LOKI

Nr. 1|2019
www.loki.ch

Das Schweizer Modellbahnmagazin



Anlage

Exkursion in die Rocky Mountains



Report

Die NPZ-Prototypmodelle im Rückblick



Report

LGB präsentiert zwei neue RhB-Modelle



Rollmaterial

Die SBB Ae 4/7 10913 von PIKO im Massstab 1:87

Österreich: Euro 8,80
BeNeLux: Euro 8,80
Schweiz: CHF 13.50
Deutschland: Euro 8,80


Wiesen

Ich hätte gerne einen Kafi crème …

Erinnern Sie sich noch an mein erstes Editorial anno 2016? Nun, seither ist viel Zeit vergangen, und einiges ist geschehen. Neulich trank ich ebenso einen Kafi crème und scrollte dabei lustlos durch die Weiten des Internets und entdeckte Bodo Schäfer. Kennen Sie Bodo Schäfer? Wohl kaum, denn er hat mit der (Modell-)Eisenbahn so viel am Hut wie ich mit der Astronomie. Der deutsche Money-Coach sagt: «Die Zukunft entsteht durch das, was wir heute tun. Nicht durch das, was wir uns für morgen vornehmen.» Weise Worte, und wie sie doch gerade in die heutige Zeit passen. Eine Zeit, die nicht smarter sein könnte und von Evolutionsschritten stark geprägt ist.

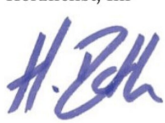
Wir erleben sehr viele Veränderungen. Sie sind Bestandteil unseres Lebens geworden und gehören mittlerweile zu uns wie früher die Beständigkeit. So verändert sich auch die LOKI mit dieser Ausgabe ein bisschen. Im Hinblick auf die Lancierung eines E-Papers, also einer Variante des LOKI-Magazins, die sich online konsumieren lässt, haben wir Herausgeber uns zusammengesetzt und in mühseliger Arbeit die Rubrikenstruktur verändert. Wir hoffen, damit eine onlinekompatible Struktur geschaffen zu haben.

Veränderungen benötigen Mut und teilweise auch Geduld. Wenn man bedenkt, dass die LOKI von viel Herzblut getragen wird, durch die Verleger und Herausgeber wie auch durch Sie, liebe Leserin, lieber Leser, dann benötigt man für eine Veränderung doppelt so viel Mut. Wir haben ihn aufgebracht und diesen Schritt der Veränderung gewagt. Denn wir sind überzeugt, dass diese filigranen Veränderungen der LOKI dem Magazin eine solide Zukunft bereiten werden.

Sie werden aber beim Lesen dieser Ausgabe feststellen, dass dies nur eine reine Formsache ist. So blicken wir auch wieder zurück und erfahren spannende Episoden aus vergangenen Tagen. Nicht nur die Zukunft ist wichtig für die weiteren Schritte im Leben, sondern auch das Wissen über die Geschichte.

In dem Sinne wünsche ich Ihnen frohen Lesespass mit dieser LOKI-Ausgabe und weiterhin alles Gute für die gemeinsame Zukunft!

Herzlichst, Ihr



Besuchen Sie uns auch unter:

BahnOrama GmbH
Modelleisenbahnen

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

GROSSE SPIELZEUGBÖRSE STADT ZÜRICH



VIP's Fr. 20.– ab 8.00 Uhr

MODELL-EISENBAHNEN UND AUTOS SOWIE ZUBEHÖR

Sonntag, 27. Januar 2019
10.00–15.00 Uhr

KONGRESSZENTRUM SCHÜTZENHAUS ALBISGÜETLI

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!

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



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

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



LOKI-Sammelordner

Ordnung in Ihrer Zeitschriftensammlung

Dieser Ordner hilft Ihnen bei der übersichtlichen Archivierung Ihrer LOKI-Ausgaben. Perfekt für einen Jahrgang, mit Stäbchenmechanik in einem klaren und neutralen Weiss. Der Sammelordner ist laminiert.

Jetzt auf **www.loki.ch** bestellen.
CHF 15.–/Euro 10,– exkl. Versandkosten, Vorzugspreis für Abonnenten.
CHF 25.–/Euro 17,– exkl. Versandkosten für Nicht-Abonnenten.



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



Foto: Werner Frey

Die BLS Re 4/4 gab es früher aus dem Hause Lima. Auch Rivarossi wagte sich an die kultige Lok. Das eine ist lange her. Und das Rivarossi-Zwischenspiel vermochte die BLS-Fans nicht recht zu überzeugen. Nun hat Roco ein entsprechendes Modell präsentiert. Die LOKI war am Rollout in Brig dabei und hat die Lok gleich noch unter die Lupe genommen. **Seite 16**



Foto: Zoltan Tamassy

Von der 1905 in Betrieb genommenen Chemin de fer Nyon-Crassier ist nicht viel übrig geblieben. Seit 1963 rollen die Züge nur noch zwischen Nyon und Eysins. Der Amicale du train modulaire de Nyon rund um Gaston Flury hat die Reststrecke im Massstab 1:87 nachgebaut. Und zwar im Betriebszustand der 1990er-Jahre. **Seite 62**

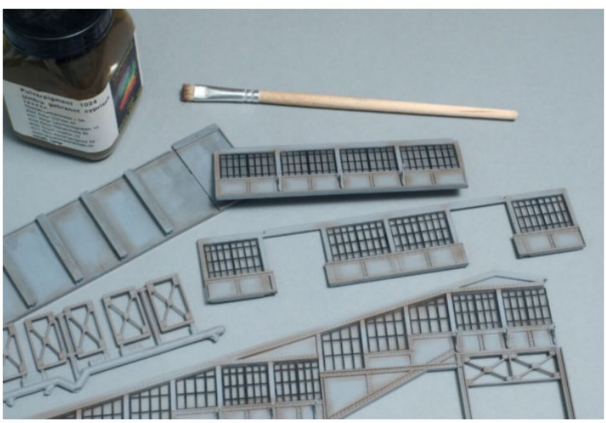


Foto: Daniel Wietlisbach

Der Faller-Bausatz «Bahnsteigbrücke Radolfzell» aus den 1970er-Jahren genügt den gestiegenen Ansprüchen der Modellbahner im neuen Jahrtausend nicht mehr. LOKI-Autor Daniel Wietlisbach zeigt in seinem Bericht auf, wie der über 40 Jahre alte Bausatz für die moderne Anlage fit gemacht werden kann. Durch Aufstockung zum Beispiel. **Seite 80**

Rollmaterial | Porträt 16

Werner Frey begutachtet die BLS Re 4/4 von Roco in Spur H0.

Rollmaterial | Porträt 23

Genau hingeschaut: die SBB Ae 4/7 10913 von PIKO im Massstab 1:87.

Rollmaterial | Bau 28

Andreas Coenen verpasst einem Roco-Postwagen in Spur H0 ein Winterkleid.

Rollmaterial | Technik 32

Mit der H0-Kameralok Re 460 016 von Roco einen Bubentraum erfüllen.

Report | Event 38

spur-N-schweiz an der 13. European N-Scale Convention in Stuttgart.

Report | Event 42

Überraschungen am Abschluss zum Jubiläum «50 Jahre LGB» in Landquart.

Report | Vorbild & Modell 62

Die Industriestrecke von Nyon nach Eysins im Massstab 1:87.

Report | Rückblick 72

René Stamm blickt zurück auf die NPZ-Prototypmodelle.

Anlage | Bau 80

So wird einem alten Faller-Bausatz ein zeitgemässes Kleid verpasst.

Anlage | Porträt 88

Fahrt auf den winterlichen Cumbres Pass in den Rocky Mountains in Spur H0n3.

Markt

6 Marktspiegel
46 Börse
47 Medientipps

Szene

48 News
52 Veranstaltungen
54 Bahn aktuell
98 Vorschau/Impressum

gedruckt in der **schweiz**

Titelbild



Foto: Kim Nipkow

In früheren LOKI-Ausgaben wurde von einem Nachbau des Bahnhofs Helper Station Chama im US-Bundesstaat New Mexico berichtet. Im aktuellen Heft folgt das nächste Kapitel der Schmalspur-Saga in den winterlichen Rocky Mountains im Jahre 1965: eine Exkursion auf den Cumbres Pass auf über 3000 Metern über Meer in Spur H0n3. **Seite 88**

Marktspiegel

H0/N | Kibri

Käserei, Alpenhof und Speicher



Diverse Kibri-Produkte sind neu lieferbar, zum Beispiel ein H0-Funktionsbausatz, mit dem die Käserei Thal in Heimisbach nachgebildet werden kann (Art.-Nr. 38024). Das Modell verfügt auch über ein Hausbeleuchtungs-Startset. Dieses ist einfach zu montieren und genau auf das Modell abgestimmt. «Erleuchtet» ist auch der Alpenhof-Funktionsbausatz im Massstab 1:87 (Art.-Nr. 38077). Dieser Bausatz ist mit der praktischen und variablen Etageninnenbeleuchtung Art.-Nr. 6045 von Viessmann ausgestattet. Lieferbar ist auch der Speicher aus dem Berner Öschberg in Spur N (Art.-Nr. 37060). Der Speicher dient im Original als Heulager. **Erhältlich im Fachhandel.**







Diverse | Viessmann

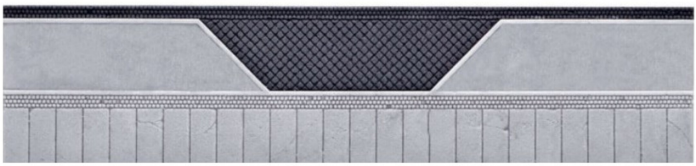
Automechaniker und Perronuhren



Aus dem Hause Viessmann ist neu ein H0-Automechaniker mit Leuchte (Art.-Nr. 1539) erhältlich. Der Mechaniker kontrolliert kniend mit einer Lampe ein Auto. Das Modell ist wartungsfrei dank LED-Beleuchtung. Ein Patentsteckfuss sorgt für besonders einfache Montage. Auch neu in den Verkaufsregalen sind beleuchtete Perronuhren in den Spuren N (Art.-Nr. 1880) sowie TT (Art.-Nr. 1480). Die Zeitanzeige ist ohne Funktion. Der vorbildgetreue Messingmast mit Patentsteckfuss ermöglicht eine besonders einfache Montage. Das Powermodul Art.-Nr. 5215 sorgt für flackerfreies Licht beim Betrieb mit Wechselstrom und erzeugt nahezu doppelte Helligkeit. **Erhältlich im Fachhandel.**

Diverse | Vollmer

Neue Steinkunstprodukte







Unter dem Vollmer-Label hat Viessmann eine Reihe von Zubehörartikeln ausgeliefert. So den H0-Seitenstreifen mit Parkbucht für einen (Art.-Nr. 48250) und für drei Pkw (Art.-Nr. 48251). Das Produkt aus der Steinkunstserie besteht aus wetterfestem Sedimentverbundwerkstoff. Dieser Werkstoff erzeugt eine realistische Steinoberfläche. Der Seitenstreifen ist universell einsetzbar. Die Oberfläche des Trottoirs ist in Betonplattenoptik gestaltet. Der Bereich neben dem Gehweg kann zum Beispiel individuell begrünt werden.

Ebenfalls aus der Steinkunstserie nun lieferbar:

- Art.-Nr. 48258: H0-Strassenplatte Kopfsteinpflaster, 45°-Kurve, gegenläufig, Radius 30 cm
- Art.-Nr. 48600: N-Tunnelportal, eingleisig
- Art.-Nr. 48826: G-Mauerplatte Rauputz, L 54 × B 34,6 cm
- Art.-Nr. 48727: 0-Polygonalplatte, mediterran
- Art.-Nr. 48731: 0-Dachplatte Schiefer, L 54 × B 16,3 cm **Erhältlich im Fachhandel.**

H0 | Roco

SBB-BR 193 Vectron und Silowagen

Infolge des steigenden Verkehrsaufkommens, des starken internationalen Wettbewerbs und der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels mussten die SBB an die Anschaffung neuer Mehrsystemlokomotiven denken. Aufgrund der guten Erfahrung im innerdeutschen Verkehr mit Mehrsystemlokomotiven aus dem Hause Siemens haben sie sich nach einem Ausschreibeverfahren für die langfristige Anmietung von insgesamt 18 Vectron-Lokomotiven entschieden. Die Lokomotiven wurden durch die LokRoll AG beschafft und an SBB Cargo vermietet. Da die Loks oft in Doppeltraktion verkehren, hat sich Roco entschieden, gleich zwei Betriebsnummern herzustellen. Glücklicherweise wurden Nummern gewählt, welche durch die Mitbewerber noch nicht realisiert wurden. Die Loks verfügen wie bereits bekannt über eine PluX22-Schnittstelle und LED-Beleuchtung.

- Art.-Nr. 73955 (DC)/73956 (DCS)/ 79956 (ACS) SBB-BR 193 478 Gottardo
- Art.-Nr. 73943 (DC)/73944 (DCS)/ 79944 (ACS) SBB-BR 193 477 Simplon

Das Rollout in den Verkaufsläden hat auch der SBB-Silowagen Bauart Ucs hinter sich (Art.-Nr. 76886). Das Vorbild des Epoche-VI-Wagens steht für Holcim im Einsatz.

Erhältlich im Fachhandel.





H0 | SiggModell

Vierachsige Leichtstahl-PTT-Bahnpostwagen

Die Bahnpostwagen der 6er-Serie aus den 1940er-Jahren waren die ersten grossen Bahnpostwagen in Leichtstahlbauart. Die Wagen besassen ein Postbüro. Alle Baumerkmale waren identisch mit den grossen SBB-Leichtstahlwagenserien. Mit einem Eigengewicht von 27 Tonnen bei einer Länge von 20,7 Metern waren sie sehr leicht. Diese Wagen wurden hauptsächlich im Schnellzugsdienst eingesetzt. In den Jahren 1979 bis 1980 wurden alle ausgemustert, jedoch nicht abgebrochen, sie fanden diverse Verwendungen. Die einen dienten danach der BLS als Dienstwagen, andere wurden ins Ausland abgegeben. SiggModell aus Winterthur hat sich dieses Themas angenommen. Bei den neu erschienenen Modellen in H0 handelt es sich um ein Kleinserienmodell in Mischbauweise.



Erhältlich sind zwei Versionen:
- Art.-Nr. 5029: Epoche 3–4
- Art.-Nr. 5031: Epoche 4

Interessenten wenden sich direkt an:
SiggModell
Lindstrasse 35
8400 Winterthur
info@siggmodell.ch

N | KATO

Ge-4/4^{II}-Jubiläumslokomotive «Hakone»

Mit einem neuen Grundset der Ge 4/4^{II} Hakone sowie zwei EW-I-Wagen (neue Betriebsnummern) ehrt der japanische Modellbahnhersteller KATO die Freundschaft zwischen der Schweizer und der japanischen Bahngesellschaft. Das japanische Hakone-Tozan(Mountain)-Eisenbahnstreckennetz wurde nach Vorbild der Bernina-Linie der Rhätischen Bahn ausgearbeitet. Zur Überwindung der starken Steigung nutzt die Hakone Tonzan Wasser zur Radkranzschmierung. Dazu sind in den Drehgestellen Wasserkästen verbaut, die die Schienen benetzen. Dies macht den Einsatz von Zahnrädern überflüssig, selbst auf den teilweise steilen Streckenabschnitten, die den Zugang zur wunderschönen Landschaft gewähren. So entstand die Partnerschaft der beiden Eisenbahngesellschaften mit dem gemeinsamen Fokus, die wunderschöne Berglandschaft zugänglich zu machen, und zum 40-Jahr-Jubiläum dieser Freundschaft bekam die Ge 4/4^{II} 622 eine Sonderlackierung der Hakone Tozan. Die Hakone-Lok passt perfekt zu den bereits erhältlichen Einheitswagen in der Spurweite N.

- Art.-Nr. 7074048: Ge-4/4^{II}-Hakone-Lok + 2 EW-I-Wagen, Rhätische Bahn
- Art.-Nr. 7074044: Einheitswagen I (EW I) rot – Grundset
- Art.-Nr. 7074045: Einheitswagen I (EW I) rot – Ergänzungsset inkl. Buchschatulle

Erhältlich im Fachhandel.



H0 | B-Models

Silowagen Tagnpps für Zucker-transport









Gleich drei Sets mit Silowagen Tagnpps für den Zuckertransport hat der belgische Hersteller B-Models ausgeliefert. Jeweils zwei Wagen tragen die Werbung «Schweizer Zucker» auf Deutsch und Französisch. Der dritte Wagen ist im bekannten Cargo-Design gehalten. Das Anschriftenfeld für das Ladegut ist auch bei diesem Wagen korrekt mit «Zucker» beschriftet. Es versteht sich von selbst, dass jeder Wagen eine andere Nummer trägt. Es wurden alle drei existierenden Werbevarianten umgesetzt, alle Wagen sind entsprechend ihrem Zustand korrekt beschriftet.

- Art.-Nr. 92104:
  SBB-Tagnpps Zucker Set 1 (rosa-violett)
- Art.-Nr. 92105:
  SBB-Tagnpps Zucker Set 2 (rot)
- Art.-Nr. 92106:
  SBB-Tagnpps Zucker Set 3 (rot/weiss)

Erhältlich im spezialisierten Fachhandel.

H0 | te-miniatur

Die Lizenzen von mobaArt übernommen



Fans der Bausätze der mittlerweile aufgelösten mobaArt können aufatmen: Die deutsche Firma te-miniatur hat die Modelle in ihr Verkaufsprogramm übernommen. Diese Bausätze bestehen in der Regel aus Sperrholz, teilweise sind Kunststoffteile als Zubehör beigefügt. Ausverkaufte mobaArt-Produkte werden in Lizenz wiederaufgelegt, lieferbar sind das Chalet H0 (Art.-Nr. 100001) und ab sofort der Bahnhof Rueun der Rhätischen Bahn (Art.-Nr. 100303), ebenfalls im Massstab 1:87.

Interessenten wenden sich direkt an:
te-miniatur – Thomas Ermels
Die Modellbahnwerkstatt
Paulstrasse 8, D-42287 Wuppertal
Tel. +49 (0)202 260 360 49
info@te-miniatur.de
www.te-miniatur.de

H0 | Arwico Collectors Edition

Die Langrohrvariante des M-109

Exklusiv für den Schweizer Fachhandel liess Arwico bei PIKO die SBB-Panzertransportwagen Slmmnps, beladen mit einem Panzer M-109 Langrohr, für die Spur H0 fertigen. Nach dem grossen Erfolg der bekannten Modellreihe werden die beiden Langrohrvarianten nun erstmals als Einzelartikel im Schweizer Fachhandel verfügbar sein (Art.-Nr. 85.005013 und 85.005014). Die Modelle sind in der Epoche IV–V angesiedelt. Produziert wurden sie im Massstab 1:87 mit den K-Nr. 303 und 301.

Erhältlich im Fachhandel.



H0 | EYRO Modellbahn/Hag Modellbahnen

Limitierte Serie: SBB-Re 460 nach Refit

Zu Beginn des Refit der Re 460 haben die Schweizerischen Bundesbahnen etliche Beschriftungsvarianten getestet, bis schlussendlich das erhabene silberne SBB-Signet an der Front angebracht wurde. EYRO Modellbahn hat in Zusammenarbeit mit Hag Modellbahnen insgesamt vier Re 460 im Zustand nach dem Refit realisiert. Dabei wurden die Unterschiede bei der Beschriftung entsprechend berücksichtigt. Alle Loks wurden in einer kleinen und limitierten Serie hergestellt und werden mit der bekannten Hag-LED-Beleuchtung ausgeliefert.



Folgende Loks wurden hergestellt:

- SBB-Re 460 010 Löwenberg (grosses SBB Signet, Loknummer auf Front)
- SBB-Re 460 033 (grosses SBB-Signet)
- SBB-Re 460 040 Napf (grosses SBB-Signet)
- SBB-Re 460 084 Helvetia (kleines SBB-Signet)

Es sind noch einzelne Modelle verfügbar, solange der Vorrat reicht.

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

H0 | Busch

Historischer Postbus mit schwarzem Dach

Der deutsche Zubehörhersteller Busch hat eine neue Variante des Mercedes-Benz O 3500 «Schweizer Postbus» (Art.-Nr. 41035) ausgeliefert. Neu am historischen Postbus im Massstab 1:87 ist das schwarze Dach. Der Mercedes-Benz O 3500 war der erste neu entwickelte Omnibus der Daimler-Benz AG der Nachkriegszeit und der erste Omnibus, der im Werk Mannheim produziert wurde.

Erhältlich im Fachhandel.



Diverse | Noch

Hausboote, Grillplätze, Hühnerställe













Der Zubehörhersteller Noch hat weitere Neuheiten für die Gestaltung von Modelllandschaften ausgeliefert. Mit den neuen, fein detaillierten Laser-cut-Minis kann man kleine Modellszenen gestalten oder auf Anlagen detaillierte Akzente setzen. Darüber hinaus liefert Noch den Laser-cut-Bausatz «Schleifmühle» in H0 (Art.-Nr. 66707) und N (Art.-Nr. 63707) aus. In Schleifmühlen, die im Gebirge meist mit Wasserkraft betrieben wurden, schliffen die Bergbauern früher die Sensen und Sicheln, mit denen sie die Bergwiesen mähten. Die Konstruktion mit Mühlrad und Zufluss ist am Modell detailliert nachgebildet. Ebenfalls verfügbar ist ab sofort das Themenset «Alm» in H0 und N. Das H0-Set (Art.-Nr. 65616) enthält neben dem Laser-cut-Bausatz «Alm» eine Tränke, einen Zaun, sieben Kühe und etwas Streugras «Steinige Bergwiese». Im Spur-N-Set (Art.-Nr. 63616) befinden sich neben dem Laser-cut-Bausatz «Alm» neun Kühe und ebenfalls eine Tränke, ein Zaun und etwas Streugras «Steinige Bergwiese».





Für die Spur H0 sind zehn Bausätze der Serie Laser-cut-Minis verfügbar:

- Art.-Nr. 14221: Wegplatten
- Art.-Nr. 14224: Hausboot
- Art.-Nr. 14250: Hoinzenständer
- Art.-Nr. 14251: Heuböcke, 44 Stück
- Art.-Nr. 14335: Backhaus
- Art.-Nr. 14339: Berghütte
- Art.-Nr. 14366: Rastplatz
- Art.-Nr. 14369: Grillplatz mit Schaukeln
- Art.-Nr. 14378: Hühnerhaus
- Art.-Nr. 14379: Viehunterstand

Jeweils vier Bausätze der Serie Laser-cut-Minis gibt es für TT und N:

- TT Art.-Nr. 14431; N Art.-Nr. 14631: Wegplatten, 128 Stück
- TT Art.-Nr. 14437; N Art.-Nr. 14637: Hausboot
- TT Art.-Nr. 14488; N Art.-Nr. 14688: Backhaus
- TT Art.-Nr. 14474; N Art.-Nr. 14674: Rastplatz

Erhältlich im Fachhandel.



H0 | Hornby

Neue Kesselwagen der SBB



Hornby liefert Güterwagen in Spur H0 mit Schweizbezug aus. Einerseits handelt es sich um ein zweiteiliges Set mit Kesselwagen der SBB in rot-grauer Lackierung, bestehend aus einem zwei- und einem vierachsigen Kesselwagen «UETIKON» der Epoche V–VI (Art.-Nr. 02.HN6398). Andererseits kommt ein vierachsiger Kesselwagen in roter Lackierung, «NS-Cargo», der Epoche VI (Art.-Nr. 02.HN6399) zur Auslieferung.

Die Modelle verfügen über Kupplungsaufnahme nach NEM 355 und Kurzkupplungskinematik. **Erhältlich im Fachhandel.**

H0 | PIKO

SBB-RBe 4/4 1461 (Serie) und BDt EW II





In der LOKI 10|2018 haben wir den RBe 540 von PIKO ausführlich vorgestellt. Wie angekündigt hat PIKO pünktlich eine weitere Variante des RBe 4/4 ausgeliefert. Es handelt sich um den RBe 4/4 1461 in Grün mit neuem SBB-Logo im Zustand der Epoche IV. Dazu passend wird der BDt 924-0 ebenfalls in grüner Farbgebung und mit grossem Übergangsblech geliefert. Die Modelle haben einige Anpassungen erfahren gegenüber dem zuerst gelieferten RBe 540, damit diese dem Vorbild entsprechen. Speziell zu erwähnen sind die Falttüren mit Griffstangen, die runden Lampen sowie die farblich angepasste Inneneinrichtung.

Neu erhältlich sind:

- Art.-Nr. 96838:
  SBB-RBe 4/4 1461
  und BDt EW II grün DC
- Art.-Nr. 96839:
  SBB-RBe 4/4 1461
  und BDt EW II grün AC
- Art.-Nr. 96840:
  SBB-RBe 4/4 1461
  und BDt EW II grün DC Sound
- Art.-Nr. 96841:
  SBB-RBe 4/4 1461
  und BDt EW II grün AC Sound

Alle Modelle sind exklusiv in der Schweiz im Fachhandel erhältlich.



HO | Lematec

Französische Lokomotiven aus Bex

Die Westschweizer Manufaktur Lematec liefert eine Reihe von SNCF-Lokomotiven der Typen BB 9200 und BB 9300 im Massstab 1:87 aus. Die BB MTE wurden von den Prototypen 9001 bis 9004 abgeleitet und nach dem Entwickler ihres Antriebs auch BB Jacquemin genannt. Zu ihrer Zeit waren dies die modernsten Lokomotiven der SNCF. Sie waren stärker als die 2D2 9100 (5230 PS gegenüber 4510 PS), jedoch bloss halb so schwer (79 t gegenüber 144 t). Sie haben die renommiertesten Züge gezogen: Mistral, Capitole, Etendard und Flèche d'Or.

Lieferbar sind:

- Art.-Nr. HO-215/1A BB 9233: Région 5, Portes (Valence), Mistral/ BB 9250, Paris S.O., vert bleuté clair, 1959–1966
- Art.-Nr. HO-215/1B BB 9212: Région 4, Bordeaux, déjupée, vert bleuté clair, 1971–1984
- Art.-Nr. HO-215/1C BB 9269: traverse attelage automatique, demi-lunes supprimés, vert bleuté clair, ép. IVb
- Art.-Nr. HO-215/1D BB 9274: déjupée, fanaux rouges, vert bleuté clair, ép. IVb
- Art.-Nr. HO-215/1E BB 9248: traverse attelage automatique, béton, sigle nouille, ép. V
- Art.-Nr. HO-215/2A BB 9281: Région 4, Paris S.O., Capitole, rouge Capitole, 1968-1972
- Art.-Nr. HO-215/2B BB 9278: Région 4, Paris S.O., Capitole, rouge Capitole, bande gris-bleuté, 1968-1972
- Art.-Nr. HO-215/5A BB 9214: Région 4, Bordeaux, Oullins, bandes blanches, vert bleuté clair, ép. IVb
- Art.-Nr. HO-215/5B BB 9256: Région 4, Bordeaux, Oullins, demi-lunes supprimés, vert bleuté clair, bandes blanches, 1985–2000
- Art.-Nr. HO-215/7A BB 9304: Région 5, Villeneuve, version d'origine, avec plaques TEE, vert bleuté foncé, ép. Iva
- Art.-Nr. HO-215/7B BB 9316: Région 4, Toulouse, phares à pincettes, vert bleuté foncé, ép. IVb







Interessenten wenden sich direkt an:
lematec Prestige Models SA
Rte de de la Gribannaz 19, 1880 Bex
Tel. 024 463 02 50
info@lematec.ch
www.lematec.ch

HO | Kombimodell

Jubiläumsbeladung Hupac-T4.0 50

Vor 50 Jahren haben vier Schweizer Transportunternehmen zusammen mit den SBB die Hupac gegründet. Aus fünf Wagen (damals) wurden innerhalb von 50 Jahren weit über 5000 (heute). Die Hupac betreibt ein intermodales Netzwerk in ganz Europa bis nach Russland und China und zeigt immer noch die gleiche Innovationskraft, die ihre Wurzeln in den Bedürfnissen der Kunden hat. Kombimodell hat eine attraktive Jubiläumsbeladung als Modell realisiert. Nun ist auch das Modell mit dem Sattelanhänger lieferbar:



- Art.-Nr. 22331.01: Hupac-T4.0 mit 50-Jahre-Hupac-Sattelanhänger
- Art.-Nr. 22334.01: Hupac-T4.0 mit 50-Jahre-Hupac-Wechselbehälter

Erhältlich im Fachhandel.

N | Hobbytrain

SBB-Re 4/4^{II} 1. Serie mit runden Lampen

Die Re 4/4^{II} wurden als Universallokomotiven der SBB konzipiert. Die Loks werden sowohl vor Reise- wie auch vor Güterzügen eingesetzt. Mit 277 Lokomotiven ist es die grösste Lokserie in der Schweiz. Die Re 4/4^{II} wurde 1964–1985 gebaut und ist bis heute im Einsatz. Mit Inbetriebnahme der Ae 6/6 am Gotthard war eine schnelle und leistungsfähige Lok für Schnellzüge verfügbar. Allerdings wurden die Gleise durch die zwei dreiachsigen Drehgestelle sehr beansprucht. Dadurch war die Kurvengeschwindigkeit der Ae 6/6 beschränkt. Mit der Re 4/4^{II} gab es nun eine Lok, die auch in Kurven schnell fahren konnte. Sie leistete 4700 kW, erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h und wurde daher als Klasse-R-Lok klassifiziert. In Ermangelung von Alternativen wurden einige Loks eigens für den Swiss-Express umgebaut. Sie erhielten eine verlängerte Pufferbohle, neue Kupplungen und einen Anstrich in den Swiss-Express-Farben Orange-Grau-Orange. Ausserdem trugen sie anstelle des Schweizer Kreuzes das SBB-Logo. Hobbytrain liefert entsprechende Modelle mit folgenden Eigenschaften aus: Stromaufnahme über alle Achsen, Schnittstelle NEM 651, Schweizer Lichtwechsel, Berücksichtigung aller Bauartunterschiede im Detail, NEM-Kupplungsaufnahme, LüP: 93,1 mm.

