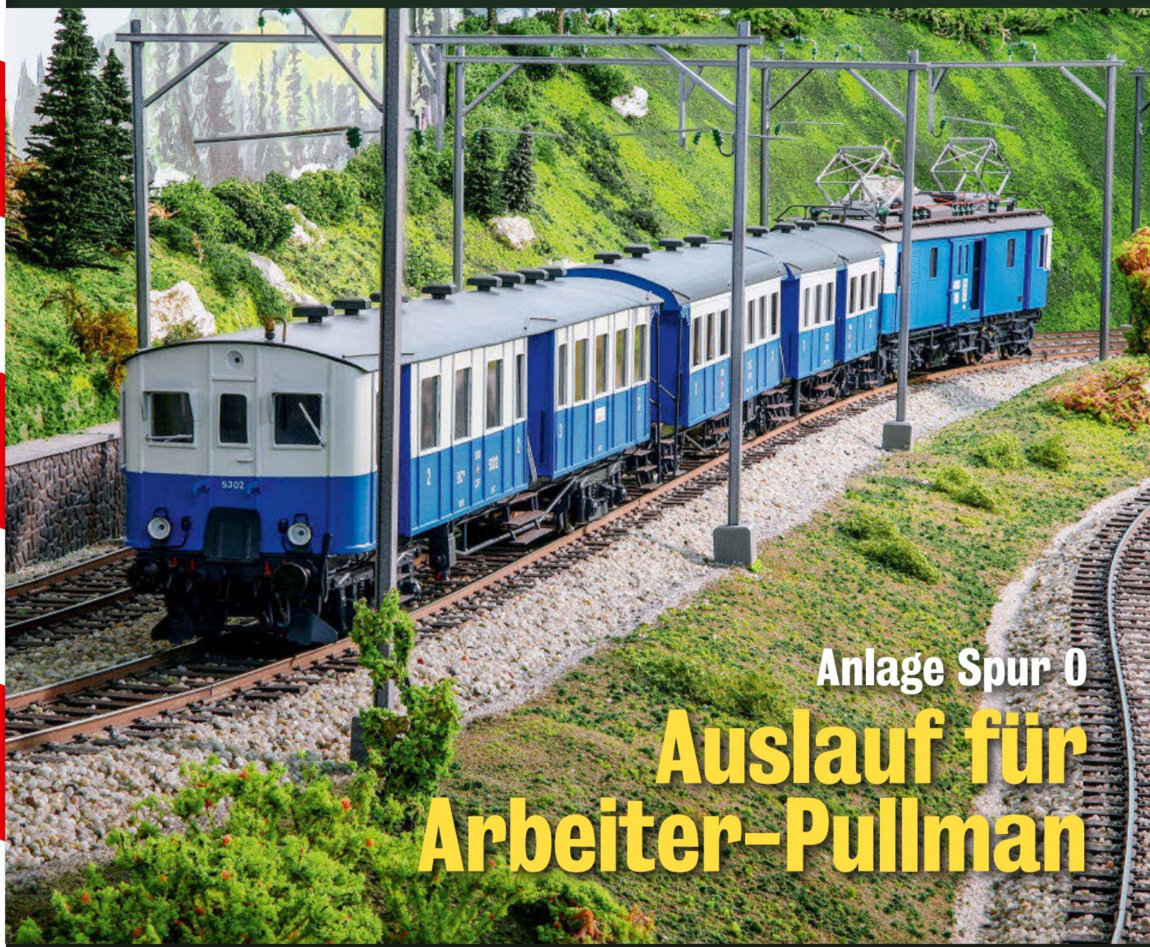
# LOKI

Nr. 8 | 2015
www.loki.ch

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund

4 195863 708807 08



## Anlage Spur 0

# Auslauf für Arbeiter-Pullman



## Modellbaugalerie

**Charles Albisser und seine Selbstbaumodelle in 1:87**



## Reportage

**Intensiver Fahrbetrieb mit Tinplate-Schätzen**



## Digitaltechnik

**Decoder-Kur für betagte Lokmodelle in Spur N**

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

Züri-Tech

Modelleisenbahnen

Stampfenbachstr. 14
CH-8001 Zürich
Telefon +41 44 253 23 50
Telefax +41 44 253 23 51
info@zueri-tech.ch
www.zueri-tech.ch

**Das Eisenbahn-Fachgeschäft im Herzen von Zürich**

Montag bis Freitag 9.00–12.30 und 13.30–18.30, Samstag 9.00–16.00

BahnOrama GmbH
Modelleisenbahnen

Öffnungszeiten:
Mo, Di, Do 14.00–18.30 Uhr
Fr 14.00–21.00 Uhr
Sa 10.00–16.00 Uhr

**Brünnenstrasse 106, 3018 Bern**



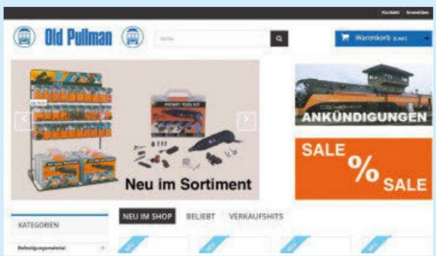
- Neuware
- Occasionen
- Zubehör
- Versand
- Digitalisieren
- Reparieren
- Ankauf
- Schätzungen

**Internet/Shop: www.bahnorama.ch**
**Tel./Fax: 031 992 85 88 Mail: info@bahnorama.ch**

Old Pullman

24 Stunden geöffnet !

Der neue Old Pullman «e-shop» ist für Sie während 24 Stunden - 7 Tage die Woche geöffnet.




Eröffnungs-Angebot:

vom 31. Juli - 28. August 2015 erhalten Sie exclusiv in unserem «e-shop» einen einmaligen **Rabatt von 15%** auf das ganze «e-shop» Sortiment.

Das Angebot ist ausschliesslich für «e-shop» Bestellungen gültig. Bestellungen die zwischen dem 31.7.15 - 10.8.15 bei uns eintreffen werden sofort nach unseren Betriebsferien verarbeitet.
**Der Rabatt-Code ist bei der Bestellung zwingend anzugeben.**

**RABATT CODE: Loki815**

**www.oldpullman.ch**

PIERRE DOMINIQUE

**www.pierredominique.com**

**PIERRE DOMINIQUE, DAS SIND 30'000 PRODUKTE ONLINE. MIT TÄGLICHEN NEUHEITEN VON 240 VERSCHIEDENEN MARKEN !**

**SPEZIALIST IN**
**Messing aller Marken**
Fulgurex, Lematec... auch Ankauf von Messingmodellen der SNCF
**Collectors**
Längst vergriffene Modelle von Marken wie Roco, Rivarossi, Jouef...

**FRANKREICHS NR. 1 IN WARENPOSTEN UND MODELLBAHN-AKTIONEN**

Portokosten : € 15 per Post oder Portofrei ab € 399 (excl. MwSt.)
Begleichung per Visa, Mastercard oder Banküberweisung (IBAN)

**Tél : +33 1.48.60.44.84 Fax : +33 1.48.60.47.22**
**B.P 49 F 93602 Aulnay sous Bois FRANCE Email : contact@pierredominique.com**

SPIELWAREN REIMANN GmbH

**Wir führen fast alle Modelleisenbahn & Zubehörfirmen**

**www.spielwaren-reimann.ch**

**D-78247 Hilzingen**
**Untere Giesswiesen 15**
15 min von Schaffhausen entfernt

A-Z MODELLBAHNEN GmbH

a-z-modellbahnen.ch | info@a-z-modellbahnen.ch

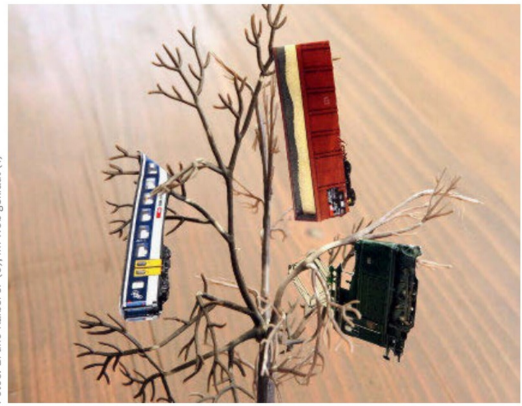
Tel. 044 713 00 60

Herzliche Einladung • Sa, 29. August
Festbetrieb von 10.00 – 18.00 Uhr

Das Modellbahnparadies im Sihltal feiert seinen 2. Geburtstag

- FALLER CAR SYSTEM DIGITAL Vorführanlage
- ALAN-Vorführanlage (Analog/Digital-Betrieb)
- Roco Z 21 - Vorführungen
- H0m Eigenbau-Segment „Sedrun“

A-Z Modellbahnen GmbH | Sihltalstrasse 67 | 8135 Langnau am Albis
Mo | Di geschlossen | Mi bis Fr: 14.00 - 18.30 Uhr, Sa: 10.00 - 17.00 Uhr



Fotos: Bruno Kalberer (3), im Web geklaut (1)

**B. Kalberer: La decadencia de los modelos, Installation, diverse Materialien, 2015.**

# Vergänglichkeit



**S. Dali: La persistencia de la memoria, Öl auf Leinwand, 1931.**



**W. Ruoss: Landwirtschaftsbetrieb, Modellbau 1:22,5, Holz, ca. 1980.**



**C. Albisser: BB Ge 6/6 Nr. 81, Modellbau 1:87, Messing, ca. 2012.**

Mit dem berühmten Bild «La persistencia de la memoria», zu Deutsch «Die Beharrlichkeit der Erinnerung», thematisierte 1931 der spanische Maler Salvador Dali den Zerfall, die Vergänglichkeit und die Tatsache, dass die Zeit und damit unser Leben ausschliesslich in die eine Richtung läuft.

In der letzten Ausgabe hat mein Redaktionskollege an gleicher Stelle über den Wertzerfall von Sammlermodellen nachgedacht und sich unter anderem gefragt, ob dies überhaupt so schlecht sei. «Modellbahn soll doch zum Brauchen da sein, und das ist auch gut so!», sein Schlusssatz.

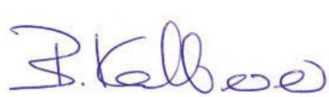
Stimmt! Dass ich den Faden nochmals aufnehme, liegt an mir mehrfach schon gestellten Fragen von Hinterbliebenen, was mit der Anlage ihres verstorbenen Grossvaters geschehen soll. Es sei ja niemand mehr da, der sich mit ihr beschäftige – aber trotzdem – er habe doch soviel Zeit, Leidenschaft, Energie und viel Geld in sie hineingesteckt. Die Modellbahn habe ihn stets glücklich, ausgeglichen und liebenswürdig gemacht. Sie sei ihm äusserst wertvoll gewesen.

Voilà, da haben wirs: Wertvoll und gewesen! Genau deshalb rate ich dann, beruhigt und unbesorgt möglicher Wertvernichtung wegen, Anlage und Eisenbahnmaterial zu entsorgen. Jawohl: Altstoffsammelstelle, Kehrichtverbrennung – gegebenenfalls das Zeugs sinnvoll verschenken.

Äähh? Die Sachen haben doch einen hohen Wert? Richtig, doch dieser Wert wurde längst und mehrfach abgeschöpft. Einige tausend oder auch zehntausend Franken sind doch wirklich ein mehr als nur fairer Preis dafür, ein Leben lang glücklich, ausgeglichen und liebenswürdig gewesen sein zu dürfen. Und von diesen Werten haben mit Bestimmtheit auch die Angehörigen profitiert.

Die beharrliche Erinnerung! Gut, wenn sie es ist, wenn der glückliche Grossvater beharrlich unsere Erinnerung prägt.

Darum kann, soll und muss Modellbahn vergänglich sein!






**LOKI-Leser haben Zeit und LOKI-Leser nehmen sich Zeit, denn LOKI bietet Freizeit!**
**Gönnen Sie sich eine Pause. Machen auch Sie den Abend zum Feierabend.**
**Und das Wochenende zu Ferien. Lesen Sie die LOKI im Abonnement.**
**Noch heute den Coupon ausfüllen und einsenden:**

**Abonnieren Sie die LOKI jetzt!**

Sparen Sie 15% vom Einzelverkaufspreis.

☐ Ja, ich abonniere LOKI zum Preis von CHF 127.00 für 11 Ausgaben pro Jahr. FF 001 F12 001 001
Auslandspreise auf Anfrage

**Gewünschte Zahlungsart**

☐ Rechnung
☐ Kreditkarte ☐ MasterCard, Eurocard ☐ VISA Card

Nummer
Verfalldatum Sicherheitscode

Vorname Name

Strasse/Nr.

PLZ Ort

Telefon E-Mail

Datum Unterschrift

**Einsenden an:**

Stämpfli AG, Postfach 8326, CH-3001 Bern
Telefon +41 (0)31 300 62 58, Fax +41 (0)31 300 63 90
leserservice@loki.ch

LOKI
www.loki.ch




Foto: Peter Marriott

Der US-amerikanische Zubehör-Hersteller Design Preservation Models (DPM) bietet für die Baugrössen N, H0 und 0 Teile und Bausätze von Gebäuden an. Interessant auch für Modellbahner nach hiesigen Vorbildern sind Industrie- und Gewerbebauten. Unser Modellbaufreund Peter Marriott hat ein glaubhaftes Beispiel gebaut. **Ab Seite 36**



Foto: Daniel Frauenfelder

Von den ersten Versuchen mit Prototypen des Swiss-Express in den 1970er-Jahren, den Neigezügen aus italienischer Fertigung, den erfolgreichen ICN bis hin zu den aktuellsten, nur noch mit Wankkompensation ausgerüsteten Twindexx-Doppelstockzügen handelt das neue LOKI Spezial Nr. 38, welches Mitte August erscheint. **Ab Seite 60**



Foto: Stephan Kraus

Den richtigen Ton zu treffen, dies wäre ein Thema für Fachzeitschriften aus den Gebieten Musik oder Kommunikation. Das Bild deutet es an, in diesem Beitrag geht es um den richtigen Farbton. LOKI-Autor Stephan Kraus hat sich Gedanken zur Farbigkeit am Gleiskörper gemacht und vermittelt gleichzeitig Tipps und Anregungen. **Ab Seite 82**

**Anlage** 12
Bernhard Gisins Heimanlage in Spur 0

**Modellbaugalerie** 24
Charles Albisser, Feinmechaniker alter Schule und seine Modelle in 1:87

**Modellbau** 36
Europäisches Gewerbehaus mit Gleisanschluss aus US-Bausätzen

**Modell & Vorbild** 44
Kühlcontainer für verderbliche Waren auf der Bahn (Teil 2)

**Anlagenbau** 52
Fred Kieners Hommage in H0e an den Waldweiher von Helge Scholz (Teil 2)

**LOKI-Spezial Nr. 38** 60
Werner Nef:
Neigezüge erobern die Schweiz

**Digitaltechnik** 76
Decoder-Kur für betagte Arnold-Modelle in Spur N

**Modellbau** 82
Gedanken zur Farbigkeit:
Rost und Schmutz am Gleiskörper

**Reportage** 88
Fahrbetrieb mit den Modellbahnen unserer Väter und Grossväter

## Rubriken

3 Editorial
62 Szenen-News
64 Veranstaltungen
66 Börse
68 Bahn aktuell
97 Inserentenverzeichnis
98 Vorschau
98 Impressum

www.LOKI.ch

## Titelbild



Foto: Bruno Kalberer

Bernhard Gisin baute nach der üblichen Zäsur während Ausbildung und Familiengründung eine H0m-Modellbahnanlage. Gleichzeitig liebäugelte er aber immer wieder mit der Baugrösse 0. Der Erwerb des grosselterlichen Hauses ermöglichte dann die Realisation des Traumes. So erhielten auch seine Selbstbaumodelle die ihnen zustehenden Auslaufmöglichkeiten. **Ab Seite 12**

# Marktspiegel

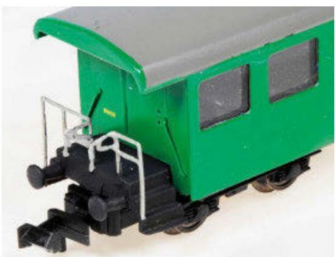
## Tiptop-Modell N

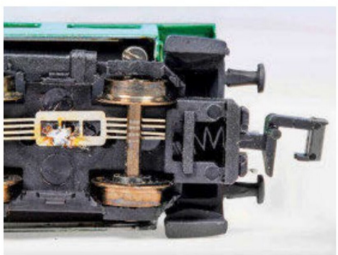
## BLS-Steuerwagen Bti

Passend zu den zweiachsigen BLS-Autoverladewagen liefert TipTop-Modell den Steuerwagen Bti 916 (Artikelnummer 98916 digital) im Massstab 1 zu 160. Der vierachsige Wagen wird in Kleinserie gefertigt und ist direkt bei TipTop-Modell in Basel zu bestellen. Das N-Modell ist werksseitig mit einem Decoder ausgestattet, der fahrtrichtungsabhängig für einen vorbildgerechten Lichtwechsel dreimal weiss auf zweimal rot sorgt. Der Wagen ist insgesamt recht einfach gehalten, eine Nachbildung der Inneneinrichtung sucht man zum Beispiel vergebens. Auch die N-Standard-Kupplung ist klassisch befestigt, nicht durch eine Kinematik geführt und lässt sich so leider nicht gegen einen zeitgemässen Kurkupplungskopf austauschen.

**Erhältlich bei**
**TipTop-Modell**
**Postfach 131, CH-4003 Basel**
**Tel./Fax (41) 061 311 27 31**
**hduerrenberger@vtxmail.ch**













## Massoth Elektronik

## DiMAX Navigator mit Funkempfänger

Mit dem neuen Funkempfänger ist es zum ersten Mal möglich, den bei vielen Modellbahnern beliebten DiMAX Navigator Handregler an vielen fremden Digitalsystemen zu betreiben.

Folgende Digitalsysteme werden nun unterstützt: Massoth DiMAX Digitalzentralen, LGB MZS III, Fleischmann TwinCenter, Uhlenbrock Intellibox I und II, Daisy II, KM1 System Control 7, Piko DigiBox, Piko G Digital, Digitrax, Lenz LZ 100, LZV 100, Roco Multimaus, Roco Z21, Tams EasyControl, Viessmann Commander, Analogfahrfunktion mit LGB L51070, Piko 35002.

**Erhältlich im spezialisierten Fachhandel,**
**Infos durch:**
**Massoth Elektronik GmbH**
**Frankensteiner Str. 28, 64342 Seeheim-Malchen**
**Tel. +49 (0)6151-35077-0, Fax +49 (0)6151-35077-44**
**info@massoth.de**
**www.massoth.de**

Modelbex I

# SBB Krokodil Ce 6/8 III

**Die zweite Serie des klassischen SBB-Krokodils für die Spur I**



Man kann es drehen, wie man will, das klassische Krokodil der SBB ist und bleibt ein Dauerbrenner im Modellbahnwesen, aber auch in Freundeskreisen der Eisenbahn 1:1. Einzig streiten oder diskutieren könnte man über die absolute Favoritenrolle der ersten oder der zweiten Serie der legendären Loks der SBB, die in erster Linie im Güterzugdienst eingesetzt waren. Für zahlreiche Fans des Krokodils ist es unerheblich, ob Lok der ersten oder der zweiten Serie, technisch-mechanisch mag die erste Serie interessanter erscheinen, die zweite Serie dürfte eher bulliger daherkommen.



Modelbex hat jetzt die Ce 6/8 III, also das Krokodil der zweiten Serie der SBB im Modell in Spur I hergestellt und bietet zu einem, für ein Messingmodell geradezu sensationellen Preis von unter 4500.– Franken verschiedene Versionen der Lok in Braun in Grün an. Serienmässig sind die Loks mit ESU Sounddecodern ausgerüstet, wobei diverse Funktionen geschaltet und aktiviert werden, so auch das Heben und Senken der Dachstromabnehmer. Das Modell durchfährt einen Mindestradius von 1020 mm, was für Spur I schon ganz eng ist. Ausgestattet an den Pufferbohlen ist die Lok mit Schraubenkupplungen, eine Montage von Märklin-Klauenkupplungen ist ebenso vorgesehen.



Als grüne Lok sind auch Modelle mit der Bezeichnung Be 6/8 III im Programm.

**Erhältlich im spezialisierten Fachhandel. Infos durch:**
**Modelbex**
**Rte de la Gribannaz 4, 1880 Bex VD**
**Tel. 024 463 02 50**
**info@modelbex.com, www.modelbex.com**

## NOCH

# Beim Vorbild unerwünscht: Rost-Patina

Das neue Bastelprodukt Rost-Patina (Art.-Nr. 61162), ist ab sofort im Fachhandel erhältlich. Damit lassen sich alle Modelle in kürzester Zeit «verrosten». Egal ob PKWs, Brücken, Ladegüter oder andere Objekte, die Anwendung ist denkbar einfach. Zunächst wird das Modell mit NOCH Haft- und Fixierspray (einzeln erhältlich) eingesprüht und anschliessend die erste Komponente der Rost-Patina, der extra-feine Eisengrund, aufgebracht. Anschliessend folgt die zweite Komponente, das Oxidationsmittel. Den Rest erledigt die Chemie: Innerhalb von ein bis zwei Stunden ist das Modell dauerhaft mit einer feinen, sehr realistisch wirkenden Rost-Schicht überzogen, die dann noch einmal mit dem NOCH Haft- und Fixierspray versiegelt wird.

**Erhältlich im Fachhandel.**

## PR Modellbau H0

# Postauto FBW 50 U55L und Postautoanhänger Moser






Der FBW 50U55L und der Moser-Personenanhänger sind zwei Modelle, die im Original als Kombination viele Jahre das Bild im Toggenburg und in der Region Baden geprägt haben. Die «Komposition» mit dem Zugwagen in Trikolore und der Moser Personenanhänger in Originalversion mit silbernem Dach, also alt und neu zusammen, ist tatsächlich in den 1970er-Jahren so gefahren.

Interessenten wenden sich direkt an:
PR Modellbau
Postfach
7235 Fideris
Tel. 081 330 52 52
info@prmodellbau.ch
www.prmodellbau.ch

**Die Modelle sind in gewohnter HB – Qualität mit vielen Details und vorbildgerechter Lackierung und Beschriftung hergestellt.**

**Folgende Varianten sind im Programm:**

| | | |
|---|---|---|
| HB-041R | Postauto FBW 50U55L mit rotem Streifen | CHF 97.50 |
| HB-055 | Moser Personenanhänger, silbernes Dach | CHF 92.50 |
| HB-041-55 | Toggenburger Kombination FBW 50U55L und Moser-Anhänger | CHF 175.50 |
| HB-041 | Postauto FBW 50U55L, Ursprungsausführung | CHF 97.50 |





## Buco 0

# Aarauer Glocke auf Blechgleisen

Der Rollmaterialpark von Buco ist durch einen Niederbordwagen mit Plattform (Basis 8665), mit einer Glocke als Ladegut erweitert worden. Letztere ist aus echter Glockenbronze gegossen. Das Zeichen der Glockengiesserei Aarau und die Jahreszahl 2015 sind erhaben wie bei einer richtigen Glocke ausgeführt.

Der Glockentransportwagen hat die Arikelnummer 8662 und ist ab sofort lieferbar.

**Interessenten wenden sich bitte direkt an:**
**Buco Spur 0 GmbH**
**Tüfenbachstrasse 41, 8494 Bauma**
**Tel. 052 386 17 77**
**welcome@buco-gmbh.ch, www.buco-gmbh.ch**

## Roco H0

# Wagen und Loks aus dem In- und Ausland



Bei den Containertragwagen gab es Zuwachs in Form eines Sgns der Ahaus Alstätter Eisenbahn AG. Er ist beladen mit drei 20 Fuss-Containern der Logistikunternehmung MSC (Art. Nr. 76922). Selbstverständlich ist das Modell der Epoche V mit Kupplungsaufnahme nach NEM 362 und Kurzkupplungskinematik ausgerüstet.

In der letzten Ausgabe meldeten wir die Auslieferung der aktuellen SBB-Panoramawagen, deren Modernisierung im Industriewerk Olten dieses Jahr mit dem 12. Fahrzeug abgeschlossen wurde. Dazu teilt Roco ergänzend mit, dass bei der Neuauflage der Modelle die Formen angepasst werden mussten und deswegen eine Wiederauflage der alten Version nicht mehr möglich ist. Von der grauen Version sind aber noch einige letzte Modelle im Handel verfügbar.

Von Railpool haben die SBB Cargo Elektroloks BR 186 angemietet. Roco hat das entsprechende Modell in Wechselstromausführung (Art. Nr. 79653) sowie eine Teilmenge der Gleichstromausführung (73653) ausgeliefert. Es handelt sich um ein aufwändig detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen, teilweise in Ätztechnik ausgeführt. Der Motor mit Schwungmasse treibt alle vier Achsen an, eine davon ist mit Haftreifen ausgerüstet. Das LED-Spitzenlicht wechselt automatisch mit der Fahrtrichtung. Auch ist das Modell mit NEM 652 -Schnittstelle, Kupplungsaufnahme (NEM 362) und KK-Kinematik ausgerüstet.

Sommerzeit ist auch Reisezeit, deshalb stossen möglicherweise auch Fahrzeuge von ausserhalb der Landesgrenzen auf das Interesse der Modellbahner.

Im Norden wird der Eisenbahnfreund mit der Elektrolokomotive EL18 der NSB, der norwegischen Ausführung unserer Re 460 an die Heimat erinnert (73413).

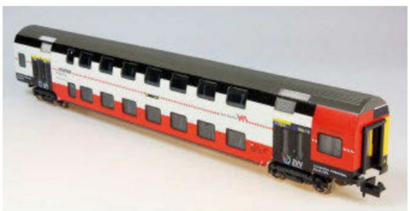
Wer im Süden unterwegs ist, wird vielleicht Gefallen finden am Modell der Diesellok D.343 der italienischen Staatsbahn FS (72896). Dieses Modell gibt es auch in einer digitalen Soundversion (72897).

**Erhältlich im Fachhandel.**







Fleischmann N

## Doppelstock-wagen AB der Zürcher S-Bahn

Mit ganz erheblicher zeitlicher Verzögerung wurde der Doppelstockwagen 1./2. Klasse Bauart AB der Zürcher S-Bahn/SBB, Epoche VI im auffälligen ZVV Outfit (Artikelnummer 815405) an den Schweizer Fachhandel ausgeliefert. Der ZVV-Werbezug war bereits eine Neuheit aus dem Jahre 2014. Lok, Steuerwagen sowie der 2. Klassewagen kamen pünktlich, allerdings auch «scheibchenweise» in 2014 als sehr gelungene Modelle in den Handel. Nur der 1./2. Klassewagen liess so lange auf sich warten und sorgte damit für einiges an Aufregung in der Schweizer N-Szene. Nun ist er da und die Werbezüge können jetzt endlich vorbildgerecht vierteilig eingesetzt werden.

Erhältlich im Fachhandel.

Fleischmann N

## Speisen im «Swiss Classic Train»

Pünktlich wie angekündigt wurde in der Kalenderwoche 28 das Ergänzungsset zum «Swiss Classic Train» (Artikelnummer 813903) ausgeliefert. Das zweiteilige Set besteht aus einem grünen Bar- und einem roten Speisewagen, beide auf den SBB-Schnellzugwagen «schwere Bauart» basierend. So ist für das leibliche Wohl der Fahrgäste bestens gesorgt. Das Set passt zu den drei Wagen des seit längerem lieferbaren Grundsets (Artikelnummer 813902). Neu bei den aktuellen Modellen ist, dass die Griffstangen zu den Einstiegen lediglich lose beiliegen und vom Kunden selbst montiert werden müssen. bisher haben dies die Fleischmänner gleich im Werk erledigt.

Erhältlich im Fachhandel.






Kato N

## Class 77 Captrain

Das Vorbild des Kato-Modells wurde in grosser Stückzahl von General Motors gebaut. Die «Class 77» ist eine Weiterentwicklung der «Class 66», wobei ab 2009 hauptsächlich die Optimierung der Abgasemissionen im Vordergrund stand, um den strengeren Bestimmungen in Europa Rechnung zu tragen. Kato ist es ganz vorzüglich gelungen das kraftvoll bullige Äussere in den N-Massstab zu übertragen. Beeindrucken ist neben dem Druck die feine sehr detaillierte Gravur der vielen Details, die man eigentlich an so einer modernen Lok gar nicht vermutet. Auch technisch überzeugt das Produkt made in Japan, dem einige sinnvolle Einrichtungen nach europäischen Normen (NEM) mit auf den Weg gegeben wurden. So braucht der verwöhnte hiesige Modelleisenbahner auf nichts zu verzichten. Sechspolige Schnittstelle, Kurkupplungsaufnahmen und Kinematik, alles nach NEM versteht sich, sind an Bord genauso wie LED-Beleuchtung und fünfpoliger Motor mit Schwungmasse. So kann das Modell auch auf Anlagen nach Schweizer Vorbild eingesetzt werden, da das Original der Captrain schon zu Probefahrten hierzulande weilte (Artikelnummer K10825).

Erhältlich im Fachhandel.



## Piko HO

# Railjet







Seit dem Fahrplanwechsel im Winter 2008/2009 bedienen die Railjet-Fernreisezüge der ÖBB Wien mit einigen europäischen Städten, darunter auch Zürich. Die etwas über 200 Meter langen und bis 230 km/h schnellen Zügen bestehen aus einer Lok vom Typ 1116/1216 (Taurus), einem Steuerwagen sowie sechs Zwischenwagen und gehören inzwischen vom Zürcher Hauptbahnhof bis zur Grenze in Buchs SG zum vertrauten Bild auch auf Schweizer Gleisen.

Die Formneuheit von Piko (05.97739) berücksichtigt die wesentlichen Unterschiede zum alten Taurus (grössere Länge, versetztes Spitzenlicht, versetzte Türen, neue Dachausführung) und ist mit vier Pantographen bestückt.

Nur zwei Stromabnehmer hat die abgespeckte, etwas einfachere Version aus der cxxxrus, ausgerüstet mit Schnittstelle, ist hier zusammen mit drei Wagen, Schienen, Weichen, Netzteil und einem Regler Bestandteil einer Anfangspackung (Art.Nr. 05.57172).

**Erhältlich im Fachhandel.**

## AB-Modell N, Nm

# «BoBo Drei» zum Lazzarini-Jubiläum




Auf Basis der Kunststoffmodelle des japanischen Grossserienherstellers Kato bietet AB-Modell bereits seit zwei Jahren die auf Schmalspur umgebauten Fahrzeuge der Glacier Express-Serie an. Nun kommt die erste Umlackierung zur Auslieferung, Ge4/4 III Nr. 644 im Design zum 100. Jubiläum der Bündner Bauunternehmung Lazzarini. Das Modell ist sowohl für Regelspur, also 9-mm-Spurweite, als auch umgerüstet auf Schmalspur für 6,5-mm-Spurweite erhältlich. Zur Auswahl stehen die klassische N-Kupplung, Katos Kurzkuupplung sowie die Nm typische Klauenkupplung. Ausserdem kann zwischen der einzelnen Lokomotive und einem kompletten Zugset inklusive Glacier Express-Wagen gewählt werden. Die Farbvarianten werden limitiert aufgelegt und mit entsprechendem Zertifikat ausgeliefert.

**Weitere Einzelheiten:**
**AB-Modell, Anja Bange Modellbau**
**Im Stuckenhahn 6, D-58769 Nachrodt**
**Fax +49 (0) 2352 33 48 62**
**info@n-schmalspur.de**
**www.n-schmalspur.de**




Bernhard Gisins Heimanlage in Spur 0

# Auslauf für selbst gebaute Fahrzeugmodelle

**Nach jahrelangem Liebäugeln mit der Spur 0 wagte sich Bernhard Gisin an Bausätze von Spur 0-Fahrzeugen und bewies sich damit, dass es auch ohne entsprechende berufliche Vorbelastung geht. So richtig perfekt wurde die Freude an den Eigenbaumodellen aber dann, als sich die Möglichkeit zum Bau einer kleinen Anlage im Kellerraum ergab.**




Der Arbeiter-Pullman im attraktiven Blau-Weiss ist Bernhard Gisins jüngstes Fahrzeug-Projekt.

Von Bernhard Gisin (Text) und Bruno Kalberer (Fotos)

Es ist eine altbekannte Tatsache, dass bei den Allermeisten die Anfänge ihrer Begeisterung für das Modellbahnhobby in der frühen Jugendzeit liegen. Bei mir war dies auch nicht anders, ich bekam von meinen Eltern als Zehnjähriger auf Weihnachten die erste Märklin-H0-Eisenbahn geschenkt. Zusammen mit meinem jüngeren Bruder bauten wir Anlagen und spielten sehr intensiv mit der Modelleisenbahn. Doch irgendwann nahte dann der sogenannte Ernst des Lebens und zwangsläufig, aber auch aus biologischen Gründen rückten andere Interessen in den Vordergrund. Deshalb wurde, als die Berufsausbildung begann, alles in Schachteln verpackt. Darin, wie auch in meinem Leben, ruhte dann das Hobby über Jahre hinweg.

In den 1970er-Jahren keimten dann so langsam wieder Lust und Interesse an der Modellbahn auf und ich begann, mich von neuem aktiv in der Szene umzusehen. Es war die Rhätische Bahn als Vorbild sowie die Spurweite H0m, die da ganz zuvorderst auf meinen Radar gelangten. Die Faszination wuchs zu Tatendrang und Entschluss an und ich baute meine erste richtige Modellbahn. Bereits zu jenen Zeiten hatte ich immer ein Auge auf die Spur 0 geworfen, doch deren wunderschöne Modelle und die fehlende Grenzenlosigkeit in meinem Geldbeutel wollten einfach nicht so richtig zusammenpassen.

