



Report

«Die Unvollendete» in Oberengstringen



Report

Max Stahel, ein Tinplater
aus Leidenschaft



Rollmaterial

Der neue BLS-Stahlwagen
von BUCO in Spur 0



Anlage

Aus Schaumstoffplatten
Kunstwerke erschaffen



Inputs, Ideen, Diskussionen


Vielleicht können Sie sich noch erinnern. In der LOKI 7-8|2018 hatte ich ein Editorial mit dem Titel «Schon wieder RhB? Ja, schon wieder.» verfasst. Daraufhin erhielten wir mehrere Leserbriefe. Eine dieser Zuschriften hatte uns dazu bewegt, einen Aufruf an die Leserschaft zu richten mit der Bitte, Anlagen, wo «nicht jeder Grashalm, nicht jeder Mast oder sonst etwas genau wie im Vorbild verbaut sein» muss, zwecks Reportage bei uns zu melden. Den ersten Artikel aus der Serie der sogenannten Schon-wieder-RhB-Artikel können Sie ab Seite 84 lesen. Ob bei der Anlage von Bruno Pfiffner nicht doch auch jeder Grashalm und Mast oder sonst etwas genau wie im Vorbild verbaut ist, darüber sollen Sie sich, wertere Leserinnen und Leser, selbst ein Bild machen.

Wir freuen uns sehr über Leserbriefe. Sie geben uns Inputs und Ideen für die Gestaltung der LOKI. Und Zuschriften halten die Modellbahnszene lebendig, weil sie zur Diskussion anregen. Zum Beispiel rund um die Frage, wie nah die Ausgestaltung einer Anlage an der Realität sein soll. Letzten Herbst haben wir die Rubrik «Leserseite» etabliert. In der aktuellen Ausgabe konnten wir gleich zwei Seiten entsprechend füllen (siehe ab Seite 48). Dass dies möglich war, liegt daran, dass wir in letzter Zeit mehr Zuschriften erhalten haben als auch schon. Sehr gerne würden wir in jeder LOKI mindestens eine Leserseite bringen. Schreiben Sie uns!

Diesem Aufruf möchte ich einen zweiten anhängen. Am 2. Dezember 2019 findet erneut der Internationale Tag der Modelleisenbahn statt. Wir würden uns freuen, wenn möglichst viele Schweizer Klubs etwas auf die Beine stellen würden. Einen Tag der offenen Tür? Ein Workshop? Vorträge? Lassen Sie Ihrer Kreativität freien Lauf. Und berichten Sie uns von Ihrem Tag der Modelleisenbahn. Mehr Informationen dazu finden Sie auf Seite 40.

Herzlichst, Ihr
Zoltan Tamassy



Besuchen Sie uns auch unter:     



FS CAIMANO E 656

Ganzmetall-Messing-Handarbeitsmodell

SPUR 1

€ 3190

- Achsen gefedert, 4 Achsen angetrieben
- Federpuffer, Originalschraubenkupplung (Klauenkupplung liegt bei)
- Sandfallrohre in Radebene
- Führerstandbeleuchtung, Führerstandtüren zum Öffnen

- Vorbildgerechte Beleuchtung, warm-weiße LED, rote Rückleuchten
- Servogesteuerter Pantographenantrieb
- Digital- und Sound Decoder neuester Generation
- 2 Lokführerfiguren im Führerstand

Ein Kleinserienmodell im High End Segment aus dem Hause Kiss

Kiss Modellbahnen GmbH & Co. KG

Wernher-von-Braun Straße 1
D-68519 Viernheim

Tel. 06204 / 919 19-0

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

Kiss
Modellbahnen

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

BahnOrama
GmbH
Modelleisenbahnen

Öffnungszeiten:

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

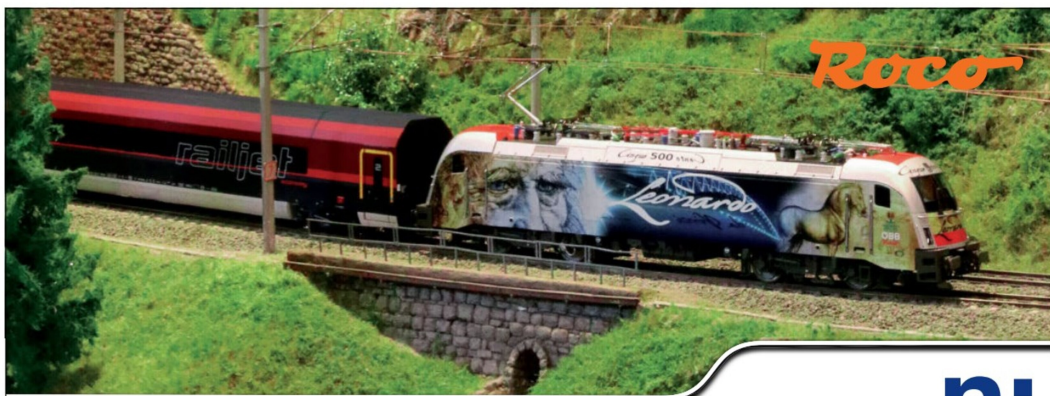


Bernstrasse 101
3018 Bern

Internet/Shop:
www.bahnorama.ch

Tel/Fax:
031 992 85 88

Mail:
info@bahnorama.ch



500 Jahre Faszination eines Universalgenies

n:

Die Kunstlokomotive 1216 019 wurde am 09. Mai am Salzburger Hauptbahnhof feierlich der Öffentlichkeit präsentiert. Gemeinsam mit den Österreichischen Bundesbahnen hat Roco dem Universalgenie Leonardo da Vinci damit ein Denkmal gesetzt. Die Reihe 1216 bzw. der Taurus 3 ist die schnellste Lokomotive der Welt und stellte 2006 hier mit 357 km/h einen neuen Weltrekord auf. Das spektakuläre Design der „Da Vinci Lok“ wurde von der Künstlerin Gudrun Gelbinger erstellt. Eines der Highlights ist mit Sicherheit die Hommage an Da Vincis Kunstwerk „Mona Lisa“, welche auf der Lokomotive mit vom Fahrtwind wehendem Haar zu sehen ist.

Elektrolokomotive 1216 019



Art. Nr.: 73494	=	4/1
Art. Nr.: 73495	=	4/1
Art. Nr.: 79495	~	3/1

► Weltweit einmalige Auflage

www.ROCO.CC

Weitere Informationen auch bei unseren Vertriebspartnern.



Foto: Andreas Tschopp

Ein Haus aus dem 17. Jahrhundert in Stäfa steht ganz im Zeichen der Modelleisenbahn. Zu sehen sind Anlagen in diversen Spurweiten, eine befindet sich sogar in einem Bettgestell. Erbauer dieser Modellbahnwelt ist das Ehepaar Christian und Ursula Frey. Im Juni lädt es zu zwei Tagen der offenen Tür mit Vorführungen in seinem Modelltheater. **Seite 28**



Foto: Christian Gohl

Vor 1900 gehörte es für Bahngesellschaften fast zum guten Ton, einen Salonwagen im Rollmaterialpark zu halten. LOKI-Autor Heinz Rihs wirft im ersten Teil seiner Artikelserie einen Blick auf die Geschichte der Salonwagen der Normalspurbahnen. Sie weisen allesamt sehr spannende Lebensläufe auf. Zudem stellt Rihs entsprechende Modelle vor. **Seite 60**



Foto: Bruno Pfiffner

Von jeher wollte Bruno Pfiffner eine Anlage, auf der er lange Züge fahren lassen kann. Auf seiner seit 2003 bestehenden Anlage hat er sich diesen Wunsch endlich erfüllt. In einer weitläufigen Modelleisenbahnlandschaft treffen sich H0 und H0m. Pfiffner ist auch heute noch Chef seiner eigenen Anlage, denn er hält dem analogen Betrieb die Treue. **Seite 84**

Rollmaterial | Porträt 14

Der neue BLS-Personenwagen von BUCO Spur 0 GmbH.

Report | Szene 18

Ein Verein der besonderen Art: 35 Jahre eisenbahn-amateure oberengstringen.

Report | Szene 28

Christian und Ursula Frey und ihr Modellbahntheater in Stäfa.

Report | Gesichter 34

Railmax und sein Modellbahnparadies unter dem Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen.

Report | Vorbild & Modell 60

2- und 3-achsige Salonwagen der Schweizer Bahngesellschaften (Teil 1).

Anlage | Bau 74

Modellbaumeister Emmanuel Nouaillier über den Einsatz von Schaumstoffplatten.

Anlage | Porträt 84

Bruno Pfiffner lässt auf seiner analogen H0-Anlage lange Züge fahren.

Markt	Szene
6 Spiegel	40 News
46 Börse	44 Veranstaltungen
47 Medientipps	48 Leserseite
	50 Bahn aktuell
	98 Vorschau/Impressum

gedruckt in der
schweiz

Titelbild



Foto: Martin Sieber

Vor 35 Jahren wurde der Verein eisenbahn-amateure oberengstringen (eao) gegründet. Seit haben die Klubmitglieder ihre Anlage zu einem kleinen

Prunkstück ausgebaut. Und auch der Verein selbst ist stark gewachsen: Er zählt heute rund 80 Mitglieder. Die Vereinsziele des eao sind ein wenig anders abgesteckt als bei anderen Klubs. **Seite 18**

Marktspiegel

H0m | MS Accessori Ferroviari

Welscher Triebwagen aus Italien



Interessenten wenden sich bitte direkt an:

MS Accessori Ferroviari
Case Nuove di Ceciliano, 43
I-52100 Arezzo
info@msaccessoriferroviari.it
www.msaccessoriferroviari.it

Der italienische Kleinserienanbieter hat sich eines Schweizer Themas angenommen. Auf der Schweizer Schmalspurbahn Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA (NStCM), welche bis 1958 vom schweizerischen Nyon ins französische Morez führte, wurden ab 1916 BCFe-4/4-Triebwagen (zuletzt ABDe 4/4) in Betrieb genommen. Darunter befand sich auch der ABDe 4/4 5 der BBC und der SWS. Er wurde als BCe 2/4 5 in Betrieb gesetzt, erhielt 1955 ein Gepäckabteil und wurde 1986 an die französische Touristenbahn St. George de Commiers-la Mure verkauft.

Der ABDe 4/4 5 der NStCM wird nun von MS Accessori Ferroviari in Spur H0m angeboten. Das Neusilbermodell ist mit Details aus Messing und Bronze ausgestattet. Federpuffer und eine originalgetreue Kupplung verfeinern die Front. Angetrieben wird das Modell von einem Faulhaber-Motor, und auf Anfrage kann man den Triebwagen auch mit Beleuchtung haben.



HO | alpnacher-modellbahnen

Die Akademikerlok (nicht nur) für den VAE

Die Re 446 018 der Südostbahn (SOB) wirbt auf der Linie des Voralpen-Expresses (VAE) seit September 2015 für die höhere Fachschule für Wirtschaft. Mit ihrem auffälligen hell leuchtenden Anstrich ist sie hauptsächlich zwischen St. Gallen und Luzern als Werbeträgerin auf den Schienen unterwegs. Die Lok wurde bei den SBB als Prototyp Re 4/4^{IV} für die Bahn 2000 vorgestellt. Aus diversen entwicklungstechnischen Gründen galt sie bereits als «veraltet» und kam so leider nie über den Prototypstatus hinaus. Ein Exot bleibt ein Exot! Dafür wurde aber die Entwicklung der Re 460 vorangetrieben, diese galt dann als neue Bahn-2000-Lok. 1993 verkauften die SBB die vier Einzelgänger in einem Tauschgeschäft an die SOB.

Das HO-Modell von alpnacher-modellbahnen entstand aus einem aktuell produzierten Basismodell von Roco. Sie stellt den Betriebszustand von 2015 der SOB dar. Lackierung und Beschriftung entsprechen exakt dem Vorbild. Viele Details wurden in aufwendiger Handarbeit angepasst. Markant sind die vier Dachantennen. Puffer,



Rückspiegel, Dachantennen, UIC-Stecker und Griffstangen sind aus Messing. Vorbildgerechte Hauptschalter und Pantografen sowie Frontscheiben mit geätzten Rahmen wurden verwendet. Und nicht zuletzt geätzte Scheibenwischer. Das Modell wurde in einer Kleinserie von 25 Exemplaren hergestellt und ist in 2-Leiter-Gleich- und 3-Leiter-Wechselstrom erhältlich. Die «Akademie» ist ein edles Modell für den Sammler und Liebhaber von Modelleisenbahnen

und eine passende Ergänzung zu den noch immer erhältlichen Modellen der SOB Re 446 015 und 446 016.

Interessenten wenden sich direkt
alpnacher-modellbahnen
Kurt Doebele
 Im Dörfli 3, 6056 Kägiswil
 Tel. 079 643 30 38
info@alpnacher-modellbahnen.ch
www.alpnacher-modellbahnen.ch

HO | Fallert

Schweizer Bahnhöfe aus Gütenbach

Das bereits in einer Variante erschienene Bahnhofsgebäude von Beinwil hat Fallert nun in einer neuen Bauform aufgelegt. Der Bahnhof Beinwil liegt an der Seetallinie zwischen Emmen und dem aargauischen Lenzburg. Der typische Bahnhof besticht durch seinen Riegelbau und ein Vordach mit Holzsäulen. Die Formneuheit (Art.-Nr. 110139) aus Echtholz und Grafikkarton

überzeugt durch ihren hohen Detaillierungsgrad. Dieser Bausatz enthält insgesamt 416 Einzelteile in elf Farben und ist in der Epoche II angesiedelt.

Idylle pur im denkmalgeschützten Stationsgebiet von Stugli-Stuls! Fallert hat ein Set (Art.-Nr. 110127) aus filigranen Laser-cut-Bausätzen ausgeliefert, bestehend aus dem RhB-Bahnhof mit Bahnwärterhaus von

Stugli-Stuls, der im Jahr 1903 an der Albula-Bahnstrecke in Betrieb genommen wurde. Zum bahnhistorischen Ensemble von Holzbauten zählen auch ein Toilettenhaus und ein Badehaus für die Reisenden sowie ein schlichter Kleinviehstall mit ungleichseitigem Satteldach. Dieser Bausatz enthält 272 Einzelteile in neun Farben und passt in die Epoche I.
Erhältlich im Fachhandel.



Stecksockellampen neu auch in Spur N

Für die N-Bahner hat Brawa die neuen Stecksockellampen in verschiedenen Ausführungen ausgeliefert. Es handelt sich hierbei um komplett überarbeitete Ausstattungsteile. Mit der LED-Technologie ist die Lebensdauer nahezu unbegrenzt. Die Lampen sind unempfindlich gegen Erschütterungen. Durch das Einstecken in den montierten Stecksockel ist die Installation sehr einfach, und es sind keine aufwendigen Kabelverbindungen zwischen Leuchte und Sockel notwendig. Beide Teile sind unter Spannung trennbar. Folgende Lampenvarianten sind neu erhältlich:

- Art.-Nr. 83000:Peitschenleuchte (zuvor Art.-Nr. 4000)
- Art.-Nr. 83002:Bahnsteigleuchte, 2-fach (zuvor Art.-Nr. 4002)

- Art.-Nr. 83003:Bahnsteigleuchte (zuvor Art.-Nr. 4003)
- Art.-Nr. 83004:Aufsatzleuchte, kantig (zuvor Art.-Nr. 4004)
- Art.-Nr. 83012:Flutlicht, 2-fach (zuvor Art.-Nr. 4012)
- Art.-Nr. 83013:Scheinwerfer, (zuvor Art.-Nr. 4013)
- Art.-Nr. 83020:Strassenleuchte (zuvor Art.-Nr. 4020)
- Art.-Nr. 83021:Gaslaterne (zuvor Art.-Nr. 4021)
- Art.-Nr. 83022:Parklaterne (zuvor Art.-Nr. 4022)
- Art.-Nr. 83023:Strassenleuchte (zuvor Art.-Nr. 4023)

Erhältlich im Fachhandel.



Die neuen Einheitswagen rollen an!

Lange haben die Modellbahner auf die im Herbst 2017 (siehe LOKI 12|2017) angekündigten SBB-Personenwagen des Typs Einheitswagen I (EW I) warten müssen. Das Warten hat nun ein Ende, und PIKO liefert zurzeit drei der angekündigten Wagensets aus. Unter Artikelnummer 96782 ist ein Zweierset mit zwei Zweitklasswagen in grünem Anstrich und mit neuem Logo greifbar. Dieses Set sollte ursprünglich einen Erstklasswagen und einen Zweitklasswagen mit Übersetzfenster (grün, neues Logo) beinhalten, was aber im Laufe der Produktion geändert wurde.

Exklusiv in der Schweiz erhältlich sind zwei Wagensets mit EW I im NPZ-Design und Aussenschwingtüren. Das erste Zweierset (Art.-Nr. 96780) beinhaltet sowohl

einen Zweitklass- als auch einen Gemischt-klasswagen (AB, ehemals B EW I), das

zweite Wagenset (Art.-Nr. 96781) je einen Erst- und einen Zweitklasswagen.

Erhältlich im Fachhandel.



H0m | PR-Modellbau

Zuwachs bei der Bündner Logistik

Das Unternehmen Montalta in Ilanz betreibt nebst einem Kies- und Betonwerk auch ein Transportunternehmen. Ein Zweig davon ist die Recyclingsparte: Seit ungefähr einem Jahr wird ein Teil des Recyclingma-

terials in den auffällig gelben Mulden aus dem ganzen Kanton mit der Rhätischen Bahn (RhB) vorwiegend nach Untervaz transportiert. PR-Modellbau bietet nun folgende Modelle an:

- Art.-Nr. 614 7765:
RhB SI 7765 mit zwei Mulden
«M+M - Recycling»
- Art.-Nr. 614 0005MM:
Mulde «M+M - Recycling»
- Art.-Nr. 614 0006MM:
2 Mulden «M+M - Recycling»

Die Modelle sind aus Kunststoff gefertigt, vorbildgetreu lackiert und beschriftet.

Interessenten wenden sich direkt an:

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


H0 | Roco

Weitere IC2000-Wagen und ein Hupac-Set



Sie sind zweifellos beliebt, die IC2000-Doppelstockwagen der SBB für die Nachbildung des Schweizer Intercity-Verkehrs in Spur H0. So hat Roco erneut neue Nummernvarianten der begehrten Intercity-Wagen ausgeliefert. Es handelt sich um den reinen Erstklasswagen A (Art.-Nr. 74500) und den Endwagen AD, den Erstklasswagen mit Gepäckabteil (Art.-Nr. 74501).

Anlässlich des 50-Jahr-Jubiläums der Hupac hat Roco ein Sonderset, bestehend aus zwei Einheitstaschenwagen der Bauart Sdkmms der Hupac, aufgelegt. Die beiden Güterwagen im Set (Art.-Nr. 76198) sind beladen mit je einem Auflieger bzw. zwei Wechselbehältern der Hupac mit einer detaillierten Jubiläumsbedruckung. Das Güterwagenset ist eine ideale Ergänzung zum blauen Hupac-Vectron BR 193 (Art.-Nr. 73116, 73117, 79117) von Roco.

Erhältlich im Fachhandel.



Neue Längen bei den Abdeckhauben

Die Lieblingsmodelle gehören einfach unter die Haube oder müssen sonst ins rechte Licht gerückt werden, sei dies bei der Laden-

präsentation oder zu Hause in der Wohnwand, in der Vitrine, im Hobbyraum oder wo auch immer. Die für Präsentiertreppen

und Abdeckhauben aus Acrylglas bekannte Handelsagentur Jean-Pierre Gehbauer wartet mit neuen Hauben auf. Neu erhältlich sind nun Abdeckhauben mit Boden für die Spur H0m. Zusätzlich wurde das Sortiment mit der Abdeckhaube für die Spur H0 mit der Länge von 25 cm erweitert.

Für die Spuren H0 und H0m sind nun folgende Längen erhältlich: 25, 34, 42, 50, 60, 70, 80, 90 und 100 cm.

Interessenten wenden sich direkt an:
Handelsagentur Jean-Pierre Gehbauer
Alpenweg 18 A, 2544 Bettlach SO
Tel. 032 645 36 44, Fax 032 645 17 88
jean-pierre@jp-gehbauer
www.jp-gehbauer.ch



Zubehör | Roco

Erweiterung für die Z21®

Roco hat den Z21®-Detector (Art.-Nr. 10808) ausgeliefert. Er eignet sich als Gleisbelegmelder für acht Abschnitte. Die Belegung erfolgt mittels Stromüberwachung von Gleisabschnitten und weist einen RailCom®-Melder zur Lokidentifikation auf. Er hat

einen Anschluss über CAN-Bus und R-Bus. Die Konfiguration und das Update erfolgen einfach per App oder PC via Z21®. Beigelegt ist auch ein Anschlusskabel für R-/CAN-Bus. Weitere Infos über die Z21® findet man unter www.z21.eu. **Erhältlich im Fachhandel.**



H0 | HAG Modellbahnen GmbH

Moderne Knie-Lok aus der Innerschweiz

Am 29. November 2018 wurden in Rapperswil anlässlich des 2019 stattfindenden Jubiläums «100 Jahre Circus Knie» eine Re 420 und eine Re 460 in einem Sonderanstrich präsentiert. HAG Modellbahnen GmbH hat bereits im Dezember

2018 angekündigt, beide Lokomotivvarianten zu produzieren. Nun befindet sich die Re 460 058 in der Auslieferung und ist in folgenden Versionen erhältlich:

- Art.-Nr. 28412-21: Re 460 «Knie», DC analog/digital

- Art.-Nr. 28412-22: Re 460 «Knie», DC digital mit Sound
- Art.-Nr. 28412-31: Re 460 «Knie», AC analog/digital
- Art.-Nr. 28412-32: Re 460 «Knie», AC digital mit Sound

Erhältlich im Fachhandel.



N | Fleischmann

Ein ZVV-Pendler nach erfolgtem Refit

Fleischmann hat das vierteilige Set (Art.-Nr. 781902) mit einem Doppelstock-Pendelzug (DPZ) im Zustand nach erfolgtem Refit ausgeliefert. Es beinhaltet eine Lokomotive Re 450, einen AB-, einen B- und einen Steuer-Doppelstockwagen. Die Lok

weist einen Motor mit Schwungmasse und einen Antrieb auf drei Achsen mit zwei Haftreifen auf. Mit dabei ist die Steckschnittstelle nach NEM 651 zum Einbau eines Decoders. Die warmweiße Zweilicht-LED-Spitzenbeleuchtung (weiss-rot) wechselt

in der Fahrtrichtung. Der Steuerwagen hat einen eingebauten Funktionsdecoder für den Lichtwechsel (weiss-rot) im Analog- und im Digitalbetrieb. Sämtliche Wagen sind für eine Innenbeleuchtung (Art.-Nr. 944701) vorgesehen. **Erhältlich im Fachhandel.**



N | Kato

Winterthurer Vorzeigelok in Auslieferung

Seit geraumer Zeit von Kato angekündigt, sind sechs Varianten der Re 460 und der Re 465 nun in Auslieferung. Es handelt sich um Werbevarianten. Keine andere Schweizer Lok ist mit so vielen verschiedenen Werbungen und Lackierungen gefahren wie diese zwei. Angetrieben werden sie von einem 5-Pol-Motor, während die Stromaufnahme über alle Achsen erfolgt. Eingebaut ist eine 6-polige Decoderschnittstelle nach NEM651. Berücksichtigt sind alle Bauartunterschiede im Detail. Beispielsweise erhielten in den letzten Jahren alle SBB Re 460 neue Stromabnehmer. Diese Änderung wurde auch am Modell realisiert. Alle Modelle dieser Auflage sind auf 350 Stück limitiert. Ausgeliefert werden folgende Epoche-VI-Varianten:

- Art.-Nr. 137118: SBB Re 460
«Mondaine»
- Art.-Nr. 137120: SBB Re 460
«TGV Lyria»
- Art.-Nr. 137121: BLS/Railcare Re 465
«FlashFire»
- Art.-Nr. 137122: BLS/Railcare Re 465
«Pink Panther»
- Art.-Nr. 137123: SBB Re 460
«Coop – pro Montagne»
- Art.-Nr. 137124: BLS Re 465
«10 Jahre Lötschberg-Basistunnel»

Erhältlich im Fachhandel.



Die Nachtzüge werden bereichert

Ab 1964 wurden von der CIWL neue Schlafwagen des Typs MU mit zwölf Universalabteilen, also mit jeweils drei Betten pro Abteil, in Dienst gestellt. Diese Schlafwagen sind heute noch in vielen Teilen Europas anzutreffen, jedoch im Eigentum von verschiedenen anderen Bahngesellschaften. Als limitierte Auflage hat ACME ein dreiteiliges Wagenset (Art.-Nr. 55200) herausgebracht, welches drei CIWL-Schlafwagen des Typs MU der Hersteller Brissoneau, WMD und FIAT beinhaltet. Die drei Schlaf-

wagen sind in der ursprünglichen Epoche-IV-Lackierung gehalten.

EuroNight (EN) ist ein internationaler Nachtzug von hoher Qualität, der mit dem Fahrplanwechsel vom 23. Mai 1993 eingeführt wurde. Schlafwagen aus verschiedenen Epochen und von verschiedensten Eisenbahngesellschaften verkehrten so durch Europa. Dabei wurde auch der EN «Roma» 313/314 von Rom nach Basel mit Zusatzwagen nach Zürich und Genf gebildet. Er wurde am 10. Dezember 2006 in «Luna»

umgetauft. ACME hat zwei Wagensets des EN «Luna» auf den Markt gebracht. Für die Relation Rom-Basel besteht das Wagenset (Art.-Nr. 55127) aus einem SBB-Schlafwagen (Typ MU 1973), einem Liegewagen Bcm der SBB und zwei UIC-Z-Wagen der FS in ursprünglicher zweitöniger grauer Lackierung. Für den Flügelzug nach Genf bietet ACME das dreiteilige Set (Art.-Nr. 55225) mit einem SBB-Schlafwagen (Typ MU 1970) und zwei Liegewagen Bcm der SBB an.

Erhältlich im Fachhandel.



H0m/HO | FRIHO Modellbau Lenk

Verschiedene Güter- und Dienstwagen

Der Dienstwagenpark der Chemin de fer Montreux Oberland bernois (MOB) war von jeher vielfältig und enthielt oftmals umgebaute ausgediente Güterwagen. FRIHO Modellbau Lenk hat nun weitere Dienstwagen der MOB in Spur H0m ausgeliefert. Scurril wirkt der MOB Uacek 882^{mm} als Zementwagen (Art.-Nr. 316). Es handelt sich um eine Umbauversion aus dem Güterwagen Rkmo 802 mit den Drehgestellen des Wagens Nr. 824. Er wurde in einer Auflage von neun Exemplaren aufgelegt.

1901 und 1903 beschaffte sich die MOB die vierachsigen Güterwagen K4 101-104, welche von der SIG gebaut wurden. Der Wagen Nr. 101 wurde 1964 zum gedeckten Vierachswagen für den Transport einer Schotter-Stoppmaschine X 101. 1979 erfolgte seine Ummummerierung zum X 21. FRIHO Modellbau Lenk hat den Wagen nun in folgenden Versionen ausgeliefert:

- Art.-Nr. 371/1: MOB X 101, Ausführung ca. 1964-1985
- Art.-Nr. 371/2: MOB X 21, Ausführung ca. 1985-2000
- Art.-Nr. 372/3: MOB X 21 mit Sperrholz-Flügeltüren, Ausführung ca. 2000-2013

Mit dem BLS X 40 63 94 08 281-1 liefert FRIHO Modellbau Lenk einen Transportwagen aus, welcher mit Fahrdrabtbobinen beladen werden kann. Beim Wagenmodell (Art.-Nr. 4451) handelt es sich um ein Umbaumodell auf Basis von einem Liliput-Modell mit Fotoätz- und Messingfeingussteilen. Es gibt nur eine kleine Auflage.

Die Tiefladewagen des Typs Uaikk-w der SBB dienten zum Transport von grossen Kabelrollen und anderen sperrigen und schweren Gütern. Passend zu Epoche III hat FRIHO Modellbau Lenk nun insgesamt drei Versionen dieses seltenen Güterwagens aufgelegt:

- Art.-Nr. 3696: SBB Uaikk-w 31 85 991 7 104-4, ohne Geländer mit Bremshandrad, ohne Beladung
- Art.-Nr. 3696/1: SBB Uaikk-w 31 85 991 7 102-7, mit Geländer und Bremshandrad, Spezialdrehgestelle, ohne Beladung
- Art.-Nr. 3696/2: SBB Uaikk-w 31 85 991 7 102-7, mit Geländer und Bremshandrad, Spezialdrehgestelle, mit Beladung (Kabelrollen mit Ketten gebunden)

Interessenten wenden sich direkt an:

FRIHO Modellbau Lenk
 Rawylstrasse 10, 3775 Lenk
 Tel. 033 733 10 71
friholenk@bluewin.ch, www.friholenk.ch





Foto: Max Stahel

Porträt | BLS-Personenwagen von BUCO Spur 0 GmbH in Spur 0

Zurück auf den Schienen – ein Vierachseldtmer der BLS

Ein neuer Personenwagen aus dem Hause BUCO Spur 0 GmbH lässt die Diskussionen über die Vorbildtreue bei Modellumsetzungen erneut auffachen. Dieser neue BLS-Wagen gefällt, das ist keine Frage. René Stamm hat das Modell aus nächster Nähe begutachtet und auf Schweizer Schienen mögliche Vorbilder dafür gesucht.

