist der Meinung, dass Kunststoffmodelle die hohen Anforderungen zu wenig würdigen. Realistisch betrachtet, bringt ein in Messing gefertigter Wagen aber gut und gerne 2500–3500 g oder mehr auf die Waage. Das macht bei einem Siebenwagenzug eine Anhängelast von nahezu 18 kg. Diese Anhängelast muss – oftmals sogar noch in Steigungen – von einem Triebfahrzeugmodell gemeistert werden. Die um fast die Hälfte leichteren KMS-Wagen sind für Modelleisenbahner, die auch dem echten Fahrbetrieb frönen, eine echte Alternative.

Angenommen werden die Wagen in der SBB-Ursprungsausführung in Grün-Stein-grau, im BLS-Blau/Weiss und als SBB-Refit. Die passenden Speisewagen werden auch gleich mitgeboten, dabei sticht der beim Vorbild bereits nicht mehr in Betrieb stehende EW IV WRm im LeBuffet-Design ins Auge. Auch die Speisewagen weisen eine aufwendige Inneneinrichtung auf. Alle Wagen werden in der bestellten Menge produziert, in Anbetracht der hergestellten Menge stellen sie fast schon eine exklusive Kleinserie in Kunststoff dar. Die abgebildeten Wagen zeigen die verkürzten Wagen mit 760 mm LüP. Die massstäblichen Wagen werden später ausgeliefert.

Interessenten wenden sich direkt an:

Zugkraft Stucki

Das Modellbahnparkadies

Aarestrasse 17

5412 Vogelsang AG

Tel. 056 221 87 55

info@zugkraft-stucki.ch

<https://shop.zugkraft-stucki.ch>



HO | ACME

Alpinisten-Last-Mile-Lok am Anrollen

Als letztes der angekündigten Modelle ist nun die Bombardier Traxx3 im Railpool-Design mit Paneelen der BLS Cargo AG ausgeliefert worden. ACME hat sich dabei für die Lok 187 002 entschieden, welche seit geraumer Zeit bei der BLS Cargo AG im Einsatz steht. Das Modell gibt es in folgenden Versionen:

- Art.-Nr. 60461: Railpool/BLS
BR 187 002 DC
- Art.-Nr. 65461: Railpool/BLS
BR 187 002 AC
- Art.-Nr. 69461: Railpool/BLS
BR 187 002 DC Sound

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Mabar Tren

Multifunktionaler Reinigungswagen

Der spanische Hersteller Mabar Tren hat einen multifunktionalen Gleisreinigungswagen entwickelt. Dieser verfügt nebst einer Staubsaugefunktion auch über einen Schwamm zur Nassreinigung und eine Polierscheibe zur Trocknung und Reinigung der Schienen. Die Polierscheibe kann dabei anstelle des Sauglüfters montiert werden. Der Wagen ist mit einer Digitalschnittstelle ausgestattet. Damit der Wagen im Zugverband nicht zu stark auffällt, ist er als Gbs (Art.-Nr. 81803) der SBB mit Epoche-VI-Anschriften getarnt.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Tillig

Kesselwagen Typ Zacns

Der Schweizer Wagenvermieter Wascosa AG hat seine Güterwagen in ganz Europa verteilt, so auch die beiden Kesselwagen des Typs Zacns. Die Wagen des neuen Zweiersets (Art.-Nr. 70040) von Tillig sind in Tschechien immatrikuliert und korrekt mit CK-WASCO beschriftet. Die Epoche-VI-Modelle wurden in einer Einmalauflage 2018 produziert und sind werkseitig bereits ausverkauft.

Erhältlich im Fachhandel.

HO | Busch/Modell Center Hünerbein

Dreiräder für die Post und die SBB in HO

Das Modell Center Hünerbein präsentiert zwei exklusive Busch-Sondermodelle in der Spur HO. Die berühmten Dreirad-Fahrzeuge Piaggio Ape'50 aus Italien sieht man oft in der Schweiz. Die Schweizerischen Bundesbahnen und die Schweizer Post haben mehrere dieser Fahrzeuge im Einsatz. In einer limitierten Auflage von lediglich 250 Stück pro Variante sind diese Modelle jetzt auch für die Modellbahn erhältlich. Dabei werden die folgenden beiden Versionen aufgelegt:

- Art.-Nr. 99100: Piaggio Ape'50, SBB
- Art.-Nr. 99101: Piaggio Ape'50, Schweizer Post



Interessenten wenden sich direkt an:
Modell Center Hünerbein
Markt 9–15
D-52062 Aachen
Tel. +49 (0)241 339 21
info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

N | Fleischmann

«Alleskönner» für intermodalen Verkehr

Fleischmann liefert mit dem Doppeltaschen-Gelenkwagen des Typs Sdggmrs (T2000) der Wascosa eine Neukonstruktion von 2018 aus. Der Güterwagen (Art.-Nr. 825001)

wurde äusserst filigran umgesetzt und besteht aus Metalldruckguss. Er ist mit zwei Aufliegern von LKW WALTER bestückt, das Ladegut kann jedoch variabel auch durch

Container ausgetauscht werden. Der ideal für Ganzzugsgarnituren geeignete Wagen ist in der Epoche VI angesiedelt.

Erhältlich im Fachhandel.



HO/H0m | Swiss Rail&Road Factory

Neue Bahnwagen als Sondermodelle

Auch bei den Neuheiten der zweiten Jahreshälfte 2018 hat Swiss Rail&Road Factory wieder einige interessante Modelle anzubieten.

Im Bereich Strassenfahrzeuge sind zwei verschiedene Tiefladetandemanhänger für den Bau- und Transportsektor erhältlich. Die beiden sehr fein detaillierten 3-D-Druck-Modelle gibt es in zwei Größen (160 × 305 cm und 180 × 350 cm Innenfläche). Die Achsen wie auch die Auffahrrampen sind beweglich ausgeführt. Alle Neuheiten können im Onlineshop bestellt werden.

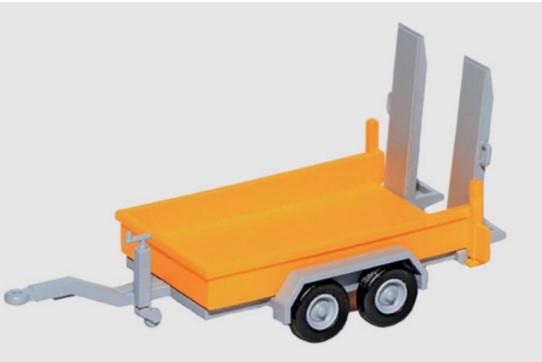
Ab sofort bietet die Swiss Rail&Road Factory das Landschaftsgestaltungssortiment von Microrama in der Schweiz an. Das reichhaltige Sortiment umfasst die verschiedensten Grasfasern in vielen Farben und Längen, verschiedene Blüten- und

Baumflocken sowie Belaubungsmaterial für die Eigenbaubäume. Die Topneuheit von Microrama sind die elektrisch leitenden Baumrohlinge in verschiedensten Größen und Formen. Die feinen Verästelungen entstehen mittels verschieden langer Fasern, welche elektrostatisch auf die Baumrohlinge aufgetragen werden. Für die Landschaftsgestaltung ist eine ebenfalls elektrisch leitende Spachtelmasse zur Vorbereitung des zu begrünenden Geländes verfügbar. Diese bleibt nach dem Aushärten flexibel und wird zusammen mit dem ebenfalls leitenden Sprühkleber verwendet.

Die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE) konnte 1997 gesamthaft sechs Mitteleinstiegswagen der SBB Brünigbahn übernehmen. Die vier Wagen B 062–065 wurden im grünen Farbkleid der Vorgängerbahn belassen und lediglich mit den neuen Anschriften und dem LSE-Logo beklebt. Mit den Jahren wurde der B 065 dann wie der B 061 und der B 066 umgebaut und aufgewertet. Mit der Sanierung wurde auch die Farbgebung dem LSE-Design angeglichen. Die Mitteleinstiegswagen wurden als Verstärkungswagen im Talverkehr bis Wolfenschiessen eingesetzt und einfach den normalen Pendelzügen angehängt. Der Einsatz der Wagen endete im Jahr 2004, als sie dem Abbruch zugeführt wurden.

Die beiden von Swiss Rail&Road Factory angebotenen Wagen sind aus BEMO-Brünig-Mitteleinsteigwagen entstanden. Sie wurden neu lackiert und entsprechend dem Vorbild neu beschriftet. Die Wagen sind auf Vorbestellung erhältlich. Der Vorbestellschluss ist der 1. Februar 2019. Die Auslieferung ist auf Mai/Juni 2019 geplant.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Saller Modelle

Roter Hanomag im Massstab 1:87



Von Saller Modelle ist der Hanomag R40 (Art.-Nr. 87745) mit Dach im roten Farbkleid und im Massstab 1:87 neu lieferbar. Das 40-PS-Vorbild wurde von 1941 bis 1952 gebaut, und es wurde für die Strasse konzipiert. Das Modell wird ausschliesslich in Handarbeit gefertigt, wobei die grösseren Bauteile im Schleudergussverfahren aus einer hochwertigen Zinklegierung gegossen werden, wodurch die einzelnen Teile eine sehr glatte Oberfläche erhalten. Klein-

teile wie Vorderachse, Schaltgestänge oder Lenkrad werden in Messingfeinguss hergestellt.

Interessenten wenden sich direkt an:

Saller Modelle

Gürtlerstrasse 19

87600 Kaufbeuren

Tel. +49 (0) 8341 66225

saller-modelle@t-online.de

www.saller-modelle.de

I | Modellbau Peter

Stationsgebäude Blausee-Mitholz

Modellbau Peter aus Dresden bietet neu das Stationsgebäude von Blausee-Mitholz in der Spur I an. Das Modell ist aus Kunststoff, aus vielen Einzelteilen, liebevoll handgefertigt und zusammengebaut. Das Fertigmodell hat die Grundmasse des Bahnsteiges, 850 × 360 mm, und kann problemlos verlängert werden.

Interessenten wenden sich direkt an:

Modellbau Peter

Schlüterstrasse 28, D-01277 Dresden

info@modellbaupeter.com



HO | Modellbaustudio Born GmbH

Verschiedene Gefahrengutschilder

Gefahrengutschilder begleiten uns heute täglich, sei es an Güterwagen, Gefahren-

gutcontainern oder Lastwagen. Für den HO-Modellbahner hat Born Modellbaustudio

selbstklebende und vorgeschnittene Schilder (Art.-Nr. 0007) geschaffen, sodass die Beschriftung vorbildgerecht angepasst werden kann. In der Packungsbeilage finden sich zudem Informationen zur Bedeutung der Schilder und ein Gefahrengut-Index.

Vor der Montage wird dem Modellbauer empfohlen, die Schnittkanten mit einem schwarzen Filzstift nachzuziehen, damit diese nicht weiß schimmern.

Interessenten wenden sich direkt an:

Modellbaustudio Born GmbH

Kluggasse 12

8640 Rapperswil

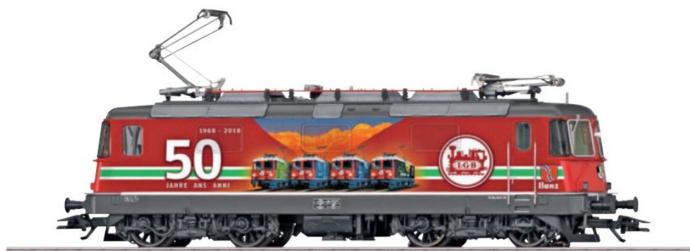
Tel. 055 211 13 03

info@modellbaustudio.ch

www.modellbaustudio.ch



HO | Märklin
**Halbschuh,
Elefant
und
Jubilar**



In der Schweiz gab es öligegefeuerte Dampfloks. Ende 1953 drehte der «Ölfant» – der umgebauten «Elefant» C 5/6 2976 – seine ersten Runden. Mit einer Ölfeuerung nach dem System Sprenger zeigte die Maschine furios ihre Vorteile gegenüber kohlegefeuerten Loks. Märklin hat die legendäre Lok als HO-Edition (Art.-Nr. 39251) auf den Markt gebracht. Das Modell verfügt über einen Digitaldecoder mfx+ und umfangreiche Geräuscharbeiten. Zudem: geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel, Fünfachsenantrieb, Haftreifen. Lokomotive und Tender bestehen weitgehend aus Metall, der Rauchsatz 72270 ist serienmäßig eingebaut.

Eine Einzelgängerin war die Ee 3/3 «Halbschuh» bei der PTT. Für den Rangierdienst in den Postverteilzentren hat sich die PTT bei den SBB ein Exemplar aus zweiter Hand zugelegt und mit einem gelben Streifen auffällig markiert. Nach den verschiedenen Versionen des «Halbschuhs» ist es fast naheliegend, dass Märklin diesen Sonderling (Art.-Nr. 36353) ebenfalls umsetzt und demnächst ausliefert.

Neu in den Verkaufsläden ist auch die Re 4/4^{II} «50 Jahre LGB» (Art.-Nr. 37351). Aufgrund des LGB-Jubiläums nahm Märklin das Thema auf und verpasste der Normalspur-Re 4/4^{II} das auf der RhB-Lok aufgetragene Werbekleid.

Erhältlich im Fachhandel.

N | Barinmodell

FL-140-Masten in 160-facher Verkleinerung

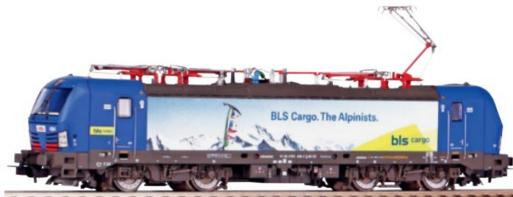
Die für ihre filigranen Fahrleitungsmasten bekannte Firma Barinmodell beliefert den Markt der Spur-N-Liebhaber mit einem neuen Mastentyp. Es handelt sich dabei um den Typ FL-140 der Schweizerischen Bundesbahnen. Die winzigen Masten bestehen aus einem 2-mm-H-Profil aus Messing. Die Ausleger werden aus einem 0,8-mm-Messingrohr gefertigt. Angeboten werden folgende Varianten:

- Mast mit einzelinem Ausleger und einpoliger Speiseleitung
- Mast mit einzelinem Ausleger und einpoliger Speiseleitung und Abspannung
- Mast mit Doppelausleger und einpoliger Speiseleitung
- Mast nur mit Abspannung

Interessenten wenden sich direkt an:

Barinmodell
info@barinmodell.com
www.barinmodell.com





HO | PIKO

Weitere Vectron-Varianten und Güterwagen



Exklusiv für den Schweizer Markt folgen im Frühjahr zwei Varianten des beliebten Loktyps Vectron. Auf Initiative des Schweizer Importeurs Arwico entstehen die Version der Hupac mit BLS-Cargo-Beschriftung und die Version der railCare. Die Firma Hupac hat 2017 bei Siemens acht Loks vom Typ Vectron bestellt. Diese 6,4 MW starken und 160 km/h schnellen Lokomotiven sind für den Rhein-Alpen-Korridor in Deutschland, Österreich, der Schweiz, Italien und den Niederlanden bestimmt. Vier Lokomotiven sind bei der BLS Cargo eingestellt und vier bei der SBB Cargo International. PIKO setzt dabei die BR 193 494-2 (Art.-Nr. 59194 DC, Art.-Nr. 59094, AC-mfx) um, welche im Februar 2019 ausgeliefert werden soll.

Die railCare AG gehört zu 100% der Coop Genossenschaft. 2016 bestellte sie sieben Duallokomotiven vom Typ Vectron bei Siemens. Seit Ende 2017 befördern die Lokomotiven Züge in der ganzen Schweiz vorwiegend für konzerninterne Waren. Als streng limitiertes Modell von 150 Exemplaren folgt im Mai 2019 die Re 476 451-0 (Art.-Nr. 59970CH DC, Art.-Nr. 59870CH, AC-mfx). Beide Lokvarianten basieren auf den bereits erfolgreichen Modellen, einzig die AC-Digitalversion ist mit mfx-fähigem Decoder bestückt. Die beiden Lokmodelle sind ab sofort im Fachhandel vorbestellbar.

Als PIKO-Herbstneuheit 2018 angekündigt ist der Taschenwagen T3000 mit der Bezeichnung Sdgmmrss738. Der Doppelwa-

gen (Art.-Nr. 54777) weist einen Metallrahmen auf und wird mit zwei originalgetreuen Aufliegern von LKW WALTER geliefert. Damit der Modellbahner den Wagen auch vorbildentsprechend für den gelegentlichen Transport von Containern heranziehen kann, sitzen auf den Seitenlangträgern Zapfen für den Containeraufsatz, die vorn bildgerecht verschiebbar sind.

Kein eigentlicher Schweizer Wagen: Der im Ausland bei der SVN eingestellte Güterwagen des Typs Zacn (Art.-Nr. 58951) macht Werbung für den Schweizer Holzarbeiter Kronospan (Swiss Krono) und ist daher auch für Schweizer Modellbahner ein interessantes Modell.

Erhältlich im Fachhandel.

HO | LS Models

CIWL-Schlafwagen als Neukonstruktion

Zur Ergänzung der bestehenden CIWL-Modelle im Sortiment von LS Models ist mit dem Schlafwagen Typ Z ein weiteres Modell neu entwickelt worden. Der Wagen ist wie alle anderen bereits bei LS Models erschienenen CIWL-Wagen hoch detailliert

und mit einer schön gestalteten Inneneinrichtung versehen. Die ersten vier Modelle sind ab sofort im Handel greifbar:

- Art.-Nr. 49212: CIWL WL, Epoche II (SNCF)

- Art.-Nr. 49215: CIWL WL, Epoche III (SNCF)
- Art.-Nr. 49216: CIWL WL, Epoche III (FS)
- Art.-Nr. 49218: CIWL WL, Epoche IV (FS)

Erhältlich bei ausgewählten Fachhändlern.





16. Plattform der Kleinserie vom 12. bis 14. Oktober 2018 in Bauma

Etwas Neues wagen

Die traditionelle Messe im Tösstal kann aus Sicht der Organisatoren als Erfolg verbucht werden, war die Plattform der Kleinserie doch erneut sehr gut besucht. Anlässlich der aktuellen Bauma-Berichterstattung wartet das LOKI-Team mit einer Neuerung auf. In dieser Ausgabe präsentieren wir Ihnen eine Neuheitenshow, wie wir es jeweils anlässlich der Spielzeugmesse in Nürnberg tun.

Von Zoltan Tamassy

Draussen war meist eitel Sonnenschein. Dennoch liessen es sich Scharen von Modellbahnhobbyisten am Wochenende vom 12. bis 14. Oktober nicht nehmen, Bauma einen Besuch abzustatten, um in den Ausstellungshallen der 16. Plattform der Kleinserie zu wandeln. Es gab denn auch einiges zu bestaunen. Über 80 Aussteller – von A wie ABG Technology bis Z wie ZIMO Elektronik – boten ihre Waren feil und luden zum Fachsimpeln.

Natürlich war auch das LOKI-Team mit einem Stand vor Ort. Und mit einer Innovation: Vor dem Anlass haben wir die Aussteller per Mail dazu aufgerufen, neue Produkte an unserem Stand vorbeizubringen. In einem mobilen Fotostudio wurden unter dem Lead von LOKI-Autor Patrick Heuberger die Bijous abgelichtet. Das Resultat der



Bruno Ineichen (QDecoder) und Tom Wäfler (Swiss Model Rail) gemeinsam am «Chrömlen».



Jung und Alt liessen sich vom breiten Angebot verzaubern.



LOKI-Autor René Stamm zu Besuch am Stand des Prellbock-Verlags.



Über 80 Aussteller – von A wie ABG Technology bis Z wie ZIMO Elektronik – waren an der 16. Plattform der Kleinserie in Bauma anwesend.

Übung, die bei den Ausstellern auf ein sehr positives Echo gestossen ist, sehen Sie auf den kommenden Seiten: eine Neuheitenshow, wie wir sie jeweils anlässlich der Spielzeugmesse in Nürnberg präsentieren. Ob Rollmaterial, Designstudien, Brücken, «aufgemotzte» Tigerli, Platinen, Prellböcke oder Stationen aus Holz und Karton – für jeden Geschmack ist etwas dabei.

«Kann ich das LOKI-Memory kaufen?»

Ebenfalls neu war das im Editorial erwähnte LOKI-Täschchen, das bei den Ausstellungsbesuchern auf reges Interesse stiess. «Kann ich das LOKI-Memory kaufen? Diese Frage wurde uns in Bauma oft gestellt, und wir mussten sie verneinen. Nun, liebe Fragen, ist das Spiel aber in unserem LOKI-Shop (www.loki.ch) bestellbar.



Die wunderschönen Bäume von Uwe Teichmann entstehen durch zierliche Frauenhände.

Inputs für den Weihnachtswunschzettel des Modelleisenbahners

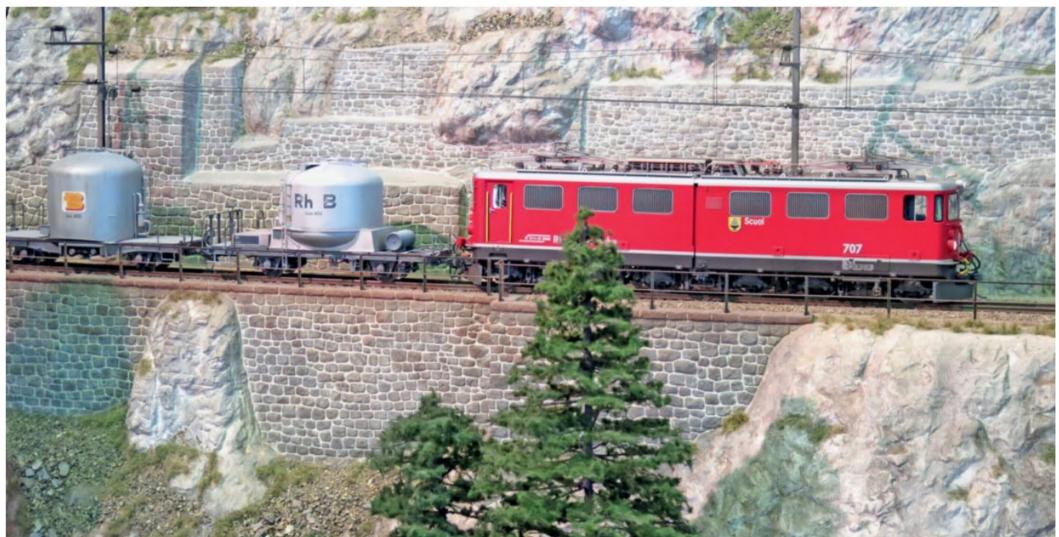
Die Neuheiten in Bauma

Von Patrick Heuberger (Text und Bilder)

Das Wochenende Mitte Oktober ist bei so manchem Modelleisenbahner oder Eisenbahnfan weit im Voraus fest in der Agenda markiert. Denn an diesen Tagen finden in Bauma jeweils die Plattform der Kleinserie und das Fahrzeugtreffen als Jahresabschluss der Dampfsaison beim DVZO

statt. Vom 12. bis 14. Oktober 2018 war es wieder so weit. Bei schönstem Herbstwetter traf sich die Eisenbahnerzene in Bauma, die Modellbahner im Schulhaus Altlandenberg und die Fotografen am Bahnhof Bauma und in den umliegenden Wiesen. Es wurde überall viel gefachsimpelt und diskutiert,

neue Eindrücke wurden gewonnen und so manches auf den Wunschzettel geschrieben. Auf den folgenden Seiten präsentieren wir die wichtigsten Neuheiten der Plattform der Kleinserie. Aufgrund der grossen Anzahl an Ausstellern erhebt dieser Bericht keinen Anspruch auf Vollständigkeit.



H0e | Egger-Bahn Angetrieben durch Maxon-Motor

Egger-Bahn war mit einer Neuauflage einer elektrischen Feldbahnlok mit einem Dachpantografen in der Spurweite H0e zugegen. Das Modell ist an die Bauweise der Siemens-Feldbahnloks angelehnt und wurde von der «ursprünglichen» Egger-Bahn in den Jahren 1965/66 erstmals produziert. Angetrieben wird die Neuauflage natürlich durch einen Maxon-Motor, der auf dem neuen Universalfahrwerk verbaut ist.

Egger-Bahn, R. Hofmann
Postfach 22, 7212 Seewis
info@egger-bahn.ch, www.egger-bahn.ch





Zubehör | Sound-Design

Pimp my Tigerli mit Maxon-Motor und Sugar-Cube-Lautsprecher

20 Liliput-Tigerli hat die Firma Sound-Design von Heinz Däppen überarbeitet. Es wurden u.a. ein Maxon-Motor, ein Miniatur-Sound-Decoder MX649, Sugar-Cube-Lautsprecher sowie ein Supercap68 – alle von ZIMO – zum Überbrücken von kurzeitigen Unterbrechungen der Gleisspannung eingebaut. Ebenfalls im Paket drin: flackernde LED-Petrollampen, blaue LED-Lampen für Rangiermanöver. Der Sound wurde aus verschiedenen Aufnahmen, unter anderem aus dem Val de Travers und dem Tessin, zusammengefügt – allein das Dampfgeräusch verfügt über 36 Einzelfiles.

Sound-Design, Heinz Däppen
Pappelweg 10, 4500 Solothurn, Tel. 032 623 62 16
heinz.daeppen@zimo-dcc.ch, www.zimo-sound.ch



Zubehör | ZIMO Elektronik

Die Belange aller stationären Einrichtungen unter einem Hut



ZIMO hat in Bauma ein Konzept vorgestellt, auch in der Tradition der MX8- und MX9-Module, welches die Belange aller stationären Einrichtungen zusammenfasst, das Stationäreinrichtungsmodul «StEin». Dieses Konzept erleichtert die Installation und Inbetriebnahme, ermöglicht eine komfortable Überwachung der Steuerungstechnik selbst und erleichtert die Fehlersuche.

«StEin» ist einerseits die Bezeichnung des «STEIN88V» und seiner Teilbestückung «...80G», aber auch der Generalname für alle zukünftigen ZIMO-Stationäreinrichtungsmodule.

Schönbrunner Strasse 188, A-1120 Wien
Tel. +43 (1) 81 310070, office@zimo.at
www.zimo.at

0m/0 | Sébastien Fabre

Rollböcke in Grau und Rosa aus Weissmetallschleuderguss

Sébastien Fabre hat zwei Ganzmetallausführungen von Vevey-Rollböcken in der Spur 0m/0 entwickelt, mit grauem Anstrich für BAM und rosafarbenem für HSB. Die Teile bestehen aus Weissmetallschleuderguss. Die Achsen sind kugelgelagert, um eine einwandfreie Fahrt zu ermöglichen. Nach NEM 310 sollte der innere Radabstand 28,8 bis 29,1 mm betragen. Da bei diesem Modell die Radtaschen verstellbar sind, ist es möglich, die Breite an einen 0-Wagen anzupassen. Daneben wurden Rollböcke in der Spur Ilm/II vorgestellt.

Sébastien Fabre, chemin de la Cigale 3
1302 Vufflens-la-Ville, Tel. 021 701 05 21
sbastien.fabre@bluewin.ch



H0m | MGB-Modell**Fahrleitungswagen X 4912 und DFB-Wasserkrane in Spur H0m**

MGB-Modell präsentierte als Neuheit den im 3-D-Druck-Verfahren entwickelten Fahrleitungswagen X 4912. Er hat einen Wagenkasten, ein Dach und diverse Anbauteile. Die Details sind mittels Ätztechnik hergestellt. Das Fahrgestell ist von Bemo, damit hat der Wagen sehr gute Laufeigenschaften. Alle 3-D-Druck-Bauteile müssen nach dem Druck kontrolliert und gereinigt werden. Vor dem Farbauftrag werden alle Teile sandgestrahlt und anschliessend grundiert und lackiert. Nur durch diesen Prozess ist es möglich, dass die typischen Druckschichten fast nicht mehr sichtbar sind. Der Wagen wird in Kleinserie einmalig in einer Auflage von zwölf Stück hergestellt. Auf dem Bild fehlen noch die Fenstereinsätze. Ebenfalls neu ist der DFB-Wasserkrane in Spur H0m. Das Vorbild des Krans steht im Bahnhof Oberwald der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke. Das Modell wurde im CAD-

Programm konstruiert, nach Vorlagen der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke, und im 3-D-Druck hergestellt, gereinigt, sandgestrahlt und mehrfarbig lackiert.

www.mgb-modell.ch

**Diverse | Dachslenberg****Wartehalle «Zangger-Chörbli», Prellböcke und Tiefladewagen**

Im 3-D-Druck-Bereich tätig ist die Firma Dachslenberg. Dieses Jahr wurden mehrere Neuheiten vorgestellt, zum Beispiel Prellböcke nach dem Vorbild der SBB. Neu sind sie bis hinunter zur Spur N mit einem Gleissperrsignal versehen. Sie werden in einem robusten Nylonmaterial gedruckt und sind in den Spuren N, TT, H0, 0 und 1 verfügbar. Die Wartehalle «Zangger-Chörbli» in Spur 0 wurde in Zusammenarbeit mit dem WEA Winterthur entwickelt. Sie ist noch heute in vielen Bahnhöfen der Schweiz anzutreffen, wenn auch kaum mehr mit dem hier gezeigten Sous-Chef-Büro und der alten Telefonkabine mit so etwas Altmodischem wie Telefonbüchern... Hier bringt der 3-D-Druck den grossen Vorteil, dass jedes Stück einzeln hergestellt und darum auch individuellen Wünschen angepasst werden kann. Aufgrund der Nachfrage an der Messe in Bauma wird auch eine Umsetzung in Spur H0 und eventuell Spur N angegangen. Bei neuen Tiefladewagen Uaiiks mit Achsen in Messinglager in Spur H0 sind letzte Feinheiten in der Beschriftung noch zu regeln.

Dachslenberg Eisenbahn Modellbau
Dachslenbergstrasse 46
8180 Bülach, Tel. 079 207 2608
info@dachslenberg.ch
www.dachslenberg.ch



H0m | H-R-F Modellbahn-Atelier

Rowanzug der Jungfraubahn – selbstredend aus Messing

H-R-F Modellbahn-Atelier zeigte den sich in Produktion befindenden Rowanzug der Jungfraubahn in der Spurgrösse H0m. Die Modelle sind selbstredend aus Messing hergestellt. Angekündigt sind eine ältere Version aus der Zeit ums Jahr 1950 mit

kleinen Fenstern an der Lokseite und eine moderne Version mit vergrösserten Fenstern. Die Sets bestehen aus dem Rowanzug, einem Vorstellwagen und einem Skiwagen und sollen voraussichtlich im ersten Quartal 2019 lieferbar sein.

H-R-F Modellbahn-Atelier
Postfach 93
3700 Spiez
Tel. 033 655 0888
hrf@bluewin.ch
www.h-r-f.com



Om | RK Scalemodels

Schalthaus Ardez mit Holzschoß

Das Schalthaus Ardez an der Unterengadinlinie der Rhätischen Bahn wird von der Bülacher Manufaktur RK Scalemodels für Modellbahner in der Baugrösse Om hergestellt. Der Bausatz beinhaltet aus Giesskeramik gegossene Wände sowie Laserteile und geätzte Dachrinnen. Der angegliederte Holzschoß gehört mit zum Liefer-

umfang. Die Grundfläche des Modells beträgt 230×160 Millimeter.

RK Scalemodels, R. Kostrhon
Wisentalstrasse 3, 8180 Bülach
Tel. 044 302 5089
mail@rkscalemodels.ch
www.rkscalemodels.ch



HO | Fuligurex

Grüne Be 4/4 in den Versionen Nr. 15 sowie Nr. 171

Von der Westschweizer Firma Fuligurex kommt die Be 4/4. Einmal in der Version als Nr. 15 der Bodensee-Toggenburgbahn (BT), wie sie nun beim DVZO im Einsatz ist.

Und einmal mit geänderten Seitenwänden als Nr. 171 der Solothurn-Moutier-Bahn (SMB). Die zwei grünen Lokomotiven sind im Massstab 1:87.