Die Gedanken liessen sich aber nicht einfach mir nichts dir nichts verscheuchen, deshalb wurde das Thema Baugrösse 0 ins Schubladdchen «Lebensträume» verschoben. Da drinnen wartete dieses Sehnen nun einfach darauf, bis Ereignisse im Leben sie




Steuerwagen für den «Büezer-Pendelzug».

wie der Kuss des Prinzen aus dem Dornröschenschlaf aufwecken. Der Kuss war in meinem Fall das nach einem Umbau erworbene Haus meiner Grosseltern. Genauer gesagt, es war ein Kellerraum von etwa 32 Quadratmetern. Nun war klar: Jetzt realisiere ich meine Traum!

## Meine Spur 0-Anlage

Das Konzept war schnell einmal klar, denn zwei Dinge waren es, denen ich mich innerhalb meines Spur 0-Traumes schwergewichtig widmen wollte: Fahrzeuge bauen und diese dann auch in einem ansprechenden Umfeld auf ihren Fahrten zu geniessen. So war dann bald einmal der recht einfache Gleisplan geboren. Er zeigt ein verschlungenes, doppelspuriges Oval den Wänden entlang. Zwei nichtgestaltete, herausnehmbare Verbindungsstücke sind der Erkenntnis geschuldet, dass mein Rücken mit fortschreitendem Alter mir diese Entscheidung verdanken wird.

Auf der dem Eingangsbereich gegenüberliegenden Längsseite befindet sich auf der oberen, sichtbaren Ebene ein fünfgleisiger Bahnhof mit einem kleinen Lokdepot auf der einen und einem Güteranschluss mit Schuppen auf der anderen Seite. Unter dem Bahnhof, also in der Mitte der gesamten Rundstrecke liegt dann der unterirdische Abstellbahnhof für ganze Züge.

Bei den meisten Gebäuden handelt es sich um Selbstbau oder geänderte Bausätze. Auch die Oberleitung, die zum Teil noch ihrer Fertigstellung harrt, sowie weitere Details sind selbst gebaut.

Im Massstab 1:45 ist der mögliche Detaillierungsgrad schier grenzenlos, doch setze ich diesem ganz bewusst Grenzen. Für mich ist es viel wichtiger, dass ein guter, stimmiger Gesamteindruck entsteht. Funktion meiner Anlage soll ja sein, fahrenden Zügen mit einer authentischen Umgebung eine Präsentierbühne zu bieten. Meine Anlage hat mir gezeigt, dass dies in Spur 0 auch in einem Raum möglich ist, dessen Masse mit 8 Metern Länge und 3 bis 4 Metern Breite für diese Baugrösse doch als recht bescheiden zu bezeichnen sind.

## Fahrzeugmodelle

Es war mir von Beginn weg bewusst, dass mein Wunsch und Entschluss, Fahrzeugmodelle aus Bausätzen oder gar selbst zu bauen, gleichzeitig auch eine Herausforderung darstellte, denn ich bin nicht Fein- ▷



Die eine Längsseite der Anlage wird von einem fünfgleisigen Bahnhof dominiert. Der Te 2/2 ist Eigenbau.



Am linken Bahnhofsende befindet sich eine kleine Güteranlage mit Freiladegleis und Güterschuppen.



Potz Blitz, da ist aber auf dem vermeintlich verschlafenen Bahnhof Sigiswil recht viel los.




Sigiswil heisst der kleine Bahnhof, was auf dem selbstgebauten Stellwrk kommuniziert wird. Die BLS Ce 4/6 bezeichnet Bernhard als sein schönstes Modell.



Verschlungenes Oval in einem relativ kleinen Raum ergibt zwangsläufig eine solche Konstellation mit ab- und ansteigender, paralleler Streckenführung.

Bernhard Gisins Lieblingsepoche betreffend Eisenbahn sind die 1950er-Jahre. Einer der Vorteile dabei liegt im Nochvorhandensein von Dampfloks. E 3/3 «Tigerli» und




Ae 3/6 II als erstes Modell und in Bausatzform von Frisa forderte von Bernhard Gisin viel Durchhaltewillen ein.



Zwei typische Arbeiterzüge der 1950er-Jahre begegnen sich.



B 3/4 der SBB.



Entlang der rechten Bahnhofsausfahrt von Sigiswil steht das kleine Depot mit zweiständigem Lokschuppen.






Das waren halt noch Zeiten, als man Güterwagen ansah, welche Güter sie transportierten. Ob wirklich Wein drin ist, entzieht sich unseren Kenntnissen.



Neben dem Zusammenbau von Lokbausätzen war es Bernhard Gisin auch wichtig, seinen Rollmaterialpark mit dazu passende Wagenkompositionen zu bestücken.



Bei vielen Gebäuden auf der Anlage handelt es sich um Eigenbauten, so auch dieses Wärterhaus.




Wie beruhigend ist doch im Gegensatz zu heutigen, hektischen Werbescreens die Klosterfrau-Annonce.




Nach dem Einbau eines Walther-Antriebes in ein Hag-Re 4/4$^{I}$-Gehäuse mussten passende Wagen her.

mechaniker. Diese Herausforderung trieb ich beinahe etwas auf die Spitze mit der Wahl des ersten Projektes. Die Ae 3/6$^{II}$ von Frisa forderte von mir mit ihrem Stangenantrieb viel Durchhaltewillen ein. Und doch (oder gerade deswegen): Die Lok macht mir mit ihren exzellenten Laufeigenschaften auch heute, 15 Jahre später noch sehr viel Freude.

Der Appetit kommt bekanntlich mit dem Essen und so wuchs mein Triebfahrzeugpark dank folgenden Bausätzen oder Umbauten stetig an:

- E3/3 «Tigerli» von Walther
- B3/4 von Walther
- Re 4/4$^{I}$, Gehäuse Hag, Umbau mit Walther Antrieb
- Ce 4/6 BLS, mit Walther Antrieb (mein schönstes Modell)
- De 4/4 FRISA
- Te 2/2 Eigenbau
- Be 6/8 Krokodil Raimo mit Walther antrieb und FRISA Chasis.

Mein Wagenpark ist so gestaltet, dass passend zur Epoche auch die richtigen Züge zusammengestellt werden können. «Meine» Epoche ist in diesem Zusammenhang als Zeitraum bis etwa 1950 zu verstehen.

Viele der Personenwagen entstanden im Eigenbau oder es sind Umbauten.

### SBB-Gepäcktriebwagen Fe 4/4

Mein Freund Adolf Reichen hatte damals von Hans Frei die Firma Frisa gekauft, um deren Angebot weiter zu führen, aber auch neue Modelle herzustellen. Unser neues Projekt hiess SBB-Gepäcktriebwagen Fe 4/4, beziehungsweise De 4/4 in grüner und brauner Ausführung. Dafür baute ich zwei Mustermodelle, welche unter anderem 2009 in Olten an der Spur-0-Expo ausgestellt wurden und auch bestellt werden konnten.

1927 lieferten die Hersteller SWS, SIG und SAAS die ersten 8 der insgesamt 24 Triebwagen mit Holzkasten ab (Fe 4/4 18501–08), im Jahr danach folgten die restlichen 16 Exemplare (18509–24) sowie ein von MFO für Erprobung auf eigene Rechnung gebautes und von den SBB genutztes Fahrzeug Nr. 18561. Im Jahre 1930 ging dieser Triebwagen, der sich in seiner ▷

## Mit dem Kauf des grosselterlichen Hauses war der Weg für eine Spur 0-Anlage frei








Nicht immer kann unmittelbar nach dem Einzug (... und in dieses Zimmer kommt die Eisenbahn ...) mit dem Verlegen von Gleisen begonnen werden. Der Raum war zwar da, doch wartete auf Bernhard Gisin zuerst schweisstreibende Arbeit, bis im ehemaligen Heizungskeller Züge verkehren konnten. (Fotos: Bernhard Gisin)

## Bernhard Gisins Anlage hat in erster Linie dem Auslauf der Fahrzeugmodelle und Züge zu dienen




Mit diesem Plan wurde ein Maximum an Fahrstrecke in den Raum gezirkelt.

Unter dem Bahnhof Sigiswil befindet sich ein Schattenbahnhof mit je zwei Gleisen für ganze Züge in jeder Streckenrichtung.



So präsentiert sich der helle Anlagenraum 2015: Rechte Anlagenhälfte und ...



... das entsprechende Gegenstück gegenüber mit kleinem Basteltisch.



Der Rücken wirds danken: Herausnehmbare Teile.



Auf der dem Bahnhof gegenüberliegenden Seite findet die notwendige Überwerfung statt.



Mit dem charakteristischen Doppelwagen D-D wurde die Lücke ...



... zwischen dem bereits früher gebauten Steuerwagen (siehe Seite 13) und ...




... dem Triebwagen Fe 4/4 gefüllt.

elektrischen Ausrüstung von seinen Geschwistern unterscheidet, in den Besitz der SBB über. 1948 wurde die Serie ein erstes Mal (Fe 4/4 801–824, 831) und Anfang der 1960er-Jahre ein zweites Mal (De 4/4 1661–1685) umbezeichnet. Ab 1966 erfolgte dann nach und nach ein Umbau einzelner Fahrzeuge, sie erhielten unter anderem einen Stahlkasten. Bekannt sind vor allem die Einsätze auf der Seetalbahn von Wildegg nach Luzern. Überlebt haben der De 4/4 Nr. 1679 als historisches, betriebsfähiges Fahrzeit bei SBB Historic sowie als blau-weisses Museumsstück Fe 4/4 Nr. 18518 im Verkehrshaus Luzern.

## Der Arbeiter-Pullmann

Nachdem ich vor einigen Jahren zwei Frisa-Exemplare des Gepäcktriebwagens gebaut habe, hatte ich den Wunsch, etwas Neues zu bauen, welches nicht alltäglich ist. Plötzlich war die Idee vom Arbeiter-Pullmann da! Diese Idee wurde noch bestärkt durch die Tatsache, dass einer der beiden blau-weissen, im Volksmund «Arbeiter-Pullman» genannten Kompositionen einst auch zwischen Olten und Basel – also fast vor meiner Haustüre – verkehrten. Als erstes baute ich den Steuerwagen, aus Messing-Blech gefräst und gelötet. Zwischen Steuerwagen nun einfach meine Zweiachser einzufügen, erschien mir dann doch etwas zu einfach und wenig stimmig. Also entschloss ich mich, in der gleichen MS- Bauweise einen D2-D2 Zwischenwagen zu bauen. Als ich die noch unlackierten Modelle meinen Freunden im Club zeigte, lautete ihr Tenor: «Unbedingt in blau-weissem Farbkleid!» Dies bedeutete wieder einmal eine neue Herausforderung; abdecken und zwei Farben spritzen. Doch es hat funktioniert, mit Dupli Color Spraydosen! Die Beschriftung erfolgte mit Nasschiebebuchstaben von Old Pullman und am Schluss wurde das Modell mit mattem Klarlack übersprüht. Logischerweise musste sich auch mein Triebwagen einer Umlackierung auf Blau-Weiss unterziehen.

## Fazit

Mit meinem Bericht möchte ich Mut machen und zeigen, dass es auch als ungelernter Feinmechaniker möglich ist, ansprechenden Modellbau zu betreiben. In meiner Werkstätte steht lediglich eine kleine Proxon-Fräsmaschine sowie eine Ständerbohrmaschine. Zusammen mit dem üblichen




Für seinen Modellbaufreund Adolf Reichen baute Bernhard Gisin bereits einen De 4/4 der SBB.



Der urige Triebwagen, der 1927 insgesamt 15 Mal gebaut wurde als Frisa-Modell.




Für den Arbeiter-Pullman-Triebwagens erhielt eines der beiden Modelle einen blau-weissen Anstrich.



Zur Zeit ist Bernhard Gisin noch mit dem Bau ...

Kleinwerkzeug lässt sich da einiges machen. Räder, Antriebe und Gussteile kaufe ich bei Zulieferanten oder fertige sie teils selbst an. Die Stangen für das Krokodil beispielsweise habe ich selber gefräst und das Modell läuft seit Jahren einwandfrei. Mit meinem Motto «Der Gesamteindruck muss stimmen!» bin ich über die Jahre hinweg glücklich geworden und bin überzeugt, es in Zukunft auch zu bleiben. ○



... eines weiteren Doppelwagens D-D beschäftigt, weil die Pendlerströme der Region Basel zunehmen.



Bis es so weit ist, müssen die Arbeiter sich noch in die drei Wagen des aktuellen Zuges pferchen.

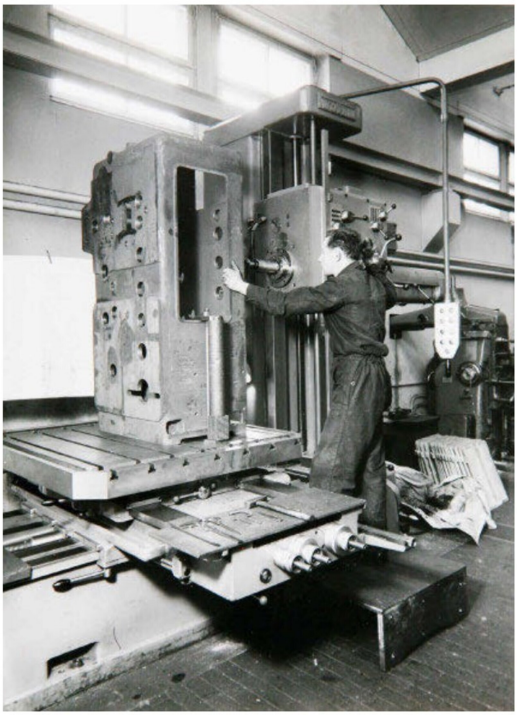
Ein Feinmechaniker der alten Schule: Charles Albisser

# Eigenbau-Modelle in 1:87 der ganz feinen Art

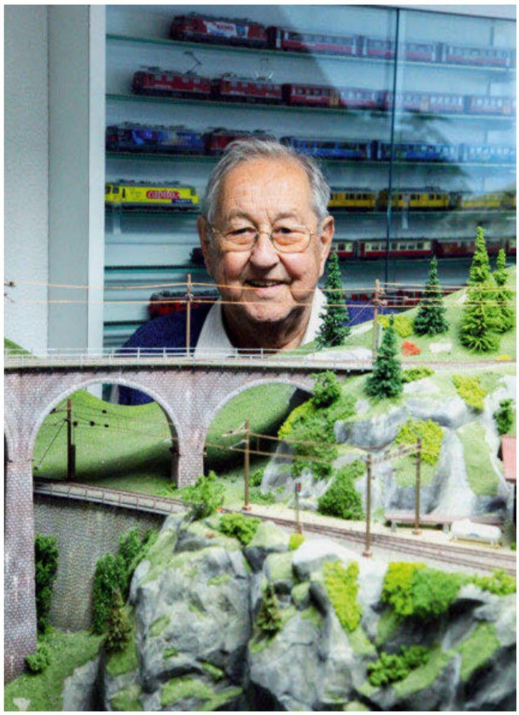
**Selbstbau von Fahrzeugmodellen aus Messing spielt bekanntlich in unserem Lande in der Szene eine wichtige Rolle und ist seit Jahrzehnten gelebte Tradition. So gibt es immer wieder Gelegenheiten, an Modellbahnveranstaltungen oder bei Clubbesuchen wunderschöne Lok- und Wagennachbauten zu bewundern, welche versierte Modellbauer durch Löten von Messingblechen und -profilen und Detaillieren mit feinen Gussteilen schufen. Charles Albisser weicht hier vom Mainstream ab. Seine Modelle baut er im Massstab 1:87, deren Seitenwände sind gefräst. So, wie die meisten der angesetzten Zurüstteile.**




Ein Meisterwerk in Sachen Präzision ist sein jüngstes Modell: Ge 6/6 Nr. 81 der Bernina-Bahn.



Charles Albisser war auch an grossen Maschinen an Präzision gewohnt.



Auch mit 80 Jahren geniesst er immer noch die Freude am exakten Wirken.

Von Bruno Kalberer (Text und Fotos)

Verheissungsvoll zieht Charles Albisser – der Mann heisst seit rund acht Jahrzehnten Charles und nicht Christian, wie irrtümlich im letzten Heft vorangekündigt wurde – aus einer Schublade in seiner sauber aufgeräumten Modellbauwerkstatt eine kleine Schachtel hervor. Darin befinden sich zahlreiche Plastiktäschchen, auf den ersten Blick leer, doch beim genauen Hinsehen erkenne ich kleinste Teile. «M-1-Schaftschräubchen mit Sechskantkopf» erklärt mir der Achtzigjährige mit grosser Begeisterung und sichtlichem Stolz, «alle selbst gedreht und die Köpfe gefräst!» Schnell vermutet der Besucher, dass man einen begnadeten Feinmechaniker der alten Schule vor sich hat. Die Vermutung verdichtet sich zur Gewissheit, wenn er seinen kleinen Maschinenpark, beispielsweise die selbst gebaute Präzisionsfräse vorführt.

## Die Begeisterung für die Eisenbahn

Wie bei vielen anderen seines Alters entflammte das Interesse an der Eisenbahn bereits im Bubenalter. Die Augen beginnen zu leuchten, wenn er von den Zeiten erzählt, die bereits 75 Jahre zurückliegen. Aufgewachsen in Niedergösgen, hielt der kleine Charles sich häufig auf dem Bahnhof der Nachbargemeinde Schönenwerd auf, um den damaligen Bahnbetrieb aus nächster Nähe zu verfolgen. Ganz gut mag sich der damalige Erstklässler an einen Vorfall vor 74 Jahren erinnern. «Hui, das habe kräftig gerumpelt, als fatalerweise unter einer Ae 3/6$^{I}$ die Weiche gestellt wurde» erzählt Charles Albisser. «Ja, so eine Entgleisung sei schon ein grosses Ereignis gewesen. Auch sei er dannzumal oft um 16.20 Uhr zum Bahnhof gezogen, weil um diese Zeit von Olten her ein Zug mit der brandneuen Re 4/4$^{I}$ durchgefahren sei.

Irgendwann neigte sich dann auch die unbeschwerte Jugendzeit ihrem Ende zu. Nach der Bezirksschule und einer Feinmechanikerlehre trat Charles Albisser bei der Maschinenfabrik Emil Schenker AG in Schönenwerd den Posten als Lehrlingsmeister an. Seinen Beruf nahm er sehr ernst und deshalb blieb in den ersten Jahren nebst Familiengründung nicht mehr viel Zeit, das Interesse an der Eisenbahn im grossen Stil auszuleben. Zwar war er bereits während seiner Lehrlingszeit so richtig auf den Geschmack des Eisenbahnmodellbaus gekommen. Ein Krokodil in Spur 0 hatte er sich damals gebaut und noch heute erinnert sich Charles Albisser gut daran, wie er zusammen mit einem Kollegen von Schönenwerd mit dem Velo nach Zürich an die Strehlgasse beim Rennweg gefahren sei. Dort gab es die Firma Leuthold, welche Eisenbahnräder und andere Zubehörteile für den Bau von Modellen in ihrem Angebot hatte. Diese Lokomotive blieb aber für längere Zeit ein Einzelstück. Immerhin half das Krokodil mit, das Modellbahnfeuerchen im Hintergrund nicht ausgehen zu lassen. 1956 leistete sich Charles Albisser noch eine Komposition des Orient-Express in H0 von ▷

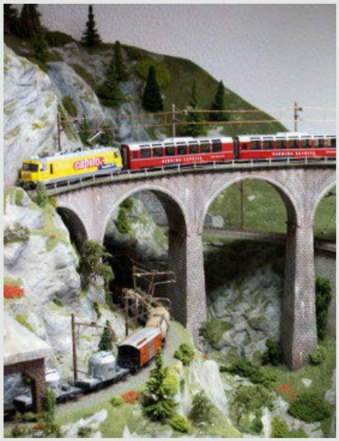


Inzwischen ist ein grosser Fundus vorhanden.

## Modellbahnanlage in H0m nach Bündner Art als gemeinsames Projekt von Vater und Sohn



Beim Sohn wurde erfolgreich das Modellbahnfeuer gezündet: Vater-Sohn-Anlage mit Bündner Bezug.



Nicht gefräst, doch gleichwohl Selbstbauviadukt.



Für die Anlage baute Charles Albisser zahlreiche stimmige Gebäudemodelle.




Chadani an der RhB. Im Namen sind unschwer Charles und Daniel zu erraten.



Landwirtschaftliche Anwesen sind dankbare Themen für den Gebäudemodellbau. Auch bei Albissers.



Chadani ist der Betriebsmittelpunkt der Anlage.




Das idyllische Bild verrät es zwar nicht, drum sei es geschrieben: Die Anlage überzeugt durch hohe Betriebssicherheit.



Auch ein selbst gebautes Bahnwärterhaus aus Holz darf nicht fehlen.



Im solothurnischen Däniken wurde viel Bündner Ferienstimmung verbeut.



Auch dieser kleine Lokschuppen im Bahnhof Chadani beweist, dass der Feinmechaniker Charles Albisser mit Holz ebenfalls virtuos und präzis umgehen kann.

Fotos: Daniel Albisser




Verkehrshaus Luzern, Modellbauwettbewerb 1995, Silber: F2x3/3, Nr. 121 der BLS.



Verkehrshaus Luzern, Modellbauwettbewerb 1997, Silber: Ce 6/6 Nr. 14101 der SBB «Röthenbach-Säge».




Verkehrshaus Luzern, Modellbauwettbewerb 1999, Gold: Be 4/7 Nr. 160 der BLS.

Pocher, doch auch dieser Zug musste sich noch etwas gedulden bis dann 1965 Sohn Daniel geboren wurde. «Der Bub kann doch nicht ohne Eisenbahn aufwachsen», sagte sich der Vater und so begleitete fortan eine kleine, aus einem Fertiggelände entstandene Anlage den Heranwachsenden.

### Gemeinsame Bemo-Anlage

Charles Albisser scheint aufs richtige Pferd gesetzt zu haben, denn aus dem kleinen Daniel wurde im Verlaufe der Jahre und Jahrzehnte ein gestandener Modelleisenbahner. Ein stolzes Zeugnis dafür legt die in den vergangenen Jahren entstandene, wunderschöne H0m-Anlage im elterlichen Haus ab. Sie entstand als gemeinsames Vater-Sohn-Projekt. Beeindruckt hat mich persönlich die hohe handwerkliche Ausführungsqualität, die Funktions- und Betriebszuverlässigkeit und nicht zuletzt der von ihr ausströmende Charme. Dieser rührt zum grossen Teil von den zahlreichen, geschickt in die Landschaft integrierten Gebäuden her, welche praktisch ausnahmslos im Eigenbau durch Vater Charles entstanden sind. Als bekennender «Am-liebsten-mit-Holz-Modellbauer» war auch ich beeindruckt von den tollen Häusern und ihren um sie herum inszenierten, liebevollen Geschichten. Gewissermassen als Fachmann, kann ich Charles Albisser nur respektvoll attestieren, dass der Mann nicht nur mit Metall, sondern auch mit Holz hervorragend umzugehen weiss. Den gleichen Respekt verdient aber auch Sohn Daniel. Im Falle des vorliegenden Anlagen- und Geländebaus ist hier im doppelten Wortsinne die Redensart «... nicht von schlechten Eltern ...» sehr angebracht. Ich habe auch versprochen, auf diese Anlage im Detail in einer späteren Ausgabe nochmals zurückzukommen.

Doch wenden wir uns wieder dem in diesem Beitrag zu Porträtierenden zu. So quasi als kleiner Gruss und Wink ins schwäbische Uhingen gibt mir Charles Albisser auf die Frage «Was er rückblickend anders machen würde» ohne Bedenkzeit die knappe Antwort: «0m!»



Das Darstellen stimmiger Szenen auf ...



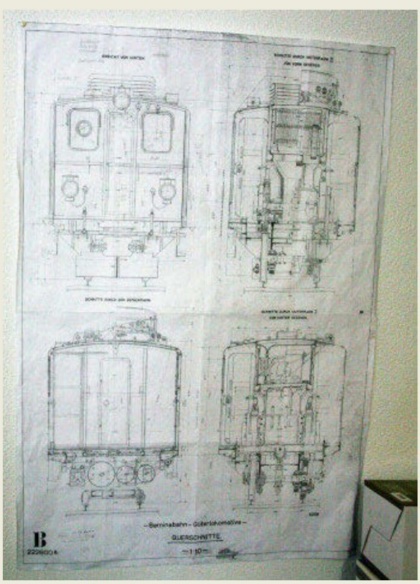
... der Anlage ist so etwas wie ein Ausgleich zum ...



... hochexakten Bau von Fahrzeugmodellen.

3 Fotos: Daniel Albisser

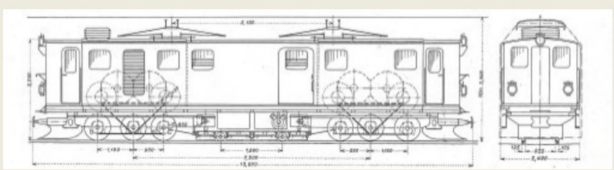
Charles Albissers jüngstes Lokprojekt hat eigentlich zwei Vorbilder: Ge 6/6 Nr. 81 wurde 1929 zur Ge 4/4 umgebaut. Im Modell realisiert hat er beide Varianten.




In der Werkstatt hängt eine Kopie des Originalplanes.



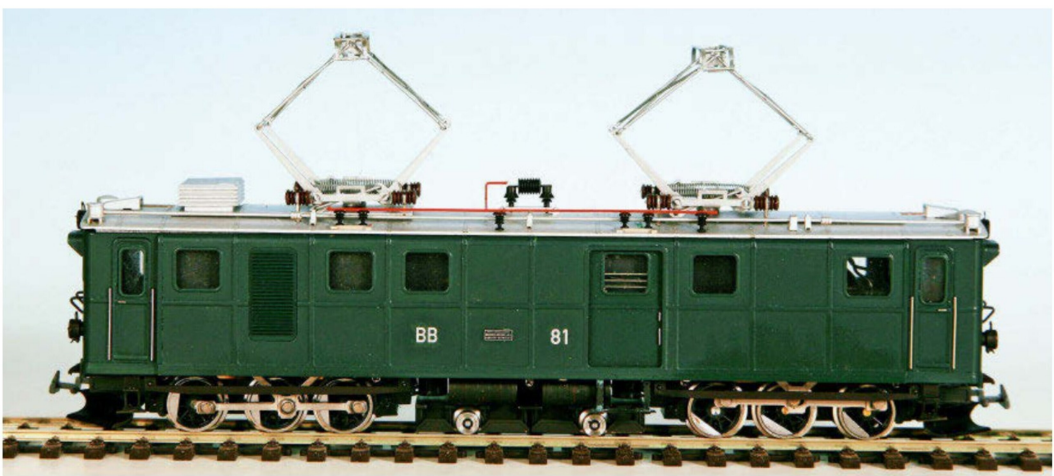

Bei der Suche nach einem Vorbild war schnell klar: Diese muss es sein!



Typenskizze der Abliefrungsversion Ge 6/6 Nr. 81 mit dem charakteristischen Bremsgestell.




1929 erfuhr die Bernina-Maschine einen gründlichen Umbau und wurde zur Ge 4/4 Nr. 81 zurechtgestutzt. Charles Albissers H0m-Modell in Braun.




1916 wurde die Einzelgängerlok als Ge 6/6 an die Bernina-Bahn abgeliefert. Charles Albissers H0m-Modell in Grün.

## Wettbewerbsmodelle

Nach dem kleinen Abstecher zur aktuellen H0m-Anlage müssen wir zeitlich wieder etwas zurückblättern. Und zwar ins Jahr 1993. Im Herbst besuchte Charles Albisser die damals alle zwei Jahre abgehaltenen Luzerner Modellbautage. Besonders die Exponate des äusserst beliebten Modellbauwettbewerbes hatten es dem Besucher aus dem Solothurnischen angetan und kaum wieder zu Hause, da war es für den Feinmechanikermeister klar: «Da mache ich auch mit!»

So stand dann 1995 ein H0-Modell der BLS F2x3/3, Nr. 121 in ihrer Ursprungsausführung in Luzern und wurde von der Jury mit Silber ausgezeichnet. So etwas treibt natürlich Modellbauer an und 1997 doppelte Charles Albisser mit der SBB Ce 6/6 Nr. 14101, der sogenannten «Röthenbach-Säge» nach: Wiederum Silber. Der Schaffensdrang blieb ungebrochen und 1999 wurde bekanntlich und zum Bedauern Vieler der Wettbewerb zum letzten Mal durchgeführt. Die Goldmedaille für sein H0-Modell der BLS Be 5/7 Nr. 160 erfüllt den Erbauer heute noch mit Stolz, als er mir die Urkunde präsentierte.

## Supermodelle gehen auch ohne Wettbewerb

Natürlich legt ein Feinmechaniker und Modellbauer nicht einfach die Hände in den Schoss, nur weil irgendwo irgendwelche Messeverantwortliche nicht so entscheiden, wie die Schweizer Modellbahnszene überzeugt ist, dass sie hätten entscheiden müssen. Inzwischen hat man auch in Däniken etwas «Bünder RhB-Blut geleckt». Was lag also für Charles Albisser näher, als Ausschau zu halten nach einem eher exotischen Vorbild, am liebsten aus seinem «Lieblingsjagdrevier» der elektrischen Stangenlokomotiven, welches auf 1000-mm-Spur verkehrte. Die Suche dauerte nicht lange, zumal aus der Triebfahrzeugpalette der RhB bereits ein beträchtlicher Teil durch hervorragende Grossserienmodelle von Bemo abgedeckt und dadurch für ein Selbstbauprojekt wenig geeignet war.

## Lok 81 der Bernina-Bahn

So blieb dann praktisch nur noch BB Ge 6/6 Nr. 81 mit Baujahr 1916, beziehungsweise das entsprechende Umbauresultat von 1929,




Details am Bremsgestell der elektromagnetischer Schienenbremse.




Ein drittes Modell beliess Charles Albisser unlackiert.



Details am Antriebsdrehestell der Ge 4/4.

BB Ge 4/4 Nr. 81, welches Charles Albisser Wünsche betreffend Exotik und Stangenantrieb befriedigte. Gewissermassen also zwei sich deutlich unterscheidende Modelle nach nur einem Vorbild. Stolz öffnet mir dann Charles Albisser das sorgsam mit Schaumstoff ausgekleidete Köfferchen. Zum Vorschein kommen drei Modelle vom «Einedachzgi»; eine grüne Ge 6/6 in der Ursprungsausführung, eine braune Ge 4/4 im Zustand nach dem Umbau von 1929 und – quasi als Belegexemplar für feinsten Messingmodellbau – eine unlackierte Ge 6/6.




Stimmige Frontpartie der Ge 4/4 Nr. 81.

## Albissers Messingmodellbau

Selbstbau mit Messing spielt bekanntlich in unserem Lande innerhalb des Eisenbahnmodellbaus eine wichtige Rolle und ist seit Jahrzehnten gelebte Tradition. Somit könnte man dieses Kapitel mit ein paar wenigen Sätzen, in denen «in gewohnter Art» oder «vielen aus eigener Erfahrung bekannt» vorkommen, abtun. Nicht so in unserem Falle. Hier fehlt auch ein «nach dem Biegen der Bleche wird der Kasten zusammengelötet». Normalerweise finden wir auf dem Basteltisch von «Normal-Messingbau-



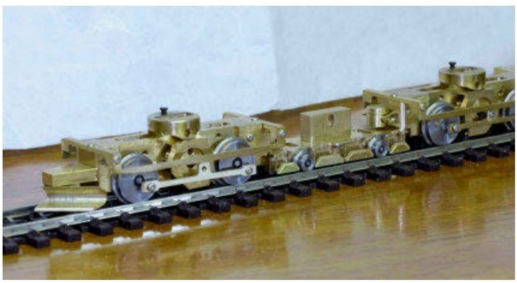

Das unlackierte Messingmodell ehrt am deutlichsten seinen Erbauer.



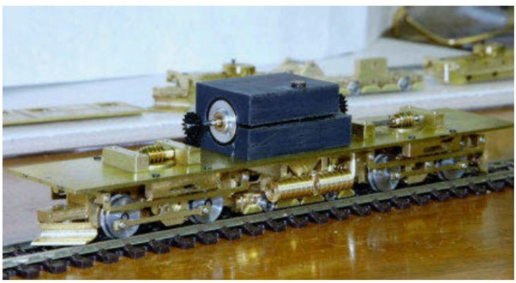
War beim Vorbild nicht möglich: Paarfoto mit Ursprungs- und Umbauversion.



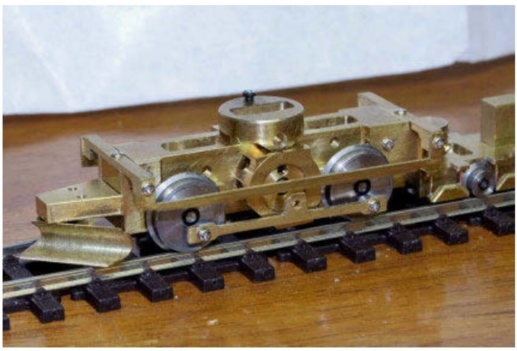
Auch mit 80 Jahren kann es Charles Albisser noch nicht lassen: Präzisionsarbeit an der Fräsmaschine.



Rollkontrolle der zwei, beziehungsweise drei Drehgestelle der Ge 4/4.



Einbau des Motors: Gut sichtbar ist das Prinzip der Kraftübertragung.