Von René Stamm (Text und Fotos)

Wie sonst in der Regenbogenpresse üblich, ein Supertitel, der aber gewisse Einschränkungen in der Wahrheit beinhaltet. Die Rückkehr erfolgt nicht zur grossen Spur, sondern zur Spur 0, und zwar in die Welt der Tinplate-Freunde. Und hier zählt nicht Modelltreue mit Detailreichtum, sondern die Ausstrahlung der Fahrzeuge, der Gleise und der Signale und vor allem auch der Ton: Wenn Tinplate-Züge rollen, dann rattert und scheppert es. Mit solchen Zügen zu fahren, ist eine echte Leidenschaft, und wer einmal richtig einge-

stiegen ist, den lässt sie nicht mehr los. Die Fahrzeuge strömen eine Ruhe und Beständigkeit aus, laden ein zu einem gemütlichen Beisammensein und einem Glas Wein. Eine Hektik wegen neuer Modelle ist nicht zu befürchten. Aber auch diese Eisenbahnfreunde gehören zu uns, der grossen Modellbahnfamilie, und deshalb sollen sie auch bei Modellvorstellungen zum Zuge kommen.

Das Modell

Glücklicherweise gibt es immer noch eine kleine Zahl Hersteller, die Tinplate-Modelle

fabrizieren, so auch die BUCO Spur 0 GmbH in Bauma, die einzige Firma, die berechtigt ist, unter dieser Marke Eisenbahnmodelle herzustellen.

Vor einigen Monaten hat sie einen neuen Reisezugwagen der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) auf den Markt gebracht, der bestens zu den bereits vorhandenen Fahrzeugen passt. Hergestellt wurde er in traditioneller Weise mit den alten Werkzeugen. Durch Spezialisten fein bedrucktes Blech wird vorerst ausgestanzt, wo nötig mit einer Pressung strukturiert und dann in die

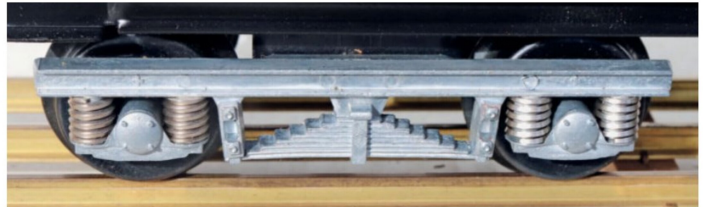
gewünschte Form gebogen. Alle diese Arbeiten müssen mit viel Sorgfalt ausgeführt werden, damit keine Kratzer entstehen.

Unser BLS-Wagen besteht aus drei Hauptteilen. Der Boden, das grüne aus verschiedenen Teilen zusammengebaute Gehäuse, das mit feinen Metalllaschen auf den Boden montiert wird, und ein aufschiebbares Dach ergeben den fertigen Wagenkasten. Montiert werden noch die Drehgestelle aus Aluminiumspritzguss mit den traditionellen Blechrädern, die Cellonfenstereinlagen, vier aus Metall gefertigte Puffer, vier Griffstangen bei den Türen und die beiden Kupplungen. Die echten BUCO-Kupplungen sind problemlos mit den Kupplungen von Märklin zu verbinden. Der 29 cm lange Wagen als B⁴ ist nun einsatzbereit. Er entspricht in der Form den seit Jahrzehnten hergestellten Vierachsern und passt perfekt zu den bisherigen SBB- oder den blauen CIWL-Fahrzeugen. Wer zudem eine braune BUCO-Lokomotive sein Eigen nennt, freut sich doppelt. Erstens über einen echten BLS-Zug mit richtiger Lokfarbe und schön beschrifteten Wagen wie eben in früheren Zeiten und zweitens über eine schöne Ansicht mit anerkennenden Blicken der Kollegen.



Foto: Max Stahl

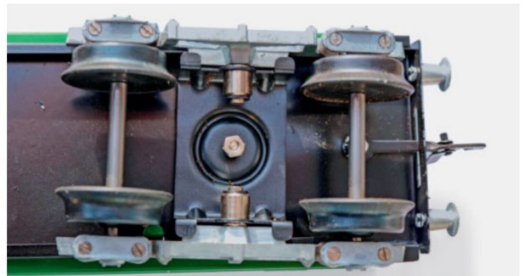
Die Typenaufnahme des Wagens zeigt die schlichte Schönheit des BLS-Fahrzeugs.



Die originalen Drehgestelle von BUCO: Sie sind einfach und sauber gefertigt.



Saubere Beschriftungen und Zuglaufschild wie in früheren Zeiten üblich.



Die aufwendige und fachmännische Mechanik sorgt für sichere Fahrten.



Die Basis für einen schönen BLS-Zug mit der Original-BUCO-Lok 314 in Braun.

Foto: Max Stahl

Die Auswahl

Selbstverständlich bietet BUCO ein vielseitiges Fahrzeugprogramm, wobei nicht alle Modelle, die immer in kleinen Serien aufgelegt werden, verfügbar sind. Die Produkte werden den Kunden übers Internet oder im örtlichen Ladengeschäft verkauft. Um dem grünen BLS-Wagen eine Exklusivität zu verleihen, werden die Wagen einzeln nummeriert und erhalten auch ein entsprechendes Zertifikat. Die Auswahl ist im Übrigen gross. Das Angebot auf der Website ist immer auf dem letzten Stand. Gut beraten ist man auch, bei Interesse für ein bestimmtes, nicht lieferbares Wunschmodell trotzdem nachzufragen, ob möglicherweise eine Herstellung geplant ist. Vielleicht fördert gerade Ihre Anfrage einen Entscheid für eine Neuauflage.

Das Vorbild

Die Geflogenheit der LOKI, zuerst das Vorbild, dann das Modell zu behandeln, konnten wir bei Tinplate getrost beiseitelassen. Wie bereits erwähnt, ist Vorbildtreue bei diesem Modellformat Nebensache. Romantik und Nostalgie ist wichtig. Aber wir wollen trotzdem aufzeigen, was bei der BLS von diesem Wagentyp im Laufe der Zeit so unterwegs war.

Die Basis

Für den internationalen Verkehr wurde 1913/14 eine grössere Zahl von Vierachsern bestellt, aufgeteilt in die Typen AB⁴⁰ 171–190 und C⁴⁰ 801–812 und 861–869. Im Laufe der Zeit wurden sie immer wieder revidiert oder auch umgebaut und modernisiert. Tiefgreifende Änderungen kamen



Das zweite Leben hat begonnen. Der einstige BLS C⁴ 862 1975 als EBT B 519 in Burgdorf.

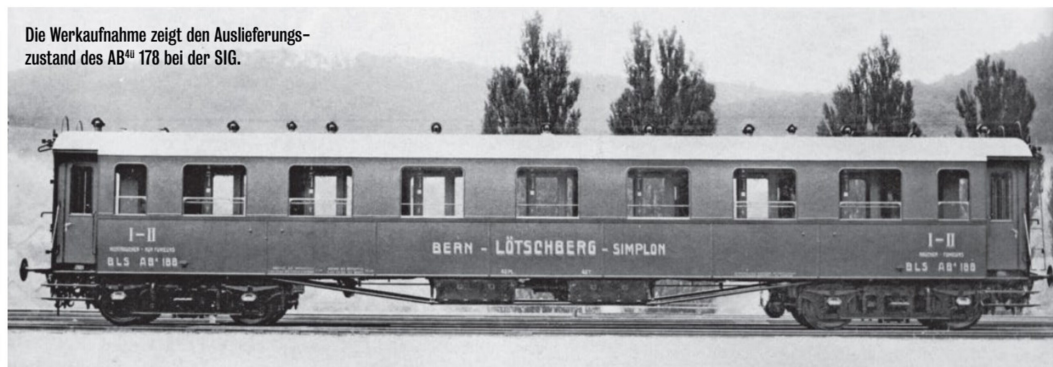
um 1950 mit dem Erscheinen der Stahlwagen vom Typ RIC-Schlieren und vor allem mit der Einführung der Einheitswagen I bei der ganzen BLS-Gruppe. Die alten Fahrzeuge wurden überflüssig.

Neuer Wind

Die Bahnunternehmen waren damals allerdings sehr sparsam und suchten für die Wagen neue Verwendungen. Bei einigen wurde kurzerhand der Wagenkasten mit Holzgerippe abgebrochen und durch neue Aufbauten aus Stahl ersetzt. In den eigenen Werkstätten entstanden so Aufenthalts-, Magazin- und Werkstattwagen. Alte Zweiaxser wurden dadurch überflüssig. Andere Fahrzeuge wurden beispielsweise an

die EBT-Gruppe verkauft und dort bis zu ihrem Abbruch weiterbenutzt.

Glück hatten die beiden ersten, 1913 gelieferten AB⁴⁰ 171 und 172. 1960 wurden sie nämlich noch einmal grundlegend modernisiert. Zu den Verbesserungen an den Wagenkasten erhielten sie als besondere Auszeichnung noch neue Drehgestelle für Fahrten mit 150 km/h. Oft waren sie in der Folge auf der direkten Verbindung Interlaken–Bern–Pontarlier–Dijon–Paris anzutreffen. Eine schöne Auszeichnung für die 50-jährigen Fahrzeuge. 1988 endeten schliesslich auch ihre Einsätze im öffentlichen Verkehr. Übernommen wurden sie von der Reiseorganisation Rail In Club in Interlaken. Trotz ihrem Alter von zwischen-



Die Werkaufnahme zeigt den Auslieferungszustand des AB⁴⁰ 178 bei der SIG.

Foto: Sig, René Stamm

zeitlich 75 Jahren fuhren sie in Clubreisen noch einmal durch halb Europa. Eine flotte Leistung. Mit dem Untergang dieses Reiseveranstalters gingen die beiden Fahrzeuge endgültig in Pension. Der Wagen AB⁴⁰ 172 gelangte in die Region Zürich und wurde zu einer Gaststätte (siehe LOKI 1|2011). Weniger Glück hatte die Nr. 171. Sie ist heute «irgendwo» im Emmental abgestellt, ist Privateigentum und wartet auf hoffentlich bessere Zeiten.

Ergänzung

In den 1940er-Jahren ersetzte die BLS mit für die damalige Zeit recht modernen Wagen mit offenen Plattformen weitere alte Zweiachser. Mit der Einführung der Selbstkontrolle auf Nebenlinien wurden diese Wagen durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) vom Einsatz ohne Kontrollpersonal ausgenommen. Aus Finanz- und Kostengründen entschloss sich die BLS-Gruppe neun Bi und drei ABi in Wagen mit geschlossenen Plattformen umzubauen, um so einem Fahrzeugmangel entgegen zu treten und die noch gut erhaltenen Wagen bei speziellen Fahrten (Militär) oder als Verstärkungswagen in normalen Zügen weiterhin nutzen zu können.

Die neuen Vorbilder

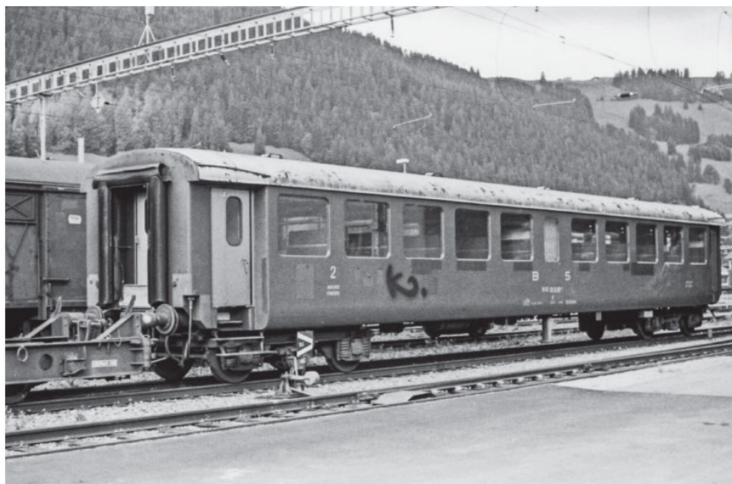
Seit einigen Jahren besteht der Swiss Classic Train und bietet mit einem Zug von unterschiedlichen Wagen in gehobener Atmosphäre Reisen für Gruppen- oder Extrafahrten an. Die Kompositionen können je nach Bedarf zusammengestellt werden. Beim Rollmaterial handelt es sich um ehemalige SBB-Wagen in Stahlbauart, die komplett und aufwendig saniert und den neuen Bedürfnissen angepasst wurden. Der äusserlich einheitliche Auftritt macht einen sehr gepflegten Eindruck. Alle Wagen sind mit BERN-LOETSCHBERG-SIMPLON beschriftet. Was es beim Vorbild gibt, führt jetzt auch bei den Tinplate-Freunden. 🚫

Weitere Infos unter:

Firma: BUCO Spur 0 GmbH
Tüfenbachstrasse 41
8494 Bauma
Öffnungszeiten: Donnerstag, 9.00–17.00 Uhr
Telefon: 052 386 17 77
Internet: www.buco-gmbh.ch



Der AB⁴⁰ 172 des Rail In Club wartet 1988 in Interlaken West auf seinen nächsten Einsatz.



Ein aus einem Bi mit offenen Plattformen umgebauter B in schlechtem Zustand in Zweisimmen.



Auch das gibt es: ein Swiss-Classic-Train-Wagen (ex SBB) in Frutigen im Sommer 2013.



Szene | 35 Jahre eao – eisenbahn-amateure oberengstringen

Viel Betrieb in Oberengstringen

Ein Klub ist ein Ort, wo sich Gleichgesinnte treffen und der gemeinsamen Leidenschaft frönen. Dies ist auch bei den eisenbahn-amateuren oberengstringen (eao) nicht anders, dennoch sind ihre Vereinsziele ein wenig anders abgesteckt als bei anderen Klubs. Einen Einblick in das Vereinslokal und in die Geschichte des eao gewährt uns ...

... Martin Sieber (Text und Fotos)

Bereits im Jahr 1982 hatte Martin Sieber die Idee, eine grosse Modelleisenbahnanlage zu bauen, und suchte dafür einen passenden Raum. Nach einigen Abklärungen mit der Schulpflege stellte diese ihm den heutigen Klubraum im Dachgeschoss des Schulhauses Rebberg in Aussicht. Bedingung war, dass er einen Oberengstringer Ortsverein gründete. In der Folge löste er die Gründung des Klubs eisenbahnamateure oberengstringen (eao) aus. Zusammen mit sechs weiteren Modelleisenbahnamateuren gründete Martin Sieber diesen Verein und freute sich auf den grosszügigen Klubraum mit über 200 m² Fläche. Die geplante Realisierung zweier grosser Modellanlagen in den Spuren H0 und H0m spornte die Mitglieder an. Die Schulpflege übergab ihnen den isolierten Dachraum, und die ersten Vorbereitungen liessen nicht lange auf sich warten. Die Elektro- und Malerarbeiten führten sie als ersten Dank direkt selbst aus.

Der Modelleisenbahnklub

Am 12. April 1984 war die Klubgründung für diese Grossanlagen in den Spuren H0 und H0m zu realisieren. Martin Sieber war der Gründer und ist heute noch Präsident des Klubs. Die Ziele für die beiden Anlagen wurden bereits bei der Planung sehr hoch gesteckt:

- eine Modellanlage für Züge bis 5 m für die Spur H0 und für Züge bis 3 m für die Spur H0m
- sichtbare grosszügige Streckengleise für parallele Zugsüberholungen (H0) bzw. Einspurstrecken (H0m) im Endausbau
- eine analoge Steuerung in Gleichstrom (ohne Decoder) für einen vollautomatischen Betrieb

- Rollmaterial möglichst von Mitgliedern, dies auch aus Haftungsgründen
- Reinigungszug und Werbezüge der Sponsoren im Eigentum des Klubs
- ein Bauabend pro Woche, exklusive der Schulferien der Schule Oberengstringen
- ein zusätzlicher ganzer Bautag (Samstag im Frühling und Herbst)
- ein sehr filigraner und hoher Detaillierungsgrad in den Ausbauten und Gleisführungen mit vielen kleinen Details, wie Beleuchtungen in LED, Wasserhydranten, Speicherrädern in der Oberleitung, Beschriftungen, Spezialbauten usw.
- spezielle Fahrtage für die Schulklassen der Schule Oberengstringen
- öffentliche Fahrtage mit einem Tag der offenen Tür, je nach Ausbau und Betrieb der Anlage

Nach 35 Jahren veranstaltete der eao Anfang April 2019 ein Wochenende der offenen Tür. Rund 800 Gäste aus nah und fern besuchten und bestaunten die Anlagen. Ja, das Vereinslokal wurde von einzelnen Personen sogar bis zu dreimal besucht, und immer wieder sind neue kleine Details entdeckt worden. Die Überarbeitung der diversen Einbaumodule und die Neuschotterung der gesamten Bahnhofsanlage haben sich gelohnt, und die Anlage ist nun auf sehr hohem Standard. Zum Jubiläum hatte der eao spezielle Züge in Spur H0 aufgelegt und in Betrieb gesetzt:

- 5 m langer Knie-Zug zum Jubiläum «100 Jahre Circus Knie» (von Thomas Huber im Eigenbau)
- Panzermilitärzug, auch mit Haflinger usw. beladen (von Thomas Huber im Eigenbau)

- nationale und internationale SBB-Inter-city-Züge (von Mitgliedern des eao)
- DB/SBB-IC als Serie-0-Zug mit speziellem Wappen «Interlaken» (als Werkstattmodell von Hui Modellbau)
- ZVV-S-Bahn-Zug mit neuestem Zwischenwagen (von Hui Modellbau)
- SOB-Regiozug mit LED-Beleuchtung (von Hui Modellbau)
- BLS-Autozug, beladen, in Messingausführung (von Hui Modellbau)
- Huckepackzug, mit Lastwagen beladen (von einem Mitglied des eao)
- div. Re 460-Lokomotiven mit/ohne Werbung (von Mitgliedern des eao)
- Werbezüge mit Sponsorenwagen (Eigentum des eao)
- Signal-/Graffiti Zug mit einer speziell zerlegten Signalbrücke (von einem Mitglied des eao und vom eao selbst)
- Oberleitung-Montagewagen (von AKU Modellbau)

Die Klubaktivitäten

Das Ziel des eao ist es nach wie vor, den Bau der zwei grossen modernen Modellbahnanlagen in den Spuren H0 und H0m zu realisieren. Das Bauen zusammen mit verschiedenen Mitgliedern, Damen und Jugendmitgliedern (Schüler aus Oberengstringen haben übrigens freien Zutritt) soll zur Pflege eines intensiven Freizeithobbys anspornen. Nicht nur zu bauen, sondern vor allem auch die Vorbilder in der Wirklichkeit zu sehen und die vielen Details zu kopieren, ist das Endziel. Hilfeleistungen sowie Erfahrungsaustausch werden grossgeschrieben, und dies nicht nur unter den Mitgliedern, sondern auch mit Gästen, Profis und weiteren Interessenten. Auch wir langjährigen Mitglieder holen uns noch heute viele Ratschläge bei den Herstellern



Restaurant am Bachtobel mit Stausee, ein Pfadilager und im Einsatz stehende Rettungsfahrzeuge.



Eigenbaumodell des eao: Schaukäserei in Betrieb. Der Chefkäser erhält soeben neue Milchkannen.



und Profis. Verschiedene Exkursionen zu den grossen Bahnen zeigen zahlreiche Details zum Nachbauen. Einmal im Jahr findet die beliebte Klubreise statt, die den eao quer durch die Schweiz und sogar ins nahe Ausland führt. Die Hansestadt Hamburg mit ihrer weltgrössten Modellanlage war bisher das weiteste Ziel. Dieses Jahr ist ein Besuch der Anlage Chemins de fer du Kaerberg geplant.

Jeweils am Dienstagabend ab 19 Uhr (ausserhalb der Schulferien) ist der Bauabend im Klublokal angesagt. Fahrabende folgen im Quartalsrhythmus oder auch als Spezialanlass zwischendurch. Da werden heute die 20 Züge mit dem Steuerungscomputer MpC auf der Anlage gefahren. Nicht erschrecken muss man, wenn ein Zug längere Zeit im Haltebereich stehen bleibt. Alle Lokomotiven sind mit einem Zugstyp und einer Zugspriorität im Computer erfasst, dadurch fahren die Züge nicht einfach ihre Runden und Kilometer, sondern wechseln laufend auch die Reihenfolgen.

Jetzt, nach dem grossen Jubiläum im April 2019 mit dem 35. Geburtstag, werden die eao-Mitglieder neuen Schwung fassen, um den Weiterbau beider Anlagen zu forcieren.

«Die Unvollendete»

Die H0-Anlage wird wohl nie fertig ausgebaut sein, denn immer folgen neue Ideen, und so werden laufend kleinere Details hinzugefügt. In der oberen Kehrschleife wird eine grössere Baustelle eröffnet, in welcher ein Kalkbruch mit Bahnanschluss entsteht. Die notwendigen Bauten wie der Steinbruch, Förderbänder, Häuser, Werkstätten usw. werden im Herbst 2019 eingekauft und über den Winter zusammengebaut sowie farblich behandelt. Genau wie dies bei den Stadthäusern der H0-Anlage geschah. Weiter folgen noch der Ausbau und die Integrierung des SYMO-Stellpultes. Dieses beinhaltet mindestens 1000 Anschlussdrähte mit vielen Drucktastern und Schaltungen der Beleuchtungen auf der Anlage.

Die vielen Details in der Realisierung dieser Anlage übertreffen bei Weitem das im privaten Aufbau Übliche, was aber den Vorstellungen der Mitglieder entspricht. ▷

Lesen Sie weiter auf Seite 24

Beim rege benutzten Grillplatz der «Schweizer Familie» am Bahndamm herrscht mächtig Betrieb.



Abstellgruppe des Vorbahnhofs mit Reserveloks und Wagen. Auf der Paradestrecke oberhalb fährt ein Regio-Pendelzug (Eigenbau von Hui Modellbau) der SOB.



In der Abstellgruppe im Vorbahnhof steht ein Gleisbauzug. Der ZVV-S-Bahnzug mit NDW sowie der ZVV-Sihltalbahn-Zug sind «Serie-0-Modelle» von Hui.



Die Fahrleitung mit Speichenrädern im Abspannwerk entstand im Eigenbau.



Der Schaltposten entstand im Eigenbau mit Teilen von Sommerfeldt.



Die grosse Stadt Sonnenberg mit dem grosszügigen Vorbahnhof mit der Ausfahrt des ICE. Die Stadthäuser erhielten eine Bemalung mit Künstlerfarben.



Der Bahnhof Sonnenberg mit Postauto-Hof und einige Züge vor der Abfahrt.



Die grosse Stadtbaustelle mit Haus im Rohbau und der Werkhof der Stadt.

Die H0-Anlage in Stichworten

Gleismaterial:	Peco Code 100 mit Holzschwellen
Streckenlänge:	197 m (eine Runde)
Kurvenüberhöhung:	1 mm (Kunststoffprofil 4/1 mm)
Gleisschotter:	Woodland-Kunststoffschotter fein
Weichen 95 und DKW 5:	Peco/Roco
Weichenantriebe (90):	Lemaco, 9 Fulgurex (Lemaco nicht mehr im Markt)
Signale:	Kyodo, Schneider, MicroScale SBB/BLS (Kyodo nicht mehr im Markt)
Hängende Signale:	MicroScale SBB/BLS
Signalbrücken:	MicroScale SBB/BLS
Zwergsignale:	MicroScale SBB
Entkuppeler:	keine mehr auf der Anlage, nicht sinnvoll im Betrieb
Steuerung (analog):	MpC Gahler+Ringstmeier (1. Steuerung), SYMO-Stellpult
Oberleitung:	nach SBB/BLS an die verschiedenen Epochen angepasst, Sommerfeldt (im Bausatz), Speichenräder für Abspannungen gegossen in Deutschland, Martin Malacrida, Abspannwerke im Eigenbau des eao
Tunnelportale:	Teile ersetzt mit Modellen vom Modellbauatelier Pirovino, wenige im Eigenbau des eao
Brücken:	teilweise Eigenbau des eao in Gips und Styrofoam (Fantasie), Wattingerbrücke vom Modellbauatelier Pirovino (Bausatz)
Bäume:	Uwe Teichmann Deutschland
Strassenbeleuchtungen:	Viessmann, teilweise Busch, alle in LED
Bahnübergang:	Busch gesteuert über MpC
Personen:	Preiser-Figuren, mit Künstlerfarben bemalt, Noch, Mertens usw.
Häuser:	verschiedene Produkte, mit Künstlerfarben bemalt, Fallner, Vollmer, Viessmann, Busch, vor allem Bausätze, teilweise Modellanpassungen und im Eigenbau des eao
Bauwände/-Abschränkungen:	in Kunststoffprofilen
Autos:	Grossteil von Herpa, auch Minikit-Bausätze, Rettungsfahrzeuge diverse Fabrikate
Rollmaterial:	der Mitglieder/Gäste diverse Fabrikate alles in Gleichstrom, Roco, Trix, Hag, LSM, Lokomotiven und Wagen des eao, Reinigungszug, zwei Werbezüge der Sponsoren

Die im Rohbau entstehende H0m-Anlage in ergänzenden Stichworten

Gleismaterial:	Tillig Modell Elite und TT mit Holz- und teilweise mit Betonschwellen, brünierte Ausführung, TT bemalt mit Rostfarbe
Streckenlänge:	130 m (eine Runde)
Kurvenüberhöhung:	0,5 mm (Kunststoffprofil 2,5/0,5 mm)
Weichen 67 und DKW 6:	Tillig
Weichenantriebe (79):	Tillig
Signale:	MicroScale RhB
Hängende Signale:	MicroScale RhB
Signalbrücken:	MicroScale RhB
Zwergsignale:	MicroScale SBB/RhB
Steuerung (analog):	MpC Gahler+Ringstmeier (2. Steuerung), Bildschirmstellwerk in Abklärung
Oberleitung:	nach RhB/MGB an die verschiedenen Epochen angepasst
Tunnelportale:	diverse Modelle vom Modellbauatelier Pirovino
Brücken:	diverse Modelle vom Modellbauatelier Pirovino
Landwasserviadukt:	Modellbauatelier Pirovino (Bausatz)
Bauwände/-Abschränkungen:	in Kunststoffprofilen
Rollmaterial:	ein Reinigungszug in Spur H0m, BEMO-Lokomotiven und -Wagen des eao

Die grosszügigen Radien von mindestens 120 cm waren eine Planungsgrundlage, und für die Kurvenüberhöhung aussen wurde ein 4×1-mm-Kunststoffstreifen eingebaut. Bei der Schotterung wurde infolge möglicher Eiseneinschlüsse und damit einhergehender Kurzschlüsse in der Steuerung von Basaltstein auf Woodland-Kunststoff gewechselt.

Die H0m-Anlage im kommenden Aufbau

Die Planung für die zweite Anlage in Spur H0m mit einer Fläche von über 60 m² wird nun nochmals überarbeitet. Die Rohbauarbeiten des Holzunterbaus im Bereich unter der oberen H0-Kehrschleife sind jedoch bereits ausgeführt. Die Gleisverlegung ist nun ein nächster Schritt. Gleichzeitig wird die Verdrahtung zur zweiten MpC-Steuerung mit mehreren Kilometern Kabel eingezogen und angeschlossen. Ein geschenktes bestehendes Modul mit



Das grosse Lokomotivdepot für Elektro- und Dampflokotiven ist gesteuert über die MpC.



Eine demolierte Signalbrücke wird auf zwei Res-Flachwagen in einem Güterzug, gezogen von einer Re 4/4ⁿ 10101, zum Abbruch transportiert.



Zum Überqueren des grossen Bachtobels sind zwei Eisenbahnviadukte und eine Strassenbrücke.



Ein Ausschnitt des «Knie-Zugs». Er ist im Zustand von 2000 und entstand im Eigenbau.

der Baustelle einer Hangsicherung wird darin integriert. Weiter werden das Landwasserviadukt mit einer Modellhöhe von 70 cm und diverse Brücken der RhB in die Anlage eingebaut. Zusätzlich werden im Tunnel verschiedene Ausweichstellen eingefügt, was eine schnellere Zugsfolge im Einspurbetrieb ergeben wird. Eine weitere Brückenidee von der Berninalinie müssen die Mitglieder des eao selbst realisieren. Die Brücke liegt oberhalb der Station Cavaglia und es gibt sie nicht im Modell. Sie ist im Bogen aufgebaut und talseitig mit einer Schutzgalerie versehen. Dieses Brücken-/Galeriebauwerk wird unter Lokführern der RhB auch liebevoll das «Landwasser am Bernina» genannt.

Des Weiteren sind zwei gegenseitige Kehrschleifen vorgesehen, sodass sämtliche Züge gewendet werden können. Der grosse Schattenbahnhof wird in zwei Teilen gebaut. Der erste Teil für Personenzüge wie



Diverse Brückenbauwerke über dem Bach vor dem Bahnhof Sonnenberg. Der 5 m lange «Knie-Zug» fährt soeben über den Hauptviadukt.

die Albulazüge oder den Glacier- oder Bernina-Express, der zweite Teil für die Güterzüge mit mehr Gleisunterteilungen. Die maximale Zugslänge beträgt 3 m für Personenzüge sowie 1,5 m für Güterzüge. Maximal können darin 24 Zugseinheiten abgestellt werden.

Als Gleismaterial wie auch für die Weichen wird Tillig-Gleis (Elite + TT) mit Holz- bzw. Betonschwellen verwendet. Verlegt wird das Gleis auf einer 3 mm dicken Presskorkunterlage. Die ungeschotterten Gleise werden geschraubt, die restlichen genagelt.

Die MpC-Steuerung von Gahler+Ringstmeier

Die Eigenentwicklung einer analogen Steuerung des Bahnbetriebes musste abgebrochen werden. Ein digitalisierter Betrieb auf den Klubanlagen war jedoch nicht vorgesehen, da alle Mitglieder des eao mehrere Lokomotiven zu Hause haben und diese für den reinen analogen Betrieb motorisiert sind. Aus diesem Grund sind die Mitglieder auf die Steuerung von Gahler+Ringstmeier (G+R) in Deutschland aufmerksam geworden. In mehreren Gesprächen über diese MpC (Modell-eisenbahn per Computer) wurden sie sich bald einig, dass für den Klub diese Steuerung die richtige ist. Sämtliche Mitglieder wie auch Gäste des eao haben so die Möglichkeit, eigenes Rollmaterial aufzugleisen, in der Steuerung zu erfassen und auf den Anlagen fahren zu lassen. Zusätzlich muss mindestens der letzte Wagen des Zuges eine Achse mit Widerstand (Rückmeldung) besitzen.