Diese Modelle sind neu zu kaufen:

- Art.-Nr. 3020: SBB-Re4/4^{II} 11150 1. Serie, grün, Ep. III–IV
- Art.-Nr. 3021: SBB-Re4/4^{II} 11134 1. Serie, rot, Ep. III/IV
- Art.-Nr. 3022: SBB-Re4/4^{II} 11141 1. Serie, Swiss Express, Ep. III–IV

Erhältlich im Fachhandel.

Technische Information aus dem Hause Hobbytrain

«Wir mussten leider feststellen, dass es beim Decodereinbau zu einem Kurzschluss durch die Motorkontakte kommen kann. Bei vorab getesteten Mustern trat dieser Fall nicht auf, und nicht alle Modelle sind betroffen. Es reicht jedoch, wenn die Motorkontakte minimal zu wenig nach oben gebogen sind. Durch den Druck beim Einbau eines Decoders kann der Motorkontakt das Chassis berühren, und dadurch kann der Decoder unter Umständen beschädigt werden.

Die Lösung ist einfach, und wir haben daher einen Extrahinweis für die Kunden erstellt, der in unserem LEMKE-Technik-Forum (www.lemkecollection.de) erklärt wird. Wir entschuldigen uns für eventuell entstehende Unannehmlichkeiten und versichern, dass zukünftige Modelle ab Werk entsprechend modifiziert werden.»



N | MW-Modell

SBB-Liegewagen Bauart «Schlieren»

Ab Mitte der 1950er-Jahre beschafften die SBB bei der Schweizer Waggonbau-Fabrik (SWS) in Schlieren moderne Reisezugwagen für den internationalen Verkehr. Drei Wagentypen, 1. Klasse (zunächst als ½-Kl. deklariert), 2. Klasse und Liegewagen, wurden in Leichtstahlbauweise konstruiert und in mehreren Baulosen zwischen 1954 und 1961 in Dienst gestellt; die Liegewagen 1960 bis 1961. MW-Modell realisiert diese Wagen in Zusammenarbeit mit LS-Models als komplette Neukonstruktion massstäblich 1:160.

Die Modelle zeichnen sich unter anderem durch diverse feinste Details aus. Sie verfügen über eine mehrfarbige Inneneinrichtung mit bis zu sieben verschiedenen Farben. Zur Ergänzung der Inneneinrichtung gibt es einen Satz Zurüstteile, um die Abteile individuell zu gestalten. Er besteht aus Ätzteilen, Kartonlaserteilen etc. zur Darstellung ausgeklappter Liegen, Leitern und Rollos (Art.-Nr. N-XX-903).

Diese Varianten wurden gefertigt:

- Art.-Nr. N-CH-211a:
  SBB-Liegewagen Bauart «Schlieren»,
  Epoche 3, Set
  1× mit dreisprachigen Anschriften,
  Bc 5151,
  1× mit zweisprachigen Anschriften
  Bc 5153
- Art.-Nr. N-CH-211b:
  SBB-Liegewagen Bauart «Schlieren»,
  Epoche 4, Set
  1× Betriebsnummer 51 85 59-80000-9,
  1× Betriebsnummer 51 85 59-80027-2

Interessenten wenden sich direkt an:
MW-Modell
Michael Werning
D-33699 Bielefeld
info@mw-modell.de
www.mw-modell.de



HO | H-R-F Modellbahn Atelier

HGe 3/3 der Berner-Oberland-Bahn

Aufgrund des regen Kundeninteresses hat H-R-F Modellbahn Atelier aus Spiez eine neue Serie der BOB Elektrolok HGe 3/3 der Berner-Oberland-Bahn aufgelegt. Die Modelle im Massstab 1:87 sind in einer technisch überarbeiteten Serie in den Farben Grün (bis ca. 1950) und Braun (ab ca.1980) wieder lieferbar.

Interessenten wenden sich direkt an:
H-R-F Modellbahn Atelier
Bürgring 11 (Briefe: Postfach 93), 3700 Spiez
Tel. 033 655 0888 – www.h-r-f.com







Porträt | BLS Re 4/4 von Roco in Spur H0

Der zeitlose BLS-Klassiker in 1:87 von Roco

Lange mussten sich die Schweizer Modelleisenbahner hinsichtlich der BLS Re 4/4 (heute Re 425) von Roco in Geduld üben. Die logische Fortsetzung des Lokprogramms liess (zu) viele Jahre auf sich warten. Grund genug also, dieses Modell anlässlich der ersten Auslieferung und Präsentation im Hotel Good Night Inn in Brig genauer unter die Lupe zu nehmen.

Von Werner Frey (Text und Fotos) und Hans Roth (Text und Fotos)

Lange mussten die Anhänger der kultigen BLS-Lok warten, bis sie endlich auf den Markt kam. Oder wieder, wie die Geschichte zeigt. Unvergessen bleiben die Re-4/4-Loks aus dem Hause Lima, welche doch schon einige Jahre auf dem Buckel haben, jedenfalls begleiten sie auch den Autoren seit seiner frühsten Jugend. Das Zwischenspiel von Rivarossi vermochte die BLS-Fans nicht so ganz zu trösten, sodass nun Roco diesen Schritt wagte. Nun, eine lang ersehnte Modelllokomotive muss auch gebührend empfangen werden, sagte sich der Hersteller und lud zu einem Rollout der Modelllokomotive ein.

Fachhändler und Pressevertreter empfing Roco in Brig im Good Night Inn, einem Hotel, das mittlerweile manch Modelleisen-



Gleich zwei der neuen Re 4/4 von Roco ziehen den Tonerdezug über die H0-Anlage.



Hotelbesitzer Peter Bodenmann erzählt den Anwesenden die Geschichte seiner BLS-Anlage und erläutert seine Begeisterung für die Modelleisenbahn.



Die grosse BLS-Modellbahnanlage, hier der Bereich der Nordrampe bei Blausee-Mitholz, zieht alle Teilnehmer des Rollouts in den Bann.

bahner kennt oder bald kennen wird. Das Hotel gehört niemand Geringerem als dem einstigen SP-Politiker Peter Bodenmann. Er hat die 2001 resp. 2003 von den Kölner Eisenbahnfreunden unter der Regie von Hartmut Groll erbaute H0-Anlage der BLS-Nord- und Südrampe erworben und lässt die gigantische Anlage im Keller des Hotels wiederauferstehen.

Stéphane Schmid und Rainer Schwinghoff von Roco freuten sich auf die zahlreich erschienenen Besucher und liessen es sich nicht nehmen, den Empfang auch mit entsprechender Dankbarkeit zu gestalten. Nach der obligaten Begrüssung erhielt bereits Peter Bodenmann das Wort, wobei er den Anwesenden auch kurz die abenteuerliche Geschichte seiner BLS-Anlage erzählte. Dass seine Leidenschaft für die Modelleisenbahn nicht erst von kurzer Dauer ist, untermauerte er mit der Schilderung einer kurzen Episode aus seiner Kindheit: Seine in einem Acht verlaufende Märklin-Eisenbahn liess er jeweils so schnell fahren, dass die Modelle die Schienen selbstständig verliessen. Welcher der Anwesenden war nicht gerade gedanklich in seiner Kindheit?

Die Veranstalter spannten die Anwesenden nicht lange auf die Folter, und man begab sich sehr früh in den Keller des Hotels Good Night Inn. Die gigantische Modellanlage liess jeden Betrachter gleich in die Welt der Modelleisenbahn eintauchen. Nach einer gemütlichen Gesamtbesichtigung erfolgte kurzum unter dem Beisein aller Anwesenden das offizielle Rollout der neuen Re 4/4 von Roco. Ein Lokpaar mit einem Tonerde-Güterzug erschien. Und der Sound der Loks lenkte die Blicke sowieso auf das Objekt der Begierde.

Nach dem Schiessen zahlreicher Fotos und einem spannenden Austausch untereinander liessen es sich die Veranstalter nicht nehmen und übergaben offiziell ein Exemplar an die BLS-Anlage: Rainer Schwinghoff überreichte Falk Riecken – er betreut die Anlage – stolz ein Modell der lang ersehnten BLS-Kultlok.

Ein gemeinsames Mittagessen und ein anschliessender Austausch über künftige Modellkonstruktionen rundeten den Anlass ab. Es zeigte sich wieder einmal mehr, dass der Austausch zwischen Handel, Hersteller, Vertrieb und Presse sehr förderlich ist und so auch das gegenseitige Verständnis gefördert werden kann.



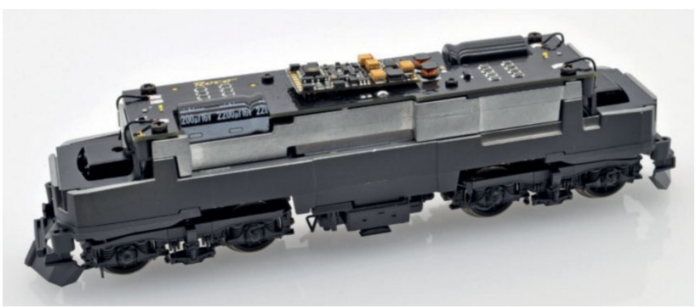
Falk Riecken erhält ein Re-4/4-Modell von Roco durch Stéphane Schmid (l.) und Rainer Schwinghoff (r.).

Roco und die BLS-Lokomotiven

Mitte der 1990er-Jahre erschienen mit der Re 465 und der Ae 6/8 zum ersten Mal BLS-Triebfahrzeuge im Roco-Programm. Kurz vor der Jahrtausendwende folgte mit der Ae 8/8 der vorläufige Höhepunkt, woraus 2004 die Ae 4/4 abgeleitet wurde. Und dann kam erst mal lange nichts. Für viele Modelleisenbahner war eigentlich klar, dass nun die allseits bekannte Re 4/4 folgen müsste. 2005 geriet Roco jedoch für viele überraschend in Zahlungsschwierigkeiten – es folgte die Insolvenz. Auf die Details gehen wir hier nicht näher ein. Die Firma wurde durch eine Auffanggesellschaft weitergeführt, aber auch hier setzte man die Prioritäten anders oder war anderweitig beschäftigt. Auf der Spielwarenmesse 2018, als viele schon nicht mehr daran geglaubt hatten, kündigte Roco die BLS Re 4/4 an. Ein knappes Jahr später werden nun die ersten Modelle ausgeliefert. Die Re 4/4 185 mit dem Wappen von Lalden macht den Anfang und ist dem Schreibenden für diesen Bericht zur Verfügung gestanden.



Eine Ansicht des Unterbodens vom Modell der AC-Version mit Schleifer.



Ein von Roco gewohntes aufgeräumtes Innenleben mit Sounddecoder und Pufferkondensatoren.





Ein Blick auf das Dach mit dem Stromabnehmer ohne Hebezylinder.

Zum Vorbild

Nach der Ablieferung der Ae 4/4 hatte die BLS Bedarf an weiteren Triebfahrzeugen. Zusammen mit der BBC und der SLM entwickelte sie eine neue Lokomotive, von der 1962 zwei Stück bestellt wurden. Die Lokomotiven sollten als Ae 4/4^{II} 261 und 262 abgeliefert werden. Kurz nach der Ablieferung Ende 1964 bestellte die BLS im Sommer 1965 drei weitere Lokomotiven. Später folgten weitere Bestellungen, womit sich ein Nummernkonflikt mit den Ae 8/8 271–275 anbahnte. Deshalb sah man vor, die Loks neu ab 211 zu nummerieren, was später verworfen wurde zugunsten der heute bekannten Nummerierung ab 161 bis 195. Aufgrund der nach der Ablieferung erhöhten Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h wurde später die Bezeichnung von Ae 4/4^{II} zu Re 4/4 (ab 1995 Re 425) geändert.

Der fortlaufende Verkehrsanstieg führte zu mehreren Beschaffungen von Re 4/4 bis 1973, darunter auch Beschaffungen für die SEZ (Re 4/4 177), die GBS (Re 4/4 178) und die BN (Re 4/4 179–180). Es wurde immer wieder geprüft, ob andere Lokomotiven auf dem Markt das Anforderungsprofil erfüllen, der Entscheid fiel jedoch jedes Mal zugunsten der Re 4/4. Mit der Ablieferung der Re 4/4 189 galt die Beschaffung als abgeschlossen. Ende der 1970er-Jahre ergab sich jedoch unter anderem aufgrund des grossen Erfolgs des Autoverlads ein Engpass bei den Triebfahrzeugen, weshalb die BLS 1980 nochmals sechs Re 4/4 bestellte. Die Re 4/4 195 wurde am 11. April 1983 als letzte Lok ihrer Bauart abgeliefert. Mit 35 Lokomotiven bildet die Serie Re 4/4 bis heute die grösste Lokomotivserie der BLS.

Äusserlich gut erkennbar ist der ab Re 4/4 174 verlängerte Stossbalken. Die zuletzt bestellten Lokomotiven 190–195 erhielten anstelle des Scherenstromabnehmers einen Einholmstromabnehmer. Die Lokomotiven erlebten in ihrer langen Betriebszeit einige Umbauten. Für den Personenverkehr wurden die Re 4/4 190–195 Ende der 1990er-Jahre mit dem Fahrgastinformationssystem Railvox ausgerüstet. Die Lokomotiven 170–189 wurden ab 2003 mit ETCS ausgerüstet, was den Einsatz auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist und im Lötschberg-Basistunnel ermöglichte.

Die Re 4/4 wurden bei der BLS in fast allen Diensten eingesetzt, vom kurzen Personenzug mit wenigen Wagen (oder mit Steuerwagen) bis zum langen und schweren Güterzug in Doppeltraktion und mit Schiebelok. Technisch können bis zu vier Loks vielfachgesteuert (von einem Lokführer bedient) verkehren. Dies macht die Lok für den Modelleisenbahner besonders interessant.

Die Re 4/4 187 wurde 2010 nach einem Unfall (2007 in Biel) als erste Lok der Serie abgebrochen. Inzwischen sind die Loks 161–169 ausrangiert und abgebrochen worden (die Re 425 165 verbleibt als nicht betriebsfähiges Exemplar bei der BLS-Stiftung). Weitere dürften in den nächsten Jahren mit der fortschreitenden Beschaffung weiterer Mehrsystemlokomotiven ausrangiert werden, dies nicht zuletzt weil teilweise Komponenten nicht mehr erhältlich sind oder nur noch mit grossem Aufwand repariert werden können.

Das Modell

Für das erste Roco-Modell der Re 4/4 fiel die Wahl auf die Re 4/4 185 im Zustand der Epoche V (Revisionsdatum: Sp R3 27.10.94), die bereits mit einem langen Stossbalken ausgeliefert wurde. Bei der Modellumsetzung hat Roco auf bewährte und bekannte Grundsätze wie einen zentralen Zinkdruckgussrahmen und die Umsetzung möglichst aller Teile in Kunststoff gesetzt. Der Betrachter kann beim ersten Blick unschwer erkennen, dass das Modell das Vorbild nahezu perfekt wiedergibt und der Fahrzeugcharakter somit sehr gut getroffen wurde.

Das Modell wurde für den Besuch im LOKI-Fotostudio zugerüstet. Das Zurüsten ist mit wenigen geübten Handgriffen in etwa zehn Minuten erledigt. Positiv zu erwähnen ist die gute Passung der Teile, es ist keine Nachbearbeitung notwendig.

Lackierung und Bedruckung

Für den Lackierer dürfte die nur gerade zweifarbige Grundlackierung mit Farbtrennkante unterhalb des Daches keine besondere Herausforderung gewesen sein. Der braune Farbton des Lokkastens ist gut getroffen und ohne Staubeinschlüsse angebracht worden. Das Dach empfindet der Schreibende als insgesamt eher dunkel, der Farbton dürfte aber dennoch korrekt sein, denn die Dächer der Lokomotiven waren oft durch den Einsatz von Chemikalien für die Reinigung stark ausgebleicht.

Die Fabrikschilder sind von blossem Auge knapp zu lesen und sauber auf die erhabenen Stellen auf dem Lokkasten aufgedruckt. Das Wappen und der Ortsname Lalden sind offenbar im Digitaldruckverfahren angebracht worden. Das Wappen ist erhaben, der darunterliegende Schriftzug leider nicht, obwohl er dies eigentlich sein müsste. Dies ist vermutlich ein Kompromiss, weil die vielen verschiedenen Ortsnamen unterschiedlich lang sind und jedes Mal ein neuer Werkzeugeinsatz gefertigt werden müsste. Die gelben Anschriften für das Revisionsdatum und die Bremsdaten sind einwandfrei lesbar und gestochen scharf gedruckt. Die silberne Zierlinie ist wie für diese Lok korrekt nur aufgedruckt. Bei der Vorbildlok wurden die Zierleisten durch eine Klebefolie ersetzt, um Rostschäden vorzubeugen.

Die Initialen BLS und die Loknummer sind beim Vorbild aufgeschraubte Chromelemente. Diese Anschriften sind am Mo-



Die markante Front der BLS Re 4/4 wurde von den Roco-Konstrukteuren perfekt wiedergegeben.

Die bisher angekündigten Modellvarianten im Überblick:

Loknr.	Wappen	Epoche	Art.-Nr. DC	Art.-Nr. DCS	Art.-Nr. ACS	Liefertermin
Re 4/4 185	Lalden	IV-V	73780	73781	79781	Lieferbar
Re 4/4 174	Frutigen	IV-V	73818	73819	79819	Februar 2019





Das grosse seitliche Lüftergitter ist sehr filigran ausgeführt.



Seitliche Ansicht mit Wappen «Lalden» und Maschinenraumimitation.

dell korrekt erhaben ausgeführt und durch ein bei Roco schon länger verwendetes Heissprägeverfahren silbern glänzend abgesetzt. Hier muss leider bemängelt werden, dass die Formtrennkanten der Einsätze im Werkzeug ganz leicht sichtbar sind auf dem Modell. Dies ist aber auch hohe Kunst des Formenbaus und wirklich nur ein minimer Mangel, welcher nur bei genauster Betrachtung auffällt.

Etwas gar viel Fantasie hatte der für die Gestaltung der Maschinenraumimitation zuständige Mitarbeiter bei Roco. Die mehrfarbige Bedruckung entspricht nicht wirklich dem, was man beim Blick durch ein Fenster in die Re 4/4 sehen kann, und die vielen bunten Farben wirken eher störend. Glücklicherweise kann dieses Teil mit wenig Aufwand entfernt oder angepasst werden.



Das Lokomotivdach wird geprägt von der grossen Bremswiderstandsabdeckung.

Mechanik

Viele Modellbahner erwarten die Re 4/4 als starkes Zugpferd auf ihrer Anlage, konnten doch die bereits erschienenen Produkte von Lima und Rivarossi in diesem Bereich nicht unbedingt punkten. Es liegt auf der Hand, dass Roco das bisher bewährte Antriebskonzept auch für dieses Modell angewendet hat. Der bekannte schräg genutete Roco-5-Pol-Motor sitzt in der Mitte der Lok im Zinkdruckgussrahmen und treibt über Kardanwellen und Schnecken beide Drehgestelle an. Diese Konstruktion bringt stolze 450 g auf die Waage. Bei der Gleichstromversion sind selbstverständlich alle Achsen angetrieben – gemäss Roco eine Achse mit Haftreifen –, während bei der Wechselstromversion aufgrund des Schleifers nur drei der vier Achsen angetrieben sind, wovon zwei mit insgesamt vier Haftreifen ausgerüstet sind. Die Drehgestellblenden sind fein graviert und geben alle wichtigen Elemente plastisch wieder. Die Bremsbacken liegen korrekt in der Radebene.

Das Gehäuse ist wie bei fast allen Roco-Modellen auf dem Chassis aufgesetzt und hält sich durch Kunststoff-Rastnasen in Position. Für die Nachbildung der Lüftungsgitter und der Widerstandshaube hat sich Roco für Kunststoffteile entschieden. Dies ist eher überraschend, wurde doch bei der Neuentwicklung bzw. Überarbeitung der Re 4/4^{II} und der Re 6/6 vor einigen Jahren konsequent auf Ätzteile gesetzt. Dasselbe gilt für die Scheibenwischer, auch diese sind bei der Re 4/4 aus Kunststoff. Dies stört aber nicht weiter, sind diese doch sehr fein ausgeführt und auch sehr stabil. Bei der Widerstandshaube ist leider kein Durchblick auf die darunterliegende Widerstandsimitation möglich, weil das Kunststoffgitter einfach zu wenig fein ist. Die seitlichen grossen Lüftungsgitter sind sehr fein gestaltet, während jene an der Dachkante doch etwas grob wirken.

Die frei stehenden Griffstangen aus Metall auf dem Umlaufblech sind schön gebogen und auch äusserst widerstandsfähig, was an dieser exponierten Lage sicher not-

wendig ist. Sehr schön gestaltet sind die Lampenfassungen der grossen Frontlampen, wenn auch hier Silber anstelle von Gold (vermutlich rohes Messing) der korrekte Farbton gewesen wäre.

Elektronik

Die zentrale Platine beherbergt alle für den Betrieb der Lokomotive notwendigen Elemente. Zentrales Element ist die PluX22-Schnittstelle für den Digitaldecoder. Sehr lobenswert ist die Tatsache, dass die Beschaltung der Schnittstelle in der beiliegenden Betriebsanleitung offengelegt ist. Die Ansteuerung der LED für die Beleuchtung ermöglicht die Darstellung aller vorbildgerechten Beleuchtungszustände. Die Soundausführungen werden ab Werk mit einem ZIMO-Sounddecoder geliefert und verfügen auch bereits über zwei Pufferkondensatoren für eine unterbruchsfreie Stromversorgung. Zwei Lautsprecher sitzen unterhalb der Platine im Chassis mit einer Öffnung nach unten für die Wiedergabe der Geräusche.

Anstelle von abgesetzten Beleuchtungsplatinen, welche separat verdrahtet werden müssten, hat sich Roco für entsprechend angepasste Lichtleiter entschieden. Dies scheint eine sinnvolle Lösung zu sein, zumal die Lichtleiter lichtmässig schön isoliert sind. Erfreulich ist zudem, dass erstmals an einem BLS-Re-4/4-Modell die roten Zugschlusslichter beleuchtet werden können.

Verpackung

Das Modell wird in der bekannten Roco-Verpackung mit Schaumstoffeinlage und Blister für den Schutz der Dachaufbauten geliefert. Die Teile im beiliegenden Zurüstbeutel beschränken sich auf geschlossene Schienenräumer, Scheibenwischer, Bremsschläuche und Kupplungshaken.

Fazit

Dem Wunsch vieler Modellbahner nach einem betriebstauglichen und zugkräftigen Modell der BLS Re 4/4 ist Roco mit der Auslieferung dieses Klassikers nachgekommen. Die bewährten und bekannten guten Fahreigenschaften in Kombination mit der soliden Modellumsetzung zu einem attraktiven Preis dürften einen grossen Interessentenkreis ansprechen.

Es bleibt zu hoffen, dass in den kommenden Jahren auch weitere Varianten, wie z.B. Loks aus der Bauserie mit kurzem Rahmen sowie solche mit Einholm-Stromabnehmer, realisiert werden. Erste Andeutungen in diese Richtung hat Roco mit den Präsentationen eines unlackierten Musters der Re 4/4 190 auf diversen Messen im Herbst 2018 bereits gemacht.

Anm. der Redaktion:

Leider konnte Roco dem Autor vor der Auslieferung nur ein AC-Modell zur Verfügung stellen. Die hohen Spurkränze sind selbstverständlich nur bei dieser Ausführung montiert. Die DC-Ausführung wird mit feinen Radsätzen geliefert.





Porträt | SBB Ae 4/7 10913 von PIKO in Spur H0

Nun folgt eine BBC-Viersieben

Bereits vor einem Jahr ist die erste SBB Ae 4/7 in MFO-Ausführung aus dem Hause PIKO auf die Modellbahngleise gerollt. Vor Kurzem wurde die BBC-Variante ausgeliefert, was wir zum Anlass nehmen, dieses Modell etwas genauer zu betrachten.

Von Werner Frey (Text und Fotos)

Obwohl die Ae 4/7 bereits früher einmal von Liliput angeboten wurde, hat sich PIKO für eine Neukonstruktion dieses Modells entschieden. Die Gründe dafür liegen auf der Hand: Das Liliput-Modell ist schon lange nicht mehr am Markt verfügbar, und seine Konstruktion ist deutlich über zehn Jahre alt. Der aktuelle Stand der Technik ermöglicht daher eine bessere Modellumsetzung als damals. Das später erschienene Modell von HAG stellt insofern keine Konkurrenz dar, da der Preis fast doppelt so hoch ist und die Detaillierung im Bereich Fahrwerk doch zu wünschen übrig lässt für ein Modell dieser Preisklasse. Zudem bietet die Ae 4/7 durchaus die Möglichkeit, einige Varianten zu realisieren, auch wenn dafür etliche Anpassungen an den Werkzeugen notwendig sein werden. Als erstes Modell erschien deshalb bei PIKO Ende 2017 die Ae 4/7 10990 (MFO-Version) und nun Ende 2018 folgte die Ae 4/7 10913 (BBC-Version).

Zum Vorbild

1925 bestellten die Schweizerischen Bundesbahnen zwei Ae-4/7-Prototypen als Nachfolger der Ae 3/6^{I}, welche ebenfalls über einen Buchli-Antrieb verfügt. Ziel war es, eine leistungsstärkere Maschine in Betrieb zu konstruieren, welche auch in Steigungen ihre Leistung auf das Gleis bringt. Ab 1927 wurden insgesamt 127 Ae 4/7 gebaut, wobei nur der mechanische Teil immer von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur stammte. Bei der elektrischen Ausrüstung gab es drei Unterbauarten:

- BBC Brown, Boveri & Co.
- MFO Maschinenfabrik Oerlikon
- SAAS Société anonyme des ateliers de Sécheron

Vier Achsen sind jeweils mit einem eigenen Motor angetrieben, dazu kommen drei Laufachsen. Der Antrieb erfolgt über den einseitig angebrachten Buchli-Antrieb. Auf der Seite mit dem Transformator wurde ein Laufdrehgestell mit zwei Achsen vorgesehen, auf der anderen Seite eine Bisselachse.

Loknummer	Mechanik	Elektrik
10901–10916	SLM	BBC
10917–10918	SLM	MFO
10919–10931	SLM	MFO*
10932–10938	SLM	BBC
10939–10951	SLM	SAAS
10952–10972	SLM	BBC
10973–11002	SLM	MFO
11003–11008	SLM	BBC
11009–11017	SLM	SAAS
11018–11027	SLM	BBC

* mit BBC-Stufenschalter



Ein Blick von oben auf die BBC-Version einer Ae 4/7 mit der Nummer 10913.



Der filigrane Stromabnehmer im gehobenen Zustand vermag sehr zu überzeugen.

Als einzige Loks waren jene der SAAS mit einer Vielfachsteuerung ausgestattet und wurden daher meist paarweise eingesetzt.

Ab 1983 wurden bereits die ersten Loks ausrangiert. Ab 1995 begann die Ausrangierung im grossen Stil, bereits 1996 war der letzte fahrplanmässige Einsatz einer Ae 4/7. Einige Exemplare sind, teilweise betriebsfähig, als historische Lokomotiven der Nachwelt erhalten geblieben.

Das Modell

Gleich vorne weg: Die Modellumsetzung der Ae 4/7 kann als sehr gelungen bezeichnet werden. Die feine Detaillierung vom Dach über die Seitenwände bis zum Fahrwerk vermag zu überzeugen. Die konstruktiven Modellbahnherausforderungen wurden gut gemeistert. Hier ist insbesondere die Bewegungsfreiheit des Laufdrehgestells zu erwähnen. Damit auch bei nicht perfekter Gleislage ein sicherer Betrieb möglich ist, wurde der Lufttank ausgenommen und die Leiter um eine Stufe gekürzt. Selbstverständlich liegen beide Teile in vollständiger Ausführung als Zurüstteil der Lok für die Vitrine bei.

Die Lüftergitter auf der Seite sind durch feine, lackierte Ätzbleche nachgebildet, und der Stromabnehmer wurde neu konstruiert. Das kleine rote Falschfahrlicht vor dem Führerstand ist ebenfalls nachgebildet (MFO-Version, Epoche III) und sogar funktionsfähig. Besonders hervorzuheben ist die feine Gravur des Gehäuses, zum Beispiel die Nachbildung der Nieten.

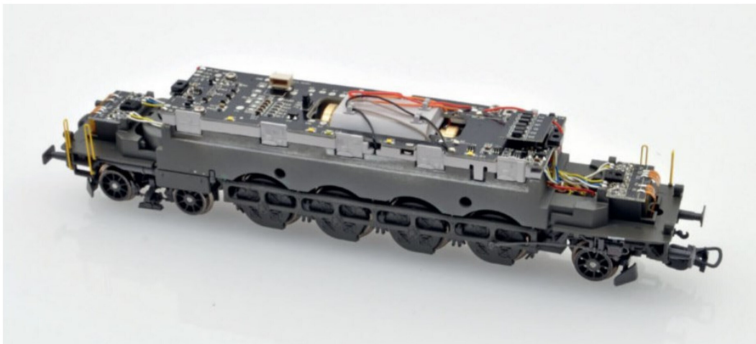
Die Unterschiede zwischen der BBC- und der MFO-Ausführung sind korrekt umgesetzt worden. Insbesondere die Dachausrüstung weist deutliche Unterschiede auf. Nebst unterschiedlichen Stromabnehmern wurden zudem Rollen- bzw. Gleitlager nachgebildet, die Pufferbohle angepasst, unterschiedliche Stirnlampen montiert sowie die Ölkühlschlangen auf der Nichtantriebsseite angepasst. Zudem wurden auf der Antriebsseite die Maschinenraumklappen unterschiedlich ausgeführt.