Der Detailblick auf den Drehegestellblock zeigt den Werkzeugmacher-Profi.



Bereits mit Getriebeabdeckungen erfolgen erste Fahrversuche auf der Anlage.

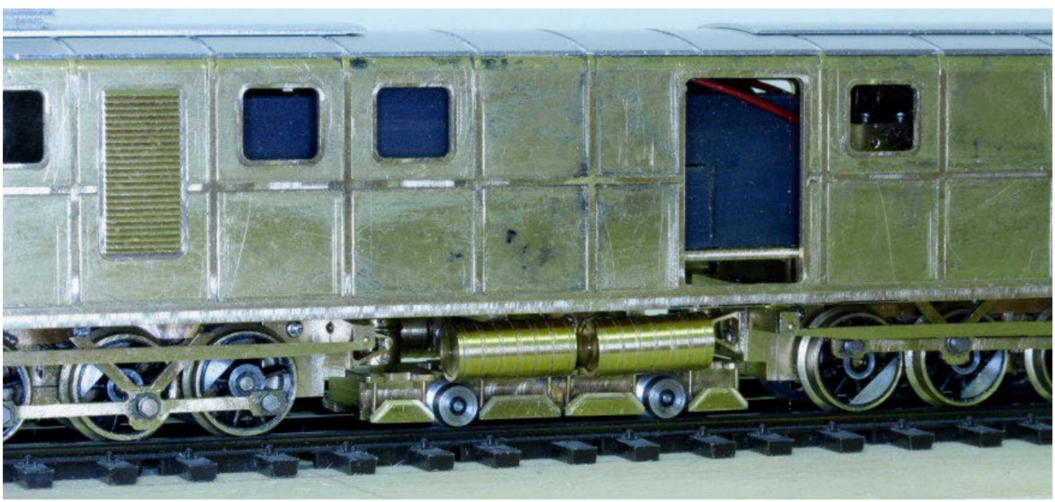
ern» an prominenter Stelle Lötstation, diverse Lote, Paste und Lötwasser. In Charles Albissers Werkstätte gibt es keinen Lötkolben. Natürlich, irgendwo im Hause ist sicher einer, denn für die Verdrahtung der Anlage kommt man auch in Däniken nicht ohne ein solches Heizgerät aus.

Was macht nun Charles Albisser anders beim Bau von Fahrzeugen? Die Seiten und Stirnwände seiner Modelle sind aus dem Vollen gefräst. Vertiefungen, Öffnungen oder Löcher, das können wir uns noch gut vorstellen, die lassen sich mit dem Fräse oder Bohrer anbringen. Heikler wird es dann bei Erhöhungen. Besonders, dann, wenn sie sehr feiner Natur oder, wie beispielsweise Lüfterjalousien, in sich bereits eine komplexe Struktur aufweisen. Das normale Repertoire an Fluchwörtern würde da kaum ausreichen, wenn zum Beispiel kurz vor der Fertigstellung einer Seitenwand bei der letzten Fenstereinfassung am Kreuztisch eine unbedachte Drehung in die falsche Richtung erfolgt ...

Charles Albisser demonstriert mir sein Prinzip am Beispiel der Fensterrahmen. Zuerst fräst er in die Gehäusewand die Öffnung mit unten vorstehendem Rand. Die Öffnung entspricht exakt der Grösse und Form der äusseren Kante des Fensterrahmens. Als separates Bauteil stellt er auf seiner Fräsmaschine einen Hohlkörper mit den genau gleichen Aussenmassen wie die Öffnung her. Dieses «Rohr» weist aber ein bedeutend kleineres Innenmass auf, als der entsprechende Fensterrahmen erfordert.



Aufnahmen aus der frühen Bauphase lassen gut Christian Albissers Bauart mit gefrästen Wänden erkennen.



Fotos: B. Kalberer, D. Albisser (6)

Verstärkungsprofile in den Wänden, Fensterrahmen oder Lüftergitter sind separate Teile, welche in die entsprechend eingefrästen Seitenwände geklebt wurden.

Von diesem Rohr wird nun ein zu dickes Stück abgeschnitten und mit Araldit in Fensteröffnung und auf den Rand aufgeklebt. Nach dem vollständigen Aushärten kommt die Fahrzeugwand wieder auf den Kreuztisch und von oben und innen wird der sehr feine Fensterrahmen auf die gewünschte Grösse gebracht. Nach gleichem Verfahren entstanden am Modell auch die vertikalen Verstärkungsbänder, die Sichtblenden um die Frontfenster und andere Detaillierungen mehr. Wir haben eingangs dieses Abschnittes vom Nichtlöten gesprochen. Im Verlaufe der Zeit ist der ehemalige Feinmechaniker auch zu einem Experten im Umgang mit Zweikomponentenklebern geworden.

Es gäbe noch sehr viel zu berichten über die minutiöse Bauart seiner Modelle. Allein schon die Schilderung des Baus des mechanischen Teils mit Antriebseinheit, die aus Industrierädern durch Zurechtfräsen «getunten» Speichenrädern, die selbst gefertigten Kuppel- und Antriebsstangen oder das für die Exotik hauptverantwortliche Bremsdrehgestell in Lokmitte würde den Rahmen dieses Berichtes bei weitem sprengen.

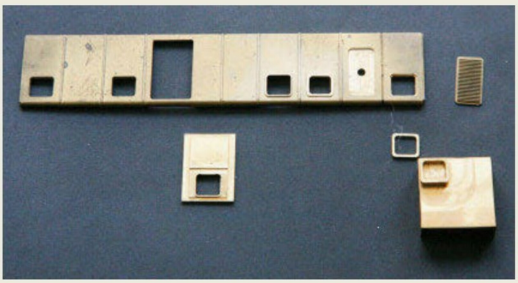
Dass sich Charles Albisser mit dem vorbildgetreuen Aussehen allein nicht zufrieden gibt, versteht sich von selbst. Seine Augen beginnen schon zu leuchten, als er mir ein auf einem Holzklotz befestigtes Antriebsdrehgestell vorführt. Ganz leise schnurrt das Ding vor sich hin. Genauso tun es dann die anschliessend aufgegleisten, fertigen Lokmodelle, die traumhaften



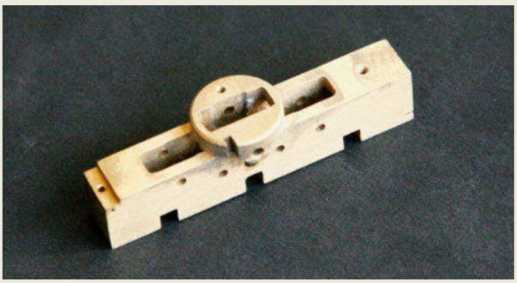
Für ein Fahrzeugprojekt müssen unzählige Lehren angefertigt werden.



Charles Albisser erklärt das Prinzip mit den gefrästen Fensterrahmen.



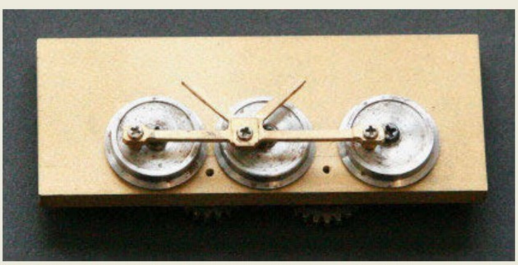
Einige Teile der im Text beschriebenen Methode zum Bau der Seitenwände.



Werkzeugmacherkunst im Eisenbahnmodellbau: Drehgestellblock der Ge 6/6.



Viele der Mechanikteile und -komponenten wurden in Überzahl hergestellt.



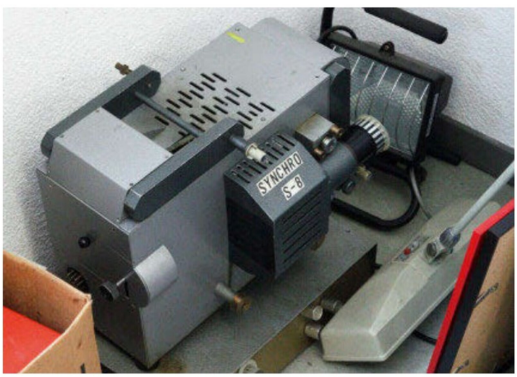
Die Achsen sind samt Kuppelstange zum Testen arrangiert.



Kernstück in der Modellbauwerkstatt ist die selbstgebaute Fräsmaschine.



Unter den vielen Filmen finden sich auch zahlreiche über Eisenbahnen.




Selbstgebauter, extra lichtstarker Filmprojektor für «Openair-Kino».

Fahreigenschaften lassen Begeisterung aufkommen. Das Leuchten der Augen erfasst nun sein ganzes Gesicht. Auch meines: Chapeau Herr Albisser!

## Kleiner Nachtrag

Hier könnte die Geschichte enden. Doch ein kleiner Nachtrag gehört hier einfach noch hin. Häufig ist es ja so, dass Leute, die mit deutlich über dem Durchschnitt liegenden Begabungen oder Fertigkeiten auffallen, sich nicht nur ausschliesslich mit einer Sache intensiv beschäftigen. So auch Charles Albisser. Eine seiner weiteren Leidenschaften war über Jahrzehnte hinweg das Filmen. Natürlich finden sich viele Eisenbahnfilme in seinem Archiv. Doch nicht genug. Um einem grösseren Kreis von Leuten seine Schätze zugänglich zu machen, baute er sich selbst einen Filmprojektor mit extra starker Lichtleistung, so dass richtiggehende Openair-Aufführungen möglich waren.

Möglicherweise hat Charles Albisser beim Bau des Projektors von Erkenntnissen profitieren können, die er beim Bau seines Krokodils sammeln konnte. Vielleicht ist aber auch ein kleines Stückchen Filmapparat in der Ge 6/6. Solch kumulierendes Zusammentragen von Wissen und Können ergibt Kompetenz. Dazu kommt mir ein Zitat des Komponisten Hanns Eissler über das Verstehen von Musik in den Sinn. Abgewandelt für uns würde ich auch nach dem Besuch in Däniken folgendem vollumfänglich zustimmen: «Wer nur von Modelleisenbahn etwas versteht, versteht auch davon nichts!» ○



Drei H0m-Modelle des Bernina-Exoten hat Charles Albisser gebaut: Ge 4/4 von 1929 in Braun, Ge 6/6 von 1916 in Grün sowie eine unlackierte Ge 6/6.

Ein Industriekomplex mit Gleisanschluss aus Plastikbausätzen für Spur H0

# Lagerhaus mit Bahnanschluss

**Gewerbehäuser mit noch intaktem Bahnanschluss werden immer seltener, weil der Stückgutverkehr die Domäne des Lkw geworden ist. Für Versender oder Empfänger grosser Mengen ist die Bahn immer noch ein gutes Transportmittel und ein dankbares Thema für die Nachbildung im Modell. Wir errichten ein stattliches Gewerbehaus aus verschiedenen Kunststoffbausätzen.**



In der Verladestelle wird gerade ein gedeckter Güterwagen verarbeitet.






Die SBB Am 843 ist gerade im Begriff, einen Wagen in der gedeckten Verladeanlage abzuholen.




«Warum wurde dieser Wagen hierher rangiert?» fragt der Cargo-Mitarbeiter die Leitstelle über das Handy.




Zusammen mit Korrekturmanöver ist heute recht viel los in der Güteranlage.

Von Peter Marriott (Originaltext in Englisch)

Auf meiner aktuellen Modellbahnanlage in H0 hatte ich verschiedene Güterabstellgleise, die eine ganz interessante Partie ergaben. Ich entschied, hier einen Gewerbe- oder Industriebau mit Gleisanschluss vorzusehen. Das Gebäude sollte aus Kunststoffbausätzen zusammengestellt werden, um im fertigen Zustand die Abstellgleise optisch aufzuwerten. Diese Abstellgleise sind nicht mit Fahrleitung überspannt und müssen mit Dieselloks oder mit Last-Mile-Fahrzeugen bedient werden.

Für Eigenbauer in den Spuren N und H0 gibt es eine Fülle von Bausätzen für solche Industriebauten, für Mühlen, Fabriken und andere Gewerbebauten. Da gibt es Bausätze aus Kunststoff, Pappe, gelaserten Holzteilen und recht oft auch aus Teilen aus Resin. Ferner hat man noch die Wahl, gegossene Teile aus eigenen Urmodellen zu verwenden oder auch abgeänderte oder ganz selbst hergestellte Teile zu verwenden.

Für mein Industriegebäude und den gedeckten Ladebereich entschied ich mich für Kunststoffbausätze von zwei amerikanischen Herstellern:

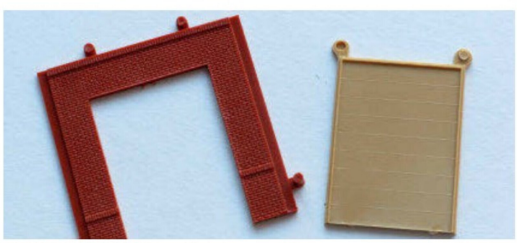
Design Preservation Models (DPM) stellt in N, H0 und 0 Teile und Bausätze von Gebäuden her. Sie stammen von Woodland Scenics (www.woodlandscenics.com) und Pikestuff, hergestellt durch Rix Products (www.rixproducts.com).



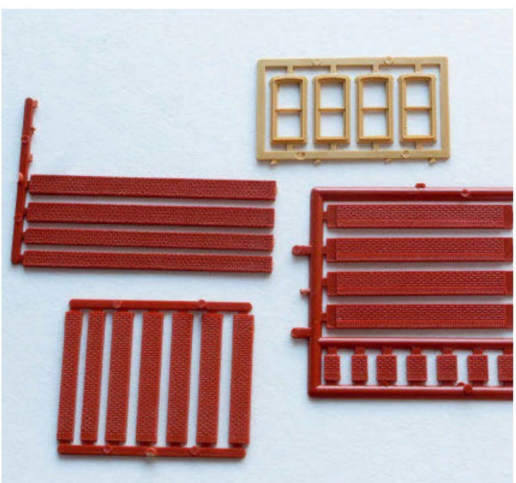

Die Packung mit den DPM-Teilen, die für den Industriebau verwendet wurden. In der Mitte drei Wandteile, die zusammengefügt wurden. Links die Fenster, die vom Spritzling abgeschnitten werden müssen.



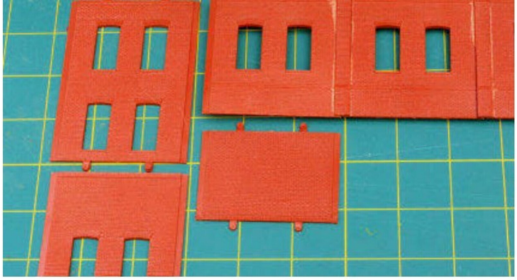
Die Wandteile in drei verschiedenen Höhen. Die Ziegelsteine sind gut dargestellt.



Ein Teil der Verladeanlage mit dem grossen Tor.



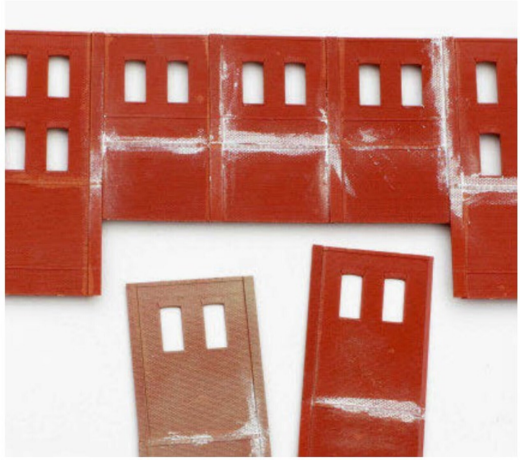
Die zusätzlichen Teile mit den Fenstern und weiteren Ziegelsteinen.



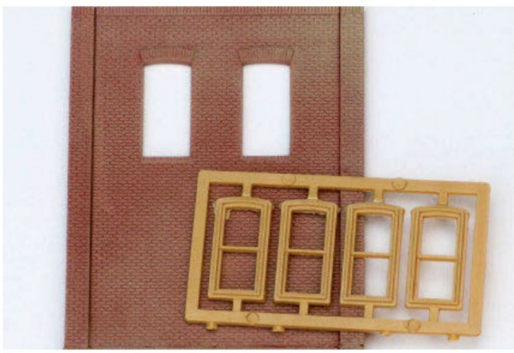
Die diversen Wandteile mit Fenster- und Türöffnungen sowie die ganzen, aus Elementen zusammengesetzten Mauerpartien.



Um die Wandteile sicher zusammenzufügen, werden sie innen mit übrig gebliebenen Kunststoffteilen verklebt, um dei Wände zu verstärken.



Haupt- und Seitenwände des Industriegebäudes. Kunststoffspachtel wurde an den Trennstellen aufgebracht, damit sich keine sichtbare Spaltbildung ergab.



Diese Mauer wurde leicht verwittert. Die Fenster müssen noch aus dem Spritzling getrennt werden.




Dachrinnen und Kamine wurden aus Material von Evergreen gemacht und während der Farbgebung mit Farbspray auf ein Kunststoffstück gesteckt.



Zur besseren Vorstellung und zu Testzwecken wurden die Mauern zuerst einmal provisorisch zusammengestellt.

Diese Bausätze sind teilweise auch in der Schweiz bei einigen Händlern anzutreffen, jedoch auch online im Internet zu bestellen.

### Der Hauptbau

Die auswechselbaren Kunststofteile von Design Preservation Models (DPM) machen es möglich, Gebäude verschiedener Grössen, Formen und Höhen zu bauen, wenn man die Mauerwände aus Styren verwendet. Die verschiedenen Sortimente ergeben ganz verschiedene Architekturlinien mit entsprechenden Plänen vor für drei spezifische Gebäude.

Es war für mich das erste Mal, dass ich mit diesen DPM-Produkten arbeitete, und ich war scharf darauf, herauszufinden, wie gut die Teile zueinander passen. Das Vorgehen Schritt um Schritt ging etwa so vonstatten:

Der erste Schritt war nach der Auswahl der Teile, die ich verwenden wollte, diese mit einem scharfen Messer zu trennen. Das war eine Arbeit, die nur gerade 5 Minuten beanspruchte.

Dann wurden alle Verbindungsteile von den Teilen weggeschnitten.

Ich ordnete die Teile auf dem Tisch an. Weil es drei Sektionen waren, ordnete ich sie vertikal an. Die Teile bestehen aus dickem Styren und können nicht gebogen werden.

Ich verwendete flüssige Humbrol Poly-Farbe, aufgetragen mit einem Pinsel. Zuerst auf die Ziegelsteinpartien, um diese dann trocknen zu lassen.

Auf der anderen Seite der Wand verwendete ich Teile langer überschüssiger Kunststoffstreifen, um sicher zu stellen, dass die Wand flach bleibt auf ihrer ganzen Grösse.

Die zusammengesetzte Wand wurde zuerst mit Farbe bearbeitet, dann die Türen und die Fenster mit ihren Sprossen.

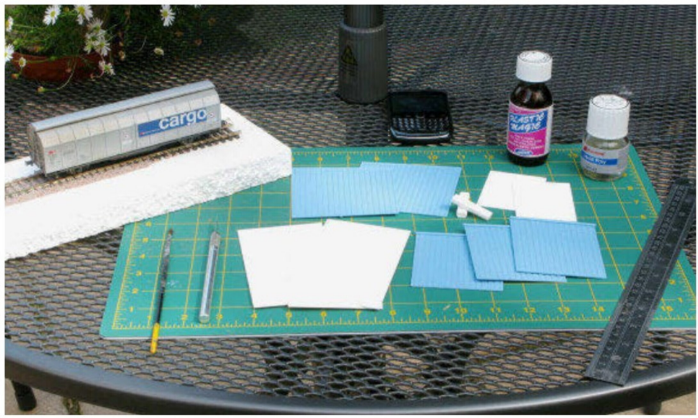
Im nächsten Schritt wurden die Türen und Fenster eingesetzt. Diese passten gut und ganz rasch in ihre Öffnungen. Weiter wurde die Verglasung mit einem Kunststoffkleber hinter die Fenster vorgenommen.

Als das Gebäude zusammengebaut war, nahm ich die Verwitterung vor.

Verdünnte wasserlösliche Farben und weitere Farben von Joes Model Trains Weathering Dyes (www.joesmodeltrains.com) wurden mit einem flachen Pinsel von oben nach unten aufgetragen.

### Die gedeckte Laderampe

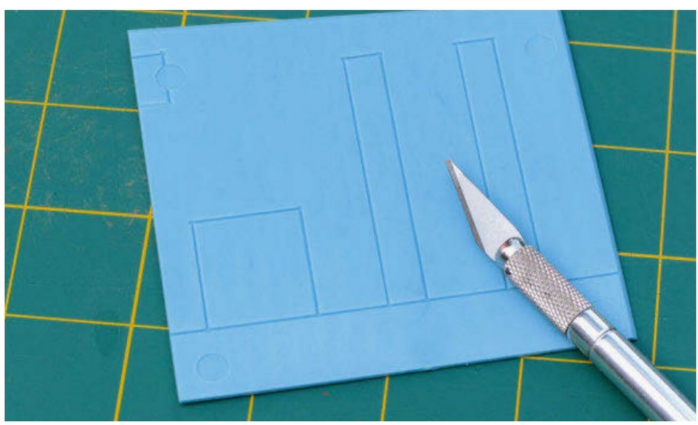
Die Auswahl von Bausätzen im Sortiment von Pikestuff ist gross, und diese Bausätze sind gut brauchbar, um neuere und auch



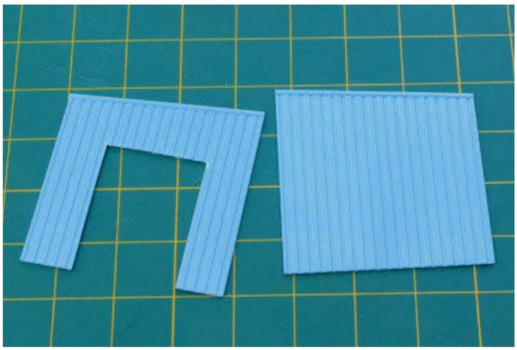

Die überdachte Verladestelle baute ich im Sommer 2013 in meinem Garten, kein besserer Ort also, um ein solches Werk zu realisieren!



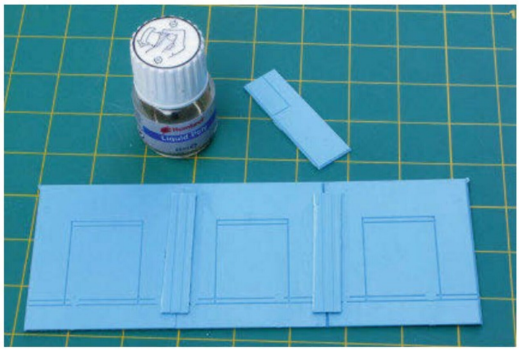

Die blauen Platten von Pikestuff sind die Wandteile, die weissen die Dachplatten und das Tor.



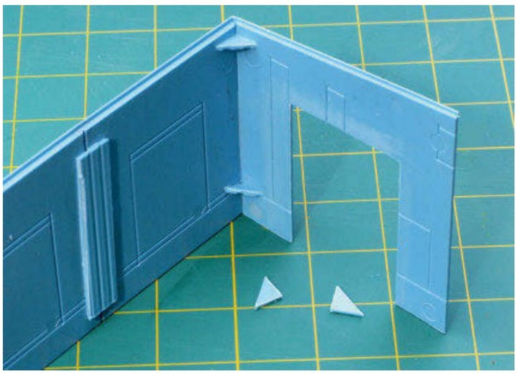
Die Rückseite der Pikestuff-Platten für die Wände sind mit angezeichneten Schneidelinien versehen, um allfällige Fenster und Türen auszuschneiden.



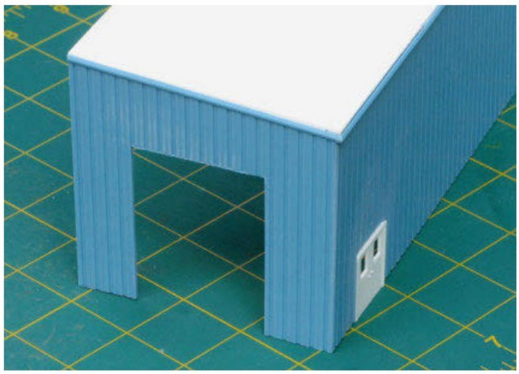
Seiten- und eine Frontwand der Verladestelle.



Montage der Wand mittels Abfallstreifen und Humbrol Plastic-Klebstoff.



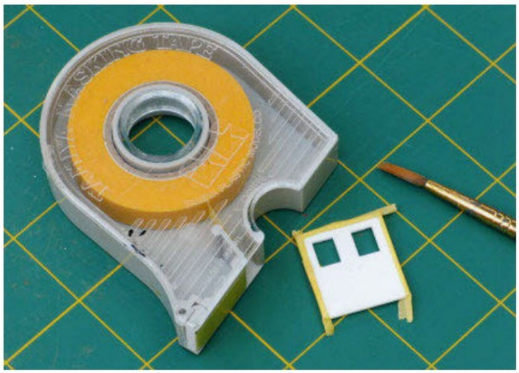
In alle Ecken klebte ich Dreiecke, um sicher zu gehen, dass die Wände im rechten Winkel zueinander stehen.



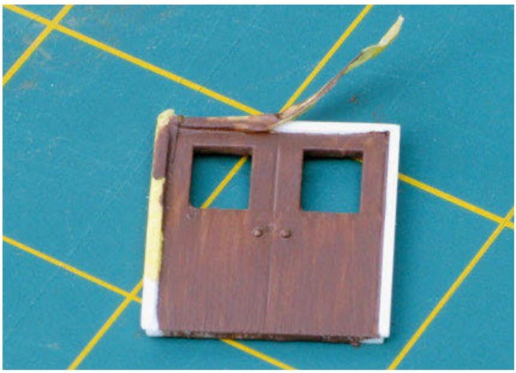
Die beinahe fertige Verladestelle mit der Torpartie für die Einfahrt der zu be- oder entladenden Eisenbahnwagen.



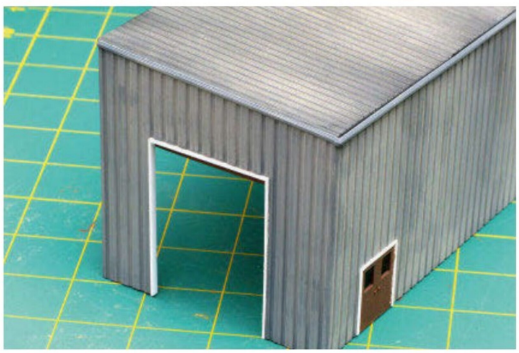

Gesamtüberblick über die Szenerie der Güterumschlaganlage mit dem Gewerbebau.



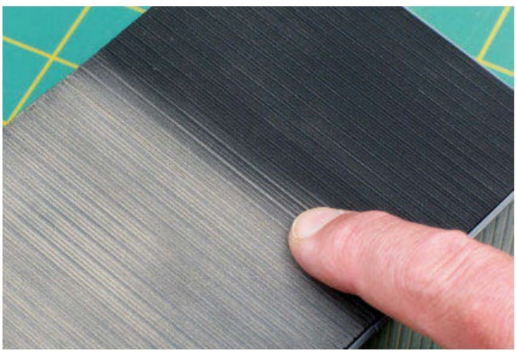

Um eine saubere Farbtrennkante zu erhalten, wird der Rahmen des Eingangstors mit Tamiya Abdeckband beklebt.



Das Tor nach dem ersten braunem Farbauftrag. Das Abklebeband wurde teilweise weggerissen, um den Farbunterschied zu zeigen.



Der Torrahmen wurde mit einem weissen Rand aus Klebeband versehen.



Das Dach und die Wände wurden verwittert durch Rubbeln mit dem Finger.

ältere Industriegebäude darzustellen. Die Bausätze sind dank klaren Bauanleitungen sehr einfach zu verarbeiten. Man kann sie aber auch anders zusammenbauen nach eigenem Gutdünken. Beispielsweise kann eine zweigleisige Remise rasch in einen eingleisigen Unterstand abgewandelt werden.

Die Bausätze werden mit zeichnerischen Bauanleitungen geliefert. Die Teile liegen in verschiedenen Farben bei. Bevor man beginnt und die Teile trennt, ist es ratsam, die Anleitung aufmerksam zu konsultieren. Nach meiner Erfahrung waren mehr Teile vorhanden als notwendig, um den Bau herzustellen, der auf dem Verpackungsdeckel abgebildet war. Der Hersteller verwendet für verschiedene Bausätze standardisierte Kunststoffspritzlinge.

Die Innenseite der Seiten- und Endwände der Pikestuff-Gebäude ist markiert für verschiedenartige Fensterteilungen und Türöffnungen. Als Anwender kann man alle Öffnungen ausschneiden oder einzelne davon verschlossen lassen. Um die Öffnungen der Fenster und Türen auszuschneiden, braucht man nur mit einem scharfen Messer und einer Schneidematte ans Werk zu gehen. Der Kunststoff ist kräftig und verlangt nach mehreren Schneiden des Bastelmessers, eines Metalllineals und der Schneidematte.

Schritt um Schritt ging ich so vor:

Der Bausatz präsentiert sich mit verschieden leicht eingefärbten Kunststoffteilen, was deren Farbgebung sehr begünstigt. Ich verwende flache Pinsel und eine Auswahl von wasserlöslichen Farben. Das Einfärben der Wände vor dem Einsetzen der Fenster und Türen gibt das beste Resultat.

Wenn die Öffnungen aus den Wänden ausgeschnitten sind, können diese bestückt werden. Längere Wände werden normalerweise mit zusätzlichen Teilen innen verstärkt und halten so das Gebäude besser zusammen. So bearbeitete Wände sollten bis zum vollständigen Trocknen liegen gelassen bleiben bis zur Montage und Zusammenbau des Gebäudes.

Ich halte es für einfacher, die Türen, Tür- und Fensterrahmen sowie die Fenster vor dem Zusammenbau des Gebäudes einzusetzen. Beim Zusammenbau der Wände muss man unbedingt auf rechte Winkel und senkrechte Position der Wände achten.





Nun kann vor dem Industriegebäude tüchtig mit dem Rangieren begonnen werden.

Sind die Wände einmal zusammen gebaut und fixiert, kann man hinter die Montage der Dachteile gehen. Wenn das Gebäude lang ist, besteht das Dach aus verschiedenen Dachplatten.

Bei solchen Gebäuden ist das Dach das wichtigste Bauteil, das auch am meisten beachtet wird, weil man es stets von oben sieht, es sei denn, die Anlage befinde sich sehr hoch oben. Normalerweise färbe ich das Dach in einem leichten Grauton ein. Nach dem Trocknen bringe ich dunkleres Grau auf, um etwas Schmutz auf dem Dach nachzubilden. Abluftkamine auf dem Dach werden schwarz eingefärbt, damit diese Details auch gut zur Geltung kommen.

### Anbringen von Details

Das Gebäude wurde ergänzt durch verschiedene Rohre, die ich aus Teilen von Evergreen bastelte, um so meinem Gebäude eine etwas besondere Note zu verleihen. Man kann aus vielen Rohrtypen auswählen. Solche Kunststoffteile sind in vielen Hobbygeschäften verfügbar. Gitter sind ebenso in verschiedenen Dimensionen mit ganz unterschiedlichen Formen der Gitterstruktur zu haben. Rechteckige, quadratische, runde Strukturen sind meist vorhanden.

Die Figuren sind von Preiser, das rollende Material auf den Bildern von Piko und Roco.

### Zeitbedarf

Um das Hauptgebäude herzustellen, waren etwa vier Stunden aufzuwenden. Nicht eingerechnet sind die Trocknungszeiten der Klebstoffe und der Farben. Das Nebengebäude mit der Gleiszufahrt war in etwa zwei Stunden fertig, auch hier ohne Berücksichtigung der Trocknungszeiten von Farbe und Klebstoff. ○

## Zusatzinformation

**Um sich über Pikstuff-Produkte schlau zu machen, konsultiere man www.rixproducts.com**

**DPM-Produkte werden von Woodland Scenics vertrieben. Ein Video zeigt den Zusammenbau von Bausätzen unter: www.woodlandscenics.com/show/video/ConstructingDPMKits**




Testfahrt vor dem Einbringen des Schotters ins Gleisbett und vor Beginn der Umgebungsarbeiten.

Kühlcontainer mit ihren sichtbaren Kühlaggregaten auf der Bahn (Teil 2)

# Power für Kühlcontainer




**Im ersten Teil des Beitrages ging es inhaltlich darum, was ein «genset» ist und wie ein solches im Modell selbst hergestellt werden kann. Man kann einen Schritt weiter gehen, indem man einige elektronische Bauteile im Kühlcontainer installiert – natürlich nicht um dessen Inhalt zu kühlen, sondern um den Betrieb des Kühlaggregats zu simulieren.**

Neueste Modelle von aufwändig detaillierten Kühlcontainern im H0-Massstab. Beim Original ist ohne «gensets» ein Kühlbetrieb auf Tragwagen nicht möglich. Hinweise zu den Modellen gibt es am Ende des Beitrags.




Von Andreas Lindner

Im Rangierbahnhof kommen zu den vielen, das Gleisfeld ausleuchtenden, Lampen noch die Signale mit all ihren verschiedenen Lichtern hinzu. Im Gegensatz zu Reisezügen sind Güterzüge dunkel. Einzig die Beleuchtungen an den Lokomotiven und das früher vorgeschriebene blitzende Schlusslicht markierten die Zugmaschinen und den Zugschluss. Heute haben eingebaute Achszähler im Gleis den Einsatz von Schlusslichtlampen an Güterzügen eher zur Ausnahme in der Schweiz werden lassen.

