

Anlage

«St. Bernina» Ein Traum in H0m



Report

Eine Neuheitenschau
in Granges-Paccot



Nachwuchs

Modelleisenbahn
Sekundarschule Aesch



Rollmaterial


SBB Re 4/4^{IV} von
Modelbex in Spur I



Juhu, Nürnberg ist vorbei!

Ein Jubelschrei? Ja, denn endlich wissen wir, was wir in Bezug auf Neuheiten vom laufenden Jahr erwarten können. «Nicht so viel wie 2018, aber genug.» Dieses Kürzestfazit, das wir bereits in der LOKI 3 | 2019 gezogen hatten, gilt auch jetzt noch, nachdem wir die Neuheiten von Herstellern gesichtet haben, die nicht mit einem Stand an der Spielwarenmesse vertreten waren. Den entsprechenden Bericht finden Sie ab Seite 10. Der Jubelschrei ist auch so zu verstehen, dass wir nun zum etwas geruhsameren Redaktionsalltag zurückkehren können. Dass uns langweilig wird, kann aber ausgeschlossen werden. Zu vielseitig ist unser Hobby. Dazu ein Zitat von Daniel Boog vom Modelleisenbahnklub Schenkon (lesen Sie seinen Bericht ab Seite 64): «Oft wird ja die Modellbahn wegen Unkenntnis als Spielzeugeisenbahn abgetan, ja manchmal als kindisches Hobby belächelt. Das ist so, weil viele Menschen nur das Modelleisenbahn-Gleisoval kennen und leider nicht wissen, wie vielseitig, motorisch und technisch anspruchsvoll die Modellbahn sein kann.» Hier lässt sich anfügen, dass sich die Technologie (Digitalisierung, 3-D-Druck, Laser-cut usw.) rund um unser Hobby ständig weiterentwickelt, was für zusätzliche Spannung sorgt. Und nicht zuletzt ist es die Entwicklung der Eisenbahn, die zu Veränderungen auch auf den Modellbahnanlagen führt. So empfehlen Autoren einer Studie, die im Auftrag des Bundesamts für Verkehr erstellt wurde, den Schweizer Bahngesellschaften, eine 3. Klasse einzuführen. Eine Art easyJet auf Schienen schwebt ihnen vor. Das liesse sich wunderbar im Modell umsetzen. Und wann rollen die ersten FlixZüge über Schweizer Gleise? Dies ist ein Blick in eine mögliche nahe Zukunft. Was uns in fernerer Zeiten erwarten könnte, birgt viel mehr Fantasien. Zwei Forscher von der Universität St. Gallen haben in einem zum Thema «Zukunft der Mobilität» verfassten Beitrag diese Trends als zentral identifiziert: autonome Fahrzeuge, Elektromobilität und Mobilitäts-Sharing. Da wird es sicherlich auch ein Plätzchen für die gute alte Eisenbahn geben.

Herzlichst, Ihr
Zoltan Tamassy

Besuchen Sie uns auch unter:     



Hans G. Wägli

Hebel, Riegel und Signale

Eisenbahnsicherungstechnik in der Schweiz.

Entwicklung der mechanischen Einrichtungen.

Grafenried, Diplory 2018, 476 Seiten, 1039 einfarbige Abbildungen, Zeichnungen, viele Tabellen, Chronik, Namen-, Orts- und Sachregister. Format 22x27 cm, gebunden mit Schutzumschlag. ISBN 978-3-033-06410-2.

Preis CHF 116.- plus CHF 12.- Versandkostenanteil oder Preis in Deutschland € 107.-.

Stimmen der Kritik:

Eines der besten Werke zur Entwicklung der mechanischen Stellwerkstechnik. Wenngleich der Schwerpunkt ... in der Schweiz liegt, wird sehr ausführlich die Geschichte der deutschen Signalbauformen behandelt ... eine sehr umfassende Geschichte der ... mechanischen Stellwerkstechnik. Prof. Dr.-Ing. J. Pacht, www.amazon.de

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

Dr. G. Ellwanger in GRV-Nachrichten 112/18

Es empfiehlt sich, dieses einmalige Grundlagenwerk zu erwerben, denn die mechanische Bahnsicherungstechnik bildet die Basis zur heutigen Sicherungstechnik. Zudem gehört ... eine solche «Bahntechnikbibel» ... ins Bücherregal. H. Roth in LOKI 09/18

Ein Meisterwerk ... überwältigend. ...

St. Alkofer in Modelleisenbahner 07/18.

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

Diplory-Verlag, Bachtelen 45, 3308 Grafenried.

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

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

LOKI DEPOT HORW

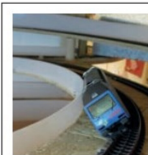
Bei uns steht die grösste Echtzeitanlage der Schweiz. Umlaufzeit eines Zuges über 3 Stunden! Im Laden über 500 Loks zur Auswahl!



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

rail4you.ch

Feines und innovatives
Zubehör für Ihre Modellbahn



KELLTEC BANDEN

+ LED 0-24V
www.kelltec.ch
Tel. 079 197 65 71

Bahnorama GmbH

Modelleisenbahnen



Öffnungszeiten:

Mo, Di, Do 10.00-18.30
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

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

Zahnrad-Dampflokomotive HG 4/4

Ganzmetall-Messing-Präzisionsmodell 1: 22,5 (Spur 2m)

- Alle Achsen angetrieben, funktions-tüchtiger Zahnstangenbetrieb
- Sanddom zum Öffnen mit Sandimitation
- Führerhaustüren zum Öffnen
- ESU Digital- und Sounddekoer neuer Generation
- Vorbildgerechte Beleuchtung mit warmweißen LED
- Flackernde Leuchtimitation der Feuerbüchse
- Führerhausbeleuchtung
- Getakteter Rauch aus dem Schornstein
- Mindestradius 780 mm
- LüP ca. 401 mm
- Gewicht ca. 5,5 kg

UVP
3.290,-€



Eine Lok, die Weltgeschichte schrieb!

Kiss Modellbahnen GmbH & Co. KG

Friedrichstraße 12a
D-68519 Viernheim

Tel. 06204 / 98668-0
Fax 06204 / 98668-29

www.kiss-modellbahnen.de
info@kiss-modellbahnen.de

Kiss
Modellbahnen



Foto: Werner Frey

Mit Güterwagenmodellen aus dem östlichen Teil Europas konnte der ungarische Hersteller Albert Modell kaum die Entwicklungskosten einspielen. Also entschied man sich für Rollmaterial, das auch weiter im Westen wohlbekannt ist, zum Beispiel den Güterwagen vom Typ Hbbillns 245. Eine H0-SBB-Variante steht kurz vor der Auslieferung. **Seite 20**



Foto: Daniel Boog

In diesem Jahr feiert der Modelleisenbahnklub Schenkon (MEKS) sein 25-jähriges Bestehen. 1994 hiess der Verein noch Modelleisenbahnklub Sursee – der Abriss des ehemaligen Vereinslokals machte 2012 einen Umzug mit entsprechender Namensänderung nötig. Dieser hat dem MEKS gutgetan. Heute zählt er über 50 Mitglieder. **Seite 64**



Foto: Emmanuel Nouaillier

Kunststoff- und leichte Martschaum-PVC-Platten (Forex). Das sind die Materialien, die uns Emmanuel Nouaillier im zweiten Teil seiner Artikelserie vorstellt. Ersteres eigne sich besonders gut, um Holzmaserungen nachzuahmen. Forex dagegen verwendet der französische Modellbaumeister vor allem für die Nachbildung von Mauerwerk. **Seite 72**

Messereport Nürnberg 2019 10

Die Neuheiten der Hersteller, die nicht an der Spielwarenmesse vertreten waren.

Report | Szene 18

Eine Neuheitenshow von EYRO, Arwico und KLM in Granges-Paccot.

Rollmaterial | Porträt 20

Werner Frey hat sich den Hbbillns 245 von Albert Modell in Spur H0 angeschaut.

Rollmaterial | Porträt 24

Bullig, markant: die SBB Re 4/4^{IV} von Modelbex im Massstab 1:32.

Rollmaterial | Bau 28

Nahverkehrspendelzüge der schweizerischen Privatbahnen in H0 (Teil 2).

Report | Nachwuchs 36

Aus einer Schulprojektwoche entstanden: Modelleisenbahn Sekundarschule Aesch.

Report | Szene 60

EYRO Modellbahn GmbH mit neuem Showroom in Richtung Zukunft.

Report | Szene 64

Der Modelleisenbahnklub Schenkon (MEKS) feiert sein 25-Jahr-Jubiläum.

Anlage | Bau 72

Im zweiten Teil zeigt Emmanuel Nouaillier, mit welchen Materialien er arbeitet.

Anlage | Porträt 82

Die H0-Anlage des Lausitzer Modelleisenbahn-Vereins (LMEV).

Anlage | Porträt 88

«St. Bernina», eine kleine RhB-Anlage in Spur H0m des Belgiers Eddy de Wilde.

Markt	Szene
6 Spiegel	44 News
6 Börse	48 Veranstaltungen
43 Medientipps	50 LOKI-Spezial
	52 Bahn aktuell
	98 Vorschau/Impressum

gedruckt in der schweiz

Titelbild



Foto: Eddy de Wilde

Dass der Belgier Eddy de Wilde die Schweiz liebt, merkt man seiner detailverliebten H0m-Anlage mit dem fiktiven Bahnhof «St. Bernina» an.

Thematisch ist sie irgendwo zwischen Pontresina und Bernina Suot angesiedelt. Die Anlage konnte bereits am Remisenfest in Hochdorf bewundert werden. Nun stellt sie de Wilde in der LOKI vor. **Seite 88**

Marktspiegel

HO | HAG Modellbahnen GmbH

BLS Re 420 506



Auf Basis des bekannten Modells der Re 4/4^{II} der neuen Generation aus dem Hause HAG hat der Schweizer Hersteller die Re 420 506 der BLS (Art.-Nr. 16 078) herausgebracht. Die ursprünglich aus der ersten Serie stammende Lok wurde mit

einigen Anpassungen des bekannten Modells nachgebildet. Dies ergibt einen stimmigen Gesamteindruck, auch wenn die Kastenform nicht absolut vorbildgerecht ist. Das Modell verfügt über die bereits bekannte LED-Beleuchtung.

Interessenten wenden sich direkt an:

HAG MODELLBAHNEN GMBH
Ausserfeld 6, 6362 Stansstad
Tel. 041 619 14 16
info@hag.ch
www.hag.ch



HO | Roco

Schwenkdachwagen der SBB

Neu in den Verkaufsläden ist der Schwenkdachwagen, Bauart Tds, der Schweizerischen Bundesbahnen (Art.-Nr. 76582). Der H0-Wagen von Roco ist den Epochen V und VI zuzuordnen. **Erhältlich im Fachhandel.**

HO | Rivarossi BLS Re 4/4

Bereits ausgeliefert wurden die drei BLS Re 4/4 von Rivarossi. Alle drei Modelle unterscheiden sich vorbildgerecht durch die wesentlichen Merkmale der verschiedenen Bauserien (Kastenlänge, Stromabnehmer). Die Beleuchtung erfolgt mittels LED, eine Führerstandsbeleuchtung ist ebenso integriert wie die roten BLS-typischen Rückleuchten. Die Soundloks sind mit einem ESU-LokSound-Decoder ausgerüstet. Das Dach wurde gegenüber früheren Serien umfangreich überarbeitet, das Gehäuse ist weiterhin aus Metall.

- Art.-Nr.: HR2734
BLS Re 4/4 174 Frutigen, DC
- Art.-Nr.: HR2734S
BLS Re 4/4 174 Frutigen, DC Sound
- Art.-Nr.: HR5734ACS
BLS Re 4/4 174 Frutigen, AC Sound
- Art.-Nr.: HR2735
BLS Re 4/4 166 Aeschi, DC
- Art.-Nr.: HR2735S
BLS Re 4/4 166 Aeschi, DC Sound
- Art.-Nr.: HR2735ACS
BLS Re 4/4 166 Aeschi, AC Sound
- Art.-Nr.: HR2736
BLS Re 4/4 192 Spiez, DC
- Art.-Nr.: HR2736S
BLS Re 4/4 192 Spiez, DC Sound
- Art.-Nr.: HR2736ACS
BLS Re 4/4 192 Spiez, AC Sound

Erhältlich im Fachhandel.



HO | ESU

Deutz-Kesselwagen nach Schweizer Vorbild

Unter dem Markennamen Pullman produziert ESU HO-Modelle. Die bereits bekannten Deutz-Kesselwagen sind nun auch mit Beschriftungen von Schweizer Firmen lieferbar.

Der eine Wagen stand im Einsatz für die Firma ERPAG aus Basel (Art.-Nr. 36242), der andere für die Firma Serbatoi aus Chiasso (Art.-Nr. 36241). Beide Wagen tragen

SBB-Nummern und wurden exklusiv für den Schweizer Markt gefertigt.

Erhältlich im Fachhandel.



Von Landquart ins Engadin

Jüngst zur Auslieferung gelangt sind Modelle von PR-Modellbau, die sich um das Transportunternehmen «CCC/Christian Cavegn Churwalden» drehen. Die Firma hat ihren Hauptsitz in Landquart und ist eines der grössten Logistikunternehmen in Graubünden. Die Kühlcontainer verkehren neuerdings auch auf einem zweiachsigen Lb-v-Containertragwagen vorwiegend von Landquart ins Engadin und zurück. Die Modelle sind aus Kunststoff, vorbildgetreu lackiert und beschriftet. Alle Kleinteile sind montiert. Der Kühlcontainer und die Pritsche sind auch einzeln erhältlich.

- Art.-Nr.: 281c78
RhB-Lb-v 78. mit Kühlcontainer
- Art.-Nr.: 652 0003 Kühlcontainer
- Art.-Nr.: 652 0001 Lkw-Pritsche
- Art.-Nr.: 806 0001
MB-LKW «CCC» mit Pritsche

Interessenten wenden sich direkt an:

PR-Modellbau
Reto Lippuner
Postfach
7235 Fideris
info@prmodellbau.ch
www.prmodellbau.ch



SBB Re 4/4^{IV}



Nunmehr lieferbar sind diverse Varianten der SBB Re 4/4^{IV} in Spur I von Modelbex (siehe auch Seite 24). Die Modelle wurden in feinsten Handarbeit ausschliesslich aus Messing hergestellt. Sie verfügen über vier

Triebachsen und sind ab Werk mit einem ESU-LokSound-XL-V4.0-Decoder ausgerüstet. Die Beleuchtungsmöglichkeiten sind laut SBB-Reglement, die Lackierung und Beschriftung vorbildgerecht.

- Art.-Nr.: I-MX.008/1
SBB Re 4/4^{IV} 10101 Vallée de Joux
1982-1986 rot-grau
- Art.-Nr.: I-MX.008/2
SBB Re 4/4^{IV} 10102 Ostermündigen
1982-1986 rot-grau-silber
- Art.-Nr.: I-MX.008/3
SBB Re 4/4^{IV} 10103 Luino
1982-1986 rot
- Art.-Nr.: I-MX.008/4
SBB Re 4/4^{IV} 10104 Walenstadt
1982-1986, rot
- Art.-Nr.: I-MX.008/5 A-B-C-D
SBB Re 4/4^{IV} 10101-10104 Bahn 2000
1986-1992 rot, Werbeaufschriften
«Bahn 2000»
- Art.-Nr.: I-MX.008/6
SBB Re 4/4^{IV} 10101-10104 SBB
1992-1994 rot, letzter SBB-Zustand

Interessenten wenden sich direkt an:
Modelbex, 1880 Bex, Tel. 024 463 02 50
info@modelbex.com, www.modelbex.com

Schellzugwagen im InterCity-Design

Märklin hat den Schnellzugwagen 2. Klasse, Einheitswagen Typ EW IV B, der SBB im Massstab 1:87 ausgeliefert. Es handelt sich um die aktuelle Gestaltung im InterCity-Design. Der Wagen mit der Artikelnummer 42157 passt zu Modellen der SBB-Lokomotivenreihe 460. Ebenfalls neu im Handel ist ein Set mit drei Druckgaskesselwagen Zags und Zagkks (Art.-Nr. 48488). Es be-

inhaltet drei vierachsige Druckgaskesselwagen mit und ohne Sonnenschutzdach

(Privatwagen der Wascosa AG) im Betriebszustand des Jahres 2016.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | PIKO

Neue Knickkesselwagen ausgeliefert

Nur wenige Tage nach dem Ende der Spielwarenmesse sind bereits die ersten 2019er-PIKO-Neuheiten im Handel greifbar. Den Anfang machen zwei neue Knickkesselwagen des Schweizer Wagenvermieters Wascosa. Der eine Wagen ist mit Aufschriften von Pannonia Ethanol versehen. Beide Wagen sind in Tschechien eingestellt. Auch ausgeliefert wurden Panzertransportwagen sowie Bierwagen der SBB.

- Art.-Nr.: 58961
Knickkesselwagen Wascosa Pannonia
- Art.-Nr.: 58962
Knickkesselwagen Wascosa
- Art.-Nr.: 96686
SBB-PzTrsp-Wagen mit Henschel-Lkw HS 3-14 Rotzler
- Art.-Nr.: 58929
SBB-Bierwagen 2-achsig Cardinal

Erhältlich im Fachhandel.


HO | Bois Modélisme

Chalet «Le Chamois d'Or» in Spur H0



Das Modell eines alpinen Chalets im Massstab 1:87 vom französischen Hersteller Bois Modélisme wurde ausgeliefert. Das Chalet «Le Chamois d'Or» besteht aus einer massiven Kellerwand und Holzfassaden. Zwei Türen im Erdgeschoss ermöglichen den Zugang zum Inneren des Chalets. Das Modell hat keine Fenster im Erdgeschoss an der hinteren Fassade, sodass das Chalet in steilem Gelände untergebracht werden kann. Dieser Bausatz besteht unter anderem aus Teilen, die aus farbigen Kartons gelasert wurden. Es muss nur das Dach lackiert werden.

Interessenten wenden sich direkt an:

Bois Modélisme
53 Rue Lyautey
ZA la Brevette
F-25870 Geneuille
contact@boismodelisme.com
www.boismodelisme.com



Neuheiten abseits der Messe Nürnberg

In der vierten LOKI-Ausgabe des Jahres werfen wir traditionell einen Blick auf Neuheiten von Herstellern, die nicht an der Spielwarenmesse in Nürnberg vertreten waren. Natürlich legen wir auch hier den Fokus auf Modelle mit Schweizbezug. Zwar ist der 2019er-Bericht vom Umfang her gleich lang wie letztes Jahr. Doch der Meldungsrückfluss war diesmal bescheidener. Damit – so scheint es zumindest auf den ersten

Blick – ist der Eindruck vieler Messebesucher bestätigt, dass 2019 weniger Modelle mit Schweizbezug auf den Markt kommen als 2018.

Doch dieser erste Blick kann täuschen. Denn in unserer Abseits-der-Messe-in-Nürnberg-Berichterstattung stellen wir in der Regel die Produkte von Kleinserienherstellern vor. Für viele dieser Hersteller ist es inzwischen vielleicht wichtiger, ihre Neu-

heiten an der Plattform der Kleinserie in Bauma zu präsentieren. Möglich ist aber auch, dass viele Kleinserienhersteller bei der Ankündigung neuer Produkte nicht mehr so Messe-fixiert sind wie die grossen der Branche. Die Antwort eines Kleinserienherstellers mag diese These unterstützen: «Normalerweise haben wir keine Neuheiten am Anfang des Jahres, weil sie das ganze Jahr wichtig sind.» Z1a

Rollmaterial

aku Modelleisenbahnen

Güterwagen, Eilgutwagen und Ölbüchsen-Fkk der Schweizer Armee

Aku Modelleisenbahnen hat für 2019 mehrere H0-Güterwagen der SBB angekündigt, so den gedeckten Güterwagen Typ Hcq(rs) der Epoche IV (Art.-Nr. 1081-F und 1081.1-F) sowie den Eilgutwagen K3d der Epoche III mit neuen Betriebsnummern (Art.-Nr. 1080.8-F und 1080.9-F). Neu ist auch der offene Güterwagen Typ Fkk (Art.-Nr. 1119-F, Epoche IV–V). Er wurde vom Oberkriegskommissariat der Schweizer Armee für den Transport von Ölbüchsen verwendet. Schliesslich hat der Hersteller den gedeckten Güterwagen K3 der BLS (Umbau der Ex-J2d-Güterwagen) der Epoche III (Art.-Nr. 1043-F und 1043.1-F) angekündigt.



Bild: Hugo Kagerbauer

Dampfatelier «Am Kilometer 103,455»

Zwei Kastendampflokomotiven in den Baugrössen II und IIm

Aktuell arbeitet das Dampfatelier «Am Kilometer 103,455» an zwei Handmustern. Einerseits an der Kastendampflokomotive Kriens-Luzern-Bahn (KLB) E 2/2 Nr. 1 und 2 in der Spur II, Spurweite 64 mm (auf Wunsch auch für IIm, Spurweite 45 mm). Andererseits an der Kastendampflokomotive Schinznacher Baumschulbahn LUKAS in der Spur IIm, Spurweite 45 mm (auf Wunsch auch für IIe, Spurweite 32 mm). Die KLB-Lok sei bereits testgefahren, heisst es beim Dampfatelier. Beide Modelle würden die gleichen Fahrwerksteile erhalten, seien im Massstab 1:22,5 gehalten und würden nicht als Kleinserie hergestellt, sondern individuell nach Bestelleingang. Die SchBB-Lok werde betriebsfähig am Grossbahnhof vom 7. und 8. September 2019 in Schinznach vorgestellt.



Ed's Garten Bahn

BCm 2/2 21–22 und CFm 2/2 150 im Massstab 1:22,5

Im laufenden Jahr wird Ed's Garten Bahn die FO BCm 2/2 21–22, später auch die RHB CFm 2/2 150, im Massstab 1:22,5 auf den Markt bringen. Die Modelle sollen einen Frame aus Edelstahl, Edelstahl-Radreifen, einen Wagenkasten aus Kunststoff (Mischbau aus 3-D-Druck und Laserteilen),

einen ESU-LokSound-V5-Decoder, einen Antrieb über Kardanachsen und viele separat angesetzte Kleinteile erhalten. Gemäss Planung soll im September am Gartenbahnhof in Schinznach ein Prototyp fertig sein.

Die Triebwagen wurden ab 1927 angeschafft. Die Kästen wurden von der SIG in

Neuhausen erstellt, Fahrgestelle und Motoren dagegen von der SLM in Winterthur. Weil die Triebwagen die Erwartungen nicht erfüllt hatten, erhielten sie bald den Spitznamen «Verdrusskommode». Im Personenverkehr wurden sie deshalb bereits ab den 1940er-Jahren abgelöst.

Friho

Unkrautsprühwagen und Schneepflüge

Neu aus dem Hause Friedli Modellbau Lenk alias Friho kommen 2019 die Unkrautsprühwagen SBB-CFF X 104 und EBT X3 1303, die auf Ex-Dreiachstendern der SBB B 3/4 aufbauen. Beide sind in Spur H0.

- Art.-Nr. 3405/5 SBB-CFF X3 92714, Unkrautsprühwagen mit Kabine, gelb-schwarz
- Art.-Nr. 3405/6 EBT X 3 1303, Unkrautsprühwagen mit Kabine, braun

Ebenfalls in Spur H0 sind die Uaiiks-Tiefadewagen für hohe Ladegüter oder Bagger bzw. die Xas-Vier-Achs-Tiefadewagen für den Baudienst, alle von den SBB. Sie sind zum Bedrucken bereit und können noch in diesem Frühjahr ausgeliefert werden.

- Art.-Nr. 3696 SBB Uaiiks-w Tiefadler 1. Nr.
- Art.-Nr. 3696/1 SBB Uaiiks-w Tiefadler 2. Nr.
- Art.-Nr. 3696/2 SBB Uaiiks-w Tiefadler 3. Nr.
- Art.-Nr. 3696/3 SBB Xas Tiefadler 1. Nr.
- Art.-Nr. 3696/4 SBB Xas Tiefadler 2. Nr., Zementmischer

In Spur H0m gibt es eine ganze Reihe von Neuheiten. Angekündigt sind zum Beispiel Zweikraft-Dieselschlepp-/Adhäsionslokomotiven der Typen Stadler HGem 2/2 und Gem 2/2 von diversen Gesellschaften. Die Modelle mit Zweiachsantrieb werden in Kleinserie produziert, und zwar in Mischbauweise aus Resin und Neusilber sowie

aus Messingfeinsussteilen. Eine Option mit Decoder für Licht/Rundumleuchte ist vorhanden.

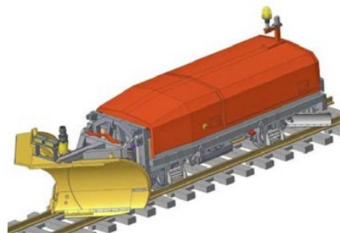
- Art.-Nr. 131 MVR HGem 2/2 2501 rot
- Art.-Nr. 131/1 MOB Gem 2/2 2502 blau
- Art.-Nr. 131/2 MOB Gem 2/2 2503 blau
- Art.-Nr. 131/3 MOB Gem 2/2 2504 blau
- Art.-Nr. 131/6 GFm Gem 2/2 18 Weiss
- Art.-Nr. 131/7 TPC HGem 2/2 941 orange
- Art.-Nr. 131/8 TPC HGem 2/2 942 orange
- Art.-Nr. 131/9 NSStCM Gem 2/2 451 gelb
- Art.-Nr. 131/10 MOB Gem 2/2 2504 blau

Auch die Produktion von H0m-Schneepflugwagen wurde angekündigt, des MOB X 466-467 und des MGB X 4902-4.

- Art.-Nr. 398 MOB X 466 Keilschneepflug, ex Kkl 4606
- Art.-Nr. 398/1 MOB X 467 Keilschneepflug, ex Kkl 4607
- Art.-Nr. 998 MGB X 4901 Schneepflug Zermatt, ex Kkl 4608
- Art.-Nr. 998/1 MGB X 4902 Schneepflug Oberwald, ex Kkl 4603
- Art.-Nr. 998/2 MGB X 4903 Schneepflug Andermatt, ex Kkl 4601
- Art.-Nr. 998/3 MGB X 4904 Schneepflug Disentis, ex Kkl 4605

Die H0m-MOB-Personenwagenflotte erweitert Friho ebenfalls:

- Art.-Nr. 170 MOB C4 41 1911, Perlgrau, alte Drehgestelle
- Art.-Nr. 170/1 MOB B4 41 1960, Perlgrau, SIG-Drehgestelle
- Art.-Nr. 170/2 MOB B4 42 1961, Blau-Creme, alte Schrift, SIG DRG
- Art.-Nr. 170/3 MOB B4 42 1975, Blau-Creme, Flügellogo, SIG DRG
- Art.-Nr. 174 MOB C4 51 1944, Perlgrau, alte Drehgestelle, Plattform offen, Übergänge Scherengitter, WC auf Plattform



- Art.-Nr. 174/1 MOB C4 51, Blau-Creme, SIG-Drehgestelle, neue Bühnengeländer, alte Anschrift
- Art.-Nr. 174/2 MOB C4 51, Blau-Creme, SIG-Drehgestelle, neue Bühnengeländer, Flügellogo
- Art.-Nr. 174/3 MOB B4 52, Blau-Creme, SIG-Drehgestelle, neue Bühnengeländer, Seitentüren, Flügellogo

- Art.-Nr. 174/4 MOB B4 53, Blau-Creme, SIG-Drehgestelle, neue Bühnengeländer, Seitentüren, Flügellogo

Eine weitere MOB-Neuheit ist das aus Neusilber geätzte und mit Messingfeinsusteilen ergänzte Baudienst-Handarbeitsmodell MOB Rko 825 (Art.-Nr. 295/2M), ebenfalls in Spur H0m.

Kiss Dampflok C 5/6 und HG 4/4, Elektrolok HGe 4/4

Für das laufende Jahr hat der deutsche Hersteller Kiss angekündigt, die Re 4/4^{II} in Spur 1 und die TRAXX II nochmals aufzulegen. In Spur 0 ist die SBB C 5/6 Dampflok als Ganzmetall-Messinghandarbeitsmodell geplant. Während des Zweiten Weltkrieges vermieteten die SBB 16 Loks des Typs C 5/6 an die Deutsche Reichsbahn. Sie wurden vorwiegend in Baden, Württemberg, Elsass und in Bayern eingesetzt. Nach dem Krieg wurden einige auch nach Frankreich vermietet. Schliesslich stellt Kiss in Spur II die Dampflok der

DFB HG 4/4 in zwei Versionen und die Elektrolokomotive FO HGe 4/4^I in fünf Varianten als Neuheit vor.

- Art.-Nr. 400 090 SBB C 5/6 2965, steht im Verkehrshaus Luzern
- Art.-Nr. 400 091 SBB C 5/6 2969, wird vom Club Eurovapor aufgearbeitet
- Art.-Nr. 400 092 SBB C 5/6 2978, Dampfgruppe Zürich Depot Brugg
- Art.-Nr. 400 093 SBB C 5/6 2976, Ölversion
- Art.-Nr. 600 500 HG 4/4 DFB 704, Grün-Schwarz

- Art.-Nr. 600 501 HG 4/4 701, Schwarzgrau
- Art.-Nr. 610 600 HGe 4/4^I FO 31, Karminrot RAL 3002, mit Dachantenne
- Art.-Nr. 610 601 HGe 4/4^I FO 32, Karminrot RAL 3002, mit Dachantenne
- Art.-Nr. 610 602 HGe 4/4^I FO 33, Karminrot RAL 3002, mit Dachantenne
- Art.-Nr. 610 603 HGe 4/4^I FO 36, Karminrot RAL 3002, mit Dachantenne
- Art.-Nr. 610 604 HGe 4/4^I FO 37, Karminrot RAL 3002, mit Dachantenne



MDS-Modell

Ein Feuerwerk an RhB-Rollmaterial im Massstab 1:150

Auch 2019 lässt MDS-Modell ein Feuerwerk an neuen RhB-Modellen im Massstab 1:150 aufsteigen. Auf fünf Varianten der Ge 4/4^{II} können sich Freunde der Bündner Bahn freuen. Darunter auch auf diejenige mit der Betriebsnummer 616 («Filisur»). Das Besondere hierbei: Je verkaufte Lok werden zehn Euro zur Unterstützung der Wiederaufarbeitung der Originallok «Rhätia» bei der RhB gespendet. Der Park an Schiebewandwagen wird um drei Einzelwagen und zwei Zweiersets ergänzt. Bei den Wagen aus dem Set mit der Art-Nr. 61009 («Volg») und beim Einzelwagen mit der Art-Nr. 61008 («Primo») handelt es sich um Formänderungen mit neuem Kühlaggregat.