Heute ist diese Steuerung für die H0-Anlage vollends in Betrieb und mit dem Update 3.9 auf dem modernsten Stand. Sie ist im Stellpult eingebaut und mit der Anlage verbunden. Mit der Blocksteuerung, Brems- und Haltepunkten sowie der Schaltung der Weichen und Signale auf der Anlage ist heute ein vollautomatischer Betrieb mit 20 Zugseinheiten gewährleistet. Zwischendurch kann auch via Handsteuerung in den Betrieb eingegriffen werden. Die Einrichtung der Steuerung (Karten und Verdrahtungen) wurde allerdings einem Profi übergeben, denn die Verdrahtungen in der H0-Anlage ergaben für die Mitglieder einen zu grossen Aufwand. Darin wurden bis heute über 23 km Steuerkabel verlegt und angeschlossen und rund 1900 einzelne Lötstellen verarbeitet. Der normierte Far-

bencode auf den Kabeln vereinfacht die Übersicht über die vielen offen nebeneinanderliegenden Kabel.

Für den Abschluss der Einrichtung der Steuerung musste zuerst einmal die gesamte Datenmenge der Anlage in die Steuerung (Computer) übertragen werden. Bis heute sind folgende Daten für die H0-Anlage erfasst und angepasst worden:

- 978 Fahrstrassen insgesamt inklusive der Rangierbewegungen
- 183 Fahrregler für Lokomotiven (Klub- und fremde Loks)
- 17 eingleisige Strecken
- 133 Blöcke der gesamten H0-Anlage (inklusive Depot/Schattenbahnhof/Abstellgleisen)
- 90 Weichen mit Motoren
- 55 Signale und Signalbrücken (Einzelsignale, 2/3/4/5/7-flammige Signale)
- 95 Routen für den vollautomatischen Betrieb
- 3 Aktionen (Gleisbaustelle/Bahnübergang mit Warnblinker)
- zusätzliche Aktionen wie ein drehender Zugsfotograf sind in Ausführung

Mit dem Update 3.9 wurden weitere Vereinfachungen und Modernisierungen der Steuerung und der Betrieb eines Reinigungszuges integriert. Die Fahrstrassenauflösung wird schneller, und der Reinigungszug fährt vom Computer aus vollautomatisch gesteuert in sämtliche nicht besetzten Gleisabschnitte der gesamten Anlagen. Dies ist notwendig, da im Gleichstrombetrieb vor allem die Gleisabschnitte und die Räder der Lokomotiven wie auch die meldenden Kontaktwagenachsen eine hohe Priorität bedeuten.

Zusätzliche Vorgaben für den Endausbau und Betrieb der Steuerung der H0-Anlage sind folgende:


- Inbetriebnahme der restlichen Signalanlagen
- keine Geschwindigkeiten über 200 km/h, dafür die Züge auf der Anlage geniessen
- Überholung langsam fahrender Züge durch Parallelfahrten auf dem rechten Gleis

Für den Ausbau der kommenden H0m-Anlage wird eine zweite MpC-Steuerung notwendig und auch eingebaut. Auch diese

Kabelverbindungen zwischen der ersten Steuerung und der H0m-Anlage sind sehr aufwendig und kompliziert. Die maximale Länge dieser Verbindungskabel ist für den Datentransfer beschränkt. Dieser Ausbaubeginn ist wie geplant im Herbst 2019 geplant, und erste Zugfahrten auf Teilen der H0m-Anlage sind im Jahr 2020 zu erwarten.

Ausblick in die Zukunft

Noch sind die Mitglieder des eao in ihrem Jubiläumsjahr mit dem 35. Klubjahr und einigen Spezialanlässen. Neben dem Tag der offenen Tür haben sie die speziellen Fahrstunden für Mitglieder und Schulklassen der Schule Oberengstringen wieder durchgeführt. Die grossartigen Komplimente, freundlichen Gesichter und grossen, stauenden Augen waren ein grosses Echo auf die gemeinsamen Arbeiten während der 35 Vereinsjahre. Die Mitglieder bedanken sich nochmals recht herzlich für den Besuch beim eao und schauen bereits voraus auf den nächsten Tag der offenen Tür im Jahr 2021.

Wenn Sie, liebe Leserin und lieber Leser, den eao besuchen möchten, dann kontaktieren Sie ihn ungeniert und vereinbaren Sie einen Besichtigungstermin. 

eao – eisenbahnamateure oberengstringen

Klublokal	Dachgeschoss im Schulhaus Rebborg
Adresse	eao – eisenbahnamateure oberengstringen 8102 Oberengstringen
Website	www.eaoe.ch
E-Mail	info@eaoe.ch
Baubende	Dienstag ab 19 Uhr (ausser in den Schulfreien) Besucher und Gäste sind bei uns am Bau- und/oder Fahrbau jederzeit herzlich willkommen. Eine Voranmeldung empfiehlt sich.
Kontakt	Martin Sieber, Präsident Staldenstrasse 14 8102 Oberengstringen Telefon 044 750 37 84 oder martin.sieber@bluewin.ch





Szene | Ein Projekt der ganz besonderen Art am Zürichsee

Modellbahntheater in Stäfa

Christian und Ursula Frey haben ihr Reihenhaus aus dem 17. Jahrhundert in Stäfa ganz der Modelleisenbahn gewidmet. Mitte Juni lädt das Ehepaar zu zwei Tagen der offenen Tür mit Vorführungen in ihrem Modelltheater ein. Zu sehen sein wird Kunterbuntes in diversen Spurweiten. Zum Beispiel eine H0-Anlage in einem Bettgestell.

Von Andreas Tschopp (Text und Bilder)

Beim Eintritt in das sogenannte Flarzhäus – ein im 17. Jahrhundert zwischen zwei bestehenden Bauten erstelltes Wohngebäude, ähnlich einem modernen Reihenhaus – taucht man sofort in die Eisenbahnwelt ein. Gleich neben der Tür steht ein Schalter, beschriftet mit «SBB Reisebüro» und dekoriert mit alten Postkarten sowie Gefässen mit Bahnmotiven, hinter dem ein Mann in der Uniform mit Mütze der Schweizerischen Bundesbahnen sitzt. Abwechselnd tippt er auf seiner Schreibmaschine oder nimmt den Hörer des antiken

Wandtelefons ab, um als Stationsbeamter Auskunft zu geben. Als solcher heisst Christian Frey den Besucher in seinem nur gut drei Meter breiten und etwas über acht Meter tiefen Haus, das er seit 20 Jahren zusammen mit seiner Ehefrau Ursula bewohnt, willkommen.

Ein kleines Museum

Vom Wohnbereich sieht man jedoch kaum etwas. Hinter dem Schalter versteckt sich die kleine Küche des seit über 30 Jahren verheirateten Ehepaars, das eine Katze, aber

keine Kinder hat. Und bereits das Wohnzimmer im Erdgeschoss ist ein kleines Museum voller Eisenbahnen und Zubehör. Aufgestellt sind dort zwei Uhrwerkanlagen aus den 1930er- und 1940er-Jahren: die eine in Spur 0 mit Zügen von Märklin, Bing und Erno, mit Seilbahn, Dampfmaschine und einem Nachbau des Stuttgarter Bahnhofes, die andere eine Billerbahn in H0. Von der Decke hängt das Modell eines alten Fliegers. Neben der Spur-0-Anlage ist eine metallene Abschrilmwand aufgestellt, auf der eine alte Werbetafel der Gotthard-

Bahn prangt und der Ausschnitt einer Schokoladendose der Firma Frey. Das Ehepaar stellt im Parterre noch weitere Dinge zur Schau: einen Modellbaukasten von Mecano, auf dem ein Album aufgeklappt ist, das auf einem Foto klein Christian beim Spielen zeigt, oder eine Tinplate-Bahn, die einst mit einem Starkstromregelwiderstand über zwei grosse Kohlefadenlampen betrieben wurde und nun auf der Eckbank beim Fenster zum Garten steht.

Aus einer Musikerfamilie

Im Garten erzählen die Freys beim Kaffee von den Anfängen ihrer Leidenschaft, die sie teilen. Der Vater von Christian, der mit drei Brüdern in Zollikon aufgewachsen ist und nach dem Schulabschluss Topfpflanzengärtner gelernt hat, besass eine Spur-1-Bahn, die er gegen eine von Märklin in der Spur 0 eintauschte. Wie Christian Frey weiter ausführt, hat er als Junge mit der Bahn gespielt und diese behalten. So wurde die Märklin-Spur 0 später zum Beispiel an Hochzeitstafeln aufgestellt, wo sie dazu diente, Schokolade und Süßigkeiten an die Gäste zu verteilen. Ursula Frey, die sich als eine der Letzten in der Schweiz zur Orientteppichrestaurateurin ausbilden liess und als solche selbstständig gearbeitet hat, ist begeisterte Sammlerin von Blechspielzeug. Sie streift dafür oft durch die Brockenhäuser. Dabei habe sie in Zürich eine schöne Modelleisenbahn in Spur N gesehen, erzählt sie, die sie dann von ihrem Ehegatten als Geschenk zu Weihnachten erhielt. So kam die zweite Modelleisenbahn in den Besitz von Christian Frey, der aus einer Musikerfamilie stammt. Grossvater Walter war Bachpianist, Grossonkel Emil Komponist und Pianist am russischen Zarenhof in Sankt Petersburg und Vater Peter Musiklehrer, Organist sowie Dirigent in Zürich.

Gärtner für die Universität

Christian Frey machte in den 1980er-Jahren selbst auch Musik, mit seinen Brüdern Martin und Stefan in der Band «Eloiteron» (was übersetzt «Die Freien» heisst). Daher hatte er mit seinen Modelleisenbahnen in der Folge lange nichts mehr zu tun. Der gelernte Gärtner pflegte vielmehr die Gartenanlagen von Villen am Zürichsee. Als diese Arbeit ihm zu anstrengend wurde, wechselte er 1991 zur Universität Zürich ans Institut für Pflanzen- und Mikrobiologie.



Christian Frey empfing den LOKI-Mitarbeiter als Stationsbeamter in seinem SBB-Reisebüro.

Dort arbeitet er im Botanischen Garten, wo er inzwischen zum Obergärtner aufgestiegen ist, Papayas zieht und für diese sowie für andere Pflanzen Gewächshäuser umbaut. Während seine Ehefrau bereits pensioniert ist, wird es bei Christian Frey erst in zwei Jahren so weit sein. Im Hinblick auf seine Pensionierung hat er bereits 2011 einen wegweisenden Entscheid gefällt: «Wir wollten etwas Stationäres bauen und so unser gemeinsames Hobby in die Tat umsetzen», sagen die Freys über ihr Projekt. Das bestand darin, im Raum unter dem Dach

des Flarzhouses eine Art Modelleisenbahntheater einzurichten.

Wie am 1. August 1959

Da er aus einer Musiker- und Schauspielerfamilie komme und in früheren Jahren bereits Theater- und Multimediaaufführungen inszeniert habe, sei die Idee naheliegend gewesen, etwas Ähnliches auch mit Modelleisenbahnen zu machen, erklärt Christian Frey. Basis für die Inszenierung bilden die vom Vater übernommene Modellbahn in Spur 0 und die Spur-N-Bahn seiner Frau



Ursula und Christian Frey mit einer Signallaterne in ihrem Wohnzimmer.



Die Tinplate-Anlage in Spur 0 mit einem Nachbau des Stuttgarter Bahnhofs.



Blick auf die Billerbahn im Massstab 1:87 im Wohnzimmer.



Der Bahnhof von Melide mit dem Eingang zum Swissminiatur-Park.

Ursula sowie der 1. August 1959. Damals wurde in Melide im Tessin Swissminiatur eröffnet – ein Erlebnispark, wo sich die ganze Schweiz mit ihren historischen Bauten im Massstab 1:25 in einer Stunde entdecken lässt und auch Modellbahnen sowie -schiffe ihre Runden drehen. Diesen Park baute Christian Frey nach – mit den darauf verkehrenden Bahnen in der chinesischen 3-mm-Schmalspur T – und ebenso die Umgebung von Melide mit dem Damm über den Luganersee, auf dem neben der Autobahn die Eisenbahn fährt. Das alles und noch viel mehr ist im Modelleisenbahntheater zu sehen.

Bisher nur Privatanlässe

Die im Dachgeschoss untergebrachte Anlage, zu der auch ein künstlicher See gehört, auf dem ein Schiff verkehrt und über dem ein Zeppelin und ein Ballon schweben, entstand ab November 2011 und wird bis heute ständig ausgebaut. Im Jahre 2014 begannen die Freys damit, Vorführungen

zu geben. Auf Einladung wurden für maximal acht Personen bis zu anderthalbstündige Darbietungen gezeigt. Dazu gehören auch Flugzeuge, die an einem Kran ihre Runden drehen oder der feierliche Auf-

zug des Bundesbriefes, ebenfalls an einem Kran hängend, mit der dazu passenden abendlichen 1.-August-Beleuchtung. Laut Christian Frey sind bisher rund 220 Personen (Nachbarn, Freunde und Bekannte) in



Zum Modelleisenbahntheater gehört auch eine filmische Fahrt mit dem Dampfzug durch den Gotthard.



Auf einer Leiter stehend startet Christian Frey – Bähnler aus Leidenschaft – die Vorführung seiner Anlage. Hinter ihm der Luganersee.



Christian Frey lässt die Züge auf der Anlage der BLS-Nordrampe mit Gleismaterial von Trix Express fahren.



Auch auf der Anlage der BLS-Nordrampe zu sehen: der von Wald umgebene Blausee.




Das Modell im Modell: Detailsicht der Bebauung über dem Tunnelportal in Melide (TI).

den Genuss des Modelleisenbahntheaters in Stäfa gekommen. Bald werden es aber mehr sein, denn die Freys laden Mitte Juni erstmals zu zwei Tagen der offenen Tür ein. Anfang Oktober und Ende November werden sie dies wiederholen (genaue Daten, Adresse und Kontakt siehe unten).

Nachbau der BLS-Nordrampe...

An den Tagen der offenen Tür ebenfalls zu sehen sein wird die H0-Erlebnisanlage der BLS-Nordrampe in Blausee-Mitholz im Berner Oberland mit Trix-Express-Bahnen, welche die Freys im mittleren Stockwerk ihrer Liegenschaft im Schlafzimmer eingerichtet haben (Details dazu in der Textbox). Wie Christian Frey erläutert, hat er vor gut anderthalb Jahren mit dem Bau der Anlage begonnen, die noch nicht fertig sei. Dargestellt werden neben der berühmten Kehre, welche die Bahn unterwegs nach Kandersteg zum alten Tunnel durch den Lötschberg macht, der Blausee und die Felsenburg, die oberhalb des Bahnhofes Mitholz-Blausee in die Höhe ragt. Die Bäume, die am Burghügel stehen oder den Blausee umgeben, hat Christian Frey selbst aus natürlichem Material gefertigt, das er mit Farbe bespritzt hat. Das verwendete Gleis- und Zugmaterial hingegen habe er zumeist in Brokenhäusern gefunden, sagt Christian Frey.

...mit christlichen Motiven

Eine Besonderheit ist zudem, dass auf der Anlage der BLS-Nordrampe alle fünf hohen christlichen Feiertage als Motiv bildlich dargestellt werden. Eine weitere Besonderheit im Hause Frey ist das vor dem Eingang ins Dachgeschoss eingerichtete Schrank- und Musikzimmer. Dieses ist nicht nur begehbar, sondern auch mit einer Lärmdämmung versehen, damit die Nachbarn nicht gestört werden, wenn Ursula Frey auf ihrem Saxophon übt. 

Vorführungsdaten

Am Samstag/Sonntag, 15. und 16. Juni, von 10.30 bis 12.00 Uhr und 13.00 bis 18.00 Uhr an der Eichstrasse 14 in 8712 Stäfa bei Christian und Ursula Frey (Tel. 044 926 86 10; cufrey@bluewin.ch).

Die Vorführungen werden an den Wochenenden vom 5./6. Okt. und 23./24. Nov. 2019 mit den gleichen Öffnungszeiten wiederholt.

Die H0-Anlage der BLS-Nordrampe bei Mitholz wurde ins Bettgestell eingebaut

Einen besonderen Ort hat sich Christian Frey für den Bau seiner H0-Anlage mit Schienen von Trix Express ausgesucht: angelegt wurde der Nachbau der BLS-Nordrampe bei Blausee-Mitholz in einem Doppelbett. Die Anlage wurde nach Auskunft von Frey in Leichtbauweise auf zwei Polycarbonat-Doppelstegeplatten in einem Stahlrahmen, der abgesenkt und hochgehoben werden kann, gefertigt. Die Aufzugmechanik wird mittels Gewindestange, Flanschseil und Kettenzügen über Fahrradzahnäder geführt. Die Kurbel zum Heben oder Senken des Stahlrahmens ist abnehmbar.

Die Trassen der Geleise sind auf Aluminiumprofile gebaut und ruhen auf Gewindestangen. Der Aufbau der Landschaft besteht aus aufeinander geschichteten Hartschaumplatten, aus denen die Felsen und Hügel heraus-

geschnitzt, anschliessend mit Feinspachtel überpinselt und koloriert wurden. Die Wiesen sind mit Graspulver bestreut. Das vor dem Hintergrundbild aufgestellte Relief wurde ebenso geschnitzt, gespachtelt und mit verschiedenen gefärbten Moosästchen bewaldet.

Die von Christian Frey selbst gefertigten Bäume bestehen aus Naturmaterialien wie Weidenruten für die Stämme von Lärchen und Tannen. Diese wurden mit getrockneten Moosästchen beklebt und anschliessend mit verschiedenen Farbsprays koloriert. Die Laubbäume bestehen aus umgekehrten Rottannenwurzeln und Abschnitten von Buchssträuchern, die mit Bartflechten fein verästelt und anschliessend mit gefärbtem Sägemehl beflockt wurden. (atp)



Die H0-Anlage in versenkter Position im Bettrahmen.



Gefertigt in Leichtbauweise auf zwei Polycarbonat-Doppelstegeplatten.



Wird die Anlage gerade nicht gebraucht, wird sie mit Brettern abgedeckt...



... und darauf das Bett zum Schlafen eingerichtet.



Gesichter | Ein Modellbahnparadies unter dem Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen

Spur 0 und BUCO lassen Railmax nicht los

Max Stahel aus Erlenbach (ZH) 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.

Von Andreas Tschopp (Text und Bilder)

Nach der Ankunft mit der S-Bahn in der Station Herrliberg-Feldmeilen begrüsst mich auf dem Perron ein älterer Herr mit schlohweissem Haar am Hinterkopf und ebensolchem Backen- und Kinnbart. Nach der Begrüssung treten wir den Gang durch die Unterführung an. Auf der Treppe, die hinauf zum Bahnhofsvorplatz führt, bleibt mein Begleiter vor einer Türe stehen. Er öff-

net sie, knipst das Licht an und führt den Besucher hinein in einen Gang im Untergeschoss des Bahnhofsgebäudes. Dort öffnet Max Stahel die Türe zu einem Raum, den der Tinplater seit 2005 nutzt. Dies ist das Reich von Max Stahel alias Railmax, einem begeisterten Sammler von Modelleisenbahnen der Spur 0 aus Blech und von weiterem Blechspielzeug.

Vater kaufte BUCO-Bahn...

«Wer mir das Sammlergen mitgegeben hat, ist nicht bestimmt feststellbar», sagt Stahel, der in Turbenthal im Tösstal geboren und aufgewachsen ist. Als Kind hat er Schneckenhäuschen sowie Steine gesammelt und im Hosensack nach Hause getragen. Prägendes Ereignis in seiner Kindheit war, als der Vater eine Spur-0-Eisenbahn zu Hause



Blick in das übervolle Reich des Max Stahel. Der Raum unter dem Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen wird seit 2005 vom Tinplater genutzt.

aufstellte. Wie die zweiachsige HAG-Lok mit je einem Gepäck- und Personenwagen von BUCO auf glänzenden Messingschienen ihre Runden drehte, hat den kleinen Max tief beeindruckt. «Immer an Weihnachten bekam die Bahn Zuwachs», erinnert er sich. Es kamen Weichen, Signale, mehr Gleise, Personen- oder Güterwagen und endlich eine zweite Lok, eine BUCO 304, mit drei HAG-Schnellzugwagen hinzu, sodass in der Wohnung bald kein Platz mehr für die Spur-0-Bahn vorhanden war.

... die im Kleidergeschäft fuhr

Als Alternative bot sich das Tuch- und Kleidergeschäft an, das die Eltern damals unter dem Namen Stahel & Cie. in Turbenthal führten. An hohen kirchlichen Feiertagen, wenn das Geschäft für zwei Tage geschlossen war, wurde Platz für die Spielzeugeisenbahn geschaffen. Nach der Reinigung des Ladenlokals wurden die Kleiderständer auf Stützen gestellt. Darum herum verlegte Vater Stahel mit den beiden Söhnen Max und Hansruedi dann die Gleise ihrer Spur-0-Eisenbahn. Manchmal habe die Mutter dabei mitgeholfen, die jüngere Schwester habe

sich jedoch anderen Interessen gewidmet, erzählt Stahel, der «die Anlage im Kleidergeschäft heute noch vor Augen hat», wie er sagt. Mit neun Jahren wünschte sich Max seine eigene Eisenbahn. Er erhielt eine Märklin-Spur-H0-Packung mit der Dampflokomotive CM800 und drei Personenwagen 427.

«So begann für mich das persönliche Eisenbahnzeitalter», erklärt Max Stahel, der 1963 die Prüfung zur Aufnahme in die Verkehrsschule St. Gallen bestand. Damit ging für ihn der schon seit der zweiten Primarschulklasse gehegte Wunsch, Eisenbahner zu werden, in Erfüllung.



Stahel zeigt auf einen Zug, der mit Modellen der Autos beladen ist, die er einst besessen hat.

Arbeit als Ruhetagsablöser

Im Frühling 1965 begann Max Stahel als Stationslehrling in Bauma. Nach bestandener Prüfung wurde er von der SBB-Personalabteilung als ambulanter Beamter mit dem Titel «Stationslehrling geprüft» nach Dinhard bei Winterthur versetzt, wo er fortan Dienst als Ruhetagsablöser tat. Als solcher arbeitete er nach der in Genf absolvierten RS zu Hause im Tösstal, wo er auf den Stationen als Beamter alle Arbeiten, vom Reinigen der WC bis zur Stellvertretung des Vorstandes zu übernehmen hatte. «Doch ich war selbstständiger Eisenbahner und freute mich an meinem Beruf», betont Stahel rückblickend. Dank seinen unregelmässigen Dienstzeiten und einem Zimmer im Elternhaus konnte er seinem Hobby, der Modelleisenbahn, weiter fröhnen. Er tat dies mit seiner Märklin-H0-Eisenbahn, die er einmal auch der Freundin vorführen wollte, aber ein Kurzschluss verhinderte dies. Als er ohne Erfolg den Grund dafür suchte, wies seine Freundin auf einen Oberleitungsfahrdraht hin, der sich gelöst und auf die Metallgleise gesenkt hatte. Da habe er gewusst, dass er seine künftige Ehefrau gefunden habe, erzählt Max Stahel.

Dienst auf über 100 Stationen

Vor dem Eintritt in den Stand der Ehe wollte Stahel erst noch in 100 verschiedenen Stationen Dienst leisten. Im Frühjahr 1972 war es so weit, sodass sich Max und seine Susi das Jawort geben konnten. Nach Stationen in Meilen und Zürich und der Ge-



In der Loksammlung sind zum Teil mehrere Exemplare des gleichen Typs (212) vertreten.



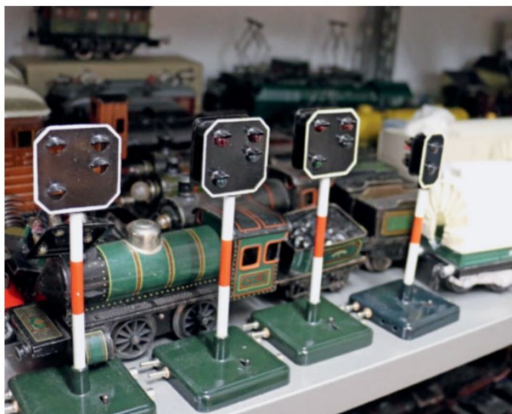
Eine BUCO-Lokomotive mit Gabelstapler im Originalblister auf dem Anhänger.



Selbst auf dem Büchergestell hat Max Stahel alias Railmax eine Zugskomposition aufgestellt.



Hier dreht ein Zug in der Spur 1 seine Runden in Stahels Reich.



Eine Parade von verschiedenen Loks der Spur 0 und Signalen.

burt des ersten sowie in Erwartung des zweiten Kindes suchte das Ehepaar Stahel eine Vierzimmerwohnung. Eine solche fand die wachsende Familie Ende 1976 im zweiten Stock des Bahnhofs von Erlenbach (ZH). «Nun war ich ein 150-prozentiger Eisenbahner», erinnert sich Stahel an diesen Moment vor über 40 Jahren.

Grossübernahme 1979

Nach dem Verkauf der ersten BUCO-Eisenbahn 1964 bot sich Max Stahel 15 Jahre später die Gelegenheit, wieder eine solche Anlage von einem Arbeitskollegen zu erwerben. «Ich fragte nicht nach dem Wieviel oder Wiegross, nicht einmal nach dem Preis», erzählt der Käufer, der mit zwei Lokomotiven, einem Dutzend Wagen sowie etlichen Gleisen und Weichen rechnete. Stattdessen warteten bei der Übernahme sechs prall gefüllte Bananenschachteln. Diese wurden verladen und erst einmal im Elternschlafzimmer aufgestapelt. An Weihnachten 1979 wurde die neu erworbene Spur-0-Bahn in der Wohnung der Stahels im vorübergehend leer geräumten Kinderzimmer erstmals aufgestellt. Das war aber keine Lösung auf Dauer, zumal die Sammlung zusehends wuchs und die zwei Söhne auch noch gerne mit ihrer H0-Märklin-Eisenbahn spielten. Also musste eine externe Lösung gesucht werden, denn: «Die Spur 0 lässt dich nicht los», sagt Max Stahel, der 1987 im Erlengut in Erlenbach mit einem Sammlerfreund seine erste Spielzeugeisenbahnausstellung organisierte. Über 2000 Besucherinnen und Besucher konnten gezählt werden. Auf das Ausstellungsende hin wurde in Küsnacht in einem Privathaus ein Bastelraum frei. So gab es in der Wohnung wieder Luft.

Mehrfacher Umzug

Irgendwann war es «nur noch Leuten mit moderatem Bauchumfang möglich, sich mit mir im Bastelraum aufzuhalten», erzählt Max Stahel. So zog er nach rund zehn Jahren in einen etwas grösseren Raum am selben Ort um. Als es dort auch wieder eng wurde, erfolgte 2005 der Umzug in den 45 m² grossen Raum unter dem Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen, der sich beim Besuch der LOKI bereits wieder übertoll präsentierte. Er habe nicht den Anspruch, das vollständige BUCO-Sortiment zu besitzen, sagt Stahel, jedoch könne er all das, was zwischen 1944 und 1957 an Eisenbahnen

und Zubehör in den Katalogen der Firma angeboten wurde (s. Box), sein Eigen nennen. Neben Loks, Wagen, Bahnhöfen aller Art und weiteren Gebäuden mit Verbindung zur Bahn sammelt Stahel auch zusammenklappbare Tunneln aus Blech. Besonders angetan ist er, wenn die Motive darauf mit Lithografien angebracht wurden.

Ein Sammler, der nicht bauen kann

Als Eisenbahner war Max Stahel zuletzt als Fahrdienstleiter in Zürich Herdern tätig, bevor er sich mit 60 Jahren bei den

SBB frühzeitig pensionieren liess. «Über den materiellen Wert der Sammlung mag ich nicht diskutieren. Es ist ein Hobby und keine Geldanlage. Das darf es nicht sein. Sehr wichtig ist mir die Geschichte, die ein neues Objekt mit sich bringt», betont Stahel, der sich zwei Rückenoperationen unterziehen musste, die motorische Probleme zur Folge hatten. Dank Reparaturarbeiten und Kartonmodellbau konnte er sein Fingerspitzengefühl zurückgewinnen. «Ich kann aber keine Modelle bauen», sagt der heute 72-Jährige.



Die Sammlung ist reichhaltig und umfasst auch Spielzeug in grösserem Format.



Eine Spezialanfertigung eines SBB-Wagens mit einem Container obendrauf, der Stahels Namen trägt.

Schwyzerörgeli- und Dampfpan

Max Stahel ist mit seinem Hobby emotional stark verbunden und hält sich regelmässig in seinem Reich im Bahnstufunstergrund auf. Er sei aber kein Einzelgänger, sondern empfangen gerne Besucher. Darunter seien Kinder, die er auch fahren lasse und die noch nie etwas kaputt gemacht hätten, oder zum Fachsimpeln seine Kollegen, die er als «grosse Kinder» bezeichnet. Zudem spielt er in einer Gruppe Schwyzerörgeli und hat auch noch eine weitere grosse Leidenschaft: das Live-Steampunk. Dafür hat er in einer Garage im Tösstal eine Dampfmaschine mit 1500 Watt Leistung installiert. Bei diesem Hobby habe er sich schon öfters die Finger verbrannt, merkt Railmax zum Schluss schmunzelnd an.



Unmengen an Bahnhofsgebäuden. Zur Sammlung gehört auch ein schön mit einer Lithografie koloriertes Exemplar eines Klapptunnels (oben rechts).



