



Anlage

Eine Gartenbahn aus Legosteinen



Rückblick

Ein Modell der Sämtisbahn wirft Fragen auf



Anlage

Nutzfahrzeuge in H0 ortstypisch machen



Report

Goldmünze zum Jubiläum des «Krokodils»



märklin
HO
TRIX

39520 | 22968 Kofferli Lok

- Hochdetaillierte Neukonstruktion aus Metall
- Umfangreiche Licht- und Soundfunktionen

märklin
HO

39568 Ce 6/8 III Krokodil

- Detailliertes Modell aus Metall
- Umfangreiche Licht- und Soundfunktionen



© Sammlung Märklin

Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

www.maerklin.de
www.trix.de

www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix



n:
neu
konstruktion

Kombinierter Verkehr für die Modellbahn - Der T3

Als Nachfolger des Typs T1 entstand Anfang der 1990er Jahre der Typ T3 (Bauart SdGmms 743). Dieser Wagen ist mit 18,34 m fast 2 m länger und hat eine Lastgrenze von 69 Tonnen, so dass zumindest vor dem Hintergrund dieser Werte jeder heute zulässige Auflieger transportiert werden kann. Für den Transport von Containern ist die Länge allerdings nicht optimal, aber für 24'26" Wechselaufbauten wegen der höheren Lastgrenze wieder besser geeignet. Das neue Roco Modell überzeugt durch eine filigrane Ausführung und höchste Betriebsstauglichkeit.

Taschenwagen T3, AAE

Taschenwagen T3, AAE

Taschenwagen T3, AAE



Art. Nr.: 76225



Art. Nr.: 76220



Art. Nr.: 76221

www.ROCO.CC

Weitere Informationen auch bei unseren Vertriebspartnern.



Darf me das oder darf me das äch öpe nid!?

Genau diese Frage stellte ich mir, als ich die am Schluss dieser Ausgabe präsentierte Gartenbahnanlage entdeckte. Darf man eine solche Anlage überhaupt in unserer LOKI präsentieren, oder machen wir uns da bei euch Leserinnen und Leser nur lächerlich?

Nun, diese Frage begleitet mich schon mein Leben lang. Irgend-
etwas experimentiere ich immer, denn das Einfache liegt mir selten
nah. Wenn ich etwas entdecke, dann sehe ich oft, was daraus
entstehen könnte. Manchmal ist die dadurch geborene Idee aller-
dings weitab vom sogenannten Mainstream. Das Verkäuferherz
wird nun sagen, dass eine Prise Mainstream oder despektierlich
ausgedrückt Kommerz auch dazugehört, denn das ist das, was die
Kunden schätzen, mögen und auch sicher verstehen. Und schon
stehe ich wieder im Zwiespalt. Soll eine gewagte Idee nun besser
eine Idee bleiben, oder kann man daraus etwas Neues kreieren und
auch wagen?



Sicherlich hat jede/r Modellbahner/in sich schon einmal gefragt:
«Darf me das oder darf me das äch öpe nid!?» Jeder, der begonnen
hat, ein Projekt nach seinem Herzenswunsch reifen zu lassen, der
hat sich genau das gefragt. Darf ich eine Anlage ohne Landschaft
bauen? Darf ich meine sechs RAlpin-Begleitwagen zusammen als
Schnellzug fahren lassen? Darf ich mir eine Traxx-Lok kaufen,
obschon ich leidenschaftlicher Epoche-IV-Anhänger bin?

Bei der erwähnten Anlage kam ich letztendlich zum Schluss,
dass es im Grunde genommen nicht so wichtig ist, wie sich die
Faszination zur Eisenbahn äussert. Wichtig ist, dass eine Faszina-
tion gezeigt wird. Ob nun jemand Modelle aus Karton baut statt aus
Messing oder Kunststoff, teure Kleinserienmodelle supert oder
eben Züge und Kunstbauten aus Lego gestaltet, ist schlussendlich
sekundär. Alle stehen zur Faszination Eisenbahn und ihrer Nachbil-
dungen im kleinen Massstab.

«Darf me das oder darf me das äch öpe nid!?» muss jeder für sich
selbst beantworten. Dennoch wünsche ich Ihnen faszinierende
Stunden mit unserem gemeinsamen Hobby!

Herzlichst, Ihr



Besuchen Sie uns auch unter:     

2019 neu



Made in
AUSTRIA

Standard HO			Miniatur			Next		Großbahn	
MS450, MS480P, MS480P	MS450P22 30 x 15 x 4	MS440C MTC, NEM 652, NEM 651 30 x 15 x 4	MS440D LITE, NEM 652, NEM 651 30 x 15 x 4	MS480, MS480P, MS480P	MS480P16 20 x 11 x 4	MS490, MS490P, MS490P	MS490N, L 23 x 9 x 4	MS590N18 25 x 10,5 x 4	MS590L, K 50 x 40 x 13
13 Litzendrähte NEM-652, NEM-651	PluX-22	21MTC FAS, F44, F45, F46 Logikport (Routen)	21MTC FAS, F44, F45, F46 vertikaler Ausgänger	11 Litzendrähte NEM-652, NEM-651	PluX-16	11 Litzendrähte NEM-652, NEM-651	NEM-651 direkt	Next18	Stiftleisten oder Schraubklemmen
1,2 A (2,5 A)	1,2 A (2,5 A)	1,2 A (2,5 A)	1,2 A (2,5 A)	0,8 A (1,5 A)	0,8 A (1,5 A)	0,7 A (1,5 A)	0,7 A (1,5 A)	0,8 A (1,5 A)	6 A (10 A)



Kiss
Modellbahnen II



Foto: Marcel Koch

Im letzten Teil des Berichts über Nahverkehrspendelzüge der schweizerischen Privatbahnen stellt Marcel Koch die Umsetzung der RDe 565 der BLS in Spur H0 vor. Dabei hat er auch an Details, die beim Vorbild im Laufe der Zeit verändert wurden, gedacht. Wer ein Modell dieser Züge im Eigenbau zusammenbauen möchte, kann sich freuen. **Seite 30**



Foto: Giacomino Gavazzi

Der Munot mit den Wehrgängen und dem Glockenturm ist das Wahrzeichen von Schaffhausen. So verwundert es kaum, dass das Modell der Festung auch in der Miniaturwelt von Smilestones in Neuhausen am Rheinfluss eine zentrale Position einnimmt. LOKI-Autor Giacomino Gavazzi berichtet vom Werdegang des Munot im Massstab 1: 87. **Seite 40**

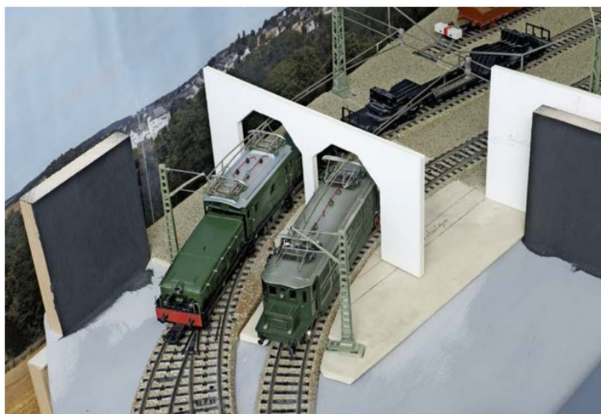


Foto: Daniel Wietlisbach

Tunnels aus Beton sind fester Bestandteil des urbanen Raums. Doch der Baustoff hat bei vielen einen schlechten Ruf, von »zubetoniert« ist die Rede. Auch auf Modellanlagen sind oft Tunnels in städtischem Umfeld zu sehen. Daniel Wietlisbach zeigt, dass Betonmauern im urbanen (Modell-)Raum genauso interessant sind wie altes Steingemäuer. **Seite 78**

Report | Rückblick 16

Säntisbahn: eine kleine Geschichtstheorie über ein Modell ohne konkretes Vorbild.

Anlage | Bau 24

Ortstypische Nutzfahrzeuge im Massstab 1:87 mit geringem Aufwand umgesetzt.

Rollmaterial | Bau 30

Nahverkehrspendelzüge der schweizerischen Privatbahnen (Teil 3).

Report | Events 34

Thomas Schmid berichtet von der Model Train Luxembourg in Junglinster.

Report | Vorbild & Modell 40

Munot bei Smilestones: die Entstehung des Schaffhauser Wahrzeichens in H0.

Anlage | Bau 68

Mit geringem Aufwand sehr stimmige Geländer aus Bausatzmaterial erzeugen.

Report | Vorbild & Modell 71

100 Jahre Ce 6/8 II: das «Krokodil», seine Modelle und eine Sondermünze.

Anlage | Bau 78

Daniel Wietlisbach baut einen Stadttunnel mit vorgelagerter Strassenbrücke.

Anlage | Porträt 86

Sensationelle Gartenbahnanlage aus Legosteinen im Massstab 1:42,2.

Markt	Szene
6 Spiegel	47 Leserseite
56 Börse	48 News
57 Medientipps	54 Veranstaltungen
	58 Bahn aktuell
	98 Vorschau/Impressum

gedruckt in der
schweiz

Titelbild



Foto: Varda Furrer

Legosteine sind weltweit wohl bekannt. Und zwar in erster Linie als Kinderspielzeug. Doch bei den bunten Kunststoffteilen handelt es sich grundsätzlich

um ein Konstruktionssystem. Damit lässt sich alles Erdenkliche bauen. Varda Furrer zum Beispiel hat aus Legosteinen eine sensationelle Gartenbahnanlage im Massstab 1:42,2 erschaffen. **Seite 86**

Marktspiegel

G | LGB

Verstärkung für den heimischen Garten



Passend zum Start der Gartenbahnsaison hat LGB drei spannende Neuheiten ausgeliefert. Für Liebhaber der Rhätischen Bahn (RhB) und der Epoche I liefert LGB nun die G 4/5 114 im Auslieferungszustand aus. Das 62 cm lange Modell (Art.-Nr. L23530) weist einen Antrieb mit kugelgelagertem Bühler-Motor auf. Ausgerüstet ist die Dampflok mit einem mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen wie Spitzenlicht mit Schweizer Lichtwechsel, Feuerbüchsenbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung, Fahrgeräusch, durch Reedschalter auslösbare Lokpfeife und mit noch vielem mehr. Ein zusätzliches Gadget ist der eingebaute Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß.

Beliebt sind die zweiachsigen Containertragwagen der RhB mit den Werbekühlcontainern. Mit dem Lb 7870 (Art.-Nr. L46895), welcher mit einem Container der VOLG Konsumwaren AG beladen ist, hat LGB nun eine weitere Variante ausgeliefert.

Geteilter Meinung darf man über die Après-Ski-Barwagen der MGB sein. Nichtsdestotrotz gehören sie in die Sammlung der Epoche-VI-Gartenbahner. Der Bp 4028 (Art.-Nr. L33661) verfügt im Modell über eine vorbildgerecht neue Inneneinrichtung und eine eingebaute Innenbeleuchtung. Zusätzlich sind die Türen zum Öffnen.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Rittech/Messingers

Eine Thurgauer Legende im Massstab 1:87

In der LOKI 2 | 2019 hat Heinz Rihs die Modelle ausführlich vorgestellt und in früheren Nummern die Geschichte der MThB und ihrer vier Ec 3/5. Die erste Serie und das Set mit den beiden Loks des Festzugs von 1965 zur Feier der Aufnahme des elektrischen Betriebs sind in Auslieferung. Dabei handelt es sich um folgende Versionen:

- RiBo-001: Nr. 1 Kessel u. Zylinder in Glanzblechgrau, übrige Teile schwarz
- RiBo-002: Nr. 2 schwarz mit roten Filets
- RiBo-003: Nr. 3 Kessel u. Zylinder grau, übrige Teile schwarz mit roten Filets
- RiBo-04 A-B: Set Abschiedszug mit Nr. 1 u. Nr. 3 schwarz mit roten Filets

Bei genügender Nachfrage werden nun folgende Versionen noch produziert:

- RiBo-05 A-B: Nr. 3 der historischen VHMThB schwarz
- RiBo-006: Nr. 1 schwarz mit roten Filets
- RiBo-007: Nr. 4 Kessel u. Zylinder russisches Glanzblech, übrige Teile dunkelgrau u. schwarz

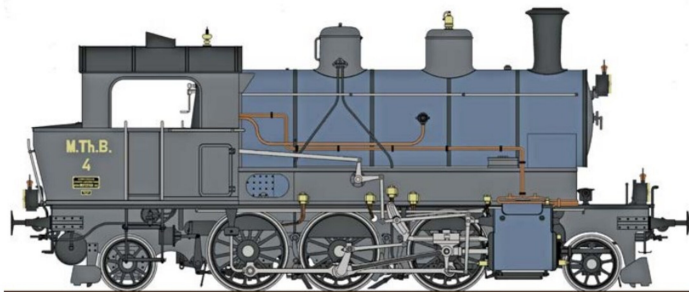
Bei der historischen Lok des VHMThB sind zwei Varianten vorgesehen, eine mit Knorr-Druckpumpe und eine mit der ab 2019 wieder montierten ursprünglichen Westinghouse-Druckluftpumpe. Bei der in Ablieferung stehenden RiBo-002 Nr. 2 ist eine Warteliste entstanden. Als Alternative wird eine beschränkte Stückzahl zusätzlich mit den Betriebsnummern 1 oder 4 im Zustand der Jahre 1958-1965 produziert. Auf Wunsch wird noch eine Variante der Nr. 4, evtl. auch der Nr. 2 produziert, bei der das Führerhaus und der Wasserkasten in dem an den russischen Glanzblechkessel angepassten, dunkleren Grau gehalten sind, ähnlich dem Werksbild der SLM.

Die Modelle der zweiten Auflage werden auf Wunsch und gegen einen Aufpreis mit einem Zimo-MX649-Sounddecoder und einem LS8X12-Lautsprecher ausgerüstet. Sie lassen sich analog wie digital betreiben. Der Sound entspricht der historischen Lok. Im Digitalmodus sind zusätzliche Soundfunktionen abrufbar. Analog wird das Fahrgeräusch abgespielt. Die übrigen Modelle werden mit der klassischen Analogausrüstung ausgeliefert, wobei eine spätere Umrüstung auf digital nicht möglich ist. Die Grösse der zweiten Auflage richtet sich nach dem Kundeninteresse. Auslieferung: ca. Herbst 2019.

Interessenten wenden sich direkt an:

Rittech SA
36 ch. du Vignoble, CH-1232 Confignon
Tel. + 41 (0) 22 757 20 37
E-Mail: info@rittech.ch
www.rittech.ch

Bonati GBB Messingers
Unterlösslistrasse 1, CH-6006 Luzern
Tel. + 41 (0) 41 410 04 28
E-Mail: info@messingers.ch
www.messingers.ch



HO | Viessmann

Zubehör für Leben auf der Anlage

Ein lebhaftes Zubehör für die Modellanlage ist der Schmied mit glühendem Eisen (Art.-Nr. 1514). Der Schmied schmiedet mit dem Hammer ein Eisen auf dem Amboss. Eine rote Mikro-LED simuliert das glühende Eisen. Dazu passend liefert Viessmann neu ein Soundmodul (Art.-Nr. 5576). Das stationäre Soundmodul ergänzt die Szenen der bewegten Welten um die passenden Geräusche. Das Soundmodul verfügt über einen internen Lautsprecher und einen Anschluss für einen externen Lautsprecher. Der Sound wird synchron auf die Bewegung der Figur abgestimmt.

Ebenfalls in Auslieferung befindet sich das Powermodul (Art.-Nr. 5225). Das Gerät ist ideal für einen stabilen und kräftigen Schaltstrom sowie eine helle und flackerfreie LED-Beleuchtung. Es eignet sich für maximale Schaltleistung von Digitaldecodern mit separater Spannungseinspeisung und Digitalsignale und auch für Decoder anderer Hersteller, sofern diese über eine separate Spannungseinspeisung verfügen. LED-Leuchten arbeiten flackerfrei und fast doppelt so hell im Vergleich zur Versorgung über einen Wechselstrom-Trafo. Ein Powermodul reicht zur Versorgung mehrerer Decoder, bis zu 200 LED-Leuchten.

Für Gärten, Parkplätze und Parkanlagen eignet sich die neue Pollerleuchte. Die Pollerleuchten (Art.-Nr. 6162) sind im Dreier-Set erhältlich und dank LED-Beleuchtung wartungsfrei. Dank dem Patentsteckfuss ist die Montage auf der Anlage besonders einfach.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Kibri

Moderne Industriehalle für Kit-Bashing

Er ist gigantisch, der Bausatz des Gittermastkrans der BREUER-&WASEL-Reihe. Dem Vorbild entsprechend, verfügt das 72 cm hohe Modell (Art.-Nr. 13061) über einen schweren Haupt- und Wippausleger. Haupteinsatzgebiete sind die Montage von Windkraft- und Industrieanlagen. Das Modell ist mit hochwertiger Tamponbedruckung versehen. Dazu passt der Begleittransporter (Art.-Nr. 13057) von Kibri. Der Bausatz eignet sich jedoch nur für stark fortgeschrittene Modellbauer.

Einen weiteren Bausatz, den Kibri zurzeit ausliefert, ist die moderne Lager- bzw. Industriehalle. Diese Lagerhalle der Epochen V-VI kann durch die Modulbauweise individuell nach Platzangebot aufgebaut werden, indem man sie z.B. um ein Feld kürzt (je Feld ca. 7 cm). Die Halle kann mit einem zweiten Bausatz in Schritten von 7 cm verlängert werden.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Liliput

Tonerdewagen in neuer Aufmachung

Unvergessen bleiben die Tonerde-Güterwagen mit den Alusuisse-Anschriften des Typs Uacos, welche einst oft in Ganzzügen in der Schweiz unterwegs waren. Als weitere Bedruckungsvariante hat Liliput nun den im Frühjahr angekündigten Uacos 33 85 932 8 903-0 (Art.-Nr. L235560) als Einzelmodell in Epoche V ausgeliefert.

In den 2000er-Jahren wurden diese Privatgüterwagen an den Wagenhalter Ermewa verkauft, wobei sie auch den charakteristischen Alusuisse-Schriftzug verloren. In der Ausführung der Epoche VI hat Liliput ein Wagenset mit zwei Güterwagen (Art.-Nr. L230152) dieses Typs ausgeliefert. Die im Wagenset beinhaltenden Modelle tragen vorbildgerecht die Nummern CHERM 33 85 932 8 904-8 und 907-1.

Erhältlich im Fachhandel.


HO | Falter

Moderne Logistik mit der Containerbrücke

Für den modern ausgerichteten Modellbahner liefert Falter den Bausatz des Umschlagbahnhofs für den Containerverkehr aus. Das Vorbild des Modells (Art.-Nr. 120290) ist das DUSSE-Terminal der DSD-HILGERS am Standort Basel bzw. Weil am Rhein, bestehend aus einer schienengebundenen Portalkrananlage für das Querverfahren von Ladeeinheiten entlang der Um-

schlaggleise, Abstellpuren und erweiterten Abstellflächen sowie einem brückenähnlichen Kranausleger mit Führerhaus, Laufkatze und teleskopierbarem Greifzangenspreeder, der als geschirrtartiges Tragmittel die umzuladenden Lademittel, wie z. B. Container und Wechselaufbauten aufnimmt und an der Zielposition platziert. Geeignet ist das Modell für die Darstellung von

Transportprozessen an Eisenbahnterminals oder Flusshäfen mit Anlieferungen, die auch strassenseitig erfolgen können. Die Länge des Gestells und diejenige der Kragarme sind variabel baubar. Der Bausatz ist ohne Antrieb, dieser ist als Antriebs-Kit inkl. Motoren und Steuerung (Art.-Nr. 180290) separat erhältlich.

Erhältlich im Fachhandel.



Knitterfelsen und 3-D-Kartonplatten

Ab sofort sind aus dem Hause Noch Knitterfelsen für die Spur H0 lieferbar. Damit könne man einfach realistische Felspartien gestalten, verspricht der deutsche Zubehörhersteller. Die fotorealistischen Felsen werden auf spezielles, 45 x 25,5 cm grosses Papier gedruckt. Beim Knittern brauche man keine Scheu zu haben, im Gegenteil – je wilder und heftiger man die Felsen knittert, desto feiner würden die Strukturen im Fels. Noch bietet fünf verschiedene Bögen an: Grossglockner (Art.-Nr. 60301), Wildspitze (Art.-Nr. 60302), Grossvenediger (Art.-Nr. 60303), Sandstein (Art.-Nr.

60304) und Seiser Alm (Art.-Nr. 60305). Die Noch-Knitterfelsen entstehen in Zusammenarbeit mit dem Modellbau-Atelier Andreas Dietrich in Österreich. Dieser hat vor ein paar Jahren die Original-Knitterfelsen erfunden und als Marke angemeldet.

Ausserdem liefert Noch 3-D-Kartonplatten für die Spuren 0, H0, TT und N aus. Sie werden auf starken Karton realistisch mattfarbig gedruckt und anschliessend formgeprägt. Die Mauerplatten, Dachplatten und Holzplatten können ganz einfach mit einer Schere oder einem Bastelmesser zugeschnitten werden. Es werden zwölf

verschiedene 3-D-Kartonplatten angeboten: gelb-bunte Ziegel (Art.-Nr. 56605), rote Klinker (Art.-Nr. 56610), gelb-bunte Klinker (Art.-Nr. 56613), eine bunte Bruchsteinmauer (Art.-Nr. 56640), eine Bretterwand (Art.-Nr. 56664), eine verwitterte Bretterwand (Art.-Nr. 56665), rote Dachziegel (Art.-Nr. 56670), roter Biberschwanz (Art.-Nr. 56690), grauer Biberschwanz (Art.-Nr. 56691), Altstadt-pflaster (Art.-Nr. 56721), modernes Pflaster (Art.-Nr. 56722) und unregelmässiges Pflaster (Art.-Nr. 56723). Die Platten sind 25 x 12,5 cm gross und 0,5 mm dick.

Erhältlich im Fachhandel.



Zementsilowagen und A-Gleis am Start

Piko liefert vom Schweizer Wagenvermieter ein weiteres Modell der Epoche VI aus. Es handelt sich um einen Zementsilowagen des Typs Uacns. Das Modell (Art.-Nr. 58436) ist zusätzlich mit der Firmenanschrift Cemex versehen.

Die Bettungsgleise des Piko-A-Gleises sind nun in Auslieferung. Dabei gibt es ver-

schiedene gerade und gebogene Gleiselemente, Weichen, Bogenweichen, Bettungssockel, Gleisböschung-Endstücke und sogar ein Endstück mit Prellbock. Zur Ergänzung von Startsets gibt es zudem das Gleisset mit Bettung B (Art.-Nr. 55311) und das Gleisset mit Bettung C («Bahnhofsset») (Art.-Nr. 55321).

Erhältlich im Fachhandel.



Z | Märklin

GoPEx in Kleinstspur

Der Gotthard-Panorama-Express der SBB verkehrt seit geraumer Zeit über die Gotthard-Scheitelstrecke. Er besteht aus drei legendären Panoramawagen des Typs Apm, ergänzt jeweils mit B-EW-IV- oder Bpm-Wagen. Gezogen werden die Züge entweder mit einer Re 460 oder einer Re 420. Zusammen mit Letzterer hat Märklin ein Fahrzeugset (Art.-Nr. 81594) mit drei Panoramawagen ausgeliefert. Die rote Re 420-Lokomotive ist umgebaut auf Glockenankermotor und hat alle Achsen angetrieben. Die Beleuchtung erfolgt mit wartungsfreien warmweissen Leuchtdioden nach Schweizer Lichtwechsel. Die Stromaufnahme ist von Fahr- auf Unterleitung umschaltbar.

Erhältlich im Fachhandel.


HO | Trix

Schweizerische Deutsche für Nostalgiezüge



Die aus Deutschland stammende 01 202 des Lysser Vereins Pacific im Kanton Bern ist europaweit bekannt. Sie gilt als die sauberste DB-Dampflok in Europa. Regelmässig auf Schweizer und deutschen Schienen vor Nostalgiezügen anzutreffen, begeistert sie Jung und Alt.

Von Trix folgt nun die Museumslok (Art.-Nr. 22035) in der aktuellen Ausführung. Die Schnellzug-Dampflokomotive hat einen Kohlen-Schleppender 2'2'T34. Sie weist einen Altbaukessel, silberne Kesselringe, einen gekürzten Umlauf, Witte-Windleitbleche und Indusi auf. **Erhältlich im Fachhandel.**

TT | Tillig

Ein blauer Kesselwagen von Wascosa

2018 als Neuheit an der Spielwarenmesse Nürnberg angekündigt, wird der blaue Kesselwagen des Typs Zacns des Schweizer Wagenvermieters Wascosa nun von Tillig in Spur TT ausgeliefert. Das Güterwagenmodell (Art.-Nr. 18501) ist der Epoche VI angesiedelt und vorbildrichtig mit der TSI-Nummer und dem Haltercode CZ-WASCO bedruckt. **Erhältlich im Fachhandel.**



Märklin hat die Reptilien rausgelassen

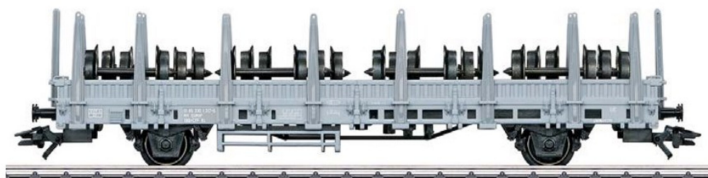
Aufgrund des 100-Jahr-Jubiläums des Schweizer Krokodils hat sich Märklin einige Modellumsetzungen ausgedacht, was wir bereits im Messebericht (siehe LOKI 3|2019) gemeldet haben. Nun folgt ein wahrer Goldschatz von Lokomotive: die «Goldlok» (Art.-Nr. 32560). Es handelt sich um die Ce 6/8^{II} mit der fiktiven Nummer 14 2019. Ihre Vorbauten, ihr Mittelteil, die Räder, die Gestängteile sowie diverse Ansetzteile aus Metall sind mit 24 Karat Feingold beschichtet. Das Krokodil wird in einer exklusiven Verpackung mit Echtheitszertifikat ausgeliefert. Lokomotive und Echtheitszertifikat sind durchnummeriert. Ein Paar weisse Baumwoll-Handschuhe sowie ein Booklet über die Geschichte des Krokodils liegen bei. Zusätzlich liegt ein mit 24 Karat Feingold beschichteter Schleifer bei, zum Austausch gegen den serienmässig montierten Fahrerschleifer.

Aus dem gleichen Grund in der Auslieferung ist nun die Güterzug-Elektrolokomotive Ce 6/8^{III} 14314 (Art.-Nr. 39568) der SBB. Die dunkelbraune Grundfarbgebung lässt auf den Betriebszustand Anfang der 1930er-Jahre (Epoche II) schliessen. Die Lok entspricht der Bauart aus der zweiten Bauserie.

Eine nostalgische Anhängelast ist der zweiachsige SBB-Rungenwagen des Typs Ks (Art.-Nr. 46937) mit niedrigen Bordwänden und Steckungen sowie ohne Bremserbühne. Die silbergraue Farbgebung lässt den Wagen auf das Ende der 1970er-Jahre datieren. Dem Modell liegen zwölf Scheibenradsätze zur vorbildgerechten Beladung bei. 16 Rungen für die Längsseiten und 4 Rungen für die Stirnseiten zum Einstecken liegen ebenfalls bei.

Optische Hingucker enthält das Wagenset (Art.-Nr. 48342) mit den beiden Feldschlösschen-Hbills-vy der SBB. Beide Wagen weisen glatte Seitenwände auf und sind mit unterschiedlichen Motiven der Brauerei Feldschlösschen, Rheinfelden, gestaltet. Der Betriebszustand der Wagen ist um 2005.

Ergänzend zum bereits ausgelieferten EW-IV-Zweitklasswagen der SBB folgt nun die Nummernvariante im Intercity-Look. Der Wagen (Art.-Nr. 42156) ist vorbereitet für die stromführenden Kupplungen (Art.-Nr. 7319) oder Kurzkupplungen (Art.-Nr. 72020/72021) sowie für die Nachrüstung mit der Innenbeleuchtung (Art.-Nr. 7330). **Erhältlich im Fachhandel.**



N | Modellbahnunion

Typisches Kieswerk in 1:160

Kies gehört mit zu den im Schienengüterverkehr am häufigsten transportierten Gütern. In einem Kieswerk wird grobes Gestein zu Gesteinsschotter verschiedener Körnung verarbeitet und zur Weiternutzung aufgearbeitet. Der zuvor in einer Kiesgrube geförderte, auf Halden gelagerte Kies gelangt über ein Fließband in die Übergabestation. Der kleine Anbau am Kieswerk dient dem Personal, um das Be- und Entladen der Güterwagen zu überwachen. Ein



solches Kieswerk wird nun als Laser-cut-Bausatz (Art.-Nr. i00045) von Modellbahnunion angeboten. Eher unbeachtet sind jeweils Prellböcke. Dabei gibt es sie in verschiedensten Bauformen. Insgesamt neun Bauformen verschiedenster Epochen sind zur Auslieferung gelangt.

Interessenten wenden sich direkt an:

DM-Toys
Vorster Heidweg 16-18
D-47661 Issum
info@dm-toys.de
www.dm-toys.de

N | Minitrix

Beliebte Panorama-wagen in N

Auch vor der Spur N machen die legendären Panoramawagen des Typs Apm der Schweizerischen Bundesbahnen nicht halt: In einem dreiteiligen Wagenset (Art.-Nr. 15674) hat Minitrix die Panoramawagen im attraktiven Design des Gotthard-Panorama-Express in der Epoche VI ausgeliefert.

Erhältlich im Fachhandel.


HO | ACME

Cargo-Lok im Cisalpino-Look



Zwischen 2005 und 2007 musste Cisalpino infolge verspäteter Ablieferung der ETR 610 einige Züge am Lötschberg mit konventionellem Rollmaterial betreiben. Dazu wurden von SBB Cargo insgesamt sechs Re 484 angemietet und dementsprechend beklebt. ACME hat nun eine weitere Lokomotive in dieser Ausführung als Schweizer Sonderreihe realisiert. Das Modell verfügt wie alle Traxx-Lokomotiven von ACME über eine LED-Beleuchtung und eine 21-polige Digitalschnittstelle. Erhältlich sind folgende Versionen:

- Art.-Nr. 90140: SBB Re 484 016 «Cisalpino», DC
- Art.-Nr. 90140AC: SBB Re 484 016 «Cisalpino», AC **Erhältlich im Fachhandel.**

Überarbeitete EW II und weitere Güterwagen

Die bekannten und bei Modellbahnern auch beliebten Personenwagen des Typs Einheitswagen II (EW II) sind bei Roco vollständig überarbeitet worden, was bereits an der Nürnberger Spielwarenmesse 2018 angekündigt wurde. Die optische Überarbeitung wurde mit feinen Details untermalt. So wurde etwa der Einstiegsbereich überarbeitet, wobei man auf die detailgetreue Darstellung der Trittstufen und Griffstangen achtete, und auch die Dachgravuren sind detaillierter dargestellt.