Die bisher angekündigten Modellvarianten im Überblick:

Loknr.	Ausführung	Epoche	Art.-Nr. DC	Art.-Nr. DCS	Art.-Nr. AC	Art.-Nr. ACS	Sound-Kit	Auslieferung
Ae 4/7 10990	MFO	III	51780	–	51781	–	56367	2017
Ae 4/7 10913	BBC	IV	51782	51783	51784	51785	56478	2018

Lackierung und Bedruckung

Zugegebenermassen ist die Ae 4/7 im Bezug auf die Lackierung im Vergleich zu anderen Modellen keine besondere Herausforderung, da der Kasten einfarbig lackiert ist. Der grüne Farbton ist jedoch gut getroffen und gibt das Vorbild sehr schön wieder. Positiv hervorzuheben sind auch die farbliche Abstimmung der Anbauteile, z.B. der Ätzteile und Griffstangen, und die farbliche Absetzung der Laufstege in brauner Holzfarbe auf dem Dach. Die graue Farbe des Fahrwerks hat einen leichten Kunststoffglanz, vermutlich weil hier teilweise auf die Lackierung verzichtet und durchgefärbter Kunststoff eingesetzt wurde. Etwas zu hell



Das Innenleben mit der zentralen Platine mit den beiden abgesetzten Lichtplatinen.



Die Maschinenraumseite der SBB Ae 4/7 10913. Nebst den überzeugenden Formen fallen auch die Kühlerschlangen positiv auf.



Umgedreht zeigt sich das Bild der Lokomotive anders. Es handelt sich um die Antriebsseite mit dem legendären Buchli-Antrieb.



Die Frontansicht der beiden verschiedenen Ae 4/7 mit unterschiedlichen Lampen.



Die MFO-Variante weist andere Merkmale auf: hier die Gesamtansicht der SBB Ae 4/7 10990.

geraten ist die Farbe der Maschinenraumimitation, welche von aussen fast weiss scheint. Die wenigen Anschriften sind lupenrein und sauber aufgedruckt.

Mechanik

Das Herzstück des Modells ist ein stabiler Zinkdruckgussrahmen, welcher der Ae 4/7 das notwendige Gewicht verleiht. Beim Antriebskonzept war aufgrund des langen Radstandes der Antriebsachsen etwas Kreativität gefragt, sollte das Modell doch auf den gängigen Modellbahnradien verkehren können. PIKO entschied sich für eine auf den ersten Blick eher unkonventionelle Lösung: Die Lok wurde mit nur zwei Antriebsachsen ausgestattet. Die beiden mittleren «Antriebsachsen» sind beim Modell als reine Laufachsen ausgeführt und haben ein grosses Seitenspiel. Dank dem Gesamtgewicht von etwas mehr als 400 g und zwei Haftreifen kann die Lok ihre Zugkraft problemlos auf das Gleis übertragen. Die Zugkraft wird von einem in der Mitte der Lok eingebauten Motor erzeugt.

Elektronik

Im Vergleich zu früheren PIKO-Modellen mit kleiner Platine und mehr oder weniger frei fliegender Verdrahtung kann hier in den letzten Jahren ein deutlicher Fortschritt festgestellt werden. Das Innenleben der Lokomotive ist sehr aufgeräumt. Für die Beleuchtung wurden zwei abgesetzte Plati-



Der Blick auf die beiden Dachgärten zeigt, wie akribisch PIKO gearbeitet hat: Die Dachgestaltung der beiden Ae 4/7 ist komplett unterschiedlich.

nen unter den Vorbauten eingebaut. Die Kabel sind sauber geführt und gebündelt. Eine Schnittstelle für einen PluX22-Decoder ist vorhanden bzw. bei der AC- und Sound-Ausführung bereits mit einem Decoder bestückt. Die Schaltung der Lampen ermöglicht die Ansteuerung aller vorbildgerechten Lampenzustände. Das Modell ist zudem mit einer Maschinenraumbeleuchtung sowie einer Führerstandsbeleuchtung ausgestattet. Als kleines Extra gibt es noch eine einzelne LED, welche vom Sounddecoder als Stufenschalter-Blitz synchron zum akustischen Schalten des Stufenschalters angesteuert wird.

Verpackung

Die Lok wird in der bekannten PIKO-Blisterverpackung mit Umkarton geliefert. Zu beachten ist dabei, dass die Maschine nur in einer Richtung sicher in die Verpackung eingelegt werden kann. Ein entsprechender Aufkleber am Schachtelboden zeigt dem Modellbahner die korrekte Richtung an.

Fazit

Die Ae 4/7 kann ohne Hemmungen als Höhepunkt der bisher für den Schweizer Markt erschienenen PIKO-Modelle bezeichnet werden. Die clevere Kombination von robusten Teilen für den Betriebsbahner und feinen Ätzteilen für die detailverliebten Modellbahner ist PIKO optimal gelungen. Die Modellbahner dürfen sich hoffentlich in den nächsten Jahren noch an weiteren Varianten von Ae-4/7-Lokomotiven aus dem Hause PIKO freuen.



Die Ae 4/7 10913 (BBC) (links) und die Ae 4/7 10990 (MFO) (rechts) Puffer an Puffer. Gut zu sehen ist die verlängerte Pufferbohle der MFO-Ae 4/7.



Die Unterschiede liegen in den Details: Sämtliche Maschinenraumklappen und Kühlerschlangen wurden von PIKO korrekt umgesetzt.



Bau | Winterdiorama mit Güterwagen in H0

Ein Postwagen wird zum Gefrierschrank

Plastikmodellbauer Andreas Coenen stellt allerhand Militärisches her, hauptsächlich im Massstab 1:35. Für die LOKI wagt er sich auf ein neues Feld: Er verpasst einem Roco-Postwagen in Spur H0 ein Winterkleid und setzt ihn auf ein Diorama. Schritt für Schritt erklärt er, wie er das gemacht hat.

Schaut man sich im Onlineshop eines Herstellers von Plastikmodellen um, stösst man meist auf vier Hauptproduktkategorien: Flugzeuge, Figuren, Schiffe und Fahrzeuge. In letzterer befindet sich die Unterkategorie «Militär». Sie umfasst Panzer, (militärische) Lkw, Geschütze auf Rädern und allerhand mehr im Vierfrucht-Look. Wer sich dieser Kategorie des Modellbaus verschrieben hat, verfügt in der Regel über herausragende Fähigkeiten im Weathering, also im Altern von Modellen. Auch Formel-1-Wagen, Flugzeuge oder Züge können mit Öl-, Russ-, Rost- oder Schmutzeffekten verschönert werden. Doch so richtig austoben wird man sich wohl erst beim Bau eines Militärmodells auf Rädern oder Ketten, zum Beispiel eines Panzers: Dreckschichten, Rost, Russ, Farbabblätterungen, Ölflecken oder Einschussspuren sind hier fast schon integrative Bestandteile.

Wir wollten uns die Fähigkeiten eines solchen Modellbauers zunutze machen und wurden in Düsseldorf fündig: Andreas Coenen baut seit über 30 Jahren Fahr- und Flugzeuge sowie Dioramas, hauptsächlich in den Massstäben 1:35 und 1:32. Der Name seiner Website – www.panzer-bau.de – gibt indessen einen Hinweis darauf, wo seine eigentliche Vorliebe liegen könnte. Wir haben ihm Gleismaterial, einen Prellbock und einen SBB-Postwagen von Roco in Spur H0 zukommen lassen. Unsere Wahl fiel auf diesen Wagen, weil er über grosse Flächen verfügt und einfarbig ist. So würden wohl die Weathering-Effekte klarer hervortreten. Unsere Idee: eine Winterszene mit Schnee und Frost. Auf den nächsten Seiten zeigt Andreas Coenen Schritt für Schritt und Trick für Trick, wie er einen H0-Postwagen optisch in einen Gefrierschrank umwandelt. ZTa

Den richtigen Kälteeindruck vermitteln

Von Andreas Coenen (Text und Bilder)

Auf den folgenden Seiten zeige ich anhand eines Bauberichts die Darstellung von Schnee und Frost im Massstab 1:87 auf. Im Prinzip sind auch die Techniken aus dem grösseren Massstab – zum Beispiel 1:35 – hier übertragbar, will man den richtigen Kälteeindruck in dem ansonsten oft sehr cleanen und sterilen Eisenbahnmodellbau vermitteln.

Die Winterdarstellung von rollendem oder stehendem Zugmaterial im klassischen Massstab H0 bedingt immer eine Überarbeitung der serienmässig erhältlichen Waggon- oder Lokteile. Als Beispiel dient in diesem Fall ein Postwaggon auf dem Abstellgleis der Schweizer Eisenbahnen.

Step 1: Mit Abklebeband aus dem Malerbedarf (leicht haftend) kleben wir die transparenten Scheiben ab und schützen sie so vor der weiteren Behandlung.

Step 2: Eine glänzende Klarlackschicht auf Emailbasis dient uns für das spätere Chipping als idealer Untergrund.

Step 3: Ist diese Schicht gut durchgetrocknet, erhält unser «Winterobjekt» rundherum eine Schicht Haarspray. Auch diese Schicht ist nach rund 10 bis 15 Minuten grifffest trocken.

Step 4: Danach folgt per Airbrush eine deckende Schicht mit weisser, matter Acrylfarbe über unsere beiden transparenten Schichten. Auch diese lassen wir grifffest durchtrocknen.

Step 5: Mit Acrylfarbenverdünnung überstreichen wir die durchgetrocknete weisse Farbschicht leicht mit einem groben Pinsel. Jetzt können wir an den natürlich beanspruchten Stellen die weisse Farben «abschrubben» (Chipping). Der Vorteil ist nun, dass die

















Acrylverdünnung nur die weisse Farbschicht löst, nicht aber die Basislackierung. Mit etwas Übung erreicht man so den typischen «Alltagslook».

Step 6: Die abgeklebten Scheiben können jetzt geöffnet werden. Mit einer Airbrush wird auf die Scheiben von unten ein leichter weisser Frostnebel gesprüht, aber hier, wie so oft, ist weniger mehr. Auch bekommt der Waggon mit verdünnter schwarzbrauner Farbe einen Schmutzüberzug von unten und Ablaufspuren an Regenrinnen und hervorstehenden Teilen.

Step 7: Für unseren Waggon auf dem Abstellgleis dient eine entsprechende Basis. Auch werden die Gleise und der Prellbock realitätsnah farbig behandelt. Landschaft und Schottergleisbett werden mittels Airbrush weiss übernebelt. Als zusätzlichen «Schneefall» übersprühen wir das ganze Modell mit haftendem Haarspray und lassen zum Beispiel weissen Saucenbinder durch ein Teesieb darüberrieseln. Dadurch ergibt sich die typische leichte Schneeablagerung auf dem Dach und den hervorstehenden Teilen. Der Saucenbinder hat in diesem Fall den Vorteil, dass er nicht vergilbt und «ewig» hält.

Fertig ist der «Winterwaggon» auf dem Abstellgleis (siehe Bilder auf der rechten Seite). Dieses Verfahren kann man je nach Frost- und Schneeintensität variieren. Gerade im harten Wintereinsatz ist stehendes Material durch Alltagsspuren gekennzeichnet und nie winterlich weiss und clean.

Auf den Bildern sieht man die Chipping-Wirkung im Detail und auch die ganz zum Schluss aufgebrachte leichte Schneeschicht auf Waggon und Gleismaterial.

Mit etwas Geschick lässt man zum Beispiel die Waggonmarkierung freigeschrubbt – sie gibt einen Hinweis auf den Wageneigentümer. Und nun viel Spass beim Nachmachen.

Andreas Coenens Website:
www.panzer-bau.de









Der Blick aus dem Führerstand bietet neue Einsichten auf die eigene Anlage. Dieses Foto wurde mit GoPro Hero erstellt.

Technik | Kameralok Re 460 016 von Roco in Spur H0

Bubentraum auf der Modellanlage

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

Von Marco Rinaldi (Text und Fotos)

Zugegeben, auch der Autor träumte als Junge davon, den Beruf des Lokführers auszuüben. Das Fahren von schnellen Intercitys und schweren Güterzügen mit den starken Lokomotiven erschien ihm damals sehr reizvoll. Doch – wie so oft im Leben – kam es mit der Berufswahl anders. Der Traum blieb ein Traum. Wenigstens lässt sich der Traum seit einiger Zeit nun auf der H0-Eisenbahn annähernd in die Realität umsetzen; der Digitalisierung der Modelleisenbahn und der fortschreitenden Miniaturisierung der Elektronikkomponenten sei Dank. Diese Trends hat Roco aufgegriffen und vor etwas mehr als einem Jahr ihr bekanntes Modell der SBB Re 460 mit einer integrierten Führerstandskamera ausgeliefert.

Das Modell

Roco hat für die Kameralok die Re 460 016 in der aktuellsten Ausführung des Vorbilds gewählt. Das Modell ist mit dem grossen SBB-Signet auf den Stirnseiten und der zwölfstelligen UIC-Nummer beschriftet sowie mit Favelay-Stromabnehmern ausgerüstet. Im Übrigen entspricht das Modell der seit vielen Jahren bekannten und bewährten Ausführung von Roco. Detaillierung und Druck sind daher nicht zu beanstanden. Wenige Zurüstteile müssen zur Komplettierung des Modells zwar vom Modellbahner noch selbst montiert werden, unter dem Gehäuse hat sich jedoch einiges verändert. Nach dem Öffnen des Modells erwartet den Modellbahner eine Flut von Elektronikbauteilen. Die Lok ist serienmässig mit einem Sounddecoder von ZIMO ausgestattet, der zahlreiche Zusatzfunktionen aufweist. Die beiliegende Betriebsanleitung gibt detailliert Auskunft über die möglichen Licht- und Soundfunktionen. Die Geräusche des Originals werden zutreffend und in angenehmer Lautstärke wiedergegeben. Zusätzlich ist in einem Führerstand die Kamera mit dem dazugehörenden WLAN-Modul installiert. Für die unterbruchsfreie Stromversorgung dieser Bauteile verfügt die Lok über serienmässige Pufferkondensatoren.

Die Hard- und die Software

Der Betrieb der Kameralok – auch ohne Nutzung der Kamerafunktion – erfordert zwingend eine digitale Mehrzugsteuerung im DCC- oder MFX-Format. Die Lok kann auf einer analogen Anlage nicht gefahren werden. Will der Modellbahner alle Funktionen der integrierten Kamera nutzen, benötigt er neben der Digitalzentrale einen WLAN-Router und ein Tablet mit iOS- oder Android-Betriebssystem, auf welchem die Z21-App von Roco (erhältlich im iTunes-Store resp. im Google-Play-Store) installiert ist. Die Bildinformationen der Kamera werden über WLAN auf das Tablet übertragen.

Mit aktiver Kamerafunktion kann die Lok wahlweise in zwei unterschiedlichen Modi betrieben werden:



Die Re 460 mit eingebauter Kamera zieht einen IR über die Modellbahn.



Zusammen mit der Kameralok liefert Roco umfangreiche Informationen zu Betrieb und Funktionen.



Blick in den Führerstand: Die Kamera ist geschickt hinter der Frontscheibe untergebracht.

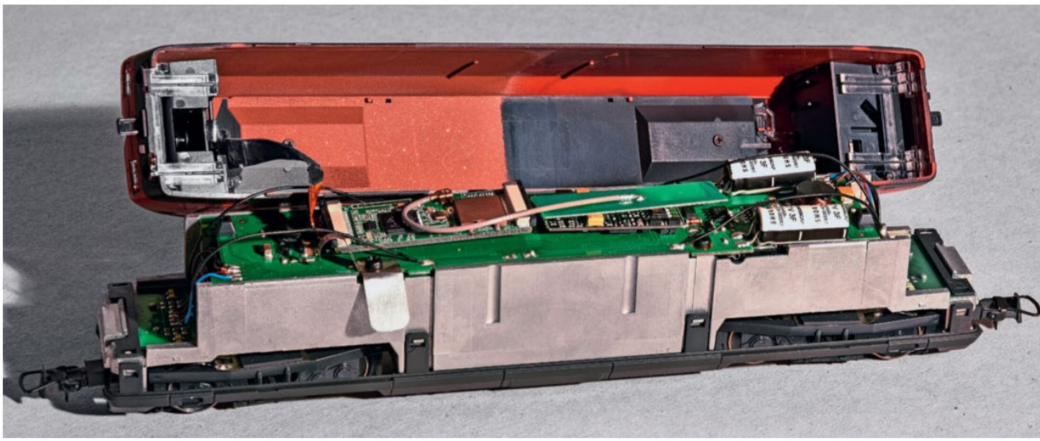
(a) Der Host-Mode ermöglicht das Betrachten des Kamerabildes in der Z21-App auf dem Tablet, dem Smartphone oder nach Installation eines auf der Website www.z21.eu verfügbaren Programms auf dem PC (inkl. Videorecorderfunktion). Im Host-Mode kann die Lok jedoch nicht über die Z21-App gesteuert werden. Damit der Host-Mode funktioniert, muss das Tablet mit dem von der Lok bereitgestellten WLAN verbunden werden; die entsprechenden Log-in-Informationen werden mit der Lok mitgeliefert. Die Steuerbefehle werden über das gewohnte Eingabegerät der Mehrzugsteuerung an die Lok gesendet.

(b) Der Client-Mode ermöglicht die gleichzeitige Betrachtung des Kamerabildes und die Steuerung der Lok über die Z21-App. Dazu wird über einen externen WLAN-Router die gesamte Kommunikation zwischen der Lok, der Zentrale und dem Tablet mit der Z21-App aufgebaut. In der Z21-App muss die entsprechende Konfiguration einmalig vorgenommen werden. Auf dem Tablet steht zusätzlich die Möglichkeit zur Steuerung über einen virtuellen Führerstand zur Verfügung. Ein separates Steuergerät zum Bewegen der Lok ist im Client-Mode nicht mehr notwendig.

Unabhängig vom gewählten Kamerabetriebsmodus gleitet die Lok ruhig über die Gleise. Bei eingeschalteten Soundfunktionen ist kein Motorgeräusch mehr hörbar, obwohl die Lautstärke des Soundmoduls vom Werk nur moderat eingestellt ist. Die Pufferkondensatoren helfen dem Modell über die ein oder andere Schmutzstelle hinweg. Trotzdem ist es empfehlenswert, die Schienen für den Betrieb der Kameralok stets sauber zu halten. Nur so funktionieren die Soundfunktionen und die Übertragung des Kamerabildes unterbruchsfrei.

Der Betrieb

Die Inbetriebnahme der Lok ist problemlos. Nach Eingabe der Standardadresse «3» lässt sich die Lok wie gewohnt betreiben und gegebenenfalls umadressieren. Will der Modellbahner die Kamerafunktion nutzen, muss er dafür den entsprechenden Schritten in der beigelegten Bedienungsanleitung folgen. Die Nutzung des Host-Mode gelingt so ohne Mühe. Hingegen können bei der Einrichtung des Client-Mode unerwartete Schwierigkeiten auftreten, da hier im Zu-



Im Gehäuse verstecken sich neben dem Antrieb diverse Elektronikkomponenten: Kamerasteuerung, WLAN-Modul, Decoder und Pufferkondensatoren (v.l.).



Die Kamera ist im Lokgehäuse gut versteckt in einem Führerstand untergebracht. Das Objektiv der Kamera ist in der Bildmitte sichtbar.



Die Hardwarekonfiguration für den Betrieb im Host-Modus. Das Tablet dient wahlweise als Eingabegerät oder Kamerabildschirm.

sammenspiel mit der eingesetzten Digitalzentrale ein eigenständiges WLAN eingerichtet werden muss, welches unter Umständen auch Änderungen an den Einstellungen des WLAN-Routers, der Digitalzentrale und der Z21-App bedingt. Daher sind für die Konfiguration des Client-Mode grundlegende Kenntnisse der IT-Netzwerktechnik sicherlich von Vorteil. Der Autor wäre ohne die Hilfe eines IT-Spezialisten mit der Einrichtung des Netzwerkes gescheitert.

Der Autor testete die Kameralok mit einem MX10-Basisgerät und einem MX32-Fahrpult von ZIMO, einem handelsüblichen WLAN-Router von TP-Link und der aktuellen Z21-App auf einem älteren iPad. Der Host-Mode funktionierte in der Testkonfiguration einwandfrei; der externe WLAN-Router wird für den Host-Mode nicht benötigt. Ebenso funktionierte die normale Steuerung der Lok über die Z21-App ohne Nutzung der Führerstandssteuerung nach der Überwindung der Probleme beim Einrichten des WLAN. Die Überraschung stellte sich dann ein, als in der Z21-App die Führerstandssteuerung aktiviert werden sollte: Die Lok konnte trotz mehrmaligen Versuchen nicht in das WLAN der Modellbahnanlage eingebunden werden. Des Rätsels Lösung fand sich nach einem intensiven Austausch mit den sehr freundlichen Kundendiensten von Roco und ZIMO. Demnach hat die aktuelle Softwareversion des ZIMO-Basisgerätes einen Bug, der die WLAN-Konfiguration der Lok nicht zulässt. Abhilfe wurde von ZIMO mit einer der nächsten Software-Updates aber bereits in Aussicht gestellt.

Gemäss den häufig gestellten Fragen (FAQ) auf der Z21-Website ist die Nutzung des vollen Funktionsumfangs der Kameralok nur möglich, wenn der Modellbahner seine Anlage mit der Z21-Zentrale von Roco betreibt. Nur mit diesem Set-up kann der Client-Mode aktuell genutzt werden. Mangels Verfügbarkeit einer Z21-Zentrale beim Autor konnte der Client-Mode nicht getestet werden.

Die Z21-App bietet dem Modellbahner die Möglichkeit, zwischen verschiedenen Originalführerständen von Dampf-, Diesel- und Elektroloks verschiedener Bahnverwaltungen auszuwählen. Aus Schweizer Sicht interessant ist der detailgetreu nachgebildete Re-4/4^{II}-Führerstand. Ein Re-460-Führerstand steht in der App zur Überraschung des Autors nicht zur Verfügung. Einige der anderen Loks, von welchen die Führerstände heruntergeladen werden können, sind von Roco als Kameraloks angeboten worden (z.B. ÖBB-Taurus, DB BR 103, DB ICE).

Die SBB installierten in Zusammenarbeit mit Schweiz Tourismus auf der Re 460 078 eine Livecam, mit der die Lok Bilder von den Bahnhöfen des SBB-Netzes im Internet verfügbar machte. Diese Livecam war in Betrieb, als die Lok die ersten beiden



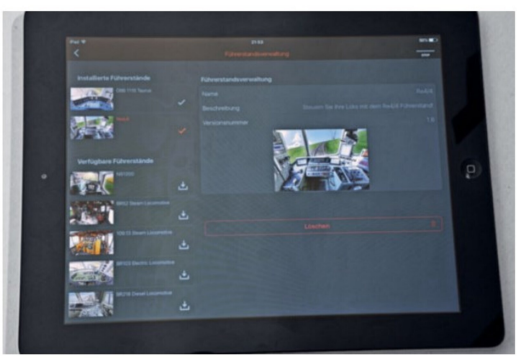
Blick aus dem Führerstand im Host-Mode. Die Kamera überträgt die Fahrt live auf den Bildschirm (das Foto wurde mit GoPro Hero4 erstellt).



Die Hardwarekonfiguration für den Betrieb im Client-Modus. Die Lok wird über die animierten Hebel und Taster auf dem Tablet gesteuert.



Lokführerperspektive im Client-Modus. Bei diesem Bild handelt es sich um eine Fotomontage, das Foto der Anlage wurde mit GoPro Hero4 erstellt.



Die Z21-App stellt dem Nutzer Führerstände verschiedenster Lokomotiven zur Auswahl. Es kann jeweils ein Führerstand aktiviert werden.



Mit dem Blick aus dem Führerstand wird das Fahren nach vorbildlichen Signalbegriffen möglich (das Foto wurde mit GoPro Hero4 erstellt).

Werbekleider für Schweiz Tourismus trug (2000–2007). Ein vorbildgerechter Einsatz der Kamera-Re-460 ohne Nutzung des Führerstandssimulators ist deshalb bereits im Host-Mode denkbar.

Das Fazit

Das herstellerseitig ausverkaufte Modell wurde in einer Zweileiterversion (Art.-Nr. 73280) und in einer Dreileiterversion (Art.-Nr. 79280) angeboten. Im Fachhandel und über die bekannten Auktionsplattformen kann es vom Modellbahner nach entsprechender Recherche sicher noch erworben werden. Für einen Kaufpreis zwischen 450 und 500 Franken erhält der Modellbahner ein hochwertiges Modell, welches über verschiedene sinnvolle Zusatzfunktionen verfügt. Die integrierte Kamera ist sicherlich das Highlight dieses Funktionsmodells, das für die Vitrine zu schade ist. Bedauerlicherweise hat Roco die softwaremässige Umsetzung für die Re-460-Kameralok nicht ganz zu Ende gebracht. Der fehlende Re-460-Führerstand in der Z21-App ist ein Wermutstropfen. Es ist zu wünschen, dass Roco hier bei einem künftigen Update der Z21-App nachbessert. Trotzdem kommt der technikaffine Modellbahner der Erfüllung des Bubentraums Lokomotivführer dank Roco auf der eigenen Modellanlage einen grossen Schritt näher. Die haptischen und geruchlichen Eindrücke aus dem Führerstand können mit dem virtuellen Führerstand auf dem Tablet allerdings (noch) nicht dargestellt werden.

Vielen Dank!

Wir bedanken uns ganz herzlich bei Roco Schweiz für das Zurverfügungstellen der Testlokomotive.



Die Lokführerperspektive zeigt das Resultat der Detailarbeit an den Gleisen aus der Nähe. Dieses Foto wurde mit GoPro Hero erstellt.



Fotos: Peter Hürzeler

Event | spur-N-schweiz an der 13. European N-Scale Convention in Stuttgart

Die etwas andere Sicht des Anlagenplaners

Vier Tage Messebetrieb und für viele noch zwei Tage Aufbau: An der vom N-Club International (NCI) organisierten European N-Scale Convention hat auch der Verein spur-N-Schweiz (sNs) teilgenommen. Dass zwei Tage Aufbau und vier Tage Modellbahnbetrieb eine Planung im Vorfeld benötigen, zeigt uns ...

... Jürg Bender (Text und Fotos)

Nach Stuttgart ist vor Stuttgart, so in etwa lautet jeweils die Devise der verschiedenen Anlagenplaner aus allen teilnehmenden Ländern. Bereits während der Ausstellung wird entschieden, ob es im nächsten Jahr ein gemeinsames Layout geben wird oder ob eventuell etwas Spezielles berücksichtigt werden muss. Mit diesen Informationen geht man dann nach Hause und macht sich Gedanken über das nächste Jahr, obwohl man eigentlich noch gar keine Lust hat, weil man als Teilnehmer nach vier Tagen Stuttgart doch genug Modelleisenbahn gesehen hat. Dieses Mal habe ich mir auch ein bisschen mehr Zeit gelassen, um mir die ersten Gedanken zu machen.

Am Frühlingstreffen Ende April war der Startschuss für die Planung. Wir haben uns an einen Tisch gesetzt, um zu entscheiden, ob wir uns dieses Jahr ans gemeinsame Layout anschliessen wollen oder nicht. Die Krux daran war, dass unsere Module auf 110 cm Höhe sind, der Anschluss aber auf 100 cm. Wir haben zwar mehrere Möglichkeiten, diese Höhe zu überwinden, aber im Moment der Planung stand nur eine Variante zur Verfügung. Diese hatten wir jedoch bereits im letzten Jahr eingesetzt. Dass wir, wie es sich für Schweizer gehört, links fahren, ab dem Anschluss aber Rechtsverkehr gilt, wäre noch das kleinere Problem gewesen, wofür wir mehrere Lösungen gehabt hätten. Kurz wurde noch überlegt, die Anlage auf 100 cm zu machen, dafür hätten wir aber nicht genügend Beine in der passenden Länge zur Verfügung. Und extra deshalb neue Beine anzufertigen, fanden wir dann doch ein wenig übertrieben. So war klar, dass wir eine eigenständige Anlage ohne Anschluss an die Welt machen werden.