Fuligurex (N.G.) Sàrl
16, chemin du Reposoir, 1007 Lausanne
Tel. 021 601 45 92/93, fuligurex.sa@bluewin.ch
www.fuligurex.ch



0 | hrm Modelltechnik

Die Tösstalbahn in Spurweite 0, präsentiert im Tösstal

Heimvorteil genoss der Tösstalbahn-Zug von hrm Modelltechnik in Spurweite 0. Präsentiert wurden die Ed 2/2 Nr. 4 «Bachtel», ein K1 Nr. 105 sowie ein unbeschriftetes Modell eines offenen Güterwagens.

hrm Modelltechnik
Tablatstrasse 2
8492 Wila
Tel. 052 385 39 40
info@hrm-modelltechnik.ch
www.hrm-modelltechnik.ch



H0 | Hui Modellbau/Mowiform H0

SOB, TPF, TRN, SZU, SBB, BLS und so weiter und so fort



Hui Modellbau aus Ardez liess zusammen mit Mowiform H0 ein ganzes Feuerwerk an Neuheiten in der Spurweite H0 ab. In der Ausführung mit nur einer Einstiegstüre pro Wageneinheit erfolgt eine weitere Nachserie von SOB FLIRT. Die baugleichen Versionen der TPF und TRN wurden nun ebenfalls ins Programm aufgenommen und sind ab sofort bestellbar. Die bereits angekündigten einstöckigen Steuer- und Mittelwagen als Ergänzung zur Re 456 der SZU werden nun mit einem farblich und technisch angepassten Dosto Serie 1 (auf Basis Tillig) sowie dem neu konstruierten NDW in massstäblicher Länge komplettiert. Die Wagen können als Viererset oder einzeln bezogen werden und sind in der aktuellen Farbgebung des Vorbilds gehalten (rot mit hellgrauen Türen). Der SBB-NDW wird nun ebenfalls in beiden Längenmassstäben angeboten, die Menge wird auf den Bestellungseingang gestützt gefertigt. Die ICE-Wagen in masstäblicher Länge als Ergänzung zum Schweiz-tauglichen Triebkopfset von Fleischmann sind in aktueller und alter Farbgebung bestellbar. Die BLS-Autozug-Steuerwagen BDt 946-949 erscheinen noch dieses Jahr in der Blau-Creme-Variante mit gelber Beschriftung, andere Beschriftungs- und Farbvarianten erscheinen nach Eingang von genügend Bestellungen etwas später. Das Modell verfügt über einen vorbildgetreuen Lichtwechsel, drei weisse auf zwei kleine rote hochgesetzte Schlusslichter, und Innenbeleuchtung, Allradstromaufnahme mittels geteilter Achsen und neue vorbildrichtige Messingradblenden.

huimodellbau@bluewin.ch
www.huimodellbau.ch



H0m | DH-Präzisionsmodelle Messingmodelle in H0m

Am Stand von DH-Präzisionsmodelle dominierte die Spurweite H0m. Als Neuheit gibt es den historischen Alioth-Triebwagen der Triest-Male-Bahn in der Ursprungsfarbe der FEAA (Dermulo-Fondo-Mendel-Bahn). In Zusammenarbeit mit Maxi Modelisme (www.maxi-modellisme.com) wird die HGe 4/4 der BVB realisiert. Loknummer 32 repräsentiert die Ursprungsversion mit dem Wappen von Villars, während Loknummer 31 im rot-gelben TPC-Farbschema



und mit dem Wappen Lavey-Morcles daherkommt. Die entsprechenden Wagen sind als Set ebenfalls erhältlich. Als Handmuster wurde der ET007 «Olympiazug» der Dolomitenbahn gezeigt. Von dem tramähnlichen Zug sollen noch eine Farbvariante der Triest-Male-Bahn und zwei Varianten

der Rom-Lazio-Bahn produziert werden. Alle Modelle werden in Messingbauweise gefertigt.

DH-Präzisionsmodelle
Malika Horst, Weidkampshaide 10
D-30659 Hannover, Tel. +49 511 6478616



H0m | modellbauvoth

Fertig montierte und kolorierte Wegüberführung bei Zernez

Als eine von mehreren Neuheiten bietet modellbauvoth die Wegüberführung bei Zernez in 1:87 an. Das Modell wird als fertig

montiertes und koloriertes Bauwerk geliefert. Unter dem Label STEINGUSSPro sind bereits verschiedene Brücken und Tun-

nelportale nach Schweizer Vorbild als Fertigmodell bei modellbauvoth im Sortiment. Weitere Modelle, insbesondere nach Vorbild der Rhätischen Bahn und der Furka-Bergstrecke, werden in den nächsten Monaten in Spur H0m sowie in Spur 0m in das Programm aufgenommen. Das von modellbauvoth entwickelte STEINGUSS-Verfahren bietet dem Modellbahner eine besonders realistische Wirkung der Gesteins- und Mauerwerksstrukturen.



modellbauvoth
Nikolaus Vothe
Neue Wiesen 11
29308 Winsen/Aller
Tel. +49 514 691 94 64
voth@modellbauvoth.de
www.modellbauvoth.de

H0 | aka-Modelleisenbahnen

Gedeckter Güterwagen J2d der BLS im Massstab 1:87

Der J2d war eigentlich ein K3, nur erhielt er ein längeres Chassis mit 5,5 Meter Achsab-

stand. Die ersten Wagen wurden 1913 hergestellt. Die BLS nahm auch 15 Wagen in

ihren Bestand auf. Ab 1960 wurden die Wagen umgebaut. Wichtigste Änderungen waren ein neues Dach (Tonnendach), Rollen statt Gleitlager, und das Bremserhaus wurde durch ein Bühnengeländer ersetzt. Bis zur Umstellung auf Computernummern wurden die Wagen als K3 (2801 bis 2815) bezeichnet. aka-Modelleisenbahnen präsentierte in Bauma ein entsprechendes Modell in Epoche-III-Ausführung um 1965 und mit Eilgutzeichen versehen. Ein neues Messingdach und ein Bühnengeländer als Messingätzteile runden das Modell ab.

aka-Modelleisenbahnen, Andreas Kull
Heinrich-Heine-Straße 12
D-29640 Schneverdingen
info@aku-modelle.ch
www.aku-modelle.ch

H0/N | Tip-Top Modell BLS, Nina und Kambly

Tip-Top Modell zeigte dieses Jahr Farbvarianten ihrer bisherigen Erfolgsmodelle: BLS-Lötschberger und H0-Nina. Als neuste Version der Kambly-Werbezüge ist bei Tip-Top Modell nun die Lötschberger-Variante in den Spurgrößen H0 und N erschienen. Als äußerst attraktive Farbvariante (grün-blau) ist der vierteilige Werbezug erschienen: Nina Gurten in der Spurgröße H0. In Kürze erscheint auch der dreiteilige gelbe Werbezug Nina login in H0.

Tip-Top Modell Basel

Tel. 061 311 27 31

hduerrenberger@vtxmail.ch

j.bosnjak@gmx.ch

www.tiptopmodell.ch





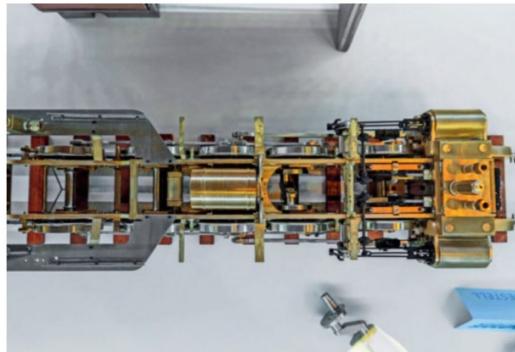
I | Twerenbold Modellbau AG

4-Zylinder-Verbund-Heissdampflokomotive in Spur 1

Twerenbold Modellbau AG hat sich entschieden, als erstes eigenes Livesteam-Projekt die Dampflokomotive C 5/6 «Elefant» der SBB herauszubringen. Das Modell wird in einer limitierten Auflage als Bausatz oder als Fertigmodell erhältlich sein und soll eine Länge

von rund 60 cm aufweisen. Eine Serienfertigung sei für 2019 geplant. An der Plattform der Kleinserie zeigte man erste Teile, wie den zu 95% fertiggestellten Tender zur Lokomotive und das Fahrgestell der Lok mit dem komplexen Innentreibwerk.

Twerenbold Modellbau AG
Laubisbachstrasse 17
5512 Wohlenschwil
Tel. 056 491 29 85
info@twerenbold-modellbau.ch
www.twerenbold-modellbau.ch



HO | Mobatech-Swiss

Rote und blaue Trolleybusse aus dem 3-D-Drucker



Mobatech-Swiss aus Winterthur präsentierte als 3-D-Druck-Modell einen Trolleybus der Verkehrsbetriebe Winterthur. Als sich in Produktion befindend wurden ein zweiachsiger Trolleybus der Verkehrsbetriebe Zürich sowie diverse Messingtrolleys gezeigt.

www.mobatech-swiss.ch



N | AMR-Modell/meaTec

Erste Musterteile des SOB Traverso in Spur N präsentiert



Der brandneue SOB-Zug «Traverso» wurde von AMR-Modell als Spur-N-Projekt vorgestellt, und erste Musterteile wurden ausgestellt. Das kupferfarbene Fahrzeug wird in verschiedenen Varianten (auch als silberfarbener RV-FLIRT) im Modell produziert. Der aktuelle Stand der Entwicklung kann im Blog der Firma meaTEC (www.meatec.ch) verfolgt werden.

meaTEC Meyer
Blumenaustrasse 33, 8645 Jona
Tel. 055 511 23 13, andreas.meyer@meatec.ch
www.amr-modell.ch

Zubehör | ASOA

Neue Schotter- und Geländekleber und auch Fließverbesserer

Aufgrund der bürokratischen Anforderungen der EU-Sicherheitsdatenblätter musste ASOA Schotterkleber, Geländekleber und Fließverbesserer aus der Produktion nehmen. In Bauma konnte die Firma die neuen Klebematerialien vorstellen. Sie sind zusammen mit Partnerunternehmen entwickelt worden und werden direkt nach der Messe lieferbar sein. Der ASOA-Schotterkleber klebt deutlich massiver als der Vorgänger. Daher ist er natürlich auch als Geländekleber optimal geeignet. Für Weichen kann er bis zu 1:1 mit ASOA-Fließverbesserer verdünnt werden. Der Schotterkleber

wurde speziell für die sichere Befestigung mineralischer Materialien entwickelt. Er kann nicht verspröden. Durch die starke Kapillarkraft dringt der Kleber sehr gut in Schüttungen ein. Kunststoffe werden nicht angegriffen. Es entsteht kein unnatürlicher Glanz. Die Oberflächenstruktur des geklebten Materials bleibt klar erkennbar.

MBA Pirovino (Direktvertrieb für die Schweiz)
Bannwaldweg 20, 7206 Igis
Tel. 081 322 60 41
mba@mbapiro.ch
www.asoa.de



H0e | Minitrains

Pritschendiesellok in H0e in drei verschiedenen Farbgebungen

Am Stand der deutschen Firma Minitrains gab es in der Spurweite H0e eine neue Pritschendiesellok (gleich in drei verschiedenen Farbgebungen) zu bestaunen. Ebenfalls neu sind: ein Zuckerrohrwagen süd-

amerikanischen Vorbilds, ein Wagen zum Transport von Torf und ein Sitzwagen. Das Einsatzgebiet der Modelfeldbahn kann somit um interessante Möglichkeiten erweitert werden.

Standard Light GmbH
Werftstr. 12, D-76189 Karlsruhe
Tel. +49 721 551986
mail@minitrains.eu
www.minitrains.eu





0 | Pesolillo

K3-Güterwagen und «Jose Villa Genève» in Spur 0

Güterwagen des Typs K3 der Schweizerischen Bundesbahnen und Privatwagen «Jose Villa Genève» werden von Pesolillo

für die Spurweite 0 hergestellt. Ebenfalls von Pesolillo stammt der SBB-EW I, welcher in diversen Varianten erhältlich ist.

Via Purasca Inferiore 13, 6989 Purasca
Tel. 091 606 16 35, info@pesolillo.ch
www.pesolillo.ch



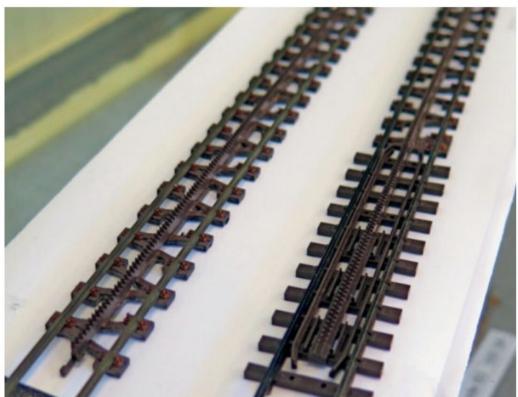
H0m | Weichen-Walter

Neue Schwellen in Y-Form und Zahnstangen in Spur H0m

Für die Spur H0m präsentierte Weichen-Walter in Bauma neuerdings auch Schwellen in Y-Form. Dabei zeigte man am Stand auch den neu konstruierten Zahnstangen-

einlauf für die BEMO-Zahnstange des Systems Abt und Code-70-Schienen. Daneben gab es auch eine Weichenkonstruktion mit Zahnstange zu sehen.

Weichen-Walter, Völklein modellbau
Erlenweg 9, D-88690 Uhldingen-Muehlhofen
info@weichen-walter.de
www.weichen-walter.de



HO | NAVEMO Nahverkehrsmodelle

Für die Trammodelle der VBZ: gelaserte Haltestelle aus Karton

Für die Trammodelle der VBZ hat Navemo einen Kartonbausatz entworfen. Er beinhaltet zwei Haltestellenhallen mit der gesamten Einrichtung wie im Original. Die Einrichtung umfasst Fahrscheinautomaten, Sitzbänke, Werbeflächen, Papierkörbe, Fahrplantafeln usw. Die meisten Teile sind herausgelasert, sodass der Zusammenbau ver einfacht wird. Viele Varianten sind möglich.

www.navemo.ch



HO | Laser-creation Bahnhof und WC-Häuschen

Die beiden Neuheiten aus der Werkstatt der Westschweizer Firma Laser-creation sind bereits in deren Shop erhältlich. Es handelt sich dabei um den Bahnhof «Grafenried» an der RBS-Linie Bern-Solothurn sowie das Toilettenhäuschen von Les Avants an der MOB-Linie. Beide Gebäude sind im Massstab 1:87 gehalten und aus stabilem Holz gelasert. Die Farbgebung hat der Modellbauer selbst vorzunehmen. Ergänzt mit den beiliegenden Plexiglasscheiben und den Kunststoff-Dachrinnen steht dem Bau eines vorbildrichtigen Bahnhofs nichts mehr im Wege.

Laser-creation Sàrl
Rte du Village 54, 1112 Echichens
Tel. 079 611 99 04
laser-creation@bluewin.ch
www.laser-creation.net



0m | Modellbau-Atelier MBA Pirovino Eigenwillige Konstruktion: Designstudie des C 2012 der RhB in Spur 0m

Die ersten elf C-Wagen der Landquart-Davos-Bahn wurden von der SIG in Neuhausen geliefert. Die Wagen hatten einen Radstand von lediglich 4,3 Metern. Natürlich waren alle Wagen 1889 bei der Eröffnung der Landquart-Davos-Bahn mit dabei. Ab 1896 wurden die Wagen in RhB umbezeichnet. Dank dem Erfolg der Bahn wurden dann diverse Ummummerierungen vollzogen. Ab den 1920er-Jahren wurden erste Wagen an die VZ und die Chur-Arosa-Bahn verkauft. Der C 37 zum Beispiel kam zur Chur-Arosa-Bahn und erhielt ein Farbkleid in Hellblau-Beige. 1942 mit der Fusionierung wurde er wieder zu einem RhB-Fahrzeug. Jetzt wurde er grün-creme. Etliche Wagen wurden dann zu Dienstfahrzeugen umgebaut und überlebten so die langen Jahre. So wurde der X 9034 in den 1990er-Jahren aus dem Dornröschenschlaf erweckt und zum C 2012 restauriert. Seit 1999 erfreut er das Herz aller Bahnreisenden. Modellbau-Atelier MBA Pirovino präsentierte in Bauma eine entsprechende Designstudie in Spur 0m. Die eigenwillige Konstruktion aus der damaligen Zeit und ein sehr hoher Detaillierungsgrad in Messingbauweise zeichnen dieses Modell aus.

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





H0 | Hobby Shop GmbH

Holzmodell von Fides und SBB-Perronbeleuchtung «Rapperswil»



Die Hobby Shop GmbH hat ein neues Modell in H0 von Fides im Sortiment: eine wunderschöne Kapelle. Das Vorbild steht im Kiental BE, das Modell passt aber auf jede Anlage. Der neue Bausatz wurde mit modernster Technik entwickelt und produziert und verfügt über unzählige Details wie ein Kirchturmdach aus Gips oder Dachrinnen. Alle Bausätze sind lasergeschnitten und lassen sich mithilfe der ausführlichen und bebilderten modernen Bauanleitung einfach und passgenau zusammenfügen. Ebenfalls neu im Sortiment ist die SBB-Perronbeleuchtung «Rapperswil» in H0 von Microscale Models.

Hobby Shop GmbH, Ribistrasse 10, 4460 Gelterkinden
Tel. 061 981 64 20, info@hobby-shop.ch
www.hobby-shop.ch

H0m/0m | BEMO Modelleisenbahnen

Der Superpanoramic Express kann bald komplettiert werden

Am Stand von Bemo konnten die Produktionsmuster der FO-Umbauwagen B 4261 und AB 4161 begutachtet werden. Die Entwicklung des DFB-Plattformwagens AB 4462 ist ebenfalls sehr weit fortgeschritten. Für die Freunde der MOB werden voraussichtlich im Dezember 2018 die beiden Steuerwagen Ast Nr. 116 und 117 ausgeliefert. Zusammen

mit der Salon-Bar Ars Nr. 115 lässt sich dann eine komplette Komposition des Superpanoramic Express bilden. Dies sind alles Modelle in der Spurweite H0m. Die Entwicklung der Ge 4/4^{II} der RhB in 0m schreitet in grossen Schritten dem Ende entgegen. In Bauma wurde ein Produktionsmuster präsentiert und damit auf einer kleinen Modul-

anlage gehörig Betrieb gemacht. Die Lokomotive weist eine schöne Detaillierung auf.

BEMO Modelleisenbahnen GmbH u. Co KG
Stuttgarter Strasse 59, D-73066 Uhingen
Tel. +49 716 1389980
mail@bemo-modellbahn.de
www.bemo-modellbahn.de



Zubehör | MIRAWO

Laub- und Nadelbäume (auch) in den goldenen Herbstfarben



MIRAWO hat die neuen Produkte unter dem Titel «Wohin man schaut, bevor man baut» vorgestellt. 50 verschiedene Laub- und Nadelbäume wurden gezeigt, die auch in den goldenen Herbstfarben angeboten werden. Es gibt verschiedene Grössen dieser Bäume, damit sie für alle Spurweiten verwendet werden können. Jeder davon ist einzeln von Hand hergestellt. Grosses Interesse zeigten die Besucher an einer für die Gestaltung von Landschaften neuartigen Modelliermasse aus Zellulose. Diese ist sehr einfach anzuwenden, geruchlos, ungiftig und ganz leicht im Gewicht. Knitterfelsen sind Papierbogen, welche auf einem speziellen Papier aufgedruckt werden. Ein Bogen wird einfach zusammengeknittert und anschliessend wieder auseinandergenommen. So entsteht ein äusserst naturnaher 3-D-Fels, wovon insgesamt 15 verschiedene Gesteinsformen und -grössen angeboten werden. Darüber hinaus können auch Wiesen oder farbliche Veränderungen und Ergänzungen des Landschaftsbauers eingebracht werden. Auf einem Manövermodul wurden zudem die MIKA-Kupplungen und ihre Funktionen gezeigt. Dabei handelt es sich um Original-Kadeekupplungen, nur der Kupplungskopf ist für BEMO-Fahrzeuge geändert worden.



MIRAWO
Walter Bussien
In der Gandstr. 1
8126 Zumikon
Tel. 044 918 26 76
info@mirawo.ch
www.mirawo.ch

0 | Buco Spur 0 GmbH

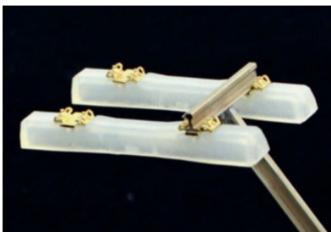
Neue «Schuhe» für «alte» Wagen

Am Stand von Buco Spur 0 GmbH wurde 2018 wiederum eine Neuheit präsentiert. Es handelt sich dabei um den zweiachsigem Bierwagen P 8640 der Brauerei Feldschlösschen in Rheinfelden. Der Wagen ist dabei mit neuartigen Radsätzen ausgestattet.

Buco Spur 0 GmbH
Andreas Sudler
Tüfenbachstrasse 41
8494 Bauma
Tel. 052 386 17 77
welcome@buco-gmbh.ch



Foto: Max Stäheli



0m | Binario Uno Flexgleis mit Betonschwellen

Aus Samedan angereist war Binario Uno. Die Manufaktur präsentierte ein Flexgleis mit Betonschwellen der RhB in 0m. Der Schwellenrost ist mittels 3-D-Druck entstanden, und die Klemmplatten sind durchbrochen sowie aus Messing gefertigt. Das

Gleis ist mit dem bekannten 0m-Gleis von Ferro Suisse kompatibel.

Binario Uno GmbH, Via Retica 14, 7503 Samedan
Tel. 076 380 44 09, engineering@binario-uno.com
www.binario-uno.com

Zubehör | Handelsagentur Jean-Pierre Gehbauer Grosse Sortimentserweiterung

Die seit rund 20 Jahren tätige Handelsagentur Jean-Pierre Gehbauer aus dem solothurnischen Bettlach hat weitere Varianten von Dekotreppen und Hauben aus Acrylglas in den Spuren H0, 0 und 1 präsentiert. Dabei fällt eine grosse Sortimentserweiterung auf. Für 2019, so war in Bauma auch zu vernehmen, wird das Sortiment in den Spuren N/TT und H0m erweitert.

Handelsagentur
Jean-Pierre Gehbauer
Alpenweg 18A
2544 Bettlach SO
Tel. 032 645 36 44
Mobil: 079 632 27 46
jean-pierre@jp-gehbauer.ch
www.jp-gehbauer.ch



N | MW-Modell Schlieren-RIC-Wagen, diesmal in der Version der SBB



Die in LOKI 10 | 2018 vorgestellten Schlieren-RIC-Wagen der BLS von MW-Modell erhalten aus dem eigenen Haus Konkurrenz in Form der SBB-Version. Vorgesehen sind Beschriftungsvarianten in den Epochen III und IV. Die Kato Re 4/4¹ der SBB befindet sich in Weiterentwicklung und soll in diversen Varianten erscheinen. Das Ganze betrifft die Spurweite N.

MW-Modell, exklusive Modelleisenbahnen
Michael Werning
Nesselstrasse 14
D-33699 Bielefeld
Tel. +49 521 3292286
info@mw-modell.de
www.mw-modell.de



Fahrzeugtreffen 2018 beim DVZO

Spannende Fahrzeugschau

Von Hans Roth (Text)

Wie immer bei den Fahrzeugtreffen beim Dampfbahn-Verein Zürich Oberland (DVZO) gab es wunderschöne, aber auch unliebsame Überraschungen. Schöne Überraschungen waren eindeutig die erneute Teilnahme des Triebwagens De 4/4 1679 und die DVZO-Premiere vom frisch revidierten C4 9002 der SBB Historic. Eher unliebsam der Defekt am Roten Pfeil RBe 2/4 202 der Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB). Er wurde in letzter Minute durch den SiTB BDe 4/4 92 der Zürcher Museumsbahn (ZMB) ersetzt. Das OK des DVZO hat auch 2018 sein gesamtes Herzblut eingesetzt und dem Publikum ein spannendes und abwechslungsreiches Fahrzeugtreffen organisiert. Bravo!



Fahrten auf der Strecke wie hier mit der DVZO-Ee 3/3 Nr. 16363 gab es früher auch.



Gerade die Ostschweizer Bevölkerung schätzte die Geste des DVZO sehr, dass der Amor-Express mit DLC Eb 3/5 Nr. 9 wieder einmal stilrein verkehrte.



Beinahe ohne Unterbruch herrschte in Bauma reger Zugverkehr.



Highlight des Treffens: GMP mit De 4/4 1679, C4 9002 und DVZO-Güterwagen.



Die Uacns-Güterwagen von Roco in Spur HO

Die modernen Schweizer Staubgutsilowagen rollen an

Mit dem Staubgutsilowagen Uacns hat Roco einen für den Güterverkehr in Epoche VI wichtigen Güterwagentyp als Modell realisiert. Inzwischen sind vier verschiedene Sets ausgeliefert worden, und LOKI-Autor Werner Frey hat sich mit den formschönen Güterwagen eingehend befasst.

Von Werner Frey (Text und Modelfotos) und Roger Lüthi (Vorbildfotos)

Für den Transport von Zement beauftragte Holcim den Schweizer Hersteller Josef Meyer Waggon AG (JMR) in Rheinfelden mit der Entwicklung und dem Bau von 20 Staubgutsilowagen des Typs Uacns, die in den Jahren 2005 und 2006 ausgeliefert wurden. In den Jahren 2007 und 2008 beschaffte die Holcim 15 weitere Wagen des gleichen Typs, und auch die Wascosa AG kaufte 45 dieser Wagen. Die durch Wascosa beschafften Wagen sind baugleich mit jenen von Holcim und auch entsprechend lackiert und beschriftet. Sie unterscheiden sich lediglich durch das Wascosa-Logo auf dem Wagenrahmen. In den Jahren 2008 und 2009 wurden weitere 46 Wagen an Holcim geliefert.

Die Wagen sind 13,54 m lang, haben ein Eigengewicht von 20,6 t und können bis zu



Die Re 4/4 II 11311 unterwegs in Richtung Heimberg mit zwei beladenen Rijps-Uacns.



120 km/h schnell verkehren. Pro Wagen können 70 000 l Zement transportiert werden.

Ab 2009 wurden weitere zehn Wagen für Ciments Vigier SA gebaut. Sie unterscheiden sich optisch deutlich von den Holcim-Wagen, durch die stürnseitig angebrachte Aufstiegsleiter und einen Laufsteg oben auf dem Kessel zur Bedienung der Domdeckel. Auffällend ist bei diesen Wagen zudem die komplett weisse Lackierung ohne weitere Beschriftung. Später bestellte die Ciments Vigier SA 40 weitere Wagen, welche jedoch wegen der Einstellung der Produktion der JMR bei Graaff Waggonbau in Elze gebaut wurden. Diese Wagen wurden in Silbergrau lackiert und mit dem Vigier-Logo versehen. 2012 wurde eine weitere Serie von 50 Wagen für Vigier gebaut.

2013 folgte schlussendlich noch eine weitere Serie von acht Wagen für Wascosa, welche an die Rigips vermietet wurden. Diese Wagen verkehren vor allem zwischen den Standorten Leissigen und Heimberg im Berner Oberland und sind gut an ihrer auffälligen roten und weißen Lackierung erkennbar. Ein Jahr später wurden nochmals 50 Wagen für Wascosa gebaut, diese sind an jura cement vermietet.

Beide Wagentypen sind auf der Modellbahn vielseitig einsetzbar. Die Holcim- und Vigier-Wagen verkehren sowohl in Blockzügen als auch als Wagengruppen in gemischten Güterzügen. Insbesondere die Rigips-Wagen verkehren oft auch in kurzen Zügen entlang des Thunersees – einige Bilder zur Inspiration findet der LOKI-Leser auf dieser Doppelseite.



Roco-Art.-Nr. 76146: Set mit zwei Uacns «jura cement» (Wascosa).



Roco-Art.-Nr. 76145: Set mit zwei Uacns «Holcim».



Roco-Art.-Nr. 76138: Set mit zwei Uacns «Holcim» (Wascosa).



Roco-Art.-Nr. 76139: Set mit zwei Uacns «Rigips» (Wascosa).

Modellporträt

Interessierte Leser finden nebst einer umfassenden Bebildung viele Detailinformationen im Buch «Schweizer Privatgüterwagen ab 1980» von Christian Ochsner, erschienen im gleichnamigen Verlag.

Das Modell

Schweizer Staubsilowagen haben im Roco-Programm eine lange Tradition. Bereits in den 1990er-Jahren ist der vierachsige Silowagen Uacs der SBB erstmals erschienen, später folgte dann der zweiachsige Ucs. Der Uacns war also die logische Fortsetzung dieses Programms für den Schweizer Modellbahner, auch wenn es sich nicht um einen klassischen SBB-Güterwagen handelt.

Die doch eher ungewöhnliche Form dieses Güterwagens macht ihn zu einer interessanten Erscheinung in 1:1 und 1:87. Roco hat sich für eine Umsetzung in bewährter Kunststofftechnologie entschieden. Auf Ätzteile und Spielereien wie federnde Puffer hat Roco wie meist zugunsten der Robustheit verzichtet.

Die Formgebung mit den vielen Rundungen ist gut gelungen, auch sind alle Schweissnähte am Silo angedeutet. Die Unterschiede der verschiedenen Bauserien wie Aufstiegsleitern und Laufstege hat Roco richtig umgesetzt. Die Holcim-Wagen ohne Laufstege verfügen über eine pneumatische

Die nachfolgende Tabelle zeigt übersichtlich alle abgelieferten Wagen des Typ Uacns:

Wagennummern	Hersteller	Ablieferung	Beschafft durch	Lackierung
33 85 932 6 000–019	JMR	2005/2006	Holcim	Holcim
33 85 932 6 020–034	JMR	2006/2007	Holcim	Holcim
33 85 932 6 035–079	JMR	2007/2008	Wascosa	Holcim
33 85 932 6 080–125	JMR	2008/2009	Holcim	Holcim
33 85 932 6 201–210	JMR	2009	Ciments Vigier SA	Weiss
33 85 932 6 211–250	Graaff	2011	Ciments Vigier SA	Vigier
33 85 932 6 251–300	Graaff	2012/2013	Ciments Vigier SA	Vigier
33 85 932 6 301–308	Graaff	2013	Wascosa	Rigips
33 85 932 6 309–358	Graaff	2014	Wascosa	jura cement

Folgende Modelle werden von Roco angeboten:

Art.-Nr.	Lackierung	Wagen Nr. 1	Wagen Nr. 2
76138	Holcim (Wascosa)	33 85 932 6 045-2 CH-HOLCH	33 85 932 6 055-1 CH-HOLCH
76139	Rigips	33 85 932 6 302-7 CH-WASCO	33 85 932 6 306-8 CH-WASCO
76145	Holcim	33 85 932 6 085-8 CH-HOLCH	33 85 932 6 120-3 CH-HOLCH
76146	jura cement	33 85 932 6 334-0 CH-WASCO	33 85 932 6 322-5 CH-WASCO



Auch ein schöner Rücken kann entzücken: stirnseitige Ansichten der Uacns-Wagen in den verschiedenen Ausführungen.



Die Stirnseite des Holcim-Uacns ohne Aufstiegsleiter ...



... und das Pendant von Rigips mit einer Aufstiegsleiter.

Betätigung zum Öffnen der Deckel und sehen daher leicht anders aus, diese Änderung wurde leider nur teilweise berücksichtigt. Es fehlt der Zylinder zur pneumatischen Öffnung ebenso wie der Kasten bei der Rangierbühne zur Bedienung der Deckel. Bei den Wagen ohne pneumatische Öffnung gibt es leider die Umsetzung der Laufstege zu kritisieren, welche bei allen dem Schreibenden vorliegenden Modellen leider mehr oder weniger stark gewellt waren. Dies trübt den Gesamteindruck bei seitlicher Betrachtung doch etwas, und es fragt sich, ob hier der Einsatz von möglicherweise formstabileren Ätzteilen nicht sinnvoller gewesen wäre.

Eine Herausforderung bei solchen Güterwagen sind immer wieder die vielen frei stehenden Leitungen am Wagenboden. Diese sollen gleichzeitig fein gestaltet und robust sein. Dieser Kompromiss ist Roco sehr gut gelungen. Die bei diesem Wagentyp aufgrund seiner speziellen Bauform sehr gut einsehbare Leitungsanlage ist detailliert nachgebildet und trotzdem ausreichend stabil für einen Betrieb auf der Modelleisenbahnanlage.