75 Jahre BUCO Spur 0 – die Marke lebt weiter

«Der Tinplate-Eisenbahner und gelernte Stationsvorstand kennt die Spur 0 und BUCO wie kein Zweiter», steht über Max Stahel auf der Website der BUCO Spur 0 GmbH in Bauma zu lesen. Der Tösstaler gehört zum Team der Firma, die 2009 von Andreas Sudler und Fritz Grotz gegründet wurde. Grotz hat als begeisterter BUCO-Eisenbahner die Neugründung der GmbH initiiert, Sudler brachte mit seiner Tiefenbach Mechanik GmbH den modernen Maschinenpark für die Fräs- und Dreharbeiten zur Neuproduktion von Rollmaterial, Lok- und Wagenzubehör, Signalen und Oberleitungen sowie Ersatzteilen der Marke BUCO ein.

1919 gründete der aus Nürnberg stammende August Bucherer in Amriswil das Unternehmen A. Bucherer & Cie., das zuerst Holzspielzeug und Metallfiguren herstellte und 1923 die Eisenbahn für den Garten (DEF) präsentierte. Doch die Herstellung dieser Eisenbahn war sehr teuer und folgte keiner Norm. Mit dem Konkurs der Firma 1926 wurde die Produktion eingestellt. Im gleichen Jahr wurde die neue Firma A. Bucherer & Co AG (BUCO) gegründet. Diese stellte Holzbaukasten her sowie Holztiere, Puppenstuben, Kaufläden, hölzerne Werbeartikel und Verpackungen, auf denen das Armbrust-Logo für einheimisches Schaffen aufgedruckt wurde. 1944 begann die Produktion der BUCO-Eisenbahn. Zuerst wurde nur Gleismaterial aus Aluminium (Anticorodal) mit Holzschwellen hergestellt und 1946 mit einem Schienenprofil aus Messing. Im selben Jahr folgte die erste Lokomotive noch mit Uhrwerkantrieb.

1947 kam die erste elektrisch angetriebene BUCO-Lok auf den Markt, 1949 das Erfolgsmodell BUCO 304. Die Lok mit der Achsfolge 1B1 hatte die Gotthardlokomotive Ae 4/6 zum Vorbild. Nur acht Jahre später folgte das bittere Ende: Die Produktion wurde in allen Bereichen eingestellt. Die Werkzeuge für die Spur-0-Herstellung übernahm Fritz Krähenbühl und führte diese in Thun bis 2009 weiter. Nach der Gründung der BUCO Spur 0 GmbH kauften Fritz Grotz und Andreas Sudler den gesamten Bestand von Fritz Krähenbühl auf. In der Folge wurden ungefähr 30 Tonnen Werkzeuge und Halbfabrikate vom Thunersee ins Tösstal transportiert, wo die BUCO-Bahn 2011 dann ihre Renaissance erlebte. Als Lohn fürs Mittun bei der GmbH erhält Max Stahel jeweils ein Exemplar jeder Neuentwicklung. (atp)

Weitere Infos im Internet unter <https://bucogmbh.ch/> und www.railmax.ch



Max Stahel mit einem Triebwagen der BLS.

News

Am 2. Dezember 2019 ist Tag der Modelleisenbahn

Grosser Tag für die kleine Eisenbahn

In unserer digitalen Welt, die längst auch die Kinderzimmer beherrscht, ist es dringend an der Zeit, der Modelleisenbahn die Anerkennung auszusprechen, die ihr längst gebührt – als kreatives, lebensnahes und pädagogisches Spielzeug und als künstlerisch wertvolles und technisch anspruchsvolles Hobby. Der Jahr für Jahr am 2. Dezember durchgeführte internationale Tag der Modelleisenbahn soll mithelfen, die kleinen Bahnen wieder mehr ins Blickfeld der Menschen zu bringen. An diesem Da-

tum und dem darauffolgenden Wochenende gehen weltweit Bahnen im Miniaturformat in Betrieb, öffnen Modellbahnanlagen ihre Pforten und werden Ausstellungen organisiert. Die kleine Eisenbahn soll einen riesengrossen Bahnhof bekommen. Initianten sind die TV-Sendereihe Eisenbahn-Romantik, der europäische Verband MOROP (mit allen Mitgliedsverbänden). Unterstützer sind so namhafte Hersteller wie Brawa, Falter, Fleischmann, Märklin, Noch, Roco und Viessmann.

TDM



Tag der Modelleisenbahn

2. Dezember

Mitmachen! Fotos und Texte einschicken!

Auch in der Schweiz finden jeweils am 2. Dezember Events statt, 2018 zum Beispiel in Niederhasli (ZH), in Ramsen (SH) oder in Malans (GR) (die LOKI berichtete über den Event der Modulbahnfreunde der Rhätischen Bahn in Ausgabe 2 | 2019). Doch gegenwärtig ist auf der Website der Organisatoren (www.tag-der-modelleisenbahn.de) die Schweizkarte noch leer. Die LOKI ruft hiermit die Schweizer Klubs auf, für den Tag der Modelleisenbahn am 2. Dezember 2019 etwas auf die Beine zu stellen. Einen Tag der offenen Tür? Einen Workshop? Vorträge? Lassen Sie Ihrer Kreativität freien Lauf. Und schicken Sie uns (zoltan.tamassy@loki.ch oder hans.roth@loki.ch) Fotos sowie kurze Erlebnisberichte von Ihrem Tag der Modelleisenbahn. Wir werden das eingesandte Material in einen Bericht verarbeiten. Das Resultat sehen Sie in der LOKI 2 | 2020. ZTa

Foto: Thibert Keller



Rail Days im Verkehrshaus der Schweiz 21. bis 23. Juni 2019

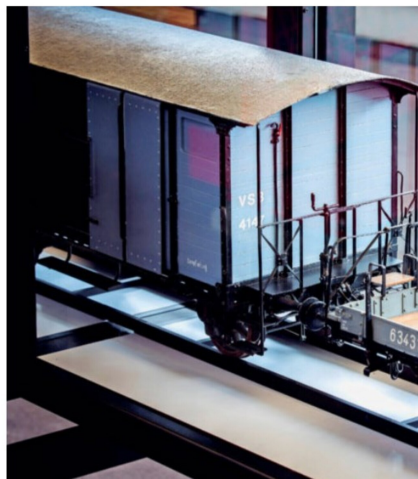
Drei Tage lang Schienenverkehr pur!

Die Rail Days im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern stehen ganz im Zeichen der Schienenfahrzeuge. Nicht nur für Eisenbahnliebhaber, sondern für die ganze Familie wird vom 21. bis 23. Juni 2019 ein interessantes Programm mit verschiedenen Aktivitäten geboten. Die Partner des Verkehrshauses informieren die Besucher über spezielle

Zugkompositionen, historische Eisenbahnfahrzeuge und Loks – und auch über Bahnstrecken und diverse Bahnprojekte. Verschiedene Vereine und Klubs aus dem Eisenbahn- oder Modellbaubereich sorgen für spezielle Highlights.

VHS

Weitere Infos: www.verkehrshaus.ch/raildays



Bähnli-Bau-Workshop (B.B.W.) in Köniz

Ein Workshop in der zweiten Runde



Fotos: Roger Koch

Präzises Arbeiten mit dem Widerstandslötgerät an einem Oldtimergepäckwagen.

Unter dem Patronat des Könizer Eisenbahn-Klubs (KEK) fanden sich vom 8. bis 13. April 2019 acht Modellbahnenthusiasten zusammen, mit dem Ziel, Erfahrungen im Modellbau untereinander auszutauschen. Der Anlass wurde vom Eisenbahnmodellbauer Marcel Koch organisiert und begleitet. Der Bähnli-Bau-Workshop (B.B.W.) fand in einem Werkraum in einem Schulhaus der Gemeinde Köniz bei Bern statt.

Jeder Teilnehmer – der eine oder andere ohne Erfahrungen im Modellbau – nahm sein eigenes Projekt wie auch die notwendigen Werkzeuge und Materialien mit. Unentbehrlich waren Lötstationen, denn es galt, die perfekt geätzten Messingbleche in Form zu bringen und zusammenzulöten. Hilfreich waren Kleinbohrmaschinen. Einzelne Teilnehmer brachten weitere Geräte

wie eine Abkantmaschine, eine Tischdrehbank, eine Mikrofräsmaschine und eine Ständerbohrmaschine mit.

So entstanden neue Projekte, oder es wurde an begonnenen weitergearbeitet: in Spur H0 BLS NINA, BLS NPZ und ein Bausatz eines Oldtimergepäckwagens, in Spur H0m Plattformwagen der RhB sowie Personenwagen der MOB, die deren Einheitswagen ähneln. In Spur 0 war ein Meister seines Fachs daran, Pantografen an seinem BLS Be 4/4 zu montieren. Ein Teilnehmer brachte seinen 3-D-Drucker mit. Mülleimer, Selecta-Automaten, Lichtsignale und einiges mehr, was damit hergestellt wurde, konnte in Augenschein genommen werden. Vor allem aber hat er Einzelteile für die NINA hergestellt. Darüber hinaus hat er winzige Matrixanzeigen als Zugzielanzei-



Das Rohbaugehäuse der NINA, links mit eingesetzter Matrixanzeige. Diese kann frei parametrisiert werden und Laufschriften anzeigen.



Zusammenbau des Gehäuses mit den Dachbauten.

ger für die NINA programmiert und in die Gehäuse eingepasst.

Bei meinem Besuch waren alle Teilnehmer höchst konzentriert am Arbeiten, galt es doch, wunderschöne und perfekte Modelle herzustellen. Dennoch fanden sie immer wieder die Musse, lockere Sprüche zu bringen, die ihre Lacher fanden.

RK

Siehe auch: <http://swissmarko.ch/verschiedenes>



Anlässlich der Rail Days gibt es Interessantes aus dem Bereich der Modellbahn zu entdecken.



Grosses und Kleines ist von Jung und Alt an den Rail Days zu beobachten.

Fotos: Roger Hofstetter / VHS

Der Juni-Zug auf dem Kaeserberg Ein IR mit dem Chäs-Express

Das «schnellste Käsebuffet der Welt» lancierten 1989 die SBB, die BLS, die Minibuffet AG und die Schweizerische Käseunion an Bord eines Speisewagens des Typs EW I von 1958. Es zirkulierte zwischen Basel und Brig und dank zwei weiteren gleichen Wagen ab 1994 auch von Schaffhausen bis Chiasso. Im Jahr zuvor übernahm Le Buffet Suisse den Service. Mit diesem Brand fährt



Foto: CFF

Re 460, 6,1 MW, 84 t,
Last: 40 Achsen, 608 Plätze,
302 t, V/max 140 km/h.

ein Wagen im Look eines Stücks Emmentaler am Kaeserberg. Der Zug besteht aus zwei Teilen: Der vordere mit älteren Wagen (288 Pl.) ist offen für Fahrgäste, der hintere mit klimatisierten Wagen (320 Pl.) abge-

schlossen. Diese «Überfuhr» war nicht kundengerecht, aber so im Fahrplan und üblich. Der Chäs-Express ging 1998 an die Mitropa. Zwei dieser Wagen landeten 2003 im Schrott, einer bei SBB Historic. CFF

Bümplizer Modellbahn- und Spielzeugbörse – 27. April 2019

Freude an Modellbahn und Organisation

Zweimal jährlich jeweils im Frühling und im Herbst findet die Bümplizer Modellbahn- und Spielzeugbörse in der Eingangshalle des Coop-Einkaufszentrums Bern Bümpliz statt. Der Anlass ist ein Treffpunkt für Liebhaber von Modelleisenbahnen, Modellautos, Blechspielzeugen und Fachliteratur in der Region Bern. Organisiert wird die Börse von Marc Messerli, der selbst ein grosser Modelleisenbahnfan ist und eine eigene Anlage und Sammlung in Spur N besitzt. Damit steht er in bester Familientradition. Ab 1981 führte sein Vater, Valentin Messerli, ein Modellbahngeschäft. Der erste Laden befand sich an der Rodtmattstrasse in Bern, später hatte er einen am Viktoriaplatz, dann im Warenhaus Loeb und zuletzt bis Anfang der 2000er-Jahre im Liebfeld. Danach haben sich Valentin und Marc Messerli auf den An- und Verkauf von Modell-

eisenbahnen, technischen Spielwaren und Modellautos an Börsen und im Internet konzentriert. Nach der Teilnahme an mehreren Veranstaltungen begannen sie selbst, Börsen zu organisieren. So entstanden die Börse Bümpliz und die Börse Thunersee. Letztere fand jeweils auf stationären Schiffen an der Schifflände in Thun statt.

An Modellbahnbörsen finden sich mitunter Modelle, deren Hersteller nicht mehr existieren oder die im Handel längst schon vergriffen und nur noch selten erhältlich sind. Ein Besucher hat soeben an einem Stand ein Modell der RhB Gem 4/4 801 von Fama in Spur 0 erstanden und lässt die Lokomotive auf dem Testgleis bei Marc Messerli prüfen. Die Lokomotive funktioniert einwandfrei, und ein glücklicher Modelleisenbahner eilt mit seinem Modell nach Hause. Seit Valentin Messerli im Jahr 2014

verstorben ist, führt Marc Messerli die Familientradition alleine weiter. Die Freude an der Modelleisenbahn und am Organisieren sind sein Antrieb. Im Fokus stehen die Spuren H0, H0m, H0e, N und Z. Modelle der Spuren 0, I und II werden nur auf Anfrage angenommen. An der Börse Bümpliz ist mit dem Stand des Vereins Dampfbahn Furka-Bergstrecke auch die «grosse» Eisenbahn vertreten. Das Publikum ist gut durchmischt, von jung bis alt mit einer leichten Tendenz hin zu älteren Besuchern, deren Interesse den Blechspielzeugen gilt. In den letzten Jahren sind einige kleinere Börsen verschwunden. Mit dem Erhalt und der Organisation der Bümplizer Börse trägt Marc Messerli zu einer lebendigen Modellbahnszene in der Region Bern bei. Daneben nimmt er als Verkäufer an weiteren Börsen teil. FJ



Fotos: Fabian Jeker

Modelleisenbahnen und Börsen sind zwei grosse Leidenschaften von Organisator Marc Messerli. Modelleisenbahnen und ein Stand des VFB waren vertreten.

Binario Uno: gedeckter Museumsgüterwagen K1 5615 der RhB im Massstab 1:45 Rollout eines Bündner Viehwagens

Für Tilman Laube war es ein besonderer Moment: Ende April konnte er unter seinem Label «Binario Uno» sein erstes Rollmaterial der Öffentlichkeit präsentieren, den gedeckten Museumsgüterwagen K1 5615 der RhB im Massstab 1:45. Dem Rollout an der Turbinenstrasse in Zürich wohnte eine kleine Schar Modellbahnbegeisterter bei, unter ihnen Fredy Pfister, Präsident des Clubs 1889. Das Vorbild rollte ab 1911/13 über Bündner Gleise, die RhB hatte insgesamt 115 Stück bestellt. Die im Volksmund als «Viehwagen» bekannten Güterwagen wurden mehrfach umgebaut. Nummer 5615 wurde 2004 vom Club 1889 als Nostalgiegüterwagen in die Flotte aufgenommen. Laube fertigt vom Modell elf Stück – fünf seien bereits ausgeliefert, der Rest folge im Sommer. Mithilfe einer Powerpoint-Präsentation erläuterte er die Herausforderungen und Schwierigkeiten, denen er bei seinem Projekt gegenübergestanden war und die er überwunden hatte. Hier einige Beispiele: Einbau von Speichenradsätzen statt Scheibenrädern, Ergänzung von Bremsgestänge-Fangeisen, Ergänzung der Dampfheizungsinstallation, Entfernen der Zugsammelschiene usw. Der Name «Binario Uno» – so ist auf der Website des Kleinstserienherstellers zu lesen – ist italienisch und bedeutet «Gleis eins». Die Idee dafür sei im Sommer 2018 bei einem sehr gemütlichen Beisammensein auf dem Perron des Gleises 1 in Samedan entstanden. Ebendort, in der Oberengadiner Gemeinde, ist Tilman Laubes Hauptsitz. Seit Ende 2018 hat er beim Bahnhof Hardbrücke ein Werkatelier. ZfA

Siehe auch: www.binario-uno.com



Tilman Laube erläutert den anwesenden Gästen, wie es zum Bau des Modellviehwagens kam.



Vor dem Werkatelier in der Turbinenstrasse in Zürich. Der Hauptsitz von «Binario Uno» ist in Samedan.



Der gedeckte Museumsgüterwagen K1 5615 der RhB im Massstab 1:45.



Gerade mal elf Stück dieses Modells wird Tilman Laube herstellen.

Veranstaltungen

Frühschoppenfahren **Rheintalischer Eisenbahn Amateur Klub (REAK)** | 26. Mai, 10.00–14.00 Uhr | 9425 Thal (SG), im Buriert
Fahrbetrieb auf allen Anlagen: Spur N, H0, 0, neu auch 0m und Gartenbahn, Eintritt frei. www.reak.ch

Fahrtage **Liliput Bahn Verein Stein am Rhein** | 30. Mai, 2./8./9./10./16./23./30. Juni | 8260 Stein am Rhein
Gönnen Sie sich eine knapp zehn Minuten dauernde Fahrt auf den Spuren 7¼ Zoll bzw. 360 mm. www.steinerliliputbahn.ch

Hochwertige Modelle **Stiftung Eisenbahnsammlung Uster** | 1. Juni, 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

LGB-Gartenbahn **Stockerenbahn** | 1./2./29./30. Juni | 3065 Bolligen, Flugbrunnenstr. 21
Die Vorführungen finden nur bei schönem und sicherem Wetter statt. Telefon 031 921 91 88. www.stockerenbahn.jimdo.com

Sonntags-Apéro **Modelleisenbahn-Club Olten (MECO)** | 2. Juni, 10.00–12.00 Uhr | 4600 Olten, Industriestrasse 41
Sonntags-Apéro und Fahrbetrieb gemäss Spezialprogramm. www.meco-olten.ch

Fahrtag in Einsiedeln **Modelleisenbahn-Club Einsiedeln (MECE)** | 2. Juni | 8840 Einsiedeln, Blatten
Fahrtag auf der Gartenbahn-Anlage Blatten. Bei trockener Witterung fährt die Modellbahn mit Personenbeförderung. www.mece.ch

Dampfschnellzug mit DB-Wagen **Verein Pacific 01 202** | 8. Juni | Lyss–Bern–Genf
Dampfschnellzug von Lyss nach Genf mit der 01 202. Erstmals mit den blauen DB-Wagen. Rundfahrt mit Dampfschiff. www.dampflok.ch

Nostalgie und Erlebnis **Genossenschaft Museumsbahn Emmental** | 8./9. Juni, ab 10.20 Uhr | Sumiswald–Grünen–Huttwil–Sumiswald–Grünen
Museumsbahnfahrten auf der Emmentalbahn mit historischen Dampflokomotiven. www.emmentalbahn.ch

Tag der offenen Tür **Glärner Modelleisenbahnklub (GMEK)** | 8.–10. Juni, jeweils ab 10.00 Uhr | 8754 Netstal, beim Bahnhof
Fahrbetrieb am Pfingstwochenende. Erstmals mit Teilabschnitt der Biaschina und am Samstag mit Nachtbetrieb. www.gmek.info

Schweizer Dampffestival **Chemin de fer-musée Blonay–Chamby** | 8.–10. Juni | 1807 Blonay, place de la Gare 3
Grosses Dampffestival mit Dampfzügen ab Vevey oder Vierfachtraktion ab Blonay, Betrieb des Barwagens. www.blonay-chamby.ch

Dampf im Aaretal **Dampfbahn Aaretal (DBA)** | 8.–10./22./23. Juni, 13.30–17.30 Uhr | 3110 Münsingen, Psychiatriezentrum
Öffentliche Fahrten im Parkareal des Psychiatriezentrums Münsingen. Wagen für Rollstuhlfahrer vorhanden. www.dampfbahn-aaretal.ch

Staufener Fahrtage **Gartenbahn Staufen** | 9./23. Juni, 13.00–16.00 Uhr | 5603 Staufen
Auf dem 9426 m² grossen Areal können Sie und Ihre Kinder/Grosskinder eine Fahrt geniessen. www.gartenbahn-staufen.ch

Dampf in Minusio **Ass. Ticinese Amici della Ferrovia (ATAF)** | 9./23. Juni, 14.30–17.30 Uhr | 6648 Minusio, Mappo
Öffentliche Fahrten in Minusio. Findet nur bei schönem Wetter statt. www.ataf.ch

Besichtigung der Märklinanlage **Bunkerstore** | 15. Juni, 10.00–16.00 Uhr | 6021 Emmenbrücke, Fadenstrasse 20
Eine kultige Märklin-Modelleisenbahnanlage in Spur H0 ist zu besichtigen. www.bunkerstore.ch

Modelleisenbahntheater **Ursula und Christian Frey** | 15./16. Juni, ab 10.30 und 13.00 Uhr | 8712 Stäfa, Eichstrasse 14
Offene Türen mit Vorführungen im Modelltheater. Zu sehen sein wird Kunterbuntes in diversen Spurweiten. cufrey@bluewin.ch

Modulanlage in H0 **Modellbahn in Ramsen** | 16. Juni, 10.00–17.00 Uhr | 8262 Ramsen Bahnhof Güterschuppen
In Zusammenarbeit mit VES sowie neu einer Spielanlage für Kinder in Spur H0. <http://www.etzwilen-singen.ch/>

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

Rail Days 2019 **Verkehrshaus der Schweiz** | 21.–23. Juni, ab 10.00 Uhr | 6006 Luzern, Lidostrasse 5
Drei Tage lang Schienenverkehr pur, u.a. mit dem Schweizer Hersteller HAG Modellbahnen GmbH. www.verkehrshaus.ch/raildays

Längstes Kino der Welt

Verein Tunnelkino | 22. Juni, 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

Grösste Echtzeitanlage

Modelleisenbahnclub Kirchmättli Horw | 28.–30. Juni | 6048 Horw, Kantonsstrasse 71

Wir bauen auf über 500 m² die grösste Echtzeit-Modelleisenbahnanlage der Schweiz. Spur H0 und H0m. www.modelleisenbahnclub.ch

Fahrttag am Rhein

Ysebahñli am Rhy | 29. Juni, 11.00–17.00 Uhr | 4133 Pratteln, Rheinstrasse 28

Gartenbahn mit Personenbeförderung in Spur 5 & 7¼" für Gross und Klein. www.ysebahñli-am-rhy.ch

Markus' Eisenbahn-Welt

Modelleisenbahnsammlung | 29. Juni, 13.45–16.00 Uhr | 9107 Urnäsch, Zürchersmühle 1007

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

Nostalgiefahrt um den Säntis

Europavapor | 29. Juni | Romanshorn/Rorschach um den Säntis

Degustation mit Biersommelier regionaler Brauereien. Fahrt im Nostalgietriebwagen «Apfelsaft-Express». www.eurovapor.ch

Öffentliche Besichtigung

Tram-Museum Zürich | 29./30. Juni, ab 12.36 Uhr | 8008 Zürich, Tram-Museum Burgwies

Die Museumslinie 21 wird vom TMZ betrieben und ist sicher die schönste Tramlinie von Zürich. www.tram-museum.ch

Fahrten am Lenkerseeli

Strubelli Bähnli Lenk | Täglich von Mai bis Oktober | 3775 Lenk, Alpkultur Spielplatz Lenkerseeli

400 m Fahrstrecke, 10-Zoll-Spurbreite (250 cm), zwei Dampf- und zwei Elektroloks. info@lenk-simmental.ch

Tinfields

Spur-0-Anlage im Herzen der Schweiz | Ganzjährig, nur auf Voranmeldung | 6060 Sarnen

Analoge Modelleisenbahn mit langen Fahrstrecken und viel Betrieb mit 36 fahrbereiten Kompositionen. www.tinfields.ch

Bistro Soleure

Regionalverkehr Bern–Solothurn | Bis 19. Juni, jeweils ab 19.35 Uhr | 3000 Bern

13 Fahrten vom 3. April bis 19. Juni Gourmet-4-Gang-Menü im Regelzug. www.rbs.ch/BistroSoleure

Anlage im Oberland

Modellbahn Meiringen | Jeden Sonntag, 14.15–17.00 Uhr | Meiringen, Zeughausstrasse 19e

Besichtigung der inzwischen 125 m² grossen Spur-0m-Anlage. www.modellbahn-meiringen.ch

Meilensteine der Schweiz

Smilestones AG | Ganzjährig, jeweils Di.–So. | 8212 Neuhausen am Rheinfall, Industrieplatz 3

Direkt oberhalb des Rheinfalls präsentiert sich seit 24. November 2018 die grösste Indoor-Miniaturwelt der Schweiz. www.smilestones.ch

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

Modellbahn für Kinder

Modellbahn-Treff | Ganzjährig, Mi. und Sa., 13.30–18.00 Uhr | 8344 Bäretswil, Zelglstrasse 26

Für 8- bis 14-Jährige aus der Region Zürich Oberland, Spur N, Anmeldung erforderlich. www.modellbahn-treff.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

Eisenbahn-Schauanlage

Chemins de fer Kaeserberg | Mehrmals monatlich, Agenda im Web | 1763 Granges-Paccot bei Fribourg

Eisenbahn-Schauanlage auf 610 m² mit herrlichem Schweizer Motiv. www.kaeserberg.ch

Originelles Museum

Eisenbahn- und Sammler-Museum | Ganzjährig, jeweils Mi., 14.00–16.00 Uhr | 1795 Courlevon, Dorfstrasse 4

Das herzhafteste Eisenbahn- und Sammler-Museum in der Region von Murten. www.eisenbahnmuseum.courlevon.ch

Für die Richtigkeit der Angaben übernimmt die LOKI keine Gewähr.

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungsmeldungen für die Ausgabe LOKI 7-8 | 2019 bis spätestens 31. Mai 2019 per Mail an veranstaltungen@loki.ch.

Börse

Suchen

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

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

N/HO/HOm Suche Spur N, HO und HOm, 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

HO Suche: ZIMO-2-MX31-Steuergeräte mit Eprom V1.22. kur.hauser@bluewin.ch

HO Kaufe Modelleisenbahnanlagen aller Spurweiten, Loks, Wagen, Geleise usw. alt oder neu, Sammlung oder Estrichfund. Sofortige Abholung und Barzahlung. Hans Künzle Andwil, Tel. 079 352 52 86

HO Suche grosse Sammlungen HO. Tel. 079 902 72 61

Verschiedenes

Zu verschenken: LOKI-Hefte seit 1980 inkl. Sonderhefte. Hans-Peter Schudel, Sonnenbergstrasse 5, 8172 Niederglatt, Tel. 044 850 20 96

Klein-Drehbank zu verkaufen, Marke FAVORITE mit Zubehör, geeignet für Feinmechanik, Modellbau usw. Verhandlungspreis Fr. 2100.-. Tel. 044 862 73 22

Zu verkaufen aus gesundheitlichen Gründen: Modelleisenbahn-Anlage HOm 30 m² Albulastrecke
kann in fortgeschrittenem Ausbau übernommen werden. Eingerichtete Werkstatt/Atelier kann übernommen werden. Die Anlage ist modular aufgebaut. Es warten 8 Züge der Rhätischen Bahn auf den passionierten Hobby-Modelleisenbahner, der sich mit Freude auch mit dem Ausbau der Umgebung beschäftigt. Übernahmepreis ist verhandelbar und sehr günstig. Interessiert? Dann ruf an! Tel. 079 214 40 74.

Verkaufen

HO Zu verkaufen wegen Systemwechsel: Ecos-2-Zentrale 50200, CHF 350.-. Ecos Boost, 2 Stück je CHF 125.-. Ecos-Link-Terminal, 2 Stück je CHF 30.-. Marklin-Central-Station Reloaded Ecos 60121/59990, CHF 150.-. Angebot an E-Mail: willi.wsp.spalinger@bluewin.ch oder Tel. 078 801 30 55

HO Lauer: UBS 10/50, LBS 10/20/30. Bärlocher Paul, Mühlestrasse 17, 9240 Uzwil, Tel. 071 393 47 40 ab 18.00, paul.baerlocher@gmx.ch

HOm Ferro-Suisse-HOm-Gleise Kovolut. joerggrill@aol.com

O Rohr Ae 4/4 BLS, braun, Vitrinmodell, geprüft, Fr. 1300.-. info@eisenbahn-modellbau.info

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

Om Verkaufe neuwertige Om-Messing-Fahrzeuge der Rhätischen Bahn in 1:45/Fine-Scale. Gerne senden wir Ihnen unsere Liste zu. tl@binario-uno.com

Om Verkaufe neuwertige Schmalspurfahrzeuge nach Vorbild der Rhätischen Bahn im Massstab 1:45, Messing, Fine-Scale. Informieren Sie sich unverbindlich und fordern Sie meine Verkaufsliste an über tl@binario-uno.com

Insertionsschluss für Börseninserate in der LOKI 7-8/2019: Freitag, 31. Mai 2019

LOKI DEPOT HORW

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

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

ZUBA-TECH

Zu kaufen gesucht:
Modelleisenbahnen
alle Spuren und Blech

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

Langjährige Erfahrung

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

rail4you.ch

Feines und innovatives
Zubehör für Ihre Modellbahn



Tag der offenen Tür

an Pfingsten 8.6.-10.6.2019 beim
Glarner Modelleisenbahnclub in Netstal
in den Militärbarracken gegenüber vom Bahnhof.

Pfingstamstag	von 10.00-18.00 Uhr
Nachtführung	von 19.00-21.00 Uhr
Pfingstsonntag	von 10.00-18.00 Uhr
Pfingstmontag	von 10.00-16.00 Uhr

Lokschuppen Hagen-Haspe

seit 1977
Exklusive
Modelleisenbahnen

und mehr... vieles mehr...

www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos!