Die Sache mit dem Jubiläum

Da wir dieses Jahr unser 10-Jahr-Vereinsjubiläum in Stuttgart feiern konnten, dies obwohl wir schon zum zwölften Mal teilnahmen, sollte es schon etwas Spezielles geben. So habe ich mich vor den Computer gesetzt und begonnen, die zur Verfügung stehenden Module zu einer Anlage zusammenzustellen. Dazu nutze ich jeweils Corel Draw, da es sich zum Herumschieben am besten eignet. Die Module haben wir Mitglieder glücklicherweise alle in einer Datenbank

mit einer entsprechenden Grafik im png-Format gespeichert. Nun muss man aufpassen, dass die Übergänge passen, dass die Abstände zwischen den Blockstellen gleichmässig verteilt sind und dass möglichst alle Module eingesetzt sind. Das kann dann schon mal mehrere Versuche brauchen, bis der erste Entwurf steht. Der wird dann einerseits in unserem Forum den anderen Teilnehmern präsentiert und andererseits an den Anlagenplaner Stefan Wörner vom NCI geschickt, der die nicht allzu leichte Aufgabe hat, aus allen eingereichten Vorschlägen eine funktionierende und an die zur Verfügung stehende Fläche angepasste Gesamtanlage zu machen. Dabei muss er auch darauf achten, dass die Gänge genügend breit und Fluchtwege vorhanden sind. Dies sind alles Auflagen der Messebetreiber. Da wir aber nicht an den Hauptast der Anlage angeschlossen werden mussten, war es diesmal ein bisschen einfacher für ihn. Trotzdem passte unser erster Entwurf zunächst nicht ins Gesamtlayout, nach einigen Mails hin und her konnte er den Platz dann doch freischaufeln. Meist liegt es daran, dass ihm die Pläne anderer Gruppierungen noch fehlen. Zudem hatte ich ein gewichtiges Argument, wieso unsere Anlage genau so sein musste: weil der sNs ein neues Wendemodul hatte, das in Stuttgart seine Premiere feierte und von allen Seiten zugänglich sein sollte. Es handelt sich dabei um ein Modul mit einer Winterszenerie. Da Stefan Wörner von diesem Modul wusste, konnte er schnell überzeugt werden.





Rund zwei Tage verbrachten die Mitglieder der spur-N-schweiz beim Aufbau ihrer Modulanlage. Sorgfältiges und konzentriertes Arbeiten beim Aufbau garantiert auch einen störungsfreien Modellbahnbetrieb. Wie auf dem Plan ersichtlich ist die sNs-Anlage nicht in der restlichen Modulanlage integriert.





Das mit zwei ENSC-Awards prämierte Wendemodul des sNs zeigt ein typisches Wintersportgebiet.



Durch geschickte Anordnung des Gebirges erkennt man die Wendeschleife erst auf den zweiten Blick.

Nun die Feinplanung

Auch vonseiten der sNs-Modulgruppe kamen keine Einwände zum vorgestellten Plan, womit die nächste Phase der Planung eingeläutet werden konnte, denn ohne Trafos und zig Meter an Verlängerungskabel funktioniert die Modulanlage natürlich nicht. Doch in letzter Minute meldete sich noch ein Kollege aus Deutschland, der seine beiden Module ebenfalls zur Verfügung stellen wollte. Ich als Planer stand nun vor der Wahl, ihm eine Absage zu erteilen oder nochmals über die Bücher zu gehen und zu schauen, ob es eine Möglichkeit gibt, seine Module einzusetzen, ohne die Aussenmasse zu verändern. Eine kleinere Schieberei auf dem Plan später fand ich eine Lösung, die uns Teilnehmer sogar noch mehr Fahrstrecke bot. So konnte ich ihm zusagen. Die Planung für die Trafos und Kabel war schnell gemacht, und die Kollegen wussten, was sie einpacken mussten. Für diese Anlage benötigten wir 28 Trafos mit rund 90 Metern Speisekabel und etwa 53 Meter Kabel für die Blocksteuerung. Elektrokabel und Verteiler für die Stromversorgung haben wir eigentlich immer genügend zur Verfügung. Nicht vergessen gehen darf der eine oder andere Schuko-Adapter, denn in Deutschland passen unsere Schweizer Dreipolstecker nicht. Die Anlage bestand dieses Jahr aus 70 einzelnen Modulen, die mit dem



Hohes Niveau an Detaillierung beim Après-Ski in Spur N.

Foto: Daniela Ziesel

übrigen Material von insgesamt vier unterschiedlich grossen Transportern ab den Regionen Bern, Basel, Zürich und St. Gallen nach Stuttgart transportiert wurden.

Der Aufbau der Anlage am Mittwoch verlief problemlos, sodass wir am Donnerstag bei Messebeginn um zehn Uhr bereit waren, um den Besuchern eine grossartige Anlage zu zeigen. Auch von den Kollegen aus den anderen Ländern bekamen wir viele Komplimente. Die Frage, die man sich als Planer der Anlage nämlich immer stellt, ist, ob das, was man im Kopf hat, im Betrieb dann auch so läuft wie gewünscht. Wenn es dann so ist, ist die Genugtuung gross.

Die Lorbeeren zum Schluss

Jedes Jahr werden die schönsten Module prämiert. Einerseits gibt es den ENSC-Award, bei dem die Teilnehmer aus allen Ländern für die Module stimmen, andererseits die Besucherwertung. Dieses Mal haben wir mit dem neuen Wintermodul gross abgeräumt: 1. Platz beim ENSC-Award (ex aequo) und 3. Platz bei der Besucherwertung. Nebst den tollen Preisen, jeweils gesponsert von den teilnehmenden Herstellern und Händlern, überwiegt natürlich auch hier die Freude über das Geleistete.

Dieses Mal ist etwas ein wenig anders: Nach Stuttgart ist nicht vor Stuttgart, denn zunächst gilt es, die Jubiläumsausstellung «10 Jahre spur-N-schweiz» am 18. und 19. Mai 2019 in Steinach über die Bühne zu bringen, danach kann man sich dann wieder über Stuttgart 2019 Gedanken machen.



Ein Leichtstahlwagenpendelzug durcheilt eine bunte Wohnsiedlung.



Im Containerterminal brummt das Geschäft beim Umlad von Lkw auf Bahn.



Der grosse Abstellbahnhof fasst einige Zugskompositionen.

Foto: Peter Hürzeler



Foto: Zoltan Tamassy

Event | Abschluss zum Jubiläum «50 Jahre LGB» am 30. November 2018

Zwei Überraschungen in Landquart

Bei den Organisatoren – RhB und LGB/Märklin – hielten vor dem Abschlussanlass des LGB-Jubiläumsjahres alle dicht. Keiner der eingeladenen Bahn- und Modellbahnfreunde in Landquart wusste, was ihn erwartet. Als schliesslich der Schleier endlich gelüftet wurde, waren alle begeistert.

Von Zoltan Tamassy (Text) und Hans Roth (Fotos)

Zeit: Freitag, der 30. November 2018, 10.15 Uhr. Ort: Landquart, Hauptwerkstätte der Rhätischen Bahn. Anlass: die Abschlussveranstaltung des 50-Jahr-Jubiläums der LGB-Gartenbahn. Mehrere Dutzend Bahn- und Modellbahnfreunde waren anwesend. Und sie alle – natürlich mit Ausnahme der Organisatoren – haben sich gefragt: Was ist denn wohl die Überraschung? Denn in der Einladung der LGB stand: «Darüber hinaus halten wir auch dieses Mal wieder eine Überraschung für Sie bereit.» Nun, die Überraschung ist tatsächlich geglückt, niemand aus dem Hause LGB/Märklin oder der RhB hatte die Neuigkeit «durchgestochen».



Die Spannung steigt: Die Anwesenden warten darauf, dass die Organisatoren das Geheimnis lüften.



Die RhB-Ge 6/6" 702 rollt aus der Rotonde. Rund sechs Millionen Kilometer hat die Lok auf dem Buckel, was auch der Sonderlackierung zu entnehmen ist.



Wolfgang Bächle, Geschäftsführer LGB/Märklin (links), und RhB-Chef Renato Fasciati präsentieren stolz die zwei neuen LGB-Modelle.



Oben fährt die Ge 4/4^{II} 617 im LGB-Jubiläumsdesign. Sie wurde im Januar der Öffentlichkeit vorgestellt.



Vor 60 Jahren wurde die Ge 6/6^{II} 702 der RhB übergeben. Jetzt gibt es sie als Spur-G-Modell.

Bevor der Schleier endgültig gelüftet wurde, wurde ein Rückblick auf das ereignisreiche Jubiläumsjahr gegeben. Das taten RhB-Chef Renato Fasciati sowie Wolfgang Bächle, Geschäftsführer LGB/Märklin. Doch dann ging es endlich los. Unter den Klängen des Triumphmarsches aus Verdis Aida wurde zunächst die RhB-Ge 6/6^{II} 702 aus der Rotonde gerollt und auf der Drehscheibe dem Publikum von allen Seiten vorgeführt. Die Lok war 1958, also vor genau 60 Jahren, der RhB übergeben worden. Seither ist sie rund sechs Millionen Kilometer gefahren, was auch der entsprechenden Sonderlackierung zu entnehmen ist. Da war allen klar: Das ist das neue LGB-Modell.

Und tatsächlich: Während die Trompetenfanfare weiter aus den Lautsprechern schallte, schoben die Organisatoren einen Flachwagen aus der Rotonde, darauf drei Gleisovale. Und da war es, das Spur-G-Modell der Ge 6/6^{II}. Damit nicht genug: Am staunenden Publikum vorbei fuhr auch die Ge 4/4^{II} 616 «Spendenaufruf Rhätia». Hierbei handelt es sich um eine einmalige Serie für 2019. Je verkaufte Lok werden 50 Euro zur Unterstützung der Wiederaufbereitung der RhB-Originallokomotive «Rhätia» gespendet. Fazit: Die Überraschung war gelungen, das Publikum begeistert.



Die Reden sind gehalten. Nun ist es für die Anwesenden an der Zeit, zum Flachwagen zu eilen, um die neuen Lokomotiven zu begutachten.

Das sind die neuen Modelle: Ge 6/6" 702 und Ge 4/4" 616

Die Elektrolokomotive Ge 6/6" in Spur G (Art.-Nr. 22061) ist eine komplette Neukonstruktion. Sie wird anlässlich des 60. Geburtstags des Vorbildes mit der Betriebsnummer 702 der Rhätischen Bahn in einer einmaligen Serie produziert. Das Modell verfügt über eine originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI. Die vier Radsätze werden von zwei leistungsstarken kugelgelagerten Bühler-Motoren angetrieben. Die Lok ist mit einem mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen ausgerüstet. Der Einholm-Dachstromabnehmer wird motorisch angetrieben und ist digital schaltbar. Korrekte Nachbildung des Gelenks in der Lokmitte, vorbildgerechte Ausführung der Dachausrüstung. Länge über Puffer 65 cm.

Die Elektrolokomotive Ge 4/4" 616 «Spendenaufruf Rhätia» (Art.-Nr. 28444) erscheint in einer speziellen Gestaltung mit Spendenaufruf zur Wiederinbetriebnahme der ersten RhB-Lok, der Dampflok «Rhätia». Das Modell verfügt über eine originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI. Alle vier Radsätze werden von zwei leistungsstarken kugelgelagerten Bühler-Motoren angetrieben. Die Lok ist mit einem mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen ausgerüstet. Der Dachstromabnehmer wird motorisch angetrieben und ist digital schaltbar. Länge über Puffer 57 cm.



Modell trifft Vorbild: die Ge 4/4" 616 «Spendenaufruf Rhätia». Je verkaufte Lok werden 50 Euro zugunsten der RhB-Originallokomotive «Rhätia» gespendet.

Börse

Verschiedenes

Suche: Bausteine, mindestens 2 Stück, 66431 Lichtsignal zu TRIX-Gleisbild-Stellpult. Angabe an
Kurt-W. Lüthi, Tel. 079 578 10 62 oder
kurt-w.luethi@bluewin.ch

Suchen

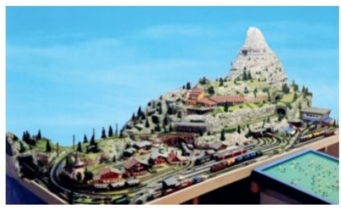
Z–IIm Kaufe Modelleisenbahnen und Zubehör in allen Spurweiten. Abholung ganze Schweiz.
Kerstin und Peter Christen, Hofstrasse 17,
4912 Aarwangen, Tel. 062 923 02 15,
Mobile 079 373 23 56, pesche.christen@bluewin.ch

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

N/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

0 Suche Rivarossi-Motoren.
Max Döbeli, Schlössliweg 4, 3075 Rüfenacht,
Tel. 031 839 41 77

Verkaufen



Spur N Analoganlage (Motiv Stockhorn) 210 × 90 cm, mit frei stehendem Steuerpult. Preis Fr. 1950.– inkl. 5 Züge.
Feuz Res, Mühligasse 4, 3752 Wimmis,
Tel. 033 657 22 91

Spur N Piko 40322 Ae 3/6^{I}, neu OVP Fr. 199.–.
Pyclik Alfred, Beezenbuckstrasse 26, 8156 Oberhasli,
Tel. 044 850 48 57

Spur H0 Märklin M-Gleis (Blech), 6 Loks, 15 Wagen, 15 El.-Weichen, ca. 250 Schienen z.T. neu, Travo und Steuerelemente mit Gebäuden. Preis Fr. 600.–.
Feuz Res, Mühligasse 4, 3752 Wimmis,
Tel. 033 657 22 91

Spur H0 Märklin 4698 SBB Hhk KNIE, Fr. 28.–.
Pyclik Alfred, Beezenbuckstrasse 26, 8156 Oberhasli,
Tel. 044 850 48 57

Spur H0 Metrop Ce 6/8^{II} grün und braun, ungebraucht, je Fr. 1100.–. VB.
Riss Andreas, Tel. 079 758 58 29

Spur H0 60216 Cental Station CS3+, ver. 1.3.3
+ SD-32GB-Speichekarte
+ Logitech Mouse USB drahtlos
+ 60884-S88-Adapterkabel
+ 60101-Netzteil 100VA/220 V
+ 03082 Digital fahren mit der CS3
Preis: Fr. 750.–.
Urban Jansson, Tel. 022 361 76 39

Spur H0m Lemaco SGA B4i 61, lim. Serie, neu, im OK, Fr. 525.–.
Rill Hansjörg, +49 (0)172 662 46 56

Spur 0m Verkaufe Ferro-Suisse-4-a-Platt-formwagen grün 2271 und creme-grün 2272, beide mit Figuren, LED und Decoder, sowie Model-Rail-Stahlwagen grün A 1207 mit Figuren, alle jeweils 1350 Euro. Alle Fahrzeuge ungefahren und im OK. Liste erhältlich bei
loischoice.ta@gmail.com



Spur I Frisa-Lok Be 4/4 EBT-101, Lok läuft, mit CH-Lichtwechsel, Fr. 1700.–.
Eberli Rahel, Haldenstrasse 8, 8370 Sirnach,
Tel. 079 699 68 80, raheleberli2@hotmail.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 2|2019: Freitag, 4. Januar 2019

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

GARTENBAHN ZUBEHÖR
DIGITAL REPARATUREN
LANDSCHAFTSBAU BERATUNG
BERATUNG LANDSCHAFTSBAU
REPARATUREN DIGITAL
ZUBEHÖR GARTENBAHN

Wir freuen uns auf Ihren Besuch

IHR MODELLBAHN-SPEZIALIST
WWW.HESS-MODELLBAHNEN.CH

Lokschuppen Hagen-Haspe
seit 1977
Exklusive Modelleisenbahnen
und mehr … vieles mehr …
www.lohag.de
Kein Internet? Listen kostenlos!
Tel. ++49 (0) 2331 404453
D-58135 Hagen
Vogelsanger Strasse 40

Medientipps



Wandkalender Krokodil-Loks 2019

Historische Fahrzeuge benötigen Geld und auch Aufmerksamkeit. Dies kann kombiniert werden mit einem entsprechenden Merchandisehandel. Der Verein Betriebsgruppe 13302, welcher seit 1976 die SBB Be 6/8^{III} 13302 «Krokodil» betreut, hat dies bereits unlängst erkannt. Seit Jahren gibt der Verein eine limitierte Anzahl Wandkalender heraus, mit deren Ertrag die Vereinskasse aufgebessert wird. So auch für das Jahr 2019.

Wie gewohnt, zeigt der vom Wandkalender Krokodil-Loks mehrheitlich Bilder von Einsätzen der historischen Be 6/8^{III} 13302. So hat es eine Aufnahme aus dem Jahr 2017, die die berühmte Lokomotive mit zwei SBB-Umbauwagen der Railvetica auf dem Rapperswiler Damm zeigt. Oder eine weitere von 2013. Damals weilte die Be 6/8^{III} 13302 in der BLS-Werkstätte Spiez anlässlich einer Fahrwerksrevision.

Natürlich findet der Liebhaber der Krokodil-Lokomotiven auch Bilder von anderen Krokodil-Typen wie dem nicht weniger berühmten RhB-Krokodil Ge 6/6^{I} 414 oder dem normalspurigen Pendant De 6/6 15301, dem legendären Seetal-Krokodil. Auch das Ausland wird bedient, dies mit einer Aufnahme des ÖBB-Krokodils aus dem Jahre 1985 auf der imposanten Trisanna-Brücke.

Dem Bahnfreund wird der Kauf eines solchen Kalenders sehr empfohlen, wird doch auch die historische Lok so unterstützt. HRo

Wandkalender Krokodil-Loks 2019,
spiralgebunden, 13 Seiten, 42,0 × 29,7 cm,
12 Farbfotos, 1 Schwarz-Weiss-Foto,
Verein Betriebsgruppe 13302,
www.13302.ch

Preis: CHF 35.00



Wandkalender Bus-Oldtimer 2019

Alljährlich gibt Jürg Biegger über seinen Verlag Verkehrs-Fotoarchiv einen interessanten Wandkalender heraus. Der Wandkalender für das Jahr 2019 beinhaltet wiederum 13 seltene Bilder von Autobussen aus vergangenen Tagen, wobei die aktuellste Aufnahme aus 2005 datiert ist. Beim ältesten Bild handelt es sich um eine Aufnahme aus dem Jahr 1928. Es zeigt einen Car alpin von den Firmen FBW und Oertig des Typs F1. Die bei Champex (VS) entstandene Schwarz-Weiss-Fotografie zeigt das typische Reiseverhalten im Tourismusverkehr. Denn schon in der Frühzeit des Tourismusverkehrs ergänzten die Busse den damals dominierenden Schienenverkehr.

Klangvolle, mittlerweile fast vergessene Busherstellermarken wie Saurer, FBW, NAW, Hess etc. lassen die Betrachter der Monatsblätter in unwiederbringlichen Zeiten schwelgen. Wer kennt sie noch aus dem Alltag?

Alle Kalenderblätter sind nebst einer Grossaufnahme eines Busses und dem Kalendarium auch mit einer grosszügigen Erklärung zu Fahrzeug, Einsatz und Geschichte ausgestattet.

Obschon es sich beim vorliegenden Wandkalender nicht um Schienenfahrzeuge handelt, ist dieses Werk auch dem Modellbahner zu empfehlen. Gerade für das Studium von Vorbildszenerien, zeigen die Bilder doch die damaligen Alltagssituationen. Wem dies als Grund zum Kauf noch nicht genügt: Es darf ja auch einmal etwas anderes sein. HRo

Wandkalender Bus-Oldtimer 2019,
spiralgebunden, 13 Seiten, 42,0 × 29,7 cm,
9 Farbfotos, 4 Schwarz-Weiss-Fotos,
ISBN 3-905170-56-6, Verlag Verkehrs-Fotoarchiv GmbH,
www.hnf.ch/73/buecher-kalender

Preis: CHF 32.00



Die Dampflokomotiven der Brünigbahn

Der Prellbock Verlag führt neu eine Bildbandserie. Der Umschlag ist in einem warmen Bordeauxrot gehalten, das Format im Querformat. Erfreulich ist, dass wieder die Dampfer im Mittelpunkt stehen, mit frischen Bildern. Neue Bilder bringen frischen Wind in die Reihen der alten Werke. Erfreulich ist, dass noch nicht veröffentlichte alte Bilder nach digitaler Aufbereitung präsentiert werden. Der Autor und Verleger Florian Inäbnit kann mit seiner Idee Bahnfreunden sicher viel Freude bereiten. Alle Bände sind im Aufbau gleich. Unbekanntes historisches Bildmaterial zeigt die Vergangenheit der Fahrzeuge in der Heimat oder das Leben nach Verkäufen. Der Text wird ergänzt mit Typenskizzen und Fahrzeuglisten.

Auf 110 Seiten lernen wir die Loks auf der Bahnverbindung Interlaken–Luzern kennen. Total 53 Loks taten hier ihren Dienst, nie alle gleichzeitig, wurden sie doch je nach Bedarf gekauft oder wegen vergrösserter Anforderung verkauft und ersetzt. Aufnahmen aus der Heimat und auch aus dem Ausland zeigen die Lebensläufe, aber auch die heutigen Einsätze der historischen Loks. So zum Beispiel das Bild der G 3/4 208 an Pfingsten 2018 zu Besuch bei der Museumsbahn Blonay–Chamby, wo sie die Auferstehung aus dem Brandschutt von 2013 bestätigt.

Ein Fazit zum vorliegenden Band: Das Bildmaterial ist überzeugend, birgt Überraschungen, und die Texte beinhalten viel Wissen. Sm

Bildband 1, Die Dampflokomotiven der Brünigbahn, Florian Inäbnit, 1. Auflage, 2018, gebunden, 110 Seiten, 23,0 × 17,0 cm,
über 100 Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos,
ISBN 3-907579-61-9, Prellbock Druck & Verlag,
www.prellbock.ch

Preis: CHF 35.00

News

Club 1889: Überraschung in Graubünden

RhB Ge 4/4^{I} kommt in den Fahrzeugpark

Foto: Erik Schneider



Tilmann Laube vom Club 1889 verkündet den Anwesenden die frohe Botschaft.

Am Wochenende vom 20. und 21. Oktober 2018 wurde die erste vom Club 1889 organisierte Fotofahrt im Engadin und auf der Berninalinie durchgeführt. An beiden Tagen nutzten je rund 40 FairFotografen und -Fotografinnen aus der Schweiz, Deutschland, Österreich, Italien und Luxemburg die Gelegenheit, an je rund zehn ausgesuchten Fotostandpunkten einen historischen RhB-Zug bei bestem Herbstwetter abzulichten, passend zur befahrenen Bahnlinie. An diesem Anlass wurde eröffnet, dass es eine Ge 4/4^{I} in den historischen Fahrzeugpark schaffen werde. Dazu wurde noch die frohe Botschaft verbreitet, dass eine BoBo I der verbliebenen Erstserie wieder mit ursprünglichen Fronten rekonstruiert werden soll. Die RhB habe grünes Licht gegeben. Es waren schon diverse Bestrebungen im Gange, nun scheint das Projekt wirklich «Hand und Fuss» zu bekommen. 1889/ES

Der Januar-Monatszug auf dem Kaeserberg

Ein Dampfzug als Touristenattraktion

Foto: CFKB



HG 3/3 400 PS, 31 t, Vorstellast: 4 Achsen, 68 Plätze, 25 t, V/max 20 km/h.

Der Dampfbetrieb am Kaeserberg gehört zu den Touristenattraktionen in der grossen Modellbahn der Schweiz. Die beiden Dampflokomotiven von 1914 und 1917 werden regelmässig eingesetzt. Auch für Sonderfahrten sind sie sehr beliebt. Sie gehören zu den letzten Zahnradmaschinen für das System Riggenbach, die die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur bis 1926 gebaut hat. Praktisch gleiche Lokomotiven gingen an die Berner-Oberland-Bahnen und an die Brüniglinie der SBB. Die Vorstellwagen datieren aus der gleichen Epoche. Erfolgreich unterwegs ist der Zug mit der Lokomotive 1003 und dem reinen Erstklasswagen, der mit nur 22 Fauteuils besonderen Komfort bietet und darum speziell geschätzt wird. CFKB

Eröffnung Miniaturwelt Smilestones am 24. November 2018

Der Startschuss in Neuhausen ist gefallen

Auf dem SIG-Areal direkt oberhalb des Rheinfalls wurde die letzten zwölf Monate geplant, entwickelt und gebaut. Mit Leidenschaft und grosser Kreativität wurden Sehenswürdigkeiten der Schweiz in eine Miniaturwelt verpackt. Beachtliche 15 000 Figuren bevölkern sie. 1000 Meter Schiene und 10 000 Meter Kabel wurden verbaut sowie 5000 Lampen montiert. Und 400 Fahrzeuge füllen die Strassen von Smilestones. Der erste von insgesamt fünf Abschnitten ist seit dem 24. November 2018 für die Öffentlichkeit zugänglich. In einer ehemaligen Industriehalle erleben die Besucher typisch schweizerische Szenerien, vorerst schwergewichtig der Ostschweiz. Die malerischen Landschaften vom Säntis bis zum Rheinfall sind gefüllt mit humorvollen, packenden Szenen aus dem Alltag, ergänzt durch das eine oder andere erfundene Ereignis. Vom Kidnapping über den Verkehrsunfall und die Ballonfahrt bis hin zum Ufo-Absturz, die Miniaturwelt bietet Unterhaltung für Gross und Klein. SS

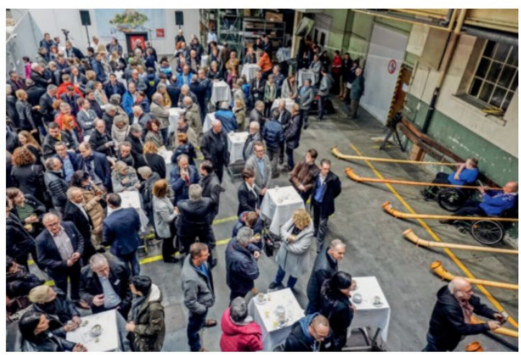


Fotos: Zoltan Tamassy

Pünktlich zur Eröffnung von Smilestones wurde auch der Rheinfall im Massstab 1:87 fertiggestellt.



Eröffnet! V.l.n.r.: Ernst Landolt, René Rüedi und Christian di Ronco.



Viel (Schaffhauser) Prominenz bei der Zeremonie auf dem SIG-Areal.



Die Schaffhauser Ständeräte Hannes Germann (l.) und Thomas Minder (r).



Smilestones-Geschäftsführer René Rüedi bei der Eröffnungsrede.

19. Stettener Modellbahntage vom 5. bis 6. Januar 2019

Einmal mehr: Winterzeit ist Modellbahnzeit!

Unsere jährliche Modellbahnausstellung Anfang Januar in Stetten ist zu einer festen Einrichtung in unserem Vereinsgeschehen geworden. Bereits zum 19. Mal in Folge werden wir vom 5. bis 6. Januar 2019 unsere Stettener Modellbahntage veranstalten. Wie gewohnt bieten wir eine grosse Vielfalt an Modellbahnen und ein interessantes Rahmenprogramm, sodass alle grossen und kleinen Modellbahnfans wieder voll auf ihre Kosten kommen werden. Nicht weniger als 15 liebevoll ausgestaltete Anlagen und Exponate zeigen die ganze Bandbreite des Modellbahnhobbys. Rund 20 Aussteller aus Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und aus der Schweiz sorgen für eine überaus abwechslungsreiche Veranstaltung! Highlights sind dabei sicher die wunderschöne H0-Anlage «Zermatt» von Klaus Keller, die übrigens das erste Mal öffentlich gezeigt wird, sowie die Anlage «Pocahontas Mining Company» von Michael Fuchs und Jürgen Funck nach Vorbild einer amerikanischen Kohlemine. Eine weitere Besonderheit ist die von zahlreichen Modellbahnmessen bekannte H0-Anlage «S+G Mining Company» von Leo Bettonviel aus den Niederlanden.

Fotos: MECSD



Rund 20 Aussteller aus Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und der Schweiz werden da sein.



Eine Nebenbahnanlage, die den ehemaligen Bahnhof Vaihingen/Enz Nord zeigt.

Als ganz besondere Attraktion wird der bekannte TV-Moderator Hagen von Ortloff zu Gast sein und historisches Spielzeug, wie die in der Schweiz hergestellte WESA-Bahn oder EHEIM- und Schuco-Modelle, präsentieren.

Aber auch so bekannte Modellbaukünstler wie Marcel Ackle aus der Schweiz und Patrice Hamm aus Frankreich werden mit von der Partie sein und Modellbau vom Feinsten präsentieren. Die Spurweite TT wird durch die Anlage «Witthower Fähre» mit Motiven von der Insel Rügen vertreten sein. Ein sehr exotisches Thema stellt das Schaustück «Mahachai» des Niederländers Paul de Groot dar: Gezeigt wird eine Stadt in Thailand mit verblüffenden Effekten. Ein Stück Verkehrsgeschichte zeigt eine Nebenbahnanlage, die den ehemaligen Bahnhof Vaihingen/Enz Nord als Motiv hat. Weitere Anlagen nach deutschen und französischen Motiven, darunter eine Winteranlage, sollen Lust auf die Modellbahn machen.

Abgerundet wird die Ausstellung durch vielfältige Vorführungen zu verschiedenen Themen des Modellbaus, Kleinserienhersteller wie den «Baumbauer» Manfred Grünig, einen Modellbahnflohmarkt, eine grosse Tombola mit vielen wertvollen Preisen, eine Spiel- und Bastelecke für unsere kleinen Besucher und die Bewirtung mit Speisen und Getränken wie Kaffee und leckerem Kuchen. MECSD

Die Ausstellung findet am 5./6. Januar 2019 im Gemeindezentrum, Rathausstrasse 11, 78570 Mühlheim-Stetten (Kreis Tuttlingen), statt. Die Öffnungszeiten sind am Samstag 11–18 Uhr und am Sonntag 10–17 Uhr. Nähere Infos gibt es auf unserer Website unter www.mec-stetten-donau.de.