Die nun ausgelieferten Modelle sind in der Epoche IV mit alter Beschriftung und UTC-Nummer ausgeführt, zu einem späteren Zeitpunkt werden Modelle mit neuem SBB-Signet in Epoche V erscheinen. Nun erhältlich sind:

- Art.-Nr. 74560: SBB EW II A, grün, 1. Klasse
- Art.-Nr. 74561: SBB EW II AB, grün, 1/2. Klasse

- Art.-Nr. 74562: SBB EW II B, grün, 2. Klasse
- Art.-Nr. 74563: SBB EW II B, grün, 2. Klasse
- Art.-Nr. 74564: SBB EW II D, grün, Gepäckwagen

Für die Modellbahner der Epoche VI hat Roco zwei Containertragwagen ausgeliefert. Beim Güterwagenvermieter AAE eingetragen ist der Sdggmrs 31 80 4993 050-2 (Art.-Nr. 67403). Beladen ist er mit der Neukonstruktion aus dem Hause Roco, den neuen

Tankcontainern. Die vier Tankcontainer von Giezendanner sind entgegen der ursprünglichen Ankündigung nicht glänzend verchromt, sondern näher dem Vorbild mit einer matten Verchromung versehen.

Anlässlich der Spielwarenmesse 2019 angekündigt wurde der vierachsige Containertragwagen von SBB Cargo. Der Sgnss 31 85 455 2 330-6 (Art.-Nr. 76949) ist beladen mit zwei Wechselpritschen, je einem Kofferaufbau und einem Planenaufbau, von Cawa Trans.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Kombimodell

T4.0 mit lang ersehntem Bulk-Container

Lange mussten die Freunde des kombinierten Verkehrs auf die farblich attraktiven Bulk-Container von Buzzzatti warten. Dafür hat jetzt Kombimodell gleich drei HUPAC-Güterwagen der Bauart T4.0 mit je zwei unterschiedlichen Beladungsvarianten ausgeliefert:

- Art.-Nr. 20358.01: HUPAC T4.0
«Buzzzatti/Wetron»
- Art.-Nr. 20359.01: HUPAC T4.0
«Buzzzatti»
- Art.-Nr. 20359.02» HUPAC T4.0
«Buzzzatti»

Bei Redaktionsschluss waren jedoch alle Artikel ab Werk leider bereits vergriffen. Eine

Anfrage bei ihrem Händler ist absolut empfehlenswert. **Erhältlich im Fachhandel.**

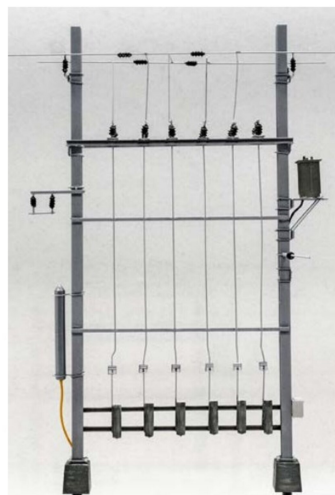

HO | Swissmodelrail

Bausatz für detaillierten Schaltposten

Der Schweizer Kleinserienhersteller Swissmodelrail hat weitere Neuheiten ausgeliefert. So den Bausatz für einen detaillierten Schaltposten nach Schweizer Vorbild. Der Schaltposten, welcher sich durch zahlreiche feine Ätzteile (z. B. Trafosalter, Trennschalter usw.) und 3-D-gedruckte Teile auszeichnet, erfordert beim Zusammenbau keine grossen Lötverfahren, da zahlreiche Bauteile vorbereitet sind und nach der genauen Anleitung zusammengesetzt werden können. Der Bausatz ist individuell auch an kleinere Schaltposten mit weniger als sechs Trennschaltern anpassbar. Auf Wunsch kön-

nen auch epochengetreue Transformatoren geliefert werden. Ebenfalls in Serie aufgelegt sind Milchkannen, ein Set enthält zwei Stück. Der an der Plattform der Kleinserie in Bauma oft nachgefragte Briefmarkenautomat der PTT, passend zum Briefkasten, ist nun auch erhältlich. Weichengrenzzeichen in alter und moderner Ausführung sind ebenso im Shop verfügbar. Die flache Ausführung ist aus Holz lasergeschnitten und mit UV-Druck wasserfest bedruckt.

Interessenten wenden sich direkt an:
www.swissmodelrail.ch/shop


N/Nm | Pirata/AB-Modell

Ein Wagenexot für Graubündens Schienen

Pirata hat die erste Tranche des RhB-Restaurantwagens WR 3822 (Art.-Nr. PI-9200.N) ausgeliefert. Der italienische Kleinserien-

hersteller hat einem Kato-Basismodell (EW I) einen Umbau der Türen spendiert sowie den Wagenkasten neu lackiert und mit der

korrekten Beschriftung versehen. Fahrwerk, Dach und Inneneinrichtung des 9-mm-Modells sind unverändert. Bei AB-Modell ist derselbe Wagen auch in Spur Nm (6,5 mm, Art.-Nr. PI-9200.Nm) bestellbar.



Interessenten wenden sich direkt an:

AB-Modell
Im Stuckenbahn 6
D-58769 Nachrodt
Fax: +49(0)2352/3348-62
info@n-schmalspur.de
www.n-schmalspur.de



Rückblick | Eine kleine Geschichtsthese über ein Modell ohne konkretes Vorbild

Die Säntisbahn – eine kleine Exkursion

Ein Modell eines Zuges einer Bahn, die gar nie gebaut wurde, ist etwas sehr Spezielles, besonders wenn es dazu noch aus Göppingen kommt. Zudem wirft das Modell Fragen auf, die nur teilweise beantwortet werden können.

Von Hansueli Gonzenbach (Text und Fotos) und Norwin Rietsch (Text und Fotos)

Meine Geschichte beginnt vor etwa zwei Jahrzehnten. Es möge mir ausnahmsweise gestattet sein, diese in der Ichform zu erzählen. Damals erhielt ich von einem Freund im Appenzellerland den

Märklin-Wagen von Bild 1. Das Dach war noch elfenbeinfarbig mit einigen Lackschäden und machte einen wenig ansehnlichen Eindruck. Ich beurteilte das Stück als hübsche Bastelarbeit und damit als idealen

Kandidaten für einen Umbau zu einem grünen Wagen der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, ähnlich dem Bild 2. Das Dach wurde umgehend abgelautet und dunkelgrau mit Schattierung gespritzt, so wie es



Bild 1: Eine vermeintliche Bastelarbeit ex Märklin 1842 MITROPA.



Bild 2: Ein 29,5-cm-Wagen der BLS von Gilbert Weber.

Foto: Gilbert J. Weber

Bild 1 zeigt. In diesem Zustand habe ich den Wagen in einen Zug bestehend aus grünen 29,5-cm-Wagen eingereiht. Er hat diesem Zug einen zwar realitätsfremden, aber besonderen und attraktiven Akzent verliehen. Danach geriet er bei mir etwas in Vergessenheit, und andere Projekte hatten Vorrang ... Zum grossen Glück! So ist er erhalten geblieben.

Der Triebwagen

2014 erschien im Internet eine Serie von Bildern eines bordeauxroten Triebwagens mit der Bauform des bekannten, aber seltenen Märklin-Fahrzeuges NL 13020. Die überdimensionierte Beschriftung erinnerte mich sofort an meinen Wagen aus Bild 1. Gleich wurde er hervorgeholt. Tatsächlich: Er trägt exakt die gleiche «Handschrift» bzw. Pinselschrift. Da schrillten bei mir die Alarmglocken. Die Bilder 3 und 4 sowie weitere lassen keinen Zweifel aufkommen: Dieses Fahrzeug muss in dieser Ausführung in Göppingen gefertigt worden sein. Dann muss aber auch mein vermeintlicher Bastelwagen von dort herkommen. Die Frage, die sich nun stellt, ist: Warum hat Märklin diesen Zug gebaut und für wen? Möglicherweise waren der Trieb- und der Personenwagen sogar früher einmal zusammen beim selben Besitzer.

Eine Kontaktaufnahme mit dem Eigentümer des Triebwagens im Raum St. Gallen hat zwar stattgefunden, aber ein Treffen mit Fototermin kam nicht zustande. Danach begann ich, mich mit der Geschichte der Sântisbahn (SB) zu befassen.

Geschichte der Sântisbahn (SB)

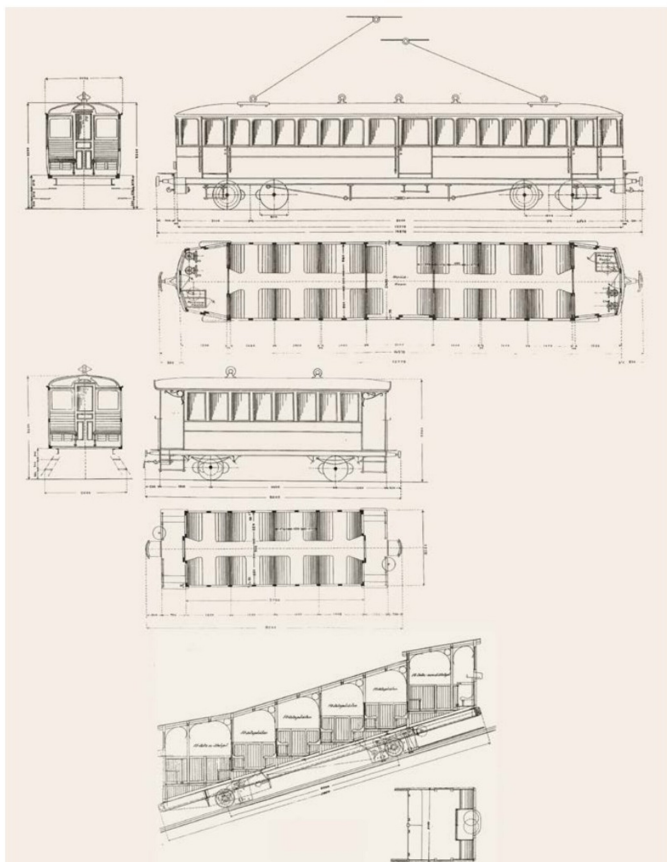
Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts wurde der Sântis (südlich des Bodensees in 2502 m ü. M.) von Hunderten von Berggängern aus der Schweiz, dem süddeutschen Raum sowie dem Vorarlberg bestiegen. Bei der aufkommenden alpenweiten Bahn-euphorie lag es nahe, dass auch hier Projekte entstanden, um diesen beliebten Berg mit seiner einmaligen Rundsicht mit einer Bahn zu bezwingen.

Das erste seriöse Projekt von 1887 sah eine Dampfzahnradbahn vor, von Appenzell über Wasserauen bis zur Wagenlücke (2073 m ü. M.). Die Konzession war erteilt, aber die Finanzierung kam nicht zustande.

Bild 5: Eine Vision von 1908: elektrischer «Automobil-Bahnwagen» für die Sântisbahn.



Bilder 3 und 4: Der geheimnisvolle Triebwagen auf der Basis von Märklin NL 13020.



Es folgten weitere Projekte und Varianten, auch über andere Routen. Die Mehrheit aber plante eine Adhäsionsbahn von Appenzell nach Wasserauen, gefolgt von einer Zahnradbahn bis Meglisalp (1510 m ü.M.) und schliesslich eine Standseilbahn in mehreren Sektionen bis zum Gipfel.

1908 lag endlich ein Ausführungsprojekt vor, welches Adhäsion, Zahnrad und Seilzug beinhaltete. Darin wurde eine Vi-

sion vorgestellt: «Bei der Wahl der Triebfahrzeuge für die Säntisbahn denken die Initianten weit voraus. Sie rechnen bereits mit direkten elektrischen Zügen von St. Gallen bis Seealp. Sie stellen sich fünf vierachsige «Automobil-Bahnwagen» auf der Strecke Appenzell–Wasserauen–Seealp vor, die für den gemischten Betrieb (Adhäsion und Zahnrad) nach System Strub ausgerüstet sind.»

Auch bei diesem Projekt war die Kapitalbeschaffung ein Problem. Erst 1911 konnte mit dem Bau begonnen werden. Er beschränkte sich vorerst auf die gut 6 km lange Talstrecke von Appenzell nach Wasserauen. Diese wurde bereits im Sommer 1912 mit grossen Erwartungen eröffnet.

Der Rollmaterialbestand war sehr bescheiden:

- 3 zweiachsige Triebwagen CFe $\frac{2}{2}$
- 6 zweiachsige Personenwagen C² (also alles nur 3. Klasse!)
- ein geschlossener Güterwagen
- ein offener Güterwagen

Die Frequenzen blieben aber weit unter den Erwartungen, und die «Talbahn» kämpfte von Anfang an mit finanziellen Problemen.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Idee einer möglichen Säntisbahn beziehungsweise einer Weiterführung ab Wasserauen als Zahnrad- und schliesslich als Standseilbahn erneut aufgegriffen.

1927 wurde die Passstrasse von Urnäsch nach Nesslau über die Schwägalp geplant und in der Folge auch gebaut. Ein neues Projekt, nämlich eine Luftseilbahn von der Schwägalp direkt auf den Säntis, wurde zur scharfen Konkurrenz für die SB. Der Bundesrat setzte der SB eine Frist bis Ende 1930 für die Sicherstellung der Finanzierung des Ausbaus. Verpasse sie die Frist, werde ihr die Konzession entzogen. Es setzte ein harter Konkurrenzkampf zwischen der Luftseilbahn von Westen und dem Schienenweg von Osten ein. Trotz grossem Werbeaufwand konnte die SB die Frist nicht einhalten, und die Konzession erlosch per 31. Dezember 1930. Aber erst im August 1933 erklärte der Verwaltungsrat der SB das Projekt einer Zahnradbahn nach Meglisalp offiziell als gescheitert.

Die Luftseilbahn wurde durch die Firma Bleichert mit Sitz in Leipzig gebaut und 1935 eröffnet.

Die SB wurde 1939 in Appenzell-Weissbad-Wasserauen-Bahn (AWW) umbenannt und 1947 von der Appenzeller Bahn (AB) übernommen. 1989 erfolgte die Fusion mit der elektrischen Bahn St. Gallen–Gais–Appenzell (SGA) zu den heutigen Appenzellerbahnen (AB). Als S23 verkehren heute moderne Pendelzugskompositionen im Halbstundentakt von Gossau nach Wasserauen und befördern vor allem Pendler und Schüler.

Foto: Charlotte Gorenzbach

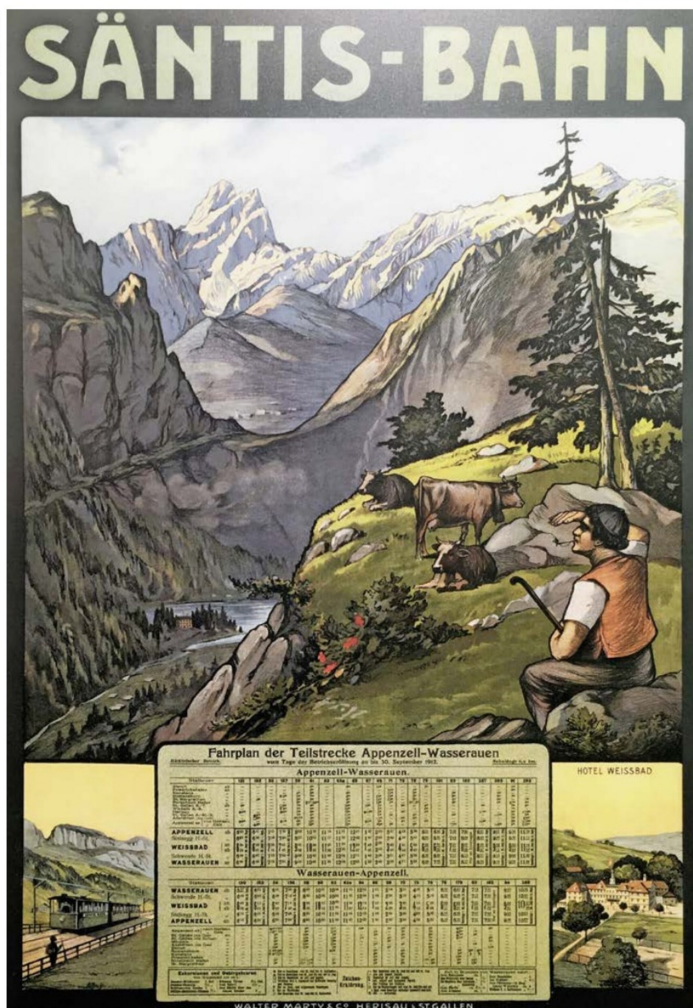


Bild 6: Plakativer Fahrplan der Teilstrecke Appenzell–Wasserauen der Säntisbahn von 1912.



Foto: SWS Schlieren

Bild 7: Werkfoto des CFe 3/3 der «Saentisbahn» von 1912, aus welchem später der heutige Te 3/2 Nr. 49 konstruiert wurde.



Foto: Säntis-Schwebebahn AG

Entstehung des Märklin-Zuges

Märklin hat wohl nicht aus eigenem Antrieb diesen Zug hergestellt, es muss eine Bestellung gewesen sein, aber die Frage ist: Wer hat diesen Auftrag erteilt?

Die Wahl der Fahrzeuge ist nachvollziehbar. Der Triebwagen war erstmals im Katalog D6 von 1929 abgebildet, damals der einzige Triebwagen im Spur-0-Sortiment von Märklin. Das Katalogbild zeigt den Prototyp mit nur einem ausziehbaren Stromabnehmer, die Serienausführung hatte zwei davon. Der Säntisbahn-Triebwagen aber hat gefederte Pantografen, welche in Göppingen erst ab 1932 verwendet wurden. Damit dürfte, unter der Annahme, dass die Stromabnehmer im Laufe der Zeit nicht erneuert wurden, 1932/33 als das Baujahr angesehen werden.

Die lithografierten MITROPA-Wagen waren eine Neuheit von 1930 und boten sich an für diesen Umbau: Anschriften überstreichen und von Hand neu beschriften – fertig!

Drei Hypothesen können somit aufgestellt werden:

- a) Ein Händler hat in Göppingen eine Klein(st)serie bestellt (Zollikofer St. Gallen?).
- b) Ein (gut betuchter) Privatmann hat sich einen persönlichen Traum erfüllt.
- c) Initianten der Säntisbahn wollten ein Werbemodell, um Investoren zu gewinnen.

Diskussion

Die **Hypothese a)**, dass ein Händler eine Klein(st)serie in Auftrag gegeben hat, erscheint eher unwahrscheinlich. Denn welcher Geschäftsmann investiert in Modelle

Bild 8: Die Säntis-Schwebebahn zur Zeit ihrer Eröffnung anno 1935.



Bild 9: Der Wagen im Märklin-Katalog D6 von 1929, Klischee des Prototyps.

einer Bahn, bei der noch ungewiss ist, ob sie überhaupt je gebaut werden wird? Da war die Situation bei O. Hoppler in Zürich anders. Er hat bei Märklin NL 13020 in Blau-Weiss in kleiner Stückzahl herstellen lassen. Dies in Anlehnung an tatsächlich existierende blau-weiße Vorortzüge der SBB (vgl. Tinplate-Forum 2015).

Von diesen blau-weißen Triebwagen sind mir bis heute immerhin vier bis fünf Exemplare bekannt. Von der «Säntisbahn» habe ich bis heute nur die in diesem Beitrag erwähnten Stücke gesehen, und dies obwohl ich seit mehr als vier Jahrzehnten auf Schweizer Bahnen fokussiert bin. Dabei habe ich einige Museen und viele Ausstellungen besucht und auch Einblick bekommen in diverse sonst nicht zugängliche Privatsammlungen.

Hypothese b) kann nicht ausgeschlossen werden. «Gut betucht» kann durchaus wörtlich genommen werden, denn die Region St. Gallen-Appenzell war eine Hochburg der Textilindustrie.

Hypothese c) ist für mich aufgrund der folgenden Argumente die plausibelste: Die Farbgebung ist nicht unbedingt das Resultat einer sorgfältigen Designstudie. Sie kam wohl eher unter Zeitdruck und Berücksichtigung der Verfügbarkeit zustande; die lithografierten MITROPA-Wagen waren greifbar und einfach abzuändern. Interessantes Detail: Der Wagenkasten weist keine der üblichen Schlitze für die Zuglaufschilder auf. Nur der Triebwagen musste von Grund auf neu lackiert werden; es scheint, dass für die Zahnradbahn weitergekauft

wurde, obschon die Konzession bereits Ende 1930 erloschen war. Erst 1933 wurde, wie erwähnt, das Projekt endgültig aufgegeben. Die Hausfarbe der Säntisbahn war grün, wie der historisch aufgearbeitete Personenwagen zeigt. Auch waren zu jener Zeit bei Berg- und Privatbahnen zweifarbige Anstriche sehr beliebt. Unten rot, blau, grün und sogar braun und im oberen Teil des Kastens ein heller Farbton von Weiss über Elfenbein/Creme bis Gelb.

Die plakative Beschriftung passt zu einem Werbemodell, wäre aber in Wirklichkeit kaum derart grossflächig umgesetzt worden, sondern bestimmt diskreter. Auch fehlen die üblichen Klassenbezeichnungen und die Anschriften «Raucher» und «Nicht-raucher». Ein gutes Modell könnte auch weitere Anschriften tragen, wie Wagennum-

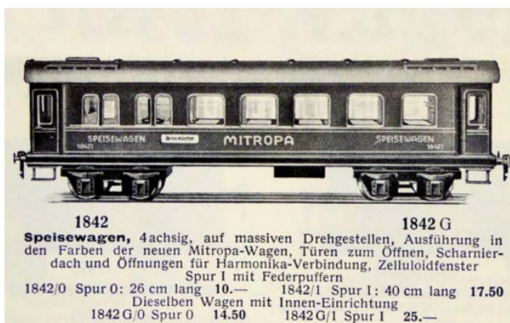


Bild 10: Die Basis für den Wagen als Neuheit von 1930, Märklin-Katalog D7.



Bild 11: NL von Hehr «MOB», «Hoppler» als «SBB» von Twerenbold mit ergänzter Rückseite, dito «MOB» mit Lyra-Bügeln, Eigenbau «MOB» auf Basis ERNO.

mer, Typenbezeichnung, Anzahl Sitzplätze, L. ü. P., Gewicht usw.

Der Sântisbahn-Triebwagen könnte zum Beispiel ein ABeh $\frac{3}{4}$ sein; A = 1. Kl., B = 2. Kl., e = elektrisch, h = auch für Zahnstangenbetrieb, $\frac{3}{4}$ = 2 Achsen angetrieben von total 4.

Ein Nachbau entsteht (Norwin Rietsch)

Der Anstoss für den Nachbau kam von Jens Fraude. Zusammen mit einem Grafiker wurde die Pinselschrift am originalen Sântiswagen (vgl. Bild 1) digital erfasst und so umgesetzt, dass sie sich in beliebiger Grösse reproduzieren liess. Ein erster Versuch auf einem Schlafwagen 1843, bei dem die Partie der Seitenwand mit dem MITROPA-Schriftzug übermalt wurde, fand mit transparenten Nassschiebebildern statt. Er verlief völlig unbefriedigend: Der Sântisbahn-Schriftzug war kontrastlos und silbrig grau statt goldglänzend. Die Ausführung der Märklin-getreuen Nachbildung des Sântisbahn-Zuges lag von da an in den Händen von Norwin Rietsch. Bei der Rekonstruktion der Märklin-Modellbahnhofsanlage Stuttgart (siehe Tinplate-Foren von 2013 und 2017) hatte er zusammen mit einem befreundeten Maler bereits Erfahrung mit der Anwendung spezieller Folien gesammelt. Hier war das Problem die goldglänzende Beschriftung. Zwei Möglichkeiten standen zur Verfügung: der perfekte, aber aufwendige Siebdruck in verschiedenen Grössen oder ein neues «Hightech»-Produkt von 3M Scotchcal™ mit einem computermässig ausgestanzten Schriftzug. Wir entschieden uns für das zweite Verfahren, das die gleichen, bereits digitalisierten Schriftdatensätze benützen konnte.

Eine Goldfolie diente als Grundlage, der schwarze Schatten wurde im Digitaldruckverfahren aufgedruckt. Damit konnten in einem Arbeitsgang die unterschiedlichen Grössen vom Schriftzug für Wagen und Triebwagen hergestellt werden. Die einzelnen Buchstaben des Schriftzuges sind computermässig bereits vorgestanzt. Der Schriftzug wird zuerst von einer Trägerfolie abgezogen und danach auf den mit Shampoowasser angefeuchteten Wagenkasten positioniert und leicht angedrückt. Mit einem sauberen Lappen wird das Wasser von der Mitte her ausgestreift. Dann ca. drei Stunden warten, die Übertragungsfolie abziehen und die ausgestanzte Schrift zum Beispiel mit einer Rolle nochmals an-



Bild 12: Einer der beiden historischen Wagen, die heute für Nostalgiefahrten verwendet werden.



Bild 13: Der fertiggestellte Sântisbahn-Personenwagen ist kaum noch zu unterscheiden vom Originalmodell auf den Bildern 19 und 20 (Schlitze für Zuglaufschilde!).



Bild 14: Beim Rollout im Herbst 2018 zeigt sich der geglückte Nachbau des Triebwagens.

drücken. Danach wird der ganze Wagen mit einem Schutzlack überspritzt.

Das Ergebnis überzeugt mit schönem Goldglanz und -ähnlich der Handmalerei - mit leicht erhabenen Buchstaben.

Darauf wurde auch das Dach des Originalwagens (Bild 1) neu gespritzt (siehe Bilder 19 und 20).

Von Bernhard Hehr konnte der NL 1302 als roher Bausatz bezogen werden; der Kasten war bereits zusammengelötet, und alle Einzelteile waren dabei. Nun musste das

Gehäuse grundiert, MITROPA-rot gespritzt und von Hand weiterbemalt werden, zunächst die Fensterrahmen mit den aufwendigen Oberlichtern, den ovalen Fenstern mit Schattierung und Ziergittern, dann die Zierlinien. Schliesslich erfolgte noch die Beschriftung mit dem grösseren Schriftzug analog zum Wagen. All dies erledigte Alois Müller in Zusammenarbeit mit Norwin Rietsch hervorragend.

Die Farbenwahl, das MITROPA-Rot, der goldglänzende Schriftzug mit schwarzer



Bild 15: Der Nachbau in der Ansicht vom Unterboden mit Stempel von Alois Müller.



Bild 16: Die Komposition mit dem Nachbautriebwagen und dem angepassten Wagen (Märklin 1842).



Bild 17: Rege Logistik auf der Sântisbahn, dargestellt mit Figuren von Norma.



Bild 18: Intensiver Winterverkehr mit dem mitgeführten Skiwagen auf der Sântisbahn.

Schattierung sowie das leicht gelbliche Dach, zeigt einmal mehr das feine Händchen, für das Märklin schon immer bekannt war. Ein äusserst attraktives Modell ist entstanden!

Fazit

Unabhängig voneinander sind zwei Märklin-Fahrzeuge der nie gebauten Zahnradbahn aufgetaucht. Leider konnten sie (noch) nicht zusammen auf ein Bild gebracht werden. Diese Tatsache und ihre besondere Ausstrahlung waren Anlass dafür, einen Nachbau zu wagen. Dieser ist, wie beschrieben, ausgezeichnet gelungen. Bis zum Entdecken weiterer Fahrzeuge dieser Art dürfen die beiden originalen Stücke dieser Sonderanfertigung als Unikate gelten. Sachdienliche Hinweise an hansueli.gonzonbach@perso.ch sind erbeten.

Addendum

Auch wenn die Fortsetzung der Sântisbahn ein Traum geblieben ist, so kann man doch mit diesen Modellen, ergänzt mit weiteren, einen imaginären Bahnbetrieb inszenieren – so wie er hätte werden können.

Es ist anzunehmen, dass ein gewisses Volumen an Gütern angefallen wäre. Einerseits für die Alpwirtschaft (Sömmerungsvieh, Milch, Butter und Käse) und andererseits für die Gastronomie. Hunderte von Touristen zu bewirten, erfordert eine Logistik, welche auch die Bahn hätte bewältigen müssen und nicht mehr die Saumtiere.

Eine Zahnradbahn nach Meglisalp hätte wohl auch Wintertouristen, besonders Skifahrer, angezogen. Auch da wäre die SB wieder gefordert gewesen.

Die Sicherheitsvorschriften für steile Zahnradbahnen verlangen, dass das Triebfahrzeug stets talseitig gereiht ist. Das bedeutet, dass bei Bergfahrt die Wagen geschoben werden müssen. Beispiele sind unter anderen die Rigi-Bahnen oder das Briener Rothorn. Bei der SB müsste ein aus Appenzell kommender Zug in Wasserauen anhalten, abkuppeln, umfahren, um dann den oder die Wagen auf der nachfolgenden steilen Zahnradstrecke zu schieben. Um das zu ermöglichen, wurde dem Triebwagen in Abweichung vom Märklin-Original eine Frontkupplung montiert.

Es ist anzunehmen, dass die Personenwagen, wenn nicht von Anfang an als Steuerwagen beschafft, dann wohl bald zu sol-



Bild 19: Der Triebwagen muss in Wasserauen den Zug (Originalwagen) umfahren, bevor es auf die Zahnradstrecke geht.

chen umgebaut worden wären, um das aufwendige und zeitraubende Umfahren in Wasserauen zu vermeiden. Eine Alternative wäre auch das Anlegen eines Gleisdreiecks gewesen, das bei Bergfahrt eine Spitzkehre in Wasserauen erlaubt hätte, sodass die Züge als Ganzes gewendet werden könnten. Bei Talfahrt würden diese dann durchfahren und müssten erst am Endbahnhof (Appenzell oder St. Gallen) wieder umfahren werden. Die Triebwagen wären wohl so oder so von Anfang an als Zweirichtungsfahrzeuge ausgelegt gewesen; wenn nicht, müssten sie auf einer Drehscheibe gewendet werden. Dem Nach-

bautriebwagen wurden anstelle der etwas gedungen wirkenden Pantografen probenhalber einmal Lyra-Bügel aufgesetzt. Diese geben dem Fahrzeug mehr Ähnlichkeit mit demjenigen in der Zeichnung von Bild 5. Überdies passen Lyra-Bügel in die Zeit der 1930er-Jahre und verleihen dem Triebwagen einen typischen Schmalspurcharakter; sie passen zu Fahrzeugen der Meterspur.