Gut gelungen sind ebenfalls der Luftbehälter mit dem dazugehörigen Gestell an einem Wagenende sowie die Rangierbühne am anderen Wagenende. Alle Teile sind sehr fein gestaltet, dies gilt auch für die jeweils am Wagenende auf das Silo führende Leitung.

Die Drehgestelle sind wie bei Roco üblich fein detailliert, und die Brems scheiben liegen in Radebene. Entgegen früherer Güterwagen aus dem Roco-Sortiment sind die Drehgestelle geschraubt statt eingesteckt. Die Lagerung ist im Dreipunktesystem mit einem beweglichen und einem festen Drehgestell realisiert. Der NEM-Schacht ermöglicht, wie heute üblich, die Ausrüstung mit der bevorzugten Kupplung.



Die beiden Uacns-Varianten von Holcim und Wascosa im direkten Vergleich.



Besonders schön ausgearbeitet sind die detailliert und mehrfarbig lackierten Leitungen am Wagenboden.



Der Uacns 33 85 932 6 322-5 von jura cement in seiner vollen Pracht.

Lackierung und Bedruckung

Absolut nichts auszusetzen gibt es bei der Lackierung. Bei allen Wagen ist die Farbe deckend aufgetragen, was bei weisser Farbe nicht immer ganz einfach ist. Die Farbtrennkanten sind alle lupenrein, was die Lackierer bei den vielen Rundungen vor einige Herausforderungen gestellt haben dürfte. Alle Beschriftungen sind lupenrein und deckend aufgetragen, auch jene, welche in weisser Farbe auf dem schwarzen Wagenrahmen aufgedruckt sind.

Bemängeln könnte man einzig den leicht glänzenden Finish des Holcim-Signets. Die dem Autor vorliegenden Aufnahmen der Originalwagen zeigen doch eher eine matte

Ausführung. Der geübte Modellbahner wird die Wagen aber ohnehin altern, womit dies kaum ins Gewicht fällt. Güterwagen werden bekanntlich selten bis nie gewaschen und sehen daher nur bei Ablieferung aus wie frisch aus der Verpackung.

Verpackung

Die Lieferung erfolgt in der bekannten Klarsichtverpackung von Roco für Güterwagen mit Kunststoffblister in einer Kunststoff-Umverpackung für zwei Wagen. Die Wagen sind eingelebt in Plastikfolie und so für den Transport optimal geschützt. Im Zurüstbeutel finden sich zusätzliche Teile wie Rangiergriffe und Bremschläuche.

Fazit

Der Roco-Tradition entsprechend haben die Roco-Mitarbeiter hier wieder einmal ein solides, aber doch fein detailliertes Modell auf die Schiene gestellt, welches sowohl Betriebs- als auch Vitrinenbahner begeistern wird. Durch die Realisierung von nicht weniger als acht verschiedenen Wagen im ersten Jahr ist auch bereits eine schöne Auswahl an verschiedenen Wagen verfügbar.

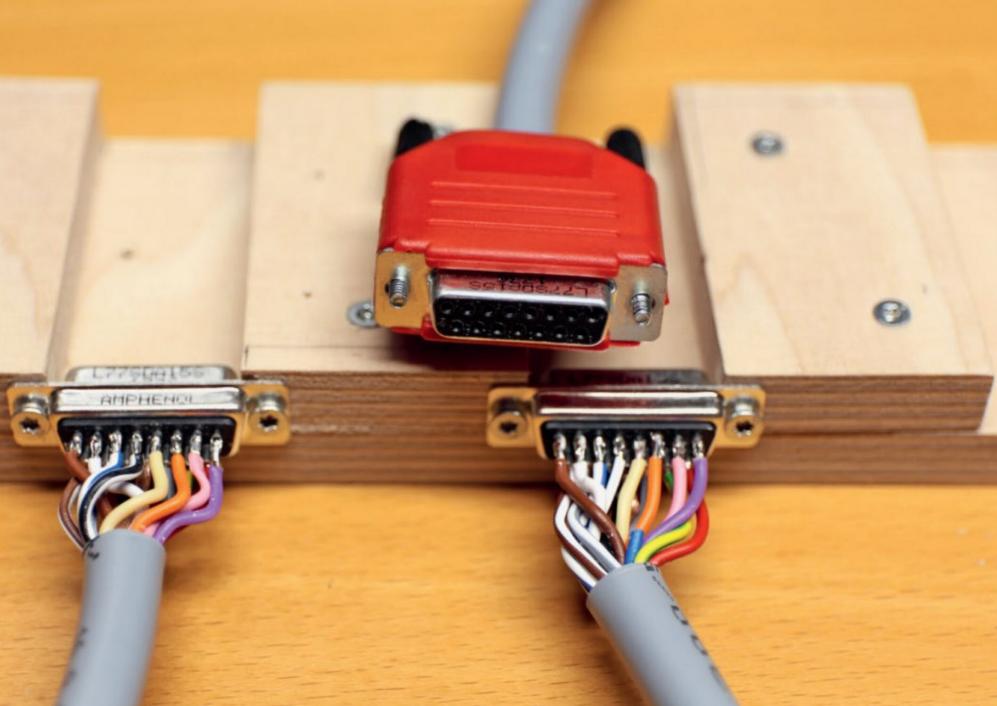
Hoffen wir also, dass Roco auch noch die attraktive Ausführung von Vigier Ciments im kommenden Jahr als Modell realisieren wird. Die Spur-N-Modelleisenbahner dürfen sich auf das baldige Erscheinen dieser Wagen von Fleischmann freuen. ☺



Die Rigips-Uacns sind jeweils auf der einen Seite in deutscher und auf der gegenüberliegenden in französischer Sprache vorgbildgerecht beschriftet.



Der Holcim-Wagen verfügt, im Unterschied zum Wagen der jura cement, über keine Laufstege oben auf dem Silo.



Bau einer digitalen Anlage – Teil 4: Anlagenbau

Was an Elektronik wo anzuschliessen ist

Im vierten und letzten Teil der Digitalserie des Vereins Schweizerischer Digitaler Modellbahner (VSDM) geht es um den Bau der Anlage. Der Autor gibt Tipps zur Planung, zur Verdrahtung, zu den Montageorten digitaler Module und auch zur Materialauswahl.

Von Bruno Geninazzi (Text und Bilder)

Anlagenmodule, Trassee, Gleisverlegungen usw. haben grundsätzlich nichts mit digitaler Technik zu tun. Dennoch haben sie einen sehr grossen Einfluss auf einen zuverlässigen Fahrbetrieb. Das genaue Arbeiten spart später Zeit.

Planung Verdrahtung

Bevor mit dem Verdrahten begonnen wird, sollte man sich Gedanken darüber machen. Aus dem Gleisplan und den Rückmelde-einteilungen der Gleisabschnitte wissen Sie, was an Elektronik wo anzuschliessen ist. Die zu verwendenden Elektronikmodule (Rückmeldecoder, Schaldecoder) kennen Sie auch schon und haben deren Bedienungsanleitungen gelesen. Sie wissen, wel-

ches Modul wie zu beschalten und anzuschliessen ist. Nun stellt sich die Frage, wo die Module unter der Anlage platziert werden sollen, wo die Kabel durchgezogen werden und welche zusammen in einem Kabelbund geführt werden dürfen.

Eine digital gesteuerte Modellbahn lässt sich in die zwei Funktionen «Fahren und Rückmelden» sowie «Schalten der Weichen usw.» unterteilen. Dies sollte man der Übersichtlichkeit halber auch bei der Verdrahtung berücksichtigen. Also getrennt verdrahten, was elektrisch auch funktional nicht miteinander zu tun hat. Sie werden wohl auch neu eingebaute Anlagen-teile (Gleise, Weichen) jeweils elektrisch anschliessen und testen. Damit ergibt sich

eine natürliche Abfolge, was wann wo an Digitalmodulen und Verdrahtung zu erledigen ist. Dabei sind kleinere Bahnhöfe mit wenigen Weichen eine Arbeitseinheit oder bei grösseren Bahnhöfen je ein Weichenkopf. Strecken sind in sich jeweils eine Einheit. So bleibt es übersichtlich, und man weiss, was man schon erledigt hat. Und so verliert die schiere Menge und Ausdehnung der Anlagenverdrahtung etwas an Komplexität.

Typischerweise sind viele einzelne Kabel von den Gleisabschnitten und Weichen irgendwie unter der Anlage auf entsprechende Stromverteiler oder direkt an Decoder zu verdrahten. Diese einzelnen Drähte (Litzen) sollten möglichst nicht unter der

ganzen Anlage durchlaufen, daher bietet sich eine verteilte Platzierung der Digitalkomponenten an. Die Digitalmodule, die sich unter der Anlage befinden, sollten, zum Beispiel zwecks späterer Fehlersuche, zügänglich sein. Bei einer üblichen festen Anlage empfiehlt es sich, dazu eine eigene Anlagenebene zu bestimmen. Beispielsweise am hinteren Anlagenrand ein schmales vertikal angeordnetes Brett, auf welches die Digitalkomponenten montiert werden. Nach oben gehen die einzelnen Drähte weg, und horizontal auf dem Brett verlaufen die Busverdrahtungen rund um die Anlage.

Bei Anlagenmodulen sollte auch die Verdrahtung und Elektronik modular aufgebaut sein. Dabei ergeben sich zwangsläufig viel mehr elektrische Verbindungen, welche lösbar sein müssen. Bei einer Teppich- oder Gartenbahn wollen Sie möglichst keine Verdrahtung. Da gibt es aber typischerweise auch keine Rückmelder und nur wenige Weichen. Idealerweise ist hier das

Ob als Leitungsverbindungen Stecker/Buchsen wie Lüsterklemmen oder eine Steckverbindung wie Bananenstecker, DIN, D-Sub usw. gewählt wird, hängt vom Strombedarf, von der Lösbarkeit und vom Preis ab. Unterschätzen Sie den Mengenaufwand an Steckern (und deren Preis) auf einer Anlage nicht! Wenn Sie gut löten können, sind Lötarbeiten gratis, aber eben nicht lösbar. Besser als schlechte Lötsstellen sind schraub- oder klemmbare Verbindungen. Bei den Schraubklemmen ist aber darauf zu

achten, dass solche ohne Drahtschutz (Lüsterklemmen des Elektrikers) für Litzen nicht geeignet sind.

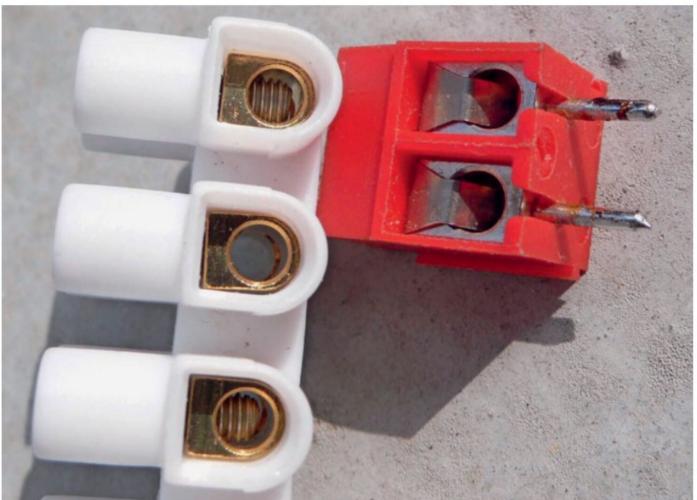
Bei Schraubklemmen dürfen Sie die Litzenenden nicht verzinnen. Zinn ist weich und gibt nach, die Schraubverbindung wird locker. Bei Federklemmen sind Litzen kein Problem, verdrillt und verzinnte Litzenenden sind da sinnvoll. Bei einer Verzinnung können einzelne, frei stehende Drähtchen allenfalls einen Fehler verursachen. Das ist gerade bei Aufbauten unter der Anlage

«Modulare Verdrahtung schafft Übersicht.»

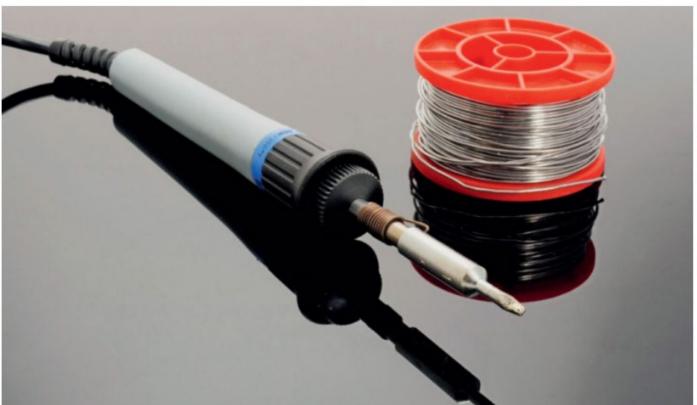
Gleis gleich auch die Energie- und Signalversorgung der Stelldecoder in den einzelnen Weichenantrieben.

Der erste Schritt ist, die Anschlüsse von Gleisen, Weichenantrieben, Signalen usw. unter der Anlage zu markieren (sinnvolle Namensgebung). Im zweiten Schritt sind die Kabelstränge (Buskabel) anzulegen. Dabei sind mindestens zwei Kabelstränge vorzusehen, einer für die stromführenden Leitungen (Boostersignale und Stromversorgungen der Digitalmodule) und ein weiterer für datenführende Kabel (Rückmelder, Rückmeldebus, Steuerbus). Weshalb dies unbedingt empfohlen wird, wird später in diesem Bericht erläutert.

Überlegungen, wie die Kabel angeschlossen werden, sind ebenfalls zu machen. Ideal ist, bei den Anschlägen kleine Schlaufen zu machen, damit später bei Störungen – zum Beispiel bei einem Wechsel von einem Weichenantrieb – noch ein wenig Spielraum für eine Umverdrahtung besteht.



Eine Lüsterklemme ohne (links) und eine Schraubklemme mit Drahtschutz (rechts).



Löten über Kopf kann verheerend sein: Durch Zinnspritzer, die ins Auge geraten, kann man erblinden.

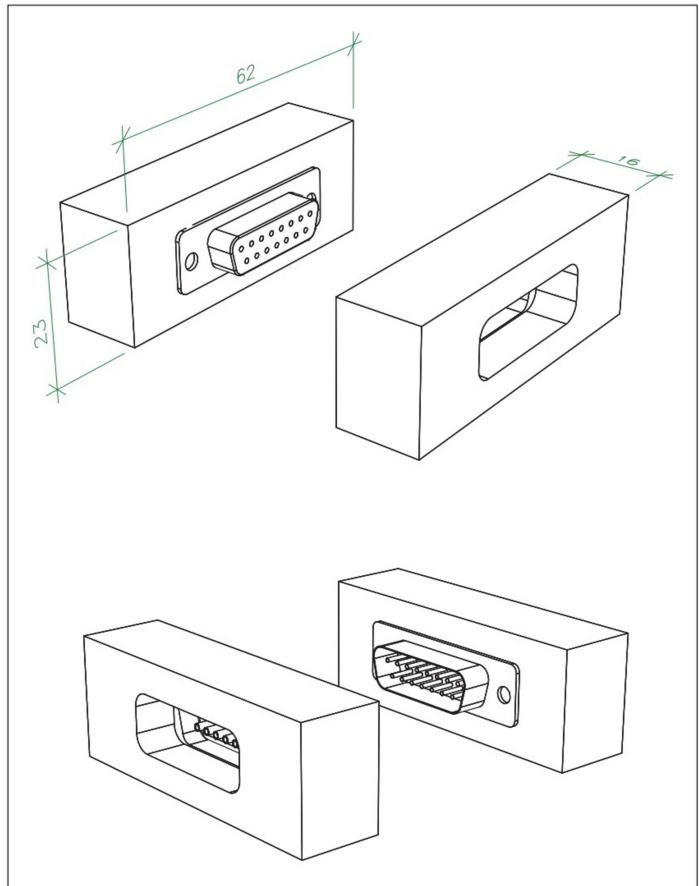
bedeutsam. Darum ist es auch nicht sinnvoll, Module über Kopf anzuschliessen. Über Kopf löten ist verheerend, geraten Zinnspritzer ins Auge, kann man sogar erblinden. Fliegende Verbindungen einzelner Litzen/Drähte kann man löten und mit einem Schrumpfschlauch isolieren. Bei Verwenden von Schrumpfschlauch wird empfohlen, nicht mit dem Lötkolben zu schrumpfen, sondern mit einer Heissluftpistole (Föhn). Dazu gibt es handliche Modelle im Modellbausektor.

Mehrere gleiche Anschlüsse können auf Stromverteilern zusammengeführt werden, zum Beispiel die einzelnen Gleisabschnitte auf einem Stromverteiler der Boosterspannung. Es gibt eine Vielzahl von Stromverteilern, dabei ist jedoch ihre Strombelastbarkeit (Ampere) zu beachten, für Kabelquerschnitte von 1 mm² oder 1,5-mm²-Litzen (für etwa 3 A Strom) sind auch passend dicke Stecker sinnvoll. D-Sub-Stecker zum Löten sind gut geeignet, aber D-Sub-Flachbandkabelstecker und das Flachbandkabel nicht, da viel zu dünn.

Dünne Litzen (die feinen 0,14 mm² der Modellbaubranche) sind nicht sinnvoll mit Schraubklemmen zu verbinden, die Schraube klemmt diese dünnen Litzen oder Drähte nicht. Solch dünne Litzen oder Drähte sind aber nur für kleine Ströme gut, also zum Beispiel für die Rückmeldeleitungen bei drei Leitern zu den Rückmeldecodern. Oder kurze Leitungen vom Stelldecoder zum Weichenantrieb.

Wenn nur ein Verbindungsteil im Leitungsweg eine schlechte Verbindung (elektrischer Widerstand) hat, nützt zum Beispiel ein Ringleiter mit einem grossen Kabelquerschnitt nichts. Die elektrische Verkabelung, speziell der Boostersignale (Fahrstrom), muss genügend gut sein (kleiner elektrischer Widerstand), sodass auch in der entferntesten Ecke ein Kurzschluss noch erkannt wird und der Booster abschaltet.

In der Einführungsphase von Digitalbetrieb versprach die Werbung, dass nur noch zwei Drähte benötigt werden. Im Grundsatz stimmt dies, und es reicht auch für eine Grundpackungsanlage oder sogenannte Teppichanlage aus. Mit Digitalbetrieb gibt es aber mehr Möglichkeiten, und in der Folge sind die Ansprüche an die Funktionen (Digitalsteuerung durch den PC) gestiegen. Deshalb müssen in der Regel nicht weniger Kabel als bei einer analogen Modellbahn verlegt werden.



Zeichnung der Befestigung der D-Sub-Stecker, welche die Module verbinden.

Es sind Überlegungen notwendig, wie die einzelnen Leitungen und Kabelstränge befestigt werden sollen. Verdrahtungskäne aus Kunststoff sind dazu ideal, aber auch Kabelbinderhalter oder Kabelbinder mit Ösen. Farbige Kabelbinder können Sie auch zur Kennzeichnung verwenden. Generell ist es notwendig, sich vor Beginn aller Verdrahtung ein Farbschema zu überlegen und dieses nachher auch einzuhalten. Das Hilfsmaterial für Kabel ist im Elektrohandel zu günstigen Preisen erhältlich. Lösbare (aber grosse) Kabelbinder sind zu guten Preisen auch in der Gartenabteilung zu finden. Eine Materialiste mit den Bezugsquellen der Testanlage ist unter www.vsdm.ch/testanlage online.

Kehrschleifen bei Zweileiterbahnen

Digitalbetrieb bringt bei Kehrschleifen für Zweileiterbahnen keinen Vorteil, das heisst, es wird nicht einfacher. Das Problem liegt

nicht in der Stromart, sondern im unsymmetrischen Aufbau der Stromzuführung im Zweileiterystem. Unsymmetrisch darum, weil es eine Rolle spielt, welchen Pol die linke und die rechte Schiene haben. Im Dreileiterystem gibt es elektrisch gesehen keine linke und rechte Schiene – der Mittelleiter bildet einen Pol in der Mitte, und die Schienen (linke oder rechte oder beide) sind der andere elektrische Pol. Das Prinzip der Kehrschleifen ist wie beim analogen Betrieb, die Rückmeldungen können allenfalls für die Ansteuerung des Umschaltens des Kehrschleifengleises genutzt werden. Die Empfehlung ist auch hier, die Kehrschleifen bei der Planung zu erkennen und bereits im Schaltungsaufwand zu berücksichtigen.

Die Montageorte digitaler Module

Sollen die elektronischen Module zentral oder verteilt vor Ort platziert werden? Es kann auch eine gemischte Platzierung ge-

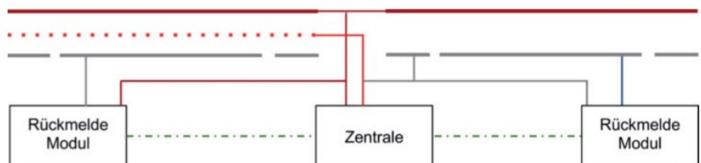
wählt werden. Die Meinungen sind unterschiedlich, und es gibt keine generelle Empfehlung. Bei der Teppichbahn oder bei Modularanlagen sicher dezentral, bei einer kleinen fest aufgebauten Anlage allenfalls zentral.

Die Übersicht bei einer zentralen Montage der Digitalmodule ist besser. Dafür gibt es einen beträchtlichen Mehraufwand bei der Verkabelung, um alle Boosterabschnitte und Rückmeldeleitungen bis zu dem zentralen Ort zu bringen. Bei Schaltungsmodulen wie Weichen- oder Signaldecodern spielt die Variante aus technischer Sicht keine Rolle. Bei den Rückmeldemodulen wird die dezentrale Verkabelung für die Verhinderung von Rückmeldefehlern empfohlen.

Die Rückmeldemodule müssen möglichst rasch und zuverlässig ihren Zustand melden, eben auch bei schlechten Kontaktten, zum Beispiel bei schmutzigen Gleisen. Deshalb ist die Rückmeldung hochohmig und damit anfällig auf Einflüsse durch andere Leitungen mit grossem Stromfluss (induktive Kopplung). Bei Stromfluss (Bahnstrom usw.) entsteht ein magnetisches Feld, es koppelt auf hochohmige Rückmeldungen ein, was sporadische Störungen verursachen kann. Es wird deshalb dringend abgeraten, Bahnstrom oder die Stromversorgung für Weichen parallel beziehungsweise in der Nähe zu den Kabeln der Rückmeldung und Daten zu verdrahten. Empfohlen wird einen Abstand von rund 20 Zentimetern. Eine Kreuzung mit Leistungsstrom kann nicht verhindert werden und ist in der Regel unproblematisch. Die Kabellänge zwischen den Gleisen und Modulen ist deshalb möglichst kurz zu halten, was bei den

«Billige unabgeschirmte Kabel sind nicht sinnvoll.»

Rückmeldemodulen für eine dezentrale Platzierung der Module spricht. Selbst zu viele gebündelte Rückmeldekabel können Induktionsströme auslösen und zu Fehlern führen. Ein Fehler kann sein, wenn zum Beispiel ein Melder anspricht, welcher gar nicht sollte.

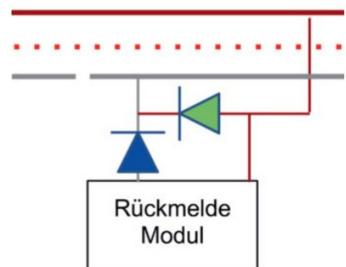


Speziell bei der Rückmeldung der Gleisabschnitte ist bei Zweileitern und Dreileitern ein systemgegebener Unterschied da. Bei Dreileiterrückmeldung fliesst nur ein sehr kleiner Rückmeldestrom via Rückmeldemodul, bei Zweileitern fliesst jeweils pro Abschnitt der volle Fahrstrom hindurch (siehe Abbildung). Damit ist es notwendig, diese Leitungen vom Gleis zum Zwei-Leiter-Rückmeldedecoder kurz und mit dickem Querschnitt auszuführen.

Der s88-Bus ist der bekannteste Rückmeldebus, und über seine Störanfälligkeit ist viel zu lesen. Als Märklin vor 30 Jahren die ersten Rückmeldemodule auf den Markt brachte, waren die Module mit unabgeschirmten Flachbandkabeln verbunden. Heute werden abgeschirmte Buskabel verwendet. Die meisten Systeme verwenden die handelsüblichen Patchkabel RJ-45 der PC-Welt. Selbst alte s88-Module können mit einem Übergangsstecker mit abgeschirmten Buskabeln nachgerüstet werden. Neuere s88-Module basieren auf s88-N, weitere Infos unter www.s88-n.eu. Damit lässt sich auch der oft zu lesende «veralte s88-Bus» sicher betreiben.

Eine Verbesserung der s88-Eingänge bezüglich Störungen ist auch mit Dioden in den Leitungen zum Gleisabschnitt möglich. Es sind sogenannte Sperrdioden, die den Stromfluss nur in eine Richtung durchlassen. Die blaue Diode lässt nur die negative Halbwelle passieren, welche für das Rückmelden notwendig ist. Sie ist direkt am Anschluss des Rückmeldemoduls vorzusehen und soll helfen, elektrische Einflüsse zu blocken. Die Montage dieser Diode ist nur empfehlenswert, wenn es Fehlinterpretationen bei den Rückmeldern gibt.

Eine weitere Diode (grün) kann bei Dreileiterbahnen verwendet werden (der sogenannte Diodentrick). Mit der Isolierung einer Schiene für die Rückmeldung wird der Massekontakt zu den Fahrzeugen verschlechtert, da nur noch eine Masseschiene für den Fahrstrom besteht. Mit der Diode kann eine Halbwelle/Polarität des Fahrstroms auf der Rückmeldeleitung durch-



gelassen werden. Dies verbessert den Massekontakt etwas, genügt jedoch für eine Fahrstromrückleitung alleine nicht.

Materialwahl

Beim Kauf von elektrischem Zubehör sind ein paar Punkte zu beachten. Eine Verkabelung mit genügend grossen Querschnitten nützt nur etwas, wenn die Steckerverbindungen ebenfalls diesen Leistungen (Strombelastbarkeit) entsprechen. Deshalb sollten Steckerverbindungen für die Bahnstromversorgung bei Z-HO mindestens drei Ampere Strombelastbarkeit haben. Bei grösseren Spuren sind auch grössere Booster (zum Beispiel 5–10 A) nötig, und damit muss auch die Fahrstromverdrahtung dicker ausgeführt werden. Allgemein gilt hier, je weniger Verbindungen und Stecker, umso kleiner die Übergangswiderstände. Anstatt eine dicke unhandliche Litze können Sie mehrere dünnerne Litzen parallel führen und erhalten so auch den grösseren Querschnitt. Bei Steckern können Sie mehrere Pins parallel schalten und haben so einen besseren Kontakt beziehungsweise mehr Anschlussfläche.

Die Patchkabel, welche für den s88-Datentransfer genutzt werden, sind in Qualitätsklassen eingestuft. Billige unabgeschirmte RJ45-Kabel sind da nicht sinnvoll. Kaufen Sie Litzen in Rollen im Elektrohandel oder im Baumarkt. Alle lieferbaren Aderfarben sind brauchbar mit Ausnahme des Gelb-Grüns – das ist nur für die Erdung

Verbindungsstecker des VSDM,
von einem Schreiner gefräst.



der Hausinstallation. Sie können auch eine Farbe für unterschiedliche Signalpaare verwenden. Da hilft es, die einzelnen Leitungspaare zu verdrillen oder mit einem Stück Schrumpfschlauch zu umgeben, damit Sie wissen, was zusammengehört. Stecker aller Art und Schrumpfschlauch in diversen Farben gibt es im Elektronikhandel zu erschwinglichen Preisen.

Vorarbeiten Verdrahtung

Bereits beim Gleisverlegen ist es sinnvoll, geplante Kabelanschlüsse an den Schienen anzuschliessen/löten. Dies ist sicher einfacher, als es nachträglich zu tun, wenn das Gleis verlegt ist. Hier können Sie gut auch kurze 0,5-mm-Drähte (keine Litzen) an die Flexgleise anlöten und damit unter das Trassee sowie mit kurzer Länge bis zu einem Stromverteiler oder Rückmelder verdrahten. Aber die Fahrstromleitungen vom Stromverteiler/Zwei-Leiter-Rückmeldedeoder bis zum Booster sollten dann schon mit dicker Litze ausgeführt sein.

Verdrahtung der Testanlage

Leider sind ein paar Empfehlungen durch die Modulbreite schwer umsetzbar. So sollen keine Decoder/Rückmeldemodule in

den Anlagenmodulen sein. Dadurch ergeben sich mehr Steckverbindungen und teilweise längere Leitungen. Dennoch werden die strom- und datenführenden Kabel so weit als möglich getrennt. Beim D-Sub-Stecker kommen sich die Kabel näher. Die Anlage hat jedoch eine Grösse, welche keine Verdrahtungsprobleme erwarten lässt. Die Kabel werden mit Kabelbindern und deren Haltern befestigt. Auf der Testanlage wird es voraussichtlich keine weiteren Kabel geben, deshalb können sie fix mit Kabelbindern befestigt werden.

Bei einer Modellbahnanlage ist typischerweise davon auszugehen, dass Erweiterungen folgen, und so müssten die Kabelbinder jeweils ersetzt werden. Bei den breiten Anlagenmodulen mit mehr Kabeln werden Verdrahtungskanäle aus Kunststoff verwendet. Auch hier werden die Kabel der Rückmeldungen nicht in die Kanäle verlegt, sondern mit Kabelbindern und deren Haltern separat geführt.

Weil die Anlage für Zwei- und Dreileiterbahnen gebaut wird, kann auch der Diodentrick für die Demo nicht unter den Modulen installiert werden. Dieser kann allenfalls später bei den externen Anschlüsse im Betrieb mit Dreileitern gezeigt werden. ☺

Teststrecke des VSDM

In der Beitragsserie erfolgte immer wieder der Bezug auf die neue Teststrecke des VSDM. Zummindest vier dieser Module werden an der in der Altjahrswoche in Niedergösgen stattfindenden Modulausstellung im Einsatz stehen. Gerne diskutieren wir bei dieser Gelegenheit mit den Besuchern über die publizierten LOKI-Beiträge sowie die Testanlage generell. Auch individuelle Fragen lassen sich bei dieser Gelegenheit ideal erörtern.

Die Ausstellung der Moduleisenbahner des Elternvereins Niedergösgen findet in der Mehrzweckhalle Inseli, Stockackerstrasse 17, 5013 Niedergösgen, statt.

Die Öffnungszeiten:

Freitag, 28. Dezember 2018

13.00–19.00 Uhr

Samstag, 29. Dezember 2018

09.30–16.30 Uhr

Der Eintritt ist frei.

Weitere Infos unter www.modulbahner.ch.

Kontakt: info@vsdm.ch



Geschäftsführer René Rüedi (Bildmitte, weisses Hemd) und Markus Gysel, Leiter Technik und Betrieb (links), führen durch die Anlage.

LOKI-Leserreise am 10. November 2018 zu Smilestones in Neuhausen am Rheinfall

Fast fertig – Einblicke in eine atemberaubende Anlage

Von Zoltan Tamassy (Text und Bilder)

Am 10. November 2018 nahm eine Schar von LOKI-Abonnenten den Weg Richtung Neuhausen unter die Füsse. Ihr Ziel war Smilestones, die Miniaturwelt am Rheinfall. Zwei Wochen vor Eröffnung (24. November 2018) waren von der ersten Welt – diese führt die Besucher im Massstab 1:87 vom Säntis bis zum Rheinfall – geschätzte 95 Prozent fertiggestellt. Beeindruckend türmte sich der Säntis vor uns auf, stolz thront der Munot über der Stadt Schaffhausen, raffinierte Details, man kam aus dem Staunen nicht heraus. Durch die Anlage führten Geschäftsführer René Rüedi und Markus Gysel, Leiter Technik und Betrieb. Fragen zum Werdegang des Unternehmens – von der Idee über die Standortwahl bis hin zu Details der Finanzierung – wurden beantwortet. Und natürlich technische Fragen. Die Fakten der ersten Welt lassen aufhorchen: 350 Häuser und Brü-



cken, 80 Züge, 400 Automobile, 1000 Meter Eisenbahngleise, 15'000 Figuren, 5000 Lampen, 10'000 Meter Kabel. Bald wird der Bau der zweiten Welt in Angriff genommen. Schlussendlich wird auf einer Fläche von sieben Tennisplätzen die grösste überdachte Miniaturwelt der Schweiz stehen.