Abschied vom Dampf: Revival 50 Jahre danach

Grosse Sause in Winterthur Töss

Am 30. November 1968 wurde das Ende des SBB-Dampfbetriebes mit einem Dampfzug nach Winterthur mit der C 5/6 2969 besiegelt. In Winterthur Töss war damals ein gigantischer Menschenauflauf mit Musik und Ansprachen. Das ist jetzt 50 Jahre her. Aus dem Kreis der Eurovapor kam die Idee, diesen Zug nach heutigen Möglichkeiten nochmals verkehren zu lassen – sinnigerweise mit der gleichen Lok wie damals. Der grosse Festplatz für das «50 Jahre danach» und das Wiedersehen mit dieser einst letzten SBB-Dampflok und diesem langjährigen Winterthurer Denkmal sollte wieder Winterthur Töss sein. Zu Anfang war es ein zähes Vorhaben mit Rückmeldungen aus Politik und Musikvereinen. Am Schluss sollte es aber doch noch gelingen, in Winterthur Töss eine grosse Sause mit Ansprachen des aktuellen Winterthurer Stadtpräsidenten und Blasmusik auf die Beine zu stellen. Am 1. Dezember 2018 war es endlich so weit, und es wurde ein würdiger Revival-Anlass. Aufgrund entsprechender Beiträge in diversen Medien war auch der Menschenauflauf beeindruckend gross. ES



Fotos: Erik Schneider

Beeindruckender Menschenauflauf samt Stadtpräsident und Blasmusik in Winterthur Töss.



Die C 5/6 2969, die einst letzte SBB-Dampflok und langjähriges Winterthurer Denkmal kam «50 Jahre danach» wieder in die Eulachstadt.

Veranstaltungen

Märklin-Anlage in H0 Bunkerstore | 22. Dezember, 10.00–16.00 Uhr | 6021 Emmenbrücke, Fadenstrasse 20, Bau 724
Märklin-Modelleisenbahnanlage in H0 zur Besichtigung. Einmal im Monat am Samstag geöffnet. www.bunkerstore.ch

Tag der offenen Tür Modelleisenbahn-Club Baar (MEB) | 22.–24. Dezember, 10.00–17.00 Uhr | 6319 Baar/Blickensdorf, Waldmannhalle
Wir öffnen traditionsgemäss unsere Türen, um den Stand unserer Arbeiten zu zeigen. Eintritt frei. www.mebaar.ch

Moduleisenbahn-Ausstellung Moduleisenbahner | 28./29. Dezember, ab 13.00 und 9.30 Uhr | 5013 Niedergösgen
Moduleisenbahn-Ausstellung in den Spuren H0, H0n3 und N. MZH Inseli. Eintritt frei. www.modulbahner.ch

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

Börse in Oftringen Oftringer Modelleisenbahn- und Autobörse | 5. Januar, 10.00–15.00 Uhr | 4665 Oftringen AG, Mehrzweckhalle bei Ref. Kirche
Börse mit Eisenbahnen, Autos und altem Spielzeug. Eintritt CHF 5.–, für Kinder ist der Eintritt frei. goezi@bluewin.ch

Hochwertige Modelle Stiftung Eisenbahnsammlung Uster | 5. Januar, 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

22e Bourse Bourse aux jouets | 6 janvier, 10h00 à 15h00 | 1213 Onex GE, route de Chancy 131
Bourse avec trains, voitures, poupées et jouets anciens. Entrée CHF 5.–, enfants jusqu'à 16 ans gratuit. mino@netplus.ch

Börse in Kerzers Modelleisenbahn- und Autobörse | 12. Januar, 10.00–15.00 Uhr | 3210 Kerzers, Seelandhalle
Eintritt: für Erwachsene CHF 3.–, für Kinder gratis, Infos: Tel. 031 755 55 95. kaltenrieder.p@bluewin.ch

Fonduefahrt nach Balsthal Verein Historische Eisenbahn Emmental (VHE) | 19. Januar | 4900 Huttwil, Bahnhof
Fondueplausch im Dampfzug von Huttwil nach Balsthal. Reservation obligatorisch unter 051 282 99 93 oder www.vhe-emmental.ch

Tag der offenen Tür Modelleisenbahn-Club Basel (MCB) | 19./20. Januar, ab 14.00 und 10.00 Uhr | 4056 Basel, Elsässerstrasse 2a
Tag der offenen Tür mit kleiner Börse. Eintritt frei. Clubheim beim St.-Johanns-Tor (Tram Nr. 11). www.mcb-bs.ch

Meeting mit Kurzvorträgen American Railroadfans Switzerland | 25. Januar, ab 19.00 Uhr | 5400 Baden, Berufsfachschule
«UP-Steam mit Challenger 3985 und Northern 844», Film und Tonbildschau von Armin Schmutz. www.americanrrfans.ch

22. Schaffhauser Börse Schaffhauser Börse | 26. Januar, 10.00–15.00 Uhr | 8212 Neuhausen am Rheinfall, Rheingoldstrasse 11
Grosse Modelleisenbahn-, Modellauto- und Spielzeugbörse, Eintritt: CHF 3.–, für Kinder unter 16 Jahren gratis. luethi.joerg@bluewin.ch

Börse in Safnern Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse | 26. Januar, 10.00–15.00 Uhr | 2553 Safnern
Grosser Saal, Restaurant Sternen, Hauptstrasse 64, Eintritt: CHF 5.– (bis 16 Jahre gratis). Tel. 079 387 92 16. romeo62@gmx.ch

Modelleisenbahn-Ausstellung Modelleisenbahn Sekundarschule Aesch | 26./27. Januar, 10.00–17.00 Uhr | 4147 Aesch
Diverse Spuren, Aussenanlage zum Mitfahren. Beizli mit Snacks im Schützenmattschulhaus. Freier Eintritt. www.msa-aesch.ch

Spielzeug-Eisenbahnen Technorama | Täglich, 10.00–17.00 Uhr | 8404 Winterthur, Technoramastrasse 1
Ausstellung mit erweitertem Spektrum an Tin-Plate-Nostalgie und -Kuriositäten. www.technorama.ch

Fortbewegung auf Schienen Verkehrshaus der Schweiz | Täglich ab 10.00 Uhr | 6006 Luzern, Lidostrasse 5
Interessante Sammlung zum Schweizer Schienenverkehr von der Spanisch-Brötli-Bahn bis zur NEAT. www.verkehrshaus.ch

Meilensteine der Schweiz Smilestones AG | Ganzjährig, jeweils Di.–So. | 8212 Neuhausen am Rheinfall, Industrieplatz 3
Direkt oberhalb des Rheinfalls präsentiert sich seit 24. November 2018 die grösste Indoor-Miniaturwelt der Schweiz. www.smilestones.ch

Spielzeug – Abbild der Wirklichkeit Schweizer Kindermuseum | Ganzjährig, jeweils Di.–So. | 5400 Baden, Ländliweg 7
Kindheit und Kinderkultur im Laufe der vergangenen 300 Jahre. Der technische Fortschritt im Spielzeug. www.kindermuseum.ch

Originelles Museum Eisenbahn- und Sammler-Museum | Ganzjährig, jeweils Mi., 14.00–16.00 Uhr | 1795 Courlevon, Dorfstrasse 4
Das herzhafte Eisenbahn- und Sammler-Museum in der Region von Murten. www.eisenbahnmuseum.courlevon.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.erlebniswelttoggenburg.ch

Modellbahnen im Tessin Galleria Baumgartner | Ganzjährig, jeweils Mi., Sa. und So. | 6850 Mendrisio, Via S.Franscini 24
Galerie, Blechspielzeuge, Modellbahnanlagen, Galerie Loisl, Trainshop, Cafeteria. www.gb-trains.ch

Spielzeuge entdecken Spielzeugmuseum Riehen | Ganzjährig, jeweils Mo., Mi.–So. | 4125 Riehen, Baselstrasse 34
Sammlung von europäischem Spielzeug aus den letzten 200 Jahren. www.spielzeugmuseumriehen.ch

Trains miniatures Fondation Suisse des Trains Miniatures | Tous les jours | 3974 Montana (VS)
Historique des trains suisses de 1847 à nos jours, maquettes, réseau modulaire de chemin de fer américain. www.trains-miniatures.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

Eisenbahn-Schauanlage Chemins de fer Kaeserberg | Mehrmals monatlich, Agenda im Web | 1763 Granges-Paccot bei Fribourg
Eisenbahn-Schauanlage auf 610 m² mit herrlichem Schweizer Motiv. www.kaeserberg.ch

Für die Richtigkeit der Angaben übernimmt die LOKI keine Gewähr.

Eisenbahn-Romantik Dezember/Januar

Folge 948: Strassenbahn-Europameisterschaft in Stuttgart | Freitag, 21. Dezember 2018, 14.00 Uhr
Die Stuttgarter Strassenbahn blickt im Jahr 2018 auf 150 Jahre Firmengeschichte zurück. Seit 1868 bringt sie ihre Fahrgäste zuverlässig von A nach B, und somit ist die SSB AG das drittälteste Verkehrsunternehmen Deutschlands. 150 Jahre SSB – im Jubiläumsjahr wird zurückgeblickt und gefeiert.

Winterzauber Schweiz | Sonntag, 6. Januar 2019, 15.00 Uhr
Die Sendung erkundet die winterliche Schweiz mit dem Zug auf drei unterschiedlichen Strecken. Die Reise beginnt im Kanton Graubünden mit der Chur-Arosa-Bahn. Seit mehr als 100 Jahren bringt sie hauptsächlich Touristen vom Bahnknoten Chur hinauf nach Arosa.

Folge 949: Schatzkästlein 15 | Freitag, 11. Januar 2019, 14.00 Uhr

Folge 950: Dampfspektakel Trier und Abschied bei der Waldenburgerbahn | Freitag, 18. Januar 2019, 14.15 Uhr

Folge 951: Glacierexpress – von St. Moritz in die Rheinschlucht | Freitag, 25. Januar 2019, 14.15 Uhr

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungsmeldungen für die Ausgabe LOKI 2|2019 bis spätestens 9. Januar 2019 per Mail an veranstaltungen@loki.ch.

Bahn aktuell



Faszination von Eisenbahn und Circus

Foto: Thomas Hollenstein



Nach der Taufe zeigten sich die Loks auf dem Seedamm.

Foto: Andreas Gerber

Am 19. November kehrte der Tross des Circus Knie nach über 340 Vorstellungen (mehrheitlich) mit dem Zug zurück nach Rapperswil, wo sogleich der Ablad und die Einwinterungen begannen.

Zehn Tage später erfolgte die Präsentation der beiden neuen Werbelokomotiven der SBB für das nächste Jahr stattfindende Jubiläum «100 Jahre Circus Knie». Dabei wurden die Re 420 294 und die Re 460 058 «La Côte» werbewirksam mit Motiven des Circus Knie beklebt. Während die Re 420 im Güterverkehr für Aufmerksamkeit sorgen wird, geschieht dies im Personenverkehr mit der Re 460. HRo



SBB-CEO Andreas Meyer flankiert von Fredy Knie jun. (l.) und Franco Knie (r.) bei der Taufe.

Foto: Tibert Keller

Ehemalige Cisalpino-Triebzüge auf Abwegen



Wegen Umbauarbeiten erfolgte im November Umleitungsverkehr über die Läuferfingerstrecke, hier am 10. November 2018.



Auch ungewohnt ist der Anblick der Museumsbahnstrecke Huttwil–Sumiswald–Grünen anlässlich des statischen Akustiktests am 26. November 2018.

Fotos: Tibert Keller

Totengräberstimmung bei der AB in Gossau

Fotos: Tibert Keller



Ein Augenschein bei der Appenzeller Bahn am 21. November 2018 in Gossau zeigt zahlreiches ausgedientes Rollmaterial der AB.



Während der Zweitklasswagen der Serie B 236–238 (ex FLP B 33–35) wohl auf sein Ende wartet, beginnt beim MVR-GTW bald eine neue Ära.

Änderungen bei SBB Historic

Im Rollmaterialbereich haben sich in den letzten Wochen einige Änderungen ergeben. SBB Historic hat entschieden, den Lagerstandort in Vallorbe zu schliessen und das darin befindliche Rollmaterial in drei Etappen an anderen Stellen, etwa in Olten, Delémont und Erstfeld, unterzubringen. Dabei waren 14 interessante Fahrzeuge wie EW-I-Wagen, RIC-Wagen des Typs UIC-X und mehrere Gepäck- und Postwagen. Einmal mehr zeigte sich, wie vielfältig die Wagenflotte von SBB Historic ist. Der mittlerweile vom Be-4/6-Team Winterthur betreute Gepäcktriebwagen De 4/4 1679 wurde zwischenzeitlich mehrmals beobachtet, so am 24. November 2018 bei der Teamfahrt zusammen mit Dr4 10112, C4 9002 und F3 18275. HRo

Foto: Daniele Gilardi



Von der imposanten Wagenflotte von SBB Historic ist nur noch ein Bruchteil betriebsfähig, hier der B 5560 am 10. November 2018 bei einer Sonderfahrt.

Foto: André Niederberger



Der Wagenumzug von Vallorbe nach Erstfeld am 23. November 2018 hat unbekannte Wagenschätze der Stiftung ans Tageslicht gebracht.

Foto: Tibert Keller



Der De 4/4 1679 wird neu vom Be-4/6-Team Winterthur betreut.

Jahresrückblick 2018

Wir blicken auf ein ereignisreiches Jahr zurück, mit bisher unveröffentlichten Fotos verschiedenster Fotografen. Vielen Dank den Fotografen für die wertvolle Mitarbeit!

Foto: Daniele Gilardi



Januar Der RABe 524 103 «Flirt» in der Tilo-Lackierung kämpft sich am 4. Januar 2018 durch den tief verschneiten Bahnhof Airolo.

Foto: Patrick Heuberger



Februar Mit dem Bp 4027 folgt bei der MGB ein weiterer augenfälliger Après-Ski-Barwagen, hier am 10. Februar in Andermatt.

Foto: Andreas Lindner



März Ende 2017 endete der operative Verkehr der Crossrail in der Schweiz, am 3. März sind einstige CR-Loks noch am Bözberg.

Foto: André Niederberger



April Am 2. April erfolgt die letzte Fahrt der Re 460 105 als beliebter Werbeträgerin für die Lokführergewerkschaft VSLF.

Foto: Tibert Keller



Mai Für die bevorstehenden Planfahrten mit der RhB-Ge 6/6^{I} 414 erfolgt am 3. Mai eine Probefahrt mit Güterzügen, hier bei Trin.

Foto: Andreas Lindner



Juni SBB Cargo International mietet seit Ende 2017 18 Loks BR 193 «Vectron». Hier wartet am 24. Mai die BR 193 470 «Freiburg» in Chiasso.

Foto: Florian Hübscher



Juli Fahrzeuge mit normalem Lichtraumprofil sind im Seetal selten. Am 30. Juli rangiert die Re 420 254 der SBB Cargo in Hochdorf.

Foto: Urs Aeschlimann



August Am 7. August erfolgt die Überführ der ersten Worbla-Einheit Be 4/10 01 zusammen mit den NeXt RABe 4/12 21 nach Worb Dorf.

Foto: Julian Ryf



September Die Chemin de fer Yverdon–Ste-Croix (YStC) feierte ihren 125. Geburtstag: So verkehrt am 2. September der Be 4/4 5.

Foto: Tibert Keller



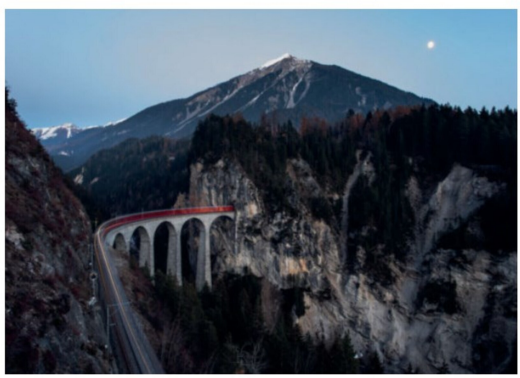
Oktober Munter fahren sie weiter im Planbetrieb: die Ge 4/4^{I} der RhB, hier die Ge 4/4^{I} 603 am 23. Oktober mit einem Güterzug bei Trin.

Foto: Hanspeter Teutschmann



November Der Zuckerrübenverkehr 2018 erfolgt erstmals nicht durch die SBB: Am 4. November rangiert die Vanoli Bm 847 853-9 in Oensingen.

Foto: Georg Trüb



Dezember Seit 2008 werden im Winter die Bögen des Landwasserviadukts dezent beleuchtet, was für eine sehr stimmungsvolle Ambiance sorgt.

Foto: Pascal Kaufmann



Seltener WRS-Einsatz vor Ölzug

Die WRS-Ae 1042 007 führte am 15. November 2018 einen leeren Kesselwagenzug von Mellingen nach Basel. Sie ist im Moment die einzige Ae 1042 der WRS, welche betriebsbereit ist.

Foto: Julian Ryf



Tramoldtimer auf ungewohnter Linie

Wegen eines Versuchs verkehrte der historische Be 8/8 719 der Stiftung Bernmobil historique im November täglich von 6 bis 24 Uhr zwischen Bümpliz und Brünnen, hier am 17. November in Brünnen.

Foto: Julian Ryf



Das Pendler-Pintli geht in Rente

Das Pendler-Pintli Bre 4/4 1 des RBS (Baujahr 1916) trat am 20. November 2018 seine zweitletzte Fahrt an, die letzte bei Tageslicht. Es soll nach diesen Funkmessfahrten verschrottet werden.

Foto: Georg Trüb

Luftpumpenfahrt mit historischem Dampfzug



Um eine Luftpumpe für die MThB Ec 3/5 3 «Choli» stilgerecht abzuholen, organisierte der Verein historische Mittelthurgaubahn am 4. November 2018 kurzerhand eine Sonderfahrt mit dem witzigen Titel «Luftpumpenfahrt». Hier der stilechte Sonderzug beim Abwarten in Winterthur.

Das besondere Bild zum Schluss

Foto: Georg Trüb



Für viele Eisenbahnliebhaber ist der Schnauz der Ae 6/6 nach wie vor ein symbolträchtiges Eisenbahnzeichen. Georg Trüb hat dieses Emblem am 10. November 2018 stilvoll fotografiert.



Vorbild & Modell | Die Industriestrecke Nyon–Eysins im Massstab 1:87

Die 1990er-Jahre wieder lebendig gemacht

Nur ein kleiner Teil der einstigen Bahn von Nyon nach Crassier ist heute noch in Betrieb. Ein halbes Dutzend Modellbahnfreunde rund um Gaston Flury hat die Strecke von der Stadt am Genfersee bis nach Eysins im Massstab 1:87 nachgebaut. Und zwar im Betriebszustand der 1990er-Jahre.

Von Zoltan Tamassy (Text und Bilder)

Es gibt nur ganz wenige Anlässe, an denen der Amicale du train modulaire de Nyon (ATM Nyon) seine komplette H0-Modulanlage ausstellen kann. Wegen ihrer Ausmasse passt sie einfach nicht in die Keller, Garagen oder auf die Dachstöcke der Westschweizer Modellbahnfreunde. Doch diesen Herbst war es so weit. Anlässlich des Fête au village der Waadtländer Gemeinde Crans-près-Céligny bei Nyon konnte die ganze Anlage im Keller des Gemeindezentrums bewundert werden. Sie stellt die noch heute betriebene Strecke zwischen Nyon und Eysins der ehemaligen Chemin de fer Nyon–Crassier (NC) dar, und zwar im Betriebszustand der 1990er-Jahre. Trotz den enormen Ausmassen der Anlage wurde die alte Industriestrecke im Modell nicht ganz massstäblich umgesetzt. «Wir haben die Masse um rund zehn Prozent verkleinert», sagt Gaston Flury. Er ist die zentrale Figur hinter dem Projekt.

Als Kind von Deutschschweizer Eltern wuchs Flury am Genfersee auf. Die Lehre hat er dann jenseits des Röstigrabens absolviert, auch deshalb spricht er fliessend Schweizerdeutsch. Nach der Lehre zog es ihn wieder zurück in die Romandie. Beruflich habe er es bloss während dreier Monate mit der Bahn zu tun gehabt. «Die unregelmässigen Arbeitszeiten haben mir nicht gepasst», sagt er. Für die Bahn habe er sich allerdings schon als Kind begeistert.

Die Idee für die Modulanlage sei vor rund 20 Jahren entstanden. Damals war Flury Teil eines bis zu 30 Modellbahnfreunde umfassenden lockeren Kreises. «Da hatten wir jährlich eine Ausstellung, die RAIL EXPO», erzählt er. Einige der Freunde hätten sich dazu entschlossen, eine Bahn aus der Gegend um Nyon nachzubauen. Einer von ihnen war Flury. Die Wahl fiel auf die verbliebene Teilstrecke der NC. «Ich begann 1998 mit den Skizzen und Zeichnungen. Es war November und kalt. Mit Papier, Bleistift



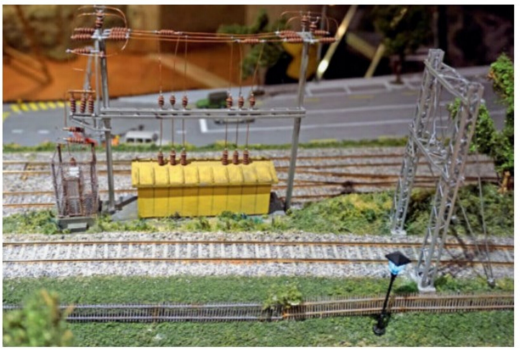
Die Modulanlage in ihrer ganzen Pracht im Keller des Gemeindezentrums von Crans-près-Céligny bei Nyon anlässlich des Fête au village im Früherbst.



Gaston Flury ist der Kopf des Amicale du train modulaire de Nyon, und er geniesst die Möglichkeit, die Anlage endlich ganz befahren zu können.



Ist das ein Sonnenkollektor? Nein, eine Schallschutzvorrichtung.



Die Anlage im Massstab 1:87 ist mit viel Liebe zum Detail gestaltet.



Die Pont de Clémenty bei der Hauptlinie der SBB nahe des Bahnhofs Nyon.



Die Strecke wurde nicht elektrifiziert, folglich rollen vor allem Dieselloks.



Da auf der Anlage mehrere Anschlussgleise verlegt wurden, die im Vorbild teilweise auch heute noch existieren, sind zahlreiche Rangiermanöver möglich.

und Radiergummi ging ich entlang der Industrielinie und begann mit dem Aufzeichnen», erinnert er sich. Die ersten Skizzen habe er zwischen der Pont de la Morâche (Ausgang Westseite Bahnhof Nyon) und der Pont de Clémenty auf der SBB-Hauptlinie mit der nebenan laufenden NC-Industrielinie, die dort gegen den Jura abbiegt, gemacht. «So ging es weiter mit vielen Details. Und etwas hinauf entlang der Bahn zur Strassenkreuzung Route de Clémenty. Dann weiter mit der Konstruktion der kleinen einfachen Module.»

Drei der Mitglieder seien dann leider verstorben, zwei von ihnen waren an der Konstruktion der NC-Bahn beteiligt. «Zwischendurch habe ich das Ganze etwas liegen lassen», sagt Flury. Doch vor etwa sieben Jahren hat er die Arbeit wieder aufgenommen. Diesmal mit dem ATM Nyon, der bereits seit Beginn der 1980er-Jahre existiert. Unter den aktuell sechs Mitgliedern des Klubs befinden sich auch jüngere Semester, Söhne von Mitgliedern des Modellbahnkreises. «Technisch sind sie noch nicht so beschlagen, da braucht es noch etwas



Die dargestellte Landschaft ist eine Industriegegend, das ist auf diesem Bild besonders ersichtlich.



Das Rollmaterial wurde grösstenteils einem Weathering unterzogen. Doch die Anlage ist noch nicht fertig, wie an der «Baulücke» hinten zu erkennen ist.

Erfahrung», sagt Flury mit einem Augenzwinkern.

Das Bildmaterial für die Anlage war und ist rar. Bedient habe sich Flury bei Souvenirs, zum Beispiel alten Postkarten, seinem Gedächtnis und auf der Website **www.eingestellte-bahnen.ch.** Auch selbst geschossene Fotos dienten als Anhaltspunkte. «Die Bahngleise sind dieselben wie damals in den 1990er-Jahren. Links und rechts der Strecke hat sich aber sehr viel verändert, zum Beispiel die Rübenstation, die Holzindustrie. Einige Unternehmen haben neue Anschlüsse erhalten, andere wurden stillgelegt. Es bestehen heute noch vier Anschlussgleise», sagt Flury.

Die ersten drei Module hat er alleine gebaut, auf ihnen wird der Streckenteil westlich des Bahnhofs Nyon dargestellt. Fertig sind diese drei Module allerdings noch nicht, einige Gebäude, ein ehemaliger Schlachthof zum Beispiel, fehlen noch. «Zum Glück konnte ich kurz vor dem Abbruch des Gebäudes noch Fotos schiessen», sagt er. Ebenfalls noch nicht fertig sind der Silo bei der Rübenstation sowie ein Bahnhofsgebäude. Daran würden die jüngeren Klubmitglieder arbeiten, so Flury. Und einige Module sind landschaftlich noch ganz und gar unbehandelt. Die Anlage stellt nur einen schmalen Korridor entlang der Strecke dar. Die Schallschutzvorrichtung vor der Kantonsschule zum Beispiel wurde detailreich nachgebildet, das Schulgebäude selbst fand indessen keinen Platz auf dem Modul. Und so erscheint dem unwissenden Besucher die Glas- und Metallkonstruktion auf den ersten Blick als eine Art Sonnenkollektor, bis Gaston Flury die Erklärung nachreicht.

Natürlich halten sich die Klubmitglieder auch beim Rollmaterial an die Vorbilder, die tatsächlich durch die Region rollen und ▷

Lesen Sie weiter auf Seite 71



Die Rübenstation nahe der Endstation bei Eysins. Sie existiert noch heute.

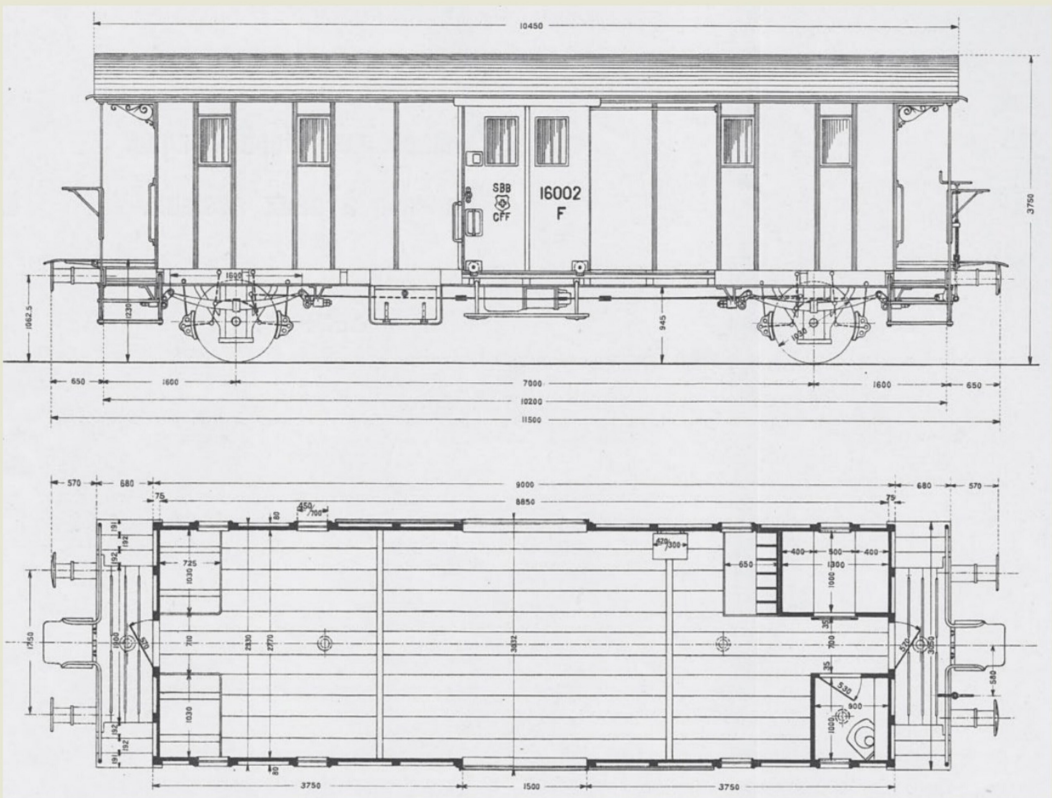
Bilder: Gaston Flury



Ein Tm-IV-Rangiertraktor zieht mit Rüben bepackte Güterwagen.



Ein Gepäckwagen (rechts) wurde anhand der unteren Pläne verkürzt. In dieser Form verkehrte der Wagen auf der NC-Linie.



1:1 im Jahre 2018, 1:87 in den 1990er-Jahren

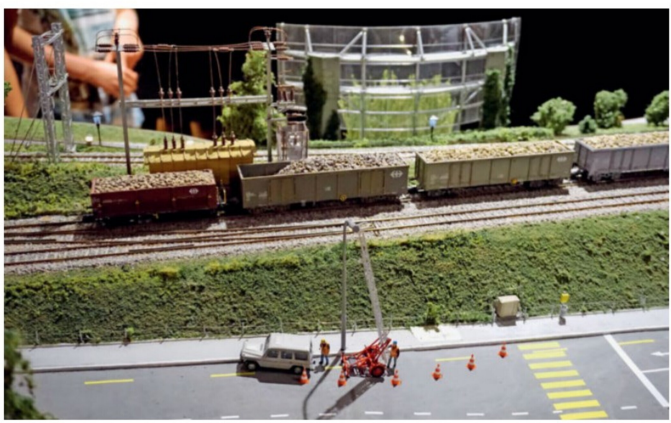


Die SBB-Hauptlinie zwischen der Pont de Clémenty und dem Bahnhof Nyon. Rechts: Gaston Flury.





Die Kantonsschule (Gebäude oben links) mit der Schallschutzvorrichtung.