Leider ist weder das Märklin-Original noch sein Nachbau mit einem funktionierenden Zahnradantrieb ausgestattet, der es ermöglichen würde, derartige Manöver auch im Spielbetrieb nachzuvollziehen (zumindest jetzt noch nicht). ❌

Quellen

Hansueli Gonzenbach und Norwin Rietsch, Sântisbahn, 33. Tinplate-Forum, Schwäbisch Gmünd, April 2019

www.blechunguss.ch/607.html

Hans Waldburger, Die «Sântisbahn» – die spätere Elektrische Bahn Appenzell–Weissbad–Wasserauen, Schweizerische Eisenbahn-Revue 3/1992

www.museumsverein-appenzeller-bahnen.ch/default.aspx wikipedia

O. Hoppler, Mechanische und elektrische Spielwaren, Katalog Weihnachten 1929, Zürich.

Märklin-Katalog D6, 1929.

Märklin-Katalog D7, 1930.

Hansueli Gonzenbach, Märklins Pullman-Wagen für die Schweiz, 29. Tinplate-Forum, Schwäbisch Gmünd, März 2015.

Hansueli Gonzenbach, Schweizer Pullman-Wagen von Märklin? (Teil I), LOKI 5 | 2015.

Hansueli Gonzenbach, Schweizer Pullman-Wagen von Märklin? (Teil II), LOKI 6 | 2015.

Norwin Rietsch, Stuttgarter Hauptbahnhof von Märklin, vom Handmuster zum Serienmodell, 27. Tinplate-Forum, Schwäbisch Gmünd, April 2013.

Norwin Rietsch, Rekonstruktion der Märklin-Modell-Bahnhofsanlage Stuttgart, 31. Tinplate-Forum, Schwäbisch Gmünd, März 2017.

Dank

Folgende Personen haben Wesentliches zum Gelingen dieses Artikels beigetragen: Jens Fraude, Charlotte Gonzenbach, Bernhard Hehr, Alois Müller, Willi Müller (Museum Appenzeller Bahnen), Herbert Roseng, Markus Rusch (Appenzeller Druckerei AG), Bodo Schenk, Max Stahel, Gilbert Weber.

Ihnen gilt unser aufrichtiger Dank!



Bild 20: Bergwärts im Schiebebetrieb auf der steilen Zahnradrampe.

Bau | Ortstypische Nutzfahrzeuge in Spur H0

Abseits der Schienen

Steht man vor einer kleineren Modellanlage, dann sieht man einen verkehrenden Zug höchstens zwei Minuten. Da hat sich Markus Schälli einmal gefragt, wieso man so viel Aufwand für diese kurze Zeit betreibt, während andere Accessoires um ein Vielfaches länger zu sehen sind. Er zeigt uns nun, wie man mit möglichst geringem Aufwand ortstypische Nutzfahrzeuge umsetzt.



Ganz am Rande der Anlage befindet sich das Betonwerk Wattwil. Der Zement wird regelmässig von einer Ae 4/7 gebracht.



Ein Saurer 4×4 von Roskopf frisch gespritzt in den Farben eines Baugeschäftes aus dem Toggenburg.



Dieses Modell wurde nur farblich dem Vorbild angepasst und mit einer Beschriftung versehen.

Von Markus Schälli (Text und Fotos)

Wie viele Stunden an Arbeit hat man in all die Anhängewagen gesteckt, die Lok gesupert und allenfalls die Fahrzeuge verwittert, beleuchtet, mit Preiserchen bevölkert und, und, und. Alles für maximal zwei Minuten. Den Rest der Anlage sieht der Betrachter aber die ganze Zeit, sagen wir einmal 30 Minuten oder mehr. Sollte man da nicht diesem Bestandteil viel mehr Aufmerksamkeit widmen? Darum soll es in diesem Artikel gehen.

Auf meiner Anlage bin ich bestrebt, möglichst viele typische Toggenburger Einflüsse abzubilden, seien dies Gebäude oder eben auch Fahrzeuge. So möchte ich aufzeigen, wie man mit ganz einfachen Mitteln Nutzfahrzeuge abändern kann, damit sie den Eindruck machen, aus der Region zu stammen.

Wie meistens beim Modellbau beginnt es mit einem Bild des Vorbildes. Man sollte aber immer mehrere machen, sicher eines aus der üblichen 45°-Perspektive, aber auch

solche von vorne und aus der 90°-Perspektive von der Seite. So habe ich folgende Informationen: Farbe, Beschriftung, Proportionen und allenfalls auch Grösse.

Bau der Modelle

Ganz einfach sind Farbvarianten. So nimmt man zum Beispiel einen Saurer 4 × 4 von Roskopf und zerlegt ihn in seine Einzelteile. Nun kann man ihn mit der Farbe derjenigen Firma spritzen, der man gerne Aufträge auf seiner Anlage zuhalten möchte. Dann supert man ihn noch mit dem Pinsel und streicht die Radabdeckungen je nachdem schwarz oder silbern. Besonderes Augenmerk schenkt man den Felgen. Diese sind häufig zweifarbig, in meinem Fall silbern und grasgrün. Auch die Treppen zur Führerkabine passt man der Farbe des Originals an. Die Stossstange meines Vorbildes ist mit einem aufwendigen Warnanstrich in Gelb-Schwarz gestrichen. Auch da ist Hand-

arbeit gefragt. Am Schluss benötigt man die gemachten Fotos und druckt das Firmenlogo auf Etikettenpapier aus. Selbstverständlich muss man es vorher in die richtige Grösse bringen. Dies ist heute mit Photoshop oder Word kein Problem mehr. Auf diese Weise lassen sich auch Lieferwagen von Gewerblern (Heizung-Sanitär oder Schreinern) zu völlig individuellen lokalen Fahrzeugen wandeln.

Ortsbus des BLWE

Mit dieser Vorgehensweise bin ich auch zu meinem Ortsbus des BLWE (Busbetrieb Lichtensteig-Wattwil-Ebnat-Kappel) gekommen. Ich habe im Ausverkauf einen Stadtbuss von Wiking mit einer schrecklichen Werbung darauf gekauft. Diese entferne ich mit einem Lösungsmittel von Lux-Modellbau (DLE-90) und grundiere den Bus. Darauf folgen ein Anstrich in Weiss im oberen Teil der Karosserie und einer in Blau im unteren Teil. Schliesslich trenne ich noch den Teil mit dem hellblauen Streifen ab. Die schwarzen Striche bei den Gummidichtungen der Türen und den ebenso schwarzen Zierstreifen ziehe ich mit einem wasserfesten Filzstift. Nun sind die Beschriftungen gefragt, also Name des Busbetriebes, Werbeschriften, Autokennzeichen, Busnummer und Zielangabe an der Front. In den 1990er-Jahren waren dies noch analoge Drehrollen und nicht digitale Leuchtschriften. Wie oben beschrieben, bearbeite ich die Bilder, schneide sie zu, vergrössere



Dieser Stadtbuss stammt von Wiking. So sieht das Rohmodell aus.

oder verkleinere sie wenn nötig und drucke sie auf Etikettenpapier. Es gibt ganze A4-Bogen ohne Unterteilung. Nun ist aber eine ruhige Hand gefragt, denn als Letztes male ich mit dem Pinsel rote Rück- und Bremslichter und die orangen Blinker darauf. Nicht zu vergessen sind wiederum die Felgen, in meinem Fall in Silber. Bevor ich den Bus zusammensetze, bevölkere ich ihn noch mit beinamputierten Preiserleinen. Ohne diese schmerzliche Prozedur haben sie leider keinen Platz in den engen Sitzen.

Je nach Geschmack könnte man nun den Bus noch mit LED beleuchten. Ich habe dies jedoch (noch) nicht gemacht.

Zementmischwagen

Da ich auf der Anlage ein Betonmischwerk habe, liegt es nahe, einen Betonmischer eines der beiden beteiligten Baugeschäfte darauf zu platzieren. Das Vorbild ist ein Saurer mit doppelten Antriebsachsen. So etwas ist aber nicht erhältlich. So habe ich einen Betonmischer von Kibri (Art.-Nr.



Der Bus Lichtensteig-Wattwil-Ebnat-Kappel fährt soeben in Wattwil ein.



Der aus zwei Modellen umgebaute dreischsige Saurer-Betonmischer holt im regionalen Betonwerk eine Ladung frischen Beton ab.

10042 oder 10044) gekauft. Von diesem Modell benötigt man nur den Aufbau, also den Betonmischer und die hintere Radabdeckung. Zusätzlich habe ich von Roskopf einen Saurer 4×4 (Art.-Nr. 445) angeschafft. Es geht auch ein beliebig anderes Modell mit dieser Führerkabine.

Als Erstes löst man den Aufbau vom Fahrgestell. Danach macht man im Chassis nach 25 mm einen Schnitt und trennt vom hinteren Teil 9 mm ab. So entfernt man die zweitvorderste Achse. Die beiden Teile leimt man wieder zusammen. Nun passt man den Betonmischer mitsamt den Radabdeckungen dem neuen Unterteil an. Viel muss da nicht gemacht werden. Nun fahren wir weiter wie oben beschrieben: Grundfarbe spritzen, Etiketten anbringen, Details aufmalen usw. Bei der Front dieses Lastwagens gehe ich noch etwas mehr ins Detail. Ein Chauffeur hat mir den frisch gewaschenen Wagen hingestellt, und ich habe die Front mit allen Details wie dem Nummernschild, dem Saurer-Logo oder der Tafel «Les routiers suisses» fotografiert. Die Stossstange trägt wieder den gelb-schwarzen Warnanstrich. Mit einem feinen Pinsel versuche ich, diesem gerecht zu werden. So erhalte ich ein dem Vorbild nahes Modell.

Kehrrechtwagen

In den 1990er-Jahren wurde der Kehrrecht noch vor jedem Haus abgeholt und musste von den Einwohnern nicht in einen Molok



Das Original für meinen Modellumbau holt soeben den Abfall in einem Quartier.



In Lichtensteig fotografierte ich den Lastwagen seitlich, um später die Beschriftungen zu übernehmen.



So sieht das ursprüngliche Modell von Roskopf aus. Es hat drei Achsen und ist deshalb länger.



So zeigte sich der werdende Mercedes-Kehrriechtswagen während des Umbaus.




Nun ist er fertiggestellt und bereit, den Abfall bei den Liegenschaften auf der Modellanlage zu holen.

geworfen werden. So kam der Kehrriechtswagen wöchentlich einmal in jedes Quartier. Beim Einscannen alter Negative stiess ich letztthin auf ein Bild eines solchen Wagens. Da kam mir wieder in den Sinn, dass ich auch dieses Fahrzeug einmal bauen wollte. Ich hatte mir vor langer Zeit auch schon ein entsprechendes Basisfahrzeug angeschafft in Form eines Mercedes von Roskopf (Art.-Nr. 443). So viel zur Vorgeschichte, nun beginnt der Umbau.

Zum guten Glück besitze ich auch ein Bild genau von dieser Fahrzeugseite. Dieses Foto verkleinere ich so lange, bis die Höhe des Fahrzeuges mit derjenigen des vorliegenden Modells übereinstimmt. So erkenne ich relativ schnell, dass das Modell um eine Achse oder eben um rund 6 mm gekürzt werden muss.

Ich zerlege nun das Modell in sämtliche Einzelteile und kürze zuerst das Chassis um 5 mm und anschliessend die Radabdeckung um 12 mm. Danach beginne ich mit der Bearbeitung des Kehrriechtbehälters. Zuerst feile und schleife ich die Verstärkungsrippen weg und verspachtle die Seitenwände. Nach diesem Schritt kürze ich den Kasten ebenfalls um 5 mm. Ich schneide dabei die vordere Stirnwand weg und dann den Rest des Kastens. Nun nehme ich Vierkantprofile 0,25×0,5 mm aus Polystyrol. Mit diesen baue ich die Stahlträger um den Kasten nach, einen längs, vier andere vertikal und den letzten am Heck schräg. Für die Steuerung der Hydraulik führen hinter der Führerkabine sechs Druckleitungen auf das Dach und von dort danach bis in den hinteren Teil. Diese bilde ich mit 0,2 mm dicken Messingdrähten nach. Für den Auspuff, der ebenfalls aufs Dach führt, verwende ich 0,5-mm-Messingdraht. Auf der rechten Seite befindet sich noch eine Leiter. Glücklicherweise finde ich eine geätzte Messingleiter in meiner Bastelkiste. Für die gleiche Wagenseite baue ich aus Polystyrol noch eine Werkzeugkiste mit den Massen 5×7×4 mm und eine rote Kiste (Feuerlöschgerät) mit den Massen 3×5×4 mm.

Jetzt können wir den Kehrriechtswagen in die Spritzerei geben. Die Führerkabine wird hellgrau, der Kehrriechtkasten silbern gespritzt. Nun folgen die üblichen Details, die man mit einem feinen Pinsel malt: an der Kabine den blauen Streifen, an der Stossstange die Lampen weiss und die Blinker orange und schlussendlich die Felgen

in Silber. Die übrigen Beschriftungen auf der Front (Bruderer) und auf der Seite sind Ausschnitte aus Bildern. Bleiben noch die Zierstreifen auf dem Kehrriktkasten. Diese entnehme ich auch den Bildern, vielleicht wäre aber ein bemalter Trimline-Streifen noch besser. Auf jeden Fall ist das Abfallwesen auf meiner Anlage nun garantiert. Ich denke in jeder Region der Schweiz hat es ähnliche Wagen, die sich auf diese Weise zu speziellen Fahrzeugen wandeln lassen. Wenn man dann wieder das scheussliche orange Basismodell ansieht, darf man stolz auf seine Arbeit sein. 

Materialliste

Material	Beschreibung	Geschäft	Art.-Nr.
Roskopf	Kehrriktwagen	Fachhandel	443
Polystyrol-Vierkantprofile	0,25 × 0,5 mm	Old Pullman	
Messingdraht	0,2/0,5 mm		
Kibri	Betonmischer	Fachhandel	10042 oder 10044
Roskopf	Saurer 4×4	Fachhandel	445
Wiking	Stadtbus	Fachhandel	



Fahrzeuge abseits der Schienen sind wichtig, so auch Nutzfahrzeuge.



Die beiden Triebwagen RBD 565 der BLS und RBD 567 der TPF im Vergleich. Die Fronten der Fahrzeuge geben ihnen jeweils einen eigenen Charakter.

Bau | Nahverkehrspendelzüge der schweizerischen Privatbahnen, ein Projekt in Spur H0 (Teil 3)

Der Berner Pendelzug als Höhepunkt

Im vorliegenden dritten und letzten Teil des Berichts der Privatbahn-NPZ stellt Marcel Koch die Umsetzung des Modells der BLS-Ausführung vor. Zudem verrät er dem interessierten Leser, wie er ebenfalls zu einem Modell dieser schönen Pendelzüge kommen kann.



Von Marcel Koch (Text und Fotos)

Aus dem Bau des TPF-Pendelzugs habe ich erste wichtige Erkenntnisse gezogen. Für den Bau des folgenden BLS-Pendelzugs sind jedoch einige Änderungen umzusetzen.

Die wichtigste Änderung gegenüber der TPF-Ausführung sind die andersartigen Fronten. Die Fronten der TPF sind abgerundet und mit einer Wagenübergangstür ausgerüstet. Jene der BLS sind eckig und haben keine Wagenübergangstür. Zudem habe ich mich beim BLS-Modell dazu entschieden, eine Version des Zuges ohne Schürzen nachzubauen. Dies bringt Vorteile hinsichtlich des Einbaus des Bodens. Denn die Schürzen verjüngen die Öffnung von unten massiv, was den Einbau des Bodens erschwert. Daneben wurden natürlich auch weitere Details berücksichtigt, die zum Teil auf die Gestaltung von mehreren Einzelteilen Einfluss hatten. Erwähnenswert ist dabei beispielsweise die Innenraumaufteilung des Steuerwagens mit der anderen Fensterteilung.

Eigenheiten des BLS-Modells

Die Ausführung meines Modells des BLS-Pendelzugs entspricht der aktuellen Ausführung nach der letzten grösseren Refit-Aktion. Gegenüber dem Ursprungszustand des Vorbilds wurden im Laufe der Zeit einige augenfällige Details angepasst, die in meinem Modell auch umgesetzt wurden. Dazu gehören die Türdrücker, welche in den Türflügeln integriert sind. Früher waren sie seitlich der Türen angeordnet. Ein anderes Beispiel sind die später eingebauten Übersetzfenster. Sie dienen der besseren Belüftbarkeit der Abteile. Schliesslich wurden nicht alle Wagen mit einer Klimaanlage nachgerüstet. In jedem Abteil wurde je ein Übersetzfenster pro Wagenseite eingebaut. Nicht zuletzt sind auch der Einbau von neuen Scheinwerfern und die über dem Führerstand montierte Führerraum-Klimaanlage zu erwähnen.



Der komplette Pendelzug der BLS wird bereits im Rohbaustand auf der Modellanlage des Könizer Eisenbahnklubs mit all seinen Funktion intensiv getestet. Noch besteht die Möglichkeit für Änderungen.



Der Steuerwagen der BLS noch während der Lackierarbeiten: Es fehlt der schwarze Farbauftrag im Bereich der Fenster, jedoch sind bereits die gelben Erstklassstreifen angebracht.



Der ABt-Steuerwagen der BLS nach dem Spritzen und nach der Beschriftung. Die bereits angebrachten Piktogramme wurden allesamt als vierfarbige Anreiber hergestellt.





Die fertiggestellte Fahrzeugfront des Steuerwagens ABT der BLS.



Der Dachbereich des Triebwagens und der Übergang zum Steuerwagen.



Die Gesamtansicht des Triebwagens RBDe 565 der BLS im Sonnenlicht. Er stellt den aktuellen Betriebszustand dar, was Anschriften und Klimaanlage beweisen.



Die Gesamtansicht des Zwischenwagens, auch LEGO-B genannt, passend für den RBDe. Das Vorbild wurde nie modernisiert, lediglich sein Anstrich angepasst.

Noch einige Details – Elektrik und Beleuchtung

Die Pendelzüge haben auch eine Beleuchtung erhalten. Die Digitaltechnik bietet gute Möglichkeiten, um eine vorbildgerechte Beleuchtung umzusetzen. Die Stirnbeleuchtung ist so vorgesehen, dass sie das Dreipunkt-Spitzenlicht darstellen kann. Sie kann aber auch eine ein- oder zweipunktige Schlussbeleuchtung oder die Parkstellung anzeigen. Die Stirnbeleuchtung des TPF-Triebwagens ist zudem so aufgebaut, dass sie seitenselektiv leuchten kann, je nachdem ob Wagen angekuppelt sind oder nicht. Bei der Parkstellung leuchtet immer ein Scheinwerfer pro Fahrzeugseite. Die Steuerwagen besitzen jeweils einen eigenen Decoder. Dieser ist jeweils so programmiert, dass die Lichtfunktionen mit jenen des Triebwagens übereinstimmen.

Alle Fahrzeuge haben zudem eine Innenbeleuchtung, wobei jene der Zwischenwagen mit je einem eigenen Decoder ausgerüstet sind. Alle Fahrzeuge haben je eine eigene Stromabnahme.

Die Stromabnahme der Wagen habe ich so gelöst, dass jede Achse mit einem Messingdraht umwickelt wird. Dadurch wird eine kontinuierliche Stromabnahme von jeweils einer Radscheibe über den Draht zum Decoder gewährleistet. Leider neigen die Drähte dazu, auf den Radachsen zu quieschen. Diesem Phänomen kann man entgegenwirken, indem man Grafitpulver auf die Kontaktstelle aufbringt. Einerseits weist Grafit eine gute elektrische Leitfähigkeit auf, andererseits verringert es die Gleitreibung. Von Zeit zu Zeit muss man allerdings das Grafitpulver erneuern.

Für die Stirnbeleuchtung habe ich kleinste LED-Leuchtmittel verwendet. Im Falle des BLS-Modells wurden Duo-LED (weiss-rot) eingesetzt. Die einzelnen LED sind auf je einen Lichtleiter aufgeklebt und von innen in das vorbereitete Vierkantprofil eingesetzt. Die Verbindungen vom Decoder über die notwendigen Widerstände zu den LED sind mit Kupferlackdraht realisiert. Den Abschluss der Lampen bildet ein fein angepasstes Acrylglas.

Ausblick

Mit der vorhandenen Grundkonstruktion besteht grundsätzlich die Möglichkeit, weitere Gehäusevarianten des Pendelzuges herzustellen. Dazu gehört beispielsweise die Ausführung als RBDe-566-Pendelzug

(ex Regionalverkehr Mittelland AG bzw. EBT-Gruppe). Wesentliche Änderung ist die Fensterteilung des reinen Zweitklasssteu-
erwagens. Aufgrund der konstruierten Teile können aber auch Fahrzeuge der TPF (eckige Front) oder von TRN (eckige oder runde Front) hergestellt werden. Dabei sind jeweils kleinere Änderungen zu berücksichtigen, wie Schiebefenster, WC-Fenster beim Triebwagen, Türdrücker oder Ähnliches.

Bähnli Bau Workshops (B.B.W.)

Bisher habe ich keine Fertigmodelle für den Verkauf hergestellt. Sehr gerne stelle

ich Ihnen jedoch Teilsätze der präsentierten Modellfahrzeuge in Spur H0 zur Verfügung, die Sie als gewiefter Modellbauer im Eigenbau zusammenbauen können. Weiter organisiere ich unter dem Patronat des Könizer Eisenbahnklubs (KEK) (www.mykek.ch) jährlich einen einwöchigen Modellbahnbauworkshop im Raum Bern. Hier besteht die Gelegenheit, Messingmodelle mit eigenem Werkzeug unter meiner Begleitung und im Kreis anderer Modellbahnbauer zusammenzubauen. Weitere Informationen sind auf meiner Website www.swissmarko.ch zu finden.



Wenn sich der Triebwagen in Parkstellung befindet, so leuchtet beidseitig je ein Scheinwerfer.



Alle Lampen leuchten. Die Lichter auf der anderen Stirnseite können wahlweise ausgeschaltet werden.



Events | Model Train Luxembourg am 2. und 3. März 2019 in Junglinster (L)

Stelldichein der europäischen Modellbauszene

Keine weitläufigen Modellanlagen und keine allseits bekannten Heimatbilder, dafür reales Leben gepackt in verschiedene Baugrössen. Das ist die Ausstellung Model Train Luxembourg, welche Anfang März in Junglinster stattfand. Fast 30 Aussteller aus sechs europäischen Ländern trafen sich, darunter auch zwei bekannte Schweizer Modellbauer.

Von Thomas Schmid (Text und Fotos)

Am Wochenende vom 2. und 3. März 2019 fanden wieder zahlreiche Besucher den Weg zur Model Train Luxembourg in Junglinster. Der Veranstalter hatte eine Vielzahl an hochwertigen Modellbahnanlagen ausgestellt, welche durch eine breite Palette an Gestaltungsrichtungen auffielen. Es war wirklich für jeden Geschmack etwas dabei. Immer aber qualitativ hochstehend. Es wurde praktisch jeder Modellbaumasstab abgedeckt. Und auch exotischere Spuren wie Gn15 fanden den Weg zum Publikum. Die Besucher waren darum auch begeistert von der Qualität der ausgestellten Anlagen. Zahlreiche Meldungen und Berichte in allen verschiedenen sozialen Netzwerken zeugen davon. Dem Veranstalter gebührt ein grosses Lob. Dabei wurde auch auf eine internationale Mischung geachtet. Neben Beiträgen aus Luxemburg

wurden auch Anlagen aus der Schweiz, den Niederlanden, Belgien und Frankreich gezeigt. Ein schönes Stelldichein der europäischen Modellbauszene.

Zahlreiche Livedemonstrationen oder auf Neudeutsch Workshops von begabten Modellbauern rundeten das Ganze ab. Der den LOKI-Lesern bestens bekannte Marcel Ackle demonstrierte an seinem mobilen Basteltisch direkt neben seiner neuen Anlage, wie einfach es ist, ein Meisterwerk zu erschaffen. Er hatte sein Buch «Das Natur-Talent: Modellbau der Spitzenklasse» dabei. Interessierte Besucher konnten so seine Tipps auch für zu Hause mitnehmen. Zwei junge Talente zeigten an einem anderen Tisch, wie vorbildgerecht gealterte Güterwagen entstehen. Akribisch wurden dort Graffiti und Alterungsspuren in den Massstab 1:87 übertragen. In einem weiteren

Workshop zeigte der «Männlemaler» allen Interessierten, wie man den kleinen Figuren der Modellbahnwelt mittels Bemalung am besten Charakter und Leben einhaucht.

Abgerundet wurde die Veranstaltung mit einer kleinen, aber feinen Auswahl von Händlern. Bei diesen konnten die Besucher und Besucherinnen Modellbahnzubehör und Rollmaterial zu fairen Preisen erwerben. Und seinen Hunger und Durst konnte man in der gut ausgestatteten Cafeteria stillen.

Ich muss sagen: Die Model Train Luxembourg ist eine sehr gut organisierte Ausstellung mit vielen Highlights und Topanlagen. Eine Ausstellung, die Jung und Alt gleichermaßen begeistert. Ich werde mich sicher auch im kommenden Jahr zur vierten Ausgabe wieder ins Herzogtum aufmachen. Ich bin überzeugt, dass es sich lohnen wird. 🚂



«Sucrerie de Toury» stellt ein kleines Stück einer fiktiven Zuckerrübenbahn in Frankreich dar. Toury liegt im Département Eure-et-Loir. Uwe Haas aus Deutschland hat den Charme der Verwitterung gekonnt eingefangen und in seiner kleinen Modellbahnwelt im Massstab 1:35 entsprechend umgesetzt.



Hinter dem charmanten Titel «Château Migraine» verbirgt sich ein Nachbau des ehemaligen Umschlagplatzes für die Weinindustrie ausserhalb der Tore von Paris. Die Hintergrundkulisse ist also keine dekorative Fälschung, sondern hängt explizit mit dem Bezug zur französischen Hauptstadt zusammen.



Aus dem Gesamtarrangement der Croisés de l'étréite, einem Verbund von vier Anlagen, sticht der kleine Endbahnhof in Spur H0e von Bernard Junk besonders hervor. Die miteinander verbundenen Einzelanlagen bilden dabei immer eine betriebsreiche und unterhaltsame Spielumgebung für Gross und Klein.



Der Franzose Franck Combe ist dieses Mal mit einer Anlage mit einer kleineren Spurweite als sonst unterwegs: Seine kleine Modellanlage «Sidi Fontana» im Massstab 1:87 beleuchtet die Vergangenheit der ehemaligen französischen Kolonien in Marokko mit ihren Schmalspurbahnen mit 60 cm Spurweite.



Einen absoluten Klassiker hatte Helmut Heinert dabei. Der Nachbau der Insel Lumperland aus der fantastischen Buchreihe von Michael Ende lässt sicher den einen oder andern Leser in seine Kindheit zurückschweifen. Munter dreht die Emma ihre Runden auf der einzigartigen Spur-0f9mm-Anlage.



Eine typische amerikanische Nebenbahnstrecke im Massstab 1:87 zeigte der Niederländer Modellbauer Ronald Halma auf seinem Brückendorama «Cashman Oregon» in Spur H0. Das Highlight der Modellszenerie war zweifellos die funktionierende Drehbrücke über einen Fluss in der Mitte der Modellanlage.



Die Niederländer Henk Wust und Jan v. Mourik brauchen an dieser Stelle nicht extra vorgestellt zu werden. Die beiden erschaffen kleine Traumwelten mit einem unverwechselbaren Charme. Hier zeigen sie uns ihr Betriebsdiorama mit dem Titel «The Corn Mill XXL», welches total drei Module umfasst.



Bestens bekannt aus der LOKI-Ausgabe 4 | 2019 ist Eddy De Wilde aus Belgien. In Junglinster hatte er seine neueste Anlage nach österreichischer Vorbild mit dem Namen «Wilburg» dabei. Wieder hat er liebevoll gestaltete Szenen einer Schmalspurbahn in den Alpen auf einer kleinen Anlage einfangen können.



Zusammen mit Marcel Ackle gestaltet der Luxemburger laude Fandel den rechten Teil des Feldbahndioramas. Auch seine Welt glänzt mit vielen Details.



Seinen ersten Auftritt hatte das Diorama einer asiatischen Tramstrecke vom Schweizer Modellbauer Thomas Schmid im Massstab 1:35. Frei interpretiert wurden verschiedene Szenen von vietnamesischen und thailändischen Bahnstrecken.



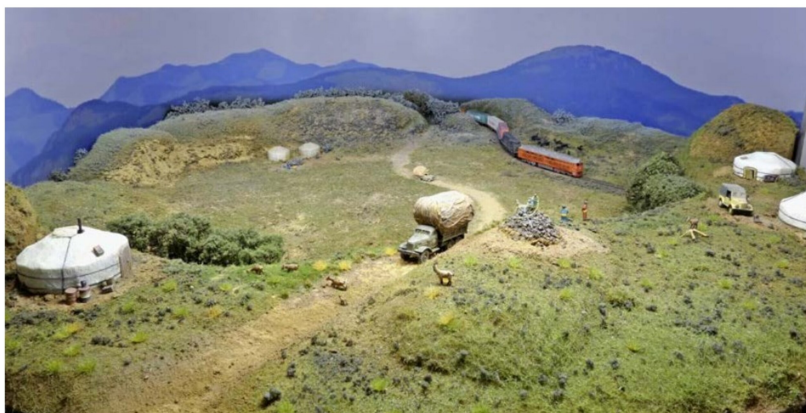
In die exotische Spur Gm15 nimmt uns die IG MOBA-Schmalspur und Feldbahnfreunde Niefern-Öschelbronn mit. Dargestellt ist hier eine Minenbahn. Dabei sind alle gezeigten Elemente der Kleinanlage im kompletten Eigenbau entstanden.



Man kann die raue Seeluft, die hier weht, förmlich spüren: Das Minidiorama mit dem Titel «Sea Shore Maine» im Massstab 1:48 vom deutschen Modellbauer Manfred Dräger zeigt eine typische neuenglische Austernfischerei.