Firmenanlass in HO?

Firmen, Gruppen und Organisationen haben bei Smilestones die Möglichkeit, auch ausserhalb der Öffnungszeiten einen eigenen Event durchzuführen. Kulinarisch werden die Besucher ganz individuell mit einem Apéro oder einem Catering begleitet.

Anfrage unter event@smilestones.ch



Der Detailreichtum der Anlage ist bemerkenswert.



Imposant: der (noch der Vollendung harrende) Säntis im Alpstein.



Die Leserreise führt auch in die Werkstätten oberhalb der Anlage.



Noch wird an der Anlage gebastelt, geschätzte 95 Prozent sind aber fertig.



Es wird nicht nur zugehört, sondern auch rege fotografiert.

Veranstaltungen

- Modelleisenbahnmarkt** **Reppischtaler Eisenbahnamateure (REA)** | 1. Dezember, 9.00–15.00 Uhr | 8903 Birmensdorf
Fahrbetrieb mit 0-Modellen. Festwirtschaft vorhanden. Im Gemeindezentrum Brüelmatt. <http://reppischtaler.eisenbahn-amateur.ch>
- Dampf in Minusio** **Associazione Ticinese Amici della Ferrovia (ATAF)** | 1. Dezember, 14.00–16.30 Uhr | 6648 Minusio, Mappo
Fahrbetrieb mit Dampf- und Elektroloks in den Spuren 5 und 7½ Zoll. www.ataf.ch
- Occasionsmarkt** **Loki-Spangler** | 1. Dezember, 10.00–15.00 Uhr | 5612 Villmergen, Durisolstrasse 12
Occasionsmarkt für verschiedene Modelleisenbahnartikel und Zubehör, Autos und Lkw. Tel. 056 622 58 33. www.loki-spangler.ch
- Hochwertige Modelle** **Stiftung Eisenbahnsammlung Uster** | 1. Dezember, 14.00–17.00 Uhr | 8610 Uster, Lokremise beim Bahnhof
Die Anlagen der Spurweiten 2m, 1, 0 und 0m sind in Betrieb. Infos unter Tel. 079 673 60 65. www.eisenbahnsammlung.ch
- Tage der offenen Tür** **VSFZ Modelleisenbahnclub Baar** | 1./2. Dezember, 10.00–17.00 Uhr | 6340 Baar, Zugerstrasse 53
Betrieb der Anlage in Spur 0. Für die Verpflegung ist gut gesorgt. Eintritt frei. www.vsfz.ch
- Adventsfahrten** **EMGW Winterthur** | 1./2. Dezember, jeweils ab 10.00 Uhr | 8408 Winterthur-Wülflingen, Strickhof
Modelleisenbahn-Adventsfahrten Spur H0 (ca. 200 Meter Gleis), Modulbau in der Mehrzweckhalle Strickhof. www.emgw.ch
- Fahrtage am Weihnachtsmarkt** **Modelleisenbahn-Club Einsiedeln (MECE)** | 1./2./8./9. Dezember, 13.00–18.00 Uhr | 8840 Einsiedeln
Fahrtage am Einsiedler Weihnachtsmarkt. 0/0m/0e-Anlagen in Betrieb, Beizli. Im Kongresszentrum «Zwei Raben». www.mece.ch
- Offene Tür in Liebefeld** **Klubanlage Eisenbahnfreunde Liebefeld (EFL)** | 1./2. Dezember, 10.00–17.00 Uhr | 3097 Liebefeld, Hessstrasse 11
Fahrbetrieb auf der Klubanlage. Verpflegungsmöglichkeiten vorhanden. Eintritt frei. www.efliebefeld.ch
- Offene Tür in Wittenbach** **Modelleisenbahn-Club Wittenbach/Kronbühl** | 2. Dezember, 9.00–17.00 Uhr | 9300 Wittenbach, Clubhaus MCWK
Fahrbetrieb auf den Anlagen H0, H0m, N, Nm. Occasionsmarkt, Tombola und Festwirtschaft. Eintritt frei. www.mcwk.ch
- Offene Tür in Thun** **Thuner Eisenbahn-Amateure (TEA)** | 2. Dezember, 14.00–17.00 Uhr | 3600 Thun, Betriebsgebäude Bhf. Thun
Öffentlicher Fahrnachmittag anlässlich des Tages der Modelleisenbahn im Klublokal. www.tea-thun.ch
- Modellbahnhof Rothenburg** **Historischer Modellbahnhof Rothenburg** | 2. Dezember, 9.00–16.00 Uhr | 6030 Ebikon, Luzernerstrasse 48
Fahrbetrieb auf dem längsten H0-Modellbahnhof Europas, Rangierspiel Spur 1, Eintritt frei, Kollekte. www.HMBr.ch
- Tag der offenen Tür** **Oberbaselbieter Eisenbahn Amateure Liestal (OEA)** | 2. Dezember, 13.00–18.00 Uhr | 4410 Liestal, Rheinstrasse 43
Öffentlicher Fahrnachmittag auf der Vereinsanlage H0/H0m anlässlich des Internationalen Tages der Modelleisenbahn. www.oea.ch
- Tag der Modelleisenbahn** **Fricktal Eisenbahn-Club (FEC)** | 2. Dezember, 13.30–17.00 Uhr | 5073 Gipf-Oberfrick, Oberstufenzentrum Ebnet
Fahrbetrieb auf unserer H0/H0m/H0e-Anlage, Signal-Bistro, Eintritt frei. www.fec-frick.ch
- Einblick in die Arbeit** **Modulbaufreunde der Rhätischen Bahn** | 2. Dezember, 13.00–17.00 Uhr | 7208 Malans, Rüfegasse 13, beim Signal
Unter dem Motto «Bauen und Fahren» gibt der MF RhB Einblick in seine Arbeit. Kaffee und Kuchen stehen bereit. www.mfrhb.ch
- Tag der offenen Tür** **Basler Eisenbahn-Amateure** | 2. Dezember, 10.00–17.00 Uhr | 4133 Pratteln, Güterstrasse 47
Tag der offenen Tür im Klublokal der Basler Eisenbahn-Amateure im Hof der Fa. Interspiro. www.tramoldtimer-basel.ch/bea
- Tag der offenen Türen** **Modelleisenbahn Club Flawil (MECF)** | 2. Dezember, 14.00–17.00 Uhr | 9230 Flawil, Grundstrasse 7
Zum Tag der Modelleisenbahn öffnet der MECF sein Clublokal. www.mecf.ch

- Chlausfahrt mit Elefant** **Eurovapor Sulgen** | 2. Dezember | 9220 Bischofszell
Fahrten mit der Gottharddampflokomotive Bischofszeller Adventsmarkt. Chlaus und Schmutzli verteilen Chlaussäckli. www.eurovapor.ch
- Sonntags-Apéro** **Modelleisenbahn-Club Olten (MEOC)** | 2./16. Dezember, 10.00–12.00 Uhr | 4600 Olten, Industriestrasse 41
Internationale Dampfzüge und die letzten Modellbahn-Neuheiten 2018. www.meco-olten.ch

Chlousefahrt im Aaretal **Dampfbahn Aaretal** | 6. Dezember, 16.00–20.00 Uhr | 3110 Münsingen, Psychiatriezentrum Dampfbahn und Samichlous, Wagen für Rollstuhlfahrer/innen. Restaurant im Psychiatriezentrum. www.dampfbahn-aaretal.ch

21. Modelleisenbahnbörse **Börse in Ipsach bei Biel** | 8. Dezember, 10.00–15.00 Uhr | 2563 Ipsach, Mehrzweckhalle
21. Modelleisenbahnbörse in Ipsach bei Biel, weitere Infos unter Tel. 079 610 85 64.

Bourse à Epalinges **23^e Bourse de jouets** | 8 décembre, 9h30 à 15h00 | 1066 Epalinges, Grande Salle
Bourse de jouets et de modèles réduits du Jorat. Entrée: CHF 5.–, enfants: gratuit. Tél. 021 653 07 23, 079 505 29 10

Nostalgiefahrt **VHE-Emmental** | 8. Dezember, ab 14.00 Uhr | 4950 Huttwil, Depot
Fahrt mit festlich geschmücktem Dampfzug zum Samichlous, ab Huttwil. Es wird für das leibliche Wohl gesorgt. www.vhe-emmental.ch

Eröffnung in Kilchberg **Modelleisenbahn Club Riehen (MCR)** | 8. Dezember, 10.00–17.00 Uhr | 4125 Riehen BS, Schulhaus Erlenstrasse Tag der offenen Tür, Betrieb auf unserer HO- und H0m-Anlage. Getränke und Kuchen, Eintritt gratis. www.mec-riehen.ch

Tag der offenen Tür **Modelleisenbahn-Club Basel (MCB)** | 8./9. Dezember, 14–17 Uhr und 10–17 Uhr | 4000 Basel Tag der offenen Tür im Clubheim des MCB, Elsässerstrasse 2a beim St.-Johanns-Tor (Tram Nr. 11). www.mcb-bs.ch

Fahrbetrieb in Wil **Modelleisenbahn Klub Wil (MEKW)** | 8./9./15./16. Dezember | 9500 Wil SG, Hofbergstrasse 13a
70 Jahre Modellbau beim MEKW mit Kompositionen mit Eigenbaumodellen von 1948 bis heute. www.mekw.ch

Märlidampf in Stein am Rhein **Steiner Liliput Bahn (SLB)** | 8./9./15./16./22./23. Dezember, 13.00–17.00 Uhr | 8260 Stein am Rhein
Märlidampf in der Märlistadt Stein am Rhein. Fahrbetrieb nur bei trockener Witterung. www.steinerliliputbahn.ch

Modellbahnbörse Köniz **Könizer Eisenbahnklub (KEK)** | 9. Dezember, 10.00–15.00 Uhr | 3098 Köniz, Oberstufenzentrum
Alle Klubanlagen in Betrieb von 13.00 bis 16.00 Uhr, Verpflegungsmöglichkeiten vorhanden. www.mykek.ch

Grosse Spielzeugbörse **Spielzeugbörse Stadt Zürich** | 9. Dezember, 10.00–15.00 Uhr | 8045 Zürich, Uetlibergstrasse 341
Modelleisenbahnen und Autos sowie Zubehör im Kongresszentrum Schützenhaus Albisgüetli. Tel. 052 364 04 44

Wolfhuuser Bahn **Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz (DSF)** | 9. Dezember, ab 11.00 Uhr | 8633 Wolfhausen
Mit der «Wolfhuuser Bahn» zum «Weihnachtsmarkt» im Ritterhaus auf der ehemaligen UeBB-Strecke. www.dsf-koblenz.ch

Erlebnis Modelleisenbahn **MF am oberen Neckar e.V.** | 9./16./23./26. Dezember, 10.00–17.00 Uhr | 78054 Villingen-Schwenningen (D)
Präsentation N-Modulanlage nach US-Vorbild (im Aufbau) sowie neue stationäre HO-Anlage. www.modelleisenbahnfreunde.de

Adventsfahren **Brugger Modelleisenbahn-Club (BMC)** | 15./16. Dezember, 12.00–17.00 Uhr | 5200 Brugg, Untere Hofstatt 4
Parallel zum Brugger Weihnachtsmarkt zeigt der BMC seine grosse Spur-0-Anlage und sein Tinplate-Stübli. www.bmc-brugg.ch

Tag der offenen Tür **Modelleisenbahn-Club Baar (MEB)** | 22.–24. Dezember, 10.00–17.00 Uhr | 6340 Baar/Blickensdorf, Waldmannhalle
Wir öffnen traditionsgemäß unsere Türen, um den Stand unserer Arbeiten zu zeigen. Eintritt frei. www.mebar.ch

Train des Fêtes **Le réseau de trains miniatures PASSION Ilm** | 28 décembre au 6 janvier, 10h00 à 18h00 | 1844 Villeneuve
Le réseau de trains miniatures PASSION Ilm sera installé pour les fêtes de fin d'année à la salle de la Tronchenaz. jm.mayor@bluemail.ch

Ausstellung **Moduleisenbahner des Elternvereins Niedergösgen** | 28./29. Dezember, ab 13.00 und 9.30 Uhr | 5013 Niedergösgen, MZH Inseli
Moduleisenbahn-Ausstellung in den Spuren HO, H0n3 und N. Eintritt frei. www.modulbahner.ch

Historische Gotthardbahn **IG Gotthardbahn** | 29. Dezember, 12.00–16.00 Uhr | 6487 Göschenen
Ausstellung von historischen Bildern und Plänen der GB und Modellbahn mit zeitepochegerechten Fahrzeugen. www.ig-gotthardbahn.ch

Erlebniswelt Toggenburg **5 Ausstellungen unter einem Dach** | Ganzjährig, jeweils Mi., Sa. und So. | 9620 Lichtensteig, Thurstrasse 2
Europas grösste Spiel- und Hobbyeisenbahn in Spur 0. Kinderecke und Bistro. www.erlebniswelttogenburg.ch

Modellbahn für Kinder **Modellbahn-Treff** | Ganzjährig, Mi. und Sa., 13.30–18.00 Uhr | 8344 Bäretswil, Zelglistrasse 26
Für 8- bis 14-Jährige aus der Region Zürich Oberland, Spur N, Anmeldung erforderlich. www.modellbahn-treff.ch

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungsmeldungen für die Ausgabe LOKI 1 | 2019 bis spätestens 28. November 2018 an veranstaltungen@loki.ch.

Szenen-News

Der Dezember-Monatszug auf dem Käserberg

TGV – der einst schnellste Zug der Welt

Im Herbst 1981 begann zwischen Paris und Lyon das TGV-Zeitalter. Noch im gleichen Jahr bekam Genf Anschluss ans TGV-Netz. Dank acht (ab 1986 neun) Schweiz-tauglichen Zügen profitierte Lausanne ab 1984 und Bern ab 1987 vom damals schnellsten Zug der Welt. Destinationen wie Brig, Interlaken und Zürich folgten. Die Bahnen Frankreichs (SNCF) und der Schweiz (SBB) gründeten 1993 ein Groupement d'intérêt économique. Die Anteile wurden in Zügen eingebracht. So kam der Zug 112 am 1. Dezember 1993 ins SBB-Eigentum und erhielt das SBB-Logo. Die Rame 112 mit Namen und Wappen der Stadt Lausanne erhielt 1998 das blaue Kleid von Lyria. Schon 2012 schied sie aus. Einer der beiden Führerstände gelangte ins Verkehrshaus der Schweiz.

CFK



TGV 112, 2,8–6,45 MW, 386 Plätze, total 389 t, V/max 270 km/h.

Foto: CFK

Am 2. Dezember ist Tag der Modelleisenbahn

Grosser Tag für die kleine Eisenbahn



Tag der Modelleisenbahn

2. Dezember

In unserer digitalen Welt, die längst auch die Kinderzimmer beherrscht, ist es dringend an der Zeit, der Modelleisenbahn die Anerkennung auszusprechen, die ihr längst gebührt – als kreatives, lebensnahe und pädagogisches Spielzeug und als künstlerisch wertvolles und technisch anspruchsvolles Hobby. Der internationale Tag der Modelleisenbahn am 2. Dezember 2018 soll mithelfen, die kleinen Bahnen wieder mehr ins Blickfeld der Menschen zu bringen. An diesem Datum und dem darauffolgenden Wochenende gehen weltweit Bahnen in Miniaturformat in Betrieb, öffnen Modellbahnanlagen ihre Pforten

und werden Ausstellungen organisiert. Die kleine Eisenbahn soll einen riesengrossen Bahnhof bekommen. Initianten sind die TV-Sendereihe Eisenbahn-Romantik, der europäische Verband MOROP (mit allen Mitgliedsverbänden). Unterstützer sind so namhafte Hersteller wie Brawa, Faller, Fleischmann, Märklin, Nohr, Roco und Viessmann. Der Partner des Tages der Modelleisenbahn 2018 ist Smilestones. Die Miniaturwelt in Neuhausen am Rheinfall spendet den Hauptpreis beim Gewinnspiel.

Auch in der Schweiz finden Events statt, zum Beispiel in Niederhasli ZH. Der Freifachkurs «Modellbahn in der Schule» präsentiert die von Dritt- bis Sechsklässlern gebauten Module in einer 20 Meter langen Anlage. Es werden vier Anlagen in der Turnhalle (Im Hecht 176-178, 8155 Niederhasli) ausgestellt: Spur IIm, Playmobil, Spur 1 und Märklin-H0. Es wird analog und digital mit Smartphones gefahren. Zudem

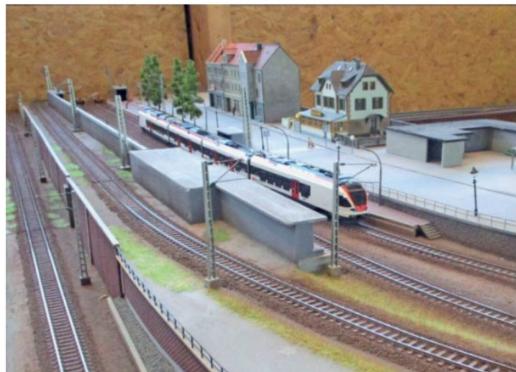
erleben die Kinder alle Aktivitäten zu den Themen Planen, Bauen und Spielen. Wieder beim Tag der Modelleisenbahn 2018 dabei sind auch die Eisenbahn-Freunde Hegau, Singen, und zwar im Bahnhof Ramsen SH (Ramsen Petersburg, 8262 Ramsen) mit einer LGB-Tischanlage und einer Vorwinter-H0-Anlage. Und in einem DDR-Postwagen stehen eine H0- und eine H0e-Anlage. Bei den Modulbahnfreunden der Rhätischen Bahn schliesslich können Besucher unter dem Motto «Bauen und Fahren» den Fahrbetrieb auf einer Modulanlage (Rüfegasse 13, 7208 Malans) bewundern, den Mitgliedern beim Bauen von Modulen über die Schultern blicken und bei einer vom Verein offerierten Tasse Kaffee zusammen mit einem Stück Kuchen im Gespräch mit den Vereinsmitgliedern die Faszination dieses Hobbys erleben.

TDM

www.tag-der-modelleisenbahn.de

Grosse Modelleisenbahn-Ausstellung und Börse in Bartenheim am 3. und 4. November 2018

Train miniature 3 frontières heizte ein



Die HO-Modulanlage des MEC aus Lörrach überzeugt mit langen Strecken.



Foto: TM3f

Detail der Sundgau-HO-Modulanlage von Pierre Fritschy aus Blotzheim.

Der im Dreiländereck Schweiz-Frankreich-Deutschland ansässige Modelleisenbahnverein tm3f mit Sitz in Michelbach le Haut (F) hat am Wochenende vom 3. und 4. November 1100 Besuchern mannigfaltige Topanlagen mit einem ausgedehnten Börsenplatz bieten können. Nun schon zum achten Mal präsentierte der Verein im Sportzentrum Espace 2000, einer Halle von 1200 Quadratmetern in Bartenheim, eine der grössten Veranstaltungen ihrer Art im Dreiländereck. Die Vielfalt der Impressionen ist begründet in den jahrelangen Erfahrungen, die der Verein in der Ausrichtung von Veranstaltungen in dieser Größenordnung hat. Tauchen Sie mit uns ein in die Faszination unseres Hobbys. Künftig sollte man die Gelegenheit nicht verpassen, wenn es wieder heisst «TM3f heizt ein». Interessierte können sich gerne in Frankreich unter der Telefonnummer 0033 3 89 62 10 82 oder in Deutschland unter 0049 762 268 431 20 an den Verein wenden.

TM3f



Auf der Ausstellungs- und Börsenfläche in Bartenheim konnten die Besucher stundenlang verweilen.



Die Anlage von Trains miniatures de l'Ornois (TMO) im Massstab 1:87.



Hier fühlt man sich in das Frankreich der 1930er-Jahre zurückversetzt.

Börse

Verschiedenes

Gratis abzugeben: 3 Alu-Glas-Vitrinen

für Spur HO, 0, Ilm. Muss abgeholt werden.
S. Züger, chemin de Bluets 3, 1009 Pully,
Tel. 021 729 71 32

Literatur: N-Bahn-Magazin Jahrgang 16/17,
Fr. 40.–.

De Gian Sergio, Sägiweg 4, 9213 Hauptwil,
Tel. 071 422 53 91, sergio.decian@bluewin.ch

Literatur: LOKI-Sammlungen ab Jahrgang 1996
bis heute.

Gsponer Max, Moosstrasse 29, 6280 Hochdorf,
Tel. 079 229 73 20, max.gsponer@elgi-plan.ch

Zubehör: Verkaufe Zentrale Müt MC2004,
Handregler HC 10, Besetzmelder,
Schaltmodule, Booster 2 x 15V 3A.
Büchi Jürg, Kirchackerstrasse 5c, 8405 Winterthur,
juergbuechi5@gmail.com

LOKI DEPOT HORW

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

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

MODELLBAHN-UND SPIEL- ZEUGBÖRSE, 2553 SAFNERN

Grosser Saal **RESTAURANT STERNEN**
Hauptstrasse 64, 2553 Safnern.

**Samstag, 26. Januar 2019
(10.00–15.00 Uhr)**

Eintritt: CHF 5.– (Kinder bis 16 Jahre gratis)
Parkplätze beim Restaurant vorhanden
Gute Zufahrt per Autobahn aus allen Richtungen.
ÖV: AB HB Biel/Bienne: Buslinie 72
(Haltestelle direkt vor dem Rest. Sternen)

Auskunft/Tischreservierungen:
Mobile 079 387 92 16, E-Mail: romeo62@gmx.ch

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

H/H0/H0M Suche Spur N + H0 + H0M,
auch ganze Sammlungen. Sofortige Abholung
und Barzahlung.
Zeno Stirnemann, Hofacherstrasse 1, 8637 Laupen,
Tel. 055 534 67 34, Mobile 079 335 20 69,
stirnemannz@windowslive.com

H0 Suche Ae 8/8 Nina AC Hag.
Telefon 056 245 45 30

H0M Gesucht: DFB/FO-Bausatz der
Steffenbachbrücke von Ferro-Suisse.
Preis nach Absprache und Zustand.
Martin Sieber, Staldenstrasse 14,
8102 Oberengstringen, Tel. 044 750 37 25,
martin.sieber@bluewin.ch

Verkaufen

Spur N Ca. 100 P- + Güterwagen, ca. 10 Loks
und Triebzüge. Meist SBB-Modelle. Topzu-
stand. Bahnzubehör, Literatur, Werkzeuge.
Sehr attraktive Preise. Liste verlangen.
Frik Roberto, Fuchsloch 4 B, 6317 Oberwil bei Zug,
Tel. 041 711 06 08, roberto@frik.ch

Spur N Vetsch: Ce 6/8, Köfferlilok, braun.
Bärlocher Paul, Mühlstrasse 17, 9240 Uzwil,
Tel. 071 393 47 40 ab 18.00, paul.baerlocher@gmx.ch

Spur N Lemaco: Ae 4/6, Vitrinenmodell.
Hugi Franz, Bahnhofstrasse 6, 3126 Kaufdorf,
Tel. 031 352 96 37, Fax 031 352 96 37,
franzhuegli@bluewin.ch

Spur HO Modellbau Märklin, Linda D.
Tel. 0049 1747 70 55 44

Spur HO Zu verkaufen: Trix-Express-Güter-
und -Personenwagen.
Hans Zwinggi, Telefon 071 669 21 52

Spur O Verkaufe: Fuligurex SBB Ae 4/6,
Fr. 1350.–. SBB Ae 6/6 Genf, Fr. 3100.–.
SBB Ce 6/8 braun, Fr. 21250.–. SBB C5/6
Elefant, Fr. 2600.–. Lemaco A/e 4/7,
Fr. 2950.–. W. Rohr Churchill, Fr. 2750.–.
Walther Kurt, Eywald 691, 3154 Rueschegg-Heubach,
Tel. 031 738 87 58, Fax 031 738 87 58,
margakurtwalther@gmail.com

Börseneintrag aufgeben

www.loki.ch → Service → Börse, oder eine
Word-Datei an inserate@staempfli.com.
Für Rückfragen: Mario Dubach unter
Tel. 031 300 63 89 oder inserate@staempfli.com.

Insertionsschluss

für Börseninserate
in der LOKI 1 | 2019:
Freitag, 23. November 2018

TRAINMASTER BY WERNER MEER US-RAILROAD-SHOP

Hochweidstr. 3 CH-8802 KILCHBERG
Tel. +41-44-715-3666 Fax +41-44-715-3660
E-Mail: trainmaster@bluewin.ch
Jeden Samstag 13.00-17.00

Come to our Christmas Sale

41 Years Trainmaster

Nur im Dezember ist am **Samstag** von
10.00-12.00 und 13.00-17.00 h geöffnet.
Viele Angebote mit 10-60 %! Athearn,
Walthers, DVD's mit 50 %, Bücher, viele
Kommissions-Modelle, alles online
2019 Walthers Katalog in Z/N/HO.
Homepage: * * www.trainmaster.ch * *

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



Landschaftsbaukurs

23. / 24. November 2018
Felsen - Begrasen - Wälder

Wir freuen uns auf Ihre Anmeldung!

IHR MODELLBAHN-SPEZIALIST
WWW.HESS-MODELLBAHNEN.CH

Exklusive Schweizer Sondermodelle im Maßstab H0 - Nur bei uns erhältlich!



Exact-Train 20443
SBB Gbs Epoche V/VI € 46,95



Exact-Train 20444
Sersa Gbs Epoche V/VI € 46,95



Artitec 387.369
Gotthard-Postkutsche € 44,95

Markt 9-15
D - 52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13
info@huenerbein.de
www.huenerbein.de



Leserseite

Leserbrief von Arthur Hintermann zum Leserbrief von Mauro Zecchetto in der LOKI 10/2018 Editorial «Schon wieder RhB?» schlägt Wellen

Sehr geehrter Herr Zecchetto,
sehr geehrte Herren Tamassy und Roth

Vielen Dank für diesen Leserbrief. Auch bei mir kommen immer wieder die Gedanken, wenn ich Hefte lese oder an Ausstellungen bin: «Schon wieder RhB/FO» (Anm. d. Red.: siehe Editorial LOKI 7-8 | 2018). Dabei gäbe es doch noch so viele andere Bahngesellschaften oder -sujets im In- oder Ausland. Auch normalspurig sieht man sehr wenige Modelle von kleineren Privatbahnen. Auch eine «private Privatbahn» (fiktive Bahn) ist immer sehenswert. Dann kann nämlich der Modellbahner seine Wünsche und Ideen ausleben. Da denke ich immer gerne an die Skizzen und Zeichnungen von «Loisel» zurück. Als bekennender Schmalspur-Fan freue ich mich immer, wenn es auf einer schönen Anlage (egal welcher Spurgrösse)

eine Feldbahn (Sandgrube, Ziegelei ...) oder schmalspurige Nebenbahn (nicht unbedingt RhB :D) zu bestaunen gibt. Meistens betrachte ich diese dann intensiver als den Rest der Anlage.

Auch bei mir gilt: Es fährt, was mir gefällt und Freude macht. Ich weiss, dass meine «private Privatbahn» nicht bei allen Modellbahnhern helle Freude auslöst, auch weil die Modelle kein direktes Vorbild haben. Bei Modellen sollten für mich die Proportionen stimmen, und ob es die Bahn «so hätte geben können». Die Modellbahn sollte doch Freude machen und nicht eine todernste Sache sein. Ich hoffe, dass ich das mit meiner Modulanlage erreicht habe. In Hochdorf haben auf jeden Fall alle, die sie gefahren sind und die gestellten Aufgaben erledigt haben, sehr viel Spass gehabt. Meine Modelle wurden ja in der LOKI

schn vorgestellt (die gelben). Auch über die Modulanlage bin ich dabei, einen Bericht zu erstellen. Das habe ich Hans Roth schon zugesichert. Auch über Wagen, die meistens aus Umbauten entstehen, könnten ich mal einen Bericht schreiben.

Herr Zecchetto, sicher sind Sie mit Ihrer Meinung nicht alleine. Sie haben es ja schon geschrieben. Ich weiss nur nicht, wie gross der «Haufen» ist. Wir sollten uns aber nicht beirren lassen und unsere Träume ausleben. Ich hoffe, Ihr Aufruf (Anm. d. Red.: LOKI-Aufruf, Modellanlagen zwecks Reportage bei uns zu melden) trägt Früchte und wir sehen in nächster Zeit einige interessante Berichte aus vielleicht versteckten Bastelräumen.

Mit freundlichen Modellbahner-Grüssen
Thuri Hintermann

Die Lieblingsbahngesellschaften der LOKI-Facebook-Community Sie haben abgestimmt: RhB vor BLS und SBB

Wer sich in Social-Media-Gefilden rumtreibt, kennt das sicher: Während gewisse Posts von der Community links liegen gelassen werden, schießt bei anderen die Anzahl der Likes und Kommentare durch die Decke. So geschehen bei einem Facebook-Eintrag vom LOKI-Team. Am 25. Oktober 2018 haben wir gefragt: «Jeder hat seine Lieblingsbahngesellschaft. Welches ist deine?» Die Anzahl Likes, Oh-Emojis und Herzchen betrug per 7. November knapp über 100. Nicht schlecht. Wirklich aussergewöhnlich war aber die Anzahl Kommentare: 43. Nicht ganz überraschend hatten die Bündner die Nase vorne, die RhB wurde per 7. November insgesamt 14-mal genannt. Mit acht Nennungen rangierte die BLS auf Platz zwei, die SBB mit fünf auf dem dritten Rang. Jeweils dreimal als Lieblingsbahngesellschaft bezeichnet wurden die SOB und die FO. Dahinter folgte eine lange Reihe von Gesellschaften mit zwei oder nur einer Nennung. Interessant: Auch aus Schweizer Sicht eher exotische Gesellschaften



ten sind unserer Facebook-Community ans Herz gewachsen. Zwei Nennungen haben erhalten: RM, Rigibahn, MGB. Einmal als Lieblingsgesellschaft wurden bezeichnet: Schwäbische Alb Bahn, Denver and Rio Grande Western Railroad, EBT, Dampfbahn Gotthard Bergstrecken, Union Pacific Rail-

road, Santa Fe, Bodensee-Toggenburg, AG2. ch, Talyllyn Railway, Kent & North Wales Light Railway, LSE, Appenzeller Bahnen, MOB, Romney, Hythe and Dymchurch Railway, Birsigthalbahn, RBS, ZT

www.facebook.com/lokimagazin



Bahn aktuell

Stromer hilft
Dampfer



Foto: Tibert Keller

Der 9. November 2018 war für die Projektgruppe RHÆTIA ein wichtiger Tag: In Anwesenheit von RhB-Direktor Renato Fasciati, den Präsidenten der Bündner Bahnhvereine sowie Gästen des RhB-Clubs und aus den Rängen der FairFotografen samt Medienvertretern wurde die Werbelok Ge 4/4^{II} 616 «Filisur» zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgestellt.

Die Spendenlok ist ein zentrales Element für die Spendenaktion, wird doch die Sammlaktion mit ihr in Graubünden publik gemacht. Die Projektgruppe RHÆTIA möchte mit kreativen Events und Aktionen selbst möglichst viel Geld sammeln und gleichzeitig auf die Bündner Kulturbahn aufmerksam machen.

Wie RhB-Direktor Renato Fasciati in seiner Rede mitteilte, ist die Spendenlok vor allem auch als Wertschätzung seitens der RhB für die Bemühungen und das grosse Engagement der Vereine für das historische Erbe zu verstehen. Die RhB sei glücklich, auf die Unterstützung dieser Ehrenamtlichen zählen zu dürfen.

Die Projektgruppe RHÆTIA schätzt diesen Einsatz sehr, wie Christian Meyer als Leiter der Gruppe und Präsident des Vereins Dampffreunde der RhB seinerseits bekundete, und freut sich auf die Mithilfe aus den anderen Partnervereinen.

Michaela Rapp ist die Grafikerin der Spendenlok. Sie erläuterte das Designkonzept der Werbelok. Der Blickfang ist eine Typenskizze der Lok von Wolfgang Finke. Der Spendenzähler soll laufend aktualisiert werden. Jedes Mal, wenn wieder 50 000 Franken einbezahlt wurden, wird die Lok um ein Kohlebrikett ergänzt, bis der weisse Balken voll ist. Es ist bemerkenswert, dass der Verein Dampffreunde der RhB seit 2014 schon rund 150 000 Franken sammeln konnte, was somit drei Brieketts ausmacht.