- Art-Nr. 60005 RhB Ge 4/4^{II} 616 «Filisur», «Spendenlok Rhaetia», analog
- Art-Nr. 60005-D RhB Ge 4/4^{II} 616 «Filisur», «Spendenlok Rhaetia», digital
- Art-Nr. 60005-S RhB Ge 4/4^{II} 616 «Filisur», «Spendenlok Rhaetia», Sound
- Art-Nr. 60006 RhB Ge 4/4^{II} 617 «Illanz», «50 Jahre LGB», analog
- Art-Nr. 60006-D RhB Ge 4/4^{II} 617 «Illanz», «50 Jahre LGB», digital
- Art-Nr. 60006-S RhB Ge 4/4^{II} 617 «Illanz», «50 Jahre LGB», Sound
- Art-Nr. 60007 RhB Ge 4/4^{II} 623 «Bonaduz», «Glacier-Express», analog
- Art-Nr. 60007-D RhB Ge 4/4^{II} 623 «Bonaduz», «Glacier-Express», digital
- Art-Nr. 60007-S RhB Ge 4/4^{II} 623 «Bonaduz», «Glacier-Express», Sound
- Art-Nr. 60008 RhB Ge 4/4^{II} 615 «Klosters», «RE-Power – Winter», analog
- Art-Nr. 60008-D RhB Ge 4/4^{II} 615 «Klosters», «RE-Power – Winter», digital
- Art-Nr. 60008-S RhB Ge 4/4^{II} 615 «Klosters», «RE-Power – Winter», Sound
- Art-Nr. 60009 RhB Ge 4/4^{II} 617 «Illanz», «RE-Power – Sommer», analog
- Art-Nr. 60009-D RhB Ge 4/4^{II} 617 «Illanz», «RE-Power – Sommer», digital
- Art-Nr. 60009-S RhB Ge 4/4^{II} 617 «Illanz», «RE-Power – Sommer», Sound
- Art-Nr. 61005 RhB Schiebewandwagen 2er-Set, Haik-v 5130 (RhB), Haik-v 5121 (Valser)
- Art-Nr. 61006 RhB Schiebewandwagen, Haik 5167 «Feldschlösschen»
- Art-Nr. 61007 RhB Schiebewandwagen, Haik 5171 «Transportbahn»
- Art-Nr. 61008 RhB Schiebewandwagen, Haik 5173 «Primo»
- Art-Nr. 61009 RhB Schiebewandwagen 2er-Set, Haik-v 5173 «Volg», Haik 5175 «Volg»



MGB-Modell Schneesleuder als Hauptneuheit



Der Kleinserienhersteller MGB-Modell konzentriert sich die nächsten Jahre auf Fahrzeugneuheiten im Massstab 1:87 in der Spur H0m. Als Farbvarianten auf Basis bestehender BEMO-Fahrzeuge erscheinen in limitierter Serie der Schiebewandwagen

Haik-v 2471-2472 der Matterhorn-Gotthard-Bahn im aktuellen Design und der Hochbordwagen Ek 2719/FO L 556 der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke. Eine weitere Wagenneuheit ist der aus einem Flachwagen umgebaute Kranwagen X 4944 in

Mischbauweise Kunststoff/Metall. Als Hauptneuheit erscheint die Schneesleuder Xrot e 4931-4933 in FO- und MGB-Ausführung. Das Modell wird als Handarbeitsmodell in Metallmischbauweise produziert und erhält angetriebene Schleuderräder sowie eine funktionsfähige Beleuchtung. Wie beim Original hat das Fahrzeug keinen eigenen Antrieb und muss von einer Lokomotive geschoben werden. Die Fertigung des Modells erfolgt nur bei genügendem Bestelleingang.

- Art.-Nr. pu400010 MGB Haik-v 2471 Schiebewandwagen
- Art.-Nr. pu400011 MGB Haik-v 2471 Schiebewandwagen
- Art.-Nr. pu400018 MGB X 4944s Kranwagen
- Art.-Nr. pu400012 DFB Ek 2719/FO L 556 Hochbordwagen
- Art.-Nr. pu400013 FO Xrot e 4931 Schneesleuder
- Art.-Nr. pu400014 FO Xrot e 4932 Schneesleuder
- Art.-Nr. pu400015 FO Xrot e 4933 Schneesleuder
- Art.-Nr. pu400016 MGB Xrot e 4932 Schneesleuder
- Art.-Nr. pu400017 MGB Xrot e 4933 Schneesleuder

Zubehör

Andreas Nothafft Hobbybedarf Nassschiebilder für Schweizer Bedarf

Andreas Nothafft hat auch für 2019 viele Decals mit Schweizbezug angekündigt. Stellvertretend für eine ganze Reihe der Schweizer Wappenloks (Ae 6/6 und Re 6/6) steht ein Produkt (Art.-Nr. 11404) für die gleichnamige Lok mit dem Wappen von Luzern. «Im Endausbau», so Nothafft auf Anfrage, «sollen alle Wappenloks umgesetzt werden.» Neu sind auch die Güterwagen-Komplettbeschriftung für Bierwagen «Actienbrauerei z. Gurten Wabern bei Bern», SCB (Schweizerische Centralbahn), Epoche II (Art.-Nr. 7663), die Alpazähler-Zusatzbeschriftung zur BR 482 (Art.-Nr. 7641), Kfz-Kennzeichen (Kontrollschilder) für Bern (Art.-Nr. 0554), SBB-Logos in Gelb (Art.-Nr. 5681), die es auch in Schwarz und Weiss (Art.-Nr. 5680) gibt, sowie eine Komplettbeschriftung für einen Uc der RhB mit Holcim-Werbung (Art.-Nr. 8304).

Alpazähler. SBB Cargo International

Alpazähler. SBB Cargo International

ACTIENBRAUEREI z. GURTEN

vormals JUKER **WABERN**

bei BERN

ACTIENBRAUEREI z. GURTEN

vormals JUKER **WABERN**

bei BERN

Holcim **Holcim**

LUZERN **11404** **11404**

LUZERN **11404** **11404**

SBB CFF FFS **SBB CFF FFS** **SBB CFF FFS**

SBB CFF FFS **SBB CFF FFS** **SBB CFF FFS**

SBB CFF FFS **SBB CFF FFS** **SBB CFF FFS**

SBB CFF FFS **SBB CFF FFS** **SBB CFF FFS**

SBB CFF FFS **SBB CFF FFS** **SBB CFF FFS**

SBB CFF FFS **SBB CFF FFS** **SBB CFF FFS**

SBB CFF FFS **SBB CFF FFS** **SBB CFF FFS**

SBB CFF FFS **SBB CFF FFS** **SBB CFF FFS**

SBB CFF FFS **SBB CFF FFS** **SBB CFF FFS**

SBB CFF FFS **SBB CFF FFS** **SBB CFF FFS**

Barinmodell Zubehör für RhB- Anlage in Spur 0

Wer eine Anlage mit dem Thema Schweiz in Spur 0 baut, dürfte an den Neuheiten von Barinmodell Freude haben. Der schwedische Hersteller hat für 2019 mehrere entsprechende Neuheiten angekündigt. So RhB-Sets und ein SBB-Set, jeweils bestehend aus einem Zwergsignal, einem Anschlusskasten und Markierung (schwarz-orange) samt Installationsrohr aus Betonimitation. Bestückt ist das Zwergsignal mit warmweissen LED und einer Linse für einen 16-V-AC-Anschluss. Ebenfalls neu sind ein RhB-Billetautomat und ein Selecta-Automat, jeweils



bestückt mit LED für einen 16-V-AC-Anschluss. Den Abschluss bilden eine RhB-Säule mit Zugvorheizungskabel mit zwei

dazugehörigen Tafeln sowie eine Jochbeleuchtung, die mit LED für einen 16-V-AC-Anschluss bestückt ist (Basis: AB-Modell).

Die Modellbahnwerkstatt RhB-Schalhäuser aus Karton

Für 2019 hat das Team der Modellbahnwerkstatt neue Laser-cut-Gebäudebausätze und Varianten für die Spurweiten N, TT, H0 und 0 geplant. Schwerpunkt sind diesmal unter anderem Schweizer RhB-Gebäude. An vielen Bahnhöfen der RhB befinden sich Schalhäuser, von hier aus wird der Strom ins Bahnnetz eingespeist. Als Vorbild eines entsprechenden Modells dient die Trafostation in Susch im Engadin. Ähnliche oder baugleiche Gebäude sind im Umfeld anderer RhB-Stationen zu finden. Das Modell besteht aus hochwertigem Architekturkarton, die Fenstereinsätze werden im 3-D-Druck aus Kunststoff gefertigt. Ein weiteres Schweizer Schmalspurmotiv ist der Bahnhof Rueun. Das Modell ist eine Neuauflage und wurde früher von MobaArt vertrieben. Das Vorbild steht an der RhB-Vorderrheinstrecke zwischen Ilanz und Disentis. Als Ergänzung hierzu wird ein flacher Lagerschuppen als Nebengebäude aufgelegt. Dieses Modell wird ebenfalls komplett aus Sperrholz gefertigt. Als weitere Variante wird der Bahnhof Rueun auch für die Baugröße N erscheinen. Für Modellbahner der RhB-Schmalspur Nm wird es im Massstab 1:150 damit ein attraktives Bahnhofsgebäude geben. Für die Spur-0-Bahner wird 2019 eine einstöckige Fabrikhalle erscheinen, die sich mit Güterwagen befahren lässt. Aufgebaut ist das 49 cm lange Fabrikgebäude auf zwei modularen Rampenteilen, die Tore lassen sich wahlweise auf beiden Seiten montieren. Das

Modell besteht aus stabilem Buchbinderkarton. Farbiger Architekturkarton mit graviertem Ziegelmauerwerk sorgt für eine ansprechende Optik. Eine Innenbeleuchtung ist optional lieferbar.

- Art.-Nr. 1650 Bausatz Schaltheus «Susch» Spur H0
- Art.-Nr. 1610 Bausatz Schaltheus «Susch» Spur 0
- Art.-Nr. 100303 Bausatz Bahnhof «Rueun» RhB Spur H0
- Art.-Nr. 100305 Bausatz Lagerschuppen für Bahnhof «Rueun Spur H0»
- Art.-Nr. 150303 Bausatz Bahnhof «Rueun» RhB Spur N
- Art.-Nr. 2360 Bausatz Fabrikhalle 1-stöckig befahrbar, 3 Module mit Rampe Spur 0





RailNScale Walzen zum Erstellen von Strassen

Mit dem neuen Strassenbelag-Walzen-Set in verschiedenen Massstäben soll es gemäss dem Prospekt von RailNScale ganz einfach sein, wunderschöne, individuelle Steinpflasterstrassen und Strassenbahnschienen zu erstellen. Zum Prägen der Struktur werden die Walzen über die Modelliermasse gerollt. In den zweiteiligen Sets enthalten ist eine Walze für herkömmliche Strassen und eine für eingebettetes Gleis, mit der sich eine Strasse mit eingebettetem Strassenbahn-gleis nachbilden lässt.

Stangel Ein Wohnhaus aus Brugg in Spur 0

Der polnische Hersteller Stangel beglückt das Publikum 2019 mit einem Spur-0-Gebäude mit Schweizbezug, einem Wohnhaus aus städtischem Umfeld. Das Vorbild steht in Brugg. Das Modell ist in zwei Ausführungen erhältlich, entweder in Halbr relief oder als komplettes Gebäude. Der Bau-satz besteht aus gelasertem Karton.



Sommerfeldt Schmales Schleifstück

Sommerfeldt hat für 2019 als Neuheit einen H0-Faiveley-Einholmstromabnehmer (Art.-Nr. 699) vorgestellt. Er kann unter anderem bei der Re 460 von Märklin, HAG und Roco eingesetzt werden. Der Unterschied zum bisherigen Faiveley-Stromabnehmer (Art.-Nr. 698) ist das um 7 mm schmalere Schleifstück. Der Stromabnehmer ist in RAL 7022 (umbragrau) lackiert, die Schleiffläche ist jedoch freigeschliffen.





Swissmodelle

Postautos und Coop-Wechselkoffer im Massstab 1:87

Der Waadtländer Hersteller Swissmodelle hält 2019 mehrere Neuheiten im Massstab 1:87 bereit. Neu aus Bussigny kommen ein Scania-Dreier-Postauto sowie ein

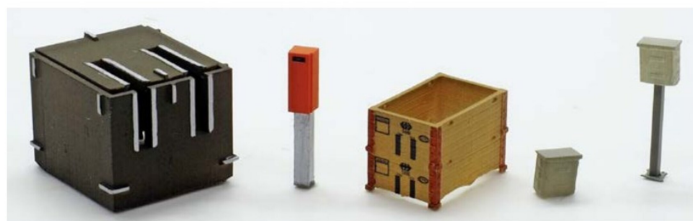
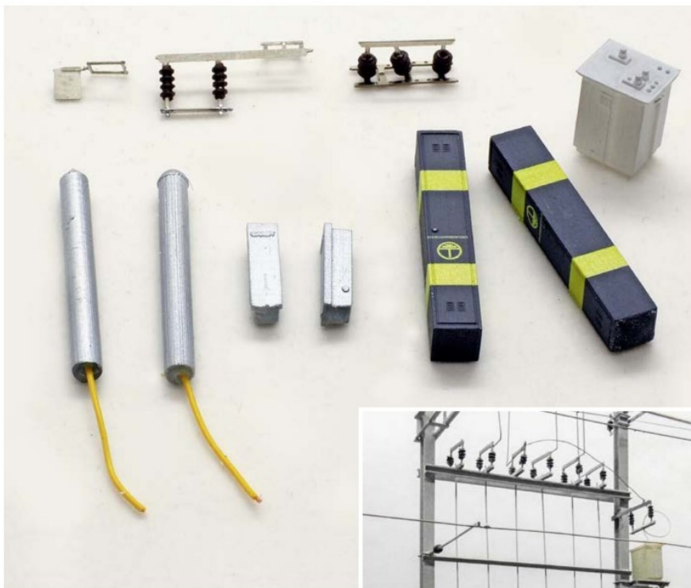
MB-Conecto-Postauto «Interlaken» auf den Markt. Ebenfalls neu sind die Wechselkoffer von Coop mit der Aufschrift «Pomme Poire» (im Bild sind die bereits im Fachhandel er-

hältlichen Salat- und Radiesli-Versionen zu sehen) sowie ein Setra-Bus 431 DT MOB Cailler. Wie üblich werden die Modelle in einer limitierten Serie produziert.

Swiss Model Rail

Schwerpunkt auf Schaltposten im Massstab 1:87

Ein 2019er-Schwerpunkt bei Swiss Model Rail sind Schaltposten. Hier sind verschiedene Details wie Trennschalter und passender Motorantrieb oder diverse Halterungen für Erdungsstangen (Schutzrohre sowie Erdungsgarnitur-Box mit sehr feinem Aufdruck und umgehender gelber Warnmarkierung) geplant. Die Produkte sind alle an herkömmlichen 3-mm-Sommerfeldt-Masten (und Schaltposten) montierbar und sollen so das gewisse Etwas bringen. Geplant ist zudem ein kompletter Bausatz, um feine Schaltposten in Eigenregie herzustellen. Im Zubehörsegment sind neu genau zugeschnittene Schutzkästen für Microscale-Bahnschranken erhältlich. Diese sind auch nachträglich problemlos montierbar. Zudem kommen Europalettenbehälter (zwei gestapelte) handbemalt und mit sehr feinem Aufdruck des SBB-Logos und weiterer Angaben auf den Markt. Ergänzend sind Elektrokästen mit beiliegender Stange und geätztem Fusssockel für die SBB – im Besonderen für die Gotthardstrecke – erhältlich. Die Fahrbe-fehlbox wurde leicht überarbeitet und weist nun ebenfalls einen feinen Aufdruck auf.





Durch die Präsentation der Neuheitenshow führten (v. l. n. r.) Christian Eymann (EYRO), Gérard Stahl (Arwico) und Manuel Kehl (KML).

Szene | Neuheitenshow von EYRO Modellbahn GmbH – 9. März 2019

Den Neuheitenstrauss fertig gebunden

Es hat sich zu einer Tradition entwickelt, dass EYRO Modellbahn GmbH nach der Spielwarenmesse in Nürnberg seinen Kunden an einem Kundenanlass die wichtigsten Neuheiten präsentiert. Dieses Jahr trafen sich Händler und Kunden in Granges-Paccot bei der Chemin de fer du Kaeserberg. Dass dabei noch weitere, unbekannte Neuheiten präsentiert werden, damit hat niemand gerechnet.

Foto: ESU/Arwico



Fotoretusche der von ESU produzierten V60-Rangierlokomotive mit BLS-Anschriften.



Einer der von der Apfelfeile-Organisation übernommenen

Von Hans Roth (Text und Fotos)

Der Fachhändler EYRO Modellbahn GmbH lud ein, die Kunden kamen, und dies gleich in Heerscharen: Am Samstag, 9. März 2019, fand der traditionelle Kundenanlass von EYRO statt. Als Highlight waren dieses Mal Gérald Stahl vom Importeur Arwico und Manuel Kehl vom Importeur KML zu Gast. Dazu fand der Anlass bei der öffentlichen Grossanlage des Chemin de fer du Kaesberg statt, die man nach der Neuheitenshow noch in aller Ruhe betrachten konnte.

Bereits vor Beginn der Veranstaltung liess sich ein begeisterter Austausch zwischen Kunden, Händlern und Importeuren feststellen, hatten die Kunden doch die Möglichkeit, Informationen aus erster Hand zu erhalten. Noch ahnte keiner der Teilnehmenden, was sie später noch erwarten würde. Gekonnt präsentierte Christian Eymann (leicht verstimmt wegen Erkältung) im Filmssaal die Neuheiten. Bei einzelnen Modellen übergab er das Wort Manuel Kehl oder Gérald Stahl, die ihrerseits ab und zu einen Blick hinter die Kulissen werfen liessen und zusätzliche Hintergrundinformationen weitergaben. Zur Überraschung aller Anwesenden wurden vier Neuheiten von vier Herstellern präsentiert:

ACME

Bekanntlich hat der italienische Hersteller anlässlich der Spielwarenmesse in Nürnberg Reisezugwagen der Internationalen Apfelfeilen-Organisation (IAO) präsentiert (siehe LOKI 3 | 2019, Seite 28). Nach deren Insolvenz 1980 übernahmen die SBB einige der Wagen und liessen sie umbauen. Sie

erhielten einen Neuanstrich nach den damaligen Normen, allerdings in Weinrot-Steingrau, und wurden als Charterwagen für zahlreiche Sonderfahrten wie den legendären «Antistress-Express» eingesetzt. Später wurden sie ausrangiert und an Rail In Club (Interlaken) und Classic Rail (Le Locle) abgetreten.

Zwar wurden die Wagen bereits von Märklin, ADE und sogar von Lima – allerdings mit starkem Spielcharakter – umgesetzt, jedoch noch nie als Grossserienmodell. KML hat nun als Sonderserie Schweiz in Spur H0 ein Zweierset bestehend aus zwei solchen Wagen lancieren lassen. Wir werden zu gegebener Zeit näher darüber informieren.

Albert Modell

Völlig neu im Schweizer Markt ist der ungarische Hersteller Albert Modell. Von ihm sind nun zwei Güterwagensets mit je zwei Güterwagen des Typs Hbbllns 245 der AAE zu erwarten. Die an die SBB Cargo vermieteten Güterwagen stellen wir auf Seite 20 näher vor.

ESU


Eine V60 in Spur H0 ist keine grosse Sensation, auch wenn sie mit BLS Em 260 749-7 angeschrieben ist. Denn auch diese Version gab es als H0-Modell bereits im Handel. An der Spielwarenmesse 2019 präsentierte ESU allerdings eine technisch komplett überarbeitete Version dieser Rangierlokomotive. So glänzt das Modell u. a. mit einem LokSound-Decoder für DCC mit RailComPlus®, Motorola®, M4 und Selec-

trix, einem neu entwickelten lastabhängigen Raucherzeuger, der synchron zum LokSound läuft, und einer digital fernbedienbaren Kupplung in einem gewöhnlichen NEM-Schacht. Daneben überzeugt das Modell (Art.-Nr. 31413) durch die filigrane Umsetzung. Es wird in einer exklusiven Sonderserie Schweiz durch Arwico aufgelegt und ist auf 150 Exemplare limitiert. Lieferbar wird sie Ende Oktober sein.

Exact Train

Bereits länger im Handel erhältlich sind die bs-Güterwagen von Exact Train in Spur H0. Dabei werden vom holländischen Hersteller alle Varianten der Dach- und Torgegebenheiten umgesetzt. Anlässlich des Jubiläums «100 Jahre Circus Knie» wurden auf Initiative des Schweizer Importeurs KML drei Varianten von Knie-Gbs lanciert, die exklusiv in der Schweiz erhältlich sein werden. Diese Wagen werden angeboten:

- Art.-Nr. 20452: SBB Gbs
21 85 150 2 000-4 «Knie», Ep. V
- Art.-Nr. 20453: SBB Gbs
21 85 150 2 003-8 «Knie», Ep. V
- Art.-Nr. 20454: SBB Gbs
21 85 150 2 004-6 «Knie», Ep. V

Dabei werden Details wie die richtige Farbgebung und Bedruckung und die richtige Version der Türen und Dächer umgesetzt. Obschon bereits Modelle von Märklin und Friho auf dem Markt erschienen sind, werden diese Wagen sicherlich begehrt sein. Besonders bei Besitzern der vor geraumer Zeit von aku Modelleisenbahnen aufgelegten Knie-Güterwagen des Typs Kps. 



und als Cafeteria-Wagen eingesetzten Wagen der SBB.



Am 26. Januar 2005 wartete dieser Gbs des Circus Knie auf seinen Einsatz in der kommenden Saison.



Porträt | Der Hbbillns 245 von Albert Modell in Spur H0

Schweizer Güterwagen östlicher Herkunft

Für die meisten LOKI-Leser dürfte der ungarische Modellbahnhersteller Albert Modell weitgehend unbekannt sein. Dies liegt vor allem daran, dass sich dieser Hersteller in erster Linie mit Produkten für seinen Heimatmarkt auseinandersetzt. Nun steht der erste Güterwagen nach Schweizer Vorbild kurz vor der Auslieferung. Werner Frey hat sich das Erstlingswerk genauer angeschaut.

Von Werner Frey (Text und Fotos)

Wer sich auf der Website von Albert Modell durch das Programm klickt, wird bald einmal feststellen, dass die gezeigten (Güterwagen-)Modelle bei uns unbekannt sind. Es handelt sich vor allem um Spezialitäten aus Osteuropa. Im Jahr 2017 erschien mit dem Güterwagen Eas erstmals ein Modell, welches auch in der Schweiz ab und zu in Güterzügen verkehrt.

Auf der Suche nach neuen Projekten geriet ein Güterwagen in den Fokus, der auch in der Schweiz bestens bekannt ist und bisher nicht als H0-Modell verfügbar war. Die Varianten nach Vorbildern aus Ungarn und Umgebung hatten von der Marktnachfrage her zu wenig «Fleisch am Knochen», weshalb bald auch Varianten der ÖBB und

der SBB zur Diskussion standen. Nur mit der Realisierung dieser Varianten liessen sich die Entwicklungskosten ausreichend amortisieren. Nach Kontaktaufnahme mit den Vertriebspartnern war für die Firma Albert Modell bald klar, dass dies das nächste Projekt sein soll. Der Wagen vom Typ Hbbillns 245 ist nebst den SBB bei den ÖBB, CFR, DSB und weiteren Bahnverwaltungen im Bestand.

Die Auslieferung dieser Modelle steht kurz bevor. Der LOKI-Redaktion wurden freundlicherweise bereits vor der Auslieferung die ersten fertigen Modelle aus der Produktion zur Verfügung gestellt, damit wir Ihnen hier «druckfrisch» unsere ersten Eindrücke wiedergeben können. Da es sich

«nur» um einen zweiachsigen Güterwagen handelt, bittet der Autor jedoch um Nachsicht dafür, dass hier keine unendlich lange Abhandlung folgt – wir beschränken uns auf das Wesentliche!

Über das Vorbild

Die Wagen vom Typ Hbbillns 245 wurden 1999 von Tatravagónka Poprad a.s. für den Wagenvermieter AAE gebaut und direkt an den Mieter SBB abgeliefert. Die erste Serie umfasste 100 Wagen (Nummern 300-399). In den frühen 2000er-Jahren wurden nochmals 100 Wagen (Nummern 400-499) mit leicht veränderter Konstruktion an die AAE bzw. die SBB geliefert. Die zweite Serie hat verbesserte Schiebewände mit waagrecht-



ten Sicken und unterscheidet sich daher optisch von der ersten Serie. Später mieteten die SBB 44 weitere Wagen von der AAE, welche ursprünglich bei der CFR im Einsatz waren. Die Wagen sind baugleich mit den Wagen der Serie 400-499 und wurden bei den SBB mit den Nummern 700-743 versehen.

Der Wagen ist für eine Radsatzlast von 25 Tonnen ausgelegt und bietet ein Ladevolumen von 110 m³ oder 38 Europalettenplätze. Zur Ladungssicherung sind im Innenraum sechs verschiebbare Schutzwände installiert. Alle Wagenrahmen sind schwarz lackiert, die Stirnwände hellgrau.

Das Modell

Viele LOKI-Leser denken sich vielleicht beim Anblick dieses Beitrags: Schon wieder ein zweiachsiger Schiebewandwagen. So einen oder sogar mehrere habe ich doch schon von Roco und/oder Märklin und möglicherweise sogar mit der gleichen Gattungsbezeichnung Hbbillns. Dies dachte sich auch der Autor, als er sich erstmals mit dem Thema befasst hat. Fakt ist jedoch: Diesen Wagen gab es so bisher nicht als H0-Modell. Einen entsprechenden kleinen Vergleich mit einem Roco-Modell finden Sie rechts abgebildet – Sie werden sehen: Die Unterschiede sind doch erheblich.

Ganz nach dem Motto «Auch ein netter Rücken kann entzücken» widmen wir uns als Erstes der Stirnwand, die man beim Modell eingereicht in einem Güterzug vermutlich nur selten zu Gesicht bekommt. Beim Hbbillns 245 ist der Öffnungsmechanismus

für die Schiebewände auf der Stirnseite gut sichtbar. Dazu gehören sowohl der Verschluss oben am Dach als auch die gelb markierten Bedienhebel sowie das verbindende Gestänge. All diese Elemente sind beim Modell schön nachgebildet, genauso wie die Haltegriffe und das Trittbrett für den Rangierer. Die Dicke der Griffstangen hätte möglicherweise etwas dünner ausgeführt werden können. Dies scheint aber im Hinblick auf die Stabilität ein vertretbarer Kompromiss zu sein.

Ein Drehgestell gibt es bei einem zweiachsigen Güterwagen natürlich nicht. Trotzdem soll das Modell durch möglicherweise vorbildwidrig enge Modellbahn-Gleisbögen verkehren können. Dafür sind die beim Vorbild starr gelagerten Achsen beim Modell

beweglich gehalten. Eine Kunststofffeder hält die Achse bei Geradeausfahrt in Mittelstellung, während die Achse in engen Kurvenradien falls notwendig etwas ausdrehen kann. Dies gewährleistet einen sauberen Lauf auf der Modellbahn. Die Bremsklötze liegen, wie man dies bei einem zeitgemäßen Modell erwarten darf, sauber in der Radebene, ohne den Radlauf zu behindern.

Ein Blick unter den Wagenboden offenbart alle Elemente der Bremsenrichtung wie Lufttanks und Luftleitungen. Der NEM-Schacht ermöglicht, wie heute üblich, die Ausrüstung mit der bevorzugten (Kurz-)Kupplung.

Sehr gut gelungen ist die Darstellung der Sicken bei der zweiten Bauserie (Wagen 400-499). Diese sind beim Vorbild sehr gut



Deutliche Unterschiede sind erkennbar: direkter Vergleich mit einem Hbbillns-Modell von Roco.



Sehenswerte Details: horizontale Sicken an den Seitenwänden und ein Handbremsrad.



Alle Beschriftungen und Wagenanschriften sind absolut lupenrein ausgeführt.



Ansicht der Stirnseite mit dem nachgebildeten Verschlussmechanismus.

zu sehen, und es ist eine Herausforderung für den Konstrukteur und den Formenbauer, sie so nachzubilden, dass sie sichtbar sind und trotzdem nicht überdimensioniert wirken. Dies ist hier sehr gut gelungen – Kompliment!

Lackierung und Bedruckung

Die Lackierung von Modellen in silberner Farbe (beim Vorbild Aluminium unlackiert) ist meist nicht ganz einfach. Sie ist beim vorliegenden Modell jedoch sehr gut gelungen. Bei allen begutachteten Wagen ist die Farbe gleichmässig und deckend aufgetragen, ohne die in der Form herausgearbeiteten Details zu überdecken, was bei einem zu dicken Farbauftrag der Fall wäre. Dies gilt auch für die weiss lackierten Flächen an den Wagenenden, auf denen jeweils die technischen Anschriften sowie das Logo des Besitzers und des Mieters angebracht sind. Möglicherweise etwas hell geraten sind die Stirnwände – dies kann der geübte Modelleisenbahner aber sicher mit dem Anbringen der für Güterwagen üblichen Bremsstaubpatina korrigieren.

Die Bedruckung ist gestochen scharf und lupenrein. Selbst die kleinen Hinweise auf der Schiebewand zum Verbot für den Betrieb mit offenen Schiebewänden können, sofern die Sehkraft ausreicht, von blossen Auge gelesen werden. Auch die Anschriften am Längsträger – weiss auf schwarzem Grund – sind perfekt gedruckt und lesbar. Die Stirnseiten sind wie beim Vorbild mit Hinweisen zur Bedienung der Verschlussvorrichtung bedruckt.

Verpackung

Die Wagen werden jeweils in einer klassischen Setverpackung aus Styropor für zwei Wagen geliefert. Sie sind somit für den Transport optimal geschützt. Zur Transportsicherung werden die Wagen mit ei-



nem kleinen Styroporstück eingelegt. Erfreulich ist die kleine Anzahl beiliegender Zurüstteile – der Wagen wird einsatzfertig geliefert. Alle Fotos in diesem Artikel zeigen die Wagen im Auslieferungszustand.

Fazit

Als durchaus gelungen darf das Erstlingswerk für den Schweizer Modelleisenbahnmarkt aus Ungarn bezeichnet werden. Der Autor hofft natürlich, dass sich möglichst viele LOKI-Leser und andere Modelleisenbahner für diesen Wagentyp begeistern können. Die positive Resonanz würde den Hersteller sicher zu weiteren Schweizer Modellbahnprojekten anregen. Am besten machen Sie,werte Leser, sich bald einen eigenen Eindruck vom Modell.

Mit einem Blick auf das im Quellenverzeichnis genannte Buch dürfen sich die Modelleisenbahner hoffentlich noch auf einige weitere interessante (durchaus bunte) Modelle dieses Wagentyps freuen. 🚂



Sehenswerten Detailreichtum findet man auch unter dem Wagenboden des Güterwagens.

Quelle: «Die Güterwagen von SBB Cargo» von Christian Ochsner aus dem Verlag Ochsner, 2010

Folgende Modelle werden von Albert Modell aktuell ausgeliefert:

Art.-Nr.	Wagen Nr. 1	Wagen Nr. 2
200000	Hbbilns 21 85 245 9 364-5	Hbbilns 21 85 245 9 339-7
200001	Hbbilns 21 85 245 9 418-9	Hbbilns 21 85 245 9 482-5



Der Schiebewandwagen aus der ersten Serie mit der Wagennummer Hbbilns 21 85 245 9 364-4 zeigt sich hier in seiner vollen Pracht.





Porträt | SBB Re 4/4^{IV} von Modelbex in Spur I

Keine Mühen gescheut

Trotz ihrem bulligen, markanten und modern anmutenden Erscheinungsbild gehört die Re 4/4^{IV} eigentlich nicht mehr zur modernen Bahn. Doch genau das könnte ein ausschlaggebendes Argument dafür sein, sich das Spur-I-Modell von Modelbex in die Sammlung zu holen. LOKI-Autor Andreas Cadosch berichtet von Handarbeit vom Feinsten, kompromisslos im Modell umgesetzt.

Von Andreas Cadosch (Text und Bilder)

In den 1970er-Jahren begannen auch die Ingenieure der Schweizerischen Bundesbahnen, geeignete Formen für einen Hochgeschwindigkeitsverkehr in der Schweiz zu evaluieren. Das Projekt Bahn 2000 nahm Form an, und verschiedene Kosten-Nutzen-Analysen führten zur Erkenntnis, dass zukünftig sowohl die Infrastruktur als auch das Rollmaterial für eine Geschwindigkeit von 200 km/h ausgelegt werden soll. Dafür mussten auch geeignete Triebfahrzeuge beschafft werden. Die im Einsatz stehenden, zuverlässigen Re 4/4^{II} waren für diesen Zweck zu schwer und die verwendete Technik nicht mehr in der Lage, die benötigte Leistung zu liefern.

Die Gleichrichtertechnik, die es erlaubte, mit Thyristoren stufenlos mehr Leistung zur Verfügung zu stellen, steckte noch in den Kinderschuhen und sorgte bei den wenigen im Einsatz stehenden Prototypen oft



Die Führerstände sind hoch detailliert und präzise montiert.

für Störungen. Auf Basis der bereits mit Rangierfahrzeugen und Triebzügen gewonnenen Erkenntnisse entwickelte eine Kooperation zwischen SLM und BBC vier Prototyplokomotiven vom Typ Re 4/4. Um das Gesamtgewicht möglichst tief zu halten, wurde der Lokkasten in einer fensterlosen Leichtstahlbauweise mit den markanten, gesickten Seitenwänden ausgeführt. Dadurch liess sich die geforderte maximale Achslast von 20 Tonnen einhalten. In den Drehgestellen arbeiten einzeln abschaltbare Wellenstrommotoren, die von ölgekühlten Hochleistungsthyristoren mit Gleichstrom gespeisen werden. Durch das stufenlose Ansteuern der Motoren erhöht sich der Rad-Schiene-Haftwert so, dass die Zugkraft einer 120 Tonnen schweren Ae 6/6 erreicht wird. Zu Testzwecken bekamen zwei Lokomotiven BBC-Getriebe und zwei solche von der SLM. Die installierte Leistung erlaubte eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und eine Dauerleistung von ca. 5050 kW bei 85 km/h.