Die vier Herren der Escadrille St. Michel beglückten das Publikum mit der Anlage «Chémate-Hourné» in Spur 0e14. Da kann man nur sagen: Vive la France!



Eine ganz besondere Anlage hatten der Belgier Luc De Martelaer und seine Frau dabei. In einem einer mongolischen Jurte nachempfundenen Gehäuse spannt sich eine weite Hochebene der Mongolei auf. Der Zug wird dabei schon fast zur Nebensache. Wirklich ein fantastisches Gesamtkunstwerk!



Marcel Ackle nimmt sich jeweils genug Zeit, um auch wirklich alle Details seiner imaginären Feldbahnwelt im Massstab 1:35 darstellen zu können. In Junglinster war sein neues Betriebsdiorama trotzdem bereits zur Hälfte fertiggestellt und liess die Besucher ob der realistischen Umsetzung staunen.

**Vorbild & Modell | Die Entstehung
des Schaffhauser Wahrzeichens in HO**

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 Rheinflall eine zentrale Position einnimmt. LOKI-Autor Gioacchino Gavazzi schildert den Werdegang des Munot im Massstab 1:87.

Von Gioacchino Gavazzi (Text und Bilder)

Hoch oben über der Stadt Schaffhausen thront er, der Munot, und das schon eine ganze Weile. Nachdem die Schaffhauser 1501 der Eidgenossenschaft beigetreten waren, verstärkte sich ihr Wunsch nach einer Stadtbefestigung. Sie mussten sich allerdings bis in die zweite Hälfte desselben Jahrhunderts gedulden, ehe der Munot als kreisrunde Festung mit einem Glockenturm und zwei Wehrgängen fertiggestellt werden konnte. Keine andere Stadt der damaligen Eidgenossenschaft hat sich im 16. Jahrhundert ein solch prächtiges Monument erbauen lassen. Es diente als

Festung, hat man auf ihm doch einen guten Überblick über die Stadt. Urkunden belegen, dass bereits im 11. Jahrhundert an jener Stelle eine Festung gestanden ist.

Auch in der Halle der Miniaturwelt Smilestones thront der Modell-Munot, ungefähr 87-mal kleiner als das Vorbild, weit über der Anlage. Etwas über der Kopfhöhe ist er ein Blickfang, der dem Besucher sofort verrät, wo sich die Stadt Schaffhausen in der Modelllandschaft befindet. Der Glockenturm und die Wehrgänge wenden sich dem Interessierten zu, während der Blick über die Rebberge hoch zur Festung

schweift. In nächster Nähe zum Munot befindet sich die Stadt Schaffhausen mit dem Bahnhof und den für die Altstadt typischen Häusern. Man hat sofort das Gefühl, im Mittelpunkt des emsigen Treibens im Alltag der Menschen zu sein. Auf der anderen Seite des Schaffhauser Wahrzeichens befindet sich das Städtchen Stein am Rhein mit der Burg Hohenklingen.

Dass der Munot zur Schweizer Modellwelt von Smilestones gehört, ist naheliegend. Der Weg zum fertigen Modell glich aber einer kleinen Odyssee. Im Januar des vergangenen Jahres wurde ein Modellbauer

Foto: Pixelmiller/Pixabay



Der Munot wurde in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts hochgezogen.



Der Bau des Munot-Modells bei Smilestones hat rund 60 Arbeitsstunden verschlungen.



Im Modell befinden sich in der «Munot-Zinne» einige schaulustige Touristen, welche die Aussicht auf die Stadt Schaffhausen und den Rhein genießen.

im grenznahen Ausland beauftragt, das Stadtwahrzeichen im Massstab 1:87 herzustellen. Einige Monate später traf der Nachbau per Post ein. Auf den ersten Blick schien er gelungen. Bloss: Man stellte schnell fest, dass die Proportionen nicht stimmten. So sagten sich Oliver Ritzmann, Schreiner, und Barbara Baumgartner, zuständig für den Bau von Modellgebäuden: «Das können wir selber!» Die beiden nahmen sich in Absprache mit dem Kreativdirektor des Baus der Festung an und planten und konstruierten den Munot in

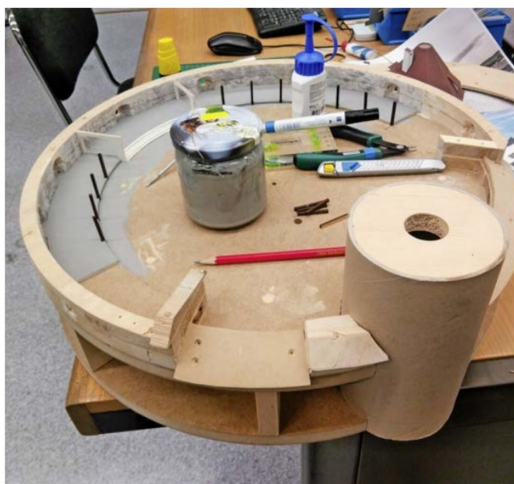
Rekordzeit selbstständig. Etwa 60 Stunden investierten sie in den Bau des runden Monuments. Zählt man die ebenfalls selbst gebauten Wehrgänge und die Umgebung dazu, kommt man auf ungefähr 80 bis 100 Stunden. Umgerechnet entspricht das etwa acht Tagen Arbeit, vom Beginn der Planung bis zum fertigen Modell.

Die Planung des Munot erfolgte anhand von Fotografien und Landkarten aus dem Internet. Doch den eigentlichen Anstoss gab eine simple Kartonröhre, die in einer Ecke der hauseigenen Werkstatt stand. Spontan

kam die Idee auf, sie für den Glockenturm zu verwenden. Sie eignete sich aufgrund des Durchmessers sehr gut als Basis dafür. Oliver Ritzmann schnitt daraufhin alle benötigten Teile des Unterbaus zu. Genau genommen passte er den hölzernen Unterbau der Form der Kartonröhre an, des zukünftigen Glockenturms. Er betont, die Arbeit sei sehr gut vorangegangen, da der Munot ein rundes Gebäude sei. «Für mich war es relativ einfach, da ich immer die gleichen Rundungen auszuschneiden hatte.» Schwierigkeiten bereitete das abgeschrägte

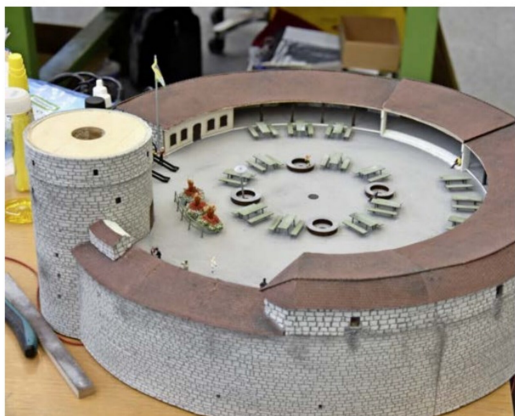


Für den Glockenturm wurde eine simple Kartonröhre verwendet ...



Fotos: Smilestones

... sie eignete sich aufgrund des Durchmessers sehr gut als Basis.



Einige Schwierigkeiten bereitete die Herstellung des abgeschrägten Daches.



Es wurden viele Details eingebaut: Sitzgelegenheiten, Kanonen usw.

Dach, das besondere Aufmerksamkeit bei der Planung und beim Zuschnitt erforderte. Die Arbeiten mit dem Holz benötigten etwa die Hälfte der erwähnten 60 Stunden. Parallel dazu begann Barbara Baumgartner bereits mit der Konstruktion der Details, zum Beispiel dem liebevoll gestalteten Glockenturm. Nachdem die Holzarbeiten beendet waren, übernahm sie das Zepher und hauchte dem Rohbau aus Holz und Karton Leben ein. Sie hat bereits an die 30 Gebäude auf der Smilestones-Miniaturwelt selbst gebaut. Zumeist werden Standard-

bausätze aus dem Fachhandel verwendet und mit einem speziellen Pulver etwas patiniert, um den Ansprüchen an die Vorbildtreue zu entsprechen. Um aber spezifische Dorfkerne originalgetreu nachzubilden, ist sehr viel Handarbeit nötig. Als Beispiel sei hier der Dorfkern von Appenzell genannt, der ebenso bei Smilestones zu bewundern ist. Typische Appenzeller Häuser sind derzeit kaum im Fachhandel erhältlich. Da baut Barbara Baumgartner viele Häuser selbst. Demgegenüber stehen Projekte in der Grössenordnung des Munot. Solche

seien aber eher selten, betont Baumgartner. Die Modellfestung war bisher das aufwendigste Bauwerk, gefolgt von der Burg Hohenklingen bei Stein am Rhein. Zahlreiche Details hat Baumgartner mit viel Herzblut eingebaut, auch wenn sie für den Besucher nicht oder nur mit einem Fernglas sichtbar sind. Beispielsweise die Sitzgelegenheiten innerhalb des Munot oder die farbigen Fenstergläser. Natürlich hat da auch der Stolz, das Wahrzeichen Schaffhausens nachzubauen, eine gewichtige Rolle gespielt.

Die kreisrunde Festung thront über der Stadt Schaffhausen.



Foto: adage/Phatay

Auch bei Smilestones nimmt der Munot eine zentrale Position ein.



Rechts des Munot der Burggraben
mit der Damhirschkolonie.



Die seitlich des Hügels verlaufenden Wehrgänge
stellten beim Modell eine Herausforderung dar.



Die fein detaillierte Mauerfassade wurde von einem Lieferanten bezogen, der auf Mauer- und Steinmuster im Modellbau spezialisiert ist und diese nach Mass anfertigt. Normalerweise werden seine Steinimitate für Pflastersteinstrassen verwendet, doch beim Munot wurden seine Matten – viele Hersteller von Mauerzubehör bieten meistens ausschliesslich nicht biegbare Platten an – als Steinfassade eingesetzt. Anders als viele andere Festungen und Burgen ist der Munot rund. So konnte man die Mauermatten den runden Formen entspre-

chend ausschneiden und auf dem hölzernen Rohbau befestigen. Dem Hersteller wurden Fotos vom Original zugesandt, damit die genauen Strukturen des Mauerwerksverbands auch im Modell ersichtlich sind. Das Endprodukt waren drei unterschiedliche Mauerstrukturen, die dann an den entsprechenden Fassaden ihren Platz gefunden haben. Die Wehrgänge haben eine andere Zusammensetzung der Natursteinstruktur als diejenige der runden Festung; bei genauem Betrachten des Modells fällt dies auch auf. Vom gleichen

Lieferanten stammt auch das Dach, welches ebenso eine flexibel zuschneidbare Matte ist.

Einige kleinere Details wurden weggelassen, weil sie mit überproportional viel Aufwand verbunden gewesen wären. Zudem herrschte Zeitdruck, da während des Baus der Mittelalterfestung mit ihren Wehrgängen und dem Rebberg der Landschaftsbau rundum eingestellt wurde. Man musste aufgrund der zentralen Position des Munot in der Modelllandschaft über den Unterbau steigen, um ihn zu platzieren. Daher konnte

man auf diesem Unterbau die Landschaft nicht weitergestalten, sonst wäre der Zugang zum Munot wortwörtlich verbaut gewesen.

Andere Feinheiten sind aber nichtsdestotrotz nachgebildet, auch wenn sie sich innerhalb der «Munot-Zinne» befinden. Beim Vorbild werden dort im Sommer die beliebten Munot-Bälle gefeiert, deren Hauptpektakel die Quadrille ist, ein Tanzreigen aus dem 17. Jahrhundert. Im Modell befinden sich in der «Munot-Zinne» schaulustige Touristen, welche die Aussicht auf die Stadt Schaffhausen und den Rhein geniessen. Daneben stehen einige Sitzbänke und zwei äusserst detaillierte Kanonen. Die Rohre bestehen aus Messing, den Unterbau hat Barbara Baumgartner selbst hergestellt. Die Räder und das Gestell der Kanonen sind aus Karton. Ein moderner Lasercutter kann mithilfe von 2-D-Zeichnungen exakte Formen aus Karton ausschneiden, die sich zum Beispiel für diesen Kanonenbau oder auch bei den bereits erwähnten Sitzbänken einsetzen liessen. Die seitlich des Hügels verlaufenden Wehrgänge stellten eine Herausforderung dar. Die Winkel im Verhältnis zum Munot waren nicht bekannt, deshalb war auch dort Feinjustierung nach Augenmass gefordert. Die Ironie dabei war, dass die Wehrgänge dem erstellten Unterbau angepasst werden mussten und nicht umgekehrt.

Auch mit Strom ist der Munot erschlossen. Einige Beleuchtungskomponenten sind eingebaut, unter anderem in der Wohnung im Glockenturm. Dazu kommen Scheinwerfer, welche die gesamte Festung beleuchten. Mit der Einführung des Tag-und-Nacht-Rhythmus wurde die Beleuchtung in Betrieb genommen. Die weitere Option, das «Munot-Glöcklein» läuten zu lassen, wird geprüft. Es wird im Vorbild jeden Tag jeweils am Abends um neun Uhr von Hand geläutet.

Bei mittelalterlichen Festungen war es üblich, einen Graben rundherum zu bauen. Er sollte dem Feind eine Eroberung der Burg erschweren. Auch beim Munot findet sich so ein Graben wieder, der seit über 100 Jahren eine Damhirschkolonie beherbergt. Der Bock der Kolonie trägt jeweils den Namen des Stadtpräsidenten von Schaffhausen. Gegenwärtig ist das Peter Neukomm. Ob der Bock der Damhirsche in der Smilestones-Miniaturwelt auch «Peter» getauft wurde, ist nicht bekannt. 🐂



Haben den Modell-Munot erbaut: Oliver Ritzmann und Barbara Baumgartner (beide Smilestones).

Foto: Smilestones



Der liebevoll gestaltete Glockenturm samt zwei detaillierten Kanonen.

Ab nach Neuhausen zu Smilestones!

Smilestones, die Miniaturwelt in Neuhausen am Rheinfl, verschenkt zehn bis November 2019 gültige Tageskarten exklusiv an LOKI-Abonnenten. Mehr dazu finden Sie auf Seite 47.

Leserseite

Leserbrief von Daniel Hauenstein zum Artikel «Der zeitlose BLS-Klassiker in 1:87 von Roco» in der LOKI 1|2019

Eine Lanze für Rivarossi gebrochen

Mit Freude habe ich das sehr ausführliche Porträt über die BLS Re 4/4 von Roco gelesen. Der Kritik über die Lok kann ich in allen Bereichen nur zustimmen. Das Namensschild unter dem Wappen ist nicht erhaben. Da hat Roco mit dem 3-D-wirkenden Farbdruck eine clevere Lösung gefunden, finde ich. «Das Zwischenspiel von Rivarossi vermochte die BLS-Fans nicht so ganz trösten...» Diesen Satz fand ich ein bisschen unfair. Ich gebe zu, dass ich auch jahrelang Rivarossi belächelt habe. Dies hat

sich aber vor längerer Zeit geändert. Ich erinnere an die BLS Ce 4/4 und die Ce 4/6. Beides Weltklassenmodelle. Die Re 4/4 vom italienischen Hersteller vermag ohne Zweifel zu überzeugen. Sie weist ein sehr detailliertes Metallgehäuse und eine saubere (nicht erhabene) Beschriftung auf. Die Dachlaufstege und die Widerstandsabdeckung sind aus fein geätztem Messing. Da kann das Roco-Modell nicht mithalten. Die Laufeigenschaft entspricht derjenigen von Roco. Sie lassen sich sogar in Doppeltraktion fah-

ren. Mich haben beide Hersteller überzeugt. Wenn am Gerücht etwas dran ist, dass Rivarossi die Produktion wieder aufnehmen wird, und sie das Drehgestell leicht überarbeiten, wird es ein weiteres gelungenes Modell geben.

*Es grüsst Ihr langjähriger Abonnent
Daniel Hauenstein*

Anmerkung der Redaktion: Rivarossi hat bereits nachgezogen. Siehe LOKI 4|2019.

Leserbrief von Bernhard Bilkenroth zum LOKI-Spezial Nr. 41 «Elektrifizierung der SBB»

Zweiter Teil erwünscht

Guten Tag, ich konnte letzte Woche das LOKI-Spezial Nr. 41 kaufen – in Deutschland leider nur schwer zu bekommen. Das Heft ist sehr informativ. Leider hatte der Titel aber etwas andere Vorstellungen in

mir geweckt. Mir fehlt eine Übersicht über die Oberleitungssysteme, die in den verschiedenen Epochen realisiert wurden. Mein Wunsch wäre ein zweites Spezial, das sich diesem Thema widmet. Vielleicht kön-

nen Sie das dem Autor nahelegen. Aber das Heft ist trotzdem gut – danke.

*Mit freundlichen Grüßen,
Bernhard Bilkenroth*

Zehn Gratistageskarten exklusiv für LOKI-Abonnenten

Ab nach Neuhausen zu Smilestones!

Foto: Smilestones



Smilestones, die Miniaturwelt in Neuhausen am Rheinfall, verschenkt zehn bis November 2019 gültige Tageskarten exklusiv an LOKI-Abonnenten. Wer in den Genuss dieser Aktion gelangen möchte, sollte schnell in die Tasten greifen. Bitte schicken Sie eine Mail an LOKI-Herausgeber Zoltan Tamassy

(zoltan.tamassy@loki.ch). Es kann pro Person nur eine einzige Tageskarte vergeben werden. Die Auswahl erfolgt nach dem Prinzip «Dr Ender isch dr Schnäuer» bzw. «De Gschwinder isch de Schneller».

Smilestones hat im November 2018 den ersten Abschnitt eröffnet. Auf einer Fläche von 130 m² sind H0-Landschaften vom Säntis bis zum Rheinfall zu sehen. Nun setzt das Unternehmen seine Reise fort und widmet sich voll den Bergen. Bis Herbst 2019 entsteht in der Miniaturwelt am Rheinfall auf 120 m² der zweite Abschnitt. Über das Berner Oberland soll die Reise in die Bündner Alpen führen. Das Matterhorn, die Stauseen in der Grimselregion, die Gelmerbahn, die Jungfraubahn, die Zentralbahn,

Interlaken mit seinem Höhenweg und auch das Unspunnen-Schwinget-Fest stehen auf dem Bauplan von Smilestones. Erleben Sie vor Ort, wie die Modelllandschaften im Massstab 1:87 erbaut werden!

www.smilestones.ch

LOKI



News

Tourismuseum mit neuer Sonderausstellung

Faszination GoldenPass of Switzerland

GoldenPass of Switzerland ist die Marke für eine Bahnlinie, die sich in den 1930er-Jahren mit dem Entstehen des Bahnreiseturismus etabliert hat. Die Linie besteht aus den Bahnstrecken Montreux–Gstaad–Zweisimmen (Meterspur), Zweisimmen–Interlaken Ost (Normalspur) und Interlaken Ost–Luzern (Meterspur). Die Montreux-Berner-Oberland-Bahn (MOB) und die BLS AG beleben die Idee des GoldenPass of Switzerland nun mit neuem Rollmaterial. Damit kann dank einer Umspuranlage in Zweisimmen die Strecke zwischen Montreux und Interlaken Ost ab Dezember 2020 umsteigefrei befahren werden. Der GoldenPass of Switzerland wird heute als eine der Grand Train Tours of Switzerland international aktiv am Markt angeboten. Die Ausstellung im Tourismuseum Interlaken hat das Thema in die Entwicklung der Eisenbahn in der Schweiz eingebettet und gibt Informationen zu folgenden Themenbereichen:

- Geschichte Eisenbahn und Tourismus
- Die Eisenbahn kommt in die Schweiz
- Pullman-Coaches und Compagnie internationale des Wagon-Lits
- Golden Mountain Pullman Express 1931
- GoldenPass of Switzerland (Geschichte/Marke/Plakate/Prospekte)
- Vision umsteigefreie Linie (3 Schiene)
- GoldenPass-Kino (Film- und Fotomaterial über die GoldenPass-Linie)
- Der neue GoldenPass (Montreux–Interlaken direkt)
- USP an der GoldenPass-Linie (aktuelle touristische Angebote)
- Bahntourismus der Zukunft (Visionen, Schmalspurnetz CH)
- Speisen beim Reisen (Kiosk/Bistro im Speisewagenabteil)

In der Dauerausstellung zeigt das Tourismuseum die Geschichte des alpinen Tourismus in der Schweiz (Entstehung, Hotellerie

Bahn- und Bergbahnbau, Alpinismus, Wintersport und Souvenirindustrie). Es befindet sich in einem historischen Gebäude und ist nicht barrierefrei. TM

Öffnungszeiten Sommermonate
4. Mai bis 27. Oktober 2019
Dienstag bis Sonntag, jeweils 14–18 Uhr

TOURISMUSEUM
Obere Gasse 26
3800 Unterseen/Interlaken
info@tourismuseum.ch
www.tourismuseum.ch



Foto: TM



So sollen dereinst die Züge der GoldenPass-Linie aussehen.

Neues Rahmenprogramm von SBB Historic am Gotthard

Erlebnis Nordrampe

In den letzten Jahren sind die bekannten Fitnessfahrten am ersten Samstag im Monat im Sommerhalbjahr in Erstfeld zu einem festen Bestandteil des SBB-Historic-Teams Erstfeld geworden. Neu werden der Kanton Uri und die Stiftung SBB Historic eine Erlebnisfahrt von Erstfeld nach Göschenen finanzieren und auch organisieren. Der Erstfelder Verein wird im Rahmenprogramm aktiv sein und auf der Fahrt der Stiftung die Verpflegung übernehmen dürfen. Die Fahrten werden als «Erlebnis Nordrampe» vermarktet. Wer also einen Eisenbahntag in Erstfeld erleben will, sollte den ersten Samstag im Monat neu fix in die Agenda eintragen.

Zum Einsatz gelangen jeweils drei Triebfahrzeuge, die am Gotthard Geschichte geschrieben haben. Die Ce 6/8^{II}/Be 6/8^{II}, im Publikum besser bekannt als «Krokodil», hat vor allem das Bild der Güterzüge geprägt. Ab 1955 war die Ae 6/6 der neue Star an der Gotthardstrecke. Sie zog sowohl die Personen- wie auch die Güterzüge, bis sie in den späten 1970-Jahren durch die Re 6/6 abgelöst wurde. Die Re 4/4^I schliesslich besorgten bis Mai 1994 den Regionalverkehr am Gotthard, dies in Form der legendären «Re1-Pendel».

Um 10.00 Uhr startet das Programm in Erstfeld mit den beliebten Fitnessfahrten. Die Fahrzeuge bewegen sich in der nördlichen Gleisgruppe am Bahnhof Erstfeld. Im SBB-Salontriebwagen BDe 4/4 ist während dieser Zeit die Kaffeemaschine bereit, und die Bar lädt zu einem Schwatz und Trunk ein. Ab 12.30 Uhr können sich die Besucherinnen und Besucher neben den Lokomotiven im Lokomotivdepot mit Würsten vom Grill und Salaten verpflegen. Um 13.15 Uhr können interessante Depotführungen besucht werden, und um 15.45 Uhr startet mit der Erlebnisfahrt Erstfeld-Göschenen-Erstfeld der Höhepunkt der Veranstaltung.

SHTE



Siehe auch: www.historic-erstfeld.ch



Fotos: Roland Seehauser / SBB-Historic-Team Erstfeld

Schienenklassiker können aus nächster Nähe begutachtet und fotografiert werden.



Ein Mittagessen inmitten von legendären Bahnholtimern ist ein spannendes Erlebnis.



Während der Erlebnisfahrt nach Göschenen und zurück verspürt man pures Bahnfeeling.

Der Mai-Zug auf dem Kaeserberg

Intercity mit russischem Schlafwagen

Foto: CFK



Bis im Mai 1994 verkehrte wöchentlich zweimal ein direkter Schlafwagen zwischen Moskau und Genf. An zwei anderen Tagen fuhr dieser Wagen bis und ab Bern. Die Reise ging über Warschau, Dresden, Leipzig und Frankfurt am Main. Mehrmals wurde umrangierte, und in Brest tauschte man Kupplungen und Drehgestelle aus – für Normalspur (1435 mm) oder russische Breitspur (1554 mm). Am Kaeserberg läuft dieser russische Schlafwagen am Schluss eines IC, wie er im Birstal damals zu sehen war: mit zum Teil modernisierten Einheitswagen II. Die 1971 gelieferte Re 4/4^{II} 11239 erbt im Juni 1979 von der zur Kantonslokomotive Jura mutierten Ae 6/6 11483 das Wappen von Porrentruy. Seit 1984 ist sie rot und seit 2007 klimatisiert.

CFK

Re 4/4^{II}, 80 t, 4,7 MW; Last: 36 Achsen, 538 Plätze, 339 t, V/max 140 km/h.

Saisoneroöffnung des DVZO – 5. Mai 2019

Im Dampfzug des DVZO die Bahnkultur erfahren

Ab dem ersten Sonntag im Mai dampfen sie wieder, die historischen Züge des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland (DVZO). Die Bahnstrecke Bauma-Bäretswil-Hinwil ist ihre Heimat. Auf ihr lässt sich mit den Dampfzügen ein Stück spannende Bahnkultur erfahren. Seit 50 Jahren haben sich die Mitglieder des DVZO ganz dem Erhalt des Kulturerbes der Eisenbahn verschrieben. Heute ist die Dampfbahn weiterhin bekannt und ein fester Bestandteil der touristischen Attraktionen im Zürcher Oberland. Ab dem 5. Mai 2019 sind die historischen Züge wieder für die Öffentlichkeit unterwegs, wobei der Start durch einen stielchten GmP erfolgen wird. Anschliessend verkehren sie wieder jeden ersten und dritten Sonntag in den Monaten Mai bis Oktober zwischen Bauma und Hinwil.

Zur Vermittlung des Bahnkulturerbes wartet der DVZO an den Fahrtagen auf dem Bahnareal von Bauma mit einem informativen und selbsterklärenden Rundgang zum Thema «Eisenbahn-Zeitreise» auf. Im Rahmen seines 50-jährigen Bestehens begrüsst er jeden Dampfbahn-Sonntag ein spezielles Gastfahrzeug.

DVZO

Siehe auch: www.dvzo.ch



Foto: DVZO

Der einzigartige Tramwagen Nr. 32 verbringt seinen Lebensabend im Tram-Museum Zürich «Geissbock» nach 37 Jahren zurück

Der einzigartige Tramwagen Nr. 32 wurde am 28. März 2019 per Strassentransport von Luzern nach Zürich überführt, wo er fortan als Meilenstein der Strassenbahngeschichte die Ausstellung des Tram-Museums Zürich ergänzen wird. Der legendäre Dreiachs motorwagen Ce 2/3 mit der Nummer 32 ist der letzte seiner Art.

Ende 1939 wurden der Zürcher Bevölkerung zwei Fahrzeuge, die für die Entwicklung der moderneren Strassenbahnwagen in der Schweiz und im Ausland wegweisend waren, vorgestellt. Neben neuen technischen Eigenschaften war die wichtigste Neuerung für die Passagiere das Fahrgastfluss-System, verbunden mit getrenntem Ein- und Ausstieg. Die Dreiachsler wurden nach Ablieferung auf den Linien 3, 4 und 14 eingesetzt. Dabei zeigte es sich, dass die immer schwereren Kurse stärkere und gleichzeitig grössere Fahrzeuge benötigten. Aus diesen Gründen blieb es in Zürich bei diesen beiden Versuchs-Dreiaxslern. Sie wanderten nach kurzer Zeit auf die Linie 8 ab und gaben 1959/1960 ein Gastspiel auf der Linie 9. Ab ca. 1962 fanden sie ihr hauptsächliches Einsatzgebiet auf den damaligen Spitzenverkehrs-Einsatzlinien 21 und 22, sie erschienen allerdings bis ca. 1967 im Abend- und Sonntagsdienst auch auf der Linie 10. Beide Motorwagen wurden



Fotos: Zoltan Tamassy

Die Ankunft des Tramwagens mit dem Schwerlasttransporter wird von Schaulustigen beobachtet.

ab Ende März 1971 abgestellt und ausser Betrieb genommen. Während Nummer 31 abgebrochen wurde, kam ihr Bruder 1982 ins Verkehrshaus der Schweiz (VHS) nach Luzern. Nun kehrt der Wagen in seine Heimatstadt Zürich zurück und führt seinen «Lebensabend» im Tram-Museum Burgwies fort.

TMZ

Bewegte Bilder der Ankunft in Zürich



Siehe auch: www.tram-museum.ch



Die Züglete ist vollbracht: Nr. 32 im neuen Zuhause.



Markus Knecht, Präsident des Vereins Tram-Museum Zürich, im «neuen» Tramwagen.

Themeninsel «Knie auf Reisen» im Verkehrshaus der Schweiz eröffnet Eintauchen in die bunte Zirkuswelt

Der Schweizer National-Circus Knie feiert 2019 seinen 100. Geburtstag. Mit der Ausstellung «Knie auf Reisen» ist das Verkehrshaus der Schweiz Teil der Jubiläumsaktivitäten. In der Schienenhalle wurde der Originalzirkuswagen Nr. 29 von Margrit Lippuner-Knie auf einem Eisenbahn-Flachwagen inszeniert. Margrit Lippuner-Knie war die Grossmutter von Fredy Knie junior und Rolf Knie. Der Zirkuswagen diente ab 1919 dem Zirkusdirektor Friedrich Knie und seiner Frau Margrit als Wohnung. Ihre 1920 bzw. 1921 geborenen Söhne Fredy senior und Rolf senior wuchsen darin auf. An den Salon in der Mitte mit Ausziehtisch für acht Personen schliesst sich stirnseitig das Elternschlafzimmer und hinten der Kinderbereich an. Nach dem Tod ihres Mannes 1941 blieb Margrit Knie-Lippuner bis ins hohe Alter im Wagen wohnen und empfing darin prominente Besucher.

Jedes Jahr von März bis November ist der Schweizer National-Circus Knie auf Tournee und besucht dabei rund 30 verschiedene Spielorte im ganzen Land. Die Verlagerung ist ein Lehrstück in Sachen effizienter und speditiver Logistik: 1400 Tonnen Ausrüstung, darunter Kassen- und Gerätewagen sowie Traktoren, werden dabei jeweils auf Eisenbahnwagen verladen und reisen, verteilt auf zwei Güterzüge von bis zu 450 Metern Länge, an den nächsten Ort. Zum Aufbau der gesamten Infrastruktur, die etwa 30 000 Quadratmeter belegt, sind rund 100 Mitarbeiter notwendig.

Eindrucksvolle Zirkusanlage

Die Themeninsel «Knie auf Reisen» wird ergänzt durch ein eindruckliches, detailge-



Noch heute wird ein Grossteil der Zirkusinstallation mit der Bahn transportiert, hier ein Blick zurück.