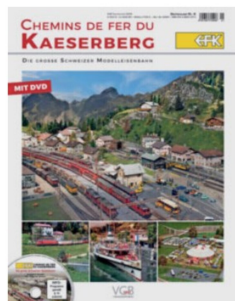
Tel. ++49 (0) 2331 404453
D-58135 Hagen
Vogelsanger Strasse 40

Börseneintrag aufgeben

www.loki.ch
→ Service
→ Börse



Medientipps



Chemins de fer du Kaeserberg

Die deutsche Verlagsgruppe Bahn gibt in einer losen Folge Sondernummern mit der Thematik Traumanlagen heraus. Seit 2019 ist die Sondernummer über die Chemins de fer du Kaeserberg erhältlich. Mit dem Untertitel «Die grosse Schweizer Modelleisenbahn» wirbt sie um die Gunst der Leser. Der Autor Beat Moser stellt darin die berühmte Showanlage aus dem freiburgischen Granges-Paccot vor. Dem LOKI-Leser muss man die öffentliche Anlage nicht mehr erklären. Sie ist allgemein sehr bekannt durch ihre hohe Detailtreue und ihre Grösse. Das Sonderheft gibt dem Leser eine rundum gelungene Übersicht über den Bahnbetrieb der 1990er-Jahre in der Schweiz, den Bau und Betrieb der Anlage, die Technik und Steuerung und auch über das Rollmaterial und die Zugskomposition (Stichwort: Zug des Monats, Szene | News). Auch dem stets wichtigen, leider oft vergessenen Aufwand ist ein Kapitel gewidmet: «Instandhaltung und Sicherheit». Dass eine solche grosse Modellbahnanlage auch ihre Pflege benötigt, wird dem Leser auf vier Seiten nähergebracht.

Auch wer die Chemins de fer du Kaeserberg schon einmal – oder im Fall des Rezensenten einige Male – besucht hat, kann mit der vorliegenden Sondernummer zahlreiche Facetten der Anlage entdecken. Ob als Inspiration eines künftigen Besuchs oder als Erinnerung eines vergangenen Besuchs, die Sondernummer ist für den Modellbahner nur zu empfehlen. HRo

Chemins de fer du Kaeserberg – die grosse Schweizer Modelleisenbahn, Beat Moser, 1. Auflage, 2019, broschüriert, 116 Seiten, 23,0 × 29,7 cm, unzählige Farbfotos, ISBN 978-3-89610-437-3, Verlagsgruppe Bahn, www.vgbahn.de

Preis: EUR 15,00



Praxisbuch Bahnsicherung

Nach dem erfolgreichen «Praxisbuch Fährbahn» aus dem Jahr 2014 folgt dieses Jahr im AS-Verlag ein weiteres Buch aus dem Bereich der Bahninfrastruktur: das «Praxisbuch Bahnsicherung». Das Autorentrio Dirk Bödeker, Ruedi Hösli und Sepp Moser hat es geschafft, eine technisch anspruchsvolle Thematik aus dem Bahnbereich so in Buchform darzulegen, dass auch der einfache Laie die Materie verstehen kann. Das Buch beginnt beim Grundsatz der Sicherheit bei der Eisenbahn. Dabei werden immer wieder fachliche Themen explizit herausgepickt, wie zum Beispiel die Aufstellung oder die Gegenfahrt, Folgefahrt oder Flankenfahrt bei Unfällen, und so dem Leser auf einfache Art erläutert. Stück für Stück «arbeiten» man sich als Leser durch die Thematik der Bahnsicherung: von verschiedenen Gestaltungen der Streckenabschnitte und deren Sicherungsmöglichkeiten über Signale, Gleisfreimeldeanlagen, Weichensicherung inkl. ihrer Teilebenennungen, Bahnübergänge, Stellwerke und Betriebszentralen bis hin zum Unterhalt der Infrastruktur. Ein Glossar am Schluss unterstützt den Leser bei den Definitionen der Fachbegriffe.

Kurzum: ein sehr gutes und solides Fachbuch, welches sowohl den Laien als auch den Bahnprofi anspricht und informiert. Das Buch ist durchgehend mit überzeugendem Bildmaterial und verschiedensten Skizzen gespickt und ergänzt so den Text. HRo

Praxisbuch Bahnsicherung, Dirk Bödeker, Ruedi Hösli, Sepp Moser, 1. Auflage, 2019, gebunden, 160 Seiten, 14,1 × 22,0 cm, zahlreiche Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos und Skizzen, ISBN 978-3-906055-80-0, AS-Verlag, <https://asverlag.lesestoff.ch>

Preis: CHF 39,80



Typenkompass Dampfloks in der Schweiz

Nach den Typenkompassen verschiedener Schweizer Bahngesellschaften folgt nun einer über die Dampflokomotiven in der Schweiz. Das vorliegende Werk ist aber kein zweiter «Moser», auch wenn man mit dem Zusatz «seit 1847» wirbt. Vielmehr hat der Autor Cyrill Seifert alle museal erhaltenen Dampffahrzeuge der Schweiz in ein Buch gepackt. Dabei kommen sowohl schweizerische Fahrzeuge als auch solche ausländischer Herkunft zum Zug. Das Buch wird in die Grosskapitel Normalspur-, Schmalspur-, Zahnrad-, Dampfschneeschleudern und Dampfspeicherloks gegliedert. Auf den ersten Blick sind die Fahrzeuge chaotisch angeordnet – man vermisst doch ein bisschen das System des «Mosers». Erst im Inhaltsverzeichnis offenbart sich das System der Anordnung. Beginnend bei der normalspurigen A 3/5 enden die Normalspurloks bei der Ed 4/5. Danach kommen noch die Auslandsloks wie die bekannten 141R (73, 568, 1207 und 1244) oder die 01 202.

Der Leser erhält mit dem Typenkompass einen kleinen Einblick in die Dampfloksbezeichnung und die Geschichte der Dampftraktion in der Schweiz sowie einen kompletten Überblick über die in der Schweiz museal erhaltenen Dampffahrzeuge. Von jedem Typ gibt es ein Bild, einen Gesichtstext sowie die technischen Daten. Das Buch ergänzt jede Bibliothek im Bereich der Schweizer Dampffahrzeuge und Museumsbahnen. HRo

Typenkompass Dampfloks in der Schweiz seit 1847, Cyrill Seifert, 1. Auflage, 2019, broschüriert, 128 Seiten, 14,0 × 20,5 cm, 100 Farbfotos, ISBN 978-3-613-71583-7, transpress-Verlag, www.motorbuch.de

Preis: EUR 12,00

Leserseite

Leserbrief von Oliver Noah zum Editorial in der LOKI 5|2019

Die Modellbahn soll Spass machen

Sehr geehrte Damen und Herren

Auch wenn ich zugeben muss, dass ich Abonnent einer deutschen Modellbahnzeitschrift bin, lese ich immer mit grosser Freude und Interesse die Ausgaben der LOKI, die ich mir gelegentlich im Zeitschriftenhandel leiste. Vermittelt Ihre Zeitschrift doch immer interessante Einblicke in das Geschehen rund um die Schweizer Eisenbahn- und Modellbahnwelt.

In der Ausgabe Nr. 5|2019 habe ich das Vorwort von Herrn Roth gelesen und möchte

ihm grundsätzlich Recht geben. Die Modellbahn soll Spass machen, und da ist dann erlaubt, was gefällt. Die Hobbykollegen und -kolleginnen sollen nicht zu vorsichtig oder gar ängstlich beim Fahrzeugeinsatz sein. Ich selber bin mit Beginn meiner Lehrzeit bei der damaligen Railion Deutschland AG (heute wieder DB Cargo) Berufseisenbahner und stets im Betriebsdienst tätig, bis vor ein paar Jahren als Lokführer und nun als Wagenmeister. Mein wagentechnischer

Ausbilder bei der DB sagte zu Beginn unserer Lehrzeit, dass «bei Gott und der Eisenbahn alles möglich» sei. Und nach fast 13 Jahren Dienstzeit kann ich mit Fug und Recht behaupten, Züge gesehen zu haben, die sich niemand trauen würde, auf seiner Anlage fahren zu lassen. Würden Sie mir eine E 18 mit verkehrsroten Wagen abnehmen? (Siehe Foto im Anhang, entschuldigen Sie bitte die schlechte Qualität.) So live und «in Farbe» im Nürnberger Hauptbahnhof gesehen. Oder auch in der LOKI Nr. 7-8|2017 auf Seite 64 das Foto eines BLS-Cargo-Vectron mit dem AKE-Rheingold zu sehen. Wer würde sich das schon auf seiner Anlage trauen? Gerade in der heutigen Zeit verkehren, dank der Öffnung der Staatsbahnnetze, den Mehrsystemloks und nicht zuletzt privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen die buntesten Züge.

Daher bin ich der Meinung, man kann fahren lassen, was einem gefällt, solange es irgendwie erklärbar ist. Und selbst wenn nicht, es ist ein Hobby, das Spass machen soll, und Spass macht, was gefällt.

Mit freundlichen Grüßen, Oliver Noah



Leserbrief von Erich Imfeld zum Editorial in der LOKI 5|2019

Das kanns aber nun echt nicht sein!

Sehr geehrte Damen und Herren

Heute brachte mir der Briefträger die neueste Ausgabe der nach wie vor sehr interessanten Fachzeitschrift LOKI. Mit Freuden packte ich das Heft sofort aus der Hülle aus und blätterte gleich zum Vorwort von Herrn Roth (siehe eingescannte Beilage). Da staunte ich allerdings nicht schlecht.

Mein erster Gedanke war: Das kanns aber nun echt nicht sein! Nachdem ich den Titel «Darf me das oder darf me das äch öpe

nid!?» gelesen hatte, erhoffte ich mir, im Text eine Erklärung für den Kaffeetassenabdruck zu erhalten. Aber auch nach zweimaligem Durchlesen fand ich «des Rätsels Lösung» nicht.

Können Sie mir hier bitte mit einer Aufklärung weiterhelfen oder aber mir einfach ein neues, «sauberes» Heft zusenden?

Mit freundlichen Grüßen, Erich Imfeld

Anmerkung von Hans Roth:

Der Kaffeetassenabdruck beruht darauf, dass ich mir beim Verfassen des Editorials gerne eine Tasse Kaffee genehmige, und hat seinen Ursprung bei der LOKI-Ausgabe 6|2017 «D Episode vom Kafi-chacheliungersetzerli».



**Leserbrief von Jürgen Singelmann
zum LOKI-Spezial**

Interesse am LOKI-Spezial

Sehr geehrte Damen und Herren,
Verantwortliche für das LOKI-Spezial

Als ehemaliger Abonnent der ersten Stunden sowohl «Der Modell-Eisenbahn» als auch der LOKI bis Ende 2015 habe ich immer auch sporadisch die mich speziell interessierenden Ausgaben des LOKI-Spezial über den Kiosk bezogen, also nicht im Abo. Ehemaliger Abonnent der beiden erstgenannten Zeitschriften deshalb, weil ich leider aus gesundheitlichen Gründen meine sehr grosse Modelleisenbahnanlage aufgeben musste und mich die monatlichen LOKI-Ausgaben mit den Supertexten zum Modell- und Grossbetrieb dann nur noch verrückt bis irre gemacht hätten ..., wenn Sie verstehen, was ich damit meine. Mein «Fahrgestell» erlaubt mir nicht mehr, die Bodenlукentreppe zu begehen. Nur einen zigtausend Franken kosten-der Umbau des Zuganges hatte das weiter ermöglicht.

Aber ich habe weiter Interesse am LOKI-Spezial zu mir konkret passenden Themen, sodass ich nachfolgend meine Wünsche anbringen möchte: Reisezugwagen z.B. ab ca. 1937, 1943, 1944, 1950 usw., als da sind: Leichtstahlwagen, EW I, EW II, EW III (wenn auch bereits gut abgehandelt in Nr. 38 «Neigezüge erobern die Schweiz»), EW IV, IC 2000 sowie EC-, RIC-/UIC-X-Wagentypen. Ferner SBB-Triebwagen RAm TEE I, RAe TEE II und RABe «Graue Maus» (diese wurden allerdings bereits anderweitig gut dokumentiert, aber Ihre Heftform und deren Gewicht sind so sehr handlich beim immer wieder Nachlesen!) Weiter SBB-E-Loks Re 4/4^{IV} und Re 460. Natürlich könnten dann später weitere Ausgaben in Sachen SBB-TGV-Typen und Triebfahrzeuge des neuen SBB-Fernverkehrs folgen.

Insgesamt glaube ich sehr, dass es sich für Sie bestimmt rechnet und ökonomisch rechtfertigen lässt, noch etliche LOKI-Spezial-Ausgaben zu produzieren, z.B. zu den vorgenannten Themen, u.U. sind logo auch mehrere Typen in einem Heft abhandelbar.

In diesem Sinn verbleibe ich gerne weiterhin Ihr LOKI-Spezial-Freund

Freundliche Grüsse, Jürgen Singelmann

**Leserbrief von Guy Dätwyler
zu Szene|Bahn aktuell in der LOKI 5|2019**

Erreur de lieu dans LOKI N° 5|2019

Dans votre LOKI N° 5 |2019 à la page 61, la photo du centre (Legendaire Emmentaler im Einsatz) a été prise à la sortie de Bonfol en direction de Vendlincourt.

Meilleures salutations, Guy Dätwyler

**Leserbrief von Eugen Schnetzer
zum Artikel «Gartenbahnträume aus
Legosteinen» in der LOKI 5|2019**

Eine Anlage mit viel Fantasie

Guten Tag

In der LOKI Nr. 5 |2019 hat mir der Artikel Lego-Gartenbahnanlage (ab Seite 90) besonders gut gefallen. Endlich einmal eine Anlage mit viel Fantasie! Nicht eine Nietenzähler-Anlage mit sieben verschiedenen Grassorten und anderem Schischi.

Freundliche Grüsse, Eugen Schnetzer

Schreiben Sie uns!

@ zoltan.tamassy@loki.ch / hans.roth@loki.ch

📷 @loki_magazin

f @lokimagazin

✉ LOKI Magazin, c/o Hans Roth
Mooshausstrasse 19, 3510 Konolfingen



Bahn aktuell



Rollout des «Capricorn»

Ende Juni 2016 hat die Rhätische Bahn (RhB) bei Stadler die elektrischen Niederflurtriebzüge ABe 4/16 3111–3137 für 361 Millionen Franken bestellt. Für die RhB ist es die grösste Beschaffung von Rollmaterial ihrer Geschichte. Die 36 «Capricorns» (rätoromanisch für Steinbock) tragen wesentlich zur Modernisierung der bestehenden RhB-Flotte bei und ermöglichen dem Bündner Bahnbetreiber einen Leistungssprung in der Produktivität. Neu an diesem Zug ist der Flügelzugbetrieb. Damit kann auf der einspurigen Strecke zwischen Landquart und Klosters der Halbstundentakt ohne aufwendige Streckenausbauten realisiert werden. Um einen reibungslosen Flügelzugbetrieb zu gewährleisten, verfügen die «Capricorns» über automatische Kupplungen. Die vierteiligen Züge haben über 164 Sitzplätze, davon 35 in der ersten Klasse. Den Reisenden stehen in allen Abteilen Steckdosen zur Verfügung. Speziell ist die Übertragung des Ausblicks aus der Frontkamera im Führerstand. Dass sich, wie in den meisten RhB-Zügen, auch beim neuen «Capricorn» in allen Abteilen Fenster öffnen lassen, wird das Fahrerlebnis durch Graubünden zusätzlich erhöhen. Die Züge fahren mit einer Betriebsgeschwindigkeit von maximal 120 km/h und sind auch auf Personen mit eingeschränkter Mobilität ausgerichtet. Drei der vier Wagen verfügen über einen Niederflureinstieg. Zudem ist der Zug mit einer behindertengerechten Toilette, Rollstuhlplätzen und taktilen Beschriftungen für Sehbehinderte ausgerüstet.



Ein neues Gesicht bei der RhB: So zeigt sich die Triebzugseite der zweiten Klasse des ABe 4/6 3112.



«Grosser Bahnhof» in Altenrhein, wo der neue Capricorn den Medien vorgestellt wird.

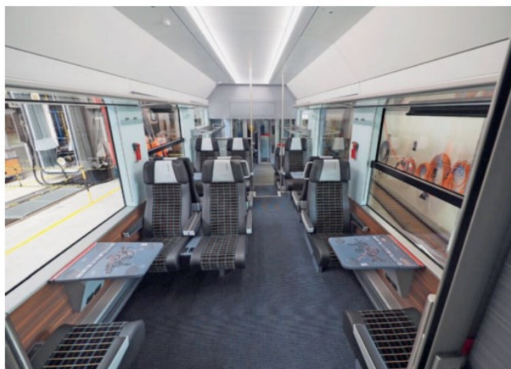
Die RhB plant den Einsatz der ersten neuen vierteiligen Triebzüge auf der Strecke Landquart–Davos–Filisur ab Spätherbst 2019. Voraussichtlich 2021 wird mit dem Flügelzugbetrieb auf der Linie Landquart–Klosters–Davos/St. Moritz begonnen. Die Züge kommen auch in der Surselva und im Unterschnitt zum Einsatz.

Dr. Renato Fasciati, Direktor der RhB, und Dr. Thomas Ahlburg, Group CEO von Stadler, haben am 15. April 2019 gemeinsam den ersten «Capricorn» der interessierten Öffentlichkeit präsentiert. Rund 120 geladene Gäste aus Wirtschaft und Politik verfolgten in Altenrhein live die Einfahrt des neuen Triebzuges.

RhB



Blick ins Multifunktionsabteil mit der behindertengerechten Toilette.



Das Erstklassabteil im Endtriebwagen wirkt geräumig und elegant.

Einstiger SBB-Dieselexot neu in Gelb

Foto: Georg Trüb



Die Emf 831 000 am 93. April 2019 auf Probefahrt von Frauenfeld nach Sulgen und zurück.

Ende der 1980er-Jahre bestellten die SBB bei RACO drei dreiachsige Diesellokomotiven des Typs Em 831, die der Beginn einer Grossserie sein sollten. Diese wurde jedoch

nie bestellt: Die Beschaffung der vierachsigen Am 841 machte die Beschaffung der Em 831 überflüssig, deren Leistungen sehr ähnlich waren. 1992 wurden die drei Proto-

typen in Betrieb genommen und je nach Bedarf im Baustellenverkehr oder im Güterverkehr eingesetzt, bis sie bei der Divisionalisierung endgültig bei SBB Cargo (Region Lenzburg-Suhr) landeten. Mangels Ersatzteilen wurde die Em 831 002 kanballisiert.

Im Januar 2013 wurden die drei Rangierlokomotiven an Stauffer Schienenfahrzeuge in Frauenfeld verkauft. Die Maschine Em 831 000 wurde an verschiedene Niederlassungen, wie die Aluminiumwerke im Wallis, vermietet. Letztes Jahr konnte Stauffer die drei Rangierlokomotiven an die Baufirma Marti verkaufen, welche mit der Sanierung des Lötschberg-Scheiteltunnels beauftragt wurde. Im April 2019 wurde die erste Lokomotive revidiert und nach Kandersteg überführt. Mit der gelben Hausfarbe der Firma Marti erhielt sie ebenfalls ihre Bezeichnung Emf 98 85 5 831 000, welche auch die Funkfernsteuerung anzeigt (f). Die anderen Lokomotiven werden folgen, sobald ihr Refit erfolgt ist. Die Em 831 werden bis Ende 2022 bei der Tunnelsanierung im Einsatz stehen.

HRo

Winterdampf 4.0 beim DVZO

Anlässlich der Saisoneroöffnung beim DVZO am 5. Mai 2019 wurde die einstige UeBB-Dampflok Ed 3/3 401 ohne rote Räder und messingfarbene Zierstreifen präsentiert. Hier mit einem GmP in Bäretswil.

Foto: Georg Trüb



Foto: Georg Trüb



ZVV-**DPZ** mit neuer Werbung

Der DPZ mit der Re 450 016 erhielt am 1. März 2019 einen neuen Werbeanstrich für 150 Jahre Zürcher Kantonalbank. Das Design «Zäme Züri» wurde von Nadine Geissbühler entworfen und soll drei Jahre lang bleiben.

Foto: Pascal Kaufmann



Re 620 088 mit neuem Xrail-Design

Am 24. April 2019 befand sich die frisch revidierte Re 620 088 mit einer abgeänderten Werbung für X-Rail auf dem Weg nach Schwyz, hier bei Othmarsingen.

Foto: Hanspeter Teutschmann



«Neuer» GTW der ASm auf Testfahrt

Mit dem von der MVR übernommenen, revidierten und neu bei der Aare-Seeland mobil (ASm) eingesetzten GTW Be 2/6 511 erfolgte am 26. April 2019 eine Testfahrt zusammen mit dem ursprünglichen BTI-GTW Be 2/6 510.



75 Jahre Molly bei der SchBB

Anlässlich des Sonntagverkaufs der Gärtnerei Zulauf AG in Schinznach Dorf verkehrte die Schinznacher-Baum-schulbahn mit zwei Zügen. Zum Einsatz kamen die Kastenlok Lukas und die SLM-Lok Molly, welche heuer den 75. Geburtstag feiert.



Zuwachs bei der Littorail

Bei der Littorail (Linie 215 der TransN) wurde am 8. April 2019 mit dem Triebzug Nr. 32 der erste von fünf von den AB übernommenen Be 4/8 angeliefert, hier beim Ablad im Depot Neuenburg.



Railcare unterstützt SBB Cargo

Wegen einer Unregelmässigkeit bei Frick musste am 25. April 2019 ein Güterzug der SBB Cargo auf offener Strecke anhalten. Für die Berganfahrt des 1799-t-Zuges kam die Rem 476 454-4 von Railcare zu Hilfe.

Foto: Lukas Stettler



TPF- und SBB-Flirt in einem Zug

Am 8. April 2019 verkehrten die Flirts RABe 523 031 (SBB) und RABe 527 195 (TPF) zu Testzwecken in Doppeltraktion von Romont nach St. Triphon und zurück, hier warten sie im Bahnhof Romont.

Foto: Florian Hübner



Pensionier-tenfahrt mit SBB-Krokodil

Anlässlich einer Pensioniertenfahrt verkehrte die Ce 6/8^{III} 14305 mit den A 2251, B 5560 und EW 1 B (VMik) am 23. April 2019 auf der Strecke Bern–Biel–Olten–Bern, hier kurz vor Burgdorf.

Foto: Daniel Frauenfelder



Rundfahrt mit der TEE-Lok

Anlässlich einer Geburtstagsrundfahrt am 28. April 2019 wurde die Re 4/4^I 10034 (TEE-Classics) mit zwei Salonwagen des Prestige Continental Express (PCE) bei Feuerthalen-Töss gesichtet.

Migros-Triebwagen an der Rigi

Die Genossenschaft Migros Luzern und die Rigi Bahnen AG verstärken ihre Zusammenarbeit. Anlässlich des 20-Jahr-Jubiläums von «Aus der Region.» fährt nun ein Migros-Triebwagen auf die Rigi. Die seit 2018 bestehende Partnerschaft der Migros Luzern und der Rigi Bahnen wird so weiter ausgebaut. Unter anderem ist die Migros ab dem 1. Mai 2019 mit einem Triebwagen ganz im entsprechenden Look auf der Rigi präsent, im Gegenzug erhält ein Migros-Lastwagen inklusive Anhänger ein eigenes Rigi-Branding. Für Migros-Kunden sowie Genossenschaftler werden spezielle Rigi-Freizeitangebote geschaffen. Die offizielle Einweihung des Triebwagens mit anschliessender Jungfernfahrt von Vitznau nach Rigi Staffel fand am 30. April 2019 zusammen mit 50 Migros-Kunden statt, die per Wettbewerb ausgelost wurden.

HR0



Foto: Andreas Garber

Der Bhe 2/4 4 anlässlich der Präsentation am 30. April 2019 auf seiner ersten «Bergtour».

Foto: Stefan Gygi



WRS-Bobos in Dreifachtraktion

Der Özug von Cornaux nach Mendrisio von WRS wurde am 24. April 2019 mit drei «Bobos» geführt. Im Einsatz standen die Re 430 111-5, der Re 430 115-6 und der Re 421 373-2, hier zwischen Hendschiken und Dottikon.

Foto: Julian Ryf



«Schüttelzug» im Emmental

Auf der sonst lediglich mit dreiteiligen RBD 566-Pendelzügen befahrenen BLS-Linie Burgdorf-Konolfingen-Thun verkehrte am 14. April 2019 ein Fussball-extrazug, hier zwischen Konolfingen und Grosshöchstetten.

Foto: Thibert Keller



Messfahrten mit 187 und DB-Dostos

Für verschiedene Messfahrten zwischen Solothurn und Grenchen sowie im Lötschberg-Basistunnel wurde ein «Pendelzug» mit den 187 004 und 006 sowie fünf IC-Doppelstockwagen der DB AG gebildet. Hier am 29. April 2019 bei den Vorbereitungen in Solothurn.

Foto: Thibert Keller



Tschüss, geliebtes Mandarinli

Mit der laufenden Inbetriebsetzung der Worbla-Triebzüge werden die kultigen «Mandarinli» des Regionalverkehrs Bern-Solothurn dem Wertstoffkreislauf zugeführt, hier zwei Pendelzüge am 28. April 2019 in Kaiserugst.

Foto: André Niedenberger



Testfahrt am Gotthard mit ETR 610

Anlässlich von Testfahrten verkehrte am 25. April 2019 ein ETR 610 über die Gotthard-Bergstrecke und versprühte wieder einmal hochwertigen Verkehr.

Verschiedene Luxuszüge auf BLS-Strecken

Foto: Julian Hyf



Der durch die Schweiz verkehrende VSOE befuhr am 13. April 2019 bei der Rückfahrt von Venedig ausnahmsweise die BLS-Strecke durch das Gubetal.



Foto: Markus Saeger

Am 18. April 2019 befuhr der TEE «Rheingold» mit der SBB CI 193 471 auf der Fahrt Dortmund–Domodossola/Montreux die Lötschberg-Bergstrecke.

Foto: Pascal Kaufmann



Giruno verkehrt nach Fahrplan

Der Giruno RABe 501 006 machte am 8. Mai 2019 seine erste kommerzielle Fahrt als IR26 von Erstfeld nach Basel. Wegen einiger Unregelmässigkeiten von anderen Zügen verspätete sich der Premierzug leider.

Ehemalige RM-Fahrzeuge verstreut

Foto: Andreas Lindner



Zwei Zwischenwagen der RBDe 566 wurden bei ihrer Ausrangierung an das Feuerwehrzentrum in Klus veräußert. Einer der Wagen steht nun in Klus.



Foto: Tibert Keller

Der CJ-Pendelzug mit dem RBDe 566 221 wurde am 25. April 2019 auf dem Viadukt bei St. Ursanne mit vier CJ-Schotterwagen entdeckt.

Trajektverkehr auf dem Bodensee



Foto: Julian Ryf

Mit einem grossen Volksfest wurde am 4. und 5. Mai 2019 in Romanshorn das Jubiläum «150 Jahre Seelinie und Trajekt» gefeiert. Dazu wurde das einstige Bahnfährschiff Romanshorn temporär mit zwei Güterwagen (K3 und L4) beladen.

Das besondere Bild zum Schluss



Foto: Georg Trüb

Eines der Details, die allzu oft in Vergessenheit geraten, ist zum Beispiel, wie einst Güterwagen auf Werkarealen verschoben wurden. Bei den Vorbereitungen beim oben genannten Fest, wurde dies am 1. Mai 2019 mit einem Shell-Lastwagen wieder einmal praktiziert.



Foto: Christian Gohl

Vorbild & Modell | 2- und 3-achsige Salonwagen der Schweizer Bahngesellschaften (Teil 1)

Die Salonwagen der Normalspurbahnen

Salonwagen sind Eisenbahnwagen des Personenverkehrs mit gehobener Ausstattung. Vor 1900 gehörte es schon fast zum guten Ton, einen Salonwagen im Rollmaterialpark der Gesellschaft zu halten. So entstanden in der Frühzeit der Eisenbahn zahlreiche verschiedene Salonwagen, welche allesamt sehr spannende Lebensläufe aufwiesen.

Von Heinz Rihs (Text und Fotos)

Das politische und gesellschaftliche Umfeld der Schweiz beim Erscheinen der ersten Eisenbahnen vor mehr als 150 Jahren gab wenig Anlass, prestigeträchtige Salonwagen zu bauen, geschweige denn ganze Züge, wie dies für Kaiser und Könige üblich war. Trotzdem sahen sich die meisten privaten Bahngesellschaften vor 1900 veranlasst, zumindest ein komfortables Fahrzeug in den Wagenpark zu nehmen, um hohe Staatsgäste, Politgrößen oder eigene Direktoren standesgemäss auf ihrem Streckennetz herumkutschieren zu können.

Der Begriff Salon- oder auch Aussichtswagen beinhaltete bei uns in der Regel ein feudal ausgestattetes Fahrzeug mit grösserem Salonraum, Erstklasscoupés und manchmal mit offener Galerie oder Pavil-

lon. Auch schon bei frühen Wagen kam es zum Einbau von Heizung, Lüftung, Abort und Toilette. Da die Wagen nur für relativ kurze Distanzen in der Schweiz oder über den Gotthard bis Milano eingesetzt wurden, erübrigten sich besondere Schlaflegenheiten. Wagenbaulich sowie sanitär, heiz- und beleuchtungstechnisch wurden jeweils die bei Erscheinen eines Wagens neusten Errungenschaften angewandt. Ausserlesen gestaltete man natürlich die Möblierung und Auskleidung der Innenräume. Leider lässt sich die äussere Farbgebung nur in wenigen Fällen feststellen.

Die zum grössten Teil spärlichen Aktenunterlagen veranlassen mich, die Wagen vor allem in Form von Typenskizzen und Bildern dem Leser vorzustellen. Der unterschiedlich ausführliche Text zu den ein-

zelnen Wagen liegt also am Umstand, dass leider viele Unterlagen im Laufe der Zeit dem Aktenvernichter anheimgefallen sind. So ist es mir nur bei zwei Wagentypen möglich, den Innenausbau etwas näher zu beschreiben.