Im Nachgang zum Rollout servierte das Cateringteam des Vereins Dampffreunde der RhB in der «Allegra-Halle» einen von historic RhB mitgesponserten Apéro zwischen der Werbelok, der Dampflok RHÆTIA sowie den Wagen C 2012 (1889) und F 4004 (1897) des Clubs 1889; Letztere stammen wie die RHÆTIA aus der Gründerzeit der RhB. Es war eine Atmosphäre für angeregte Diskussionen.

PGR



Die neue Werbelok umgarnt von RhB-Fahrzeugen aus der Anfangszeit der Bahngeschichte.



Die neu gestaltete Ge 4/4^{II} 616 «Filisur» in ihrer ganzen Pracht am 11. November 2018 in Trin.



Bei schönster Stimmung wird die neue Werbelok in Landquart dem Publikum präsentiert.

Mehr Infos zum Projekt: www.rhaetia1.ch

Oldtimer einmal anders präsentiert

Fotos: Georg Trüb



Am 6. Oktober 2018 gab es für Eisenbahnfans einen langen Samstag. Nebst den öffentlichen Fitnessfahrten am Morgen und der Depotführung am Nachmittag veranstalte das SBB-Historic-Team Erstfeld eine besondere Fotonacht. Ab 19 Uhr boten sich den Eisenbahnfotografen die dort stationierten Lokomotiven in besonderem Licht und spezieller Stimmung zum Fotografieren an, sei es nur mit Stirnbeleuchtung, mit der roten Warnbeleuchtung der eingeschalteten Fahrleitung oder mit ganz besonderem Laserlicht. Dieser Anlass zeigt deutlich, dass man mit Kreativität historische Fahrzeuge auch anders in den Fokus bringen kann.

HRo

In der Erstfelder Depothalle wurden mittels verschiedener Effekte Loks fotogerecht präsentiert.

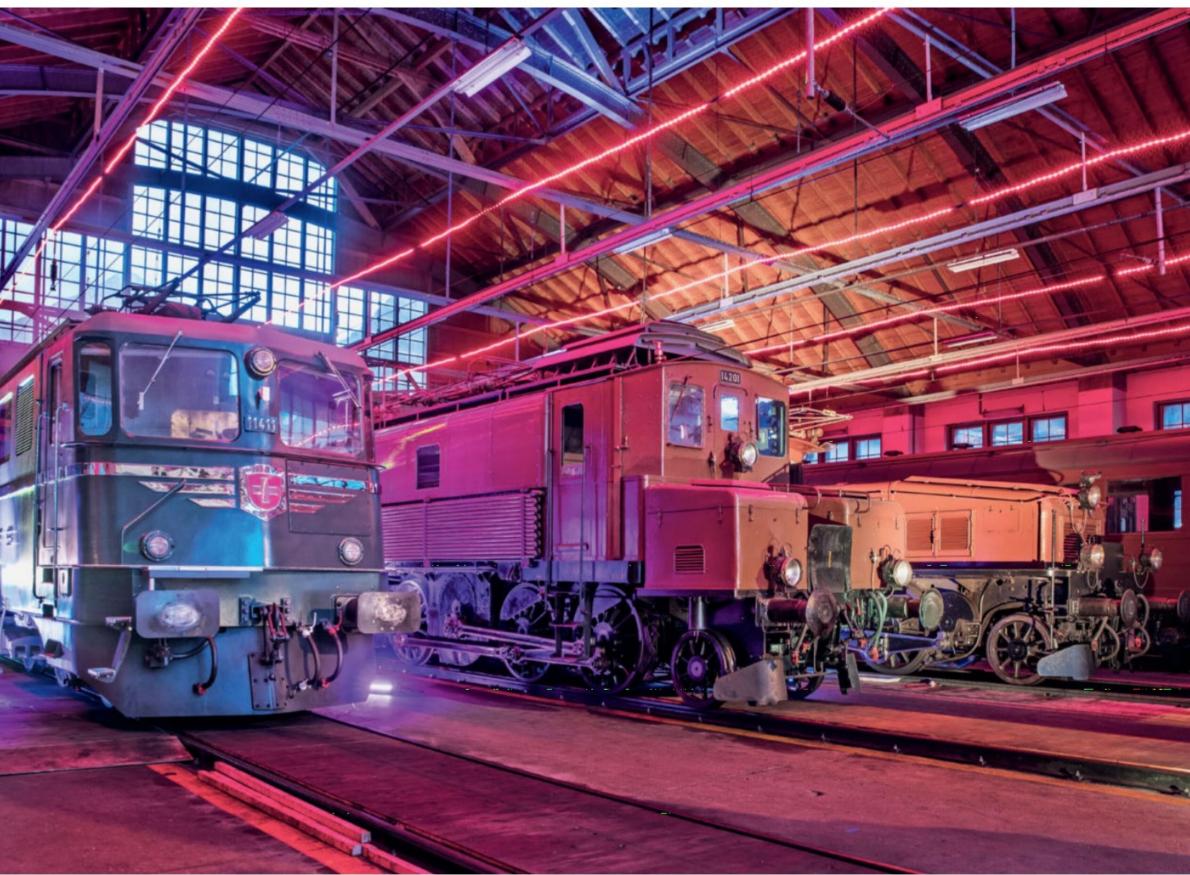


Foto: Dominik Gurtner



Bäremutz auf Berner Strecke

Nach einer längeren Ausleihe an die BLS AG verkehrte der Berner LRZ08 «Bäremutz» anlässlich einer Übungsfahrt am 25. Oktober 2018 von Ostermundigen nach Schwarzenburg und zurück.

Foto: Tibert Keller



Seltener Zug bei Tageslicht unterwegs

Dem grundsätzlich nur in der Nacht verkehrenden Extrazug des Schweizer Nationalzirkus Knie konnte man am 5. November 2018 beim Transfer von Fribourg nach Zug wieder einmal tagsüber begegnen, hier zwischen Rotkreuz und Cham.

Foto: Tibert Keller



ZKE-Anlagen neu von WRS geeicht

Die Eichfahrten der ZKE-Anlagen auf den SBB-Infrastrukturen wurden 2018 neu durch Widmer Rail Services AG (WRS) statt die SBB selber durchgeführt, wie zwischen Cornaux und Biel mit WRS Re 430 112 und Ae 1042 007 am 24. Oktober 2018.



SBB-Cargolok vor Fussballfansonderzug

Am 25. Oktober 2018 verkehrte ein Fussballfanzug von Bayer Leverkusen nach Zürich. Der von der deutschen Centralbahn organisierte und durch WRS beförderte Zug wurde mit einer gemieteten Re 482 019-7 bespannt.



Herbstfahrt über den Oberalppass

Am 6. Oktober 2018 fand eine weitere historische Fahrt der MGBahn historic statt. Die Fahrt mit der Ex-FO HGe 4/4' 36 und den DFB-Wagen führte von Andermatt nach Disentis und zurück.



Und sie fahren und fahren ...

Totgeglaubte leben länger: So lange die neuen Twindexx-Züge der SBB nicht ins Rollen kommen, so lange können auch EW-I-Pendelzüge beobachtet werden, wie hier am 1. November 2018 bei St-Saphorin mit zwei Re 420.

Foto: Urs Aeschlimann



Gemischtes Doppel beim RBS

Während der Streckensperre Worbblaufen–Bern vom 28. bis 30. September verkehrten auf der Linie S8 zwischen Worbblaufen und Solothurn neben vier Doppeltraktionen NExT auch drei Mischtraktionen Secunda/NExT, wie hier am 30. September 2018 bei Solothurn.

Foto: Julian Ryf



Fotofahrten auf der Berninalinie

Am 20. und 21. Oktober 2018 fanden auf dem Netz der RhB die ersten Fotofahrten extra für Fairfotografen statt. Am Bernina wurde für die Fotofahrt ein Zug mit dem ABe 4/4 I 30 zusammengestellt, welcher meistens nur in Kombination mit seinem Schwestertriebwagen 34 unterwegs ist.

Foto: André Niederberger



Gastronomiezug ab 2019 am Gotthard

Unter dem Label «Classic Train» sollen 2019 auf der Gotthardbergstrecke Gastronomiezüge verkehren. Das entsprechende Rollmaterial von Schorno-Locomotive-Management (SLM) wurde am 9. November 2018 von Winterthur nach Göschenen überführt.

Verschiedenes aus der Welt der Re 425

Foto: Julian Ryf



Anlässlich der Rübenkampagne 2018 zahlreicher Schweizer Privatbahnen wurde die Re 425 191 an die Chemins de fer du Jura (CJ) vermietet und erhielt für eine sehr kurze Zeitspanne eigens die CJ-Anschriften.

Foto: Julian Ryf



Das Gleisbauunternehmen Sersa hat für den Zuckerrübenverkehr in der Westschweiz unter anderem zwei BLS Re 425 angemietet. Hier am 23. Oktober 2018 bei der Vorbeifahrt in Busswil.

Foto: Tibert Keller



Am 24. Oktober 2018 erfolgte die Überfuhr einer weiteren Abbruchkandidatin der BLS: der Re 425 164. Im Sandwich der Nr. 174 und 191 erfolgte die Fahrt Bönigen–Luzern zum Abbruch in Waldibrücke, hier bei Zäziwil.

Foto: Hans Roth



Wegen eines Personenunfalls im Aaretal wurde der Güterzug, bespannt mit der Re 425 173 von Domodossola nach Mulhouse am 29. September 2018, kurzfristig über die BLS-Regionallinie Thun–Burgdorf umgeleitet.

Das besondere Bild zum Schluss



Am 4. November 2018 fand in Genf das Festival trams historique statt. Auf drei-Linien wurde ein Stundentakt mit historischen Fahrzeugen angeboten.



ABD 133 und X 9004 der Bodensee-Toggenburg-Bahn in Spur H0

Umbau von Ostschweizer Umbauwagen hoch zwei

Immer wieder faszinieren die Umbautätigkeiten von einstigen Schweizer Privatbahnen. Mit knappen Budgets haben sie aus bestehendem Rollmaterial «moderne» Fahrzeuge gebaut, so auch die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT). Inspiriert durch Gespräche, Austausche und plötzlich aufgetauchte Fotos hat sich Markus Schälli einem weiteren Schienenfahrzeug-Einzelgänger gewidmet.

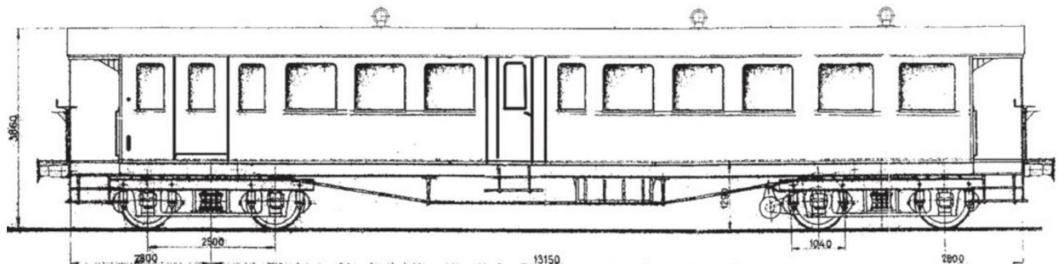
Von Markus Schälli (Text und Fotos)

Ich habe eine Liste, auf die ich meine Modellbauideen schreibe. Früher war es lediglich ein Fresszettel, der dann ein bis zwei Jahre an der Wand hing und dann wieder durch einen neuen ersetzt wurde. Hergestellte Modelle wurden durchgestrichen und das Fertigstellungsdatum draufgeschrieben. Seit einigen Jahren dient ein Word-Dokument demselben Zweck. Aus welchem Grund der Wagen ABD 133 den Weg auf dieses Dokument fand, weiß ich wirklich nicht mehr. Am wahrscheinlichsten scheint mir, dass es ein Bild war. Ein anderer Grund könnte sein, dass mir für vorbildgerechte Kompositionen immer wieder Gepäckwagen oder ein Erstklassabteil



Vorbindaufnahme des Wagens. Er ist abgestellt und wartet bereits auf den nächsten Umbau.

Foto: Sammlung Markus Schälli



Typenskizze des BT-Personenwagens ABD 133 im letzten Bauzustand als Reisezugwagen.

Skizze: Sammlung Markus Schäli

fehlten. Diese beiden Kriterien erfüllte dieser Wagen gleich in einem. Somit sind wir auch gleich bei meiner Vermutung bezüglich seiner Entstehung bei der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT).

Das Vorbild

Der ursprüngliche Wagen BCF4 133 entstand 1943 auf den beiden Zweiachsern C 451 (eh. JN C 428) und C 454 (eh. JN C 431). In den Jahren 1942 bis 1947 baute die BT in der eigenen Werkstätte insgesamt acht Zweiachser zu Vierachsern der leichten Bauart um. Die BT besass zu dieser Zeit bereits die beiden Wagen BCF4 131 und 132, die 1932 aus den beiden Benzintriebwagen BCFm2/4 31 und 32 entstanden waren und 1943 umgezeichnet wurden. Die Situation damals war alles andere als rosig: Es mangelte an Rohstoff und sicher auch an Geld, um neues, zeitgemäßes Rollmaterial, sprich Vierachser, zu kaufen. So baute man eben aus 41 Jahre alten Zweiachsern «moderne» Vierachser. Es heisst auch, man habe nur Einzelteile verwendet. Ich vermute, dass es nur Wagenwände, Fenster und Bänke im Innern waren. Das Chassis und die Drehgestelle waren «neu». Interessant ist, dass die Drehgestelle die gleichen sind wie bei den beiden Benzintriebwagen. Woher man diese Drehgestelle gezaubert hat, entzieht sich meiner Kenntnis. Interessant ist auch, dass sie Speichenräder enthielten, was doch für einen Vierachser eher ungewöhnlich ist. Bis Ende der 1950er-Jahre hatten die Wagen die alte gelbe Bodensee-Toggenburg-Bahn-Beschriftung mit den runden speziellen Buchstaben. Mit dem Kauf der Hochleistungspendelzüge und dem neuen EW-I-Rollmaterial wurden sie nur noch in untergeordneten Diensten eingesetzt. So etwa in den Abonnementzügen Herisau (Degersheim)-St. Gallen.

Hans Waldburger nannte diese Züge auch Bürolisten-Züge. Er hat in seiner Jugend erlebt, dass diese Züge bei Triebfahrzeugmangel sogar von der «Eva» Ce 4/4 gezogen wurden. Mit der Anschaffung der grünen EW I B 361-366 im Jahre 1968 und der BD 511-518 im Jahre 1971 war dann die Zeit dieser Wagen endgültig abgelaufen. Der ABD 133 überlebte allerdings, 1969 wurde er in den Unterkunftswagen X 9004 umgebaut. Für heutige Ohren eine gewöhnungsbedürftige Bezeichnung, fahrende Kantine wäre passender. Die seitlichen Türen wurden mit Blechen verschlossen, und im Erstklassabteil des Wagens wurde eine Küche eingebaut. Sehr wahrscheinlich stammte diese aus einem der beiden abgebrochenen Br4ü 351 oder 353. Im ehemaligen Gepäckabteil wurde eine Garderobe eingerichtet, in der sich die hungrigen Kunden umziehen konnten. Wie man vom Plan entnehmen kann, wurden auch einige Fenster verschoben oder durch kleinere ersetzt, damit man Platz für die Garderobenschränke hatte. Über der Küche wurde

auch eine neue Deckenlüftung eingebaut, andere im Wagen wurden geschlossen. Diese Rottenküche versorgte das BT-Personal, wenn es irgendwo für den Unterhalt der Strecke unterwegs war und war sehr beliebt. Dies wird wohl eher am guten Essen der Köchinnen und weniger am Wagen gelegen haben.

1990 schliesslich wurde dieser Wagen durch den Mannschaftswagen Xas 80 62 98-32 254 ersetzt. Dieser Wagen wiederum ist der ehemalige WR 450 der BT, der zwischenzeitlich bei der BLS war und kürzlich abgebrochen worden ist. Diese Wagen waren immer zusammen mit dem Rüstwagen X 283 unterwegs. Darin wurden die Werkzeuge versorgt.

Ich meinerseits traf den X 9004 1991 abgestellt in Herisau. Sehr wahrscheinlich wurde er bald darauf abgebrochen. Auf meinem Bild erkennt man, dass dieser Wagen nochmals umgebaut wurde. Er hat nämlich seine offenen Plattformen verloren und geschlossene Eingänge erhalten. So hat es diesen sicher einmaligen Wagen in ganz



Der fertig umgebauten ABD-Wagen zusammen mit seinem Spendermodell von Roco.

verschieden Varianten gegeben. Er hat im Laufe seiner Zeit einige Male seine Beschriftung, sein Aussehen und seine Farbe gewechselt. Man könnte also sicher vier verschiedene Modelle davon bauen. Zwei davon beschreibe ich in diesem Artikel. So haben also Teile der ehemaligen Wägelchen der Chemin de fer du Jura-Neuchâtelois (JN) fast 90 Jahre überlebt. Ist das nicht Nachhaltigkeit im wahrsten Sinne?

Bau des ABD 133 in HO

Anhand der mir verfügbaren Bilder zeichne ich als Erstes einen Plan. Als Basis dient mir ein solcher des BT C4 301. Ich vergleiche immer wieder eine Breite proportional zu der dort gemessenen Höhe des Wagens. So bekomme ich einigermaßen verzerrungsfreie Masse. Ich gehe davon aus, dass dieser Wagen gleich lang wie der C4 war. Schnell stelle ich fest, dass nur die beiden Erstklassabteile und das anschliessende Zweitklassabteil deckungsgleich sind. Alle anderen Fenster müssen verschoben werden. Es ist eigentlich logisch, dass die Spenderwagen doch Zweizachser. Bei diesen sind die Sitzabstände noch enger.

Nun muss ich mich für ein Basismodell entscheiden. Ich wähle relativ schnell einen C4 von Roco mit der Artikelnummer 44466. Ich will das Chassis und das Dach möglichst so lassen, wie sie sind. Dies garantiert mir eine gewisse Stabilität im Ganzen. Weiter will ich die Dachhalterung aus dem gleichen Grunde vollständig erhalten.

Jetzt kommt der Moment, wo es kein Zurück mehr gibt. Im schlimmsten Fall verliert man einen Wagen, es wäre also verkraftbar. Nachdem der Wagen in all seine Einzelteile auseinandergenommen worden ist, beginne ich, die Seitenwände komplett flach zu schleifen. Bei meinem Bild habe ich die mittlere Erhöhung noch gelassen, musste sie aber später doch noch abschleifen. Die seitlichen Türen und den ganzen Eingangsbereich kann ich nun weg trennen. Diese Öffnung füllt ich mit einem 0,75 mm dicken Polystyrolstück wieder aus und deute mit dünnen Streifen aus demselben Material die Türen an.

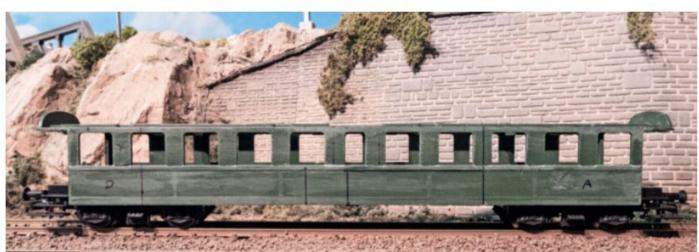
Nun zeichne ich die ersten Schnitte mit Filzstift ein. Mit einem Kreisfräser schneide ich entlang dieser Linien. Oben mache ich den Schnitt von oben in die Dachplatte gleich hinter dem Fenster. Auf der Seite schneide ich direkt unterhalb der ehemaligen Blechhalterung. Nun baue ich den Wa-

gen Schritt für Schritt vom Erstklassabteil ausgehend gegen die Mitte. Die Zwischenwände bei den Fenstern müssen auf 4 mm verkleinert werden. Drei Fenster des Wagens bleiben also erhalten, und dann klebe ich zwei Fenster und das WC-Fenster wieder an den Wagen. Nun sollte ich bei 9,7 cm angekommen sein. Hier mache ich einen Schnitt durch die ganze Seitenwand. Ein weiterer folgt bei 11 cm. Dies soll die Öffnung für die neue Mitteltür werden. Anschliessend fahre ich wieder mit drei Fenstern mit 4 mm Abstand weiter.

Nun mache ich die Öffnung für die Gepäcktür. Sie befindet sich 12 mm vom andern Rand entfernt und ist 12 mm breit. Ganz unten lasse ich einen 1,5 mm breiten Streifen stehen. Aus den restlichen Fenster teilen mache ich die beiden schmalen, 5 mm breiten, Fenster links und rechts. In der Mitte brauche ich ein 0,5 mm dickes Polystyrolstück, aus dem ich eine 14 mm breite hintere Wand bause. Hier muss ich das Fenster herausnehmen. Es ist gleich gross wie die andern beiden. In die Tür mache ich am Wagendecke noch eine kleine Vertiefung, in die man ein Stück 0,5-mm-Draht kleben kann. So kann ich die Griffe der Tür relativ gut andeuten. In mittleren Teil braucht es

unten noch eine Führung für die Tür. Ein schmales 0,5-mm-Polystyrolstück genügt. Die Tür für den mittleren Eingang gestalte ich aus Abfallteilen von einem Fleischmann-Stahlwagen. Man kann aber auch die Tür von diesem Roco-Modell verwenden. Von der einen Seite braucht man die Tür mit samt der Seitenwand, von der andern nur die Seitenwand neben der Tür. Diese neue Tür passe ich nun dem Wagen an. Bei mir hat es leider nicht genau gestimmt, so musste ich mit Kunststoffresten die entstandenen Löcher füllen. Nun kann der Wagenkasten gespachtelt und geschliffen werden. Für die Blechabdeckungsleiste habe ich ein 0,75 mm breites Polystyrolteil angebracht. 1,5 mm über dem unteren Rand des Wagenkastens habe ich zusätzlich eine Rille eingeritzt, die den Chassisrahmen deutlich markiert.

Auch das Dach benötigt einige Anpassungen. Die Lüfter vom Original sind leider nicht die richtigen. Es müssen solche wie bei Zweizachsern verwendet werden. Ich hatte solche aus Messing noch in meinem Vorrat. Der Plan zeigt, wie sie angeordnet werden sollten. Zuerst müssen aber noch die alten Öffnungen plan geschliffen und verspachtelt werden.



Der Wagenkasten ist geschliffen, und die ersten Schnitte sind mit eingezzeichnet.



Fertig geschliffen, gespachtelt und im Rohbau fertiggestellt. Man sieht hier die Blechabdeckungsleiste über dem unteren Rand des Kastens und die eingeritzte Rille, die den Chassisrahmen deutlich markiert.



Der Rohbau der umgebauten Inneneinrichtung, welche ...



... mit den angewandten Farben fertiggestellt wird.

Wenden wir uns nun dem Fahrgestell zu. Um einen Bretterboden auf der offenen Plattform vorzutäuschen, kleben wir über die Kupplungskinematik ein 10 mm breites und 18 mm langes Polystyrolstück mit Rippe (Evergreen V-Groove). Mit 0,5 mm dickem Messingdraht bilden wir nun noch das Sprengwerk unten am Wagen nach. Zuerst formen wir zweimal ein U mit den Massen 8 × 23 × 8 mm. Dann die Längsstangen mit den Massen 32 × 42 × 32 mm. Auch dieses Teil lassen wir am Stück und biegen es nur leicht nach den angegebenen Massen. Diese verlöten wir nun und bohren für die 8 mm hohen Stücke Löcher in den Wagenboden, jeweils 75 mm vom Wagenende entfernt.

Leider sind auch die Drehgestelle des Roco-Wagens nicht die «richtigen». Ich habe mir preussische Drehgestelle (Roco Art.-Nr. 116443) bestellt, die dem Original relativ ähnlich sind. Ob man spezielle Achsen mit Speichen wie beim Original einbauen will oder nicht, ist Geschmackssache. Optisch bringt es meiner Meinung nach gar nichts, denn man sieht auf den Bildern keinen Unterschied.

Für die Wagenübergänge braucht man noch Ätzteile für die Geländer. Das Modellbaustudio Born in Rapperswil kann mit

solchen dienen. Die Eckverstärker an den Dachenden habe ich ebenfalls dort bezogen.

Für die Treppe der mittleren Tür habe ich keine schlaue Lösung gefunden. Mir blieb nichts anderes übrig, als mit Polystyrolstücken und zwei Stücken 0,5 mm dickem Messingdraht selber eine zu basteln. Nun ist der Wagenkasten fertig und kann grundiert und lackiert werden. Es werden folgende Farben verwendet:

- Wagenkasten: SBB-Grün
- Chassis: Dunkelgrau
- Dach: Silber

Für mich sind so ganz silberne Dächer eher gewöhnungsbedürftig, weshalb ich auch

gleich mit einer Farbmischung Drecksputzen darüberspritzte.

Jetzt fehlt am Wagen nur noch die Beschriftung. Ich verwende Abreibebuchstaben, welche ich ebenfalls im Modellbahnd studio Born erstanden habe.

Zuletzt muss noch die Wageneinrichtung gebaut werden. Zuerst schneide ich als Unterlage eine 0,5 mm dicke Polystyrolplatte auf die richtige Grösse. Nun mache ich es wie bei den Fenstern. Ich beginne im Erstklassabteil und klebe Stuhlhreie für -reihe auf die Platte. Die ersten drei Reihen kann man ohne Abänderung lassen. Dann musste ich jeweils etwa 1,5 mm Boden herauschneiden. Wiederum aus Polystyrol baue ich die notwendigen Wände ein. Ganz zum

Der fertig umgebauten ABD 133 wartet nun auf seinen ersten Modelleinsatz.



Materialliste:

Material	Beschreibung	Geschäft	Art.-Nr.
Wagen	Roco	Börsen	44466
Drehgestelle	Roco-DG-Blende	Fachhandel	116443
Farbe	SBB-Grün alt	Modellbaustudio Born	99 9500
Ätzteile	Plattformgestänge	Modellbaustudio Born	
Beschriftung	BT-Beschriftung	Modellbaustudio Born	
Polystyrolvirkant	0,25 × 0,5 mm	Old Pullmann	269-100
	0,25 × 0,75 mm	Old Pullmann	269-101
Polystyrolplatten	Evergreen	Old Pullmann	269-9040
	Evergreen V-Groove	Old Pullmann	269-2025

Schluss färbe ich die Teile ein. Die Erstklassessessel werden grau, die der zweiten Klasse kann man so lassen, wie sie sind. Den Boden streiche ich mit grauer Farbe und die Wände schlussendlich in Beige als einer hellen Holzfarbe.

Kompositionen mit diesem Wagen

Leider gibt es fast keine Bilder mit diesem Wagen im Einsatz. Auf der Website www.bahnbilder-von-max.ch findet man ein Bild von 1966, das den erwähnten Abonnementenzug auf dem Sitterviadukt zeigt. An zweiter Stelle ist der ABD 133 zu sehen. Ansonsten habe ich nur ein Bild von abgestellten Wagen gefunden. Das eben erwähnte Bild habe ich im Modell nachgestellt, aber den ersten EW I weggelassen. Ansonsten habe ich als freier Modellbahndisponent Züge mit Rollmaterial aus der damaligen Zeit zusammengestellt. Ich habe darauf geachtet, dass die SBB-Wagen auch wirklich braun sind, wie es damals üblich war.



Gerade an erster Stelle ist der «neue» ABD 133 im Zugsverband eingereiht, hier 1966 als Personenzug von St. Gallen nach Herisau unterwegs.



Der Umbau des Unterkunftswagen X 9004 ist abgeschlossen, der Dienstwagen ist bereit für den obligaten Fototermin.

Bau des Unterkunftswagens X 9004

Ich möchte hier nur auf die wenigen Unterschiede hinweisen, ansonsten ist alles gleich wie beim ABD 133. Man baut den Wagen wieder von der Erstklasses her auf bis zum kleinen Fenster in der Mitte. Nun kommt aber nicht die Türe, sondern mit gleichem Abstand wiederum zwei normale Fenster. Den Rest des Wagens lasse ich vorerst so, wie er ist. Dann schneide ich die Öffnung für die Gepäcktüre hinein. Die ehemaligen Fenster füllt ich alle mit 1 mm dicken Polystyrolstücken aus. Jetzt zeichne ich auf beiden Seiten die zwei kleinen 6 mm breiten Fenster ein. Die Öffnung muss herausgefräst und gefeilt werden. Der Rest der Arbeiten ist genau gleich wie beim ABD 133. Ganz markant ist der grosse Batteriekasten mit je drei Öffnungstüren, und dies gleich auf beiden Seiten des Wagens. Ich habe ihn aus Polystyrolstücken gebaut. Er hat eine Länge von 53 mm, ist 7 mm hoch und 5 mm tief. Auf dem Dach muss man die Dachlüfter anders platzieren (siehe Plan). Über der Küche kann man einen Dachlüfter des Spendermodells verwenden.

Ganz speziell ist auch die Farbe des Wagens: Ich mische orange Farbe mit Dienstwagenrot (SBB-Farbe), bis ich den Ton einigermassen habe.

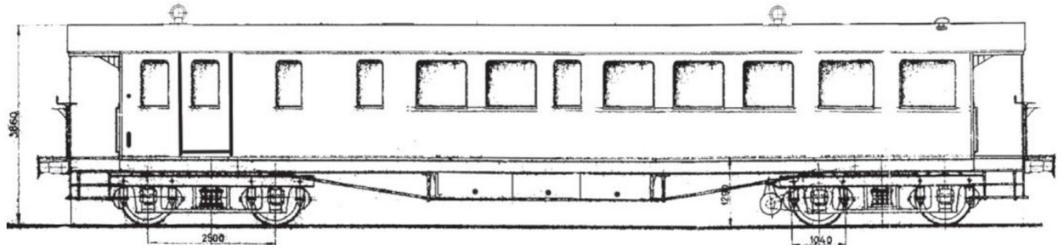
Vielen Geduld braucht hingegen die Inneneinrichtung. Leider hatte ich überhaupt keine Unterlagen dazu. Auf den Fotos kann man erkennen, dass im ehemaligen Erstklassabteil die Küche eingebaut worden ist. In der Mitte sind die Bänke mit den Tischen,



Der X 9004 wurde im November 1969 in Herisau unmittelbar nach dem Umbau fotografiert.



Als Markus Schälli ihn im Oktober 1991 in Herisau fotografierte, stand er bereits nicht mehr im Einsatz.



Typenskizze des 1969 umgebauten X 9004. Man beachte die Unterschiede zu Typenskizze auf Seite 57.

Skizze: Sammlung Markus Schälli

und im ehemaligen Gepäckabteil, wo auch die Fenster angepasst wurden, hat man die Garderobe eingebaut. So «zimmere» ich aus Polystyrolteilen das Gewünschte zusammen, also sechs Garderobenkästen, in der Mitte Tische zwischen den Bänken und in der Küche einen Chromstahlherd samt Rüstfläche. Die Trennwände scheinen immer noch eine Holzkonstruktion zu sein. Zum Schluss färbe ich die verschiedenen Teile ein. Von aussen erkennt man sie dann ja kaum noch.

Detaillierung

Nun fordern einen noch einige Details heraus, die aber ihrerseits den Umbauwagen ganz speziell und einzigartig machen. So hat er im Vorbild an beiden Drehgestellen Schneeräumer montiert. Da fragt man sich ganz bestimmt, warum. Ich vermute, dass man den Wagen in nicht vom Schnee geräumte Abstellgleise stossen und keine Entgleisung riskieren wollte. Das Manövrieren mit diesem Wagen bedurfte eh besonderer Sorgfalt, so montierte man an den Geländern eine Tafel mit einem roten Warndreieck und der Inschrift «Vorsichtig rangieren». Diese zeichne ich auf dem PC und drucke sie auf Etikettenspapier aus. Bei der Küche hat es einen weissen «Vorhang». Auch hier klebe ich ein Stück desselben Papiers hinein. Jedes Mal, wenn man denkt, jetzt sei der Wagen im Grunde genommen fertig, entdeckt man auf dem Bild wieder etwas Neues. So zum Beispiel die Griffstangen bei den Treppen, die ich aus 0,5 mm dickem Messingdraht nachbilde. Wenn wir schon beim Messingdraht sind, auch bei der Gepäcktür hat es drei Stangen, die ich aus dem gleichen Material herstelle.