Das Modell des Circus Knie ist im Massstab 1:25 gehalten und kann im Verkehrshaus besichtigt werden.

treues Grossmodell der Zirkusanlage (inkl. Zelt, Zoo und Tierstallungen) im Massstab 1:25. Gebaut wurde es vom Genfer Modellbauer Alain Gross in 3000 Arbeitsstunden.

Zu sehen sind ebenfalls Knie-Plakate des Luzerner Künstlers Hans Erni. Im Hans-Erni-Museum werden zudem Originalskizzen der Plakattendwürfe präsentiert. VHS

Neue Dokureihe auf HISTORY

Faszination Bahn – Geschichte auf Schienen

Als eine der grössten Errungenschaften des 19. Jahrhunderts war die Eisenbahn nicht nur ein Instrument für den Aufstieg des britischen Empires, sondern prägte auch das Leben der Menschen auf der ganzen Welt massgeblich mit. Jeder Kontinent hat dabei eine eigene «Bahngeschichte» zu erzählen: vom unvollendeten Kap-Kairo-Plan bis hin zur Bahnstrecke über und durch die Rocky Mountains. HISTORY zeigt in der deutschen TV-Premiere der Dokureihe

«Faszination Eisenbahn – Geschichte auf Schienen», wie die Eisenbahn die Menschheit beeinflusst hat. Die sechs einstündigen Folgen sind ab 28. April 2019 immer sonntags um 20.15 Uhr auf HISTORY zu sehen.

Spektakuläre Bilder von berühmten Bahnstrecken und Zügen aus aller Welt sowie historische Filmaufnahmen zeigen den Einfluss der technologischen Entwicklung auf Politik, Wirtschaft und soziale Bereiche. Wissenschaftler, Autoren und Bahn-

experten ordnen die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen im Laufe der letzten zwei Jahrhunderte in die Bahngeschichte ein. Jede Episode beleuchtet dabei verschiedene Bahnprojekte oder gesellschaftliche Aspekte.

HISTORY ist ein TV-Sender für Dokumentationen. In der Schweiz ist dieser TV-Sender als Pay-TV-Angebot über Teleclub, UPC (Schweiz), SuisseDigital oder Sunrise zu empfangen. HIS

Verleihung des Berner Designpreises 2019 an Uli Huber

Eisenbahn von Menschen für Menschen

Während mehrerer Jahrzehnte hat Uli Huber das Gesicht der Eisenbahn in der Schweiz geprägt: von 1973 bis 1999 als Chefarchitekt der SBB, danach mit seinem eigenen Büro in zahlreichen Verkehrsprojekten. Im Rahmen der Vernissage zur Ausstellung Bestform ehrte die Berner Design-Stiftung Uli Huber mit dem Berner Designpreis 2019 für seine Pionierarbeit im Bereich der institutionellen Architektur. In seinem disziplinenübergreifenden Schaffen betrachtete er stets das Gesamterscheinungsbild aus Architektur, Produktdesign sowie Grafik und pflegte die Zusammenarbeit mit Architekten, Ingenieuren, Designern und Künstlern. Dabei stand für ihn immer der Mensch mit seinen Bedürfnissen im Zentrum. Bei den SBB gründete Uli Huber das Designatelier und ernannte den Designer Ueli Thalmann zum Leiter. Gemeinsam mit Josef Müller-Brockmann überarbeitete er Logo und Signet der SBB und gab dem schweizweiten Fahrgastinformationssystem ein einheitliches Erscheinungsbild. Auch mit moderneren Uniformen, neuem Geschirr im Speisewagen und der Umlackierung von Zügen prägte er den Auftritt der SBB. Dafür gewann er zahlreiche Brunel-Awards. Der Brunel-Award gilt als Nobelpreis für die Gestaltung der Eisenbahn. Auf Uli Hubers Bestreben hin zierte ab 1982 jeweils ein Werk eines bekannten Künstlers das Kursbuch auf der Vorderseite. Für das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern entwarf er die Erweiterung der Schienenhalle. In seinen späteren Berufsjahren leitete er im Rahmen von Mandaten unter anderem die Beratungsgruppen Gestaltung von AlpTransit Gotthard sowie AlpTransit Lötschberg Abschnitt Nord und modernisierte das Erscheinungsbild des Regionalverkehrs Bern–Solothurn (RBS) im Zuge der Beschaffung neuen Rollmaterials. In der Ausstellung Bestform im Berner Kornhausforum ist ein Teil seines Schaffens noch bis zum 28. April zu sehen. FJ

In der Zeit als Chefarchitekt überarbeitete er den SBB-Auftritt unter Einbezug von Architektur, Design und Grafik. Dabei gewann er mehrere Brunel-Awards.



Für seine Pionierarbeit hat Uli Huber nun den Berner Designpreis 2019 erhalten.



Während mehrerer Jahrzehnte hat er das Erscheinungsbild der Schweizer Eisenbahn geprägt.



Veranstaltungen

Börse in Bümpliz **Messerli Bahnen** | 27. April, 9.30–16.30 Uhr | 3018 Bern Bümpliz, Brünnenstrasse 118

Es werden Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Modellautos, Blechspielzeuge, Literatur und Zubehör angeboten. www.messerli-bahnen.ch

Tag der offenen Tür **Modelleisenbahnklub Schenk (MEKS)** | 3./4./5. Mai, ab 16.00 und 10.00 Uhr | 6214 Schenk, Zellgut 5

25-Jahr-Jubiläum, spezielle Attraktionen, H0- und N-Anlage im Bau und Betrieb. www.meks-schenk.ch

Historische Gotthardbahn **IG Gotthardbahn** | 4. Mai, 12.00–16.00 Uhr | 6487 Göschenen

Ausstellung von historischen Bildern und Plänen der GB und Modellbahn mit zeitepochegerechten Fahrzeugen. www.ig-gotthardbahn.ch

Hochwertige Eisenbahnmodelle **Stiftung Eisenbahnsammlung Uster** | 4. Mai, 14.00–17.00 Uhr | 8610 Uster, Lokremise beim Bahnhof

Die Anlagen der Spurweiten 2m, 1, 0 und 0m sind in Betrieb. Infos unter Tel. 079 673 60 65. www.eisenbahnsammlung.ch

Offenes Klublokal **Eisenbahnfreunde RBS** | 4./10. Mai, ab 10.00 und 17.00 Uhr | 3065 Bolligen, Untergeschoss Bahnhof

Modulanlage in Betrieb. Verpflegung im originellen «VBW-Stübli». www.ebf-rbs.ch

Sonntags-Apéro **Modelleisenbahn-Club Olten (MECO)** | 5. Mai, 10.00–12.00 Uhr | 4600 Olten, Industriestrasse 41

Sonntags-Apéro und Fahrbetrieb nach dem Motto «Gemischte Güterzüge». www.meco-olten.ch

Steakplausch **Modelleisenbahnclub Laufen und Umgebung** | 5. Mai, ab 10.00 Uhr | 4226 Breitenbach, Spitalstrasse 34

Steak mit Pommes und diversen Salaten, CHF 20.00 pro Person. Anmeldung bis 28. April 2019: meclu@meclu1981.ch. <http://meclu1981.ch>

Saisoneroöffnung **Modelleisenbahn-Club Einsiedeln** | 5. Mai | 8840 Einsiedeln, Blatten

Saisoneroöffnung auf der Gartenbahnanlage in Blatten. Die Personenbeförderung erfolgt nur bei trockener Witterung. www.mece.ch

Dampf im Zürcher Oberland **Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO)** | 5. Mai | Bauma–Bäretswil–Hinwil

Saisoneroöffnung beim DVZO mit der SBB Ae 4/7 11026 des Vereins Mikado 1244 als Gastfahrzeug. www.dvzo.ch

Ouverture publique **Club Romand de modélisme ferroviaire** | 8 mai, 16h00 à 19h00 | 1037 Etagnières, 5 chemin de l'Etang

Tout le monde a donc la possibilité de nous rendre visite et de découvrir ou redécouvrir nos réseaux en activité. www.cr2m.ch

Besichtigung **Bunkerstore** | 11. Mai, 10.00–16.00 Uhr | 6021 Emmenbrücke, Fadenstrasse 20, Bau 724

Eine Märklin-Modelleisenbahnanlage in Spur H0 ist zu besichtigen. www.bunkerstore.ch

Draisinenfahrten **Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz (DSF)** | 11./12. Mai | Wolfhausen–Bubikon–Wolfhausen

Seltenes Fahrgefühl mit der historischen Motordraisine auf dem ehemaligen Gleis der Uerikon-Bauma-Bahn. www.dsf-koblenz.ch

Öffentlicher Fahrbetrieb **Modell-Eisenbahn-Klub Wil (SG)** | 11./12./18./19. Mai, ab 13.30 und 10.00 Uhr | 9500 Wil, Hofbergstrasse 13a

Präsentiert werden eine 200 m² grosse Anlage in Spur 0/0m und zahlreiche selbst gebaute Fahrzeuge. www.mekw.ch

Dampf im Aaretal **Dampfbahn Aaretal (DBA)** | 11./12./25./26. Mai, 13.30–17.30 Uhr | 3110 Münsingen, Psychiatriezentrum

Öffentliche Fahrten im Parkareal des PZM Münsingen. Wagen für Rollstuhlfahrer/innen vorhanden. www.dampfbahn-aaretal.ch

Zmorgefahrt am Muttertag **Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS)** | 12. Mai, ab 9.44 Uhr | Worb Dorf–Solothurn–Worb Dorf

Zmorgefahrt mit dem Blauen Bähnli. Anmeldung bis 8. Mai unter Tel. 031 925 55 70. www.rbs.ch/themenfahrten

Nostalgie und Erlebnis **Genossenschaft Museumsbahn Emmental** | 12. Mai, ab 10.20 Uhr | Ab Sumiswald und Huttwil

Museumsbahnfahrten auf der Emmentalbahn mit historischen Dampflokomotiven. www.emmentalbahn.ch

Öffentlicher Fahrtag **Modelleisenbahn-Club Einsiedeln** | 12. Mai | 8840 Einsiedeln, Blatten

Muttertags-Fahrtag auf der Gartenbahnanlage Blatten. Die Personenbeförderung erfolgt nur bei trockener Witterung. www.mece.ch

Dampf in Minusio **Associazione Ticinese Amici della Ferrovia** | 12./26. Mai, 14.30–17.30 Uhr | 6648 Minusio, Mappo

Öffentliche Fahrten in Minusio. Findet nur bei schönem Wetter statt. www.ataf.ch

Fahrtage in Staufen Gartenbahn Staufen (AG) | 12./26. Mai, 13.00–16.00 Uhr | 5603 Staufen

Am 12. Mai beginnt der Fahrbetrieb ab 11.00 Uhr mit «Suppe mit Spatz» des Vogelschutzvereins Staufen. www.gartenbahn-staufen.ch

Markus' Eisenbahn-Welt Modelleisenbahnsammlung | 13. Mai, 13.45–16.00 Uhr | 9107 Urnäsch, Zürchersmühle 1007

In acht Vitrinen sind über 1500 Eisenbahnmodelle ausgestellt. Weitere Infos unter: www.markus-eisenbahnwelt.ch

«Trainbuffs» im Tösstal Open Day für US-On3-(und-0-)Freaks | 18. Mai, 10.30–17.30 Uhr | 8486 Rikon, Neschwilerstrasse 4

On3-Anlage, 300 m² im Bau. Zusätzliche Option für 0. Bei Firma Kuhn-Rikon, 250 m ab Bahnhof. Tel. 079 280 57 26. frschmohl@sunrise.ch

Tag des offenen Depots Verein 241-A-65 | 18. Mai, 10.00–16.00 Uhr | 5324 Full-Reuenthal, Industriestrasse 170

Zwei grosse Dampfloks, Diesellokfahrten, Fahrzeugausstellung, Speis und Trank. Eintritt frei. www.241A65.ch

Börse und Erlebnisbahnhof Verein Erlebnisbahnhof Brittnau-Wikon | 18./19. Mai, 13.00–16.00 Uhr | 4806 Brittnau-Wikon, Bahnhofplatz 6

Besichtigung des Erlebnisbahnhofs mit Originalstellwerken im Simulationsbetrieb und (Modellbahn-)Börse. www.erlebnisbahnhof.ch

Tag der offenen Tür Modelleisenbahnclub Laufen und Umgebung (MECLU) | 18./19. Mai, 10.00–17.00 Uhr | 4227 Breitenbach, Spitalstrasse 34

Fahrbetrieb auf den H0- und H0m-Anlagen. Für das leibliche Wohl ist gesorgt, Clubbeizli in Betrieb. Eintritt frei. <http://meclu1981.ch>

US-Bildervortrag Meeting American Railroadfans in Switzerland | 24. Mai, ab 19.15 Uhr | 5400 Baden, Berufsfachschule, Mediaraum M227

«Pennsy Trains» – Bahnverkehr in Pennsylvania im Juni 2013. Ein Bildervortrag von Peach Reisinger. www.americanrrfans.ch

Eröffnung Remise Verein Dampfbahn Waldenburgerbahn | 24.–25. Mai | 4416 Bubendorf, Talhaus

Einweihungsfest der Remise Talhaus mit Führungen durch die Remise, Souvenirs und WB-Modelle in Spur H0e. www.waldburgerli.ch

Tag der offenen Tür Reppischtaler Eisenbahnamateure (REA) | 25. Mai, 9.00–16.00 Uhr | 8913 Ottenbach, Alter Postweg 2

Fahrbetrieb unter dem Motto «Gotthard-Bergstrecke vor Eröffnung des Basistunnels». www.reppischtaler.eisenbahn-amateure.ch

Fahrtage am Rhein Ysebähnli am Rhy | 25. Mai, 11.00–17.00 Uhr | 4133 Pratteln, Rheinstrasse 28

Gartenbahn in Spur 5 und 7¼" mit Elektro-, Diesel- und Dampflokomotiven für Gross und Klein. www.ysebaehnl-am-rhy.ch

Längstes Kino der Welt Verein Tunnelkino | 25. Mai, ab 11.11 Uhr | 4515 Oberdorf (SO), Bahnhof

20 Jahre Tunnelkino – auf einem offenen Güterwagen durch den Weissensteintunnel im wohl längsten Kino der Welt ... www.tunnelkino.ch

Betriebstag der Museumslinie 21 Tram-Museum Zürich | 25./26. Mai, ab 12.36 Uhr | 8008 Zürich, Tram-Museum Burgwies

Die Museumslinie 21 ist sicher die schönste Tramlinie von Zürich. Grosser Flohmarkt im Tram-Museum. www.tram-museum.ch

Tag der offenen Tore Stiftung Bahnpark Brugg | 25./26. Mai, ab 9.00 und 11.00 Uhr | 5200 Brugg, Unterwerkstrasse 11

Dampffahrten, Kinderdampfbahn, Modellbahnbörse, Verkaufsstände, Restaurant, Cüplibar usw. Eintritt frei. www.bahnpark-brugg.ch

Tag der offenen Tür Winterthurer Eisenbahn-Amateure (WEA) | 26. Mai, 10.00–16.00 Uhr | 8400 Oberwinterthur, Schulhaus Hegifeld

Tag der offenen Tür mit öffentlichem Fahrbetrieb. Auf den festen Anlagen in Spur 0/0m und H0/H0m. www.wea-winterthur.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

Bistro Soleure Regionalverkehr Bern–Solothurn | 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

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

Meilensteine der Schweiz Smilestones AG | Ganzjährig, jeweils Di.–So. | 8212 Neuhausen am Rheinfl, Industrieplatz 3

Direkt oberhalb des Rheinfls präsentiert sich seit 24. November 2018 die grösste Indoorminiaturwelt der Schweiz. www.smilestones.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

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

Für die Richtigkeit der Angaben übernimmt die LOKI keine Gewähr.

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungsmeldungen für die Ausgabe LOKI 6 | 2019 bis spätestens 3. Mai 2019 per Mail an veranstaltungen@loki.ch.

Markt

Börse

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

Börseneintrag aufgeben

www.loki.ch

→ Service

→ Börse



Suchen

Z-lim 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-lim 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/HO/Hom Suche Spur N, HO 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

Om Suche Model-Rail-Salonwagen As 1161 creme-kobaltblau, Fd-Schüttgutwagen. Alle OK. tac.achternbosch@gmail.com

Lektüre Suche ModellbahnBauPraxis, Broschürenreihe Eisenbahn Magazin, von alba-Verlag: Nr. 1 (erweiterte Ausgabe) u. Nr. 7 Roland Stübi, 8810 Horgen, mail: rost41@bluewin.ch

Insertionsschluss für Börseninserate in der LOKI 6 | 2019: Freitag, 3. Mai 2019

Verkaufen

N Verkaufe Lok, Wagen, Schienen. Liste: Hügli Franz, Bahnhofstrasse 6, 3126 Kaufdorf, Tel. 031 352 96 37, franzhuegli@bluewin.ch

HO Aus Altersgründen, DC-Sammlung 450 Fahrzeuge, meistens ungefahren, neuwertig und in OVP. Liste: lesnyenhuis@bluewin.ch

O Zu verkaufen: Kleinserienmodelle U5, ab Fr. 3000.–. Greola Peter, Beundenfeldstrasse 46, 3013 Bern, Tel. 031 331 67 91

O Verkaufe neuwertige Vitrinmodelle 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



I Frisa-Lok Be 4/6 Nr. 12332, mit CH-Lichtwechsel, Fr. 4500.–. Eberli Rahel, Haldenstrasse 8, 8370 Sirmach, Tel. 079 699 68 80, raheleberli2@hotmail.com

Verschiedenes

LOKI- und «Semaphor»-Hefte gratis abzugeben
Ich möchte aus gesundheitlichen Gründen und wegen Umzuges meine angesammelten Hefte der LOKI gratis abgeben. Ich bin Abonnent der LOKI seit Bestehen (und des vorgängigen Heftes aus Goldach). Alle Hefte sind nach Jahrgängen in weissen (vorher roten) Ordnern zusammengefasst. Die Ordner müssen abgeholt werden. Falls sich niemand findet, muss ich sie entsorgen! Zudem suche ich einen Abnehmer für die «Semaphor»-Hefte seit 2008.

Hans-Peter Schudel, Sonnenbergstr. 5, 8172 Niederglatt, schudels@swissonline.ch

Eisenbahnmodellanlage für den passionierten Eisenbahnmodellbau-Freund
Im Raume Zug haben wir eine sehr schöne und interessante Modellbahnanlage in HOm (Albulastrasse nach dem Vorbild Unesco-Welterbe) technisch digital über Computer weit ausgebaut. Interessant für einen leidenschaftlichen Eisenbahnmodellbauer. Eingerichtetes Atelier vorhanden. Es warten 8 komplette Züge der Rätischen Bahn, u. a. Bernina-Express und Glacier-Express, auf den begabten Umgebungsbastler. Auf Wunsch kann professionelle Unterstützung im technischen und bastlerischen Bereich angefordert werden. Interesse? Bitte melden Sie sich! heijerr@gmx.ch

Medientipps



LEGO®-Eisenbahn

Wer an Lego denkt, der denkt an Kindheit, Spielen und totale Freiheit. Lego ist heutzutage auch unter Erwachsenen ein Thema, denn es hat sich zum kreativen Konstruktionsspiel für Gross und Klein gemausert. Im dpunkt.verlag sind einige Bücher über Lego-Konstruktionen erschienen, so auch ein Werk über Eisenbahnen. 2019 ist dieses beliebte Buch nun sogar in der zweiten Auflage erschienen.

Wer das Buch auch nur kurz durchblättert, merkt sofort, dass es sich nicht nur um Spiel-fantasie handelt, sondern um ein komplexes Themengebiet. So werden die Systeme der Lego-Eisenbahn im Detail erläutert. Dabei begibt man sich auf eine Zeitreise in die Geschichte der Eisenbahn von Lego von der «blauen Ära» von 1966 bis zum Power-Function-System von heute. Dabei werden auch Schienen und Zubehör aus der damaligen Zeit porträtiert.

Im Bereich des Modellbaus in der Mitte erhält der Leser einen tieferen Einblick in Konstruktion und Zusammenhänge der einzelnen Bauteile und erfährt, dass es sich bei der Lego-Eisenbahn um die Spurweite L handelt.

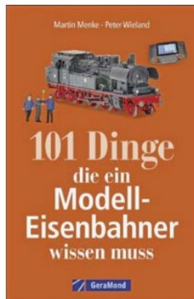
Im letzten Teil findet der Leser Anleitungen, wie Fahrzeuge wie der TEE der DB, ein ICE oder das berühmte Schweizer Krokodil gebaut werden können. Wer sich einmal einen Lego-Bausatz zu Gemüte führte, merkt plötzlich, wie komplex ein solcher Bau sein kann.

Kurzum: Auch wenn man sich nicht für die Thematik interessiert, eine Horizonszerweiterung ist dieses Buch auf jeden Fall!

HRo

LEGO®-Eisenbahn – Konzepte und Techniken für realistische Modelle, Holger Matthies, 2. Auflage, 2019, Broschur, 320 Seiten, 20,0 × 25,0 cm, zahlreiche Farbfotos und Skizzen, ISBN 978-3-98490-641-1, dpunkt.verlag GmbH, www.dpunkt.de

Preis: EUR 26,90



101 Dinge, die ein ...

... Modelleisenbahner wissen muss. Dieser Titel mag nach «Wenn du das nicht weisst, dann ...» klingen, der Inhalt ist es glücklicherweise aber nicht. Das von Martin Menke und Peter Wieland verfasste Werk gliedert sich gut in die vom GeraMond erschienene Reihe «101 Dinge, die ein...» ein. Beide Autoren sind den Lesern der deutschen Zeitschrift «Eisenbahn-Magazin» bestens bekannt, und man weiss, dass sie die Thematik genau verstehen.

Als Leser hüpf man im vorliegenden Werk von Punkt zu Punkt, begonnen bei der Anlagenbauethematik «Anlagen-Grundriss – gut in Form». Alle anschliessenden Themen reihen sich gut auf, und auch der Modelleisenbahner wird das Buch nicht so schnell weglegen. Es folgt eine interessante Abfolge von Themen wie Gartenbahnen, Kupplungen, Spurweiten, Epochen, Tinplate-Bahnen, Sammelgebiete, Kuriositäten und, und, und. Auf einer Seite oder einer Doppelseite geben die Autoren dem Leser jeweils etwas aus dem Bereich der Modelleisenbahn preis. Dem Rezensenten persönlich besonders angetan hat es das Thema «Mythos Rheingold – Luxuszug für Preislein». Es folgt dabei eine kleine Zeitreise der Rheingold-Modellnachbildungen. Abgerundet wird das Buch mit zahlreichen, perfekt umgesetzten Modellfotografien.

Unser Fazit: Auch wenn man alles zu wissen vermag, man lernt nie aus! Das Buch hat einen sehr hohen Unterhaltungswert und kann durchaus auch den grösseren Kennern empfohlen werden.

HRo

101 Dinge, die ein Modell-Eisenbahner wissen muss, Peter Wieland und Martin Menke, 1. Auflage, 2019, Klappenbroschur mit Fadenheftung, 192 Seiten, 12,0 × 18,5 cm, ca. 120 Fotos, ISBN 978-3-95613-064-9, GeraMond Verlag GmbH, www.verlagshaus.de

Preis: EUR 16,99



Baldur und die BLS-Kids

Seit dem Herbst 2018 erscheint beim Bärenstiller Verlag Edition Lan eine Schweizer Fantasy-Jugendbuchreihe mit dem Titel «Baldur und die BLS-Kids». Geschrieben wird sie vom Verleger Ronald Gohl persönlich. Die Bücher sind für Leserinnen und Leser im Alter von 9–14 Jahren gedacht und stellen ein Novum in der Schweizer Literatur dar. «BLS» ist dabei nicht nur eine Berner Bahngesellschaft, sondern auch die drei Helden der Geschichte, Baldur, Levin und Sina. Sie begeben sich in den Büchern jeweils auf Zeitreise, so auch im vorliegenden Band «Der rätselhafte Fünfzack».

Bereits auf Seite 5 erfährt man, dass die Mutter von Levin beim Reinigungsdienst der BLS arbeitet und sie in Gümligen wohnen. Kaum hat das Buch begonnen, da überstürzen sich die Ereignisse, und schnell erfährt man, dass die drei Kids sogar noch enger mit der BLS verbandelt sind. Dabei werden auch heutige Probleme unserer Szene thematisiert. So etwa, dass die Kinder heutzutage nicht mehr stolz sind, sich für die Eisenbahn zu begeistern, da sie Angst haben, von den Mitschülern ausgelacht zu werden. Die BLS-Kids erleben jedoch ein Detektivspiel, wie man es sonst aus den Büchern von den drei ??? oder TKKG kennt, und noch ehe man sich versieht, landen die drei Freunde im Jahr 1908.

Die Reihe besteht aus spannenden Geschichten für die kommende Eisenbahngeneration. Einfach geschrieben und mit einer gehörigen Portion Fantasie versehen, vermögen sie dabei auch Erwachsene zu fesseln.

HRo

Baldur und die BLS-Kids – der rätselhafte Fünfzack, Ronald Gohl, 1. Auflage, 2018, Broschur, 144 Seiten, 14,4 × 21,0 cm, 11 schwarz-weiße Illustrationen, ISBN 978-3-906909-12-7, Verlag Edition Lan AG, www.editionlan.ch

Preis: CHF 19,80

Bahn aktuell

Armeetransport in der Westschweiz





Fotos: Julian Ryf

Auch die Ee 936 154 von Staufer AG war mit im Einsatz.

Es gab Zeiten, da hatten sowohl die Bahn als auch die Armee in der Gesellschaft einen sehr hohen Stellenwert. Mit den gesellschaftlichen Veränderungen ist bei beiden heute nicht mehr dieselbe Euphorie spürbar. Nichtsdestotrotz verbindet die zwei eine sehr lange gemeinsame Geschichte. So erfolgte auf der Spanisch-Brötli-Bahn noch drei Wochen vor ihrer Eröffnung ein Armeetransport: Am 16. Juli 1847 beförderte sie 100 Schützen. Der erste nachweisliche Truppentransport wurde schliesslich am 13. August 1847 durchgeführt. Der erste Militärtransport fand in der Westschweiz statt: Am 4. Juli 1856 beförderte die Compagnie de l'Ouest Suisse (OC) eine Artillerie-Rekrutenschule aus Bière nach Lausanne.

Die Armeetransporte haben sich in all den Jahrzehnten durch die veränderte Mobilität der Armee stark gewandelt. Dennoch kann man die Armee heute noch auf Schienen antreffen, wenn auch nicht mehr im selben Ausmass. Denn nach wie vor eignet sich die Bahn bestens für Transporte grosser Mengen an Gerätschaften und Personal.

Am 29. März 2019 konnte ein solcher Transport erlebt werden, als Panzer nach Bure überführt wurden. Zwischen Courtemaiche und Bure wurde der Zug aufgrund der grossen Steigung der Strecke sogar in drei Teilen geführt.

HRo



Die Re 420 306 und 263 ziehen in Vielfachsteuerung einen der drei Zugteile nach Bure.



Der Extrazug für die Angehörigen der Armee (AdA), gebildet aus einem Zusatzpendel der Regio-S-Bahn Basel, war bespannt mit der immer noch in der Swiss-Express-Lackierung gehaltenen Re 420 108.

Coop-Railshop in den Abbruch gewandert

Foto: Julian Ryf



Mit dem Abbruch dieses Wagens endet eine weitere Ära der Schweizer Bahngastronomie auf Schienen.

1992 wurden zwei enorm augenfällige Speisewagen bei den SBB in Betrieb gesetzt. Es handelte sich um die beiden McDonalds-Speisewagen mit der Nummer WR 50 85 88-73 750-751. Die aussen rot lackierten Wagen beherbergten im Innern ein «Familienrestaurant» im Stil einer McDonalds-Filiale mit demselben Bedienungskonzept wie in den stationären Filialen zu der Zeit. Die auf der West-Ost-Tangente eingesetzten Speisewagen verloren nach und nach an Bedeutung, sodass sie 2000 in fahrbare Coop-Filialen umgebaut wurden. Mit der augenfälligen Aufschrift «Coop Railshop» versehen, konnte in den Wagen während der Fahrt eingekauft werden. Nach zwei Jahren wurde das Projekt 2002 bereits beendet, und seither standen die erst zehn Jahre eingesetzten Wagen nur herum. Während der S 50 85 89-75 751 in den Norden verkauft und dort zu einem Steuerwagen umgebaut wurde, dümpelte der S 50 85 89-75 750-1 in Olten vor sich hin. Anfang März 2019 wurde der Wagen nun zusammen mit einem MThB-NPZ-Zwischenwagen dem Abbruch zugeführt.

HRo

Buchli-Oldtimer im seltenen Streckeneinsatz

Die sehr selten eingesetzte Ae 3/6 I 10664 der SBB Historic, welche in Rapperswil stationiert ist, konnte am 27. März 2019 anlässlich einer Probefahrt zusammen mit zwei Leichtstahlwagen bei Hägendorf entdeckt werden.



Foto: Thibert Keller

Foto: Florian Hübscher



Sportevent fordert Mehrverkehr

Grössere Laufsportanlässe erfordern immer wieder Kraftakte der Bahnbetreiber, so auch der Kerzerslauf am 16. März 2019, wo mit dem «Runners Ticket» die An- und Rückreise mit dem öv inklusive war. Die S5 wurde daher mit drei statt zwei NINA-Triebzügen geführt.

Foto: Dominik Gurtner



Legendäre Emmentaler im Einsatz

Aufgrund des betriebsunfähigen NPZ-Pendelzuges (ex SBB) verkehren nun allabendlich die beiden RBDe 566 221 und 222 (ex RM, ex BLS AG) zwischen Alle und Vendlincourt halbstündlich gleichzeitig.

Foto: Daniele Giliardi



Salon-Kurzpendelzug im Tessin

Am 28. März 2019 verkehrte im Tessin ein Kurzpendelzug der besonderen Art. Formiert aus der Re 460 034, einem der SBB-Salonwagen, einem Aprm EC und einem Steuerwagen IC-Bt wurde er so in Taverne gesichtet.