Am 13. Oktober 2006 stattete ich dem RB Basel SBB einen Besuch ab. Sehr schön lässt sich der abendliche oder nächtliche Güterzug- und Rangierbetrieb in der «Ausfahrgruppe G» Richtung Frankreich und Deutschland beobachten.

Am besagten Abend wartete auf dem nördlichsten Gleis Lokomotive 155 157-1, damals «DB Railion» gehörend, mit einem langen Containerzug auf die Ausfahrt Richtung Badischer Bahnhof Basel **(Bild 2).** Neben diversen «seacontainern» wurden im Zug auch einige 20' und 40' Kühlcontainer mitgeführt.

Nach einigen Aufnahmen der Lokomotive aus verschiedenen Perspektiven, wurde ich auf das Geräusch eines Dieselmotors an einem der Kühlcontainer aufmerksam **(Bilder 3-5).** Unterhalb des laufenden «gensets» leuchtete eine Anzeige jeweils in Rot und im typischen Grün eines beleuchteten LCD-Anzeigefeldes. Aufnahmen am Tag **(Bilder 6 und 7)** zeigen Details dieses «Controllers». Mit Hilfe dieser Elektronik **(Bild 8)** wird die gewünschte Temperatur eingestellt. Im Normalbetrieb leuchtet eine grüne oder gelbe LED, deren Position mit «In Range» beschriftet ist. Leuchtet diese LED, befindet sich die aktuelle Temperatur im Kühlcontainer, die über rote LED-Ziffern angezeigt wird, in der Nähe des eingestellten «Setpoints». Grün leuchtet dagegen die bereits erwähnte LCD-Anzeige. Diese dient als Display zur Einstellung sowie für den Service.

### Gedanken zur Umsetzung ins Modell

Mein Containerzug sollte auch einige «aktive» Kühlcontainer bekommen. Besonders beim Betrieb im Dämmerungslicht oder im Dunkeln wollte ich beim Fahren einige vorbeihuschende Lichter an den Kühlcontainern sehen. Da bei den Kühlcontainern Kühlanlagen verschiedener Hersteller verwendet werden **(Bild 10),** kam für mich nach der Bildvorlage **(Bilder 3–5)** nur ein «reefer» mit einer Anlage von «Thermo King» in Frage.

### Projektziel

- «Reefer» mit Kühlanlage von «Thermo King»
- «Genset»
- Beleuchtete Anzeigen am Kühlaggregat
- Batteriebetrieb, alternativ als Stromquelle das Gleis
- An- und Ausschaltbarkeit der Anlage
- Verwitterungsspuren am Container

### «Reefer» in 1:87

Zur Auswahl standen folgende Kühlcontainer mit Kühlanlagen von «Thermo King»:

- 40' high cube «MSC»
- 40' high cube «Mærsk Line»
- 40' «ZIM»

Alle drei «reefer» stammen von «AWM» (www.automodelle.com).




Bild 1 **Modell mit Display-Beleuchtung.**



Bild 2 **155 157-1, noch mit «DB Cargo» an den Seitenwänden beschriftet, mit dem Containerzug auf dem nördlichsten Gleis der Ausfahrgruppe.**

### «Reefer» und «genset»

Glücklicherweise müssen, wie Aufnahmen vom Vorbild zeigen, Kühlanlage und Stromaggregat nicht zwingend vom gleichen Hersteller **(Bild 11)** und auch nicht von der gleichen Reederei **(Bild 12)** kommen.

### Vorgehensweise

Aus meinem Pool an Kühlcontainern **(Bild 13)** wählte ich einen normal hohen 40' der Reederei «ZIM» und einen 40' high cube von «MSC» (= «Mediterranean Shipping Company», der nach «Mærsk Line» zweitgrössten Containerreederei mit Sitz in Genf) aus.

Dieser Typ Container ist nahezu weltweit im Einsatz. Wind und Wetter in den verschiedensten Klimazonen hinterlassen an den Aussenseiten eine mehr oder weniger starke Patina. In einem ersten Schritt bekommen die zurückversetzten Flächen am Kühlaggregat einen dünnen Farbauftrag **(Bild 14).** Dadurch entsteht zusätzlich eine Tiefenwirkung. Ideal sind zu diesem Zweck die Farben 09 Anthrazit und 84 Lederbraun von «Revell».

Bei der Gelegenheit bietet es sich an, das Dach des Containers mit einigen Schmutzflecken zu versehen. Darüber gestapelte oder gekrante Container verlieren Schmutz zum Beispiel bei Regen. Einzel aufgebrachte




Bild 3 **Bewusst überbelichtete Aufnahme des 40' «high cube reefer» von «MærskSealand» mit angehängtem und laufendem «genset».**

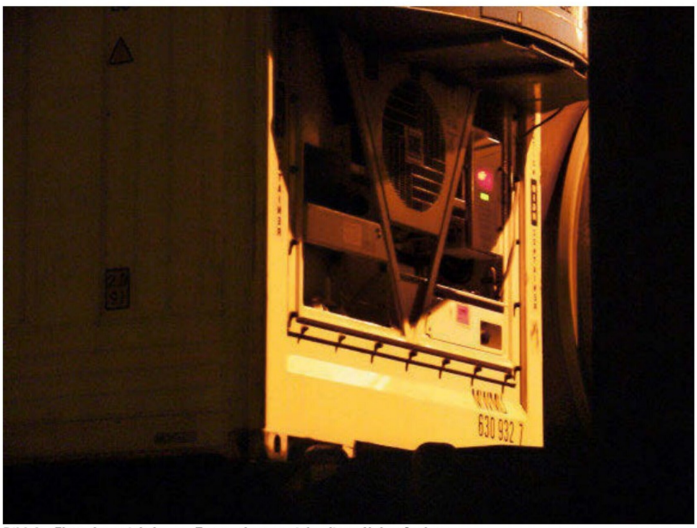


Bild 4 **Eher dem sichtbaren Zustand entspricht diese Nahaufnahme.**




Bild 5 **Im Dunkeln fast wie ein gewöhnlicher «seacontainer»: Ein 20' «reefer» ebenso von «MærskSealand».**

Flecken werden mit einem Papiertaschentuch abgetupft oder verteilt. Erst am Schluss erfolgt das ganzflächige «weathern» der Seitenwände.

Als nächstes steht die Ausrüstung mit der Beleuchtung durch Leuchtdioden an. Grundsätzlich gibt es zwei Möglichkeiten, die LEDs mit Strom zu versorgen:

- Wie von Reisezugwagen her bekannt, übertragen Schleifer an den Achsen die elektrische Energie in den Wagen. Feine Federbleche könnten den Strom zu Kontaktflächen an der Unterseite des «reefers» übertragen. Ohne einen Schalter würden so die LEDs sofort bei Inbetriebnahme der Modellbahnanlage leuchten.
- Einfacher gestaltet sich der Aufbau bei Verwendung einer Batterie. Im beschriebenen Fall reicht jeweils eine gebrauchte Knopfzelle, die zwei LEDs zum Leuchten zu bringen.

An elektronischem Material braucht es hier nur das Nötigste **(Bild 15):**

- Eine grüne und eine rote LED
- Feines Kabel mit möglichst verschiedenfarbiger Isolierung
- Lochrasterplatine mit Streifenraster aus Kupfer
- Ein Schalter o.ä.

An Werkzeug wird neben Lötkolben und Lötzinn noch ein feiner Handbohrer benötigt. Das Licht der LED wird mit Lichtleiter an die Aussenwand übertragen.

Mit dem Handbohrer werden drei kleine Löcher in den «Controller» gebohrt. Zwei Lichtleiter sollen die rote LED-Anzeige darstellen. Ein einzelner Lichtleiter steht für die grüne LCD-Anzeige.

Die runden Köpfe der LEDs werden vorsichtig mit einer Feile flach geschliffen. Entsprechende Bohrungen erleichtern das Verkleben mit den Lichtleitern **(Bild 16).**

Erfolgt der Betrieb mit Strom aus der Schiene, müssen den Leuchtdioden ein Brückengleichrichter, idealerweise einen Kondensator und entsprechende Schutzwiderstände vorgeschalten werden.

Beim Batteriebetrieb stellt sich die Frage des Abschaltens. Um nicht jedes Mal bei den «reefern» von «AWM» das Dach umständlich zu öffnen, müsste ein Schalter eingebaut werden. In Frage kommt hier aus optischen Gründen nur der Fussbodenbereich. ▷




Bild 6 Von «Thermo King» ist die Kühleinheit am 40' «reefer» von «MærskSealand». Das «genset» war hier nicht in Betrieb. Die Display-Anzeigen leuchteten nicht.




Bild 7 Kontrolleinrichtung MP 3000 mit Tastatur am Kühlaggregat. Man beachte die Umrechnungsliste °Celsius mit Fahrentheit.




Bild 8 Farbrikneuer «Controller» MP 3000. Inzwischen wird die weiterentwickelte Version MP 4000 verwendet. Foto: Carlos Cabello

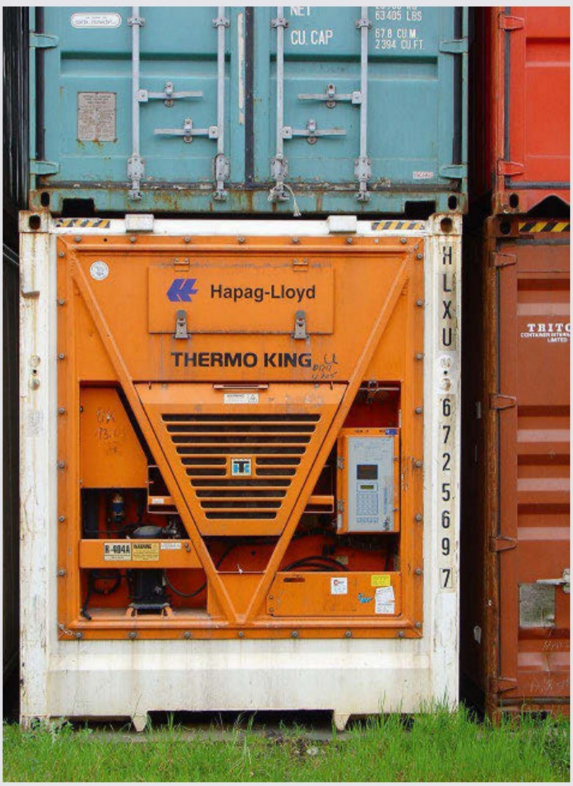



Bild 9 Kühlaggregat von «Thermo King» mit anders geformten Lüftungsschlitzen aber gleichen «controller» an einem «reefer» von «Hapag Lloyd».




Bild 10 Während die zwei rechten Kühlaggregate von «Thermo King» sind, ist das des rechten Kühlcontainers vom Konkurrent «Carrier.




Bild 11 «Genset» von «Thermo King» und Kühleinheit von «Carrier» an einem «reefer» im Hafen Basel-Kleinhüningen.




Bild 12 «Genset» von der Reederei «Carlisle» am Kühlcontainer von «MærskSealand».




Bild 13 «Reefer» im H0-Massstab mit Kühlaggregaten von «Thermo King».



Bild 14 Erste Spuren von Patina am Kühlaggregat.



Bild 15 Bauteile zur Realisierung der Beleuchtung der Anzeigen.

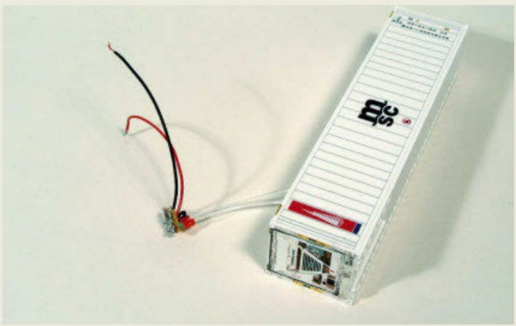


Bild 16 Lichtleiter übertragen das Licht der LEDs an die Stirnseite.

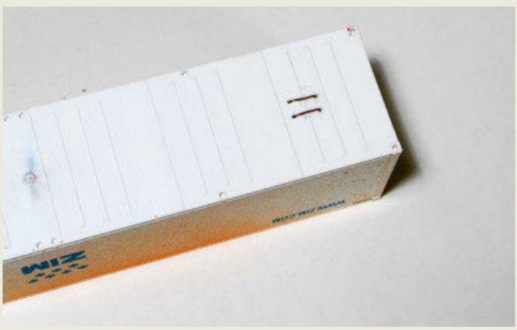


Bild 17 Stromkreisunterbrechung am Boden des Containers.




Bild 18 Kontaktdraht am Tragwagen von «Fleischmann».



Bild 19 Gleiches im Terminal.

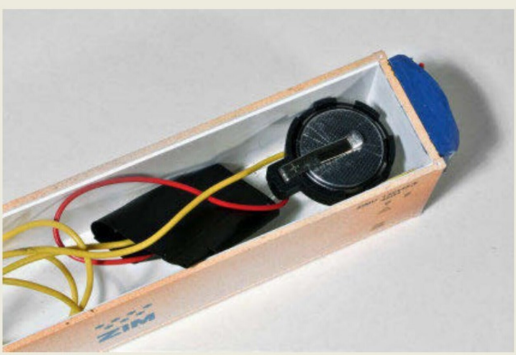


Bild 20 Abdunkelung durch schwarzes Isolierband.




Funktionsprobe im Terminal.




Auf dem HUPAC-Wagen.

Unzufrieden mit dieser etwas umständlichen Methode wählte ich einen anderen Weg: Der Stromkreis im Container wird unterbrochen konstruiert. Zwei winzige Drähte, die aus dem Wagenboden herausragen **(Bild 17),** markieren das jeweilige Ende der Unterbrechung. Das Aufsetzen auf den Tragwagen **(Bild 18)** oder an einem vorgesehenen Platz im Terminal **(Bild 19)** schliesst diese Unterbrechung durch einen kurzen Kontaktstreifen. Dieser kann aus einem Stück Draht, einem Streifen Aluminiumfolie oder einer Silberleitlackfarbe bestehen. Wird dieser mit einem Streifen TESA-Film überklebt oder der Container, wenn möglich horizontal um 180° gedreht, wird der Kontakt nicht hergestellt und die Beleuchtung bleibt ausgeschaltet.

Die letzten Schritte sollten der Lichtisolierung im Container dienen. Der weisse Kunststoff wird durch die beiden LEDs leicht erleuchtet, was sich vor allem dann unangenehm bemerkbar macht, wenn sich die Augen der Dunkelheit angepasst haben.

Zum einen kann das Innere des Containers zu Beginn aller Arbeiten mit einer dünnen Pappe ausgekleidet werden. Aber auch die Lichteinheit selbst kann mit schwarzem Isolierklebeband **(Bild 20)** oder anderen Materialien lichtdicht abgedeckt werden.

Vor dem Ankleben des «gensets» erfolgt gegen Ende der Bastelarbeit noch die Patinierung der Aussenwände. Auch hier können erste Spuren mit dem Pinsel anhand Vorbildfotos aufgetragen werden. Dann geht es mit der Spraydose über das ganze Modell. Beachtet werden muss: Nicht jeder Container ist gleich stark verschmutzt. Gerade die Vielfalt wirkt glaubhaft und auch hier gilt der Grundsatz: «Weniger ist manchmal mehr». ○

## Neue Kühlcontainermodelle

SudExpress aus Portugal, C-Rail aus GB und B-Models aus Belgien bieten hochdetaillierte Kühlcontainer passend zur Spur H0 an. Vieles spricht dafür, dass die Bauteile der Modelle von einem Hersteller stammen.





Auf dem Basteltisch des Autors entsteht eine von Natur umgebene Behausung. Im Hintergrund ist das typisches Trinkgefäss für eiskalte Milch zu erkennen.

**Eine Kleinanlage in H0e mit Waldweiher** (Teil 2)

# Hommage an die Geländebaukunst von Helge Scholz

**Nachdem wir im ersten Teil unseren kleinen Seeboden vorbereitet und auch schon Schilf eingepflanzt haben, stehen nun einige Stunden Geländebau auf dem Programm. Auch hier lassen wir uns hin und wieder von teilweise recht unorthodoxen Methoden und Ansichten des Autors überraschen.**

Von Fred Kiener (Text und Fotos)

Das Angebot der Zubehörindustrie zum Nachbilden der Pflanzenwelt ist ausserordentlich mannigfaltig. Doch ich gestehe gleich zu Beginn meine persönliche Abneigung gegenüber einem Teil der Produkte: Eine Plastik-Blumenwelt mag ich überhaupt nicht. Dies soll keine Kritik an beispielsweise Busch's vielseitiger Flora sein. Ich mag diese Dinger einfach nicht. Basta, und einen Schluck Milch drauf! Abgesehen davon, dass sich eine üppige Anpflanzung selbst auf einer kleinen Anlage auch im Geldbeutel bemerkbar macht, ziehe ich es vor, auf Streifzügen in der Natur, mich mit Material einzudecken. Am liebsten zusammen mit meinem Hund. Er hilft nämlich indirekt, als der vierbeinige Freund mit Vorliebe sein Geschäft dorthin zu machen pflegt, wo schöner Jungwuchs an Pflanzen vorhanden ist.

## Naturmaterialien

Im Ernst, es ist für mich immer wieder erstaunlich, welche Vielfalt an Gräsern, Knol-



Miitels verschiedener Materialien und Farben geht es nun an die Gestaltung des kleinen Seebodens.



Kleine Ausrisse von möglicht unterschiedlichen Grasmatten sorgen für abwechslungsreiches Grün.



Das Verteilen des Sandes war eine Fummelei, galt es doch ein Verkleckern der Stängel zu vermeiden.

len, Moose, Wurzeln und Ästchen uns die Natur anbietet. Man muss nur gut hinsehen, sich bücken und pflücken. Vor allem in der Frühlingszeit lacht des Modellbahners Herz und dessen Hände sammeln dann Materialien in den verschiedensten Grüssen und Feinheiten. Ebenfalls zum Sammelgut gehört Waldboden, auch hier von den vielen unterschiedlichen Arten. Ja, man kann ruhig sagen, gesammelt wird, was einem in die Quere kommt; im Wissen, dass dann zu Hause Arbeit auf mich wartet.

Diese Arbeit besteht aus Sortieren, Reinigen, Waschen, Sieben und Aufbereiten. Dazwischen und vor allem am Schluss dieser Vorbereitungsarbeiten wird alles fein säuberlich getrennt aufbewahrt und beschriftet, dass man es dann, wenn es gebraucht, auch wieder gefunden wird. Wir alle kennen dies vermutlich aus eigener Erfahrung: Plötzlich ist sie da, die geniale Idee und man weiss ganz genau man hat irgendwo exakt ein solches Stück einmal zur Seite gelegt…! Doch lassen wir das.

Ein weiteres Naturmaterial, welches von mir bei der Gestaltung verschiedener Böden eingesetzt wird, ist Holzkohlenasche. Als Abfallprodukt aus dem Gartengrill wird es nach dem vollständigen Auskühlen ausgesiebt.

Zum Aufbewahren meiner gesammelten Geländebaumaterialien verwende ich mit Vorliebe kleine schwarze Essensschalen mit gut schliessendem Deckel. Sie sind in jedem MM-Restaurant der Migros für 20 Rappen zu erwerben.

## Konservieren

Naturmaterialien sind (von Mineralien abgesehen) organisches Material und dieses ist ohne unser Dazutun einem natürlichen Zersetzungsprozess ausgesetzt. Deshalb ist es unabdingbar, unser Geländebaumaterial vor dem Einsatz auf der Anlage zu konservieren, also dafür zu sorgen, dass der Zerfallsprozess ausbleibt. Die Methoden unterscheiden sich je nach dem Material.

Der Waldboden kommt noch vor dem Sortieren für eine gewisse Zeit in den 200 Grad heissen Backofen. Auf diese Weise werden die kleinen Käfer, Würmer und sonstiges Mikrogetier abgetötet. Jeder Modellbahner wird seine eigenen Erfahrungswerte haben, ob dieser Prozess mit Vorteil dann durchgeführt wird, wenn die Dame des Hauses sich anderswo – also nicht in der Küche – aufhält.

Alles, was Gräser und Blätter sind kann man ruhig nach einem allfälligen Entwurzeln gut mit Wasser reinigen. Dabei geschieht ihnen nichts, denn draussen regnet es ja auch auf die Pflanzen. Anschliessend müssen sie aber vor dem Verfaulen oder Verdorren mittels Glyzerin geschützt, also konserviert werden. Diese leicht viskose Flüssigkeit erinnert an ein Öl, ist es aber überhaupt nicht. Glycerin, chemisch gesehen ein Alkohol, ist mit Wasser vollkommen mischbar und sorgt dafür, dass die Pflanzen nicht austrocknen und geschmeidig bleiben. Erhältlich ist es in Apotheken oder Drogerien (Achtung, nicht Nitrogycerin verlangen. Der Prozess ginge vermutlich zwar deutlich rascher, aber brächte ein signifikant anderes Resultat ...).

Das Konservieren selbst ist eine einfache Angelegenheit. Die zu verarbeitenden Pflanzen werden für etwa zwei Tage in Glycerin eingelegt und anschliessend auf einem weissen Papier ausgelegt, um sie trocknen zu lassen. Zeitungspapier eignet sich schlecht, denn dieses würde auf unser Material abfärben.




Fred Kieners bevorzugtes «Ein-Flaschen-Wasser».



Verschiedenes Grünwerk, Schilfpflanzen und einzelne Stömme ergeben den natürlichen Bewuchs.



Der Weiher liegt in unmittelbarer Nähe einer Werkstätte. Da hinterlisst die Kreatur Mensch seine Spuren.



Der vollständig durchgetrocknete Seeboden ist nun bereit zum Einbau in die Anlage und Fluten.



Das nahe am Gewässer verlaufende Gleis machte eine Stützmauer notwendig. Sie entstand aus Gips.



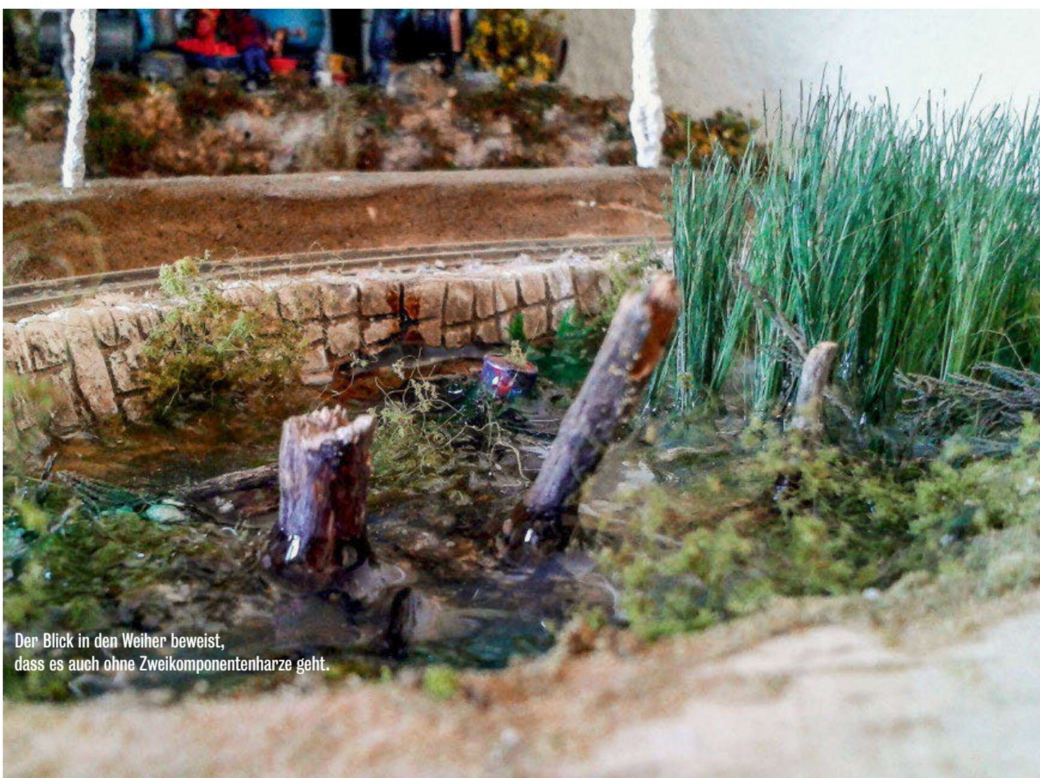
Ohne die recht abenteuerliche Brücke wäre die Gesamtfläche des Gewässers noch kleiner ausgefallen.

Natürlich trage ich nicht sämtliches Geländebaumaterial auf meinen Spaziergängen mit dem Hund nach Hause. Dort, wo Wünschbares fehlt, unterstütze auch der Autor die Zubehörhersteller der Modellbahnbranche. Persönlich bevorzuge ich die Produkte von Woodland Scenics.

### Zurück zu unserem Weiher

Nach dem Einpflanzen der Schilfhalme wird das noch rohe Holzbrettchen mit Holzfarbe von Woodland lasierend eingefärbt, einige Stellen etwas stärker, andere nur leicht lasierend. Ungeeignet sind dafür die eher stark deckenden Acrylfarben (Abtön- oder Bauernmalereifarben). Nun steht etwas Fummelarbeit an, es gilt nämlich, Sand oder Torf von Woodland so zwischen die Schilfhalme zu platzieren und anzufeuchten, dass die Stängel nicht verkleckert werden. Eine Injektionsspritze leistet hier gute Hilfe.

Das Anfeuchten geschieht bei mir ausnahmslos mittels technisch entspanntem Wasser, also destilliertes Wasser mit Tensiden. Letztere sind zwar in jedem Spül- und Abwaschmittel auch drin. Daneben hat es



Der Blick in den Weiher beweist, dass es auch ohne Zweikomponentenharze geht.



**Nach der Entdeckung der Imthurn'schen Kunstpflanzen mussten solche ausprobiert werden.**

aber noch Farb- und Geruchsstoffe, welche den ursprünglich vorgesehenen Einsatz keineswegs stören, aber im Geländemodellbau nach einigen Jahren die Bildung eines Schimmelpilzes fördern können. Dieser hat dann zur Folge, dass beispielsweise das mit Hilfe des Weissleim-Wasser-Spüli-Gemisches eingeschotterte Gleis einen grauen Schleier bekommen kann.

Nach dem vollständigen Durchtrocknen machen wir uns an die weitere Begrünung mit Sand, Grasgrund sowie einzelnen Grasmattenstücken (ich nehme diejenigen von Heki, in kleine Stückchen zerrissen), ohne aber zum jetzigen Zeitpunkt Leim anzuwenden. Dieses Auftragen der feinen Erde mit Kies, Grasunterlagen und anderem soll einen vielfältigen Bodenmix ergeben, aus welchem heraus nun die einzelnen Pflanzen herauswachsen. Um dies darzustellen, füge ich in diese Bodenmischung einzelne Gräser, Stängel oder kleine Ästchen ein. Ähnlich wie beim Schilf werden diese «Zutaten» direkt mit wenig wasserfestem Weissleim in den sandigen Untergrund geleimt.

Wenn nun nach unzähligen, aber schönen und genussvollen Bastelstunden unser Seegrund endlich so aussieht, wie wir ihn uns vorgestellt und gewünscht haben, dann darf der ganze Weiher sehr vorsichtig mittels einer feinen Sprayflache von weit oben (ca. 30 cm) herab angefeuchtet werden. Ganz bequem und ohne auf mögliche «dicke» Tropfen aufpassen zu müssen geschieht die Anfeuchterei mit der Airbrush-Pistole und sehr wenig Druck auf dem Kompressor. Eingeleimt wird dann anschliessend Stück für Stück mit dem üblichen Leim, der mit dem oben erwähnten entspannten Wasser (ohne Spüli) verdünnt wurde.

Nach mehrtägigem guten Durchtrocknen wird er ganze Weiher auf den Kopf gestellt, um allfälliges loses Material zu entfernen. Ein feiner Pinsel leistet hier unterstützend gute Hilfe.

## Einbau des Seebodens und Uferpartie

Nun ist der Moment da, wo unser Tümpel mit dem fertigen, aber noch «trockenen» Seegrund in die Anlage eingebaut werden kann. Dazu wird zuerst ganz vorsichtig das zum Schutz aufgebrachte Klebeband sowie loses Material entfernt. Den gesamten Randbereich habe ich mit wasserfestem Weissleim eingestrichen und das Weiherbett an der Anlage von unten montiert. Nach dem ersten Anziehen des Weissleimes wird am besten die ganze Anlage auf den Kopf gedreht, damit der Tümpel bis zum vollständigen Aushärten des Leimes mit ein paar Bleiklötzen beschwert werden kann.

Nun ist die Uferregion unseres Weihers an der Reihe. Dabei gibt es verschiedene Böschungsarten. Bei mir war zwingend eine Stützmauer zu errichten, da das Depotgleis direkt am Ufer vorbei führt. Diese entstand aus ganz wenig Modellgips, in die vor dem vollständigen Erhärten mittels einer Reissahle Steine eingeritzt wurden. Anschliessend erfolgte sofort die farbliche Behandlung mit Farben von Woodland.

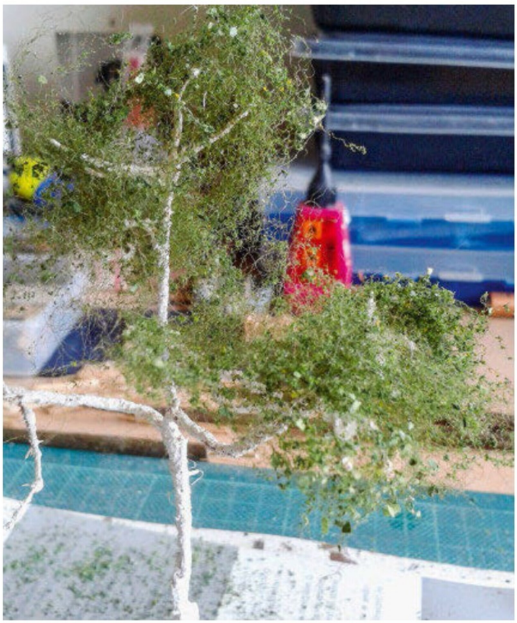
Für den Rest der Weiherumrandung kommt wieder mein geliebtes (und in der ersten Folge bereits beschriebene) Hydrozell von Faller zum Einsatz. Hier kommt eine hervorragende Eigenschaft zum Tragen: In den verschiedenen Konsistenzgraden von relativ dünnflüssig bis pastös lässt es sich hervorragend verstreichen beziehungsweise verspachteln, ohne zu Verschmieren und vor allem ohne zeitlichem Druck wegen der gemächlichen Abbindezeit (letzteres natürlich für mich als Berner von grosser Bedeutung).

Für das Gestalten der unterschiedlichen Böschungsneigungen und -formen empfiehlt sich, das Hydrozell eher als dicke Paste anzurühren.

Vor dem Begrünen ist der rohe Untergrund zwingend mit Zaponlack einzustreichen, denn es muss alles abgedichtet sein wegen dem späteren Wasser. Das Begrünen der Uferpartie kann mit den verschiedensten Methoden erfolgen. Hier schwört vermutlich jeder auf die, welche ihm vertraut und geläufig ist, deshalb soll auf diesen Teil hier nicht weiter eingegangen werden. Ich persönlich bevorzuge das Arbeiten mit möglichsten vielen und vor allem unterschiedlichen Materialien.

## Das Wasser

Nun also ist das Grünzeug am Boden und weil die Partie in der Nähe einer kleinen Werkstätte stattfindet, nicht nur grünes Zeug, sondern auch Weggeworfenes, mehrheitlich rostfarbig. Wir können also mit dem Einbringen von Wasser weiterfahren. Hier nun scheiden sich wohl alle Geister der Welt. Dies mag verschiedene Gründe haben. Der Eine mag es mit Mischen nach Augenmass, der Andere mit der Briefwage und weitere machen sogar chemische Versuchsreihen vorher. Kunstharze, der Name deutet ja schon an, dass es eine Kunst ist, damit umzugehen. Die überwiegende Mehrzahl der von der Modellbahnindustrie angebotenen Produkte sind Zweikomponentenharze. Ich aber mag es halt beim Wasser so einfach, wie nur möglich. Ich wollte nur eine Flasche. Aber nicht Kunststoffperlen, wo man an der Dose, worin sie geschmolzen werden, die Finger verbrannte. Nein, ich bin mehr als nur zufrieden mit dem «Realistic Water» von Woodland, auch wenn nur ma-



Zitterpappel ist ein deutscher Name für die Aspen trees, die Fred Kiener ...



... auf seinen Reisen durch Colorado kennen und schätzen gelernt hat.



Stamm und Äste entstehen nach klassischer Methode aus Kupferdraht und Epoxyharz.

ximal 2 bis 3 mm dicke Schichten möglich sind und mit Vorteil einige Tage Trockenzeit erforderlich sind. Das Ergebnis ist für mich perfekt und das Anwendungsprozedere einfach.