Prominentester Hersteller solcher Wagen war die Schweizerische Industrie-gesellschaft Neuhausen am Rheinfall (SIG). 1853 wurde sie als Schweizerische Waggonfabrik gegründet, und schon nach wenigen Jahren war sie Hauptlieferant von Personen- und Güterwagen für die meisten schweizerischen Bahngesellschaften. Viele Salonwagen wurden bei der Verstaatlichung zwischen 1902 und 1909 von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) übernommen und unter den Nummern 1-99 neu eingereiht. Erst 1924 liessen die SBB zwei

eigene, neue vierachsige Drehgestellwagen als Salonwagen bauen, ebenfalls durch SIG in Neuhausen.

Ouest-Suisse (OS) – L Nr. 1–6

Zu den ältesten noch bekannten Salonwagen zählen die sechs Aussichtswagen von der Ouest-Suisse (OS), die ab 1858/59 als L 1–6 angeschafft wurden. Lieferant war Guilloit et Janine in Paris, eine heute kaum mehr bekannte Firma aus der Mitte des 19. Jahrhunderts.

Die Wagen, aufgrund des offenen Pavillons als «Break» bezeichnet, hatten einen grossen Salon mit zwölf Plätzen und am einen Kopfe eine offene Galerie als Aussichtsplattform, einen sogenannten Pavillon mit sechs Plätzen. Der Einstieg erfolgte über die Galerie. Der seitliche Tritt zum Besteigen des Wagens wurde auf der ganzen Wagenlänge angefertigt, mit Handgriffen für den Kondukteur zum durchgehenden Begehen des Zuges.

Der Werkplan zeigt bereits in detaillierter Form das Bodentragwerk in Holz, die Federung des Wagens und den Aufbau des Kastens mit innerer Horizontaltäfelung. Aussenseitig verkleidete man die vielen Felder mit gestrichenen Blechplatten oder Tannentäfer.

Interessant ist der Innenausbau. In einer Liste sind die drei Wagenklassen, die damals geliefert wurden, im Innenausbau deklariert. Die Salonwagen liefen unter Wagon de Luxe, die Zweitklasswagen unter Wagon Demi Luxe und die Drittklasswagen unter Wagon ordinaire. Der Ausbau des Wagon de Luxe, der hier interessiert, hatte folgende Komponenten:

- Konstruktion der Untergestelle und Wagenkastengerippe in Holz
- innere Verkleidung der Wände und Decke in Ahornholz mit Intarsien
- Vorhänge in «Velour d'Utrecht»
- Bodenbelag als Teppich in kräftigem Karminrot auf Holzunterlage verlegt
- Storen in hochrotem Taft, leinwandbindiges Gewebe, vermutlich mit Stickerei verziert oder gemustert
- Heizofen mit verzierten Messingbeschlägen und über Dach führendem Kamin (wurde später eingebaut)
- ovaler Spiegel am Kopf des Salons, mit Messingrahmen verziert
- offener Pavillon, innen mit Holztäfer, gewachst, meliert, weiss gestrichen
- Parkettboden

- Dachabdeckung in Bitumengewebe, grau auf Holzunterlage

Die Polstermöbel wurden nicht beschrieben. Die Lüftung des Salons erfolgte über zwei Dachlüfter. Auf dem offenen Pavillon konnte eine Spindelbremse bedient werden. Die Wagen erhielten eine Spindelbremse mit je zwei Klötzen in Hartholz pro Achse. Später erhielten sie pro Achse vier Schuhe in Stahl. Die Kupplungen bestanden anfänglich aus Ketten mit Haken. Leider kann über den Aussenanstrich nichts Endgültiges gesagt werden, ausser, dass ein grosses Modell im Verkehrshaus in einem Blauto n gestrichen wurde. Die Wagen hatten einen Achsabstand von 3,20 m und eine Länge ü. P. von 7,16 m. Sie wiesen zwölf Plätze im Salon sowie vier Plätze und zwei Wandtische im Pavillon auf. Ursprünglich wurde mit Fusswärmeplatten, sogenannten Bouillottes, mittels Heisswasser geheizt, später mit einem Ofen für Kohle und Holz. Die Beleuchtung erfolgte mit Öllampen, später mit Petrollampen.

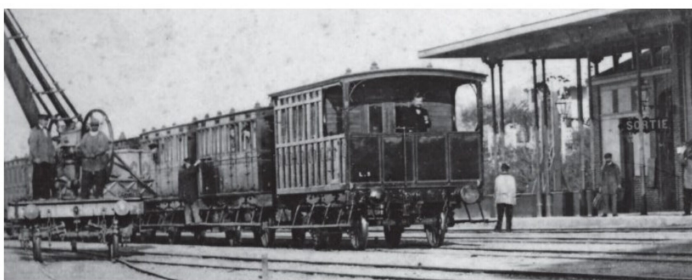
Ab 1894 erhielten die Wagen 44 und 45 kurz vor ihrer Ausrangierung eine Westinghouse-Bremse, eine Dampfheizung und eine elektrische Beleuchtung.

Der Preis der Wagen betrug ca. 10 000 Franken. In einer Preiszusammenstellung weisen diese Breaks Preise zwischen 8808 und 11 764 Franken auf, je nach Ausführungsstandard.

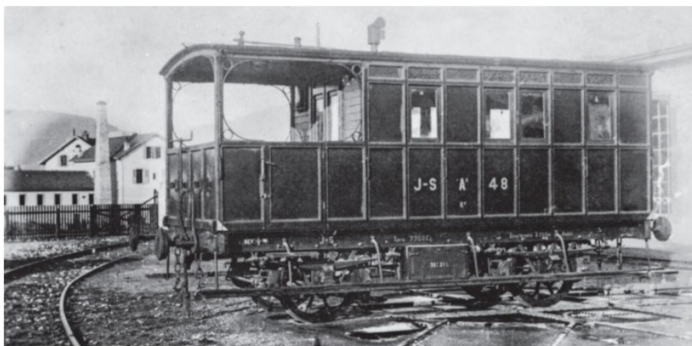
Die Wagen kamen ab 1872 zur Nachfolgesellschaft Suisse-Occidental (SO), später Suisse Occidental et Simplon (SOS). Die Bezeichnung ab 1872 war AA 601–606, ab 1880 As 44–49. Mit der gleichen Bezeichnung gingen die Wagen 1890 zur Jura-Simplon-Bahn über. Die Ausrangierung erfolgte 1898.

Modell des AA601 im Verkehrshaus

In der Eisenbahnhalle des Verkehrshauses Luzern steht in einer langen Vitrine ein Zugverband aus der Frühzeit der OS im Massstab 1:10. Darunter befindet sich ein Modell des Break-Wagens Nr. AA 601. Ihm wurde ein Sektor des Daches ausgeschnit-



Schönes Motiv um 1860 im Bahnhof Lausanne: der Wagon de Luxe L 3 blechverkleidet am Zugsende.

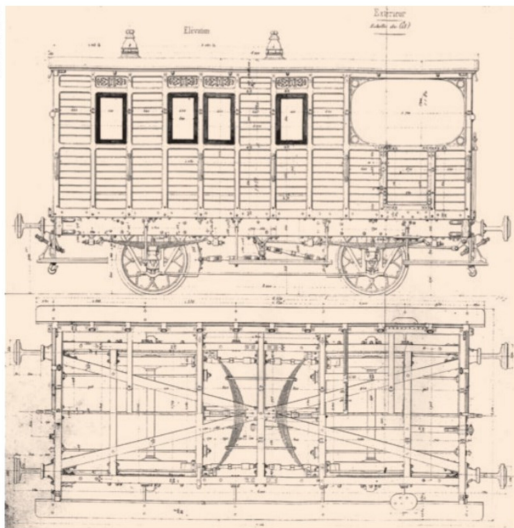


Die Nr. 48 der JS 1898 in Yverdon. Sichtbar sind die Stahlbremsklötze und das Holztäfer in der Galerie.

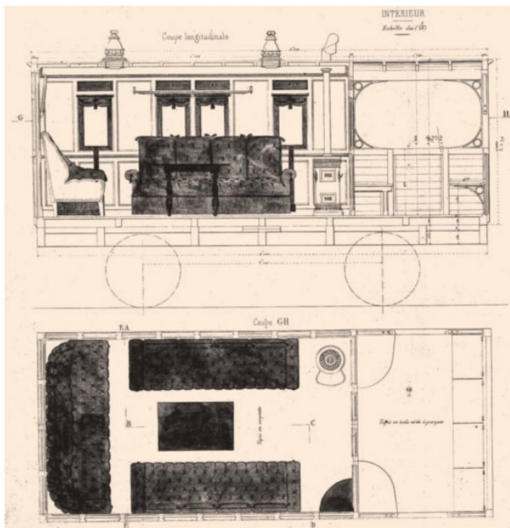
Foto: VHS, Sig. Sébastien Jarne

Foto: VHS, Sig. Sébastien Jarne

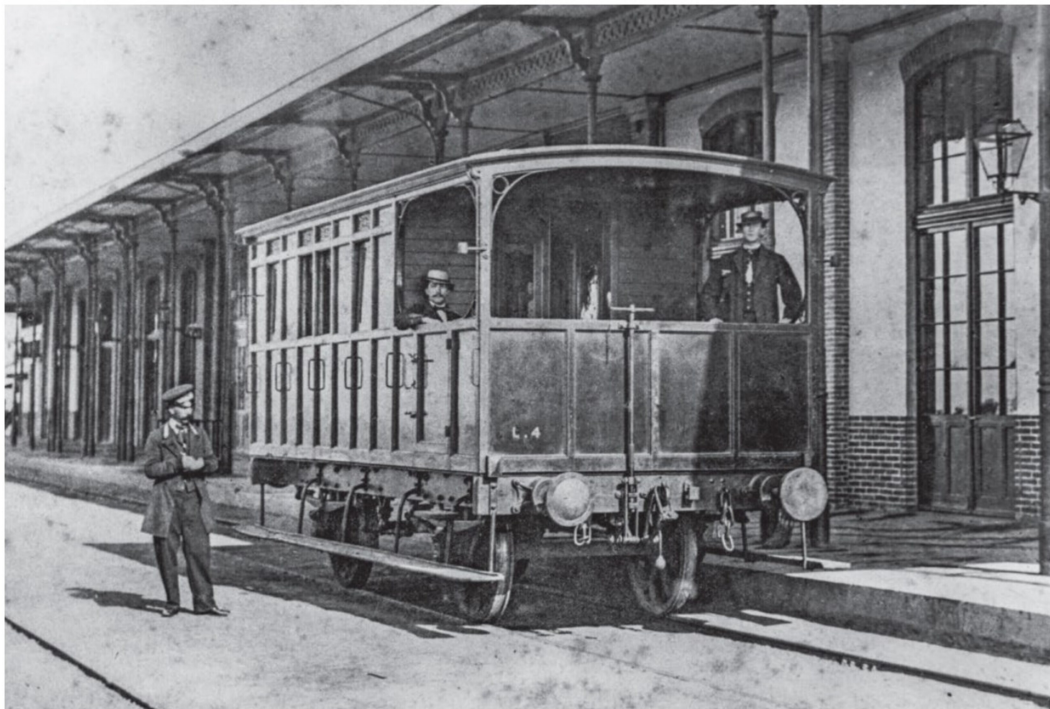
Skizzen: VHS



Typenskizze mit gestrichener Tannentäferverkleidung und Holzbremsklötzen.

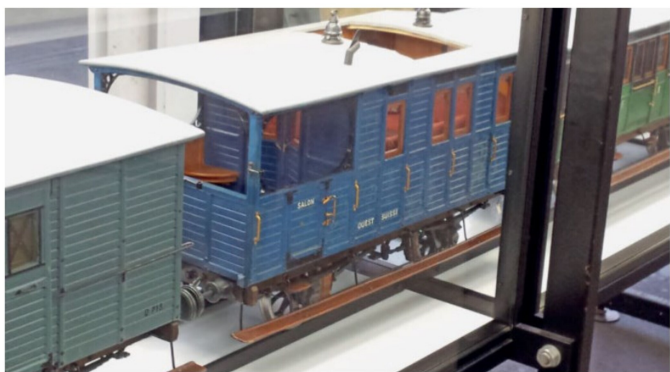


Blick in das gehobene Interieur der beiden Wagon de service.



Der L 4 im ursprünglichen Zustand um 1860 mit Blechverkleidung und drei tolle Typen stehen dem Fotografen im Bahnhof Lausanne Modell.

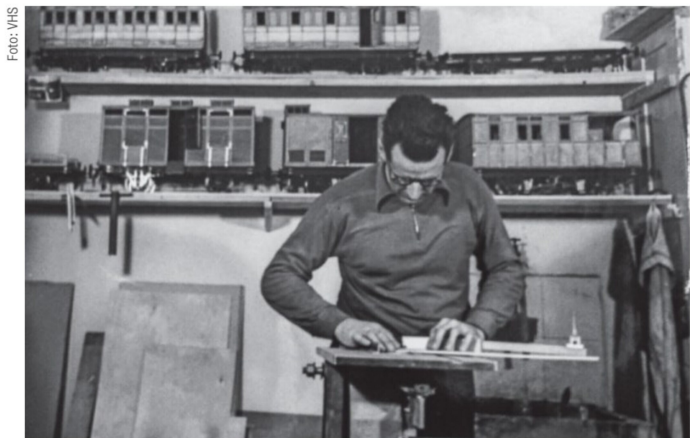
Foto: VHS, Sig. Sébastien Jarne



Modell des AA 601 (Mst. 1:10) im VHS in Luzern: Aussenverkleidung mit Tannentäfer, blau gestrichen.



Dachausschnitt im Modell zum Betrachten der Saloninnenausstattung und der Wände in Ahorn.



Modellbauatelier um 1947 mit Modell des OS-Zuges des VHS. Unten rechts ist der AA 601.

ten, um dem Besucher einen Einblick in den Salon mit den Polstermöbeln zu ermöglichen. Wie bereits aus dem Materialbeschrieb hervorgeht, ist der Innenraum vorherrschend in Rottönen gehalten. Der Wagen steht in einem farbenfreudigen Zug aus lauter Wagen der OS. Als Zuglokomotive ist eine 1B mit Schlepptender in grüner Farbe aus der Frühzeit der Bahn vorgespannt. Das Modell zeigt die Variante mit Tannenhölzerverkleidung und nicht mit glatten Blechtafelaufbauten. Die nach Wagenklassen unterschiedlichen Anstriche waren zu dieser Zeit nicht ganz unüblich. Wie weit der Modellbauer über das Thema Farben Kenntnis hatte, ist natürlich nicht mehr bekannt. Im Wochenblatt «Schweizer Familien» vom 5. April 1947 werden in einem Artikel die Modellbauer der OS-Wagen vorgestellt und auch mit zwei Bildern dokumentiert. In den Verkehrsausgaben sind bei der B 1/2-Lokomotive die beiden Modellbauer I. Stadler und C. Schmid, Zürich, erwähnt. Man vermutet, dass diese beiden Modellbauer auch bei den Wagen aktiv waren. Schon damals mussten Pläne und Akten zeitaufwendig in den Bahnarchiven, beim Eisenbahnmuseum in Zürich, damals unter dem Archivar Eugen Fontanella, oder bei älteren Eisenbahnern gesucht werden.

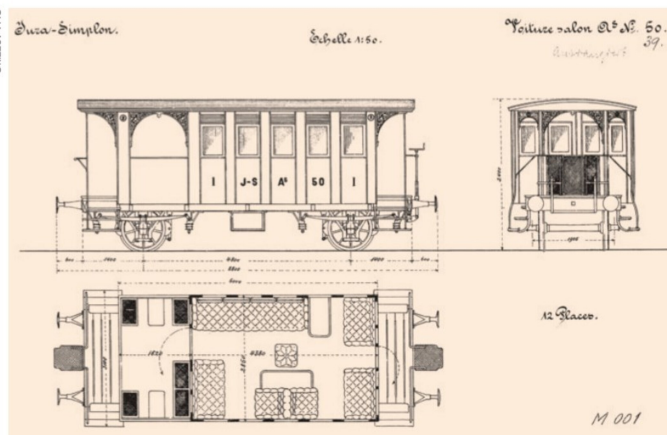
Bernische Staatsbahn (B.St.B.) – Aⁿ Nr. 7

Im Jahre der Eröffnung des Betriebes der Bernischen Staatsbahn (B.St.B.) gab die Bahn nebst den üblichen Wagen aller Klassen auch einen Salonwagen, als Jagdwagen bezeichnet, bei der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft (SIG) in Neuhausen in Auftrag. Das Unternehmen war zur Zeit des Baus dieses Wagens erst zehn Jahre alt. 1853 gründete man es als Schweizerische

Technische Daten B.St.B

Baujahr: 1864
 Gewicht: 6,5 t
 Radstand: 3,30 m
 Länge ü. P.: 8,96 m
 Plätze: 12 erster Klasse
 Heizung mit Fusswärmer
 Bezeichnung ab 1877 bei JBL als A 5,
 Ab 1890: JS As 50
 Umbau 1894, Achsstand verlängert auf
 4,80 m, Länge ü. P. 8.80 m
 Einbau einer Dampfheizung und einer
 Westinghouse-Bremse sowie einer elektrischen
 Beleuchtung mit Akkumulatoren
 Gewicht neu: 10,0 t

Skizze: VHS



Die Typenskizze des «Jagd» A¹ Nr. 7 der B.St.B. als Nr. 50 der JS mit Achsstand von 4,8 m.

Foto: VHS



Der Wagen als OeBB-Dienstwagen X 315 mit Schneepflug und verglaster, geschlossener Galerie.

Wagon-Fabrik. Der bestellte Wagen lief auch unter der Bezeichnung Break. Er zeigte eine ähnliche Aufteilung wie der Break-Wagen der Ouest-Suisse, ebenfalls mit einem dreiseitig offenen Pavillon an einem Ende des Wagens und einem geschlossenen Raum als Salon. Im Gegensatz zum O-S-Wagen wurden die Öffnungen des Pavillons aber auf allen drei Seiten oben mit Rundbogen abgeschlossen. Auch dieser Wagen hatte keinen WC-Raum, und auch später wurde nie einer eingebaut. Möglicherweise bei den SBB oder sogar erst bei der OeBB erhielt er eine Verglasung in die beiden seitlichen Öffnungen.

Der Wagen wechselte oft den Besitzer. Von der B.St.B. kam er über die Jura-Bern-Luzern-Bahn zur Jura-Simplon-Bahn und

dann zu den SBB, wo er die Bezeichnung As 39 erhielt. 1907 erfolgte die Deklassierung zum B 3301 ohne jeglichen Umbau. Im Jahr darauf wurde er ausrangiert und remisiert. Die SBB veräusserten den Wagen 1910 schliesslich an die Oensingen-Bals-thal-Bahn (OeBB) für 960 Franken. Er lief dort als B Nr. 15 mit zwölf Sitzplätzen bis 1932. Beim Umbau in diesem Jahr versahen die OeBB den Wagen mit einem Schneepflug, und er wurde zum Dienstwagen X 315. Im Status eines Schneeräumfahrzeugs blieb er noch bis 1949 im Dienst, worauf der Wagenkasten abgebrochen und auf das Fahrgestell ein Wassertank aufgesetzt wurde. So lebte das Untergestell als Unkrautvertilgungswagen noch bis 1970 weiter, als dieser ausrangiert wurde.

Jura-Simplon-Bahn (JS) – A^{s3} Nr. 200

Leider fehlen hier die Bestimmungen der Jura-Simplon-Bahn (JS) über den Bau dieses Wagens. Auch sind keine Korrespondenzen mehr auffindbar. Mit den von der OS und den B.St.B. übernommenen Salonwagen war bei der grössten schweizerischen Privatbahn kein Staat mehr zu machen. Pünktlich zur ersten wirklich grossen Landesausstellung 1896 in Genf konnte die JS am Beispiel eines neuen Fahrzeugs zusammen mit der Schweizerischen Industriegesellschaft als Lieferant die neueste Technik im Eisenbahnbau der Schweiz repräsentieren.

Die seit 1889 zuerst bei der bernischen Staatsbahn eingeführten und dann bei der JS weitergebauten langen Dreiachsler mit seitlich verschiebbarer Mittelachse bildeten in den 1990er-Jahren für alle grossen

Technische Daten JS A^{s3} Nr. 200

- Gewicht: 20,4 t
- Plätze: 18 erster Klasse
- Radstand: 9,20 m, Länge ü. P.: 13,79 m
- Vollräder wie bereits beim GB-Salonwagen von 1883
- Geschlossene Wagenübergänge
- Dampfheizung, elektrische Beleuchtung mit Akkumulatoren
- Westinghouse-Bremse, nur die äusseren Achsen gebremst
- 1903 kam der Wagen im Zuge der Verstaatlichung der grossen Privatbahnen an die SBB. Hier lief er unter der Bezeichnung As³ Nr. 41 noch bis 1935.
- Umbau 1912: Einbau von Faltenbälgen und Bremseinrichtung auch für die Mittelachse als As^{3m} Nr. 41
- Umbau 1935: zu C³ 7386 mit 52 Sitzplätzen und Mittelgang
- Umzeichnung 1947: C³ 9255
- Ausrangierung: 1959

Privatbahnen mit Ausnahme der Gotthardbahn die technische Obergrenze. Diese Bahngesellschaften beschafften bis zu ihrem Ende nie moderne doppelt gefederte Vierachser. Auch für die SBB bildete der Dreiachsler immer noch das Fundament für die neu zu bauenden Personenwagen für den Schnellzugdienst aller Gattungen. Der neu entwickelte Salonwagen erhielt demgemäss auch ein dreiaxsiges Fahrgestell.

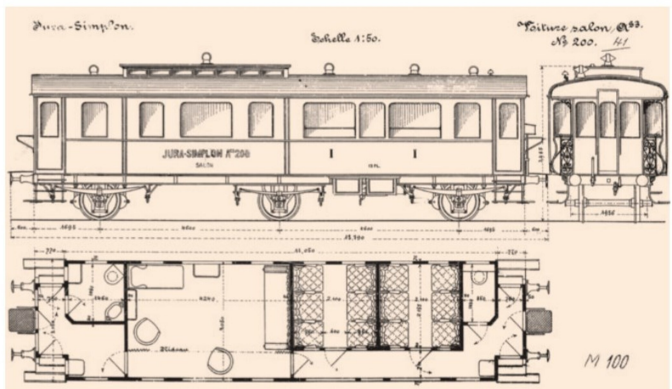
Die innere Aufteilung erfolgte in einer etwas geänderten Form gegenüber den VSB- und GB-Wagen. Die jetzt doppelt vorhandenen Abort- und Toilettenanlagen wurden an die beiden Enden des Wagens verlegt. Veranda und Coupé beim VSB- und GB-Wagen wurden bei diesem Wagen nebeneinander als je sechsplätzige Erstklassabteile zusammengelegt. Eine offene Galerie kam nicht mehr infrage, es blieb bei einem geschlossenen Seitengang vor den beiden Coupés. Die andere Hälfte des Wagens beherbergte den grossen frei möblierten Salon. Werkfotos der SIG geben einen Ausschnitt des luxuriös gestalteten Salons und Teile der Toilette wieder.

Neu waren die geschlossenen Wagenübergänge. Allerdings noch ohne Faltenbälge. Zu dieser Zeit gab es die Faltenbälge weder bei den Wagen der JS noch bei denjenigen der anderen Privatbahnen, daher liess man sie hier vorläufig auch weg. Erst die SBB rüsteten den Wagen 1912 mit Faltenbälgen aus. Bei den SBB lief er ab 1903 als As³ Nr. 41, ab 1912 als As³⁰ Nr. 41

Besondere Erwähnung in der «Schweizerischen Bauzeitung» fanden die Holzarbeit der Innenräume und die erlesenen Polstermöbel. Erlesen war auch die Ausgestaltung der Toilettenräume mit dem neuartigen fugenlosen Steinholzstrichbelag Xylolith und kunstvoll bedruckten Stofftapeten.

Der bemerkenswerteste Einsatz des Wagens erfolgte im September 1912 anlässlich der «Kaisermanöver» der schweizerischen Armee im Toggenburg im Rahmen des Staatsbesuches des deutschen Kaisers Wilhelm II. Dieser war mit Gefolge im eigenen Hofzug aus Deutschland angefahren.

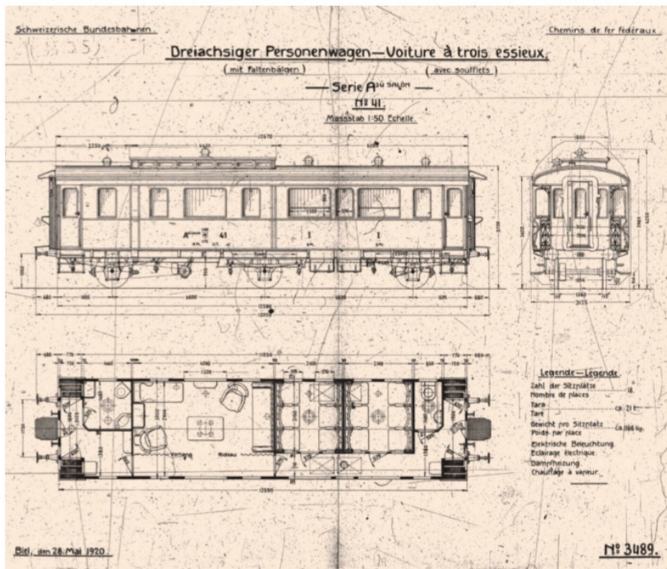
1935 bauten die SBB den Wagen zum Mittelgang-C³ Nr. 7386 um. 1947 kam eine Umzeichnung zum C³ Nr. 9255, 1959 erfolgte die Ausrangierung. Es handelte sich bei diesem Wagen um den feudalsten seiner Art, und er musste den SBB bis 1924, als zwei neue Drehgestellwagen in Betrieb kamen, weiterhin als einziger Salonwagen



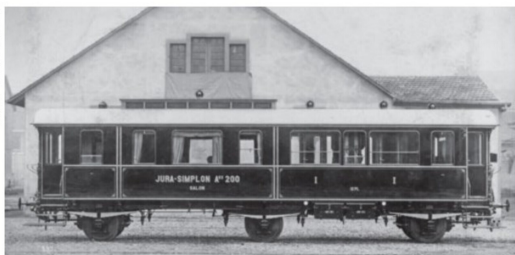
Typenskizze des As³ Nr. 200 der Jura-Simplon-Bahn in seiner Urform, noch ohne Faltenbalg.



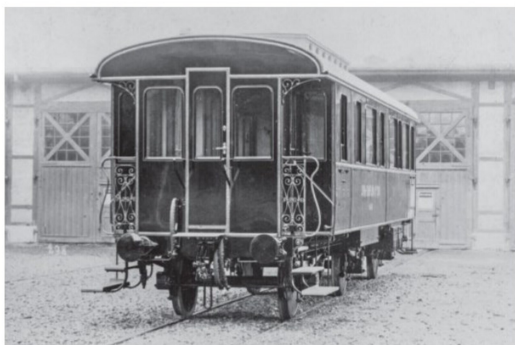
Prunkstück an der Schweizerischen Landesausstellung in Genf 1896, ausgestellt von der JS und SIG.



Typenskizze von 1920 als SBB-A3ü-Salon Nr. 41 mit bereits montierten Faltenbalgübergängen.



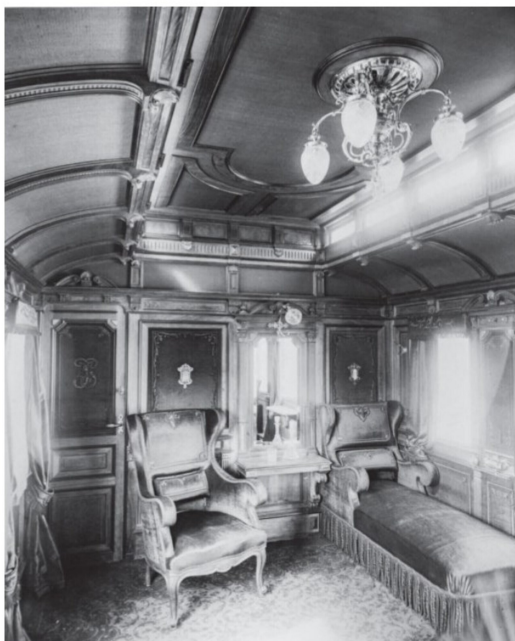
Offizielles Werkbild der SIG am Fabrikstandort Neuhausen aufgenommen.



Werkbild mit geschlossener Plattform, feinen Ziergeländern und Zierlinien.



Grosser Salon mit Sicht auf die Deckenkassetten und den Leuchter.



Äusserst auserlesene Materialien und Möbel im grossen Salon.



Blick in die Toilettenanlage und in die Garderobe bis hin zum Salon.

dienen. Die übrigen verbliebenen Wagen der privaten Vorgängerbahnen konnten kaum mehr in diesem Dienst verwendet werden. Das zeigt auf, dass dieser Dienst in der Schweiz ohne eigene adlige Fürstenhäuser nicht gross war.

Modell des As³ Nr. 200 in Spur H0

Bei aller Enttäuschung, dass kaum mehr Archivalien über den Wagen auffindbar sind, war es doch eine Genugtuung, dass sich in meiner Sammlung dieser Wagen in Spur H0 in der Version der SBB befindet. Vor längerer Zeit hatte ihn WABU Zürich im Sortiment. Ich kaufte den Wagen nach längerem Zögern doch noch, obschon er in der Qualität nicht den höheren Ansprüchen eines Messingmodells entsprach. Zudem waren die Stirnabschlüsse falsch. Dies veranlasste mich vor etwa einem Jahr, im Gespräch mit Christian Gohl von GB-Modell in Grabs einen Umbau in Betracht zu ziehen und eine Rückführung des Äusseren in seinen Ursprung zu erwägen, soweit dies möglich war. Eine gewisse berechtigte Skepsis war Christian anzumerken. Trotzdem willigte er ein.