Tag der offenen Türe im SBB-Werk Olten

Die SBB öffneten am 30. März 2019 die Tore ihres Werks Olten, wo Reisezugwagen repariert und revidiert werden, für die breite Öffentlichkeit. Mit 6000 Besucherinnen und Besuchern, darunter viele Familien mit Kindern, stiess der Anlass auf grossen Anklang. An mehreren Stationen eines Rundgangs erläuterten 70 SBB-Mitarbeitende aus verschiedenen Abteilungen wie unter anderen der Schlosserei, der Aufarbeitung von Radsätzen und Drehgestellen oder der Lackiererei ihre Tätigkeiten sowie Aufgaben und Themen rund um die

Reinigung, die Klimatechnik, das Energiesparen oder den Mobilfunk im Zug. In der gerade eingeweihten SBB-Instandhaltungshalle für Züge zog die Vorführung der neuen Unterflurhebeanlage ein grosses Publikum an. Auf ihr wurde ein 150 Meter langer und 300 Tonnen schwerer Regionalverkehrs-Doppelstockzug um zwei Meter angehoben. Im Werksalltag erleichtert diese neue Anlage die Revisionsarbeiten erheblich. Weiter konnten ein Fernverkehrs-Doppelstockzug sowie Prototypen der modernisierten IC2000-Doppelstock-

wagen besichtigt werden. Der künftige Eisenbahnnachwuchs erhielt am Anlass die Gelegenheit, sich über Berufe bei der Eisenbahn zu informieren und an einer Werkbank gleich selbst Werkzeuge auszuprobieren. Am Ende des Rundgangs lud eine grosse Festwirtschaft die Hungrigen und Durstigen zum Verweilen ein. Beim Tag der offenen Türe im SBB-Werk Olten ist wohl manchem bewusst geworden, welch grosse Arbeit tagtäglich hinter den Kulissen geleistet wird, damit ein Zug überhaupt erst fahren kann. FJ

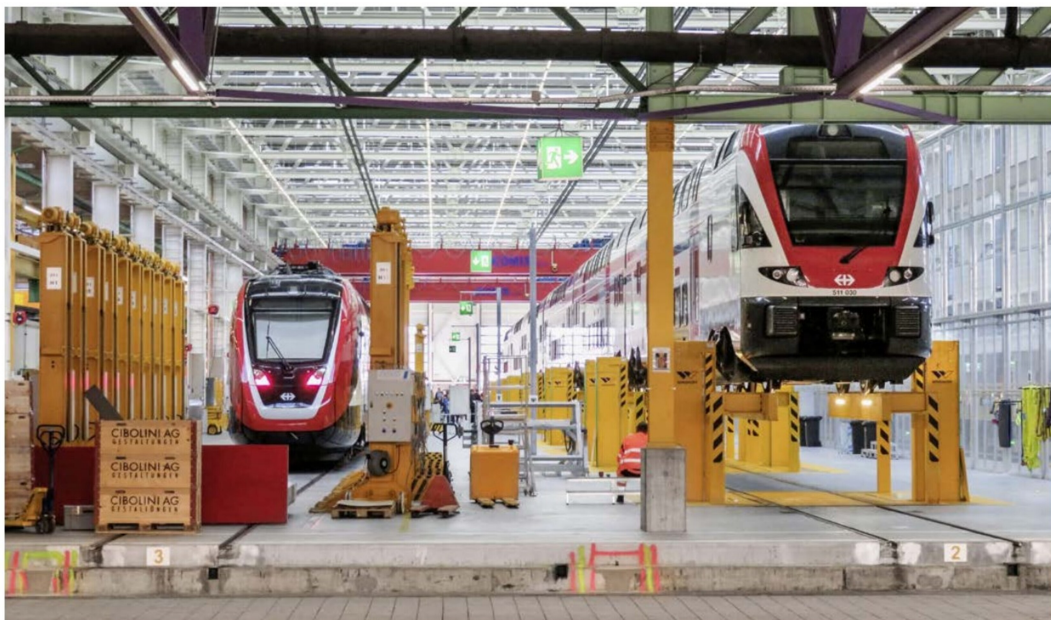


Den ganzen Tag über herrschte grosser Andrang im SBB-Werk Olten. Rund 6000 Besucherinnen und Besucher waren zu verzeichnen.



Fotos: Fabian Jeller

70 SBB-Mitarbeitende erläuterten die Arbeit in ihren Abteilungen wie hier in der Instandsetzung von verschiedenen Radsätzen und Drehgestellen.



In der neuesten SBB-Instandhaltungshalle für Züge konnten ein Fernverkehrs-Doppelstockzug sowie die neue Unterflurhebeanlage besichtigt werden.

Foto: André Niederberger



Traverso-Testfahrten am Gotthard

Ende März wurden an der Gotthard-Scheitelsecke Testfahrten mit dem neuen RABe 526 202 «Traverso» der Südostbahn (SOB) unternommen, hier am 20. März 2019 in der legendären Wattinger Kurve.

Foto: Thibert Keller



RhB-Sonderwagen in Landquart

Der einstige Calanda-Wagen WR-S 3820 (zwischenzeitlich Ladenlokal in Buchs, später DFB) gehört heute der Sarganser Interessengemeinschaft RhB-Info und weilt zurzeit für die Asbestsanierung und Wiederinbetriebnahme in der RhB-Werkstätte in Landquart.

Foto: Thibert Keller



Zuwachs in der Remise Rodersdorf

Der Verein Pro Birsigthalbahn hatte in der Remise Rodersdorf bereits den ABe 4/4 7 und B 52 eingestellt. Am 2. April 2019 folgte ihnen nun der aufgearbeitete BDe 4/4 12 auf Strassenrollern nach Rodersdorf. Die Fahrleitung wurde während des Abblads ausgeschaltet, und zwischen Flüß und Rodersdorf bestand Busbetrieb.

Historische Fahrzeuge in Buchs verunfallt

Foto: Georg Trüb



Der havarierte C 6138 wird mit einem Kran vom Unfallort entfernt und auf einen Lkw verladen.

Der 1913 von SWS Schlieren gebaute zweiaxlige Personenwagen C 6138 der SBB Historic verliess die Remise in Buchs am 2. April 2019 unbeabsichtigt durch die Ziegelmauer. Die Lokomotive Re 420 118 der SBB konnte vor der Remise nicht mehr bremsen und brach durch die Remisentür in die Halle. Sie kollidierte mit dem vierachsigen C4 9002 der SBB Historic, worauf der C 6138 fast vollständig durch die Rückwand geschoben wurde! Glück im Unglück: keine Verletzungen und nur geringe Schäden an den beiden wertvollen Wagen, aber einige Schäden am unter Denkmalschutz stehenden Gebäude, gebaut vom namhaften Architekten Max Vogt. Die Remise, erbaut 1959, ist das erste Werk des Architekten Max Vogt für die SBB. Von 1957-1989 war Vogt Chefarchitekt der Abteilung Hochbau der SBB-Bezirksdirektion III. Der Wagen wurde danach auf der Strasse zur genauen Untersuchung und zur Reparatur nach Olten transportiert. GT

In Landquart entsteht ein weiteres Tigerli



Foto: Tibert Keller

Pascal Troller lässt zusammen mit dem Verkehrshaus der Schweiz das Tigerli SCB E 3/3 41 aufarbeiten. Dies geschieht in der RhB-Werkstätte in Landquart.

Foto: Urs Aeschlimann



Vermehrter Worbla-Einsatz beim RBS

Seit dem 2. März 2019 steht die Worbla 03 und seit dem 10. März die Worbla 04 im Einsatz. Am 4. März 2019 kam es erstmals zu einer Doppeltraktion im Fahrgasteinsatz, wie hier die Be 4/10 03 und 02 am 5. März 2019 bei Vechigen auf der Fahrt nach Worb Dorf.

Foto: Markus Seeger



Begehrter Zug tagsüber unterwegs

Der Venice Simplon Orient Express (VSOE) verkehrt regelmässig in der Schweiz und wird dabei gerne von Bahnfans fotografiert, wie hier am 22. März 2019 am Bözberg zwischen Schinznach Dorf und Brugg. Diese Zugleistung ist vornehmlich den Re 420-Lokomotiven vorenthalten.

Foto: Stefan Gygax



Cargo-Lok vor Urlaubs-express

Am 16. März 2019 kam die eigentlich für die SBB geplante, aber nun bei der BahnTouristikExpress (BTE) im Einsatz stehende BR 193 492-6 «Rhein» der Hupac vor dem Urlaubsexpress Hamburg-Bludenz zum Einsatz. Am 8. April 2019 endete der Einsatz der Hupac-Lok bei SBB Cargo International vollends, wurde sie doch dem Besitzer zurückgegeben.



Messzug mit neuer Lok im Emmental

Die Aem 940 002 der SBB Infrastruktur weilte am 27. März 2019 zusammen mit den Re 420 133 und 116 sowie einem B EW IV für Akustikmessungen bei Dürrenroth. Zuvor wurde die spezielle Komposition von Wettingen als Zug 32434 nach Huttwil überführt.



IGE-Wagen neu in der Schweiz

Mit einer IGE-Sonderfahrt, gezogen von der 01 202 des Vereins Pacific, wurden am 24. März 2019 die blauen IGE-Sonderwagen ihrem neuen Besitzer in der Schweiz übergeben. Sie sind neu im Besitz von HEROS und werden bei der OeBB abgestellt.



Eine «neue» Lokomotive eingetroffen

Am 3. April 2019 traf die von der Chemin de fer Montreux Oberland bernois (MOB) erworbene Ge 4/4 8003 bei der Rhätischen Bahn (RhB) in Landquart ein, wo sie für den geplanten Einsatz umgebaut wird. Sie wird bei der RhB dereinst die Bezeichnung Ge 4/4 653 erhalten.

Sersa-Diesellok im Railcare-Verkehr



Foto: Pascal Kaufmann

Ausnahmsweise wurde ein Railcare-Güterzug von der Sersa-Diesellok Am 843 002, welche seit geraumer Zeit an Railcare vermietet ist, geführt. Der Zug verkehrte am 22. März 2019 von Hunzenschwil via Dottikon Umspannanlage nach Gwatt zum dortigen Coop-Verteillager.

Das besondere Bild zum Schluss



Foto: Julian Rof

Ein eindeutiges Zeichen, dass sich die Museumsbahn-Szene neu organisieren muss: Während einer Wallisfahrt am 31. März 2019 musste dem RAe TEE mangels ETCS-Ausrüstung die Re 420 198 vorgespannt werden.



Bau | Modellbautipps von Heinz Muheim «Es bitzeli Gotthard»

Ein passender Abschluss

Beobachtet man die Umgebung, dann fallen einem zahlreiche Geländer und andere Abgrenzungen auf. Heinz Muheim zaubert mit geringem Aufwand sehr stimmige Geländer aus Bausatzmaterial hervor und lässt sie mit etwas Farbe realistisch ausschauen.

Von Heinz Muheim (Text und Fotos)

An der Gotthardstrecke findet man noch eine grosse Vielfalt von alten, rostigen Bahngeländern. Kaum eines gleicht dem andern. Sie sind aus den verschiedensten L- und T-Eisenprofilen zusammengesweisst oder geschraubt. Auhagen bietet unter der Artikelnummer 42655 ein Kunst-

stoff-Bahngeländer an, welches denen des Gotthards sehr nahe kommt. Leider musste ich jedoch feststellen, dass die Fixierung mit Sekundenkleber nicht von Dauer ist. Bei einer unabsichtlichen Berührung mit der Hand oder einem entgleisten Fahrzeug löst sich das Geländer teilweise vom

Grund oder «hüpft» gleich ganz weg. Die Lösung fand ich bei Swiss Model Rail. Die Firma bietet einen stabilen Ätzeländerbausatz an (Art.-Nr. 0403), der sich übrigens auch bestens für Stützmauern und Treppen eignet, da er sich der Steigung oder dem Gefälle anpassen lässt. Aus dem



Bausatz verwende ich nur die geätzten Pfosten. Diese setzt man als Fixierhilfe am Auhagen-Geländer ein. Zuerst werden die grauen Geländer mithilfe eines Skalpells von Spritzgussgerippe gelöst. Dasselbe geschieht mit den Ätzpfosten vom Ex-Albula-Shop. Anschliessend schleife ich die glatte Rückseite vom Geländer und von den Ätzpfosten ein wenig mit 320er-Lackschleifpapier an, damit später der Sekundenkleber besser haftet. Nun bestreicht man mit einer Stecknadel den ersten Pfosten vom Bahngeländer mit Sekundenkleber. Ich verwende den Geistlich Super Rapid für glatte Materialien (Coop-Baucenter). Er ist sehr dünnflüssig, und der Ätzpfosten, der anschliessend mit den Fingern aufgedrückt wird, haftet sofort. Wichtig hierbei ist, dass der Pfosten so aufgeklebt wird, dass nur das kleine und flache Metallstück am Auhagen-Geländer hervorschaut! Diesen Vorgang wiederhole ich alle drei bis vier Pfosten. Wird das Geländer in einer Rundung montiert, sind mehr aufgeklebte Ätzpfosten nötig.

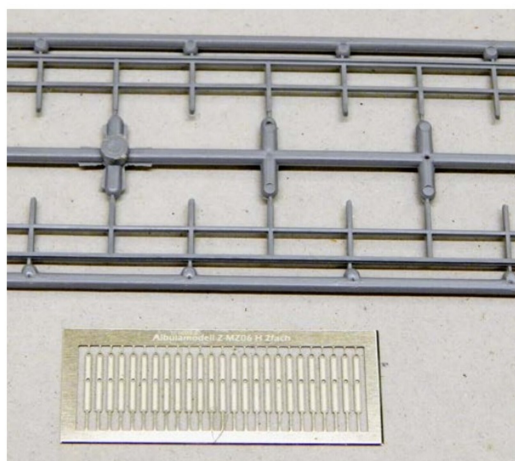
Für die Farbgebung mische ich einen rostigen Farbton aus Revell-Mattlack. Als Basis verwende ich «Orange Nr. 85» und füge vorsichtig die weiteren Farben und speziell vorsichtig das Schwarz dazu, bis mir der Rostton zusagt. Die verdünnte Farbe wird anschliessend mit der Airbrushpistole aufgetragen. Nach der Trocknung mit dem Haartrockner ist das Geländer bereit für

"es bitzeli Gotthard" 

In einer losen Serie gibt uns Heinz Muheim, bekannt durch seine Gotthardanlage «Es bitzeli Gotthard» in Spur H0 (siehe LOKI 3 | 2019), kleine, aber feine Basteltipps zur Landschaftsgestaltung und Detaillierung von Modellanlagen in Spur H0.

den Einbau. Mit einem spitzen Bleistift übertrage ich die hervorragenden Metallenden auf den Untergrund. Nun bohrt man mit einem 0,8-mm-Bohrer die markierten Stellen aus und macht eine erste Stellprobe mit dem Geländer. Passen die Löcher, stecke ich das Geländer erneut ein wenig ein, bestreiche die erste Metallschleife mit Sekundenkleber und drücke dann das Geländer ganz runter auf den Untergrund. Nun wiederhole ich den Vorgang mit dem nächsten Ätzpfosten und so weiter.

Zum Schluss fixiere ich alle restlichen Kunststoffpfosten ebenfalls mit etwas Sekundenkleber. Der flüssige Kleber verbindet sich sofort mit dem Untergrund. Ein zusätzlicher leichter Druck mit dem Finger auf das Geländer, und schon hält es fest. Falls das Geländer noch nicht schön senk-



Das Auhagen-Bahngeländer und der Ätzpfosten-Satz von Swiss Model Rail.



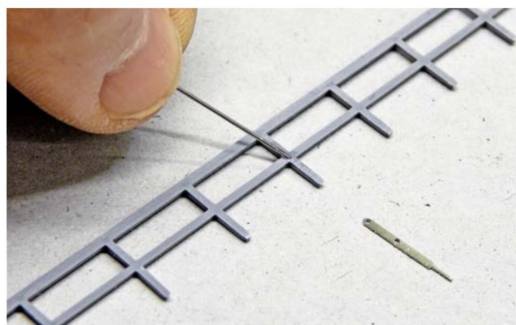
Mit 320er-Schleifpapier werden die glatten Seiten und der Pfosten angeschliffen.

recht steht, kann es mit der Hand zurechtgerückt werden. Und wenn man mal dranstösst, kein Problem, einfach wieder in Form biegen. Wer möchte, kann den Rosteffekt am Geländer noch etwas deutlicher hervorheben. Dazu taucht man den Pinsel in «Orange Nr. 85» von Revell und streift anschließend die meiste Farbe auf einem

Lappen wieder ab. Nun fährt man mit dem fast farblosen Pinsel vorsichtig über die Oberkanten des Handlaufes. Zum Schluss werden dann noch die glänzenden Stellen, die der Sekundenkleber hinterlässt, mit verdünntem matten Klarlack überstrichen. Diese Art der Geländermontage hat sich auch bei meinem Pianotondo-Viadukt

(siehe LOKI 3|2019) bestens bewährt. Bei diesem Brückengeländer habe ich vorgängig noch einen Streifen Schutzgitter (Busch-Maschengitter Art.-Nr. 1017) aufgeklebt und anschließend mit den besagten Ätzipfosten bestückt.

Ich wünsche Ihnen, liebe Leser, viel Kreativität beim Realisieren ...



Mit einer Nadel Sekundenkleber auf die Kunststoffpfosten auftragen.



Den rostbraunen Farbton mit matten Revell-Farben mischen.



Nun die verdünnte rostbraune Farbe mit der Airbrushpistole auftragen.



Die hervorragenden Enden der Pfosten mit Bleistift auf den Boden übertragen.



Alle Kunststoffpfosten mit dem flüssigen Sekundenkleber fixieren.



Die glänzenden Stellen des Klebers mit verdünntem Mattlack überstreichen.

Vorbild & Modell | Jubiläum 100 Jahre Ce 6/8" «Krokodil»

Eine Schweizer Legende auf Schienen

Während mehrerer Jahrzehnte prägte sie das Bild der Schweizer Eisenbahn. Zum 100. Geburtstag der Lokomotive Ce 6/8" «Krokodil» gibt Swissmint eine Goldmünze heraus. Mehrere Modellbahnhersteller haben verschiedene «Krokodil»-Varianten angekündigt. Auf Sonderfahrten von SBB Historic sind die Maschinen in Aktion zu erleben.



Die «Grossmutter» Ce 6/8' 14201 ist als einzige der vier Probelokomotiven erhalten geblieben.

Von Fabian Jeker (Text und Bilder)

Eine der weltweit bekanntesten Lokomotiven wird 100 Jahre alt. Während mehrerer Jahrzehnte stand sie auf dem Schweizer Schienennetz im Einsatz. Dabei weckte sie so manchen Kindheitstraum vom Beruf des Lokomotivführers. Generationen von Modelleisenbahnern haben sich diesen Traum auf der eigenen Anlage verwirklicht. Einige gingen tatsächlich zur Eisenbahn, wurden Lokomotivführer auf dem «Krokodil» und anderen Maschinen. Wo immer die Lokomotive auftauchte, waren oft zugleich Eisenbahnfotografen sowie Hobby- und Dokumentarfilmer anzutreffen. Sie regte Künstler an, wurde auf Gemälden, Briefmarken und in Spielfilmen verewigt. Noch heute begeistert die auch als «Königin der Elektrolokomotiven» bezeichnete Maschine Gross und Klein in Eisenbahn- und Verkehrsmuseen, auf Sonderfahrten, im Modell sowie als Motiv zahlreicher Kunstobjekte und Alltagsgegenstände.

Gelenkige Zugpferde für den Gotthard

Im Hinblick auf die Elektrifizierung des Gotthards sowie der Strecke Bern–Thun–Scherzligen bestellten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) Mitte 1917 vier Probelokomotiven für den Personen- und Güterverkehr, darunter die Güterzuglokomotive Fc 2x3/4 12201. Deren Auslieferung verzögerte sich aufgrund der politischen und gesellschaftlichen Umstände. Doch die Zeit drängte, um bis zur Elektrifizierung der Gotthardstrecke im Jahr 1920 über ausreichend Lokomotiven zu verfügen. So gaben die SBB bereits im Frühling 1918 Elektrolokomotiven bei der Schweizer Rollmaterialindustrie in Auftrag, noch ehe die vier Probelokomotiven ausgeliefert waren und erprobt werden konnten. Die für den schweren Güterverkehr am Gotthard gebauten Elektrolokomotiven Ce 6/8^{II} gingen aufgrund ihrer dreiteiligen Konstruktion und der dadurch hohen Gelenkigkeit als «Krokodile» in die Eisenbahngeschichte ein. Den Auftrag erhielten zwei weltweit bekannte Firmen: die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur für den mechanischen Teil sowie die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) für die elektrische Ausrüstung. Die 33 gebauten Ce 6/8^{II} unterschieden sich auf Anregung der Industrie in ihrer Bauart mit dem markanten Dreiecksrahmen zur Kraftübertragung wesentlich von der Probelokomotive Fc 2x3/4 12201, deren Schrägstangen-



100 Jahre und kein bisschen müde. Das historische «Krokodil» Ce 6/8^{II} 12453 geht dieses Jahr wieder auf Sonderfahrten, und zwar im Aaretal (7. Juli) und am Gotthard (19. Oktober).

antrieb umstritten war. Letztere fiel durch ihr unruhiges Fahrverhalten auf, was ihr den wenig schmeichelhaften Rufnamen «Schlotterbeck» eintrug. Später erhielt sie die Bezeichnung Ce 6/8^I 14201, weshalb sie bis heute oft als «Prototyp» der Krokodile bezeichnet wird, auch wenn sie gleichzeitig mit den ersten Ce 6/8^{II} in Betrieb genommen wurde. Ab 1968 war sie für Bremsversuche eingeteilt und hat als einzige der vier Probelokomotiven überlebt. Heute kann sie nicht mehr aus eigener Kraft fahren, ist aber rollfähig. Von einigen Eisenbahnern wird sie liebevoll und weitaus treffender «Grossmutter» genannt. Wegen ihres Aussehens hat sie auch den Übernamen «Köfflerli-Lok» erhalten.

Vielfältiger Einsatz der Krokodile

Bis die Elektrifizierung der Gotthardstrecke abgeschlossen war, gelangten die ersten, Mitte 1919 abgelieferten Ce 6/8^{II} auf der damals bereits elektrifizierten Strecke Bern–Thun–Spiez im Rahmen von Test- und Probefahrten wie auch in Regelzügen zum Einsatz. Ab Herbst 1920 beförderten sie schwere Güterzüge wie auch Personenzüge über die Gotthardstrecke. Mitte der 1920er-Jahre benötigten die SBB im Zuge der voranschreitenden Elektrifizierung des Schweizer Schienennetzes schwere Güterzuglokomotiven für das Mittelland. Daher erhielten die Ce 6/8^{II} mit den Ce 6/8^{III} in den Jahren 1926 und 1927 insgesamt 18 jüngere und leistungsfähigere Schwestern, die ebenfalls von der SLM und der MFO gefertigt wurden. Die Konstruktion dieser

zweiten «Krokodil»-Generation sollte vereinfacht werden, weshalb sie mit dem von ihren älteren Schwestern noch verpönten Winterthurer Schrägstangenantrieb ausgerüstet wurden. Die weitverbreitete Faszination für diese Maschinen liegt sicher nicht nur an ihrem markanten Aussehen und ihrem langjährigen und breiten Einsatz, sondern auch an ihrer eindrucksvollen Leistung. Die Ce 6/8^{II} hatten gemäss Pflichtenheft auf der Strecke Goldau–Chiasso Anhängelasten von bis zu 860 Tonnen zu befördern, wobei auf Steigungen von über 10 Promille mit einer zweiten Lokomotive nachgeschoben wurde. Bei Steigungen von 26 Promille am Gotthard brachte eine einzelne Maschine vor Zügen mit 430 Tonnen 35 km/h bzw. gar 50 km/h bei 300 Tonnen Anhängelast auf den Tacho. Eine einzelne Ce 6/8^{III} war darauf ausgelegt, bei Steigungen bis zu 10 Promille Güterzüge von 1400 Tonnen mit 35 km/h zu schleppen. An Bergstrecken mit 26 Promille reduzierte sich die Leistung auf immerhin noch 520 Tonnen und 30 km/h. Beide Lokomotivgenerationen kamen sowohl am Gotthard wie auch im Mittelland zum Einsatz. In den 1940er-Jahren wurde ein Teil der Ce 6/8^{II} mit stärkeren Motoren versehen und ihre maximale Betriebsgeschwindigkeit von 65 km/h auf 75 km/h erhöht. Die nun als Ce 6/8^{II} bezeichneten Maschinen wurden vermehrt auch vor Personenzügen am Gotthard eingesetzt. Bis Mitte der 1950er-Jahre folgten die Umzeichnung und die Geschwindigkeitserhöhung auf 75 km/h auch bei den Ce 6/8^{III}, jedoch ohne

technische Modernisierung. Die Be 6/8^{III} erreichten im Betrieb daher nie dieselbe Geschwindigkeit wie ihre älteren Schwestern. Gegen Ende ihres Einsatzes wurden sowohl die Be 6/8^I wie auch die Be 6/8^{II} vor schwere Keszüge gespannt, was ihnen einiges abverlangte. Zwölf der verbliebenen Ce 6/8^{II} wurden ab Mitte der 1960er-Jahre zu «Rangierkrokodilen» umgebaut. Die auffälligsten Änderungen an den Lokomotiven waren das Entfernen eines der beiden Stromabnehmer sowie die Montage klobiger Bleche an den Fronten, um das Rangierpersonal auf den Plattformen etwas vor Wind und Wetter zu schützen. Der reguläre Einsatz der «Krokodile» endete Mitte der 1980er-Jahre. Heute sind von den einst 51 Maschinen noch 9 Lokomotiven als Museumsstücke oder betriebsfähige historische Fahrzeuge erhalten geblieben.

Eine Goldmünze für die Jubilarin

Die Eidgenössische Münzstätte Swissmint mit Sitz in Bern gibt jährlich neben den Umlaufmünzen, die wir tagtäglich in den Händen halten, eine Reihe von themenbezogenen Sondermünzen heraus. Anlässlich des runden Geburtstags der Ce 6/8^{II} erscheint am 9. Mai 2019 eine Goldmünze in Qualität «polierte Platte» im Nennwert von 50 Schweizer Franken in einer limitierten Auflage von 5000 Stück zum Preis von 580 Schweizer Franken. In diesem Zusammenhang hat Swissmint der Zeitschrift LOKI



Zum Jubiläum des «Krokodils» gibt Swissmint am 9. Mai 2019 eine Goldmünze in limitierter Auflage von 5000 Stück heraus. Dahinter steht ein aufwendiger Produktionsprozess.

einen Einblick in den Produktionsprozess ermöglicht. Von der Motivauswahl für eine Sondermünze bis zum Ausgabebetag dauert es rund eineinhalb Jahre. Der Auswahlprozess beginnt mit der Sammlung möglicher Themen. Swissmint wird gelegentlich auch von Organisationen für die Herstellung einer Sondermünze angefragt. Dabei können nicht alle Vorschläge berücksichtigt werden. Es gilt, alle Landesteile der Schweiz ausgewogen abzudecken. Die Themen müssen zudem von breiterem Interesse und grösserer Bekanntheit sein und einen Be-

zug zur Schweiz aufweisen. Die Themenvorschläge werden nach Möglichkeit mit externen Fachpartnern vorbereitet. Der Finanzminister genehmigt Thema und Auflagezahl. Danach wird ein externer Künstler oder Grafiker – ausnahmslos Schweizerinnen oder Schweizer – mit der Gestaltung von Vorentwürfen beauftragt. Manchmal übernimmt diese Aufgabe auch ein Graveur im Haus. Für die Vorbereitung der Goldmünze «100 Jahre Krokodil-Lokomotive» arbeitete Swissmint mit SBB Historic zusammen. Die Gestaltung führte der Grafiker Raphael Schenker aus. Nach Besprechung der Vorentwürfe erstellt der Künstler mindestens zwei Entwürfe, welche dem Vorsteher der Eidgenössischen Finanzverwaltung mit einer Empfehlung zur Genehmigung vorgelegt werden. Dieser gibt den Produktionsprozess bei Swissmint frei.

Höchste Präzision und höchste Qualitätsansprüche setzen den Massstab für die einzelnen Arbeitsschritte in der Eidgenössischen Münzstätte. Zunächst muss das Prägewerkzeug hergestellt werden. Ein Graveur setzt den Entwurf des Künstlers am Computer in ein virtuelles 3-D-Modell um. Je nach Motiv kann dieser Arbeitsschritt zwei Stunden bis zu drei Wochen in Anspruch nehmen. Mit einer hochpräzisen CNC-Fräse wird ein stark vergrössertes Kunststoffmodell erstellt, was je nach Sujet eine halbe bis zu vier Stunden dauern kann. Das Modell wird mit dem Künstler abgestimmt. Nach allfälligen Korrekturen folgt die Übertragung mittels der CNC-gesteuerten Fräse in Münzgrösse auf einen



Am Bildschirm setzt ein Graveur den Entwurf des Grafikers in ein virtuelles 3-D-Modell um. Je nach Motiv kann dieser Arbeitsschritt zwei Stunden bis zu drei Wochen in Anspruch nehmen.



Mittels CNC-gesteuerter Fräse wird ein stark vergrössertes Kunststoffmodell erstellt. Dies dient zur Kontrolle und zur Abstimmung mit dem Künstler. Bis zur Fertigstellung der Prägestempel folgt eine Vielzahl von Arbeitsschritten. Mit einem Stempel können 500 bis 600 Sondermünzen geprägt werden.

ungehärteten Stahlzylinder. Nach ungefähr 8 bis 16 Stunden ist der «Reduktion» genannte Stahlstempel gefräst. Der Graveur nimmt daran von Hand noch Nacharbeiten vor, um Konturen und plastische Feinheiten mit grösster Sorgfalt herauszuarbeiten. Nun wird die Reduktion gehärtet. Dies erfolgt durch Erhitzen und rasches Abkühlen in einem Vakuumofen, was Verunreinigungen durch Oxidationsprozesse ausschliesst. Durch mehrmaliges Umsenken entsteht im nächsten Arbeitsschritt der positive Senkstempel. Dabei wird der gehärtete Stahlstempel in einen ungehärteten Stahlzylinder gedrückt, um einen präzisen Abdruck des Motivs zu erhalten. Zur Herstellung der negativen Prägestempel wird der wiederum gehärtete Senkstempel mit einem Druck von jeweils 170 Tonnen nacheinander auf mehrere Stahlzylinder gepresst. Da sich pro Stempel maximal 500 bis 600 Sondermünzen in der Qualität «polierte Platte» herstellen lassen, werden mehrere Prägestempel benötigt. Auch die Stahlzylinder der Prägestempel müssen nun noch im Vakuumofen gehärtet werden. Anschliessend erhalten sie auf einer CNC-gesteuerten Drehbank ihre Stempelform. Nach dem Drehen werden die Stempel nochmals gehärtet. In der Nachbearbeitung werden die Prägestempel von Hand geschliffen, mit einer Diamantpaste poliert und durch Sandstrahlen mit feinsten Sandkörnern, die an Mehl erinnern, mattiert. Zum Schutz

der Prägestempel erhalten diese zuletzt noch eine Hartverchromung. Der Zeitaufwand für die Nachbearbeitung von Hand beträgt pro Stempel rund zwei Stunden. Bei sehr aufwendigen Motiven wie zum Beispiel dem 50-Rappen-Stück kann dies bis zu einem Tag dauern.