Im April 1982 konnte die Industrie mit der ersten Lokomotive, der neuen Re 4/4 10101, erstmals Probefahrten absolvieren. Die drei anderen Maschinen wurden im Sommer 1982 direkt an die SBB abgeliefert. Ihnen folgte dann auch die 10101. Im Heistersbergtunnel zwischen Killwangen und Mägenwil erreichte 1983 ein SBB-Triebfahrzeug erstmals die Geschwindigkeit von 175 km/h, 10 Prozent mehr als für die Zulassung gefordert waren.

Da die SBB beabsichtigten, vom bekannten grünen Farbschema abzukommen, erhielt jede der vier Lokomotiven ein neues Design. Die Führerhäuser der Maschinen waren rot, die 10101 mit dunkelgrauen, die 10102 mit hellgrauen Seitenwänden. Die 10103 wurde komplett rot gestrichen und mit einem grossen SBB-Signet auf der Seitenwand versehen, und die 10104 war auch komplett rot, aber mit kleinem SBB-Signet. Die 10101 und 10104 bekamen zusätzlich einen «halben» weissen Zierstreifen. Nur jeweils auf einer Seitenwand und einer Front wurde der Zierstreifen realisiert, womit quasi sechs verschiedene Testdesigns entstanden. Da der Stand der Technik die Rekuperation der anfallenden Bremsenergie beim elektrischen Bremsen mit Thyristorsteuerung noch nicht erlaubte, wiesen die Lokomotiven nur eine elektrische Widerstandsbremse auf. Es zeigte sich aber, dass die neue Technik grössere Störbeein-



Die Re 4/4^{IV} mit der Betriebsnummer 10101 und dunkelgrauen Seitenwänden.



Hellgraue Seitenwände hatte dagegen die Re 4/4^{IV} mit der Betriebsnummer 10102.

flussungen an den Sicherungs- und Signalanlagen verursachte als angenommen. Die Behebung dieser negativen Beeinflussungen erforderte einen grossen Aufwand durch Abschirmungen. Trotz rascher Beseitigung von Kinderkrankheiten und laufenden Verbesserungen an der Loktechnik stand bereits 1985 definitiv fest, dass die Lokomotive nicht in Serie gehen würde, weil eine neue Lok vom Typ Re 460 bereits in Planung und Konstruktion war. Die Re 460 wurden in 119 Einheiten bestellt und in Betrieb genommen.

Zum Einsatz kamen die Re 4/4, die wie damals üblich dem Depot Lausanne zugeteilt waren, hauptsächlich im Kreis 1, auf der Strecke Genf-Brig-Domodossola. Einerseits, weil die Strecke einen hohen Anteil an Abschnitten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h und mehr aufwies, andererseits aber auch, weil neue Trieb-

fahrzeuge, solange die SBB aus den drei Kreisrichtungen bestanden, immer zuerst im Kreis 1 eingesetzt wurden, bis sie dann mit zunehmendem Alter auch in die anderen Kreise gelangten. Ende 1986 bekamen alle vier Maschinen eine einheitliche Lackierung im sogenannten Verkehrsrot. Als die für die Schweizer Verkehrspolitik wichtige Abstimmung zum Projekt Bahn 2000 anstand, trugen alle vier Re 4/4^{IV} die markante Vollwerbung «Bahn 2000». Danach wurde ihr Erscheinungsbild den bereits ausgelieferten Re 460 angeglichen.

Die Maschinen waren für Geschwindigkeitsversuche im höheren Bereich beliebt und meistens die einzigen tauglichen Triebfahrzeuge, so auch als 1987 eine Mehrfachtraktion aus drei Re 4/4^{IV} den Schweizer Geschwindigkeitsrekord auf Schienen mit 192 km/h aufstellte, welcher erst 1992 von den neuen Re 460 gebrochen wurde. Der



Die 10103 wurde rot gestrichen und mit einem grossen SBB-Signet auf der Seitenwand versehen.



Die Re 4/4^{IV} mit der Betriebsnummer 10104 war auch komplett rot, aber mit kleinem SBB-Signet.

Unterhalt der Prototypserie gestaltete sich im Vergleich zu den Grossserien als äusserst kostenintensiv. Auch weil die Lokomotiven oft von grösseren Schäden betroffen waren. Da Ersatzteile kaum vorhanden und immer erst neu angefertigt werden mussten, wiesen die Maschinen oft lange Stillstandszeiten auf. Deshalb versuchten die SBB, die vier Maschinen zu verkaufen. Mit der SOB konnte man sich schliesslich auf einen Fahrzeugtausch einigen: die vier SBB Re 4/4^{IV} gegen die vier SOB Re 4/4^{III}. Die BoBo IV blieben damit Einzelexemplare.

Die 2017 in Sinsheim von Modelbex angekündigte SBB Re 4/4^{IV} ist ein massstabsgetreues, weitgehend aus Metall und für einen minimalen Radius von 1020 mm gefertigtes, limitiertes Kleinserienmodell. Modelbex konnte bei der Realisierung von den bereits gemachten Erfahrungen bei der Produktion der Re 4/4^{IV} in Spur 0 profitieren. Fünf verschiedene Versionen werden angeboten: die vier Prototypvarianten 10101–10104 und die 10101 Vallée de Joux in der Bahn-2000-Werbelackierung.

Der Lokkasten aus Messingblech ist sehr schön verarbeitet und hat weder Risse noch unsaubere Lötstellen. Die Sicken weisen die korrekte Anzahl und Dimension auf. Die Form ist absolut stimmig

und das Modell vom Stromabnehmer bis zum Spurkranz hoch detailliert. Die absolut passgenaue Tür zum Verbindungsgang der beiden Führerstände lässt sich öffnen. Die Führerstände sind vom Fahrshalter über die Voltmeter für die Fahrleitungsspannung, das Amperemeter für den Motorenstrom, das Bandanzeigergerät und den Druckluftmanometer bis zu den Bremsventilen hoch detailliert und präzise montiert. Ein Bremshey-Lokführerstuhl und ein Stollgiroflex-Heizerstuhl runden das Bild ab. Das Tüpfelchen auf dem i bilden die vier beweglichen Rückspiegel mit spiegelnder Folie. Die Lackierung ist frei von Fremdeinschlüssen, und die Farbtrennkanten sind messerscharf. Der Druck der Beschriftung ist sehr sauber ausgeführt. Die Herstellerschilder SLM/BBC wie die Lokwappen sind aus geätztem und koloriertem Messing. Die übrigen Anschriften, auch die kleinsten, sind sauber tamponiert und lesbar.

Angetrieben wird die Spur-I-Re 4/4^{IV} über Zahnriemen mit je einem drehmomentstarken Motor pro Drehgestell, die liegend im Maschinenraum angeordnet sind. Die Antriebskardanwelle im Drehgestell wird über einen Zahnriemen und eine passend abgestimmte Übersetzung angetrieben, die Speichenräder dagegen über die zwei Achs-

lagergetriebe. Sehr schön gemacht an den Rädern sind auch die Grossradimitationen. Die Achsen sind federnd in den Drehgestellen gelagert. Ein Blick unter das Modell zeigt, dass Modelbex keine Mühen gescheut hat, auch weniger offensichtliche Details korrekt darzustellen. Von den Kastentragfedern über die Achslagergeberkabel bis zur Tiefzulanlenkung wurde viele kleine Details realisiert.

Digitalisiert ist die Maschine mit einem ESU-V4.0XL-Sounddecoder. Spätestens nach dem Aufrüsten des Modells und dem langsamen Anfahren wird jedem klar, warum das Modell den nicht gerade schmeichelhaften Übernamen «Staubsauger» trägt: Die Lüfter sind dermassen laut, dass man wohl die Lautstärker CV63 tiefer setzen müsste, sonst könnte es Ärger mit anderen Hausbewohnern geben. Der V4.0XL ist auch für die Steuerung der Lichtfunktionen zuständig. 3+1, roter Zugschluss und Führerstandsbeleuchtung sind realisiert. Auf mit Servomotoren gesteuerte Stromabnehmer wurde hingegen verzichtet. Die Stromabnahme erfolgt über alle acht Räder mit gefederten Punktkontakten.

Die Traktionsleistung und die Fahreigenschaften konnte das LOKI-Team nicht abschliessend prüfen. Einen Sieben-Wagen-IC-Zug mit EW-IV-Personenwagen aus Kunststoff am Haken, was einem Zuggewicht von ca. acht bis zehn Kilogramm entspricht, meisterte die Modelbex Re 4/4^{IV} spielend. Die Werte für Beschleunigung und Bremsen, CV 3 und CV 4, dürften nach Meinung des Redaktorenteams ruhig höher gesetzt werden. Für beide Konfigurationsvariablen (CV) sind Werte um 150 durchaus passend, und das Feeling beim Anfahren und beim Bremsen erreicht eine neue Dimension.

Für Servicearbeiten, die sich vielleicht einmal auf ein Nachspannen des Zahnriemens oder einen Decoder- oder Lautsprechertausch beschränken, kann das Gehäuse einfach durch das Lösen von acht Schrauben im Chassisboden und das Entfernen der beiden Tiefzulanlenkungsanker vom Chassis getrennt werden. Die Schläuche der Sander sind vor dem Herausheben des Chassis noch auszustecken, und beim Herausheben des Chassis ist auf die am Kasten angebrachten Depotstecker achtzugeben.

So ein Modell stellt immer auch eine grosse Herausforderung für die Logistik dar. Deshalb ist es wichtig, dass Modellen


in dieser Klasse auch eine adäquate Verpackung angeeignet wird. Das Modell ist in der Verpackung mit zwei M5-Innensechskantschrauben auf einem Holzbrett mit gefrästen Nuten gesichert. Darüber ist, von einem Seidenpapier geschützt, ein Styroporformteil gestülpt. Das Ganze ist durch einen stabilen Designkarton und dieser wiederum durch einen separaten Umkarton geschützt. Selbstverständlich sind die passenden Schraubenschlüssel dem Modell beigelegt. Das ist dann sehr hilfreich, wenn man das Modell sofort auspacken möchte.

Die serienmässig montierte, funktionierende Schraubenkupplung kann bei Bedarf

gegen eine Standard-Spur-1-Klauenkupplung ersetzt werden. Dem Modell liegen dafür zwei Kupplungsadapter bei, an die eine Kupplung nach Wahl montiert werden kann. Es empfiehlt sich, die Schraubenkupplung am Modell zu belassen und eine Adapterkupplung, zum Beispiel von Spur I Werkstatt, zu verwenden. Dadurch kann die Vorbildtreue eines Spur-I-Modells auch auf Anlagen mit engen Radien in erhöhtem Masse bewahrt werden. Die Modellpuffer sind gefedert.

Beim Vorbild war die Lebenserwartung für die Re 4/4^{IV} gering, wurde doch bereits vor dem Ende der Prototypphase die ver-

wendete Technik als veraltet betrachtet. Sie erhielten jedoch bei der SOB in verschiedenen Lackiervarianten und als Werbeträger ein würdiges Dasein. Nach bald 40 Jahren Betriebseinsatz wäre ihnen eigentlich der Ruhestand zu gönnen, nun erhalten die Loks aber nochmals ein neues Zuhause bei der in Thayngen (SH) ansässigen Eisenbahndienstleister GmbH EDG.

Modelbex zeigt mit dem Modell der Re 4/4^{IV} auf eindrückliche Art und Weise, was heute im mittleren Preissegment in der Königsklasse Spur I machbar ist: limitierte Handarbeit vom Feinsten, kompromisslos im Modell umgesetzt. 



Ende 1986 trugen alle vier Re 4/4^{IV} die Vollwerbung «Bahn 2000».

Bau | Nahverkehrspendelzüge der schweizerischen Privatbahnen, ein Projekt in Spur H0 (Teil 2)

Die runde Version der «Tüpfli-Bahn»

Im vorliegenden zweiten Teil der Artikelserie über die Privatbahn-NPZ stellt Marcel Koch die Umsetzung im Modell vor. Dabei handelt es sich anders als beim ersten Versuch (siehe LOKI 2|2019) um eine vollständige Neukonstruktion. Zunächst hat er ein Modell der TPF in Spur H0 umgesetzt.

Von Marcel Koch (Text und Fotos)

Mit verschiedenen anderen Projekten und der stetig besseren CAD-Technik habe ich sehr viele Modellbahnbau-erfahrungen gesammelt. Dazu gehört unter anderem ein grösseres Projekt der NINA-Triebzüge der BLS. Nach dessen Abschluss habe ich ein Modell des Jumbo-Zwischenwagens hergestellt. Wie im Vorbild basiert dieses auf einigen Konstruktionsprinzi-

pien der NINA. Doch dieser Zwischenwagen passte irgendwie nicht zu meinen frühen Modellen der RBDe-Pendelzüge. Also habe ich das Projekt dieser Triebzüge neu aufgelegt.

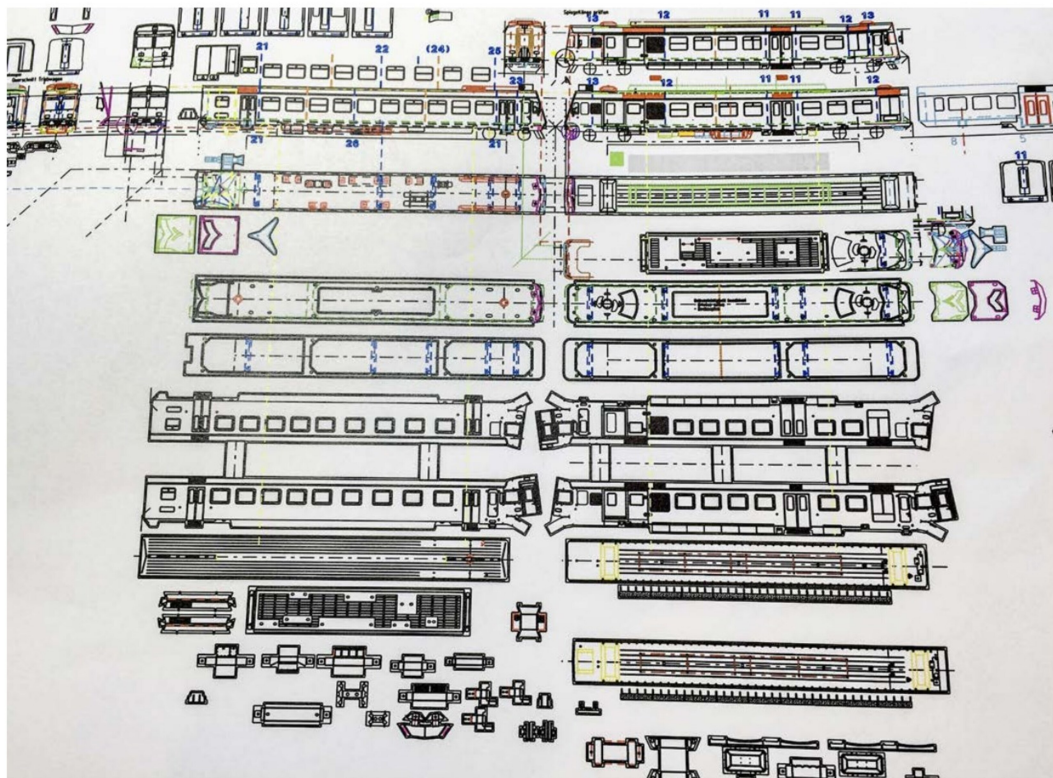
Aufgrund der vielen Unterschiede der Vorbildfahrzeuge musste ich mich zu Beginn für die zu realisierenden Fahrzeugtypen und für eine Epoche entscheiden.

Letztendlich war mein prioritäres Ziel, einen RBDe-Pendelzug der BLS in aktueller Farbgebung nachzubauen.

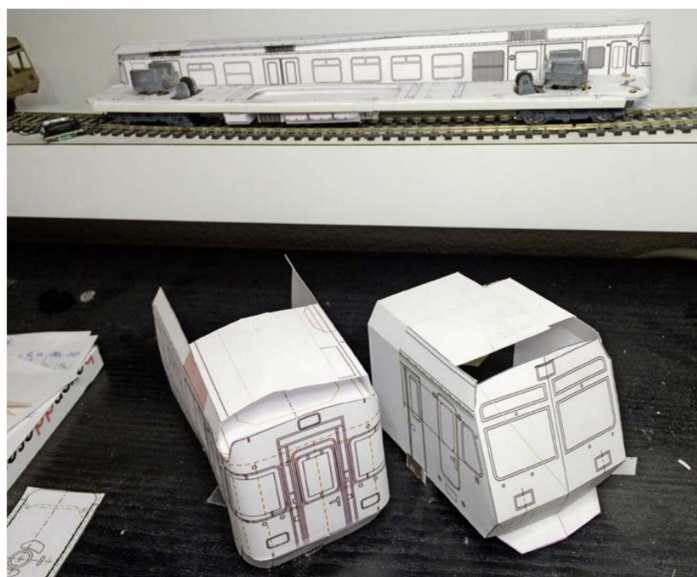
Mithilfe meiner sämtlichen Modellbau-erfahrungen habe ich den Zug von Anfang an neu konstruiert. Ich habe gelernt, dass die Ätzzeichnungen nicht von Beginn weg fehlerfrei sind. Deshalb habe ich mich zunächst dafür entschieden, als Prototypen

Der RBDe 567 der TPF trifft den ABDe 4/4 MO (Martigny-Orsières-Bahn). Die Originale beider Triebwagen wurden jeweils in unterschiedlichen Zeiten mit Förderbeiträgen des EAV mitfinanziert.





Im oberen Bereich des CAD-Ausschnitts ist die Zusammenstellung der Züge dargestellt. Im unteren sind die Abwicklungen der einzelnen Teile ersichtlich.



Die Prototypmodelle des Modells stelle ich aus Halbkarton her. Mit diesen soll die gesamte Konstruktion geprüft werden. Auch die Stimmigkeit der Abwicklungen kann damit beurteilt werden.

Modelle der TPF-Version mit abgerundeten Fronten und Übergangstüren zu konstruieren. Die beim Bau erkannten Fehler konnte ich dann in die Konstruktion der BLS-Variante einfließen lassen. Das Modell der TPF-Version ist für mich ebenso interessant, da es sich um relativ exotische Fahrzeuge handelt, die im weitesten Sinne auch in der Nähe von meiner Heimat verkehren und die nach meinem Wissen noch nie im Modell umgesetzt wurden. Zudem sind bei diesem Modell die wesentlichen Komponenten identisch mit jenen der BLS-Version; ich konnte also die meisten Detailkonstruktionen erproben und später auf den BLS-Zug übertragen.

Der Konstruktion des Zuges habe ich sehr viel Zeit gewidmet. Es lag mir viel daran, den Gesamteindruck bzw. die Proportionen des Vorbildes richtig zu treffen. Die mir vorliegenden Typenskizzen waren leider etwas ungenau. So habe ich immer wieder viele Fotos vom Vorbild erstellt. Damit habe ich dann versucht, die notwendigen Details in der Konstruktion umzusetzen. Immer mit dem Grundgedanken, die Proportionen zu treffen. Die erstellten Zeich-

nungen bzw. Ausschnitte daraus habe ich wiederholt auf Halbkarton ausgedruckt, um das Ergebnis an einem Modell vom Modell zu überprüfen.

Wie erwartet kamen immer wieder Unstimmigkeiten und Fehler zum Vorschein. Erst als mich die Konstruktion wirklich überzeugte, kamen die eigentlichen Ätzzeichnungen dran. Ich strebte an, sämtliche Anbauteile als Ätzteile zu realisieren. So habe ich jeden Kasten unter dem Wagenboden, aber auch die Kurzkupplungskinematik konstruiert.

Bei der Konstruktion von Kästen ist darauf zu achten, dass bei den Biege- und Löt-kanten die Zu- oder Abschläge als Korrekturmasse vorgesehen werden, damit die Kästen jeweils die richtige Breite aufweisen. Sämtliche Kästen lassen sich jeweils aus einem einzelnen Blech herstellen. Teilweise werden sie mit weiteren Blechen verknüpft. Sämtliche so hergestellten Teile werden mit dem Wagenboden oder dem Gehäuse mittels M1.2-Garnituren verschraubt.

Für die Drehgestelle habe ich auf ein bewährtes Konzept zurückgegriffen. Bei den Funktionsteilen handelt es sich um Grossserienfabrikate, die sich im Modellbahnalltag bewähren. Manchmal müssen daran Anpassungen vorgenommen werden, damit sie zum Vorbild passen.

Fahrzeugaufbau

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, das Modell aufzubauen. Aufgrund meiner bisherigen Erfahrungen habe ich mich für nachstehend beschriebene Variante entschieden.

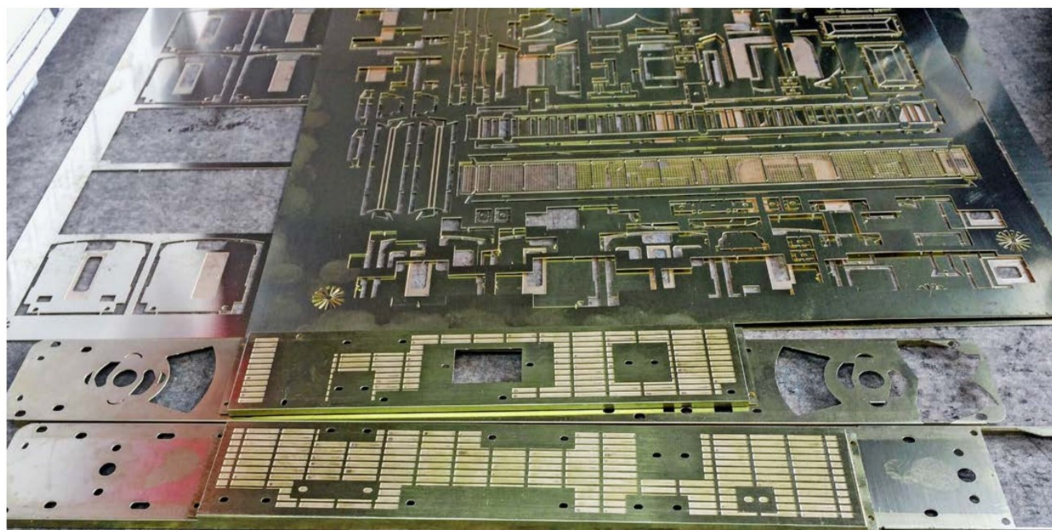
Der Wagenkasten bildet mit den Seitenwänden, den Stirnwänden und dem Dach eine Einheit. Diese Elemente werden miteinander verlötet. Der Boden mit den Abteiltrennwänden wird von unten als separate Baugruppe mit dem Wagenkasten verschraubt. Dazu wird im Wagenkasten ein Rahmen angebracht, der die Bodengruppe aufnimmt.

Wie bei der NINA besteht die Herausforderung darin, dass die Gehäusebleche beidseitig Konturen aufweisen sollten. Einerseits können so die erhabenen Teile der Fahrzeugaussenhaut wie Tür- und Fenstergummis, Sicken usw. dargestellt werden. Andererseits sind die Biegekanten auf der Blechrückseite vorzusehen. Nach Rücksprache mit der Ätzzfabrik habe ich mich dazu entschlossen, die Gehäusebleche vierschichtig zu ätzen. Damit müssen die Gehäusebleche nach dem Ätzen kaum mehr mechanisch nachbearbeitet werden. Allerdings werden pro Gehäuseblech insgesamt vier Filme benötigt. Während die Ausgangsblechstärke beim Gehäuse, beim Boden und bei den Verstrebungen 0,4 mm beträgt, habe

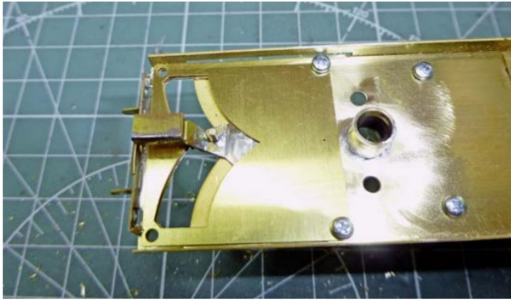
ich für das rund gebogene Dach und diverse Einzelteile eine Ausgangsblechstärke von 0,3 mm gewählt.

Dieses Konzept hat sich bei diesem Pendelzug bewährt. Ich habe festgestellt, dass die Biegekanten am Fahrzeuggehäuse (zweite Ätzung der Rückseite) noch leicht nachgezogen werden müssen. Dazu habe ich sehr spitzes Zahnarztwerkzeug verwendet. Die Biegungen konnten dann ohne allzu grossen Kraftaufwand vollzogen werden. Auch bei dieser Version müssen die Gehäusebleche für die Biegung vollständig eingespannt werden (Abkantbank, Schraubstock, Zwingen oder Ähnliches). Bei dem von mir favorisierten Fahrzeugaufbau müssen lediglich stumpfe Winkel gebogen werden. Diese lassen sich zuverlässig und ohne Verziehen der Gehäuse realisieren.

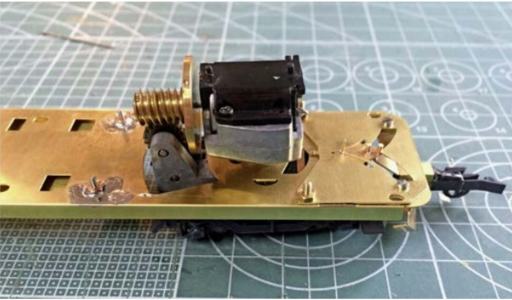
Das Dach wird mit einem runden Stab auf einem weichen Untergrund in die richtige Form gebracht. Damit der Kraftaufwand nicht zu gross wird, beträgt die Ausgangsblechstärke nur 0,3 mm. Da die Flächen rund um die Sicken geätzt werden, resultiert nur eine geringe Restblechstärke. Anschliessend wird das Dach passgenau auf das Gehäuse aufgelötet. Dazu sind die Dächer mit Lötnasen versehen. Deren Innenkanten geben den Anschlag für das Dach an den Seitenwänden. Die Nasen sind



Der Start des Zusammenbaus: Die Teile werden sorgfältig aus den Trägerblechen rausgeschnitten, gebogen und anschliessend verlötet.



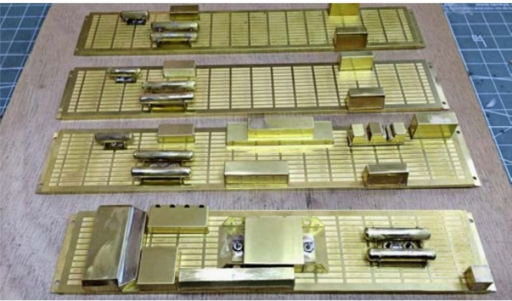
Detailansicht der Konstruktion der Kurzkupplung des Steuerwagens. Das Prinzip kann der Modellbahnnorm NEM 353 entnommen werden.



Eine Ansicht der Konstruktion der Kurzkupplung von oben. Hier sind das Chassis und das Antriebsdrehgestell des Triebwagens ersichtlich.



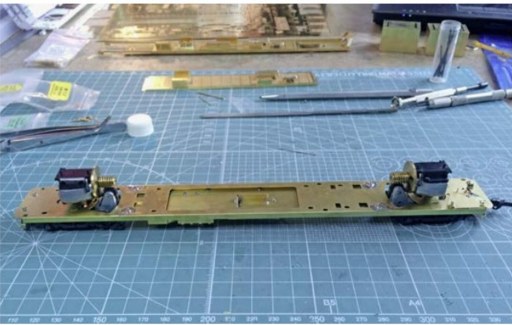
Details für den Wagenboden. Die Kästen und Lufttanks werden nur grob angedeutet. Hier sind die ersten Kästen und Luftbehälter bereit zum Einbau.



Die Kästen sind an der unteren Bodenabdeckung mit Schrauben und Muttern festgeschraubt. Die Abdeckung wird am Bodenblech festgeschraubt.



Die Widerstandsabdeckung und der Kasten bestehen aus zwei Teilen und werden als Ganzes auf dem Dach des Triebwagens festgeschraubt.



Die Drehgestelle stammen von Liliput, die Blenden jedoch von Roco. Sie weisen die markante Sekundärfederung und die typischen Bremsbacken auf.



Der Steuerwagen mit Laufdrehgestellen, welche von einem dänischen Roco-Wagen stammen. Sie müssen etwas angepasst werden.



Die Triebwagenbodengruppe wird neben den Drehgestellen, den Motoren, den Abteiltrennwänden und der Inneneinrichtung auch die Elektronik tragen.



Das Gehäuse des Steuerwagens ist bereits zurechtgebogen. Das Wagendach wird als separates Teil zurechtgebogen und anschließend mit dem Gehäuse verlötet.



Die gebogenen Gehäuse des Zwischenwagens. Man beachte die beiden Versionen mit den Schürzen.



Der Fahrzeugaufbau am Wagenkasten: Der Rahmen und die Spanten sind bereits eingelötet. Die drei «Füllbleche» müssen natürlich später noch entfernt werden.



Der Fahrzeugaufbau am Triebwagen: Die Fronten, die Spanten und der untere Rahmen sind ebenfalls bereits eingelötet. Das Gehäuse ist nun bereit, das Dach zu tragen.



etwas überstehend und werden nach dem Lötén bündig mit der schrägen Seitenwand verschliffen. Wenn alles richtig gemacht wurde, müssen weder stirnseitig noch seitlich Anpassungen vorgenommen werden.

Bei der TPF-Version der Trieb- und Steuerwagen sind die Fahrzeugfronten ins Gehäuseblech integriert. Die Abwicklung davon ist passgenau, sodass sie nach korrekter Biegung exakt die richtige Endform annimmt. Auch hier habe ich im Bereich des Biegeradius die Blechstärke geschwächt, damit die Biegung einfacher gelingt. Bei den Fronten der BLS-Version handelt es sich jeweils um ein einzelnes Blech, das stirnseitig exakt auf die Seitenbleche passt und von innen verlötet wird.

Sinnvollerweise werden die Vorbereitungen für die Stirnbeleuchtung bereits am Rohbau des Wagenkastens getroffen. Dies betrifft die Aufnahme der LED und der Lichtleiter, aber auch die Kanäle und Durchbrüche für die Kabeltrassen.

Vor dem Lackieren musste der Zug im Rohbauzustand erst mal auf seine Funktionstüchtigkeit getestet werden. Er wurde also komplett vormontiert und elektrifiziert. Es zeigte sich, dass sich die Konstruktionen grundsätzlich bewähren. Ich musste lediglich kleine Justierungen und Fehlerbehebungen vornehmen. Dazu gehörte unter anderem, dass abstehende Schraubenköpfe an den Wagenboden die Spurkränze berührten, sobald der Zug eine Wanne in einer Kurve befuhr. Also mussten kurzerhand Senkschrauben statt Zylinderschrauben eingesetzt werden.

Gussteile und übrige Anbauteile

Die Pufferbohlen stellten beim Zusammenbau eine besondere Herausforderung dar. Ursprünglich bestehen sie im Modell aus mehreren kleinsten Teilen. Es versteht sich von selbst, dass das Lötén dieser Teile sehr viel Geduld braucht. Schliesslich besteht immer die Gefahr, dass sich bereits angelötete Teile wieder lösen, wenn ein weiteres Teil angelötet wird. Also habe ich mich dazu entschieden, für die Pufferbohlen auf der Seite zwischen den Wagen Gussteile herstellen zu lassen. Dazu habe ich in traditioneller Weise zunächst ein gelötetes Urmo-

Dachansicht: Das Dach und diverse Teile sind fertig verlötet und verputzt. Die Laufstege und die Widerstandsabdeckung sind erst provisorisch eingesteckt.



Das Gehäuse des Steuerwagens ist gebogen, aber noch nicht verlötet. Die Front der TPF-Endwagen ist in die Seitenwände integriert.



Im Gegensatz zur TPF-Ausführung wird die Front der BLS als separate Baugruppe hergestellt. Sie wird stirnseitig auf den Wagenkasten gelötet.



Es folgen erste erfolgreiche Testfahrten des Pendelzuges im Rohbauzustand auf der Modellbahnanlage des Königer Eisenbahnklubs (KEK).