Alle Teile sind angebracht, der Kasten ist geschliffen und gespachtelt, nun kann die Lackierung kommen.



Das Gepäcktor ist ein entsprechend angefertigtes Kunststoffteil, welches aufgeklebt wurde.



Die fertiggestellte Inneneinrichtung zeigt die Küche, den Essraum mit Tischen und den Garderobenbereich.



Beschriftungselemente, die am PC entstanden sind.

Fazit

Ich kann nur empfehlen, solche Dienstwagen zu bauen, denn findet man auf der Anlage in einem Abstellgleis einen Platz dafür, bleibt dieses dann fast immer belegt. Während andere Wagen, die man mit ebensolchem Aufwand herstellt, nur kurz vorbeifahren, vielleicht am Bahnhof noch halten, bleibt ein solcher Wagen immer stehen und ist ein stetiger Blickfang. Holt ihn einmal ein Bautraktor ab, ist dies eh eine ganz spezielle Ausnahmesituation, die viel Beachtung erfordert.

Bei mir ersetzt dieser Wagen ironischerweise seinen Nachfolger bei der BT, den Mannschaftswagen Xas 80 62 98-32 254. Dieser wiederum ist ganze 22 Jahre an seinem Plätzchen auf der Anlage gestanden. Ich darf gar nicht ausrechnen, wie alt ich wäre, wenn der neue Wagen wiederum so lange da stehen bleibt. Ist dies nicht der Beweis dafür, dass es sich lohnt, einen solchen Wagen zu bauen: Er bereitet sicher ganz lange Freude.



Umgekehrt in der Geschichte: der Xas 80 62 98-32 254 (ex BR) wird nun durch den X 9004 abgelöst.



Nach dem Umbau ist der X 9004 im Einsatz und steht zusammen mit einem X (ex Gms) abgestellt vor dem Güterschuppen im Bahnhof Ebnet-Kappel.



20 Jahre Historischer Modellbahnhof Rothenburg (HMBR) im Massstab 1:87 (Teil 3)

Jetzt gibt es einmal ordentlichen Bahnbetrieb

Nach der Vorstellung der beiden Trägervereine widmet sich der Autor im dritten und letzten Teil dem Betrieb nach Vorbild der Zeit um 1996/97 auf der Modulanlage um den Bahnhof Rothenburg. Dabei schwenkt er den Blick auch auf den restlichen Bereich der massstäblichen H0-Anlage.

Von Franz Oesch (Text), krumifot (Fotos) und Hans Roth (Fotos)

Mit der möglichst authentischen Modellumsetzung des Bahnhofes Rothenburg ist der HMBR in der komfortablen Lage, originalen Fahrbetrieb eins zu eins nachzumachen. Diese einmalige Art, Modellbetrieb durchzuführen, ist für ihn die grosse Herausforderung. Eigentlich haben viele Modellebahner den Wunsch, sich dem Vorbild fahrbetrieblich so nahe wie möglich anzunähern. Die Umsetzung in die Praxis jedoch zwingt die platznotgeplagten Modellebahner auch da zu vielen Kompromissen. Das Verständnis dafür bringen auch die Mitglieder des HMBR auf, weil jedes von ihnen sich ja vor Inan-

griffnahme des Projektes mit den gleichen Bedingungen arrangieren musste. Da blieb und bleibt nur das Bestreben, nach Möglichkeiten zu suchen, die leidigen Kompromisse zu umgehen. Die unglaubliche Vielfalt von Modellbahnanlagen zeigt, dass je nach persönlichem Empfinden und harmonischem Verständnis gute und glaubwürdige Anlagenteile gebaut werden. Die Kunst besteht darin, solche Teile harmonisch im gesamten Gebilde eines Anlagentorsos einzubetten. Diese den meisten Modellebahnnern bekannte Form des Modellbaus ist der Nachteil von zu wenig verfügbarem Platz. Gewichtigster Vorteil jedoch wieder

ist die Tatsache, dass etwas Modellmässiges überhaupt erst entstehen kann.

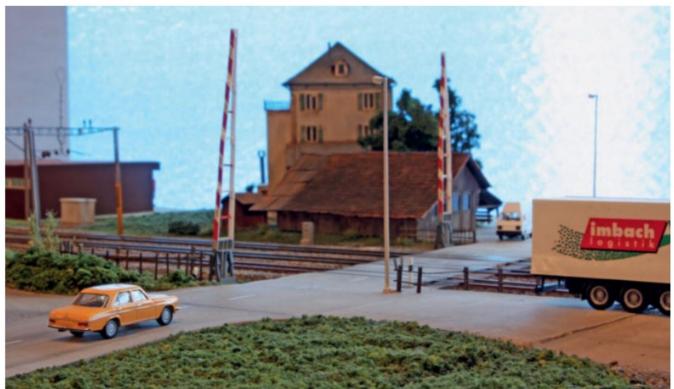
Sieht er den Platzbedarf für eine massstäbliche Verkleinerung des Vorbildes, versteht jeder Anlagenbauer und Anlagenbetreiber, dass die Ausführung der Idee, das Vorbild genau verkleinert im Haus, im Estrich, im Keller oder im Zimmer zu bauen, nur selten gelingt. Der HMBR kann mit seinem Torso aufzeigen, wie gewaltig die Raumbedürfnisse sein müssen, wenn das Vorbild massstabsgerecht verkleinert dargestellt werden soll. Die lebhafte Geschichte von 20 Jahren seit Planungsbeginn 1996 zeigt eindrücklich, dass solche Unter-

fangen andere Probleme aufweisen, als sie die Modellbahnszene in der Regel beschäftigen. Was die Mitglieder nicht wollen, ist eine Kapitulation vor der Massstäblichkeit im buchstäblichen Sinne. Viele Träume, Vorstellungen, Wünsche und Absichten bewegen in der Planungsphase die Modellebahner, bis sie zur Einsicht kommen, dass nur Teile davon oder nur Abschnitte aus der wirklichen Eisenbahnwelt im Modell dargestellt werden können. Wer diesen Gedankenprozess kennt oder kennlern will, wird fortan mit seiner kleinen Eisenbahnwelt eher oder sogar ganz zufrieden sein.

Vorbildgerechter Betrieb

Der HMBR hat sich mit dem ehrgeizigen Gedanken der Urheber dieser Anlage Rothenburg angefreundet, weil der Initiant des Projektes Franz Oesch sich auch für die Zukunft des Torsos sehr engagiert zeigt und aus seiner aktiven Zeit als Lokführer und Modellebahner viel Wissen einbringen kann. Mit diesen sehr wertvollen Betriebskenntnissen und Erfahrungen kann der HMBR noch heute die Zeit der Schweizer Eisenbahn um das Jahr 1996/97 in Rothenburg genauestens nachempfinden und vorführen. Er ist somit in der vorteilhaften Lage, aufgrund der vorliegenden SBB-Unterlagen den Vorbildbetrieb im Zugs- wie auch im Rangierverkehr im Bahnhof Rothenburg darzustellen. Die Gleisanlage im dargestellten Bereich vom Streckenkilometer 83,275 auf der Seite Sempach bis Kilometer 85,640 entspricht rund 2365 Streckenmetern. Dazu kommen alle Nebengleise, die zusammen nochmals viele Gleismeter umfassen. Das erlaubt es, den Betriebsablauf authentisch wiederzugeben. Das ist das eine, und das andere ist, die passenden Fahrzeuge zur Verfügung zu haben, um die Modellzüge wie im Zugbildungsplan der SBB für die damalige Fahrplanperiode «ZBP II 1996/97» zusammenstellen zu können.

Hier den Weg der Beschaffung dieses Rollmaterials zu gehen, hat so seine Tücken und Geschichten. Davon können sicher viele Leser auch ein Lied singen. Mitunter verschlingt die Beschaffung entsprechend viel Zeit, Geduld und letztlich auch Geld. Kommt dazu, dass bereits vergriffenes Rollmaterial je nach Herstellungsart und Qualität auf zum Teil ungewöhnliche Weise in den eigenen Besitz gelangt. Heute findet man bei den verschiedensten Anbietern im



Ein sehr seltenes Bild damals in Rothenburg: Für einmal steht der Hauptübergang offen.



Ein typischer InterRegio Luzern–Basel SBB mit einer Re 4/4 II überquert soeben das Weichenvorfeld.



Ein Rangierarbeiter wartet bei der grossen Gleiswaage auf den nächsten Güterwagen.

Internet passendes Rollmaterial, das so gekauft bzw. ersteigert werden kann. Ansonsten bleibt der Selbstbau, der auch seinen Reiz hat. Ist der Fokus auf die identische Wiedergabe der Züge aus dieser Zeitepoche gerichtet, kann das erklärte Ziel dereinst sicher erreicht werden. Kommen hingegen der Gedanke und der Wille auf, auch noch vergangene Epochen auf dem Torso darzustellen, wird die Beschaffung von Rollmaterial noch eine Spur spannender und interessanter. Dazu soll gesagt sein, dass Rollmaterial aus dieser Zeit, was Massstäblichkeit und Wiedergabe betrifft, nicht immer den heute gängigen Vorstellungen entspricht. Da kommen die Kleinserienhersteller gerade richtig und versuchen, vorhandene Lücken kontinuierlich zu schliessen. Auch Selbstbauer fühlen sich herausgefordert, mit eigenem Schaffen etwas nachzuholen, um der Vorbildtreue näherzukommen.

Ein riesiger Vorteil obgenannter Beschaffung von Rollmaterial besteht darin, dass Zeitepochen der Eisenbahn rückwirkend heute recht authentisch nachempfunden werden können, obschon in Wirklichkeit nur noch wenige echte Fahrzeuge in Betrieb sind. Das eröffnet allen Modellbahner und auch dem HMBR die Möglichkeit, entsprechend epochales Rollmaterial zeitgerecht im Modell fahren zu lassen. Das kann man von der realen Eisenbahn so

nicht mehr sagen, weil sich die Gleisanlagen durch die schlanke Infrastruktur und deren ständige Ausbauten doch wesentlich verändert präsentieren. Kurzum, wir Modellbahner haben fast exklusiv die Möglichkeit, wenigstens im Modell die sogenannte «guten alten Zeiten» aufleben zu lassen.

Manöver sorgen für Betrieb

Vorerst jedoch gilt unser Hauptaugenmerk der Darstellung des Betriebes wie 1996/97 bei den SBB in Rothenburg. Wir haben uns entschlossen, entgegen erster Absicht der Vorgängergruppe MBT, vorerst nur eine halbe Vorbildstunde genau in der authentischen Abfolge im Fahrplanbetrieb eines Werktagen umzusetzen. Grund dafür ist eigenartigerweise das bisher fehlende echte Interesse und Bedürfnis der Besucher unserer Anlage. Die Dokumentationen in unserem Vereinsbesitz würden locker reichen, um den Alltagsbetrieb an Werktagen von morgens 7.00 Uhr bis abends 19.00 Uhr modellmässig wiederzugeben. Darum lag der Vorgängergruppe die Wiedergabe des Betriebes von mindestens einer Stunde so sehr am Herzen. Sogar eine Art Lokleitung war nötig, um den Rollmaterialeinsatz sauber zu koordinieren. Die Tageseinsätze und Fahrleistungen der Loks mussten wie beim Vorbild für diese eine Vorführstunde ge naustens festgelegt werden.

Das erklärte Ziel war sehr ehrgeizig und entsprach eigentlich dem Gusto des HMBR. Die Ernüchterung folgte jedoch auf dem Fuss, weil das gewünschte Interesse der Modellbahner schlicht kaum zu spüren war. Diese fast unglaublich anmutende Tatsache, wo doch viele das Vorbild imitieren möchten, musste auch der Verein bereits nach der ersten Ausstellung in Burgdorf 2014 zur Kenntnis nehmen. Dabei waren damals erst die planmässigen Züge innerhalb einer Stunde zu sehen. Die einzigen Rangiermanöver beschränkten sich auf die Kies- und Ölzüge. Vom eigentlichen vielfältigen Stationsmanöver mit der Ee 3/3 war noch gar nichts zu sehen. Es gilt aber festzuhalten, dass eben alle Zugs- und Rangierbewegungen auf einem Bahnhof den Betrieb abwechslungsreich und interessant machen. Dazu gesellen sich in der Regel noch viele zusätzliche Arbeiten auf einem Bahnhof wie Rothenburg mit vielen Anschlussgleisen und Kundenbewegungen rund um den Güterschuppen. All diese und weitere Arbeiten wurden auf dem Bahnhof vom Vorstand und seinen Mitarbeitern sowie vom Rangierteam ausgeführt. Dazu mussten Einsatzpläne für die verschiedenen zu verrichtenden Arbeiten erstellt und bewirtschaftet werden. Ein Vergleich mit heute, 20 Jahre später, ist nur noch bedingt möglich, weil die kleineren und mittleren Bahnhöfe buchstäblich entvölkert wurden.



Die Divisionalisierung um die Jahrtausendwende hat das ehemalige lebhafte und abwechslungsreiche tägliche Bild auf Stationen und Bahnhöfen komplett verändert. Die Auswirkungen sind klar zu spüren und zu sehen und müssen einfach akzeptiert werden. Deshalb versuchen die Mitglieder des HMBR, die alte, interessante, farbige und menschliche Seite der 1990er-Jahre aktiv im Modell festzuhalten. Somit können sie sich auf die betriebliche Darstellung von 1996 in Rothenburg konzentrieren und sie etwas genauer unter die Lupe nehmen.

Gedanken über einen Betrieb

Kompromisse wollten sie von Anfang an so gering wie möglich halten oder eingehen. Nur ungern haben die Mitglieder die stündliche Vorführung zugunsten einer kompakten halbstündlichen Vorführung des Betriebes anno 1996 aufgegeben. Diese Massnahme hatte sich leider aufgedrängt, weil offensichtlich wurde, dass auch eine halbe Betriebsstunde genügt, um echte Eindrücke vom Vorbild zu kriegen. Somit ist eine Lösung für Vorführungen im Angebot, die doch die Besucher zu fesseln vermag. Als Außenstehender vor der Anlage stehend, kann man feststellen, dass für eine auch nur halbstündige Vorführung Vorbereitungen im Umfang von etwa 20 Minuten nötig sind, um zu starten. Da braucht es schon Verständnis und Geduld. Denn die Modellzüge müssen aus ihrer bisherigen Position im allgemeinen Vorführmodus in ihre neue Ausgangsposition gefahren werden. Der «Chefprogrammierer» Andy Alig musste all seine Künste und Raffinessen aufwenden und einbringen, um die Züge dorthin zu verschieben. Dies alles, ohne mit der Hand Fahrzeuge von einem zum anderen Gleis zu verstellen. Nach der Vorführung werden dieselben Züge in ähnlicher Manier wieder in ihre alte Lage verschoben, was auch wieder einige Zeit in Anspruch nimmt. Da kann durchaus der Eindruck eines riesigen Durcheinanders auftreten, was wiederum den Heimanlagen ohne Betriebskonzept entsprechen würde. Auch wollen die Mitglieder an Ausstellungen auch anderen, modernen Zügen aus heutiger Produktionszeit Fahrrecht geben. ▶

Lesen Sie weiter auf Seite 71

Von beachtlicher Grösse im Bahnhof Rothenburg ist der imposante Silokomplex der NH Niederhäuser Futter.



Beim Kieswerk BBR hat der Entladevorgang der 17 Weiacher-Kieswagen begonnen.



Mittels der roten Ee 3/3 16409 werden die Güterwagen vor der Abfuhr bereits vorgebremst.



Ein gewöhnlicher Werktag zwischen 16.00 und 16.30 Uhr

Bis eine Zugfahrt sicher durch den Bahnhof Rothenburg fahren kann, sind sinngemäss auch im Modell die gleichen Betriebsabläufe wie im Vorbild zu beachten und umzusetzen. Der Einfachheit halber werden viele Kürzel der Eisenbahnersprache auch beim HMbR verwendet. Dies versuche ich am Beispiel des ersten Zuges etwas ausführlicher zu erklären. Ohne Anspruch auf vollständige Richtigkeit der Details zu haben, sieht dies in etwa so aus:

1 Nach 16.00 Uhr beginnt das Rangierteam damit, mit der Rangierlok Ee 3/3 diverse Güterwagen aus verschiedenen Anschlussgleisen einzusammeln. Der Rangiermeister (Rm) koordiniert den Ablauf der Arbeiten mit dem Vorstand (Vstd) und verlangt als Erstes aus Gleis 5 beim Güterschuppen eine Fahrstrasse nach Gleis 65, bevor der IR aus Luzern sich ankündigt. Die Ee 3/3 16409 steht auf der Wagenwäsche, dies weil dort im Ausflussloch ein Ölabscheider eingebaut ist, und beginnt nach der Zustimmung zur Fahrt durch den Vstd seine Fahrt, fährt vor dem Aufnahmegebäude (AG) vorbei ins Gleis 65 und koppelt dort mit einem Hbis-Bierwagen von der Warteck-Brauerei an. Das Bierdepot Warteck hatte seinen Standort in Emmenbrücke, aber wegen einer Gleisbaustelle beim Warteck-Bierdepot Emmenbrücke mussten für einige Zeit die Bierwagen in Rothenburg entladen werden. Dies geschah gewöhnlich im Gleis 65. Diese kleine Geschichte zeigt auf, dass auch die Eisenbahn sich beliebig immer wieder anpassen muss.

2 Inzwischen wird in Rothenburg (Rbg) mit dem örtlichen Leutewerk die Ausfahrt des IR 2678 Luzern–Basel in Emmenbrücke (Ebr) gemeldet. Er ist auf dem in Fahrtrichtung linken Streckengleis Nr. 285 auf der 16‰ steilen Rothenburger Rampe mit einer V/max von 90/110 km/h Richtung Rothenburg unterwegs. Der Vstd, der Fahrdienstleiter (Fdl) von Rbg oder der dienstuende



Mitarbeiter (MA) überprüft die Gleise und Zugfahrstrassen für die freie Durchfahrt des IR und löst danach den Schliessvorgang der beiden Barrieren am Stellwerk aus. Sind die Barrieren ordnungsgemäss geschlossen, wird das am Stellwerk optisch angezeigt. Erst dann darf das Einfahrsignal (Efsig) auf freie Fahrt (1x Grün) gestellt werden. Die Weiterfahrt nach Sempach (Sem) ist auch frei, was mit dem Ausfahrvorsignal (Avsig)

(2x Grün) dem Lokführer (Lf) angezeigt wird. Das Ausfahrsignal (Afsig) ist ebenfalls auf freie Fahrt gestellt (1x Grün). Der Lf fährt gemäss Dienstfahrplan (Df) mit einer V/max von 90 km/h in die Ausfahrkurve. Die Reduktion der V/max ist der schwierigen Gleisgeometrie der langen Weiche Richtung Tanklager geschuldet. Dieser skizzierte Ablauf braucht seine Zeit und ist Bedingung für einen sicheren Zugsverkehr.





Der herannahende Schnellzug könnte demnach den Bahnhof mit seiner maximal zulässigen V/max von 110 km/h durchfahren, bis die Ausfahrseite erreicht wird. Nach Zugbildungsplan (ZBP) führt die Re 4/4^{II} 11128 folgende Last in der Reihenfolge: 4 Wagen 2. Klasse (B), 1 Wagen 1. Klasse (A) und 1 Packwagen (D). Die Durchfahrt erfolgt nach Fahrplan genau um 16.04 Uhr.

3 Von Norden her nähert sich der EuroCity-Zug EC 9 «Tiziano» Sem zu. Seine Durchfahrt in Rbg durch Gleis 2 ist für 16.07 Uhr vorgesehen, was den Vstd Rbg dazu bewegt, die beiden Barrierenübergänge auf Stationsgebiet weiter geschlossen zu halten. Dies zum Missmut vieler Automobilisten.

4 Unterdessen steht der leere Ölzug 73836F auf Gleis 3 kurz vor der Abfahrt nach Basel Kleinhüningen Hafen. Sein letzter Zisternenwagen steht zehn Meter nördlich des Hauptüberganges. Die Bremsprobe ist erledigt, und der Lf ist mit der Beilage Nr. 9 vom Vstd mit den Zugdaten bedient worden. Je nach Verfügbarkeit und Einteilung der Lokleitung ist eine Lok des Typs



Ae 6/6, Re 4/4^{II} in Vielfachsteuerung (Vst.) oder Re 460, dem Leerzug vorgespannt.

Nach der Durchfahrt des EC wird der südlich gelegene Barrierenübergang wieder kurz geöffnet, während der nördlich gelegene für die Ausfahrt des Ölzuges noch geschlossen bleibt und die wenigen Reitergenossen sich gedulden müssen, um mit ihren Pferden die westliche Gleisseite zu erreichen. Die plamässige Abfahrt des Ölzuges erfolgt um 16.09 Uhr.

5 Indessen hat sich auch wieder die Rangierlok Ee 3/3 aus Gl 65 nach Gl 1 vorwärtsbewegt, um sich gleich wieder über

den zwischenzeitlich geschlossenen grossen Bahnübergang rückwärts nach Gl J44 zu bewegen. Nach dem Halt vor der Weiche 44 muss noch die Fahrleitung für Gleis J44 örtlich durch den Rangierarbeiter (Ra) eingeschaltet werden. Nachher kann an die leeren Zementwagen angefahren werden.

Bevor der Regionalzug 5064 Luzern-Oltens seine baldige Ankunft um 16.20 Uhr in Rbg hat, rangiert das Manöver mit der Ee 3/3 vom Gl J44 bis Gl 61 /1 und zurück ins Gl J41. Hier endet die Abholung leerer Wagen für Bier, Zement und Getreide. Nach einer Vorbremsung der abgehenden G-



6

Wagen fehlt nur noch die Umsetzung ins GI G1, wo die tägliche Abfuhr zusammengestellt wird. Dies kann jedoch erst geschehen, wenn der dem Regionalzug folgende Güterzug von Ebr nach RBL Limmattal um 16.27 Uhr Rbg durchfahren hat.

6 Der braune Tm III 9513 vom Bahndienst Lz steht im GI 25 parallel zur Hasenmoosstrasse, das bis ins Tanklager und weiter führt. Er muss auf Anordnung des Vstd auf die andere Seite des Bahnhofes ins GI E 1 wechseln. Der Vstd überprüft die Zugsituation und ist per Funk mit dem extra mit dem Dienstauto nach Rbg gekommenen Triebfahrzeugführer in Kontakt. Sobald dieser fahrbereit ist, wartet er das bevorstehende Umsetzmanöver ab.

7 Gleichzeitig war die Firma Vanoli mit Endladearbeiten von Altschotterwagen im GI E 3 beschäftigt und möchte nun ebenfalls via GI 13 ins zurückliegende GI E 2 umsetzen. Diese fast zur selben Zeit stattfindenden internen Bahnhofsmäntöver setzen eine gute Übersicht des Vstd am Stellwerk voraus. Für dieses Manöver muss zwingend der nördliche Barrierenübergang geschlossen bleiben, was dann die Reiter dazu bewegt, sich einen anderen Weg für den täglichen Ausritt zu wählen.

Es sind demnach gleich drei verschiedene Rangierbewegungen im Zeitfenster 16.12 bis 16.18 Uhr im Gange und zeigen doch die Komplexität des vielfältig anmutenden Rangierbetriebes in Rbg auf. Gewiss kommen hier Beobachter des täglichen Bahnbetriebes auf ihre Rechnung und können die erlangten Eindrücke gedanklich auf die eigene Modellbahn übertragen.

8 Mit der Durchfahrt des von Sursee (Ss) herkommenden Postzuges Nr. 92835 um 16.27 Uhr nach Lz werden die Rangierfahrstrassen für die besagte Umsetzung der G-Wagen von der Firma Niederhäuser NH (mit den hohen Silotürmen) gestellt, was wiederum das Schliessen der beiden Barrierenübergänge voraussetzt. Die Umsetzung führt über die Gleise GI 61/1/51/31 bis 21 und zurück nach GI G1 «Gusti 1».

Keine Langeweile herrscht, wenn man sieht, wie viele unterschiedliche Zugbewegungen in einer knappen halben Stunde auf einem Bahnhof wie Rothenburg stattfinden. Das ganze Ausmass kann sich manchmal noch verdichten, wenn zusätzliche Zugleistungen dazukommen. Ich verweise z.B. auf Extrazüge wie Militär-, Altschotter-, Test-, Lok-, Sonder- und Dampfzüge.



7



8

Dieser Mix von älterem und heutigem Rollmaterial ist unserer Meinung nach ein kleiner vertretbarer Kompromiss zugunsten der jüngeren Modelleisenbahnergeneration. Der sicher hohe Wiedererkennungswert von heute im Einsatz stehenden Loks, Triebzügen und Wagen ist mitentscheidend dafür, ob Besucher an der Anlage eine längere Weile verbleiben oder nicht.

Da war einiges los

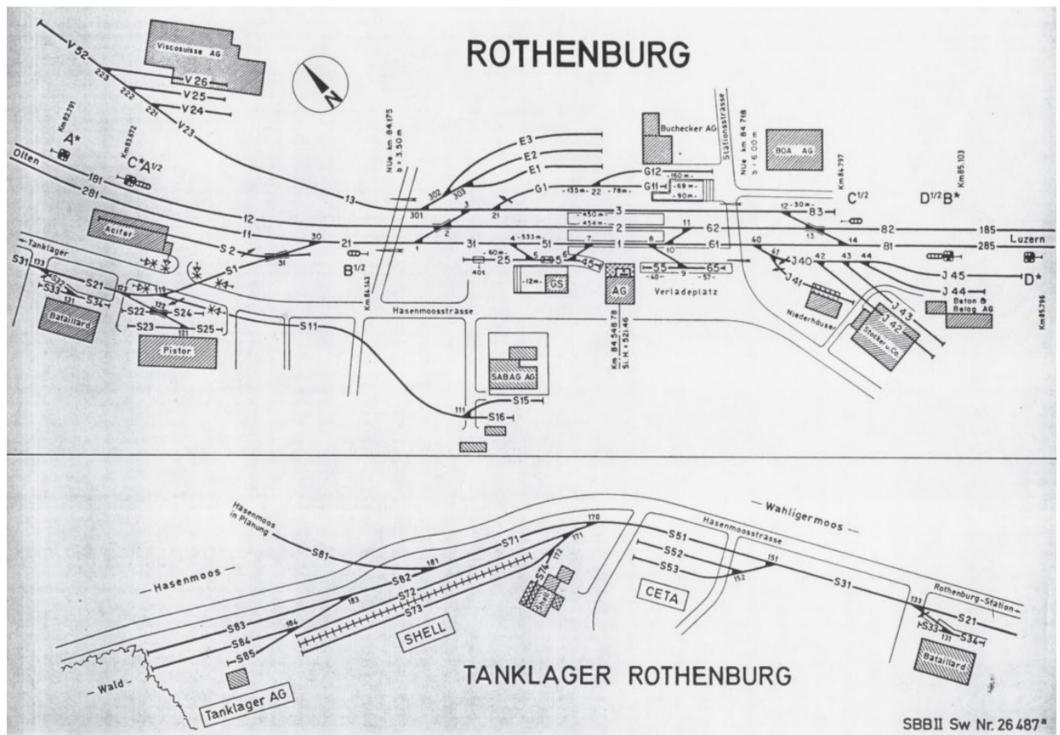
Die interessanteste Vorbildzeit an Werktagen in Rothenburg ist ganz klar zwischen 16.00 und 16.30 Uhr. Wie auf dem Situationsplan Bahnhof Rothenburg SBB II Sw Nr. 26 487a ersichtlich, sind die Gleisanlagen umfangreich. Der Zugbetrieb wurde 1990 vor Ort vom Vorstand und seinem Team in Schichtarbeit sichergestellt. Das mehrköpfige Rangiererteam mit dem Rangiermeister und seinen Rangierangestellten samt einer Rangierlok Ee 3/3 stellte die

Zustellung und Abholung der Güterwagen in den Anschlussgleisen sicher. Oft waren noch Bedienstete des Bahndienstes (heute Division Infrastruktur) auf dem Gelände des Bahnhofs anzutreffen, weil sie wegen ungenügenden Platzes im Bahnhof Luzern mit Fahrzeugen nach Rothenburg ausweichen mussten. Dort waren die Gleise 25 und E1 sowie Gleis 55 sehr oft mit Dienstfahrzeugen aller Art belegt. Dazu kamen die beiden Gleise E2 und E3, die damals von der Firma Vanoli Immensee mit eigenen ehemals deutschen Dieselstriebfahrzeugen in auffällig gelber Farbe für den Alt-schotterabladeprozess gebraucht wurden. Viele andere Anschlussgleise Seite Nord und Süd haben unterschiedliche Güterwagengattungen nach Rothenburg gebracht. Diese sollen auch auf unserer Anlage zum Einsatz kommen. Da Rothenburg viel Massengüterverkehr mit Öl- und Kieszügen aufweist und die Belag und Beton AG (BBR)

mit Zementwagen beliefert wird, werden gewichtsmässig riesige Umsatzztonnagen erzielt. Deshalb ist der Bahnhof Rothenburg der umsatzstärkste Bahnhof der SBB in der Zentralschweiz.

Weitere Grosskunden der SBB waren Pistor, Niederhäuser AG, Stocker Stahl, SABAG und Viscosuisse SA sowie Bataillard Weine. Die Schweizer Armee benutzte bis zum Bau eines eigenen Gleisanschlusses beim Armee-Motorfahrzeug-Park (AMP) in Rothenburg die Militärrampe mit den Gleisen G11 und G12. Eine Besonderheit war der ehemalige Güterwagen Gklm mit Handbremse beim Gleis Niederhäuser AG J41. Er diente als Bremswagen, wenn Getreidewagen zugeführt wurden. Ein Mitarbeiter NH nutzte dann das Spill und liess die Wagen so präzis zum Entlad auf die Gosse fahren.

Aus den Schildern wird klar, dass erst der Güterverkehr für viel Abwechslung und interessanten Betrieb auf Bahnhöfen zu-





Ein ausrangierter Gklm-Güterwagen dient als Bremswagen bei der NH Niederhäuser Futter.

sorgen vermag. Das Zusammenspiel aller Bereiche im Schienengebäude ist vermutlich der Grund, warum man sich von der Faszination Eisenbahn anstecken lässt. So gesehen bietet auch der Bahnhof Rothenburg unheimlich viele Möglichkeiten, Eisenbahnbetrieb zuzulassen. Mit viel Wissen im Gepäck nutzt der HMBR die zur Verfügung stehenden Betriebskenntnisse für echten Modellvorführbetrieb.

Steigen Sie nun auf Seite 68 ein, der Autor nimmt Sie mit auf einen halbstündigen interessanten Zeitabschnitt aus dem



Ein BBR-Mitarbeiter rollt unter Beobachtung die Abdeckung von der Gosse.



Ein Mitarbeiter der Firma Stocker Stahl mahnt einen Parksünder.



Omas Hund Fifi flüchtet ins Freie.

Tagesgeschehen auf dem Bahnhof Rothenburg. Er soll Ihnen vermitteln, dass noch 1996 mit dem vor Ort bedienten Bahnhof viel Leben herrschte.

Zum Schluss

Was im Vorbild den Betrachter an einem Bahnhof oft zwingt, sich örtlich zu verschieben, um viele solche Betriebsabläufe zu verfolgen, kann man bei uns vor der Anlage stehend ganzheitlich mitverfolgen. Noch mehr, sie können sich wie ein H0-Mensch in 1:87 fühlen und einen totalen

Überblick über den Torso geniessen. Das Höhenprofil mit dem ganzen Höhenunterschied von immerhin 27 Zentimetern ist doch imposant.

Der HMbR ist daran, für die allgemeinen Vorführungen an Ausstellungen zusätzlich für den einen oder anderen Hingucker zu sorgen. Kommt dazu, dass die Annäherung an das berühmte Vorbild in verschiedenen Bereichen doch noch einiges mehr zu bieten hat als angenommen. Da bleibt uns und allen anderen doch die Möglichkeit, sich noch vertiefter und intensiver mit Dienst-

vorschriften und Reglementen des grossen Vorbildes auseinanderzusetzen und sie in geeigneter Form im Modell zu instruieren und anzuwenden.