Die Prägung der Sondermünzen aus vorgefertigten Rondellen erfolgt in einem abgeschlossenen Raum, um Verunreinigungen

aus dem Produktionsprozess der Umlaufmünzen auszuschliessen. Bei Sondermünzen in der Qualität «polierte Platte» werden die Rondellen vor dem Prägen geglättet, gebeizt, mittels Kügelchen poliert, gewaschen und fleckenfrei getrocknet. Nach diesem Arbeitsschritt weisen die Rondellen eine optimale Oberflächenqualität auf. Jede Rondele wird von Hand einzeln in die Prägemaschine eingelegt und nach der Prägung mit



Prägungen, die dem hohen Qualitätsanspruch nicht genügen, werden als Ausschuss aussortiert und wieder eingeschmolzen – höchste Präzision zeichnet die Sondermünzen von Swissmint aus.

einer Lupe kontrolliert. Prägungen, die dem hohen Qualitätsanspruch nicht genügen, werden als Ausschuss aussortiert und wieder eingeschmolzen. Jeweils nach 20 bis 30 Prägungen muss der Stempel gereinigt und poliert werden. Bis zu 500 Sondermünzen können an einem Tag hergestellt werden. Die Produktion der 5000 Goldmünzen «100 Jahre Krokodil-Lokomotive» nahm rund zwei Wochen in Anspruch. Für die Graveure ist die Herstellung von Sondermünzen eine willkommene Abwechslung, da sich am Umlaufgeld nur sehr selten etwas ändert, wie etwa bei den Fünfrankenstücken 1985 und 1993. Dabei können auch Innovationen angewendet sowie Wissen und Fertigkeiten der Graveure erhalten werden. Und nicht zuletzt sorgen die Sondermünzen für eine gleichmässige Auslastung der Eidgenössischen Münzstätte. Der Produktionsprozess will jedoch gut geplant sein, denn die Umlaufmünzen haben jeweils Vorrang.

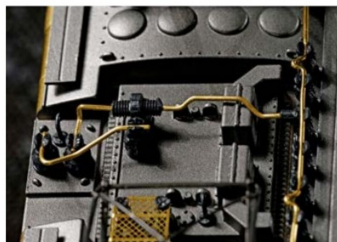
Die Goldmünzen zum «Krokodil»-Jubiläum sind bereits von Hand in Münzdosen



und Kartonnetuis verpackt worden. Der Versand erfolgt nach Zahlungseingang. Am Ausgabetag sind bis zu 6 der insgesamt 22 Mitarbeitenden von Swissmint nur mit Versandaktivitäten beschäftigt. Bei der Ausgabe der Sondermünze «100 Jahre Zirkus Knie» im Frühjahr 2019 wurde mit 1000 Zahlungseingängen an einem Tag ein

Rekord verzeichnet. Die Münze war innerhalb zweier Stunden bereits ausverkauft. Nachproduktionen der Sondermünzen sind jeweils ausgeschlossen.

Abonnenten der Sondermünzen erhalten garantiert ein Exemplar. Alle anderen können sich am Ausgabetag, 9. Mai 2019, ab 8 Uhr morgens im Onlineshop oder telefonisch bei Swissmint eine «Krokodil»-Sondermünze bestellen. Geliefert wird in die ganze Welt, sofern die Einfuhr in das Empfängerland erlaubt ist. Eindeutigen Schwerpunkt bilden Käufer aus der Schweiz und Deutschland. Darunter finden sich Münzsammler, am jeweiligen Thema oder Motiv Interessierte sowie Anleger. Sondermünzen gelten auch als gesetzliche Zahlungsmittel zum aufgedruckten Nennwert und müssen von der Nationalbank, den SBB und der Post entgegengenommen werden. Angesichts des Goldwerts und des schönen Motivs ist der Einsatz als Zahlungsmittel im Falle der Goldmünze «100 Jahre Krokodil-Lokomotive» aber gewiss keine gute Idee. 



Fotos: Märklin

Angekündigte «Krokodil»-Modelle und Sonderfahrten von SBB Historic

In der Welt der Modelleisenbahnen darf das «Krokodil» nicht fehlen. Bereits Anfang der 1930er-Jahre stellte Märklin die ersten Modelle aus Blech in den damaligen Spuren 0 und I her. Sie besaßen jedoch nur sechs Achsen, um die engen Gleisradien mühelos befahren zu können. Nach dem Zweiten Weltkrieg eroberten die «Krokodile» verschiedener Hersteller, nun mit acht Achsen versehen, allmählich die Modelleisenbahnwelt, zuerst in den Baugrößen 00 und H0, ab Ende der 1970er-Jahre in den Spuren N und Z sowie in den 1980er-Jahren in der «neuen» Königsspur I. Anlässlich des Jubiläums der Ce 6/8^{II} erscheinen dieses Jahr mehrere Modellvarianten der «Krokodile».

In der Baugröße H0 hat Märklin (Art.-Nr. 32560) gerade ein einmaliges Serienmodell der Ce 6/8^{II} aufgelegt, welches ins-

besondere Sammler interessieren wird. Das fein detaillierte Metallmodell ist auf weltweit 3500 Stück limitiert. Mittelteil, Räder, Gestänge und diverse Ansetzteile sind mit 24 Karat Feingold beschichtet. Ein vergoldeter Schleifer für den Austausch gegen den bereits montierten Fahrschleifer liegt bei. Im konventionellen Betrieb verfügt das Modell über Schweizer Lichtwechsel, im Digitalbetrieb sind umfangreiche Geräusch- und Lichtfunktionen aktivierbar. Die Lokomotive wird mit Echtheitszertifikat, beide durchnummeriert, in einer exklusiven Verpackung mit beigelegten Baumwollhandschuhen und einem Büchlein zur Geschichte des Krokodils ausgeliefert. Das Modell ist werkseitig bereits ausverkauft, aber vielleicht noch bei einem Modellbahnhändler erhältlich.



Auf der Königsspur I fährt die «Königin der Elektrolokomotiven» als hochdetaillierte und komplette Märklin-Neukonstruktion.

Fotos: Märklin



Die «Köfferi-Lok» von Märklin im Betriebszustand von 1919 im Massstab 1:87.



In der Spur Z lässt Märklin im zweiten Quartal 2019 ein «Krokodil» ausrollen.

Voraussichtlich im dritten Quartal 2019 rollt die «Grossmutter» oder «Köfferi-Lok» im Betriebszustand von 1919 mit der damaligen Bezeichnung Fc 2x3/4 12201 in der Spurweite H0 (Märklin, Art.-Nr. 39520) als Neukonstruktion in hochdetaillierter Metallausführung an. Unter anderem sind die Kühlröhren für das Transformatorenöl, der Führerstand und der Maschinenraum, die Besandung und die Dachausrüstung nachgebildet. Bremsschläuche, Schraubenkupplungsimitationen und Aufstiegsleitern liegen zur Selbstmontage bei. Das Modell ist mit Schweizer Lichtwechsel im Analogbetrieb sowie zahlreichen digital schaltbaren Geräusch- und Lichtfunktionen wie etwa einer Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung ausgerüstet. Das Modell wird es auch in einer Gleichstromausführung (Trix H0, Art.-Nr. 22968) geben.

Mit der Ce 6/8^{III} 14305 von SBB Historic ist ein heute im Original noch erhaltenes und betriebsfähiges «Krokodil» der zweiten Generation gleich in drei Spurweiten als einmalige Serie im aktuellen Betriebszustand (nach 2017) angekündigt. Im Herbst 2015 zog das Vorbild auf seiner Sonderfahrt nach Schweden weltweit grosse Aufmerksamkeit auf sich. In der Spur Z (Märklin, Art.-Nr. 88564) erscheint das «Krokodil» im zweiten Quartal 2019 mit Glockenankermotor und LED-Beleuchtung mit Schweizer Lichtwechsel. Zum Lieferumfang in einem Echtholzsetui gehören eine Metallreplik der Herstellertafel sowie ein Büchlein zur Geschichte der Lokomotive. Auf der Königsspur I (Märklin, Art.-Nr. 55681) fährt die



Foto: Minitrix

Im vierten Quartal 2019 folgt das «Krokodil» in der Baugröße N von Minitrix.



Fotos: Arnold



Arnold bringt dieses Jahr drei N-Varianten jeweils in analoger und digitaler Ausführung auf den Markt.



Foto: Markus Frutig

Die «Krokodil»-Modelle der Ce 6/8^{II} von Jägerndorfer in Spur N sollen im Herbst 2019 erscheinen.

«Königin der Elektrolokomotiven» als hochdetaillierte und komplette Neukonstruktion ebenfalls im zweiten Quartal 2019 ein. Fahrgestell, Hauptrahmen und Lokaufbau sind aus Zinkdruckguss, zahlreiche Ansetzteile aus Messingschleuderguss. Da erstaunt es nicht, dass das Reptil stolze 6,5 Kilogramm auf die Waage bringt. Alle Achsen werden durch Hochleistungsmotoren angetrieben. Im Digitalbetrieb sind bis zu 32 Funktionen schaltbar, unter anderem lassen sich die Scherenstromabnehmer motorisch heben und senken. Die Führerstandstüren können manuell geöffnet werden. Vorne ist eine Schraubenkupplung,

hinten eine fernbedienbare Telexkupplung ab Werk montiert. Es liegen Tauschsätze des jeweils anderen Kupplungstyps bei. Im vierten Quartal 2019 folgt das «Krokodil» in der Baugröße N (Minitrix, Art.-Nr. 16681). Das auf 1400 Exemplare limitierte Modell verfügt über ein metallgefülltes Kunststoffgehäuse, was zu einem verbesserten Zugkraftverhalten führen soll. Ein Digitaldecoder und ein Geräuschgenerator ermöglichen viele Sound- und Schaltfunktionen. Das Spitzensignal besteht aus warmweißen LED. Ein durchnummeriertes Echtheitszertifikat wird mitgeliefert. Modelleisenbahner der Spurweite N dürfen sich auf eine Viel-

zahl weiterer «Krokodile» freuen. Aus der Neuheitenliste 2018 von Arnold sollen dieses Jahr jeweils drei Varianten sowohl in analoger als auch in digitaler Ausführung erscheinen: eine braune Ce 6/8^{II} (analog Art.-Nr. HN 2431; digital Art.-Nr. HN 2431D), eine grüne Ce 6/8^{II} (analog Art.-Nr. HN 2432; digital Art.-Nr. HN 2432D) sowie ein grünes «Rangierkrokodil» (analog Art.-Nr. HN 2433; digital Art.-Nr. HN 2433D). Ebenfalls bereits im Jahr 2018 hat Jägerndorfer in Spur N «Krokodil»-Modelle der Ce 6/8^{II} im letzten Betriebszustand angekündigt, die im Herbst 2019 erscheinen sollen. Inzwischen sind noch weitere Modelle dazugekommen. Alle Varianten wird es sowohl als analoge Modelle wie auch als Digitalversionen mit Sound geben. Für den internationalen Markt werden eine Ce 6/8^{II} in Grün (analog Art.-Nr. 62120; digital mit Sound Art.-Nr. 62122) und eine braune Ce 6/8^{II} (analog Art.-Nr. 62130; digital mit Sound Art.-Nr. 62132) hergestellt. In Zusammenarbeit mit KML wird es eine weitere grüne Ce 6/8^{II} (analog Art.-Nr. 62140; digital mit Sound Art.-Nr. 62142) sowie eine braune Ce 6/8^{II} Museumslokomotive (analog Art.-Nr. 62110; digital mit Sound Art.-Nr. 62112) als Exklusivmodelle nur für die Schweiz geben.

Sonderfahrten von SBB Historic

Wer das «Krokodil» selbst einmal in Aktion erleben möchte, dem bieten sich dieses Jahr zwei Gelegenheiten dazu. Die erste elektrifizierte Strecke der SBB Bern–Thun–Scherzlingen ging am 7. Juli 1919 in Betrieb. Exakt 100 Jahre später führt die Ce 6/8^{II} 14253 mit Baujahr 1919 am 7. Juli 2019 vor- und nachmittags je einen SBB-Historic-Sonderzug von Bern nach Thun und zurück. Die Fahrt steht unter dem Motto «100 Jahre unter Strom». Am 19. Oktober 2019 findet eine weitere Sonderfahrt «100 Jahre Krokodil» auf der Gotthardstrecke von Erstfeld nach Bellinzona und zurück statt, die bereits ausgeschrieben ist. Ein Besuch am Gotthard lohnt sich dennoch. Im Sonderzug kommen gleich drei «Krokodile» zum Einsatz. Die Jubilarin Ce 6/8^{III} 14253 wird von zwei jüngeren Schwestern begleitet: der Ce 6/8^{III} 14305 mit Baujahr 1925 und der Be 6/8^{III} 13302 von 1926. Gemeinsam befördern sie einen voll besetzten Zug mit acht Personenwagen über den Gotthard und zurück. Die besten Foto- und Filmstandorte entlang der Strecke werden sicher genauso gut belegt sein wie der Sonderzug. (fj)



Bau | Ein Stadttunnel mit vorgelagerter Strassenbrücke

Romantik aus Beton und Stahl

Beton hat bei vielen einen schlechten Ruf, von «zubetoniert» ist die Rede, und ähnliche zweifelhafte Attribute werden dem Baustoff zugeteilt. Dabei verhält es sich wie bei vielem: Es kommt darauf an, was daraus entsteht. Alte Betonmauern in städtischem Umfeld, noch dazu mit alten Eisenkonstruktionen kombiniert, sind für mich genauso interessant wie altes Steingemäuer.

Von Daniel Wietlisbach (Text und Fotos)

Keine Modellbahn ohne Tunnel, das gilt auch bei unserer Modellbahn. Doch mit den ewig runden Röhren kommt schnell einmal Langeweile auf. Vor allem im urbanen Raum lässt sich mit etwas Fantasie leicht für Abwechslung sorgen. Denn in Städten kamen bereits früh und öfters Betonbauten zum Einsatz, welche mit Patina ebenfalls einen Blickfang bilden können. Unser Stadttunnel ist beispielsweise beto-

niert, und damit sich die beiden Portale unterscheiden, wurde dem einen eine Brücke vorgebaut. Das eigentliche Portal kam hinter der Brücke zu stehen und ist gar nur bei genauer Betrachtung auszumachen. Trotzdem wurde es detailliert nachgebildet.

Meiner Vorliebe folgend schwebte mir für die Brücke natürlich eine genietete Eisenkonstruktion vor, welche ich schliesslich bei Faller unter der Bezeichnung «Stahl-

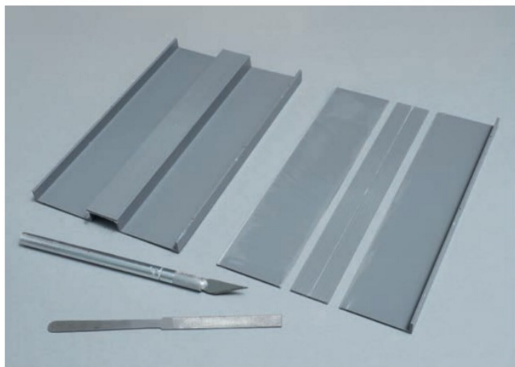
brücke» (Art.-Nr. 120487) fand. In ähnlicher Form war sie früher mit Widerlagern als «S-Bahn-Stadtbrücke» (Art.-Nr. 194551) erhältlich – also vom Stil her durchaus sehr passend. Als Bahnbrücke war sie für die Montage von Gleisen vorbereitet und zur Überbrückung einer Strasse gedacht. Also genau umgekehrt wie bei uns gefordert, wo oben die Strasse liegen und unten die Bahn fahren sollte. Sie musste in der Folge aufge-



Oben wird eine angedeutete Stadt zu stehen kommen, und die Eisenbahn sollte in einem urban anmutenden Tunnel mit Strassenbrücke verschwinden.



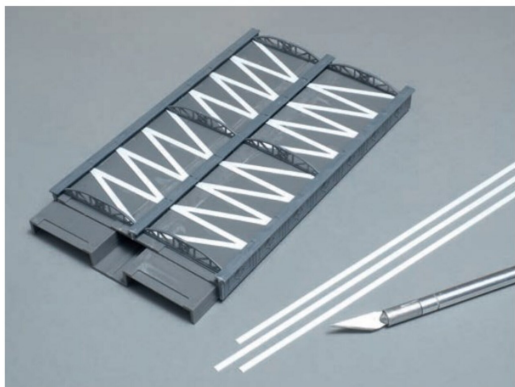
Zum Ermitteln verschiedener Masse wurde die unbearbeitete Brücke aus dem Faller-Bausatz auf ihre später geplante Einbaustelle gelegt.



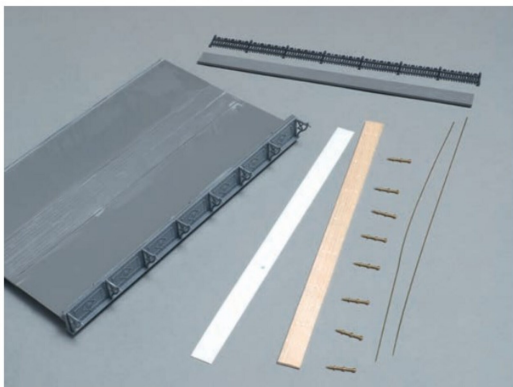
Die Brücke musste längs in mehrere Teile getrennt und wieder neu zusammengeklebt werden. Links ist das Originalteil ersichtlich.



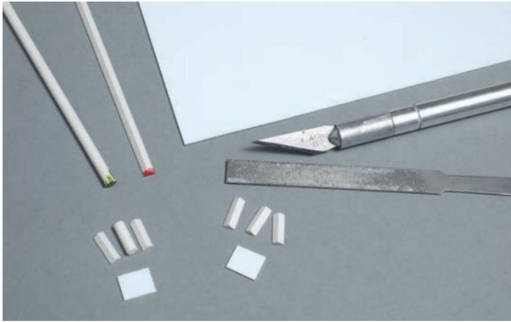
Die Brückenträger wurden in drei verschiedenen Höhen benötigt, lediglich der im Bild hinterste Träger behält die Originalhöhe.



Die flache Unterseite wurde mit zusätzlichen Streben aus Kunststoffprofilen aufgewertet. Die nicht verwendete Brückenhälfte diente als Montagehilfe.



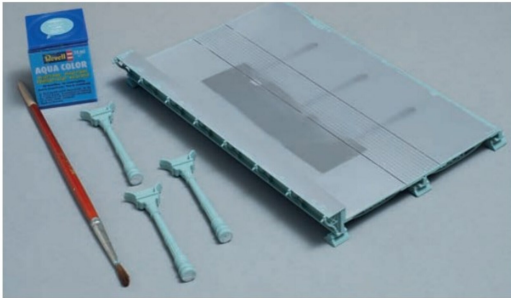
Das Trottoir entstand neu aus echtem Holz und das Geländer aus Schiffsrelingteilen. Oben die Teile aus dem Bausatz zum Vergleich.



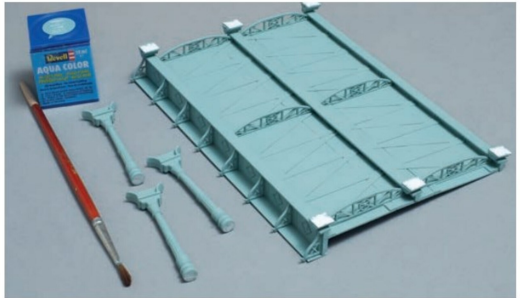
Die Widerlager entstanden jeweils aus Polystyrolprofilen in Flach-, Rund- und Dreieckform, die nach dem Ablängen exakt gefeilt wurden.



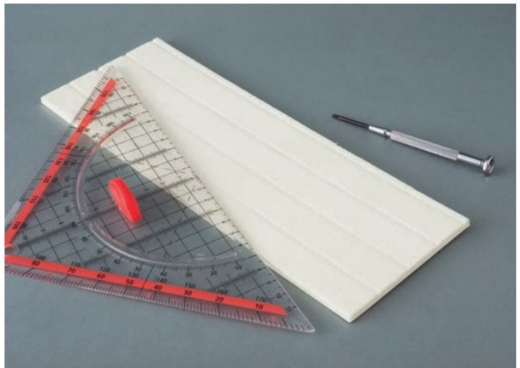
Zuerst wurden alle fertigen Brückenteile, die im Modell Metallbauteile darstellen sollen, mittels einer Spraydosensfarbe grundiert.



Die hellblaue Lackierung mochte auf den ersten Blick unpassend sein, wirkte jedoch nach der später erfolgten Alterung ausgezeichnet.



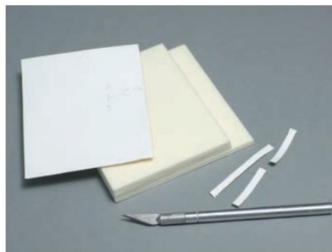
Die verwendete Oberleitung bedingt eine minimale Durchfahrthöhe, die durch Auflegen eines Reststückes ermittelt wurde.



Für die alte Betonmauer wurden zuerst im Parallelabstand von etwa 20 mm horizontal die ersten Brettspuren in das Grundmaterial geprägt.



Die weiteren Abdrücke wurden freihändig geprägt. Sie dürfen auch zueinander verschoben sein.



Für die dickere Mauerwerke wurden mehrere Schichten aufeinandergeklebt.



Die sichtbaren Flächen wurden mit Spachtelmasse eingestrichen und erhielten auch eine Prägung.

stockt werden, damit die Eisenbahn mit Oberleitungen unten durch passte. Für ein Umbauprojekt war sie trotzdem ideal, denn die Fahrbahnträger kommen in zwei Teilen, sodass die Brücke auch nur mit halber Länge gebaut werden konnte.

Brückenbau

Um den Platzbedarf zu ermitteln, wurde einer der Brückenträger auf die Gleise gelegt. So konnte die Lage mit einem Bleistift bereits am Boden aufgezeichnet werden, und es zeigte sich, dass die Spannweite für zwei Gleise gut ausreichte.

Weil die Strasse selbst mit der Grundplatte der Stadt abnehmbar sein und die Brücke darunter liegen sollte, musste sie

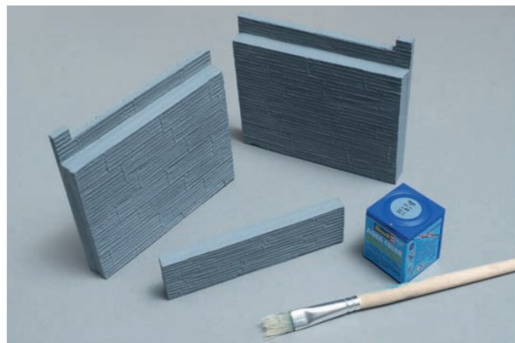
sehr flach ausfallen. Das bedeutete, dass die Erhöhungen des mittleren Podestes und des hinteren Randes entfernt werden mussten. Aus demselben Grund konnte auch nur der vorderste Brückenträger original belassen werden. Der mittlere und der hinterste mussten in der Höhe entsprechend gekürzt werden. Danach wurden die angepassten Teile verklebt – dabei diente die nicht verwendete Brückenhälfte als ideale Montagehilfe.

Weil die Brücke von unten etwas nackt wirkte und zur Erhöhung der Stabilität wurden danach Polystyrolstreifen zugeschnitten und in Z-Form aufgeklebt.

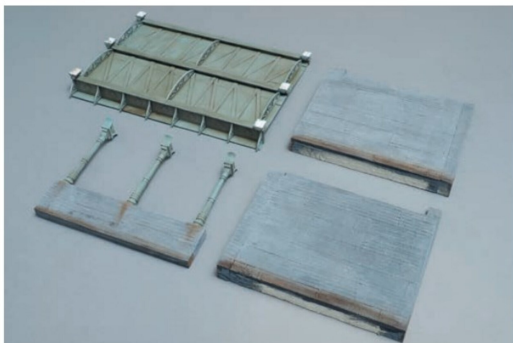
Die filigranen Träger des Trottoirs konnten montiert werden, der Steg selbst wurde aber bei dieser Gelegenheit durch einen

dünnen Kunststoffstreifen ersetzt, der später eine Abdeckung aus echtem Holz bekommen sollte. Auch das aufwendige guss-eiserne Geländer gefiel nicht und wurde beiseitegelegt. Als Ersatz wurde eine Konstruktion aus Schiffsreling von Graupner vorbereitet.

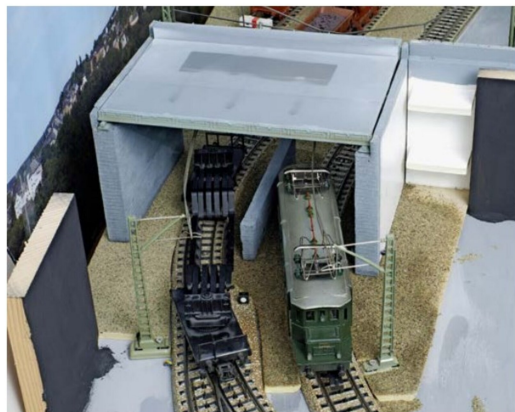
Die eigentlichen Widerlager entstanden aus 10 mm langen runden und dreieckigen Polystyrolprofilen. Damit sich die Eisenkonstruktion bei Temperaturschwankungen ausdehnen und wieder zusammenziehen kann, lagert sie nämlich auf einer Seite beweglich auf den Widerlagern. Dort kamen die oben runden, am Original beweglichen Widerlager zu liegen, auf der gegenüberliegenden Seite die unbeweglichen, aus



Die Grundlackierung erfolgte mit einer Schicht grauer Farbe. Die Alterung geschah, wie in der Anleitung der Mauern (LOKI 3|2019) beschrieben.



Hier wurden alle Teile wie bereits in den beiden vorangegangenen Anlagenbau-Folgen realistisch gealtert und auch verschmutzt.



Zur Ermittlung des Standortes der mittleren Mauer mussten wiederum die in Kurven am weitesten auskragenden Fahrzeuge helfen.



Beide Brückenwiderlager und die Mauer in der Mitte wurden bereits montiert und gewährleisten so einen reibungslosen Modellbahnverkehr.

drei Dreieck-Profilen entstanden. Dann konnten alle sechs Widerlager unter die Brückenträger geklebt werden.

Es folgte eine Grundierung aller Teile inklusive der gusseisernen Pfeiler. Als Deckfarbe wurde Hellblau gewählt, was allerdings eher einem Helltürkis entspricht und damit für eine Eisenkonstruktion wunderbar passte.

Exkurs Nachbildung von Beton

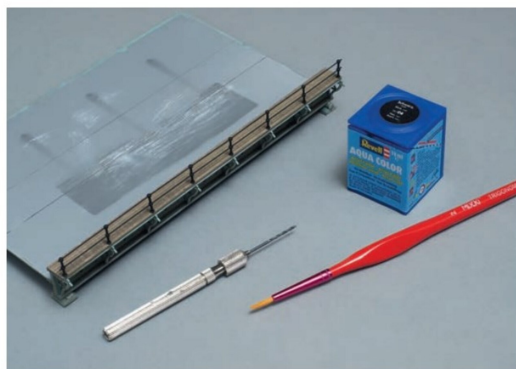
Die Brückenwiderlager wie auch der Stadttunnel dahinter sollten aus Beton nachgebildet werden, denn auch dieser Baustoff hat durchaus seinen Reiz. Moderne Betonmauern, mit grossen Schalungselementen erstellt, hinterlassen natürlich einen eher

nüchternen Eindruck, doch ältere Mauern aus dem leider oftmals verkannten Baustoff können sehr wohl auch Romantiker ansprechen. Denn die Strukturen, die von den früher verwendeten einzelnen Schalungsbrettern beim Giessen stammen, sind fraglos reizvoll. Erst recht, wenn sie durch die Zeichen der Zeit bereits Patina angesetzt haben.

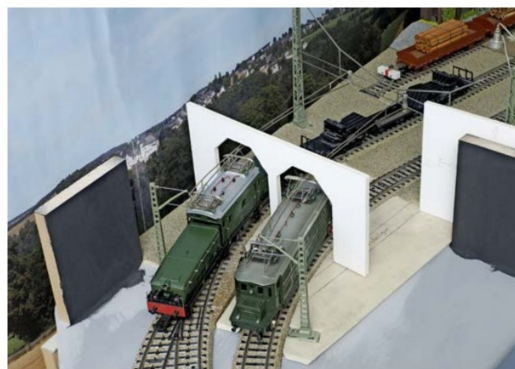
Grundlage bildeten auch bei den Betonmauern wiederum die gut prägbaren Hartschaum-Sandwichplatten, die bereits bei den Steinmauern (siehe LOKI 1|2019) beschrieben wurden. Mit einem 2 mm breiten Schraubendreher liessen sich die Spuren der Schalungsbretter ziemlich leicht prägen, und in relativ übersichtlicher

Zeit konnten auch ansehnliche Mauerteile erstellt werden. Damit die Bretterfugen von unten bis oben nicht zu weit von der Horizontalen abwichen, kam wieder das Geodreieck zum Einsatz. Im exakt parallelen Abstand von 20 mm wurde der Schraubendreher mit leichtem Druck über den Schaumstoff gezogen und prägte die ersten Bretter mit einer Länge von etwa 40 mm. Die nächste Reihe im Abstand von wiederum 20 mm wurde versetzt angeordnet, was zu einer abwechslungsreicheren Struktur führte.

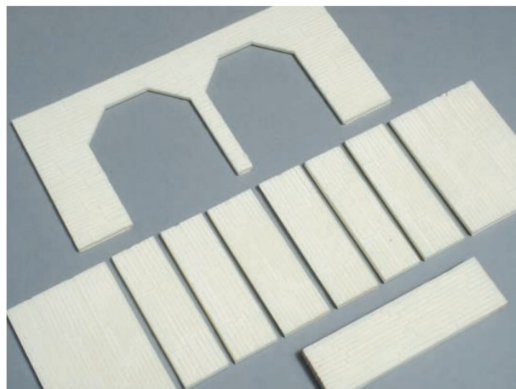
Nach diesen exakt horizontalen Bretterspuren konnten die Flächen dazwischen von Hand gezogen werden, bis die ganze Mauer fertig war.