Die Abreibeschriftbögen für den TPF-Pendelzug liegen zur Verwendung bereit. Es werden schwarz-weiße und rote Beschriftungen benötigt.



Die Beschriftung des Triebwagens ist bereits appliziert.



Die 3-D-gedruckten Einzelsitze der Inneneinrichtung während der Montage.



Fertiger TPF-Steuerwagen: Die runden Scheiben wurden aus klarem Acrylglas hergestellt und in kochendem Wasser in die richtige Form gebogen.

dell hergestellt. Eine spezialisierte Firma hat daraus die Urformen abgenommen und Schleudergussteile in Messing hergestellt. Diese können jeweils als Ganzes am Wagenboden angelötet werden. Die Puffer sind dabei separate Ansteckteile.

Die Grundlagen für weitere Anbauteile wie Dachisolatoren, Lokpfeife, Fahrplanhalter oder Funkantennen bilden einzelne Produkte der Grossserienhersteller. Die Druckluftbehälter habe ich aus Messingrundmaterial hergestellt.

Lackierung und Beschriftung

Nach der erfolgreichen Probefahrt und nachdem sichergestellt wurde, dass keine Löt- oder Schleifarbeiten mehr nötig sind, gehen die Messingteile in die Lackiererei. Da ich selbst über keine Sandstrahlanlage verfüge, habe ich mich dazu entschieden, die Teile mit dem Glasfaserpinsel und mit feinstem Schleifpapier anzuschleifen. Damit werden Korrosion, Fett und andere Rückstände sauber entfernt. Als Grundierung verwendete ich einen Spotfiller

auf Lösungsmittelbasis. Es wurden mehrere Grundierungsschichten angebracht, die immer wieder angeschliffen wurden. Für die einzelnen Farbschichten habe ich wasserlösliche Acrylfarben in Airbrushtechnik aufgebracht. Die Farbkanten habe ich mit scharfkantigem Malerabdeckband realisiert. Da nicht alle Acrylfarben voll deckend sind, musste ich teilweise eine weisse, deckende Zwischenschicht anbringen. Damit lassen sich eine hohe Farbbeinheit und ein guter Kontrast erzielen.





Der Faltenbalg als Übergang zwischen Trieb- und Steuerwagen wurde aus Ersatzteilen der Liliput-Leichtstahlwagen hergestellt. Falls der Triebwagen solo eingesetzt wird, kann der Balg entfernt werden.

Auch bei der Beschriftung handelt es sich um eine Sonderanfertigung. Alle Beschriftungen habe ich zunächst in einem Grafikprogramm aufgrund des Vorbilds als Vektorgrafik gezeichnet. Für die grauen und roten Schriften der TPF wurden jeweils einfarbige Abreibeschriften verwendet. Die mehrfarbigen Piktogramme wurden ebenfalls als Abreibeschriften hergestellt. Dieses Verfahren ist recht aufwendig und kostspielig, erzielt aber sehr gute Ergebnisse. So muss beispielsweise für jede Farbe ein

eigener Film hergestellt werden. Da die Piktogramme bei der BLS standardisiert sind, konnte ich alle Piktogramme für die NINA, den Jumbo und für den RBDe 565 verwenden. Grossflächige Beschriftungen (S-Bahn-Logo usw.) wurden als farbige Nassschiebilder hergestellt.


Inneneinrichtung und Fenster

Bei vielen meiner Modelle stand ich vor dem Problem, geeignete Sitze für die Inneneinrichtung zu finden. Die Grossserienher-

steller sind nicht immer gleich motiviert, solche Teile als Ersatzteile anzubieten. Darum musste das Problem immer wieder von Neuem gelöst werden. So habe ich mich dazu entschieden, Sitze in generischer Ausführung im 3-D-Druck-Verfahren herstellen zu lassen. Ein Modellbahnkollege hat mir dabei geholfen, sie zu zeichnen. Die Sitze können für verschiedenste Fahrzeuge verwendet werden. Sie können individuell auf eine Grundplatte gesteckt werden, die dann als ganzes Bauteil ins Fahrzeug eingebaut werden kann.

Die Fenster werden als Acrylglasbänder von innen mit dem Wagenkasten verklebt. Die geringe Dicke des Seitenwandmaterials lässt diese Baumethode zu. Für die verschiedenen Anwendungen müssen unterschiedlich eingefärbte Acrylgläser eingesetzt werden. Während die Seitenscheiben für die BLS-Ausführung braun getönt sind, ist die Tönung der Seitenscheiben bei der TPF dunkelgrau. Die Scheiben der Führerstände sind jedoch klar durchsichtig.

Modell des RBDe 567-Pendelzuges der TPF

Das unten stehend Bild zeigt das fertige Modell der zweiteiligen Komposition. Nachdem die Funktionstüchtigkeit des Modells des TPF-Pendelzuges vollständig nachgewiesen worden war, habe ich die Zeichnungen für den Bau des BLS-Pendelzuges angepasst. Der Baubericht des BLS-Pendelzuges und die Änderungen gegenüber der TPF-Version stelle ich in einem dritten Teil der Artikelserie vor. 





Einstellungsarbeiten auf der MSA-Anlage, auf der vornehmlich Züge aus Eigenbau mit Holz oder Karton fahren.

Nachwuchs | Modelleisenbahn Sekundarschule Aesch (BL)

Die Schule gibt den Modelleisenbahnern Heimat

In Aesch (BL) gibt es einen Modelleisenbahnklub, der aus einer Projektwoche an der Sekundarschule entstanden ist und diese noch heute im Namen trägt. An der Jahresausstellung des Vereins wurde auch eine Anlage mit langer Familiengeschichte gezeigt.

Von Andreas Tschopp (Text und Bilder)

Ein Modul nach deinen Ideen bauen, deinen eigenen Zug herstellen, Tipps und Tricks für den Modellbau entdecken, Loks und Züge fahren lassen und jährlich eine Ausstellung aufbauen, die Züge steuern und den Besuchern erklären, wie das alles funktioniert und aufgebaut ist.» Mit diesen Worten wirbt die Modelleisenbahn Sekundarschule Aesch (BL) (MSA) auf ihrer Website um Nachwuchs für den Klub, der

seinen Ursprung in einer Schulprojektwoche hat, die der Lehrer Armin Reichmuth 1991 organisierte.

Schüler waren begeistert

«Die Schüler hatten so den Plausch, dass sie weitermachen wollten», erzählt Marcel Häring, Präsident der MSA. Lehrer Reichmuth habe in der Folge bei der Schulleitung erreicht, dass Modelleisenbahnbau in den

Werkunterricht aufgenommen und damit offiziell zum Schulstoff wurde, erinnert sich Häring, der seit der Jugendzeit Modelleisenbahner ist und den Sekundarlehrer ab dem zweiten Kurs im Werkunterricht unterstützt hat. Das war für den gelernten Radioelektriker, der 31 Jahre lang bis zur Pensionierung in einer Bänderfabrik gearbeitet hat und zuvor als Bus- und Lastwagenchauffeur tätig war, gar nicht so ein-

fach. Denn wer damals im Kanton Baselland unterrichten wollte, musste zwingend die Lehrerausbildung haben. Da Häring diese fehlte, hat es einige Überzeugungsarbeit vonseiten des Lehrers und seines Assistenten gebraucht, damit Letzterer sein Engagement in der Freizeit an der Sekundarschule weiterführen konnte.

Verselbstständigung folgt

Nach einigen Jahren des Engagements im Rahmen des Schulunterrichts wollten die Aescher Modelleisenbahnfreunde selbstständig und von der Schule unabhängig werden. Sie gründeten deshalb 2003 einen Verein, um frei zu sein für die Aufnahme weiterer Mitglieder. Der Name der Sekundarschule wurde jedoch in der Vereinsbezeichnung beibehalten, auch nach dem Umzug der Sek in ein anderes Gebäude. Im Schützenmattschulhaus in Aesch werden jetzt Primarschüler unterrichtet. In diesem Schulhaus hat der Verein MSA, der nach Aussage des Präsidenten acht Mitglieder zählt, seine Modelleisenbahnmodule eingelagert. Diese wurden kürzlich zu einer Anlage zusammengebaut, die an der Jahresausstellung zusammen mit weiteren Ausstellern präsentiert wurde (siehe Box).

Hilfe für kleinen Verein

Die Aescher Modelleisenbahner führen die Jahresausstellung seit ihrer Vereinsgründung jeweils Ende Januar durch, zuerst in der Sekundarschule und nun eben in der Turnhalle des Schützenmattschulhauses. Als Mitglied des Vereinskartells in Aesch kann die MSA gemäss Häring die Infrastruktur der Gemeinde einmal pro Jahr kostenlos benützen, allerdings in sehr beschränktem Zeitrahmen. Für die Vorbereitung der Ausstellung am Wochenende stand nur der Freitagabend zur Verfügung. Freunde und Ehemalige sowie die Eltern der Jugendlichen, die im kleinen Verein mit Begeisterung mitmachen, halfen beim Aufbau und Betrieb und ebenso beim Abbau. Dieser musste nach dem Ausstellungsende gleich am Sonntagabend erfolgen, damit die Turnhalle am Montag wieder für die Primarschüler zur Verfügung stand.

Module und Züge bauen

Der Verein Modelleisenbahn Sekundarschule Aesch arbeitet mit dem Modulsystem MAS 60, das für den Betrieb im Zweischienen-Zweileiter-Gleissystem in der Spur H0 adaptiert wird. Dabei werden nicht nur im



Dominierendes Element der Modulanlage ist der Kühlturm mit der Aufschrift «In Revision». Im Hintergrund MSA-Präsident Marcel Häring im Gespräch mit einer Besucherin.



Koni diskutiert mit Jugendlichen die Besonderheiten der Anlage von Matthias und Samuel Hänggi, die von der MSA übernommen wurde.



Marcel Häring, Präsident der Modelleisenbahn Sekundarschule Aesch (rechts), posiert mit Koni (links) und Jugendlichen bei der Matthias-und-Samuel-Hänggi-Bahn.

Modulbau die eigenen Vorstellungen umgesetzt – etwa mit der Erstellung eines Kühlturms auf dem gross die Inschrift «In Revision» prangt –, sondern auch in der Konstruktion der Züge. So verkehren auf

der MSA-Anlage Loks und Wagen, welche aus Holz oder Karton auf der Grundlage von Bastelbögen hergestellt wurden. Neben dieser Gleichstrom-Modulanlage, die ständig weiterentwickelt wird, ist der Verein

MSA neu auch im Besitz einer Anlage mit Wechselstrombetrieb. Es handelt sich dabei um die Matthias-und-Samuel-Hänggi-Bahn (M & SHB), deren Geschichte nachfolgend kurz erzählt wird.



Mit dieser Anschrift zeigt sich der Verein MSA aufnahmebereit für Modelleisenbahnmaterial, das anderswo nicht mehr gebraucht wird. Was alle Vereine benötigen, ist Nachwuchs, der mit Begeisterung eine Modellbahnanlage aufbauen und betreiben hilft.




Die Modelleisenbahn Sekundarschule Aesch hat ihren Ursprung in einer Schulprojektwoche, die der Lehrer Armin Reichmuth 1991 organisierte.

Koni half beim Anlagenbau ...

Namensgeber für die Märklin-H0-Anlage mit Blechgleisen sind die Söhne von Erika Hänggi, die heute in Aesch wohnt und im unweit davon gelegenen Grellingen aufgewachsen ist, und zwar zusammen mit ihrem 14 Jahre älteren Bruder Koni. Der einstige SBB-Angestellte und eingefleischte Fleischmann-Fan wollte sich mit 75 Jahren von seiner in der Wohnung in Luzern aufgebauten Modelleisenbahn in L-Form trennen (in der LOKI 6 | 2018 wurde darüber berichtet). In der Jugendzeit im Baselbiet hat Koni noch mit seiner Wesa-Bahn gespielt. Erika hat ihm als kleines Mädchen dabei zugehört und durfte sogar beim Ein- und Ausladen der Waggons helfen. «Das Geräusch des Zuges hat mich fasziniert», erinnert sich Erika Hänggi an ihre Jugendzeit. Nach ihrer Heirat fand sie auf dem Estrich des Elternhauses ihres Ehemannes eine Modelleisenbahn und nahm diese für ihre zwei Buben zu sich.

... und fand Abnehmer in der MSA

Matthias, geboren 1983, und Samuel mit Jahrgang 1989 haben in der Folge unter Anleitung ihres Onkels Koni die H0-Anlage von Märklin aufgebaut. Diese besteht nur aus Gleisen – einem Doppeloval mit mehreren davon abzweigenden Stumpengleisen – und ist primär für den Rangierbetrieb geeignet. Später kamen auch die Grosskinder bei Erika Hänggi vorbei, um auf der Anlage zu spielen. Koni baute extra noch einen Notsschalter in der Wechselstromanlage ein, damit der zehnjährige Enkel Florian diese gefahrlos bedienen konnte. Wegen des Umzugs in eine neue Wohnung suchte Erika Hänggi dann einen Abnehmer für die Matthias-und-Samuel-Hänggi-Bahn. Dabei war seiner Schwester wiederum Koni behilflich, der in den letzten Jahren regelmässig die MSA-Ausstellung besuchte. So wie er für seine eigene Anlage in L-Form erfolgreich einen Abnehmer fand, gelang es Koni letztlich auch, die M & SHB in neue Hände zu geben: Beim Verein MSA wird die Märklin-Anlage nun in erster Linie in der Nachwuchsausbildung eingesetzt – auch an der Jahresausstellung. 



Übersichtsbilder von der Modulanlage der Modelleisenbahn Sekundarschule Aesch und von einem Stand mit Anlage und Material in kleiner Spurweite.



MSA-Präsident Marcel Häring (links) in angeregter Unterhaltung am Stand des Vereins Pro Birsigthalbahn, die einst von Basel ins Leimental fuhr. Der Verein möchte diese nun als Museumsbahn zu neuem Leben erwecken und durfte an seinem Stand die wohl jüngste Ausstellungsteilnehmerin willkommen heissen.

Rund 750 Personen an der MSA-Ausstellung

Die zweitägige Ausstellung der Modelleisenbahn Sekundarschule Aesch (MSA) im Januar in der Turnhalle des Schützenmattschulhauses besuchten laut MSA-Präsident Marcel Häring rund 750 Personen. Die Zahl ist geschätzt, da die Veranstalter kein Eintrittsgeld verlangten. Zur Deckung der Unkosten wurde ein Imbissstand geführt. Dort wurden 250 Paar Wienerli mit 25 Kilo Kartoffelsalat oder als Hotdog und 16 Kuchen sowie Getränke verkauft, «bis wir nichts mehr übrigen hatten», so Marcel Häring. Die Liste der Aussteller umfasste ne-

ben dem Verein MSA folgende Namen: die Basler Eisenbahn-Amateure (BEA) (www.basler-eisenbahn-amateure.ch), den N-Bahn-Club beider Basel (nbcbb.ch), Erich Iten mit seiner Bahntechnik (www.rail4you.ch), Markus Feigenwinter mit seinem Dampfatelier «am Kilometer 103,455» (echttdampfmodelle.ch), Dölf Reichen mit FRISA-Modellen und Eigenbauten aus Lausen, Freddy Thommen und Kollegen mit Spur-0-Rollmaterial, Hans Stähli aus Erlach, der Modelleisenbahnfahrzeuge aus Graukarton herstellt, sowie Händler und private Anbieter von Eisenbahnmate-

rial wie CometRail aus Laufen, HamWaa aus Pratteln und Didier Steiner aus Schönenwerd. Mit einem Infostand vertreten waren auch die Sektion Nordwestschweiz der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) und der Verein Pro Birsigthalbahn (BTB; www.probirsigthalbahn.ch). Draussen auf dem Sportplatz war zudem Theo Schneider mit seiner Liliput-Dampfbahn mit 5-Zoll-Spurweite an beiden Tagen unterwegs. (atp)

Weitere Infos und Bilder im Internet unter www.msa-aesch.ch.



An der Ausstellung in Aesch vertreten war auch der N-Bahn-Club beider Basel mit seiner Märklin-Anlage mit digitalem Steuerungssystem von Roco. Jugendliche liessen darauf über eine WLAN-Verbindung per Handy die Züge fahren.



Auch die Basler Eisenbahn-Amateure (BEA) hatten einen Stand an der Ausstellung und standen für Auskünfte rund um den Modelleisenbahnbau zur Verfügung.



Eindrücke vom Stand, an dem Freddy Thommen und Kollegen eine Anlage mit Spur-0-Rollmaterial aufgebaut hatten, welche auf grosse Bewunderung stiess.

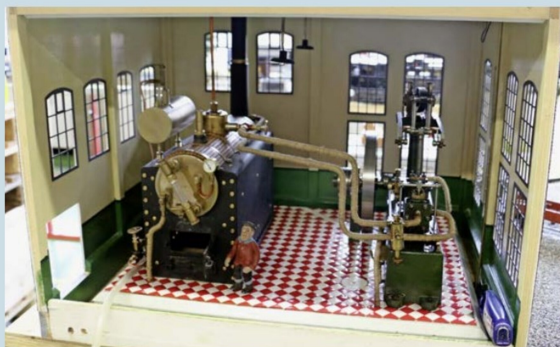




Auch private Händler wie CometRail aus Laufen hatten einen Stand (vorne) an der Ausstellung, ebenso war dahinter die Regionalsektion Nordwestschweiz der Dampfbahn Furka-Bergstrecke präsent.



Ein Besucher interessiert sich an diesem Stand für C-Track, ein Modulsystem aus den Niederlanden, das auf dem C-Gleissystem aus dem Hause Märklin (Trix) basiert.



Einen grossen Platz belegte in der Turnhalle das Dampfatelier «am Kilometer 103,455» von Markus Feigenwinter mit seinen Echtdampfmodellen.

Börse

Börseneintrag aufgeben

Unter 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.



Suchen

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

Z-llm Kaufe Modelleisenbahnen aller Spurweiten. Sammlungen, Restposten, Liquidationen und Occasionen. Schweizweite Abholung und sofortige Barzahlung. Simon Zimmer, 4402 Frenkendorf, Tel. 079 322 68 00 (keine SMS), info@zimmer.ch

N/H0/H0m Suche Spur N, H0 und H0m, auch ganze Sammlungen. Sofortige Abholung und Barzahlung.

Zeno Stirnemann, Hofacherstrasse 1, 8637 Laupen, Tel. 055 534 67 34, Mobile 079 335 20 69, stirnemannz@windowslive.com

H0 Lauer: Trafo UBS 100G, Blockbausteine UBS 10. Bärlöcher Paul, Mühlestrasse 17, 9240 Uzwil, Tel. 071 393 47 40 ab 18 Uhr, paul.baerlocher@gmx.ch

H0 Gesucht: Wir sind H0-US-Modellbahner in Bad Ragaz. Wir suchen einen Kameraden. Es erwartet dich eine grosse Modellbahn-anlage mit Gleich- und Wechselstrom. Melde dich und schau mal vorbei. Tel. 081 302 16 09 oder E-Mail: elmar.hofer@gmx.ch

Verkaufen

N Verkäufe: neuwertige Vitrinenmodelle Fulgurex Ae 6/6 Genf grün, Fr. 3100.-; Lemaco Ae 4/7, Fr. 2950.-. Walther Kurt, Eywald 691, 3154 Rueschegg-Heubach, Tel. 031 738 87 58, margakurtwalther@gmail.com

O Starten Sie in eine faszinierende Facette des Modellbahnhobbys! Wegen «Spurwechsels» verkaufe ich meine Sammlung von US-Modellen: ca. 20 Dieselloks (analog) und 80 Güter- und Personenwagen. Vor allem Modelle der BN, SF und BNSF, «Modern Era» (Vorbild 80er- und 90er- Jahre). 1-a-Zustand, nur probegelaufen. Bei Gesamtabnahme günstig abzugeben. Liste verlangen unter felix.engeler@bluewin.ch oder Tel. 056 670 91 40

Spur 0 Hermann-Loks und -Wagen. Tel. 044 844 59 59

Verschiedenes

Mit Volldampf in romantische Ostertage Carfahrt und Dampfzüge im Harz. Verlangen Sie das Detailprogramm. Huber Andreas, Kirchweg 6, 8213 Neunkirch, Tel. 079 840 46 98, steamandcoach@bluewin.ch

Suche: Original-Arnold-Schienenmägelen, Artikel 1910 (in Plastikschächtelchen). Roland Stubi, 8810 Horgen, rost41@bluewin.ch

Zu verkaufen:

2 Originallithografien von Theo Muyr «Dampflok B 3/4» und «Gotthardlok Be 4/6», beide Bilder Nummer 59, gerahmt. Tel. 044 844 59 59



Verkaufe: Vitrine Nussbaum mit Spiegelwand B 140 cm, H 110 cm, T 15 cm. 10 Glastabiere. Fr. 350.-.

Walther Kurt, Eywald 691, 3154 Rueschegg-Heubach, Tel. 031 738 87 58, margakurtwalther@gmail.com

Übernehmer gesucht

Eigentlich will ich meine kurze Restlebenszeit nicht mit dem Rückbau meiner mittelgrossen, volligitalen N-Bahn-Anlage verbringen, sondern die Zeit und das Aufgebaute noch geniessen. Ich suche einen Übernehmer, der in Eigenleistung den Rückbau und den Abtransport sicherstellt. Preis nach Vereinbarung und Würdigung der Eigenleistung sowie des übernommenen Inventars. Persönliche «Rückbau-Instruktion» fast jederzeit möglich. Standort: Nähe Liestal. Ich freue mich auf Ihr Echo!

Umfassende Dokumentation anfordern unter bim2fm@bluewin.ch.

Insertionsschluss für Börseninserate in der LOKI 5 | 2019: Mittwoch, 3. April 2019



info@modelbex.com

Modelbex
Bien plus qu'un modèle

SBB Re 4/4 IV

Jetzt bestellen ! SPUR I: 1/32

Modell aus Messing und Edelstahl, ESU XL 4.0 Loksound Decoder, Mindestradius 1020mm

CHF 3'950.-

Verkauf auf www.modelbex.com

MODELBOX T +41 24 463 02 50 Rte Gribannaz 19 CH-1880 BEX

Medientipps



Bahn-Jahrbuch Schweiz

Bereits zum 28. Mal erscheint beim Zürcher Oberländer Verlag Edition Lan das bekannte Bahn-Jahrbuch Schweiz. Unter der Leitung von Ronald Gohl, Werner Nef, Jean-Pierre Baebi und Olivier Tanner ist wieder eine abwechslungsreiche Ausgabe entstanden. Auf 160 Seiten eröffnet sich ein bunter Mix an Themen aus Vorbild und Modell wie auch aus Alt und Neu. Von den Themen neueren Datums stechen die Artikel «Ausbauschnitt 2030/35» und «Ost-West-Tangente» hervor, welche teilweise weit in die Zukunft blicken lassen. Wer es lieber nostalgischer mag, dem seien die Artikel über die Schynige-Platte-Bahn mit ihrem Dampfbetrieb oder das spannende Thema «150 Jahre Trajektverkehr», der Fährverkehr auf dem Bodensee, zu empfehlen. Natürlich werden brandaktuelle Themen wie das 100-Jahr-Jubiläum des Krokodils auch mit einem spannenden Beitrag behandelt.

Am Ende des Bahn-Jahrbuchs Schweiz 2019 werden Themen rund um die Modelleisenbahn behandelt. Dabei stechen die Artikel «Eröffnet: Smilestones» und «Modellbahn-Treff» besonders hervor. Bei Letzterem gewährt das Autorenteam dem Leser einen interessanten Einblick in eine Nachwuchsförderung der Modelleisenbahn im Zürcher Oberland.

Unser Fazit: Mit dem Bahn-Jahrbuch Schweiz 2019 werden wiederum spannende Themen aus der Welt der Eisenbahn auf eine interessante Art weitervermittelt. HRo

Bahn-Jahrbuch Schweiz 2019, 1. Auflage, 2019, gebunden, 160 Seiten, 16,5 × 23,5 cm, über 160 Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos, ISBN 978-3-906909-26-4, Verlag Edition Lan, www.editionlan.ch

Preis: CHF 34.90



Die Gotthardbahn

Ein weiteres Buch über die Gotthardbahn?, wird sich der eifrige Bahnbücherleser fragen. Das mag stimmen, allerdings muss man bei diesem Buch einen wichtigen Hinweis vorausschicken: Es handelt sich für einmal um ein Werk, welches die Thematik Gotthardbahn aus der Sicht vom Süden her behandelt und nicht vom Norden.

Klar werden auch in diesem Buch der Geschichte der ersten Saumpfade und dem Bau der Fahrstrassen ab 1803 entsprechende Kapitel gewidmet. Aber auch der Zwiespalt zwischen Handwerk und Tourismus kommt nicht zu kurz. Nach den Erläuterungen über die wichtigsten Bahnhöfe der Strecke folgen alsbald Abhandlungen über die nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehre. Dabei wird auch der Hafen von Genua abgehandelt, ein für die Gotthardbahn sehr wichtiger Dreh- und Angelpunkt. Spannend sind auch die Exkurse über die weiteren Bahnen und Strassenbahnen im Tessin, welche in indirekter Abhängigkeit zur Gotthardbahn stehen. Abgeschlossen wird das Buch mit Überlegungen von Remigio Ratti, der gedanklich weit in die Zukunft blicken lässt.

Mit dem Buch «Die Gotthardbahn» erhält der interessierte Leser zwar ein weiteres Gotthardbahnbuch, jedoch zeigen sich durch den Wechsel der Perspektive darin teilweise neue und unbekannte Ansätze über den «heiligen Berg» der SBB. HRo

Die Gotthardbahn, Adriano Cavadini, Sergio Michels, Fabrizio Visconti, 1. Auflage, 2018, gebunden, 264 Seiten, 24,5 × 28,8 cm, unzählige Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos, ISBN 978-3-906055-90-9, AS-Verlag, www.asverlag-lesestoff.ch

Preis: CHF 78.00



Die Bündner Kulturbahn

«Die Bündner Kulturbahn», das Magazin, welches von historic RhB jährlich herausgegeben wird, hat sich zum festen Bestandteil der Bündner Bahnkultur entwickelt. Mit Bängen wird die Ausgabe jeden Frühling erwartet. Kein Wunder, werden doch auf den 68 Seiten nicht lediglich die vergangenen, aktuellen und künftigen Arbeiten der Bündner Bahnvereine präsentiert, sondern auch noch bahngeschichtliche Fakten in Form von gut gestalteten Beiträgen vermittelt. Der Leser wird mit zahlreichen neuen Erkenntnissen eingedeckt. Dieses Jahr liegt der Schwerpunkt bei den «1000 Brücken». Ein schöner Bogen über die zahlreichen Brückenvarianten und -formen aus dem Bündnerland, welcher ganz neue Ansichten eines eher passiven Themas zeigt.

Auch gehören Themen wie die Sammelaktion der Rhätia in das Magazin. Dabei wird aufgezeigt, was es mit dieser Sammelaktion auf sich hat und wie wichtig sie für die Verkehrsgeschichte Graubündens ist.

Aus aktuellem Anlass hat Christoph Benz die Geschichte der BB81, welche heute bei der Museumsbahn Blonay-Chamby betriebsfähig erhalten ist, minutiös aufgearbeitet und dabei einen spannenden Beitrag über diesen Einzelgänger geliefert. Der letzte Teil des Magazins widmet sich voll und ganz dem vorbildlichen Schaffen der Bündner Bahnvereine.

Kurzum: Wer sich für die RhB interessiert, kommt um dieses Magazin nicht herum. HRo

Die Bündner Kulturbahn 2019, Geni Rohrer/historic RhB, 16. Jahrgang, 1. Auflage, 2019, geheftet, 68 Seiten, 21,0 × 29,7 cm, unzählige Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos, div. Skizzen, A3-Poster in der Heftmitte, Dachverband historic RhB, www.historic-rhb.ch

Preis: CHF 10.00

News

Der April-Zug auf dem Kaeserberg

Ein Albula-Schnellzug im Jahr 1999

Foto: CFK



In der Vorsaison 1999 verkehren die Albula-Züge mit der Stammkomposition, was das Mitnehmen von Eilgütern erlaubt. Am Kaeserberg zeigt sich ein solcher Zug, wie er 1999 im Einsatz war. Die drei Kühlwagen an der Spitze transportieren Lebensmittel für drei Verteilketten mit Niederlassungen im Engadin: Coop, Volg und Primo (seit 2005 Teil von Volg). Am Schluss ergänzen zwei Speisewagen die Komposition. Sie sind für eine geschlossene Gesellschaft bestimmt, was nur ausserhalb der im Fahrplan veröffentlichten Verkehrsperioden möglich ist. Mit 40 Achsen ist die Ge 4/4 III 649 «Lavin» von 1994 auf den 35‰-Rampen der Albula-Strecke nicht ausgelastet. Sie kann 290 Tonnen mit 60 km/h bergwärts ziehen. CFK

Ge 4/4 III, 3,2 MW, 62 t; Last: 40 Achsen, 228 Plätze, 241 t, V/max 90 km/h.

Tage der offenen Tür beim eao – 6./7. April 2019

Der eao feiert Geburtstag. Feiern Sie mit!

1980 suchte ich in Oberengstringen einen Raum mit einer Fläche von bis zu 200 m². Mein Ziel war die Erstellung einer grosszügigen Modelleisenbahnanlage, welche niemand zu Hause realisieren konnte. Der Verein Eisenbahn-Amateure (eao) wurde am 12. April 1984 gegründet, mit sechs Oberengstringern als ersten Mitgliedern. Während Jahren bauten sie ihre Modellanlage zu einem kleinen Prunkstück aus. Zwischenzeitlich ist der Klub ganz schön gewachsen. Heute zählt er 80 Mitglieder.

In diesem Jubiläumsjahr öffnen die Mitglieder des eao ihren Klubraum am Samstag, 6., und Sonntag, 7. April, und zeigen ihre im Bau befindliche Grossanlage in Betrieb mit der MpC-Steuerung in Spur H0. Die Klubanlage im Dachgeschoss des Schulhauses Rebberg punktet mit Neuheiten und überarbeiteter Landschaft auf einer Fläche von rund 100 m². In Betrieb werden auf-



Foto: Slg, LOKI

sehererregende Zugskompositionen stehen wie ein interessanter Intercity bestehend aus DB- und SBB-Fahrzeugen als Serie-0-Modell von Hui Modellbau, ein nachgebauter original Knie-Zug mit über 5 m Länge anlässlich des Jubiläums «100 Jahre Circus Knie» und natürlich weitere nationale und internationale Personen- und Güterzüge. Für das kulinarische Wohl sorgt ein kleines Beizli im Erdgeschoss. eao

Samstag, 6. April 2019 10.00 bis 18.00 Uhr
Sonntag, 7. April 2019 10.00 bis 17.00 Uhr

Rütihofstrasse 4
8102 Oberengstringen
Dachgeschoss des Schulhauses Rebberg

Weitere Infos unter www.eaoe.ch

Anlässlich des Jubiläums sorgen die eao-Mitglieder für einen spannenden Betrieb auf der Anlage.

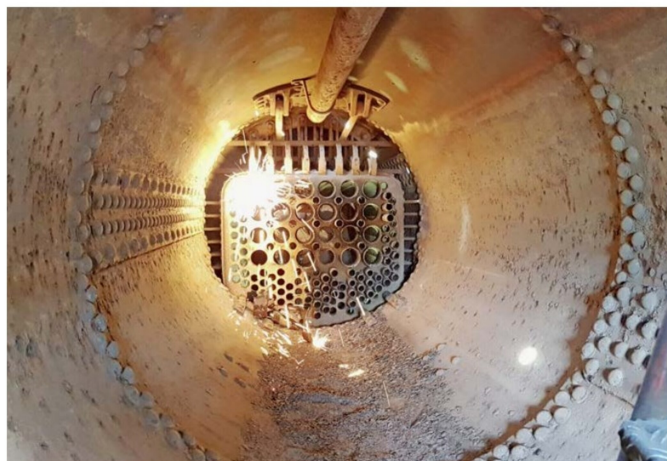
Übernahme und Revision der A 3/5 705 durch den VDZ

Neue Zukunft für die Schienenkönigin

Foto: VDZ



Anlässlich der Revision der A 3/5 705 wird die Lok komplett zerlegt, hier die innere Steuerung.



Viel Arbeit beim Ersatz aller Rauch- und Siederohre sowie sämtlicher 156 Deckenstehbolzen.