Das Gartenzentrum sieht noch heute so aus, wie es auf der Anlage dargestellt wird.







In zahlreichen Fällen kreuzen sich Strassen mit den Bahngleisen, im Vorbild wie auch auf der Anlage.





Die Rübenstation bei Eysins. Der Silo (Bild oben) fehlt noch auf der Anlage.





Endstation beim Bahnhof Eysins. Das Bahnhofsgebäude existiert heute nicht mehr.

Chemin de fer Nyon–Crassier (NC)

Von Jürg Ehrbar

Als Fortsetzung der in Frankreich liegenden PLO-Strecke Bellegarde-Divonne, welche am Jurafuss den Kanton Genf umfuhr, plante eine Schweizer Gesellschaft eine Streckenverlängerung über Crassier nach Nyon an der Hauptstrecke Lausanne–Genf. 1905 konnte die Bahn eröffnet werden. Die Gesellschaft Nyon-Crassier (NC) verpachtete die kurze Strecke bereits vor der Betriebsaufnahme an die SBB. Diese stellten fortan Personal und Rollmaterial. Die NC-Züge verkehrten grenzüberschreitend zwischen Nyon und Divonne, wo normalerweise auf die Züge der SNCF umgestiegen werden musste. Die Strecke wurde nicht elektrifiziert. 1921 musste die Gesellschaft den Konkurs anmelden. Sie wurde dann vom Kanton Waadt erworben. Mit fortschreitender Motorisierung wurde der Grenzverkehr immer spärlicher, und SBB/NC wünschten in den 1960er-Jahren den Betrieb einzustellen. Da die SNCF ihrerseits an der Schliessung des Grenzüberganges Bonfol-Pfetterhouse interessiert war, konnten die beiden Staatsverträge im gegenseitigen Interesse sistiert werden.

Den Personenverkehr Nyon–Crassier übernahm ein Busbetrieb. Die Strecke bis Eysins wird als Industrieanschlussgleis weiter betrieben. Die Reststrecke bis Crassier wurde sofort abgebrochen, da sie dem Autobahnbau im Wege stand.

Streckenführung

Nach dem Verlassen von Nyon dreht die Strecke gegen Westen und erreicht durch ein Industriegebiet mit mehreren Fabrikanschlüssen die Station Eysins. Von hier ging es bis 1962 mit geringer Steigung über Land zum Grenzort Crassier. Unmittelbar nach der Station wurde die französische Grenze passiert. Die Strecke wies keine nennenswerten Kunstbauten auf. Die Fahrzeit bis Crassier betrug zwölf Minuten (21 Minuten bis Divonne).

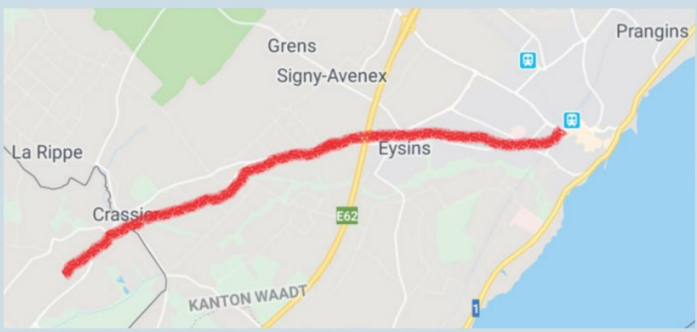
Was blieb erhalten? (Stand 2007)

Um den Autobahnbau nicht zu behindern, wurde das Gleis zwischen Crassier und Eysins sofort entfernt. Hier ist von der Strecke nichts mehr zu sehen. Das Trassee vor Crassier wurde zur Umfahrungsstrasse umfunktioniert, wogegen die in einem Einschnitt liegende Fortsetzung auf französischem Gebiet noch gut sichtbar ist. Die Strecke Nyon–Eysins funktioniert jedoch noch als Anschlussgleis für die ansässige Industrie. Es gibt mehr als ein Dutzend Industrieanschlüsse, leider werden die wenigsten mehr bedient. Von den Stationsgebäuden blieb nur dasjenige von Crassier erhalten. www.eingestellte-bahnen.ch

Allgemeine Daten

Betriebsaufnahme Strecke Nyon–Crassier(–Divonne)	01.05.1905
Strecke verpachtet an	SBB
Betriebseinstellung Strecke Nyon–Crassier(–Divonne)	29.09.1962
Streckenabbruch Eysins–Crassier	1963
Nyon–Eysins	als Anschlussgleis in Betrieb
Ersatzbetrieb	Bus
Eigentumslänge	5,9 km
Betriebslänge	9,1 km
Spurweite	1435 mm
Kleinster Kurvenradius	300 m
Grösste Neigung	15 0/00
Anzahl Weichen	7
Stationen und Haltestellen aufgehoben	3
Tiefste Station (Nyon)	406 m ü. M.
Höchste Station (Crassier)	473 m ü. M.
Depot/Wertstätte	Unterhalt durch SBB
Anzahl Tunnels	–
Anzahl Brücken (über 2 m Länge)	3
Betriebsart	Dampf/Diesel
Personalbestand	durch SBB
Anzahl Zugspaare	6

Quelle Text: www.eingestellte-bahnen.ch



Quelle: Zoltan Tamassy/google.maps

Seit 1963 existiert nur noch die Teilstrecke zwischen Nyon und Eysins.



Zu Beginn regierten die Dampflokomotiven auf der Strecke zwischen Nyon und Crassier: Eine Eb 3/5 «Habersack» verlässt den Bahnhof Eysins.

rollten. Aus den Anfangszeiten der Bahn stammen die Dampflok Eb 2/4, die Eb 3/5, der Dieseltriebwagen Bfm 2/4 und, als Ersatz beim Unterhalt, der Rote Pfeil RCM 612 (Diesel) sowie die modernere Am 4/4. Später befuhren weitere Dieselloks die Strecke, davon zeugen die Em 3/3, der Tm IV, die Bm 4/4 und die Am 843. Am Rollmaterial haben die Klubmitglieder auch selbst Hand angelegt. Ein Liliput-Gepäckwagen zum Beispiel wurde verkürzt. Flury zählt weiter auf: «In den Tm IV habe ich eine LED-Beleuchtung eingebaut. Der Rote Pfeil ist komplett neu erstellt und bereit, bemalt zu werden. Die Diesel-Am 4/4 wird aus einem alten Re-4/4-Modell umgebaut. Die alten Personen- und die Güterwagen werden mit neuer KK-Kinematik ausgerüstet.»

Der ATM Nyon trifft sich einmal pro Woche, um an der Anlage weiterzuarbeiten. Vollzählig sei die Runde eher selten, wie Flury zugibt. Denn die Mitglieder würden teilweise etwas entfernt von Nyon wohnen, zum Beispiel in Lausanne. Dennoch sieht er langsam Licht am Ende des Tunnels und glaubt, den Nachbau der Strecke Nyon–Eysins, an dem er bereits seit 20 Jahren plant, tüftelt und werkelt, bald abschliessen zu können. Und natürlich hofft Flury, für die H0-Anlage eine feste Heimat zu finden, oder eine weitere Ausstellungsmöglichkeit in der Gegend. «Aber wir haben immer noch viel zu tun.»



Später kam die Zeit der Diesellokomotiven, hier eine Am 843. Der Klub lässt auf der Anlage Rollmaterial aus verschiedenen Epochen fahren.



Auch der Pendelzug RBDe 4/4 2100 mit Bt 900 ist in Bern zur Besichtigung durch die Generaldirektion der SBB aufgefahren.

Rückblick | René Stamm blickt zurück …

Die NPZ-Prototypmodelle – eine einmalige Geschichte

Wenn bei der Bahn ein neues Fahrzeug erscheint, ist die Neugier beim Modellbahner gross, wer bei den Herstellern der kleinen Nachbildungen wohl das Rennen machen wird. Auf der einen Seite die Freude, die grosse Welt zu Hause zu besitzen, auf der anderen Seite die Hoffnung, ein gutes «Geschäft» zu machen.

Von René Stamm (Text und Bilder)

Auch bei den Bahnen in der Schweiz machten sich die Bedürfnisse für den Nahverkehr immer stärker bemerkbar. Die Transportleistungen wurden immer grösser, und es zeigte sich, dass der bisherige Ablauf, ältere Fahrzeuge vom Fern- in den Nahverkehr zu versetzen, nicht immer wirklich geeignete Fahrgelegenheiten schaffte. Entsprechende Studien wurden vorangetrieben. Die Vorgabe war klar: Beschaffung von Triebwagenzügen, bestehend aus Trieb- und Steuerwagen, mit einem Gepäckabteil in einem der beiden Fahrzeuge. Die Vergrösserung der Kapazität hatte mit der Beistellung von Wagen aus dem vorhandenen Rollmaterial zu erfolgen, wobei hier vor allem die Reisezugwagen des Typs EW I in Betracht gezogen wurden.



Unterwegs nach Thun ist der Zug RBDe 4/4 2103 mit Bt 903. Aufnahme in Gümligen (1984).



Nach Testfahrten befinden sich 1984 der Zug RBDe 4/4 2102 und Bt 902 und ...



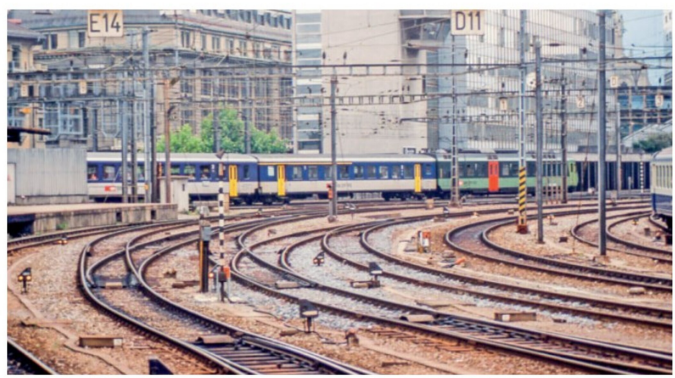
... später der RBDe 4/4 2101 abgestellt im Depot Aebimatt in Bern.

Die SBB entwickelten in der Folge zusammen mit der Industrie den «Neuen Pendelzug», kurz NPZ genannt. 1980 wurden die ersten vier Prototypzüge mit Trieb- und Steuerwagen in unterschiedlichen Anstrichen ausgeliefert.

Farbenfreudige «Colibris»

Die Fahrzeuge erregten in der Folge bei den Eisenbahnfreunden grosses Aufsehen. Die unerwartete Vielfarbigkeit brachte ihnen in der Romandie auch den Namen «Colibri» ein. Der erste Zug, der RBDe 4/4 2100, war dunkel- und hellgrün mit roten Türen, der RBDe 4/4 2101 war in den gleichen Farben gestrichen, hatte aber zusätzlich eine rote Stirnfront. Der RBDe 4/4 2102 wurde in Grau-Blau mit gelben Türen ausgeliefert und schliesslich die Nr. 2103 auch in Grau-Blau mit roten Türen und roter Stirnfront. Auffallend war dabei, dass die 2102 etwas schmälere Fensterbänder aufwies als die übrigen drei Fahrzeuge.

Alle vier Züge wurden wie vorgesehen durch Zwischenwagen in der entsprechenden Farbgebung ergänzt, und zwar durch zwei B aus der Familie der Einheitswagen I und einen AB vom Typ EW II. Nach den üblichen Abnahmen und Instruktionsfahrten kamen sie in verschiedenen Gegenden der Schweiz zum Einsatz, und die Fahrgäste hatten die Möglichkeit, in einer Abstimmung über die endgültige Farbgebung zu befinden. Ausgeführt wurde schliesslich der graue Anstrich mit breitem blauem Fensterband, gelben Türen und roten Stirn-



Ein Mischlingszug: NPZ-Wagen in Serienlackierung mit einem noch grünen Triebwagen.



Zwei Wagen mit schmalem blauem Fensterband in einem Zug mit einem RBe-4/4-Triebwagen.



Nach dem Verkauf ist der ehemalige RBDe 4/4 2102 mit Bt 902 bei den CJ im Jura tätig.



Foto: Martin Stamm

Das Paar RBDe 4/4 2100 und Bt 900 hat eine neue Heimat bei der OeBB gefunden.

fronten. Das erste Serienfahrzeug mit diesem Anstrich, der RBDe 4/4 2104, wurde 1987 in Betrieb genommen. Die Prototypen wurden im Laufe der Zeit farblich normalisiert. 2008 verliessen die vier Triebwagenzüge die SBB. Zwei wurden von der Montafonerbahn in Österreich übernommen (2101/2103), einer ging an die Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB, Nr. 2100) und der Zug 2102 an die Chemin de Fer du Jura (CJ). Die damaligen Serienfahrzeuge tun heute noch ihren Dienst, allerdings zu «Dominos» umgebaut oder mit speziell umgebauter elektrischer Einrichtung, um bis Frankreich eingesetzt werden zu können. Die Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) und die Südostbahn (SOB) hatten auch NPZ im Einsatz. Mit dem Konkurs der MThB gingen deren Fahrzeuge an die SBB über, die sie noch kurze Zeit im alten Anstrich einsetzten, dann aber zum grossen Erstaunen die Triebwagenteile dem Abbruch zuführten.

Die Modellgeschichte

Zu der Zeit, als die Kolibrimodelle in den Handel kamen, war vieles noch anders. Auf dem Modellmarkt mischte noch eine grosse Zahl von unabhängigen Herstellern mit. Lima, Rivarossi, Jouef, Liliput, HAG, Trix oder Roco waren neben den alteingesessenen Marken wie Märklin und Fleischmann die wichtigen Mitspieler. Gegenseitige Verbindungen gab es kaum, und an den Messen wurde die «geschlossene Gesellschaft» geübt. Die Liste von wünschbaren Modellen war noch gross und reichte für alle. Trotzdem: Beim Erscheinen eines neuen Fahrzeuges im Vorbild geriet die Masse in Wallung, und jeder der Hersteller versuchte, an Unterlagen heranzukommen, um abzuschätzen, ob bei der Herstellung des Modelles ein «gutes Geschäft» zu machen wäre. So geschah es auch, als die SBB die Beschaffung von neuen Trieb- und Steuerwagen zur Bildung von sogenannten Pendelzügen ankündigten. Diese Züge sollten das Sammelsurium an altem Rollmaterial ersetzen, aus denen die damaligen Regionalzüge zusammengestellt waren.

Liliput, der Sieger

Bei Liliput in Wien war die Freude gross, die Produktion ausführen zu können. Nach dem Vorliegen der Pläne und erster Bilder ging man mit Schwung an die Konstruktion der Modelle. Grossartig war auch die Tatsache, dass mit einem Werkzeug verschiedene Züge geschaffen werden konnten, gab es doch von Anfang an vier Farbvarianten. Später winkte ja sicher auch noch die Serienausführung. Ein richtig interessantes Projekt, wie es sich ein Modellbahnhersteller nur wünschen kann. Oder gab es doch noch einen Wermutstropfen? Leider ja, und zwar einen recht grossen: Bei Liliput wurde man sich plötzlich bewusst, dass für alle NPZ Zwischenwagen gefordert waren, und zwar EW I für die Zweitklasswagen und EW II für den gemischten Wagen erster und zweiter Klasse. Bald wurde klar, dass es Liliput nicht möglich war, auch noch diese Modelle zu produzieren, da die finanziellen Mittel und die Kapazität fehlten. Was tun, war die grosse Frage.

Der damalige Markt

Als die NPZ-Modelle realisiert wurden, war der Markt bei den Modellen recht sauber geordnet, hatte es doch noch genügend Vorbilder, die irgendwann realisiert werden konnten. Bei den Reisezugwagen war die Aufteilung eigentlich klar geregelt: Liliput stellte die Gruppe der Leichtstahlwagen her, bei Roco standen die Einheitswagen II in Produktion, und bei Lima waren Einheitswagen I im Programm. Diese Produktion machte allerdings den Modellbahnern

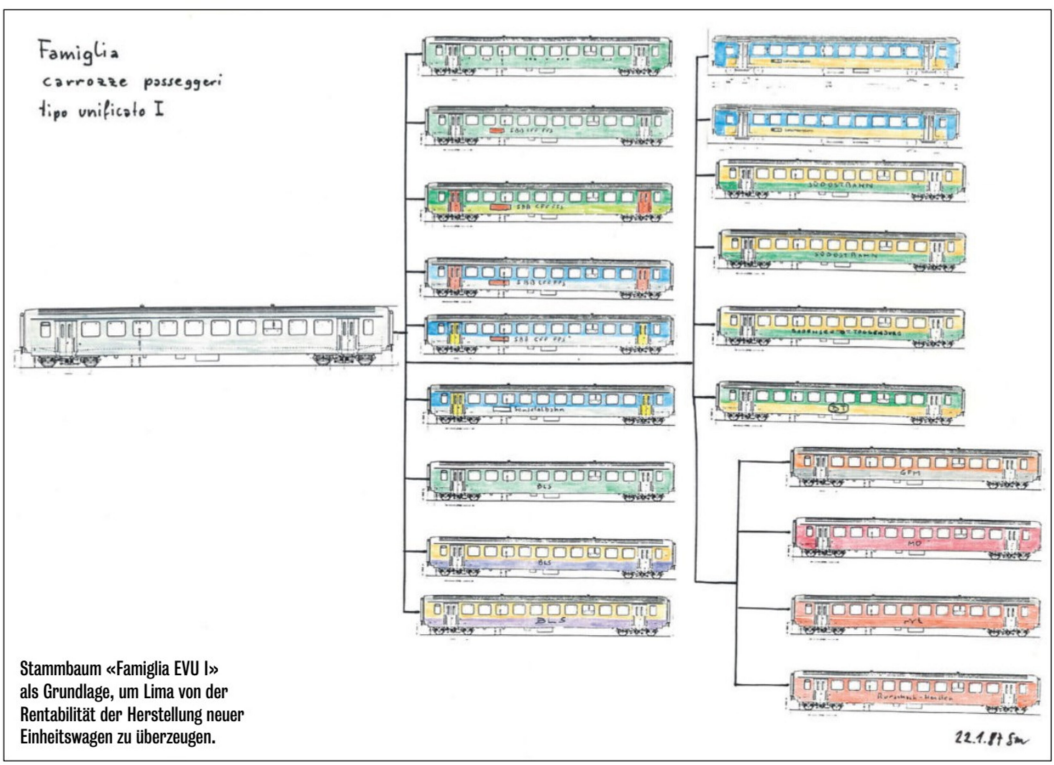
keine grosse Freude. Der Erstling, ein Erstklasswagen mit der Katalognummer 9112, stammte aus dem Jahre 1963 und war eine Spielzeugproduktion. Robust mit hinterlegten Fenstern, vereinfachten Drehgestellen und wenig Details. Ein Zweitklasswagen, ein Speisewagen mit Pantografen und drei «Swissexpress-Wagen» wurden in der Folge einfach auf der Basis dieses Erstklasswagens mit Farbänderung gefertigt. Der Preis liess sich allerdings sehen: CHF 5.50 inkl. Metallradsätzen.

Ein Hilferuf aus Wien erreichte die Liliput-Vertretung in der Schweiz, damals die Firma Witeco in Basel. Glücklicherweise erhalten sich Freundschaften, trotz Konkurrenzsituation. Dort erinnerte man sich an die Generalvertretung von Lima, die Retima mit Sitz in Muttenz. Die beiden Geschäftsleitungen waren freundschaftlich verbunden, und der Schreibende war, im gegenseitigen Einverständnis, für beide Firmen als Modellberater tätig. Mehrere Gespräche in den Direktionsetagen führten dann zum Entscheid, Lima zu überzeugen, das alte EW-I-Programm zu überarbeiten und modellgetreue Fahrzeuge herzustellen. Der Auftrag, die nötige Dokumentation vorzubereiten, ging dann im Januar 1987 an den externen Berater, der die beiden Hersteller schon seit längerer Zeit betreute. Die Zeit drängte, denn an der Nürnberger Messe, die in wenigen Tagen stattfinden sollte, mussten Entscheide fallen. Die Tatsachen waren klar: Ohne Mithilfe von Lima keine kompletten NPZ-Züge!

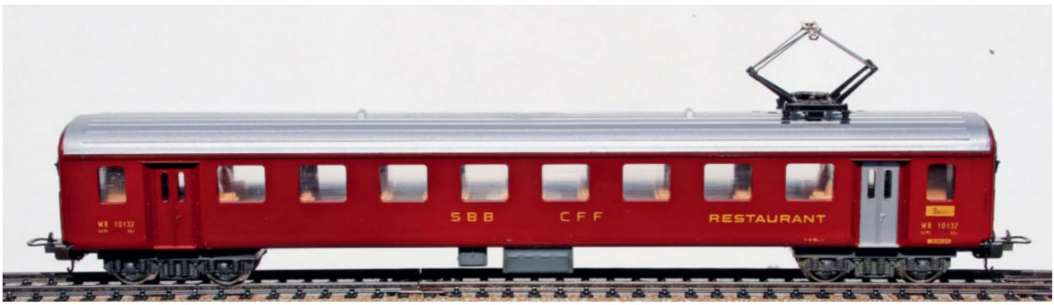
Und Lima macht es

Nun, die Italiener stellten bereits seit den 1960er-Jahren SBB-Einheitswagen her. Nach und nach entstanden die Wagen A (1. Kl.), B (2.Kl.) und WR (Speisewagen), alle auf der Basis des A mit acht Fenstern, bloss mit Farbänderung. An einer Verbesserung der Modelle waren sie interessiert. Im Rahmen einer Modellpflege wurden im Lauf der Zeit die Fahrzeuge mit einer geänderten Farbgebung, besserer Bedruckung und sogar einer neuen Konstruktion eines echten B-Wagens mit zehn Fenstern den Wünschen der Kunden angepasst. Auch BLS-Fahrzeuge gingen ins Lieferprogramm. Die einfache, aber robuste Konstruktion der Modelle fand im Kinderzimmer immer noch viele Kunden, denn sie waren immer noch die einzigen EW I im Handel. Die anspruchsvollen Modellbahner fanden an den Produkten allerdings keinen Gefallen mehr.

Mit der Liliput-Planung für die NPZ zeigte sich für Lima die Möglichkeit, wieder in den Modellbahnmarkt zurückzukehren. Die Schweizer Vertretung von Lima, Retima Muttenz, setzte sich sofort mit Italien in Verbindung, um die geforderte Überzeugungsarbeit zu leisten. Die Sache war nicht einfach, und die Zeit drängte. Dazu



Stammbaum «Famiglia EVU I» als Grundlage, um Lima von der Rentabilität der Herstellung neuer Einheitswagen zu überzeugen.



Aus dem Lima-EW-I-Urmodell unter der Kat.-Nr. 9112 aus dem Jahr 1963 entstand auch der Speisewagen WR 101632 (Kat.-Nr. 9205).



Der Vergleich zwischen Alt und Neu sagt mehr als viele Worte: Hier bestand wirklich Handlungsbedarf.

kam auch das Wissen, dass diese Aktion einige Hunderttausend Franken kosten würde, musste doch eine grosse Zahl von Formen und Werkzeugen neu geschaffen werden. Nun was wirkt also überzeugend? Klar: grosse Zahlen, um die Kosten gut verteilen zu können. In einem «Stammbaum» in einfachster Weise dargestellt, wurde an der Nürnberger Messe 1987 der Geschäftsleitung von Lima das Projekt vorgestellt. Das wirkte überzeugend: Allein vom B-Wagen konnten mit Farbänderungen 19 verschiedene Modelle hergestellt werden. Die Fabrikation wurde in diesem Sinn aufgenommen. Jetzt begann jedoch erst die richtige Arbeit für Lima, Liliput, die Schweizer Generalvertretungen und den Modellberater. Da gingen Pläne, Zeichnungen, ergänzende Bilder sowie Farb- und Produktmuster zwischen Italien, Österreich und der Schweiz hin und her. Aber auch die Telefone liefen heiss. Internet mit Mails gab es noch nicht, das Fax war das höchste aller Gefühle. Die Arbeit war anspruchsvoll, da zwei unterschiedliche Unternehmerkulturen zusammengeführt werden mussten. Schliesslich musste, besonders bei den NPZ-EW-I-Wagen, alles übereinstimmen. Rückblickend lässt sich aber festhalten, dass diese einmalige Arbeitsteilung zwischen drei Konkurrenten vorzüglich gelungen ist.

Der Dritte im Bunde

Nun, um einen vorbildgetreuen NPZ auf die Modellschienen stellen zu können, musste noch der dritte Konkurrent einbezogen werden, nämlich Roco in Salzburg. Hier wurden die SBB-Wagen der EW-II-Serie bereits gefertigt. So musste kein neues Modell geschaffen werden, da der EW II AB (1./2. Kl.) bereits vorhanden war. Bei der Kontaktaufnahme zeigte sich sehr bald, dass man auch hier gewillt war, bei diesem wohl einmaligen Experiment mitzumachen. Drei machen einen Zug! Roco wurde in der Folge in den Datentausch einbezogen, und die vier unterschiedlichen Züge wurden zu einem erfreulichen Erfolg.

Die Modelle von Liliput Wien

Bei der Produktion in Wien lief alles in normalen Bahnen ab. Einzig bei den Lüftungsgittern für die Triebwagen gab es mit dem Hersteller Probleme, da man unberechtigte Kopierereien der patentgeschützten Produkte befürchtete. Gespräche konnten aber Klarheit schaffen. Die eigentlichen Wagenbauer waren sich dagegen Anfragen der Modellbahnhersteller gewohnt.

Liliput war zu dieser Zeit führend bei der eigentlichen Modellherstellung bezüglich Massstab und Detaillierung. Auch die NPZ-Fahrzeuge waren schöne Modelle. Viele Zurüstteile, der Antrieb mit Schwungmasse, das Wechsellicht, umschaltbar für Ober- und Unterleitung, und die Kurzkupplungskinematik zwischen Trieb- und Steuerwagen entsprachen dem Liliput-Standard. Der Zug war 457 mm lang und wog 367 g. Wie oft bei Liliput konnten allerdings die technischen Standards die Freude am Modell vermiesen. So neigten die Böden der langen Fahrzeuge zum Durchhängen. Die Motorleistung und die Adhäsion waren auch nicht besonders gut. Produziert wurden ab 1986/87 vorerst die vier Prototypfahrzeuge, die aus den gleichen Werkzeugen entstanden. Einzig die Farbgebung und die Nummerierung mussten sehr sorgfältig ausgeführt werden. Für die kommende Zusammenarbeit mit der «Konkurrenz» wurde entschieden, die Farbauswahl, wie beim Vorbild, auf der Basis des NCS-Systems vorzunehmen. Unter Kat.-Nr. 14450 entstand der grün-grüne RBDe 4/4 2100 mit dem Wappen von Altstätten. Kat.-Nr. 14451 zeigte den RBDe 4/4 2101 «Münsingen» auch in Grün, jedoch mit roten Stirnfronten. Mit der Kat.-Nr. 14452 stellte sich der RBDe 4/4 2103 «Frenkendorf-Füllinsdorf» in Grau-Blau mit roter Stirnfront vor. Alle drei Fahrzeuge besassen rote Türen. Das einzige Fahrzeug mit gelben Türen war die Kat.-Nr. 14453 mit dem RBDe 4/4 2102 «Sempach-Neuenkirch» in Grau mit einem schmalen blauen Fensterband.

Nach der Auslieferung folgte auch bald der Serienzug mit der Kat.-Nr. 144 54 und mit den von den Fahrgästen gewählten Farben Grau und Blau sowie mit roten Fronten und gelben Türen. Alle Modelle waren auch für Wechselstrombetrieb erhältlich. Die Werkzeuge konnten in den folgenden Jahren gut noch weiter genutzt werden. In Abständen erschienen Fahrzeuge der Serie und auch von Privatbahnunternehmungen.

Die Modelle von Lima

In Vicenza mussten gänzlich neue Werkzeuge hergestellt werden, was die Beschaf-

fung von umfangreichen Planunterlagen erforderte. Glücklicherweise war die Unterstützung durch die betroffenen Dienststellen der SBB erfreulich. Auch die notwendige Beschaffung von Detailbildern der Wagen und der Anschriften war problemlos. Gemäss dem Beschluss der Produktionsgemeinschaft musste Lima das NCS-Farbsystem übernehmen und «Pantone» vergessen.

Die verschiedenen Teile des Wagenkastens und -bodens mit Puffer sind passgenau gefertigt und können ohne Schrauben zusammengefügt werden. Die Drehgestelle sind sehr fein und vorbildlich bearbeitet und mit einer Kurzkupplungskinematik ausgestattet. Zur Selbstmontage wurden jedem Wagen die Treppen und das übrige Material für die Unterbodenmontage beigegeben. Die Farbgebung war perfekt, die Anschriften waren stimmig und sauber aufgebracht. Die Eingliederung der Lima-Wagen in den Triebwagen von Liliput zeigte keinen Differenzen. Lima stellte die folgenden Fahrzeuge für die NPZ her:

- Kat.-Nr. 309272K blau-grau/ Türen gelb (Serie)
- Kat.-Nr. 309272K (1) grau-blau schmal/Türen rot
- Kat.-Nr. 309272KS1 grau-blau breit/ Türen rot
- Kat.-Nr. 309296K grün-grün/ Türen rot

Damit konnten die Bedürfnisse für die Komplettierung der NPZ-Prototypen ganz abgedeckt werden.

Rückblickend kann festgehalten werden, dass sich diese Investitionen in ein neues Modell für Lima gelohnt haben, konnten doch problemlos noch weitere Modelle in verschiedenen Versionen entstehen. In einem am 23. Januar 1987, eine Woche vor Nürnberg, eiligst zusammengestellten



Kat.-Nr. 144 50 (DC) oder 144 55 (AC): Pendelzug RBDe 4/4 2100, Bt 900 «Altstätten» in Grün-Grün mit grüner Stirnfront.