Dieses Projekt war insofern interessant, als es den Ablauf der Zusammenarbeit zwischen Besteller und Modellbauer für uns beide wieder einmal mehr Schritt für Schritt erlebbar machte. Ich möchte den interessanten Werdegang des Projekts und die Arbeitsabläufe bei Christian folgendermassen aufzeichnen:

Natürlich kam es zu Kompromissen, sonst hätte man gleich ein neues Modell bauen können mit den entsprechenden Kosten. Als Erstes sind auf «kriminalistischer» Basis Indizien zusammenzutragen, nach dem Motto «Suche und erstelle ein Täterprofil und finde den endgültigen Täter, auch wenn dieser nicht mehr lebt». Pläne, vor allem Typenskizzen, waren vorhanden. Auch das spärliche Bildmaterial gab schlussendlich genügend her. Vorgängig kam der Austausch der wichtigsten Kenntnisse, soweit überhaupt noch vorhanden. Im weiteren mussten finanzielle Aspekte in Erwägung gezogen werden: Welche Verbesserungen kamen am vorhandenen Modell noch infrage? Der Wagen stand etwas hoch auf den Rädern, zudem war die Dachrundung auch leicht überzogen. Was jedoch ins Gewicht fiel, waren die beiden Abschlusspartien. Diese mussten erneuert werden, was auf den Fotos festge-

halten wurde. Das ganze erforderte sicher eine gewisse Kompromissfähigkeit von mir und auch von Christian Gohl.

Ein grosses Thema waren die Farbgebung und die ursprüngliche Beschriftung. Sie sollte dem stattlichen und exklusiven Wagen Würde verleihen. Der Wagen musste ein nobles Äusseres erhalten. Für uns kam deshalb in Anbetracht des damaligen Zeitgeistes nur ein tiefes Blauschwarz infrage. Leitschnur waren Blautöne der GB- und der CIWL-Wagen. Die schöne ursprüngliche Beschriftung musste in einer goldgelben Schattenschrift erfolgen, da es sich bei ihr um ein weiteres Highlight handelte.

Die anschliessend zu tätigenden Arbeitsgänge des Wagenumbaus listet Christian Gohl wie folgt auf:

1. Zerlegen und Wagenkasten ablaugen
2. Neue Stirnseiten herstellen
3. Seitenwände unten um 1,2 mm kürzen (die Seitenwände waren erheblich zu hoch) und mit Deckleisten ergänzen
4. Beschriftungsvorlage zur Bestellung der Abreibeschrift vorbereiten
5. Spachteln wo nötig
6. Grundieren
7. Lackieren
- a) Unterdach und Aussenseite abdecken
- b) Innen hellbraun spritzen
- c) Aussen abdecken und blau spritzen
- d) Blaue Flächen abdecken und Dach spritzen
8. Dekorative Arbeiten ausführen
- a) Deckleisten als Zierlinien mit Feder messingfarbig malen
- b) Beschriftung herstellen, aufreiben und seidenmatt lackieren
- c) Geländer fertigen, ankleben und messingfarbig malen
11. Fenster einsetzen



Modell des Salonwagens von Wabu als SBB As³ Nr. 41 mit grünem Anstrich und Faltenbalgübergängen.



Modell im abgelauten Zustand und mit den danebenliegenden entfernten Plattformstirnwänden.

Foto: Christian Gohl



Rohbau vor der Montage der neuen Plattformen. Seitenwand unten gekürzt...



Fotos: Christian Gohl

... und mit neuen, montierten und geschlossenen Endplattformen.



Suche nach einer noblen Farbe im Vergleich zum Fulgurex-GB-Vierachser.



Spritzen des Wagenkastens, immer mit aufwendiger Abdeckarbeit verbunden.



Das Endprodukt in Blau mit der ursprünglichen, goldgelben Schattenschrift und den Zierlinien als As[®] Nr. 200 der Jura-Simplon-Bahn.



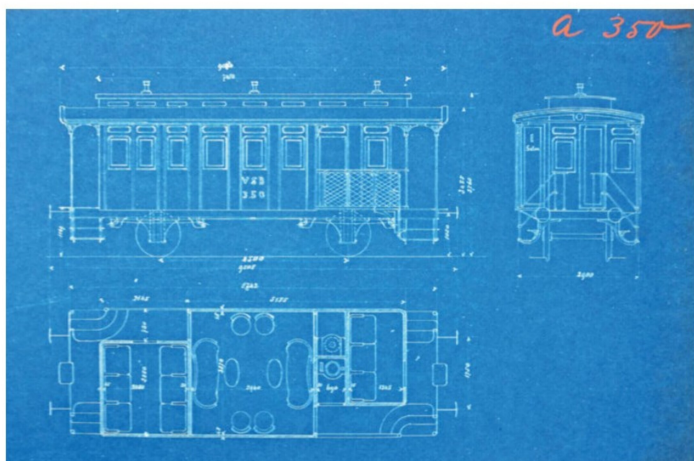
Ein tolles Stück: Die beiden Frontpartien mit den filigranen Gittern hat Christian Gohl total erneuert und die Radsätze gegen RP25 ausgetauscht.

12. Wagen zusammenbauen
13. Kupplungen und Bremsschläuche montieren
14. Puffer ersetzen
15. Radsätze auswechseln

Im Nachhinein stelle ich mit grosser Befriedigung fest, dass das Projekt ein Erfolg wurde und dass sich der Aufwand gelohnt hat. Der Umbau von Christian zeigt eine Erscheinung, die dem Original äusserst nahekommt.

Vereinigten Schweizer Bahnen (VSB) – A Nr. 350

Aus einer Gruppe von acht Wagen, davon drei A und fünf AB, jeder mit offener Teilgalerie und Oberlicht über der A-Klasse, bestellten die Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) 1873 einen Wagen, der als sogenannter Ausstellungswagen mit der Nr. 350



Blaupause des Typenblatts des VSB A 350 mit zwei Galerien diagonal angeordnet.

im Innern als eigentlicher Salonwagen gebaut wurde. Lieferant war die Waggonfabrik Josef Rathgeber in München. Die Firma produzierte seit 1855 in der Münchner Maxvorstadt und ab 1911 in München-Moosach Schienenfahrzeuge, Busse, Rolltreppen und vieles andere mehr.

Der Wagen erhielt ein durchgehendes Dachoberlichtband, zwei Teilgalerien, eine WC/Toiletten-Anordnung, einen grossen Salon in der Wagenmitte und je ein Coupé an den beiden Wagenenden. Im weitesten Sinne entspricht er im Aufbau den später erbauten Salonwagen der Gotthardbahn. Was ihn einzigartig macht, sind die beidseitig, über die Diagonale des Wagens ange-

brachten offenen Teilgalerien. Ein pikantes Detail ist die Anlage des WC-Raums, der von der offenen Galerie her seinen Zugang hatte. Die Toilette mit Waschtisch jedoch war nach dem Verrichten der Bedürfnisse nur wieder über die Galerie und den grossen Salon erreichbar. Die Farben innen wie aussen sind unbekannt. Zierlinien sind auf dem aus der Frühzeit vorhandenen Bild nicht zu erkennen.

Die Bestellung umfasste damals:

- den Einbau von Lenkachsen nach System Klose, Maschinenmeister der VSB
- ein durchgehendes Oberlicht

- offene Teilgalerien im Bereich der Endabteile, beidseitig des Wagens quer über die Diagonale
- den Einbau von Abort und Toilette
- Achsstand 4,50 m, Länge ü. P. 9,51 m
- keine Bremsausrüstung
- Petrollampenbeleuchtung
- keine Heizung, nur Fusswärmer

1885 erfolgte der Einbau einer Gasbeleuchtung. Der Einbau der Westinghouse-Bremse erfolgte jedoch erst 1892. Ein Jahr später wurde die Dampfheizung eingebaut. 1898 erfolgte noch bei der VSB ein Umbau auf freie Lenkachsen. Der Achsstand wurde auf 5,60 m verlängert. Ab 1902 war der Wagen bei den SBB als A 323 im Betrieb, 1918 kam der Abbruch des Wagenkastens. Das Untergestell verwendete man für den Flachwagen L 48940, ab 1930 L 47187.

Modell des A Nr. 350 in Spur H0

Die exzellenten Modelle in Messingkleinserie, die das Modellbaustudio Born auf der Grundlage der oben beschriebenen Galeriewagen der VSB im Massstab 1:87, Spur H0, in vielen verschiedenen Versionen gebaut hat, veranlassten mich, Roland Born in einem Gespräch die Frage zu stellen, ob sich auf der Grundlage der Variante des A Nr. 352 auch die Nr. 350 mit ihrer Innenaufteilung als Salonwagen und den äusseren beidseitigen Galerien als weitere Variante realisieren liesse. Roland Born war bereit, mit Albert Nold, seinem getreuen und von mir auch sehr geschätzten Mitarbeiter, diese weitere Variante zu prüfen. Die starke Auslastung des Studios legte das Projekt jedoch vorläufig auf Eis. Es bleibt jedoch in der Pipeline, und sollte der Wagen in einer Kleinstserie doch noch gebaut werden, stelle ich ihn in der LOKI zu einem späteren Zeitpunkt vor.

Auch bei diesem Wagen stellte sich die Frage des äusseren Farbanstrichs. Das doch auffallend helle Schwarz-Weiss-Bild der Nr. 350 aus der Frühzeit des Wagens hat mich veranlasst, im persönlichen Austausch mit Roland eine helle Farbe zu bestimmen, die dem kleinen Wagen entsprechen sollte. Dies im Unterschied zum Salon der JS Nr. 200, der zu seiner Zeit als grosser stattlicher Wagen eine eher noble, klassisch dunkle Farbe erhalten hat. Da ein helles Grau für mich nicht schlüssig war, ging die Suche schnell einmal in Richtung dunklere Gelb- oder Ockertöne. Solche Töne

Fotos: Stg. Roland Born



Das einzige bekannte Foto des VSB Nr. 350, ursprünglich als Aussichtswagen bezeichnet.



Der A-Wagen mit der Nummer 352 ist auch das Vorbild des Modells aus dem Modellbaustudio Born.



Sauber präsentierte Einzelteile des künftigen Wagens VSB A 352 im Massstab 1:87 in der Werkstatt des Modellbaustudios Born nach dem Spritzen und Beschriften.



Am Ende der Montage entstand dieses Werkfoto: Der VSB-Wagen aus der Serie ist noch in reiner Messingfarbe und wartet auf den finalen Aussenanstrich.



Betriebsbild des Modells auf dem Diorama von Alfred Wild. Als Kulissee dient das Depotgebäude. Eine Engert-Lokomotive ist vorgespannt, wie sie auch bei der VSB verbreitet in Betrieb war. Ein äusserst fein gearbeitetes Bijou.



Das fertige ockerfarbige Modell als Kleinstserie mit der Galerie und der sehr feinen Geländerpartie. Diese Seite entspricht auch weitestgehend dem Salonwagen Nr. 350. Zustand ab 1898, mit verlängertem Achsstand und Bremsausrüstung.



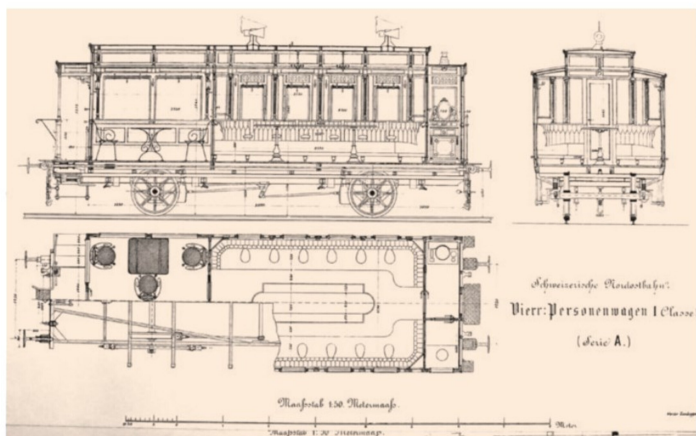
kamen bei Fahrzeugen damals wieder ab und zu vor, wenn auch eher selten.

Hier stellen wir nun anstelle des Salon Nr. A 350 den vor allem äusserlich sehr ähnlichen Wagen Nr. A 352 in der von mir gewählten Farbgebung vor. In dieser Farbe hat Roland ihn auf meinen Wunsch gespritzt. Dabei hat er wichtige Details wie die Farbe der Beschriftung und der Dachpartie in optimaler Weise gelöst. Die Wahrnehmung der Beschriftung stellte sich in Bezug auf die ockergelbe Grundfarbe als nicht einfach heraus. Rolands Vorschlag mit dem Gelbton ist überzeugend gelungen. Das WC-Fenster wurde anstelle des üblichen, etwas grellen Weiss in zurückhaltendem Ätztön gehalten. Eine positive Erfahrung. Von geradezu perfekter Feinheit ist das Galeriegeländer. Original für diese Zeit sind auch die Doppelspeichen in V-Form der Räder.

Das Modell entspricht auf der Galerie-seite äusserlich perfekt dem Salonwagen. Das Resultat stimmt sehr mit meinen Vorstellungen überein, darf aber in keinster Weise als schlüssiger Hinweis auf die Farbe des Originals gewertet werden. Ein wahres Bijou ist dieser kleine attraktive Wagen geworden. Im Übrigen wurden vom Modellbaustudio Born die Wagen aller Gattungen in gewohnt grünem Outfit geliefert.

Nordostbahn (NOB) – As Nr. 17

1872 stellte die Nordostbahn (NOB) einen Salonwagen in ihren Wagenpark, anfänglich als A 1284. Hersteller war die Rei-



NOB As 17 mit durchgehendem Dachoberlicht, grossem Konferenzraum und geschlossenem Pavillon.

fer'sche Chaissonfabrik, seit 1878 Frankfurter Waggonfabrik AG, vormals J.C. Reifert & Cie., in Bockenheim bei Frankfurt.

Der Wagen wurde als Pavillonwagen bezeichnet. Er erhielt eine dunkle olivengrüne Farbe mit schwarzen und gelben Zierlinien. Er wurde damals im Rahmen einer grösseren Bestellung von weiteren 14 Stück B-, C- und D-Wagen in Auftrag gegeben. Auf der Originalrechnung ist er zum Preis von 10 800 Franken aufgeführt.

Die Hauptverhältnisse waren gemäss Plan: Achsstand 4,80 m, Länge ü. P. 9,84 m, total ca. 20 Sitzplätze.

Die Aufteilung des Wagens ist insofern alternativ, als er anstelle eines gemütlichen Salons ein längeres Abteil in Form eines Sitzungszimmers erhielt. Möglicherweise war hier schon die Geschäftigkeit eines Alfred Escher, Direktionspräsident der NOB, im Spiel.

An einem Ende befand sich der Zugang zum Wagen. Ab offenem Podest betrat man eine locker möblierte Lobby und anschliessend den grossen Konferenzraum. Am anderen Ende des Wagens waren Abort und Toilette angeordnet. Gemäss Plan konnte man von dort nicht in einen weiteren Wa-



Vom Modellbaustudio Born produzierte Wagenvarianten als VSB- und spätere SBB-Versionen in grünem Anstrich.



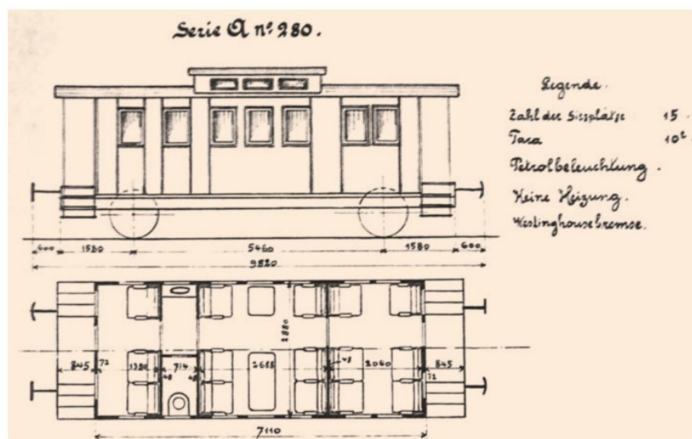
gen zirkulieren. Über die ganze Länge des Wagens baute man ein Dachoberlicht. Ein Bauteil, das vor allem bei der NOB bei Erstklasswagen oft verwendet wurde. Geheizt wurde mit Fusswärmeblasen.

Bei der Anlieferung ereignete sich eine Kollision, vor allem im Treppenbereich entstand Sachschaden. Das Missgeschick gab Anlass zu weiterer Korrespondenz, konnte dann aber scheinbar ohne Rechtsweg erledigt werden. Bereits kurz nach Ablieferung, 1873 erfolgte die Umzeichnung auf Nr. 17.

Der Wagen wurde im Verlauf der nächsten Jahre wenig genutzt, sodass die NOB sich entschloss, ihn 1878 zu verkaufen. Dies erfolgte an unbekanntem Ort. Nachforschungen von Werner Hardmeier haben bis heute zu keinem Ergebnis geführt. Es erstaunt, dass gerade die Bahn des grossen Alfred Escher in seiner Zeit wenig Bedarf hatte für einen feudaleren Wagen. Der umtriebige Mann reiste doch dauernd zu Sitzungen als Strategie der NOB, der Kreditanstalt, der Gotthardbahn und als Nationalrat.

Nordostbahn (NOB) – A Nr. 16

Anstelle des As 17 verwendete man dann die vorhandenen Erstklasswagen Nr. 14 und Nr. 15, die als «Gala-Wagen» bezeichnet wurden, und dann vor allem die Nr. 16. Lieferant dieser Wagen mit Baujahr 1878 war die Eisengiesserei und Maschinenfabrik Klett & Comp. Nürnberg, die im Jahre 1841 gegründet wurde, 1898 mit der Maschinenfabrik Augsburg zur Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG fusionierte und sich



Typenskizze des NOB A 16 ab 1902 als Nr. 280 mit kurzem Dachoberlicht über dem mittleren Abteil.

im Jahr 1908 schliesslich in den Grosskonzern M.A.N integrierte. Leider sind auch über diese Wagen keine näheren Beschreibungen mehr vorhanden. Ein einfache Typenskizze mit Seitenaufriß und Grundriss muss genügen.

Die Wagen hatten 15 Sitzplätze. Im Ursprung keine Heizung, nur Fusswärmer. Die Hauptmasse bei Inbetriebnahme waren folgende: Achsstand 4,50 m, Länge 9,82 m, Gewicht ca. 10 t. Den Achsstand vergrösserte man anlässlich eines Umbaus auf 5,46 m. Über dem mittleren Abteil erhielt die Nr. 16 ein Dachoberlicht. Die Endabteile

kamen durch Fenster an den Stirnfronten zu einer zusätzlichen Belichtung.

Der Wagen Nr. 16, auch als Salon bezeichnet und ursprünglich als Nr. A 1046 geliefert, erhielt erst 1873 die Nr. 16. Später baute man eine WC-Anlage und eine Ofenheizung ein. Erst 1896 installierte man die Westinghouse-Bremse. 1902 erhielt er noch die Nr. 280 gemäss Skizze. Die Ausran-gierung erfolgte 1908. Man kann abschliessend festhalten, dass die NOB scheinbar keinen Anlass hatte, einen noblen Salonwagen im Fahrzeugpark zu führen, der dieses Prädikat verdiente.

JL BALLOFF ET

42

MAGASIN

dir. au n°78

ICI FORMICA

ICI FORMICA

tel

Bau | Ein Meister am Werk: Modellbau auf höchstem Niveau (Teil 3)

Schaumstoff in Kunst verwandeln

Im vorliegenden Artikel führt uns Emmanuel Nouaillier ein weiteres Material vor: die Schaumstoffplatte. Die Einsatzmöglichkeiten dieses Produkts sind vielfältig. Der berühmte Modellbauer setzt es ein, um zum Beispiel kunstvoll Fassaden oder gepflasterte Strassen zu reproduzieren.

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

Im vorherigen Kapitel (LOKI 04|2019) habe ich zwei verschiedene Produktarten vorgestellt, mit denen diverse Werke entsprechend unseren Modellvorstellungen erzeugt werden können: Kunststoffplatten und Forex. Wir werden uns nun hier mit einer dritten Produktart beschäftigen, der Schaumstoffplatte. Diese verwende ich sehr regelmässig, um Strukturen herzustellen oder Untergrundfragmente – wie Beton oder gepflasterte Strassen – zu reproduzieren. Lassen Sie uns dies weiter unten anhand einiger Beispiele illustrieren.

Ein Material für viele Zwecke

Die Schaumstoffplatte besteht aus einem zentralen Kern aus Polyurethanschaum zwischen zwei Schichten dünner Pappe. Das Material ist sehr glatt, und selbst grossflächige Platten sind sehr leicht. Schaumstoffplatten können in diversen Grössen und Stärken von 3, 5 und 10 mm bezogen werden. Dieses Produkt ist mit allen Arten von Klebstoffen und Farben kompatibel, die derzeit im Modellbau erhältlich sind.

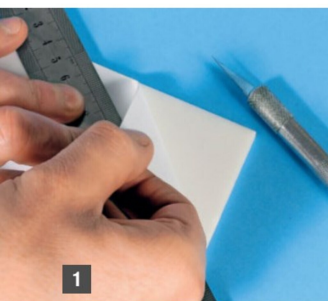
Die Schaumstoffplatte kann ohne besondere Behandlung verwendet werden, und sie eignet sich hervorragend für die Herstellung der Basiskonstruktion eines Gebäudes. Darauf kann man geprägten Karton oder Kunststoffplatten kleben oder (nach dem Aufrauen der Kartenoberfläche) Gips oder eine andere Beschichtung auftragen, um die Fassade bestimmter Gebäude oder ganz bestimmte dekorative Merkmale zu simulieren.

Es gibt auch eine Methode, bei der die äussere Schicht der Schaumstoffplatte abgezogen wird – dieses Verfahren eröffnet dem kreativen Modellbauer interessante Möglichkeiten. Ich setze diese Methode seit mehr als 25 Jahren ein, mittlerweile mit viel Erfolg. Dank der Beschaffenheit des Schaumstoffs kann er nach Bedarf geritzt, bearbeitet und geprägt werden. Mit gewöhnlichen Werkzeugen wie Ritzgeräten, stumpfen Skalpellklingen, der Spitze einer Nadel und sogar einer Feindrahtbürste sowie mit Instrumenten, die extra für die jeweiligen Anforderungen erstellt werden können.

Dies ermöglicht, Kopfsteinpflaster, Ziegelmauerwerk, Beton, Zement, Steine usw. nach Bedarf herzustellen, um Strassen, Gehwege, verschiedene Fassaden und alle Arten von kompletten Strukturen zu reproduzieren. Neben diesem kreativen Potenzial ist das Basismaterial auch gut dafür geeignet, um die Oberfläche von Ziegelstein oder Steinen nachzuahmen.

Darüber hinaus werden wir in der Lage sein, durch ganz einfache, mehr oder weniger ausgeprägte Vertiefungen im Schaum die durch den Verkehr verursachten Schlaglöcher und Flecken in einer gepflasterten Strasse nachzuahmen. Auch können so durch Spannungen erzeugte Risse in Wänden oder Fassaden und das Aufbrechen des Putzes simuliert werden. Diese interessanten Techniken werden zu gegebener Zeit ebenso behandelt wie Bemalung und Verwitterung.

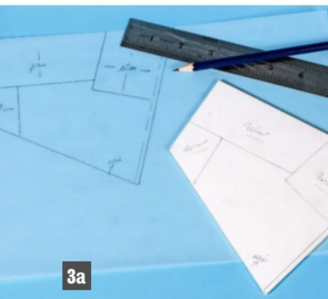
www.instagram.com/wallsfromthepast
www.blogspot.com/emmanuelnouaillier



1



2



3a



3b

Aspekte des Verfalls

Bild 1: Um das Produkt zu nutzen und den Schaum als Arbeitsgrundlage zu verwenden, wird auf der einen Seite die Beschichtung von der zu bearbeitenden Fläche entfernt. Ich bin es gewohnt, die Beschichtung zu lösen, indem ich sie abreisse, beginnend an den Ecken. Ich trenne die Beschichtung unter Zuhilfenahme eines breiten Metalllineals, das ich flach auf die Seite des zu lösenden Bereichs aufsetze.

Bild 2: Nahaufnahme der Werkzeuge, mit denen ich den Schaumstoff bearbeite, um ihm verschiedene Eigenschaften zu verleihen: Ziegel in Kopfsteinpflaster oder einfach nur diverse Aspekte des Verfalls wie Risse oder Erosion, zum Beispiel in Zement. Einige dieser Aspekte werden in Handarbeit mit alten Pinseln erzeugt. In einem kommenden Artikel betrachten wir das näher.



4



5

Bilder 3a und 3b: Ob Fassadenbau oder gar Geländewiedergabe, ich arbeite immer nach sehr genauen, zuvor gezeichneten Plänen. Auf diese Weise ist es möglich, im Voraus verdeckte Teile oder andere architektonische Elemente, zum Beispiel eingebettete Eisenbahngleise oder manchmal Verbindungen (Ziegel/Zement oder sogar Kopfsteinpflaster/Zement für eine Strasse), zu bestimmen. Diese Arbeitsweise eröffnet dem Feinmodellierer bei den Effekten einen unbegrenzten Gestaltungsspielraum.

Bild 4: Ein weiteres sehr einfaches Beispiel anhand einer grossformatigen Fassade, in die ich, bevor ich schäle, die zukünftigen Elemente direkt auf der Platte eingezeichnet habe. Dies wird mir ermöglichen, die Öffnungen richtig zu schneiden.

Bild 5: Gehen wir jetzt mit verschiedenen Darstellungsmöglichkeiten, zum Start mit Ziegelsteinwerk, zum Kern des Themas über. Hier zum Beispiel eine komplette kleine Fassade einer alten Brauerei im Massstab 1:87, die mit handgefertigten Werkzeugen geprägt wurde. Die Arbeit des Gravierens ist manchmal langwierig und mühsam, besonders wenn man sich bemüht, grosse Gebäude zu bauen. In diesem Fall wechsle ich die Gravurarbeit mit der Gestaltung von Türen, Rinnen oder anderen Ornamenten ab, um jegliche Ermüdung zu vermeiden.

Bild 6: Eines der vielen kompletten Gebäude in Massstab 1:87, die ich im Laufe der Jahre mit dieser Methode gebaut habe. Ich kümmere mich aber nie um den Massstab, nur das Ergebnis zählt.

Bild 7: Nach dem Grundieren, Färben und Altern kann die Geduldsarbeit einen realitätsnahen Aspekt offenbaren. Ich versuche ständig, bestimmte Details «am Rand» zu verbessern, um das beste Resultat zu erhalten, während ich immer dasselbe Grundmaterial verwende.

Bild 8: Vom Ziegelstein zum Kopfsteinpflaster. Was ist besser als Vorlage geeignet als ein reales Beispiel wie dieses? Hier sind alle Details wie zersplitterte Steine oder die charakteristischen Vertiefungen vorzufinden. Diese nach unseren Bedürfnissen mit mehr oder weniger Intensität nachzuahmen, wird durch die Verwendung von Schaumstoffplatten ermöglicht...



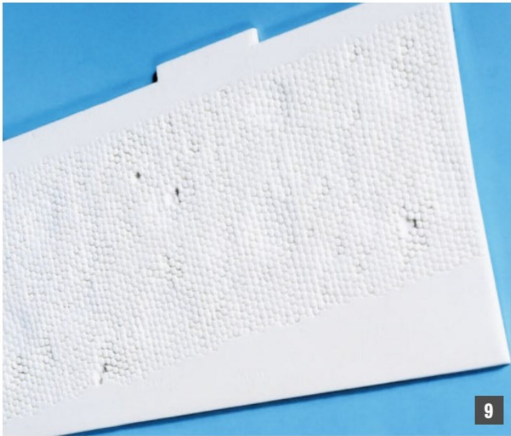


Bild 9: Hier eine perfekte Umsetzung der Vorlage. Die Reproduktion einer gepflasterten Strasse mit ihren Unregelmässigkeiten wird mit der beschriebenen Methode erleichtert. Wie bereits oben erwähnt – denken Sie an die Zeichnung und Angaben weiter vorne, bei den Bildern 3a und 3b –, wurden die Bereiche an den Rändern nicht geprägt, da sie mit Gehwegen überdeckt sein werden.

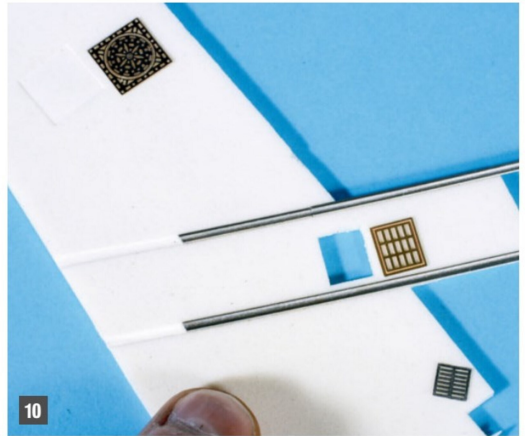


Bild 10: Vor der Gravur eines Hofes oder einer Strasse kann es bei Bedarf nötig werden, die Oberfläche durch verschiedene Schnitte vorzubereiten, insbesondere wenn es darum geht, Gullideckel, Abwassergitter, Drainagen oder sogar eine Eisenbahnlinie einzubeziehen.

methode hergestellt wurde. Natürlich wird eine angemessene Farbgebung die zuvor geleistete Arbeit veredeln. Für Kopfsteinpflaster verwende ich immer Acrylfarben von Vallejo, mit denen ich seit Jahren voll zufrieden bin.

Bild 11: Fokussierung auf einen Teil einer kleinen Sackgasse, die mit dieser Präge-

Bild 12: Zement oder Beton sind mittels Polyurethanschaum leicht zu simulierende Materialien. Insbesondere bei Bodendar-





stellungen, bei Kopfsteinpflaster zum Beispiel, ermöglicht es uns, diverse Schäden nachzuahmen, wie in diesem perfekten Fall Risse.