Mit der durch SBB Historic beschlossenen Reduktion der betriebsfähigen Fahrzeuge auf eine Kernflotte schied die letzte Schweizer Schnellzugsdampflok, die A 3/5 705, aus dem Bestand der betriebsfähig zu erhaltenen Fahrzeuge aus. Damit die Lokomotive trotzdem weiterhin betriebsfähig der Öffentlichkeit präsentiert werden kann, wurde sie dem Verein Dampfgruppe Zürich (VDZ) per 1. Januar 2018 als Dauerleihgabe übergeben.

Die Maschine ist nach dem Bahnparkfest 2018 aufgrund anstehender Revisionsarbeiten ausser Betrieb genommen worden. Während der darauffolgenden Monate wurde der Dampfkessel so weit demontiert und vorbereitet, um mit dem Kesselsinspektor den Umfang der weiteren Revisionsarbeiten absprechen zu können. Die ausgeführte Bestandsaufnahme hat ergeben, dass nebst dem Ersatz aller Rauch- und Siederohre auch ein Ersatz sämtlicher 156 Deckenstehbolzen und eine komplette Revision des Überhitzers notwendig sind.

Die Arbeiten wurden im Anschluss sofort aufgenommen und schreiten gut voran. Ebenso werden verschiedene Arbeiten und Kontrollen am Fahrwerk, an der Dampfmaschine und am Tender ausgeführt. Bis zum jetzigen Zeitpunkt wurden bereits weit über 1000 Mannstunden aufgewendet. All diese Arbeiten haben das Ziel, die letzte Schweizer Schnellzugsdampflokomotive möglichst zeitnah und für lange Zeit wieder in betriebsfähigem Zustand der Öffentlichkeit präsentieren zu können.

Die veranschlagten Kosten für die geplanten Revisionsarbeiten belaufen sich auf rund 120 000 Franken. Der Verein Dampfgruppe Zürich ist daher nun auf der Suche nach finanzieller Unterstützung und dankbar um jede Spende, welche es ermöglicht, die Arbeiten voranzutreiben. VDZ

Spendenkonto: Postkonto 85-476051-6,
Vermerk A 3/5 705
Zugunsten: Verein Dampfgruppe Zürich,
Beatenweg 8, 8600 Dübendorf

Der aktuelle Zwischenstand der Arbeiten kann übrigens im Rahmen des Bahnparkfestes Brugg vom 25. und 26. Mai 2019 besichtigt werden.

Lesetipp:

Nach wie vor im LOKI-Shop erhältlich sind die beiden LOKI-Spezial über die A 3/5:

LOKI-Spezial Nr. 33: Dampfloks A 3/5 (Teil 1)
LOKI-Spezial Nr. 37: Dampfloks A 3/5 (Teil 2)

Einfach online bestellen unter www.loki.ch

Auf den Spuren einer Jubilarin in Schlieren



Gleisreste verschiedener Spurweiten zeugen vom breiten Fahrzeugsortiment der SWS.

Die Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren (SWS), im Volksmund WAGI genannt, ist vor 120 Jahren gegründet worden. Aus diesem Anlass besuchte die Schweizerische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (SGEG) im Rahmen ihrer Generalversammlung 2019 den Verein Historic Schlieren. Dieser setzt sich für das historische Erbe der 1985 geschlossenen



Im WAGI-Museum verdeutlicht ein Modell die Grösse des ehemaligen SWS-Areals.

SWS ein. Auf einem Rundgang mit ehemaligen Mitarbeitenden über das weitläufige frühere SWS-Gelände gab es zahlreiche Spuren zu entdecken. Im Pförtnerhaus werden heute Haare geschnitten. In einzelne erhaltene Werksgebäude sind Gewerbetriebe eingezogen. Davor zeugen Gleisreste diverser Spurweiten von der einst breiten SWS-Produktpalette an Schienenfahrzeugen für Bahnen im In- und Ausland. Der Eingang zur WAGI-Beiz führt durch einen Sputnik. Ebenso erinnern die Wagistrasse und das Wagi-Shopping noch an die SWS. Im WAGI-Museum verdeutlicht ein Modell mit Fahrzeugen in der Spur N die Dimensionen des ehemaligen SWS-Areals von rund eineinhalb Quadratkilometern Fläche. Mit einer Präsentation von SWS-Fahrzeug-

bildern aus dem SGEG-Archiv fand die Spurensuche ihren Abschluss. Zwischen dem 30. August und dem 8. September 2019 wird das WAGI-Jubiläum im Rahmen des Stadtfestes Schlieren gefeiert. Dabei werden einige SWS-Fahrzeuge zu sehen sein. Unter anderem sind Rundfahrten mit historischen SBB-Personenwagen sowie eine Tramparade mit Fahrzeugen aus dem Tramuseum Zürich geplant. ¹

Weiterführende Informationen zum WAGI-Museum und zum Jubiläumsfest finden sich unter: www.wagimuseum.ch Wer Interesse an der SGEG hat oder auch einmal an einer Exkursion teilnehmen möchte, der kann sich hier informieren: www.sgeg.ch – www.facebook.com/sgeg.ch

Fotos: Fabian Jeker

Raimund Walliser, ein aussergewöhnlicher Spur-0-Modellbauer, wurde am 23. Februar 90!

Unzählige Lokomotiven sowie Trieb-, Personen- und Güterwagen sind während seiner Modellbautätigkeit entstanden. Auch hat er praktisch alle Güterwagen-Bausätze des «Wiler-Klubs» gebaut. Weit über 50 Modelle hat er erstellt. Raimund Walliser hat als selbstständiger Käser als Ausgleich zu seiner strengen Arbeit die Modelle zwischen durch hergestellt, musste doch die Milch jeweils morgens und abends von «seinen» Bauern entgegengenommen und verarbeitet werden. Zudem wurde im Dachgeschoss seiner Käserei eine grosse Spur-0-Anlage aufgebaut. Eine Gruppe von Modellbauern unterstützte ihn bei seinen Projekten. Raimund blieb aber immer die treibende Kraft. Nach seiner Pensionierung musste die Anlage jedoch abgebaut werden. Heute kön-

nen noch Teile davon beim Modell-Eisenbahn-Club Einsiedeln (MECE) bewundert werden.

Legendar sind die regelmässigen Treffen der Spur-0-Grössen auf seiner Anlage in Erlen. Unvergessen die obligaten Schwarzwäldertorten von seiner Frau Lisbeth, welche ihn stets in seinem Hobby unterstützte. Der dabei in grossen Mengen verwendete Schlagrahm sei bis heute unerreicht lecker gewesen. Seine Verbundenheit zur Eisenbahnszene zeigte sich auch in seinen Vereinstätigkeiten, war er doch schon bei der legendären «Sprüngli-Ausstellung» des Modelleisenbahnclubs Horgen mit dabei. Beim Modelleisenbahnklub Wil macht er seit 60 Jahren und beim MECE seit rund 15 Jahren mit. Als aktives Mitglied lässt

er praktisch keinen Arbeitsdienstag aus. Die grosse Spur-0/0m/0e-Anlage ist stark durch ihn geprägt worden.

Raimund, wir, die Mitglieder des MECE, wünschen dir alles Gute zum 90. Wir freuen uns auf jeden Höck mit dir, schätzen dein Fachwissen, dein grosses Gedächtnis und insbesondere deinen Schalk!

Nun hat Raimund letztes Jahr noch «surfen» gelernt... Natürlich auf seinem I-Pad. Internet und E-Mail sind für ihn mittlerweile «alltäglich». Dies sehr zu unserem Vergnügen, kocht er doch an den Arbeits-Höcks jeweils ein Mittagmenü, notabene aus dem Internet geladen. Damit zeigst du uns, dass harte Arbeit, hochstehender Modellbau und (kulinarisches) Vergnügen sich nicht widersprechen müssen.

2. American Rail Convention in Derendingen am 13. und 14. April 2019

US-Bahnatmosphäre im Kleinformat

Wir sind eine Plattform für amerikanische Modellbahnanlagen, Dioramen, Workshops und Verkaufsstände im Mittelland. Mit dem Ende der sich wiederholenden tollen Ausstellung in Adliswil, die von Werner Meer organisiert wurde und jeweils bis zu 5000 Besucher anzog, sind im Allgemeinen die Plattformen für US-Anlagen in der Schweiz verschwunden.

Interessieren Sie sich für Modellbahnen, im Speziellen für amerikanische, so heissen wir Sie herzlich willkommen an der 2. American Rail Convention in Derendingen. Hier erleben Sie hautnah amerikanische Bahnatmosphäre im Kleinformat. Wobei das Kleinformat zum Teil schon rechte Ausmasse annehmen kann. Wollen Sie Inputs für die Gestaltung einer Anlage oder eines Dioramas, so beachten Sie die Workshoptische.

Da lassen sich die Künstler in die Karten schauen und geben Ihnen wertvolle Tipps. Ebenfalls sind Händler vor Ort.

Wann und wo findet der Event statt?

Samstag/Sonntag, 13. und 14. April 2019,
Badstrasse 2
4552 Derendingen

Was wird geboten?

Modellbahnanlagen, -dioramen, -workshops, Filme
Mit dabei und erwünscht: nebst den USA auch Südamerika und Kanada

Restaurant (US-Food) und Café im Foyer, gemeinsames Nachtessen, Ort im Convention-Saal wird noch bekanntgegeben.

Eintritt Besucher

Fr. 8.-/Tag
Für Kinder bis 16 Jahre gratis

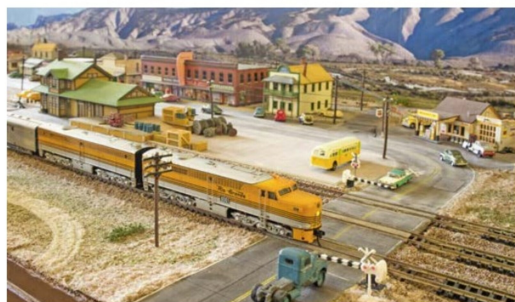
Öffnungszeiten

Samstag, 13. April 2019:
11.00 bis 18.00 Uhr (Besucher)
Sonntag, 14. April 2019:
10.00 bis 16.00 Uhr (Besucher)

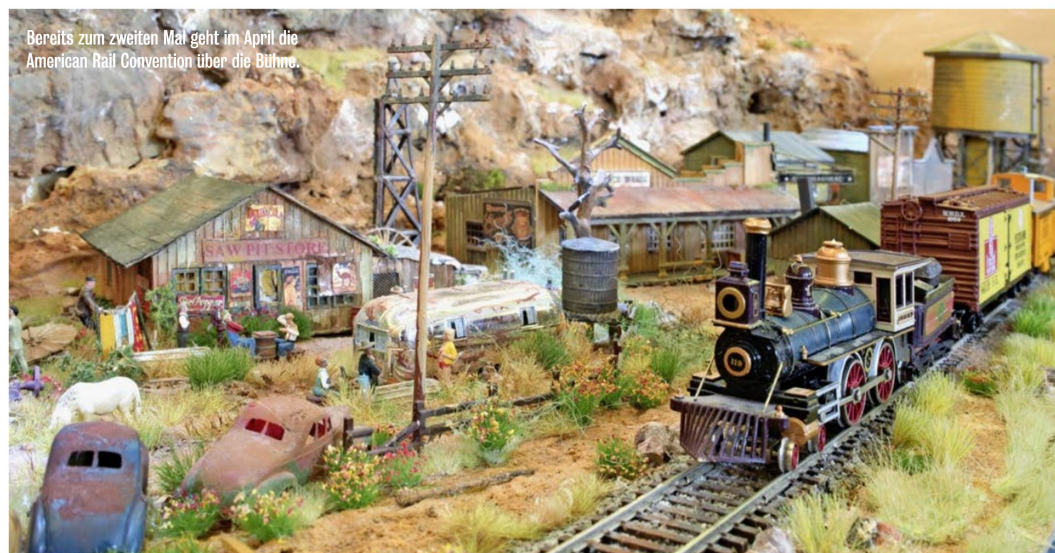
Zeiten für den Transport in den Saal und das Aufstellen der Anlagen

Freitag den ganzen Tag ab 10.00 Uhr
Samstag ab 8.00 bis 11.00 Uhr. Achtung, um 11.00 Uhr werden die Gäste eingelassen, und es sollte dann alles ready sein.

www.choprail.ch



Fotos: Kim Nipkow



Bereits zum zweiten Mal geht im April die American Rail Convention über die Bühne.

Veranstaltungen

Bistro Soleure **Regionalverkehr Bern–Solothurn** | 3. April bis 19. Juni, jeweils ab 19.35 Uhr | 3000 Bern
13 Fahrten vom 3. April bis 19. Juni mit 4-Gang-Gourmetmenü im Regelzug. www.rbs.ch/BistroSoleure

Spuk im Lokdepot **Ensemble Lokdepot** | 3.–6./10.–13./17./18./24.–27. April | 3400 Burgdorf, Depot der BLS-Stiftung
Theaterproduktion im Depot der BLS-Stiftung mit Besichtigung des Depots ab 19.00 Uhr. Reservation obligatorisch. www.tipo.ch

Hochwertige Modelle **Stiftung Eisenbahnsammlung Uster** | 6. April, 14.00–17.00 Uhr | 8610 Uster, Lokremise beim Bahnhof
Die Anlagen der Spurweiten I, 0 und 0m sind in Betrieb. Infos unter Tel. 079 673 60 65. www.eisenbahnsammlung.ch

Börse in Brugg **12. Modelleisenbahn-Börse** | 6. April, 10.00–15.00 Uhr | 2555 Brugg (BE), Restaurant Bahnhof
Ausgestellt werden Eisenbahnen, Literatur, Diverses. Weitere Informationen unter Tel. 032 373 11 37. restbahnhoefli@bluewin.ch

Andampfen am Rhein **Ysebähnli am Rhy** | 6. April, 11.00–17.00 Uhr | 4133 Pratteln, Rheinstrasse 28
Saisonstart auf der Parkbahn «Ysebähnli am Rhy». Weitere Infos unter: www.ysebaehnl-am-rhy.ch

Jubiläum beim eao **Eisenbahn-Amateure Oberengstringen (eao)** | 6./7. April, jeweils ab 10.00 Uhr | 8102 Oberengstringen, Rütihofstrasse 4
Im Jubiläumsjahr öffnet der eao seinen Klubraum und zeigt seine H0-Grossanlage mit speziellen Zugskompositionen. www.eaoe.ch

Sonntags-Apéro **Modelleisenbahn-Club Olten (MECO)** | 7. April, 10.00–12.00 Uhr | 4600 Olten, Industriestrasse 41
Sonntags-Apéro und Fahrbetrieb gemäss Spezialprogramm mit dem Thema «SBB Re 460 und BLS Re 465». www.meco-olten.ch

Ouverture publique **Club Romand de modélisme ferroviaire** | 10 avril, 16h00 à 19h00 | 1037 Etagnières, 5 chemin de l'Étang
Tout le monde a donc la possibilité de nous rendre visite et de découvrir ou redécouvrir nos réseaux en activité. www.cr2m.ch

Saisoneroöffnung in Brugg **Stiftung Bahnpark Brugg** | 13. April, 13.00–17.00 Uhr | 5200 Brugg, Unterwerkstrasse 11
Saisoneroöffnung im Bahnpark Brugg mit Führungen, Kaffeestube, Modellbahnboerse, Schienenvelofahrten. www.bahnpark-brugg.ch

Besichtigung **Bunkerstore** | 13. April, 10.00–16.00 Uhr | 6021 Emmenbrücke, Fadenstrasse 20, Bau 724
Eine Märklin-Modelleisenbahnanlage in Spur H0 ist zu besichtigen. www.bunkerstore.ch

Saisoneroöffnung der DBA **Dampfbahn Aaretal (DBA)** | 13./14./22./27./28. April, 13.30–17.30 Uhr | 3110 Münsingen, Psychiatriezentrum
Öffentliche Fahrten im Parkareal des PZM. Wagen für Rollstuhlfahrer/innen vorhanden. www.dampfbahn-aaretal.ch

Nostalgie und Erlebnis **Genossenschaft Museumsbahn Emmental** | 14. April, ab 10.20 Uhr | Sumiswald-Grünen–Huttwil–Sumiswald-Grünen
Museumsbahnfahrten auf der Emmentalbahn mit historischen Elektrotraktionen. www.emmentalbahn.ch

Dampf in Minusio **Associazione Ticinese Amici della Ferrovia** | 14./21. April, 14.30–17.30 Uhr | 6648 Minusio, Mappo
Öffentliche Fahrten in Minusio. Findet nur bei schönem Wetter statt. 14. April «slowUp» ab 9.30 Uhr. www.ataf.ch

Saisoneroöffnung **Liliput Bahn – Verein Stein am Rhein** | 19./21./22./24./27./28. April, 11.00–17.00 Uhr | 8260 Stein a R., Stadtpark Schiffflände
Elektro- und Dampfbetrieb mit Personenbeförderung, ein Spass für Gross und Klein. Bei trockener Witterung. www.steinerliliputbahn.ch

Osterhasenfahrt **Tram Museum Zürich** | 22. April | 8008 Zürich
Die etwas andere Sonderfahrt am Ostermontag im Raum Zürich. www.tram-museum.ch

Frühlingsfahrt Gotthard–Tessin **Eurovapor** | 27. April, ab 7.30 Uhr | Ab Sulgen, Basel und Feldkirch
Gotthardspektakel mit Doppeltraktion Ae 6/6 und ÖBB 1020.042. Ab Airolo zusätzlich mit der Dampflok 50 3673. www.eurovapor.ch

Markus' Eisenbahn-Welt **Modelleisenbahnsammlung** | 27. April, 13.45–16.00 Uhr | 9107 Urnäsch, Zürchersmühle 1007
In acht Vitrinen sind über 1500 Eisenbahnmodelle ausgestellt. Weitere Infos unter: www.markus-eisenbahnwelt.ch

Bümplizer Modellbahn- und Spielzeugboerse **Messerli Bahnen** | 27. April, 9.30–16.30 Uhr | 3018 Bern Bümpliz, Brünnenstr. 118
Es werden Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Modellautos, Blechspielzeuge, Literatur und Zubehör angeboten. www.messerli-bahnen.ch

25 Jahre Wagenwerkstatt Aarau **VFB-Sektion Aargau** | 27./28. April, jeweils ab 10.00 Uhr | 5000 Aarau, Rohrerstrasse 118
25-Jahr-Jubiläum der Wagenwerkstatt Aarau, in der historische Personenwagen für die DFB revidiert werden. www.vfb-aargau.ch

Betriebstag der Museumslinie 21 **Tram-Museum Zürich** | 27./28. April, ab 12.36 Uhr | 8008 Zürich, Tram-Museum Burgwies
Die Museumslinie 21 wird vom TMZ betrieben und ist sicher die schönste Tramlinie von Zürich. www.tram-museum.ch

Börse in Wil **Modelleisenbahn- und Spielzeuggörse** | 28. April, 10.00–15.00 Uhr | 9500 Wil (SG), Bahnhofplatz, Stadtsaal
Eisenbahnen, Autos, Baumaschinen, Lkw, Fliegerei und altes Spielzeug. Weitere Infos unter 079 673 17 72. luethi.joerg@bluewin.ch

Öffentliche Besichtigung **Modelleisenbahnclub Kirchmättli Horw** | 29. April, 18.00–19.15 Uhr | 6048 Horw, Kantonsstrasse 71
Wir bauen auf über 500 m² die grösste Echtzeit-Modelleisenbahnanlage der Schweiz. Spur H0 und H0m. www.modelleisenbahnclub.ch

Tinfields **Spur-0-Anlage im Herzen der Schweiz** | Ganzjährig, nur auf Voranmeldung | Im Herzen der Schweiz
Analoge Modelleisenbahn mit langen Fahrstrecken und viel Betrieb. www.tinfields.ch

Spielzeug-Eisenbahnen **Technorama** | Täglich, 10.00–17.00 Uhr | 8404 Winterthur, Technoramastrasse 1
Ausstellung mit erweitertem Spektrum an Tinplate-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, Industriepark 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 herzhaft 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 Kaesenberg** | Mehrmals monatlich, Agenda im Web | 1763 Granges-Paccot bei Fribourg
Eisenbahn-Schauanlage auf 610 m² mit herrlichem Schweizer Motiv. www.kaesenberg.ch

Anlage im Oberland **Modellbahn Meiringen** | Jeden Sonntag, 14.15–17.00 Uhr | 3860 Meiringen, Zeughausstrasse 19e
Besichtigung der inzwischen 125 m² grossen Spur-0m-Anlage. www.modellbahn-meiringen.ch

Für die Richtigkeit der Angaben übernimmt die LOKI keine Gewähr.

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungsmeldungen für die **Ausgabe LOKI 5 | 2019 bis spätestens 3. April 2019** per Mail an veranstaltungen@loki.ch.

Vom Stafettenstab bis zum European Train Control System

Die Sicherungsanlagen der Schweiz

Von Hans Roth

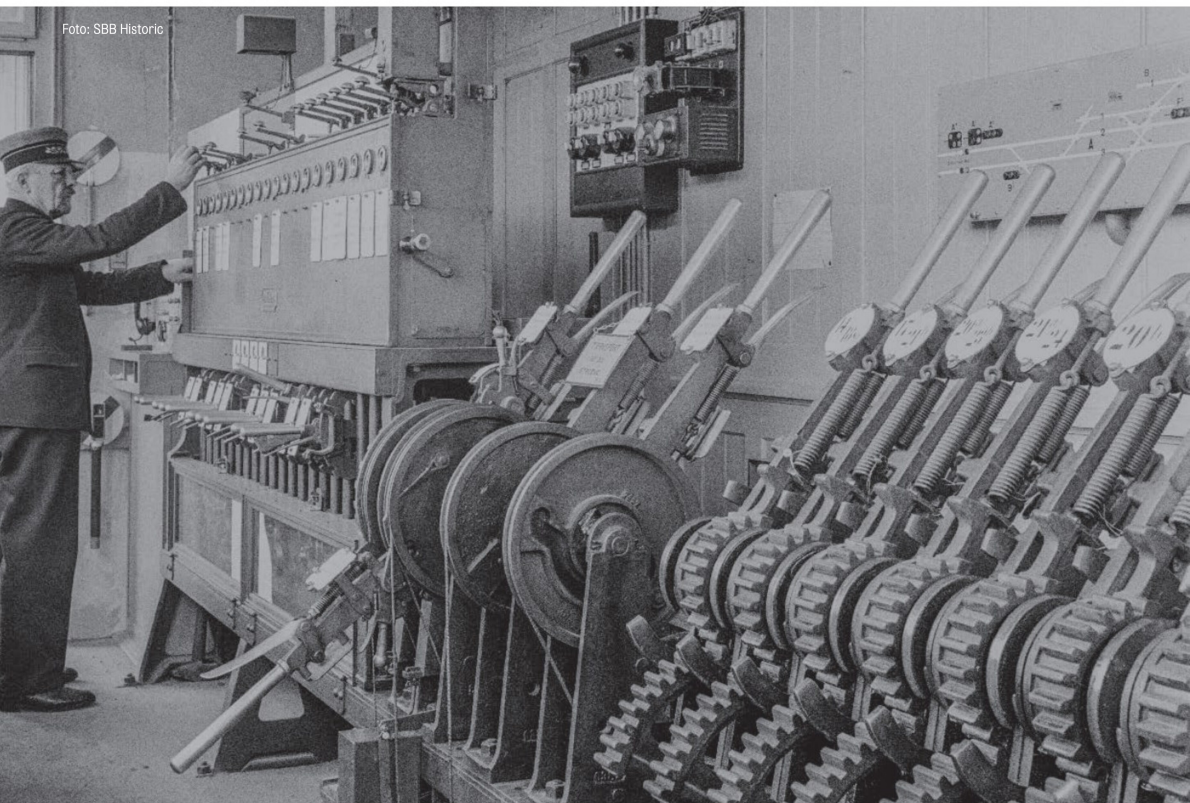
Das Eisenbahnzeitalter begann bescheiden. Den ersten Zügen ritt in England ein Wärter voraus, um sicherzustellen, dass dem Zug nichts im Wege stand. Bald mussten auch zusätzliche Signale von Hand oder mit anderen einfachen Mitteln eingesetzt werden, um für das schwer zu bremsende moderne Verkehrsmittel eine einigermaßen hohe Sicherheit zu garantieren. Bei der Spanisch-Brötli-Bahn kündigte eine Wärterkette die Ankunft eines Zuges mit dem Ruffhorn an. Damit forderte sie die

Wärter auf, die zahlreichen Bahnübergänge zu schliessen. Dieses umständliche Meldeverfahren wurde dann 1855 durch den Morselegrafen verbessert. Die Streckenposten kamen erst ab 1876 in den Genuss des elektrischen Stroms. Läutwerke kündigten ab 1876 auf den Strecken nach Oerlikon, Altstetten und Enge die Abfahrt der Züge im Hauptbahnhof Zürich an.

Um die Sicherheit im Zugverkehr weiter zu erhöhen, mussten schon früh die Weichen von zentralen Stellen aus bedient und

die Fahrwege gesichert werden. Dies war die Geburtsstunde der Stellwerke, die bald zum Herzstück eines Bahnhofs und zum Inbegriff der Sicherheit im Eisenbahnverkehr wurden. Aber die Entwicklung blieb nicht stehen. Das erste elektropneumatische Stellwerk, das den Namen «elektrisch» einigermaßen verdiente, schaffte sich die BLS 1914 bei der Maschinenfabrik Bruchsal für den Bahnhof Spiez an. Von da an ging es Schlag auf Schlag, bis ein neuartiges Baukastensystem die Schweiz eroberte: das

Foto: SBB Historic



Die Bedienung der Sicherungsanlagen war lange Zeit eine Bastion der Bahnbeamten, sie war körperlich sehr mühselig und lag komplett in Männerhänden.

Domino-Stellwerk. Dank den austauschbaren Stecksätzen auf dem Stelltisch und den stets baugleichen Relaisätzen für jedes Steuerelement konnte es individuell an veränderte Situationen angepasst werden, ohne ein Flickwerk oder Sicherheitsmängel zu hinterlassen.

Es dauerte übermässig lange, bis die Elektronik in der Stellwerktechnik endgültig Fuss fassen konnte. Heute sind Strecken mit ETCS Level 2 ohne elektronisch gesteuerte Stellwerke gar nicht zu realisieren. 🚫

Das neue LOKI-Spezial

**Die Sicherungsanlagen der Schweiz
von Werner Nef**



Auszug aus dem Inhalt:

- ▶ Rufzeichen und Handsignale regeln den Zugverkehr
- ▶ Hebel und Kurbeln sichern den Zugverkehr
- ▶ Das Baukastensystem Domino erobert die Schweiz
- ▶ Die Sicherheitsvorrichtung zur Streckensicherung
- ▶ Signale — Verbindungsglieder zwischen Stellwerk und Lokomotive
- ▶ Von der ferngesteuerten Station zum vollautomatischen Zugverkehr

Umfang: 132 Seiten — Preis: CHF 29.90 / Euro 29,90 — ISBN: 978-3-7272-1795-1

Dauerbezügler des LOKI-Spezials erhalten die neue Ausgabe automatisch per Post zugestellt.

Das Magazin ist zu beziehen durch:

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

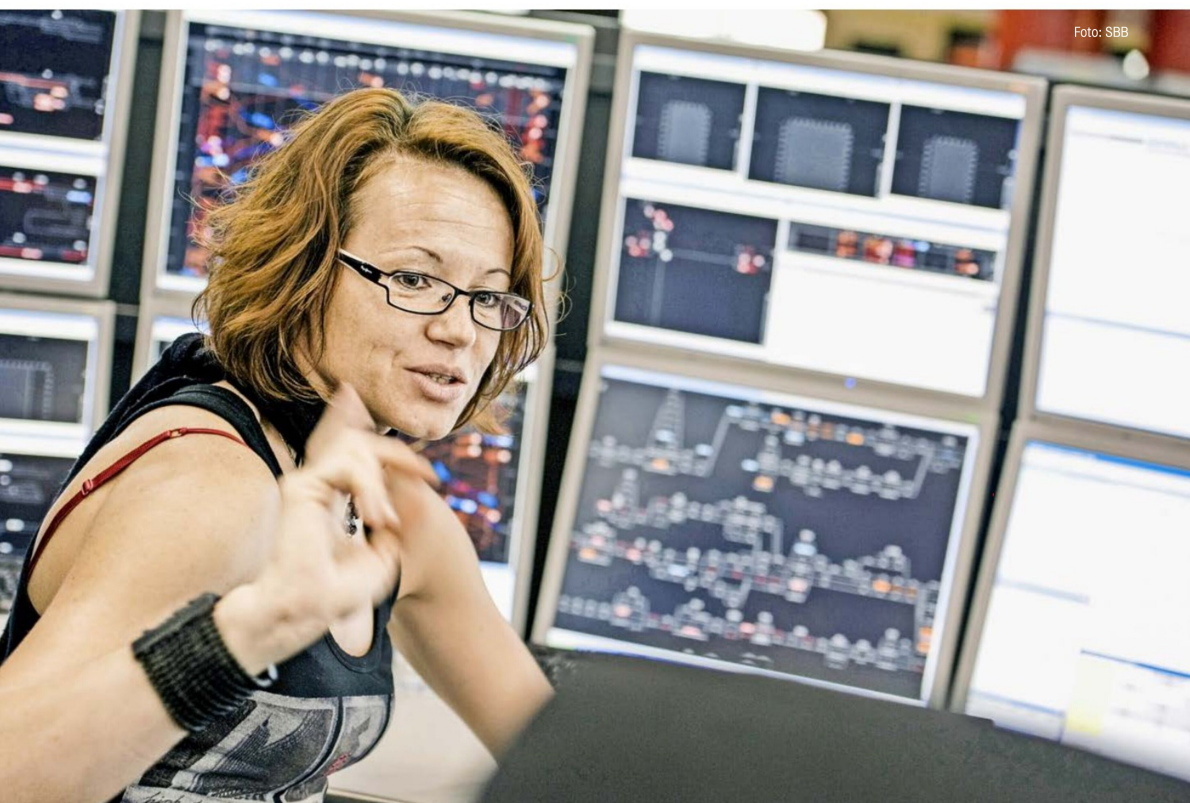


Foto: SBB

Heute ist die Bedienung geschlechtsneutral, sie hat sich auch in einen reinen Büroarbeitsplatz hinter zahlreichen Bildschirmen gewandelt.

Bahn aktuell

BLS Cargo übernimmt Crossrail



Die äusserst wechselvolle Geschichte eines Logistikunternehmens mit dem Ursprung einer Schweizer Privatbahn ist zu Ende. Die einst schweizerische Crossrail gehörte bisher dem internationalen Logistikdienstleister Rhenus und ist in Belgien und Deutschland als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) tätig. Rhenus und BLS Cargo haben am 5. März 2019 die Übernahme von 100% der Anteile von Crossrail durch BLS Cargo rückwirkend auf den 1. Januar 2019 vereinbart.

BLS Cargo erwirtschaftet rund einen Drittel ihres Umsatzes mit Verkehren, die in Belgien starten oder enden. Vor allem für die Güterzüge, die auf der rechten Rheinestrecke via Deutschland verkehren, arbeitet BLS Cargo bereits seit zwei Jahren mit

Crossrail zusammen. Dabei fährt Crossrail im Auftrag von BLS Cargo in Deutschland und Belgien.

BLS Cargo und Crossrail haben vergleichbare schlanke Strukturen und konzentrieren sich gemeinsam auf den Güterkorridor Belgien–Deutschland–Schweiz–Italien. Crossrail erwirtschaftet heute mit rund 180 Mitarbeitern rund 70 Millionen Euro Umsatz. «Crossrail ist uns als Korridoranbieter sehr ähnlich, und wir ergänzen uns zudem geografisch perfekt», bemerkt Dirk Stahl, CEO von BLS Cargo, in einer Medienmitteilung. Durch die Übernahme sichert sich BLS Cargo nachhaltig den Zugang zu Transportleistungen in Belgien und Deutschland. Sie könne sich nun noch besser auf dem Nord-Süd-Korridor positionie-

ren und zusätzlich den wichtigen Anschluss nach Belgien und an die Häfen Antwerpen und Zeebrügge sichern und ausbauen.