Kat.-Nr. 144 51 (DC) oder 144 56 (AC): Pendelzug RBDe 4/4 2101, Bt 901 «Münsingen» in Grün-Grün mit roter Stirnfront.



Kat.-Nr. 144 52 (DC) oder 144 57 (AC): Pendelzug RBDe 4/4 2102, Bt 902 «Frenkendorf–Füllinsdorf» in Grau-Blau mit roter Stirnfront.



Kat.-Nr. 144 53 (DC) oder 144 58 (AC): Pendelzug RBDe 4/4 2103, Bt 903 «Sempach–Neuenkirch» in Grau-Blau (schmal) mit grauer Stirnfront und gelben Türen.



Details vom Steuerwagen Bt 903 mit gelben Türen und schmalem Fensterband.



Der Übergang zwischen Steuer- und Triebwagen ist perfekt.



Ein direkter Vergleich der Modell- ...



... und der Vorbildbeschriftung am RBDe-4/4-Triebwagen.

Stammbaum wurden 19 diverse Möglichkeiten vorgestellt; schlussendlich wurden über 30 Modelle von unterschiedlichen Bahnbetrieben hergestellt, ohne alle aus der 19er-Liste zu realisieren.

Die Modelle von Roco

Dieser Hersteller produzierte in einer ersten Auflage drei NPZ-Wagen, und zwar den AB EW II unter Kat.-Nr. 44338 in Grau-Blau mit gelben Türen (Serie), unter Kat.-Nr. 44339 in Grau-Blau mit roten Türen und unter Kat.-Nr. 44340 in Grün-Grün mit roten Türen. Sie wurden auf der Basis der bereits vorhandenen Produkte als Farbänderung gefertigt und entsprachen den Wünschen der Modellbahnfreunde.

Die Zukunft kommt

In den vergangenen 30 Jahren hat sich viel verändert. Die damaligen NPZ sind heute, ausser der vier Prototypgarnituren, mit neuen Zwischenwagen als Dominos im Einsatz. Die alten Zwischenwagen sind fast alle ausrangiert. Auch bei den Modellbahnherstellern hat sich viel getan. Roco ist noch



Einer der neuen Einheitswagen I von Lima in den NPZ-Prototypfarben.



Lima-EW I B und Roco-EW II AB in Blau und im Gegensatz zum farblich passenden NPZ mit roten Türen.



Der Lima-EW I B und der Roco-EW II AB in grün-roter Farbgebung mit roten Einstiegstüren.



Der Roco-EW II AB und der Lima-EW I B in grau-blauer Lackierung (breit) und mit den gelben Türen der Serienausführung.

da; als selbstständige Hersteller sind Liliput und Lima verschwunden, allerdings leben die Marken weiter. Die Marke Liliput garantiert unter dem Label «Bachmann» schöne und anspruchsvolle Wagen oder Loks. Mit Lima verbunden werden dagegen Spieleisenbahnprodukte, die im angelsächsischen Raum ihre Abnehmer finden, für den Modelleisenbahner aber nicht von Bedeutung sind. Neue SBB-Einheitswagen EW I sind zurzeit noch nicht erhältlich. In den nächsten Monaten werden sie aber wiederauferstehen, und zwar bei Piko. In unserem Heft 12 | 2017 haben wir Ihnen, lieber Leser, dieses grosse Projekt bereits vorgestellt. Freuen können sich die Freunde der Spur H0 und N, und auf den Markt wird die ganze EW-I-Familie, einschliesslich Speise-, Steuer- und Gepäckwagen, kommen. Wir raten zur rechtzeitigen Bestellung. Die Auslieferung der RBe-4/4-Triebwagen hat gezeigt, dass die Nachfrage gross sein wird. Und dann stellt sich zum Schluss die Frage, ob eine solche Aktion je einmal wieder stattfinden wird.



Auch die AB EW II von Roco lassen keine Wünsche offen: Bedruckung und Farbgebung ist wunschgemäss.

Ein herzlicher Dank …

Um einen Artikel über Modellbahnfahrzeuge zu verfassen, sollten die entsprechenden Modelle auch vorhanden sein. Leider habe ich vor rund zehn Jahren bei einem Hochwasser einen Grossteil meiner Sammlung, so auch meine NPZ-Fahrzeuge verloren. Mit der Unterstützung von Stefan Unholz und seinen Modellen und mit meinen Erinnerungen konnte dieses Dokument zusammengestellt werden. Für seine freundschaftliche Mitarbeit bedanke ich mich.

… und über die Kollegialität

Vor bald 30 Jahren haben verschiedene Mitarbeiter von sich sonst konkurrenzierenden Firmen ein Projekt gemeinsam erarbeitet. Ausnahmsweise möchten wir diese Leistung auch personifizieren. Daran beteiligt waren im Teil Liliput Herr und Frau Jägerndorfer, Werner Leisch (Liliput), René Keller und Hansruedi Wyss (Witeco), im Teil Lima Giuseppe dalla Pozza (Lima) und Hans Reist (Retima), im Teil Roco Christian Plohberger † und Robert Doll (Roco). Die damals geschaffenen Züge sind heute noch wichtige Objekte in den unterschiedlichsten Sammlungen der Eisenbahnfreunde. Eine Würdigung dieser ausserordentlichen Zusammenarbeit sei daher gestattet.

René Stamm

Stirnfront des Triebwagens RBDe 4/4 2100.
Saubere Farbgebung und lesbares Fahrziel scharf gedruckt.



Bau | Mehr Durchfahrthöhe für die «Bahnsteigbrücke Radolfzell»

Aufgestockt

Über 40 Jahre hat der Bausatz von Faller bereits auf dem Buckel. Aufgestockt und gleichzeitig etwas verfeinert und vor allem farblich behandelt, genügt er heutigen Ansprüchen wieder bestens.

Von Daniel Wietlisbach (Text und Bilder)

Alte genietete Eisenkonstruktionen haben schon immer einen speziellen Reiz auf mich ausgeübt, und bei den alten Bahnen gab es davon reichlich. Besonders mit angesetzter Patina und Rostspuren verströmen sie den unvergleichlichen Charme alter Technik. Deshalb gefiel mir der Bausatz «Bahnsteigbrücke Radolfzell» (Art.-Nr. B-186) bereits, als ich ihn in jungen Jahren im Faller-Katalog zum ersten Mal erblickte. Er blieb über all die Jahre einer meiner Favoriten, obwohl er nie eingesetzt werden konnte.

Leider konnte der Bausatz aus den 1970er-Jahren den gestiegenen Ansprüchen der Modellbahner im neuen Jahrtausend nicht mehr genügen. Er wurde ins Hobbyprogramm abgestuft, jedoch unter



Gebaut aus der Schachtel war die «Bahnsteigbrücke Radolfzell» um einige Zentimeter zu wenig hoch.

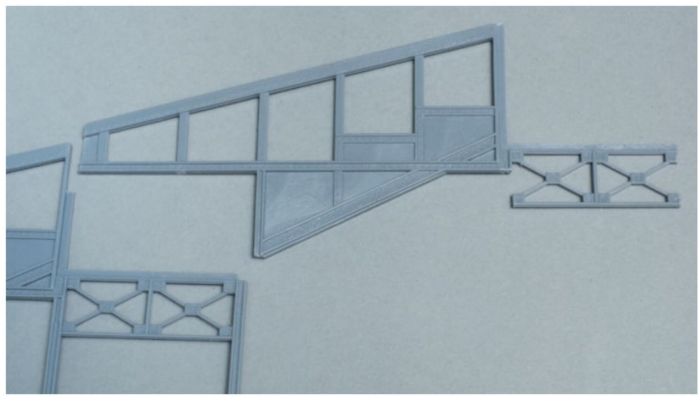
der Artikel-Nummer 131279 weiterhin angeboten. Heute ist der Bausatz bei Faller offiziell ausverkauft, aber auf eBay relativ leicht zu finden. Der grösste Nachteil war und ist seine geringe Durchfahrthöhe, die nur den Betrieb ohne Fahrdraht ermöglicht.

Auf unserer aktuellen Modellbahn sollte er endlich seinen Platz bekommen. Etwas zweckentfremdet zwar, aber dafür umso grösser sollte er eine zentral wichtige Stellung im Bahnhofsbereich einnehmen. Anstelle einer Überführung stellt er die Verbindung zwischen Zentralperron und der höher gelegenen Stadt sicher. Die Passerelle dient gleichzeitig als Warteraum für die Tram- und Buspassagiere und darunter, auf Perronhöhe, befindet sich weiter der Eingang zur Station einer Vorortbahn. So verbindet die aufgestockte Metallkonstruktion alle vier Verkehrsträger des öffentlichen Verkehrs: Staatsbahn, Vorortsbahn, Tram und Bus.

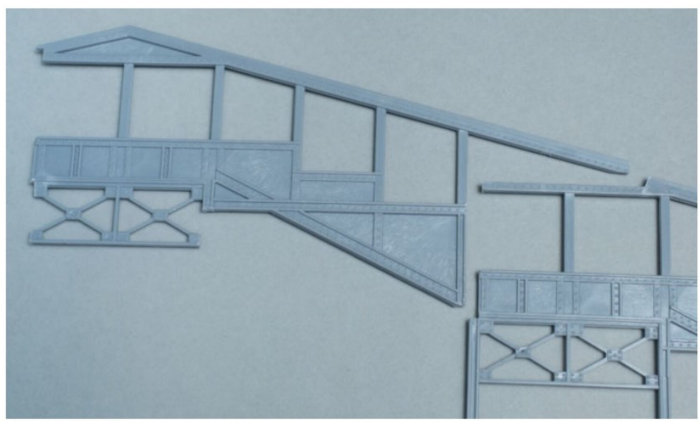
Um die erforderliche Höhe zu erreichen, mussten zwei gleiche Bausätze kombiniert werden. Diese Anleitung zeigt deshalb auch auf, wie man die Durchfahrthöhe für Oberleitungsbetrieb anpassen kann. Der Umbau der Passerelle würde entfallen, und sie kann dann nach Anleitung gebaut werden.

Wichtige Trennstellen

Das Baumotto «Aus zwei mach eins» bezieht sich vor allem auf die Treppenhäuser, die aus je zwei äusseren und zwei inneren Wänden entstanden. Am aufwendigsten erwies sich dabei das Ermitteln der richtigen Trennstellen, damit die jeweils zusammengehörenden Wandteile auch wirklich zusam-



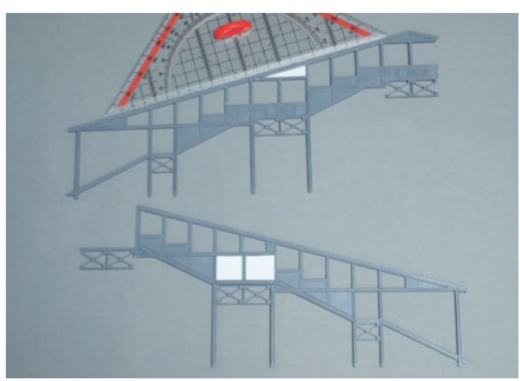
Hier sind die exakten Schnittstellen der inneren Seitenwände deutlich zu sehen.



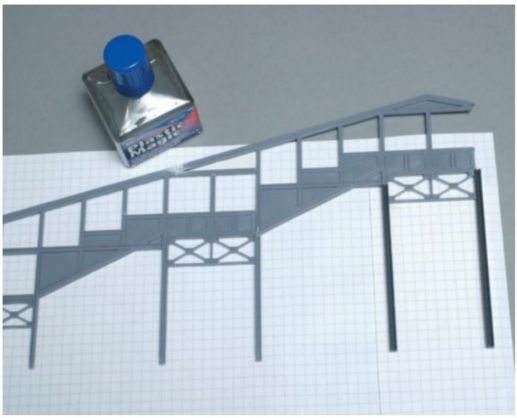
So mussten die äusseren Seitenwände für die bevorstehende Aufstockung zugeschnitten werden.



Auf diese Weise wurden die Seitenteile wieder zusammengebaut. Ergänzt wurden sie durch Polystyrolteile und neue Stützen von Plastruct.



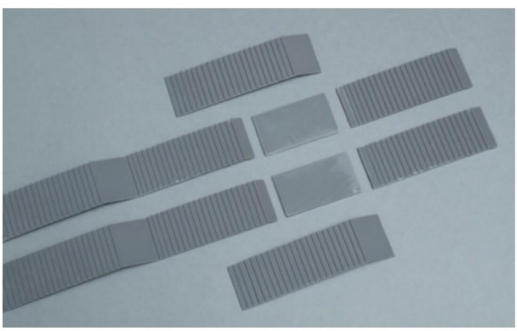
Damit die Dachträger gerade verlaufen, wurden sie während des Klebens an einem Lineal ausgerichtet. Die weissen Füllstücke sind bereits eingeklebt.



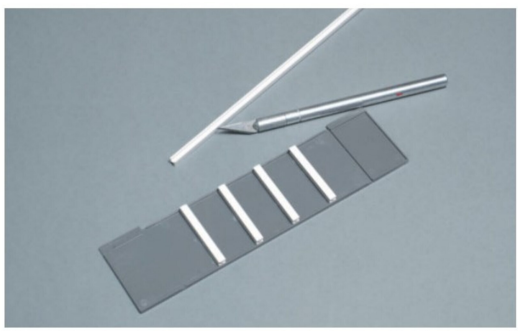
Um die neu angefertigten Stützen exakt ausrichten zu können, wurde eine einfache Lehre aus kariertem Papier erstellt.



Beim provisorischen Aufstellen der Passerellenseitenteile wurde sofort klar: Hier fehlen immer noch vier Millimeter zur oberen Ebene!



Zwei Treppenstücke mussten durchtrennt werden. Die Teile oben und unten im Bild entfielen, die neuen grossen Podeste entstanden aus Reststücken.



Der Boden der Passerelle wirkte zu leicht konstruiert und bekam deshalb eine Verstärkung aus abgelängten Polystyrol-H-Profilen.

menpassten. Die exakten Trennstellen werden am einfachsten den Fotos entnommen.

Sauber verschliffen konnten die Teile wunderbar wieder zusammengebaut werden. Bei den äusseren Wänden musste im mittleren Bereich unter dem Dach eine dreieckige Ausfachung aus Polystyrol eingepasst werden. Die inneren Wände erhielten eine rechteckige Ausfachung im Bereich des grösseren Zwischenpodestes. Aus Restteilen der Eisenkonstruktion wurden darauf aussen zwei verschieden grosse genietete Eisenträger aufgeklebt. Die höchsten Stützen bei der Passerelle ganz oben wurden der Stabilität wegen komplett durch neue ersetzt.

Beim Zusammenkleben der Seitenteile wurde mit einem Lineal sichergestellt, dass der Dachträger oben eine durchgehende Linie bildet. Vorhandene Lücken wurden nun verspachtelt und verschliffen. Damit die neuen Stützen exakt senkrecht montiert werden konnten, wurde die Konstruktion, bis sie komplett getrocknet war, auf kariertes Papier gelegt.

Eine erste Stellprobe mit den neuen Wandteilen zeigte, dass die erforderliche Höhe beinahe erreicht wurde – für den ursprünglichen Einsatz als Überführung hätte die Durchfahrthöhe für Oberleitungsbetrieb jedoch bereits gereicht.

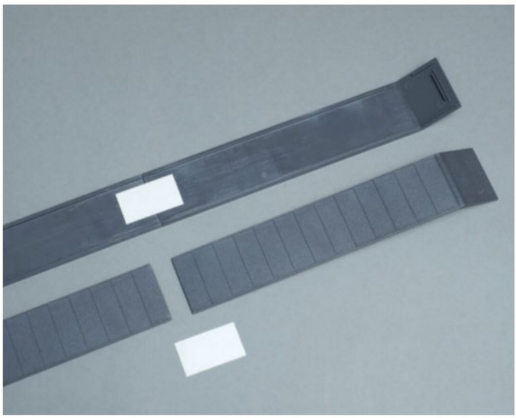
Während zwei der vier vorhandenen Treppenteile unverändert für den unteren Bereich verwendet werden konnten, kamen von den beiden anderen nur noch die oberen Treppenabschnitte zum Einsatz; die Podeste mit den unteren Treppenabschnitten entfielen. Zwei neue, breitere Podeste entstanden aus Abschnitten von einem der beiden Böden der Passerelle. Der zweite Passerellenboden wirkte aus der Verpackung genommen etwas flach und wenig stabil. Deshalb wurde er unten durch vier aufgeklebte Polystyrol-H-Profile von Evergreen «verstärkt».

Selbstverständlich mussten auch die beiden Dächer der Treppenhäuser verlängert werden. Als Trennstellen für die Verlängerungen boten sich idealerweise die Fugen der Teerbahnenabdeckung an. Von unten erfolgte eine stabile Verbindung durch Aufkleben eines rechteckigen Stücks aus dünnem Polystyrol.

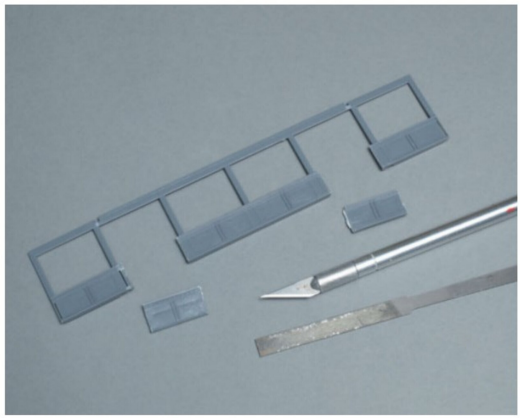
Weil bei unserer Anwendung der Überführung die Passerelle gleichzeitig als Warteraum für die Tram- und Buspassagiere dienen sollte, musste auch die der Strasse zugewandte Wand angepasst werden. Wie auf dem Bild zu erkennen ist, wurden dafür zwei Durchgänge geschaffen; die Schnittstellen mussten wiederum sauber verschliffen werden. Um den Wartenden im Inneren Sitzgelegenheiten zu bieten, entstanden Bankhalter aus den übrig gebliebenen Trägern der Blumentröge. Sie wurden an der der Strasse abgewandten Wand festgeklebt. Die Bänke entstanden später aus echten Holzbrettern von Northeastern.

Farbgebung

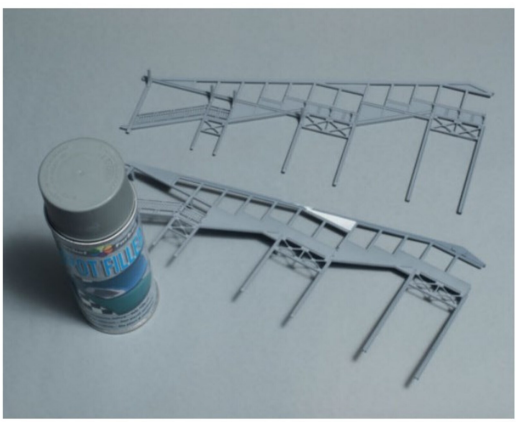
Nachdem die Teile fertiggestellt waren, wurden sie grau grundiert. Als besonders effizient erwies sich die Farbe «Spot Filler» von Knuchel Farben aus der Spraydose. Sie haftet extrem gut und füllt gleichzeitig kleine



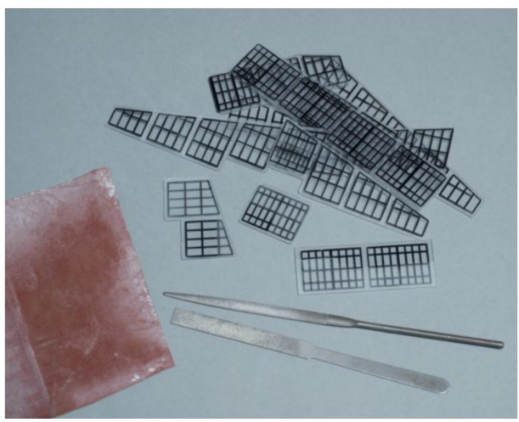
Auch die Dächer der Aufstiege mussten verlängert werden. Zur Stabilisierung der stumpf geklebten Teile wurden innen Polystyrolteile aufgeklebt.



Die Passerelle dient in unserem Fall ebenfalls als Wartehäuschen und erhielt zur Strasse hingewandt neu zwei Ausgänge für die Reisenden.



Der Haftgrund aus der Spraydose von Knuchel Farben konnte gleichzeitig auch als Decklackierung der Teile verwendet werden.



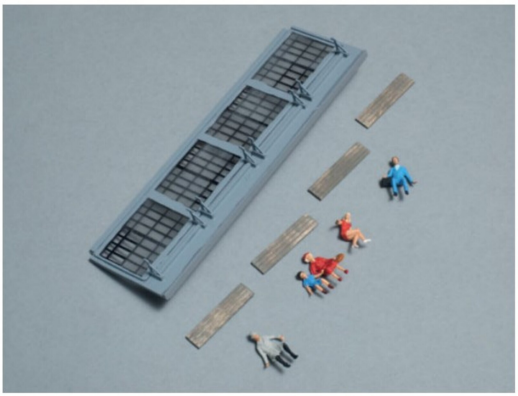
Zur Patina einer solch alten Konstruktion gehören teilweise eingetrübte Fenster, die durch Schleifen nachgebildet werden konnten.



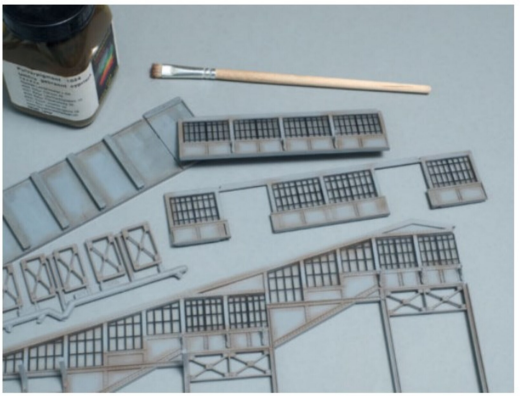
Das Brechen des störenden Glanzes der schwarzen Fensterrahmen erfolgte ganz einfach durch einen matten farblosen Farbauftrag.



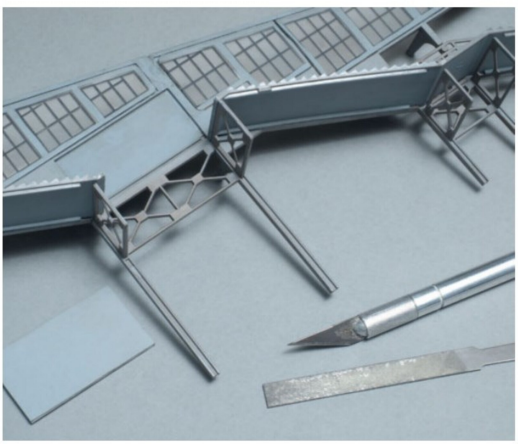
Die Passerelle erhielt einen Fussboden aus echtem Holz, gealtert durch stark verdünnte Farben, Schleifpapier und Farbpigmente.



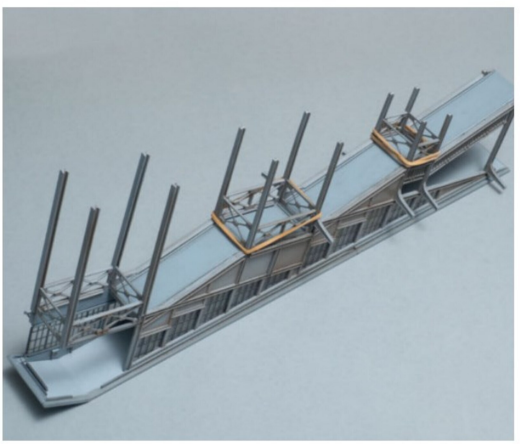
Innen wurden die Fensterrahmen grau eingefärbt. Die übrig gebliebenen Träger der Blumenbretter dienen im Wartehäuschen als Stützen für Bänke.



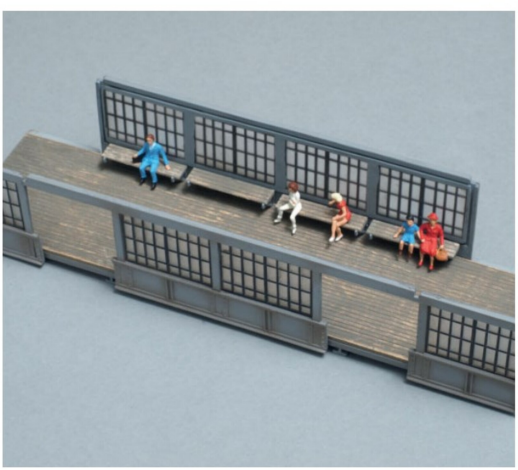
Die gesamte Eisenkonstruktion der Seitenteile wurde durch die Farbpigmente «Umbra gebrannt» mit Rostablagerungen dargestellt.



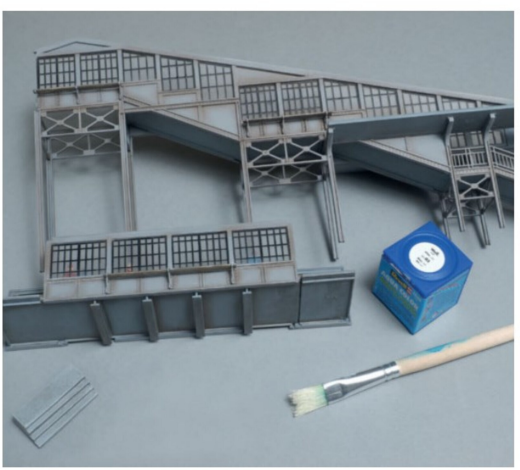
Das neue Treppenpodest wurde ganz am Schluss eingepasst, hier konnten noch allfällige Korrekturen vorgenommen werden.



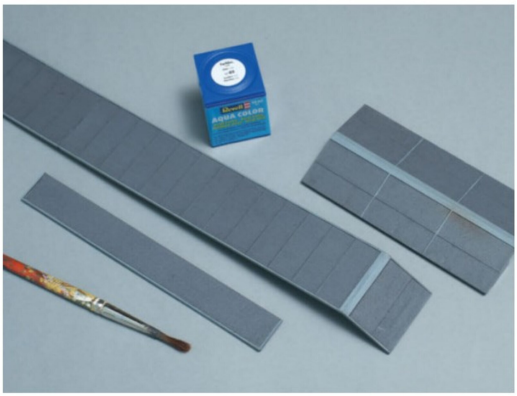
Die Passgenauigkeit des nicht mehr neuen Bausatzes erforderte Vorsicht und Geduld. Bei der Montage dienen dabei auch hemdsärmlige Hilfen.



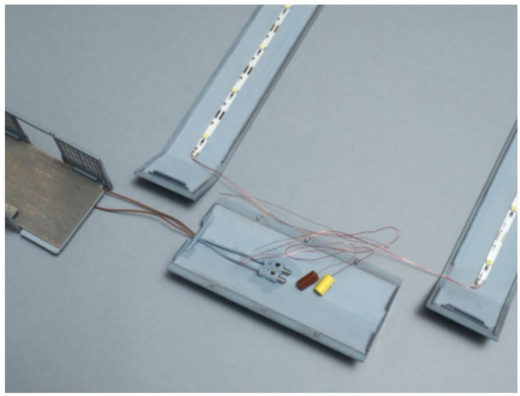
Die Passerelle wurde inzwischen ebenfalls fertiggestellt und die ersten, wartenden Modellreisenden haben bereits Platz genommen.



Das Trockenmalen aller Bausatzteile mit Weiss bildete den Abschluss der Alterung und brachte zudem kleinste Details zur Geltung.



Auch alle Dächer erhielten einen Farbauftrag mit farblosem Mattlack. Nach dieser Aktion hafteten die Farbpigmente überhaupt erst.



Die Passerellenbeleuchtung besteht aus zwei Lichtleisten, welche lediglich im Innern an die Dächer der Treppenaufgänge geklebt wurden.

Kratzer und Unebenheiten. Deshalb war auch keine Deckfarbe mehr erforderlich.

Vor dem Einkleben der Fenster wurden diese gealtert, denn mir schwebten sehr alt wirkende und zu grossen Teilen eingetrübte, matt gewordene Fensterflächen vor. Zudem sah der Glanz der schwarzen Fensterrahmen nicht sehr originalgetreu aus. In einem ersten Schritt wurden deshalb alle Fensterteile auf der Rückseite durch Schleifen in «Milchglas» verwandelt. Nur wenige kleine Scheiben wurden transparent belassen, sie stellen solche dar, die in den letzten Jahren ersetzt werden mussten. Nach der Montage wurden schliesslich alle Fensterflächen mit transparentem Mattlack von aussen lackiert, um den Glanz weiter zu reduzieren. Zum Schluss wurden die Fenstereinsätze innen um die eigentlichen Fenster herum grau gestrichen.

Zur Steigerung der Vorbildtreue bevorzuge ich Holzteile aus echtem Holz von Northeastern. Deshalb wurden die Blumenbretter, die bereits erwähnten Bänke sowie der ganze Boden der Passerelle durch Holzplatten mit Bretterprägung nachgebildet. Die Holzteile wurden dafür zuerst mit einer verdünnten Farbmischung aus Erdbraun und Schwarz gebeizt, anschliessend an den beanspruchten Stellen teilweise wieder blank geschliffen und zu guter Letzt mit Farbpigmenten verschmutzt.