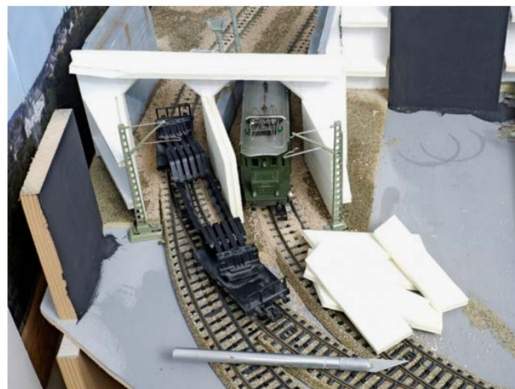
Das neue Geländer gibt der werdenden Brücke eine gewisse Leichtigkeit und passt hervorragend zu der später dazukommenden Stadt.



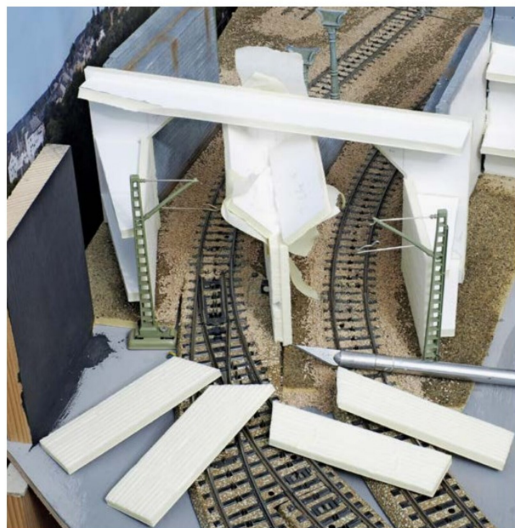
Gleich nach der Brücke verschwindet die Bahn im Stadttunnel. Die Masse wurden anhand der grössten Fahrzeuge ermittelt.



Komplette Auslegeordnung aller für den Stadttunnel benötigten Teile, die bereits wie beschrieben als Betonmauern geprägt wurden.



Die Tunnelröhren mussten allesamt jeweils auf der Modellanlage an Ort und Stelle und auch Teil für Teil angepasst und verklebt werden.



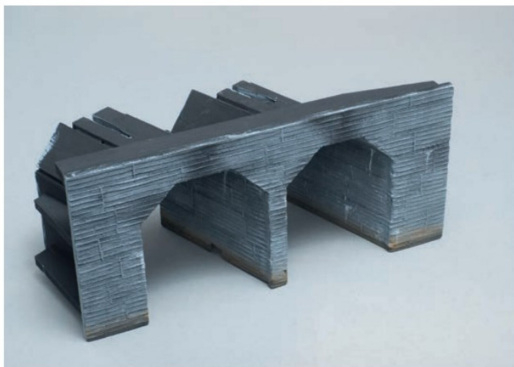
Erst direkt auf der Modellbahnanlage erhielten die Bauteile für die Tunnelröhre ihre der Einbausituation angepassten Schrägen.



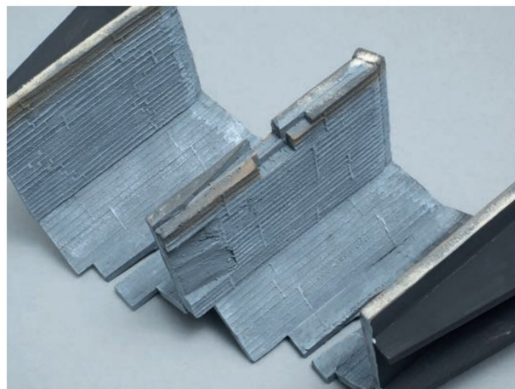
Für die Oberleitung waren Schlitz in der Tunneldecke erforderlich, für die Weichenlaterne und den Trafowagen Aussparungen in der mittleren Wand.



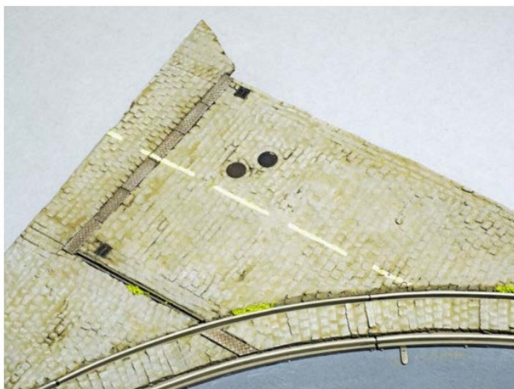
Die Fugen der Klebstellen wurden fein säuberlich verspachtelt und die Bretterstruktur in die noch feuchte Spachtelmasse geprägt.



Die einbaufertige und gealterte Tunnelröhre wurde aussen schwarz gestrichen, um jedem möglichen Lichteinfall vorzubeugen.



Der Blick von unten zeigt die verschiedenen notwendigen Anpassungen, die der Sicherheit des Modellbahnbetriebs geschuldet sind.



In der Strasse wurden zwei Arten von Dehnungsfugen nachgebildet: eine mit Riffelblech abgedeckte und eine schlichte, offene Fuge.



Der Tunnelteil wie auch die Brücke selbst sind lediglich hingestellt, jedoch nicht verklebt.

Damit frei stehende Betonmauern oder in unserem Fall Brückenwiderlager eine ausreichende Dicke erhalten, empfiehlt es sich, zwei oder mehrere Bauplatten der Dicke 5 mm mit den Kartonseiten zusammenzukleben. In der Nähe der Stirnflächen wurde der Karton jedoch in Streifen von ca. 5 mm entfernt. Die Stirnflächen wurden nach dem Zusammenkleben mit Spachtelmasse verputzt, in die vor dem Aushärten mit dem gleichen Schraubendreher die Bretterstruktur eingepreßt werden konnte.

Farbgebung und Patina

Die Grundfarbgebung aller Betonteile erfolgte hauptsächlich in Grau (57) von Revell Aqua Color. Das Altern und Verschmutzen erfolgte auf die exakt gleiche Methode, wie bei den Steinmauern beschrieben. Hier, in unmittelbarer Gleisnähe, sind Spuren von Flugrost natürlich Pflicht. Besonders überzeugend wirken auch Rostspuren an den Stellen, wo die Mittelpfeiler auf der Mauererhöhung befestigt sind. Die Eisenteile wurden in drei Durchgängen gealtert. Zuerst



Die fertig eingebaute Strassenbrücke von oben. Sie wird bereits stark befahren.

mit verdünnter schwarzer Farbe, die gleich abgewischt wurde. Danach wurde auf die neutralgischen Stellen mit Farbpigmenten, hauptsächlich «Umbragebrannt», Rost aufgebracht. Zum Schluss wurden die Details durch Trockenmalen mit Weiss akzentuiert.

Bei der folgenden Montage auf der Modellbahn musste vor allem darauf geachtet werden, dass die mittlere Mauer mit den Pfeilern keine Gefahrenquelle für den Bahnverkehr darstellte. Weil auf unserer Spielbahn auch mal wirklich alte, reichlich dimensionierte Triebfahrzeuge zum Einsatz kommen, wurden solche für die exakte Positionierung herangezogen. Auch der längste Wagen diente als Testfahrzeug.

Als letzter Arbeitsschritt wurde der gealterte Holzsteg montiert und das filigrane Messinggeländer angebracht.

Wie bereits erwähnt sind Brücken auf einer Seite beweglich gelagert, was sich auch in der Fahrbahn bemerkbar macht. Es gibt verschiedene Arten, die Dehnungsfugen auszubilden. Die einfachste ist von oben durch zwei schlichte flache Metall-

profile auszumachen, andere sind verzahnt, wieder andere durch Metallbleche von oben verschlossen.

Auf der Seite der beweglichen Widerlager wurden in unserem Fall Riffelblech-Kunststoffplatten zugeschnitten, gealtert und aufgeklebt. Die eigentliche Fuge befand sich unsichtbar darunter. Die zweite Fuge war dort erforderlich, wo die Brücke aufhört und die Bahn in den Stadttunnel fährt. Hier wurde die einfache Version nachgebildet, und zwei Kunststoffstreifen wurden einfach metallfarben gestrichen und in einem kleinen Abstand eingebaut.

Stadttunnel

Portal und Röhren des Stadttunnels entstanden in groben Zügen gleich wie die oben beschriebenen Betonwiderlager. Die Durchfahrthöhe und das seitliche Lichtprofil wurden direkt auf der Modellbahn ermittelt. Die Kurvenlage bedingte exakte Anpassungen an den Tunnelecken, die erst nach der Prägearbeit an allen Teilen Stück für Stück vorgenommen werden konnten.

Der Aufbau der Tunnelwände erfolgte dann von unten nach oben und erforderte einmal mehr Geduld, weil der verwendete Weissleim bis zum Austrocknen etwas Zeit benötigte. Zur Fixierung während des Trocknens eignete sich Malerabdeckband. Die äusseren Seitenwände wurden zudem von aussen mit Rippen aus Reststücken verstärkt. Über mehrere Tage verteilt erhielten wir so schliesslich eine stabile Konstruktion. Die Funktionalität der Weichenlaterne und das Ausschwenken des Trafowagens erforderten mehrere Aussparungen in der mittleren Tunnelwand. Die Oberleitung bedingte zudem Schlitz in der Tunneldecke. Alle diese Anpassungen wurden direkt auf der Einbaustelle ermittelt.

Vor allem im Portalbereich waren Spachtelarbeiten wie oben beschrieben erforderlich, um eine nahtlose Betonprägung zu erhalten. Es folgte die Farbgebung, ebenfalls wie bereits beschrieben. Sie fiel absichtlich etwas dunkler als bei den Widerlagern aus, weil damit die Tiefenwirkung erhöht werden konnte.

Auch der Blick von innen ist immer wieder faszinierend. Hier kommt die unten ergänzte Verstärkung der Brücke gut zur Geltung.







Porträt | Sensationelle Gartenbahnanlage aus Lego im Massstab 1:42,2

Gartenbahnträume aus Legosteinen

Lego ist ein allgemein bekanntes Spielzeug und wird weltweit sehr geschätzt. Immer mehr mausert sich das vermeintliche Kinderspielzeug zur Erwachsenenbeschäftigung. Dass aus den bunten Kunststoffsteinen mehr als eine Spiellandschaft entstehen kann, zeigt uns nun Varda Furrer anhand ihres eigenen kleinen Legolands.

Von Varda Furrer (Text und Fotos)

Für gar manche unter uns war die Kindheit mit den legendären bunten Plastikbausteinen aus Dänemark verbunden. Lego ist grundsätzlich kein Spielzeug, sondern ein Konstruktionssystem – und damit lässt sich spielend alles Erdenkliche bauen und wieder umbauen. Früh wurde ich mit dem Eisenbahnvirus infiziert, zudem interessierte ich mich schon sehr früh für Pflanzen und Gartenbau. Mein Götti schenkte mir einige der ersten Nummern der «Modell-Eisenbahn» (ME) aus 1981 (ich habe sie alle noch), sie brachten mir die Schmalspur und die Rhätische Bahn (RhB) nahe. Meine erste Legoanlage baute ich alsdann auf RhB-Vorbild um – mit den Stationen Klosters und Cavadürli. Der Mangel an passenden Bausteinen und nicht verfügbare Farbtöne setzten der Realität enge Grenzen, die Fantasie war umso entscheidender. Im Teenageralter verändern sich üblicherweise die Interessen und Hobbys, und die Legosteine verschwanden auch bei mir in einer Kiste, um im Estrich zu verstauben...

An einem Herbsttag 2012 schickte mich meine Mutter auf den Dachboden. Ich sollte die alten Legokisten begutachten und entscheiden, ob ich die nicht doch mal zu mir zügeln mochte. Als ich zum Abendessen



Der ABe 4/4 32 auf der unteren Cavagliascobrücke. Die Kunstbauten fügen sich gut in die Natur ein.

nicht mehr auftauchte und auch nicht mehr auf Rufe reagierte, fand man mich inmitten eines Haufens Legosteine in einer Art von Trance beim Begutachten und Sortieren der bunten Steine. So endete mein «dunkles Zeitalter» ohne Lego, und ich wurde ein AFOL, ein Adult Friend of Lego, also ein erwachsener Legofan. Auch meine unglaublich verstaubten RhB-Loks fanden sich noch

zusammengebaut in der alten Legokiste. Spontan kam ich auf die Idee, einige der Fahrzeuge neu zu bauen, mit der heute erhältlichen Vielfalt an Steinen und Farbtönen. In all den Jahren waren zudem neue Bautechniken ausgetüftelt worden. SNOT («Studs not on Top», Knöpfe nicht übereinandergebaut) lautete das Zauberwort für kompliziertere und realistischere Modelle:



Im Frühjahr müssen allerlei Winterschäden behoben werden, seien es Frosthebungen, Gleisverwerfungen oder Sachschäden durch Katzeinwirkung.

Dank speziellen Bauelementen werden die Steine seitwärts, nach unten oder um die Ecke zusammengefügt. Höhe und Breite von Legosteinen stehen genau im Verhältnis 5:6 – somit geht es in einem gewissen Raster immer wieder auf, auch wenn Steine längs und quer verbaut werden. Meine neu konstruierten Fahrzeuge wurden bald deutlich grösser und schwerer als das klassische Legorollmaterial und verlangten grössere Kurvenradien. Ein Gleisoval führte bereits durch das ganze Wohnzimmer – und wer den Schmerz kennt, im Dunkeln auf Legosteine zu treten...

An einem heissen Sommertag 2015 entstand die spontane Idee, die Gleise der Legobahn in den Garten zu verfrachten, dies zur Befreiung des Wohnzimmers und zum Wohl der Fusssohlen. Irgendein Rundkurs mit grossem Radius in Anlehnung an meine RhB-Legobahn aus Kindertagen lautete die Bieridee. Zudem kam mir gerade gelegen, den verwilderten Gemüsegarten (dafür erkannte ich keine Talente) umzugraben und in einen botanischen Privat-Alpengarten umzugestalten. Termingerecht wurden legokompatible Gleise mit grösserem Kurvenradius im Handel erhältlich. Das Vorbild verschob sich bald zur Bernina-Südrampe, wobei bisher die Stationen Cavaglia und Poschiavo entstanden sind. Gleisanlagen und Streckenführung wurden der Situation im Garten angepasst, aber die Gebäude werden jeweils massstabgetreu aus Abertausenden von Legosteinen nachgebaut.

Bau und Eigenheiten der Anlage

Die Gleise bestehen aus kurzen, zusammensteckbaren Elementen, die elastisch auf dem Unterbau befestigt werden müssen, ▶

Lesen Sie weiter auf Seite 92



Der trutzige Steinbau in Cavaglia dient im Modell als Stromverteiler für die 12-V-Beleuchtung.



Vor dem Depot ist eine oftmals bunte Zusammenstellung bereitgestellter Triebfahrzeuge anzutreffen.



Im Depot Poschiavo warten allerlei Fahrzeuge auf ihren nächsten Einsatz.



Das Depot von Poschiavo ist schmaler und kürzer ausgefallen.

Über den Bau der Lego-Gartenbahnanlage



Tunnelportale werden üblicherweise direkt vor Ort erbaut und ins Felsengelände eingefügt. Die Bauequipe benützt dazu ein Lehrgerüst.



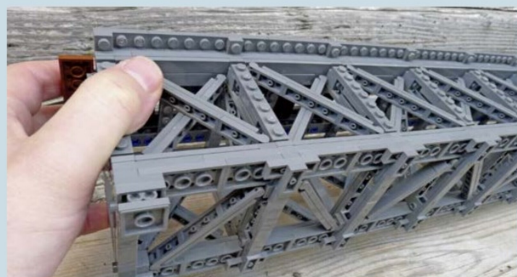
Verschiedene Legosteine mit seitlichen Noppen, hauptsächlich in der Farbe der Mauerfugen, dienen als Basis von Natursteinmauerwerk. Darüber werden zahlreiche kleine Plättchen und Kacheln in der gewünschten Farbschattierung angebracht und geben so ein realistisches Gesamtbild ab.



Der Val-Plia-Viadukt steht im Winter 2018/19 fertig erstellt in der Werkstatt.



Der Val-Pila-Steinviadukt bei der ersten Stellprobe im März 2019. Vom Tal ist noch wenig erkennbar, solange die Berghänge noch nicht aufgeschüttet sind.



Die Bauten auf der Anlage lösen eine grosse Materialschlacht aus, denn bereits die Fachwerkbrücke besteht aus rund 1100 Einzelteilen. Das für die Brückenbelastungsprobe darauf befindliche rhätische Krokodil ist derzeit ein bisschen zu kleinwüchsig und noch unmotorisiert. Einfach zerlegen und umbauen ...



Als Fundament habe ich kleine Betonelemente wie Rasenkantensteine oder Gehwegplatten benutzt. Es erwies sich als notwendig, diese Steine nicht nur auf ein Splittbett zu verlegen, sondern mit Armierung darauf festzumauern.



Das immense Aufnahmegebäude von Poschiavo wird das bislang grösste Gebäude für die Gartenbahnanlage. Hier steht es im Keller und wird mit Beleuchtungen ausgerüstet. Es wird im Sommer 2019 fertiggestellt sein.



Das Vorbild zum Kraftwerkgebäude findet sich am Pallüsee zwischen Alp Grüm und Cavaglia.



Das nagelneue Aufnahmegebäude Cavaglia wurde soeben an seinem definitiven Platz montiert.



damit die temperaturbedingten Längenschwankungen absorbiert werden. Dazu eignet sich silikonbasierter Baukleber (Fix-All o. Ä.). Wenn nötig, lassen sich Schienen für Reparatur- und Umbauarbeiten praktisch unbeschadet lösen. Stellenweise dient die Trasse auch als mein Servicepfad. Nach dem Einschottern ist das Gleis ausreichend trittfest. Ich verwende Kalksteinschotter für die Spur 0, den ich mit verdünntem Dispersionsbinder nass in nass verklebe. Wenn Reparaturen oder Anpassungen an den Gleisen erforderlich sind, so kann der ABS-Kunststoff mit Lösungsmitteln wie Aceton o. Ä. solide verschweisst werden. ABS enthält keinen Weichmacher und ist daher auch sehr masshaltig. Dennoch altern die Legosteine unter den Witterungseinflüssen und werden irgendwann lockerer und zerbrechlich. Gewisse Farben sind weniger dauerhaft als andere, aber in den meisten Fällen ist ein gewisser Grad an Alterung vorteilhaft, da er für ein realistischeres Aussehen sorgt. Fahrzeuge und Gebäude aus Abertausenden von Legosteinen allerdings kosten richtig Geld (und Bauzeit). Daher baue ich kaum mehr als ein einzelnes Gebäude und nur einzelne Fahrzeuge pro Jahr – Stein für Stein quasi. Damit sich die Bauten durch Frost-, Temperatur- und Katzeinflüsse nicht ständig zerlegen, sind gewisse Partien solide verleimt. Die Bauten versehe ich zudem mit einem farblosen UV-Schutz-Lack, um das Material länger erhalten zu können. Die Gebäude sind fest auf tieferliegenden Betonfundamenten montiert, sodass die Alpengartenbepflanzung nahtlos daran anschliesst. Das Rollmaterial freilich bleibt nur bei Fahrbetrieb draussen und schläft sonst im Hause. Die Energie stammt aus Solarstrom vom eigenen Mikrokraftwerk «Furrer-Power» mit 12-Volt-Pufferbatterie und 230-Volt-Wechselrichter. Zur Speisung von Stausee und Cavagliascobach dient eine kleine Wasserlaufpumpe. Nach und nach werden auch die Gebäude per Solarstrom beleuchtet, und für Poschiavo sind stellenweise elektrische Weichenantriebe vorgesehen, da nicht alle Weichen gut von Hand erreichbar sind.

Noch einige Worte zur Linienführung. Am unteren Ende der Punkt-zu-Punkt-Anlage liegt Poschiavo als Endstation. Hier

Die Ausweiche Cavaglia aus der Vogelperspektive mit einem Entlastungszug aus alten Zweiaxessern.



Eine meiner Lieblingsalpenpflanzen – das Alpen-Leinkraut (*Linaria alpina*).



Es dauert Jahre, bis die winzigen Teppichpflanzen den Boden voll bedecken.



Ein Dienstzug auf Bergfahrt, gezogen vom Diensttriebwagen Xe 4/4 9920, befindet sich soeben in der offenen Kreiskehre oberhalb von Poschiavo.

befinden sich die Depotwerkstätte sowie ausgedehnte Güter- und Abstellgleise. Ausgangs von Poschiavo beginnt sogleich der erste Tunnel, der mit fast durchgehender Steigung von 30 bis 70 Promille über einen lang gezogenen Geländeeinschnitt zur offenen Kreiskehre hochführt, wo der tiefer liegende Streckenabschnitt mittels einer Stahlbrücke überquert wird. Diese war

schon gebaut, bevor ich das Thema Bernina wählte – heute hätte ich wohl eher den Kreisviadukt von Brusio gewählt... Entlang meines Heididörfli fahren wir zur Cavagliascoschlucht, die wir in einer Schleife mit zwei Steinbrücken und zwei Tunnels durchqueren. Wir erreichen die Ausweiche Cavaglia mit ihrem Aufnahmegebäude im Berner Baustil, das doch eher zu meinem

Wohnort passen würde als zur Alpensüdseite... Oberhalb von Cavaglia wird derzeit im Val Pila an der Strecke weitergebaut, bis dereinst nach weiteren Schleifen und Kehrtunnels Alp Grüm als obere Endstation erreicht sein wird. Dazu sind aber noch massive Geländeaufschüttungen erforderlich. Im neuen Anlagenteil entsteht dann auch ein grösseres Biotop, der Palüsee.



Der ABe 4/4 36 verlässt den unteren Tunnel mit einem Post- und Güter-Zug.



Sonderzug mit dem «Eselchen» Ge 2/2 162 am Rande der Cavagliascoschlucht.



Zwei Selbstentladewagen vom Typ Fad vor dem Kraftwerkgebäude.



Der Postwagen Z 12 ist auf der unteren Cavagliascobrücke unterwegs.

Das Rollmaterial

Ich legte meinen Baumasstab auf 1:42,2 fest, weil die Legofensterelemente dann der Fensterbreite von 1,20 m der klassischen Einheitswagen entsprachen. Trotz dem meterspurigen Vorbild behielt ich die Legospurweite von 37,5 mm bei, damit die Anlage auch weiterhin mit anderem Legorollmaterial befahrbar bleibt. Folglich fährt meine RhB auf einer «Breitspur», was besonders bei den Drehgestellfahrzeugen recht grosszügige Kurvenradien und allerlei konstruktive Tricks und Kniffe abverlangte. Bereits ein Bernina-Einheitswagen besteht aus rund 1000 Einzelteilen. Die Legofernbedienungen mittels Infrarot oder Bluetooth sind leider nicht für draussen geeignet – Reichweite und Leistung genügen nicht ansatzweise. Funkfernsteuerung und LiPo-Akkus aus dem RC-Modellbaubereich erwiesen sich jedoch als ideal. Eine Triebwagen-Doppeltraktion schleppt problemlos einen 7-Wagen-Expresszug über die bis zu 70 Promille steilen Rampen hoch. Die Zugkräfte erreichen dabei fast 2 kg, was die magnetischen Kupplungen keinesfalls aushalten. Steckt man jedoch einen scheibenförmigen Neodymmagneten (1,5 bis 2,5 mm dick, 1 cm Durchmesser) als «Sandwich» in diese Kupplungen, erreicht man solche Zugkräfte problemlos. Seit Ablauf der Patentrechte auf dem Legostein nimmt das Angebot an Gleismaterial, Steuerungen, Modellen und Spezialbauteilen von Drittanbietern laufend zu. Nachdem ich meine schlankeren Weichen und DKW zunächst alle noch selbst gebaut habe, steht unterdessen auch handelsübliches Weichenmaterial aus dem 3-D-Drucker im Einsatz. Das Rollmaterial ist vornehmlich im Erscheinungsbild der 1980er-Jahre gehalten, mit allerlei hübschen älteren oder



Der ABe 4/4 36 mit einem Personenzug auf Bergfahrt kurz vor der Cavagliascoschlucht.



Ein Verstärkungszug mit dem Diensttriebwagen Xe 4/4 9920 und alten Zweiachsern beim Heididörfli.

Anlage

neueren Ausnahmen, und oftmals dienen Bemo-Modelle als Nummern- oder Versionsvorlagen. Da nicht auf den Millimeter genau gebaut werden kann (Proportionen sind hier entscheidender für den Gesamteindruck), reicht beim Nachbau eine Tischunterlage aus den aktuellen Plankopien im Zielmassstab. Die meisten Beschriftungen habe ich mittels eines Brother-p-Touch-Etikettiergeräts fabriziert, basierend auf nachgezeichneten Fotovorlagen.

Wanderer und Touristen, die auf dem direkt an Garten und Anlage vorbeiführenden Fussweg unterwegs sind, stellen oftmals erst nach einigem Beobachten fest, dass Anlage und Rollmaterial aus Legosteinen bestehen.

Die Anlage kann nach Vereinbarung gegen einen Unkostenbeitrag besichtigt werden. Anfragen bitte an info@modellkunst.ch. Der Garten ist nicht öffentlich zugänglich, aber von Fussweg und Strasse aus gut einsehbar. Fahrbetrieb gibt es an einzelnen Samstagen oder Sonntagen bei schönem Wetter, ca. zwischen Ostern und Ende Oktober – eine Gartenbahn ist und bleibt etwa 95% Gartenarbeit und 5% Bahnbetrieb... 🚫



Der bisher bebaute Teil der Lego-Gartenbahnanlage aus der Vogelperspektive.

Ein Lebensmittelzug mit dem ABe 4/4 36 überquert die obere Cavagliascobrücke.



Erfolgreich werben mit



Gerne berate ich Sie persönlich und unterstütze Sie bei Ihrer Mediaplanung

Mario Dubach, Anzeigenleiter

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

Nächste Anzeigenschlüsse: LOKI 6 | 2019: 3. Mai 2019 – LOKI 7-8 | 2019: 31. Mai 2019



Bahnorama
GmbH
Modelleisenbahnen

Öffnungszeiten:

Mo, Di, Do 14.00-18.30

Fr. 14.00-21.00

Sa. 10.00-16.00

Bernstrasse 101
3018 Bern

Internet/Shop:
www.bahnorama.ch

Tel/Fax:
031 992 85 88

Mail:
info@bahnorama.ch



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



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

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

Modell eines
RhB-Bahnhofs in
Holzbauweise mit
langem Dachüber-
stand. Alle Holzteile
sind fertig koloriert.
Passgenauer Echtholz-Bausatz, Ausführung in typischer Busch Qualität.
Bestellnummer 1644



**RhB Bahnhof Trin:
ab September bei Ihrem Fachhändler**





Report | Vorbild & Modell

Normalspurige Salonwagen

Vor 1900 gehörte es fast zum guten Ton, dass eine Bahngesellschaft Salonwagen in ihrem Bestand hielt. Es entstand dabei eine grosse Vielfalt an zwei- und dreiaxigen Spezialwagen mit gehobenem Komfort. Der LOKI-Autor Heinz Rihs ist für uns auf Spurensuche gegangen.

Foto: Heinz Rihs

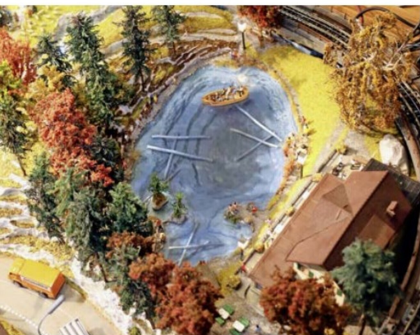


Report | Gesichter

Ein Modellbahnparadies

Max Stahel aus dem zürcherischen Erlenbach ist ein grosser Fan der Spur 0 und der Marke BUCO. Der ehemalige Eisenbahner ist besser bekannt als Railmax. Der 72-Jährige frönt seiner Leidenschaft in einem Kellerraum des Bahnhofs Herrliberg-Feldmeilen, wo die LOKI ihn besucht hat.

Foto: Andreas Tschopp



Report | Szene

Modellbahntheater in Stäfa

Christian und Ursula Frey haben ihr Haus ganz der Modelleisenbahn gewidmet. Mitte Juni lädt das Ehepaar zu zwei Tagen der offenen Türen mit Vorführungen in ihrem Modelltheater ein. Zu sehen sein wird Kunterbuntes in diversen Spurweiten. Zum Beispiel eine H0-Anlage in einem Bettgestell.

Foto: Andreas Tschopp

Ab 24. Mai 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. 5 | 2019 (Mai 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
Wolflisstrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern,
Tel. +41 (0)31 300 63 89, inserate@staempfli.com

Verlag

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

Vertrieb Einzelhandel Deutschland, Österreich und Niederlande

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

Repräsentant für Italien

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

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

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigungen (auch auszugsweise) nur bei schriftlicher Zustimmung gestattet. Für unverlangte Einsendungen (Texte, Bilder, Bücher) haftet die Redaktion nicht. Für zugesandtes und veröffentlichtes Material gehen sämtliche Rechte an den Verlag über, ausser bei anderweitiger vorheriger schriftlicher Abmachung, Kürzungen und Terminänderungen vorbehalten.

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

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



Die Sicherungsanlagen der Schweiz

LOKI-Spezial Nr. 45

Erleben Sie die spannende und abwechslungsreiche Geschichte der Schweizer Sicherungsanlagen vom Stafetten-Stab bis hin zum heutigen European Train Control System (ETCS).

Auszüge aus dem Inhalt:

- Rufzeichen und Handsignale regeln den Zugverkehr
- Hebel und Kurbeln sichern den Zugverkehr
- Das Baukastensystem «Domino» erobert die Schweiz
- Von der ferngesteuerten Station zum vollautomatischen Zugverkehr
- Signale – Verbindungsglieder zwischen Stellwerk und Lokomotive

29.90
CHF/EUR zzgl.
Versandkosten

132
Seiten und
reich bebildert

www.loki.ch
einfach und bequem
online vorbestellen

Offizielle Sondermünze 2019

100 Jahre Krokodil-Lokomotive

Erhältlich ab 9. Mai 2019 unter www.swissmintshop.ch oder per Telefon 058 4 800 800



- ✓ Ein Muss für jeden Eisenbahnfan
- ✓ Zum Sammeln, Schenken und Freude bereiten
- ✓ Legierung Gold 0,900
- ✓ Limitierte Auflage
- ✓ Gesetzliches Zahlungsmittel



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swissmint