Die Geschichte von Crossrails begann am 5. Januar 2004 mit einem in seiner Form einmaligen Tür-zu-Tür-Angebot des Regionalverkehrs Mittelland (RM) auf der Route Domodossola–Wiler–Duisburg, das eine Verlagerung von etwas mehr als 10 000 Lastwagenfahrten erzielte. Hinsichtlich der Fusion zwischen der BLS und RM teilten RM und Babcock & Brown (B & B) am 20. Dezember 2005 mit, dass der Verkauf aller Anteile von Crossrail an B & B am 1. Januar 2006 erfolgen würde. Es folgte eine wechselvolle Geschichte von Fusionen und Verkäufen, bis das Unternehmen 2016 bei Rhenus landete.

HRo

Eine weitere Bahngesellschaft verlässt die Schweizer Schienen. Solche Züge, wie hier am 15. Februar 2019, werden künftig nicht mehr zu sehen sein.



Foto: Georg Trüb

Die Excellence Class setzt neue Massstäbe

Foto: Thert Keller



Die neuen Luxuswagen sind nur am goldenen Band und an der geschlossenen Wagenseite erkennbar. Geschaffen wurden der RhB Aps 1321 (ex RhB Bp 2538) und der MGB Aps 4046 (ex Bp 4068).

Foto: Thert Keller



Einer der beiden neuen Excellence-Class-Wagen wird anstelle eines GEX-Zweitklasswagens (erster Wagen hinter der Lok) eingereiht, wie das Bild vom 8. Februar 2019 in Trin zeigt.

Foto: Glacier Express



Das luxuriöse Interieur fällt mit der in der Schweiz unüblichen 1+1-Sitzteilung auf.

Im 89. Betriebsjahr führt der Glacier-Express mit der Excellence Class ein neues Premiumangebot ein, welches das Erlebnis im langsamsten Schnellzug der Welt neu inszeniert: Loungesessel sorgen für höchsten Komfort und ein Concierge für das persönliche Wohl.

Der Glacier-Express ist zu einem der populärsten Erlebniszüge der Welt geworden. Doch die neuen Herausforderungen durch die Digitalisierung, der Rückgang von Buchungen über die traditionellen Kanäle und der Wegfall der Abgeltungssteuer haben dazu geführt, dass Gedanken darüber angestellt werden mussten, wie der Glacier-Express für die Zukunft fit gemacht werden kann. Die Gründung der eigenständigen Gesellschaft war 2017 der erste Schritt. Nun setzt die Excellence Class neue Massstäbe in puncto Erlebnis, Service und Qualität.

2016 begannen beiden Bahnen zusammen mit dem Designbüro NOSE Design Experience mit der Planung; in den RhB-Werkstätten Landquart erfolgte die Umsetzung. Zwei bestehende Panoramawagen wurden in nur anderthalb Jahren in exklusive Premiumwaggons verwandelt. Als Erstes stechen die feudalen Sessel mit einem Mix aus beigem Leder und edlem Stoff in «Gletschertönen» ins Auge. Einmalig ist die Beschränkung auf zwei Einzelreihen, womit jeder Gast garantiert einen Fensterplatz hat. Aussergewöhnliches Prunkstück ist ein übergrösser Kompass in der wageneigenen Bar, welcher in Kehrtunnels fürs Amüsement der Gäste sorgen wird. Die Kompasskuppel ist edel vergoldet wie auch das Hintergrundband der beleuchteten Seitenfriese mit scherschchnittartigen Berglandschaften. Der alpine Stil in der Innengestaltung setzt sich bei der Bar- und Waschtischabdeckung durch die Verwendung von Rheintaler Quarzit fort. Zum luxuriösen Interieur passt der gehobene Service: Ein Concierge sorgt für das Wohl der maximal 20 Fahrgäste – vom Empfang über den Service der Speisen bis zum passenden Drink an der Bar. Er weiss zudem bestens Bescheid über die Höhepunkte der Strecke. Unterstützt wird er dabei vom bordeigenen Infotainment-System, auf das alle Passagiere über ein eigenes Tablet an ihrem Platz zugreifen können.

Die exquisite Reise in der Excellence Class kostet neben dem regulären Preis für ein 1.-Klass-Ticket zusätzlich 420 Franken Premiumzuschlag. Darin inbegriffen sind unter anderem der garantierte Fensterplatz, ein Willkommensapéro, ein fünfgängiges Menü mit Weinbegleitung, Tea Time plus Softdrinks, Kaffee und das exklusive, luxuriöse Ambiente.

GEX

Foto: Thibert Keller



RhB-Zug prob- behalber auf MGB-Netz

Am 21. Februar 2019 erfolgten mit dem ABe 8/12 3515 und dem Bt 52801 als Simulation für die RTZ «Capricorn» Probefahrten auf der Linie Disentis–Dieni, hier bei der MGB-Haltestelle Mompé.

Foto: Georg Trüb



Ein Schwede aus der Schweiz

Am 27. Februar 2019 erfolgte eine Probefahrt von Romanshorn nach Sulgen des doppelstöckigen Intercity-Zuges ER1 701 009 für den schwedischen AB Transito, vorbei am Teich bei Riedt bei Erlen.

Foto: Julian Ryf



Revival einer vergangenen Bahnepoche

Fussballsonderzüge ergeben immer wieder spezielle Kompositionen, manchmal auch fast Nostalgiezüge. Der am 24. Februar 2019 mit der Re 460 055 verkehrende Fussballsonderzug erinnert den Betrachter an die 1990er-Jahre.

Ausstellungswagen für die BLS-Werkstätte

Fotos: Dominik Gurtner



Als Ausstellungswagen diente der ausgediente «Lego-Wagen» B 545, welcher durch den historischen Triebwagen Be 4/4 761 elektrisch gespeisen wurde.



Präsentiert wurden im Februar und im März in Bern und Riedbach die neue S-Bahn-Werkstätte Chliforst Nord, fünf Projekte und das Siegerprojekt.

Foto: Pascal Kaufmann



RM-GTW neu im Turbo-Look

Foto: Julian Ryt



Der in Bellinzona revidierte und mit einem neuen Aussenanstrich versehene RABe 526 283 der Turbo wurde am 6. März 2019 mit der Re 420 191 nach Oberwinterthur geschleppt, hier zwischen Hendschiken und Dottiken.

Die 13 GTW der einstigen RM (Regionalverkehr Mittelland AG, später BLS AG) erhalten zurzeit ein kleines Refit inkl. Neuanstrich in den Hausfarben der Turbo. Einen Neuanstrich weisen bis jetzt die beiden GTW RABe 526 264 und 283 auf, hier die Nr. 264 in La Heutte im Jura.

Foto: Julian Ryf



Ausnahme: TPF-Zug auf MOB-Strecke

Vom 26. Januar bis am 3. Februar 2019 fand in Château-d'Œx das alljährliche Festival des ballons statt. Zu diesem Anlass führte die MOB an den Wochenenden jeweils diverse Zusatzzüge. Zusätzlich wurde die von der TPF betriebene S50 Palézieux–Montbovon ohne Zwischenhalte nach Château-d'Œx verlängert.

Foto: Thert Keller



(K)ein Muse- umszug der SBB Historic

Wegen Gleisbauarbeiten in Winterthur wurde ein Teil des ortsansässigen historischen Rollmaterials (De 4/4 1679, F3 18275, C4 9002) der SBB Historic am 2. März 2019 provisorisch nach Buchs verlegt, wobei eine schöne Zugskomposition gebildet werden konnte.

Foto: Georg Trüb



SSG-Lok vor Schlaf- wagenzug

Die Re 456 111 von Müller Rail in der SSG-Lackierung zieht am 28. Februar 2019 einen Überfuhrzug von Weinfelden Süd nach Rorschach, bestehend aus sieben Schlafwagen vom Typ WLB, einem Speisewagen WR, einem Schlafwagen vom Typ WLBb, einem Schlafwagen vom Typ WLAB und einem Schlafwagen vom Typ WLA für die aserbajdschanischen Eisenbahnen.



Zwei Vereine, ein Museumszug

Anlässlich der Wintersonderfahrt «Winterdampf: Rundfahrt in den Jura» des Vereins Dampfbahn Bern (DBB) am 17. Februar 2019 gab es eine nicht alltägliche Komposition mit der Eb 3/5 5810 (DBB), Bi 527 (VHE), Bi 538 (VHE) und dem F2 17124 (DBB).



Tramoldtimer wieder im Regeleinsatz

Für die Fahrplanverdichtung setzen die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) auf der Linie 8 nachmittags/abends je nach Alternative die historische «Mirage» Nr. 1674 im Kursverkehr ein, wofür sie innen und aussen mit Linientafeln ausgerüstet wurde. Hier die Ausrückfahrt Depot Oerlikon-Hardturm sowie erste Kursfahrt zum Klusplatz.



Ein Bündner Oldtimer vor Güterzug

Ein richtiger Veteran geht nie in Rente: Auch mit 90 Jahren noch vor Regelzügen zu beobachten ist die Ge 6/6' 414 der Rhätischen Bahn (RhB), wie hier anlässlich von Lokführerinstruktionsfahrten am 26. Februar 2019 vor dem regulären Güterzugspaar 5725/5732 bei Trin.

Schulzug, Salonwagen und Refitlokomotive



Foto: Daniele Gilardi

Ganz ungewohnt erfolgte am 10. Februar 2019 die Traction des Schulzugs mit einer Re 460 D18-5, welche das Refit bereits erhalten hat. Der in Locarno abgeleuchtete Zug führte auch einen Salonwagen mit.

Das besondere Bild zum Schluss



Bei der sich im Wandel befindlichen Transports Publics du Chablais (TPC) hat man ab und zu das Glück, Eisenbahnen aus der «guten alten Zeit» vorzufinden, wie hier bei der Strecke Aigle–Leysin am 23. Februar 2019.

Foto: Julian Rof



Szene | EYRO Modellbahn GmbH mit neuem Showroom in Richtung Zukunft

Mehr als ein klassischer Internethändler

Am 8. und 9. Februar 2019 hat der Berner Oberländer Fachhändler EYRO Modellbahn GmbH seinen neuen Showroom eröffnet. Der in Matten bei Interlaken gelegene Modellbahnhändler lud an diesen Tagen seine Kunden ein. Einige Tage später durfte die LOKI die neue Lokalität in Augenschein nehmen.

Von Hans Roth (Text und Fotos)

Die Einladung an die LOKI war relativ schlicht: «Wir eröffnen einen neuen Showroom in Matten, wollt ihr auch vorbeikommen?» Zu dem Zeitpunkt waren wir jedoch stark in die Verarbeitung des Messeberichts der Spielwarenmesse eingebunden, weshalb wir einige Tage später nach Matten fuhren.

Das neue Lokal in Matten ist schnell gefunden, und der Eingang ist auch nicht schwer auszumachen. Beim Betreten wird

schnell klar: Hier geht es nicht um Schnickschnack, hier geht es um Modelleisenbahn. Trotz der schlichten Einrichtung schlägt des Modelleisenbahners Herz rasant höher. Nach der herzlichen Begrüssung werden sofort Modelle herübergereicht, angeschaut und anschliessend ausdiskutiert. Und natürlich wird auch ein Kaffee serviert.

Wer EYRO kennt, der spürt, dass etwas Apple daran haftet. Vielleicht nicht in Bezug auf die Grösse und die Visionen, aber

in Bezug auf die Geschichte. Das Duo Christian Eymann und Rolf Roth hat sich mit EYRO – herführend von den Nachnamen EYmann/ROth – mittlerweile einen festen Platz in der Modellbahnszene erarbeitet. Während andere Fachhändler ihre Ladenlokale schliessen müssen oder einen herben Rückgang spüren, erlebt EYRO ein konstantes Wachstum. Dies kommt nicht von ungefähr – nachfolgend ein Rückblick und ein Erklärungsversuch.

Start im Keller

Rolf Roth kommt ins Sinnieren. Die Entwicklung sei schon erstaunlich, wenn man bedenke, dass sie 2007 im Keller von Christian Eymanns Elternhaus ihren Versandhandel starteten. Die Idee war relativ simpel. Was einem gefällt, das kann auch anderen gefallen. So waren die ersten Aktivitäten nichts anderes als das Beschaffen von Modellen, die in der Schweiz nicht oder nur mühsam erhältlich waren, für sich und das Umfeld. Dabei trafen sie auch einen Nerv der damaligen Zeit: Onlineeinkauf. Der Trend des Onlinehandels gepaart mit einem Sortiment abseits des Standards ermöglichte den beiden ein stetes Wachstum. Noch heute ist Christian Eymann überzeugt, dass sie es mit einem Standardsortiment nie an diese Position geschafft hätten. Doch dabei liessen es Eymann und Roth nicht bewenden, sondern begannen, zusätzlich Stück für Stück Sondermodelle unter dem Label EYRO edition zu lancieren. Darunter verschiedene Messwagen der SBB in Spur H0, alle Wappenvarianten bei den Re 465 der BLS AG oder die beliebten SBB-Eurocitywagen im Cisalpino-Look, um nur einige Beispiele zu nennen. Auch Strassenfahrzeuge wie Lackierungsvarianten verschiedener Busse der Epoche VI konnten dabei umgesetzt werden. Dass mit diesem Vorgehen die heimische Vitrine ebenfalls bestückt werden konnte, versteht sich fast von allein.

Dem Ganzen ein Gesicht geben

Dass ein blosser Onlinehandel langfristig keinen Erfolg erzielen kann, wussten die beiden von vornherein. Sie haben ihren Handel stets mit einem gut gestalteten Newsletter ergänzt. Aber auch die von den Kunden geschätzte Nähe konnte sich EYRO schrittweise aufbauen. Regelmässig organisieren Eymann und Roth eigens Kundenanlässe und besuchen regelmässig verschiedene Orte wie das Klublokal des Berner Modell-Eisenbahn-Clubs (BMEC), das Ausbildungszentrum Löwenberg der SBB, die Firma HAG oder das Fernsteuerzentrum der BLS AG in Spiez.

2014 folgte ein weiterer grosser Schritt: Sie konnten in Matten bei Interlaken den ersten Showroom eröffnen, sodass es von nun an den Kunden möglich war, das Sortiment auch aus nächster Nähe zu betrachten. Auch dieser Schritt zeigte erste Erfolge. Seither gibt es sogar weither anreisende



Persönliche und kompetente Beratung ist ein wichtiger Grundstein des Modellhandels.



Rolf Roth verarbeitet soeben eine Bestellung aus dem Onlineshop und packt entsprechende Pakete ab.

In der grossen Auslage können die Kunden die gewünschten Modelle selbst in Augenschein nehmen.



Christian Eyemann überprüft zufrieden einen Wareneingang neuer Modelle für den Shop.



Kunden, wie jener, der am Gardasee wohnhaft ist, viermal jährlich zu EYRO in den Showroom kommt und sich dabei mit zahlreichen Schweizer Sondermodellen eindeckt. Dieser Kunde sei kein Einzelfall, sei das Einzugsgebiet von EYRO doch nicht nur auf das Berner Oberland beschränkt. Anreisezeiten von rund zwei Stunden seien bei den Kunden noch heute keine Seltenheit. Christian Eymann gibt auch zu bedenken, dass sich das Kaufverhalten der Kunden im Laufe der Zeit sehr verändert hat. Zusätzlich habe sich auch das Vorbestellverhalten massiv verändert und keinesfalls konstant. So kommt es, dass EYRO künftig vermehrt Neuheitenshows und Rollout-Events organisiert. Den Kunden ist es heute enorm wichtig, bereits bei der Ankündigung von Modellen erste, überzeugende Schritte zu sehen. Es gilt dabei auch, der wandelnden Branche und den Kundenbedürfnissen zu folgen.


Fast wie ein richtiger Laden

Stete Platznot und ein zu enger Showroom haben die beiden dazu bewogen, im Januar 2019 unweit des bisherigen Standorts einen neuen Showroom zu beziehen. Der neue Showroom ist in der Fläche etwas mehr als viermal so gross wie der bisherige, was auch dringend benötigt wird. Die meisten Modelle sind in ihren Verpackungen zur Betrachtung in Regalen für jeden Besucher aufgelegt. Das Ladenkonzept entspricht keinem gängigen, sondern lediglich den persönlichen Erwartungen an einen Modellbahnladen. Auffallend klein ist das Standardsortiment – eine grosse Marke fehlt sogar ganz. Dafür glänzt EYRO mit einem der grössten Sortimente der in den letzten Jahren stark aufgekommenen Modellmarken wie LS-Models, ACME, AlbertModell, Kombimodell oder B-Models. Zudem kann mit dem Showroom eine relativ hohe Lagerverfügbarkeit gewährleistet werden, was sich heute für Händler mit den einmaligen Produktionen der Hersteller zunehmend schwierig gestaltet. Als originelles Attribut im Lokal ist die originale Vierersitzgruppe aus einem RABe 515 «MUTZ» der BLS AG, welche freundlicherweise von einem befreundeten Modelleisenbahnclub zur Verfügung gestellt wurde. Sie lädt zum Verweilen und Austauschen ein. Nicht anzutreffen ist eine «Apothekertheke», die jedoch bei den Kunden von EYRO auch nicht vermisst wird. Lieber investiere man bei EYRO in ein grösseres

Platzangebot für den Landschafts- und Zubehörbereich, der zunehmend an Bedeutung gewinne. Dass der Showroom nur an einem Tag in der Woche geöffnet hat, mag einen vielleicht verwundern, wurde aber von den Kunden noch nie infrage gestellt. Das Lokal ist ja auch nur ein Bestandteil des Ganzen, liegt doch das Hauptaugenmerk auf dem Onlineshop.

An der Eröffnung des neuen Showrooms am 8. und 9. Februar 2019 waren sogar Christian Eymann und Rolf Roth etwas überpumpt. Niemand hat mit einem dermas-

sen grossen Besucheraufmarsch gerechnet. Der zum Apéro aufgetischte einheimische Bergkäse wurde gleich kiloweise verschlungen und allseits gelobt.

Es scheint, als würde EYRO in ein neues Zeitalter aufbrechen. Am Ende des Besuchs möchten wir von den beiden noch wissen, warum sie denn einen solchen Handel betreiben. Sie sind sich, ohne lange zu überlegen, sofort einig: «Weil es Spass macht!» Rolf Roth fügt noch hinzu: Der Kontakt und der Austausch mit Gleichgesinnten, das beflügelte ihn am meisten. 



Der neue Showroom hat (endlich) mehr Platz für Landschaftsbauartikel.



Neben den Auslagen gibt es auch bei EYRO Vitrinen, um Modelle in nächster Nähe zu begutachten.



Szene | 25-Jahr-Jubiläum des Modelleisenbahnklubs Schenkon (MEKS)

Ein Umzug, der gutgetan hat

Vor 25 Jahren gründeten 21 mutige Modellbahnbegeisterte den Modelleisenbahnklub Sursee (MEKS). 2012 zog man nach Schenkon um, weil das alte Vereinsgebäude abgerissen wurde. Der Umzug hat den Klub – dessen Namen in Modelleisenbahnklub Schenkon geändert wurde – weiterentwickelt. Vereinsmitglied Daniel Boog berichtet über ein Vierteljahrhundert MEKS.

Von Daniel Boog (Text und Bilder)

Nach der Gründung am 22. April 1994 machten sich die Mitglieder des MEKS auf die Suche nach einem geeigneten Vereinslokal. Während eineinhalb Jahren organisierten versierte Mitglieder interne Kurse bezüglich Gleisbau, Oberleitungsbau oder Elektrotechnik, analog und digital. Nach eineinhalb Jahren wurde die Truppe fündig und konnte mit der Stadt Sursee ab dem 1. Januar 1996 einen sehr fairen Mietvertrag unter Dach und Fach bringen. Im Dachgeschoss am Vierherrenplatz 2 machten sich die Mitglieder des jungen und motivierten Klubs daran, die Fläche von rund 185 m² sowie drei zusätzliche Nebenräume umzubauen und einzu-

richten. In Fronarbeit wurde tatkräftig bis Herbst 1997 am Dachausbau gearbeitet, viel altes dunkles Material abgerissen und mit Freude Neues, Helles installiert.

Nun ging es los: Die ersten Modellbauten wurden anhand von Modulstückbauten gestaltet. Damit der Verein möglichst viele Modellbäher in der Region ansprechen konnte, hat man entschieden, vier verschiedene Streckenführungen und Stromsysteme zu realisieren. Durch diese Vielfalt der verschiedenen Techniken bildeten sich logischerweise einzelne Baugruppen, die aber immer miteinander planen und sich gegenseitig abstimmen mussten, damit die Bauvorhaben trotz Baueinsparungen schliesslich

durch gegenseitige Kompromissbereitschaft auch umgesetzt werden konnten.

In Sursee wurden zwei tragende Holzrahmenunterkonstruktionen à je zwei Anlagensystemen gebaut. Im Oktober 2001 wurde ein erster Tag der offenen Tür und ab dann auch regelmässig ein Fahrabend durchgeführt. Dies sorgte für den nötigen Ansporn für die Inbetriebnahme der Bahnsteuerungen. Es funktionierte stetig besser, man konnte unbeschwert Erfahrungen in allen Belangen sammeln, sei es für den Fahrbetrieb oder für das Gastronomieteam.

1996 bis 2006 gewährte man dem Verein Schweizerischer Digital-Modellbahner (VSDM) gute zehn Jahre Gastrecht, was gut



Von 1996 bis 2011 war in einem Dachgeschoss am Vierherrenplatz 2 in Sursee die Heimat des MEKS.



funktionierte, und es gibt bis heute noch gegenseitige Kontakte. Der VSDM hatte damals noch keine eigenen Vereinslokalitäten, und der MEKS hatte genügend Platzreserven. In dieser Zeit begann auch die Kontaktaufnahme mit dem Namensvetter MEKS in Schaffhausen, wo nachfolgend gegenseitige Vereinsbesuche mit viel Fachsimpelei stattfanden.

Dann kam Ende 2010 eine Schockmeldung: Der Mietvertrag wurde von der Stadt Sursee gekündigt, das Gebäude sollte abgerissen werden und einem Neubau weichen. Nun galt es, erneut auf die Klublokalsuche zu gehen. Anstatt die Köpfe in den Sand zu stecken, wurde genau das Gegenteil gemacht: Trotz reduzierten Geldinvestitionen wurden die Landschaftsflächen begrünt, um im Herbst 2011 einen letzten zweitägigen Tag der offenen Tür durchzuziehen. Warum das alles? Das geheime Ziel war es, den gut funktionierenden und harmonisierenden Verein zum letzten Mal in der Öffentlichkeit zu präsentieren und eventuell an Informationen über leer stehende Räume zu gelangen. Tatsächlich hat das funktioniert: Kurz darauf wurden der fünfköpfigen Vereinsführung Angebote unterbreitet. Tatsächlich konnten drei Lokalitäten besichtigt und das gesamtheitlich betrachtet beste Lokal ausgewählt werden. Die Ironie der Geschichte ist, dass der MEKS infolge der Kündigung in Sursee in ein besseres «Zuhause» umziehen konnte.

Neubeginn in Schenkon ab 2012 bis heute

Am 1. Januar 2012 fand dann die Schlüsselübergabe im Grotto des neuen Klublokals in Schenkon statt. Ein ausgesuchtes Team begann mit der Umbau- und Modellbauplanung der neuen Räumlichkeiten für die Fläche von rund 190 m². Das andere Team begann in Sursee mit der heiklen und emotionalen Zerlegung der Anlage in transportfähige Teile. Es zeigte sich bald, dass sich das neue Lokal bezüglich der vorhandenen Infrastruktur und der Kellerräume ohne Dachschragen viel besser nutzen lässt. Idealste Voraussetzung für einen Neubeginn: Es wurde ein regelrechter Planungs- und Bauboom ausgelöst.

Ende 2010 kam eine Schockmeldung: Der Mietvertrag wurde von der Stadt Sursee gekündigt.

Zuerst wurden die neuen Räumlichkeiten hergerichtet. Der Keller war in einzelne kleine Räume unterteilt, es gab viele nicht tragende Trennwände. Diese Backsteinmauern wurden durch starke Männer mit viel Eifer, Schweiss und Hammerschlag entfernt und entsorgt, ca. 10 m³ Schutt wurden abtransportiert. Die wochenlangen Tätigkeiten erinnerten eher an eine Baufirma als an einen Modelleisenbahnklub. Alle 60 Stahlgittertüren haben zu unserem Erstaunen in Internetbörsen rasch Abnehmer gefunden. Der Naturkiesboden mit draufgelegten Ziegelsteinen wurde mit Isolationsmaterial, Spanplatten und reinigungsfreundlichem hellem Laminatbodenbelag fachmännisch belegt. Die tragenden rötlichen Wand-Blockziegelsteine wurden mit Verputz verschönert. Statt die Wände nur mit weisser Farbe zu streichen, wurden sie im oberen Bereich mit hellblauem Wolkenhimmel besprayt, damit sich der Hintergrund für die Modelllandschaft bereits präsentieren konnte. An der glatten Betondecke wurden mehrere Reihen Neonlampen (Wiederverwendung aus Sursee) befestigt und konnten damit die neue Kellerhalle flächendeckend prächtig hell ausleuchten.

In einem tiefer gelegenen Nebenraum mit gewölbter, strukturierter Decke fehlte dem Verein nur noch eine Küche. Mit viel Glück kam er günstig an eine komplette, blaue Ausstellungsküche. Sie wurde in Fronarbeit demontiert und in diesem Raum passend an einer Wand zusammengebaut. Somit war der in Zukunft vielseitig nutzbare Aufenthaltsraum gegeben, heute bekannt als «Grotto zum Prellbock». Nun stand dem Einweihungsfest und dem ersten Fahrabend nichts mehr im Wege. Ja, Sie haben richtig gelesen: Fahrabend (obwohl noch keine Minute an einer neuen Anlage gebaut wurde). Der Präsident erinnerte sich daran, wie jeder als kleiner Junge mit einem Modelleisenbahn-Gleisoval im Kinderzimmer anfang, und so wurde dies am ersten Fahrabend zelebriert. Solche kleinen Geschichten zeigen, wie in einem Verein aus kurligen Ideen Anekdoten entstehen können, an die man sich später gerne mit Schmunzeln erinnert. Oft wird ja die Modellbahn wegen Unkenntnis als Spielzeugeisenbahn abgetan, ja manchmal als kindisches Hobby belächelt. Das ist so, weil viele Menschen nur das Modelleisenbahn-Gleisoval kennen und leider nicht wissen, wie vielseitig, motorisch und technisch anspruchsvoll die Modellbahn sein kann.



Am 1. Januar 2012 fand die Schlüsselübergabe des neuen Klublokals in Schenkon statt.



Die neuen Räumlichkeiten in Schenkon boten dem MEKS eine Fläche von rund 190 m².

Das neue Vereinslokal war nach acht Monaten Umbauzeit ab August 2012 für neue Taten bezugsbereit. Man glaubt es kaum, aber der Neuanfang und die Abwechslung der Arbeiten bereiteten Spass, weshalb alle Vereinsmitglieder mit Schwung und Elan an allen Ecken und Enden mitzogen und hervorragende Leistungen vollbrachten. All dies förderte die Kameradschaft noch mehr, denn zusammen erreicht man mehr als als Einzelkämpfer. An den auf die Umbauzeit folgenden Samstagen

wurden Zügelstage durchgeführt, an denen mit vereinten Kräften alles wiederverwendbare Material von Sursee nach Schenkon verfrachtet wurde.

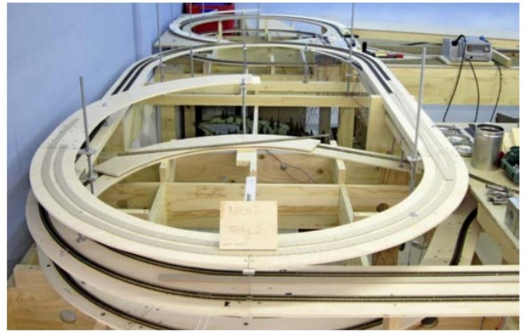
Sofort begannen die Schreinerarbeiten am Grundrahmen und an den nachfolgenden Gleisunterbauten, die Gleisverlegungen sowie die Verkabelungen mit den neuen Steuerpulten. Im Februar 2013 rollten bereits die ersten Testzüge, und im Mai 2014 konnte der erste Tag der offenen Tür im neuen Lokal durchgeführt werden.



Die Umbauarbeiten im neuen Domizil dauerten mehrere Monate.



Sofort begannen die Mannen mit den Schreinerarbeiten am Grundrahmen ...



... und den nachfolgenden Gleisunterbauten, Gleisverlegungen usw.



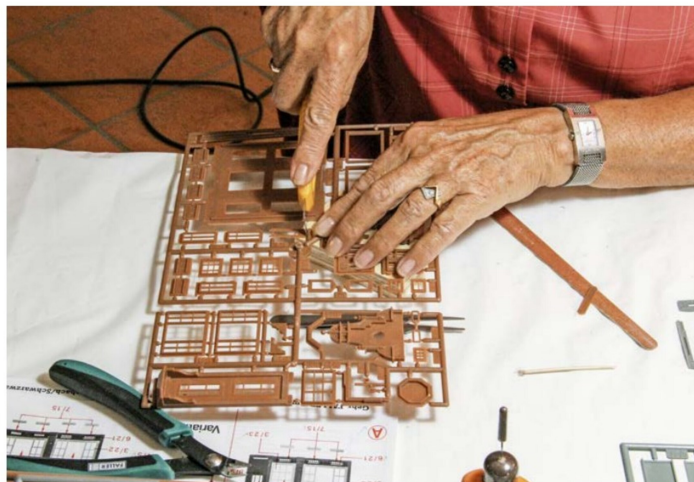
Alle Vereinsmitglieder zogen mit Schwung und Elan mit ...



... was die Kameradschaft unter den Hobbykollegen noch mehr förderte.



Im Februar 2013 rollten bereits die ersten Testzüge.



Das Kleben, Malen und Ausgestalten der über 150 Gebäude erfolgt ohne Terminvorgabe und Zeitdruck.

Unterstützungspool ins Leben gerufen

Wie oben beschrieben, haben sich die Aktiven rasch auf die Herstellung des Fahrtrahmens konzentriert, weil dies den Vereinsmitgliedern das Fahren mit eigenen Modellen ermöglicht und den Freunden sowie Gästen nicht nur eine langweilige statische Bauphase zeigt. Deshalb wurde die Gruppe Unterstützungspool mit dem Ziel gebildet, die aktiven Bahnbauer gleichzeitig durch den Bau von Brücken, Häusern oder Bäumen zu unterstützen. Das Kleben, Malen und Ausgestalten der über 150 Gebäude erfolgt oft mit der Lupe, aber ohne Terminvorgabe und Zeitdruck, dafür mit viel Fantasie und gegenseitiger Kameradschaft. In dieser Gruppe können alle Vereinsmitglieder mitmachen, auch die passiven. Dies bietet den enormen Vorteil, dass sich alle regelmässig mit Freude treffen und nicht nur einmal an der jährlichen GV. So sind Alt und Jung im MEKS stets präsent.



Anlage Spur N mit Zweileitergleis

Die Spur-N-Anlage präsentiert sich U-förmig. Die stetig wachsende Landschaft wird in vielen kleinen Arbeitsschritten beackert und bepflanzt. Etwas problematisch war die Gleisschotterung, denn die Miniaturfahrzeuge sollen auf den winzigen PECO-Metallgleisen und nicht auf den Schotterkörnern fahren können. Die zweigleisige Hauptbahnstrecke fällt mit dem frontal platzierten mehrgleisigen Hauptbahnhof «Feldsee» auf. Seit Wochen werden da neben den Gleisen viele kleine Kabelschächte und -kanäle gebaut, damit die Weichen und Signale wahrheitsgetreu mit Strom versorgt werden können. Die Hauptbahn wird analog über ein grossflächiges Eigenbau-Steuerpult betrieben. Eine eingleisige Nebenbahnstrecke schlängelt sich elegant durch das noch gips- und styroporartige Landschaftsgebilde. In einem Gleiswandel sind sogar bis zu drei Gleise nebeneinander verlegt, und die Fahrt der Züge führt zu einem mehrgleisigen Schattenbahnhof. Die Nebenbahn wird digital über Win-Digipet gesteuert.

Anlage Spur H0 mit Dreileitergleis

Die H0-Grossanlage beheimatet zwei Anlagensysteme und ist auf einem rechteckigen Grundrahmen gebaut. Eine zweigleisige Hauptbahnstrecke führt über mehrere Ebenen durch den Bahnhof «Mekswil» und fährt sogar bis unten am Boden in den neungleisigen Schattenbahnhof. Die Gleisstrecken sind mit K- und der Schattenbahnhof mit C-Gleisen von Märklin bestückt. Der Gleisbau für den geplanten siebengleisigen Kopfhauptbahnhof soll in den nächsten Jahren gestartet werden. Dies ist der grösste Modelanlagenbereich des MEKS, der zum Glück noch viele spannende Baujahre in Anspruch nehmen wird.