Die Mitglieder des HMbR hoffen, vielen Lesern der LOKI ausführlich und verständlich aufgezeigt zu haben, dass unser gemeinsames Hobby in unzähligen Facetten betrieben und gelebt werden kann. Sollten Sie sich von dieser Richtung angesprochen fühlen, zögern Sie nicht, uns an der Anlage in Ebikon zu besuchen. Infos finden Sie unter www.HMbR.ch.





Zu Besuch beim Kleinserienhersteller Walther Modellbau in Schalunen

Ein Leben für Maschinen und Modelle

Während mehr als 40 Jahren hat Rudolf Walther Eisenbahnmodelle, Maschinen und Automaten gebaut. Präzision und Handwerkskunst spiegeln sich in seinem Schaffen wider. Einer der wenigen hauptberuflichen Modellbauer in der Schweiz blickt mit der LOKI auf ein bewegtes Leben mit Maschinen in Bewegung.

Von Fabian Jeker (Text/Fotos), Harry Rinaldi und Mario Schulz (Fotos)

Die Mittagssonne scheint durch das Werkstattfenster. In der Luft liegt ein Hauch von Messing, Maschinengeruch und Erfindergeist. Schweizer Präzisionsmaschinen der Uhren- und Werkzeugindustrie sowie raffinierte Apparate aus dem Eigenbau stehen im Raum. CNC-Maschinen und Computertechnik sucht man vergebens. In dieser Werkstatt wird noch analog und von Hand gearbeitet. Messingspäne, Werkzeuge und Fertigungsteile wie Lokomotivengehäuse, Drehgestelle und Speichenräder lassen erkennen: Hier entstehen feinste Messingmodelle von Schweizer Eisenbahnen verschiedener Epochen. Rudolf Walther holt einen Messingblock hervor, aus dem er Bestandteile seiner Maschinen und Modelle anfertigt. Neben Messing kommen Neusilber und rostfreier Stahl zum Einsatz.

Das meiste wird in der Werkstatt gefräst, gedreht und gegossen. Wenige Teile werden extern geätzt. Präzisionsindriemotoren einer renommierten Schweizer Firma setzen die Lokomotiven mit Elektroantrieb in Bewegung. Fahrwerke und Aufbauten sowie Echtdampfantriebe stammen aus der eigenen Werkstatt. Seit mehr als 40 Jahren baut Rudolf Walther Maschinen und Eisenbahnmodelle. Der Schwerpunkt liegt auf den Spurweiten H0, 0 und I. Die Faszination von Eisenbahnen, Maschinen und Technik, kurz von allem, was der Mensch erschaffen hat, sind sein Antrieb. Im Laufe der Jahrzehnte sind einige Kleinserien, Auftragsarbeiten sowie Einzelanfertigungen nach Kundenwünschen aus dem In- und Ausland entstanden, darunter auch eine Lokomotive in Spur II.

Mit dem Modellbau beginnt Rudolf Walther schon früh. Sein Wissen eignet er sich selbst an und gibt es in Kursen zur Modellbautechnik weiter. Talent und Fleiss zeichnen seinen Werdegang aus. Von Schoren bei Langenthal führt sein Schulweg über einen Bahnübergang. Deswegen kommt er oftmals verspätet zur Schule. Am nahen Güterbahnhof Langenthal ziehen die Krokodile seine volle Aufmerksamkeit auf sich. Grösste Freude bereitet ihm ein Besuch im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. Nach der Schule beginnt er eine Lehre als Porzellamaler in der Porzellanfabrik Langenthal. Beim Eignungstest wird ihm für eine Stunde ein Bild vorgelegt, das er danach aus seiner Erinnerung heraus auf einen Teller zu malen hat. Das Resultat überzeugt. Zahlreiche Werkstücke wie Teller,



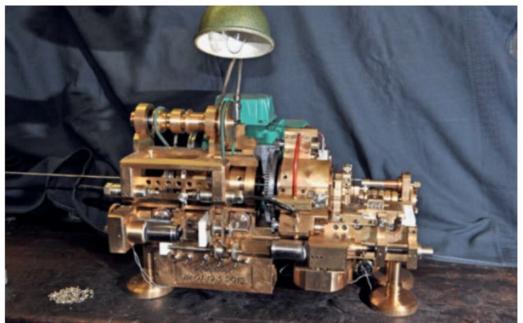
Auch Kleinteile wie diese Zahnräder fertigt Rudolf Walther selbst.



Messing, Neusilber und rostfreier Stahl sind die Hauptwerkstoffe.



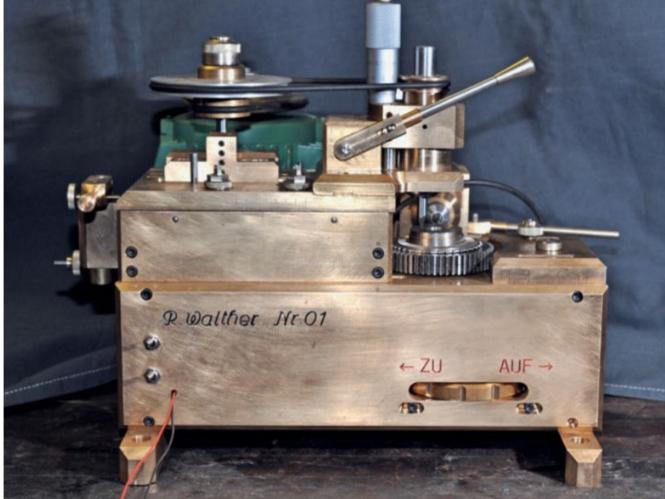
Handwerkskunst: In dieser Werkstatt wird noch analog gearbeitet.



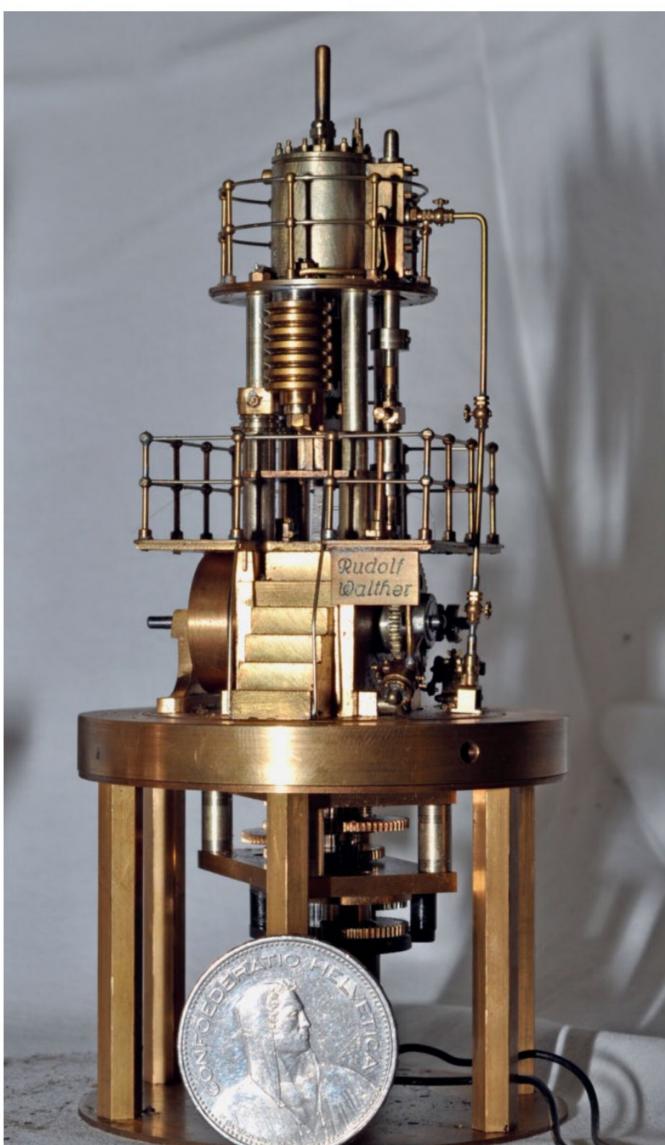
Diesen Tischdrehautomaten hat Rudolf Walther selbst entwickelt.



In seiner Werkstatt erzeugt Rudolf Walther aus Messingblöcken technische Kunstwerke wie Eisenbahnmodelle und Lokuhren.



Mit dem selbst entwickelten Teileapparat stellt Rudolf Walther Kleinteile seiner Modelle her.



Tassen, Vasen und Krüge mit Motiven aus seiner Fantasie verlassen die Porzellanfabrik in alle Welt, auch nach England ins Königshaus. Während der Rekrutenschule verdient er sein Geld an der Autobahn mit Reparaturen der Autos gestrandeter Reisender. Der Wunsch, nicht nur mit dem Pinsel, sondern mit verschiedenen Werkzeugen zu arbeiten, bewegt ihn zu einer Zusatzlehre als Retuscheur im grafischen Gewerbe. Dabei lernt er die Ätztechnik kennen. Neben der Arbeit in der Verpackungsindustrie schliesst er ein Fernstudium in Maschinen-technik ab. Die Suche nach Sinn, der Drang nach Freiheit und der Wunsch, Bleibendes zu schaffen und die eigene Kreativität ausleben zu können, führen zum Sprung in die Selbstständigkeit. 1980 kauft die Familie Walther in Schalunen ein Haus, in dessen Keller die Werkstatt entsteht.

Ingenieurskunst im Kleinstformat

Wie schon in der Porzellanfabrik prägen Vorstellungskraft und Kreativität, Präzision und Detailtreue das Werk von Rudolf Walther. Er baut Modelle exakt nach Vorbild sowie frei erfundene Maschinen. Dabei entstehen viele seiner Werkstücke ohne Konstruktionspläne. Ein Einfall abends im Bett wird am nächsten Morgen in der Werkstatt umgesetzt. Werkzeuge und Maschinen sind für Rudolf Walther wie der Pinsel in der Hand des Malers. Doch seine Welt ist das dreidimensionale Arbeiten, was mit dem Pinsel nicht möglich wäre. Bewegung ist ein zentrales Merkmal seiner Werke. Alles, was er konstruiert, lässt sich in Bewegung setzen und zieht sowohl Kinder wie Erwachsene in den Bann. Einige Stücke erinnern an die hohe Kunst der Spieldosen und Automaten vergangener Zeiten. Die Zeit ablesen, nachdenken, die Gedanken schweifen lassen und entspannen, dies ermöglichen die Uhrenmodelle, bei denen sich eine Lokomotive oder Maschine elektrisch in Bewegung setzen lässt. Technisches Interesse wecken die Nachbauten von Dampfmaschinen und Verbrennungsmotoren im Kleinstformat. Dampf oder Druckluft treibt diese Modelle an. Einige dieser Maschinen sind als Prototypen für Antriebe von Echtdampflokomotiven entstanden. Ru-

Diese von Rudolf Walther frei erfundene Maschine lässt sich wie eine Spieldose in Bewegung setzen.

Foto: Mario Schulz/Sig. Guillaume



Eine Maschine mit einer spannenden Geschichte: Die «Langsame Bertha» in Spur 0 ist eines der frühen Modelle von Rudolf Walther. Der Abbruch des Originals bewogte ihn damals zum Nachbau dieser Lok.

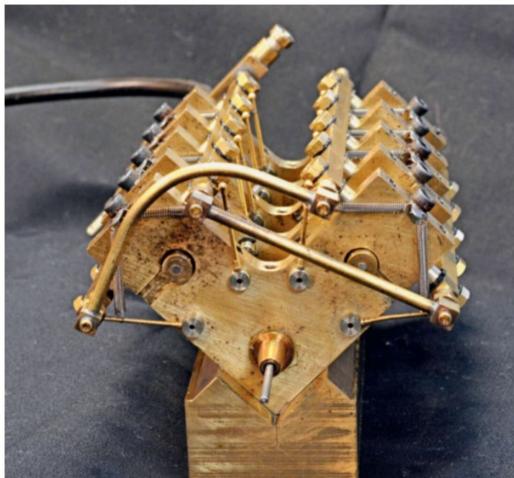
Foto: Mario Schulz/Sig. Guillaume



Auch die Lokomotive «Rhein» ist ein frühes Werk von Rudolf Walther. Das Modell der dritten SNB-Lokomotive erhielt sogar eine Auszeichnung des Verkehrshauses der Schweiz.



Ein Mahnfinger und ein Kunstwerk zugleich: Die Lokomotive «Gungolo» ist in rund 150 Stunden Handarbeit entstanden. In diesem Kunstwerk sind Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft vereint.



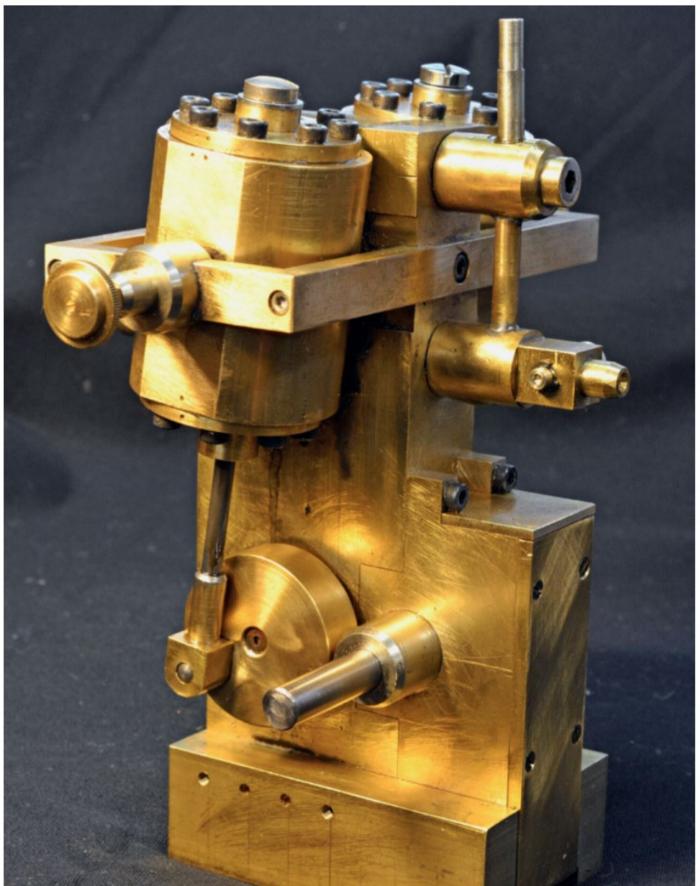
Der Prototyp einer oszillierenden Dampfmaschine mit zehn Zylindern.



Die «Cockerill» ist in Zusammenarbeit mit Harry Rinaldi entstanden.

dolf Walther hat weiter zwei Präzisionsmaschinen für Kleinteile selbst entwickelt: einen Tischdreheautomaten und einen Teileapparat. Damit lassen sich Modellbauteile und Zulieferteile für Industrieanwendungen herstellen.

Bewegung steht auch bei den Eisenbahnmodellen im Zentrum. Eine Walther-Lokomotive ist zum Fahren gebaut. Trotz ihrem hohen Detaillierungsgrad sind die Lokomotiven robust. Sie verfügen über Einzelachsantrieb und bringen ein stattliches Gewicht auf die Waage. Die Achsen sind gefedert. Dadurch zeichnen sich die Lokomotiven durch beachtliche Zugkraft und hervorragende Laufeigenschaften aus. Seine Modelle hat Rudolf Walther immer nach persönlichem Interesse ausgewählt. Maschinen mit Geschichte faszinieren ihn besonders. Auch seine Modelle erzählen Geschichten. Einige regen mit Witz und Schalk zum Nachdenken an. Für den Wettbewerb «Wer baut die verrückteste Lokomotive?» im Verkehrshaus der Schweiz hat Rudolf Walther 1975 die Atomlokomotive «Gungolo» in kompletter Handarbeit gebaut und dazu an die 150 Stunden aufgewendet. Die grossen Speichenräder hat er mit der Laubsäge ausgesägt. Die Lokomotive mit Speichenräder und Stangen, Dampfkessel, Turbine und Dachisolatoren vereinigt Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Sie ist voll funktionstüchtig und macht sich in Betrieb gesetzt mit höllischem Krach bemerkbar. In diesem Modell hat Rudolf Walther seine Gedanken ausgedrückt: Es ist ein Mahnfinger für den verantwortungsvollen Umgang mit der neuen Technologie, ohne diese zu verteufeln.



Der Prototyp der Zweizylindermaschine für die «Cockerill» im Massstab 1:11 mit Echtdampfantrieb.

Schweizer Eisenbahngeschichte in Modellen

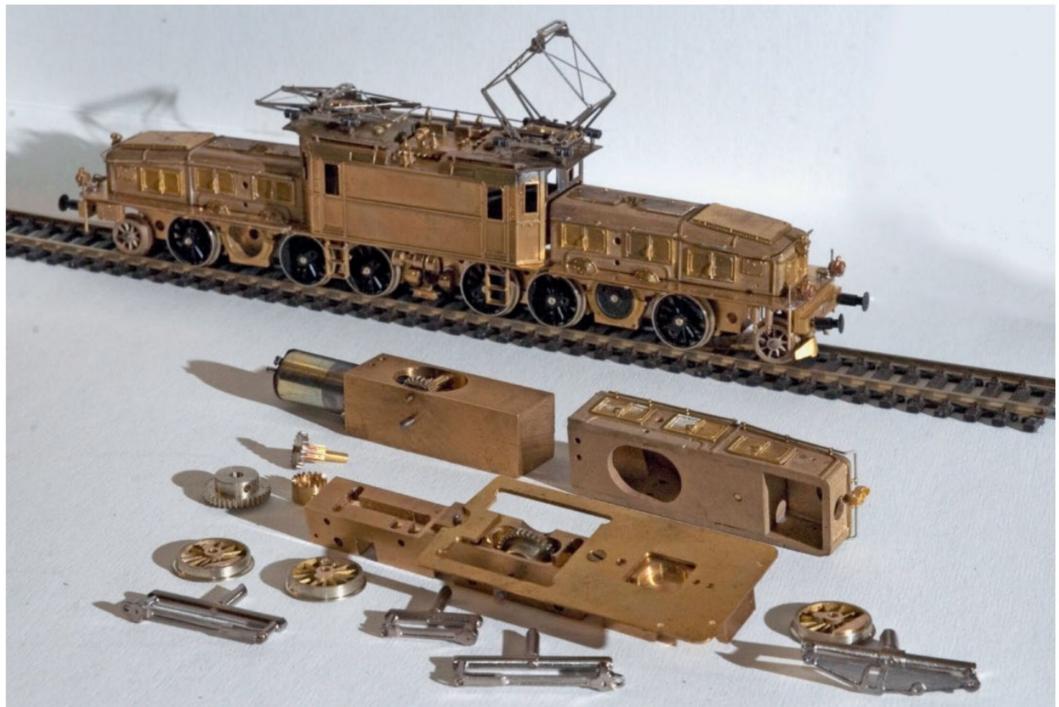
Die «Langsame Berta» gehört zu den frühen Modellen von Rudolf Walther. Die Bestandteile der Anfang der 1970er-Jahre gebauten Spur-0-Lokomotive hat er aus Messing gefräst. Ihr Vorbild, die Be 3/5 12201, wurde 1917 im Hinblick auf die Elektrifizierung der Gotthardstrecke von den SBB bei der Maschinenfabrik Oerlikon als eine von vier Probelokomotiven bestellt. Für einen Einsatz am Gotthard stellte sich die Maschine als zu schwach heraus und wurde daraufhin im Flachland eingesetzt. Zuverlässig im Dienst, doch im Vergleich zu anderen Lokomotiven sehr langsam, erhielt sie bald ihren Übernamen. Ende 1973 folgte der Abbruch. Im Modell von Rudolf Walther lebt sie weiter. Wie die «Langsame Berta» haben viele seiner Entwicklungen die Werkstatt schon vor einigen Jahren in Richtung Sammler und Eisenbahnfreunde verlassen. Daher hat er in den letzten Jah-

ren begonnen, frühe Modelle wie die Dampflokomotive E 2/2 der Gotthardbahn in Spur I für sich nochmals nachzubauen.

Ein weiteres schon längst ausverkauftes Schmuckstück ist das Spur-0-Modell der Schlepptenderlokomotive D 2/4 «Rhein», die ab 1847 als dritte Lokomotive der Schweizerischen Nordbahn (SNB) zwischen Zürich und Baden unterwegs war und der Legende nach den feinen Zürcher Herrschaften frische spanische Brötli zum Frühstück bescherte. Das Modell erhielt eine Auszeichnung des Verkehrshauses der Schweiz. Die Ed 2/2 der Vereinigten Huttwil-Bahnen (VHB) baute Rudolf Walther in den Baugrößen H0, 0 und I. Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) lieferte in den 1930er-Jahren zwei Kastendampfloks an die Langenthal-Huttwil-Bahn (LHB) als eine der VHB-Vorgängerbahnen. Die Bevölkerung bezeichnete diese Maschinen wegen ihres Aussehens als «Möbelwagen». Sie zogen bis zu 75 Ton-

nen auf einer Steigung von 23 Promille mit 25 km/h. Die sparsamen Lokomotiven konnten im Einmannbetrieb bedient werden. Das Nachfüllen der Kohle erfolgte über den Trichter auf dem Dach.

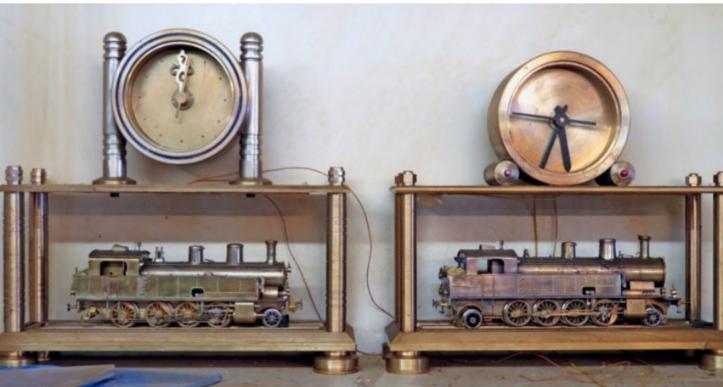
Selbstverständlich fehlt auch das legendäre «Krokodil» in den Baugrößen 0 und H0 nicht. Im Maßstab 1:87 baute Rudolf Walther das erste komplett in der Schweiz hergestellte Kleinserienmodell einer Ce 6/8^{II} aus Messing. Eine Rarität, denn es entstanden nur sehr wenige Exemplare. Einige seiner Entwicklungen in Spur H0 wie das «Krokodil», die Re 4/4, die Re 6/6 und das «Tigerli» gelangten unter anderem Firmennamen in den Verkauf. Der Hersteller ist offiziell nicht bekannt. So weiß wohl mancher Modelleisenbahner bis heute nicht, dass er eine Maschine aus dem Hause Walther besitzt. Wie die genannten Beispiele zeigen, spiegelt sich die Schweizer Eisenbahngeschichte in den Modellen von Rudolf Walther wider. Doch



Legendäres Modell eines legendären Vorbilds: Die Ce 6/8 II in Spur H0 ist als Kleinserienmodell aus Messing nur in geringer Stückzahl erschienen.



Das Kleinserienmodell der Ce 6/8 II in Spur H0 von oben betrachtet.



Wie die Zeit vergeht! Bei den Lokuhren bewegen sich nicht nur die Uhrzeiger.



Der «Möbelwagen» in H0, 0 und I. Beim Spur-I-Modell ist das Dach verkehrt aufgesetzt.

auch ausländische Maschinen mit Geschichte packen den Modellbauer. In Zusammenarbeit mit Harry Rinaldi ist in jüngerer Zeit die Lokomotive «Cockerill» in Spur I sowie im Massstab 1:11 mit Echt dampfantrieb entstanden. Vom Original aus dem Ende des 19. Jahrhunderts existieren nur noch wenige Pläne und Museumsmaschinen. Im Modell läuft der Lokführer in der Lok umher, bevor diese losfährt.

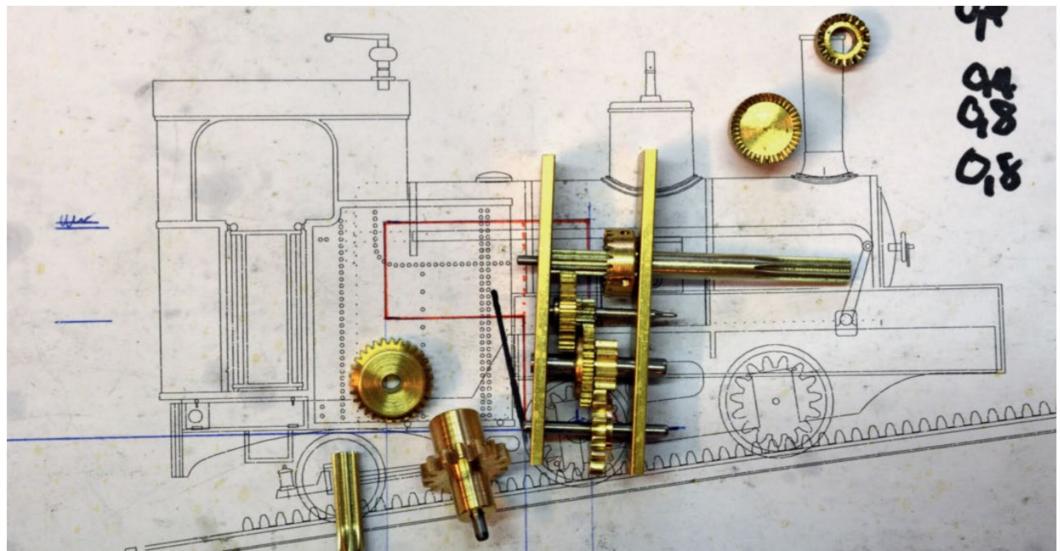
Noch viele Maschinen und Modelle entwickeln

Ein Künstler, Erfinder, Multitalent, Genie? Rudolf Walther winkt ab. Bescheidenheit ist seine Größe. Er habe immer nur das gemacht, was ihm Freude bereitete, und sei seiner Faszination gefolgt. Das hatte auch seinen Preis. Rudolf Walther ist einer der wenigen hauptberuflichen Modellbauer in der Schweiz. Dies erforderte manchen Verzicht. Doch seine Familie stand hinter ihm. Während er in der Werkstatt wirkte, erlebte seine Frau die Büroangelegenheiten.

Die Abendsonne erinnert daran, dass die Zeit wie im Fluge vergangen ist. Auf die Frage nach der Zukunft des handwerklichen Modellbaus im Zeitalter der fortschreitenden Digitalisierung und des 3-D-Drucks antwortet Rudolf Walther nach kurzer Denkpause bestimmt: Der Mensch sei ein Wesen mit Drang nach fassbaren Dingen und künstlerischem Ausdruck. Die aktuelle Entwicklung löse früher oder später vielleicht eine Gegenbewegung bei der jungen Generation aus. Nachdenklich stimme ihn aber, dass in der Gesellschaft die Verpackung oft mehr zähle als das Produkt und dass der Handel mehr einbringe als die Entwicklung. Er selbst habe nie mit Eisenbahnmodellen gehandelt, sondern nur eigene Entwicklungen verkauft. Seine wertvollen Modelle hat er in Schuhkartons mit Seidenpapier verpackt.

Seit sieben Jahren ist Rudolf Walther pensioniert und geniesst den neuen Lebensabschnitt mit seiner Familie. Das bedeutet jedoch noch lange nicht, dass er sich ganz zur Ruhe gesetzt hat. Derzeit entwickelt er ein Getriebe für eine Zahnrad-Dampflokomotive. Sein grösster Wunsch ist daher auch, für den Eigenbau von Maschinen und Modellen, die sein Interesse wecken, noch weitere 20 Jahre Zeit zu haben.

Modellbau Walther im Internet:
www.rwalther.ch



Rudolf Walther arbeitet bereits an seiner neusten Entwicklung. Es handelt sich um das Getriebe für eine Zahnrad-Dampflokomotive.



Wie ein Spielautomat vergangener Zeiten lässt sich die Dampflokomotive «Romont» mit dem Einwurf eines Frankens in Bewegung setzen.



Eine französische Albulaanlage in Spur H0m

Der lange Weg ins Albulatal

Träume sind Schäume, jedoch nicht bei Pierre. Der gebürtige Franzose hat sich der Albulalinie in Graubünden verschrieben, wobei ihm kein Weg zu steinig war, seinen Traum zu erfüllen. Entstanden ist letztendlich 800 Kilometer südlich von Paris eine überwältigende und sehr realistisch gestaltete Eisenbahnanlage im Massstab 1:87.





Soeben überquert eine Allegra-Komposition mit Panoramawagen den berühmten Landwasserviadukt.



Gesamtüberblick über den ersten Teil der Modellanlage mit dem Bahnhof Filisur.



Von Yann Monbaron (Text und Fotos) und Heinz Bruhn (Übersetzung aus dem Französischen)

Wie so oft bei der Leidenschaft für die Bahn, begann alles sehr früh und zwar an Weihnachten, als Pierre fünf Jahre alt war und zum ersten Mal ein Gleisoval mit einer blechernen Modelleisenbahn und einigen Häusern sah. Dieses Modell wurde von seinem Vater und seinem Onkel aufgebaut. Es war strikte verboten auch nur irgendetwas davon zu berühren, denn es gab andere Geschenke für Pierre. Später erfuhr er, dass das gesamte Material im Katalog «Le Rapide LR» aufgeführt war.

Einige Jahre später, immer noch mit dem starken Wunsch, diese Züge endlich fahren zu sehen, nahm Pierre das Brett wieder vom Estrich und kreierte eine Anlage mit dem Material, welches er zur Verfügung hatte. Nun, das Ganze befriedigte nicht, denn es sah zu sehr nach «Kinderspielzeug» aus und so verschwand alles wieder auf dem Estrich.

Während eines Sprachaufenthalts in Deutschland entdeckte Pierre die in den deutschen Spielzeugläden sehr verbreiteten Märklin-Modelle. Auch die Gastfamilie besaß eine Märklin-Anlage, und so gab es oft sogenannte Märklin-Abende, an welchen die Kinder und auch der Vater mit der Eisenbahn spielten. Pierre stellte sich vor, was er mit einem Märklin-Zug und diversem Zubehör alles machen könnte! Er hoffte inständig, später seine Angehörigen zu Hause mit den besten Argumenten zugunsten von Märklin überzeugen zu können; doch die Jahre vergingen – immer noch ohne Märklin. Einmal an Weihnachten schliesslich schenkte ihm sein Freund Jacques eine Lokomotive und drei Märklin-Wagen. Von seinen Eltern bekam er etliche Schienen, und so wurde das Plateau LR in ein Märklin-Plateau umgebaut.

Während einer Reise in die Nähe der Schweizer Grenze sah Pierre ein Plakat vom Verkehrshaus der Schweiz in Luzern, wo gerade eine Modellbahnausstellung stattfand. Er beschloss alsbald, diese Ausstellung zu besuchen, und so entdeckte er die Spur H0m dank den Firmen Bemo und Ferro Suisse, welche beide Anlagen mit den jeweils eigenen Produkten zeigten. Das war der Auslöser. Welch bewunderndes Staunen

Die Landschaft um den Bahnhof Filisur zeigt sich sehr hügelig. Im Vordergrund laufen noch Gleisbauarbeiten.





Einige Chalets erinnern an
einen kleinen Weiler in der Höhe.



Gleisbauarbeiten am Eingang von Filisur
bei der Erweiterung der Stützmauer.

ob all der detailliert ausgearbeiteten und funktionierenden Miniaturen, ein Traum für Pierre! Noch am gleichen Abend im Hotel begann er, den Plan für seine zukünftige Modellbahnanlage zu zeichnen, und so wurde der Grundstein für seine erste Anlage in seinem Haus in Rueil gelegt.

Erste Modellbahnanlage – Rueil

Weil Pierre kein grosser Bastler ist, bat er einige Freunde, ihm beim Aufbau zu helfen. Die ersten Kontakte kamen dank Pierrot Venant (vom bekannten Geschäft Clarel) zustande, der Pierre in Kontakt mit Jean-Pierre Laurent brachte, der ebenfalls an diesem Projekt interessiert war. Nach einigen Sitzungen stand der Gleisplan fest. Pierre war nicht oft am Aufbau beteiligt, denn das Lokal lag relativ weit von seinem Wohnort entfernt.