### Weitere Pflanzen

Das Ende der Seegestaltung naht, nun jedoch sollen noch Seerosen und weitere blühende Pflanzen ihren Platz bekommen. Da ich unbedingt blühende Seerosen haben will, muss ich solche selber machen. Und dazu brauchte ich Hilfe. Selbige fand ich an den gerade zu jener Zeit stattgefundenen Spur 0-Wochenenden im Gemeindehaus in Burgdorf. Da stellte Markus Imthurn zum allerersten Mal seine Produkte der Modelleisenbahnszene vor. Material vom Feinsten halt, aber für ernsthafte Modellbauer genau die richtige Adresse. Er versteht es wie kaum ein Zweiter, Miniaturblumen in seinem Atelier herzustellen. Dazu gibt es hervorragende Anleitungen in Form kleiner, professionell gemachter kliener Filme auf DVD's zu kaufen. Noch mehr Hilfestellung für solche Dinge bietet nur noch ein ein Besuch im Jura, da hat man die Miniaturen eins zu eins vor sich. Doch verschwiegen sei auch nicht, dass es zur Herstellung

solch feinster Pflanzen von Vorteil wäre, könnte man die Finger vorgängig ebenfalls massstäblich verkleinern. Oder wie der Berner sagt «es cheibe Knüübu»!

Nun, mit viel Geduld hats dann geklappt und mit der Zeit stellte sich mehr und mehr die Übung ein. Sobald die Seerosen fertig gebastelt sind, werden sie im Verlaufe des «Wassereinfüllprozesses» zusammen mit andern Blumen und Pflanzen sowie Enten auf das nur wenige Millimeter hohe Wasser aufgelegt und Trocknen gelassen.

### Die illegale Anlagenecke

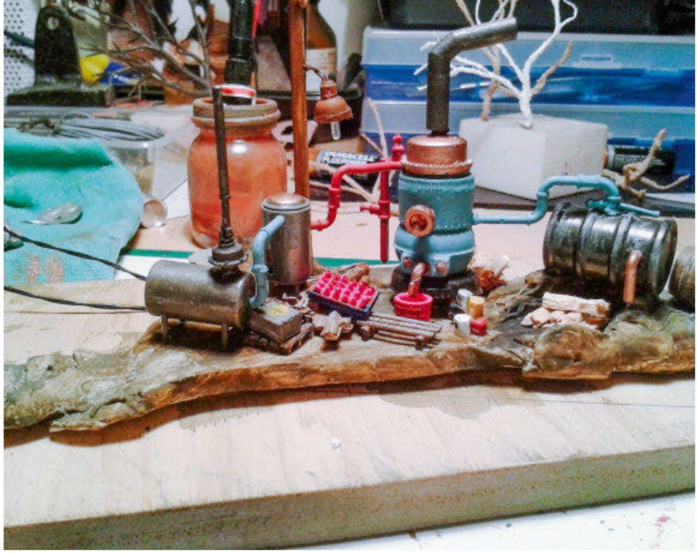
Die kleine Anhöhe zwischen den beiden Geleisen harrt noch der Bepflanzung. Die Ecke selber ist stark bewaldet und beherbergt, wie früher schon einmal erwähnt, drei wilde Typen mit ihrer Moonshine-Distillery. Was mir übrigens sehr recht ist, habe ich doch so noch meinen privaten Whiskey «Freds Colorado Water». Hey Leute, der Saft schmeckt genauso gut wie meine eiskalte Milch, von welcher ich vor lauter Weihergestaltung fast vergessen habe zu trinken. Mmmh!

Also, für diese Anlagenecke sollen einige selbstgebaute Tannen und Fichten zusammen mit allerlei Kleingebüsch zu einem Walddickicht vereint werden. Quasi als Vorbereitung wird zuerst auf das Hydrozell tüchtig vom gesammelten und eingangs beschriebenen ausgesiebten Waldboden aufgeleimt.

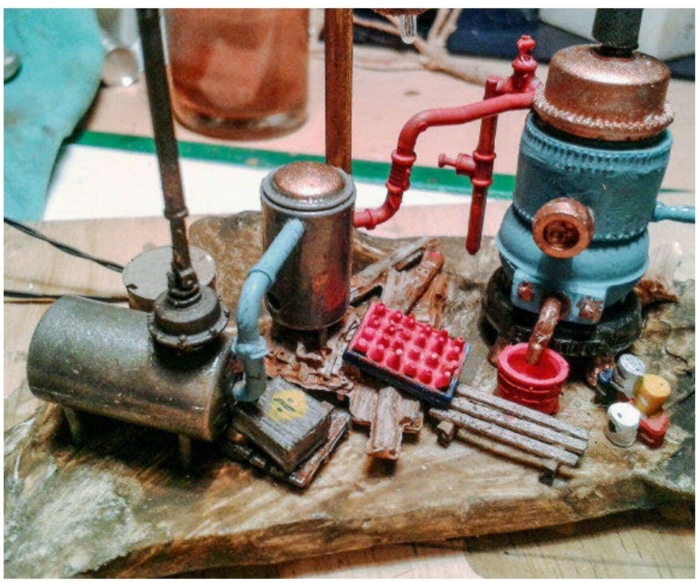
### Bäume und Strauchwerk

Meine Bäume und Sträucher bastle ich mir alle selber. Ich mag da keine Standartprodukte der Zubehörindustrie. Zumal gerade bei einigen teuren Baumherstellern die Machart des Stammes fast immer zu erkennen ist, meist bei den Laubbäumen. Ich meine hier den Überzug von Rinde, der nach meiner Meinung fast immer zu sparsam aufgetragen wird und so die Struktur der darunter verborgenen, verdrillten Kupferdrahtlitzen ersichtlich ist.

Meine Laubbäume lassen nie die Grundstruktur erkennen da ich den Kupferdraht mit Epoxyharzen von Devcon überziehe und anschliessend in einen Kessel mit feinstem Sägemehl eintauche. Das gibt gleichzeitig



In der Verschwiegenheit des Bastelzimmers entstand diese an Alchemie erinnernde Apparatur. Bei ...



... näherer Betrachtung lässt sich erkennen, dass hier illegal starker Trinkalkohol gebrannt wird.



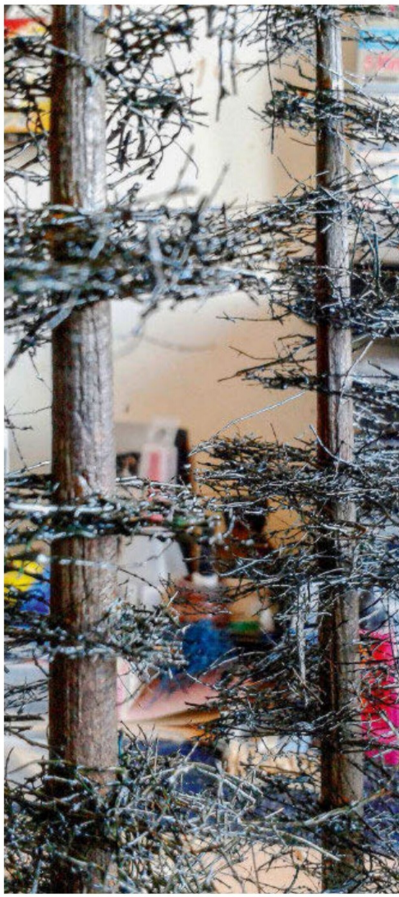
Die Gesetzwidrigkeit der Produktion macht ein sie umgebendes Wäldchen unabdingbar.



Die typischen nordamerikanischen Fichten lernte der Autor ebenfalls auf seinen USA-Reisen kennen.



Sie entstehen im Eigenbau mit einem Stamm aus Lindenholz, einzelnen Zweigen und Filtermatten.



Diese Art von Modellnadelbäumen ist uns von amerikanischen Modellbahnanlagen her bekannt.

der Messinglitze seine Festig- und Standhaftigkeit aber auch einen leimfesten Überzug. So könen Stamm und grössere Äste später mit Weissleim und etwas gröberem, braunen Sägemehl von Faller nochmals überzogen werden. Danach erst wird der Baum-Rohling von Hand mit Caran d'Ache-Stiften oder mit der Airbrush-Pistole gefärbt.

Bei den Nadelbäumen erinnere ich mich zurück an unsere Bubenzeit. Wie waren wir doch glücklich, wenn wir ein Fallerhäuschen geschenkt bekamen dem als kleine Zugabe noch so ein hübsches Plastiktännchen dabei war. So schön kitschig! Doch wie schwierig und anspruchsoll ist es selbst heute noch, eine Tanne als solche erkennbar selber zu basteln. Denn für mich ist lange nicht alles genügend zufriedenstellend. Vielleicht geht es ja nicht mehr lange, bis erste Nadelbäume im 3D-Druckverfahren naturgetreu hergestellt werden. Darum mache ich sie vorderhand noch selbst. Einfache zwar, doch bereitet mir das Machen Spass und persönlich gefallen sie mir einfach besser. Hinzu kommt, dass ich mich für nordamerikanische Fichten entschieden habe. Im Gegensatz zur europäischen Verwandten sehen sie leicht anders aus: Knorrig, «furzig und staubtrocken», kaum Astwerk. Mir gefallen sie sehr.

Die heutzutage angebotenen Materialien sind fast ausnahmslos geeignet, um solche Tannen herzustellen.

Für den Baumstamm verwende ich mit Vorliebe rundes Lindenholz. Es ist weich und lässt sich sehr gut bearbeiten. Nach dem Ablängen wird gegen die Spitze hin etwas abgeschliffen, anschliessend behandelt man den nun leicht konischen Stamm mit einer groben Raspel, um die groben Kerben darzustellen. Anschliessend wird je nach Lust mit dunkleren unde helleren Holzbeizen behandelt.

Für das Astwerk kommt meistens eine Filtermatte zum Einsatz. Ich gebrauche aber auch sehr gerne die im Bastelzentrum erhältlichen Kokosmatten im A4-Format. Nach dem Schneiden in kleine Stücke zupft man sie auseinander, was etwas besser geht, wenn man sie kurz ins Wasserbad taucht. Danach können sie auf den Stamm geklebt werden. Den Abschluss macht das Einsprühen mit Weissleim und das Bestreuen mit grünem Flockmaterial von Woodland.

Nun also verlassen wir das Grüne auf der Anlage und werden uns wieder dem Kernbereich zuwenden, der Eisenbahn. Eine kleine Drehscheibe soll nämlich auch selbst hergestell werden. Auf Wiederlesen im nächsten Heft! ○



Neigezug ETR 610 von Alstom am 25. Dezember 2011 bei St. Léonard im Wallis auf der Simplon-Linie.



Der Neigezug ICN der SBB, hier in der Biaschina, verkehrt täglich zuverlässig durch die Schweiz.



Versuche mit ETR 401 im Kandertal, Februar 1991.



ICN Versuchszug mit Re 465 und Re 4/4 II.



ETR 470 zwischen Schaffhausen und Winterthur.

## Das neue LOKI-Spezial Nr. 38

# Neigezüge in der Schweiz

**Den neusten Band in der Reihe LOKI-Spezial widmen wir wieder einem sehr aktuellen Thema der Neigezüge in der Schweiz. Über erste Versuche mit Prototypen des Swiss-Express in den 1970er Jahren, die Neigezüge aus italienischer Fertigung, die erfolgreichen ICN und jetzt als Abschluss die Twindexx-Doppelstockzüge nur noch mit Wankkompensation, beleuchten wir dieses interessante Thema Eisenbahn der heutigen Zeit.**

Von Martin v. Meyenburg

Der Drang der Eisenbahn, rasch und komfortabel voranzukommen, ist an sich sehr alt, auch in der Schweiz mit ihren sehr kurvenreichen Strecken, die sich fast zwangsläufig der Topographie unseres Landes anpassen mussten. Dennoch wurden im Vergleich mit anderen Eisenbahnen immer wieder recht kühne Streckenverläufe durch das hügelige und gebirgige Land gezogen. Aber die Voraussetzungen für Hochgeschwindigkeitsstrecken etwa wie in Frankreich mit dem äusserst erfolgreichen TGV-Netz waren in der Schweiz nie vorhanden, man weiss es nur allzu genau, dass die jetzt bald abgeschlossene Untertunnelung des Alpenmassivs mit den Basisstrecken an Lötschberg, Gotthard und Ceneri nur mit beinahe unermesslichen finanziellen Mitteln erreichbar war. So sind auch im Mittelland nur eher spärlich Neubaustrecken entstanden, ihre Kosten wuchsen schon in den Planungsphasen beinahe in den Himmel, so dass man sich schon sehr früh, noch vor der Diskussion über neue Strecken, Gedanken machte, wie das Problem der höheren Kurvengeschwindigkeiten gelöst werden könnte.

In den frühen 1970er Jahren, als die Schweizer Bahnindustrie noch voll intakt war, entstand eigentlich recht pionierhaft im Anschluss an frühere Pionierleistungen auf dem Gebiet des Bahnwesens die Idee des Neigezuges im Rahmen des neuen Konzepts des Swiss-Express. So wurden dann auch die Reisezugwagen EW III allesamt vorbereitet für aktive Neigetechnik, jedoch nur eine Probegarnitur verkehrte mit eingebauter Neigetechnik zu Versuchszwecken durch die Schweiz. Das System erschien damals zu kostenintensiv, womit man es bei der Vorbereitung für den eventuellen nachträglichen Einbau beliess.

Als dann die wahren Kosten für Neubaustrecken in der Schweiz einigermassen abschätzbar wurden, kam die Idee auf, diese neuen Strecken auf ein Minimum zu beschränken und statt in Beton in Technik zu investieren. Die italienische Bahnindustrie hatte für schweizerische Verhältnisse die Nase offenbar vorne, so dass Fahrzeuge aus



ICN 500 029 bei St. Ursanne anlässlich eines Abstechers in den Jura am 5. Februar 2004.



Der Doppelstock-Twindexx der SBB von Bombardier wird höchstens eine Wankkompensation aufweisen.

unserem südlichen Nachbarn in der Schweiz getestet und später auch für richtig gehalten wurden. Allerdings wurde mit diesen Triebzügen aus italienischer Fertigung mehr Ärger als Freude eingehandelt, die an sich völlig unschweizerische Verspätungsstatistik mit diesen Zügen ETR 470 im grenzüberschreitenden Nord-Süd-Verkehr quillte buchstäblich über, so dass diese Züge eigentlich rein vom Alter her betrachtet völlig vorzeitig kürzlich auf Abstellgleise gefahren wurden.

Für den innerschweizerischen Verkehr entwickelte die Industrie einen Neigezug, der sich völlig wider Erwarten und entgegen den Prognosen der Fachleute als Erfolg erweisen sollte. Obschon auf Fremdventillation der Motoren verzichtet wurde, bewährt sich der ICN bis heute nicht nur im Flachland, auch die anspruchsvollen Rampen der Gotthard-Bergstrecke meistert der Zug problemlos und mit hoher Zuverlässigkeit.

Mit gründlichem Vertrauen in sich bessernde Zeiten, beschaffte sich die SBB, wieder aus italienischer Fertigung, den Nachfolgezug ETR 610 für den Nord-Südverkehr, zuerst für die Simplon-Route, dann auch für die Lötschberg-Basis-Linie und in Nachbestellungen auch für den Gotthardverkehr. Dieser Zug verkehrt, soweit bekannt, ohne grössere Störungen auf den ihm zugewiesenen Strecken, immer noch mit eingebauter Neigetechnik. Nachteil des Konzepts, trotz immer noch in Fertigung begriffen, dass kein behindertengerechter Zugang möglich ist. Neu bestellte Züge von Stadler Rail werden diesen Mangel nicht aufweisen, jedoch, was eine bereits neue Epoche einläuten wird, nicht mehr mit Neigetechnik ausgerüstet sein.

Ein Zwischending stellt der neue Doppelstock-Zug Twindexx von Bombardier dar. Er sollte schon längst auf dem Netz der SBB unterwegs sein und an sich nur noch in den Kurven zur Komfortsteigerung das Wanken kompensieren. Obschon ausgedehnte Versuche mit neuen Drehgestellen und Doppelstockwagen der SBB gemacht wurden, ist der Einbau dieser Wankkompensation noch nicht ganz gesichert.

So ist das Thema der Neigezüge in der Schweiz bereits als fast abgeschlossen zu betrachten. Neue Neubaustrecken und auch grössere Ausbauten werden derzeit von der SBB-Führung nicht mehr favorisiert, dennoch möchte man sich jetzt von dieser technisch anspruchsvollen Neigetechnik eher abwenden. Dieses interessante Kapitel der Neigetechnik beleuchten wir in unserem neusten LOKI Spezial eingehend. ○


LOKI-Spezial 38

**Neigezüge**

**Neigezüge erobern die Schweiz**

**Geschichte der Neigezüge in der Schweiz vom Swiss-Express bis zum neuen Twindexx Doppelstockzug der SBB von Bombardier.**




Autor:
Werner Nef, mit zahlreichen bisher unveröffentlichten Bildern von Daniel Heer, Daniel Frauenfelder und Olivier Tanner.

**Auszug aus dem Inhalt:**

- Der Prototyp Swiss-Express als erstes Versuchskaninchen
- Erste italienische Neigezüge auf Erprobungsfahrten in der Schweiz
- Die glücklose Geschichte mit den Cisalpino-Neigezügen ETR 470
- ETR 610 Neigezüge für den Nord-Verkehr
- Entwicklung eines Inland-Neigezuges ICN
- Die Erfolgsstory der ICN-Züge der SBB
- Doppelstockzüge Twindexx von Bombardier nur noch eventuell mit Wankkompensations-Einrichtungen

**Zahlreiche, darunter die meisten unbekannten Bilder der Geschichte der Neigezüge in der Schweiz mit vielen Hintergrundinformationen ergänzen das neue LOKI Spezial 38.**

**Umfang: 132 Seiten**
**Preis: CHF 29.90/Euro 25,90**
**ISBN: 978-3-7272-1784-5**

**Dauerbezüger des LOKI Spezial erhalten die neue Ausgabe automatisch zugestellt per Post.**

Das Magazin ist auch zu beziehen durch:
**Stämpfli AG**
**Postfach 8326, CH 3001 Bern**
**Tel. +41 (0)31 300 62 58**
**Fax +41 (0)31 300 63 90**
**leserservice@loki.ch**

**Oder im Webshop auf www.loki.ch**


Fotos: Daniel Frauenfelder (1), Willy Frauenfelder (1) Daniel Heer (3), Oliver Tanner (1), SBB (1)

# Szenen-News

### Remisenfest in Hochdorf am 5. September

## Seetalkrokodil 15301, Dampflok «Beinwyl» und Modellbahnen

Bereits zum achten Mal führt der Verein Historische Seethalbahn am Samstag, 5. September 2015 in und um sein renoviertes Lokomotivdepot das Remisenfest durch. Dieses Jahr wird als grosse Attraktion das legendäre Seetalkrokodil De 6/6 15301 (Baujahr 1926) von Brugg nach Hochdorf kommen. Dort trifft es auf die letzte originale Seetaldampflokomotive, die vereinseigene «Beinwyl», die mit Baujahr 1882 zu den ältesten betriebsfähigen Dampflokomotiven der Schweiz gehört. Damit wird es zum seltenen Zusammentreffen der beiden Lokomotiven kommen, die die Geschichte der Seetalbahn über fast hundert Jahre geprägt haben.

Während die «Beinwyl» zusammen mit einer weiteren Dampflokomotive – dem Tigerli der Papierfabrik Perlen – sowie zwei nostalgischen Postautos mehrere Kombi-Rundfahrten nach Hitzkirch und zurück ausführen wird, kann das Seetalkroki auf einer Rundfahrt nach Eschenbach erlebt werden. Billette für die Fahrten ab Hochdorf sind am Fest erhältlich. Plätze für die Überfuhrfahrten des Seetalkrokodils von Brugg nach Hochdorf (via Rotkreuz) und von Hochdorf nach Brugg (via Olten) können beim Verein Seetalkrokodil 15301 reserviert werden.

Die Geschichte der Schweizer Nutzfahrzeugindustrie werden vor der Remise verschiedene Nutzfahrzeugoldtimer repräsentieren. In der Remise sind dieses Jahr verschiedene Modelleisenbahnanlagen und Dioramen ausgestellt. Diese Modellbahnausstellung ist auch am Sonntag, 6. September von 10 bis 16 Uhr zu besichtigen.

Der Verein Historische Seethalbahn organisiert am Remisenfest ausserdem ein Spielfest für Kinder, die vereinseigene Festwirtschaft und ein Platzkonzert des Tambourenvereins Luzern.

Festbetrieb ist am Samstag, 5. September von 10.45 bis zirka 18.30 Uhr. (mk)

Weitere Informationen:
www.historische-seethalbahn.ch



Das Seetalkrokodil De 6/6 Nr. 15301 aus dem Jahre 1926 wird am 5. September eine ...



... seiner Vorgängerinnen, Dampflok «Beinwyl» mit Baujahr 1882 treffen.



Michael Kohlers «Chemins de fer de Berthoud» in Oe oder ...



... Heinz Webers «Wesa im Seetal» sind nebst anderem in der Remise zu bestaunen.

Fotos: ZVG

## Spielzeugmuseum «Pegasus Small World»

# Eisenbahnzubehör aus Schwaben und Bayern

Fotos: psw



Blick in die Sonderausstellung des Spielzeugmuseums «Pegasus Small World».



Handarbeitsmodelle der Nachkriegszeit für Spur 00 aus Creglingen und Bad Kissingen.

Mit einer umfassenden Ausstellung von Eisenbahnzubehör für Modelleisenbahnen aus den Nachkriegsjahren von 1946 bis 1963 wartet Pegasus small world, ein kleines Spielzeugmuseum am Türlersee auf. Die stilechten Gebäude und Zubehörteile für die naturgetreue, vollkommene Ausgestaltung von Modelleisenbahnanlagen von Rudolf Spitaler und August Flor sind alle individuell in Creglingen und Bad Kissingen hergestellt worden. Dies geschah ausschliesslich von Hand und in Heimarbeit. Grossproduktionen oder gar Massenware waren für diese Firmen in dieser Zeit noch undenkbar.

Es handelt sich bei den ausgestellten, liebevoll gestalteten Supermodellen um kleine, wirklichkeitsnahe, präzise, gepflegt handwerklich hergestellte Kunstwerke mit einem schönen Design und einem optisch ganz speziellen Charme. Diese wunderschön geschaffenen, charakteristischen Exponate passten ausgezeichnet zur damaligen Spur 00, aus welcher später H0 wurde.

Mit der Einführung von Kunststoff-Bausätzen verschiedener Konkurrenten in grossen Mengen und zu günstigen Preisen verschwanden diese entzückenden Kleinode anfangs der 1960er-Jahre leider vom Markt.

Das Museum, zu dem auch ein Restaurant gehört, ist von Mittwoch bis Sonntag 11–18 Uhr geöffnet. (psw)

Pegasus Small World
Habersaat 3 beim Türlersee
8914 Aeugstertal
Tel. 044 776 22 77
www.spielzeug-museum.ch

## Der August-Monatszug auf dem Kaeserberg

# Kaeserbergbahn, elektrischer Zug 1914

Im August gibt es einen Zug der frei erfundenen Kaeserbergbahn KBB. Dennoch, die eingesetzten Fahrzeuge haben reelle Vorbilder verschiedener Privatbahnen in der Schweiz, und die Beschreibung lehnt sich an diese Realitäten an.

Seit gut hundert Jahren erklimmt die Kaeserbergbahn KBB das Kaeserberghorn, und zwar mit Zahnradhilfe (System Riggenbach). Seit 1914 fährt sie elektrisch. Damit keine Wagen entlaufen können, werden alle Züge bergwärts geschoben. Ein Hilfslokomotivführer kann von der ersten Plattform aus pfeifen, dem Lokomotivführer mit der roten Fahne Haltsignale geben, und er kann notfalls auch selber bremsen. Die Lokomotive HGe 2/4 14 stammt aus Winterhur. Eine ihrer Schwestern war 1914 an der Landesausstellung in Bern ausgestellt. Der Güterwagen kommt aus Görlitz, Baujahr 1905, der erste Reisezugwagen aus Rastatt ist von 1906, und der Wagen dazwischen kommt von SIG Neuhausen und ist gleich alt wie die Lokomotive. (PD)



HGe 2/4, 400 PS; 36t, Last: 6 Achsen, 35t, 84 Plätze, V max 15 km/h

Foto: PD

# Veranstaltungen

## Gartenbahnfest in Einsiedeln

Was? Modelleisenbahnclub Einsiedeln, MECE
Wann? 31. Juli bis 2. August
Wo? Einsiedeln, Blatten

«Jubiläum 30 Jahre MECE» mit Gastfahrern. Fr ab 12 Uhr, Sa/So ab 10 Uhr.
Sa: 11 Uhr Festakt, 14 Uhr Lokparade.
www.mece.ch

## Depot-Brunch in Erstfeld

Was? Fitnessfahrten und Brunch im Lokdepot
Wann? 1. August, ab 9 Uhr
Wo? Erstfeld, Lokomotivdepot

Fitnessfahrten 9 bis 10.30 Uhr, anschliessend Brunch im Depot. Kinderprogramm. CHF 35.– pro Person, CHF 75.– für die ganze Familie.
Infos und Anmeldung: www.sbbhistoric.ch

## Steiner Liliput Bahn

Was? Fahrbetrieb mit Personenbeförderung
Wann? bis 16. August Sommerfahrplan
Wo? Stein am Rhein, bei der Schifflände

Dampf- und Elektrobetrieb. Bei trockener Witterung jeweils Mi, Sa, So 11–17 Uhr.
www.steinerliliputbahn.ch

## Eisenbahnsammlung Uster

Was? Grosse Spur 0-Anlage in Betrieb
Wann? 1. August, 14 bis 17 Uhr
Wo? Uster, Lokremise beim Bahnhof

Hochwertige Modelle, Dioramen, Anlage 0/0m, I/IIm. Eisenbahnutensilien.
www.eisenbahnsammlung.ch

## Dampfbahn Aaretal

Was? Fahrtage im August und Dampftreffen
Wann? 1./5./8./9./22./23. August
Wo? Münsingen, Psychiatriezentrum

Fahrtage jeweils von 13.30 bis 17.30 Uhr. Restaurant im Psychiatriezentrum. Dampftreffen am 22./23. August
www.dampfbahn-aaretal.ch

## Fahrten in Deutschland

Was? Verein Pacific 01 202
Wann? 6.–9. August
Wo? Ab Lyss

6.–9. Aug.: Eisenbahn-Romantik-Tour, Fahrt im Mannschaftswagen (Platzzahl beschränkt). 9. Aug.: Dampf am Hochrhein.
Infos: www.dampflok.ch/www.zrt.ch

## Gartenbahn Staufen

Was? Fahrtage im August
Wann? 9. August, 13 bis 16 Uhr
Wo? Staufen AG, Anlage Holzgasse (Waldhaus)

Freie Publikumsfahrten. Dampf und Elektroloks. Auch am 23. August.
www.gartenbahn-staufen.ch

## Sonntagshöck in Roggwil

Was? EFM Eisenbahnfreunde Mittelland
Wann? 9. August, ab 10 Uhr
Wo? Roggwil, Klubhaus Verein EFM

Gemütliches Beisammensein mit «Fachsimpeln» unter Modellbahnfreunden, Fahrbetrieb auf der Anlage.
www.eisenbahnfreunde-mittelland.ch

## Modellbahn in Ramsen

Was? Modulanlage in H0
Wann? 9. und 30. August
Wo? Ramsen, Güterschuppen

In Zusammenarbeit mit dem VES, Ueli Meier mit Dampf-und Dieselzügen. Eintritt frei. Auch am 13.9. und 12.10.
www.etzwilen-singen.ch

## Börse im Bahnhof Bern

Was? Spielzeug- und Modelleisenbahnbörse
Wann? 9. August, 10 bis 16 Uhr
Wo? Bern, Bahnhof

Über 70 Tische im Stadt- und Galeriegeschoss. Spielzeug, Modellbahnen und Zubehör. Eintritt frei.
www.sbb.ch/bahnhof-bern

## Meeting US-Railroadfans

Was? American Railroadfans in Switzerland
Wann? 21. August, ab 19 Uhr
Wo? Zürich-Wollishofen, Wasserversorgung

Digitalshow Manfred Lengacher: «Winterdampf in Bosnien, Februar 2013».
www.americanrrfans.ch

## Tunnelkinofahrten

Was? Kinoerlebnis im Weissenstein-Tunnel
Wann? 22. August
Wo? Bahnhof Oberdorf SO

Tunnelkinofahrt. Apéro im Nostalgietriebwagen. Auch am 26. September.
Tel. 058 327 53 20 (Reisedienst Streit Walkringen)
www.tunnelkino.ch

## Stiftung Ysebähnli am Rhy

Was? Öffentlicher Fahrtag im August
Wann? 22. August, ab 10 Uhr
Wo? Pratteln

Fahrbetrieb Spur 5 und 7¼ Zoll.
www.ysebaehnli-am-rhy.ch

## Fahrtag in Zwingen

Was? Dampfatelier «Am Kilometer 103, 455»
Wann? 22. August
Wo? Zwingen, Kleebodenweg 9

Fahrtag 45 mm und Tag der offenen Tür, Thema «Live Steam & Airshow».
Infos:
www.echtdampfmodelle.ch

## Wir sind aktueller!

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungs-Meldungen für die **Ausgabe LOKI 9/2015** bis spätestens **12. August 2015** an:
Redaktion LOKI, Bruno Kalberer,
Heimatweg 14 A, CH-5040 Schöftland

Oder noch lieber per Mail an folgende Adresse:
**bkalberer@loki.ch**

## Modellbau an OHA Thun

Was? **Thuner Eisenbahn-Amateure TEA**

Wann? **28. August–6. September**

Wo? **Thun, Hallen Thun Expo**

Oberländische Herbst-Ausstellung; Sonderschau Modellbau. Modulanlage TEA. Werktags 13-22, So 11–19 Uhr.
www.tea-thun.ch

## Schnuppertag Gartenbahn

Was? **Tag der offenen Depottüren**

Wann? **29. August**

Wo? **Ebikon, Luzerner Garten**

Bei gutem, beständigen Wetter Schnupper- und Bähnlertag für Interessierte.
Infos und Anmeldung:
www.luzerner-gartenbahn.ch

## Doppelkrokodil nach Luzern

Was? **ÖBB BR 1020 und SBB Be 6/8$^{III}$ 13302**

Wann? **29. August**

Wo? **ab Romanshorn, Arbon, Rorschach, Buchs**

Anschlussextrazug Eurovapor mit Be 4/4 und durchlaufenden Wagen.
Weitere Informationen:
www.lokremise-sulgen.ch

## Breitfeld-Bahn Rotkreuz

Was? **Verkaufsbörse LGB IIm Anlage**

Wann? **29. August, 10 bis 16 Uhr**

Wo: **Rotkreuz, neben Rest. Breitfeld**

Rollmaterial, Gebäudemodelle, Gleis- und Modellbahnmaterial (s. LOKI 7/2015). Auch am 26. September.
Walter Ruoss, Tel. 041 790 16 07, www.breitfeld.ch

## Zwei Jahre im Sihltal

Was? **A–Z Modellbahnen GmbH**

Wann? **29. August, 10 bis 18 Uhr**

Wo? **Langnau am Albis, Sihltalstrasse 67**

Demos ALAN-Steuerung, Faller Car System Digital, und anderes mehr.
Tel. 044 713 00 60, www.a-z-modellbahnen.ch

## Flohmarkt in Niederbottigen

Was? **Haus-Flohmarkt und Modellbahn-Verkauf**

Wann? **29. August, 9 bis 17 Uhr**

Wo? **Bern-Niederbottigen, Niederbottigenweg 93**

Modelleisenbahnen und Zubehör, RC Autos, Verschiedenen Holzarbeiten. Abzw. Feuerwehrmagazin, Platz vor Stall.
Informationen: www.messerli-bahnen.ch

## Offene Türen in Olten

Was? **Modell Eisenbahn Club Olten MECO**

Wann? **29./30. August, 10 bis 17 Uhr**

Wo? **Olten, Klublokal, Industriestrasse 41**

Thema «Internationales Stangenlok-treffen». Neuer Rundlokschuppen. Eintritt frei. Festwirtschaft, Grilladen.
www.meco-olten.ch

## Gotthard zur Dampfzeit

Was? **Ausstellung IG-Gotthardbahn**

Wann? **30. August, 10 bis 16 Uhr**

Wo? **Göschenen, Bahnhofbuffet**

Fahrbetrieb auf Modulanlage H0. Auch am 26. September und 24.Oktober. Eintritt CHF 5.–, Kinder gratis.
Informationen:
www.gbmodell.ch

## Anlage Kirchmättli Horw

Was? **Grösste Echtzeit-Anlage der Schweiz**

Wann? **31. August, ab 17.45 Uhr**

Wo? **Horw, Loki-Depot, Kantonsstrasse 71**

Anlage im Rohbau fertig, Teilbetrieb.
Weitere Infos:
www.loki-depot-horw.ch

LOKI mehr Zeit für mich

## Eisenbahn-Romantik im August 2015

Im SWR-Fernsehen. Eisenbahn-Romantik hat Sommerpause. Beinahe täglich gibt es jedoch im speziellen Sommerprogramm Wiederholungen früherer Folgen. Nähere Angaben dazu findet man in TV-Programmzeitschriften und im Internet.

www.swr.de/eisenbahn-romantik

## TV-Magazin «Volldampf»

Seit 2006 produzieren Stefan Treier (Redaktion) und Adrian Baumann (Produktion) das TV-Magazin «Volldampf». «Volldampf» kommt 2015 jeweils immer am letzten Samstag der ungeraden Monate um 19.15 Uhr angedampft. Wiederholt wird die Sendung in der Stundenschlaufe bis Sonntagmittag sowie während zweier Monate beinahe täglich um 15.55 Uhr. Die Sendungen werden auf telebasel ausgestrahlt, lassen sich auch im Internet anschauen. Das aktuelle Thema heisst: **«Mit Volldampf durchs Emmental – Unterwegs auf der Emmentalbahn».** Ab dem 25. September geht es weiter mit **«Abschied vom Drei-Schienengleis Wohlen – Bremgarten West».**

www.volldampf.tv

# Börse

## Spur N

**Sammlungsauflösung**
von Spur N/1:160-Modellen.
www.privat-verkauf.ch,
info@privat-verkauf.ch.

**Verlaufe:** Minitrix: Boîte 1904/DB, CHF 100.–.
Gilliéron Georges, La Crausaz 97, 1814 La Tour-de-Peilz. Tel. 021 944 23 35, gamgill@bluewin.ch.