Vorne wird die Landschaft von einem breiten Bach mit diversen Brücken geprägt. In den mittleren Regionen sind herausnehmbare Landschaftsmodule eingesetzt, damit auf der gesamten Anlage die Reinigungsarbeiten oder Störungsbehebungen möglich sind. Immer wieder attraktiv für die Besucher sind die in der Gegend herumfahrenden Faller-Car-Autos. Weitere Effekte mit Bewegungsabläufen sind geplant und werden laufend ergänzt.

Die Hauptbahn wird seit einem Jahr digital über Win-Digipet gesteuert. Dazu musste die Anlage vollständig neu verkabelt werden. Zurzeit läuft ein manueller



Die stetig wachsende Spur-N-Anlage wird in vielen kleinen Arbeitsschritten erweitert.



Etwas problematisch war die Gleisschotterung auf den winzigen PECO-Metallgleisen.



Der frontal platzierte mehrgleisige Hauptbahnhof «Feldsee» auf der U-förmigen Spur-N-Anlage.



Die HO-Anlage mit Dreileitersystem beheimatet zwei Anlagensysteme ...



... und ist der grösste Modellanlagenbereich der Modellbahnfreunde.



Die Anlage des MEKS im Massstab 1:87 mit Zweileitersystem ...



... verfügt über ein relativ einfaches Zugwechselsystem.

Fahrbetrieb, doch soll gemäss Prognosen ab diesem Monat ein automatisierter Fahrbetrieb möglich sein. Mit dem PC wird mit konsequenter Zugverfolgung das Bremsen und Anhalten der Zugskompositionen gesteuert.

Anlage Spur HO mit Zweileitersystem

Die eingleisige Nebenbahnstrecke mit den PECO-Gleisen hat eine eigene Entstehungsgeschichte. Zuerst waren ein Rundkreisprinzip mit Bahngeegenverkehr, eine Bahnstation «Meksdorf» und zwei Ausweichstellen angedacht, was so umgesetzt wurde. Als die Gegenverkehr-Zugsteuerung erfolgreich funktionierte, wurde ein fänggleisiger Schattenbahnhof angeschlossen. Deshalb richtete man einen sogenannten Zugwechsel in der Rechtsfahrrichtung ein. Wenn ein Zug über eine bestimmte Weiche von der Hauptstrecke wegfährt, kommt über eine andere Weiche ein neuer Zug vom Schattenbahnhof her.

Nach der erfolgreichen Inbetriebnahme drängte es sich auf, auch die Linksfahrrichtung mit einem Zugwechsel auszustatten. Also forcierte man den Einbau zweier zusätzlicher Weichen mit Streckenführung zum grossen Anlagenhauptbahnhof. Dieses relativ einfache Zugwechselsystem hat den Riesenvorteil, dass die Züge in beide Fahrrichtungen in unregelmässigen Zeitabständen automatisch ausgetauscht werden und somit sehr abwechslungsreiche Zugabläufe mit Zugkreuzungen entstehen. Die Nebenbahn wird vollautomatisch analog über Dutzende Miniaturrelais betrieben. Die mit LED bestückten drei Steuerpulte können auch manuell mit Tastern und Schaltern bedient werden.


Hinten zeigt die Landschaft farblich sehr schön gestaltete Detailszenen, die unter anderem mit einer Kiesgrube oder als Wald- und Weinbergregion dargestellt sind. Bepflanzte Blumentöpfe zieren die Hausmauern, im Garten mit Bienenhaus wird

umgestochen, der Winzer fährt mit dem Kleintraktor durch die Reben, die Reiter machen einen Zwischenhalt bei der Feuerstelle mit Picknicktischen. Weitere neue Landschaften sind am Entstehen ...

Nachwuchsförderung und Vereinsjubiläum

Der Wechsel von Sursee nach Schenkon hat den Verein positiv weiterentwickelt, denn gegenwärtig zählt die gut durchmischte Schar über 50 Mitglieder, inklusive zweier mitwirkender Jugendmitglieder. Die Baulust mit den tollen Ideen ist immer noch da, denn in der Natur gibt es immer wieder Umsetzbares zu entdecken, und die Modellbahnzubehör- sowie Elektronikfirmen präsentieren kontinuierlich neue Attraktionen auf dem Markt, welche man am liebsten auch umsetzen möchte.

Der MEKS hat stets das Ziel, dieses faszinierende und vielseitige Hobby weiterhin mit viel Begeisterung breit und positiv wei-

terzuvermitteln. In diesem Sinne ist auch die Nachwuchsförderung wichtig, welche durch die jährliche Beteiligung am Ferienpass für Jugendliche der Stadt Sursee bestätigt wird. Zudem wird meist monatlich ein Abend durchgeführt, an dem Interessierte an einem Nachessen mit Fahrbetrieb teilnehmen und gleichzeitig den Modellbau näher kennenlernen können. 



Dem MEKS ist die Nachwuchsförderung wichtig.



Schön gestaltete Detailszenen, hier eine Weinbergregion. Weitere Landschaften sind am Entstehen.



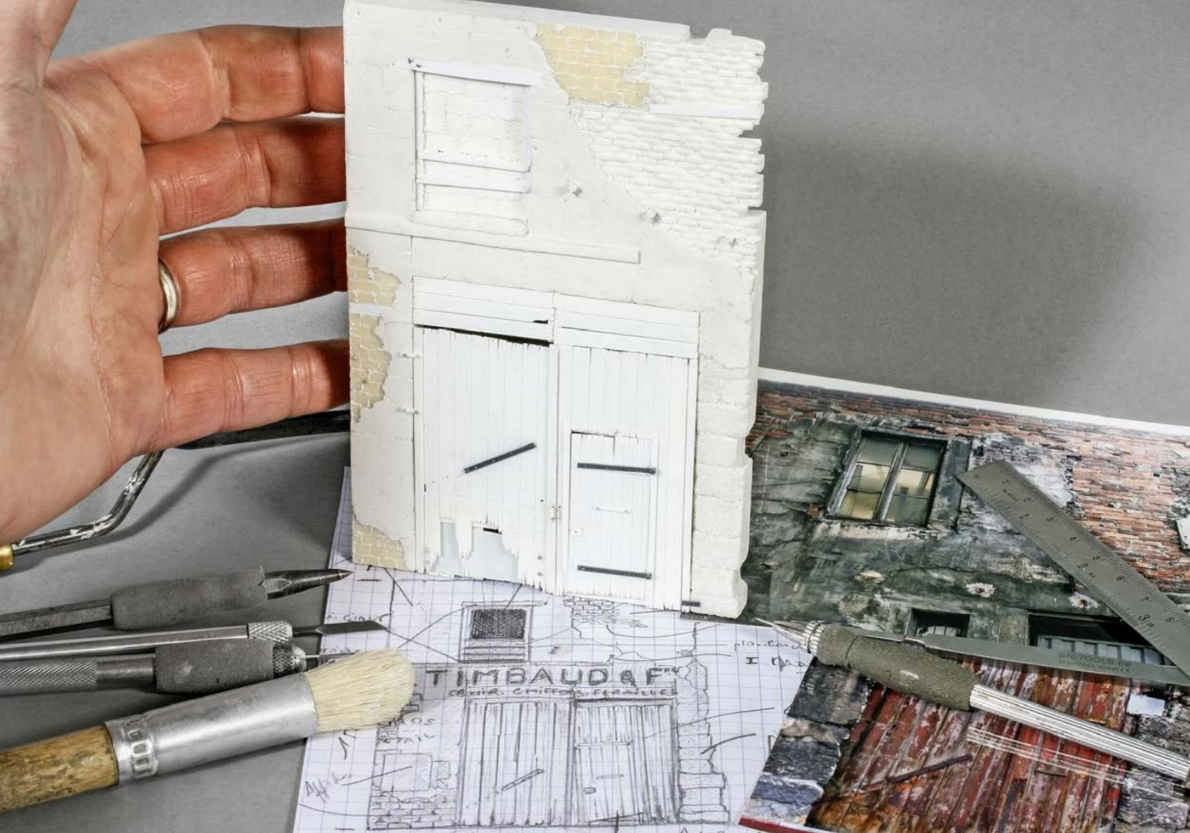
In diesem Jahr gönnt sich der MEKS mit diversen Feierlichkeiten das verdiente 25-Jahr-Vereinsjubiläum, wo natürlich auch alle herzlich zu den Tagen der offenen Tür am 3., 4. und 5. Mai eingeladen sind. Folgende Attraktionen werden geboten:

- Grossanlagen Spur H0 und Spur N
- Anlagen im Bau mit Fahrbetrieb
- Solitaire und Grotto: für Speis und Trank
- Klubbörse
- Indoorranganlagen für «Kinder»
- Gartendampfbahn zum Mitfahren am Sa und So
- Outdoorspielgeräte für Kinder

Öffnungszeiten und weitere Infos:
www.meks-schenkon.ch



Tempi passati: ein Detail der abgebrochenen Anlage in Sursee.



Bau | Fast schon Kunst: Modellbau auf höchstem Niveau (Teil 2)

Das Material des Meisters

Emmanuel Nouaillier hat uns in der LOKI 2|2019 im Bericht «Atmosphären» einen Einblick in seine Modellbauphilosophie gegeben. Ab dieser Ausgabe wird es konkreter: Der berühmte Modellbauer zeigt uns verschiedene Materialien, mit denen er arbeitet. Nouaillier beginnt mit Kunststoff- und leichten Hartschaum-PVC-Platten (Forex).

Von Emmanuel Nouaillier (Text und Bilder) und Zoltan Tamassy (Übersetzung aus dem Englischen)

In meinem vorhergehenden Artikel (siehe LOKI 2 | 2019) habe ich mich darauf beschränkt, Szenen zum Thema Industrie- und Stadtgebiete, wie sie in der Vergangenheit existiert haben, zu beschreiben und zu illustrieren. Um diese Präsentation fortzusetzen, widme ich die nächsten Beiträge einer detaillierteren Erklärung der verschiedenen Materialien, die ich zum Bau von Gebäuden und Anlagen verwende. Einige sind Modellbauern wohlbekannt, andere hingegen weniger. Beginnen wir mit Kunststoffplatten und leichten Hartschaum-PVC-Platten von Forex, bevor wir

das nächste Mal zu Polyurethanschäumplatten und Kunstharz übergehen.

Das bekannteste Element: Kunststoffplatten

Man braucht dieses Material nicht extra vorzustellen. Von Platten unterschiedlicher Schichtdicke über Evergreen-Streifen bis hin zu geprägten Bögen von Slater's ist dies sicherlich das am häufigsten verwendete Material zur Nachahmung von Metall. Ich meinerseits verwende es, um statisches Rollmaterial (typische Industriediesellanker zum Beispiel) im Scratchbuild-Ver-

fahren oder um diverse Strukturenteile herzustellen, hauptsächlich Metalltore oder Zinkbedachungen. Viele andere Anwendungen wie das Erstellen von Rollläden oder Fenstern sind denkbar. Die Liste ist in dieser Hinsicht endlos ...

Ich habe jedoch noch eine andere Anwendung für Kunststoffplatten gefunden: Einritzen, um Holzmaserung nachzuahmen. Meine Fähigkeiten darin habe ich im Laufe der Jahre ständig verbessert. Diese Methode hat drei Vorteile gegenüber der Verwendung von Echtholz, insbesondere in den Massstäben 1:87 bis 1:43. Erstens ist

die Maserung von Echtholz ja in 1:1, und daher stimmt sie nicht mit den kleineren Massstäben überein. Zweitens ist Kunststoff im Laufe der Zeit stabiler und weitgehend immun gegen Klima- und Feuchtigkeitsschwankungen. Schliesslich ist Kunststoff ein Material, mit dem die meisten von uns bereits durch das Bearbeiten, das Bemalen und die Verwitterung von Modellen vertraut sind, da es Bestandteil vieler kommerzieller Bausätze ist. Ich habe hier einige meiner zahlreichen Arbeiten als Beispiele zusammengefasst. In naher Zukunft werden wir mit präzise aufeinanderfolgenden Beispielen das Thema vertiefen.

Das weniger bekannte Forex

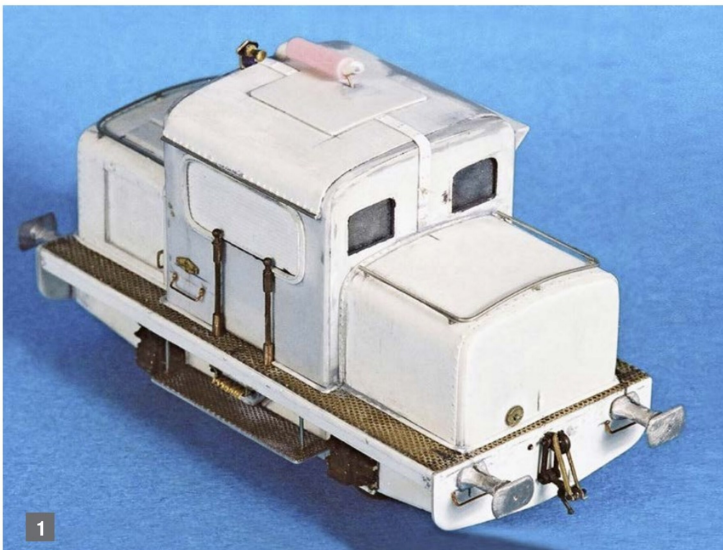
Forex sieht aus wie die Kunststoffplatte und ist den meisten Modellbauern eher unbekannt. Es handelt sich um leichten Hartschaum-PVC. Er wird in Platten geliefert, die ebenfalls perfekt flach sind. Forex wird hauptsächlich in der Ladenausstattung eingesetzt und kann beim Modellieren sehr nützlich sein, vor allem aufgrund seiner Oberflächenbeschaffenheit, die weniger glatt ist als die von Kunststoffplatten und etwas weicher. Wie Kunststoffplatten wird Forex in verschiedenen Stärken, aber mit weniger Wahlmöglichkeiten (1, 2, 3 oder 4 mm) hergestellt. Dieses Material ist mit allen Arten von Klebstoffen einfach zu montieren, sofern die zu befestigenden Flächen entsprechend vorbereitet sind. Auf diese Weise ist Forex perfekt für den Bau von Gebäudekernen geeignet. Zusätzlich zu diesen relativ einfachen Anwendungen kann das Material geritzt und geformt werden, was den Modellbauer ansprechen sollte, der bestimmte Arten von Fassaden, Wänden und Details reproduzieren möchte, bei denen ein natürlicher Finish hervorragend passt (z. B. Mauerkronen oder Fenstersimse aus Beton).

Bis anhin habe ich dieses Produkt nur verwendet, um bestimmte Arten von Gipsmauerwerk nachzuahmen. Aber die Möglichkeiten sind offensichtlich nicht auf die Nachbildung derartiger Oberflächen beschränkt. Ich zeige im Weiteren einige Bilder von Wänden oder Strukturteilen, die ich aus Forex hergestellt habe, in den verschiedensten Massstäben von 1:87 bis 1:43. Lassen Sie uns im nächsten Artikel über Polyurethan-Schaumstoffplatten und Kunstharze sprechen. Zunächst müssen wir ein erstes Verfahren mit präzisen Erläuterungen entwickeln.

Nur das Ergebnis zählt

Bilder 1 und 2: Ich habe unterschiedliches Rollmaterial, wie diesen kleinen französischen Industrierangierer, nach Originalplänen aus Kunststoffplatten sowie Fotoätzteilen und Messingformteilen in H0 nachgebaut. Derartige Material ist nicht als kommerzieller Bausatz erhält-

lich. Deshalb versuche ich, ausschliesslich aus Kunststoffplatten zu bauen und so Erfahrungen mit feinen Alterungsverfahren (Washing, Pigmentierung usw.) zu sammeln. Dies zeigt sich besonders deutlich am winzigen 12 Tonnen schweren gelben Rangierer.





3



4

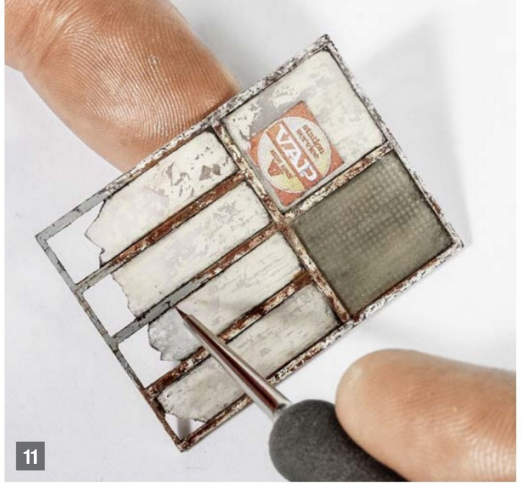
Bilder 3 und 4: Auch wenn Sie auf viele Arten geprägter und gebrauchsfertiger Dachdeckungsbleche zurückgreifen können, sind bestimmte Zinkleche mit ihren spezifischen Details nicht über kommerzielle Kanäle erhältlich. Solche Teile kann aber jedermann ganz einfach durch die Verwendung von Kunststoffplatten und Evergreen-Streifen selbst herstellen, sofern man genügend Informationen über die Ausgangssituation hat. Mit meiner Kamera suche ich ständig nach entsprechenden Objekten. Und ich fange sie natürlich auch ein. Von kleinen Teilen wie Scharnieren in Nahaufnahme bis hin zu ganzen Fassaden mit Breitwinkel. Dank Digitaltechnik ist es heutzutage wirklich einfach, Informationen zu sammeln, die für unsere Modellierung sehr nützlich sind.

Bild 5: Natürlich bieten Kunststoffplatten unendliche Einsatzmöglichkeiten. Das fast perfekte Beispiel sind Türen oder Tore, egal ob aus Metall oder Holz, die präzise in Öffnungen in selbst gebauten Gebäuden passen sollen. Hier zum Beispiel ein Schiebtor, das bald fertig sein wird und in einer alten Brauereifassade im Massstab 1:87 Platz finden soll.

Bilder 6 und 7: Von einem Massstab zum anderen: Diese beiden Aufnahmen fassen einige meiner neuesten Arbeiten über das Altern an solchen handgefertigten Toren perfekt zusammen. Das gesamte Erscheinungsbild wird durch einen Methodenmix, zum Beispiel Mehrschichtenverfahren oder Filtern, erreicht. Ich messe nicht die Zeit, die ich für die Verwitterung brauche. Nur das Ergebnis zählt und dass am Schluss – wenn ich ein Bild von meinem Werk schiesse – alles passt.

Bilder 8 und 9: Von «grossen» bis hin zu kleinen Gegenständen wie Fensterläden (die man nicht ohne Weiteres im Fachhandel findet, die man aber exakt nachahmen will). Erneut benutze ich Kunststoff, um diese herzustellen. Zuvor habe ich das Original auf Millimeterpapier übertragen. Dies hilft bei präzisen Konstruktionen ungemein. Das setzt natürlich eine Portion Geduld voraus. Aber mit der Zeit und mit sehr guten Werkzeugen gehen die Dinge irgendwann ziemlich einfach von der Hand. Die Geduldsarbeit, die für die metallischen Tore geleistet wird, bereichert angenehm das





Erscheinungsbild des Gesamtwerkes. Die Herstellung solch kleinerer Teile – im Gegensatz zu grösseren Toren – kann eine sehr preisgünstige Übung sein, um die Fähigkeiten mit einigen Methoden des Alterns zu verbessern.

Bild 10: Von Zeit zu Zeit, doch vor allem, wenn Sie Objekte sehr realitätsnah bauen wollen, sollten Sie Fenster selbst herstellen. Heutzutage sind im Fachhandel zwar Artikel erhältlich, die meist im Laser-cut-Verfahren hergestellt werden. Ihre glatte Optik ist jedoch nicht wirklich geeignet, um sie mit alten Holzarten zu kombinieren. Im Laufe der Zeit habe ich eine Methode entwickelt, um aus Styrolprodukten von Evergreen (Klarteilen und Streifen) meine eigenen Fenster herzustellen.

Bild 11: Ein Blick auf ein selbst gebautes Metallfenster in grösserem Massstab, während ich den Alterungsprozess beende. Was für das Gesamtobjekt gilt, gilt auch für die Details: Ich konzentriere mich auf Effekte. Beachten Sie den alten Aufkleber oder das zerbrochene Glas, das dem Gesamtobjekt einen Aspekt des Vergangenen gibt. Das Fenster wird in einer dichtgemachten Garage seinen Platz finden.

Bild 12: Einige Werkzeuge, mit denen ich Kunststoff bearbeite. Mit diesen ahme ich Holzstrukturen und Auswirkungen der Ver-



witterung nach. Bloss die Metallbürste fehlt, mit der ich die feine Holzmaserung reproduziere. Ich werde auf diese Methode bald in einer Schritt-für-Schritt-Übung zurückkommen ...

Bilder 13 und 14: Schlussendlich ist es das Ziel, eine optisch ansprechende Oberfläche zu erhalten, die so real wirkt wie im Original. Hier sind zwei Beispiele für Holztore in kleinen und grösseren Massstäben, mit sehr feinen Elementen detailliert und bereit für die Lackier- und Alterungsphase. Seit zwei Jahrzehnten gehe ich immer mit denselben, sehr einfachen Methoden vor, um - als Basis für die weitere Behandlung - verschiedene Farbtöne von gebleichtem oder natürlichem Holz zu erhalten. Beim zweiten Teil der Verwitterung haben sich meine Methoden mit der Zeit und mit neuen Produkten allerdings verändert.

Bilder 15 und 16: Von der Malerei mit Abblättereffekten in sehr kleinem Massstab bis hin zu gebleichten Farbtönen in 1:43 sind Holzoberflächen zweifellos das Faszinierendste, wenn es um Verwitterungsarbeiten geht. Diese beiden handgefertigten Objekte zeigen perfekt, was man mit Können (natürlich!), aber auch mit einer guten Anleitung erreichen kann. In meinen künftigen Themen werde ich jeweils einige einprägsame Beispiele aus meiner Sammlung zeigen, um meine Worte zu unterstreichen.

Bild 17: In gleicher Weise können eine Reihe von Gegenständen mit unterschiedlichsten Erscheinungen von Verfall und

Zeitverschleiss hergestellt werden. Fensterläden, kleine Türen und alte Geschäftsfassaden seien als Beispiele genannt. Auf Letzteres habe ich in letzter Zeit den Fokus

gelegt. Deshalb suche ich ständig nach Objekten, in denen Holz zum Bau von Paneelen, Türen und auch Rollläden verwendet wurde.





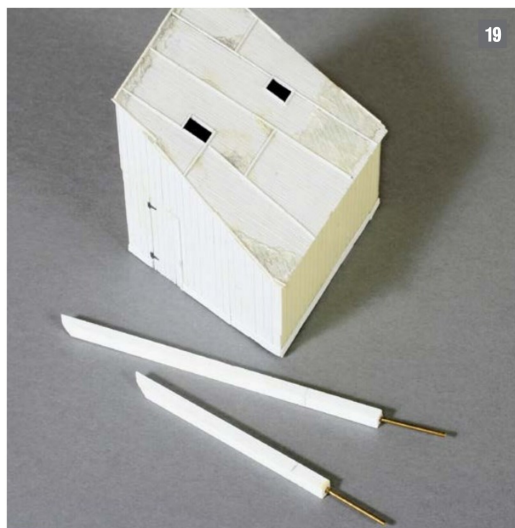


Bild 18: Die zuvor gezeigten und stark gealterten Elemente erscheinen an der Fassade, die ich inzwischen vorbereitet habe. Da ich es gewohnt bin, an Vignetten und kleinen Dioramen zu arbeiten, ist es immer einfach, solche Bilder draussen mit natürlichem Licht mit einem Makroobjektiv aufzunehmen. So entstehen die besten Aufnahmen.

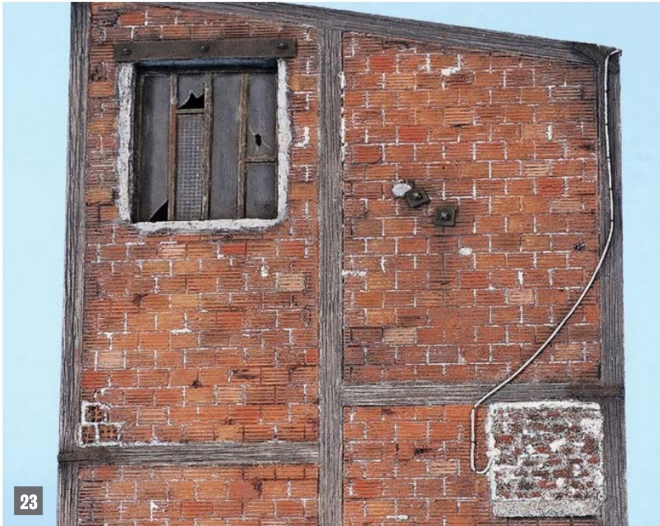
Bilder 19 und 20: Sicher, für die begabtesten und inspiriertesten Modellbauer könnten hier ganz andere Methoden aufgezeigt werden. Ich für meinen Teil erzeuge einige Holzgebäude teilweise oder vollständig mit dieser Gravurmethode. Dies war der Fall bei diesem Schuppen oder dem oberen Teil der kleinen Werkstatt im Massstab 1:87.

Bild 21: Meine beeindruckendste Arbeit bisher ist ohne Zweifel diese grosse Holzfläche eines Lagergebäudes, das ich vor Jahren für eine Industrieszene gebaut habe. Nicht nur der Holzputz, sondern auch die Schrift war eine Herausforderung in einer Zeit, in der ich nur Trockenpinseln, Acryl-Washing und Mikrobemalung einsetzte, um am Ende einen «richtigen» Putz zu erhalten. Ich habe sehr viel Zeit für die Arbeiten aufgewendet, und auch heutzutage erscheint das Werk immer noch sehr realistisch.





22



23



24



25

Bilder 22 und 23:

Das Ritzen von Forex-Platten ist mit guten Werkzeugen ziemlich einfach zu bewerkstelligen, erfordert aber viel Geduld, wenn Sie komplette Strukturen erstellen wollen. Diese Methode ermöglicht es jedoch, alle Arten von Gebäuden nach Bedarf zu bauen, wie diese Front einer kleinen Lagerhalle in Halbr relief. Das Metallfenster wurde aus Kunststoffplatten hergestellt, wie oben bereits ausgeführt, während der untere Teil aus Schaumstoffplatten erzeugt wurde. Wir werden im nächsten Kapitel über dieses Material sprechen.

Bild 24 und 25:

Nicht nur in Spur H0, sondern natürlich auch in grösserem Massstab kann Forex eingesetzt werden, um alle möglichen Situationen perfekt nachzuahmen, zum Beispiel zusammengeflackte Wände an Industriegebäuden oder Ziegel, mit denen ein Fenster zugemauert wurde.

Bild 26:

Last, but not least diese Fassade, die ebenfalls aus Forex hergestellt wurde und auf die ich einige «Geisterzeichen» gemalt habe. Der Rest der Struktur wurde aus Polyurethanschaum hergestellt. Beachten Sie, dass das Werk im Massstab 1:87 ist. Bis bald für mehr!





Porträt | HO-Anlage des Lausitzer Modelleisenbahn-Vereins (LMEV)

Wo die Braunkohle auch die Modelleisenbahn prägt

Der Abbau von Braunkohle prägt die Niederlausitz im Dreiländereck Deutschland-Tschechien-Polen. Das «schmutzige» Geschäft wird natürlich auch auf Modelleisenbahnanlagen in der Region umgesetzt, zum Beispiel beim Lausitzer Modelleisenbahn-Verein. Ein Bericht über eine Anlage, die sich etwas abhebt von dem, was wir aus der Schweiz kennen.

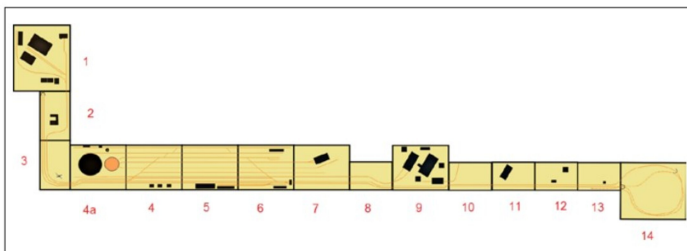
Von Holger Findeisen (Text und Bilder)

Im Frühherbst des Jahres 1951 gründeten auf dem Betriebsgelände der Brikettfabrik Brieske/Senftenberg mehrere Modellbahnfreunde die Arbeitsgruppe (AG) 2/1 Brieske. Unser Ziel war es, eine Modellbahnanlage zu bauen. Wir konnten die Unterstützung durch den Betrieb sichern, der Unterkunft – einen abgestellten Mannschaftsschmalspurwagon und ein Holzhaus – sowie Material zur Verfügung stellte. 1992 wurden die zwei Arbeitsgruppen AG 2/35 Grossräschen und AG 2/1 Brieske des Deutschen Modelleisenbahn-Verbands der ehemaligen DDR vereinigt und als Modelleisenbahnverein Senftenberg e.V. weitergeführt. Ende der 1990er-Jahre haben wir uns in Lausitzer Modelleisenbahn-Verein (LMEV) umbenannt.

Zu unserem Grundkapital, mit dem wir unsere ersten Ausstellungen bestreiten konnten, gehörten auch etliche HO-Anlagenteile. Diese Segmente wurden von den Vereinsmitgliedern modernisiert (Gleisbau, Elektrik und Landschaftsgestaltung) und mit Teilneubauten kurzfristig zu einer funktionsfähigen Anlage zusammgebaut.

Kurzbeschreibung der Anlage

- M 1:87, 16,5 mm Spurweite, DR, Epoche III/IV (etwa 1970).
- Zweigleisige Hauptbahn mit Durchgangsbahnhof (Heidebrück; fiktiv), 2 Bahnbetriebswerken, Güterbehandlung, Industrieanlagen und Postverteiler.
- Anlagenschwerpunkte sind zwei Industrieanschlüsse und der Bahnhof, auf dem vorbildgerechte Rangiermöglichkeiten gegeben sind.
- Vorbild für die landschaftliche Gestaltung ist unsere Heimatregion – die Niederlausitz.
- Die grosszügig angelegte freie Strecke zeigt Motive wie den ehemaligen Haltepunkt Grossräschen Süd, die Strecke Senftenberg–Berlin (Fahrplanstrecke 211), eine Brikettfabrik, eine Maschinenfabrik, ein Tagebaugrossgerät.
- Anlage: Länge ca. 20 m, mehr als 60 Weichen und rund 200 m Gleise.
- Grösse: ca. 21 × 5,5 m, L-Form.
- Zweileiter-Gleichstrom, analog.
- Rahmen: Holz.



Anlagenschwerpunkte sind zwei Industrieanschlüsse und der Bahnhof für vorbildgerechtes Rangieren.

Segmentnummer	Grösse in m	Szene
1	1,9 × 1,4	Maschinenfabrik und verdeckter Kehrtunnel
2	1,4 × 0,8	Auffahrt Fabrik und Bauernhof
3		Eckteil, Trassenquerung Grossgerät
4a	1,6 × 1,25	Dampflok-BW, Bahnhofseinfahrt West
4, 5, 6		Bahnhof
7		Diesel-BW, Bahnhofseinfahrt Ost
8	1,2 × 0,8	Natur, Zufahrt Brikettfabrik
9	1,6 × 1,25	Brikettfabrik
10, 11, 12	1,2 × 0,8	HP Grossräschen-Süd
13		Abzweig Schattenbahnhof
14	1,9 × 1,4	Kehrschleife mit Autobahn und verdeckte Abfahrt unten

Unter der Anlagenoberfläche erstreckt sich über die gesamte Länge eine weitere Ebene. Es kann wahlweise ausschliesslich oben oder auch kombiniert Fahrbetrieb durchgeführt werden. So können bis zu 14 Zugarnituren im vollautomatischen Blockbetrieb und zusätzliche Rangierfahrten realisiert werden.