Eine der Vorzüge der H0m-Spur ist, dass man relativ enge Radien verwenden kann (ca. einen 50-cm-Radius), ohne dass es nach «Spielzeuganlage» aussieht, und dass man versteckte oder sichtbare Rampen einbauen kann, da sie realistisch und somit in der Landschaft nicht störend sind. Das Werk mass 6×3 m, das heisst 18 m^2 , außerdem brauchte es eine Zugangstüre, und daher wurden zwei grosse Rampen beidseits der Türe installiert, welche den Übernamen «Kreisel» erhielten, den sie auch bei künftigen Anlagen behielten.

Leider wurde diese Platzersparnis durch eine Überfülle an Dekor wieder zunichtegemacht: einen Hauptbahnhof, ein Personenwagendept, ein Warenumladeplatz, zwei Kreuzungsbahnhöfe, ein grosses Sägewerk, der Landwasserviadukt, ein Zementwerk usw. Pierre war schon länger nicht mehr vor Ort gewesen, denn er war davon ausgegangen, dass die Schweiz durch Chalets und Tannen dargestellt würde. Die Bäume aus kommerzieller Produktion glichen «Fischgräten» und ergaben ein eher trauriges Resultat, obwohl ein paar Bäume am Waldrand den allgemeinen Eindruck bestimmt verbessert hätten.

Zum analogen Steuern der Züge wurden mehrere Transformer verwendet. Das Unterteilen in drei Sektoren mit Umschalter erlaubte verschiedene Manöver. Alle Weichen waren von Hand gesteuert. Später erlaubte ein elektronisches Modul von Heki ein überzeugendes automatisches Fahrsystem, welches den Betreiber entlastete. Die Einweihung erfolgte im Frühjahr 1989.



Die Region ist bekannt für ihre Wanderwege und Spaziermöglichkeiten in der freien Natur.



Die Darstellung des Dorfes von Filisur ist fiktiv und entspricht keinem konkreten Vorbild.

Zweites Haus, zweite Anlage – Crespières

«Weil es in diesem Hause gewichtige Renovierungsarbeiten gab, befasste ich mich während zweier Jahre nicht mehr mit der Modellbahn. Ich schaffte Platz, indem ich zwei Garagen umbaute und somit ca. 36 m^2 für den Zug bekam. Dieses Mal werde ich den Fehler von Rueil nicht wiederholen und Dekor an Dekor aneinandersetzen.»

Da Pierre unter dem gleichen Dach wohnte, unter dem sich auch die Anlage befand, konnte er öfters Hand anlegen. Trotzdem hatte er für die Dekorelemente weitere Spezialisten beigezogen, welche

dafür sorgten, dass die Standorte genau reproduziert wurden: der Bahnhof von Filisur mit dem Hotel Grischuna, ein kleines Dorf mit einigen Häusern, verschiedene typische Viadukte, Tunnelpforte usw. Pierre unternahm verschiedene Reisen ins Bündnerland, gewappnet mit seiner Fotoausrüstung, um ein genaues Bild zu erhalten. Ausserdem war ein Besuch an der Ausstellung in Bauma unverzichtbar, um dort mit fast allen Ausstellern in Kontakt zu treten, welche Schweizer Bahnen anbieten.

2006 waren die Umbauten im Hause abgeschlossen, und es war Zeit, die Kartons zu öffnen. Er organisierte eine weitere ▶

Anlage



Elektrische Stationsschalttafel: die Rückmeldemodule, darunter zwei Decoder zur Steuerung der Weichen und schliesslich das Lenz-Kehrschleifenmodul.



Steuergerät mit ESU-ECoS-PC, digitaler Steuereinheit und zwei Boostern.



Unten die Transformatoren für verschiedene Stromversorgungen und Verstärker. Darüber Feedback-Module und Decoder für Weichenmotoren.



Viele Fotos wurden angefertigt und verwendet, um der Realität näher zu sein.



Die vorgeformte Landschaft im Zustand vor dem Auftragen des Harzes.

Die zwei Gleisbereiche des südlichen Schattenbahnhofs.

Über die Anlage

Anlagenhauptthema: Albula

Themen: Albulalinie, Filisur, Landwasser, Bärentritt, Brombenz, Cruschetta und Muot

Massstab: 1:87

Abmessungen des Raums: 7,5 x 8,5 Meter

Anzahl der Weichen: 72

Anzahl der Rückmeldekontakte: 126

Weichenmotoren: Tortoise, Viessmann

Schienen/Weichen: Peco, Shinohara (Bemo) und Walter-Weichen

Fahrleitungen: Art & Web (Ueli Tscharner)

Signale: Mikroscale

Beflockung: CPP, Noch, MiniNatur, Heki, GrasMaster

Bäume: Silvia Decor, Faller, Uwe Teichmann

DCC-Steuerung

Zentrale: ECOS (ESU)

Weichendecoder: SA-DEC-4-DC (Littfinski DatenTechnik)

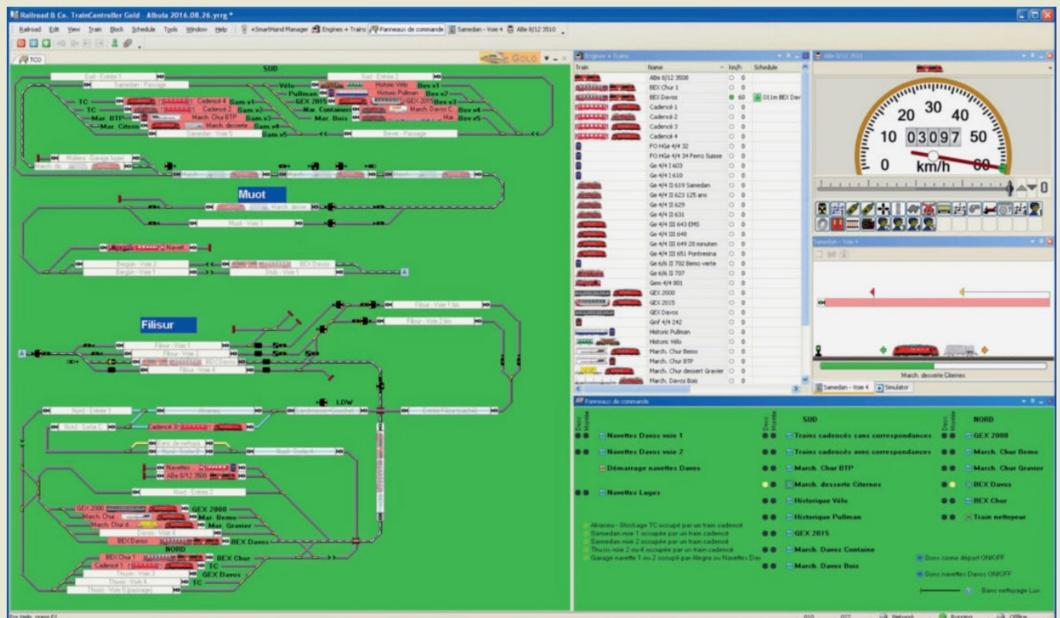
Signaldecoder: LS-DEC-SBB und LS-DEC-DB (Littfinski DatenTechnik)

Rückmeldung Signalisierung s88: RM-GB-8-N (Littfinski DatenTechnik)

PC-Schnittstelle <-> s88: HSI-88 (Littfinski DatenTechnik)

Kehrschleifenmodul: LK 200 (Lenz)

Zugsteuerungssoftware: TrainController Gold 8 (Freiwald Software)



Der Screenshot der TrainController-Darstellung zeigt die grafische Gleisführung der Albula-Anlage.

Reise mit der Person, welche die Anlage und das Dekor aufbauen würde. Ein Freund (Elektroniker) befasste sich mit der Verkaubelung und der Programmierung mit Win-Digipet verbunden mit Uhlenbrock. Er kannte sich damit gut aus, obwohl er es im Nachhinein bereute....

Drittes Haus, dritte Anlage – Ustaritz

Kaum war die Anlage in Crespière fertig, beschloss Pierre, wieder umzuziehen, weil alle Projekte, das Haus zu vergrössern, abgelehnt wurden. Die Modelle und verschiedene Dekorteile verschwanden wieder in den Kartons. Trotzdem liess er sich nicht entmutigen, denn die nächste Anlage, dieses Mal das Albulatal, würde bestimmt noch realistischer aussehen. Er fand ein Haus im Süden Frankreichs, wo im Keller ca. 100 Quadratmeter zur Verfügung standen. Die Örtlichkeiten, die er auf der Anlage haben wollte, waren der Bahnhof von Filisur, der Landwasserviadukt, der Bahnhof von Muot und die Viadukte I, II und III der Albulalinie sowie weitere typische offene Galerien. Für die dritte Anlage sah sich Pierre ausserstande, selbst Hand anzulegen. So musste für jedes Gebiet ein Spezialist gefunden werden, was in der Region Paris kein Problem gewesen wäre, 800 Kilometer südlich davon jedoch schon.

Pierre zeichnete Gleispläne und liess sich von einem Freund helfen, der alle Pläne inklusive des Holzaufbaus zeichnete. Anschliessend musste alles zugeschnitten und aufgebaut werden. Pierre war langsam entmutigt, weil alles viel länger dauerte, als er gedacht hatte. Er bedauerte zudem, ein so grosses Projekt in Angriff genommen zu haben. Glücklicherweise machte er die Bekanntschaft mit drei Personen, welche ihm beim Aufbau der umfangreichen und wichtigen Struktur halfen, auf welche die mehrheitlich gebirgige Landschaft aufgebaut werden sollte.

Nach und nach begann die Anlage, Form anzunehmen, mit zwei weiteren Personen. Eine davon war auf Gipsarbeiten für Felsen spezialisiert und die andere auf die Herstellung von Bäumen. Es sprach sich herum, dass sich eine Anlage im Aufbau befand, und so wurde der Verfasser dieses Artikels darauf aufmerksam. Ich wurde beauftragt, die ganze Technik inklusive der Programmierung des Betriebes zu realisieren. Jemand befasste sich mit der allgemeinen Landschaftsgestaltung wie dem Gras und

ca. 1500 Bäumen, und zwei Spezialisten setzten die Fahrleitung.

So bekam die Anlage langsam ein realistisches Aussehen, und die Phase, wo daran gezweifelt wurde, dass jemals ein Zug auf der Anlage rollen würde, gehörte bald der Vergangenheit an.

Ich hatte zusammengezählt, dass während der sieben Jahre Bauzeit der Anlage der Schweizer Bahn im Baskenland etwa 20 Personen beteiligt waren. Die Arbeiten wurden im April 2016 offiziell abgeschlossen, es war der 70. Geburtstag von Pierre.

Das Betriebskonzept

Die Idee war, auf beiden Seiten der Anlage zwei Schattenbahnhöfe zu haben, wo auf fünf Gleisen zur Abfahrt bereitstehende Züge abgestellt werden können. Die Züge fahren von Norden in Richtung Süden und umgekehrt. Der Bahnhof Filisur ist eine Y-Abzweigung, die vom nördlichen Schattenbahnhof und vom Landwasserviadukt herkommend anschliessend auf die Albulastrasse führt.

In der Mitte der Anlage befindet sich der Bahnhof von Filisur. Er ist mit Gleisen und Perron dargestellt. Ab Filisur gibt es drei Fahrtrichtungen:

- Ausfahrt Süd Richtung St. Moritz
- Ausfahrt Nord Richtung Thusis
- Ausfahrt Nord Richtung Davos

Richtung Samedan: Das Gleis steigt leicht an und führt in den Schattenbahnhof von Stuls/Bergün (die Doppelspur ermöglicht das Kreuzen). Nach Bergün geht es eingleisig in den Bahnhof Muot zurück, wo die Züge ebenfalls kreuzen können.

Die eingleisige Ausfahrt Muot nimmt die lange Aluba-Bergstecke in Angriff und führt über die Viadukte I, II und III und schlussendlich durch die Galerie von Maliera.

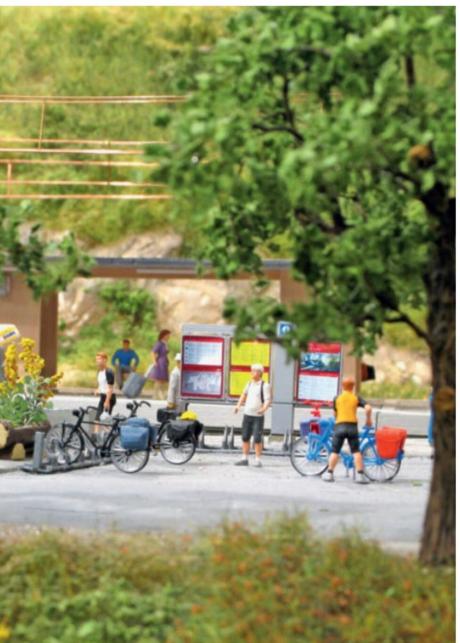
Von Filisur nach Thusis

Die Züge verlassen den Bahnhof Filisur durch den Tunnel und erscheinen wieder auf einer Folge von zwei Modulen, ausgestattet mit den Viadukten von Cruschetta, Brombennz und Bärrentritt. Es wurde hier nicht die Realität abgebildet, denn diese Viadukte befinden sich nicht direkt nach dem Bahnhof Filisur. Danach fährt der Zug über den gebogenen Landwasserviadukt, welcher sich tatsächlich nach der Ausfahrt vom Bahnhof Filisur befindet. Danach führt die Reise weiter durch den nördlichen



Zahlreiche Radtouren sind ab dem Bahnhof Filisur möglich.





Eine Terrasse zum Abkühlen mit einem guten Bier aus der Region.



Auch das berühmte Hotel Grischuna beim Bahnhof Filisur darf natürlich nicht fehlen.



Buntes Treiben auf dem Bahnhofsplatz, während auf dem Perron «Gute Reise» gewunken wird.



Anlage



Die Ge-4/4 III-Werbelok an der Spitze des Glacier-Express mit dem Jumbo-Speisewagen.

Schattenbahnhof mit seinen Ausweichgleisen dargestellt vom Bahnhof Thusis. Er hat einen Wendekreis beim Schattenbahnhof Nord, um die Züge zu wenden.

Bei Davos sind die Züge selten sichtbar, denn sobald sie aus dem Bahnhof Filisur fahren, kommen sie in den Kehrtunnel, der in den Abstellbahnhof Nord führt. Der Pendelverkehr zwischen Davos und Filisur ist eine Spezialität dieses Abschnittes. Deshalb umfasst der Schattenbahnhof Nord zwei Gleise für diese Pendelzüge. Alle Pendelzüge warten einen Moment in Filisur, um anschliessend Richtung Schattenbahnhof Nord zu fahren, andere Züge fahren durch den Bahnhof Filisur und direkt auf die Albulabergstrecke. In den Schattenbahnhöfen sind die Gleise nur in einer Richtung befahrbar. Die Züge sind somit alle in der gleichen Richtung abgestellt und zur Abfahrt bereit.

Die technischen Daten

Bereits am Anfang war, was den eisenbahn-technischen Teil betraf, computergesteuerter digitaler Betrieb in DCC vorgesehen. Auch die vorherige Anlage war schon auf diese Art betrieben worden. Die Wahl fiel auf die Steuerung von ESU: ECos, wegen der benutzerfreundlichen grafischen Oberfläche per Touchscreen, aber auch wegen der Zuverlässigkeit der Funktionen. Die Wahl für die Zubehördecoder fiel aufgrund ihrer Zuverlässigkeit, ihrer universellen Einsetzbarkeit sowie ihrer einfachen Verfügbarkeit auf die Produkte von Littinsky (LDT). Die Rückmeldung der besetzten Gleise basierte auf traditioneller Stromverbrauchsangabe, welche sehr gut mit den Modulen RM-GB-8-N funktionierte. Die Besetzungssignale werden direkt an den Computer sowie an den TrainController mithilfe der Schnittstelle HSI-88-USB gesendet. Die vorherige Anlage war mit WinDigipet ausgerüstet gewesen, was jedoch nicht wirklich zufriedengestellt hatte. Deshalb wurde beschlossen, den TrainController 8 Gold als Software für den Bahnverkehr zu benutzen.

Die Betriebsphilosophie

Die 20 zur Verfügung stehenden Züge in den Schattenbahnhöfen haben alle Namen wie zum Beispiel Bernina-Express oder Holzzug. Auf dem Bildschirm gibt es ein Fenster mit in zwei Kolonnen aufgereihten verschiedenen Schaltknöpfen: die im Schattenbahnhof Süd stationierten Züge (Same-



Blick auf die Ausfahrtseite von Filisur in Richtung Davos (oben) oder Chur (unten).



Ein historischer Zug wartet auf Gleis 4 auf die Kreuzung mit einem regulären Zug im Bahnhof Filisur.

dan und Bever) und die vom Schattenbahnhof Nord (Davos und Thusis). Jedes Gleis hat einen zugewiesenen Zug, und so bestimmt der Betreiber, welchen Zug er fahren lassen möchte. Ein Signallämpchen zeigt an, ob der Zug berg- oder talwärts fährt. Sobald der Schaltknopf mal gedrückt ist, bleibt er in dieser Stellung, das heisst, der Zug fährt immer weiter in Schleifen. Wenn er zum Beispiel von Nord wegfährt, macht er den ganzen Kreis (ca. 15 Minuten), aber sobald der Schaltknopf auf off gestellt wird, hält der Zug bei der nächs-

ten Durchfahrt in seinem zugeteilten Abschnitt im Schattenbahnhof an.

Im linken Bildschirmfenster können die Pendelzüge «Davos» verwaltet werden, welche zwischen dem Bahnhof Filisur und den zwei Abstellgleisen vom Schattenbahnhof Nord pendeln. Man hat die Möglichkeit, entweder einen Pendelzug hin und zurück oder, sofern zwei Schaltknöpfe aktiviert sind, zwei Pendelzüge im Wechsel automatisch fahren zu lassen.

Während der Wintersaison ist es Brauch, dass in dieser Gegend die Strasse zw-



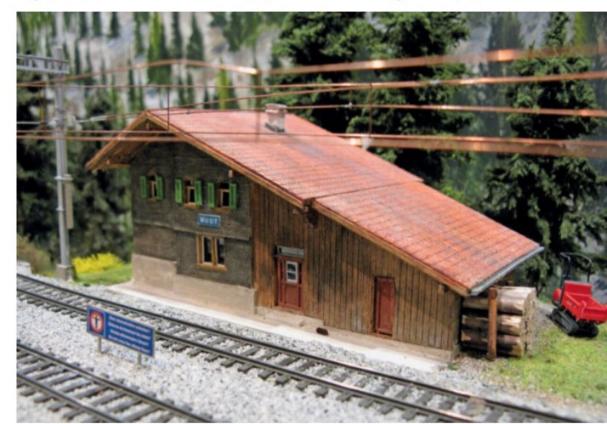
Der Allegra von Davos her kommend kurz vor dem Bahnhof Filisur.



Die Ge 4/4 II mit einem Holzzug passiert das Einfahrtsignal von Filisur (u.).



Vogelperspektive der Station Muot (o.) und das Aufnahmehaus (u.).



Der Bernina-Express auf dem Viadukt Albula I befährt den Rughnuxtunnel (u.).





Anlage

schen Preda und Bergün geschlossen wird. Sie verwandelt sich dann in eine Schlittelbahn. Um die Schlitten und Schlittler bergwärts zu befördern, werden Pendelzüge eingesetzt. Auch diese Funktion hat ihren Platz auf der Anlage gefunden. Ein Abstellgleis vor dem Schattenbahnhof Süd und gleich nach Muot ist für das Abstellen von diesem Pendelzug vorgesehen.

Die Landschaftsgestaltung

Die Basisstruktur wurde von einem Schreiner ausgeführt, der die ganzen Zuschritte und die Konstruktion der Stützen erstellte. Dank den auf dem Computer ausgeführten Zeichnungen von Philippe Cousyn, welcher den Gleisplan, die Ausmasse und das Lay-

out der Bauteile erstellte, konnten die Zuschnitte im Voraus angefertigt werden. Wegen der enormen Ausmasse wurde die Ausführung mit Harztechnik beibehalten. Zuerst musste eine leichte Konstruktion aufgebaut werden, damit das engmaschige Gitter an strategisch wichtigen Punkten befestigt werden konnte. Nachdem dieses Gitter angebracht worden war, wurde es mit Fasern überzogen, die anschliessend mit Harz bepinselt wurden.

Die reproduzierte Landschaft erforderte eine grosse Menge Bäume. Um ein allzu eintöniges Bild zu verhindern, wurde beschlossen, nicht bei einem einzigen Fabrikanten einzukaufen, sondern die Vegetation zu variieren. So findet man auf der

Anlage Bäume von Sylvia Décor, Faller, Heki, Uwe Teichmann usw., insgesamt etwa 1500 Bäume! Die meisten Flächen wurden mit dem elektrostatischen System von Noch realisiert. Die Gleise wurden mit der bekannten Mischung aus Weissleim, Wasser und Spülmittel eingeschottert.

Alle Gebäude kamen von Herstellern aus der Schweiz und Deutschland. Es wurde jedes Mal darauf geachtet, die typische Architektur vom Bündnerland authentisch abzubilden. Die Signale wurden bei Microscale hergestellt, einer Firma, die auf spezielle Kundenwünsche eingeht, wie zum Beispiel Typenschilder und elektronische Kästchen, welche an den jeweiligen Masten befestigt werden.

Der Alpine Classic Pullman Express verlässt den Bahnhof Muot.



Inserate

Erfolgreich werben mit



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

Nächste Anzeigenschlüsse

LOKI 1 | 2019: 23. November 2018

LOKI 2 | 2019: 4. Januar 2019

Ihr Ansprechpartner
für LOKI-Inserate:



Gerne berate ich Sie persönlich und unterstützen Sie bei Ihrer Medioplanung

Mario Dubach
Anzeigenleiter

Stämpfli AG
Inseratemanagement
Wölflistrasse 1
Postfach
3001 Bern
Tel. +41 (0)31 300 63 89,
Fax +41 (0)31 300 63 90
inserate@staempfli.com

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

Tel. +41 (0)31 300 62 58
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

ZUBA-TECH ●

Zu kaufen gesucht: Modelleisenbahnen alle Spuren und Blech

Wir kaufen von **10–1000 Loks**
inkl. Wagen oder ganze
Sammelungen 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

rail4you.ch

Feines und innovatives
Zubehör für Ihre Modellbahn

bruderer bahnen

Grosse Auswahl
in H0 und N
im Topzustand.

Reparatur und Digitalisierung
in Spur H0 und N.

bruderer bahnen
Nashofstrasse 45A, 3072 Östermundigen
Telefon 031/931 90 20, Fax 031/931 90 28
www.obbo.ch, immer

**Freier Eintritt!
Fahrbetrieb
auf der Bühne!**

**45. Birmensdorfer
Modelleisenbahn-Markt**

**Samstag, 1. Dezember 2018
9.00–15.00 Uhr**
Gemeindezentrum Brüelmatt
8903 Birmensdorf

Dein neues
Fachgeschäft für
Modelleisenbahnen
mit Online-Shop im
Zürcher Oberland



Spuren H0, H0m, N
und G

Sämtliche führenden
Marken im Sortiment

5% Rabatt auf
Neuheiten

über 30000 Produkte
bestellbar

Gutschein von CHF 20.– ab
einem Einkauf von CHF 100.–
Gültig bis 31.12.2018
Code: LOKI11



www.world-of-trains.ch
info@world-of-trains.ch

055 501 11 55

Kreuzstrasse 10
8635 Dürnten ZH



Nr. 12 | 2018 (Dezember 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

Inseratebearbeitung und -disposition

Stämpfli AG

Inseratemanagement, Mario Dubach

Wölflistrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern, Tel. +41 (0)31 300 63 89,

Mobile +41 (0)79 313 62 93, 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 Khifli, Stämpfli AG

Produktion und Druck

Stämpfli AG, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 66 66

www.staempfli.com

Vertrieb Einzelhandel Deutschland, Österreich und Niederlande

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

Repräsentant für Italien

Quaini Pubblicità, Via Meloria 7, I-20148 Mailand

Telefon +39 (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 dem 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.



Anlage

Schwere Dampfrösser

In früheren LOKI-Ausgaben wurde von einem Nachbau des Bahnhofs Helper Station Chama in New Mexico berichtet. Im kommenden Heft folgt das nächste Kapitel der Schmalspur-Saga in den winterlichen Rocky Mountains im Jahre 1965: der Cumbres Pass auf über 3000 Metern über Meer in Spur H0n3. Foto: Kim Nipkow



Anlagenbau

Jetzt wird aufgestockt

Über 40 Jahre hat der Bausatz «Bahnsteigbrücke Radolfzell» von Faller auf dem Buckel. Er blieb über all die Jahre einer der Favoriten von Daniel Wettlisbach, obwohl er ihn nie einsetzen konnte. Nun zeigt er uns, wie dieser Bausatz heutigen Ansprüchen wieder bestens genügen kann.

Foto: Daniel Wettlisbach



Modellbahntechnik

Kamerakopf Re 460

Für viele Modelleisenbahner ist Lokomotivführer ein Bubentraum. Roco verspricht mit der Re-460-Kamerakopf, diesen Traum wenigstens im Massstab 1:87 Realität werden zu lassen. Ob er tatsächlich in Erfüllung geht, soll der Testbericht unseres Autors Marco Rinaldi zeigen.

Foto: Marco Rinaldi

Ab 14. Dezember 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.

Der Eisenbahn Amateur ist im Abonnement konkurrenzlos günstig. Ein MUSS für alle Freunde von Schweizer Bahnen – die etwas andere Eisenbahnzeitschrift.

Mit dem

Eisenbahn Amateur

erhalten Sie jeden Monat die besten Informationen

■ Berichte über die Gross- traktion

■ Modellbeschreibungen

■ Neues in Kürze

Aktuelles aus den Eisenbahnverkehrs- unternehmungen

■ Neu im Handel

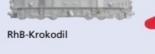
■ Hinweis-Agenda

■ ... und vieles mehr!



125° anniversaire de chemins de fer
Fribourg-Sainte-Croix
Aérophoto: Aérophoto SA
Foto: EA-Magazin
Besuchen Sie unseren
EA-Shop auf
[www.eisenbahn- amateur.ch](http://www.eisenbahn-amateur.ch)

Unter anderem elegante Krawattenhalter ...



EISENBAHN AMATEUR für 12 / 24 Ausgaben ab Monat

Abonnementspreise:

(zahlbar bei Erhalt der Rechnung)

12 Monate: CHF 116.-

24 Monate: CHF 220.-

Abo+

1 Jahr + CHF 15.- 2 Jahre + CHF 30.-

Neu ab 2018: EA-Digitalausgabe – zusätzlich zum bestehendem Abonnement.
Für Clubmitglieder **gratis!** Infos unter: <http://eisenbahn-amateur.ch/abo/aboplus>

EA-Stick CHF 48.-

Archiv sämtlicher EA-Ausgaben von 1947–2017, ab 2018 weitergeführt mit Abo+ Bestellung auch via Internet-EA-Shop

Einsenden an: EA, Leserservice, Postfach 564, 8603 Schwerzenbach
Fax +41 43 422 70 71, E-Mail: info@buehler-druck.ch
oder im EA-Shop unter www.eisenbahn-amateur.ch

Name/Vorname

Strasse

Land/PLZ/Ort

Datum/Unterschrift

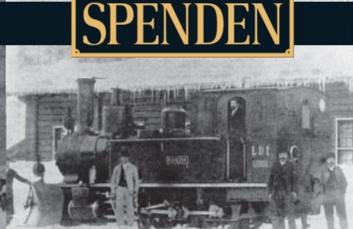
Loki/18

RHÄTIA

DAS PROJEKT

SPENDEN

Unsere Nr. 1 braucht
KOHLE



DAS FEUER IST ERLOSCHEN

Seit 2014 stehen die Räder der **RHÄTIA** still. Umfassende Sanierungsarbeiten müssen erbracht werden.

Die Projektgruppe **RHÄTIA**, bestehend aus Mitgliedern der historic RhB Vereine, möchte die Nummer 1 der **Rhätischen Bahn (RhB)** optisch weitgehend im Zustand ihrer Ablieferung an die Landquart-Davos-Bahn (LD) herrichten, damit die Lok von 1889 weiterhin als bedeutendes dampfendes Denkmal der historischen Bündner Eisenbahnflotte zur Freude von alt und jung verkehren kann.

Der Geldbedarf für die Restauration ist hoch, es wird rund 1 Million Franken benötigt.

Spenden Sie Kohle und entfachen Sie gemeinsam mit uns das Feuer in der Feuerbüchse der **RHÄTIA**!

PROJEKTGRUPPE RHÄTIA

% Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn
Bahnstrasse 1
CH-7402 Bonaduz

contact@rhaetia1.ch
www.rhaetia1.ch



SPENDENKONTO RHÄTIA

Graubündner Kantonalbank
«Spendenkonto RHÄTIA»
Konto-Nr.: 10 003.458.602

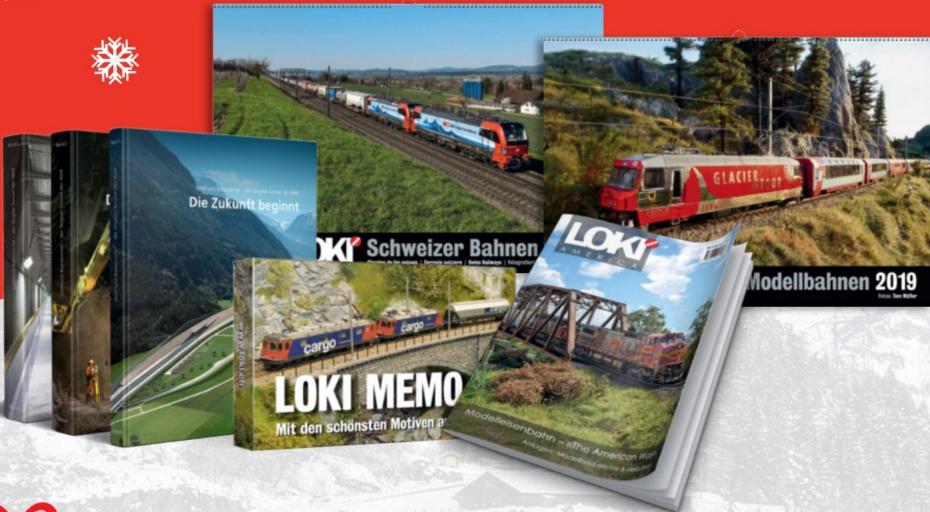
IBAN: CH89 0077 4010 0034 5860 2

SWIFT/BIC: GRKBCH2270A
BC-Nr.: 774

Kontoinhaber:
Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn
Bahnstrasse 1
CH-7402 Bonaduz

Es weihnachtet!

Lassen Sie sich von unseren Geschenkideen für Weihnachten inspirieren



Wie wäre es mit dem neuen **LOKI-Memo**? Das **LOKI-Memo** überrascht Eisenbahn- und Modellbahnfans mit den 36 schönsten Motiven aus der LOKI und sorgt für viel Spass beim fröhlichen, generationenübergreifenden Spielen. CHF 25.-*



Oder darf es die **LOKI America Nr. 1** sein? Auf 116 Seiten finden Modellbaubegeisterte Werkstattberichte aus aller Welt und zahlreiche Fotos von Anlagen und Dioramen, die durch einen äusserst realistisch wirkenden Modellbau brillieren. CHF 27.90*



Die im Stämpfli-Verlag erschienene «**Gotthard-Trilogie**» dokumentiert die Geschichte des Gotthard Basistunnels von der Projektphase bis zu den Eröffnungsfeierlichkeiten. Die drei Bände sind einzeln erhältlich oder als Paket für CHF 159.-* (statt CHF 179.90).



Lassen Sie mit den **LOKI Kalendern** das Herz jedes Eisenbahn- und Modellbahnfans höher schlagen. Der Kalender **Modellbahnen 2019** zeigt die Rheinschlucht sowie das Albulatal. Stimmige Aufnahmen von Schweizer Bahnen in feinster Kombination mit landschaftlicher Schönheit finden Sie im Kalender **Schweizer Bahnen 2019**. Je CHF 27.-*

Bestellen Sie jetzt einfach und bequem online auf www.loki.ch oder unter

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

Die Gotthard-Trilogie ist unter www.staempflishop.com/gotthard erhältlich.

*Auslandpreise auf Anfrage, exkl. Versandkosten. Preisänderungen und Irrtümer vorbehalten.