## Spur H0m

**Verkaufe:** H0m Messing-Modelle: HRF, Lemaco, Wabu, FerroSuisse, Bayard, Pirovino, Bemo Metal. Loki-Spezial, Jeanmaire-Bücher, Moser.
Schwärzler Werner, Fliederweg 4, 8107 Buchs. Tel. 044 844 23 78, w.schwaerzler@bluewin.ch.

**Geschlossen zu verkaufen:** H0m-Anlage RhB inkl. Rollmaterial. Ansicht und Bericht über die Anlage in LOKI 12/2003. 320 × 120 cm, 4 Segmente, voll digitalisiert mit allen schriftl. Daten und Schaltplänen. Rollendes Mat.: 5 Dampfloks, 8 Triebw., 24 E-Loks, 4 Dieselloks, 1 Schneeschleuder, 1 Turmtriebwagen, 34 Personenwagen, 115 Güterwagen, 1 Glacier-Express m. Pers. und Bel., 1 Pendelzug m. Pers. und Bel., 1 Allegra, alles mit orig. Kartons. 2 Schauvitrinen mit schienen, Steuerelemente: Funktionsdecoder, Weichendec., Besetztmelder, Kehrschleifen autom., Interface, Central-Control Trix2000. Control-Handy Selectrix, Stromversorgungskasten 4 Ausgänge abschliessbar. VB EUR 28000,–. Besichtigung nach Vereinbarung.
Hanel Siegfried, Hermann-Löns-Str. 120, D-72622 Nürtingen. Tel. 0049 7022 46383.

## Spur H0

**!DER PREISHIT!**
www.Lok-Deal.ch für alle Spuren.
Jérôme Rossel, Rebstockstrasse 19, 5628 Althäusern/Aristau, Mobile 076 389 33 55.

**Ich baue** Ihre H0-Anlage oder -Modul zu günstigen Konditionen. Spezialisiert auf das Wechselstrom-System (Märklin).
Etter Alexander, Krummackerweg 6, 4600 Olten. Tel. 079 902 72 61, alexanderetter@hotmail.com.



**Suche:** Modelleisenbahnen H0 + N. Auch ganze Sammlungen.
M. Bloch, Haldeweg 2, 6263 Richenthal, Tel. 062 758 17 55, Fax 062 758 17 55, Mobile 079 298 81 50, roterpfeil@gmx.ch.

**Suche:** Modelleisenbahnen Spur H0 + N + H0m, auch ganze Sammlungen. Sofortige Abholung und Barzahlung.
Zeno Stirnemann, Sportstrasse 2, 8637 Laupen. Tel. 055 534 67 34, Mobile 079 335 20 69, stirnemannz@windowslive.com.

**Suche** zu Liliput 112.55 EBT verschiedene Ersatzteile oder ganze Lok.
Bachofner Hansjörg, Steini, 3765 Oberwil i/S., Tel. 033 783 17 60 (abends).

Herr Roland Kink, bekannt aus dem «Loki» (Modellbahnbau-Anleitungen), hat mir nach meinen Wünschen 2006 eine H0-Anlage gebaut, die ich nun abgebe (siehe Fotos). Standort der Anlage; Orselina (TI), Ausmass: 3.60 × 1.80 m. Mit dabei sind 6 schöne Zugskompositionen. Kontaktieren Sie mich bitte telefonisch. Preislich finden wir uns sicher (guter Platz vor Geld).
Werner Howald, Via Patocchi 65, 6644 Orselina TI, Tel. 079 420 25 60.



**Verkaufe:** Fleischmann Profi-Schienen, Lok und Trafo. Verschiedene GL-Lokomotiven.
Bachofner Hansjörg, Steini, 3765 Oberwil i/S., Tel. 033 783 17 60 (abends).

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




**Kaufe Modelleisenbahnen aller Spurweiten.**
Sammlungen, Restposten, Liquidationen und Occasionen. Schweizweite Abholung und sofortige Barzahlung.
Simon Zimmer, Oberdorfstrasse 11, 4934 Madiswil. Tel. 079 322 68 00, simon@zimmer.ch.

## Spur 0

**Verkaufe:** Blechbahnen von Distler, Kiem, HWN, Beckh. Packungen, Einzelteile, Blechbahnhöfe, Nürnberger Ware.
Schenk Max, Alte Bernstrasse 23, 2558 Aegerten b. Biel, Tel./Fax 032 373 23 77.

## Spur I

**Suche:** 12 Schaltgleise Märklin M.
Burkart Andreas, Im Angelrain 16, 8185 Winkel. Tel. 079 650 47 89, 30andreas01@bluewin.ch.

## Spur IIm

**Verkaufe:** Aus Platzgründen, löse ich ein Teil meiner LGB Sammlung auf. Auch sind Raritäten aus dem Musterzimmer der LGB erhältlich. In Spur I habe ich auf Anfrage fabrikneue Artikel. Bitte Liste anfragen.
Dick Roland, Pizolstrasse 14, 7320 Sargans. Tel. 081 723 45 45, info@catering-factory.ch.

## Verschiedenes

**Verkaufe:** Zeitschriften LOKI, Modelleisenbahner und N-Bahn-Magazin. 20 Jahrgänge günstig abzugeben (nur komplett) an Selbstabholer.
Häni Andreas, Neufeldstrasse 50, 3604 Thun. Tel. 033 336 62 35, aus.haeni@bluewin.ch.

**Verkaufe:** 3 LEGO-Antriebe mit Motor, CHF 60.–.
Schweingruber Heinrich, Igelrain 13, 3036 Detligen. Tel. 031 825 62 04, heschweingruber@bluewin.ch.

**Gratis:** ca. 40 Bahnbücher USA en bloc. Muss abgeholt werden.
Schudel Ernst, Herrengasse 4, 8224 Löhningen. Tel. 052 685 18 06.

Messingmodelle - Brass models
Modèles en laiton - modelli in ottone
www.rittech.ch
Rittech SA, 36 ch. du Vignoble
CH 1232 Confignon (Genève)
Tel +41 (0) 22 757 2037 Fax +41 (0) 22 757 4224

2 neue Sonder-Auflagen von HAG
Auslieferungstermin: Ende 2015 / Anfang 2016



Re 6/6 11628 „Konolfingen“
rot, eckige Lampen, Klima



Ae 6/6 11468 „Lenzburg“
grün, runde Lampen

Gerne nehme ich Ihre Bestellungen entgegen
h.r.gehri Modelleisenbahnen
Anlageplanung / Versand / Umbauten / Reparaturen
Wehntalerstrasse 4 • CH-8162 Steinmaur
Fon 044 853 46 77 • Fax 044 853 46 79
www.hrgehri.ch • info@hrgehri.ch

13. Plattform der Kleinserie
Gegen 80 Aussteller zeigen ihre Kleinserienproduktionen an der grössten Ausstellung dieser Art in der Schweiz.




Im Schulhaus Altlandenberg und im Zentrum Grosswis in Bauma

Freitag 9.10.2015 17.00 – 20.30 Uhr
Samstag 10.10.2015 9.30 – 18.00 Uhr
Sonntag 11.10.2015 9.30 – 17.00 Uhr

Dauereintritt für alle Tage CHF 10.–
www.kleinserie.ch

**ZUBA-TECH**

*Zu kaufen gesucht:*

***Modelleisenbahnen***

***alle Spuren und Blech***

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

*Langjährige Erfahrung*

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

**bruderer bahnen**



Grosse Auswahl
in H0 und N
im Topzustand.

Reperatur und Digitalisierung
in Spur H0 und N.

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

**Fulgurex, Lemaco, HAG, Märklin, Fleischmann, Liliput, Roco, Bemo, usw.**

Grosse Auswahl
Raritäten für Sammler
Prompter Versand nach überall

**HOBBY-CENTRE**

48, PLACE DU MIDI
1951 SION, TEL./FAX 027-322 48 63
www.hobby-centre.ch

# Bestellung

**Noch einfacher und bequemer geben Sie ihr Kleininserat im Internet auf: > www.loki.ch > Service > Börse > ausfüllen > senden**

Platzieren Sie folgende Börsenanzeige in der nächstmöglichen Ausgabe unter folgender Rubrik (bitte ankreuzen):
· Z · Nm · N · H0m · H0 · 0m · 0 · I · IIm · 3½–7¼ Zoll · Verschiedenes · Literatur

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Jede angefangene Zeile wird voll verrechnet.
**Bitte deutlich und mit schwarzer Farbe ausfüllen!**

| Preise (in CHF) für Abonnenten | Preise (in CHF) für Nichtabonnenten | |
|---|---|---|
| gratis | | |
| | | |
| | | |
| 20.00 | 50.00 | |
| | | |
| 24.00 | 54.00 | |
| | | |
| 28.00 | 58.00 | |
| | | |
| 32.00 | 62.00 | |
| jede weitere Zeile +2.00 | +2.00 | |
| +25.00 | +25.00 | · Bitte veröffentlichen Sie das beigelegte Foto mit meiner Börsenanzeige. (Breite: 42,8 mm, 4-farbig, Zusatzkosten: CHF 25.00) |
| +25.00 | +25.00 | · Ich wünsche eine Chiffre-Anzeige. (Zuschlag: CHF 25.00) |

**1.** Dieser Börsenanzeigenteil steht LOKI-Lesern für private Anzeigen (Angebote oder Gesuche) zur Verfügung. Für LOKI-Abonnenten sind bei einer Anzeige pro Ausgabe die ersten 2 Zeilen (30 Zeichen inkl. Leer- und Satzzeichen) kostenlos. Die Anzeige wird in der nächstmöglichen Ausgabe veröffentlicht. Schnupper-Abonnenten sind von diesem Angebot ausgeschlossen. Bitte legen Sie der Bestellung kein Geld bei. Sie erhalten nach Erscheinen eine Rechnung.

**2. Fachgeschäften oder Personen, die gewerbsähnlichen Handel mit Modellbahnartikeln treiben, steht die «Börse» nicht zur Verfügung.** Hierfür ist der «normale Anzeigenraum vorgesehen.

**3.** Bitte deutlich schreiben (Maschinen- oder Blockschrift). Jede Anzeige darf nur eine Spurweite oder Rubrik (Verschiedenes, Literatur) betreffen und muss die vollständige Adresse enthalten. Für jeden angebotenen Artikel muss der Verkaufspreis angegeben werden. Abkürzungen sind zu vermeiden. Für Übertragungsfehler sowie unleserliche Manuskripte übernehmen wir keine Haftung.

## Absender:

**Ihre Adresse wird gratis mitgedruckt.**
(Wenn Sie dies nicht wünschen, bitte Chiffre-Anzeige wählen.)

Vorname:

Name:

Strasse/Nr.:

PLZ/Ort:

Land:

Telefon:

Mobile:

E-Mail:

Datum:

Ich beziehe LOKI im Jahres-Abonnement:
· Ja · Nein

Unterschrift:

Börsenanzeigen werden nur schriftlich angenommen. Rückfragen telefonisch unter +41 (0)62 723 56 05 oder +41 (0)79 128 13 99

Bestellung senden oder faxen an:
Lokpress AG, Frau Rita Lüthy,
Postfach 265, CH-5036 Oberentfelden,
Fax +41 (0)62 723 56 06,
rita.luethy@loki.ch, www.loki.ch

**Insertionsschluss für Börsen-Inserate in LOKI 8/2015: Montag, 6. Juli 2015.**

Alle später eingehenden Anzeigen werden in der nächsten Ausgabe veröffentlicht.

# Bahn aktuell

## Grossdampfloks am Gotthard



Mikado 141R1244 und BR 01 150 auf der Fahrt in den Süden bei Frick.



Für die Schweiz eigentlich ungewohntes Dampfgespann auf der Aargauer Südbahn in Hendschiken.

Vom 26.06.15 bis 30.06.15 fand rund um den Gotthard ein Dampflokspektakel statt. Am 26. Juni kam die DB BR 01 150 mit einem Extrazug aus Frankfurt am Main nach Basel. Dort wurde ihr die Mikado 141 R1244 vorgespannt. Mit diesen zwei Loks ging es via Bözberg und Südbahn nach Rotkreuz. In Rotkreuz wurde umfahren und die Re 4/4$^{I}$ 10016 angehängt. Mit dieser Kombination Re 4/4$^{I}$ 10016, BR 01 150, 141R1244 ging es für die Fahrgäste ans Tagesziel nach Luzern. Anschliessend wurden 6 Wagen des Extrazuges mit der Re 4/4$^{I}$ Nr. 10016 zur Abstellung von Luzern nach Sursee gebracht.

Am 27. Juni kam von Lyss her die BR 01 202 und von Brugg die Ae 6/6 11407 bis nach Rotkreuz. Die Mikado 141R1244 und die BR 01 150 brachten ihre Fahrgäste von Luzern her nach Rotkreuz. Am Zugschluss wurde die Re 4/4$^{I}$ 10016 mitgeführt. Von Rotkreuz bis Erstfeld wurde alles zusammengehängt und mit stolzen 13 Wagen sowie den Mikado 141R1244, BR 01 202, BR 01 150 an der Spitze und am Zugschluss die Ae 6/6 und die Re 4/4$^{I}$. In Erstfeld wurden die Züge dann wieder getrennt. In Doppeltraktion verkehrten die beiden 01er mit den Wagen aus Lyss und der Re 4/4$^{I}$ über den Gotthard. Die Mikado 141R1244 durfte die Wagen aus Deutschland übernehmen und führte Ihren Zug mit der Ae 6/6 zusammen über den «heiligen» Berg.

Fotos: Stefan Gyğax



Doppeltraktion zweier Flachlandloks 01 150 und 01 202 bei Wassen am 27. Juni 2015.



141R1244 auf Bergfahrt mit D-Zug-Wagen aus den 1960er Jahren, ebenfalls bei Wassen.



Die kaum je zum Gotthard passenden 01er präsentieren sich hier bei strahlendem Tessin-Wetter und machen damit ihre Fremdartigkeit wieder wett.



Doppeltraktion der beiden 01er bei Capolago am Luganersee unterwegs nach Chiasso.



In Silenen an der Nordrampe kurz vor Erstfeld bei Talfahrt am 29. Juni 2015.



Der Alpenriegel ist geschafft, jetzt geht es bei Immensee auf Flachlandlinien weiter nordwärts.



Bei Dagmersellen Richtung Olten führt die Ae 6/6 Nr. 11407 «Kanton Aargau» den Zug vor den Dampfloks an.



Der «Klassiker» auf der Hauensteinlinie mit dem Dampfzug darf nicht fehlen!

Am 28. Juni fuhren die Dampfloks von Bellinzona und von Melide nach Chiasso. Der Zweck der Fahrt war, die Dampfloks abdrehen zu können, um am nächsten Tag dann wieder mit dem Kessel voraus über den Gotthard zu fahren. Die beiden 01er kamen mit den Schweizer Wagen von Bellinzona her. In Melide gesellte sich dann noch die Mikado 141R1244 dazu. Leider verkehrte diese jeweils am Zugschluss. Am 29. Juni stand die Rückfahrt nach Luzern und Lyss auf dem Plan. Die beiden 01er bespannten bis Erstfeld den DB Zug und die Mikado 141R1244 die Schweizer Wagen. In Erstfeld wechselten die 01 202 und die Mikado 141R1244 die Züge. Danach fuhr die 01 202 mit Ihren Wagen direkt nach Lyss via Südbahn.

Die Mikado und die 01 150 bespannten den DB Zug nach Luzern. Die beiden E-Loks wechselten ebenfalls die Züge im Gegensatz zum Samstag. So kam die Re 4/4$^{I}$ bei den Schweizer Wagen an den Zugschluss und die Ae 6/6 bei den DB Wagen.Tags darauf stand die Rückfahrt der BR 01 150 nach Deutschland auf dem Plan. Von Luzern bis zum Badischen Bahnhof in Basel wurde die Lok von der Mikado 141R1244 begleitet und bis Aarburg-Oftringen von der Ae 6/6 11407. Anschliessend ging die Fahrt über die alte Hauensteinlinie nach Basel. Nachher fuhr die 01 150 alleine in Richtung Frankfurt. SG



Dampfzug mit der Eb 3/5 5810 auf dem Dreischienengleis der BDWM.

# Abschied von der Normalspur in Bremgarten-West



Am letzten Juni-Wochenende nahm die BDWM in Bremgarten-West Abschied von ihrem Normalspurgleis, das fortan nicht mehr benötigt wird. Die Bm 4/4 II von SBB-Historic besuchte das Spektakel ebenso wie die Eb 3/5 5810, die die Traktion der Dampfzüge übernahm. Der DVZO stellte die historischen Wagen und überführte diese bis Wohlen, wo sie stehen bleiben musste, da die Strecke nur für die Meterspurzüge elektrifiziert ist. BB

Die Bm 4/4 II von Olten zu Gast am Abschiedswochenende bei der BDWM.



Die einzige Streckendiesellok der SBB stammt aus den 1950er Jahren.



Normal- und Schmalspur noch vereint in Bremgarten-West.

Fotos: Beat Bruhin

# Drei interessante «Lokomotivlebensläufe»

### «Vita» der 185 571-7

Im Jahr 2006 wurde durch Bombardier die Lokomotive 185 571-7 an den Auftraggeber «Mitsui Rail Capital Europe B.V.» mit Sitz in Amsterdam geliefert. Die für Deutschland, Österreich und die Schweiz zugelassene Lokomotive nahm im Oktober des gleichen Jahres ihren Dienst auf. In der folgenden Zeit war sie für verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen im Einsatz:

- «rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH», Essen
- im Dienst des Eigentümers
- «Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH», Wien
- «boxXpress.de GmbH», Hamburg
- «OHE Cargo GmbH», Celle
- «Salzburger Eisenbahn TransportLogistik GmbH, Salzburg»

Seit dem 1. April ist sie neu für «SBB Cargo International AG» mit Sitz in Olten unterwegs. *Quelle: www.railcolor.net*




Foto: Andreas Lindner

**Bei der Durchfahrt in D-Haltingen.**

Foto: Andreas Lindner




**In Nachbarschaft zu 185 571-7 wartete die Lok im RB Basel SBB am 9. Mai auf ihren nächsten Einsatz.**

### «Vita» der ES 64 F4-201

Aus dem Jahr 2004 stammt ES 64 F4-201. Als 100. Dispolok wurde sie in der Version «Class 189-VD» im Dezember an Siemens Dispolok übergeben. Wenige Tage später, im Januar 2005, erhielt sie die Nummer ES 64 F4-011. Als Mietlok war sie dann einige Monate lang für «SBB Cargo Italia S.r.l.» (I-Gallarate) unterwegs. Ab Juni war der neue Mieter «Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH» in München. Im März 2006 wurde die Lokomotive in die Version Class 189-VH umgebaut. Danach weilte sie für Zulassungszwecke in Polen. Ende September ging es wieder nach München zurück. Ab Juli 2007 war der neue Mieter «CTL Logistics S.A.» mit Sitz in Warschau. Bereits im Januar 2008 ging es erneut wieder nach München. Die Umwandlung in die Version «Class 189-VO» mit der Umbenennung in die ursprüngliche Nummer erfolgte Im November 2009. In der Folgezeit war sie für «CTL Logistics GmbH» (Berlin) im Einsatz. Aktuell ist sie nun für «Freightliner PL Sp. z o.o.» (Warschau) unterwegs. Dies erklärt auch den Schriftzug «Freightliner» unter dem seitlichen Führerstandsfenster. *Quelle: www.railcolor.net*

| Variante | VA | VD | VE | VH[1] | VI | VJ | VK | VL | VM | VO | VP |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Deutschland | X | X | X | X | | X | X | X | X | X | |
| Österreich | | X | X | X | | | | X | X | | |
| Italien | | X | X | | X | | | X | X | | |
| Slowenien | | X | X | | | | | X | X | | |
| Kroatien | | X | X | | | | | X | X | | |
| Niederlande | | | X | | | X | X | X | | X | |
| Belgien | | | | | | | | X | | | |
| Polen | | | | X | X | | | | | X | X |
| Tschechien[2] | | | | | | | | X[2] | | | |
| Rumänien | | | | X | | | | | X | | |
| Ungarn | | | | | | | | | X | | |

[1] Nach Fotovorlage ergänzt
[2] April 2006 – Dezember 2011 nur Bad Schandau (Gr.)–D in; Seitdem ganz Tschechien

*Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Siemens_ES64F4*

Foto: Andreas Lindner




**Lok 145-CL 005 jetzt von Crossrail in Basel RB SBB.**

### Dritte Lok im Bunde war 145-CL 005.

Auch dieser Lebenslauf ist nicht minder interessant: 2001 Auslieferung an «Locomotion Capital Ltd.» (Sitz: London).
Auch hier gibt es diverse Besitzer und Mieter (mit Datum des Nutzungsbeginns):

25.04.2001: «rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH», Essen
01.01.2002 «Locomotion Capital NV/SA», Antwerpen
22.04.2003 «Angel Trains Cargo NV/SA», Antwerpen
18.02.2008 «Veolia Cargo Deutschland GmbH», Dortmund
01.01.2010 «Alpha Trains NV/SA», Antwerpen
11.01.2010 «Captrain Deutschland GmbH», Dortmund
17.05.2010 «DB Schenker Rail Deutschland AG»

Seit Februar im Dienst für Crossrail AG, Muttenz. AL

# Vectron auf steiler Nebenbahn

Während einiger Tage pendelte die Vectron 193 209 von SBB Cargo International im Rahmen von Testfahrten mit zwei BLS-Bremswagen auf der BLS ex GBS ex BSB-Strecke zwischen Bern Fischermätteli und Schwarzenburg. TK



Hier am 25. Juni während der Talfahrt im 36 Promille Gefälle zwischen Moos und Köniz ...



... sowie auf der 65 Meter hohen Schwarzwasserbrücke.

Fotos: Tibert Keller

# Nicht fürs Publikum

Ein nur aus Speisewagen bestehender Zug, wie hier die Ge 6/6 414 mit den WR 3811 und 3813, kann Fahrgästen nicht zugemutet werden, weil sich kein WC an Bord befindet. Ergo handelt es sich bei diesem am 20. Juni bei Trin festgehaltenen Zug um eine Leerfahrt.




Foto: Tibert Keller



Foto: Tibert Keller

# Stadler intern

Am 19. Juni überführte die Eea 936 133 von StadlerRail den SBB 511 108 von Altenrhein nach Erlen. Aufgenommen in Egnach.

# Amerikaner auf Schweizrundfahrt

Die Ae 4/7 10997 mit drei Pullman Tours-Wagen hat am 18. Juni eben in Landquart die Rückfahrt nach Basel angetreten. Zuvor ist mit dieser Komposition via Zürich Flughafen–Rorschach eine Reisegruppe «Swiss Rail Spectacular» eingetroffen, die danach mehrtätige Fahrten in RhB- und MGB-Extrazügen unternommen hatte.




Foto: Tibert Keller

# Grosses Jubiläumsfest: 120 Jahre Kandertalbahn

Gross gefeiert wurde am 4. und 5. Juli bei hochsommerlichen Temperaturen in Kandern. Den Besuchern wurde der interessante Fahrzeugpark der Kandertalbahn, zu dem auch Fahrzeuge aus der Schweiz gehören, vor Augen geführt. Umrandet wurden die Feierlichkeiten mit musikalischen Beiträgen, einem Festzelt, einer Dampfbahn und weiteren Ausstellungsobjekten.

Die Lok 7 aus dem Jahr 1907 war bis 1937 bei der Kandertalbahn beheimatet. Es folgten Einsätze auf anderen Bahnlinien der DEBG («Deutsche-Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft»). 1960 und 61 erfolgten weitere Einsätze im Kandertal. Nach dem Dienst bei der Münstertalbahn fristete die Lokomotive viele Jahre lang als Denkmallok ihr Dasein. 2012 ging es dann wieder in die ursprüngliche Heimat zurück. Heute präsentiert sie sich im äusserlich aufgearbeiteten, rollfähigen Zustand.

Zu Gast in Kandern waren auch zwei Teile des ET25 (elT 1801 a mit Mittelwagen) der «BSW Freizeitgruppe Historische Schienenfahrzeuge Haltingen». Auf Extrafahrten verkehrte er in die Schweiz und nach Norwegen, bis ein Rangierunfall ihn vor Jahren ausser Betrieb setzte. Gesucht werden Sponsoren, die helfen dieses Ziel zu erreichen. Informationen unter www.et25-foerderverein.de.

Eine besondere Attraktion stellte der Einsatz des aus Zürich überführten Dampftriebwagens CZm 1/2 31 des «Vereins Dampfgruppe Zürich» dar. Neben dem regulären Dampfzug mit der österreichischen BBÖ 378.78 konnte ein erweiterter Festtagsfahrplan umgesetzt werden. AL



Lok Nr. 7, links im Bild, rechts davon ist die ehemalige SBB Rangierlok E 3/3 8532 «Tigerli» zu sehen. Beide Dampfloks können derzeit aus eigener Kraft nicht über die Museumslinie verkehren.




E 3/3 8532 von der SLM gebaut, aktuell nicht betriebsfähig.



Um eine echte Rarität handelt es sich bei dem J3 23346 der SBB.



CZm ½ Nr. 31 aus Zürich als Attraktion am Jubiläumsfest. Der ursprünglich aus Württemberg stammende Dampftriebwagen macht auch hier eine gute Figur!




Die extremen Temperaturen verlangten besondere Massnahmen: Im Bereich von Wollbach mussten die Gleise mit Wasser gekühlt werden.

Fotos: Andreas Lindner

# ABe 4/4 501 darf wieder fahren

Noch vor wenigen Monaten hiess es bei der RhB, der Triebwagen würde stillgelegt. Inzwischen hat das Unternehmen eine Lösung gefunden, für historische Fahrzeuge mit wenigen Kilometerleistungen nur einen angemessenen minimalen Unterhalt vorzusehen. TK



Foto: Tibert Keller

Nach so einer Kur in der HW Landquart kehrt Triebwagen 501 am 16. Juni, hier während eines Kreuzungshalts in Reichenau, in Alleinfahrt in sein Stammdepot Samedan zurück.

# «Tatort» Hinterrheinbrücke



Leerüberfuhr vom Engadin ins Unterland mit den beiden Vorserien-Ge 6/6 II bei Reichenau.

An dieser klassischen Fotostelle von Reichenau mit der filigranen Fachwerkbrücke über den Hinterrhein lassen sich gut ausserordentliche Zugsformationen festhalten: So sind am 15. Juni die beiden Vorserie-Ge 6/6 701+geschleppte 702 gemeinsam an Zug 5120, der am frühen Morgen in Samedan gestartet ist. Auf Leerüberfuhr befinden sich auch die angehängten Bernina-Einheitswagen.

Zwei Tage später, am 17. Juni, schleppt der Vierteiler 3104 seinen am Vortag am Bernina Express defekt gegangenen und ungebremsten Dreiteiler-Bruder 3513 von Filisur zur Reparatur nach Landquart. TK



Foto: Tibert Keller

An derselben Stelle überqueren Allegra-Triebzüge den Rhein.

# Innenräume des Gotthard-Triebzuges vorgestellt

Am 7. Juli 2015 präsentierte die Firma StadlerRail in Bussnang eine Innenraum-Maquette des neuen Gotthard-Triebzuges, der jetzt «Giruno» (Mäusebussard) heissen soll. Gezeigt wurden verschiedene Innenräume in der ersten und zweiten Wagenklasse und die Räume des Speisewagens. Ebenso wurde präsentiert, wie die behindertengerechten Einstiege mit den verschieden hohen Perronkanten in den angedachten Bahnhöfen durch Rollstuhlfahrer gemeistert werden können. Die für 250 km/h zuzulassenden Triebzüge dürften erst bei Eröffnung des Ceneri-Basistunnels 2019 in genügender Stückzahl zur Verfügung stehen, dann aber die Strecke etwa von Zürich nach Milano in weniger als 3 Stunden meistern können. Pd



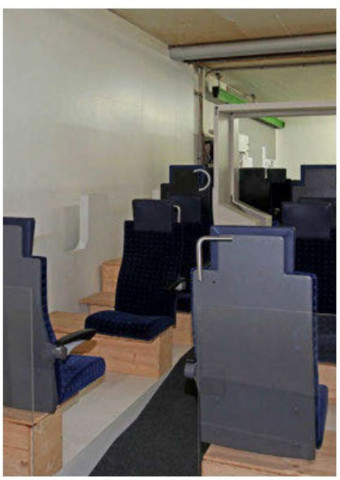
Blick in ein Erstklasseabteil.



Gepäckablagen im Erstklasseabteil.



Eingangsbereich in einem Erstklasswagen.



Das Zweitklasseabteil – andeutungsweise dargestellt.



Blick in die Küche des Restaurantwagens.




Demonstration der behindertengerechten Einstiege und Zugang zu den Abteilen.



Führertisch im Führerstand.

Fotos: Armin Schmutz

Decoder Einbau in Arnolds Re 4/4" in Spur N

# Digitale Kur für betagte Rennsemmeln

**Häufig lässt man alte, analoge Modelle mit einem «... da ist sowieso Hopfen und Malz verloren ...» in der Vitrine stehen. Zwar nicht immer, aber doch relativ häufig sind solche «Antiquitäten» mit solider Mechanik ausgerüstet. Da ist dann Staunen nicht a priori ausgeschlossen.**






**«Jagdglück»: Gleich acht seltene, analoge «Antiquitäten» sind dem Autor zugelaufen.**

Von LOKI-Matarbeiter Manfred Merz (Text und Fotos)

Ein nettes Beispiel für heutzutage nur allzu gerne zitierte «Win Win Situationen»: Ein guter Freund und geschätzter Hobbykollege hatte etwas, was er gerne los werden wollte – ich dagegen hätte das gerne gehabt, was er los haben wollte – schnell wurde man sich zur beidseitigen und besten Zufriedenheit einig. So wurde ich im Handumdrehen stolzer neuer Besitzer von acht alten, mittlerweile auch raren Arnold Re 4/4 II. Meine Sammlung war mit einem Streich «rund». Eine klassische Win-Win-Situation eben. Die guten Stücke wanderten in meine Vitrine und ich freute mich jedes Mal beim Betrachten wie ein kleiner Bub an Weihnachten bei deren Anblick. Irgendwann kam dann doch der Wunsch auf, einige der Loks auf der mittlerweile digitalisierten Anlage fahren zu sehen. Ich habe lange überlegt, ob ich den «alten Schätzchen» einen Decoder spendieren soll. Beeinflusst der Einbau den Wert der guten Stücke negativ? Dieses Argument wurde gleich beiseite gewischt, denn dieser Aspekt ist mir schlicht und ergreifend egal. Viel mehr beschäftigte mich der Gedanke, ob sich der Umbau auch lohnen würde, die alten Arnold Re 4/4 gelten nicht gerade als Modelle mit guten Fahreigenschaften (sehr, sehr vorsichtig formuliert). Es sind im Allgemeinen ungehobelte «Rennsemmeln» (weniger vorsichtig formuliert; macht aber nix, denn neben der Entwicklung und Produktion von Modellbahnen hat auch die Rechtsabteilung des Nürnberger Traditionsherstellers aufgehört zu existieren). Ein Umbauprofi (Name und Anschrift der Redaktion bestens bekannt) hat mir einst sogar vom Umbau auf Faulhaber-Antrieb, mit dem Argument das sei «Perlen vor die Säue», dringend abgeraten. Ich folgte ihm damals (brav wie ich bin).

Ich weiss nicht, was mich an jenem grauen, verregneten Sonntagvormittag geritten hat – ich öffnete die Vitrine und meine Hand holte eine der alten Arnold-Schätzchen heraus. Wie von «Geisterhand» gesteuert, lag das betagte Modell auf meinem «Operationstisch» und der mittlerweile zur Routine gewordene Eingriff nahm seinen gewohnten Verlauf…

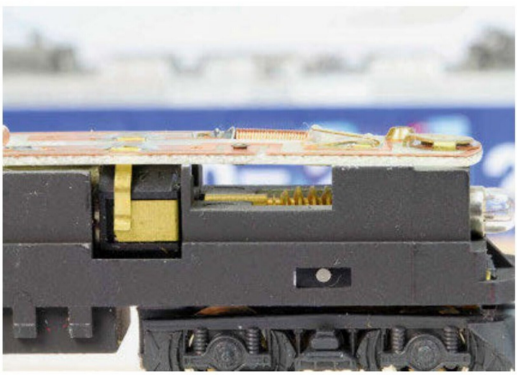
Augenblicklich war ich wieder bei mir, als ich nach geglückter Operation mein «Werk» auf den digitalen Stromkreis stellte und die ersten digitalen «Schritte» mit dem



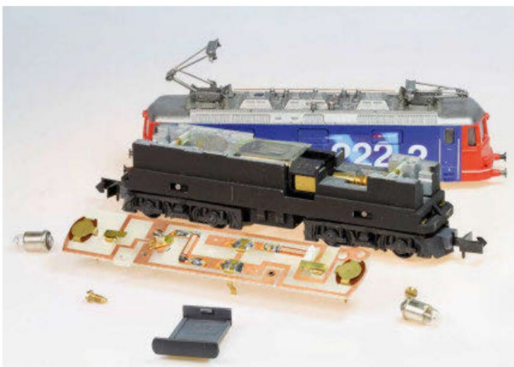

Einfach liebenswert, die Modellumsetzung der Re 4/4 in den 80er-Jahren.