Bild 13: Natürlich kann die gleiche Technik auch für den Bau kompletter Bauwerke oder zumindest von Fassaden eingesetzt werden. Insbesondere für Industriegebäude, wo das Material im Laufe der Zeit durch das schlechte Wetter ausgelaugt wurde und wo manchmal ein Blick auf alte Armierungsseile und Metallverstärkungen möglich ist. Eine gute Dokumentation, wie im Falle dieses landwirtschaftlichen Lagers, ermöglicht es uns, eine passende Verwitterung im Kleinformat zu erzeugen.

Bild 14: Im Eisenbahnbereich können die Anwendungen auch sehr vielfältig sein. Sei es die einfache Laderampe zum Beispiel für Schrott oder sei es wie hier ein alter Prellbock.

Bild 15: Vom Vorbild zum Modell. Hier sehen Sie einen der ersten Schritte bei der Nachahmung von Betonböden: Nachdem ich mit einem schwarzen Bleistift Konstruktionsfugen und Risse, entsprechend dem erforderlichen Verfallszustand, markiert habe, setze ich ein Ritzgerät ein, um die Einkerbungen anzubringen, aber ohne zu tief zu ritzen.

Bild 16: Auf dieser von oben geschossenen Nahaufnahme der Kopfsteinpflasterstrasse ist eine meiner ersten Nachahmungen einer Betonoberfläche mit eingebetteten Eisenbahnschienen zu sehen. Auch wenn mir das Ergebnis – vor der Alterungsarbeit, die ich jetzt mache – noch sehr unfertig erscheint, ist das H0-Erscheinungsbild doch recht zufriedenstellend.



Bild 17: Um zum oben genannten Prellbock zurückzukehren: Hier ist eine kleine Arbeit, die ich vor Jahren aus 10-mm-Schaumstoffplatten und Werbeartikeln gemacht habe...

Bild 18: Übergangslos wechseln wir zu einer Zementfassade in grossem Massstab mit abgeblätterter Farbe. Ich habe diese erst kürzlich aus einer 5-mm-Polyurethanschaumplatte als Grundmaterial hergestellt.

Bild 19: Wir bleiben beim selben Thema. Im Fall von Betonblöcken ist es ebenso interessant, Situationen wie diese präzise nachzuahmen, zum Beispiel in einer Wandöffnung.

Bild 20: Im Kleinformat hatte ich vielfach die Gelegenheit, mich mit diesem Thema auseinanderzusetzen. Bei diesem speziellen alten Fenster habe ich den Zement zwischen den Blöcken durch einen mit einem feinen Pinsel aufgetragenen Filler imitiert.

Bilder 21 und 22: Die Verwendung von Polyurethanschaum und Gips lässt verschiedene Möglichkeiten offen, es können deutlich unterschiedliche Ergebnisse erzielt werden. Erneut mein Hinweis: Eine angemessene, zum Teil sehr einfache Alterung macht es möglich, den gewünschten Effekt hervorzuheben.

Bilder 23a und 23b:

Die interessanteste Arbeit, die mit diesem Material als Arbeitsgrundlage geleistet werden kann, sind zweifellos die Nachahmung von mit Stuck überzogenen städtischen oder industriellen Gebäuden und die Darstellung dieses Aspekts des Verfalls. Die Beispiele sind in diesem Bereich unendlich, und ich bin es gewohnt, die unzähligen Möglichkeiten im kleinen wie im grossen Massstab auszuschöpfen.

Bild 24: Vom Vorbild zum Modell – ein kurzer Ausschnitt. Eine Fassade auf dem Weg, mit Filler bedeckt zu werden. Dieser wird mit einem Spachtel oder einem kleinen Meissel – je nach der Grösse der zu bedeckenden Fläche – aufgetragen. Wichtig ist, dass die Schicht nicht dicker ist als 1 mm. (Bild 24 siehe Seite 82)



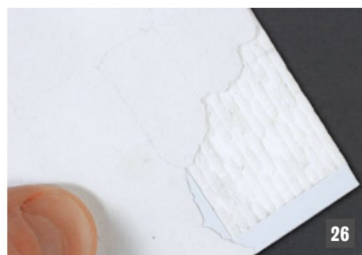
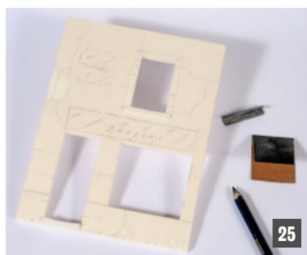


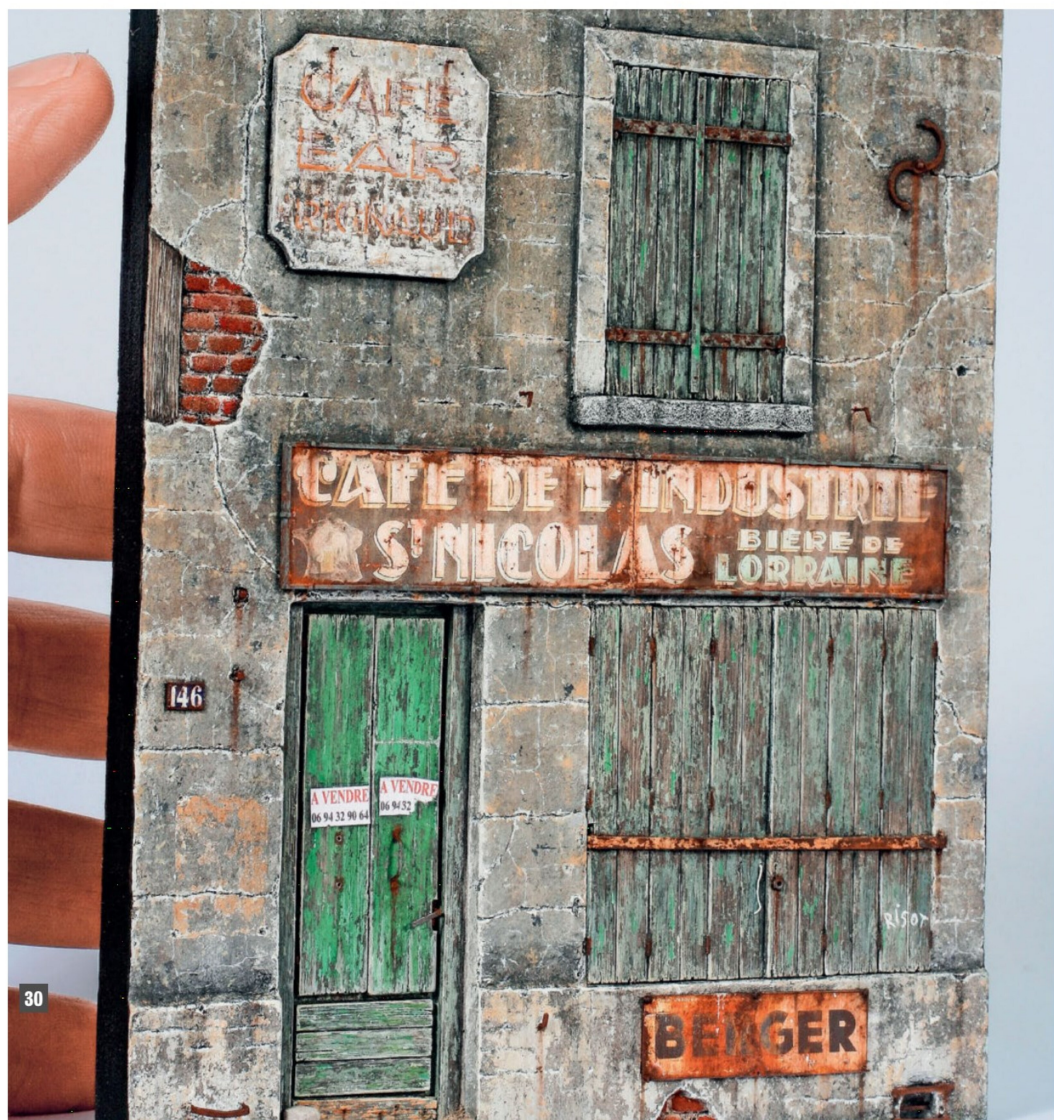
Bild 25: Nach dem Schleifen kann die Oberfläche bearbeitet werden, um realistischen Stuck mit seinen Rissen und anderen Veränderungen nachzuahmen. Ich zeichne sie systematisch im Voraus mit einem schwarzen Bleistift ein.

Bild 26: Apropos Zerfallserscheinungen auf Oberflächen: Das Aufregendste, was man nachahmen kann, sind sicherlich Orte, an denen der Stuck abgebröckelt ist. Dazu müssen vor dem Auftragen des Fillers Stein- oder Ziegelmuster in den Schaum eingepreßt werden, aber nur dort, wo es schliesslich sichtbar sein soll.

Bild 27: Eines meiner ersten Gebäude im Massstab 1:87, das ich mit dieser Methode (Schaumstoff plus Filler) gefertigt habe. Damals erforschte ich die ersten Techniken, um alten Stuck nachzuahmen, einfach mit Trockenpinseln und verschiedenen Waschungen, was um einen Schritt der Mikrobelmalung ergänzt wurde.

Bild 28: Ein weiteres Beispiel in kleinem Massstab: eine alte Hütte, ein altes geschlossenes Café. Für die Farbgebung und die Verwitterung arbeite ich immer mit den gleichen einfachen Farbtönen, um den abgenutzten Stuckeffekt zu simulieren.

Bilder 29, 30 und 31: Zum Abschluss einige Arbeiten, die ich in jüngster Zeit in grösserem Massstab erzeugt habe. Dabei habe ich jeweils unterschiedlich gealtert, ich habe sowohl mit Enamel- und Acrylfarben als auch mit Chipping-Flüssigkeiten von AK Interactive gearbeitet. Wir werden in kommenden Artikeln schrittweise über Fragen nachdenken, wie man solche Dinge erreichen kann. Zum Beispiel Putz, und wie man architektonische Elemente herstellt. Bis bald!





Porträt | Schon-wieder-RhB-Reihe: Bruno Pfiffners Anlage im Massstab 1:87

Die analoge Anlage

Lange Züge fahren zu lassen, war ein lang gehegter Wunsch von Bruno Pfiffner. Ab 2003 hat er sich diesen endlich erfüllt. Entstanden ist eine Anlage, wo sich H0 und H0m treffen. Dank seiner Treue zum analogen Betrieb ist Pfiffner bis zum heutigen Datum der Chef seiner eigenen Anlage geblieben.





Mit dieser Anlage ist für Bruno Pfiffner ein lang gehegter Wunsch in Erfüllung gegangen: Er kann darauf lange Züge fahren lassen.



Eine Paradestrecke und eine maximale Steigung von 2 cm pro Meter sollten realisiert werden. Auch die Meterspur sollte endlich genügend Platz erhalten.

Von Bruno Pfiffner (Text und Bilder)

Mit etwa acht Jahren beschenkte mich das Christkind mit einer Modelleisenbahn. Es handelte sich um ein Startset von Trix-Express – mit Kartonschwellen und einem durchgezogenen Mittelleiter. Die Schienenhöhe und die Radprofile der Loks und Wagen waren weitab von jeglicher Norm. Egal, der Stubentisch musste geräumt werden, und der Spielspass konnte beginnen. Bald schon kamen weitere Weichen und weiteres Rollmaterial dazu. Auch das genügte auf die Länge nicht mehr. Doch mein Schulabschluss und der Beginn meiner Berufsausbildung haben

meinen Zukaufwünschen einen Riegel vorgeschoben. So verstaubte die einstige grosse Freude irgendwo in Schachteln verpackt und hararte einer ungewissen Zukunft. Der einmal eingefangene Virus liess aber nicht nach. Soweit es meine Zeit zulies, begannen in mir wieder Pläne zu keimen. Mit meinem Weihnachtsgeschenk konnte ich allerdings nicht weiterarbeiten. Diese Feststellung war einerseits zwar bitter. Andererseits gab sie mir einen Grund, den Hersteller zu wechseln. So landete ich bei Roco und Gleichstrom. Das ist bis heute so geblieben, und ich habe es nie bereut.

Ich habe in den letzten Jahren verschiedene Anlagen aufgebaut und auch wieder abgerissen. Die Erfahrungen sind gespeichert und auch die geheimen Wünsche. Einen dieser Wünsche konnte ich mir 2003 erfüllen. Denn endlich hatte ich genügend Platz. Dabei handelt es sich um eine Anlage, auf der es möglich ist, lange Züge fahren zu lassen. Nach einem Hausumbau inklusive Züglerei ging ich sofort zur Planung über. Aufgrund der ersten Zeichnungen und Querschnitte wurde mir sehr schnell klar, dass die ganze Sache eng würde. Die Ansprüche mussten – wie so oft – ange-



Ein Blick auf das detailreich ausgestaltete Dorf bei der RhB-Strecke.



Die Rätische Bahn, unterwegs im Gegenverkehr.



Die RhB-Strecke funktioniert sehr zufriedenstellend. Bei den Fahrleitungen braucht Bruno Pfiffner aber noch Zeit und Geduld.

passt werden. Eine Paradestrecke und eine maximale Steigung von 2 cm pro Meter wollte ich aber realisieren. Die Radien sollten nicht unter 75 cm fallen. Auch die Meterspur sollte hier endlich genügend Platz erhalten. Eigentlich bescheidene Ansprüche, die es aber in sich haben. Die Dachschräge und die kleine Ecke forderten ihren Tribut. Wie sollen hier die Eckdaten eingehalten werden und trotzdem noch eine einigermaßen anschauliche Modelllandschaft entstehen?

Kommt Zeit, kommt Bau

Nun, ich hatte ja in den letzten Jahren genügend Zeit, um mich mit den Gegebenheiten auseinanderzusetzen. So wurden die Pläne neu gezeichnet und angepasst. Danach konnte ich endlich zum Bau überge-

hen. Die Strecke ist nichts anderes als ein in sich geschlossener Kreis. Die Linie besteht aus dem Schattenbahnhof, dem grossen Bahnhof, wo sich H0 und H0m treffen, und zwei sichtbaren Ebenen. Die ganze Strecke ist in zwölf Streckenblöcke unterteilt. Die Einspeisung erfolgt über fünf Trafos. Die Stromkreise sind gleisseitig isoliert. Der letzte Wagen eines Zuges ist mit einem Magneten ausgerüstet. Dieser schaltet über Reedkontakte die jeweiligen Relais. Auch die Gleisbesetzmeldung im Bahnhof beruht auf diesem Prinzip. So ist es möglich, bis zu sechs Züge gleichzeitig auf die Reise zu schicken. Das ergibt dann einen regen Betrieb und erfordert volle Konzentration. Weichen und Signale müssen manuell bedient werden. So bietet der grosse Bahnhof auch eine spielerische Seite. Für

alle meine Schaltungen habe ich Schemata gezeichnet, so gelange ich bei Störungen schnell und ohne langes Suchen zur Fehlerquelle. Störungen haben sich bis jetzt auf ausgestiegene Reedkontakte und spröde Stecker bei den Relais beschränkt. Alles Roco-Produkte.

Die Fahrleitung ist im Moment noch absolut fahrtüchtig. Vor allem die Tunnelabschnitte und Abspannungen sind noch nicht fertig gebaut. Diese Aufgabe nehme ich mir zu einem späteren Zeitpunkt vor. Darum sind die Pantos immer noch unten. Mit diesem Vorgehen und der Treue zum analogen Betrieb bin ich bis zum heutigen Datum immer noch der Chef meiner Anlage. Allerdings habe auch ich in den sauren Apfel beissen müssen: Meine Loks sind alle mit Decoder ausgerüstet, einerseits zur



Auf der Anlage können bis zu sechs Züge gleichzeitig auf die Reise geschickt werden. Das ergibt einen regen Betrieb und erfordert volle Konzentration.



Die Loks auf Bruno Pfiffners Anlage sind alle mit Decoder ausgerüstet, einerseits zur Lastregelung, andererseits zur Tempofindung.



Diese Lkw sind rare Artikel und nicht im Handel erhältlich.



Noch verkehren die ABe 4/4 mit dem Bernina-Express (Allegro).

Lastregelung, andererseits zur Tempofindung. Dies habe ich bis vor Jahren mit Bausteinen von Uhlenbrock erreicht. Doch diese sind nun nicht mehr greifbar, und so musste ich nach neuen Lösungen suchen. Mir wurde natürlich die Digitalisierung empfohlen. Da ich aber absolut kein Computerecke bin, und mit diesen Dingen einfach zu wenig Geduld habe, habe ich immer dankend abgelehnt. Mittlerweile kann ich doch immerhin die Loks per PC einlesen und so einstellen, dass sie fahren, wie sie sollten.

Der Lok- und Wagenpark setzt sich bunt zusammen. Es sind Lokomotiven von Hag, Piko, Roco, Liliput und Trix unterwegs. Die Loks von Hag sind aber mittlerweile auf dem Abstellgleis gelandet – sie haben aufgrund von Unregelmässigkeiten und Ausfällen immer wieder für Aufregung gesorgt. Was mit diesen Loks geschieht, wird die Zukunft weisen.

Die RhB-Strecke ist als Spielbahn ausgebildet. Sie umfasst drei durchgestaltete Bahnhöfe, zwei gestaltete Ausweichstationen und eine im Hintergrund. So ist es möglich, dass bis zu drei Personen am Betrieb teilhaben können. Im Gegensatz zur H0-Bahn gibt es hier Gegenverkehr! Der Streckenblock befindet sich noch im Aufbau. Auch hier besorgen Magnete und Reedkontakte die nötigen Schaltungen. Die Schmalspur erfordert noch Zeit und Geduld, bis das Ganze endlich zuverlässig funktioniert. Es lohnt sich aber auf jeden Fall. Die Genußnutzung ist jeweils gross, wenn bei intensivem Fahren die Züge immer sicher ihr

nen und eine im Hintergrund. So ist es möglich, dass bis zu drei Personen am Betrieb teilhaben können. Im Gegensatz zur H0-Bahn gibt es hier Gegenverkehr! Der Streckenblock befindet sich noch im Aufbau. Auch hier besorgen Magnete und Reedkontakte die nötigen Schaltungen. Die Schmalspur erfordert noch Zeit und Geduld, bis das Ganze endlich zuverlässig funktioniert. Es lohnt sich aber auf jeden Fall. Die Genußnutzung ist jeweils gross, wenn bei intensivem Fahren die Züge immer sicher ihr



Weichen und Signale müssen beim grossen Bahnhof manuell bedient werden. So bietet der Bahnhof auch eine spielerische Seite.



Beim grossen Bahnhof treffen sich H0 und H0m.



Pulsierendes Kleinstadtleben oberhalb des grossen Bahnhofs.



Mit der Treue zum analogen Betrieb ist Bruno Pfiffner bis zum heutigen Datum immer noch der Chef seiner Anlage.



Die Ortsschilder, die Perrons und auch die Dächer samt Beleuchtung sind keine Fertigbausätze, Bruno Pfiffner hat das alles selbst gebaut.



Die Anlage birgt sehr viele Details. Hier im Bild ein Einsatz der Feuerwehr bei einem Wohn- und Bürogebäude beim grossen Bahnhof.



Abendszene bei den Perrons für die Schmalspurbahn.



Üppiger Wagenpark. Auf der Anlage verkehrt auch Rollmaterial der DB.



Für die grossen Felspartien wurden Heki-Dur-Platten verwendet.

Ziel erreichen. Das Bemo-Rollmaterial hat halt so seine Tücken.

Der Aufbau der ganzen Anlage besteht aus Holz. Auf Stützen (60 × 60 mm) liegen Querlatten (30 × 60 mm). Die Trassengrundlage bildet 12 mm dickes Birkensperrholz. Diesem robusten Aufbau kann ich mein Eigengewicht getrost zumuten. Vor allem zu Beginn hat mir die Tragfähigkeit der Konstruktion grosse Dienste erwiesen, benutzte ich sie doch als Plattform für Arbeiten an der Anlage. Die Trassenbretter der Strecke und auch die Wendel sind ebenfalls aus Birkensperrholz. Sie sind beidseitig durch 8 mm dicke Gewindestangen abgestützt. Dies erlaubt mir, die Steigungen millimetergenau einzustellen.

Mit der Modelllandschaft hatte ich zu Beginn meine liebe Mühe. Versuche mit Gips befriedigten überhaupt nicht. Bei ▶

Lesen Sie weiter auf Seite 96



Rangiertraktoren, Kabelrollen, Lastwagen, Container, Schotterwagen und Betonelemente: kunterbuntes Treiben auf dem Güterumschlagplatz.



Eine Feuerwehrstation beim
grossen Bahnhof.



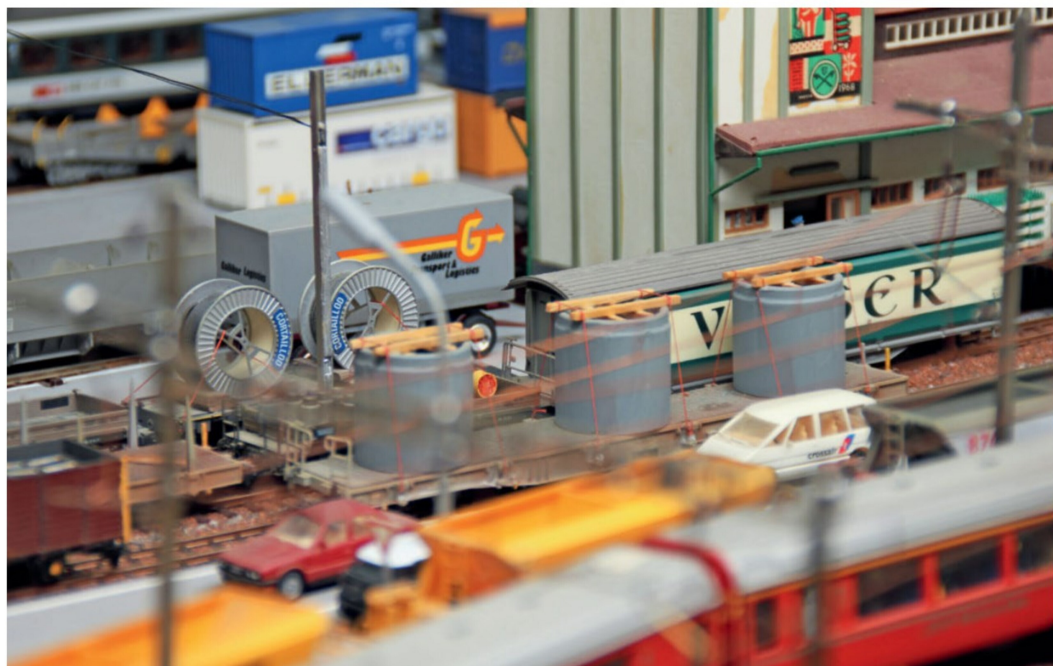
Zwischen RhB-Depot und
Häuserzeile die Doppelspurein-
fahrt der Schmalspur.



In der Schuppen-Beiz wird
so mancher Hunger und Durst
gestillt.



Ein weiteres liebevolles Detail der Anlage: Eine Tiefbaufirma erledigt die Grabarbeiten für das Verlegen der Wasserrohre.




Noch ist die Anlage nicht fertig. Der Fahrbetrieb und der Blick auf die Anlage erfreuen Bruno Pfiffner aber immer wieder.

der Grösse meiner Anlage hätte das Ganze auch ein erhebliches Gewicht generiert. So suchte ich nach anderen Lösungen. Diese fand ich zunächst in Form von Schubimehl. Doch leider gibt es dieses Material inzwischen nicht mehr. Heute greife ich auf ein alternatives Produkt zurück, das nur Grossverteiler im Sortiment führen. Es kann mit Wasser zubereitet und gleichzeitig eingefärbt werden. Vorgängig wird die Landschaft mit Kunststoffgitter grob geformt. Nach dem Aushärten kann das Ganze mit

unterschiedlichsten Werkzeugen bearbeitet werden. So kann ich auch Runsen und Felspartien gestalten. Für die grossen Felspartien habe ich allerdings Heki-Dur-Platten verwendet. Für die Grasmatte habe ich ebenfalls Material von Heki verbaut. Mit Weissleim und Pinsel habe ich es grosszügig aufgetragen und nach dem Trocknen den Rest mit dem kleinen Staubsauger zurückgewonnen. Danach habe ich Wege und Feldstrassen eingebaut. Mit den Seen und Flüssen bin ich immer noch am Üben. Die

Tunnelportale sind aus Balsaholz gefertigt, auf das ich Heki-Dur-Platten aufgeklebt und mit Pulverfarben abgetönt habe.

Im Grossen und Ganzen bin ich sehr zufrieden mit meinem Werk. Doch auch diesmal hat das Fehlerteufelchen nicht geschlafen. So bin ich vorläufig noch nicht arbeitslos. Zudem tauchen immer wieder neue Ideen auf, die dann verworfen oder doch umgesetzt werden. Der Fahrbetrieb und der Blick auf meine Anlage erfreuen mich immer wieder. 

Die Schon-wieder-RhB-Reihe: Wie kam es dazu? Wieso die komische Wortwahl?

In der LOKI 10 | 2018 haben wir diesen Aufruf gemacht: «Haben Sie eine Modellanlage, die Sie gerne an die <grosse> Öffentlichkeit tragen möchten? Es muss nicht jeder Grashalm, nicht jeder Mast oder sonst etwas genau wie im Vorbild verbaut sein. Ganz gemäss dem Motto <Es fährt, was mir gefällt und Freude macht>.» Daraufhin gingen bei uns einige Meldungen über Anlagen ein. Wir werden in den kommenden LOKI-Ausgaben in loser Folge Beiträge über diese Anlagen publizieren. Wir nennen

sie Schon-wieder-RhB-Artikel. Der Hintergrund dieser komischen Wortwahl: Auslöser dieses Aufrufes war das Editorial «Schon wieder RhB? Ja, schon wieder.» in der LOKI 7-8 | 2018. Dieses zog mehrere Leserbriefe nach sich, welche wir publiziert haben. In der ersten dieser Zuschriften wurde vorgeschlagen, den oben erwähnten Aufruf zu machen. Der Artikel von Bruno Pfiffner ist der erste in der Reihe der Schon-wieder-RhB-Artikel.





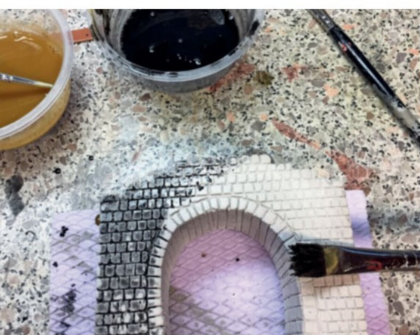


Rollmaterial | Bau

Ein Flachwagen für die FO

Vor zwölf Jahren hat Horst Berneth in der LOKI einen Artikel über den Bau eines offenen Güterwagens Ek der Furka-Oberalp-Bahn (FO) veröffentlicht. Nun, zwölf Jahre später, wird er über den Bau eines offenen Güterwagens Kkl der FO im Massstab 1:87 berichten.

Foto: Horst Berneth



Anlage | Bau

Den Bärentritt nachgebaut

Er ist nur rund zehn Meter lang, der Viadukt des Bärentritts auf der Strecke Filisur-Davos der RhB. Trotzdem oder gerade deswegen ist er rundherum bekannt. Karl-Ernst Klee hat dieses Spektakel zur Erinnerung an seine Schweizerferien zu Hause mit einem Diorama im Massstab 1:87 nachgebildet.

Foto: Karl-Ernst Klee



Anlage | Porträt

Die Hang(an)lage

Dem Bau einer Modellanlage, sei es im heimischen Keller oder draussen im Garten, gehen immer fantastische Träume voraus. Während der Planung ändert dann jeweils die Realität die eine oder andere Baumöglichkeit. René Stamm berichtet über eine solche «Anlage in Hanglage».

Foto: René Stamm

Nr. 6 | 2019 (Juni 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

Inseratemanagement, Mario Dubach

Wölflistrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern,

Tel. +41 (0)31 300 63 89, inserate@staempfli.com

Verlag

Stämpfli Verlag, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 66 44

Fax +41 (0)31 300 66 88

verlag@staempfli.com, www.staempfliverlag.com

Auflage

Total verkaufte Auflage: 9495 Exemplare

LAYOUT

Sandra Khilfi, Stämpfli AG

Produktion und Druck

Stämpfli AG, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 66 66

www.staempfli.com

Vertrieb Einzelhandel Deutschland, Österreich und Niederlande

PARTNER Medienservices GmbH, Julius-Hölder-Strasse 47,

D-70597 Stuttgart-Degerloch, Telefon +49 (0)711 72 52 227,

Fax +49 (0)711 72 52 310, www.partner-medienservices.de

Repräsentant für Italien

Quaini Pubblicità, Via Meloria 7, I-20148 Mailand

Telefon +39 (0)2 39216180, Fax +39 (0)2 39217082

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

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

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

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

Ab 24. Juni 2019 wieder bequem und vorzeitig im Abonnement. Am Kiosk etwa eine Woche später.

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

LOKI
www.loki.ch



**Jetzt
abonnieren!**

Bitte einsteigen!

Abonnieren Sie jetzt die LOKI – Das Schweizer Modellbahnmagazin

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

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

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

CHF 25.–*

Schnupperabonnement,
3 Ausgaben (nur in der Schweiz)

CHF 130.–*

Jahresabonnement,
11 Ausgaben

www.loki.ch

einfach und bequem
online bestellen

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

*Auslandspreise auf Anfrage, inkl. Versandkosten und MWST.

LOKI
www.loki.ch



LOKI-Memo

Mit den schönsten Motiven aus der LOKI

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

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

25.-

CHF/Euro exkl.
Versandkosten

36

Bildpaare mit
Modellbaumotiven

www.loki.ch

einfach und bequem
online bestellen