Gleissystem und Material

Auf unserer Anlage kommt Modellgleis mit 2,5 mm Profilhöhe der Familie Tillig zum Einsatz. Teile des Bahnhofsbereiches und der freien Strecke wurden noch mit dem ursprünglichen Pilz-Profil (vor 1990) belegt. Die Weichen von Pilz und Tillig wurden umgerüstet. Die Herzstücke wurden zu diesem Zwecke entfernt und die geteilten Weichen mit durchgängigem Schienenprofil ersetzt. Anstelle des alten Herzstückes wurde selbstklebende Kupferfolie auf das

Schwellenband aufgebracht und das Profil nach entsprechender Bearbeitung eingelötet – eine Arbeit für ausdauernde Tüftler. Das Erscheinungsbild der Weichen ist somit dem Vorbild angepasst und wesentlich betriebssicherer. Glanzstück – und wohl in einmaliger Ausführung – ist eine Dreibeuge im Bereich des Dampflok-BW.

Alle Weichen wurden nachträglich mit beleuchteten und drehbaren Weichenlaternen ausgerüstet. Realitätsnahe Seilzüge, Spannvorrichtungen, Kanäle und Abdeckungen vervollständigen das Bild. Als Antrieb verwenden wir bisher motorische Unterflurantriebe der Familie Tillig. Nach verschiedenen Tests mit Systemen anderer Anbieter werden wir künftig mit Servos arbeiten, die einmal justiert, wohl das sicherste Antriebssystem darstellen. Gleichzeitig können mit diesem Antrieb auch so ziemlich alle anderen bewegten Teile betrie-

ben werden: Signale, Türen von Lokschruppen, Schrankenanlagen und auch anderes.

An rollendem Material kommen auf unserer Anlage fast ausschliesslich Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn (DR) der Epochen III/IV zum Einsatz. Triebfahrzeuge aus der Produktion ehemaliger DDR-Betriebe, die auch heute noch mit Erfolg im Geschäft sind, wie PIKO und Gützold, befinden sich ebenso im Einsatz wie Fahrzeuge der Firmen Roco, Fleischmann, Kato, Lima, Brawa und Pmt. Dampfloks und Dieselmotoren prägen das Bild. E-Loks werden nicht eingesetzt; ausser im Kohlebetrieb (eine EL2 – Grubenkrokodil). Viele Maschinen sind mit Dampfgeneratoren versehen, sodass die Züge realitätsnah qualmend durch die Landschaft fahren.

Das Wagenmaterial stammt vor allem von PIKO und Roco, aber auch von Lima und teilweise von Märklin. Die Strassenfahrzeuge entstammen zum grossen Teil ebenfalls aus der Produktion der ehemaligen DDR (Plastikmodelle aus Annaberg-Buchholz), ergänzt durch Modelle neuerer Produktion von verschiedenen Firmen, vor allem von Kleinserienherstellern (Plastik- und Metallgussmodelle). Die typischen Pkw- und Lkw-Modelle und andere Nutzfahrzeuge der DDR sind repräsentativ vertreten.

Die Anlage ist weitestgehend beleuchtet; fast alle Gebäude und grossen Teile der Bahnanlagen sind entsprechend ausgestattet. Fahrten bei Dunkelheit sind während Ausstellungen ein Hingucker.

In diesem Beitrag wird schwerpunktmässig auf einzelne Segmente eingegangen, die dem Thema Bergbau in der Region Senftenberg/Niederlausitz gewidmet sind. Dazu gehören das Segment 3 (Eckteil mit Schaufelradbagger), das Segment 8 (Streckenteil) sowie Segment 9 (Brikettfabrik).

Segment 3 – Eckteil mit Schaufelradbagger

In der Niederlausitz, einem ehemals sumpfigen und waldreichen Gebiet zwischen Spree, Neisse und Elbe, wird seit mehr als 150 Jahren Braunkohle gefördert. Anfang des 20. Jahrhunderts und im Zuge der zunehmenden Industrialisierung sowie der damit im Zusammenhang stehenden ständig steigenden Nachfrage wurden die ersten Tagebaue zur Förderung von Braunkohle aufgeföhren. Aus anfänglich vielen kleineren Gruben, wo unter Tage Kohle gefördert wurde, entstanden grossflächig offene Gruben. Auch die Technik änderte sich rasant, und Tagebaugrossgeräte kamen zum Einsatz: Eimerkettenbagger, Schaufel-

radbagger und Förderbrücken. Im elektrischen Zugbetrieb wurden Abraum und Kohle transportiert. Später wurden grosse Bandanlagen installiert, die die Brikettfabriken direkt versorgten. So konnten jährlich mehrere Millionen Tonnen Braunkohle gefördert und verarbeitet werden. Hauptabnehmer waren die Energiewirtschaft und die chemische Industrie. Die ehemalige DDR entwickelte sich zu einem der weltweit grössten Braunkohleförderer. In der Niederlausitz existierte ein weitverzweigtes und gut ausgebautes Netz für die Kohlebahn, um Brikettfabriken und Kraftwerke effektiv zu versorgen.

Der Bau von Tagebaugrossgeräten war ressourcenintensiv und zeitaufwendig. Die Idee, nach Auslauf eines Tagebaus die Geräte durch Umsetzung an einen neuen Standort weiterhin zu nutzen, war geboren. Ab Mitte der 1980er-Jahre wurden Überlandtransporte von Baggern zwischen verschiedenen Tagebauen organisiert und durchgeführt, die logistische und ingenieurtechnische Spitzenleistungen darstellten; nicht nur Flüsse, auch Strassen und Eisenbahnlinien mussten überquert werden.

So kamen wir auf die Idee, die Überquerung einer Eisenbahnstrecke im Modell darzustellen. Ein Vereinsmitglied, Peter

Der Schaufelradbagger wurde 2017 erstmals präsentiert.



Holz, hatte schon einige Zeit an einem Schaufelradbaggermodell der Familie Revell gebastelt, als wir dieses Thema diskutierten. Ein neues Eckteil im Anschluss an die westliche Bahnhofsausfahrt wurde in den Jahren 2016/2017 mit neuem Motiv – Schaufelradbagger beim Überqueren einer Eisenbahnstrecke – gebaut. Es wurde erstmals 2017 in Senftenberg den Besuchern präsentiert.

Das Baggermodell ist mit verschiedenen Bewegungsfunktionen ausgestattet und voll beleuchtet. Im Umfeld sind typische Bergbaufahrzeuge positioniert, die an der Trasse arbeiten. Natürlich wird das Ganze auch fotografisch für die Nachwelt erhalten. Die Besucher fanden es toll.

Segment 8 – Streckenteil und Segment 9 – Brikettfabrik

Das Segment 9 stellt den Bergbaubetrieb in der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts dar, der durch viele kleine Braunkohle verarbeitende Fabriken geprägt war. Der Gebäudekomplex der Fabrikanlage wurde im Rohbau 1998 von zwei Freunden unseres Vereins aus Senftenberg, Ingo Florich und Raymond Wokurka, realisiert. Als Vorbild kann die Brikettfabrik Treuherz I bei Klettwitz (NL) gesehen werden, auf die wir bei Recherchen gestossen sind. Sie war bis ins Jahr 1967 in Betrieb. Die Fabrikanlage umfasste alle wesentlichen Produktionsabschnitte, die für eine derartige Anlage typisch sind.

Zunächst als Diorama gedacht, wurde dieses Segment von den beiden Freunden des Lausitzer Modelleisenbahnvereins für Ausstellungszwecke zur Verfügung gestellt. Nach entsprechenden Umbauten und Anpassungen konnte das Anlagenteil auf der «Modell & Hobby 98» in Leipzig erfolgreich einem zahlreichen Publikum vorgestellt werden. Mittlerweile wurde es durch die Beleuchtung und weitere Details und Funktionen, zum Beispiel dampfende Schornsteine und Abzüge oder ein bewegliches Förderrad im Schacht, vervollständigt. Der Schacht mit seiner Pferdebahn stellt einen zeitlichen Kompromiss dar und zeigt, dass durchaus noch lange Jahre auf diese Weise Kohle für das eigene kleine Kraftwerk im Tiefbau gewonnen wurde.

In beiden Fahrtrichtungen befinden sich Streckenblöcke auf der Hauptstrecke. Das Abholen der Kohlewaggons übernimmt eine Dampfspeicherlokomotive Meiningen Bauart. Der nur angedeutete Rohkohletransport wird



Als Vorbild diente die Brikettfabrik Treuherz I bei Klettwitz in der Niederlausitz.



Ein Schacht mit beweglichem Förderrad.

Der Schacht stellt einen zeitlichen Kompromiss dar und zeigt, dass durchaus noch lange Jahre auf diese Weise Kohle für das eigene kleine Kraftwerk im Tiefbau gewonnen wurde.



Das Kraftwerkmodell wurde durch die Beleuchtung und weitere Details und Funktionen, zum Beispiel dampfende Schornsteine oder Abzüge, vervollständigt.



Sonderschicht in der Brikettfabrik:
In der Niederlausitz, einem ehemals sumpfigen und waldreichen Gebiet zwischen Spree, Neisse und Elbe, wird seit mehr als 150 Jahren Braunkohle gefördert.




durch ein sogenanntes «Grubenkrokodil EL2», ein Eigenbaumodell, dargestellt. Es handelt sich um eine Maschine, die Jahrzehnte im Abraumdienst und Kohletransport im Senftenberger Revier zuverlässig ihre Arbeit verrichtete. Das Gehäuse der Lok wurde von Rolf Schnabel, einem befreundeten Modellbahnfreund, vollständig aus Papier gefertigt. Es ist mit zwei Motoren angetrieben und zieht in der Ebene bis zu acht vierachsige Waggonen. Aus der Kleinserienproduktion der Familie Klunker haben wir passende Waggonbausätze beschafft, die aber noch auf den Zusammenbau warten.

Das Landschaftsteil 8 stellt das Anschlussgleis für die Brikettfabrik auf Seg-

ment 9 dar. Parallel zur Hauptstrecke, in leichtem Bogen, verläuft die Zufahrt zur Brikettfabrik. Ein Waldstück und ein kleiner Tümpel, an dem sich Wildtiere tumeln, vervollständigen die Szenerie.

Aussichten

Bergbaumotive werden uns auch weiterhin beschäftigen. So ist aktuell ein neues Teil mit Darstellung eines typischen Braunkohlegrosskraftwerkes um 1970 als Kontrast zur alten Brikettfabrik in Planung. 2019 werden wir wieder die «Lausitzmodellbau» auf 3000 m² in der Niederlausitzhalle in Senftenberg vom 15. bis 17. November ausrichten, zu der wir die Leserschaft dieses Beitrages schon jetzt recht herzlich einla-

den. Für verrückte Modellbaufreunde, wie etwa wir es sind, sollten auch grössere Entfernungen kein Hindernis sein. Das Lausitzer Seenland (www.lausitzerseenland.de) bietet auch im Herbst viel Interessantes, was aus einer ehemaligen Region des Braunkohlebergbaus entstanden ist. Noch gibt es aktiven Bergbau, den man auch als Tourist hautnah erleben kann. Also – macht euch auf den Weg! 

Weitere Infos zum Verein

Zurzeit betreibt unser Verein neben der grossen H0-Anlage noch eine O-Anlage; eine weitere kleine H0-Anlage befindet sich im Aufbau, und einige Segmente in Spur I werden gestaltet. Ein Vereinsmitglied zeigt auf seiner N-Anlage ebenfalls Szenen aus unserer Heimat. Wir führen mittlerweile kleinere Ausstellungen in der Region durch, nehmen an grossen Messen und Ausstellungen in ganz Deutschland teil und veranstalten alle zwei Jahre eine grosse Ausstellung – die «Lausitzmodellbau» in Senftenberg, zu der wir internationale Gastaussteller und andere Modellbauer einladen.

Holger Findeisen, Vorsitzender des Lausitzer Modelleisenbahn-Vereins Brieske/Senftenberg, Niederlausitz

Im Web: www.lausitzer-mev.de



Eine EL2, ein «Grubenkrokodil», Marke Eigenbau.



Der Haltepunkt Großräschen Süd.



Porträt | «St. Bernina», eine kleine RhB-Anlage in H0m

Irgendwo zwischen Pontresina und Bernina Suot

Eddy de Wilde liebt die Schweiz. Das merkt man seiner detailverliebten H0m-Anlage «St. Bernina» an. Sie war 2018 bereits am Remisenfest in Hochdorf zu bewundern. Nun stellt der Belgier sein Schmuckstück auch in der LOKI vor.



Von Eddy de Wilde (Text und Bilder)

Seit nunmehr 16 Jahren kommen meine Frau und ich in die Schweiz, um hier unsere Ferien zu verbringen. Nicht nur die wunderschöne Landschaft, auch die Pünktlichkeit und die Sauberkeit der Schweizer Züge sind uns sehr ans Herz gewachsen.

1989 baute ich meine erste Anlage, die bis heute noch besteht und funktioniert. Es ist eine 5 m² grosse Märklin-H0-Anlage nach Vorbild der DB. 2008 wollte ich an einem Wettbewerb vom «Modelspoor Magazine» für Minianlagen teilnehmen. Diese durften höchstens 0,75 m² gross sein, also kam für mich nur Schmalspur infrage. Diese Anlage habe ich in Spurweite H0e nach dem Vorbild der Mariazellerbahn in Österreich gebaut. Ich war damit auf manchen Ausstellungen zu Gast, in Belgien, in den

Niederlanden, in Deutschland und in Grossbritannien. Eine nächste Anlage konnte nicht länger ausbleiben, und es sollte diesmal eine Schweizer Anlage in Baugrosse H0m sein. Während unserer Ferien in Reckingen im Obergoms fiel mein Blick auf die dortige Bahnhofsanlage mit ihrem relativ einfachen Gleisplan, der doch einige Spielmöglichkeiten bieten würde. Das Problem: Die H0m-Fahrzeuge der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) sind etwas zu lang, um sie auf einer 2 m² grossen Anlage glaubhaft fahren zu lassen. Die Lösung des Problems: die Berninabahn der RhB, weil die Fahrzeuge wesentlich kürzer sind.

Bau der Anlage

Der Bau der Anlage begann Ende 2010. Sie sollte 2 m² gross werden, aber doch in un-

serem Pkw (derzeit ein Opel Zafira) transportierbar sein. Auf diese Weise entstanden drei Module: das Hauptmodul mit dem Bahnhof und zwei kleine Module mit einer 180°-Kehre zum Schattenbahnhof. Den Bahnhof «St. Bernina» habe ich in einem Schaukasten mit Abmessungen von 1,50×0,50×0,65 m gebaut. Dieses Modul ist komplett fertig mit warmweisser TL-Beleuchtung, Hintergrund, Bahnhof und umgebender Landschaft. Es steht auf zwei verstellbaren Metallböcken. Die beiden Kehrmodule stehen je auf zwei Holzbeinen und können mittels Metallschrauben und Flügelmuttern am Schaukasten angeschraubt und elektrisch verbunden werden. Der Schattenbahnhof wurde als ausklappbare Platte an der Hinterseite der Schaukasten angeschraubt.

Die ABe 4/4 53 «Tirano» der RhB rauscht an Spaziergängern und Wandersleuten vorbei.



Bahnhof «St. Bernina»

Weil es nicht möglich ist, auf einem beschränkten Raum einen Bahnhof massstäblich nachzubauen, wählte ich einen fiktiven Namen. «St. Bernina» könnte irgendwo zwischen Pontresina und Bernina Suot liegen, in der Nähe der berühmten Morteratsch-Gletscher. Ein selbst gemachtes Foto dieser Gletscher bildet denn auch das Motiv des Hintergrundes.

Als Basis des Gleisplans diente mir der Bahnhof der MGB in Reckingen. Gleis 1 ist recht kurz, es bietet bloss Platz zum Ein- und Ausladen von ein bis zwei geschlossenen Güterwagen. Es kann ausnahmsweise auch von einem kurzen Museumszug benutzt werden. Eine Weiche gibt den Anschluss zum kurzen Freiladegleis, auf dem Holz verladen werden kann. Gleis 2 ist ein Ausweichgleis für kürzere Regionalzüge. Gleis 3 wird dagegen als Hauptgleis für längere und durchgehende Züge, zum Beispiel den Bernina-Express, benutzt. Zwischen den Gleisen gibt es einfache Inselbahnsteige, die für die Reisenden mittels Bohlenüberhängen erreichbar sind.

Das Bahnhofsgebäude ist ein Bausatz von Kibri («Oberzell»), das ich ganz neu lackiert und patiniert habe. Die beiden Bahnhofsausfahrten werden durch ein dreifarbiges Signal (rot/grün/grün-gelb) gesichert. Die Gleise und Weichen (Peco) wurden auf 4-mm-Korkstreifen verlegt und mit gesiebttem Rheinsand eingeschottert. Fixiert wurde alles mit einer Mischung aus Wasser, Holzleim und rostbrauner Plakatfarbe. Nach dem Trocknen wurden die Gleise rostbraun angemalt und das Schotterbett mit Pigmentpulver patiniert.

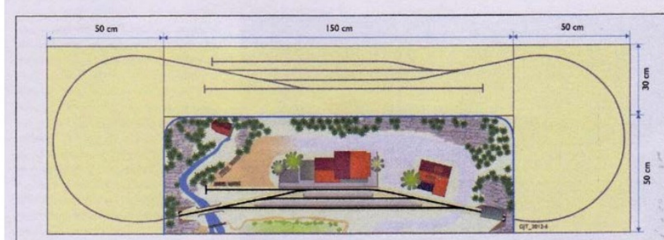
Schalten und Fahren

Da immer nur einen Zug gleichzeitig unterwegs ist, habe ich auf eine digitale Steuerung verzichtet. Es wird also analog gefahren und geschaltet. Die Fahrtrichtung und die Geschwindigkeit der Züge werden von einem elektronischen Handregler gesteuert, was vorbildgetreu langsames Fahren möglich macht. Eine gut dimensionierte Ringleitung versorgt die Stromanschlüsse an jedem Gleisstück und an den Weichen, sodass sich die Spannung nirgendwo ver-

Auch sich selbst hat Eddy de Wilde – als Trainspotter – auf der Anlage verewigt.

Rhätische Bahn

St. Bernina



Ein Hauptmodul und zwei kleine Module mit einer 180°-Kehre zum Schattenbahnhof.



Der silberne Opel Zafira stellt Eddy de Wildes Auto dar. Rechts daneben seine Frau im Massstab 1:87.





Im Mittelpunkt des Hauptmoduls der Anlage steht der Bahnhof «St. Bernina».



Gleis 2 ist ein Ausweichgleis für kürzere Regionalzüge. Zwischen den Gleisen gibt es Inselbahnsteige.



Links geht es zum Morteratsch-Gletscher; rechts führt der Wanderweg nach Bernina Suot.

mindert. Die Herzstücke der Weichen sind über einen kleinen Schalter, der unter dem Weichenantrieb befestigt ist, polarisiert. Die Haltestelle am Signal und die Abstellgleise sind isoliert und teilweise mittels Dioden überbrückt, sodass ein Zug an einem roten Signal rückseitig vorbeifahren kann. Geschaltet werden die Weichen und Signale mit einem selbst gebauten Gleisbildstellwerk, das an der vorderen Seite der Anlage eingebaut ist. Dieses ist der RhB nachempfunden: grüne Fläche und schwarze Linien für die Gleise. Es gibt eine Rückmeldung über die Stellung der Weichen und der Signale, die Durchfahrtrichtung und die Gleisbelegung im Schattenbahnhof. Auch die Beleuchtung der Gebäude, der Strassen und des Bahnhofs sowie die Bahnhofsglocken und Lokpfeife werden von hier aus bedient.

Landschaft, Gebäude und Details

Für die Formgebung der Landschaft verwendete ich zugeschnittene Reste von Hartschaumplatten, die aufeinandergeleimt und mit Gipsbinde aus der Apotheke überzogen wurden. Die Endgestaltung und Formgebung der Felsen machte ich mit Jointfiller aus dem Baumarkt. Dieser ist feiner in der Struktur und länger zu bearbeiten als Gips. Mittels Plakatfarben und Lasurtechnik erfolgte die Farbgebung. Die Fichten sind in Eigenbau aus Eisendraht, Besenborsten, Sprühfarbe, Leim und dunkelgrünen Grasfasern entstanden.

Weil der Bahnhof ausserhalb des Dorfs liegt, gibt es nur wenig Gebäude auf der Anlage: den Bahnhof selbst, die Pension Edelweiss, eine Kapelle und ein selbst gebautes Trafohaus. Eine selbst gemachte Freileitung aus Fleischspiesen und dünnem Stahldraht sorgt für den Stromanschluss der Gebäude. Die Oberleitung und die Schaltposten sind ebenfalls selbst gebaut, aus Messingprofilen und dünnem Messingdraht. Die Querverbindungen und Isolatoren stammen von Sommerfeldt. Auch die Bahnsteigbeleuchtung ist selbst gebaut, aus Messingresten und Mini-LED.

Kleine, typisch schweizerische Details werten die Anlage auf. Wandertafeln zum Beispiel, eine selbst gebaute Fussgängerbrücke, Robidogs, Wildtiere entlang der Strecke, eine zentrale Parkuhr, Pkw mit Beleuchtung und Nummernschildern, eine Sonnenterrasse mit Tischen und Stühlen, Alpenkühe usw. Selbst eine kleine per- ▶

Lesen Sie weiter auf Seite 96



«St. Bernina» ist ein fiktiver Name. Der Bahnhof könnte irgendwo zwischen Pontresina und Bernina Suot liegen, in der Nähe des Morteratsch-Gletschers.



Eine Weiche gibt den Anschluss zum kurzen Freiladegleis, auf dem Holz verladen werden kann. Im Hintergrund die hübsche Kapelle.



Auf der Anlage verkehren nur Züge der Berninabahn – aktuelle und ehemalige. Die Modelle stammen alle von BEMO.



Warenumschlag am Bahnhof «St. Bernina», ein Kibri-Bausatz.



Zwei Damen genießen die Ruhe vor der Pension Edelweiss.



Die Oberleitung und die Schaltposten sind selbst gebaut, aus Messingprofilen und Messingdraht. Die Querverbindungen und Isolatoren sind von Sommerfeldt.



Kleine, teilweise typisch schweizerische Details werten die Anlage auf: Pkw mit Beleuchtung und Nummernschildern, Robidogs, Alpenkühe usw.



Viel Verkehr auf der Sonnenterrasse der Pension Edelweiss. Es gibt auf der Anlage nur wenige Gebäude: die Pension, den Bahnhof, eine Kapelle, ein Trafohaus.

sönliche Geschichte habe ich eingebaut: Auf dem Parkplatz beim Bahnhof sind meine Frau und ich gerade mit unserem Opel Zafira (mit eigenem, belgischem Nummernschild) angekommen. Während meine Frau sich mit dem Hund noch auf dem Parkplatz befindet, bin ich schon am Bahnübergang und fotografiere.


Rollmaterial

Auf der Anlage verkehren nur Züge der Berninabahn – aktuelle und ehemalige. Die Modelle stammen alle von BEMO. Es fahren ein Motorwagen Abe 4/4¹ 35 mit grünem Personenwagen und ein Motorwagen Abe 4/4 42 mit rotem Personenwagen. Es können auch ein oder zwei Güterwagen, ein Gepäckwagen und/oder bei schönem Wet-

ter ein offener Aussichtswagen mitgeführt werden. Der Bernina-Express wird von einem Motorwagen Abe 4/4^{III} 53 oder einer Zweikraftlok Gem 4/4 802 «Murmeltier» gezogen. Die Wagen sind rote EW III mit dunkelgrauen Streifen am Fenster. Auch Panoramawagen des Bernina-Expresses werden eingesetzt. Nicht aber die Allegra-Züge, weil diese nicht in die gewählte Epoche passen. Eine Menge von Güterwagen (Kesselwagen, Mohrenköpfen, offenen und geschlossenen Wagen) machen den Rollmaterialpark komplett.

Zum Schluss ...

Ich habe die Anlage erstmals im August 2012 ausgestellt. Danach folgte eine Ausstellung nach der anderen, in Belgien, den

Niederlanden, Luxemburg, Deutschland, Grossbritannien und Frankreich. Zudem war die Anlage zum ersten Mal auch in der Schweiz zu sehen, und zwar während des letztjährigen Remisenfests in Hochdorf. Sollte ich mit meiner RhB-Anlage in der Schweiz nochmals eingeladen werden, komme ich sehr gerne wieder. Mittlerweile reifen in meinem Kopf bereits Pläne für eine neue Ausstellungsanlage. Ebenfalls Berninabahn, aber diesmal an der Südseite des Berninapasses zwischen Poschiavo und Miralago. 

<http://users.skynet.be/zwitersetreincub>

Mail: dewilde.eddy1960@gmail.com



Ein selbst gemachtes Foto des Morteratsch-Gletschers bildet das Motiv des Hintergrundes.

Erfolgreich werben mit



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

Nächste Anzeigenschlüsse

LOKI 5 | 2019: 3. April 2019

LOKI 6 | 2019: 3. Mai 2019

Ihr Ansprechpartner
für LOKI-Inserate:



Gerne berate ich Sie persönlich und unterstütze Sie bei Ihrer Mediaplanung

Mario Dubach
Anzeigenleiter

Stämpfli AG
Inseratemanagement
Wölfistrasse 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

ZUBA-TECH

Zu kaufen gesucht:
Modelleisenbahnen
alle Spuren und Blech

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

Langjährige Erfahrung

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

Fehlt Ihnen die Zeit
zum Bau einer Modellbahn?

Ich baue Ihre digitale
Heimanlage!



079 902 72 61

Lokschuppen Hagen-Haspe



**Exklusive
Modelleisenbahnen**

und mehr... vieles mehr...

www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos!

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



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



Spuren H0, H0m, N
und G

Sämtliche führenden
Marken im Sortiment

5% Rabatt auf
Neuheiten

über 30000 Produkte
bestellbar

Gutschein von CHF 20.- ab
einem Einkauf von CHF 100.-

Gültig bis 31.12.2019

Code: LOKI12



www.world-of-trains.ch
info@world-of-trains.ch
043 501 11 55
Kreuzstrasse 10
8635 Dürnten ZH



Rollmaterial | Bau

Berner Höhepunkt

Im dritten und letzten Teil des Berichts der Privatbahn-NPZ stellt Marcel Koch die Umsetzung des Modells der BLS-Ausführung im Massstab 1:87 vor. Zudem verrät er der interessierten Leserschaft, wie sie ebenfalls zu einem Modell dieser schönen Pendelzüge kommen kann.

Foto: Marcel Koch



Report | Vorbild & Modell

Eine kleine Odyssee

Der Munot und Schaffhausen. Die zwei gehören zusammen. Daher ist es naheliegend, dass die Festung auch in der Miniaturwelt von Smilestones in Neuhausen am Rheinfluss eine zentrale Position einnimmt. LOKI-Autor Gioacchino Gavazzi schildert den Werdegang des Munot im Massstab 1:87.

Foto: Smilestones



Report | Rückblick

Santsibahn-Exkursion

Ein Modell eines Zuges einer Bahn, welche gar nie gebaut wurde, ist etwas sehr Spezielles, besonders wenn es dazu noch aus Göppingen kommt. Hansueli Gonzenbach und seine kleine Geschichtstheorie über ein Modell ohne konkretes Vorbild: ein Märklin-Triebwagen der Santsibahn (SB).

Foto: Hansueli Gonzenbach

Ab 26. April 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.

Nr. 4 | 2019 (April 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

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

Hans Roth

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

Paketsendungen an die Redaktion

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

Inseratberatung und -disposition

Stämpfli AG
Inseratmanagement, Mario Dubach
Wölflistrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern,
Tel. +41 (0)31 300 63 89, 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 Khelifi, Stämpfli AG

Produktion und Druck

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

Vertrieb Einzelhandel Deutschland, Österreich und Niederlande

PARTNER Medienservices GmbH, Julius-Hölder-Strasse 47,
D-70597 Stuttgart-Degerloch, Telefon +49 (0)711 72 52 227,
Fax +49 (0)711 72 52 310, www.partner-medieservices.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 Fotografenausschreibung ist leider nicht möglich. Wettbewerbe und Verlosungen finden unter Ausschluss der Öffentlichkeit und des Rechtsweges statt.

LOKI
www.loki.ch



**Jetzt
abonnieren!**

Bitte einsteigen!

Abonnieren Sie jetzt die LOKI – Das Schweizer Modellbahnmagazin

Die LOKI ist das meistgelesene Schweizer Magazin für Modellbahnfreunde. Es informiert, vernetzt und unterhält mit viel Wissenswertem aus der Welt der Modellbahnszene.

Das Magazin berichtet vor allem über die nationale Gemeinschaft der Modellbahnfreunde. Es zeigt Anlagen, stellt die neuesten Modelle vor, enthält Tipps und Tricks und informiert über Bezugsquellen und Termine.

Machen Sie eine Probefahrt und lernen Sie die LOKI mit einem Schnupperabo kennen. Ein Schnupperabo oder gleich ein Jahresabo können Sie einfach und bequem online bestellen.

CHF 25.–*

Schnupperabonnement,
3 Ausgaben (nur in der Schweiz)

CHF 130.–*

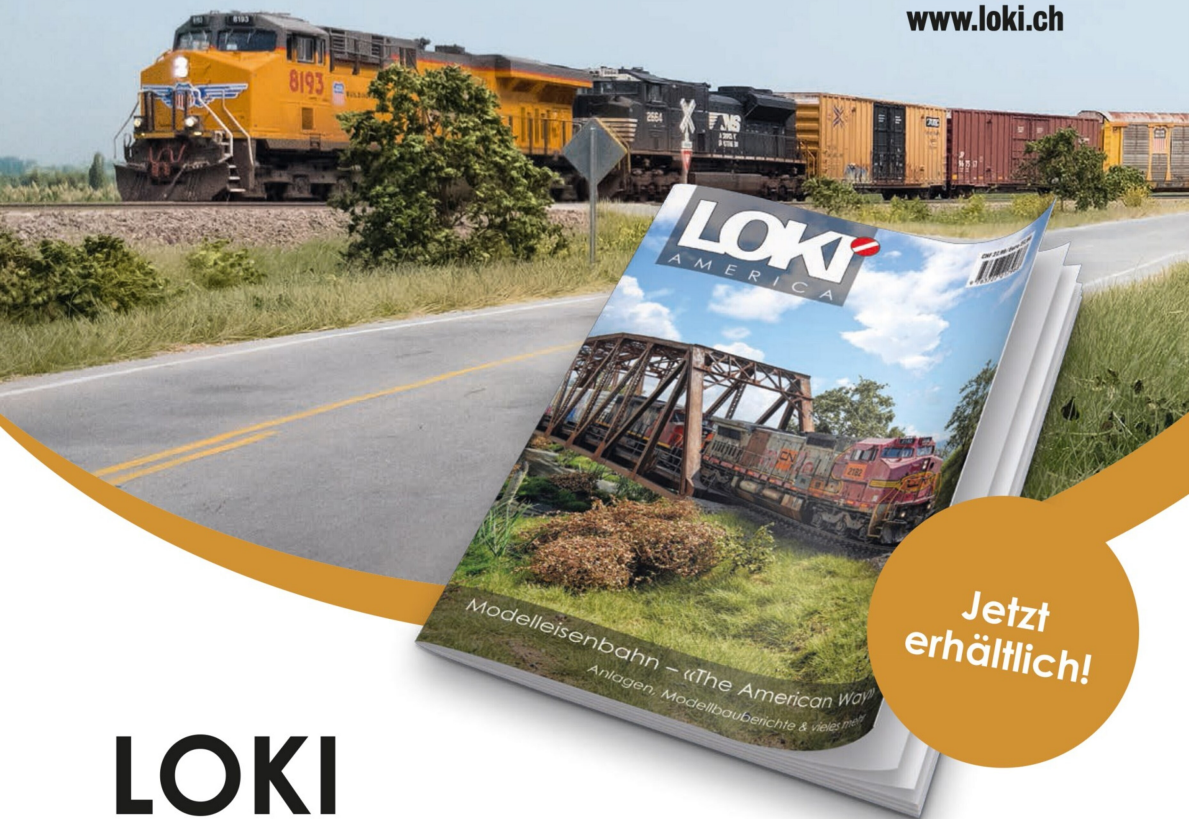
Jahresabonnement,
11 Ausgaben

www.loki.ch

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

*Auslandspreise auf Anfrage, inkl. Versandkosten und MWST.



**Jetzt
erhältlich!**

LOKI

America, Nr. 1

Modelleisenbahn – «The American Way»

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

CHF/EUR exkl.
Versandkosten

116

Seiten und
reich bebildert

www.loki.ch

einfach und bequem
online bestellen