Das Gehäuse ist abgenommen, die Technik der Lok sieht aus wie neu.



Jagdglück Nr. 2: Ein passender Ausschnitt für den Decoder ist bereits da.



Für den Digitalumbau wird das Modell weiter auseinander gebaut.

Arnold-Klassiker wagte. Was ich da sah, liess mich nicht schlecht staunen. Kurz, das Ergebnis konnte sich durchaus sehen lassen. Von wegen «Perlen vor die Säue»!

Da der Umbau eigentlich recht einfach von statten geht, möchte ich es Ihnen nicht vorenthalten und hier zeigen wie es gemacht wird.

### Was bereit liegen muss

- eine (nicht ganz so) alte Arnold SBB Re 4/4 II,
- ein Decoder, in unserem Falle ein Lenz-SilverMini plus mit freien Anschlusslitzen (Artikelnummer 10310-02). Er passt mit seinen 2,4 mm Dicke genau in den Ausschnitt unter der Re 4/4 II Platine.
- Dünnes Doppelklebeband, zum Beispiel von Scotch 3M,
- feine Schraubendreher (Schlitz),
- eine Pinzette,
- ein guter Seitenschneider, Schere,
- ein guter Lötkolben, besser natürlich eine Lötstation.

Hilfreich, aber nicht zwingend notwendig ist

- eine Minibohrmaschine mit Kugelfräser.

Und natürlich als Allerwichtigstes nicht zu vergessen:

- etwas Zeit, Lust und Musse für dieses «gewagte Projekt».

### Zur Vorbereitung

Nach so langem Vitrinen-Aufenthalt ist es sehr wichtig, die Fahreigenschaften des Umbaukandidaten im Vorfeld des Digitalumbaus sorgfältig zu prüfen, gegebenenfalls zu reinigen und sparsam zu ölen. Einige Runden auf dem analogen Stromkreis «freifahren» lassen, kann mit Bestimmtheit nicht schaden. Auch die Beleuchtung sollte überprüft werden. Läuft das gute Stück (so gut es eben kann), funktioniert das Licht? Ja – dann kann's ja losgehen.

### Mechanische Arbeiten

Nach Abnahme des «Batteriekastens» zwischen den Drehgestellen kann das Kunststoffgehäuse seitlich gespreizt und etwas «hakelig» nach oben abgenommen werden. In meinem Falle kam eine makellose, nahezu neuwertige Mechanik zum Vorschein. Mehr noch – das Modell stammte aus der Zeit gegen Ende der traditionsreichen Arnold-Ära. Es verfügt bereits über einen «Ausschnitt» im Chassis, in dem damals schon der Arnold-eigene Decoder untergebracht werden konnte. Das nenne ich «Jagdglück», erspart diese glückliche Umstand doch jegliche Fräs-, Feil- und Sägearbeit. Nachdem die beiden Messingschräubchen herausgedreht sind, kann die Hauptplatine abgenommen und die beiden Beleuchtungsbirnchen entfernt werden. Damit sind die Demontagearbeiten auch schon erledigt, der Rest verbleibt an seinem Platz.

### Elektrisches und Einbau des Decoders

Die Entstörspulen, die vor und nach dem Motor auf der Hauptplatine eingelötet sind, werden entfernt. Auch die Selenplättchen, die zur fahrtrichtungsabhängigen Umschaltung der Spitzensignale dienen, werden ausgebaut. Dazu bitte die Kontaktteile von unten aufbiegen und nach Abnahme besagte Selenplättchen entfernen. Die Kontaktteile kommen anschliessend wieder an ihren angestammten Platz und werden von unten durch Zurückbiegen der Laschen wieder befestigt. Die kleinen Isolierteile werden wieder eingelegt um den elektri-

schen Kontakt zur Leiterbahn zu unterbrechen. Alternativ kann mit dem Kugelfräser in der Minibormaschine die Leiterbahn unterbrochen werden. Das ist dann die etwas rabiatere, aber wesentlich schnellere Methode – je nach Belieben.

Jetzt kommt der Decoder ins Spiel. Dieser wird von unten mit etwas doppelseitigem Klebeband, in die Vertiefung im Chassis passend, auf die Platine geklebt. Jetzt kann die so vorbereitete Hauptplatine wieder festgeschraubt und die beiden Beleuchtungsbirnchen eingesetzt werden. Die Verdrahtung des Decoders erfolgt wie auf den Bildern gezeigt. Die sechs Decoderlitzen werden «fallbezogen» individuell gekürzt und normgerecht angelötet:

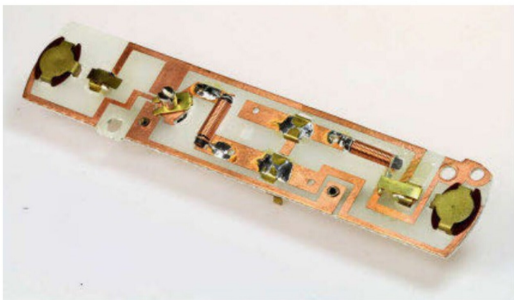
- Grau und Pink – linker und rechter Motoranschluss,
- Schwarz und Rot – linker und rechter Gleisanschluss,
- Gelb und Weiss – Spitzensignal hinten und vorne.

Sind alle Litzen mit der Elektrik der Maschine verbunden, kann ein erster Funktionstest gemacht werden. Ich persönlich mache diese ersten Versuche gerne auf einem analogen Stromkreis. So sieht man gleich, ob die normgerechte Fahrtrichtung des Modells nach dem Eingriff noch gegeben ist.

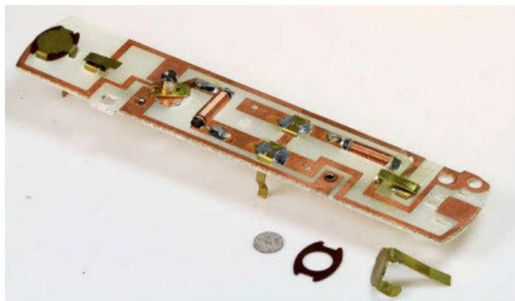
Von Haus aus ist einem «jungfräulichen» Decoder die Adresse «3» mit auf den Weg gegeben. Dies ist wichtig, wenn die ersten Schritte gleich auf einem digitalen Stromkreis gemacht werden sollen. Was nun kommt – lassen Sie sich überraschen ...

## Der Zusammenbau

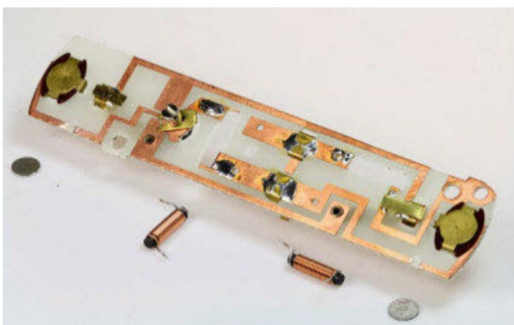
Wenn dieser erste, gehäuselose Test positiv verlaufen ist und man sich von dem angenehmen «Schock» wieder erholt hat, beschränkt sich die Wiedermontage auf das



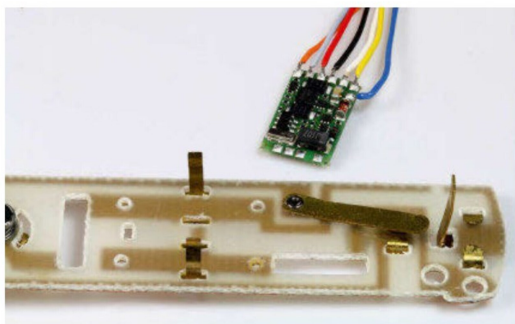
Die Hauptplatine noch so wie sie Arnold vor vielen Jahren schuf.



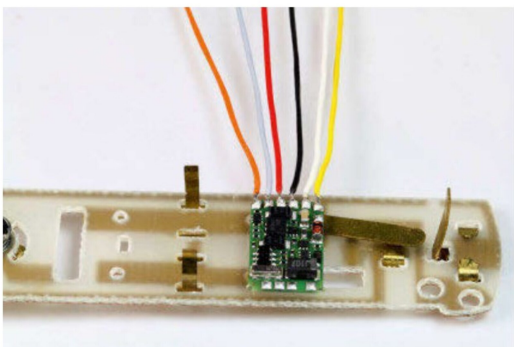
Die zwei Selenplättchen für die Lichtsteuerung werden entfernt.



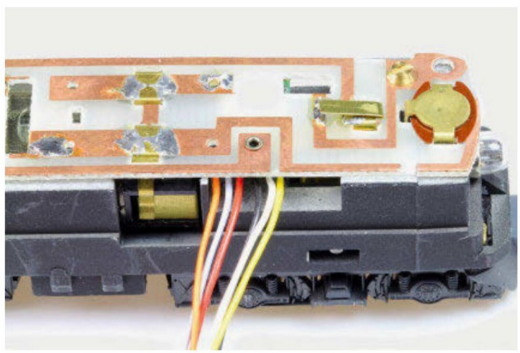
Auch die beiden Spulen zur Funkenstörung werden ausgelötet.



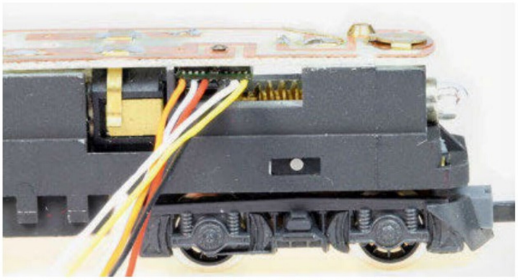
In diesem Bereich unter der Platine findet der Decoder Platz.



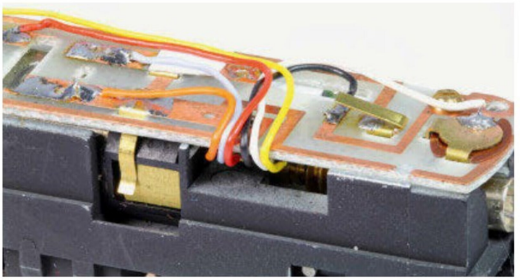
Der Decoder wird mit hauchdünnem doppelseitigem Klebeband befestigt.



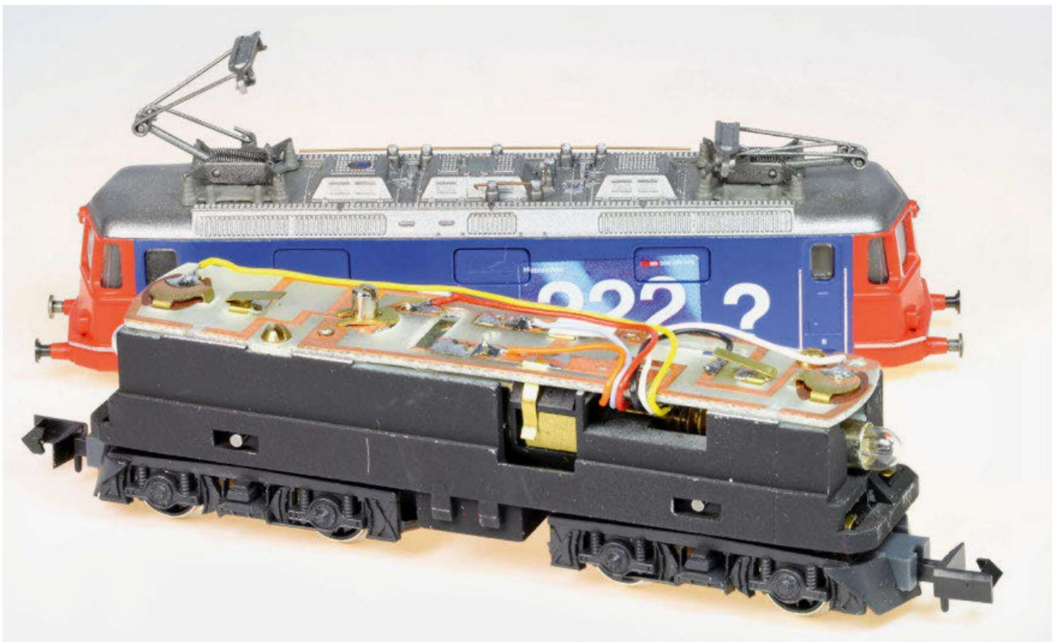
Die bearbeitete Hauptplatine wird nun wieder aufgesetzt.



Alles wird auf elektrische und mechanische Freigängigkeit geprüft.



Hier wird der elektrische Anschluss des Decoders deutlich.



Unsere mit Decoder versehene «alte Dame» ist nun bereit für die erste digitale Probefahrt.

Aufsetzen des Kunststoffgehäuses und das Einklipsen des Batteriekastens.

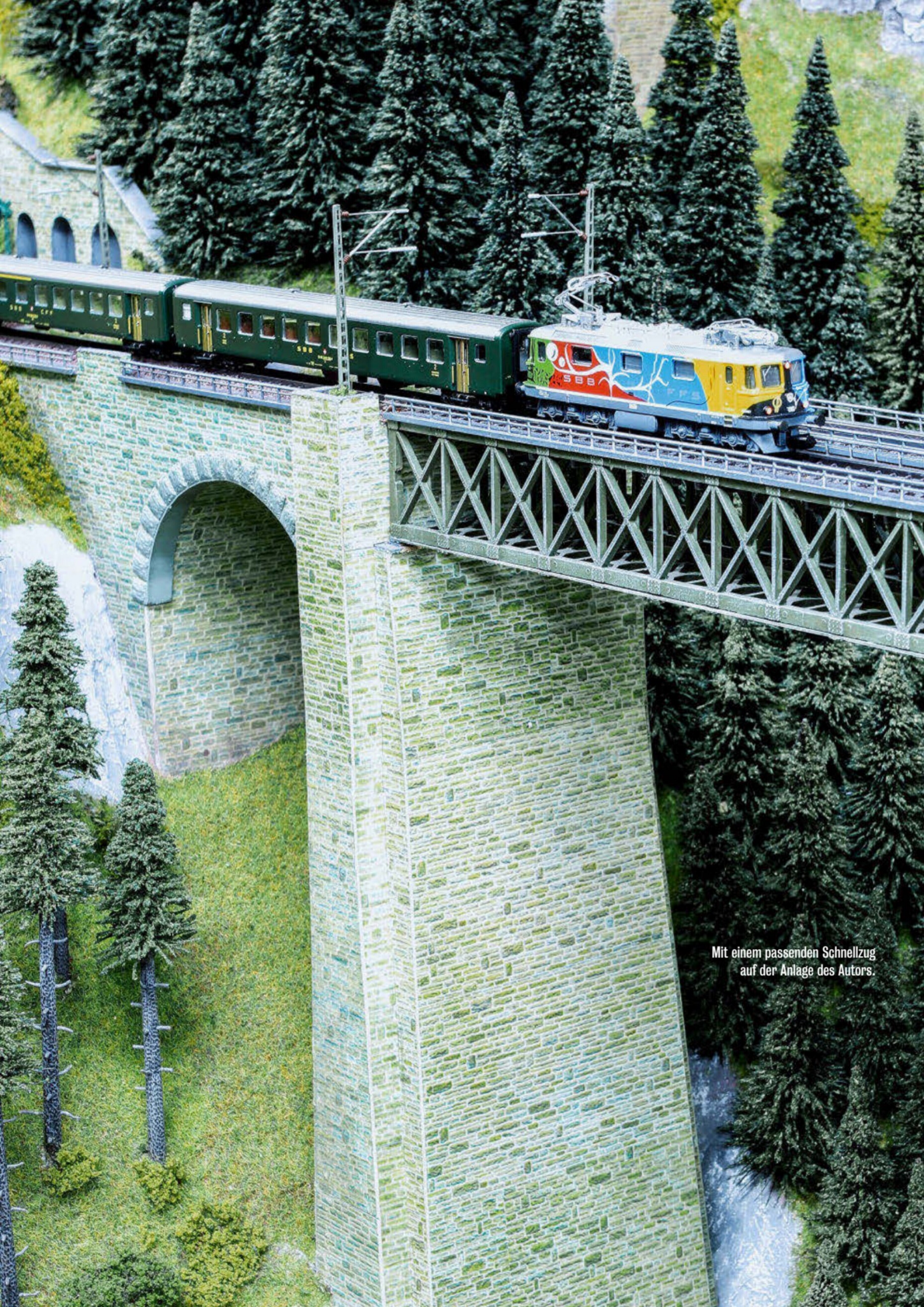
### Die eigentlichen Probefahrten

Die anschliessende, gerne etwas ausgiebigere, digitale Probefahrt wird Sie staunen lassen. Verblüffend, was die Digitaltechnik mit der betagten aber soliden Mechanik des Arnold-Klassikers macht. Was natürlich bleibt ist das kernige Antriebsgeräusch und das etwas rucklige Anfahren, Wunder dürfen also nicht erwartet werden. Ab der Fahrstufe 3 folgt dann aber der eigentliche Überraschungseffekt, Sie werden Ihr betagtes Stück nicht wiedererkennen. Das Modell lässt sich fein hochregeln und rollt in allen Geschwindigkeitsbereichen gleichmässig dahin. Die Getriebeauslegung bringt natürlich immer noch eine viel zu hohe Maximalgeschwindigkeit. Doch dieses Manko ist nun dank dem Umstand, einen Decoder mit an Bord zu haben, über den entsprechenden CV leicht zu korrigieren.

### Abschliessendes, Fazit und Einsatz

Unserer Arnold Re 4/4 II wird nun eine freie digitale Adresse zugeteilt. Die Vmax kann/muss ordentlich herunter genommen, fast halbiert werden. Andersherum lässt es die solide Fahrstromaufnahme des alten Arnold-Modells zu, die Anfahr- und Bremsverzögerung ordentlich hoch zu nehmen. Das ist es dann auch letztendlich was die Faszination mit dem Arnold-Klassiker ausmacht.

Das betagte Arnold-Modell ist nach dem Eingriff kaum wieder zu erkennen. Die neue Digitaltechnik fördert gerade die guten Voraussetzungen, die das Modell seinerzeit mit auf den Weg bekommen hat, zu Tage. Es verfügt über eine sehr gute Zugkraft und eine ausgezeichnete Fahrstromaufnahme. So macht sich das gute alte Stück vor all dem schönen neuen Wagenmaterial, das in den letzten Jahren zur Re 4/4 II passend so erschienen ist, so zum Beispiel vor einem Schnellzug aus zahlreichen Brawa EW II-Wagen, nützlich. ○



Mit einem passenden Schnellzug auf der Anlage des Autors.



Bahndamm Spur 0 nach NEM 122 «Querschnitt Bahnkörper für Normalspur».

**Farbtuning für alltägliche Bauteile – Beispiel Gleise**

# Den richtigen Ton treffen

**In diesem Artikel soll es nicht darum gehen, Leserinnen und Leser zur Wahl des richtigen Tonfalls sowie einer geeigneten Wortwahl für Gespräche unter Gleich- und Andersgesinnten zu ermahnen, sondern vielmehr darum, welche Farbigkeit wir unseren Modellbahngleisen geben wollen.**

Von Stephan Kraus (Text und Fotos)

Wenn es um die Bestimmung und Beschreibung von Farbtönen geht, ist Sprache ein ziemlich unzuverlässiges Vehikel um die eigenen Seheindrücke Anderen zu vermitteln. Spielt hier doch die ganz individuelle Wahrnehmung der Wirklichkeit eine entscheidende Rolle. So ist Blau ist nicht gleich Blau und wir benötigen weitere Adjektive wie hell oder dunkel. Also werden der Farbe Blau weitere Attribute, wie zum Beispiel hell- oder dunkel- vorangestellt; es gibt Preussischblau, Himmelblau Kobaltblau ... aber wie viel Weiss enthält Himmelblau? Jeder von uns hat hierzu eine ganz individuelle Vorstellung. Wir sind völlig orientierungslos bei den Wortschöpfungen der Autohersteller denken wir an Alpinweiss, Candyweiss oder Arktikweiss, um nur einige zu nennen. Jedes Kind braucht einen Namen.

Geht es um die technische Beschreibung von Farbe, gibt es natürlich eine ganze Reihe von präzisen Mischanleitungen, mit denen die Menge der zu verwendenden Pigmente beschrieben wird, um einen bestimmten Farbton immer wieder gleich reproduzieren zu können.

Anders verhält es sich aber bei der Eigenfarbigkeit eines Materials. Hier kommen eine Vielzahl von Faktoren zusammen die unseren Eindruck von der Farbigkeit einer Oberfläche bestimmen. Allein schon, ob eine Oberfläche in der Sonne oder im Schatten liegt, trocken oder feucht ist und nicht zuletzt, ob eine andere Farbigkeit in unmittelbarer Umgebung Reflexionen auf der Oberfläche auslösen, verändert unsere Wahrnehmung der Materialien ganz entschieden.

## Rost ist nicht gleich Rost

Die gebräuchlichen Legierungen, aus denen unsere Modellschienen hergestellt werden, sind in erster Linie auf eine möglichst gute Leitfähigkeit hin optimiert. Seitens der Hersteller wird natürlich alles unternommen,

damit die Oxidschicht auf der Oberfläche des Materials möglichst nicht die Stromaufnahme der Fahrzeuge behindert.

Wir stehen also bei einer modellgerechten Umsetzung vor der Frage: Mit welchen Pigmentmischungen können wir den natürlichen Verwitterungsprozess von Stahl nachbilden, und zwar so, dass zwischen unserer Erinnerung an das Original und dem Modell eine Deckungsgleichheit hergestellt wird.

Der Werkstoff Stahl gehört aufgrund seiner chemischen Zusammensetzung zu den Materialien der, wenn er der Witterung ausgesetzt ist, fast unendlich viele Farbnuancen ausbildet. Je nach Kohlenstoffanteil kann seine Farbigkeit zwischen Rot-, Braun- bis hin zu dunklen Grau- oder Schwarztönen variieren.

Fast alle Hersteller von Modellbaufarben haben in ihrem Sortiment einen Farbton, dem sie den Namen Rost geben. Je nach Auffassung des einzelnen Herstellers, kann das Ergebnis von einem hellen, fast noch orangenen Ton, über ein gelbstichiges Braun bis hin zu recht rot wirkenden Pigmentmischungen gehen.

## Den richtigen Ton treffen

Was ist denn nun der für Schienen richtige, oder besser, der am häufigsten im Original anzutreffende Rostton? Wie die Bilder zeigen, ist es meist ein sehr dunkler Braunton. Die Schienen selbst haben, wenn sie nicht befahren werden, tatsächlich eher einen hellen gelblichen bis rötlichen Ton. Im Gleisbett, unter dem rollenden Rad, kommt aber noch eine ganze Menge Abrieb von den Radreifen, den, im gesamten Fahrwerk der Schienenfahrzeuge anzutreffenden, Schmierstoffen und dem Abrieb der Bremsklötze hinzu. Diese zusätzlichen Verschmutzungen machen sich farblich auch im Schotterbett bemerkbar.

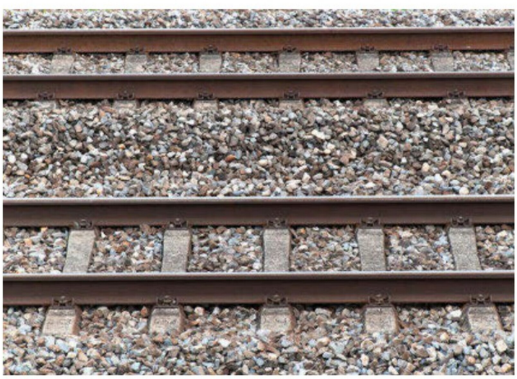
Nach vielen Versuchen greife ich heute für die Rostnachbildung an den Schienen auf eine Mischung aus den Farbtönen XF-64, Rot-Braun und XF-10 Matt-Braun aus dem Farbprogramm der Firma Tamiya zurück. Das Mischungsverhältnis liegt bei etwa 50:50, muss aber nicht ganz exakt eingehalten werden. Wichtig ist nur, dass genügend Farbe für das zu behandelnde Schienenprofil angemischt wird. So ist sichergestellt, dass auch im Reparaturfall noch eine Pinselspitze Farbe vorhanden ist. Diese alkoholorientierten Acrylfarben haben exzellente Haftungseigenschaften auf blanken Metallen, vorausgesetzt diese wurden vorher mit etwas Spiritus gereinigt. Sollte die Farbmischung eintrocknen, kann man sie vorsichtig mit einer kleinen Menge Isopropanol wieder streichfähig machen.

Schienenprofile, die neben dem Gleiskörper gelagert werden, wenig befahrene Gleise oder die Enden von Schienen hinter Prellböcken können einen etwas helleren, gelblicheren Ton erhalten. Experimentieren Sie hierzu auch mit den Farben XF-79, Linoleum Deck Braun, XF 68, NATO braun und XF 52 Matt-Erde.

Der Auftrag kann mit dem Pinsel erfolgen (mühsam !!!) oder mit der Airbrush. Beim Spritzen macht es nichts aus, wenn die Kleineisen und die Schwellen in diesem Bereich auch noch etwas Farbe abbekommen.



Rost und Schmierstoffe prägen massgeblich das Aussehen der Gleise.



Ein überarbeitetes Schotterbett beim Vorbild ...



... mit noch fast neuen Schienenprofilen.

**Der Schotter macht's**

Für einen stimmigen Gesamteindruck im Gleisbett ist die Farbigkeit des Schotters extrem wichtig. Nach Möglichkeit sollte für die Modellnachbildung auf gebrochenes, scharfkantiges Material zurückgegriffen werden. Die immer noch im Handel anzutreffenden rundkörnigen Sande sind allerhöchstens zwischen Feldbahngleisen oder bei Nachbildungen von Kleinbahnszenen einzusetzen. Im Bereich von Hauptbahngleisen hat dieses Material definitiv nichts zu suchen.

Im Sortiment der Hersteller findet sich heute eine grosse Zahl von unterschiedlichen Gesteinsarten und für jedes Gleissystem auch die optimale Grösse. Ich mache die Wahl der Grösse in erster Linie von der Höhe der verbauten Schienenprofile abhängig. So verwende ich zum Beispiel für das Märklin K-Gleis ein deutlich grösseres Korn als massstäblich richtig wäre. Hier zählt in erster Linie der optische Eindruck.

Soll ein gerade erst frisch hergerichtetes Gleis oder eine Neubaustrecke nachgebildet werden, kann man die Schottermischung praktisch aus der Packung verbauen. Häufig wird auch im Original nicht nur eine Gesteinsart eingesetzt, sondern Mischungen aus verschieden harten Gesteinsarten verbaut. Sie kommen also nicht um hin, mit verschieden Gesteinsarten und Mischungsverhältnissen zu experimentieren. Werden bei der grossen Bahn Gleiskörper instandgesetzt, so wird häufig frisches Gesteinsmaterial mit altem, schon leicht durch Eisenoxide verfärbtem, Schotter gemischt. Dies prägt in weiten Teilen Mitteleuropas die Farbigkeit des Bahnkörpers. Um diese Erscheinung nachzubilden, ist es nicht zielführend das Schotterbett einfach mit einem feinen Sprühnebel aus der Airbrush zu überziehen, da hierbei der Farbauftrag einfach zu gleichförmig bleibt. Um eine Mischung aus neuem und unterschiedlich stark verwittertem Material zu erhalten, hat sich folgendes Vorgehen bewährt. Teilen Sie die gemischte Schottermenge in etwa drei gleich grosse Teilmengen auf. Nehmen Sie einen verschliessbaren Kunststoffeimer. Füllen Sie jeweils einen Teil des Schotters ein und geben Sie dann einige wenige Tropfen einer Braun-rötlichen pastosen Dispersions- oder Acrylfarbe hinzu. Nach dem Verschliessen des Eimers fangen Sie an, den Eimer vorsichtig zu schütteln und zu drehen um die Farbe im Schotter zu verteilen. Dieser Prozess kann, je nach Menge des anzusetzenden Materials, ziemlich langwierig sein. Sind Sie mit dem Ergebnis zufrieden, verteilen Sie den Schotter auf einer nicht saugfähigen Unterlage zum Trocknen.

Mit dem zweiten Drittel verfahren Sie genauso, allerdings sollte der eingesetzte Farbton sich von der ersten Farbmischung deutlich abheben. Machen Sie auf jeden Fall erst einmal Versuche mit kleinen Mengen, um sich an ein für Sie passendes Ergebnis heranzutasten.

Wem dieses Vorgehen zu umständlich erscheint, findet bei der Firma KOEMO, (Reinhard Köhler, Blumenstrasse 26, D-95213 Münchberg – www.koemo.de) bereits vorpatinierten Schotter der Gesteinsart Diabas. Das Sortiment umfasst eine grosse Zahl an Sieblinien und grundsätzlich drei Naturtöne und drei unterschied-



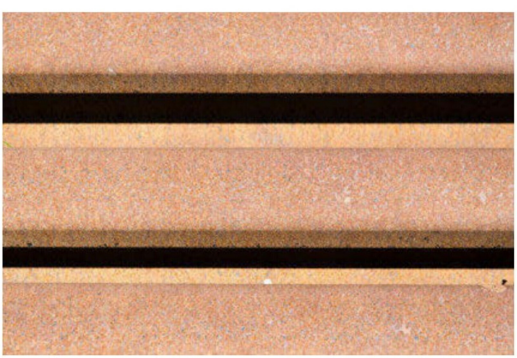
Ledrig-braune Schienenfarbe, ein Farbton, den auch ...



... Eidechsen (ein heisser Detaillierungsvorschlag) aufweisen.



Im Lichte des warmen Abendrots überwiegen dann wieder die Rottöne.



Typische Oxidschicht auf neuen, unbenutzten Schienenprofilen.



Überhaupt kein Farbunterschied von Stahlschwellen und Schienenprofilen ist ...

lich starke Patinierungsstufen im typischen Rostton.

### Darf es noch etwas Dreck sein?

Speziell bei älteren Gleiskörpern ist im Bereich der Kleineisen und unterhalb der Schienenprofile das Schotterbett noch etwas stärker verschmutzt. Hervorgerufen wird dies von dem abtropfenden Regenwasser, das in diesem Bereich natürlich besonders viel Partikel von den Schienen mitführt. Dies kann man sehr einfach mit einer kleinen Menge von entsprechend rostfarbenen Pigmenten oder feinen, dunkelbraunen Puderfarben nachbilden. Tragen Sie hierzu einfach mit einen kleinen, harten Borstenpinsel etwas von dem Pigment auf den Schienenkopf auf. Anschliessend fahren Sie mit dem senkrecht gehaltenen Pinsel auf dem Schienenkopf entlang, so dass die Borsten des Pinsels das Pigment in einem schmalen Streifen links und rechts des Schienenprofils verteilen. Diese Technik eignet sich bestens für die Baugrössen H0 und kleiner. In der Baugrösse 0 und grösser tragen Sie das Pigment mit einen ebenfalls feinen Borstenpinsel links und rechts vom Schienenprofil in einem feinen Streifen auf, und verreiben es anschliessend vorsichtig.

In den meisten Fällen wird wohl ein Holzschwellengleis, mit mehr oder minder feinen Gravuren der Oberfläche, verbaut. Die Kunststoffe, die hierfür verwendet werden, haben häufig einen seidenmatten Glanz. Um diese glänzenden Schwellen noch etwas zu mattieren, kann besonders ab der Baugrösse 0 hier noch eine minimale Menge eines schmutzig graugrünen



... bei diesen aufgestapelten Feldbahngleisjochen auszumachen.



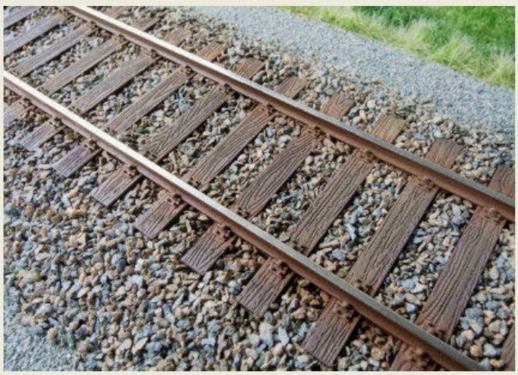
Nahaufnahme eines überarbeiteten Schotterbettes beim Vorbild.




Die Kleineisen werden mit rostfarbigen Pigmenten patiniert.



Auch auf den Schwellen wird anschliessend dem Glanz noch zu Leibe gerückt.



So schaut das Ergebnis der Pigment-Behandlung dann aus.



Die Mischung macht es: überarbeitetes Schotterbett.



Altschotter mit mindestens zwei verschiedenen Brauntönungen.



Die Farbigkeit direkt aus dem Steinbruch im Falle von Diabas-Schotter.



Sehr hilfreich ist vorgängiges, probeweises Mischen von Schotter.



Gleisoberbau in H0m, die Korngrösse ist dem Code 70 Gleis angepasst.

Pigments aufgebracht werden, und vorsichtig mit einen Pinsel in die Gravuren eingearbeitet werden.

Die Firma ASOA hat gemeinsam mit dem Pigmenthersteller Kremer verschiedene Sets von Pigmenten und Puderfarben entwickelt, die sich bestens für die oben beschrieben Arbeitsschritte eignen. Natürlich sind auch Puderfarben andere Hersteller für diese Patinierung geeignet.