Nun endlich erfolgte die Alterung aller Bauteile. Dank der leicht rauen Oberfläche der Grundierfarbe hafteten die Farbpigmente ausgezeichnet, und es musste schon beim Auftrag darauf geachtet werden, dass sie an die richtige Stelle fielen. Mit «Umbra gebrannt» wurde den unzähligen Nietreihen und allen Ecken und Kanten eine rostige Patina verpasst. Die Pulverfarben liessen sich ganz einfach mit einem eher groben Pinsel auftragen und verstreichen.

Zusammenbau

Es folgte der Zusammenbau aller Komponenten, und hier wurde das Alter des Bausatzes am ehesten erkennbar, denn die Passgenauigkeit war nicht die beste. Begonnen wurde mit dem Einbau der Treppen. Man musste sich dafür Zeit nehmen, die Teile bis zum Durchtrocknen zusammenzuhalten oder sonst wie zu fixieren. Die neuen breiten Treppenpodeste wurden zum Schluss eingebaut, denn hier konnten noch Korrekturen vorgenommen werden, wenn die Teile irgendwo nicht ganz passten.

Voll gefordert wurde der Modellbauer beim Verkleben der zweiten Wand der beiden Treppenhäuser. Auch hier war Geduld gefragt, und die Teile mussten etappenweise verklebt werden. Dafür eignete sich am besten flüssigen Kleber, der den Weg durch Kapillarwirkung innerhalb der Klebestellen wie von selbst fand. Fixieren bis zum Durchtrocknen war wiederum ein Muss. Das Kleben der beiden Aussenwände der Passerelle war dagegen eher schon ein Kinderspiel.

Nun konnten noch letzte Rostspuren an bisher übersehenen Stellen angebracht werden. Zu guter Letzt wurden Ecken, Kanten und Nietenreihen durch Trockenmalen mit einem weichen Pinsel und sehr wenig weisser Farbe akzentuiert.

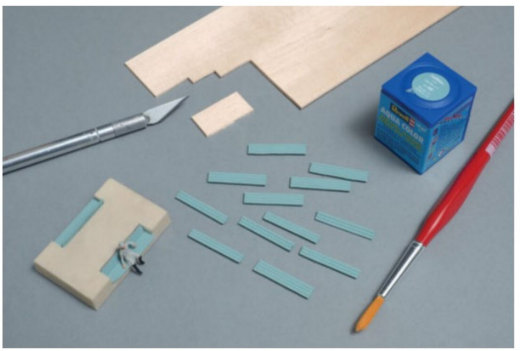
Damit auch die Dachflächen mit Farbpigmenten behandelt werden konnten, erhielten sie zuerst eine Deckschicht aus mattem Klarlack. Innen wurden sie in einem hellen Grauton gestrichen, damit die Beleuchtung die Treppenhäuser gut auszuleuchten vermag. Als Innenbeleuchtung wurden selbstklebende LED-Lichtleisten von



Ein erster Versuch, die immer noch fehlende Höhe von rund vier Millimetern durch einzelne als Betonsockel dargestellten Stützenfüsse auszugleichen, befriedigte optisch nicht wirklich.



Weiter wurden Fundamentpodeste aus Hartschaumplatten gebaut, von denen jedes vier Metallstützen zugleich aufnehmen kann.



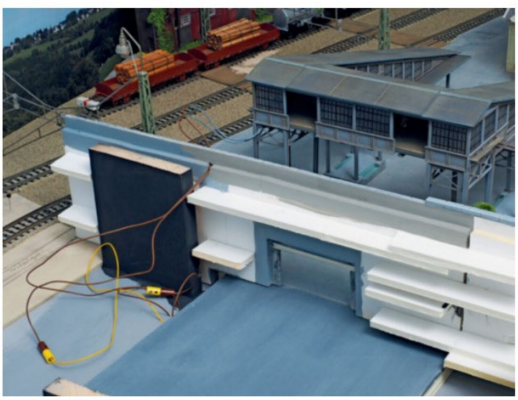
Zudem werden den wartenden Passanten Sitzgelegenheiten in den Sockeln angeboten: Aus Holzplatten von Northeastern entstanden Bänke.



Alle Sockel- und Bankteile wurden mit stark verdünnten Farben und zum Schluss mit Trockenmalen in Weiss realistisch gealtert.



Selbstverständlich wurden die Treppenhäuser ebenfalls mit Figuren belebt, jedoch nicht mit zu vielen, denn es herrscht im Moment keine Rushhour.



Die Kabel wurden in diesem Fall durch eine Öffnung in der Mauer geführt und besitzen zudem für alle Fälle auch reichlich Reservelänge.



Unsere fertige aufgestockte Bahnsteigbrücke fügt sich nach den Anpassungen harmonisch ins Gesamtbild des fertigen Bahnhofes ein.

Faller verwendet, die von der Länge optimal passen, notfalls aber auch hätten abgelängt werden können. Im Dach der Passerelle wurde selbst keine Lichtquelle installiert, dort wurden jedoch die Kabel zusammengeführt. Die Kabelfortführung erfolgt so unsichtbar wie möglich – entweder an einer Stütze entlang nach unten oder wie hier direkt in die Mauer davor.

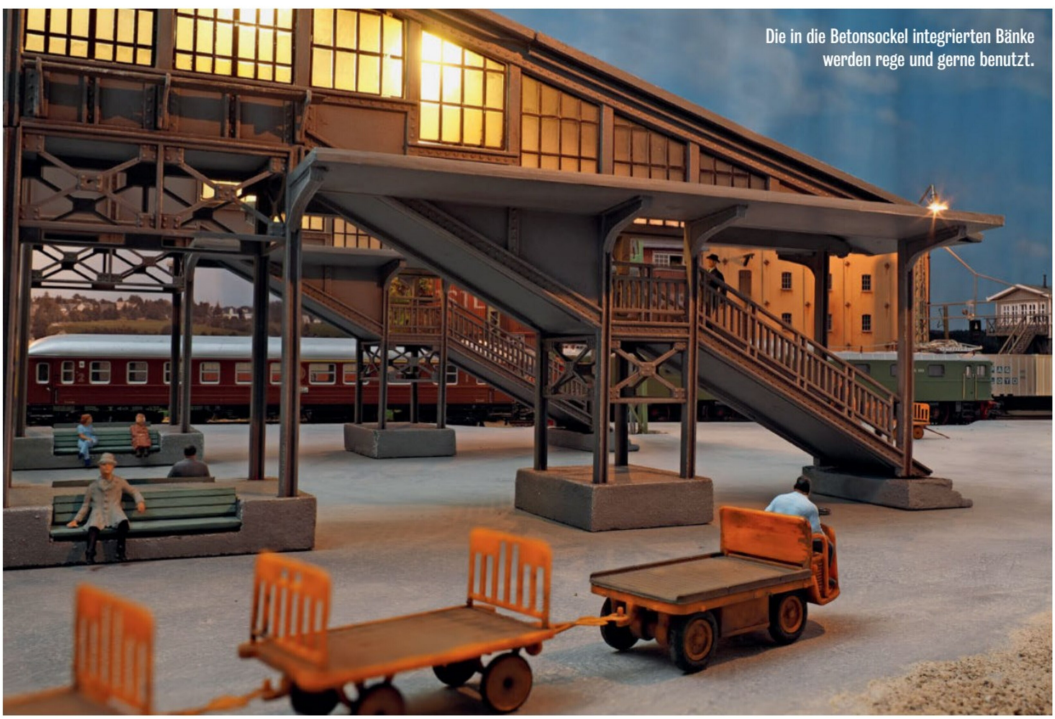


An der gleichzeitig zum Wartehäuschen umfunktionierten Passerelle herrscht reges und buntes Treiben. Dies vor allem, wenn, wie auf dem Bild ersichtlich, sogleich das Tram einfährt.

Auf der Modellbahn

Schliesslich fehlten dem Fussgängeraufgang immer noch ein paar Millimeter an Höhe. Ein erster Versuch mit einzelnen Betonsockeln an jeder Metallstütze befriedigte leider weder optisch noch von der Stabilität.

Erst der Bau einer Art «Podeste», welche je vier Stützen aufnehmen und zusätzlich über Sitzgelegenheiten verfügen, vermochte zu befriedigen. Die Betonpodeste entstanden aus 10-mm-Hartschaumplatten, aus welchen die Aussparungen für die Bänke herausgeschnitten wurden. Nach dem Verputzen mit Moltofill-Holz-Reparaturspachtel wurden sie hellgrau gestrichen und mit Lasieren, Trockenmalen und durch Farbpigmente gealtert. Die Sitzflächen und Lehnen entstanden aus den bereits erwähnten Holzplatten. Die neu installierten Bänke waren bei den Preiserlein bereits nach kurzer Zeit sehr beliebt. Neben den sitzenden Figuren beleben mittlerweile auch einige Treppensteigende unseren neuen Aufgang.



Die in die Betonsockel integrierten Bänke werden rege und gerne benutzt.



Überblick über die Anlagen auf dem Pass. Die 499 hat gewendet und wird in Kürze an den Caboose ankoppeln und nach Chama zurückkehren, um den nächsten Cut hochzubringen.

Porträt | Der Cumbres Pass in Spur HOn3

Schwere Dampfrösser auf über 3000 m ü. M.

Nach der Helper Station Chama folgt nun die nächste Station entlang der D&RGW San Juan Extension. Es folgt eine spannende Exkursion in die winterlichen Rocky Mountains im Jahre 1965, und wir machen Halt auf dem Cumbres Pass auf 3055 m ü. M.





Narrow Gauge Circle der D&RGW. Mein persönlicher Fokus liegt auf der San Juan Extension: Alamosa nach Durango.

Von Kim Nipkow (Text und Fotos)

In den LOKI-Ausgaben 7-8 und 9|2016 wurde von meinem Nachbau des Bahnhofs Chama in New Mexico berichtet. Nun folgt das nächste Kapitel der Schmalspur-Saga: der Cumbres Pass. Denn ohne Cumbres kein Chama. Der auf 3055 m ü. M. gelegene Pass war schliesslich der Grund, warum die Denver & Rio Grande Western Railroad (D&RGW) 1881 Chama als «Helper Station» am Fusse des Passes gründete. Zwischen Chama und Cumbres mussten die Züge für die Steigung von 4% mit zusätzlichen Lokomotiven verstärkt werden.

Anders als die Chama-Anlage, die den heutigen Zustand des Bahnhofes als Museumsbahn Cumbres & Toltec zeigt, ist die

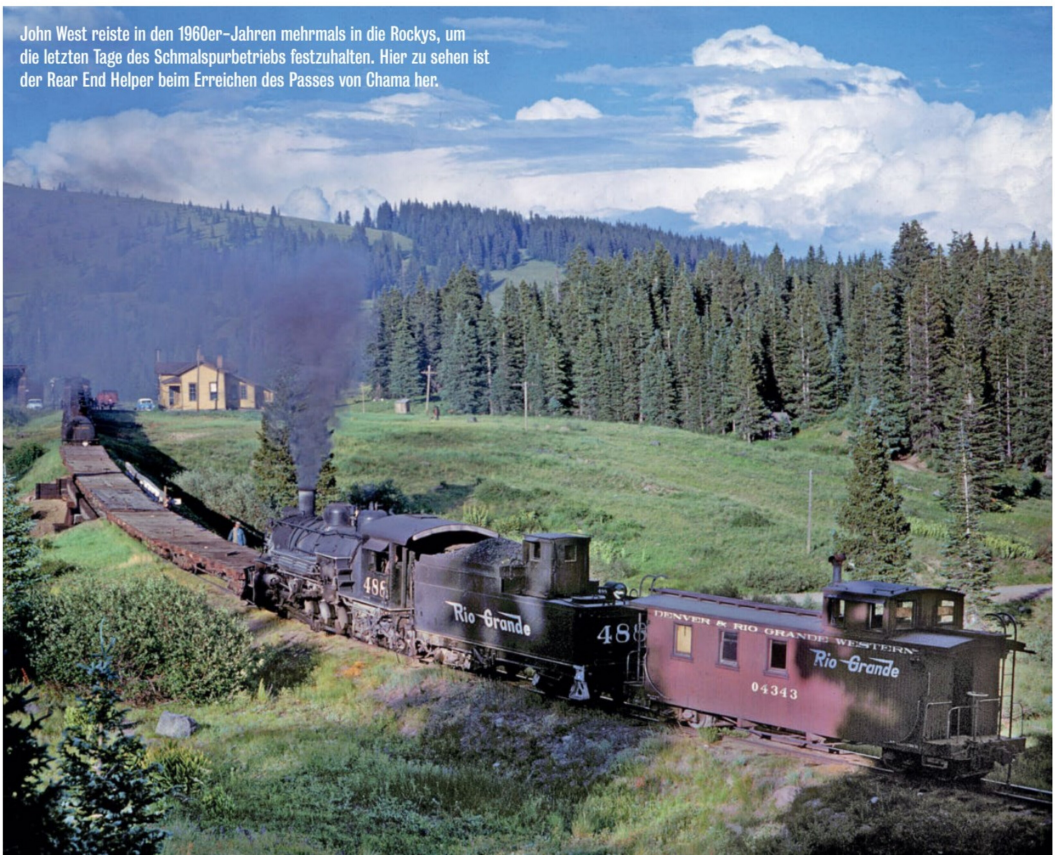


Foto: John West

Viel Betrieb auf dem Pass. Dies zieht auch einige Railfans an, wie hier auf dem Cumbres Pass 1964.



Ein Schneeräumzug erreicht die Passhöhe, eine Rotary OM mit Baujahr 1889 an der Spitze. Diese Schneefräse ist heute in Chama, NM, erhalten.



John West reiste in den 1960er-Jahren mehrmals in die Rockys, um die letzten Tage des Schmalspurbetriebs festzuhalten. Hier zu sehen ist der Rear End Helper beim Erreichen des Passes von Chama her.

Foto: John West

Foto: John West



Original- vs. Modellfoto: der Cumbres Pass im Jahr 1963...



... und der identische Blick aus dem Snowshed im Massstab 1:87.

Anlage Cumbres Pass dem Frühjahr 1965 nachempfunden. Im Winter 1964/65 lag aussergewöhnlich viel Schnee in den Rocky Mountains. So viel, dass die D&RGW gezwungen war, den Betrieb über die San Juan Extension einzustellen. Noch Ende Mai mass die Schneedecke gut einen Meter Dicke. Zahlreiche Farbfotografien aus jener Zeit dokumentieren den damaligen Zustand der Strecke fast bis ins letzte Detail. Eine echte Chance, sich im Modell damit auseinanderzusetzen.

Die Anlage ist im Grunde eine Modulgruppe nach den Normen der H0n3-AMORS (American Modular Railroaders in Switzerland). Die vier Module haben alle die normierte Breite von 50 cm und sind 120 cm lang. Eine Ausnahme bildet das Kehrdreieck-Modul, welches an einem Ende zu einem Spitz zuläuft. Jedoch ist auch dieses gleich lang wie die anderen. Die einheitliche Länge erlaubt das Übereinanderstapeln für Transporte.

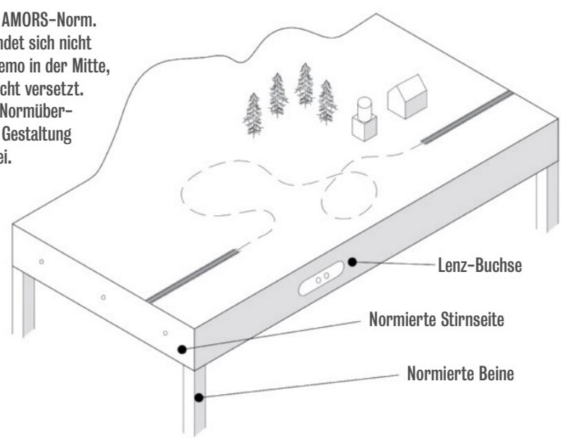
Das Praktische an der AMORS-Norm ist, dass im Grunde nur die Stirnflächen für die Übergänge vorgegeben sind. Dies beinhaltet die Position der Löcher für die Schrauben, die Position des Gleises und die Höhe über Boden. Alles andere kann selber bestimmt werden. Innerhalb von fixen Modulgruppen – zum Beispiel einem Bahnhof – kann auch von diesen Normen abgewichen werden, da diese Module sowieso nie anders arrangiert werden.

Das Mitmachen in einer losen Gruppe wie den AMORS bietet viele Vorteile. Wenn man zu Hause nicht viel Platz für eine eigene grosse Anlage hat, kann man sich dem Modulbau widmen. Mindestens einmal im Jahr trifft sich die Gruppe, um eine grosse Anlage zusammenzustellen. So kommt jeder zum Fahrspass. Module haben auch den Vorteil eher fertig zu werden, nicht so wie Grossanlagen, die jahrelang im Rohbau rumstehen oder gar nie fertig werden.

Weitere Infos zu den H0n3-AMORS unter:

www.h0n3-amors.ch
info@h0n3-amors.ch

Schemata der AMORS-Norm. Das Gleis befindet sich nicht wie bei den Fremo in der Mitte, sondern ist leicht versetzt. Zwischen den Normübergängen ist die Gestaltung weitgehend frei.





Ein Güterzug aus Alamosa erreicht soeben Cumbres. Die K-37 499 ist die Road Engine an der Front, während die Nr. 487 als Mid-Train Helper fungiert.



Die Nr. 499 kurz vor dem Akkumulations-punkt. Weiter hinten dampft die K-36 487.

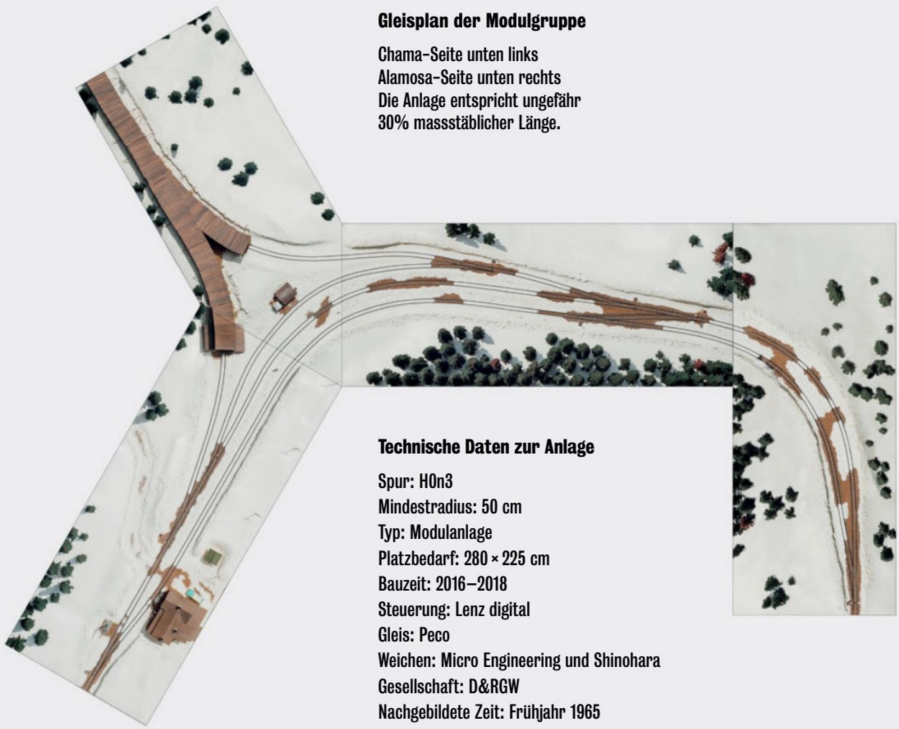


Blick auf den Snowshed, welcher auch schon bessere Tage gesehen hat. Teile von ihm sind eingestürzt.

Der Betrieb auf dem Cumbres Pass war geprägt vom Teilen und Zusammensetzen der langen Güterzüge. Während der letzten Jahre des D&RGW-Schmalspurbetriebs in den 1950er- und 60er-Jahren bestand ein Grossteil des Warentransports aus Material für die Ölfelder in Farmington, NM. Per Normalspur gelangten die Güter nach Alamosa in Colorado, wo der Verlad auf die Schmalspurbahn geschah. Um Kosten zu sparen, wurden möglichst lange Güterzüge an die Lokomotiven angehängt. Das machte die Arbeit aber anspruchsvoller. Ein 70 Wagen langer Zug verliess Alamosa einmal pro Woche Richtung Farmington. Auf der Ala-



Die K-37 499 dampft am abgestellten Cut vorbei. Ein Brakeman ist gerade auf das Dach des Boxcars geklettert, um den Zug mit Handbremsen zu sichern.



Gleisplan der Modulgruppe

Chama-Seite unten links
Alamosa-Seite unten rechts
Die Anlage entspricht ungefähr
30% massstäblicher Länge.

Technische Daten zur Anlage

Spur: H0n3
Mindestradius: 50 cm
Typ: Modulanlage
Platzbedarf: 280 × 225 cm
Bauzeit: 2016–2018
Steuerung: Lenz digital
Gleis: Peco
Weichen: Micro Engineering und Shinohara
Gesellschaft: D&RGW
Nachgebildete Zeit: Frühjahr 1965



Ein Excursion Train des Rocky Mountain Railroad Club ist abfahrbereit. Diese Wagen sind normalerweise zwischen Durango und Silverton unterwegs.



Die K-36 487 fährt rückwärts in den Snowshed. Der Lokführer hat wohl dabei vergessen, das Frontlicht der Lokomotive umzuschalten.

mosa-Seite bemisst die Steigung auf den Cumbres Pass gemächliche 1,5%. Sie wurde mit einem «Mid-Train Helper» bewerkstelligt. Der Grund, warum die zweite Lok in die Mitte des Zuges gekoppelt wurde, ist einfach: Die Cascade Trestle westlich von Osier konnte das Gewicht zweier Maschinen auf einmal nicht mehr tragen.

Auf dem Pass angekommen, wurde der Zug in zwei Teilen das Gefälle von 4% nach Chama hinuntergebracht. Diese Vorgehensweise erfolgte aus Sicherheitsgründen. Ein paar Tage später wurden die dann meist leeren Güterwagen wieder zurück nach Alamosa transportiert. Dies war auf der 4%-Steigung sicherlich kein Zuckerschlecken. Zwei der mächtigen Baldwin-K-36- oder K-37-Lokomotiven konnten gerade mal 20 Wagen den Pass hochbefördern. Bemerkenswert ist, dass diese beiden Lokomotivtypen an Power mit der C 5/6 «Elefant» der SBB gleichzustellen sind, auch wenn sie sich nur auf 3-Fuss-Schmalspurgleisen bewegen.

Die 20-Wagen-Portionen wurden «Cuts» genannt. Um die Cuts auf dem Pass für die Talfahrt wieder zu einem Zug zusammenzustellen, benötigte es entsprechende Gleisanlagen. Dazu gehörte eine genug lange «Siding» mit einem Gleiswechsel und einem Kehrdreieck zum Wenden der Lokomotiven. In früheren Jahren befand sich sogar eine gedeckte Drehscheibe auf dem Pass. Später, mit dem Grösserwerden der Loks, wurde diese ersetzt. Ein oft angewandtes Konzept zur Schneebekämpfung waren sogenannte «Snowsheds». An neuralgischen Stellen wurden die Gleise mit einer Holzgalerie gedeckt. So war dies auch auf dem Cumbres der Fall.

Bis 1950 befand sich sogar ein Bahnhofsgebäude auf dem Pass. Mit dem Einstellen des Personenverkehrs wurde dieses aus steuerlichen Gründen abgerissen. Ab dann diente das «Section House» zugleich als Bahnhofsgebäude. So ist dies auch im Modell der Fall.

Die Cumbres-Pass-Module feierten an der ersten Rail Convention in Derendingen (wir berichteten in der LOKI 6|2018) ihre Premiere, eingegliedert in die Modulanlage der H0n3-AMORS. In Zukunft wird die Anlage sicher bei der einen oder anderen Ausstellung zu sehen sein.

Die San Juan Extension im Modell wird weitergebaut werden. Was dann als Nächstes kommen wird, ist allerdings noch unklar. Vielleicht die Station Antonito oder ein paar Streckenmodule mit herbstlich goldigem Espenwald.



Das ist Railfanning mit Stil: Der Fotograf dieser Bilder ist mit einem Chevy Nomad unterwegs.

Erfolgreich werben mit

LOKI

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 2|2019: 4. Januar 2019
LOKI 3|2019: 1. Februar 2019

Ihr Ansprechpartner für LOKI-Inserate:



Gerne berate ich Sie persönlich und unterstütze Sie bei Ihrer Mediaplanung

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-Abonnement und für Einzelbestellungen wenden Sie sich bitte an unseren Leserservice:

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

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

bruderer bahnen



Grosse Auswahl
in H0 und N
im Topzustand.

Reparatur und Digitalisierung
in Spur H0 und N.

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

ZUBA-TECH

Zu kaufen gesucht:

Modelleisenbahnen

alle Spuren und Blech

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

Langjährige Erfahrung

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



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



World-of-Trains.ch

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**

Vorschau



Rollmaterial | Bau

KTU-NPZ, ein H0-Projekt
Einige Schweizer Privatbahnen haben in den Jahren 1981 bis 1992 Triebzüge vom Typ RBDe 4/4 mit Steuer- und Zwischenwagen beschafft. Der Modellbauer Marcel Koch zeigt uns in den nächsten Ausgaben Interessantes dieser Züge im Vorbild und deren Nachbildungen in Spur H0.

Foto: J.J. Buckley, Slg. Peter Hürzeler



Anlage | Bau

Fast schon Kunst
Was der europaweit bekannte Modellbauer Emmanuel Nouaillier herstellt, ist schon fast als Kunst zu bezeichnen. Besonders ans Herz gewachsen sind ihm industrielle und urbane Szenen vergangener Dekaden. Für die LOKI-Leserschaft zeigt Nouaillier seine besten Tricks.

Foto: Emmanuel Nouaillier



Report | Nachwuchs

Einblicke in Malans
Zum Internationalen Tag der Modelleisenbahn am 2. Dezember 2018 haben die Modulbaufreunde RhB einen Einblick in ihre Tätigkeit gewährt. LOKI-Autor Tibert Keller war im bündnerischen Malans vor Ort. Sein Interesse galt auch der Nachwuchsarbeit der Modulbaufreunde.

Foto: Tibert Keller

Ab 25. Januar 2019 wieder bequem und vorzeitig im Abonnement. Am Kiosk etwa eine Woche später.

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

LOKI Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund

Nr. 1|2019 (Januar 2019)
39. Jahrgang
Erscheint monatlich, Doppelnummer in der Regel Juli/August

Einzelnummer
Schweiz: CHF 14.50
Europa: auf Anfrage

Jahresabonnement (11 Ausgaben im Jahr)
Schweiz:CHF 130.00
Europa/Übersee/Luftpost: auf Anfrage

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

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

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

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

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

Inserateberatung 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: 9495 Exemplare

Layout
Sandra Khlifi, Stämpfli AG

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

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

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

© Stämpfli Verlag, CH-3001 Bern, ISSN 1421-2772
Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigungen (auch auszugsweise) nur bei schriftlicher Zustimmung gestattet. Für unverlangte Einsendungen (Texte, Bilder, Bücher) haftet die Redaktion nicht. Für zugesandtes und veröffentlichtes Material gehen sämtliche Rechte an den Verlag über, ausser bei anderweitiger vorheriger schriftlicher Abmachung. Kürzungen und Terminänderungen vorbehalten.
Publizierte Inserate dürfen von Dritten weder ganz noch teilweise kopiert, bearbeitet oder sonst wie verwertet werden. Ausgeschlossen ist auch eine Einspeisung auf Onlinedienste, unabhängig davon, ob sie dazu bearbeitet werden oder nicht. Der Verleger und die Inserenten untersagen ausdrücklich die Übernahme auf Onlinedienste durch Dritte. Jeder Verstoss gegen dieses Verbot wird vom Verlag rechtlich verfolgt. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.
Die Vermittlung von Originalabzügen abgedruckter Fotos sowie die Vermittlung der Fotografenanschrift ist leider nicht möglich. Wettbewerbe und Verlosungen finden unter Ausschluss der Öffentlichkeit und des Rechtsweges statt.



LOKI-Memory

Mit den schönsten Motiven aus der LOKI

Sie sind auf der Suche nach einem originellen Geschenk für Ihr Enkelkind oder einem tollen Spiel für die ganze Familie? Wie wäre es mit dem neuen LOKI-Memo? Das LOKI-Memo überrascht Eisenbahn- und Modellbahnfans mit den 36 schönsten Motiven aus der LOKI.

Wir wünschen Ihnen schon jetzt viel Spass beim fröhlichen, generationenübergreifenden Spielen!

25.–	**36**	**www.loki.ch**
CHF/Euro exkl. Versandkosten	Bildpaare mit Modellbaumotiven	einfach und bequem online bestellen

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

Preisänderungen vorbehalten



LOKI
www.loki.ch

LOKI

America, Nr. 1

Modelleisenbahn – «The American Way»

Jetzt erhältlich!

Mit der «LOKI America» schauen Sie einigen der talentiertesten Modellbauern im Feld der US-Modelleisenbahnszene aus aller Welt über die Schulter. Lassen Sie sich von rund 60 Seiten Werkstatt-Artikeln inspirieren.
Ausserdem werden folgende Themen behandelt: Anlagenbau mit wenig Platz, Landschaftsgestaltung verschiedener Regionen, Nachbildung von Wüstenvegetation bis hin zu Bäumen, Gestaltung von Strassen, Alterung in unterschiedlichen Stufen an verschiedenen Wagentypen, Gestaltung von urbanen Szenen und vieles mehr.
Ein Leckerbissen für jeden Modellbaubegeisterten.

27.90	**116**	**www.loki.ch**
CHF/EUR exkl. Versandkosten	Seiten und reich bebildert	einfach und bequem online bestellen

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