Hier ist auf jeden Fall mal wieder das Experimentieren angesagt, welches das Hobby Modellbau so abwechslungsreich macht. ○

## Mehr Anleitung und Übung?

Die beschriebenen Techniken führt unser Autor auch im Rahmen von Seminaren, die er anbietet, vor. Anhand von kleinen Dioramen kann jeder Teilnehmer die beschrieben Techniken unter fachkundiger Anleitung einüben. Wer daran Interesse hat, nimmt einfach Kontakt mit ihm auf:

SMK modellbau
Dipl.-Ing. Stephan Kraus
Silcherstrasse 67
D-74189 Weinsberg
Te. 0049 (0)7134 910817
info@modellbau-smk.de
www.modellbau-smk.de




Zusätzliche kleine Accessoires am Rande unterstützen die stimmige Wirkung.



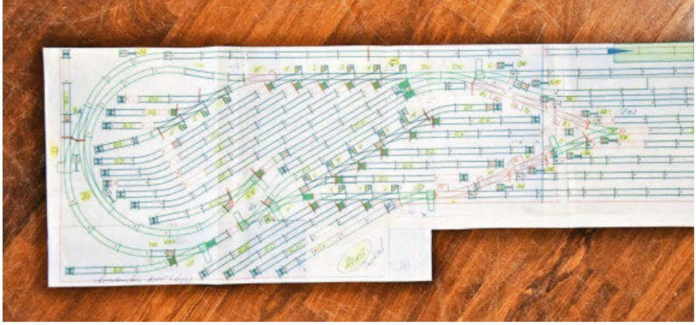
Intensiver Fahrbetrieb mit Tinplate-Schätzen

# Nach alter Väter Sitte

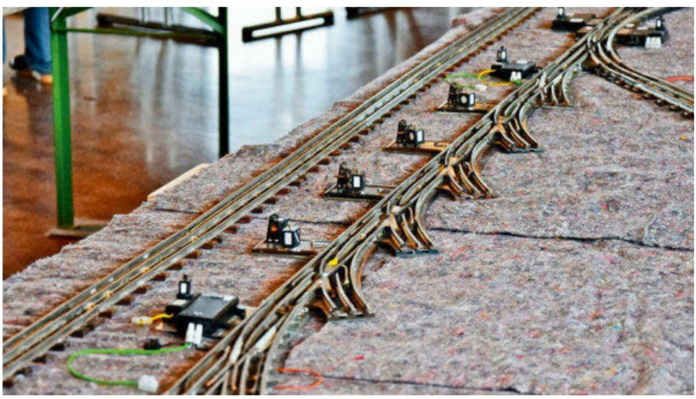
**Mitte April dieses Jahres trafen sich bereits zum dritten Mal, eine Gruppe von Liebhabern der Modelbahnen unserer Väter und Grossväter in Waldeck, einem kleineren Ferienort oberhalb des Edersees in Hessen. Mit dem mitgebrachten Material stellten sie eine grössere Spur 0-Anlage zusammen, auf welcher vorbildorientierter Betrieb durchgeführt wurde.**




So spielten unsere Väter und Grossväter: Ein uraltes Postamt von Bing gehört auch zum Bahnhof in Gundholzen und ist bereit für die Ankunft der ersten Postwagen.



Ausschnitt aus dem Gleisplan für den Bahnhof Wandenstein. Die Ein- und Ausfahrt der Züge erfolgen über das Gleis am oberen rechten Bildrand.



Die Saaltische wurden sorgfältig ausgerichtet und dann mit Malervlies abgedeckt; gleichzeitig Kratzschutz für die schönen Tische und Gleitschutz für die Gleise. Eine Weichenstrasse ist am Entstehen.



«Nur» eine einfache Blechlok, von Doll, Nürnberg um 1930 – aber der typische Maffei-Stil ist unverkennbar.



Verkürzte Ae 4/7, Märklin CS 66/12920, unterwegs mit einem Personenzug, vorne ein Postwagen.

Von Hansueli Gonzenbach (Text) und Max Stahel (Bilder)

Tinplate-Eisenbahnen werden von heutigen Modellbahnern, welche höchste Ansprüche an Massstäblichkeit und Modelltreue stellen, oft (und manchmal auch etwas geringschätzig) als Blecheisenbahn oder Spielzeug abgetan. Von Sammlern hingegen werden diese Bahnen wie Schätze gehütet, in Vitrinen ausgestellt und bestenfalls als Zugskomposition, so wie im Katalog abgebildet, auf einer Anlage mit Kreisverkehr schaulaufen gelassen. Beliebt sind auch wirklichkeitsfremde Ganzzüge aus Bier- oder Kesselwagen, wobei dann jede Biermarke oder jede Erdölfirma, von welcher ein Modell angeboten wurde, einmal vorkommen sollte.

Seit ihren Anfängen Ende des 19. Jahrhunderts galten die auf Gleisen fahrende Systembahnen als Modellbahnen. Dies sowohl in der Absicht des Herstellers wie auch in den Augen der beschenkten Buben, welche derartige Erzeugnisse unter dem Weihnachtsbaum vorfanden. Funktionalität war damals wichtiger als Massstäblichkeit. Die Modelltreue spielte eine untergeordnete Rolle; technische Machbarkeit und Verkaufspreis zwangen zu teils erheblichen Vereinfachungen – und trotzdem sind solche Lokomotiven und Wagen fast ausnahmslos von Vorbildern abgeleitet. Trotz zum Teil weitgehender Verkürzung und fehlenden Details, sind sie mit ihren Vorbildern klar zu identifizieren. Es ist eine Kunst, eine grosse Lok, zum Beispiel eine Reichsbahn 01 mit Achsfolge 2 C 1 oder eine SBB Ae 4/7, auf eine kurze, kleine, zweiachsige Maschine zu reduzieren, sodass ihre charakteristischen Merkmale erhalten bleiben, das Produkt immer noch harmonisch wirkt und die jugendlichen Betreiber darin das grosse Vorbild erkennen.

## Einladung zum Betriebsspiel

Die Vielfalt des Materials, welches zwischen den beiden Weltkriegen, in der aufblühenden Spur 0, angeboten wurde, lädt förmlich dazu ein, damit auf einer geeigneten Grossanlage modellbahnmässigen Betrieb zu machen. Dazu kommen Replikate, welche in den letzten vier Jahrzehnten von diversen Herstellern in Kleinserien angeboten wurden. Zusätzlich gibt es noch soge-



Bahnhof Gundholzen. Über die Brücke und durch eine 180-Grad-Kehre (nicht im Bild) ist ein Schlafwagenzug eingefahren. Der Personenzug nebenan verlässt den Bahnhof auf dem gleichen Weg in Richtung Posemuckel. Der vierteilige Triebwagenzug wartet auf einen späteren Einsatz.



Ein schwerer Güterzug mit stolzer Dreifachtraktion. Es handelt sich um drei gleiche Tenderloks, vorne Replika von Hehr, an zweiter und dritter Stelle Originale aus Göppingen.



Das legendäre Märklin-Reptil als Replika von Hehr vor einem langen Güterzug.

nannte Neo-Tinplatemodelle, häufig Einzelstücke, welche, zum Teil auch von Privaten, mit grossem Aufwand gebaut wurden und im Stile zu den alten Bahnen passen. Gemeinsamer Nenner muss sein: Betriebstüchtigkeit auf einem Radius von 90 cm, Spurkränze nicht zu mager (Blechgleise), kuppelbar mit Märklin-Fixkupplung, Mittelschleifer und Fahrstrom 0-20 Volt Gleichstrom. Das Umrüsten von alten Originalen auf Gleichstrombetrieb mittels Dioden ist eine Kleinigkeit und lässt sich, wenn nötig, auch wieder rückgängig machen.

## Treffen in Waldeck

So traf sich am 11. April 2015 bereits zum dritten Mal eine Gruppe von Liebhabern derartigen Materials in Waldeck, einem kleineren Ferienort oberhalb des Edersees in Hessen. Ziel war es, in der geräumigen Stadthalle eine grössere Spur 0-Anlage aufzubauen, auf welcher vorbildorientierter Betrieb durchgeführt werden sollte.

80 Saaltische, ergänzt mit einigen Biertischen standen zur Verfügung; ein ausgeklügelter und bereits bewährter Gleisplan sowie kistenweise angeschlepptes Material waren ebenfalls vorhanden. Innerhalb von zwei Tagen entstand eine Anlage, welche sich sehen lassen konnte: Zirka 150 Weichen, davon 6 doppelte Kreuzungsweichen, eine grosse Drehscheibe, rund 500 Meter Gleise sowie mehr als 50 Signale, so die quantitative Beschreibung der temporären Waldeck-Anlage.

## Das Anlagenkonzept

Die Anlage basiert auf einigen Definitionen, Prämissen und weiteren, im Voraus festgelegten Annahmen. Das daraus entstandene Anlagenkonzept lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Zwei Endbahnhöfe, Wandenstein (Wdst) und Gundholzen (Gdhz) sind über eine einspurige Strecke miteinander verbunden. In der Mitte liegt Wechselberg (Wbg). Von Wdst bis Wbg, über die Kreuzungsstation Klöterbusch (Klb), ist die Strecke virtuell elektrifiziert und wird mit Elektroloks betrieben. Von Wbg weiter, über die Kreuzungsstation Posemuckel (Pm) bis Gdhz herrscht noch Dampfbetrieb. Das bedeutet, dass in Wbg immer ein Lokwechsel stattfinden muss; gemäss Spielregeln dürfen nur Dieselloks und Verbrennungstriebwagen die ganze Strecke befahren.




In Wechselberg, auf der Westseite, wird bereits Kohle angeliefert für die zahlreichen, hier zu stationierenden Dampflokomotiven.



Eine bayerische E 32, von H.G. Mundhenke, führt einen sogenannten GmP, einen Güterzug mit Personenbeförderung.



Ein Zug, der auch im Modell Aufsehen erregt – der Henschel-Wegmann-Zug. In Gundholzen wird er bereits von zahlreichen Hobby- Photographen erwartet.



Der «Rheingold-Express» nähert sich Gundholzen, gezogen von einer BR 01 aus dem Hause Merkur. Auf dem hinteren Gleis wartet ein abgestellter Schlafwagenzug auf den bevorstehenden Nachteinsatz.



Eine erst 1951 gebaute Maschine der Britannia Class, «William Shakespeare», als Gastlok auf dem Kontinent.

- Wechselberg weist 8 Durchfahrgleise auf und ist mit umfangreichen Depotanlagen, sowohl für Dampfloks wie auch für Elektroloks, ausgestattet. Gewendet werden hier die Lokomotiven über ein Gleisdreieck. Falls sie nicht umgepolt werden können, müssen auch die Elektroloks gewendet werden. Die beiden Endbahnhöfe verfügen ausserdem über ausgedehnte Gleisanlagen, getrennt für Personen- und Güterverkehr, welche das Abstellen und Neuformieren von Zügen erlauben. In Wandenstein werden die Triebfahrzeuge über eine Kehrschleife gewendet und in Gundholzen steht für diesen Akt die grosse Drehscheibe zur Verfügung.
- Eine weitere Spielregel besagt, dass Reisezüge, welche unzerlegt die Rückreise antreten, wenigstens mit einer anderen Lok bespannt werden müssen. Güterzüge, so will es das Reglement, sollen neu formiert werden. So mangelt es an Rangiermöglichkeiten überhaupt nicht, zumal die Auswahl an Güterwagen mit weit über 100 Fahrzeugen riesig ist.
- Um die Anlage zu betreiben, sind zehn Arbeitsplätze zu besetzen, jeweils ausgerüstet mit Regler (beziehungsweise Trafo) sowie zugehörigen Stellwerken für die Weichen und Signale. Zusätzliche Kuppler können helfen, den ganzen Betrieb noch flüssiger zu gestalten.
- Ein Zug darf nur dann auf die Stecke geschickt werden, wenn das diensthabende Personal der benachbarten Station durch Zuruf bestätigt, dass sie diesen Zug auch annehmen kann und will.

## Dichter Fahrbeitrieb

Die teils von weither angereisten Tinplate-Freunde konnte es kaum erwarten, bis dass der Fahrbetrieb losgehen konnte. Endlich wurden mit alleinfahrenden Loks die Gleisanlagen samt den dazu gehörenden Installationen getestet; da ein Kurzschluss behoben, dort noch eine vergessene Einspeisung hinzugefügt, einige Signalbirnen festgezogen oder ein störrisches Signal neu verkabelt… Und dann rollten die ersten Züge, bald waren es viele Züge und immer noch mehr, bis letztlich dann mahnende Worte zu vernehmen waren: «Nicht zu viele Züge

auf die Anlage stellen! Immer ein Gleis für eine Einfahrt frei halten! Es macht wenig Sinn, wenn der «Rheingold» vor dem Einfahrsignal warten muss, nur weil im Bahnhof noch rangiert wird! Erst einen Zug auf die Reise schicken, nachdem man einen angenommen hat!» Ja, selbst unbeschwertem Spiel wohnt halt immer eine Portion Ernsthaftigkeit inne.

Die Kapazität der aufgebauten Anlage konnte dann nach der Einlaufphase etwa wie folgt beschrieben werden:

- 2 Schnelltriebzüge (plus 2 Reserve),
- 6 (Fern-)Schnellzüge,
- 2 Eilzüge, 6 Personenzüge,
- 1 Postzug,
- 1 Eilgüterzug sowie
- 7 Güterzüge.

Doch zum Spielspass gehörte auch die Tatsache, dass im Eifer diese Zahlen immer wieder überschritten wurden, was dann zu Überlastung im einen oder anderen Bahnhof führte. Besonders gefordert waren die Bähnler in Wechselberg mit den Lokwechseln. Vorausblicken und rechtzeitig die passende Lok für ankommende Züge bereitstellen, das war die Devise, welche aber nicht immer zu 100 % umgesetzt werden konnte.

### Betrieb (fast) nach Fahrplan

Einen besonderen Spass stellte das Fahrplanspiel dar. Dafür waren vorbereitete Fahrpläne, sowohl in Buchform wie auch als graphische Darstellung vorhanden. Ein ganzer Modelltag, vom frühen Morgen bis zum späten Abend, war in 6 Blöcke unterteilt. Dazwischen waren Rangierpausen vorgesehen. Um einen stress- und unfallfreien Betrieb zu gewährleisten, wurde bewusst keine Uhr eingesetzt; der Fahrplan war also eher ein Zugfolgeplan. Jedem Zug war eine Funktion, beziehungsweise eine Transportaufgabe zugeschrieben. Entsprechend musste er auch formiert und behandelt werden. Ein solcher Block beanspruchte jeweils etwa 20 bis 30 Minuten. Für einen ganzen Tagesablauf kamen so total 29 Zugpaare zum Einsatz. Das bedeutete für die Diensthabenden in Wechselberg mehr als 50 Lokwechsel, obwohl die Schnelltriebzüge ja durchfahren konnten. Ein solcher Betrieb machte nicht nur Spass, sondern es liess die Fantasie der Beteiligten gedanklich in



Die Museumslok «Saxonia», ein Eigenbaumodell mit Tenderantrieb, auf einer Probefahrt.




In Gundholzen wird Kies umgeladen, als Modell-Ladegut dienen kleine Schokolade-Ostereier.



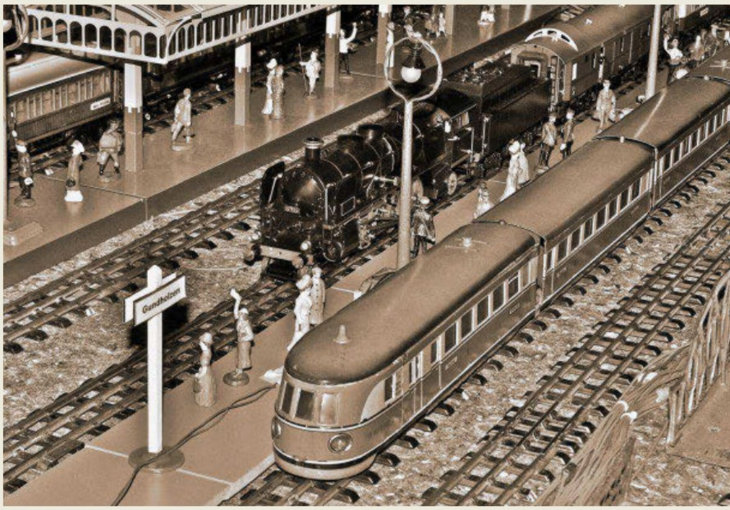

Im Gütergleisfeld von Gundholzen steht unter anderen auch der neueste Wagen von Buco Spur 0 GmbH; ein SBB M6 mit einer Glocke, gegossen in Aarau.

# Von Wandenstein nach Gundholzen mit der Eisenbahn!

Im Morgengrauen, noch etwas verschlafen, verlassen wir im Schlafwagenzug Wandenstein. Unser Zug hat vier Schlaf-, einen Sitz- und einen Gepäckwagen. Die E 44 an der Spitze schafft die Rampe *(auf die Bühne der Stadthalle)* nach Klöterbusch mühelos. Dort wartet ein Eilgüterzug mit frischem Gemüse, Früchten und Fleisch auf die Kreuzung mit unserem Zug – wir können durchfahren. Gemächlich geht es wieder eine Rampe hinunter *(auf Saaltischniveau),* wo wir gleich Wechselberg erreichen. Unsere Lok wird abgekuppelt und fährt weg. Jetzt trifft auch unser Gegenzug ein, gezogen von einer imposanten Mountain Etat, eine französische 2-D-1-Dampflok. Auf den Gleisen links und rechts von uns stehen je ein Personenzug, welche Leute in die beiden Nachbarstädte zur Arbeit bringen werden.

Nun nähert sich unserem Zug eine 01, wird angekuppelt – Bremsprobe – grünes Licht zur Weiterfahrt. In Posemuckel steht bereits ein Postzug. Mit diesem haben wir dort eine Kreuzung. Er besteht nur aus Gepäck-, Post- und gedeckten Güterwagen. Eine Wagengruppe ist für Wechselberg bestimmt und wird dort ausgetauscht werden gegen Wagen, welche nach Wandenstein gebracht werden müssen. Wir können, ohne Halt, durchfahren und treffen bald in Gundholzen ein, Endstation für unseren Zug. Sobald wir eingefahren sind, setzt sich der bereitstehende Eilzug in Bewegung Richtung Posemuckel. Dort wird er den schon von uns angetroffenen Postzug überholen, muss aber vorerst noch den aus Wechselberg kommenden Personenzug mit den Pendlern abwarten.

Unsere Dampflok der Baureihe 01 ist abgekuppelt und auf die Drehscheibe gefahren um dann abgestellt zu werden. Eine kleine, zweiachsige Tenderlok drückt unseren Zug in die Abstellgruppe. Im benachbarten Güterbereich wird rangiert, zwei Rungenwagen mit Stammholz werden unter den Bockkran manövriert. Ein gemischter Güterzug, bespannt mit einer 44er, muss den Pendlerzug aus Wechselberg über Posemuckel abwarten, um dann selbst auf die Strecke Richtung Posemuckel zu gehen. Dieser Personenzug trifft prompt ein – die Strecke ist frei und die 44er kann, mit schwerer Last am Haken, davondampfen … bis Posemuckel, wo eine Kreuzung mit dem von Wandenstein bis Gundholzen ohne Halt durchfahrenden Schnelltriebzug ansteht. Dieser lässt denn auch nicht lange auf sich warten und erreicht in flottem Tempo Gundholzen: Alle Leute aussteigen – Endstation! Ein Amateurphotograph auf dem Bahnsteig ist ungehalten, weil ihm neugierige Passanten vor der Linse stehen …




Viel Betrieb herrscht im Bahnhof Gundholzen auf dieser historischen Aufnahme aus den 1930er-Jahren. Soeben ist ein Personenzug abgefahren und ein «Rheingold»-Zug mit passender Bespannung (BR 18 526) wird aus der Abstellgruppe an den Bahnsteig vorgezogen. Im Vordergrund steht ein Dieselschnelltriebwagen «Fliegender Hamburger» bereit.

*Sein Fluchen hat uns aus den Träumen geweckt und wir finden uns wieder in der Waldecker Stadthalle im April 2015. Für die Bedienungsmannschaften der Bahnhöfe heisst dies nun Pause: Rangieren, Bereitstellen der Züge für den nächsten Block, Kaffee holen, auf die Toilette gehen und … Bald kann der nächste Block beginnen. Und damit das Abtauchen in frühere Zeiten.*



Und noch eine historische Aufnahme: Bahnhof Wandenstein in den frühen Nachkriegsjahren mit dem «Golden Arrow» beziehungsweise «Flèche d'Or», «Rheingold»- und einem Triebwagenzug. Im Hintergrund ein Bananenzug mit mehr als einem Dutzend unterschiedlicher Wagen.

frühere Blütezeiten der grossen Eisenbahn abschweifen. Eine (Zeit)reise von Wandenstein nach Gundholzen!

### Drei glückliche Tage

Viel zu schnell sind die drei Betriebstage vorbeigegangen und am Freitag, nach Kaffee und Kuchen, hiess es abbrechen und zusammenpacken. In ca. 3 Stunden war die Anlage zerlegt und am folgenden Tag in weiteren 3 Stunden alles Material verpackt und in Kofferräumen und Anhänger verstaut. Die Stadthalle war leergeräumt und besenrein. Die Teilnehmer machten sich mit ihrem mitgebrachten Material in alle Himmelsrichtungen auf den Heimweg, etwas wehmütig zwar, aber froh und zufrieden – gefahren wurde analog, zahlreiche Erinnerungen werden digital nach Hause genommen. Zufrieden auch, dass keine nennenswerten Schäden zu beklagen sind. Entgleisungen kamen immer etwa vor, diese sind aber harmlos – Kollisionen (trotz Einspurbetrieb!) und Abstürze gab es keine. Bei der Drehscheibe ist auch das eine oder andere Mal eine Lok in die Grube gefahren – das gab es aber bei der grossen Bahn auch – darum darf man ja auch Modellbahn sagen. ○



Dampfloks aus Deutschland, Frankreich und sogar England geben sich ein Stelldichein.



Bananenimport in die Schweiz in dieser Art kaum bekannt. Vermutlich war die Rheinschifffahrt infolge Hochwasser längere Zeit unterbrochen. Das Modell der Be 4/6 ist von H.G. Mundhenke.



Auf der Ostseite des Bahnhofs Wechselberg stehen elektrische Loks bereit für einen Traktionswechsel am nächsten Güter- beziehungsweise Schnellzuges.

## Erfolgreich werben mit

LOKI

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

## Nächste Anzeigenschlüsse

LOKI 8/2015: 10. Juli 2015
LOKI 9/2015: 7. August 2015

## Ihre Ansprechpartnerin für erfolgreiche Werbung:



Gerne berate ich Sie persönlich und unterstütze Sie bei Ihrer Mediaplanung.

Freundlichst, Ihre

Rita Lüthy
Mediaberaterin LOKI

Telefon +41 (0)62 723 56 05
Mobile +41 (0)79 128 13 99
Fax +41 (0)62 723 56 06
rita.luethy@loki.ch

Bei Fragen zu Ihrem Abonnement und für Einzelbestellungen wenden Sie sich bitte an unseren Leserservice:

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


A
A-Z Modellbahnen, 8135 Langnau am Albis 97

B
Bahnorama GmbH, 3018 Bern 2. US
Bruderer Bahnen, 3072 Ostermundigen 4

E
Euromodellbahn Intern. S.L., DE-79780 Stühlingen 4

G
Ghiotto Modellbau, 4125 Riehen 4

H
Hess Modelleisenbahnen, 3123 Belp 97
Hobby-Centre, 1951 Sion 4

K
Kleinbahn Mech. Werkstätte, A-1230 Wien 4

L
LE TRAIN JOUET SARL, 1630 Bulle 4
LOKI DEPOT Horw, 6048 Horw 4
Lokschuppen Hagen-Haspe, DE-58135 Hagen-Haspe 4

M
Meigo Train GmbH, 8512 Thundorf 97
Modelbahn-Center Eurobahn, 5032 Aarau Rohr 97

O
Old Pullmann Modellbau AG, 8712 Stäfa 66

P
PIERRE DOMINIQUE SARL, FR-93602 Aulnay sour Bois 2. US
Pusterla Elektronik AG, 8004 Zürich 2. US

R
Rittech SA, 1232 Confignon 66

S
Spielwaren Reimann GmbH, 8201 Schaffhausen 2. US
StarTrain, 8832 Wilen 2. US

Z
Zuba Tech St. Gallen GmbH, 9000 St. Gallen 4
Züri-Tech Modelleisenbahnen, 8001 Zürich 2. US



meigo-train Thundorf
mehr als nur Modelleisenbahn...
> Lokidoktor
> Kursangebote
> Neu- und Occasions-Artikel
Dorfstrasse 13a · 8512 Thundorf
052 763 15 45 · www.meigo-train.ch


z.B. Schrebergarten mit Ententeich
Kursprogramm Landschaftsbau-Seminare
Ab August 15 bieten wir wiederum unsere beliebten Landschaftsbau-Seminare an. Jeder Kurs behandelt ein Thema und wird an einem Dioramen-Rohling ausprobiert, den Sie am Schluss mit nach Hause nehmen werden.
Auf unserer Homepage www.eurobahn.ch sehen Sie unser aktuelles Kursangebot.
Haben wir Sie «gluschtig» gemacht? Vielleicht ist auch etwas für Sie dabei.
Modellbahn-Center
Eurobahn
Hauptstrasse 14, 5032 Aarau Rohr
Tel. 062 822 10 20, Fax 062 823 42 70
www.eurobahn.ch

HESS MODELLBAHNEN
Spezialist für Spuren Z, N, H0m, H0 und G
Öffnungszeiten
Mittwoch: 13.30 – 18.30 Uhr (ohne Fachberatung)
Donnerstag und Freitag: 10.00 – 12.00, 13.30 – 18.30 Uhr
Samstag: 9.00 – 16.00 Uhr
Bahnhofstrasse 8, 3123 Belp
www.hess-modellbahnen.ch
info@hess-modellbahnen.ch
Telefon 079 842 54 78

A-Z MODELLBAHNEN
a-z-modellbahnen.ch | info@a-z-modellbahnen.ch
Tel. 044 713 00 60
Neu in Zürich-Süd:
Das Modellbahnparadies im Sihltal
- Grosses Modelleisenbahnsortiment in allen Spurgrössen
- Landschaftsbauartikeln und Zubehör
- Anlagenbauberatung und Anlagenplanung
- Digitale und analoge Anlagensteuerung
- Workshops und Schulung
A-Z Modellbahnen GmbH | Sihltalstrasse 67
8135 Langnau am Albis | Mo & Di geschlossen
Mi – Fr: 14.00 - 18.30 Uhr, Sa: 10.00 –17.00 Uhr



## Anlage

### Auslauf für Arbeiter-Pullman

Die Märklin-Eisenbahn unter dem Weihnachtsbaum entfachte einst Bernhard Gisins Begeisterung für die Modellbahn. Gelandet ist er schliesslich bei der Spur 0. Beruflich nicht vorbelastet, wagte er sich trotzdem an den Fahrzeugbau. Sein jüngstes Werk fühlt sich auf der Heimanlage pudelwohl.

Foto: Bruno Kalberer



## Anlagenbau

### Den richtigen Ton finden

In diesem Artikel soll es nicht darum gehen, die Wahl des richtigen Tonfalls und der geeigneten Worte in Gesprächen zu diskutieren, sondern vielmehr darum, welche Farbigkeit wir unseren Modellbahngleisen verpassen wollen. Soviel sei jetzt schon verraten: Rostige Töne überwiegen.

Foto: Stephan Kraus



## Porträt

### Sebstbaumodelle in 1:87

Christian Albisser, ein Feinmechaniker der alten Schule kann auch mit seinen 80 Jahren nicht von seinen Präzisionsmaschinen lassen. Seine Fahrzeugeigenbauten der Ge 4/4 und Ge 6/6 der Bernina-Bahn in H0m bestechen durch einen hohen Detaillierungsgrad und eindrücklichen Fahreigenschaften.

Foto: Bruno Kalberer

**Ab 31. Juli 2015 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.



# Impressum

**Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund**

**Nr. 7|2015** (Juli 2015)
35. Jahrgang
Erscheint monatlich, Doppelnummer in der Regel Juli/August

**Einzelnummer**
Schweiz: CHF 13.50
Europa: auf Anfrage

**Jahresabonnement (11 Ausgaben im Jahr)**
Schweiz: CHF 127.00
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 8326, CH-3001 Bern
Telefon +41 (0)31 300 62 58
Fax +41 (0)31 300 63 90
leserservice@loki.ch, www.loki.ch

**Redaktion**
Martin v. Meyenburg
Forsterstrasse 30, CH-8044 Zürich
Telefon +41 (0)43 343 94 67/+41 (0)79 285 07 44
mvonmeyenburg@loki.ch

Bruno Kalberer
Heimatweg 14A, CH-5040 Schöftland
Telefon +41 (0)62 721 19 61/+41 (0)79 349 79 91
bkalberer@loki.ch

Paketsendungen an die Redaktion
Redaktion LOKI, Heimatweg 14A, CH-5040 Schöftland

**Inserateberatung und -disposition**
Rita Lüthy
Rita Lüthy, Postfach 265, CH-5036 Oberentfelden
Telefon +41 (0)62 723 56 05/+41 (0)79 128 13 99
Fax +41 (0)62 723 56 06
rita.luethy@loki.ch

**Verlag**
Stämpfli Verlag, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern
Telefon +41 31 300 66 44
Fax +41 31 300 66 88
verlag@staempfli.com, www.staempfliverlag.com

**Auflage**
Total verkaufte Auflage: 11060 Exemplare

**Layout, 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 der Redaktion gestattet. Für unverlangte Einsendungen (Texte, Bilder, Bücher) haftet die Redaktion nicht.
Für zugesandtes und veröffentlichtes Material gehen sämtliche Rechte an den Verlag über, ausser bei anderweitiger vorheriger schriftlicher Abmachung. Kürzungen und Terminänderungen vorbehalten.
Publizierte Inserate dürfen von Dritten weder ganz noch teilweise kopiert, bearbeitet oder sonst wie verwertet werden. Ausgeschlossen ist auch eine Einspeisung auf Online-Dienste, unabhängig davon, ob sie dazu bearbeitet werden oder nicht. Der Verleger und die Inserenten untersagen ausdrücklich die Übernahme auf Online-Dienste durch Dritte. Jeder Verstoss gegen dieses Verbot wird vom Verlag rechtlich verfolgt. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.
In dieser Zeitschrift beschriebene Basteltipps und Baumethoden dürfen nicht kommerziell verwertet werden, ausser nach vorheriger Absprache mit der Redaktion.
Die Vermittlung von Originalabzügen abgedruckter Fotos sowie die Vermittlung der Fotografen-Anschrift ist leider nicht möglich. Wettbewerbe und Verlosungen finden unter Ausschluss der Öffentlichkeit und des Rechtsweges statt.

# Ordnung in der LOKI-Sammlung

**Mit dem LOKI-Sammelordner haben Sie die passende Möglichkeit, Ihre LOKI aufzubewahren und als Nachschlagewerk zu nutzen. Dank dem Ordner und der Stäbchenmechanik für jeweils einen Jahrgang sind die Hefte geordnet und sehen auch nach Jahren aus wie neu.**




## Bestell-Coupon

☐ Ich bestelle _____ Exemplar(e) des **LOKI-Sammelordners**

☐ **Ich bin LOKI-Abonnent** und erhalte daher den LOKI-Sammelordner **für CHF 15.00** anstelle von CHF 25.00 (exkl. Porto- und Versandkosten)

☐ **Ich bin kein LOKI-Abonnent** und bezahle für den LOKI-Sammelordner **CHF 25.00** (exkl. Porto und Versandkosten)

Meine Anschrift lautet:

Vorname _____ Name _____

Strasse/Nr. _____

PLZ _____ Ort _____

Telefon _____ E-Mail _____

Datum _____ Unterschrift _____

### Gewünschte Zahlungsart

☐ Rechnung

☐ Kreditkarte ☐ MasterCard, Eurocard ☐ VISA Card

Nummer ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Verfalldatum ☐☐☐ Sicherheitscode ☐☐☐

Noch schneller geht's per Telefon
+41 (0)31 300 62 58, Fax +41 (0)31 300 63 90
oder E-Mail: leserservice@loki.ch

Coupon einsenden an: Stämpfli AG,
Postfach 8326, CH-3001 Bern




# LOKI Zeit für mich ...

**LOKI-Leser haben Zeit und LOKI-Leser nehmen sich Zeit, denn LOKI bietet Freizeit!**
**Gönnen Sie sich eine Pause. Machen auch Sie den Abend zum Feierabend.**
**Und das Wochenende zu Ferien. Lesen Sie die LOKI im Abonnement.**
**Noch heute den Coupon ausfüllen und einsenden:**

**Abonnieren Sie die LOKI jetzt!**

Sparen Sie 15% vom Einzelverkaufspreis.

☐ Ja, ich abonniere LOKI zum Preis von CHF 127.00 für 11 Ausgaben pro Jahr. FF 001 F12 001 001
Auslandspreise auf Anfrage

**Gewünschte Zahlungsart**

☐ Rechnung
☐ Kreditkarte ☐ MasterCard, Eurocard ☐ VISA Card

Nummer

Verfalldatum Sicherheitscode

Vorname Name

Strasse/Nr.

PLZ Ort

Telefon E-Mail

Datum Unterschrift

**Einsenden an:**

Stämpfli AG, Postfach 8326, CH-3001 Bern
Telefon +41 (0)31 300 62 58, Fax +41 (0)31 300 63 90
leserservice@loki.ch

LOKI
www.loki.ch